

**Rusya Federasyonu ile Yapılan Akkuyu Nükleer Güç Santrali Anlaşması Onaylanmamalıdır!**

# Nükleere Hayır, Rusya ile Nükleer Santral Anlaşması YAPILAMAZ!

*Makina Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar tarafından yapılan basın açıklamasını yayınlıyoruz:*

*Türkiye Enerji Alanında Yatırımcı Şirketlerin Çıkarlarını Değil, Yerli ve Yenilenebilir Kaynaklara Dayalı, Ulusal ve Kamusal Çıkarları Gözeterek Kamusal Planlama, Kamusal Üretim, Kamusal Denetim Esaslı Strateji ve Programlar Uygulanmalıdır.*

**T**ürkiye ile Rusya Arasında Akkuyu'da Nükleer Güç Santralinin Tesisine ve İşletimine Dair İşbirliğine İlişkin Anlaşmayı Onaylayan Kanun Tasarısı, TBMM Genel Kurulunda kabul edilmiş bulunuyor. Yasa, Mersin Akkuyu'da bir nükleer güç santrali kurulması ve işletilmesine yönelik düzenlemeler içeriyor.

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

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

Uluslararası Atom Enerjisi Komisyonu verilerine göre; **ülkelerin nükleer enerji programına geçişleri uzun yıllar süren çok ciddi ve kapsamlı çalışmaları** gerektirmektedir. Bu çalışmalar içinde ulusal enerji stratejisiyle bağlantılı nükleer enerji programı, **ayrıntılı yasal altyapı, ikincil mevzuat ve düzenleyici altyapı**, nükleer güvenlik ve silahsızlanma programları, radyasyondan korunma, ulusal elektrik şebekesiyle bağlantı, insan kaynakları planlaması, halkı bilgilendirme ve aydınlatma çalışmaları, santral sahası ve yardımcı tesisler planlaması, çevresel

koruma, acil durum ve emniyet planlaması, nükleer yakıt çevrimi ve radyoaktif atıkların yönetimi ve yerli sanayinin katılımı v.b. başlıklar bulunmaktadır. Bu konularda ülkemizde yapılan çalışmalar sınırlı ve yetersizdir.

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

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

Ayrıca **nükleer enerji, Türkiye'nin birincil enerji önceliği ve gereksinimi değildir**.

Elektrik üretiminde dışa bağımlılık oranı yüzde 60, toplam birincil enerji tüketiminde dışa bağımlılık oranı yüzde 73 olan Türkiye'nin enerji gereksiniminin karşılanmasına yönelik yeni kaynak arayışları, bu bağımlılığı azaltacak, yerli ve yenilenebilir kaynaklara dayalı alternatif enerji politikalarıyla karşılanabilecektir. Bu açıdan **Türkiye nükleer santralden elde edilecek enerjiden fazlasını sağlayacak yerli kaynak potansiyeline ve alternatif çözüm olanaklarına** sahiptir. Ancak bu gerçekleri dile getiren TMMOB ve bağlı Odaların, bilim insanlarının, duyarlı kurum ve kuruluşların, ülke ve halk çıkarlarını esas alan çağrılarına kulaklar tıkanmakta, **nükleer lobilerin kâr hırsları doğrultusunda** kararlar alınmaktadır.

**Enerji verimliliği uygulamalarının etkinleştirilmesi ve enerji tasarrufu sağlanması;** yeterince değerlendirilmeyen **linyit, hidrolik, rüzgar enerjisi, jeotermal ve güneşe dayalı elektrik üretim potansiyelinin** harekete geçirilmesi; **birincil enerji tüketimi ve elektrik üretiminde dışa bağımlılığın** azaltılması, **serbestleştirme ve özelleştirmelerden** vazgeçilerek kaynakların esas olarak kamusal çıkarlar gözözetilerek değerlendirilmesi, **kamusal planlama, kamusal üretim ve denetim öncelikli enerji politikası** olmalıdır. Yalnızca bu anlayışla ve **enerji ile ilgili tüm alanlarda bütünlüklü bir planlama kapsamında, uzun erimli, dışa bağımlılığı ve riskleri azaltılmış bir nükleer enerji/teknoloji planlaması Türkiye'nin ulusal toplumsal çıkarlarına** uygun olabilecektir.

Bütün bu nedenlerle söz konusu yasa Cumhurbaşkanı tarafından **onaylanmamalıdır**.

# İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Hizmetleri Piyasalaştırılamaz

*İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetlerine İlişkin Yargı Kararlarına Saygılı Olunmalı, TBMM Kamu Kurumu Niteliğindeki Meslek Kuruluşlarını Dışlayarak Bu Hizmetleri Piyasaya Açan Yasa Teklifinin İlgili Maddelerini Reddetmelidir*

**M**akina Mühendisleri Odası Başkanı Ali Ekber Çakar tarafından konu hakkında 8 Temmuz 2010'da bir basın açıklaması yapıldı. Açıklamada şöyle denildi:

## **Mühendislik ve tıp bilimleri ile yargı kararları, piyasa lehine dışlanıyor**

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

İşyerlerinde işçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanmasında mühendis, teknik eleman, hekim, hemşire, psikolog v.b. meslek gruplarının katkısına ihtiyaç bulunmaktadır. İş

güvenliği mühendisliği ve işyeri hekimliği eğitimi ve belgelendirmesinin, piyasalaşmış bir modelle değil ilgili meslek odalarının yürütülmesi yaşamsal önem taşımaktadır.

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

2003 yılında benimsenen 4857 sayılı İş Yasasında, iş güvenliği mühendisliği ve

işyeri hekimliği uygulaması yer almasına karşın ardi ardına yapılan yönetmelik ve yasa düzenlemeleri ile işyerlerinde sağlık ve güvenlik gerekleri zayıflatılarak ticarileştirilmektedir.

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

Bu yargı kararlarına karşın 2008'de 5763 sayılı torba yasa ile 4857 sayılı İş Yasasında değişiklikler yapılmış; 2009'da da "İşyeri Sağlık Güvenlik Birimleri ile Ortak Sağlık Güvenlik Birimleri Hakkında Yönetmelik" yürürlüğe konulmuştur. Bu değişikliklerin ortak yanı mühendislik ve tıp disiplinlerini sınırlamaktır. Örneğin mühendislik ile eşdeğer olmayan teknikerlik "iş güvenliği uzmanı" pozisyonu ile mühendislikten ayrıcalıklı kılınmakta, serbest piyasanın sınırsız rekabet ve sömürüye dayalı çalışma koşulları işçi sağlığı ve iş güvenliği alanına yayılmaktadır. Meslek Odaları tarafından belgelendirilmiş uzman mühendislik hizmetinin dışlanmasıyla özel şirketler ara-



cılığıyla ranta dayalı ucuz işgücü istismarı hedeflenmekte ve bu arada iş kazalarının artış zemini de güçlenmektedir.

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

### **İşçi sağlığı ve iş güvenliği hizmetlerinin piyasalaştırılmasında son hamle**

Bu alandaki son gelişme, 15.08.2009 tarihli yönetmelikle TTB, TMMOB ve Odalar işyeri hekimleri ve iş güvenliği uzmanlarının eğitiminde yetkili kuruluşlar arasında sayılmasına karşın, 10 ay sonra gündeme gelen bir yasa teklifi ile eğitim verecek kurum ve kuruluşlar arasından çıkarılmış olmalarıdır.

15.06.2010 tarihinde TBMM'ye sunulan "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi"nin 10, 11, 12. maddeleri, İş Yasası'nın 2 ve 81. maddeleri ile "ÇSGB'nin Teşkilat ve Görevleri Hakkındaki Kanun"un 12. maddesinde, işçi sağlığı ve iş güvenliğini birinci derecede etkileyecek değişiklikler yapılmasını öngörmektedir.

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

Ülkenin tüm işyerlerinde üyeleriyle var olan, üyelerini iş sağlığı ve güvenliği alanında da eğiten, denetleyen TTB, TMMOB ve bağlı Odalarını tüm çabalara rağmen bu alanın dışına itmek mümkün olmamıştır, olmayacaktır. Söz konusu yasa teklifi ile Mesleki Yeterlilik Kurumu Yasası ve TMMOB ile

TTB'nin kuruluş yasalarına aykırı işlem yapılmaktadır.

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

Bu nedenle;

1. 2/712 Esas Nolu "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi"nin iş sağlığı ve güvenliği ile ilgili 10, 11, 12. maddeleri geri çekilmelidir.
2. TMMOB, TTB, işçi ve kamu çalışanları konfederasyonları ile bir araya gelinerek bu örgütlerin görüşleri doğrultusunda düzenlemeler yapılmalıdır. Son aylarda "Ağır ve Tehlikeli İşler Yönetmeliği"nde yapılan kapsam daraltması geri alınmalı, "İşletme Belgesi Yönetmeliği" değiştirilmeli, tüm işyerlerine işletme belgesi alma zorunluluğu getirilmelidir. İş sağlığı ve güvenliği önlemlerine uymamanın cezaları artırılmalıdır.
3. İş güvenliğinin sağlanması bir ekip işidir ve mühendisler, teknikerler, teknisyenler işbirliği içerisinde görev yapmak durumundadır. Ancak işyerlerinde işbölümü içerisinde görev yapacak olan bu kesimleri "iş güvenliği uzmanı" gibi tek bir potada eritmek yanlıştır. İş güvenliği uzmanı yerine "iş güvenliği mühendisi", "iş güvenliği teknik elemanı" kavramları kullanılmalı, eğitimleri de buna göre düzenlenmelidir.
4. İş güvenliği mühendislerinin eğitimlerinde TMMOB ve ilgili meslek Odaları mutlaka yer almalıdır. TMMOB ve bağlı Odalar yalnızca mühendislerin eğitimlerinde değil, belgelendirilmesinde, üyelerinin hizmet niteliğini denetlemede de görev almalıdır.
5. İş güvenliği mühendisleri ve teknik elemanlarının mesleki bağımsızlıklarının sağlanacağı düzenlemeler yapılmalıdır.

## **Dörtüol ve inegöl'deki Provokasyon ve Saldırıları Kınıyoruz**

**I**stanbul Meslek Odaları Koordinasyonu tarafından Hatay Dörtüol'da ve Bursa İnegöl'de yaşananlara ilişkin bir basın açıklaması yapıldı.

Yaşanan son gelişmeler kardeşliğimize ve toplumsal barışa darbe vurmakta ve çok tehlikeli boyutlara ulaşmış bulunmaktadır.

Geçmişten bu yana bilinen ırkçı, milliyetçi tertip ve provokasyonlar da yeniden başlamış, son saldırılar da buna zemin teşkil etmiştir.

Türkiye, etnik, dini, kültürel farklılıklarıyla büyük bir toplumsal zenginliğe sahiptir. Ne var ki; zaman zaman ortaya çıkan ırkçı ve halklar arasında düşmanlıkları kışkırtan saldırılar, Türkiye'nin siyasal ve toplumsal yaşamının olağan dışı yönelimler ve düşmanlıklarla belirlenmesine hizmet etmektedir.

Bu saldırılar ve ardından gelişen olaylar, birarada yaşama kültürü ve gerekliliği ile kardeşlik ve toplumsal barış gerekliliklerine karşı yapılmıştır. Türkiye'yi terör, linç ve etnik düşmanlık yoluyla iki kutuplu milliyetçiliğe yönlentici odaklara karşı, emek ve demokrasi güçlerinin birarada yaşam ve kardeşlik şiarını yükseltmeleri en ciddi karşı duruş olacaktır.

6-7 Eylül, Maraş, Çorum gibi talan ve katliam günlerini yeniden hatırlatan bu saldırılara karşı toplumsal barışı savunanların sesinin daha gür çıkması gerekmektedir. Bu günlere gelirken siyasal iradenin tehlikeli girişimlere karşı sessiz kalması, örneğin Karadeniz'de valiler toplantısından Kürt işçilerin bölgeye alınmama kararı gibi resmi karar alınması bu tabloyu daha vahim kılmaktadır. Bu yaşananlar geçmişteki olayları hatırlatmakta, toplumlar arasına nifak tohumları ekmektedir. Toplumun bir kısmının diğer kısmını yargısız infaz etmesine, ötekileştirmesine neden olmaktadır. Güvenlik güçleri ise bu süreçte seyirci kalmakta, hatta provokasyonlardan beslenen linççileri destekleyen açıklamalar yapmaktadır.

Bizler emek ve meslek örgütleri olarak, eşitlikçi, özgürlükçü, demokratik bir Türkiye ve halkların bir arada yaşamını savunuyor, bunun önünde engel oluşturan bütün provokasyon ve saldırıları kınıyoruz.

**İSTANBUL MESLEK ODALARI  
KOORDİNASYONU**

# Sivas Katliamı ve Anti Demokratik Yapı ile Yüzleşmeden Türkiye Aydınlanamaz

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

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

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

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

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

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

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

01.07.2010

**Ali Ekber ÇAKAR**

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası  
Yönetim Kurulu Başkanı**

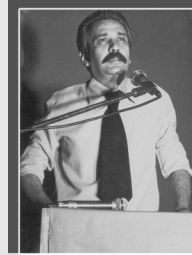
## TEOMAN ÖZTÜRK ANILDI

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği'nin 1973-1980 yılları arası Başkanlığını yapmış, mühendis-mimar hareketinin toplumsal bir çizgiye sahip olmasında önder ve yiğit kişiliği ile hep ön saflarda yer almış, TMMOB ile bütünleşmiş Teoman Öztürk ölümünün 16. yıldönümünde 11 Temmuz 2010 Pazar günü anıldı.

Teoman Öztürk için ilk olarak Karşıyaka'daki anıt mezarı önünde bir anma etkinliği düzenlendi. Teoman Öztürk'ün ailesi, TMMOB Yönetim Kurulu Üyeleri, Oda ve Şube Yönetim Kurulu üyeleri ve çok sayıda TMMOB üyesinin katıldığı törende, TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı ve Öztürk'ün arkadaşları Mehmet Ali Yılmaz ve Oğuz Türkyılmaz birer konuşma yaptı.

İMO Teoman Öztürk Salonu'nda düzenlenen anma etkinliği ise TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Soğancı'nın açış konuşmasıyla başladı. Soğancı, Öztürk'ün sözlerinden alıntılarla TMMOB'nin mücadele çizgisini anlatarak başladığı konuşmasında, TMMOB'nin 1970'lerde Teoman Öztürk ve arkadaşlarıncı yaratılmış yol haritasında onurlu yürüyüşüne, dik duruşuna devam ettiğini ve edeceğini söyledi.

Teoman Öztürk'ün hayatını ve mücadelesini anlatan "Teoman Öztürk Belgeseli"nin gösterimiyle devam eden etkinlik, Ahu Sağlam müzik dinletisi ile son buldu.



"...Yüregimizdeki insan sevgisini ve yurtseverliği baskı, zulüm ve engelleme yöntemlerinin sökülüp atamayacağına bilinci içinde; bilimi ve teknoloji emperyalizmin ve sömürgecilerin değil, halkımızın hizmetine sunmak için" her çabayı güçlendirerek sürdürme yolunda inançlı ve kararlıyız..."

Teoman ÖZTÜRK  
TMMOB 24. Genel Kurul konuşmasından  
(24 Mayıs 1980)

### TEOMAN ÖZTÜRK'Ü ANIYORUZ 11 Temmuz 2010 Pazar

**ANIT MEZAR**  
14.00 Araç Hareket - Mithatpaşa Cad. No: 52 Kızılay  
14.30 Anıt Mezar'da Anma (Kargıyaka Mezarlığı C/8 Ada, 1047 Parsel)

**İMO TEOMAN ÖZTÜRK KONFERANS SALONU**  
(Necatibey Cad. No: 57 Ankara)

16.00 Teoman Öztürk'ün Anısına  
Mehmet SOĞANCI (TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı)  
Teoman Öztürk Belgeseli Gösterimi  
Müzik Dinletisi - Ahu SAĞLAM

**tmmob**  
TÜRK MÜHENDİSLER VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ

# Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama ve Köktenci Önlemler Gerekli

**U**laşım, trafik ve araçlar üzerine kongreler düzenleyen, eğitim, periyodik kontrol, teknik ölçüm ve yayın faaliyetlerinde bulunan TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO); Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporunda ulaşım politikaları planlama gerekliliği yaklaşımı ile değerlendirilmekte, ulaşım politikaları ile trafik kazaları arasındaki ilişkiler irdelenerek kapsamlı öneriler sunulmaktadır.

İçinde bulunduğumuz Trafik Haftası dolayısıyla raporumuzda saptadığımız sorunlar ve çözüm önerileri, kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır.

## Ulaşım ve Planlamanın Önemi

Ulaşım hizmet türünün ekonomi ve toplumsal gereksinimler doğrultusunda planlama, üretim ve sunum zorunluluğu bulunmaktadır. Bir anlamda hareket ve güvenliği olarak da tarif edilen ulaşım arz ve talep doğru tanımlanması yanında ulaşım planlaması da gerekmektedir.

Ulaştırmanın diğer sektörlerle yakın ilişkisi bulunmakta ve başlı başına bir maliyet unsuru oluşturmaktadır. Doğru planlanmış, yetkin altyapılı, hızlı, güvenli ve ekonomik taşıma türü ve kombinasyonu, sektörlere avantaj sağlayarak ekonomiyi olumlu yönde etkiler.

Kara ulaşımı, yarattığı trafik kazaları ve trafik tikanıklıkları, diğer taşıma türlerine kıyasla daha fazla hava ve çevre kirliliğine yol açması, yol açtığı gürültü faktörü, tüketilen akaryakıt atıklarının su ve toprak kirlenmesine yol açması, yoğun trafiğe sahip karayollarında ekolojik dengenin bozulması, yüksek maliyet vb. nedenlerden dolayı gelişmiş ve bazı gelişmekte olan ülkelerde diğer taşıma türlerine yönelmeye neden olmuş, bu yönde planlama çalışmaları başlatılmıştır. Petrol türevi yakıtlar yerine yeni nesil yenilenebilir enerji türleri araştırılmaya başlanmış, güvenli araç teknolojisi ile güvenli yollar için yol yapım teknikleri geliştirilmiş, daha ucuz taşıma türleri olan raylı sistemlere ve iç su yolu taşımacılığına ağırlık verilmiş, toplu taşıma ve kombine taşımacılık desteklenmiştir. Bugün dünyada ulaşım taleplerinin alternatifleriyle birlikte ele alındığı ulaşım politikalarının uygulandığı görülmektedir.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, su yolu ve boru hatlarının teknik ve ekonomik açıdan uyumlu ve etkin olduğu bir taşıma sisteminin geliştirilmesi, kaynakların rasyonel kullanımı, ulaşımın toplulaştırıl-

ması ve toplumsallaştırılması açısından oldukça önemlidir.

## Türkiye'de Durum

1950'de Türkiye'de yolcu taşımalarının yüzde 49'u karayolu, yüzde 42,2'si demiryolu, yüzde 7,5'i deniz yolu ve yüzde 0,6'sı havayolu; ülke içi yük taşımalarının ise yüzde 55,1'i demiryolu, yüzde 27,8'i deniz yolu, yüzde 17,1'i karayolu ile yapılmaktaydı. Ancak 1950'li yıllarda Marshall Planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmiştir.

Bu nedenle 2008'de yolcu taşımacılığının yüzde 90'ı karayolu, yüzde 1,80'i demiryolu, yüzde 0,30'u denizyolu, yüzde 7,90'ı havayolu ile yük taşımacılığının yüzde 82,84'ü karayolu, yüzde 4,80'i demiryolu, yüzde 4,58'i denizyolu, yüzde 0,46'sı havayolu aracılığıyla yapılmaktadır. Bu oranlar karayolları ile yolcu/yük taşımacılığı ve ağır taşıt trafiğinin trajik artışını göstermektedir. Türkiye karayollarının trafik kompozisyonunda ağır taşıt oranı gelişmiş ülkelere kıyasla yüksektir. Devlet ve il yollarındaki ağır taşıt oranı ortalama yüzde 40-50 arasındadır. Ağır taşıt trafiğinin yolun üst yapısına yarattığı tahribat bu nedenle daha fazladır.

Ayrıca bir sürü otoyol yapım projesi, uluslararası finans kuruluşlarının kredilerine bağlı olarak gerçekleştirilmektedir. Son dönemlerde yapılan bölünmüş yollar trafik güvenliğinden yoksundur. Dünyada uygulanan trafik güvenliği programları hâlâ uygulanmamaktadır. Taşımacılığın tamamına yakını karayolu ile yapıldığı için karayolu güvenlik problemi ön plana çıkmakta, ulaşım denince karayolu ve karayolunda alınacak önlemler akla gelmektedir.

Şu anda karayolu/denizyolu/demiryolu/havayolu kombine taşımacılığının tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesine yönelik yeterli fiziki kapasiteye sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminaleri, altyapısı ve elektronik ağ ve işlemleri yoktur.

Taşıma sektörünün yurtiçi ve uluslararası taşımacılığa entegrasyonunu sağlayacak uluslararası antlaşmalar ve mevzuatlara ilişkin problemler (Denizyollarında Bayraktan kaçış, karayollarında tehlikeli maddelerin taşınmasına dair mevzuat vb.) devam etmektedir. 2009 yılında kamu yatırımları içinde ulaştırmanın payı yatırımların dörtte biri, kara-

yollarının bunun içindeki payı da neredeyse yarısı tutarındadır.

Diğer yandan büyük kentlerde kent içi ulaşım da toplu taşımacılığa yerine araç eksikliğini tünel geçişleri, alt ve üst geçitler gibi günlük/geçici çözümlere yönelmesi, ulaşım sorununun ciddiyetinin hâlâ kavranmadığını göstermektedir. Kentlerde yaya ve bisikletlilere yönelik güvenlik problemi devam etmektedir. Kent merkezlerinde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik bir proje yoktur. Kentel imar uygulamaları ulaşım politikaları ile örtüşmemektedir. Çevre yolları ve şehir geçişlerinde yapılaşma devam etmektedir.

Ulaştırma Ana Planı bulunmamasından dolayı toplu ve kombine taşımacılığa yönelik planlama ve yatırımlarda taşıma türleri arasındaki dengesizliği giderecek koordinasyonun nasıl sağlanacağı ve önceliklerde kararların nasıl verileceği –muhatap Ulaştırma Bakanlığı olsa da– henüz netleşmiş değildir.

Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekeline akıtarak, demiryolu ve denizyolu taşımacılığını getiren ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

## Türkiye Uluslararası Ölçekte Geride

Diğer yandan AB'de dış ticaretin yüzde 90'ının denizyolu, iç ticaretin yüzde 90'ının demiryolu ile yapıldığı; ABD ve İngiltere'deki özelleştirme uygulamalarının başarısızlığının bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açtığı gözlemlenmekte, ulaşım da serbestleştirme, özelleştirme uygulamalarına devam edilmektedir.

AB ülkelerindeki karayolu ağı uzunluğu ve 1.000 km<sup>2</sup> başına düşen yol uzunluğu ile Türkiye'deki değerler karşılaştırıldığında alt yapının yetersiz olduğu görülecektir. Yüzölçümü bir hayli geniş olan Türkiye, devlet ve il yolları yol uzunluklarında çoğu Avrupa'dan olmak üzere seçilmiş 17 ülke arasında 62 bin 23 km ile sonuncu sırada yer almaktadır. Türkiye, 1.000 km<sup>2</sup>'ye düşen yol uzunluklarında 80 km ile yine sonuncu sıradadır.

Gelişmiş ülkelerdeki nüfus başına düşen araç sayısı ve trafik kazalarındaki ölü-yaralı sayıları ile Türkiye'deki ilgili verilerle milyon-km'de yolcu ve yük taşımacılığı karşılaştırıldığında, bizde nüfus başına düşen değerler çok daha az; ama trafik kazalarında-



ki ölü, yaralı sayıları daha fazladır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte trilyonlarca maddi hasar meydana gelmektedir.

#### Maliyet Unsurları

Karayolu taşımacılığı enerji tüketiminin toplam yüzde 82'sini tüketmesine karşın, demiryollarının enerji tüketimindeki payı yüzde 2'dir. Demiryoluna göre karayolu 2,7 kat daha fazla arazi kullanımı gerektirmektedir. Araçlardan çıkan yağlar ile benzin istasyonlarındaki sıvı karbüranlardan oluşan değişik maddeler, çevredeki arazi ve sulara demiryollarından çok daha fazla zarar vermektedir. Otobanın 1 km'sinin yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır.

#### Maddi Kayıplar Çok Yüksek

Diğer yandan belli bir bütünlük, planlılık ve ekonomik kriterleriyle ele alınmadığı için oluşan ulaşım hizmetlerinin yetersizliğinin yıllık faturası 10 milyar TL'yi aşmakta, gereksiz hızlanmaların getirdiği ek yakıt giderleri 1,4 milyar TL'ye ulaşmaktadır. Dünya Bankası verilerine göre yalnızca trafik kazalarının yarattığı maddi kayıp ülkelerin GSMH'lerinin yüzde 1,5'i ile 2,5'i arasındadır. Buna göre Türkiye, en düşük oran yüzde 1,5 üzerinden 2008 yılında yaklaşık 9,5 milyar dolar tahmini maddi kayba uğramıştır.

#### Karayolu Trafik Kazaları

2009 yılı verilerine göre 1 milyon 34 bin 435 trafik kazasında 4 bin 300 kişi yaşamını yitirmiş, 200 bin 405 kişi de yaralanmıştır. Son iki yılda araç, nüfus, sürücü belgesi ve kaza sayısında (maddi hasarlı kazalar dahil) düzenli artışlar vardır. Sürücü kusurlarında nispi bir azalma olmakla beraber, yaya, yol ve araç kusurlarında artış devam etmiştir. Karayollarında trafik güvenliği zafiyetinin sürdüğü görülmektedir. Altyapı sorunları ve eksiklikleri devam etmektedir, mevcut yaya ve sürücü eğitimleri yetersizdir, yasa ve kural ihlalleri sürmekte, denetimler yeterli olmamaktadır. Kaza sonrası acil yardım faaliyetleri yeterli değildir. Her yıl kaza sayısındaki artış; araç, nüfus ve sürücü belgesi artışlarına bağlı olmaksızın yaklaşık 100 bin civarında gerçekleşmektedir. Motorlu araçların dağılımı, yıllara göre artış oranı ve yük taşımacılığı amaçlı araçlardaki artış trafik kompozisyonunda olumsuzluklara yol açmaktadır.

#### Araç ve Yol Kusurları Verilere Doğru Yansımıyor

Ülkemizdeki kaza istatistiklerinde ısrarlı bir şekilde altyapı kusursuz gösterilmeye çalışılmakta ve hatalar insana atfedilmektedir. Trafik kazası tespit tutanaklarının hazırlanması sırasında, eğitilmiş teknik elemanlar hazır bulunmadığından "araç ve yol kusurları" verilerine doğru yansımamaktadır. Maddi hasarlı trafik kaza tespit tutanaklarının sürücüler tarafından hazırlanması uygulaması, kaza kompozisyonlarının doğru tespitine olanak tanımayacaktır.

#### Ölümlerde AB Ortalamasına Yaklaşıyoruz

1.000 kişiye düşen araç sayısı bakımından 192 araç ile en alt sırada bulunan Türkiye, 100 bin araca düşen trafik kazası sonucu ölümlerde 31 ölüm ile en

üst sırada bulunmaktadır. Türkiye 100 bin nüfusa düşen ölüm sayısında ise 7 ölüm ile AB ortalaması olan 8'e yaklaşmaktadır. Nüfus oranı açısından araç sayısında doyum noktasına ulaşamayan ülkemizin nüfus yoğunluğu bakımından AB ülkelerinin üzerinde olduğu gözetildiğinde gelecek yıllarda Türkiye'nin ulaşım ve trafik kazası sorunlarının kaos düzeyine ulaşacağını söylemek mümkündür.

#### 15 Yaş Üstü Araçlar Trafikten Çekilmeli

10 yıl üzeri araç oranı Türkiye'de yüzde 52, AB'de ise yüzde 32,4'tür. Araç yaşı ve yakıt-araç teknolojisi, araçların yakıt tüketimini, dolayısıyla emisyonu belirleyen iki önemli faktördür. Türkiye'de araç parkının yaşlı olması çevre kirliliğini artırma ve teknolojinin trafik kazalarını azaltıcı rolünü engellemesi açısından oldukça sorunludur. 35 yaş üstü yaşlı araçların trafikten çekilmesi trafik güvenliği ve çevre sağlığı açısından olumlu, ancak yeterli değildir. Bu politikanın kademeli olarak 15 yaş üstü araçlara da uygulanması gereklidir.

#### ÖNERİLERİMİZ

- Ulaşım politikaları toplum yararını esas almalı, ulaşım kapasitesini günün koşulları, ülke ve toplum çıkarlarına uygun alt yapı yatırımlarını yapmak devletin görevi olmalıdır.
- Kısa ve uzun erimli, uygulanması aksatılmayacak bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalıdır.
- Ulaşım politikaları ve ulaşım türleri ülke genelinde ve yerel bazda birbirleri ile entegre ve bütünlüklü olarak planlanmalı, kentlerin tarihsel ve kültürel dokusu, çevre ve ekonomik boyutları dikkate alınmalıdır. Kombine taşımacılığı kolaylaştırmak için her taşıma türüne göre düzenlenmiş olan mevzuatta bütünleşme sağlamak, uluslararası taşımacılıkla ilgili sorunları çözmek için yeni düzenleme yapılmalıdır.
- Karayolu/denizyolu / demiryolu /havayolu/ suyuolu/boru hattı entegrasyonlu bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturmasına yönelik yüklenme, boşaltma ve aktarma terminaleri oluşturulmalı, bu amaçla elektronik işlemler yaygınlaştırılmalıdır.
- Ulaştırma altyapısı ve işletmelerine yönelik özelleştirme programları durdurulmalıdır.
- Ulaşımında enerji verimliliği çalışmaları ulusal bir politika içinde ele alınmalı; master planlarda birim enerji tüketimi ve emisyon değerleri daha düşük demiryolu, denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemlerin tam kapasite ve verimliliklerinin geliştirilerek kullanımı ile petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmelidir. Enerji tüketimi fazla olan bütün yeni karayolu yatırımları durdurulmalı / gözden geçirilmeli, ulaşım ve otomotiv sektörüne ilişkin mevzuat bu çerçevede gözden geçirilmelidir.
- Araçlardan kaynaklanan hava kirliliğini azaltmak için araçların Avrupa Emisyon Normuna göre üretilmeleri için gerekli yasal düzenlemeler yapılırken, emisyon denetimlerinin MMO tarafından yapılması sağlanmalıdır.
- Toplu taşımacılıkta çevre dostu yakıtların kullanılması tercih ve teşvik edilmelidir.
- Yol üst yapısında yarattığı tahribat ve trafik güven-

liğine yönelik olumsuz etkileri olan ağır taşıt oranının düşürülmesi için önlemler alınmalıdır.

- Yüksek yakıt tüketimine sahip taşıtlar ile eski araçların kullanımdan çekilmesi hızla planlanmalı, kamuda çok özel amaçlar dışında binek aracı olarak 1400 cc motor hacminden büyük araç satın alımı yasaklanmalıdır.
- Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde yer alan Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Genel Müdürlüğü'ne dönüştürülerek araç, gereç ve kadro yönünden güçlendirilmeli, ulaşım sistemleri yönetimini üstlenen Bakanlık kapsamına alınmalıdır.
- Trafik Güvenliği Kurulu ve il trafik komisyonlarında TMMOB ve ilgili meslek odaları temsil edilmelidir.
- 2918 sayılı Trafik Kanunu Taslağı, kentlerin ve ülkenin kaderini etkileyecek planlama ve büyük projeler ile AB mevzuat çalışmalarında meslek odaları ve üniversitelerin görüşleri alınmalı, karar süreçlerine katılımı sağlanmalıdır.
- Trafik güvenliğine yönelik çalışmalar hızlandırılmalı, planı, stratejisi ve bütçesi olan bir "Trafik Güvenliği Projesi" yürütülmelidir.
- Kentler arası ve kent içi ulaşımın entegrasyonu sağlanmalı, toplu taşımacılık projeleri hayata geçirilmelidir. Büyük kentlerde etkin bir toplu taşıma sistemi kurulurken, küçük taşıt kullanılmasını zorlaştıracak önlemler de alınmalıdır.
- Toplu taşıma araçları ve ulaştırma sistemlerinde engellileri gözetecek önlemler alınmalı, uygulamalar kalıcı olmalı, yönetmeliklere yeni standartlar eklenmelidir.
- Ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarında kaza tespit tutanakları; zabıta, yol/trafik eğitimi almış inşaat / makina mühendisi ve araç tekniği alanında MMO tarafından belgelendirilmiş makina mühendisleri ile doktorlar tarafından ortaklaşa hazırlanmalıdır.
- Mahkemelerde bilirkişilik yapacaklarda ilgili meslek odası tarafından eğitilip belgelendirilmiş olmaları şartı aranmalıdır.
- Üniversiteler bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- Sürücü kurslarında denetimler sıklaştırılmalıdır.
- Kamusal bir hizmet olan araç teknik muayenesinin özelleştirilmesinden vazgeçilmeli, gerekli yatırımlar yapılarak bu hizmet Avrupa normlarında ve kamu eliyle yapılmalıdır.
- Bakım ve onarım hizmeti veren işletmelerde ve araç fenni muayenesinde teknik hizmet sorumlulukları zorunlu hale getirilmeli, MMO tarafından eğitilip belgelendirilmiş makina mühendislerinin istihdamı sağlanmalıdır.
- Araç imal, tadil ve montaj hizmetleri MMO tarafından belgelendirilmiş makina mühendislerince yapılmalı, projeler Oda tarafından mutlaka denetlenmelidir.
- Ulaşım personelinin iş tatmini artırılmalı, teknik personel sorununun giderilmesine yönelik istihdam artırıcı politikalar geliştirilmelidir.

**Ali Ekber ÇAKAR**  
**TMMOB Makina Mühendisleri Odası**  
**Yönetim Kurulu Başkanı**



# Asansör Sempozyumu 2010 ve Inelex Asansör Fuarı Gerçekleştirildi

**T**MMOB Elektrik Mühendisleri Odası (EMO) ve Makina Mühendisleri Odası'nın (MMO) birliktediği Asansör Sempozyumu 2010 ve Inelex Asansör Fuarı, 21-23 Mayıs 2010 tarihleri arasında, İzmir Fuar Alanında gerçekleştirildi.

Sempozyumun açılış konuşmasında MMO Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber ÇAKAR MMO'nun bütün uzmanlık alanlarında olduğu gibi iletim teknolojileri kapsamındaki asansörlere ilişkin iyileştirici, geliştirici çalışmalar yapmayı önemli görevlerinden biri olarak gördüğünü, bu amaçla çok yönlü çalışmalar yürüttüğünü belirtti. İletim teknolojileri alanındaki yayın eksikliğini giderecek, toplumsal bilinç oluşturacak birçok kitap ve broşürün basımı, seminer, söyleşi ve kurslar, bütün tarafları bir araya getiren kongre ve sempozyumlar, onaylanmış kuruluşt ve CE işaretlemesi çalışmaları ve EMO ile birlikte duyarlı belediyelerle yapılan protokoller sonucu asansörlerin periyodik kontrollerinin, bu çalışmaların başında geldiğini belirten Ali Ekber ÇAKAR, konuşmasını şöyle sürdürdü:

Beş yıldan beri her yıl güncellediğimiz "Asansörlerde Durum Raporu, Uygulamalar ve Yapılması Gerekenler" adlı çalışmamız, bu alandaki bütün gelişmeler, yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri belirli bir bütünlük içermekte ve kamuoyu ile paylaşılmaktadır.

Ülke çapındaki Meslek İçi Eğitim Merkezlerimizde Asansör Avan Proje hazırlama konusunda 4 bin 451, Asansör Uygulamaları konusunda ise 2 bin 982 üyemiz yetkilendirilmiştir.

Oda bünyesinde oluşturduğumuz ve Türk Akreditasyon Kuruluşu (TÜRKAK)'tan akredite Personel Belgelendirme Kuruluşumuzun düzenlediği sertifikalar, uluslararası standartlara uygunluk, tanınırlık açısından ileri bir adım olmuştur.

Kaldırma ve iletim makinalarının periyodik kontrol ve bakımlarına ilişkin faaliyetlerimiz de TÜRKAK'a akredite ettirilmiş ve Odamız bu alanda da A Tipi Muayene Kuruluşu olmuştur. MMO Asansör Kontrol Merkezi Onaylanmış Kuruluş olmuştur.

Değerli Katılımcılar,  
Asansörler gibi çevre ve insan güvenliği açısından riskli ürün grupları AB tarafından tanınırlığı

olan onaylanmış kuruluşlarca uygunluk değerlendirilmesinin ardından piyasaya sunulabilmektedir.

AKM, Asansör AT tip incelemesi, asansör son muayenesi, birim doğrulaması ve tam kalite güvence modülleri kapsamında asansörlerin üretiminden kullanımına dek CE işaretlemesi yapmak üzere görev yapmaktadır. Ayrıca asansör firmalarına yönelik son muayene, tasarım ve montaj kuralları, iş güvenliği, risk değerlendirmesi ve kalite yönetim sistemi eğitimleri de yapılmaktadır.

Sektörde yılda ortalama 7-15 bin asansör ve 400 yürüyen merdiven kurulumu yapılmaktadır. Sektör 175 bin civarında asansörün işletme süreçlerinde gerçekleştirilen, bakım ve onarımda kullanılan malzeme, cihaz ve ekipmanlarla birlikte yaklaşık 1 milyar dolarlık bir ekonomik hacme sahiptir.

Yürüyen merdivenlerin tamamına yakını, kurulumu gerçekleştirilen asansörlerin yaklaşık % 15'i ithaldir. Yerli marka ile kurulumu gerçekleştirilen asansörlerin % 40'ı ise ithal komponentlerden oluşmaktadır. Bu dışa bağımlılığın azaltılması için finansman, kalifiye işgücü ve Ar-Ge desteklerinin artırılması, yerli malzeme üretim ve kullanımının teşvik edilmesi gerekmektedir.

Değerli Katılımcılar,  
Odalарımızın bazı belediyelerle imzaladığı protokoller sonucu yapılan denetimlerde, asansörlere ilişkin yoğun şikâyet ve kazaların asansör tesisatının üretim ve montajından sorumlu üretici firmaların güvenlik parçalarını ilgili standartlara uygun olarak yapmaması ve kullanım aşamasında bakım firmalarının düzenli bakım yapmamasından kaynaklandığı tespit edilmiştir.

Tasarım aşamasından, üretim, montaj, kullanım, bakım ve denetim aşamalarına kadar mühendislik hizmetlerinin yaygınlaştırılması, etkin kılınması ve yasal düzenlemelerle güvence altına alınması gerekmektedir. Ancak ne yazık ki, bu konudaki gelişmeler sorunlu yapısını korumaktadır.

Bakanlık bünyesinde kurulan, Odalarımızın temsil edildiği Asansör Teknik Komitesinde, söz konusu yönetmeliklere ilişkin yürütülen çalışmalardan da yararlanılarak 31.07.2007 tarihinde yeni bir yönetmelik yayımlanmış, ardından 14.08.2009

tarihinde yönetmelik tekrar revize edilmiştir. Sözü edilen Asansör Bakım ve İşletme Yönetmeliği de 18.11.2008 tarihinde yayımlanmıştır.

Odalарımızın bu konuda sunduğu bir taslak da söz konusu iken bilim, mühendislik ve kamu denetimini dışlayan böylece bir düzenleme, asansörler konusunda denetim eksikliğinden kaynaklı can ve mal kayıpları ile standart dışı uygulamaları daha da artıracak olmasının yanı sıra ulusal asansör sanayimizi baltalamış, sektörde hizmet veren yüzlerce mühendis işinden olmuştur.

Böylesi bir yağma düzenine evet demeyeceğimizi ve bu doğrultuda tüm örgütsel gücümüzü seferber edeceğimizi belirtmek istiyorum. Asansör Bakım ve İşletme Yönetmeliği'nin makina ve elektrik mühendislerine aktif rol vererek, meslek odalarına mesleki denetim ortamı yaratacak şekilde ivedilikle revize edilmesi gerekmektedir.

Diğer yandan yaygın piyasa gözetimi ve denetimi ortamının ilgili Bakanlıkça etkin bir şekilde sağlanması gerekmektedir. Zira asansör ve yürüyen merdiven sektöründe ürünlerin piyasaya arzı ve dağıtımı aşamasında veya ürünler piyasada iken ilgili teknik düzenlemelere uygunluk ve güvenliğine ilişkin boşluklar mevcuttur.

Bu konulara sempozyumumuzun önemle eğilmesi gerekmektedir.

Odalарımız adına sempozyumun gerçekleştirilmesini sağlayan düzenleme ve yürütme kurullarına, bütün kurum ve kuruluşlara, bildiri sunacak, panel, çalıştay ve sosyal etkinliklere katkıda bulunan herkese, İzmir Şubelerimizin Yönetim Kurulları ve çalışanlarına Oda Yönetim Kurulumuz adına içtenlikle teşekkür ediyorum. Etkinliğimizin başarılı geçmesini diliyorum, saygılarımı sunuyorum."

