

LUNAPARK VE EĞLENCE ALANLARINDA GERÇEKLEŞEN ÖLÜMLÜ KAZALAR DENETİMSİZLİĞİN BOYUTLARINI ORTAYA KOYUYOR

Yaz aylarının gelmesiyle birlikte on binlerce insanın sıcak yaz günlerinde başta çocuklar olmak üzere aileleriyle birlikte gittiği ve ülkemizin birçok yerinde bulunan sabit ya da mobil lunapark ve eğlence mekânları dolmaya başladı.

Tesislerin aktif olarak çalışmasıyla birlikte maalesef üzücü kazalar ve ölüm haberleri de duyulmaya başlanmıştır. Trabzon, Adıyaman, İstanbul Küçükçekmece ve Balıkesir'deki lunapark ve eğlence alanlarında gerçekleşen ölümlü kazalar önümüzdeki dönemde yaşanacak olası kazaların habercisi niteliğindedir.

Daha önce de defalarca söyledik: Denetimsizlik acı facialara ve ölümlere yol açmaktadır.

Mevzuatlarımızda lunaparklar, oyun ve eğlence alanları, sıhhi müesseseler içerisinde umuma açık istirahat ve eğlence yerleri olarak adlandırılmaktadır. Bu iş yerlerinin buldukları sınırlar dikkate alınarak ilçe belediyeleri ve büyükşehir belediyeleri tarafından ruhsatlarının verilmesi ve denetimlerinin yapılması gerekmektedir.

Sayıları her geçen gün daha da artan bu eğlence alanlarında kullanılan discovery, hızlı tren, gondol vb. eğlence makinelerinin periyodik kontrollerinin yapılması, emniyet aksamalarının test edilmesi gerekmektedir. Bu kontrollerin süreleri ilgili mevzuatlarda ve standartlarda açıkça be-

lirtilmiştir. Aylık ve yıllık olarak kontrollerin yapılmasının yanı sıra günlük olarak da işletmeye alınmadan önce tüm emniyet tedbirlerinin çalıştığı kontrol edilerek çalıştırma işlemi yapılmalıdır. Bu kontrollerin de kayıt altına alınması gerekmektedir.

Halkımızın özellikle hafta sonları kalabalıklar halinde eğlendikleri bu yerlerde herhangi bir olay veya yangın çıkması halinde güvenli bir şekilde boşaltılmasından, makinelerin operatörlerinin eğitimlerine kadar sorgulanması ve denetlenmesi gereken birçok nokta vardır. Öyle ki kaldırım taşları üzerine oturtulmuş, zeminlerine uygun bir şekilde montajı yapılmamış eğlence makineleriyle halkımızın can güvenliği tehlikeye atılmaktadır.

Bu iş yerlerinin ilçe belediyeleri ve büyükşehir belediyeleri tarafından çalışma ruhsatlarının verildiği bilinmektedir. Ancak tamamen bir mühendislik tasarımı olan ve yüzlerce hareketli parça ve güvenlik aksamaları ile devasa konstrüksiyonlar olarak imalatı yapılan bu cihazların test ve kontrollerinin ve güvenlik aksamalarının uzman makina mühendisleri nezaretinde yapılması gereği ihlal edilmektedir.

Ayrıca çeşitli bölgelerde, genellikle küçük yerleşim yerlerinde yapılan panayırlarda kurulan lunapark makineleri, genellikle 10 günlük periyotlarla çalışmakta, ardından da

sökülüp başka panayır alanlarına taşınmakta ve gidilen yerde tekrar montaj edilmektedir. Bu tip sürekli söküp-takma işlemlerinde kalıcı mekanik hasarlara veya güvenlik zafiyetlerine neden olunabileceği açıktır. Sabit tesislerin ilk kurulumunda, mobil tesislerin ise her kurulumunda tesisdeki her bir makine ve yapının işletmeye alınmadan TS EN 13814'e göre test ve kontrolleri yapılmalıdır. Ancak garantili ve güvenli çalışmayı taahhüt edecek olan test ve kontrol raporları ile periyodik kontrol raporlarının düzenli olarak ilgili idareye sunulmadığı yaygın bir gerçektir. Bu noktada, söz konusu eğlence makinelerinin kontrol edildiğine dair bir evrak istemek ve ev-



rakın altında imzası bulunan kişinin bu konuyla ilgili bir uzman olup olmadığını sorgulamadan evrakları kabul etmenin, makine ve tesisin güvenli olduğu anlamına gelmeyeceğini ve ilgili belediyelerin sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağını belirtmeliyiz.

Sadece ruhsat aşamasında, kontrol edildiğine dair yeterli bir evrak isteyerek daha sonra kontrollerin düzenli aralıklarla yapılıp yapılmadığını takip etmeden bu yerlerin güvenlikleri sağlanamaz. Bu nedenle yaşanan veya yaşanacak kazalarda sorumlular bellidir. İlk kurulum, bakım, onarım ve işletme giderlerini kâr hırsıyla yanlış bir “malîyet” anlayışıyla göze almayarak can ve mal güvenliğini ihlal edenler ile halen denetim mekanizmalarını çalıştırmayan ve bu kazalar sonucunda meydana gelen ölümleri seyretmekle yetinen, kendilerinde suç olmadığını belirten yetkilileri uyarıyoruz.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak, 150 noktada uzman makina mühendislerine dayalı örgütlü yapımla denetim faaliyetlerinde elde ettiğimiz bilgi ve birikimi paylaşmak, tüm birimlerimizde iş yeri ruhsatı düzenlenmesi aşamasında görev almaya, eğlence makinelerinin

operatör ve bakım personelinin eğitimlerini düzenlemeye ve makinelerin sağlıklı ve güvenli kullanımı için mevzuatta tanımlı periyodik kontrollerinin yapılmasında kamu adına ve kamu güvenliği için görev almaya hazır olduğumuzu kamuoyuyla paylaşıyoruz. Bunun yanı sıra ilgili bakanlıkları ve yerel yönetimleri acil tedbir almak üzere mevzuat düzenlenmesi yapılması konusunda göreve çağırıyor ve çözümün “kamusal denetimi” olduğunu hatırlatıyoruz.



Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(5 Temmuz 2011)**

MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI'NDAN YÖK'E KINAMA

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Oda Merkez Öğrenci Komisyonu Üyesi Önder Ova'nın YÖK tarafından okulundan atılmasını kınamaktadır.

Genel seçimler öncesinde Odamızın Mersin Şubesi'ne kayıtlı öğrenci üyesi ve Merkez Öğrenci Komisyonu Üyemiz Önder Ova demokratik hakkını kullanarak BDDK Başkanına protestoda bulunduğu için YÖK'ten atılma cezası almış, Mersin Üniversitesi'ndeki birçok öğrenciye de bir aydan bir döneme kadar uzaklaştırma, kınama, uyarı gibi cezalar verilmiştir. Son dönemde üniversite öğrencilerine yönelik artan baskı, gözaltı ve okuldan uzaklaştırma gibi uygulamaları kabul edilemez buluyor, mezun olmasına ramak kala üniversiteden atılma cezası alan MMO Merkez Öğrenci Komisyonu Üyemiz Önder Ova'ya ve diğer mağdur Mersin Üniversitesi öğrencilerine yönelik bu kıyıcı kararı kınıyor, öğrenci üyemizin yanında olduğumuzu açıklıyoruz..

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(8 Temmuz 2011)**

DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ AŞIRI GERİLEME DURDURULMALI!

1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi'nin yatırım programına alınmasıyla başlayan “hız” öyküsü ani kararlarla kaosa dönüşmüş ve en sonunda 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapan “hızlandırılmış tren”in Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmıştı. Bu olay üzerine “hızlandırılmış tren” ve demiryolu politikaları kamuoyu nezdinde daha tartışılır olmuştur.

Odamız, Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu'yla mevcut durum, sorunlar ve izlenmesi gereken politikaları ayrıntılı olarak belirlemiştir. Odamız ve konuyla ilgili duyarlı çevrelerin tespit ettiği üzere demiryolları, 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları lehine ikinci planda kalmıştır. Demiryollarının yüzde 41,5'i Cumhuriyet'ten önce yapılmış; 1923-1950 arasında yılda ortalama 172 km; 1950 sonrasında yılda ortalama 34 km demiryolu inşa edilmiştir. 1950 yılında 9 bin 24 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu bugün 11 bin 52 km'dir. 61 yılda yalnızca bin 981 km demiryolu yapılmıştır. Anahat yapımı ise 1951 sonrasında toplam 972 km, yıllık ortalaması ise 16 km olarak gerçekleşmiştir.

Sonuçta demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında olağandışı gerilemeye yol açılmıştır. 1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, bugün yolcuda yüzde 1,8'e, yükte yüzde 5,4'e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 19'dan yüzde 94,6'ya, yolcuda ise yüzde 98,3'e yükselmiştir.

Uluslararası istatistiklere göre Türkiye 21 Avrupa ülkesi arasında demiryoluyla yolcu taşımada yüzde 2,3 ve yük taşımada yüzde 4,4 oranıyla sondan ikinci sıradadır.

Kaynaklarını karayolları üzerinden uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını geriletken dışa bağımlı ulaşım politikaları bu durumun başlıca nedenidir. AB uyum programları, Dünya Bankası ve IMF'ye verilen taahhütler uyarınca serbestleştirme, özelleştirme, “yap-ışlet-devret”, “yap-ışlet” ve “kamu-özel sektör ortaklığı” yoluyla kamunun güçsüz kılınıp özel sektörün güçlendirilmesi politikaları uygulanmaktadır. Bu kapsamda TCDD'nin yeniden yapılandırılması yoluyla altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi, kurum



yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılınması, özelleştirme ve taşınmazların satılması, istihdamın azaltılması, teknik yeteneklerin zayıflatılması yoluyla demiryollarının yerli, yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir.

Azaltılan personelle çok iş çıkarma, esnek ve güvence-siz çalışma koşulları, performansla bağlı ücret politikası, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, iş gücü kalitesinin düşürülmesi; istasyonları kapatma, yolcu trenlerinin azaltılması, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılması söz konusudur.

“Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı” ve “TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı”yla bir bütün olarak 154 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD'nin tasfiyesi amaçlanmaktadır.

Oysa doğru bir demiryolu politikası, hat kapasitesi, arazi, maliyet, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, petrole bağlı olunmaması, çevre gibi temel unsurlara ve kamusal hizmet perspektifine dayandırılmalıdır. Aşağıdaki öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Mutlaka ciddi bir “Ulaştırma Ana Planı” yapılmalı; bu plan kapsamında demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu taşımacılığının, seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı, tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde

- entegre edilmesini içeren Kombine Taşımacılığa yönelim ekseninde belirlenmelidir.
- Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımada ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşıma oranları planlı olarak artırılmalıdır.
 - Ulaştırmanın bütünü ve demiryollarında, altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlara yönelik bütün özelleştirmeler ve belediyeler ile üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.
 - Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağlarıyla entegrasyonu sağlanmalı, Ankara–İstanbul hattı ile Boğaz Tüp Geçit projesi arasında bağlantı kurulmalı, kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.
 - Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan demiryolu ve denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemler kapasite ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılmalı; ulaşımında petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmeli; mevzuat bu doğrultuda gözden geçirilmelidir.
 - TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir. TCDD'nin personel açığı siyasi değil, mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; “performansa göre ücret”, “toplam kalite yönetimi” vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.
 - Hizmet dışı bırakılan bakım ve tamir atölyeleri ve bütün tesisler yeniden işlevli kılınmalıdır.
 - Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demiryolu ve TCDD Kanun Tasarısı Taslakları geri çekilmelidir.
 - TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi politikası terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.
 - TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil, üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demiryolu yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır.
 - TCDD, nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.
 - Demiryolu modlarındaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalı; demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.
 - Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek projelerde meslek odaları, üniversiteler ve ilgili meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır.

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı**

