

SİVAS KATLIAMI VE ANTİDEMOKRATİK YAPI İLE YÜZLEŞMEDEN TÜRKİYE AYDINLANAMAZ

2 Temmuz 1993 tarihinde Pir Sultan Abdal'ı anmak üzere Sivas'a giden 35 insanımızın Madımak Oteli'nde yakılarak katledilmesinin 17. yılı nedeniyle Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar yazılı bir basın açıklaması yaptı.

17 yıl önce Sivas'ta Madımak Oteli'nde yakılarak öldürülen 35 yazar, aydın ve ozan Sivas'a barışın, kardeşliğin, dayanışmanın sözünü büyütmek için gitmişlerdi. Herhangi bir dinin, mezhebin ya da etnik kökenin bir diğeri üzerinde baskı kurmadan yaşayabileceğini anlatmanın arayışı içindeydiler. Onlar, Anadolu topraklarının kanla değil, sevgiyle ve insancılıkla sulanmasından yana idiler.

Onların üzerine salınan azgın gerici faşist güruhun amacı ise aydınlığın üzerini gericiliğin karanlığının örtmesiydi. Bu nedenle linç ve katliam yoluna başvurdular. Merkezi ve yerel idare tarafından cesaretlendirildikleri ayyuka çıkan katliamcı ilişki ağının hedefi, gerçekte ülkemizin geleceğini aydınlatan umutlara ve hümanizmaya yönelikti.

2 Temmuz 1993'te yaşanan Sivas katliamının sorumluları yetkililerin güdümünde ateşe körükle giden katliamcı gelenektir. Bu gerici/faşist geleneğin kendisi dışındaki toplum kesimlerine karşı giriştiği saldırganlık, ülkemizdeki toplumsal atmosferi sürekli olarak zehirlemektedir. Öncüllerine Çorum ve Maraş katliamlarında da tanık olduğumuz, ilerici aydın toplum kesimlerine karşı duyulan tahammülsüzlüğü öldürme/yok etme güdüsü üzerinden gerçekleştiren faşizm, Sivas katliamında görüldüğü gibi dinci gericiliği de kucaklamaktadır.

Aradan geçen 17 yıla karşın Sivas katliamının derinliklerindeki sorunların üzeri örtülmektedir. Oysa yapılması gereken katliamın birinci derece muhatapları ile duyarlı kamuoyunun çağrılarının dikkate alınması ve Türkiye'nin Sivas katliamı ve antidemokratik yapı ile yüzleşmesidir.



Türkiye'de bugün din ve devlet işlerinin birbirinden bağımsız gerçek bir laik yapıya kavuşturulması, bütün dinsel, mezhepsel, etnik oluşumlara eşit mesafede durulması hayatiyet arz etmektedir. Türkiye'de toplumsal yapının demokratikleştirilmesinin bazı temel unsurları bizzat bu alanda bulunmaktadır.

Duyarlı kamuoyunun yıllardır dillendirdiği Madımak'ın müze olması talebi de bir an önce gerçekleştirilmeli ve bu müze katliamın muhataplarının kontrolünde özerk bir yapıda kurgulanmalıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası bu demokratik talepler çerçevesinde Sivas katliamını kınamak, barışı ve kardeşliği savunmak için 2 Temmuz Cuma günü alanlarda olacaktır.

Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(1 Temmuz 2010)

MÜHENDİSLİK VE TIP BİLİMLERİ İLE YARGI KARARLARI PİYASA LEHİNE DİŞLANIYOR

İş sağlığı ve güvenliği hizmetlerine ilişkin yargı kararlarına saygılı olunmalı, TBMM kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarını dışlayarak bu hizmetleri piyasaya açan yasa teklifinin ilgili maddelerini reddetmelidir.

İş yerlerine özgü sağlık ve güvenlik sorunlarıyla ilgili risk analizleri, iş sağlığı ve güvenliği sistemlerinin kurulması, periyodik denetimler ile eğitim ve belgelendirme doğrudan mühendislik disiplinlerinin görev alanına girmektedir. İş güvenliği mühendisliği, sağlık ve güvenliğe yönelik tüm önlemlerin alınması ve eğitimlerin verilmesini de içermektedir.

İş yerlerinde işçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanmasında mühendis, teknik eleman, hekim, hemşire, psikolog vb. meslek gruplarının katkısına ihtiyaç bulunmaktadır. İş güvenliği mühendisliği ve iş yeri hekimliği eğitimi ve belgelendirmesinin, piyasalaşmış bir modelle değil, ilgili meslek odalarının yürütülmesi yaşamsal önem taşımaktadır.

İşçi sağlığı ve iş güvenliği sorunlarını bilimsel teknik mesleki gereklilikler, konunun mesleki sosyal taraflarının görüşleri ve hukuka saygı zemininde kamusal denetimle güvence altına alması gereken Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB) tam aksi bir tutum sergilemektedir. İş sağlığı ve güvenliğinde kamu yararına aykırı bir şekilde, yargı kararlarını hiçe sayan torba yasalar ve yönetmelik düzenlemeleri ile piyasa ve özel şirketlerin çıkarlarına terk edilmesi söz konusudur.

2003 yılında benimsenen 4857 sayılı İş Yasası'nda, iş güvenliği mühendisliği ve iş yeri hekimliği uygulaması yer almasına karşın ardi ardına yapılan yönetmelik ve yasa düzenlemeleri ile iş yerlerinde sağlık ve güvenlik gerekleri zayıflatılarak ticarileştirilmektedir.

Bu yönde yine 2003 yılında yürürlüğe giren "İşyeri Sağlık Birimleri ve İşyeri Hekimlerinin Görevleri ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik" ile 2004'te yürürlüğe giren "İş Güvenliği ile Görevli Mühendis veya Teknik Elemanların Görev, Yetki ve Sorumlulukları ile Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik" hakkında TTB, TMMOB ve Odamızın açtığı davalar sonucunda Danıştay tarafından yürütmeyi durdurma ve iptal kararları verilmiştir.



Bu yargı kararlarına karşın 2008'de 5763 sayılı Torba Yasa ile 4857 sayılı İş Yasası'nda değişiklikler yapılmış; 2009'da da "İşyeri Sağlık Güvenlik Birimleri İle Ortak Sağlık Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmelik" yürürlüğe konulmuştur. Bu değişikliklerin ortak yanı mühendislik ve tıp disiplinlerini sınırlamaktır. Örneğin mühendislik ile eşdeğer olmayan teknikerlik "iş güvenliği uzmanı" pozisyonu ile mühendislikten ayrıcalıklı kılınmakta, serbest piyasanın sınırsız rekabet ve sömürüye dayalı çalışma koşulları işçi sağlığı ve iş güvenliği alanına yayılmaktadır. Meslek odaları tarafından belgelendirilmiş uzman mühendislik hizmetinin dışlanmasıyla özel şirketler aracılığıyla ranta dayalı ucuz iş gücü istismarı hedeflenmekte ve bu arada iş kazalarının artış zemini de güçlenmektedir.

Bu nedenle TMMOB ve TTB son düzenlemeyi yine yarıya taşımış ve Danıştay bu yönetmeliğin de birçok maddesinin yürütmesini durdurma kararları vermiştir.

Piyasalaştırmada Son Hamle

Bu alandaki son gelişme, 15 Ağustos 2009 tarihli Yönetmelik'te TTB, TMMOB ve odalar iş yeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanlarının eğitiminde yetkili kuruluşlar arasında sayılmasına karşın, 10 ay sonra gündeme gelen bir yasa teklifi ile eğitim verecek kurum ve kuruluşlar arasından çıkarılmış olmalarıdır.

15 Haziran 2010 tarihinde TBMM'ye sunulan "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi"nin 10, 11, 12. maddeleri, İş Yasası'nın 2 ve 81. maddeleri ile "ÇSGB'nin Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun"un 12. maddesinde, işçi sağlığı ve iş güvenliğini birinci derece etkileyecek değişiklikler yapılmasını öngörmektedir.

Yasa teklifinde Sağlık Bakanlığı, TMMOB ve TTB devre dışı bırakılmakta, iş güvenliği uzmanları ve iş yeri hekimlerinin ÇSGB tarafından yetkilendirileceği, uzman ve hekimlerin üniversiteler, kamu kurum ve kuruluşları ile Türk Ticaret Kanunu hükümleri çerçevesinde kurulan ve işletilen şirketler tarafından eğitileceklerine ilişkin hükümler yer almaktadır. İş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinde görev yapan yetki belgeli mühendis ve hekimler ile meslek odalarının eğitim ve uzmanlık birikimleri yok sayılmakta, bu alan özel sektöre bırakılmaktadır.

Ülkenin tüm iş yerlerinde üyeleriyle var olan, üyelerini iş sağlığı ve güvenliği alanında da eğiten, denetleyen TTB, TMMOB ve bağlı odalarını tüm çabalara rağmen bu alanın dışına itmek mümkün olmamıştır, olmayacaktır. Söz konusu yasa teklifi ile Mesleki Yeterlilik Kurumu Yasası ve TMMOB ile TTB'nin kuruluş yasalarına aykırı işlem yapılmaktadır.

Ne zaman kurulacağı, ne zaman kapanacağı belli olmayan, bilgi birikim düzeyi şüpheli ticari kuruluşlara hekim ve iş güvenliği uzmanı yetiştirme yetkisi verilirken, bu alanda onlarca yıldır birikim sahibi kamu kurumu niteliğindeki TMMOB ve TTB'yi yok saymanın iş kazaları ve iş cinayetlerinin artmasına yol açacağı açıktır.

Bu nedenle;

2/712 Esas Nolu "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi"nin iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili 10, 11, 12. maddeleri geri çekilmelidir.

DÖRTYOL VE İNEGÖL'DEKİ PROVOKASYON VE SALDIRILARI KINIYORUZ!

Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, 28 Temmuz 2010 tarihinde bir basın açıklaması yaparak, Dört Yol ve İnegöl'de meydana gelen provokasyon ve saldırıları kınadı.

Hatay Dört Yol'da nöbet değişimi yapan polis otosuna yapılan silahlı saldırı sonucu dört polisin yaşamını yitirmesinin ardından gelişen olaylar ile Bursa İnegöl'de bir tartışmadan hareketle başlayan ve Türkiye'yi etnik çatışma alanına sokan gelişmeler oldukça düşündürücüdür. İrkçi ve halklar arasında düşmanlıkları kışkırtan linç hedefli saldırılar, Türkiye'nin siyasal ve toplumsal yaşamının olağan dışı yönelimler ve düşmanlıklarla belirlenmesine hizmet etmektedir.

Bu saldırılar ve ardından gelişen olaylar, birarada yaşama kültürü ve gerekliliği ile kardeşlik ve toplumsal barış gerekliliklerine karşı yapılmıştır. Türkiye'yi terör, linç ve

TMMOB, TTB, işçi ve kamu çalışanları konfederasyonları ile bir araya gelinerek bu örgütlerin görüşleri doğrultusunda düzenlemeler yapılmalıdır. Son aylarda "Ağır ve Tehlikeli İşler Yönetmeliği"nde yapılan kapsam daraltması geri alınmalı, "İşletme Belgesi Yönetmeliği" değiştirilmeli, tüm iş yerlerine işletme belgesi alma zorunluluğu getirilmelidir. İş sağlığı ve güvenliği önlemlerine uymamanın cezaları artırılmalıdır.

İş güvenliğinin sağlanması bir ekip işidir ve mühendisler, teknikerler, teknisyenler işbirliği içerisinde görev yapmak durumundadır. Ancak iş yerlerinde iş bölümü içerisinde görev yapacak olan bu kesimleri "iş güvenliği uzmanı" gibi tek bir potada eritmek yanlıştır. İş güvenliği uzmanı yerine "iş güvenliği mühendisi", "iş güvenliği teknik elemanı" kavramları kullanılmalı, eğitimleri de buna göre düzenlenmelidir.

İş güvenliği mühendislerinin eğitimlerinde TMMOB ve ilgili meslek odaları mutlaka yer almalıdır. TMMOB ve bağlı odalar yalnızca mühendislerin eğitimlerinde değil, belgelendirilmesinde, üyelerinin hizmet niteliğini denetlemede de görev almalıdır.

İş güvenliği mühendisleri ve teknik elemanlarının mesleki bağımsızlıklarının sağlanacağı düzenlemeler yapılmalıdır.

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(8 Temmuz 2010)**

etnik düşmanlık yoluyla iki kutuplu milliyetçiliğe yöneltici odaklara karşı, emek ve demokrasi güçlerinin birarada yaşam ve kardeşlik şiarını yükseltmeleri en ciddi karşı duruş olacaktır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, eşitlikçi, özgürlükçü, demokratik bir Türkiye ve halkların bir arada yaşamını savunmakta, bunun önünde engel oluşturan bütün provokasyon ve karmaşacı yaklaşımları kınamaktadır.

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(28 Temmuz 2010)**

Karayolları Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun ile serbestleştirme ve özelleştirmeler lehine yeni bir düzenleme daha yapıldı...

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KANUNU SERBESTLEŞTİRME VE ÖZELLEŞTİRME LEHİNE DİR

Siyasi iktidara bağlı kamu kurumları, ilgili konularda TMMOB ve bağlı Odalardan görüş almaksızın mevzuat düzenlemesi yapmayı bir gelenek haline getirmiş durumdadır. Bu kapsamda gündeme gelen son yasa değişikliği, 13.07.2010 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren **6001 sayılı “T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun”** olmuştur.

Yasa ile Karayolları Genel Müdürlüğü’nün (KGM) teşkilat ve görevleri, kamusal hizmet üretiminin tasfiyesi ve yasa gerekçesinde belirtilen **“liberalleşme ve özelleştirme”** yönünde değiştirilmiştir. Yeni yasa ile KGM yapmakla yükümlü bulunduğu karayolu, otoyolu, bakım ve işletme tesislerini yapım, onarım ve işletme görevlerini doğrudan kendisi yapmaktan uzaklaştırılarak; yaptırmak, işlettirmek, onarımını **yaptırmak, kiralamak, şirketlere ortak olmak** gibi yeni görev tanımlarıyla piyasaya açılmaktadır. **KGM hizmet üretimi ve gelirlerini devredici yöntemlerle serbestleştirme ve özelleştirmelerin yeni bir adresi** olmaktadır. Böylece köprü ve otoyollar, bakım istasyonları, tesisler ve hizmet binaları dahil **30 milyon metrekare civarındaki taşınmazın özelleştirilmesinin önü** açılmıştır.

KGM’nin teşkilat yapısı ve personel politikası da bu yapıya uygun olarak değiştirilmiş; eski yasadaki bazı kadroların iptali, **çalışan sayısının azaltılması ve statü değişimi ile çalışan kıyımı ve kadrolaşmanın önü** açılmıştır.

Orman Yasası’na eklenen bir madde ile KGM, **yap-işlet-devret modeli ile özelleştirme uygulamaları kapsamında ormanlara müdahale edebilir**; kamu arazileri ve orman alanlarındaki tesisleri özelleştirilebilir, orman arazilerini dilediği gibi kullanabilir ve İstanbul’da 3. Boğaz Köprüsü güzergâhındaki 900 hektarlık orman alanını talana açabilir konuma sokulmuştur.

Ulaştırma Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Yasası’na yapılan bir ek madde ile **başta Ankara ve İs-**



tanbul Büyükşehir Belediyesi olmak üzere metro ve raylı sistem projelerinde başarısızlığa uğramış bazı büyükşehir belediyeleri kurtarılmaktadır. Bu projelerin “Bakanlar Kurulunca yapımının üstlenilmesine karar verilenleri” önce Bakanlığa devredilecek, yapımlarının tamamlanmasından sonra **“maliyet bedeli üzerinden”** özelleştirilebilecektir.

2918 sayılı Trafik Yasası’nda yapılan değişiklikler arasında yer alan **bölünmüş yollarda hız limitini 110 km’ye** çıkaran değişiklik ise bu yollardaki güvenlik sorununu ve kazaları artıracaktır.

Diğer yandan yasada tanımlanan yol ağları, yük ve yolcu taşımacılığında önceliğin yine yanlış bir şekilde karayolu taşımacılığına verileceğini göstermektedir.

Belediyelere devredilen veya politik baskılar altında devralınan il yolları ise bazen köy yollarını da kapsadığı için bu konudaki belirsizlik yasada sürmektedir. Karayollarının **erişim kontrolünün kaldırılabilir** olması ve karayollarına bitişik taşınmaz sahiplerine tahsis edilecek yolların karayolu standartlarına uygun olmayan şekilde belirlenmesi de yasadaki bir diğer sorunlu yöndür.

Mesleki sorumluluklarımız gereği bu hususları kamuoyu ile paylaşıyoruz.

Ali Ekber ÇAKAR
TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(16 Temmuz 2010)

RUSYA FEDERASYONU İLE YAPILAN AKKUYU NÜKLEER GÜÇ SANTRALİ ANLAŞMASI ONAYLANMAMALIDIR

Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, Türkiye ile Rusya arasında Akkuyu'da "Nükleer Güç Santralinin Tesisine ve İşletimine Dair İşbirliğine İlişkin Anlaşmayı Onaylayan Kanun Tasarısı"nın 19 Temmuz 2010 tarihinde TBMM Genel Kurulu'nda kabul edilmesi üzerine bir basın açıklaması yaparak anlaşmanın onaylanmaması gerektiğini vurguladı.

Türkiye ile Rusya arasında Akkuyu'da "Nükleer Güç Santralinin Tesisine ve İşletimine Dair İşbirliğine İlişkin Anlaşmayı Onaylayan Kanun Tasarısı", TBMM Genel Kurulu'nda kabul edilmiş bulunuyor. Yasa, Mersin Akkuyu'da bir nükleer güç santrali kurulması ve işletilmesine yönelik düzenlemeler içeriyor.

AKP iktidarı, nükleer enerji gibi bilimsel ölçütlerin titizlikle ve planlı bir şekilde uygulanması gereken bir alanda, bu yasa ile ülke ekonomisi, ulusal ve kamusal çıkarlar, çevre ve insan faktörlerini dışlayıcı, dışa bağımlılığı artırıcı bir karara daha imza atmıştır.

Bu anlaşma ile Rusya Federasyonu, proje şirketine bedelsiz arazi tahsisi yapılması, 15 yıl yüksek fiyatlı alım garantisi sağlanması gibi avantajlarla, yatırımcı Rus firmasına, kendi topraklarından uzakta, her türlü riskten arınmış olarak nükleer santral işletme olanağı elde etmektedir. Türkiye açısından ise Rusya'ya doğal gazda yüzde 54, petrolde yüzde 30 oranındaki bağımlılığa nükleer enerji eklenmektedir.

Uluslararası Atom Enerjisi Komisyonu verilerine göre; ülkelerin nükleer enerji programına geçişleri uzun yıllar süren çok ciddi ve kapsamlı çalışmaları gerektirmektedir. Bu çalışmalar içinde ulusal enerji stratejisiyle bağlantılı nükleer enerji programı, ayrıntılı yasal altyapı, ikincil mevzuat ve düzenleyici altyapı, nükleer güvenlik ve silahsızlanma programları, radyasyondan korunma, ulusal elektrik şebekesiyle bağlantı, insan kaynakları planlaması, halkı bilgilendirme ve aydınlatma çalışmaları, santral sahası ve yardımcı tesisler planlaması, çevresel koruma, acil durum ve emniyet planlaması, nükleer yakıt çevrimi ve radyoaktif atıkların yönetimi ve yerli sanayinin katılımı vb. başlıklar bulunmaktadır. Bu konularda ülkemizde yapılan çalışmalar sınırlı ve yetersizdir.

Ayrıca ilgili kuruluşların kim olduğu bile kararlaştırılmamış, düzenleyici kuruluşun görev ve yetkileri tanımlanmamışken, bütün bu çalışmaların ve sorumlulukların yatırımcı Rus şirketine bırakılması gayri ciddi ve kabul edilemez bir davranıştır, ulusal egemenlik haklarının ihlal edilmesidir. Nükleer enerji gibi çok ciddi bilimsel içerik ve teknik esaslar dahilinde ele alınması gereken stratejik bir yatırım alanı, gecekondular tarzı bir yaklaşımla, ulusal ve kamusal çıkarlar gözetimeksizin, yalnızca yatırımcı şirketin haklarını korumayı esas alan bir düzenleme ile gerçekleştirilemez.

Türkiye'nin bir nükleer santral ihale yasası bulunmasına karşın nükleer enerji yasası, nükleer enerji ile ilgili bütünsel bir planlaması ve tamamlanmış düzenleyici mevzuatı bulunmamaktadır. İlk yatırım maliyetleri diğer yakıtlı santrallere göre çok daha pahalı ve yatırım dönemleri (8-15 yıl) çok uzun olan nükleer santraller, teknoloji ve yakıt yönünden de tamamen dışa bağımlı, atıklarının yönetimi ise sorunlu ve pahalıdır. İşletilmeleri teknolojik riskler içeren, ekonomik ömürleri dolunca söküm maliyetleri ilk yatırım maliyetlerini aşabilen nükleer santrallere Türkiye hazır değildir.

Ayrıca nükleer enerji, Türkiye'nin birincil enerji önceliği ve gereksinimi değildir. Elektrik üretiminde dışa bağımlılık oranı yüzde 60, toplam birincil enerji tüketiminde dışa bağımlılık oranı yüzde 73 olan Türkiye'nin enerji gereksiniminin karşılanmasına yönelik yeni kaynak arayışları, bu bağımlılığı azaltacak, yerli ve yenilenebilir kaynaklara dayalı alternatif enerji politikalarıyla karşılanabilecektir. Bu açıdan Türkiye nükleer santralden elde edilecek enerjiden fazlasını sağlayacak yerli kaynak potansiyeline ve alternatif çözüm olanaklarına sahiptir. Ancak bu gerçekleri dile getiren TMMOB ve bağlı odaların, bilim insanlarının,

duyarlı kurum ve kuruluşların, ülke ve halk çıkarlarını esas alan çağrılarına kulaklar tıkanmakta, nükleer lobilerin kâr hırsları doğrultusunda kararlar alınmaktadır.

Enerji verimliliği uygulamalarının etkinleştirilmesi ve enerji tasarrufu sağlanması; yeterince değerlendirilmeyen linyit, hidrolik, rüzgâr enerjisi, jeotermal ve güneşe dayalı elektrik üretim potansiyelinin harekete geçirilmesi; birincil enerji tüketimi ve elektrik üretiminde dışa bağımlılığın azaltılması, serbestleştirme ve özelleştirmelerden vazgeçilerek kaynakların esas olarak kamusal çıkarlar gözetilerek değerlendirilmesi, kamusal planlama, kamusal üretim ve denetim öncelikli enerji politikası olmalıdır. Yalnızca bu anlayışla ve enerji ile ilgili tüm alanlarda bütünlüklü bir planlama kapsamında, uzun erimli, dışa bağımlılığı ve riskleri azaltılmış



Türkiye enerji alanında yatırımcı şirketlerin çıkarlarını değil, yerli ve yenilenebilir kaynaklara dayalı, ulusal ve kamusal çıkarları gözeterek kamusal planlama, kamusal üretim, kamusal denetim esaslı strateji ve programlar uygulamalıdır.

bir nükleer enerji/teknoloji planlaması Türkiye'nin ulusal toplumsal çıkarlarına uygun olabilecektir.

Bütün bu nedenlerle söz konusu yasa Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmamalıdır.

Ali Ekber ÇAKAR

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı**

ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ ODA RAPORU AÇIKLANDI

Pamukova Hızlı Tren kazasının 6. yıldönümü nedeniyle, "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu" yayımlandı. Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar, konuya ilişkin olarak bir basın açıklaması yaptı.

1975 yılında Sürat Demiryolu Projesi'nin yatırım programına alınması ile başlayan "hız" öyküsü, yapılan yatırımları ve hazırlıkları göz ardı eden 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 yaralanmıştır. Bu olay üzerine "hızlandırılmış tren" ve demiryolu politikaları kamuoyu nezdinde daha tartışılır olmuştur.

Odamız da "Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Raporu" ile mevcut durum, sorunlar ve izlenmesi

gereken politikaları ayrıntılı olarak belirlemiştir. Kısaca **demiryolları, 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları lehine ikinci plana atılmıştır.** Demiryollarının yüzde 41,5'i Cumhuriyet'ten önce yapılmış; 1923-1950 arasında yılda ortalama 172 km demiryolu inşa edilirken **1950 sonrasında yılda ortalama 34 km demiryolu** inşa edilmiştir. 1950 yılında 9 bin 24 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu bugün 11 bin 5 km'dir. 60 yılda yalnızca bin 981 km demiryolu yapılmıştır. **Anahat yapımı** ise 1951 sonrasında toplam 972 km, **yıllık ortalaması ise 16 km olarak gerçekleşmiştir.**

1950 sonrası karayolu taşımacılığına ağırlık verilmesi, demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında yaşanan olağandışı gerilemeye yol açmıştır. **1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, bugün yolcuda yüzde 1,80'e, yükte yüzde 4,80'e gerilemiş;** karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 19'dan yüzde 82,84'e, yolcuda ise yüzde 90'a yükselmiştir.

Uluslararası demiryolu istatistiklerine göre Türkiye 24 Avrupa ülkesi arasında demiryolu ile **yolcu taşımada yüzde 1,9 oranı ile sonuncu; yük taşımada sondan dokuzuncu; yüzölçümü ve nüfus büyüklükleri itibarıyla Türkiye'ye en yakın olan İngiltere, Almanya, İtalya, İspanya ve Fransa'dan sonra ise sonuncu sırada yer almaktadır.**

Diğer ülkelere kıyasla Türkiye **hat uzunluğunda geride olmasına rağmen kazalarda açık ara ile öndedir.** Diğer ülkelerde yok denecek kadar az olan altyapı ve teknik sorunlar ülkemizde kazaların başlıca nedenini oluşturmaktadır. Örneğin **çarpışmalar, deraymanlar ve diğer kazalar olarak nitelendirilen kazalar kategorisinde (2007 yılında) Türkiye toplam 157 kaza ile Avrupa birincisidir.** Demiryolu araçlarının raydan çıkması anlamına gelen **"deraymanlar" a bağlı 89 kaza ile Türkiye yine birinci sıradadır. Çarpışmalara bağlı kazalarda dördüncü sırada, diğer kazalarda ise birinci sıradadır. Toplam kaza sayısında da ülkemiz 394 kazayla ilk sırada yer almaktadır.**

Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını gerileyen **dışa bağımlı ulaşım politikaları** bu durumun başlıca nedenidir. AB uyum programları, Dünya Bankası ve IMF'ye verilen taahhütler uyarınca **serbestleştirme, özelleştirme, "yap-işlet-devret", "yap-işlet" ve "kamu-özel sektör ortaklığı" yoluyla** kamunun güçsüz kılınıp özel sektörün güçlendirilmesi yönünde politikalar söz konusudur. Bu kapsamda **TCDD'nin yeniden yapılandırılması** yoluyla altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi, kurum yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılınması, özelleştirme ve taşınmazlarının satılması, istihdamın azaltılması, teknik yeteneklerin zayıflatılması yoluyla demiryollarının yerli, yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir.

Azaltılan personelle çok iş çıkarma, **esnek ve güvencesiz 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" ile "TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı" ile bir bütün olarak 153 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD'nin tasfiyesi amaçlanmaktadır.

Türkiye, bir 'imaj' politikasının ürünü olan yüksek hızlı trene değil, son 60 yılda demiryolu ulaşım ağının geliştirilmemesine odaklanmıştır.



Oysa doğru bir demiryolu politikası, hat kapasitesi, arazi, maliyet, kullanım ömrü, güvenlik, enerji tüketimi ve enerji verimliliği, petrole bağlı olmaması, çevre gibi temel unsurlara ve kamusal hizmet perspektifine dayandırılmalıdır. Aşağıdaki değerlendirme ve 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 taşımacılık 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.
- ▶ Gerekli olan altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda “sürat demiryolu” projelerine yönelinmeli; yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan “hızlı/hızlandırılmış tren” projeleri durdurulmalı; meslek odaları, sendikalar, uzmanlar, bilim insanları ve üniversitelerin görüş ve uyarıları mutlaka dikkate alınmalıdır.
- ▶ Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, Ankara-İstanbul hattı ile Boğaz Tüpeçit projesi arasında bağlantı kurulmalı, kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.
- ▶ Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan demiryolu, denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemlerin kapasitelerinin tam olarak ve verimliliklerinin geliştirilerek kullanılması; ulaşım sektöründeki 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 tasarıları geri çekilmelidir.
- ▶ TCDD’nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi politikası terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.
- ▶ TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TULOMSAŞ 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 iş birliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.
- ▶ Demiryolu modlardaki 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 büyük projeler meslek odaları, üniversiteler ve bu konularda faaliyet gösteren meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılmaları sağlanmalıdır.

Ali Ekber ÇAKAR

TMMOB Makina Mühendisleri Odası

Yönetim Kurulu Başkanı