

## basında odamız

### Temmuz 2008

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ tarafından açıklanan “Türkiye’nin Doğalgaz Temin ve Tüketim Politikaları” Oda Raporu, **Boru Dergisinde** “Arz Güvenliği Kaygıları Enerji Sorunlarının Başında Yer Alıyor” başlığıyla haber yapıldı.

### Temmuz 2008

Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR tarafından açıklanan “İş Sağlığı ve Güvenliği Oda Raporu”, **MakinaMagazin Dergisinde** “İş Sağlığı ve Güvenliği Raporu Açıklandı” başlığıyla haber yapıldı.

### Temmuz 2008

Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR’ın, “LPG/CNG’ye Dönüştürülmüş Araçlarda Denetim Uygulamaları Oda Raporu” üzerine yaptığı açıklama **Global Enerji Dergisinde** “100 otomobilden 29’u LPG’li”, **Kaynak Elektrik Dergisinde** “MMO: LPG/CNG değişiminde kamu otoritesinin ve güvenliğin sağlanması için çalışıyoruz”, **Enerji Petrol&Gaz Dergisinde** “MMO’dan LPG’ye ‘ulusal politika’ çağırısı”, **Taşıyanlar Dergisinde** “LPG/CNG’ye Dönüştürülmüş Araçlarla İlgili Bilinmesi Gerekenler” başlıklarıyla haber yapıldı.

### Temmuz 2008

Oda tarafından yayınlanan “Mekanik Tasarımda Çelik ve Özellikleri” adlı kitapla ilgili tanıtım yazısı **MakinaTek Dergisinde** aynı başlıkla yayınlandı.

### Temmuz 2008

Oda Enerji Çalışma Grubu Başkanı Oğuz TÜRKYILMAZ’ın nükleer enerji üzerine **Türkishtime Dergisine** yaptığı

açıklamaya, “Enerji Oyununun Yeni Aktörleri” başlıklı haberin içinde yer verildi.

### Temmuz 2008

Oda Enerji Komisyonu Üyesi Tülin KESKİN’in konuşmacı olarak katıldığı ve Ankara Şubesi tarafından düzenlenen “Enerji Verimliliği Politikaları ve Uygulamaları” konulu panel **Tesisat Dergisinde** haber yapıldı.

### Temmuz 2008

Ulusal Hidrolik Pnömatik Kongresi hazırlık toplantıları, **MakinaMagazin Dergisinde** “Hidrolik Pnömatik Konferanslarının dördüncüsü Adana’da yapıldı” başlığıyla haber yapıldı.

### Temmuz 2008

Asansör Sempozyumu 2008 haberleri ve Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ ile TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI’nın yaptığı açılış konuşmaları **Asansör Dünyası Dergisinde** “INELEX Fuarı ve Asansör Sempozyumu”, “Sanayiciler, Bakanlık ve Oda Temsilcileri ‘Asansör Mevzuatını’ Tartıştı”, “Asansör Sempozyumu Kapsamında Engelsiz Yaşam Çalıştayı Yapıldı”, **MakinaMagazin Dergisinde** “Asansör Sempozyumu İzmir’de düzenlendi”, **Önlem Dergisinde** “Asansör Sempozyumu 2008 Başarıyla Tamamlandı”, **Yangın ve Güvenlik Dergisinde** “Asansör Sempozyumu 2008 Sonuç Bildirgesi Yayınlandı” başlıklarıyla haber yapıldı.

### 02.07.2008

Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR’ın “Sivas Katliamı” ile ilgili yaptığı açıklama **BirGün, Cumhuriyet**

ve **Evrensel** Gazetelerinde “Tepkiler” bölümünde haber yapıldı.

**02/31.07.2008**

Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR tarafından önceki ay açıklanan “LPG/CNG’ye Dönüştürülmüş Araçlarda Denetim Uygulamaları Oda Raporu” (02.07.2008) **Hürriyet Ankara** ekinde “100 otomobilin 29’u LPG’li”, (09.07.2008) **Zaman** Gazetesinde “Denetim mühendise geçince korsan LPG’li araç kalmadı”, (12.07.2008) (İstanbul) **İstiklal** Gazetesinde “Her 100 araçtan 29’u LPG’li”, (14.07.2008) (İstanbul) **Gazete 34**’te “Ruhsatlara işletilmeyen LPG’lerle ilgili sorun denetim sayesinde çözüldü!..”, (17.07.2008) **Vatan** Gazetesinde “6 Milyon binek aracın üçte biri LPG’li ve % 10’u taksit”, (31.07.2008) **Akşam** Gazetesi **Otovizyon Ekinde** “Petrol Fiyatı Artıyor, LPG’li Araç Pazarı Büyüyor” başlıklarıyla haber yapıldı ve **Akşam** Gazetesi **Otovizyon** Ekinin Editörü **Halil OKŞİT**’in “Otogaz Kullanımı ve Gerçekler” başlıklı makalesinde rapordaki veriler aktarıldı.

**04/17.07.2008**

Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR tarafından önceki ay açıklanan İş Sağlığı ve Güvenliği Oda Raporundaki verilere, **Radikal** Gazetesinde Mahmut **BAYAZIT**’in “Tersane ölümleri ve çözüm yolları” başlıklı makalesi ile **Vatan** Gazetesinde “İnşaatlardaki ‘ölümlü’ iş kazaları tersaneleri katladı” başlıklı haberde yer verildi. **Gazete 34**’te ise “7 bin 143 kazanın yaşandığı inşaat sektöründe 397 işçi hayatını kaybetti” başlıklı haberin içinde değinildi.

**04.07.2008**

Oda Enerji Çalışma Grubu Başkanı Oğuz TÜRKYILMAZ, **ART**’de “Günaydın Avrasya” programına katılarak enerji zamlarıyla ilgili açıklamalarda bulundu.

**09.07.2008**

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ tarafından açıklanan “Türkiye’nin Doğalgaz Temin ve Tüketim Politikalarının Değerlendirilmesi” Oda Raporu **Dünya Gazetesi Ostim Ekinde** “Enerjide dışa bağımlılık ürkütüyor” başlığıyla haber yapıldı.

**12/13.07.2008**

TMMOB eski başkanlarından Teoman ÖZTÜRK’ün ölümünün 15. yılında mezarı başında düzenlenen anma etkinliği ve TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI ile Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ’ın aynı gün akşam saatlerinde İMO’da düzenlenen anma etkinliğinde yaptıkları konuşmalar, **BirGün** gazetesinde “Teoman ÖZTÜRK Unutulmayacak”, **Evrensel** Gazetesinde “Teoman ÖZTÜRK Mezarı Başında Anıldı”, (13.07.2008) **BirGün** Gazetesinde “Teoman Öztürk’ün izinde yürüyeceğiz”, **Evrensel** Gazetesinde “Öztürk’ün mirası başka bir Türkiye umududur”, başlıklarıyla haber yapıldı.

**19/22.07.2008**

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ’ın yaptığı, “TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkanent Doğalgaz Dağıtım AŞ Özelleştirmesinin Ardından, İzmit Gaz Dağıtım AŞ (İZGAZ) Özelleştirmesine İlişkin Kocaeli Belediye Meclisi Kararı ve İhale İlanının Yürütmesinin Durdurulması ve İptali İstemiyle Danıştay’da Bir Dava Daha Açtı” başlıklı açıklama **Anadolu Ajansı** tarafından haberleştirildi ve **BirGün** Gazetesinde “İzmit’in gazı da Danıştaylık oldu”, **Cumhuriyet** Gazetesinde “İZGAZ Özelleştirmesine Dava”, **Evrensel** Gazetesinde “MMO: İZGAZ’ın özelleştirilmesi yasal değil”, (İstanbul) **Hürses** Gazetesinde “İZGAZ özelleştirme ihalesinin iptali için Danıştay’a dava açıldı”, (Adana) **Bölge** Gazetesinde “MMO’dan Danıştay’a dava”, (Diyarbakır) **YeniYurt**, (21.07.2008) (İstanbul) **Tünaydın**, (22.07.2008) **Bizim Anadolu** ve (İstanbul) **Son An** Gazetelerinde “İZGAZ Özelleştirmesine MMO Tarafından Danıştay’da Dava Açıldı” başlıklarıyla haber yapıldı.

**21/25.07.2008**

Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR’ın Hayat Televizyonu’nun karartılmasıyla ilgili yayınladığı dayanışma mesajı **Evrensel** Gazetesinde “Sesimizi kapatamazsınız başlığıyla haber yapıldı ve (25.07.2008) Oda üye ve yöneticilerinin bu konudaki bir protesto etkinliğinde yer alması ise **BirGün** Gazetesinde “Sansür 100 yıldır var” başlıklı haber içinde yer aldı.

23/28.07.2008

Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR'ın "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu"na dair yaptığı, "Demiryolu Yapımı, Yolcu ve Yük Taşımacılığı ve Çalışan Sayısında Türkiye 1923–1950 Döneminin Çok Gerisine Düştü. Demiryolları Bilinçli Olarak Geriletildi. Yarım Asırdır Neredeyse Ray Döşenmiyor/"Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu"muzun Saptamalarına Göre Pamukova Faciası 'İmaj' Uğruna Yaşanan Bir Katliamdır" başlıklı açıklaması **Anadolu Ajansı** ve **ANKA Haber Ajansı** tarafından haberleştirildi ve **Anayurt Gazetesinde** "Hızlı tren uyarısı", **BirGün** ve (24.07.2008) (İzmir) **Ege Telgraf** Gazetelerinde "Pamukova faciası imaj uğruna yaşandı", **Cumhuriyet** Gazetesinde "Türkiye hızlı trene hazır değil", **Evrensel** Gazetesinde "Pamukova faciası imaj uğruna yaşanan bir katliamdır", **Küresel Ana Haber** Gazetesinde "Demiryolu taşımacılığına ağırlık verilmeli", **Ortadoğu** Gazetesinde "Demiryolları bilinçli olarak geriletildi", **Sözcü** Gazetesinde "Yarım asırdır [ray] döşenmedi", **Tercüman** Gazetesinde "Hızlı tren projesi acilen durdurulmalı", **Yeni Asya** ve (İzmir) **Ticaret** Gazetelerinde "Taşımada ağırlık demiryoluna verilmeli", **Sonsöz** Gazetesinde "Ülkemiz hızlı trene hazır değil", (Bursa) **Hakimiyet** Gazetesinde "MMO'nun Önerileri" ve "Demiryolu hemen şimdi", (Eskişehir) **İki Eylül** Gazetesinde "Ulaşımında demiryolu gerçeği", (28.07.2008) (İstanbul) **Gazete 34**'te "Yatırımlar da demiryolları yerine karayolları'na yapıldı" başlıklarıyla haber yapıldı (28.07.2008) ve **Dünya** Gazetesi yazarı **Mehmet EREL**'in köşesinde "Metropoller ve demiryolları" başlıklı makalede rapordaki veriler aktarıldı ve (31.08.2008) **Cumhuriyet** Gazetesi yazarı **Oktay EKİNCİ**'nin "Demokratik denetim' denetleniyor" başlıklı makalesinde rapora yer verildi.

Ali Ekber ÇAKAR, aynı konuda **Kanal B** Televizyonunda "Güne Bakış" programının canlı yayınına katılarak Oda Raporu hakkında bilgiler verdi.

29/30.07.2008

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ'ın yaptığı "İstanbul Güngören'deki Patlamalar Demokrasi

Karşıtı Terör Provokasyonlarının Bir Devamıdır" başlıklı açıklama **Anadolu Ajansı** ve **Anka Haber Ajansı** tarafından haberleştirildi. Aynı açıklamaya **Cumhuriyet** Gazetesinde "Katliama tepki çığ gibi büyüyor", **Sabah** Gazetesinde "Teröre iş dünyasından yanıt: Lanetliyoruz", (30.07.2008) **BirGün** Gazetesinde "Görüşler" başlıklı haberlerin içinde yer verildi.

29.07.2008

Oda Enerji Çalışma Grubu Başkanı Oğuz TÜRKYILMAZ'ın enerji fiyatlarındaki artışlara ilişkin makalesi, **Cumhuriyet Gazetesi Enerji Ekinde** "Enerji fiyatlarında artış sürüyor" başlığıyla yayımlandı.

29.07.2008

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ'ın, Ankara Büyükşehir Belediyesince yıkım kararı almasına karşı ODTÜ'de yapılan bir etkinlikte yaptığı konuşmaya **Sabah Gazetesi Ankara Ekinde** "ODTÜ ile uğraşma", **Hürriyet Gazetesi Ankara Ekinde** "Eymir protestosu" başlıklı haberlerde yer verildi.

29.07.2008

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ'ın "YÖK Üniversitelerin Rektör Seçimlerine Müdahale Etmemeli, Cumhurbaşkanlığı YÖK'ün Yanlışını Sürdürmemelidir/ Gazi Üniversitesi ve İTÜ'lülerin rektör seçimlerine yönelik YÖK'ün anti demokratik uygulamasına karşı gösterdikleri tepkiler Cumhurbaşkanlığı tarafından dikkate alınmak durumundadır" başlıklı açıklaması **BirGün** Gazetesinde "Koramaz'dan Gül'e rektörler için çağrı" başlığıyla haber yapıldı.

31.07.2008

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin KORAMAZ'ın iş makinaları sektörü üzerine makalesi, **Referans** Gazetesinde "İş Makinaları Sektör Değerlendirmesi" ve "Üretime yönelik Ar-Ge harcamaları yetersiz başlıklarıyla haber yapıldı.

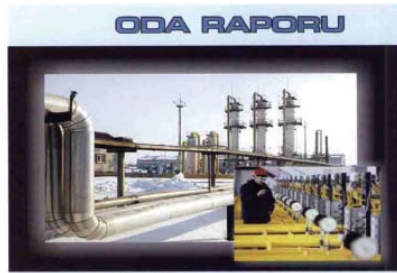


**1 Temmuz 2008 Boru**

## “Arz güvenliği kaygıları, enerji sorunlarının başında yer alıyor”

**TMMOB** Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz; “Petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artışın sürmesi durumunda, toplam enerji tüketiminde petrole yüzde 33, doğal gaza yüzde 29 bağımlı olan Türkiye ekonomisinin ne hale geleceğinin ayrıca hesaba katılmalıdır”

TMMOB Makine Mühendisleri Odası “Türkiye’nin Doğal Gaz Temin ve Tüketim Politikalarının Değerlendirilmesi” oda raporu, Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz tarafından açıklandı. Türkiye’nin enerji ve ekonomi politikalarında son derece kritik bir dönemden geçtiğini ifade edilen raporda, Enerji ithalatı için 2006 yılında 28.7 milyar dolar, 2007’de ise 33,9 milyar dolar ödendiği hatırlatılarak, “2008’de enerji ithalatı faturasının 40 milyar dolar aşması beklenmektedir. Türkiye enerji tüketiminde yüksek bir dışa bağımlılık yaşamaktadır. 2007 yılı enerji tüketiminin yalnızca yüzde 27’si yerli kaynaklarla karşılanabilmiştir. Petrol ve doğal gaz fiyatlarındaki artışın sürmesi durumunda, toplam enerji tüketiminde petrole yüzde 33, doğal gaza yüzde 29 bağımlı olan Türkiye



**Türkiye’nin Doğal Gaz Temin ve Tüketim Politikalarının Değerlendirilmesi**

**Temmuz 2008 Enerji Petrol Gaz**

## MMO’dan LPG’ye ‘ulusal politika’ çağırısı

**TMMOB Makine Mühendisleri Odası LPG/CNG’ye Dönüştürülmüş Araçlarda Denetim Uygulamaları Oda Raporu’nu** açıkladı. Raporunda sektörün; mevzuattan araç dönüşümleri, yakıt kullanımı, ve teknik hizmet kalitesinin artırılmasına odak alınması gereken yeni önlemlerin bir bütünlük içinde kurgulanmasını öneriyor. Raporunda ayrıca ulusal bir enerji tüketim ve temini politikasının hedeflenmesinin bir amaç haline gelmesi gerektiği vurgulanıyor



**LPG/CNG’YE DÖNÜŞTÜRÜLMÜŞ ARAÇLARDA DENETİM UYGULAMALARI**

Odası bu nedenle Rapor’da Yasal Mevzuat ve İkinci Mevzuat çalışmaları hızlandırılmasını, Ulusal Bir Enerji Tüketim ve Temini politikasının hedeflenmesini, LPG/CNG’nin güvenli ve ekonomik kullanımında kamu kurum kuruluşları ile sektör dernekleri arasında bir koordinasyonun artırılmasını, sektörün merdiven altına inmesini önlenmesi ve disiplinle edilmesi hedeflenmesini, araçların LPG/CNG’ye dönüştürülmesinde teknik kalitenin artırılmasını amaçları arasında sıraladı. MMO’nun LPG ve CNG’li araçlar kapsamındaki çalışmalarını içeriğine de yer verilen raporda LPG/CNG personeli eğitimlerinin Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği-TMMOB’ye bağlı ilgili Meslek Odası tarafından yapılması zorunlu hale getirilmesini altı çizildi. Raporunda Oda’nın LPG sektörü kapsamında yürüttüğü bütün çalışmalar ve denetim uygulamaları evre evre özetlendi ve denetimlerde

●Aysenur Şentürk 2006/2007’de yüzde 100 değere çukıldı. 2004 yılı sonunda Gaz Sızdırmazlığa ilişkin yüzde 74 oranındaki denetimsizlik, 31 Aralık 2007 tarihi itibarıyla tamamen giderildi.

### Son Kontrol ve Montaj Tespit Raporu - (1 milyon 500 bin araç içinde)

Oda’ya Yetki Devri Yapılan 11 Nisan 2005 tarihinden başlayarak 2005-2006’da 498 bin 527 (yüzde 33,2), 2006-2007’de 550 bin 234 (yüzde 36,6); 2005-2007 toplamında 804 bin 757 aracın (yüzde 53) son kontrolü yapılarak ‘Montaj Tespit Raporu’ düzenlendi. Böylece 2004 yılındaki yüzde 33 oranındaki denetimsizlik tamamen giderilip montaj tespit raporu bulunmayan araç bırakılmadı. Montaj Tespit Raporu düzenlemeye ilişkin Oda’ya Yetki Devri yapılan 11 Nisan 2005 tarihine kadar rubrasta tescilli araç oranı yüzde 67 iken, 2 yılda bu oran yüzde 100 değere çıkarıldı. 31 Aralık 2007 tarihi itibarıyla, 1 milyon 804 bin 757 aracın son kontrolü yapılarak



**Haziran-Temmuz 2008 Taşıyanlar Dergisi**

## LPG/CNG’YE DÖNÜŞTÜRÜLMÜŞ ARAÇLARLA İLGİLİ BİLİNMESİ GEREKENLER

TMMOB Makine Mühendisleri Odası, LPG/CNG’ye Dönüştürülmüş Araçlarda Denetim Uygulamaları Oda Raporu’nu yayınladı. Makina Mühendisleri Odası (TMM) Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar tarafından konuyla ilgili olarak yapılan açıklamada; “LPG/CNG’ye Dönüştürülmüş Araçlarda Denetim Uygulamaları Oda Raporu’nda MMO’nun LPG (Likit

Petrol Gazı) ve CNG (Sıkıştırılmış Doğal Gaz) kullanımlı araçlara yönelik çalışmaları, LPG/CNG piyasası, personel eğitimleri, LPG ve CNG ile ilgili yararlı bilgiler, 1995 sonrasında LPG’li araç kullanım ve denetimleriyle ilgili uygulama ve gelişmeler, LPG’li araç denetimlerinde son durum ve sayısal veriler ile sektöre yönelik öneriler raporda yer alıyor.



**Temmuz 2008 Global Enerji**

## 100 otomobilden 29’u LPG’li

Dünya petrol fiyatlarındaki yükselişe bağlı olarak benzin ve motorine gelen zamlar, likit petrol gazına (LPG) talebi artırdı. Benzinin litresinin ortalama 3.60 YTL, mazotun ise 3.20 YTL’den satılması, birçok otomobil sahibini otogaza yöneltti. Litre fiyatı ortalama 1.80 olan otogaz, benzin ve mazota göre ucuz olmasının yanı sıra çevre dostu özelliği nedeniyle de tercih ediliyor.

Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre, Türkiye’de 2007 yılı sonu itibarıyla 13 milyon 22 bin olan kayıtlı araç sayısının 6 milyon 472 bin 156’sını otomobiller oluşturuyor. LPG’li araçların son kontrollerinin yapılması konusunda yetkilendirilen Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Makine Mühendisleri Odası raporuna göre, 2004 yılında 1 milyon 500 bin olan LPG’li araç sayısı 2007 yılı sonu itibarıyla 1 milyon 804 bine ulaştı.



**Temmuz 2008 Kaynak Elektrik**



## MMO: LPG/CNG değişiminde kamu otoritesinin ve güvenliğin sağlanması için çalışıyoruz

Makina Mühendisleri Odası (MMO) tarafından hazırlanan, ‘LPG/CNG’ye Dönüştürülmüş Araçlarda Denetim Uygulamaları Oda Raporu’ açıklandı. LPG (Likit Petrol Gazı) ve CNG (Sıkıştırılmış Doğal Gaz) kullanımlı araçlara yönelik çalışmaların verili durumunun masaya yatırıldığı raporu, MMO Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar açıkladı.

Araçların LPG-CNG’ye dönüştürülmesi işlemi, araç üzerinde yapılan bir tadilat-ekleme kaydedilen raporda, Makina Mühendisleri Odası tarafından 1998’den bu yana düzenlenen 387 kursta 8091

niyet malzemelerin ilgili standartlara uygunluğu denetlenmektedir” denildi. LPG dönüşümü yapan yetkili firma sayısının 2004 sonunda 251 iken 2008 yılı başında 566’ya yükseldiği, MMO’ya yetki devrinin yapıldığı 2005 başından itibaren LPG’li araç oranının yüzde 10’dan 14’e çıktığı ve kaydedilen raporda, bunların, sektörün yeniden disiplinle edildiğinin somut göstergesi olduğu vurgulandı.

2005 başında, yüzde 33 oranındaki denetimsizliğin tamamen ortadan kaldırıldığı açıklanan raporda, 2007 sonu itibarıyla, 1 milyon

804 bin 757 aracın son kontrolü yapılarak montaj tespit raporlarıyla birlikte trafik tesciline işlendiği bilgisi verildi.

MMO Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar, MMO’nun LPG/CNG’nin ekonomik ve çevre dostu olması nedeniyle otomobiller sektöründe yaygın bir şekilde kullanılmasını destekleyeceğini, bununla birlikte denetimlerde kamu otoritesinin tesis edilmesini, araç, yol ve sürücü güvenliğinin artırılması çalışmalarını sürdüreceğini ve bu çalışmaların kamuoyuna ile paylaşımına devam edeceğini sözlerine ekledi.











12 Temmuz 2008 Birgün

## 'Teoman Öztürk unutulmayacak'

TMMOB eski Başkanı Teoman Öztürk ölümünün 14. yılında anutulmadı. Teoman Öztürk, Karşıyaka Mezarlığı'nda ailesi, arkadaşları ve TMMOB çalışanlarının katıldığı törenle anıldı

CHAN ELİĞÜZEL ANKARA

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği'nin (TMMOB) 1973-1980 yılları arasında başkanlığı yapan, mühendis mimar hareketinin toplumu bir kimeğe sahip olmasında ön saflarda yer alan Teoman Öztürk ölümünün 14. yılında da unutulmadı. Öztürk, Karşıyaka Mezarlığı'nda ailesi, arkadaşları ve TMMOB çalışanlarının katıldığı bir törenle anıldı.

Burada konuşan TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, "Öztürk, bizi 14 üncü defa bir araya getirdi ve her yıl getirmeye de devam edecek. Önu unutmuyoruz. Öztürk ve arkadaşlarının devrimci duruşları sayesinde TMMOB'un da karakteri belirlenmiştir. Odamız bugün Türkiye'de yaşanan olaylara karşı bir duruşu var. Bu karakterini 1970'lerden almıştır" diye konuştu.

Türkiye İnsan Hakları Vakfı Başkanı Yavuz Önen de, 12 Eylül döneminde Öztürk'ün dik du-

şuşuyla TMMOB'un ayakta kaldığını belirterek, "Öztürk devrimci çizgisinden hiçbir zaman ödün vermedi. Önu hayatı kavraya adanmış bir yaşamdı" dedi. DİSK Genel Sekreteri Tayfun Görgün ise DİSK'in büyümesinde ve işçi sınıfının mücadelesine katkı sağlayan Öztürk'le beraber birlikte kaldıklarını, Öztürk'ün omuzlu duruşunu aradığı sergilediğini söyledi. Tören, Teoman Öztürk, mezarına karanfil konulmasıyla sona erdi.



Teoman Öztürk, TMMOB'un 1973-1980 arasında başkanlığı yaptı, mühendis mimar hareketinin toplumu bir kimeğe sahip olmasında ön saflarda yer aldı.

### Teoman Öztürk kimdir?

1940 yılında Kars'ta doğan Öztürk 1963 yılında İTÜ Mimarlık Fakültesi'nden mezun oldu. İstanbul Belediyesi'nde, İmar ve İskan Bakanlığı'nda çalıştı. 1971-1972 yıllarında TMMOB Mimarlar Odası II. Başkanlığı'na yaptı. 1973-

1980 yılları arasında TMMOB Başkanlığı üstlendi. Bir çanta ve bir daktilo ile TMMOB'ya sırtladı. Mühendis ve mimarların gerek alanında örgütlü mücadelesi başlandı. Öztürk, 11.07.1994 tarihinde yaşamını yitirdi.

13 Temmuz 2008 Evrensel

## 'Öztürk'ün mirası başka bir Türkiye umududur'

Türk Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği (TMMOB)'nun 1973-1980 yılları arasında başkanlığını yapan Teoman Öztürk, ailesi, arkadaşları ve TMMOB yöneticileri tarafından anıldı.

İnşaat Mühendisleri Odası'nın Teoman Öztürk'ün adını verdiği büyük salonunda öncelikle düzenlenen etkinlik, Teoman Öztürk için saygı duruşuyla başladı. Aha Sağlam'ın gitar ve yan flüt eşliğinde seslendirdiği türkülerle süren etkinliğin açılış konuşmasını TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı yaptı. 1970'li yıllarda TMMOB'un halktan, emekçilerden yama bağımsızlıkçı, antiemperyalist söylemler geliştirdiğini belirten Soğancı, Teoman Öztürk'ün önderliğinde başlatılan söylemlerin ve eylemlerin TMMOB'un geleceğe kalan en önemli mirasını olduğunu ifade etti. Kapitalizm krizlerden çıkış yolunu, her zaman emekçileri daha çok baskı altına alarak ve sömürerek bulduğuna dikkat çeken Soğancı, son 15 yılda kapitalist küreselleşmeyle birlikte sömür, yoksulluk ve savaşın da küreselleştiğini kaydetti.

hale getirildiğini aktaran Soğancı, TMMOB'un işçilerle, emekçilerle, gençlerle yürüttüğü mücadelelerden vazgeçmeyeceğini duyurdu. Gerici faşist çete örgütlenmelerinin dağıtılarak yargılanması, eşitlikçi, özgürleşme bir Anayasa yapılması için de başından geleni yapacaklarına söz veren Soğancı, Kürt sorununun çözümü için de baştan yana çözümün ortaya konması için çaba harcayacaklarını sözlerine ekledi.

### Üretenlerin yönettiği bir Türkiye

Soğancı'nın konuşmasından sonra Forum'a geçildi. Makine Mühendisleri Odası Başkanı Emin Koramaz, sömürü düzeninin son bulduğu ve emeğin yabancılaşmadığı bir ülkede mühendis ve mimarların teknik becerilerini kolayla kullanmalarının mümkün olduğunu ifade etti. TMMOB'un 1970'lerden bu yana üretenlerin yönettiği bir Türkiye'yi savunduğunu aktaran Koramaz, emek, özgürlük ve barış diyen güçlerin birleşerek özelleştirmeyi, halka karşı yaratılan hükümetleri durdurabileceğini vurguladı.



Elektrik Mühendisleri Odası Başkanı Musa Çeçen, Teoman Öztürk ve arkadaşlarının ceplerinde dolarları biriktirmek yerine, ezilenlerin yanında yer almayı seçtiklerini dile getiren arkadaşlarının yaktağı megalayı tasdiklerini kaydetti. (ANKARA/EVRENSEL)

AKP Hükümeti'nin kurduğu düzenin, zengin daha zengin, yoksulun daha yoksul olmasına neden olduğunu ileren Soğancı, AKP'nin kamusal alanda sürekli kadrolaşmaya çalıştığını atfı yaptı. Eğitim, sağlık haklarını AKP döneminde tamamen parala-

12 Temmuz 2008 Evrensel

## Teoman Öztürk mezarı başında anıldı

Türk Mühendis ve Mimarlar Odaları Birliği (TMMOB) eski başkanlarından Teoman Öztürk mezarı başında anıldı. Ölümünün 15. yılında ailesi, dostları ve mücadele arkadaşlarının yalnız bırakıldığı Teoman Öztürk, 1973-1980 arasında TMMOB Başkanlığı görevini üstlenmişti.

TMMOB Genel Başkanı Mehmet Soğancı, Türkiye İnsan Hakları Vakfı (THV) Başkanı Yavuz Önen, Makine Mühendisleri Odası Başkanı Emin Koramaz, DİSK Genel Sekreteri Tayfun Görgün, Öztürk'ün eşi, kızları, Öztürk'le birlikte mücadele etmiş arkadaşları ve genç mühendisler Öztürk'ün karşıyaka'daki mezarı önünde buluştu. Ellerindeki kırmızı karanfillerle Öztürk'ün mezarına bırakılan sevenleri Öztürk'ü hazretle anıladı. TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı, Öztürk'ün TMMOB başkanı olduğu dönem gençlik mücadelesinin yükseldiği dönem olduğunu belirtti. 1970-1980 yılları arasında büyüyen gençlik ve halk mücadelesinin TMMOB'da yansımaları bilinen Soğancı, TMMOB'un Öztürk'ün döneminde emekten, halktan, barıştan yana bir nitelik kazandığını ifade etti. Geçmişten aldıkları bu mirası 1998'de "Demokratik Kuruluyor" sloganıyla alan Soğancı, 2003 yılında TMMOB Genel Kurulu'nun emek, barış, demokrasi taleplerini sahiplenerek bir TMMOB karar aldığına dikkat çekti. Melek sorularının toplulu sorunlarından doğmuş olmadığını ileren Soğancı, Öztürklerden aldıkları değerleri savunmaya devam edecekleri-

ni sözlerine ekledi. Öztürk'ün mücadele arkadaşlarından Oğuz Türkyılmaz da Öztürk'le 3 yıl birlikte çalıştığını, Öztürk'ün yürekli, cesur ve 'tavandan hem nefesi hem de enderi' olduğunu dile getirdi. TMMOB eski başkanı ve THV Başkanı Yavuz Önen, Öztürk'le birlikte çalışmanın her zaman keyif verici olduğunu kaydetti. Öztürk'ün özveriyle yapmış bedelini ödeyenlerden olduğunu ifade eden Önen, Öztürk'ün sosyalizme olan inancını hiçbir zaman yitirmediğini hatırlattı. DİSK Genel Sekreteri Tayfun Görgün, Öztürk'ün DİSK dövandan da yarılan- dığını vurgulayarak, DİSK'in DİSK önde- sında Öztürk'ün de katkısı olduğunu söyledi. (ANKARA/EVRENSEL)

19 Temmuz 2008 Cumhuriyet

## İZGAZ ÖZELLEŞTİRMESİNE DAVA



TMMOB Makine Mühendisleri Odası (MMO), İzmit Gaz Dağıtım Sanayi ve Tic. AŞ (İZGAZ) özelleştirmesi ihale ilanı ve ihalenin dayanağı olan Kocaeli Belediye Meclisi kararının yürütmesinin durdurulması ve iptali istemiyle Danıştay'da dava açtı.

MMO Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, yazılı açıklamasında, özelleştirmenin yasal dayanağı bulunmadığını, İZGAZ'ın anayasa ve Doğalgaz Piyasası Yasası'na aykırı bir şekilde özelleştirilmek istendiğini vurguladı.

2 Temmuz 2008 Hürriyet

## 100 otomobilin 29'u LPG'li

Türkiye'de kaptığı 6 milyon 472 bin otomobilin 1 milyon 880 binini LPG'li araçlar oluşturuyor.

AA - Türkiye'de kaptığı 6 milyon 472 bin otomobilin 1 milyon 880 binini LPG'li araçlar oluşturuyor. Türkiye'de kaptığı 6 milyon 472 bin otomobilin 1 milyon 880 binini LPG'li araçlar oluşturuyor. Türkiye'de kaptığı 6 milyon 472 bin otomobilin 1 milyon 880 binini LPG'li araçlar oluşturuyor.

13 Temmuz 2008 Birgün



Makine Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz

## "Teoman Öztürk'ün izinde yürüyeceğiz"

TMMOB'nin efsane başkanı Teoman Öztürk, ölümünün 14 üncü yılında, İnşaat Mühendisleri Odası'nda düzenlenen törenle anıldı. Törende konuşan TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı, "Ülkemiz ekonomisi, siyasal yapısı ve bütün üstyapı kurumları emperyalist tekeller ve yerli sermayenin hakimiyetinde. Buna karşı yapılan mücadelede Teoman Öztürk'ün ilkelerinin takipçisi olmayı sürdüreceğiz" dedi.

Soğancı, "Toplum bugün cemaat ve tarikat yapıları eliyle gerici düşüncelerin etkisi altına alınıyor. 12 Eylül ile başlayan bu gerileşme dalgası AKP iktidarına yaslanarak güç kazanarak, etkinliğini artırıyor. Bugün özgürlüklerin savunulması demek, gündelik hayatın her alanını kuşatmaya çalışan bu ablukaya karşı mücadele etmek demektir. Mazlumun hakkını aramak, yoksulluğa ve açlığa mahkûm edilen insanlar için onlarla bir gelecek istemek bizim insanlık görevimizdir" dedi.

Makine Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz da, "Her zaman Teoman Öztürk'ün izinde yürüyeceklerini, eşitlikten, demokrasiden, barıştan yana olacaklarını" ifade etti... Ayşe Diktere - Ankara



19 Temmuz 2008 Evrensel

# MMO: İZGAZ'ın özelleştirilmesi yasal değil

## Makina Mühendisleri, İZGAZ'ın özelleştirilmesi kararların iptali istemiyle Danıştay'a dava açtı

Makina Mühendisleri Odası (MMMO), İzmir Gaz Dağıtımını (İZGAZ) özelleştirilmesine ilişkin Kocaeli Belediye Meclisi karar ve ihale kararını yürürlükten düşürülmesi ve iptali istemiyle Danıştay'a dava açtı.

MMMO Yürütme Kurulu Başkanı Emin Koramaz öncelikle günü yapıldığı açıklanarak, Kocaeli sanayinin, Türkiye'de sanayinin en yüksek oranda doğal gaz arz eden sanayi olduğuna ve Türkiye sanayisinin genel damarı olduğuna kaydetti. İZGAZ'ın da 200 bin konuta 2 bin 400 km uzunluğundaki doğal gaz şebekesiyle hizmet verdiği için diğer Kocamaz, yapılmak istenen özelleştirilme kararı yasal dayanağı olmadığı bildirdi. Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi'nin aldığı İZGAZ'ın hisselerinin blok satışı yöntemiyle satışını düşürülmesi ve iptali istemiyle dava açıldığını ifade eden Koramaz, 3 temyiz gerekçe nedeniyle Danıştay'a başvurduklarını belirtti.



İZGAZ'ın Anayasa ve Doğalgaz Piyasası Kanunu'na aykırı bir şekilde özelleştirilme istendiğine dikkat çeken Koramaz, Doğalgaz Piyasası Kanunu'na göre İstanbul, Bursa ve Ankara dışında hiçbir belediyeye doğal gaz dağıtım işlerini özelleştirilmesi yetkisi verilmemiştir vurguladı. Anayasa'nın 47. maddesinde, "Özelleştirilme esas ve usulüne kanunla gözetilmediği sürece ötekilerden Koramaz, bu nedenle İZGAZ'ın özelleştirilmesine ilişkin yasal bir düzenleme olmadığı için satışını yasaklaması gerektiğini belirtti. Doğalgaz Piyasası Kanunu'nun genel düzenlemeleri gereği, özelleştirilme kararlarının iptali istemiyle Danıştay'a dava açıldığını ifade eden Koramaz, bu hükmün dayanakları özelleştirme yollarının mümkün olmadığını belirtti.

"Şehir içi dağıtım şebekeleri satılmıyor"

Koramaz, doğal gaz dağıtım faaliyetlerinin özelleştirilmesini, şehir içi dağıtım şebekelerinin milliyetinin devri yoluyla yapılmasını da Anayasa'ya, kamu yararı ve hukuka aykırı olduğunu ifade etti. Koramaz ayrıca, söz konusu özelleştirilmenin Anayasa'nın 2. maddesindeki sosyal devlet ilkesine, 168. maddesindeki tabii serbest ve kısıtlı serbest ticaret ilkesine, 35. maddesindeki milliyet hakkı hükümlerine ve mahallî idareleri düzenleyen 127. maddedeki kamu hizmetlerini düzenleyen 128. maddede de aykırı olduğunu da belirtti.

Doğal gaz dağıtım faaliyetinin, özel hukuk sözleşmeleriyle yürütülmesiyle ilgili olarak Koramaz, Anayasa'nın "Devletlerin ve Özelleştirme"

19 Temmuz 2008 Birgün

# izmit'in gazı da Danıştay'lık oldu

ZEHRA ŞAHİNÖKÜYÜCÜ ANKARA

Makina Mühendisleri Odası (MMMO), İzmir Gaz Dağıtım A.Ş.'nin (İZGAZ) özelleştirilmesini öğütten Kocaeli Belediye Meclisi kararının iptali istemiyle Danıştay'a dava açtı. Dava düzenlenirken, doğal gaz dağıtımının özel şirketler eliyle yapılmasında kamu yararı olmadığı belirtilerek şöyle denildi:

"İZGAZ özelleştirilmesinin yasal dayanağı yoktur, dolayısıyla özelleştirme Anayasa'ya aykırıdır. Anayasa'nın 47. maddesinin 2'inci fıkrasında, Devletin mülkiyetinde bulunan işletme ve kuruluşların özelleştirilmesine ilişkin esas ve usuller kanunla gösterilmediği sürece ötekilerden Koramaz, bu nedenle İZGAZ'ın özelleştirilmesine ilişkin yasal bir düzenleme bulunmadığına işaret etti. Sadece bu durum bile özelleştirilmenin iptali edilebilirliğini gerektirir niteliktedir. Türkiye'de sanayinin en yüksek oranda doğal gaz eden ve Türkiye sanayisinin kan damarı olan kent Kocaeli'dir. Burada İZGAZ, sanayi kuruluşlarının yanı sıra 200 bin konuta hizmet vermektedir. Doğalgaz tüketim toplam uzunluğu 2 bin 400 kilometredir. Bu dağıtım faaliyetinin özelleştirilmesinin, milliyetinin devri yoluyla yapılması da Anayasa'ya aykırı şekilde emektir."

**"MMO MÜCADELEYE DEVAM EDİYOR"**

Bu arada, Makina Mühendisleri Odası Yürütme Kurulu Başkanı Emin Koramaz, davayla ilgili yaptığı açıklamada, "Özelleştirilmeler Dünya Bankası, IMF ve AB kurumlarının bir parçası olarak gündeme gelmektedir. MMO, bu özelleştirmelere karşı çıkmakta ve hukuki mücadele vermektedir. Daha önce de benzer nitelikteki özelleştirmeler konusunda davalar açılmıştır" dedi.

22 Temmuz 2008 Anka

# "DEMİRYOLLARI BİLİNÇLİ OLARAK GERİLETLİDİ, YARIM ASIRDIR NEREDEYSE RAY DÖŞENMİYOR"

TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO), demiryolu yapımı, yolcu ve yük taşımacılığıyla çalışan sayısında Türkiye'nin 1923-1950 döneminin çok gerisine düştüğünü belirterek, "Demiryolları bilinçli olarak geriletilti. Yarım asırdır neredeyse ray döşenmiyor" açıklamasını yaptı.

MMO ayrıca 22 Temmuz 2004 tarihinde Hıdırbeyazı-Ankara seferini yapan huzurlandıran trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde meydana gelen devrilmesi konusunda 41 kişiyi yaralanan yitirdiği anımsatarak, "Pamukova Faciası" imajı uğruna yaşanan bir katliamdır" değerlendirmesinde bulundu.

MMO, "Uludağ Demiryolu Gerçeği Oda Raporu"nu yayımladı. Rapor'da, en gelişmiş ve dışa bağımlı bir ülkede ulaştırma araçlarının birinin değeri diğer üçüne eşit olmasının nedeninin ulaştırma araçlarının ve emperyalatı diğerlerinin en az ve talepleri de olabilecek kaydedildi. "Bu gerçek, ülkemiz uygulamalarında da açıkça görülmektedir" denildi. Cumhuriyet'in ilk döneminde demiryollarının bilinçli bir şekilde geliştirilmesi ve Türkiye'nin "deniz ağları örülmesi" bağlamında belirlen rapor'da, "2008 yılı itibarıyla toplam demiryolu hattı uzunluğu yaklaşık 11 bin km'dir. Bunun 4 bin 599 km'si yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapılan ve Karadüz Savanında sonra devletleştirilen hatlardır ve bağrındaki hatların yüzde 41,6'sı onarılmaz" açıklaması yapıldı.

**Demiryolları yerine karayollarının yatırım yapıldı**

Rapor'da, zaman içinde demiryollarının bir kısmını itildiği ve yatırımları karayollarına yoğunlaştırıldığı vurgulanarak, şöyle denildi:

"2. Dünya Savaşı'nın ardından karlı çıkan otomotiv şirketleri tarafından karayolu ulaşımı olduğunda diğer emperyalat ve Amerikan Ford, General Motors ve ABD petrol tekelcileri bu politikanın başını çekmişlerdir. ABD'nin Marshall Planı ile Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryollarının geliştirilmesi politikası bir kezden bankalar, karayollarına yatırım

ise on birde 4 onarımda 44 km yeni hat yapıldı. 1923-1950 yılları arasında yılda ortalama 172 km demiryolu inşa edildi, 1950 yıldan sonra yılda ortalama 34,5 km demiryolu inşa edildi. 2001-2005 arasında bunun da gerisine düştü. Rapor'da, 1923-1950 yılları arasında Türkiye'nin olanaklarıyla yapılan Türkiye'nin olanakları karşılanmadığı, "Demiryolu inşaatı konusunda yaklaşık yarım asırdır neredeyse doğru dağıtım ray döşenmediği belirtilmektedir" değerlendirildiği yapıldı.

**Demiryollarının ulaşımındaki yavaş yüzde 1,3'e düştü**

Rapor'da, geçen demiryollarının ulaşımındaki genel payının yüzde 1,3'e kadar düştüğünü, karayollarının ulaşımındaki payının ise yüzde 98'lere çıktığını bildirildi.

Rapor'da, "Demiryollarının ulaşımında sektörümüzdeki kamu yatırımlarının olduğu yerlerde 6, yolcu ve yük taşıma ise yüzde 4 düzeyine düşmüştür. Kullanılan teknoloji ve kapasite 1963 yıllarında kullanılan teknolojiyle aynı halde, kullanım kapasitesi de giderek küçülmektedir" denildi. İstasyonlar demiryolu hat uzunluğundan 16 bin 80 km, İnegöl'de 16 bin 847 km, Fırat'da 31 bin 727 km olduğu kaydedilen rapor'da, Türkiye'nin demiryollarının toplam ana hat uzunluğundan 10 bin 984 km olduğu ifade edildi. Türkiye'nin yatırımlarının söz konusu ülkelerin yatırımlarının arasında 2,6, 3,2 ve 1,4 kat olduğu belirtilen rapor'da, şu değerlendirmeler yapıldı:

**Farklı yapı edilen teknolojiye uyumlu değil**

"Suudi Arabistan demiryolu, demiryolu, taşımacılığına yönelik kombineler taşımacılığın tek bir taşıma zinciri oluşturarak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli kapasiteye sahip yükler, boşaltma ve aktarma terminalleri de söz konusu değildir. Bu zincirin sağlıklı ve verimli çalışması sağlıklı olacak şekilde aygıtların yeterli şekilde kombineler taşımacılığına uygun şekilde bakımını her taşıma zinciri göre düzenlenmiş olan mevzuatla bitirilmesi sağlanarak, güncel işlemlerini hızlandırmak için mevzuat mütahit değişikliği taşıma sektörünün hem yurtdışı hem de ulusal ana taşımacılıkta enerjiye oranında sağlıklı olacak şekilde artırılması ve

23 Temmuz 2008 Tercüman

# Hızlı tren projesi acilen durdurulmalı

TMMOB Odası'nın hazırladığı rapor, 2004'te 41 kişiyi öldürdü Pamukova faciasını yeniden hatırlattı. Rapor'da, Türkiye'deki demiryollarının 1923-1950 döneminin çok gerisine düştüğünü belirterek, "Yarım asırdır neredeyse ray döşenmiyor. Raylar hızlı trenlere hazır değil. Bu hatları hızlı treni kaldırmaz" denildi.



**Pamukova imaj katliamıydı**

MMMO Yürütme Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar 22 Temmuz 2008'de Hıdırbeyazı-Ankara seferini yapan, makta olan huzurlandıran trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde meydana gelen devrilmesi sonucu 41 kişiyi öldürdü hatırlattı.

**Demiryollarının kamu işletmeli**

TÜRKİYE'NİN artan nüfusuna paralel olarak gelişen ulaşım talebini, en ekonomik biçimde demiryolu taşımacılığının karşılaması gerekir. Ancak Türkiye'de demiryollarının kamu işletilmesi, yavaş yavaş geriletilmektedir. Karayollarının gelişmesiyle demiryollarının bilinçli şekilde geriletilmesi ve Türkiye'nin "deniz ağları örülmesi" bağlamında belirlen rapor'da, "2008 yılı itibarıyla toplam demiryolu hattı uzunluğu yaklaşık 11 bin 984 kilometre olduğu, bunun 4 bin 599 kilometresinin yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapılan ve Karadüz Savanında sonra devletleştirildiği, 4 bin 643 kilometresinin ise 1923-1950 yılları arasında yapıldığı vurgulanmıştır. Türkiye'de devletten

ulusun politikası uyarınca demiryollarının geliştirilmesi politikasının kısıtlı olarak uygulanması, 1950-2000 arasında 178 kilometre hat yapılmıştır. 2001-2005 arasında ise 44 kilometre yeni hat yapılmıştır" denildi.



23 Temmuz 2008 Birgün

# 'Pamukova faciası' imaj uğruna yaşandı'

ZEHRA ŞAHİNDÖRÜKÜÇÜ ANKARA

Makine Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar, "4 yıl önce Pamukova'da 41 kişi, "Başak ilçeye hazırlanan trenin de geçmediği" diye imaj yaratılmak isteniyordu" dedi. Altyapı oluşturulmadan hızlı tren seferlerini başlatmaları bu facianın sorumlularıdır" dedi.

Çakar, Türkiye'de demiryolu ulaşımının çok ihmal edildiğini ifade etti, "Tüm ulaşım sistemlerini yönetimi tek bir bakanlık bünyesinde toplamalıdır. Karayolunun yolcu ve yük taşımacılığında ağırlığı düşürülmeli, demir, deniz ve hava yollarının ulaşım için gerekli payları hak etmedikleri düzeyde ulaştırılmadık. Demiryollarına göre iki misli, demir yollarına göre ise üç misli daha fazla enerji sarf eden karayollarına yapılmakta olan tüm yatırımlar gözden geçirilmelidir. TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve demiryollarında tesileştirme uygulamalarının sona erdirilmesi" diye konuştu.

**BÜYÜK HATA YAPILDI**  
2008 yılı itibarıyla Türkiye'nin toplam demiryolu hattı uzunluğunun yaklaşık 11 bin kilometre olduğunu ifade eden Çakar, bunun 4 bin 559 kilometresinin Osmanlı İmparatorluğu zamanında yapıldığını, 1923-1950 yılları arasında da 4 bin 843 kilometre demiryolu hattı inşa edildiğini bildirdi. Çakar, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Bir diğer deyişle bugünkü hatların yüzde 84'ü Osmanlı İmparatorluğu, yüzde 15'i ise ABD'nin Ford, General Motors gibi firmaları ile



perol telloklarının güdümünde ulaştırma politikasında zihniyet değişikliğine gidilmiş ve karayolu ulaşımına ağırlık verilmiştir. Böylece demiryolu yapımı durma noktasına gelmiştir. 1950'den sonra alınan yanlış politika sonucu bugün demiryollarımızın ulaştırdığı genel payı yüzde 1.3'e kadar düşürmüştür. Karayollarının ulaştırma

payı ise yüzde 98'e ulaşmıştır. Demiryolu hat uzunluğu İtalya'da 16 bin 80 kilometre, İngiltere'de 16 bin 847 kilometre, Fransa'da ise 31 bin 717 kilometredir. Ülkemizin fiziksel konumunun diğer ülkelere göre daha büyük olduğu düşünülünce demiryolu taşımacılığının ne kadar ihmal edildiği açıkça görülmektedir."

23 Temmuz 2008 Ortaoğu

# 'Demiryolları bilinçli olarak geriletildi'

TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO), "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu"nu yayınladı. Raporda, az gelişmiş ve dışa bağımlı bir ülkede ulaşım türlerinden birinin diğerine göre öncelikli olmasının nedeninin uluslararası sermaye ve emperyalist ülkelerin istem ve talepleri de olabileceği kaydedilerek, "Bu gerçek, ülkemiz uygulamalarında da açıkça görülmektedir" denildi. Cumhurbaşkanı'nun bilinçli bir şekilde geliştirilmesine ve Türkiye'nin "demir ağırla örülmeye" başlandığı belirtilen raporda, "2008 yılı itibarıyla toplam demiryolu hattı uzunluğu yaklaşık 11 bin km'dir. Bunun 4 bin 559 km'si, yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapılan ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirilen hatlardır ve bugünkü hatların yüzde 41.6'sı oranındadır" açıklaması yapıldı. Raporda, söz konusu süreçler sonunda ulaşım sistemlerinin planlanmasında, ulus-

sal çıkarlarla örtüşmeyen, tümüyle karayolu ağırlıklı ulaşım politikasının izlenmesi sonucunda demiryolu yapımının durma noktasına geldiği vurgulandı. Rapora göre, 1950-2001 arasında bin 738 km hat yapıldı. 2001-2005 arasında ise on binde 4 oranında 44 km yeni hat yapıldı. 1923-1950 yılları arasında inşa edilmiş, 1950 yılından sonra yılda ortalama 34.5 km demiryolu inşa edildi. 2001-2005 arasında bunun da gerisine düştü. Raporda, 1923-1950 yılları arasındaki Türkiye'nin olanaklarıyla günün Türkiye'sinin olanakları karşılaştırıldığında, "Demiryolu inşası konusunda yaklaşık yarım asırdır neredeyse doğru düğün ray döşemediği görülmektedir" değerlendirildi.

Raporda, demiryollarının ulaşımındaki genel payının yüzde 1.3'e kadar düşürüldüğü, karayollarının ulaşımındaki payının ise yüzde 98'lere çıkarıldığı belirtildi.

23 Temmuz 2008 Cumhuriyet

# Demiryollarına ilişkin rapora göre, dayatılan politikalar sonucu demiryolu yapımı durma noktasına geldi Türkiye hızlı trene hazır değil

ANKARA (Cumhuriyet Bürosu) - Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makina Mühendisleri Odası'nın (MMO) hazırladığı, "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu"nda, Türkiye'nin hızlı tren hazırlanmadığına işaret edilerek "Mevcut hatlar hızlı treni kaldırmayacaktır" denildi.

MMO Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar tarafından dün açıklanan raporda, ulaşımın önemli, Osmanlı ve Cumhuriyetin ilk dönemleri 1950'den günümüze durum ele alındı. Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demiryollarının bilinçli şekilde geliştirilmesine ve Türkiye'nin "Demir ağırla örülmeye" baş-

landığı kaydedilen raporda, 2008 yılı itibarıyla toplam demiryolu hattı uzunluğunun 10 bin 984 kilometre olduğu, bunun 4 bin 559 kilometresinin yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapıldığı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirildiği, 4 bin 643 kilometresinin ise 1923-1950 yılları arasında yapıldığı vurgulandı.



Yük taşımacılığının sağlandığı demiryolu hattı uzunluğunun 10 bin 984 kilometre olduğu, bunun 4 bin 559 kilometresinin yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapıldığı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirildiği, 4 bin 643 kilometresinin ise 1923-1950 yılları arasında yapıldığı vurgulandı.

**Karayoluna yönlendirildi**  
"Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca" demiryollarının geliştirilmesi politikaları bir kenara bırakıldı, karayollarına yö-

nel yapılmasının sağlandığı demiryolu hattı uzunluğunun 10 bin 984 kilometre olduğu, bunun 4 bin 559 kilometresinin yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapıldığı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirildiği, 4 bin 643 kilometresinin ise 1923-1950 yılları arasında yapıldığı vurgulandı.

Yük taşımacılığının sağlandığı demiryolu hattı uzunluğunun 10 bin 984 kilometre olduğu, bunun 4 bin 559 kilometresinin yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapıldığı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirildiği, 4 bin 643 kilometresinin ise 1923-1950 yılları arasında yapıldığı vurgulandı.

nel yapılmasının sağlandığı demiryolu hattı uzunluğunun 10 bin 984 kilometre olduğu, bunun 4 bin 559 kilometresinin yabancı şirketlerin imtiyazında Osmanlı döneminde yapıldığı ve Kurtuluş Savaşı'ndan sonra devletleştirildiği, 4 bin 643 kilometresinin ise 1923-1950 yılları arasında yapıldığı vurgulandı.

ğüm ise yüzde 91.38'i karayolu, yüzde 3.24'ü demiryolu, yüzde 5.21'i demiryolu, yüzde 0.17'si havayoluyla yapılmaktadır" denildi.

Raporda, Sakarya'nın Pamukova ilçesinde yaşanan kazada da değeri değerlendirildi. Çakar, 22 Temmuz 2004'te Haydarpaşa-Ankara seferini yapmak olan hızlandırılmış trenin Pamukova'da raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 kişinin öldüğü, 81 kişinin yaralandığı anımsatarak "Pamukova faciasının imaj uğruna yaşanan bir katliam" olduğunu söyledi. Şu andaki kurguda 300 kilometre hız amaçlandığı belirtilen raporda, uzmanların hiçbir ülkenin bu düzeyde hızlarla başladığını vurgulandığı belirtildi.

23 Temmuz 2008 Sözcük



**TÜRK Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makina Mühendisleri Odası'nın (MMO) "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu"nda, demiryolu yapımı, yolcu ve yük taşımacılığıyla çalışan sayısında Türkiye'nin 1923-1950 döneminin çok gerisine düştüğü belirtilerek, "Demiryolların bilinçli olarak geriletildi. Yarım asırdır neredeyse ray döşenmiyor" denildi.**

23 Temmuz 2008 Evrensel

# 'Pamukova faciası imaj uğruna yaşanan bir katliamdır'

TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO) Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar, 22 Temmuz 2004'te Sakarya-Pamukova'da yaşanan tren kazasının, AKP Hükümeti'nin imaj uğruna yol açtığı bir tren faciası olduğunu aktardı. Demiryollarına yarım yüz yıldır yatırım yapılmadığını altını çizen Çakar, Türkiye'nin ulaşım politikasının değişmesini istedi.

MMO'nun hazırladığı "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği" başlıklı rapor konusunda bilgi veren Çakar, Pamukova'da imaj uğruna 41 vatandaşın hayatını kaybettiğini dile getirdi. 2008 yılı itibarıyla toplam demiryolu hattı uzunluğunun yaklaşık 11 bin kilometre olduğunu kaydeden Çakar, bu rakamın 4 bin 559 kilometresinin Osmanlı döneminde yapılan ve Kurtuluş Savaşı'nda devletleştirilen hatlar olduğunu bildirdi. 1932-1936 yıllarında hazırlanan 5 yıllık sanayi planlarında, hem yolcu hem de yük taşımanın en ucuz biçiminde gerçekleştirilebilmesi için demiryolu hattının döşenmesine ağırlık bulmuş Çakar, 1923-1950 arasında 4 bin 643 kilometre demiryolu yapıldığını ve bunun bugünkü hatların yüzde 42.4'üne tekabül ettiğini belirtti.

Türkiye'nin çıkarlarına uyumlayan karayolları politikası nedeniyle demiryolu yapımının durma noktasına geldiğini ifade eden Çakar, bugün demiryollarının ulaştırma ge-

nel payının yüzde 1.3'e düşürüldüğünü belirtti. "Demiryollarının ulaştırma sektöründeki kamu yatırımlarından aldığı pay yüzde 6, yal-cuda yüzde 2, yükte ise yüzde 4 düzeyine düşmüştür. Kullanılan teknoloji ve kapasite 1963 yıllarında kullanılan teknolojiyle aynı kalırken, kullanım kapasitesi de giderek küçülmektedir" görüşünü dile getiren Çakar, Türkiye'de karayolu, demiryolu ve havayolunun birbirine bağlı bir biçimde kombine taşımacılık yapmasını da söz konusu olmadığını dikkat çekti.

"Hızlı Tren Projesi"nden hala vazgeçilmediğine ve 300 kilometre hız yapmanın düşünüldüğünü aktaran Çakar, "aysa uzmanların belirttiğine göre hiçbir ülke bu düzeyde hızlarla başlamamıştır. Kasacası ülkemiz hızlı tren hazır değildir, mevcut hatlar hızlı treni kaldırmayacaktır" uyarısında bulundu. Proje bütünsüzlüğü ve plansızlığın ölümlü kazalara her zaman sebebiyet vereceğini kaydeden Çakar, altyapı yetersizlikleri giderilmeden hızlı trenlerin çalıştırılmamasını istedi. "Hızlı/hızlandırılmış tren arzusunu bu ortamda, birçok zilyetinin ortasında ölü doğum niteliğindedir. Pamukova faciası bunun yalnızca bir ilk göstergesidir" görüşünü dile getiren Çakar, "İhtiyacı demiryolu, taşımacılığın kamu eliyle geliştirilmesi olgusuna vurgu yaptı. (Ankara/EVRENSEL)

23 Temmuz 2008 Küresel Ana Haber

# Demiryolu taşımacılığına ağırlık verilmeli

Makina Mühendisleri Odası'nın hazırladığı "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu" açıklandı. Rapora göre, karayoluna yapılmakta olan bütten yeni yatırımların durdurulması, ağırlığın demiryollarına verilmesi gerektiği kaydedildi.

ANKARA (ANAHABER) - Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makina Mühendisleri Odası'nın (MMO) hazırladığı, "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu"nda, "demiryollarının bilinçli olarak geriletildiği, yarım asırdır neredeyse ray döşenmediği" savunularak, karayoluna yapılmakta olan bütten yeni yatırımların durdurulması, ağırlığın demiryollarına verilmesi gerektiği kaydedildi. "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu"nda, MMO Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber Çakar tarafından açıklandı. Raporda, ulaşımın önemli, Osmanlı ve Cumhuriyetin ilk dönemleri 1950'den günümüze durum ve benzeri konular ele alındı.

Cumhuriyetin ilk dönemlerinde demiryollarının bilinçli şekilde geliştirilmesine ve Türkiye'nin "demir ağırla örülmeye" başlandığı kaydedilen raporda, 2008 yılı itibarıyla toplam demiryolu hattı uzunluğunun yaklaşık 10 bin 984 kilometre olduğu, bunun 4 bin 559 kilometresinin yabancı şirketlerin

yapımı durma noktasına gelmiştir. 1950-2001 arasında 1738 kilometre hat yapılmıştır. 2001-2005 arasında ise 44 kilometre yeni hat yapılmıştır" denildi.

**-Yolcu ve yük taşımacılığında durum**

Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımacılığının ağırlıklı olarak demiryolu ve demiryolu ile yapıldığı, 1950 yılından bu oranın tersine dönmeye başladığı belirtilen raporda, "Karayolları Genel Müdürlüğü ve TÜİK'in ulaşım verilerine göre 2005'te ülkemizdeki yolcu taşımacılığının yüzde 95,02'si karayolu, yüzde 0,01'i demiryolu, yüzde 3,40'i demiryolu, yüzde 1,57'si havayolu aracılığıyla yapılmaktadır. Yük taşımacılığının ise yüzde 91,38'i karayolu, yüzde 3,24'i demiryolu, yüzde 5,21'i demiryolu, yüzde 0,17'si havayoluyla yapılmaktadır" denildi.

Raporda, "Özellikle, azaltılan personel çok iş çıkarma, istasyonları kapatma, yolcu trenlerinde azaltılmasına başlanma, lojmanların satılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması ve son olarak gündeme getirilen Demiryolu Kanunu Tasarısı ve TCDD Kanunu Tasarısı ile bir bütün olarak artıları, eksikleri bulunan 152 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD'nin tasfiyesinin gerçekleştirildiği" savunuldu. Demiryollarının yüzde 95'inin tek hatlı olduğu, mevcut hatların yüzde 30'unun 27 yaş gibi çok yüksek bir

paşa-Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 kişinin öldüğü, 81 kişinin yaralandığı hatırlatarak, "Pamukova faciasının imaj uğruna yaşanan bir katliam" olduğu iddiasında bulundu.

"1975'te Ankara-Istanbul Süat Demiryolu Projesi" adıyla gündeme gelen, Ayas Tinelini de içeren bu projeye ilişkin ana planın, ANAP iktidar tarafından rafa kaldırıldığı, projenin pay-böz tahsisine döndürüldüğü, projenin bazı etaplarının ikmal edildiği, bazı etapların ise tasfiye edildiği" anlatılan raporda, sanılar kaydedildi: "Ankara-Istanbul Süat Demiryolu Projesi'nin tasfiye süreci ile Ankara-Istanbul Rehabilitasyon Projesi'nde gelmiş ancak bu proje de Ankara-Istanbul Hızlı Tren Projesi'ne dönüştürülmüştür. Böylece rehabilitasyon/iyileştirme değil çıkar doğrudan hızlandırılmış tren uygulamasına geçiş yaşanmıştır."

Hızlandırılmış trenin hızı önceki 160 km/saat öngörülmesiyle, 1999 yılında 200 km/saatte, 5 Mayıs 2005 tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla 250 km/saat çıkarıldı. Raporda, su andaki kurguda 300 kilometre hız amaçlandığı, oysa uzmanların belirttiğine göre hiçbir ülkenin bu düzeyde hızlarla başlamadığı vurgulanan raporda, "Ülkemiz hızlı tren hazır değildir, mevcut hatlar hızlı treni kaldırmayacaktır" görüşü











31 Temmuz 2008 Akşam Otovizyon

EDITOR'DEN Halil Öksit

Otogaz kullanımı ve gerçekler



Bundan 10 yıl önce başlayan otogaz kullanımı, giderek artıyor. Yollardaki her 100 araçtan 29'u LPG'li araçlardan oluşuyor. Önceleri ticari araçlarda kullanılmaya başlanan LPG, giderek binek araçlarda da tercih edilmeye başlandı. Artık orta ve lüks sınıf araçların ve heybetli 4x4'leri de akaryakıt istasyonlarının LPG bölümlerinde görebilmek mümkün.

LPG dönüşümünün profesyoneller tarafından yapılması, ilk yıllardaki teknik sorunların ortadan kaldırılması, garantili dönüşüm işlemlerinin gerçekleşmesi ve en önemlisi arın benzin ve motorin fiyatları otogazın önümüzdeki yıllardaki büyüme şansını daha artırıyor.

Tabi Hükümet, dizelde yaptığını otogaz fiyatlarında da yapmazsa... Yani yıllarca düşük seyreden motorin fiyatını, artan dizel araç satışları nedeniyle benzin fiyatına yalıdaştıran Hükümet, bir süre sonra LPG fiyatında da aynı yaklaşımları sergilerse sürpriz olmaz.

Petrol fiyatlarındaki yükselişle bağlı olarak benzin ve motorine gelen zamlar, LPG'ye olan talebi de artırdı. Benzinin litresinin yaklaşık 3,60 YTL, mazotun ise 3,50 YTL den satılması, otomobil sahiplerini otogaza yöneltiyor.

Litre fiyatı ortalama 1,80 YTL olan otogaz, benzin ve mazota göre ucuz olmasının yanı sıra çevre dostu olması nedeniyle de tercih ediliyor.

Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre, Türkiye'de 2007 yılı sonu itibarıyla 13 milyon 22 bin olan kayıtlı araç sayısının 6 milyon 472 bin 156'sını otomobiller oluşturmuyor.

LPG'li araçların son kontrollerinin yapılması konusunda yetkilendirilen Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makina Mühendisleri Odası (MMO) raporuna göre, 2004 yılında 1 milyon 500 bin olan LPG'li araç sayısı 2007 yılı sonu itibarıyla 1 milyon 804 bine ulaştı:

OTOPARK SORUNU VAR

Bu arada bu tip araçların en önemli sorunu kapalı otoparklara alınmaması. Bir de İDO'nun arabalı vapurlarına sokulmaması. Gerçi bu konuda Aygaz ve GM markalarından Chevrolet gibi firmaların çalışmaları yaptıklarını, temaslara yürüttüklerini biliyoruz. Henüz bu temaslardan bir sonuç alınabilmiş değil.

Otogaz kullanımının güvenlikle ilgili duyularının değişmesi -ki bu bir yıllanmış önyargı olarak hafızalarda duruyor- gerekiyor. Otogaz kullanımının ilk yıllarında yaşanan ilkel dönüşümler, araçta mutfağ tütüp kullanımları gibi "yaratacı" uygulamalar, modern yaşamdan otopark yasakları olarak cevapını aldı.

Şimdi dönüşümden yakalanan gerçekten profesyonel ve güvenli çözümlerimiz modern yaşam tarafından kabulü ve hazrı bekleniyor.

Geçtiğimiz ilkbaharda İstanbul'da yapılan LPG Fuarı'nda görüşüğüm firma yöneticileri de aynı düşüncelerimi dinlemişler ve hak vermişlerdi. Omlar çözüm için çalışmalar yaptıklarını, görüşmelerini olumlu sonuçlanacağına diye getirmişlerdi.

31 Temmuz 2008 Akşam Otovizyon

Petro fiyatları artıyor, LPG'li araç pazarı büyüyor

Her ne kadar kapalı otoparklara ve İDO araçlarına alınmasalar da LPG ile çalışan araç sayısı her geçen gün artıyor. Türkiye'de her 100 otomobilin 29'u LPG ile çalışıyor

Petro fiyatlarındaki yükselişe bağlı olarak benzin ve motorine gelen zamlar, LPG'ye olan talebi de artırdı. Benzinin litresinin yaklaşık 3,60 YTL, mazotun ise 3,50 YTL den satılması, otomobil sahiplerini otogaza yöneltiyor.

Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre, Türkiye'de 2007 yılı sonu itibarıyla 13 milyon 22 bin olan kayıtlı araç sayısının 6 milyon 472 bin 156'sını otomobiller oluşturmuyor.

LPG'li araçların son kontrollerinin yapılması konusunda yetkilendirilen Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makina Mühendisleri Odası (MMO) raporuna göre, 2004 yılında 1 milyon 500 bin olan LPG'li araç sayısı 2007 yılı sonu itibarıyla 1 milyon 804 bine ulaştı:

LPG'ye olan talebi de artırdı. Benzinin litresinin yaklaşık 3,60 YTL, mazotun ise 3,50 YTL den satılması, otomobil sahiplerini otogaza yöneltiyor.

Litre fiyatı ortalama 1,80 YTL olan otogaz, benzin ve mazota göre ucuz olmasının yanı sıra çevre dostu olması nedeniyle de tercih ediliyor.

Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre, Türkiye'de 2007 yılı sonu itibarıyla 13 milyon 22 bin olan kayıtlı araç sayısının 6 milyon 472 bin 156'sını otomobiller oluşturmuyor.

LPG'li araçların son kontrollerinin yapılması konusunda yetkilendirilen Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makina Mühendisleri Odası (MMO) raporuna göre, 2004 yılında 1 milyon 500 bin olan LPG'li araç sayısı 2007 yılı sonu itibarıyla 1 milyon 804 bine ulaştı:



LPG'ye olan talebi de artırdı. Benzinin litresinin yaklaşık 3,60 YTL, mazotun ise 3,50 YTL den satılması, otomobil sahiplerini otogaza yöneltiyor.

31 Temmuz 2008 Birgün

Koramaz'dan Gül'e rektörler için çağrı

Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, YÖK'ün rektör seçimi konusundaki tavrını eleştiriyor. Koramaz, bazı üniversitelerde, öğretim üyelerinin seçtiği rektör adaylarının Cumhurbaşkanlığı'na gönderilmesini istiyor ve almadığını ifade ederek şunları kaydetti: "Örneğin Gazi Üniversitesi'nde yapılan oylamada Rektör Kadri Yamaç 732 oylayla alması rağmen Cumhurbaşkanlığına bildirilince 4 aday arasında yer alması, buna kar-

şın 384 oylan bir başka adaya YOK tarafından Cumhurbaşkanlığı'na iletilen listede yer verilmiştir. Bu durum Gazi Üniversitesi Mezunları ve Mensupları Derneği'nin haklı tepkisine yol açmıştır. Aynı şekilde İTÜ de de, en çok oylan aday YOK tarafından Cumhurbaşkanlığı'na gönderilen listede girememiştir." MMO'nun üniversitelerin özerkliğini savunduğunu ifade eden Koramaz, "YÖK'ün yanlışlığını Cumhurbaşkanlığı tarafından paylaşılmaması istiyoruz" dedi.



MMO Başkanı Emin Koramaz

31 Temmuz 2008 Cumhuriyet

Cumhurbaşkanlığı'nın TMMOB ve meslek odalarını 'denetlemesi' ilk kez yaşanıyor 'Demokratik denetim' denetleniyor



1999 DERSİNİN 4 YILINDA DÜRMÜŞ OLSA GİBİ Türkiye'yi sarsan 1999 depreminin 4. yıldönümü, Deprem Eylem Planı'nın hazırlanması, Deprem Eylem Planı'nın hazırlanması, Deprem Eylem Planı'nın hazırlanması...

1999 DERSİNİN 4 YILINDA DÜRMÜŞ OLSA GİBİ Türkiye'yi sarsan 1999 depreminin 4. yıldönümü, Deprem Eylem Planı'nın hazırlanması, Deprem Eylem Planı'nın hazırlanması...

31 Temmuz 2008 Cumhuriyet

31 Temmuz 2008 Cumhuriyet