

Bolu Tüneli

BOLU TÜNELİ'NİN BİR BÖLÜM YARIN (23 Ocak 2007) BİRÇOK EKSİKLİKLE TRAFİĞE AÇILIYOR. TÜNELİ KULLANAN ARAÇLAR İSTANBUL-ANKARA ARASINDA % 50 ORANINDA ZAMLI ÜCRET ÖDEYECEKLER. TÜNELİN YAPIMINDA ÖNEMLİ GÖREVLER ÜSTLENEN KARAYOLLARI PERSONELİNE KARŞI UYGULANAN AYRIMCI ÜCRET POLİTİKASI HALEN DÜZELTİLMEDİ.

makale

Yıllardır inşaatı süren Bolu Tünelinin İstanbul-Ankara yönü trafiğe açılıyor. Maliye Bakanlığı'nın ödenek aktarımındaki tutumu (Yapımcı firmaya ödenmesi gereken 150 milyon YTL.ödenmiyor.) nedeni ile Ankara-İstanbul yönünün trafiğe açılması biraz daha zaman alacak. Tünelin yapımında önemli görevler üstlenen Karayolları Genel Müdürlüğünde örgütlü bir sendika olarak, tünelin yapımında görev üstlenmiş olan herkesi kutluyoruz.

Tünellerde kaza oranı yolun diğer kesimleriyle kıyaslandığında fazla yüksek değildir. Tünel içinde bir kaza sonrası yangın çıkmadıysa en fazla yarım günde tünel işletmeye açılabilir. Ancak bir kaza sonucu yangın çıktıysa, tüneller kapalı mekanlar olduğundan yangın hızla yayılır, kazanın sonuçları çok dramatik olur.

Mont Blanc (1999 yangınında 39 kişi ölmüştür.) Tauern (1999 yılında 12 kişi ölmüştür.) ve Gotthard (2001 yılında 155 kişi ölmüştür.) Tünel felaketleri tünel güvenliğinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Elektrik-elektronik sistemleri, yangın söndürme sistemleri, acil haberleşme sistemleri ve kalifiye personel tünel güvenliğinin en başta gelen unsurlarıdır. Ancak Bolu Tünelinde trafiğe açılan kesimde de elektrik-elektronik sistemi henüz tamamlanmamıştır. Yangın söndürme sisteminde eksiklikler vardır. Acil haberleşme sisteminde eksiklikler vardır. Basın açıklamamızın yazıldığı saatlerde bu eksikler sürüyordu. Elektrik-elektronik sistemdeki eksikliklerin bu saatlere kadar tamamlanması mümkün değildir. Yangın söndürme

sistemi ve acil haberleşmeye ilişkin eksiklikler giderilmiş olsa bile tünel açılmadan bunların denenmesi gerekirdi, bu sistemlere ilişkin herhangi bir deneme ya da tatbikat yapılmamıştır.

İleri teknoloji cihazlarına sahip olan tünellerin bakımı ve işletilmesi için kalifiye personele ihtiyaç vardır. Ancak Bolu Tünelindeki görevleri geçici görevle ülkenin çeşitli yerlerinden gönderilen personel yerine getirecektir.

Tünellerde yalnızca tünel personelinin eğitilmesi de yetmez. Polise, itfaiyeye, ambulans sürücülerine de gerekli eğitim verilmelidir. Ancak Bolu ve Düzce'deki bu personel de herhangi bir eğitimden geçirilmedi. Acil Durum Tatbikatı vs. yapılmadı.

Herkes tatil yaparken de Karayolları çalışanları karış demeden, düşük maaşlarına aldırış etmeden görevinin başındadır, ve vatandaşın yollarda mağdur olmaması karayollarında güvenli seyahat etmesi için de ellerinden geleni yapmaktadırlar.

Bolu tünelinin açılışı ile birlikte, İstanbul-Ankara arasındaki gizli bir zam da yapıldı. Ancak yeni fiyat şu ana kadar kamuoyu ile paylaşılmadı. Bolu Tüneli açılmadan İstanbul'dan gelen araçlar Kaynaşlı'da çıkış yaptıktan sonra Abant Kavşağında yeniden otoyola giriyorlar, Mürted'de çıkış yapıyorlardı, aşağıdaki tabloda tünel açılmadan önce, Tünele girmeden kaynaşlıdan çıkış yapan ve Abant'ta tekrar giriş yapıp Mürted'de çıkış yapan araçlarla, şimdi Çamlıca'da giriş yaptıktan sonra Tünelden geçip Akıncı'da çıkış yapacak araçlar arasındaki fiyat farkı (YTL.) aşağıda gösterilmiştir.

Aracın Sınıfı	Çamlıca Kaynaşlı	Abant Mürted	Toplam	Tünel Açıldıktan sonra Çamlıca Mürted arası ödenecek olan	Artış Oranı
1	6.00	2.50	8.50	12.50	% 47
2	6.00	2.50	8.50	12.50	% 47
3	10.50	4.50	16.00	21.50	% 43
4	13.50	6.50	20.00	28.50	% 42
5	15.50	7.00	22.50	33.00	% 46



Karikatür: Hilmet CERRAH

Karayolları Genel Müdürlüğü'nde ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlı tüm Genel Müdürlüklerinde çalışmakta olan personelin diğer kamu kurumlarında çalışmakta olan personelden çok düşük maaş aldığını defalarca açıkladık. Bu durumun düzeltilmesi için Bayındırlık ve İskan Bakanlığınca hazırlanan yasa tasarısı halen Maliye Bakanlığı'nda bekletiliyor. Bolu Tünelinin yapımında Müteahhit Firmanın dışında kontrollük hizmetleri Karayolları personelinin yanında müşavir firma tarafından da yerine getirildi aşağıdaki tabloda Müşavir Firma'da çalışan personel ile Karayollarında çalışmakta olan ve aynı işi yapan personelin maaşları gösterilmiştir, bu tabloda Bayındırlık ve İskan Bakanlığı personelinin mağduriyetini onaylayan bir tablodur.

	Müşavir Firmada Ödenen Ücret (YTL.)	Karayollarında Ödenen Ücret (YTL.)
Başkan	5.200	2.100
Baş Mühendis	4.300	1.400
Mühendis	3.700	1.200

Ücret adaletsizliğinin giderilmesine yönelik eylemlerimiz sürecektir.

YAPI-YOL-SEN'in Genel Kurulundan sonraki en yetkili organı Genel Temsilciler Kuruludur. Kurul 6-7 Ocak 2007 tarihlerinde Sendika Genel Merkezinde toplandı. Toplantıda alınan kararlardan bir bölümü aşağıdadır.

1-Ek ödeme ile ilgili toplanan dilekçeler kitlesel bir eylemle 25 Ocak 2007 tarihinde Maliye Bakanlığı'na verilecektir.

2-İşyerlerinde üyelerle buluşma ve süreci anlatmak için 4 koldan 5 gün süreyle 30-40 ili kapsayacak şekilde 19-24 Şubat 2007 tarihleri arasında Ankara yürüyüşü yapılacaktır.

3-12 Nisan 2007 tarihinde otoyol ve köprülerde iş yavaşlatma, diğer işyerlerinde iş bırakma eylemi yapılacaktır.

BOLU TUNELİNİN ŞİMDİKİ HALİYLE TRAFİĞE AÇILMASI DURUMUNDA TUNELDEKİ EKSİKLİKLER NEDENİYLE KAZA RİSKİ VARDIR.

3 Ocak 2007 Çarşamba gününe kadar sürecektir tatil nedeniyle yüzbinlerce insan şehirlerarası yollarda olacak.

İstanbul-Ankara arasındaki trafik yoğunluğu nedeniyle Bolu tüneline trafiğe açılması da söz konusu. Bir yol sadece asfalt değildir. Yolu trafik güvenliği ile birlikte düşünmek gerekir. Bolu tüneline çıkışının birçok kısmında buzlanma riski vardır. Aydınlatmada ve elektrifikasyonda eksiklikler vardır. Yani tünel bu haliyle trafiğe açılırsa kaza riski yüksektir. Herkes tatil yaparken karayolları çalışanları kar kış demeden, düşük maaşlarına aldırış etmeden görevinin başındadır. Ve vatandaşın yollarda mağdur olmaması için de ellerinden geleni yapmaktadırlar. Halkımızın karayollarında güvenli seyahat etmesi dileğiyle yeni yıllarını ve kurban bayramlarını kutlarız.