

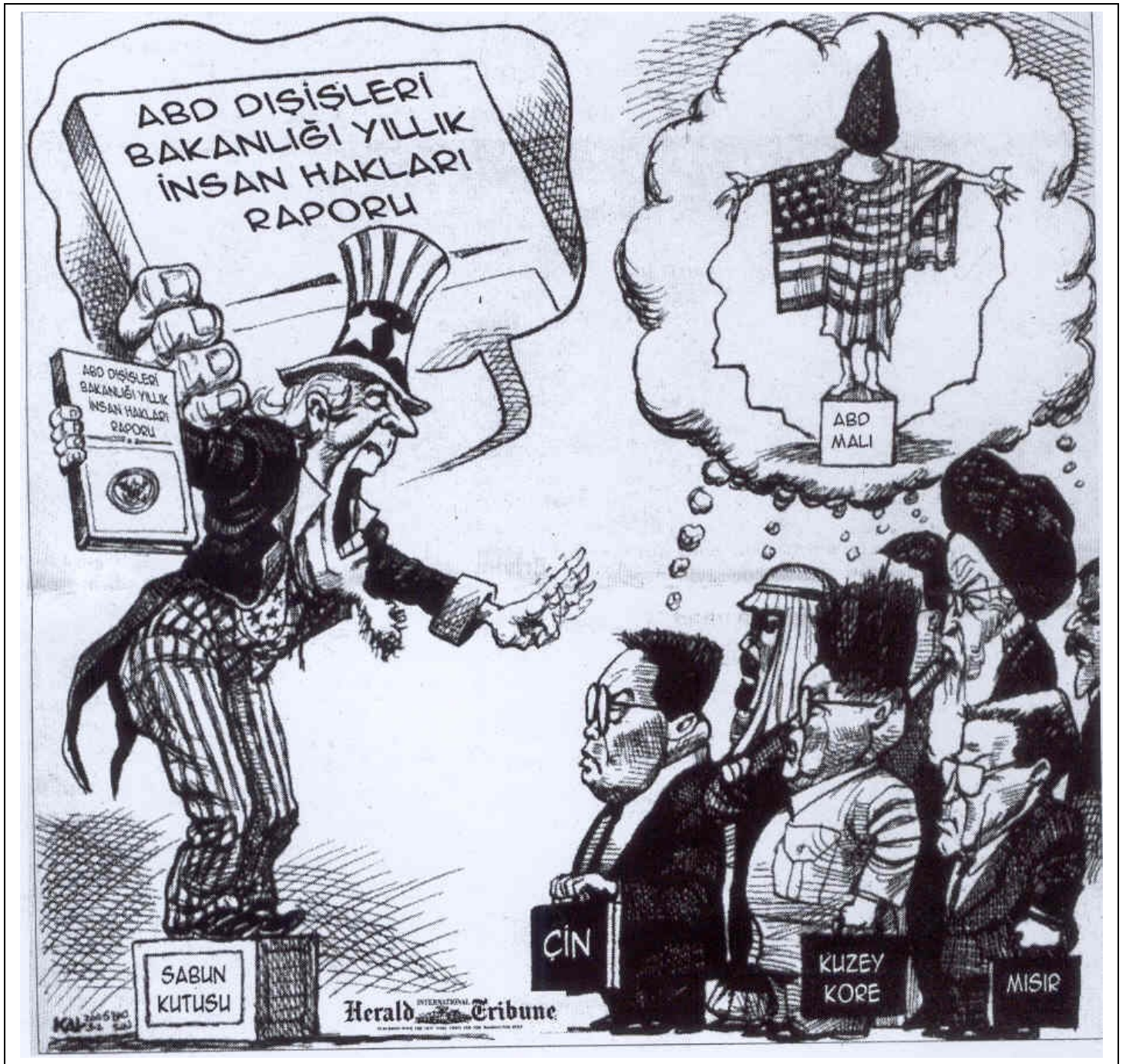
BÜLTEN 67

1996 – 2006

10 YIL GEÇTİ,

AMA “METRO” GEÇEMEDİ.

10 YIL ÖNCE SÖYLENENLER.....



SUNUŞ

Ülkemiz gibi, Kentimizin de iyi yönetilmediğini daha önce değişik vesilelerle dile getirmiştik. Bunun belki de en çarpıcı örneğini, on yıl önce ihalesi yapılan “Adana Hafif Raylı Sistem” projesinin bugünkü durumu oluşturmaktadır.

Fazla söze gerek bırakmayacak kadar durum meydandadır. 1996 da 339 milyon dolara tamamı ihale edildiği halde, 700 milyon dolara yakın (şeffaf olunmadığı için kesin rakam bilinmiyor) harcama yapılmasına rağmen çalışma tamamlanamamıştır. Yaklaşık 5 yıldır hiçbir inşaa faaliyeti görülmemektedir. Güzergah üzerinde açılmış ve su birikintileriyle, yaban otlarıyla dolu çukurların, kanalların, ayrıca ucube bağlantı köprülerinin, en kötüsü de; başlangıçta geçici olarak düşünülmüş, fakat sonradan kalıcılaşan sinir bozucu trafik düzenlemelerinin Adanalıların günlük hayatı üzerindeki maddi ve manevi kötü etkisi devam etmektedir.

Bu “maddi ve manevi kötü etki” sözünü ciddiye almak gerektiğini düşünüyoruz. Yaptırılacak herhangi bir “etüd (!), araştırma” ile bunun derecesini ölçmek oldukça zordur. Ancak; insanların sabrını, dayanma gücünü bu kadar zorlamanın; bir başka deyişle, insanları bu kadar “hiç”lemenin, özellikle politikacılar için “hayırlı sonuçlar” vermeyeceği tecrübeyle sabittir. Umut, insanları güçlü ve dayanıklı kılar. “Hafif Raylı Sistem” konusunda umut verici gelişmeler bir yana, herhangi bir yetkili içinde bulunduğumuz durumun ne olduğu konusunda açıklama dahi yapmamaktadır. Hakkında “her şeyleri bilen”, “Ortadoğu’nun en büyük Başkanı” gibi sıfatlar kullanılan; son yerel seçimlerde, parti değiştirerek de olsa tekrar - ve bu defa iktidar partisinden - seçilmeyi başaran Büyükşehir Belediye Başkanı’nın yeni kredi arayışları içerisinde olduğu “duyumlarıyla” Adanalıların yetinmesi beklenmektedir.

Sonuç olarak; demokrasiye neden “ekmek” kadar, “su” kadar ihtiyacımız olduğu; gerçek bir demokrasinin gerektirdiği “açıklık”, “katılımcılık” ilkeleri işletilmeyince başımıza nelerin gelebileceği; “yalnızca ben bilirim” anlayışındaki bir yöneticinin kentimize ve hayatımıza nasıl zararlar verebileceği; “Kent Konseyi” gibi göstermelik girişimlerin de, olsa olsa “kum havuzunda oynamak” anlamına geldiği bir kere daha anlaşılacaktır.

Bu kentte yaşayan insanlar ve kurumlar olarak, şu soruları sormak ve cevabını almak en doğal hakkımız: 1996 yılında başlatılan “Hafif Raylı Sistem” projesi ne zaman ve hangi şartlarda bitirilecek? Şu ana kadar toplam harcama tutarı nedir? Bunun ne kadarı borç alındı, yani biz ne kadar borçlandık? Geri ödeme başladı mı ve daha ne kadar ödemeye devam edeceğiz? İşin ne kadarı tamamlanabildi? Bitirilebilmesi için daha ne kadar para gerekiyor? İşin uzamış olması borcumuzu ne kadar arttırdı? Gecikme ve başarısızlık nedeniyle, birilerinin bu kentte yaşayanlara özür borcu yok mu?

Bu arada; yukarıda değindiğimiz “gerçek demokrasi”nin bize tepsi içinde sunulmayacağı; içinde bulunduğumuz “sessizlik” ve “dağınıklık” durumundan nasıl çıkılacağı; bu konuda yeni, gerçekçi ve uygulanabilir yol, yöntem ve modeller konusunda nasıl aktif olunabileceği gibi bir dizi hayati konuda, aynı kenti paylaşan biz yurttaşların ve oluşturduğumuz kurumların da derinlemesine düşünmemiz gerektiğini belirtmek; sanırım, içe dönük muhasebe alışkanlığının doğal sonucudur.

Makina Mühendisi ve Adana Şubemizin üyesi Haşmet Biçer arkadaşımızın 1996 yılında kaleme aldığı konuyla ilgili yazısını, 10 yıl sonra bugün tekrar yayınlıyor olmamızın ayrı bir anlamı olduğunu düşünüyor; gösterdiği örnek yurttaş duyarlılığı ve emeği için kendisine teşekkür ediyorum

TMMOB MMO
Adana Şubesi Başkanı
M. Selçuk GÖNDERMEZ

Yaya Bisiklet, Otomobil, Minibüs, Trolleybüs, Banliyö RAYLI SİSTEM ... VE ADANA'DA KENTİÇİ ULAŞIM ÖNCELİKLERİ

ÖNSÖZ

1996 yılında ihale edilen Adana Hafif Raylı Sistem Projesi'nin ulaşım etüdüne 1991 yılında başlanmış ve etüd ABD hibesiyle yapılmıştır.

Ulaşım etüdünü Parsons Brinckerhoff Tnt. Inc. adlı yabancı firma öncülüğünde bir konsorsiyum yapmıştır.

Hibeyi veren yabancı ülkeler bu tür etüdlerin yine bir "yabancı firma" tarafından yapılmasını zorlamakta, bir yanıyla yerli teknik elemanlara "güvenmemektedirler."

Bu ulaşım etüdü 1992 yılında bitmiş olup Etüdde 226,5 milyon ABD dolarına mal olacağı bildirilen proje güzergahı, bilindiği gibi 339 milyon dolara ihale edilmiştir.

Ulaşım etüdünde Adana'nın ulaşım sorununun çözümü için birbiriyle bağlantılı 4 seçenek önerilmiştir.

1. **SEÇENEK:** Belediye eğilimi doğrultusunda, adına "Eğilim Alternatifi" denilen bazı düzenlemelerle bugünkü dolmuşla taşımacılığın devamı,
2. **SEÇENEK:** Ulaşım sistemi işletme düzenlemeleri
3. **SEÇENEK:** Otobüs öncelikli düzenlemeler.
4. **SEÇENEK:** Kentsel Raylı sistem Projesi.

Ancak 1991'de yapılan etüde karşın seçeneklerin hiçbiri uygulamaya konulmamıştır. Yani, kent içi ulaşımında hiçbir iyileştirme yapılmamıştır.

Buna karşın Adana Hafif Raylı Sistem Projesi gibi, Adana'nın tarihi bir yatırımı; 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeler yasası'nın en çok eleştirilen maddesi olan "Başkan memurlarından oluşan encümen" kararıyla, birçok zorunlu süreç gibi, Adana Büyükşehir Belediye Meclisi de devre dışı bırakılarak ihale edilmiştir.



Çifte Minare önü, "Hafif Raylı Sistem" İnşaat Alanı

GİRİŞ

Kamusal yatırımlarda, yatırım hangi alanda olursa olsun, yatırımın planlanmasından bitimine kadarki süreçte hedef kitleyi yatırım tartışmalarına katmak gerekir.

Yatırımdan yararlanacak insanların düşüncesi alınmadan hiçbir girişim başarıya ulaşamaz.

İdeal bir yatırım için;

1. Plancılar,
2. Karar vericiler ve
3. Uygulayıcılar üçlüsünün her süreçte iletişim içinde olmaları gerekir.

Söz konusu yatırım bir yörede ilk kez yapılıyor ve yöre tarihinin en büyük bütçeli yatırımlarından birini oluşturuyorsa, tartışmaların ayrıca uzun bir süreye yayılması gerekir.

Oldu bittiye getirmemek gerekir.

Çünkü sürecin sonunda yapılan iş yanlış çıkarsa, işin verildiği dönemdeki "sorumlular", işin bittiği dönemde "sorumlular" olmaktan, yanlış işin ceremesini halk çekmektedir.

500 milyon dolara, yani Türk lirası olarak 100 trilyona mal olacak olan Adana Hafif Raylı Sistem Projesinde de, ulaşım etüdü sürecinden başlayarak halk, bu ulaşım aracını kullanacak olan Adanalı dışlanarak, yok sayılarak ihale noktasına gelmiştir.

"Halk anlamaz" diye küçümsenmiştir.

Adanalı mühendis-mimar, teknik elemanlar küçümsenmiştir.

Çukurova Üniversitesi küçümsenmiştir.

"Eser bırakan Başkan" olma kompleksi ve belki de "başka şeyler" Adana'nın tarihi projesinde Adanalıyı dışlamaya, yok saymaya neden olmuştur.

"Adana'ya metro getiren Başkan", "Başarılı Başkan" görüntüsünün cazibesi konuyu halkla paylaşmayı engellemiştir.

Yoksa konu halkla, teknik elemanlarla tartışıldığında, yatırımın gereksizliği ya da başka önceliklerin ortaya çıkacağından ve "işin ihalesinin yatacağından mı" korkulmuştur?

Konu; "Yapırım-yaptırmam", "Satarım-sattırmam" çizgisinde ele alınmamalıdır. Burada vurgulanmak istenen; tüm dünyada ve raylı sistem uygulanan diğer kentlerimizde olduğu gibi, halkın karar verme süreçlerine katılmasını sağlayan yöntemlerin mutlaka bulunması gerektiğidir.

Konu Belediye Meclislerinde tartışılmalıydı.

UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) ve AYKOME (Altyapı Koordinasyon Merkezi) işletilmeliydi, Çukurova Üniversitesinin ilgili birimleri ve Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği'nin ilgili Odalarından bir "Danışma Kurulu" oluşturulmalıydı.

Ciddi bir "Ulaşım Ana Planı"nın parçası olmalıydı bu proje...

Etüd-Projeyi ABD hibesiyle yabancı firmalar yapmamalıydı. Çünkü; ihaleye girecek yabancı firmaların, yine bir yabancı firma etüdü isteyen, bizim teknik elemanları küçümsemeye dayalı dayatmalarının sonucudur, bu hibeli etüd.

Biz de onlara bazı şeyler dayatabilmeliydik. Kendi teknik elemanlarımıza ve Üniversitelerimize etüd yaptırarak bu alanda onların da uzmanlaşmalarının önünü açabilmeliydik.



Urfa Balıklı Göl değil...

Yeni Vilayet önu inşaat alanından bir balık manzarası

Bir tarihte; mühendis-mimar ağabeylerimiz "İstanbul Boğaz Köprüsü mevcut haliyle çözüm değil, çözümsüzlük getirir; yolcu değil, araç taşıyıcı; plansızlığı ve arsa spekülasyonlarını artırır; en az 3-5 Boğaz Köprüsü daha yapmak gerekir" demişlerdi...

Hal böyle olunca da "Tarlabaşı'nın dar sokaklarında balkondan balkona bağlanan çamaşır sicimleri gibi boğazın her tarafı köprü dolar; bu nedenle tüp geçitten işe başlayarak çevre ve yol düzenlemeleri ile işi sürdürmek gerekir" demişlerdi.

Bugün gelinen nokta nedir?

İstanbul Boğazının her iki yakasında da daha köprüler proje aşamasında iken talan başlamıştır.

3. ve 4. boğaz köprüsü projeleri hazırlanmakta ve bu arada, en başta yapılması gerek tüp geçit projesi de -büyük bir pişkinlikle - gündeme nihayet alınmaktadır.

Yani, 25 yıllık süreç tersten işletilmiş, doğal olarak bu arada bir dizi karmaşık sorun yumak halinde ortaya çıkmıştır.

Sonuçta, o zamanki sorumlular (!) nerede, ne düşünüyorlar bilinmez. Ama o zamanki Plancı Mühendis-Mimar ağabeylerimiz haklı çıkmışlardır.

O zamanlar Zap suyu'na köprü isteyen "68" li gençler dinlenseydi, İstanbul Boğazı ile Zap suyu arasında bir gönül köprüsü kurulsaydı, şimdi kardeş kavgasında binlerce Anadolu genci ölmeyecekti.

Her yıl katrilyonlar bu kirli savaşta silahlara değil, ülkenin nice köprülerine harcanmış olacaktı.

Taşı toprağı bomba olan doğudan, taşı toprağı (altın!...) olan İstanbul ve diğer kentler yapay olarak göç almayacak ve kentler "daha yaşanılır" olacaktı.

Yukarıdaki tarihsel örnek, her fiziki projenin bir de sosyal yanının olduğunu göstermesi; önemli yatırımların karar süreçlerine halkın ve sivil toplum örgütlerinin mutlaka katılması gerektiğini ve toplumsal uzlaşmanın zorunlu olduğunu göstermesi bakımından önemlidir.

Adana Hafif Raylı Sistem Projesi sürecine katılmayan Adanalı yurttaşlarımız ve sivil toplum örgütleri haklı olarak bu projede yanlışlık ve şaibe aramaktadırlar. Öncelikle şunu vurgulamak zorundayız ki, ulaştırma etüd projeleri 3-5 yılda bir revize edilmektedir.

Bilindiğı üzere Adana Hafif Raylı Sistem Projesinin etüdüne 1991'de başlanmış, ihalesi ise 1996'da yapılmıştır.

Daha net bir anlatımla söylemek gerekirse; 1996'da ihale edilen bir proje 1991'de yapılan bir ulaşım etüdüne dayandırılmamalıydı.

Daha da kötüsü, ulaşım etüdü verilerinin bir kısmı, etüd için "zamanın azlığı" nedeniyle olsa gerek, gerçeğı tam yansıtmamaktadır.

Gerçeğı yansıtan bölümleri de "şu güzergaha hemen hafif raylı sistem yapılsın" bile dememektedir.

Ulaşım etüdü 4 farklı seçenek sunmakta ve bunlar arasında uyumlu bir sürecin işlenmesi gerektiğine açıkça işaret etmektedir.

ULAŞIM ETÜDÜ

Projenin değişik yerlerinde sağlıklı bir etüd için verilen zamanın kısıtlı olduğundan yakınıyor. Dolayısıyla "ismarlama" bir özellik taşıyan Adana Hafif Raylı Sistemi Ulaştırma Etüdü bir dizi zaaf ve yanlışlıklarla dolu.

Ya Belediyenin, ya ihaleye katılması olası (!) firmaların zorlaması, ya da ulaşım etüdünü yapan konsorsiyumun alışkanlığından olsa gerek, bazı rakamlar arttırılarak, bazı yorumlar abartılarak; bazıları ise aksine azaltılarak verilmiş. Bu mantığın; "mutlaka raylı sistem istiyoruz"

ismarlamasını desteklemek için olduğu kanaatindeyiz.

Ulaşım etüdü final raporunda yer yer “zaman azlığı nedeni ile etüdün bazı eksiklikleri olabileceği” de itiraf edilmektedir. Bize göre de etüdün eksiklikleri ve eleştirilecek yanı az değildir. Bazıları şöyle sıralanabilir:

1) 1991 yılında yapılan anket çalışmasında 203.500 haneden ancak 400 adedi ile görüşme yapıldığı görülmektedir (1. cilt 2-3). Halbuki ASKİ faturaları ile onbinlerce eve kolaylıkla ulaşılabilmektedir. Başkanlar bu yöntemi oldukça “başarılı” bir şekilde kullanmaktadırlar!..

Çukurova gibi çarpık kentleşmenin olduğu yerlerde farklı sosyal karakterler nedeniyle dar anket çalışmaları yanıltıcı olabilir.

Ve nitelik etüdün (1. cilt 2-3) bölümünde Mersin’in Adana’dan daha küçük ve sanayiinin daha geri olmasına rağmen, oradaki hizmet sektörünün Adana’dan niçin daha gelişkin olduğunu yorumlamada yanılgıya düşülmüştür.

2) Dolu saatlerde, yani 6:30-8:30 saatleri arasında, 1 saatte, bir yöne giden araç ve yolcu sayımlarında şu sonuçlar ortaya çıkmaktadır: Ulaşım etüdüde bazı güzergahlarda;

Karaisalı yolu-Mücahitler Koridoru 1515 araç – 8508 yolcu

Baraj yolu 1417 araç – 7531 yolcu

Kozan yolu 1008 araç – 9714 yolcu

E-5 güzergahı 1564 araç – 13930 yolcu

Karataş yolu 2971 yolcu (1. cilt 2-16)

Kozan ve Karaisalı yolundaki araç ve yolcu bileşimleri irdelenirse, yolcuların dörtte biri bile raylı sistem yolcusu değildir. Çünkü bu güzergahlarda insanlar sabah 06:30-08:30 arasında ya arabasıyla, ya bisikletiyle, ya kum kamyonuyla, ya traktörü ile, ya da yaya olarak işine gücüne gitmektedir. Bu yurttaşlarımız o saatlerde bedava dahi olsa işleri gereği raylı sisteme binmezler. Halbuki Etüdde tüm yolcular potansiyel olarak raylı sistemin yolcusu olarak kabul edilmiştir.

E-5 ve Baraj Yolunun gözardı edildiği bu teorik anket çalışmasının Adana sosyolojisine yabancı olduğu burada da ortaya çıkmaktadır.

Uluslararası toplu taşıma ölçütlerine göre;

6000’ den 8000 yolcuya kadar otobüs,

8000’ den 25.000 yolcuya kadar hafif raylı sistem,

25.000 ve yukarısı yolcu taşımak için de uygun olan toplu taşıma aracının Metro olması öngörülmektedir.

Dikkat edilir ve anketteki yolcu ve araç sayımları Adana gerçeğine uygun yorumlanırsa; yukarıda sayılan 5 güzergahın yolcularının tamamını hafif raylı

sistem önerilen güzergahta taşıyacak bile yatırım yine ekonomik olmayacaktır.

Kaldı ki projenin asıl ve uzun ayağı olan 100. Yıl - Kanalköprü arasındaki yolcu ve araç sayım verileri ankette yer almamıştır.

Ankette yolculuk üretim katsayısı bazı kentlerle karşılaştırmalı olarak şöyle verilmiştir:

Ankara:1995 2.29

İstanbul: 2015 1.49

Karakas:1966 1.46

Sao Paolo: 1980 1.41

Adana:2010 1.99

Bize göre, 2010 yılında bile zirve saatlerin dışında, körüklü otobüslerin dahi tam dolulukla işlemeyebileceği görülen Hafif Raylı Sistem Projesi güzergahındaki yolculuk üretim katsayısı tartışmalıdır.



3) Ulaşım etüdü (1. cilt 2-13) de “Mevcut dolmuşlu taşımacılık sistemi çerçevesinde bile ciddi bir ulaşım sorunu görülmemektedir” denilmektedir.

Zaten Etüdün 1. seçeneğini de mevcut ulaşım araçları işletmeciliğinin küçük düzenlemeleri ile ulaşım sorununa çözüm aramak oluşturmaktadır.

Bu ulaşım etüdü bir kentin ulaşım sorununun çözümü için 4 seçenek önerirse, 1. seçenekte “Mevcut araçlarla dahi olabilir deyip” arkasından, 1. seçenekte uyumlu olması da önerilen 4. seçenekte bir güzergaha 500 milyon dolarlık bir yatırım önerirse bu etüdde tutarlılık aranmaz mı?

Yoksa etüdcüler nasıl olsa “Türkler de takip yok, kamuoyu yok, ne yazarsak yutarlar” diye mi düşünmektedirler?

4) Raylı sistemin en önemli gereklilik nedenleri arasında gürültü ve hava kirliliğinin önlenmesi sayılmaktadır.

Ancak etüde göre raylı sistem önerilen güzergahta gürültü ve hava kirliliği riski hiç yoktur. (1. cilt 2-22)

5) Ulaştırma etüdünde, etüdçülerle Belediye arasında bir iletişim kopukluğu olduğu da anlaşılmaktadır. Çünkü yine milyonlarca dolara mal olan ve yine DPT den geçen, Çukurova Metropolitan Kentsel Gelişim Projesi yok sayılarak, ya da hafif göndermeler yapılarak etüdün konusu olmamasına rağmen yeni bir Kentsel Gelişim Stratejisi hazırlanmıştır. (1. cilt 3-2)

Hem zaman yokluğundan sızlanıp, hem de büyük bir çalışma olan Çukurova Metropolitan Projesi Kentsel Gelişim Stratejisini dikkate almayıp, yeni bir strateji hazırlamak; arkasından da ulaşım etüdünü, hem de hibeyle yapılan bir etüdü buna dayandırmak ciddi kuşku doğurabilir.

Çünkü, Çukurova Metropolitan Kentsel Gelişim Projesi bu tür yatırımlara temel olması için yaptırılmış olmalı!...

Değilse, Belediye Başkanları bunu açıklamalıdır.

6) Ulaştırma etüdü (1. cilt 4-3) de “Bugünkü kent yöneticilerinin benimsediği stratejiler uyarınca kentte özel girişim ağırlıklı dolmuş işletmeciliğinin etkinliğini koruyacağı kabul edilmiştir.” denilmektedir.

Etüdün can alıcı noktası buradadır.

Ulaştırma etüdünden yapılan bu alıntıdan anlaşılması gereken şudur:

Dolmuşla taşımacılık, Belediyenin dolmuşlarla yaptığı anlaşma gereği gündemden kalkmayacağına göre, geriye dolmuşçuluğa zarar vermeyen, ama halka 500 milyon dolara (ayrıca faizi de hesaplanmalı) malolan göstermelik bir güzergah tespiti kalıyor!...

Halbuki bir ulaşım etüdünde, Adana gibi bir kentte, Belediyeye ödünsüz önerilmesi gereken şunlar olmalıydı:

Yeni bir ulaşım ana planı, tüm kentin ulaşım erkini elde tutan bir ulaşım dairesi ve düşük kapasiteli araçlara yüksek kapasiteli araçlarla müdahale etmek!

7) Ulaştırma Etüdü (1. cilt 2-12) de “Yaz aylarında bu güzergahta tatile giden insan oranının % 1,18 olduğu ve aktif yolcuların öğrenci ve çalışanlar olduğu yazılmaktadır.

Hafif Raylı Sistem güzergahının ısmarlama olmasından mı kaynaklanıyor bilinmez; ama güzergahta yeterince yolcu bulamama telaşının etüdçüleri bazı zorlamalara ittiği görülmektedir.

Ankette her 100 Adanalı’dan birinin ancak yazın Adana dışına çıktığı, bunun da taşınan yolcu sayısını etkilemeyeceği belirtilmektedir.

İşte bu da zorlama ve Adana gerçeğine uygun olmayan bir çalışmadır.

Nasıl olur da her 100 aileden 1 i köyüne, yaylasına, bağına gider?..

Bu anketi yapan etüdçüleri Adana’da Mayıs-Eylül arasında aileleri ile birlikte misafir etmek gerek!..

Yolcu sayılarını abartarak, yazın insanların 4-5 ay boyunca Adana’dan hiç ayrılmayıp, yine her gün Hafif Raylı Sistem yolcusu olacağını varsayarak, zaten kendisi bir aktarma güzergahı olan sisteme yolcu aktarma telaşına düşerek, otomobil, yaya, bisikletli ve otobüs yolculuğunun tipik güzergahında verileri zorlayarak etüd yapmak, planlanan hafif raylı sistemin tüm taraflarını zorda bırakır.



8) Ulaştırma etüdünde, yatırımı özendirmek için olsa gerek; yatırım giderleri tahminleri de oldukça düşük tutulmuştur.

19.2 kilometrelik 100. Yıl-Sofulu güzergahı 341 milyon dolar, 100. yıl – Çifte Minare güzergahı 226,5 milyon dolar olarak etüd edilmiştir. (3. cilt Tablo11.1 - 11.2)

Halbuki 226,5 milyon dolar olarak öngörülen güzergah bilindiği gibi 339 milyon dolara ihale edilmiştir.

Yani 100 milyon dolardan daha büyük sapma... Bu sapma dikkate alındığında işletme gideri olarak hesaplanan 3-4 milyon dolarlık maliyetin de ikiye katlanması gerektiği düşünülmelidir.

En iyimser tahminle ayda 50-60 milyarlık işletme gideri olan Hafif Raylı Sistemin, istenilen oranda yolcu bulmasının zorluğu yanında, istediği yolcu bulsa bile bu maliyetlerle mevcut dolmuş fiyatlarının birkaç misli fazlasıyla yolcu taşıyacağı kesindir.

Ayrıca bizim, 350 milyon dolar civarında ihale edilen bir işe kabaca 500 milyon dolarlık dememiz de, hiçbir ihalenin artışı bitmeyeceği gerçeğine dayanmaktadır.

- 9) Ulaşım etüdünü yapanlar böylesine pahalı, işletmesi güç ve ısmarlama projeye kimsenin para vermeyeceğine kendileri de inanmış olacaklar ki, ilginç bir etüdcülük örneği daha vererek bu projeye nasıl para bulunabileceğine dair senaryolar üretmeyi de ihmal etmemişlerdir. (3.cilt 13-10)

Senaryo 1: Hükümet kaynakları kullanımı

Senaryo 2: Hükümet kaynakları, yurtdışından ticari ihracat kredileri ve yurtdışından devlet kredileri (soft loan)

Görülmektedir ki, ulaşım etüdü Adana sosyolojisinden uzak, bir “ısmarlama” hayalen “olur” a çevirmeye çalışan teorik zorlamalarla doludur. Bu örnekleri daha da arttırmak olasıdır.

Ancak etüdde ulaşım ile ilgili genel doğrular ve öneriler de yok değildir. Eğer etüdcüler genel doğruların Adana gerçeğine indirgenmiş sonuçlarını kararlılıkla ve daha büyük harflerle Belediyeye gösterebilseler ve Belediye de bu sonuçlara uygun davranabilseydi, şu anda Adana’da ulaşım sorununu başka bir boyutta tartışıyor olabilirdik.

ÖNERİLER – TARTIŞILMASI GEREKENLER

Bize göre Çukurova Kentsel Metropolitan Gelişim Projesi’ne dayandırılmış ve geniş çevrelerle tartışılarak geçmiş bir ulaşım ana planı, Adana’nın ulaşımında ilk ele alınması gereken şey olmalıydı.

Bu arada, nasıl ki İstanbul’un İETT’ si, Ankara’nın EGO’ su varsa; Adana’nın da benzer etkin ve özgün bir Büyükşehir Belediyesi “Ulaştırma Birimi” olmalıydı. Çünkü kent içi ulaşım, hiçbir özel kuruma ya da kişilere devredilemez bir kamu görevi ve uzmanlık alanıdır.

Tüm uzmanların Adana için raylı sistem olarak kullanımda hemfikir olduğu DDY hattını, kent içi ulaşımında raylı sistem olarak görmeyip, “nüfusu bir milyonu geçen kentlere raylı sistem gereklidir” beylik lafının arkasına sığınıp, gizli saklı bir biçimde ve 500 milyon dolar gibi Avrupa Birliğinin birinci yatırım diliminden bile fazla bir paraya bir aktarma hattını raylı sistem yatırımı olarak ihale etmek, uzun zaman tartışılacak bir konu olmalı bize göre.



TARTIŞMAYA AÇIK ÖNERİLER

- 1) Adana bir aktarma hattına 500 milyon dolarlık yatırım yapılacak kadar ulaşım sorunu olan bir kent değildir. Adana yol, otopark, güzergah, yaya ve bisiklet yolu, DDY hattının kent içi ulaşımında kullanılmasına yönelik düzenlemeler ile ulaşım sorununun 2010 yılına kadar kolaylıkla ve oldukça ucuza çözülebileceği bir kenttir.
- 2) Gerek 100. Yıl - Mücahitler, gerekse Sofulu-Çifte Minare güzergahı yüz milyonlarca dolar harcanarak hafif raylı sistem yapılacak güzergah değil, aktarma güzergahlarıdır. Dolayısıyla buralara yapılacak küçük müdahaleler onlarca yıl sorunsuz bir ulaşım sistemi yaratmayı sağlayabilir.

Aynı şekilde Baraj Yolu, Karataş Yolu, Şakırpaşa, Yeşilevler Yolu, Evren Bulvarı, Saydam, Obalar Yolu gibi güzergahlar da en az, raylı sistem düşünülen güzergahlar kadar üzerinde durulması gereken hatlardır.

- 3) Gerek ülkemizde, gerekse dünyadaki raylı sistem uygulanan tüm kentler incelendiğinde, sistemlerin yalnız konut ve kent merkezi olgularına bağlı kalmadığı görülür. Üniversite, otogar, havaalanı ve işyerleri hafif raylı sistemlerin yolcuları için esas olan varma noktalarıdır ve bu yerler arasında yoğun inme-binmeler yaşanır.

Adana’da düşünülen raylı sistem güzergahlarında ise şu anda, gelecekte ve hiçbir zaman yukarıda saydığımız merkezler olmayacak. Çünkü raylı sistem düşünülen güzergahlarda Adana’nın kentsel gelişim stratejisine göre hep konut ağırlıklı yerleşim alanları planlanmıştır.

- 4) Adana’da raylı sistem için en uygun hat DDY hattı ile E-5 güzergahıdır.

Yenice’den Organize Sanayi Bölgesi’ne kadar bütün önemli yolcu varma noktaları buradadır. Dolayısıyla 100. yıl - Sofulu güzergahı da dahil olmak üzere, tüm Kuzey-Güney hatları dahil, buralara direkt ulaşmayan taşıma sistemlerinin tamamı aktarma yapılması gereken hatlardır.

Bu çerçevede E-5’ in, uygun olan toplu taşıma araçları ile, araç yükü azaltılırken; DDY hattı da acil olarak elektrikli ve çift hatlı kent içi yolcu taşımacılığına uygun sisteme dönüştürülmeli, kent içinden buralara aktarma yapacak şekilde yeni bir araç ve ulaşım sistemi tartışmaya açılmalıdır.

- 5) Ana güzergahlarda çapraz yönlere gitmeye elverişli sistemler de oluşturulmalıdır. Örneğin Karataş yolu- Üniversite; Şakırpaşa-Yeşilevler-Hastaneler-Üniversite; 100. Yıl – Baraj Yolu - Karataş Yolu gibi hatlar başta olmak üzere körüklü otobüs uygulamasına geçilmelidir. Bu arada TEM otoyolunun Adana kent içi

bağlantıları ivedilikle düzenlenip, trafiğin rahatlamasına katkıda bulunulmalıdır.

- 6) Kentimizin arazi uygunluğu ve elektrik enerjisinin daha uygun imkanlarla elde edileceği, yatırım ve işletme masraflarının oldukça ucuz olabileceği gerçeğinden yola çıkarak, trolleybüs işletmeciliğinin olabirliği de “etüd” edilmelidir.



Ağacın yaşı inşaatın ne zamandır durduğunu gösteriyor gibi...

- 7) Ulaşım etüdünde yapılan bir anket çalışmasına göre, Hafif Raylı Sistem’den yaralanacak bölgelerdeki yurttaşlarımızdan her 1000 kişiye 36 otomobil düşmekte olup, bu yurttaşlarımız orta gelir düzeyine sahip görülmektedirler.

Zaman içinde bu bölgenin gelirinin daha da yükseleceği ver her 1000 kişiye düşen otomobil sayısının daha da artacağı düşünülmelidir.

Hal böyle olunca, bu bölgenin kent bağlantıları ilk olarak otobüs yolu, bisiklet ve yaya yolları olarak düzenlenmelidir. Bu düzenlemelerin yapılmasıyla uzun yıllar büyük masraflara girilmeden ulaşım sorununun da çözüldüğü görülecektir.

Hafif Raylı Sistem güzergahının konut - kent merkezi bağlantılı olduğu ve orada hastane, üniversite, işyeri, otogar gibi ulaşımın da önemli olduğu merkezler olmadığından; yalnız zamanı azaltan bir etken olarak Hafif Raylı Sistem düşünülmesi de gösteriş ve israftan başka bir şey değildir. Kaldı ki 2010-2020 yıllarında tüm uygulamalara karşın bu

bölgede raylı sistem ihtiyacı duyulursa, otobüs yolu kolaylıkla raylı sisteme dönüşebilir.

- 8) Moda ile zorunluluk birbirine karıştırılmamalıdır. Raylı sistem gibi pahalı -ve mevcut güzergahta bize göre gereksiz - sistem uygulamasından önce, tüm dünyada olduğu gibi büyük kapasiteli körüklü otobüs, trolleybüs uygulaması ile birlikte yol ve sistem düzenlemelerine gidilmelidir. Bu arada da ucuz ve özgün raylı sistem yapılabilirliği tartışılmalıdır.

Bunlar yapılmıyken, Belediye elindeki körüklü otobüsleri lastik tekerlek fiyatına elden çıkarmış, ulaşımı tümüyle küçük kapasiteli dolmuşlara, ulaşım sistemini de özel işletmecilere terk etmiş ve aynı anda da dünyanın en pahalı raylı sistemini Adana’ya reva görmüştür.

Yer yer de değindiğimiz gibi; 1991 yılında yapılan bir etüde dayandırılan, ancak 5 yıl boyunca etüde önerilen iyileştirmeler de yapılmadan, 500 milyon dolar gibi, hemşehrilerimizin büyük çoğunluğunun hiç binmeyeceği ve işlerine yaramayan, ancak çocuklarının dahi borçlanacağı bir paraya mal olan; kentin Üniversitesinin, TMMOB’sinin ve diğer sivil toplum örgütlerinin görüş belirtebilmelerine imkan verecek bilgilerinin dahi olmadığı; raylı sistemin içinden geçeceği, Türkiye’nin en büyük ilçesi olan Seyhan Belediye Başkanı’nın ve Belediye Meclisi’nin “böyle bir şeyden haberimiz yok” dedikleri ve bu durumyla bizce de dünya çapında bir skandal olan; 3030 sayılı yasaya göre böylesi projelerin görüşülmesinin ve Seyhan Belediyesinin de katılmasının zorunluluk olduğu UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) ve AYKOME (Altyapı Koordinasyon Merkezinin) çalıştırılmadığı ve en önemlisi Adana Büyükşehir Belediye Meclisinin devre dışı bırakıldığı; kendisi zaten tartışmalı 3030 sayılı yasanın en çok eleştirilen, Başkanın memurlarından oluşan encümen kararı ile ihale edilen Adana Hafif Raylı Sisteminin, tüm eleştirilere karşı ihalesinin yapılması Adana kamuoyunca şu soruların sorulmasına neden olmuştur:

Bu ihale, o bölgedeki arsa spekülasyonlarını teşvik etmek ve bu işten çıkarı olan bir avuç spekülâtör için mi yapılmaktadır?

“Nüfusu 1 milyonu geçen kentlere, dolayısıyla Adana’ya da raylı sistem şarttır” ya da “İstanbul, Ankara 15-20 yıl raylı sistemleri tartıştı. Biz onlardan ders aldık, hemen yaptık” gibi söylemler halkı yanlış yönlendirmedir. Çünkü her kentin kendi özgünlüğü ve bunları tartışması gereken kendi kamuoyu vardır.

Bize göre;

Üniversite, TMMOB, İlçe Belediyesi, Muhtarlıklar, Sivil Toplum Örgütleri ve sözü olan her Adanalının konuşabileceği bir zeminde görüş oluşturulsaydı ve örneğin bir “Adana Ulaşım Kongresi” düzenlenseydi; bu görüşlerle birlikte Belediye de kendi görüşünü oluşturup konuyu UKOME’ye getirseydi, burada

iyice pekişen görüş Büyükşehir Belediye Meclisinde son şeklini alıp onaylansaydı ve bu çerçeve içinde; raylı sistem dışı araç ve yol iyileştirmeleri hemen yapılırdı; kent içi raylı sistem için DDY ile görüşülüp, DDY hattının kent içi yolcu taşımacılığına uygun hale getirilmesi anlaşması yapılırken, TÜLOMSAŞ (Türkiye Lokomotif Sanayi A.Ş.) ve TÜVASAŞ (Türkiye Vagon Sanayi A.Ş.) den Hafif Raylı Sistem için yapılabirlik teklifi istenseydi; böylece bu üç güzide kurumun da kendini yenilemesi özendirilseydi; bu arada bu kurumların eksikliğinin diğer yerli ve yabancı destekle giderilmesinin yolu araştırılırdı (ki Konya Sanayisi şu anda raylı sistemler konusunda ciddi atılımlar yapmıştır) bu iş örnek bir çalışma olurdu.

Şu anda ülkemizde onlarca kent raylı sistem talebi içindedir. Birbirinden bağımsız bu girişimler ülkeye milyarlarca dolara ve farklı teknolojilerle oldukça pahalıya mal olmaktadır.

Adana'nın özgün girişimiyle, ulusal kent içi raylı sistem imalatı teşvikinin önünü de açıp, onurlu bir ilk'e imza atılabilir.

Çünkü, Güney Amerika ülkelerinin birçoğu özgün yöntemleriyle kendi sistemlerini kendileri yaparak, hem sanayilerini geliştirmekte, hem de yüz milyonlarca dolar tasarruf etmektedirler.

Eğer Adana böylesi özgün bir yola girseydi, 500 milyon dolara şu işlerin tamamı yapılmaz mıydı, diye düşünüyoruz:

- 1) Adana bir yandan raylı sisteme kavuşurken, bir yandan da, yeni bir raylı sistem ihtiyacı olduğunda TÜLOMSAŞ, DDY, TÜVASAŞ gibi kurumların da katkısıyla; bunu kolay, ucuz ve ulusal yoldan elde etmek mümkün olabilirdi.
- 2) Adana, büyük anayollara, yaya ve bisiklet yollarına, otoparklara kavuşur; körüklü otobüs ve trolleybüslerle bütünleştirilmiş minibüs sistemi ile 2020 yılına kadar gürültü ve hava kirliliğinden uzak bir ulaşım düzeneğine kavuşurdu.
- 3) Yurttaşların da katkısıyla, bir Yüreğir'e, bir Seyhan'a olmak üzere 10.000 er kişilik iki adet Belediye Anadolu Lisesi ya da Meslek Lisesi açılırdı.

10 adet, en az 5 branşta hizmet verecek yüzme havuzu da dahil spor kompleksi yapılabilirdi.

Yüksek yatak sayılı bir Belediye Hastanesi açılırdı.

Tinerci çocuklar başta olmak üzere, Adana'da muhtaç hiç kimseyi aç ve açıkta bırakmayacak bir Belediye Kimsesizler Yurdu yapılırdı.

- 4) En önemlisi de, bunlar yapılırken; Meydan, Yeşilevler, Karataş Yolu, Akkapı, Gülbahçesi, Şakirpaşa, Baraj Yolu vb. kesimde oturanlar, belki "bu nasıl şey" diye merakını gidermenin, ya da misafirlige gitmenin dışında bir ihtiyaca binaen hiç kullanmayacakları bir yatırım için, Adanalı

diğer hemşehrileri ile birlikte - doğacak çocukları da dahil - borçlanmamış olurlardı.



Son olarak, birçok yanını kıyasıya eleştirdiğimiz ulaşım etüdünden bazı alıntılarla bitirmek istiyoruz yazımızı...

"4-5 yıl sonra kentlilere hizmet verecek ilk aşama raylı sistemden önce diğer alternatiflerde yer alan ve Hafif Raylı Sistem ile çelişmeyen projelerin yapımına başlanmalıdır.

Minibüs ve Otobüs sistemlerinde yapılacak ve önemli bir yatırım bedeli gerektirmeyen bu düzenlemeler kent içi ulaşım geçici bir rahatlık getirecektir.

Otobüs özel yolu, otobüs caddesi projeleri de hayata geçirilmelidir.

Banliyö demiryolu sisteminin geliştirilmesi amacıyla yerel yönetim ile TCDD arasında ortak çalışmalar biran önce başlamalı, bir yandan kentsel alandaki düzenlemeler ve diğer yandan da özellikle Misis Sanayi bölgesine etkin bir banliyö hizmeti sağlayacak yatırım projeleri ilgili kuruluşun programına alınmalıdır.

Orta aks, Kuzey-Güney bağlantıları, Karsantı yolunun gelişmesi gibi ulaşım yatırımları en kısa sürede gerçekleştirilmelidir.

Yaya ve bisiklet yolları Adana için öncelikli projeler olmaktadır.

Yeni ve tarihi kent merkezi ayrıntılı olarak ele alınıp; yaya, bisiklet ve toplu taşıma öncelikli projelerin hazırlanması gerekir. (1. cilt-2)"

"Adana kenti için önerilen ulaşım sisteminin gerçekleştirilmesi amacı ile ilgili diğer özel ve resmi kurum ve gruplarla ortak bir platform oluşturulmalı, özellikle banliyö sistemiyle bütünlüğünün sağlanabilmesi için TCDD, TCK, TEK, İl Trafik Müdürlüğü ve minibüs, özel halk otobüsü işletmecileri ile iş birliği sağlanmalıdır. (1. Cilt-3)"

“Hafif Raylı Sistemin toplumsal yararlarının kamuoyuna açıklanması ve halkın bilgilendirilmesi ve sistemin kullanılmasının getireceği yararlar konusunda kentlilerin aydınlatılmalarına yönelik tanıtım kampanyalarının tasarlanması ve uygulanmaya konulması gerçekleştirilmelidir.

Böylece mali açıdan büyük yekün tutacak bu sistemin mali yapılabilirliğinin nesnel koşulları daha da güvenilir düzeyde sağlanabilecektir.” (3. Cilt 14-4)



Bizim katıldığımız bu önerilere Belediye katılmıyor olsa gerek ki; 4-5 yıldır önerilen kurumlarla iş birliği ve ulaşımdaki düzenlemelerin hiçbiri yapılmamış, bunlar yapıldıktan sonra önerilen hafif raylı sistem yapımı ise önerinin tersine, hemen ihale edilmiştir. Ulaşım etüdünde katıldığımız bazı noktalar var. Ancak, Belediye ve Etüdçülerle ayrılık noktamız şu: Ulaşım etüdündeki önerilere ve akla uyulursa, 2020 yılına kadar, - ihale edildiği şekli ile - Adana’ya hafif raylı sistem gerekli değildir.

ŞUBEMİZDEN HABERLER

DANIŞMA KURULU TOPLANDI.

MMO Adana Şube Danışma Kurulu, 10/06/2006 Cumartesi günü, saat 15.00 te, toplantı salonumuzda, 40 üyenin katılımıyla toplandı. Şube Başkanı Selçuk GÖNDERMEZ’in açış konuşmasıyla başlayan toplantıya, Şube Sekreteri Serol AYSAN ve Şube Saymanı Recep NARİNOĞLU’nun , şube çalışma programının ilk altı ayına dair ayrıntılı açıklamalarıyla devam edildi. TMMOB Adana İKK Sekreterliği görevini yürüten, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Atıcı ise; yapılan ve yapılması planlanan İKK etkinlikleri konusunda bilgi verdi.

İskenderun ve Osmaniye Temsilciliklerimizden arkadaşların karşılaştıkları sorunlarla ilgili konuşmalarından sonra, çok sayıda üye arkadaşımız söz alarak çeşitli konularda görüşlerini , eleştirilerini ve önerilerini açıkladılar. Şube Başkanı Selçuk GÖNDERMEZ ise; söylenen her sözü dikkatle not aldıklarını, temkinli fakat çalışma programı doğrultusunda bir o kadar da kararlı olarak yol alınacağından emin olunmasını belirtti



GAZİANTEP GEZİSİ GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Odamız “sosyal ve kültürel etkinlikler komisyonu” nca düzenlenen ve giderek gelenekselleşen “kültür ve doğa gezileri” nden birisi daha 28 Mayıs 2006 Pazar günü yapıldı.

Önce İslahiye İlçe sınırları içindeki Yesemek antik açık hava heykel atölyesine gidildi. Sonra da Gaziantep Zeugma Müzesi ve Gaziantep hayvanat bahçesi ziyaret edildi. Geziye odamız üyeleri, eş ve çocuklarıyla birlikte 80 kişi katıldı. Yaşanılan bazı teknik aksaklıklar nedeniyle bundan sonraki geziler için derslerin de çıkarıldığı günden geriye güzel anılar kaldı.

YAZ' A "MERHABA" DEDİK!

Şubemizin her sene düzenlediği "yaz yemeği" 03 Haziran 2006 Cumartesi akşamı gerçekleştirildi. Yaklaşık 200 üyemizin katıldığı akşam yemeği; dostluğun, dayanışmanın, hasret gidermenin ve birlikte eğlenmenin güzel bir örneğini oluşturdu.

ÖĞRENCİ ÜYE

TEKNİK GEZİLER

Mühendislik eğitiminde eksik olarak gördüğümüz pratik saha uygulamalarının geçici çözümü olarak düşündüğümüz gezilere bu dönemde devam ettik.

Makine Mühendisleri Odası Öğrenci Komisyonu ve Makine Mühendisliği Bölümü ortak çalışmasıyla 5 nisan günü Adana Çimento A.Ş.'ye gezi düzenledik.40 kişilik katılımla verimli geçen gezide çimentonun hammadde halinden ambalajlama aşamasına kadar geçen süreci ve bu süreçteki iş akışını gözlemleme imkanımız oldu. Katılan öğrenciler için iyi bir deneyim olduğuna inanıyoruz.

Nisan ayında gerçekleştirdiğimiz diğer teknik gezimiz Adana organize sanayi bölgesindeki Tire-Kutsan Kağıt ve Oluklu Mukavva Sanayi A.Ş. 'ye düzenlendi.Endüstri mühendisliği öğrencilerinin organizasyonu ile yapılan geziye 35 öğrenci katıldı.Karton ve oluklu mukavva imalatı üzerine uzmanlaşmış fabrikada üretim aşamaları ve araçları incelendi. Arkadaşlarımızın ilgisi oldukça fazlaydı.Öğrenci arkadaşlarımızın bu yöndeki ihtiyacı ortak çabayla karşılanmış oldu.Organizasyon aşamasında yardımcı olan arkadaşlarımızla yeni projeler geliştirecek olmak bizim için sevindiriciydi.

İŞ MAKİNALARI VE KAZAN OPERATÖRÜ YETİŞTİRME KURSLARI - 2006

İŞ MAKİNALARI KURSU			
Tarih:	22 – 27 Mayıs 2006	Tarih:	29 Mayıs – 03 Haziran 2006
Yer:	Antakya Tamsilcilik	Yer:	İskenderun Tamsilcilik
Katılımcı:	17	Katılımcı:	16
Sunan:	Mak.Müh. Sabahattin KESTEN	Sunan:	Mak.Müh. Yusuf TEK
İŞ MAKİNALARI KURSU		İŞ MAKİNALARI KURSU	
Tarih:	12-17 Haziran 2006	Tarih:	12 – 17 Haziran 2006
Yer:	MMO Adana Şube	Yer:	Adana Çimento
Katılımcı:	38	Katılımcı:	22
Sunan:	Mak.Müh. Sabahattin KESTEN	Sunan:	Mak.Müh. Yusuf TEK
İŞ MAKİNALARI KURSU		İŞ MAKİNALARI KURSU	
Tarih:	19-23 Haziran 2006	Tarih:	26 Haz-01 Temmuz 2006
Yer:	Adana Çimento	Yer:	MMO Adana Şube
Katılımcı:	21	Katılımcı:	47
Sunan:	Mak.Müh. Yusuf TEK	Sunan:	Mak.Müh. Sabahattin KESTEN
İŞ MAKİNALARI KURSU		KAZAN KURSU	
Tarih:	03-08 Temmuz 2006	Tarih:	19 – 23 Haziran 2006
Yer:	Adana Çimento	Yer:	MMO Adana Şubesi
Katılımcı:	29	Katılımcı:	25
Sunan:	Mak.Müh. Yusuf TEK	Sunan:	Mak.Müh.Behçet KAYA

LPG EĞİTİMLERİ-2006**LPG DOLUM VE OTOGAZ İSTASYON SOR. MÜD. KURSU**

Tarih:	26-27-28 Mayıs 2006
Yer:	MMO Adana Şubesi
Katılımcı:	26
Sunan:	Mak.Yük..Müh.Murat ATAŞER

LPG DOLUM VE BOŞALTIM PERSONELİ KURSU

Tarih:	10-11 Haziran 2006
Yer:	MMO Adana Şubesi
Katılımcı:	22
Sunan:	Mak.Yük..Müh.Murat ATAŞER

LPG DAĞITIM PERSONELİ KURSU

Tarih:	20 -21 Haziran 2006
Yer:	Milangaz Dörtüol Tesisleri/ HATAY
Katılımcı:	23
Sunan:	Mak.Yük..Müh.Murat ATAŞER

LPG DAĞITIM PERSONELİ KURSU

Tarih:	24 Haziran 2006
Yer:	MMO Adana Şubesi
Katılımcı:	9
Sunan:	Mak..Müh. Ferhat GEZİRGEN

BİLGİSAYAR EĞİTİMLERİ (NİSAN – TEMMUZ) 2006**MASTERCAM KURSU**

Tarih:	15 Nisan – 07 Mayıs 2006
Yer:	Adana Merk. End. Meslek Lisesi
Katılımcı:	13
Sunan:	Mak.Yük.Müh. Hamit ARSLAN

CATIA V5 KURSU

Tarih:	22 Nisan – 14 Mayıs 2006
Yer:	Adana Merk. End. Meslek Lisesi
Katılımcı:	14
Sunan:	Mak.Yük.Müh. Hamit ARSLAN

CATIA V5 KURSU

Tarih:	15 Nisan – 07 Mayıs 2006
Yer:	Adana Merk. End. Meslek Lisesi
Katılımcı:	13
Sunan:	Mak.Yük.Müh. Hamit ARSLAN

MİEM KURSU**ASANSÖR AVAN VE MÜHENDİS YETKİLENDİRME KURSU**

Tarih:	03-04-05 Haziran 2006
Yer:	MMO Adana Şube
Katılımcı:	29
Sunan:	Mak.Müh. Ünsal SOLMAZOĞLU

SEMİNER-2006**İŞ SAĞLIĞI-GÜVENLİĞİ VE ERGONOMİ**

Tarih:	25.05.2006
Yer:	MMO Adana Şube
Katılımcı:	38
Sunan:	Prof. Alaattin SABANCI

ÜYELERİMİZDEN

BAŞKA BİR DÜNYA, AYDINLIK BİR TÜRKİYE !

TMMOB 39. DÖNEM GENEL KURULU YAPILDI

Genel Kurul 25.05.2006 günü, saat 10.00'da DSİ Konferans Salonu'nda Makine Mühendisi Oğuz Türkyılmaz'ın Başkanlığında Divanın oluşturulması, gündemin oylanması ve delegelerce kabul edilmesiyle başladı. Saygı duruşundan sonra TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı kısa başlıklar halinde 2 yıllık çalışmalarını özetleyerek, dünyada ve ülkemizdeki siyasi, ekonomik gelişmeleri anlattı. Demokratikleşme sorunları, çevre ve insan hakları ihlalleri, Kürt sorununa demokratik çözüm, TMMOB'nin emek platformundaki işlevi gibi konulara değinen Soğancı; daha etkin, daha demokratik, daha işlevsel bir TMMOB için, üreten, sanayileşen ve hakça bölüşen bir Türkiye mücadelesinin sürdürüleceğini ifade etti.



Genel Kurulun konuk konuşmacılar bölümünde TÜRK-İŞ , DİSK , HAK-İŞ , KESK , TTB , Halkevleri , ÖDP, DTP , HAK-PAR yetkilileri söz alarak, çeşitli konularda görüşlerini dile getirdiler. CHP milletvekilleri N. Gaye Erbatur, Erdal Kalkancı, Oğuz Oyan, Yakup Kepenek Genel Kurula katılarak, başarı dileklerini ilettiler.

Çalışma programının, mali raporun, denetleme ve onur kurulu raporlarının okunmasından sonra delegelerin konuşmaları 5 dakika ile sınırlandırıldı. 62 delege söz alarak görüş, öneri ve eleştirilerini Genel Kurul katılımcılarıyla paylaştılar.

Raporların delegelerce değerlendirilmesi sonrası yapılan eleştiri ve önerilerle ilgili olarak TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı bir konuşma yaptı ve raporların oy birliğiyle kabul edilmesi nedeniyle kongreye katılan tüm delegelere ve Yönetim kurulu üyelerine teşekkür etti.

MMO Adana Şubesi olarak, TMMOB 39. Dönem Genel Kurul çalışmalarına 4 delegeyle katılım sağladık. (Yusuf Tek, Haşmet Biçer, Ziya Değer, Hüseyin Atıcı)

Yusuf TEK
Makina Mühendisi

İnsana Yaraşır İş, Güvenli İştir

Yapılan tüm çalışmalara, alınan onca önleme rağmen dünyada ve ülkemizde iş kazaları ve meslek hastalıkları can almaya, sakat bırakmaya devam etmektedir. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) istatistiklerine göre en iyimser tahminle yılda;

250 milyon iş kazası olmakta, 160 milyon işçi meslek hastalığına yakalanmakta ve ortalama 1.2 milyon işçi yaşamını yitirmektedir. Her 1 saniyede 3 iş kazası olmakta, her 3 dakikada 1 kişi ölmektedir. Maddi Kayıp ise brüt ulusal gelirlerin % 2-6 sı arasında değişmektedir. (2004 1,251 milyar USD)

Çalışan işçi sayısına göre ölüm oranı, ülkelerin gelişmişlik derecesi ile ters orantılı biçimde değişmektedir. Örneğin;

Pakistan' da bir fabrika işçisinin Fransız işçiye göre ölme olasılığı 8 kat,

Kenya'da taşımacılık sektörü işçisinin, Danimarka'lı işçiye göre 10 kat,

Guatemala'da bir inşaat işçisinin, İsviçre'li işçiye göre 6 kat daha fazladır.

En fazla etkilenen kişiler; **kadınlar, çocuklar ve kaçak işçilerdir**. Hastalanan, ölen kişilerin çoğunluğu, **KOBİ lerde** çalışmaktadır. Gerçek sayıların daha da yüksek olduğuna işaret edilmektedir.

Ülkemizde ise ILO sonuçlarına paralel bir durum görülmektedir.

1982 Anayasa'sında; "Türkiye Cumhuriyeti'nin bir sosyal hukuk devleti olduğu, herkesin sağlıklı bir çevrede yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahip bulunduğu, devletin herkesin hayatını beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak zorunda olduğu" hükümlerine göre İSG hakkı ülkemizde anayasal güvenceye kavuşturulmuş olmasına rağmen, **meydana gelen iş kazalarının sayısına bakıldığında bu hakkın korunabildiği söylenemez.**

SSK istatistiklerine göre, son 10 yılda iş kazaları ve meslek hastalıkları sonucu her yıl ortalama; 80 000 civarında iş kazası olmuş, bu kazalarda 1000 insanımız yaşamını yitirmiş, 2 milyon iş günü kaybı meydana gelmiştir.

BM İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi Madde 23: "Herkesin, kendi özgür seçimiyle belirlediği bir işyerinde, adil ve elverişli çalışma koşullarında çalışma hakkı vardır.

1975, BM Uluslararası Ekonomik, Sosyal ve Kültürel Haklar Sözleşmesi Madde 7: "Bu sözleşmenin taraf devletleri, herkesin adil ve elverişli çalışma koşullarında, özellikle...güvenli ve sağlıklı ortamlarda çalışma hakkını tanırlar".

İş sağlığı ve güvenliğinin Amacı: "Sağlıklı ve güvenli bir çalışma ortamı sağlamak, çalışanları sağlık ve güvenlik risklerine karşı korumak, üretimin devamlılığını sağlamak ve Verimi artırmak" şeklinde,

Temel İlkesi ise: "Hiç kimse zarar görmemeli, Mal ve eşya hasara uğramamalıdır" şeklinde özetlenebilir.

Görüldüğü gibi, BM' in 60, ILO'nun 80 yıllık mücadelesine rağmen iş kazaları ve meslek hastalıklarına ne yazık ki kalıcı bir çözüm üretilememiş, İSG nin temel amacı ve ilkesi yaşama geçirilememiştir. Bunun en yalın ispatı **ILO Genel Direktörü Juan Somavia'nın 1999 daki sözleridir:**

"Bugün ILO'nun temel amacı, kadınların ve erkeklerin, özgürlük, hakkaniyet, güvenlik içinde ve insan onuruna yakışır işlerde çalışma fırsatlarını yaygınlaştırmaktır".

"İnsana yaraşır (yakışır) iş" kavramı böyle ortaya çıkmıştır.

İnsana yaraşır iş; verimli, üretken çalışma ve kişisel gelişim olanaklarının daha fazla olduğu, sosyal bütünleşmenin daha iyi sağlanabildiği, çalışanların düşüncelerini ifade ederek gelişime daha fazla katılım sağlayabildiği çalışma ortamını; her şeyden önemlisi, çalışanın sağlığı ve güvenliği için risk oluşturmayan işi tanımlayan bir kavramdır.

Ekonomik ve sosyal ilerlemenin temelinde insana yaraşır iş kavramı olmalıdır.

2006 yılında dönüp ülkemize ve dünyaya baktığımızda bu kavramın altının doldurulamadığını görmekteyiz. **Juan Somavia'nın** dile getirdiği ILO'nun amacı ne yazık ki gerçekleşmemiştir. Kadınlar ve erkekler, yani çalışanlar, yani işçi sınıfı, özgürlük, hakkaniyet, güvenlik içinde ve insan onuruna yakışır işlerde çalışma fırsatlarını bulamamaktadır.

Ve işin kötüsü, 150 yıl geçmiş olmasına rağmen bugün geline nokta Kapitalizmin "bırakınız ezsinler, bırakınız geçsinler "altın kuralı işlemekte, yani altta kalanın canı çıkmaktadır.

İnsan, bugünkü üretim ilişkilerinde ötekileştirilmiştir, adeta bir makina olarak görülmektedir. Makinanın yağını suyunu arada bir kontrol edersin çalışır. İnsana bakış da tıpkı böyle oldu. 388 YTL. lik asgari ücret, 200 YTL. lik piyasa ücreti insanın yağına ve suyuna! anca yeter.

Psikolojik (ruhsal) tehlikeler, gelişmiş ülkelerin temel sorunları arasındadır.

Esnek üretim, tam zamanında üretim vb. yöntemlerle sık sık değişen iş saatleri ve yerleri, işin bitirilmesinin temel alınması yüzünden dünyada psikolojik sorunlar hızla artmaktadır. Uyuşturucu ve alkol bağımlılığı giderek artan bir sorundur. Söz konusu bağımlılıklar, sosyal sorunların yanı sıra, iş kazalarının artmasına neden olmaktadır.

İşveren ve amirlerle olan ilişkiler, işe gidiş-geliş, sürekli aynı işin yapılması, sürekli dikkat etmenin beklenmesi, yüksek tempo ile çalışma zorunluluğu, vardiyalı çalışma, düşük ücret, ekonomik sıkıntılar, vb. nedenler yüzünden asap ve sindirim bozukluğu, kalp hastalıkları, yüksek tansiyon, asabiyet, endişe gibi değişik hastalık ve rahatsızlıklar. Bunların sonucunda da çok vahim iş kazaları ve meslek hastalıkları ortaya çıkabilmektedir.

Günümüz teknolojisindeki hızlı değişim, dolayısıyla makinaların hızının ve işlevlerinin artması çok yüksek düzeyde bir dikkat gerektirmektedir. Yukarıdaki koşullarda bu hıza yetişmeye çalışan insanın algılama ve tepki süreci olumsuz etkilenmektedir. Dolayısıyla güvensiz davranışları artmakta ve kazalara yol açmaktadır.

Peki ne yapmalı?

ILO nun amacı bir dilek, bir hayal. Bu dilek ve hayali ancak enternasyonal bir dayanışma ile dünya işçi sınıfı gerçekleştirebilir. Çünkü sorun onundur. Tıpkı 1870 lerde, günlük sekiz saatlik çalışma hakkını almak bir devrim niteliğindeyse, bugün de aynı niteliktedir. Yeter ki bu devrimi yapacak inanç ve bilinç olsun.

Mahmut TEBERİK

TÜRKİYE'DE MÜHENDİS OLMAK

Ülkemizde yaklaşık olarak sayıları 450.000 olan Mühendis, Mimar ve Şehir Planlamacılarından yalnızca 1/3ü (150.000) şanslı meslektaşlarımızdandır. Çünkü onlar kendi mesleki alanlarında çalışarak emekli olabilmişlerdir.

Meslektaşlarımız ülkemizde özel sektörde, devlet sektöründe ve mesleki mühendislik, mimarlık bürolarında çalışmaktadırlar. Bu şanslı meslektaşlarımız özel sektörde aylık 1.000 – 2.000 YTL, devlette kamu görevlisi olarak çalışanlar ise 850 – 1.300 YTL ücretle çalışıp emekli oluyorlar.25-30 yıllık mesleki çalışmalarının karşılığı olan emekli aylıkları; SSK'dan emekli olan meslektaşlarımız için 550 – 900 YTL , kamudan emekli olan meslektaşlarımız için ise 900-1200 YTL arasında değişiyor.

Sendikaların, iktisatçıların ve ilgili kuruluşların yaptıkları araştırmalar sonucunda; asgari ücretin 350 YTL, açlık sınırının 450 – 500 YTL ve 4 kişilik ailenin asgari geçim standartının 1.900 YTL olduğu anlaşılmaktadır. Meslektaşlarımızın yaklaşık % 20 - 25'ini emekliler oluşturmaktadır. Emekli meslektaşlarımız, aylıkları yetmediği için emekliliklerinde de çalışmak zorunda kalmaktadırlar. Yani, meslekten emekli olunamamakta; özel sektörde, piyasa koşullarında 300-500 YTL gibi ücretlerle çalışmaya devam edilmektedir.

İşte; Anayasa' sında “sosyal bir hukuk devleti” olduğu yazan Türkiye’de mesleki alanda çalışan şanslı meslektaşlarımıza öngörülen yaşam koşulları ve ücret politikaları bunlardır.

Peki,ne yapılmalı? Öncelikle; çalışan ve emekli meslektaşlarımız çalışma hayatının her alanında grevli, toplu sözleşmeli sendikal haklara sahip olan sendikalarda örgütlenmeli veya ayrı bir teknik eleman sendikası kurulmalıdır. TMMOB bu konuda aktif bir çalışma içerisinde olmalıdır. Yıllardır sendikal örgütlülüğü savunan TMMOB, kendi bünyesinde görevli mühendis ve mimarların sendikalaşması konusunda öncü olmalıdır. Aksi halde; 73 yıldır az gelişmişlik çemberini kıramayıp bağımsız, demokratik, sanayileşmiş Türkiye’yi yaratamayan hükümetler ve siyasi partiler karşısında kalıcı başarılar kazanılamaz. Sanayileşmenin ve teknolojinin çocukları olan mühendis , mimar ve şehir plancılarının üst örgütlenmesi olan TMMOB her yıl periyodik olarak meslektaşlarımızın ücretlerinin iyileştirilmesi ile ilgili çalışmalar yapmakta, konuyla ilgili hazırladığı dosyaları hükümetlere sunmakta, fakat istenilen sonuca bir türlü ulaşamamaktadır. TMMOB 2006 Martında bir çalışma daha gerçekleştirip, TBMM’yi toplu olarak ziyaret ederek kamu çalışanı mühendis ve mimarların ücretlerinin yükseltilmesi konusunda hazırlamış olduğu dosyaları hükümete ve siyasi partilere sunmuştur. Bu çalışmalar sonucu kamu çalışanı meslektaşlarımızın ücretleri aylık olarak 160-225 YTL arası arttırılmıştır. Bu ücret artışı kamu emeklisi meslektaşlarımıza yansıtılmamıştır. AKP Hükümeti emeklileri yok sayma anlayışını devam ettirmektedir. Cumhuriyet Hükümetlerinin tamamı çalışanlara yaptıkları zamları emeklilerine de yansıtırlar. AKP Hükümeti ile birlikte bu uygulama ve anlayış terkedildi.

Mücadelemizi ve örgütlülüğümüzü güçlendirmedığımız sürece biz mühendislerin ücretleri daha çok zaman polis, asker, imam, savcı, hakim gibi meslek dallarındaki ücret artışlarının gerisinde kalmaya devam eder. Örneğin, 25 yıllık bir mühendis 1. derece 4. kademedeki 1.200 YTL aylık ücret alırken; 4 yıllık fakülte mezunu, yine 25 yıllık

bir hakim 2.500 YTL aylık ücret almaktadır. Mesleki alanda çalışmayan meslektaşlarımızın sorunlarını bir başka yazımda değerlendireceğim. Görüşmek dileğiyle, dostluk ve sevgiyle kalın.

Yusuf TEK

BASIN AÇIKLAMASI



"Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu Tasarısı" TMMOB ve Bağlı Odalar Tarafından Kabul Edilebilir Değildir

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'na hazırlanan "Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu Tasarısı" TBMM gündemine gelmiş bulunmaktadır. Üst Birliğimiz TMMOB ilgili Bakanlıkça söz konusu Tasarı Taslağını oluşturma çalışmalarına çağrılmamış; Tasarı Meclise gönderildikten sonra ve Komisyon toplantısından bir gün önce çağrılarak görüşleri sorulmuştur. Sonuçta Tasarı, TBMM "Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler Komisyonu"na, TMMOB'nin itirazları dikkate alınmaksızın 30.05.2006 tarihinde kabul edilmiş ve bu eksiğiyle TBMM gündemine sokulmuştur. Bu hususun yanı sıra Tasarı, birbiri ile çelişen ve yasa tekniğine aykırı bir içerikle hazırlanmıştır. Şöyle ki, bir yandan "Yüksek öğretim dışındaki eğitim programları ile edinilen meslekleri", yani "özel yasayla düzenlenmemiş" meslek gruplarını kapsadığı belirtilen Tasarı bu kapsamı aşan boyutlara da sahiptir. Bu, "ulusal ve uluslararası meslek standartlarını temel alarak, teknik ve mesleki alanlarda ulusal yeterliliklerin esaslarını belirlemek, denetim, ölçme ve değerlendirme, belgelendirme ve sertifikalandırmaya ilişkin faaliyetleri yürütmek" ve "Eğitim ve öğretim kurumları: Genel orta ve yüksek eğitim-öğretim dahil, tüm teknik ve mesleki okullar ile örgün ve yaygın eğitim kurumları" ifadelerinde somutlanmaktadır. Tasarı bir yandan dar bir çerçeve, diğer yandan çok geniş bir çerçevede sunularak birbiri ile çelişmekte ve yasa tekniğine aykırı bir içerik taşımaktadır. Bu noktada mühendis, mimar ve şehir plancılarının mesleki yeterliliklerinin öngörülen kurum tarafından saptanacağı düşünüyor ise bunun kabul edilmesinin mümkün olmadığını vurgulamak istiyoruz. Zira mühendis, mimar ve şehir plancılarının mesleklerini uygulama kuralları, meslek içi eğitim ve belgelendirme işlemleri, ilgili Yasa ve Yönetmelikler uyarınca bizatihi meslek odalarınca yapılır ve yapılmaktadır. Bu dünyada da böyledir. Ülkemizde de Meslek Odalarının kuruluş felsefesi ve yasaları, meslek kurallarının, yeterliliğin, meslek içi eğitimin Odalar tarafından yapılması esasına dayanmaktadır. Bu yetkinin mühendislik, mimarlık ve şehir planlamasıyla ilgisi olmayan "özerk" bir kuruma devredilmesi ise kabul edilemez. TMMOB ve bağlı Odalar, Meslek İçi Eğitim ve Belgelendirme Yönetmeliklerini Resmi Gazete'de yayımlatarak yürürlüğe sokmuş bulunmaktadır. Bu Yönetmeliklerin amacı, ülke, kamu ve toplum yararları doğrultusunda meslek alanları ile ilgili denetimlerin yapılabilmesi, yetkili üyelerin tanımlanması, üyelerin mesleki ve bilimsel çalışmalarına yaptıkları işlere ve tamamlayıcı eğitimlerine dayanan uzmanlıklarının Odalarca belirlenmesi, belgelendirilmesi ve gerektiğinde yetkili üyelerin kamuoyuna ve ilgili hizmet ve denetimlere önerilmesinin sağlanmasıdır. Yine TMMOB, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından kendisinden istenen "Yetkin Teknik Eleman Kanunu Tasarısı Taslağı"ni hazırlayarak, "Yetkili Mühendis, Mimar ve Şehir Plancılarının Belirlenmesi ve Belgelendirilmesine İlişkin Kanun Tasarısı" adıyla 28 Şubat 2005 tarihinde Bakanlığa göndermiş ve Tasarı Bakanlıkça ilgili kurum ve kuruluşların görüşlerine sunulmuştur. Gerek iç çelişkileri ve yasa tekniğine aykırı olması ve gerekse yukarıda belirttiğimiz nedenlerle de, "Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu Tasarısı", mühendis, mimar ve şehir plancıları yönünden uygulanamaz niteliktedir. Tüm dünyada, meslek içi eğitim ve belgelendirme bizzat meslek örgütlerince yapılmaktadır. Bizde ise süreç tersine çevrilmek istenmekte ve meslek örgütleri devre dışı bırakılmaya çalışılmaktadır. AB'ye uyum gerekçesiyle gündeme getirilen Tasarı, gerçekte AB uyum sürecinin öngördüğü gereklilikleri karşılamaktan da uzaktır. Çünkü Yasa gerekçesinde de emsal olarak sunulan Avrupa örneklerinde bu kurumlar üniversitede lisans öğrenimi görmemiş, meslek okulları, meslek liseleri, meslek yüksek okulu ya da okul dışı edinilmiş mesleklerin standartlarını, meslek içi eğitimleri ve belgelendirmeyi kapsamaktadır. Yasa gerekçesinde belirtilen Almanya'daki BİBB (Federal Mesleki Eğitim Enstitüsü) örneğinde, bu kurumun çalışma alanında yüksek öğrenim görmüş meslekler bulunmamaktadır. Bulunmaması da bilimseldir, çünkü bilimsel bilginin uygulamadaki standardını ancak Meslek Odaları belirler. Tüm Avrupa ülkelerinde, yeterliliklerde Meslek Odalarının onayı aranmaktadır. Avrupa Birliği'nin Mesleki Yeterliliklerin Tanınmasına İlişkin Direktifi; 2005/36/EC'de, mesleki yeterliliklerin tanınması noktasında "herkes için geçerli formalite ve prosedürler oluşturulması" gerektiği belirtilmektedir. Öte yandan meslek kuruluşları tarafından oluşturulacak meslek mensubu sicillerinin tutulmasından bahsetmektedir. Bu formalite ve prosedürler TMMOB ve bağlı odalar tarafından yıllardır uygulanmaktadır. Tüm dünyada, Meslek Odalarının bu konularla ilgili süreçlerde etkin olarak yer alması ilkesel bir yaklaşımdır. "Mesleki Yeterlilik Kurumu" mühendislerin, mimarların ve şehir plancılarının yeterliliklerinin esaslarını belirleyemez, denetimini, ölçmesini, değerlendirmesini, belgelendirmesini ve sertifikalandırmasını yapamaz, yapmamalıdır. Ülkemizdeki mühendis, mimar ve şehir plancıları, Mesleki Yeterlilik Kurumu'nun kapsamı dışında tutulmalıdır.

TMMOB ADANA İL KOORDİNASYON KURULU ÇALIŞMALARINDAN...

- 17 Mart 2006, ABD'nin Irak'ı işgalinin 3. yıldönümü dolayısıyla Küresel Barış ve Adalet Koalisyonu'nun (BAK) düzenlediği panele katıldık. 18 Mart 2006'da yine aynı kapsamda **ABD elçiliğine siyah çelenk bırakıp, İncirlik üssünde basın açıklamasına** katılım sağlandı.
- Büyükşehir Belediyesi'nin çıkarttığı **İmar yönetmeliğine** karşı dava açıldı.
- "Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası" (SS-GSS) Yasa Tasarısına ilişkin DİSK-KESK ve TTB'nin düzenlediği, koordinatörlüğünü TTB'nin yaptığı, ülke çapında düzenlenen, "**Referandum 2006**" çalışmasına destek verildi.
- 26 Mart 2006 Pazar günü saat 12:30'da İnönü Parkı'nda toplanıp, organizasyon komisyonuyla birlikte, AKP il binasına **siyah çelenk** bırakılması eylemine katılım sağlandı.
- 27 Mart - 1 Nisan arasında, **MMO-İMO-EMO** binalarında ve Ç.Ü.'de öğrenci üyelerimizin yardımıyla 4 adet oy kullanma sandığı açıldı.
- 29 Mart 2006'da, **Şube Y.K. Başkanlarımızla birlikte konuya ilişkin bir basın açıklaması yapıp toplu oy kullanıldı.**
- Yerel seçimlerin 2. yıldönümünde Yerel Yönetimlerin son iki yılının değerlendirildiği **TV programlarına** Şube Başkanlarımızla birlikte katılım sağlandı.
- 1 Mayıs 2006 da Adana'da yapılacak etkinliklerle ilgili olarak; Emek Platformu'nu oluşturan kuruluşların yaptığı çağrı ile düzenlenen toplantılar sonucunda, 1 Mayıs Tertip Komitesi'nin DİSK, KESK, TÜRK-İŞ ve TMMOB'den oluşmasına, TMMOB Adana İKK'yı temsilen **Hüseyin ATICI** ve **Serol AYSAN**'ın Tertip Komitesi'nde yer almasına karar verildi. Mitinge yaklaşık olarak 50 kişi ile katılım sağlandı.
- Sinop'ta kurulması planlanan Nükleer Santral ile ilgili olarak; **26 Nisan 2006'da, Çernobil felaketinin yıldönümünde bir basın açıklamasına** katıldık. 29 Nisan 2006'da **Sinop'ta Nükleer Santral karşıtı mitinge** destek verildi. Adana'dan 35 kişi katıldı.
- 4-7 Mayıs'da **Yunanistan'da** düzenlenen **Avrupa Sosyal Forumu'na Adana TMMOB'ye bağlı Adana Şubelerinden 5 kişi ile katılındı, Atina dönüşünde** 17 Mayıs 2006 Çarşamba günü, bu konuyla ilgili bir sunuş düzenlendi.
- 9-10-11 Mayıs'ta **Seyhan Belediyesi Temizlik İşçilerinin** başlattığı "**İş Bırakma Eylemine**" destek verildi.
- **Danıştay'a yapılan saldırı** ile ilgili olarak **DİSK, KESK, TTB ve ÇÖED** ile ortak basın açıklaması düzenlendi.
- **Terörle Mücadele Yasası** ile ilgili olarak **KESK, DİSK** ve diğer kurum ve kuruluşlarla ortak bir basın açıklaması düzenlendi.
- 23.05.2006 tarihinde TMMOB Kongresine gitmeden önce TMMOB Genel Kurul Delegeleri ile toplantı yapıldı.
- Yeni gündeme gelen **Celal Bayar Köprüsü Kavşağı'nın yeniden düzenlenmesi** ve **yeni yapılması planlanan köprüsü kavşaklarla** ilgili olarak; **1 Haziran 2006'da** bir **panel** düzenlendi.
- **Adana Hafif Raylı Taşıma Sistemi'nin 10. yılına girmesi** ile ilgili olarak; TMMOB Adana İKK 'ya bağlı geçici bir komisyon kurulmasına, **İMO, MMO, EMO, MO, ŞPO, HKMO** ve **JMO** şubelerimizin bu komisyonda çalışmak üzere uzman birer üyer önermesine, geçici komisyonun Ekim 2006 ortasında düzenlenecek "**Mühendislik Mimarlık Haftası**"na, ya da 2006 sonuna kadar çalışmalarını sonuçlandırmasına ve bununla ilgili olarak etkinlik düzenlenmesine karar verildi.
- **16 Ekim 2006'da Dünya Gıda Günü** ile ilgili olarak **GMO, ZMO, KMO** Şubelerimizin ortak etkinlikler düzenlemesi amacıyla bir geçici komisyon kurulmasına karar verildi.

- 2007 yılı içinde “Adana’da Tarıma Dayalı Sanayi” üzerine bir kongre düzenlenmesi için MMO sekreteryasında ZMO, GMO, KMO, TMO Şubelerimizle ortak bir çalışma yapılması kararı alındı.
- 21 Haziran 2006 tarihinde Adana Büyükşehir Tiyatro Salonunda “Irak İşgali Sonrası Ortadoğu ve Türkiye” konulu bir panel yapıldı. TMMOB Başkanı Mehmet SOĞANCI’nın yönettiği ve dört konuşmacının bulunduğu paneli yaklaşık 250 kişi izledi.
- 21 Haziran 2006 tarihinde TMMOB Başkanı Mehmet SOĞANCI’nın katılımı ile Adana İKK temsilcileri ile bir toplantı gerçekleştirildi.
- “Yabancı mimar ve mühendislerin çalışma izni konusunda değişiklik yapan yasa tasarısı”nın siyasi iktidar tarafından, ilgili tarafların görüşü alınmadan TBMM gündemine getirilmesi karşısında; TMMOB’ye bağlı bütün Odaların Şube Başkanları ve Yöneticileri ile birlikte 28 Haziran 2006 günü ortak basın açıklaması yapıldı.
- Yaşadığımız kent olan Adana’daki yerel sorunlara taşıyıcısı ve temsilcisi olduğumuz ilkeler adına müdahil olabilmek amacıyla “Yerel Yönetimleri İzleme Komisyonu” kuruldu.

1 MAYIS ADANA’ DA KUTLANDI

İşçi sınıfı ve emek güçlerinin uluslararası birlik ve mücadele günü olan 1 Mayıs Adana’ da coşkulu ve olgun bir yürüyüş ve mitingle kutlandı. İşçi ve memur sendikalarıyla birlikte TMMOB İKK’ nun da düzenleyicileri arasında bulunduğu gösterilerde; bu sene öne çıkarılan temalar arasında olan eşitlik ve özgürlüğün yanısıra, ABD emperyalizminin bölgemizde Irak’ tan sonra İran’ ı hedeflemiş görünen saldırganlığına karşı tepkiler de dikkat çekiciydi. Bu sene 1 Mayıs hafta içine, Pazartesi gününe rastlamasına rağmen 5.000 işçi, memur ve emekçinin miting alanına toplanmış olması önemliydi. Daha sonra yapılan kürsü konuşmalarında bu konu; yani 1 Mayıs’ın ülkemizde de anlamına uygun bir adlandırmayla “işçilerin, emekçilerin uluslar arası birlik, mücadele ve dayanışma günü” olarak resmi tatil ilan edilmesi zorunluluğu özellikle vurgulandı. Odamız üye ve çalışanları TMMOB flaması arkasında, TMMOB’ ye bağlı diğer oda mensuplarıyla birlikte yürüyüş ve mitinge katıldılar.



1 Mayıs Mitingi



“Irak İşgali Sonrası Ortadoğu ve Türkiye” Paneli

ADANA’DA “ORTADOĞU” PANELİ YAPILDI

TMMOB Adana İl Koordinasyon Kurulu’nun gerçekleştirdiği “Irak işgali sonrası Ortadoğu ve Türkiye” konulu panel, 21 Haziran 2006 tarihinde, Büyükşehir Belediye Tiyatro Salonunda yapıldı. Açılış konuşmasını İKK Sekreteri Hüseyin ATICI’nın yaptığı, Gazeteci Çetin Remzi YÜREGİR, Prof. Dr. Adnan GÜMÜŞ, Küresel BAK Sözcüsü Tayfun MATER ve Gazeteci – Yazar Melih PEKDEMİR’in konuşmacı olarak katıldıkları paneli TMMOB Başkanı Mehmet SOĞANCI yönetti.

Her an yeni ve tehlikeli gelişmelere açık olan Ortadoğu bölgesi ve ülkemizin durumunu çeşitli yönleriyle ele alıp, açılımlarda bulunan konuşmacıları yaklaşık 250 katılımcı ilgiyle dinledi ve panel; son bölümde dinleyicilerin yönelttikleri soruları konuşmacıların cevaplamasıyla sona erdi.

BİR KONU - BİR KONUK

Enerji konusu, ülkemizin hiç bitmeyen tartışma konularından biridir. Hızlı büyüdüğümüz, kısa zamanda karanlıkta kalacağımız söylendikten sonra; en pahalı, en güvensiz, en dışa bağımlı, en kirlenici projeler öne sürülür. Çoğunlukla da iş mahkemedeymiş, yani “Yüce Divan’da” biter. Oysa ; aklın, bilimin, mantığın, yaşanmış deneylerin, sağduyunun, yurtseverliğin enerji konusundaki ortak göstergeleri – görmek isteyenler için – uzun zamandır aynı yönü işaret ediyorlar: Yeni, yenilenebilir, temiz ve yerli kaynaklara yönelmeli; bu konuda AR-GE fonları oluşturulmalı, kamu yatırımları yapılmalı ve özel yatırımcıları özendirici çeşitli tedbirler alınmalıdır. Bölgemizde, yıllar önce planlandığı halde bir türlü gerçekleştirilememiş enerji ve sulama amaçlı bir proje son günlerde tekrar gündeme getirilerek, tartışılmaktadır.

Yönetim Kurulu Üyemiz Sayın İmdat Çetiner’in aşağıda sunduğumuz konuyla ilgili yazısı, projeyi çeşitli yönleriyle tanıtıcı özellikler taşımaktadır.

YEDİĞÖZE BARAJI VE HES PROJESİ İLE İMAMOĞLU SULAMASI

1995 yılında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından Yap-İşlet-Devret (YİD) modeliyle ihale edilmiş, 2000 yılında Bakanlar Kurulu’nun 1450 sayılı kararı ile, ilgili firmaya yapım müsaadesi verilmiş, fakat halen inşaatına başlanmamış Yedigöze Barajı ve HES Projesi; Seyhan nehri havzasında, Adana ili sınırları dahilinde Çatalan Barajı membasında, Seyhan nehri üzerinde planlanmış olup, Enerji ve sulama amaçlı bir projedir.

Yedigöze barajının Planlama Raporu 1983 yılında gerçekleştirilmiş, Kat’i Projesi ise kaya dolgu tipinde, kret kotu 240,00 m, maksimum su seviyesi 235,00 m olarak 1986 yılında projelendirilmiş ve tasdik edilmiştir. 1983 yılında hazırlanan Planlama Raporuna göre Kurulu Gücü 300 MW, yıllık enerji üretimi 969 GWh dır.

Baraj yerleri seçiminde, Seyhan nehri boyunca uzun süren etütler neticesinde, Seyhan barajından membaya doğru; Çatalan barajı, Yedigöze barajı, Kavşak bendi, Köprü barajı, Menge barajı, Feke barajı ve Gökteş barajı aks yerleri tespit edilmiş olup, her bir baraj yeri, birbirlerini takip eden kademeler şeklinde oluşturulmuştur. Çatalan barajı rezervuarının sonunda Yedigöze barajı, Yedigöze barajı rezervuarının sonunda Kavşak bendi, Kavşak bendi rezervuarının sonunda Köprü barajı, köprü barajı rezervuarının sonunda Menge barajı, Menge barajı rezervuarının sonunda Feke barajı aks yerleri planlanmıştır.

Yedigöze barajı uygun aks yeri, rezervuar alanında, yamaçlarda ve nehir tabanında yapılan Temel Sondajlar ve Jeoteknik Deneyler sonucunda, sağlam ana kayaya oturacak şekilde seçilmiş ve yerleştirilmiştir.

Bu arada İmamoğlu Projesi alternatifleri incelenmiş ve İmamoğlu Sulaması Su kaynağının, Yedigöze barajı rezervuarı olarak planlaması en uygun alternatif olarak seçilmiştir. Yedigöze barajı rezervuarından İletim Tesisleri (Tünel-Kanal) ile 70.000 ha sahanın sulamasını temin edebilecek Su Derivasyonu ile, İmamoğlu Ovası Sulama Projesi Yedigöze barajı ve HES projesiyle entegre olmuştur.

İmamoğlu Sulama Projesi’nin Kat’i Projesi ihale edilmiş ve 2003 yılında tamamlanmıştır. Kat’i Proje çalışmaları sonucunda, sulama sahası 75.000 ha, Yedigöze HES’in enerji üretimi 860 GWh, İmamoğlu iletim sistemi sonunda yapılacak İmamoğlu HES de 43 GWh enerji üretecek şekilde projelendirilmiştir.

Toplam 1.723 ha alan kaplayacak olan Yedigöze baraj gölü içerisinde tarım arazisi çok azdır ve genel olarak orman arazisi göl alanı içinde kalmaktadır. Projeden doğrudan etkilenen “Uluçınar Köyü” Kozan, “Eyner Köyü” Aladağ ilçesi idari sınırları içinde kadığı halde, ekonomik yönden daha çok İmamoğlu ilçesi ve Adana ile ilişkilidir.

2000 yılı nüfus sayımı sonuçlarına göre, Eyner köyü nüfusu 433, Uluçınar köyü nüfusu 247’dir.

1.723 ha'lık Yedigöze barajı göl alanında toplam orman sahası 1.200 ha(%70) olup, patern genel olarak Kızılçam türündedir. Tarım alanı 213 ha (%12), Nehir yatağı ve boş orman ve tarım dışı alanlar 275 ha (%16), yollar 5 ha (%0,3) meskun sahalara 30 ha (%1,7)'dir. 213 ha'lık tarım alanı içinde 7,7 ha'lık alan meyvelik olup, bu alanın %90'ı Yenidünya, %10'u Narenciye ve Nar bitki desenine sahiptir.

Yedigöze barajının yapılmasıyla Eyner kaynakları, Aladağ İlçesi ile İmamoğlu ve Adana ili bağlantısını sağlayan Karayolu'nun 6 km.'si ve Uluçınar Köyü'nün orman yolu niteliğindeki 5 km'lik köy yolu su altında kalacaktır. Aladağ yolu daha üst kotlardan geçecek şekilde değiştirilecektir. Baraj gölü oluştuğunda, Yedigöze baraj gölü tamamen orman içinde kalan bir göl haline gelecek, Adana ili, Aladağ ve İmamoğlu İlçeleri yeni piknik ve mesire yerleri, yeni bir orman ve göl manzaralı rekreasyon alanı kazanabilecektir.

Yapımı Yedigöze barajına bağlı olan İmamoğlu Sulama Projesi; Adana ili sınırları içinde yer alan, Kozan-İmamoğlu-Ceyhan ilçeleri ve bu ilçelere bağlı 53 köyün 75.000 ha kuru tarım arazisinin sulu tarıma dönüşmesine, kuzeyde Kozan ilçesinden, güneyde Misis beldesine kadar uzanan arazi üzerindeki bölge çiftçisinin kalkınmasına ve ülke ekonomisine büyük katkı sağlayacak önemli sulama projelerinden birisidir.

Yedigöze barajı ve HES projesi ile İmamoğlu sulama projesi; enerji ve sulama amaçlı oldukça ekonomik iki entegre projedir. Proje tamamlandığında bölgenin tarımı gelişecek ve zenginleşecek, ürettiği enerjiyle ülke karanlıktan kurtulacak, Çatalan barajının ömrü uzayacaktır. Bu yüzden Yedigöze barajı ve İmamoğlu cazibe sulama projeleri öncelikli projeler kapsamında ele alınmalıdır.

Mevcut koşullarda Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli kapsamında yapım müsaadesi verilmiş olan Yedigöze barajı ve HES projesi inşaatına bir an evvel başlanması ve belirli bir sürede tamamlanması hususundaki sorunlar çözümlenmelidir. Bu proje ile ilgili olarak Yedigöze barajı inşaatına YİD modeliyle başlanmadığı takdirde ve mevcut yasal mevzuatın müsaade etmesi halinde, Kamu yararı konusu irdelenerek (dava açma dahil), Aşağı Seyhan Yedigöze Barajı Projesinin YİD modelinden çıkarılarak, Aşağı Seyhan Yedigöze Barajı projesinin ve İmamoğlu Cazibe Sulama Projelerinin, Devlet yatırım Bütçe Programı kapsamına birlikte alınarak, inşaatlarına bir an evvel başlanması Ülke menfaatleri ve Bölgemiz potansiyelini kullanmak açısından elzemdir. Nükleer santralin gündeme getirildiği şu günlerde Yedigöze barajı ve HES projesi ile İmamoğlu Sulama Projesi işine bir an önce başlanmalıdır.

Makina Mühendisi
İmdat ÇETİNER
MMO Adana Şb. Yön. Kur. Üyesi

NÜKLEER SANTRAL İSTEMİYORUZ!

Nükleer lobinin etkisi altındaki AKP iktidarının ısrarla ülke gündemine almaya çalıştığı ve 3 yerde kurulacağını açıkladığı nükleer santral girişimine karşı tepkiler yurt çapında giderek büyüyor. Bir süredir ara verilmiş olan "Nükleer Karşıtı Platform" çalışmaları önce merkezi olarak, sonra da illerde tekrar başlatıldı. Yapılan açıklamalarda; yetkililerin bilerek yanlış bilgi verdiği, bu şekilde kamuoyunu yönlendirmek istedikleri, nükleer santrallerin güvenli olmadıkları, Çernobil kazasının tesadüf ve tek olmadığı, bu konuda güvenli "yeni" bir teknolojinin bulunmadığı, ucuz değil, aksine pahalı olduğu, söküm maliyetlerinin kuruluş maliyetinin 3 katı olduğu, her bakımdan dışa bağımlı olduğu, atık sorununa dünyanın hiçbir yerinde kalıcı çözüm bulunamadığı, nükleer santrallerin genellikle nükleer silahların ilk basamağı olduğu ve en önemlisi de ülkemizin yeni ve yenilenebilir enerji kaynakları bakımından zengin olduğu, bu yüzden de nükleer santrallere ihtiyacımız olmadığı tekrar vurgulandı.

Oluşturulan "Adana Nükleer Karşıtı Platform" içerisinde MMO Adana Şube olarak aktif bir şekilde yer aldık. 26 Nisan 2006 günü Çernobil kazasının yıldönümü nedeniyle geniş katılımlı bir basın açıklaması yapıldı. Nükleer santral kurulacak yerlerden biri olarak açıklanan Sinop'ta 29 Nisan 2006 günü gerçekleştirilen nükleer karşıtı mitinge, Sinop halkına destek olmak üzere Adana'dan katılım sağlandı. 10.000 kişinin katıldığı coşkulu ve kararlı bir miting yapıldı. 17 Haziran 2006 tarihinde Ankara'da yapılan ve Adana olarak bizim de katıldığımız Nükleer Karşıtı Platform eşgüdüm toplantısında alınan karara göre; nükleer santral kurulması düşünülen bir başka yer olan Akkuyu'da, 5-6 Ağustos 2006 Cumartesi, Pazar günleri nükleer karşıtı şenlik ve miting düzenlenecek.

AKP Hükümetinin ve nükleer lobinin işi zor görünüyor. “Kuzuların sessizliği” dönemi bitiyor. Çünkü Çernobil felaketinin sonuçları bütün dünyada olduğu gibi bizim Karadeniz bölgesinde de hala acı bir şekilde yaşanıyor. İnsanlar nükleer santral istemiyorlar ve radyasyonsuz bir hayatı savunmakta kararlı görünüyorlar.

MAKİNE MÜHENDİSLERİ ODASI GENEL MERKEZİ 41. OLAĞAN GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

22-23 Nisan 2006 tarihlerinde, Ankara’da yapılan Genel Kurulda Divan Başkanlığına Oğuz TÜRKYILMAZ, Divan Başkan Yardımcılıklarına Yusuf TEK ve Doğan ALBAYRAK, Yazmanlıklara ise Hüseyin DİNÇER, Özlem ODABAŞ, Tülay ÖZENİR ve Behiç AKKAN oybirliği ile seçildiler.

Oda Başkanı Emin KORAMAZ’ın açış konuşmasından sonra, TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI ve KESK Genel Başkanı İsmail Hakkı TOMBUL konuk olarak birer konuşma yaptılar.

Çok sayıda Parti, Kurum ve Kuruluşun gönderdiği başarı mesajları okunup; üç ayrı çalışma komisyonu kurulduktan sonra çalışma ve denetleme raporları okundu. Genel Kurul Delegelelerinin raporlar hakkında yaptıkları konuşmaların ardından, yapılan oylamada Yönetim ve Denetim Kurulları oybirliği ile aklandı. Daha sonra Komisyon Raporları görüşüldü ve seçimlere geçildi.

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI 41. OLAĞAN GENEL KURUL SONUÇ BİLDİRGESİ

TMMOB Makina Mühendisleri Odası 41. Olağan Genel Kurulu 22–23 Nisan’da Ankara’da Metropol Kültür Merkezinde toplanmıştır. 63.000 üyesi, 18 Şubesi, 100’den fazla İl-İlçe Temsilciliği, 22 Mesleki Denetim Bürosu, 1.500’ü aşan işyeri temsilcilikleri ile örgütlü Odamızın 41. Genel Kurulu sonucunda aşağıdaki görüş ve önerilerin kamuoyuna duyurulması kararlaştırılmıştır. Emperyalist ülkelerin uluslararası sermayeye yeni sömürü alanları açmak üzere, gelişmekte olan ülkelere kendi programlarını dayattıkları bir dönem yaşanmaktadır. Bu programlar ile az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere ulus-devlet yapılanması geriletilmektedir. Kamusal varlıklar özelleştirme, küçültme, kapatma yoluyla işlevsizleştirilmektedir. Borç yükü altındaki ülkelere, Dünya Bankası, Uluslararası Para Fonu, AB, OECD gibi kuruluşlar tarafından dayatılan politikalarla, ulusal düzenlemeler küresel piyasa kurallarına bağımlı kılınmaktadır. Kendini dünyanın jandarması addeden ABD, küresel sermayenin hegemonyasını kabul etmeyen ve onların stratejik çıkarlarına uygun davranmayan ülkeleri terörist ilan edebilmektedir. Afganistan’ın işgalini, Irak işgali izlemiştir, İran ve Suriye sıradadır. Türkiye kapitalist küreselleşme ve neo-liberal ekonomi politikaları çerçevesinde yeniden yapılandırılırken yeni ekonomi politikaları yapısal uyum programları her alanda kuralılaşdırmayı, serbestleştirmeyi ve ticarileştirmeyi etkin kılmakta; yurttaşlar müşteri haline getirilmekte, kamusal hizmetler paralı hale getirilerek ticarileştirilmektedir. Ülkemizde yatırımlar durmuş, birçok işyeri kapanmış, aralarında üyelerimizin de bulunduğu milyonlarca çalışan işini kaybetmiştir. Ülkeyi yönetenler IMF politikalarına tam anlamıyla teslim olmuştur. Bu durum üyelerimize de aynen yansımakta, meslektaşlarımız, işsizliğe, düşük ücretlere, mesleki tatminsizliğe, meslek alanı dışında çalışmaya ve beyin göçüne zorlanmaktadır. Gündemdeki Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunları ile sağlık hizmetlerinin tamamının piyasa koşullarında verilmesi amaçlanmaktadır. Küresel sermaye güçlerinin dayattığı “uyum” yasaları sağlıktan eğitime, madenlerden haberleşme, enerji ve sanayiye dek ülkemizin ekonomik ve sosyal yapısında onarılması güç sonuçlar yaratmanın eşliğindedir. Sanayisizleşme ve kamunun tasfiyesinin asıl sonuçları önümüzdeki yıllarda ortaya çıkacaktır. Ülkemiz ulusal sermaye açısından yoksullaşmakta, bütün birikimleri heder edilerek halkımızın, çocuklarımızın, gençlerimizin yarınları karartılmaktadır. Bu noktada TMMOB Makina Mühendisleri Odası 41. Olağan Genel Kurulu, özelleştirmeye karşı mücadelenin kapitalist küreselleşmeye karşı mevzileri savunma ve başka bir dünya kurma mücadelesi olduğunu vurgular. Genel Kurul, IMF ve Dünya Bankası politikaları karşısında, bu ülkenin emekten ve halktan yana güçlerinin her zamankinden daha dik ve kararlı bir şekilde, emperyalizme ve sömürüye karşı, “gün birlik, dayanışma ve mücadele gündür” yaklaşımını benimsemektedir. Küreselleşme sürecine karşı gerek uluslararası düzeyde, gerekse tek tek ülkelere ciddi mücadeleler yürütülmektedir. Latin Amerika’dan İtalya’ya, Fransa ve İngiltere’ye kadar kitlesel mücadelelere ve hatta iktidar değişimlerine tanık olunmaktadır. Ülkemizde de bağımsızlık yanlısı emek ve demokrasi güçlerinin ağırlık oluşturmasıyla, süreci tersine çevirmek olanaklıdır. Diyarbakır’da başlayıp Güneydoğu’da birçok ile ve İstanbul’a sıçrayan son olaylar kaygı verici boyutta devam etmiştir. Bu olaylardan hareketle gündeme gelen Terörle Mücadele Yasası’nın anti-demokratik bir içerikle geliştirilerek TBMM’ye sunulması, Türkiye’nin içine sürüklendiği etnik/milliyetçi çatışmaların sıcak boyutuna dair ciddi işaretler sunmaktadır. Türkiye bir iç savaş fayı üzerine oturtulmak istenmektedir.

Bu ortamın emperyalist çevrelerin çıkarları doğrultusunda kışkırtılması da söz konusudur.

Yukarıdaki saptamalardan hareketle, TMMOB Makina Mühendisleri Odası 41. Olağan Genel Kurulu aşağıdaki çözüm önerilerini kamuoyu ile paylaşmaktadır.

- Makina Mühendisleri Odası, yeni çalışma döneminde de, örgütünden ve üyelerinden aldığı güçle, karamsarlığa kapılmadan, tüm güçlüklerle göğüs gererek, olumsuzluklara direnmesini sürdürecektir.
- Dünyada ve ülkemizde yaşanan süreçleri irdeleyen Genel Kurulumuz; yurtseverlik ve demokratlık temel ilkesi ve örgütlü üyesinden aldığı güçle ve örgütümüzün kendi iç dinamikleri ve hukukuyla oluşturulan Ana Yönetmelik, Yönetmelik, gelenek ve ilkelerine sahip çıkarak çalışmalarını sürdürecektir.
- Odamız bu çalışma anlayışı doğrultusunda gerçekleştirilen etkinlikler sonucu oluşturduğu platformlarda; meslek-meslektaş sorunlarının tartışıldığı, ülkenin temel sorunlarına ilişkin görüşlerin oluşturulması, katılımcılığın sağlanması temelindeki çalışmalarını yürütmeye devam edecektir.
- Emekten, sanayileşmeden, mühendisten, bilim ve teknolojiyen yana bir ülke ve toplumsal yararları gözetten bir ekonomi mümkündür.
- Küreselleşme süreç ve politikalarının ekonomik, siyasal, toplumsal, kültürel vb. tüm düzlemlerde yıkım ve tahribatlarına karşı durabilmek için ülkemiz öncelikle ve stratejik ön görüşle tüm alanlarda ve tüm sektörlerde kendi ulusal politikalarını oluşturmalıdır.
- Yıllardır uluslararası para kuruluşlarının güdümünde uygulanan ekonomik ve sosyal politikalarla, üretimi yatırımı, sanayileşmeyi, bilimi, teknolojiyi, mühendisi, insanı dışlayan uygulamalar terk edilmeli; kamu yararını gözetten planlama yönelimi benimsenmelidir.
- IMF, DB, DTÖ, AB ve OECD gibi uluslararası kuruluşların dayattıkları “yapısal uyum ve istikrar programları” reddedilmelidir. Bu konularda ulusal politikalar üretilmelidir.
- Sağlık ve eğitimin temel bir insan hakkı olmasını gözeterek bu alanlardaki her türlü özelleştirmeye son verilmeli, parasız sağlık ve parasız eğitim için bütçeden yeterli kaynak sağlanmalıdır.
- Üniversitelerde, Özerk ve katılımcı bir eğitim ortamı sağlanmalıdır.
- Ulusal bilim, teknoloji ve sanayi politikalarının belirlenmesi ve gerçekleştirilmesi için yenilikçi gelişmeler (inovasyon) ve AR-GE yatırımlarına destek verilmesi devlet politikası haline getirilmelidir.
- Mühendislik eğitimi ve öğretimi programlarının kalitesinin yükseltilmesi için önlemlerin alınması, yetersiz ve donanımsız bölümlerin açılmasına engel olacağı gibi, varolan bölümlerin gelişmelerinin de önünü açacaktır.
- Demokratikleşmenin önünde bir engel olarak duran 12 Eylül Anayasası kaldırılmalı, demokratik bir Anayasa oluşturulmalıdır.
- Kamuda gerici kadrolaşma uygulamalarından derhal vazgeçilmelidir.
- Toplumun şoven yaklaşımlarla, emperyalizmin çıkarlarına hizmet edecek şekilde, etnik kökenleri üzerinden birbirine düşman etmeye ve şiddet uygulamalarını meşrulaştırmaya yönelik gelişmeler karşısında, barış, demokrasi ve halkların kardeşliği her zamankinden daha fazla sahiplenilmelidir.
- Kürt sorunu, Türk-Kürt kardeşliği temelinde, barışçıl ve demokratik bir çözüme kavuşturulmalıdır. Ülke demokrasisinin istikrarlı bir zemine oturması için yapısal reformlar gerçekleştirilmelidir. Sorunun çözümü baskıcı ve dayatmacı politikalarından değil demokrasiden geçmektedir.
- Sanayinin gelişmesini ve ekonomik büyümeyi en geniş toplumsal tabana yayacak, refah ve istihdam sağlayacak, kamu yararına bir yatırım ve üretim planlaması yapılmalıdır.
- İmalat sanayii teknoloji ve yatırımları kamu tarafından planlanmalı ve gerekli teşvikler devreye sokulmalıdır.
- Sanayide yatırımların artırılması, yüksek katma değer yaratan sanayi sektörlerine öncelik verilmesi ve öncelikli teknoloji alanlarının seçilmesi hedef olmalıdır.
- Ülkemizin özellikle tıbbi cihaz, iş makineleri, asansörler, tekstil makineleri ve benzeri sektörlerde eski teknoloji ürünü ve ekonomik ömrünü tamamlamış, çevreye saygısı olmayan makine pazarı olmasının önüne geçilmesi, ulusal teknoloji ve imalatın teşvik edilmesi gerekmektedir.
- Ülkemizin sanayileşmesi sürecinde, mevcut doğal yapının korunması ve sürdürülebilir kalkınması sağlanmalıdır.
- Kamusal planlama, kamusal üretim ve yerli kaynak kullanımını reddeden, bu alandaki yatırımların aksama, gerileme ve gecikmesinin temel nedenini oluşturan özelleştirme uygulamalarından vazgeçilmelidir.
- İnsanca yaşanabilir kentler oluşturulması konusunda ilgili meslek örgütlerinin görüşleri alınmalı, TMMOB ve bağlı odalarının yerel ve merkezi yönetimlerin karar alma süreçlerine katılımı sağlanmalıdır.
- Ülkemize dayatılan dışa bağımlı enerji politikaları terk edilmeli, ülkemizin doğal kaynaklarından yararlanılarak enerji sorunu çözümlenmelidir.
- Yenilenebilir enerji kaynaklarını etkin, yaygın ve kamu yararına kullanımına ilişkin uygulamalar derhal yaşama geçirilmelidir.
- Uluslararası tekelin dayatmaları ile gündeme getirilen nükleer santral ısrarından vazgeçilmelidir. Enerji antlaşmaları ülke çıkarları lehine yeniden düzenlenmelidir.
- Ulusal ölçekte ulaşım ana planları hazırlanmalı, toplu taşımacılık, demiryolu taşımacılığı, deniz yolu taşımacılığı geliştirilmelidir.
- TMMOB ve bağlı Odalarının tüm karşı çıkış ve uyarılarına karşın tek yanlı olarak imzalanan Gümrük Birliği

Anlaşmasının ve ardından uygulanan teslimiyetçi politikaların ülkemizi getirdiği yer ortadadır. Bu nedenle GB anlaşması derhal iptal edilmelidir.

- AB Teknik mevzuatının ülkemiz iç hukukuna yansıtılması sürecinde sanayimizin korunması ve desteklenmesi için yasal düzenlemeler ve uygulamalarda TMMOB ve bağlı Odaların aktif rol üstlenmesine zemin yaratılmalıdır. Odamızın uzmanlık alanı kapsamındaki konularda Onaylanmış Kuruluş olarak görev alması sağlanarak, hizmetin başta KOBİ'ler olmak üzere sanayi kuruluşlarına ekonomik ve hızlı ulaşması gerçekleştirilmelidir.
- Meslek yaşamında kadın mühendislerin karşılaştığı sorunlar ve iktidarın kadını toplumdan ve üretimden uzaklaştırıcı tavırlarına örgüt olarak karşı durulmalıdır. Cinsiyet ayrımcılığı başta olmak üzere, her türlü ayrımcılığa karşı çıkılmalıdır.
- Küreselleşmenin emeği baskı altına alan stratejisine karşı, istihdam bir hak olarak kabul edilmeli, çalışma saatleri en aza düşürülmelidir.
- Kamu çalışanlarının özlük, ekonomik ve demokratik haklarının kazanımı için grevli, toplu sözleşmeli sendikal hakları önündeki engeller kaldırılmalıdır.
- Ülkemizde kayıt dışı ekonominin ulaştığı boyutlar ekonomik ve sosyal yaşamın gelişmesindeki en büyük engellerden biridir. Bu konuda acil yasal düzenlemeler hayata geçirilmelidir.
- Özelleştirilen işletmeler derhal kamulaştırılmalıdır. Kamusal mülkiyetin korunması ve geliştirilmesi için demokratik bir yapılanmaya ve kamusal denetime ihtiyaç vardır. Kamu mülkiyetindeki işletmeler, çalışanları söz, yetki ve karar sahibi kılacak bir perspektifle yeniden yapılanmalı, teknoloji yenilenmesi gerçekleştirilmeli ve yatırımlar artırılmalıdır. Teknolojinin istihdam üzerindeki olumsuz etkileri yatırım politikalarıyla giderilmelidir. Yukarıda sıraladığımız taleplerimizin gerçekleşmesi için tüm birimlerimizle, demokratik kitle örgütleri ile ilişkilerimizi geliştirerek çalışmalarımızı sürdüreceğiz.

Amacımız çağdaş, demokratik, sanayileşen bir Türkiye hedefine ulaşma yolunda birlikte üretmek ve birlikte paylaşmak anlayışı ile daha etkin ve daha güçlü bir Makine Mühendisleri Odası oluşturmaktır. Odamızı bu günlere taşıyan tüm meslektaşlarımızı bir kez daha saygı ile anıyoruz.

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI

41. Dönem Yönetim Kurulu Asıl Üyeleri	41. Dönem Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri
1- Emin KORAMAZ	1- Mustafa YAZICI
2- Nergiz BİLGİN	2- Şuayip YALMAN
3- Ali Ekber ÇAKAR	3- Bedri TEKİN
4- Ahmet ENİŞ	4- Bünyamin AYDIN
5- Tahsin AKBABA	5- Osman TEZGİDEN
6- Baki ÇINAR	6- Barış LEVENT
7- Hünkar KARAMAN	7- Ö. Varlık ÖZERCİYES

41. Dönem Denetleme Kurulu Asıl Üyeleri	41. Dönem Denetleme Kurulu Yedek Üyeleri
1- Haydar ŞAHİN	1- Ercüment Ş. ÇERVATOĞLU
2- M. İlker ALTIOK	2- Osman ÇAKIL
3- Murtaza ERGEN	3- M. Nihat ANGI
4- Servet TETİK	4- Alaaddin EKSİN
5- Selçuk SÜMER	5- Hakan MERTOĞLU
6- Hasan ESEN	6- Yahya BULAT
7- Fikret EKİCİ	7- Mehmet EYYÜPOĞLU
8- M. Bülent TUNCEL	8- İbrahim ERYILMAZ
9- Halil KÖYBAŞI	9- Mustafa KOCA
10- Nejat ULUKURLAR	10- Hüseyin BAĞIŞLAR
11- Osman SERTER	11- Ersoy BEY

41. Dönem Onur Kurulu Asıl Üyeleri	41. Dönem Onur Kurulu Yedek Üyeleri
1- S. Melih ŞAHİN	1- F. Ayten ÖZNAL
2- Zeki ARSLAN	2- Eyüp SAYDAM
3- İlter ÇELİK	3- Erdal ASLAN
4- Ahmet Turan DÖRTDEMİR	4- Fatih ÖZTOSUN
5- Uğurhan KARCILI	5- Şehmus AĞIRMAN

1- Mehmet SOĞANCI
2- Elif ÖZTÜRK
3- S. Melih ŞAHİN

Yavuz BAYÜLKEN

A. Kirami KILINÇ

KENT

*“Başka diyarlara, başka denizlere giderim” dedin.
Bundan daha iyi bir kent vardır bir yerde nasıl olsa.
Sanki bir hükümle yazgılanmış her çabam;
ve yüreğim sanki bir ceset gibi gömülmüş oraya.
Daha ne kadar çürüyüp yıkılacak böyle aklım?
Nereye çevirsem gözlerimi, nereye baksam burada
gördüğüm kara yıkıntılardır hayatımın yalnızca
yıllar yılı yıktığın ve heder ettiğin hayatımın.*

*Yeni ülkeler bulamayacaksın, bulamayacaksın yeni denizler.
Hep peşinde, izleyecek durmadan seni kent. Dolaşacaksın
aynı sokaklarda. Ve aynı mahallede yaşlanacaksın
ve burada, bu aynı evde ağaracak aklaşacak saçların.
Hep aynı kente varacaksın. Bir başka kent bekleme sakın,
ne bir gemi var, ne de bir yol sana.
Nasıl heder ettiysen hayatını bu köşecikte,
yıktın onu, işte yok ettin onu tüm yeryüzünde.*

Konstantinos KAVAFİS

Türkçesi: Herkül MİLLAS, Özdemir İNCE

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI BASIN AÇIKLAMALARI



**Yurtiçinde Mülteci Olmayacağız! Mesleğimize ve Yasamıza Sahip Çıkıyoruz.
Yabancıların Çalışma İzni Konusunda Değişiklik Yapan Yasa Tasarısı TBMM
Gündeminden Çıkarılmalıdır.**

‘Türkiye’yi Pazarlamakla Mükellef’ Siyasal İktidar, “Mesleki Yeterlilik Kurumu Kanunu Tasarısı” İle Yetinmedi, “Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun Tasarısı” İle Mühendislik, Mimarlık Birikimi ve İlgili Yasaları Hiç Saymaya Devam Ediyor.

TBMM gündeminde Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği–TMMOB - ile ilgili önemli bir Yasa Tasarısı bulunmaktadır. “Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun Tasarısı”, çevreden inşaata, gıdadan kimyaya, madencilik ve enerjiden sanayi ve ekonominin bütününe ilişkin meslek ve uzmanlık alanları bulunan TMMOB ve bağlı Odalarının yetkilerini, ülkemiz ve mühendislik ve mimarlık birikimimiz aleyhine yeniden düzenleyici Yasa Taslağı olarak son derece önem taşımaktadır. Söz konusu Tasarı, AB uyum yasaları ve “Hizmetlerin Serbest Dolaşımı” kapsamında gündeme getirilmektedir. Oysa yürürlükte bulunan 4817 sayılı Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkındaki Kanun; ülkemizde çalışacak yabancı mühendis ve mimarların çalışma izinleri ile çalışma koşullarını düzenlemekte ve yetkilendirdiği kurumlar vasıtasıyla da çalışan yabancıların takibinin yapılması olanağını sağlayan önemli bir düzenlemedir. Mevcut bu Yasa ile ülkemizde mühendislik unvanını kullanmak suretiyle hizmet üretecek olan mühendis ve mimarların faaliyetlerinin, yürürlükteki 3458 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkındaki Kanun ve 6235 sayılı TMMOB Kanununun ilgili maddeleri ile uyumlu kılınmaktadır. Böylece 4817 sayılı Yasadan önce yabancıların çalışması ile ilgili olarak kurumlar arasında yaşanan yetki sıkıntısı ve karmaşa, 27.02.2003 tarihinde kabul edilen Yasa ve bağlı Yönetmelikleri ile giderilmiş ve uygulama bir standarda oturtulmuştur. Bu çerçevede yetkili kılınan TMMOB ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nın görüşlerinin alınması suretiyle yabancıların çalışma izinlerinin Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından verilmesi uygulaması, ulusal mevzuatlarla da uyum taşımakta ve gerekli belgeler eşliğinde Türkiye’de çalışmak mümkün olmaktadır. Ancak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı’nca değişiklik teklifi ile gündeme getirilen, daha sonra Başbakanlık müdahalesi ile son şeklinin verildiği tasarı ile yürürlükteki yasa ve bağlı Yönetmeliklerdeki “Yasa Mantığı ve İçeriği” tamamen değiştirilmektedir. Söz konusu Tasarının 14. maddesindeki değişiklik önerisinde, “Avrupa Birliğine üye ülkelerden veya Bakanlar Kurulunca belirlenecek diğer ülkelerden gelecek yabancı mimar ve mühendislerin çalışma izinlerinin verilmesinde, diploma ve ilgili meslek odasına kayıtlı olduğuna dair belgenin ibrazı halinde, 27/1/1954 tarihli ve 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanununun 34 üncü ve 35 inci maddeleri ile 17/6/1938 tarihli ve 3458 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanunun 1 inci ve 7 nci maddeleri uygulanmaz” denilmektedir. Böylelikle 6235 sayılı TMMOB Kanununun 34. ve 35. maddeleri işlevsizleştirilerek 3458 sayılı yasa ile Mühendis ve Mimarların ülkemizdeki tanım ve işlevi çokuluslu tekeller lehine değiştirilmekte ve bu alanın ülkemiz çalışanları aleyhine kuralsızlaştırılması amaçlanmaktadır. Siyasi iktidar bu uygulama ile 1938 ve 1954’te o dönemin parlamenterlerinin ortak iradesi ile çıkarılmış ve bu coğrafyanın çalışanlarının hak, hukuk ve çalışma özgürlüklerini güvence altına alan bir çerçeveyi yok etmek istemektedir. Birçok Avrupa ülkesinin belli konularda çekince koyduğu onlarca mevzuat var iken siyasi iktidarın bu aceleciliği açık bir şekilde Türkiye’nin aleyhinedir. AB, Hizmetlerin Serbest Dolaşımı kapsamında yerli mühendis ve mimarlara bu olanakları sunmaz iken, AB vatandaşı mühendis ve mimarların Türkiyeli mühendis ve mimarlardan daha üstün bir konuma getirilmektedir. Bu uygulama ile neredeyse bütün diğer ülkelerin mühendis ve mimarlarının Türkiye’de sınırsızca çalışabilmesinin önü açılmaktadır. Bakanlar Kuruluna ülkeleri belirleme yetkisi verilmesi ise bir başka tehlikeyi oluşturmaktadır. Yasa değişikliği önerisi ile

- Mesleki ve akademik yeterlilik prosedürü kaldırılmakta,
- Akademik yeterlilik ile mesleki bilgi ve deneyim aranmadan, yabancıların her işte çalışmalarının önü açılmakta,
- Kalitesiz hizmetin kontrolsüz sunumuna olanak tanınmakta,
- Ülkemiz mühendis ve mimarlarının aleyhine haksız rekabetin önü açılmaktadır. Oysa yasanın temel amaçlarından biri, her şeyden önce kendi vatandaşlarının öncelikle istihdam edilmesi, ihtisas gerektiren işlerde aynı işi yapmak üzere ülkemiz işgücünden karşılanamayacak bir talep bulunması halinde yabancı istihdamının düzenlenmesi olmalıdır. Yine Yasa değişikliğinde, yabancı mühendis mimarlardan istenecek koşulları ortadan kaldırmak yerine, ülkemiz mühendis ve mimarlarında aranan koşulların yabancı mühendis-mimarlardan da istenmesini sağlayacak düzenlemeler yapılmalıdır. Aksi takdirde Yasa Taslağı bu haliyle ülkemiz mühendis ve mimarlarına yurt içinde yabancılık ve mültecilik koşullarını dayatacaktır. Halen yürürlükte olan ve Türkiye’de

mühendislik mimarlık unvanlarının kullanılması hakkındaki düzenlemeleri içeren 3458 ve 6235 sayılı Yasalar çerçevesinde faaliyet yürüten ve Anayasal kimliği ile Kamusal Hizmet yürüten TMMOB'nin tüm bu özellikleri göz ardı edilerek çıkarılmaya çalışılan değişiklik bütünüyle reddedilmeli ve TMMOB'nin 52 yıllık, yasanın ise 68 yıllık uygulama ve birikimi göz ardı edilmemelidir. TMMOB ve bağlı Odaları, dünyada olduğu gibi kamu yararını sağlayıcı düzenlemeleri yapan ve her aşamada başvurulacak bir kurum olarak değerlendirilmelidir.



Mühendisler Sömürüye, İşsizliğe, Yoksulluğa, Özelleştirmelere, Emperyalist Savaş ve İşgallere Karşı Birlik, Mücadele ve Dayanışma İçin 1 Mayıs'ta Alanlarda

“Sermaye egemenliği ve emperyalizme bağımlılık süreçlerinin bütün sonuçları iç içe geçerek Türkiye’yi ve emekçileri kuşatmaktadır. Irak’tan sonra İran ve Suriye’yi sıraya koyan ABD’nin sıçrama tahtası haline getirilmek istenen Türkiye’nin onurunu dünya kamuoyu nezdinde yine işçiler, mühendisler, doktorlar, kamu çalışanları, kısaca emekçiler temsil edecektir.

Bütün ekonomik-sosyal güçlüklerle ve ülkemizin pazarlanmasına karşın, Emegın Bayramı olan 1 Mayıs’ı coşku ve mücadele kararlılığıyla karşılıyoruz. Çünkü bütün olumsuzluklara karşın bağımsızlık yanlısı emek ve demokrasi güçlerinin ağırlık oluşturmasıyla süreci tersine çevirmek olanaklıdır.

Bu bilinçle 1 Mayıs’ta, iş ve ekmek için, eşitlik, adalet, barış ve kardeşlik için emegın kurtuluş özlemini haykırarak, emperyalist savaş ve işgallere hayır diyeceğiz. Mühendisliğe ilişkin meslek ve meslektaş sorunlarının ülke sorunlarından ayıramayacağı gerçeğinden hareketle; sanayileşmiş, demokratik, barış içinde, yaşanabilir başka bir Türkiye özlemi ve iradesi, emek ve demokrasi güçleriyle birlikte 1 Mayıs’ta alanlarda yankılanacaktır. Emegın Bayramı kutlu olsun diyoruz.

Yaşasın Birlik Mücadele ve Dayanışma Günü, Yaşasın 1 Mayıs!”



Odamız, Erdemir Özelleştirmesini Açtığı Dava ile Durdurdu

“ERDEMİR’in özelleştirilmesine karşı Odamızca açılan davada, Danıştay 13. Dairesi’nce; Rekabet Kurulu’nun ERDEMİR’in devrine izin verdiği Kararını 7 kişiyle alması gerekirken, Yasa’ya aykırı olarak 8 kişi toplanarak aldığı gerekçesiyle, devir işlemine izin Kararı’nın yürütmesinin durdurulmasına karar verilmiştir.

Danıştay’ın bu Kararı’yla, ERDEMİR’in devri yasal dayanaktan yoksun kalmıştır. Danıştay 13. Dairesi’nin Kararı bir kez daha göstermiştir ki; stratejik öneme sahip, kamuya büyük gelir getiren işletme, varlık ve hizmetler yangından mal kaçırırcaasına özelleştirme kapsamına alınarak bir an önce özelleştirilmelerine çalışılmakta, böylesine önemli özelleştirme süreçlerinde yürütülen işlemlerde, telafisi imkansız hatalar yapılmaktadır.

Kamuya ait tüm değerlerin önü alınamaz bir istekle özelleştirilmelerinde yürütülen işlemlerde böylesine önemli hataların yapılması; özelleştirmelerdeki aceleciliği ve dolayısıyla kamu yararına uygunluk değerlendirmesinin yeterince yapılmadığını da ortaya koyar niteliktedir.”



Danıştay'a Yapılan Gerici Saldırısı Öfkeyle Kınıyoruz

“Bugün bağımsız yargı organı Danıştay'a yapılan saldırı, bir yanıla demokrasi ve laiklik karşıtı gerici akımların cüretinin ulaştığı boyutu göstermekte, bir yanıla da bağımsız Danıştay'a yapılan siyasi baskı ve eleştirilerden feyz almaktadır.

Odamız, Danıştay'a yapılan bu gerici saldırıyı şiddetle kınamakta, ülkemizin ilerici, aydın, demokrat ve yurtsever güçlerini bu gelişmeler karşısında birlik olmaya çağırılmaktadır.”



Yaşanabilir Bir Dünya ve Yaşanabilir Bir Türkiye Özlem ve Amacı, 5 Haziran Dünya Çevre Gününde Sürüyor

“Sermaye çevrelerinin daha fazla kâr amacıyla insan sağlığını ve çevreyi yok saymasının bir sonucu olarak doğa tahribatı daha da derinleşmekte; doğal kaynaklarımız yabancı sermayenin yağmasına bırakılmaktadır. Çevre sorunlarına ilişkin denetim ve yaptırım eksikliği; ülke zenginliklerinin, ormanlar ve hazine arazilerinin talana açılmasına, yağışların sel felaketlerine, depremlerin katliama, çöp yığınlarının patlamalara dönüşmesine neden olmaktadır. Aynı nedenlerle ülkemizin tatlı su kaynakları korunamamakta, yeraltı ve yerüstü su kaynaklarımız

kirletilmekte, nüfusumuzun ancak üçte birine artırılmış su verilebilmektedir. Bu sorunlar doğal, kültürel, toplumsal ve tarihi değerlerimizin yok edilmesine dek varmaktadır.

Sanayileşme ve kalkınma, artık çevre politikalarıyla doğrudan ilişkilendirilmiş bir uğraş ve amaçtır. Başka türlü insanca bir yaşam geliştirmek imkanı bulunmamaktadır. Zira ancak böylece, teknoloji-sanayileşme ve çevre politikaları arasında bir uyum kurulabilecektir.”



36. Yıldönümünde 15-16 Haziran'ı anıyoruz

“1980 sonrasında yeniden yapılandırılan Türkiye bugün IMF, DB, DTÖ yasalarıyla yönetilmektedir. Sendikal yaşamdan, sağlık, sosyal güvenlik ve eğitime, gelir dağılımından vergi adaletsizliğine; kamu işletmelerinin özelleştirilmesinden taşeronlaştırmaya, sendikasızlara çalışmaya, kuralsız/esnek çalışmaya dek toplum ve çalışma yaşamı çok yönlü bir şekilde sosyal öğelerden arındırılmaktadır. Bu tablo işsizi, işçiyi, öğrenciyi, mühendisi, doktoru, emeklisi ile herkesi yaşamı boyunca etkileyecek sonuçlar üretmektedir. Bu nedenle Odamız, 15–16 Haziran’lardan bugünlere uzanan sürece dikkat çekmekte, çalışanların sendikal örgütlülüklerinin ve sosyal hakların geliştirilmesi gerektiğine inanmakta; işçi sınıfı ve Türkiye toplumsal mücadeleler tarihinde kilometre taşı olma özelliği taşıyan 15–16 Haziran direnişini bir kez daha selamlamaktadır.”



Sivas'ta Katledilen Aydınları, Sanatçıları, İlericileri Unutmadık, Unutmayacağız!

“Gözlerini kan bürümüş gerici, bundan 13 yıl önce 2 Temmuz 1993'te Sivas'ta, 35'i aydın, sanatçı, yurtsever, 37 insanı güvenlik güçlerinin önünde saatlerce kuşatıp diri diri yakmışlar ve bu vahşeti kitlesel histeri içinde seyretmişlerdi.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası 2 Temmuz katliamını lanetlemektedir. İlerici düşüncenin taşıyıcısı olan insanlarımızı katliamın 13. yıldönümünde saygı ve sevgiyle anıyoruz. İnsanlarımızın, aydınlarımızın katledilmediği, düşüncenin suç sayılmadığı, düşüncelerinden dolayı insanların öldürülüp yakılmadığı, çetelerin ve sömürünün bulunmadığı; eşitlik, özgürlük ve adaletin egemen olduğu başka bir Türkiye özlem ve mücadelesi her şeye karşın sürmektedir, sürecektir.”

4. AVRUPA SOSYAL FORUMU ATİNA'DA YAPILDI.

Sosyal Forumlar, emek hareketi ile diğer toplumsal hareketler için bir buluşma zemini ve yeni bir enternasyonalizm arayışının eylemli varoluşunu temsil ediyor. Ayrıca neoliberal politikalar ve savaş karşısında dünyanın her köşesinde mücadele edenlerin deneyim ve bilgilerini birbirlerine aktardıkları ve mücadelelerini ortaklaşırmanın yollarını tartıştıkları bir zemini de oluşturuyor.



Atina'da gerçekleştirilen 4. ASF buluşmasına 35 bin kişi kayıt yaptırarak katıldı. Atina sokaklarında yapılan gösteriye katılanların sayısı ise 50 bin kişiden az değildi. Katılımcıların yaklaşık 10 bin kadarını yabancı delegasyonlar oluşturdu. Forum esnasında çeşitli konularda 277 seminer ve 104 kültürel etkinlik gerçekleştirildi.

Avrupa solunun ve toplumsal hareketlerinin değişik kesimlerinin katılımı, önceliklere göre, daha fazla sağlandı; bu anlamda da gerçekten çoğulcu ve daha “sosyal” bir forum yapıldı. Neoliberal temelde bütünleşen Avrupa'ya karşı alternatif strateji arayışları ve “nasıl bir Avrupa?” tartışması; Atina'da sürekli gündemde olan konuların başında geliyordu.

Atina'daki foruma Türkiye'den başta KESK, TMMOB, DİSK ve Küresel BAK olmak üzere emek ve meslek örgütleri, toplumsal hareketler ve siyasal örgütlerden bini aşkın kişi katıldı. Düzenlenen toplantılarda Türkiyeli konuşmacı sayısı da bir hayli fazlaydı. Bu forum, Avrupa çapındaki alternatif küreselleşme hareketi ile Türkiye'deki mücadeleler arasında somut bağlar kurmak açısından büyük bir olanak sundu. İçinde bulunduğumuz

toplumsal mücadeleleri uluslararası hareketin bir parçası haline getirebilmek, ona güç verebilmek ve aynı zamanda ondan güç alabilmek; önümüzdeki dönemlerde ulaşmamız gereken hedeflerden biri olmalıdır. MMO Adana Şubesinde Şube Sekreteri Serol AYSAN ve Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin ATICI 4. Avrupa Sosyal Forumu'na katıldılar.

ÜYELERİMİZDEN HABERLER

ARAMIZA YENİ KATILANLAR

Mart – Haziran/2006 döneminde Odamıza kayıt yaptıran üyelerimizin listesi aşağıdadır. Genç meslektaşlarımıza, aramıza hoş geldiniz diyor, meslektaş dayanışması bağlamında her konuda kendileriyle dayanışma içerisinde olacağımızı bilmelerini istiyoruz.

SICILNO	BRANŞI	ADI	SOYADI	SICILNO	BRANŞI	ADI	SOYADI
65877	MA	AYHAN	ASLANDEREN	66246	MA	ŞÜKRÜ	UŞAN
65878	MA	KENAN	BAKIR	66247	MA	ABUZER GAFFAR	AKYOL
65879	MA	UĞUR	KİSER	66248	EN	VAHAP	UĞURLUDEMİR
66023	MA	ORHAN	YÜREKLİ	66312	UC	ATIL	DURUTÜRK
66024	MA	DENİZ	MALTA	66313	MA	CEMİL	BEKİR
66025	MA	MUSTAFA BAYBARS	KIRMACI	66314	MA	GÖKHAN	SAĞLAR
66026	EN	HASAN	KAHRAMAN	66361	MA	BAŞAR	UZUNOĞLU
66079	MA	BÜĞRA HAN	ASLAN	66440	EN	ERTUĞRUL	ŞAN
66080	MA	İSMAİL	TEZEKİCİ	66441	MA	KAYA	ERSÖZ
66081	MA	HACİ ÖMER	ARI	66482	MA	ENİS	DÖNMEZ
66082	MA	CÜNEYT	YAMAN	66483	EN	AHMET	ÇAKADUR
66141	MA	HİDAYET	KESKİN	66484	MA	MUSTAFA KEMAL	YILDIRIM
66142	MA	HAKAN	PALALI	66655	MA	ALİ SERHAT	ERTÜRK
66143	MA	TÜRKER	AKPINAR	66659	MA	TURHAN	KARAKELLE
66144	MA	MURAT	UZUN	66846	MA	SONGÜL	ÇİTÇİ
66145	MA	MUSTAFA	MENDİ				

8003 sicil nolu üyemiz Abdulhalim ARIKAN vefat etmiştir. Kaybımız büyük, üzüntümüz derindir. Üyemizin eş, dost ve yakınlarına ayrıca camiamıza başsağlığı diliyoruz.	16009 sicil nolu üyemiz Mehmet Can TÜRKÖĞLU vefat etmiştir. Kaybımız büyük, üzüntümüz derindir. Üyemizin eş, dost ve yakınlarına ayrıca camiamıza başsağlığı diliyoruz.	40439 sicil nolu üyemiz Bertan DÖRDÜ vefat etmiştir. Kaybımız büyük, üzüntümüz derindir. Üyemizin eş, dost ve yakınlarına ayrıca camiamıza başsağlığı diliyoruz.
--	---	--

- Ramazan Ali ARGİÇ ,
- Nevim TÖR
- A.Metin Vural rahatsızlık geçirdi.

Üyelerimize geçmiş olsun dilekelerimizi sunuyoruz

- Evrim SARIKAŞ Dursan Plastik Ltd. Şti. İşletme Müdürü oldu.

Üyemizi tebrik ediyor, yeni görevinde başarılarının devamını diliyoruz.

- Şube Teknik Görevlimiz Özgür ÇELEBİ ve
- İskenderun İlçe Temsilcilik Teknik Görevlimiz Mahmut ÖZER en nihayetinde nişanlandılar. Bu işi başaran gelin adaylarımızı büyük bir içtenlikle kutluyor ve başarılarının devamını dileyerek kendilerini nikah masasında görmek istiyoruz.

Üyelerimizi tebrik ediyor, mutluluklarının daim olmasını diliyoruz.

Ar-Ge

ımı

- İsmail YORULMAZ,
- Naime Filiz TÜMEN,
- Hatice MİSGÜROĞLU,
- Özge ÖZENSOY,
- Alper TAPANYİĞİT,
- Selahittin ALSANCAK'ın kızı,
- Şadi OĞUR'un oğlu
- Halil YILMAZ'ın kızı,
- Yalçın TÜMEN'in kızı,
- Ünal YARDIM'in oğlu,
- Ökkeş ERDOĞAN'ın kızı evlendi.
- Cem BOĞA nişanlandı.

Üyelerimizi ve eşlerini tebrik ediyor,
mutluluklarının daim olmasını dileriz.

- İsa ARSLAN'ın oğlu,
- Mürsel DÜZOVA'nın oğlu,
- Hüseyin NURGEL'in kızı,
- Ali ÇİFÇİ'nin kızı oldu.

Üyelerimizi tebrik ediyor, gözünüz aydın diyoruz.

- Levent KIRBAŞ'ın abisi,
- Zeynel Abidin AVKAROĞLU'nun abisi,
- Abdullah KARATAŞ'ın kardeşi,
- Ökkeş ERDOĞAN'ın annesi,
- Peyami Safa ÇEVİK'in babası ,
- Mehmet Atay ÇAKIR'ın amcası vefat etti.

Üyelerimize ve yakınlarına başsağlığı
dileklerimizi sunuyoruz.

İŞ ARAYAN ÜYELERİMİZ

MAKİNA MÜHENDİSLERİ

	Adı Soyadı	Okul / Mez.Yılı.	Özellikleri	Telefon
1	Uğur İYENEN	Harran / 2002	MS Office, Autocad ve İngilizce biliyor.	535 744 98 21
2	H. Alper OFLAZ	Mersin / 2003	Ms Office programlarını biliyor	537 709 21 41
3	A. Tolga GÖL	Çukurova / 2001	MS Office ve İngilizce biliyor.	535 896 03 93
4	H. Gökçe GÖK	MKÜ / 2002	Ms Office programlarını biliyor	536 476 23 95
5	Ömer COŞKUN	Çukurova / 2005	MS Office ve İngilizce biliyor.	537 229 87 12
6	Cihan GÜZEL	Karadeniz/2005	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	322 457 07 95
7	Mehmet Ali GÜNEYLİ	Erciyes / 2004	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	505 697 31 54
8	Erkan KOÇ	Niğde / 2002	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	543 7421144
9	Y. Emre TÜRKOĞLU	Çukurova / 2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	533 346 11 12
10	Murat EKMEK	MKÜ / 2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	543 462 94 96
11	Özlem GÖZÜBATIK	MKÜ / 2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	536 891 49 60
12	Cemil BEKİR	Çukurova / 2006	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	532 205 71 98
13	Erkut ÖZUĞUR	MKÜ / 2005	Ms Office programlarını biliyor	536 471 28 53
14	Sabri Can EKER	Çukurova / 2003	MS Office, AutoCAD ve İngilizce biliyor	505 587 77 74
15	Ertuğrul TEKİN	Osmangazi / 2005	MS Office, AutoCAD biliyor.	533 713 10 27
16	Cemal BASUT	MKÜ / 2005	MS Office ve İngilizce biliyor.	544 493 49 55

ENDÜSTRİ MÜHENDİSLERİ

	Adı Soyadı	Okul/Mez.Yılı.	Özellikleri	Telefon
1	Zafer ÖZCAN	Çukurova / 2005	MS Office, Delphi, Pascal ve İng. biliyor	536 617 75 90
2	Melek P. ÇAĞLAR	ODTÜ / 2001	MS Office, Pascal, Lingo ind. ve İng. bil.	532 245 88 06
3	M. Şenol KAYHAN	Çukurova / 2005	MS Office, Statistica, AutoCAD. ve İng. bil	505 804 83 21

Teknik Kitaplarımızdan yararlanıyor musunuz?

Bilindiği gibi günümüz dünyasında en büyük yatırım insana yapılan yatırımdır. Nitelikli, bilgi birikimi yüksek çalışanlar, çağımızda yaşanan imhacı rekabet ortamında firma, kurum ve kuruluşların yarışı sürdürmelerinin en büyük güvencesidir.

Bu anlayıştan yola çıkan Odamız meslektaşlarımıza ve diğer ilgilenenlere yönelik kitaplar yayınlamaktadır.

Adana Şube olarak; her firma, kurum ve kuruluşta bir teknik kitaplık oluşturulmasına katkıda bulunmak istiyoruz. Odamız yayın listesinden gerekli gördüğünüz kitapları satın alarak çalışanlarınızın kullanımına sunabilirsiniz.

Not: Kitaplarımızın içeriklerini ve ücretlerini web sitemizden (adana.mmo.org.tr) öğrenebilirsiniz

Reklam (BARIŞ MAKİNA)

REKLAM

(ÖZAK SINAI)