



# basın açıklamaları

## **GÖKÇESU MADEN İŞÇİLERİ SENDİKASIZLAŞTIRMAYA, İŞSİZLİĞE VE YOKSULLUĞA KARŞI YENİDEN YOLLARDA\***

Bolu'nun Mengen ilçesine bağlı Gökçesu beldesindeki Kuzey Anadolu Madencilik A.Ş Gökçesu Linyit Ocakları'nda çalışırken, sendikalı oldukları gerekçesiyle işten çıkarılan işçiler, 10 aydır sürdürdükleri direnişi, sorunlarını ve taleplerini anlatmak için bir kez daha Ankara'ya yürüyüşe geçiyor.

Türkiye Devrimci Maden Arama ve İşletme İşçileri Sendikası'na (Dev.Maden-Sen) üye olduktan sonra işverenin ücretsiz izne çıkarttığı 97 işçiden 52'si, yaklaşık 10 aydır aileleriyle birlikte maden ocağının önüne kurdukları çadırlarda yaşamaya devam ediyor.

Gökçesu maden havzası linyit ocaklarında çalışan işçilerin çalışma koşulları asırlar öncesindeki ilkel çalışma koşullarını andırmaktadır. Asgari ücretle çalıştırılan işçilerin tüm malzemeleri kendileri tarafından sağlanmaktadır. İşçi sağlığı ve iş güvenliğine ilişkin yasa ve tüzükler sürekli ihlal edilmektedir. 1987 öncesi TKİ'ye (Türkiye Kömür İşletmeleri) ait olan bugünkü sahalar, özelleştirme sonucu mülkiyeti özel sektöre devredilmiş, işverenlerin ilk işi yetkili sendikanın tasfiyesini gerçekleştirmek olmuştur. Aynı işverenin, satın aldığı Bozüyük Seramik ve Serel Seramik'te de aynı yasadışı uygulamalarla sendikayı tasfiye ettiği bilinmektedir. 1992 yılından bu yana havzada sendikal örgütlülük bulunmamaktadır. İşveren yasaları tanımamakta, ocağın açılmasını ve işçilerin işbaşı yapmasını engellemekte, asılsız gerekçeler öne sürerek ocağı 10 aydır kapalı tutmakta ve süreci uzatarak işçileri sendikadan istifa ettirip gene eski koşullarda çalıştırmaya zorlamaktadır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak,

- Yasaları tanımamakta ısrar eden ve keyfi uygulamalarla ocağı kapalı tutan işverenin biran önce maden ocağını üretime açmasını ve işten çıkarılan işçilerin işlerine geri dönmelerinin sağlanmasını,
  - Maden ocağında işçi sağlığı ve iş güvenliği yasa ve tüzüklerinin uygulamasını,
  - İş yerinin çalışma koşullarının insani ve çağdaş bir düzeye getirilmesini,
  - İşçiler üzerindeki sendikasılaştırma baskısının sona erdirilmesini
- Talep ediyoruz.

Oynanan oyunları bozmak, haklı taleplerini ilgililere iletmek ve Sendikal hak ve ihlallerini protesto etmek için Gökçesu Maden İşçilerinin Ankara Yürüyüşünü selamlıyoruz. Onursuzluğu asla kabul etmeyen, açlığa, parasızlığa karşı dirençle mücadelelerine devam eden işçilerin yanında olduğumuzu ve bu haklı mücadelelerini desteklediğimizi kamuoyuna duyuruyoruz.

**SİYASAL İKTİDARLAR  
DEMİRYOLLARIMIZI TCDD'NİN KURULUŞ YILDÖNÜMÜNDE**

## BİLE YİNE ÖNEMSEMEDİĞİNİ GÖSTERDİ\*\*

21. yüzyıl ulaşım uygulamaları; çağdaş uygulama, yaklaşım ve politikaları tercih eden, yatırımda ve işletmecilikte kaynakları etkin ve verimli kullanan, mevcut altyapı ve tesislerin kapasitesini en üst düzeyde kullanan, çevresel, kentsel, insani ve tarihi değerleri bozmayan, koruyan ve destekleyen kentin veya kentlerin kaderini etkileyecek büyük projelerde kentlerin sahibi olan kentlilerin söz ve karar sahibi olduğu, meslek kuruluşları ve sivil toplum örgütlerini her aşamada karar süreçlerine katan, modern teknolojilerin kullanımında etkinliği gözetilen projeler, yöntem ve teknikler kullanılmasıdır.

Hızlı kentleşme, sanayileşme ve nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar hiç kuşkusuz ulaşım sektörüne de yansımaktadır. Kentleşme oranı toplumun ekonomik ve sosyal gelişmişliğinin bir göstergesi olarak görülebilir.ancak planlı kentleşme; mevcut altyapısıyla, taşıma alt yapısıyla bir bütündür. Bu nedenle ulaşım ve onun bir parçası olan trafikle ilgili yapılacak planlamalar ve çözüm önerileri de bir bütünlük içerisinde olmak zorundadır.

Uluslararası sermaye; diğer sektörlerde olduğu gibi ulaştırma sektörünü de " Güvenli yol stratejisi" kapsamında araç, yol ve insandan oluşan ulaşım planlanmasını yaparak bütün gelişmekte olan ve geri kalmış ülkelere kendi stratejisini dikte ettirebilmesi ve belli bir kesime rant sağlamayı amaçlayan özelleştirme politikaları ile Hava Yollarını, Limanları, Tersaneleri, Demiryollarını özelleştirmektedir. Uluslararası tekellerin önerdiği hızlı tren yatırım projelerini kutsayıp propagandasını yaparak daha başından itibaren bu alanda oluşturulmaya çalışılan Demiryolları ile toplu taşıma politikalarını uluslar arası tekellerin insafına bırakmayı hedeflemektedir.

Ülkemizi yönetenlerin ulaşım politikaları; toplu taşımacılığa yönelik kısa ve uzun vadeli hedefleri, politikaları ve bu politikaların sonucu olan stratejileri kapsamamaktadır. Ülke kaynaklarını doğru kullanacak ulaşım alt yapısına yönelik mali bir plan ve bütçe olmadığı gibi, fizibil olup olmadığının değerlendirilmesi yapılmadan birçok karayolu yapım projesi dünya bankasının kredileri kullanılarak gerçekleştirilmekte ve uluslar arası sermayenin sermaye ihracına olanak sağlanarak toplumun geleceği ipotek altına alınmaktadır.

Ülkemizde 1950'li yıllardan beri Truman doktrini ile uygulamalarıyla karayollarına yapılan yatırımların yoğunluğu demiryollarına verilmediği için yolcu ve yük naklindeki güvenliği son derece yüksek olan demiryolu taşımacılığı rekabet ortamından çekilmek zorunda bırakılmış ve bugünkü ortamın ortaya çıkmasına zemin hazırlanmıştır.

Kentiçi ve kentler arası ulaşımında uluslar arası tekellerin teknoloji ve sermaye ihracı politikaları sonucu dayatılan karayolu taşımacılığı ve karayolu yatırımları yerine toplumsal çıkarlara uygun, planlama geleneğinin devam ettirildiği, denetleme mekanizmalarının işletildiği, meslek odalarının projelendirme, planlama ve etüt çalışmalarının tümünde kurumsal olarak yer aldığı, güvenilir bilimsel araştırmaya dayalı bir veri tabanının oluşturulduğu, kentin sahibi olan kentlinin, sivil toplum kuruluşlarının ve üniversitelerin kendi geleceklerini ilgilendiren konularda karar süreçlerine katıldıkları ve çevresel etkileri asgari olan toplu taşıma politikaları geliştirilmelidir. Bu politikalar doğrultusunda kentiçi ve kentler arası ulaşımında toplu taşıma araçları öncelikli tercihler arasında değerlendirilerek alt yapı yatırımları bu alanlara kaydırılmalıdır.

Yolcu taşımada demiryollarının güvenlik açısından kesin üstünlüğünün tartışmasız olduğunu ülkemizde aşağıda sayılan konular hakkında yapılacak çalışmalar ülkemizin geleceği açısından büyük önem arz etmektedir.

Bu nedenle TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak;

- Ulaştırma sektörünün alt sektörlerini oluşturan karayolu, havayolu ve demiryolu sistemleri bir bütün olarak ele alınmalı, yatırımlar birbirini tamamlar nitelikte olmasını,
- Ulaştırma sistemi özenle saptanmış politikaları doğrultusunda mutlaka planlamalı ve plan uyarınca gerçekleştirilmelidir.Plan sosyal ve ekonomik yapıdaki beklenmeyen gelişmelere uyum sağlamaya olanak verecek biçimde esnek ve dinamik bir yapıya sahip olmasını,
- Tüm ulaşım sistemlerinin kendilerine ait kanunları çıkartılmalı ya da günün koşullarına uygun hale getirilmesini,
- Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde deniz taşımacılığı teşvik edilerek yeni hatlar açılmasını,
- Güvenli, hızlı ekonomik ve çevreci özelliklerinden dolayı raylı taşıma sistemlerine ağırlık verilmelidir. Projelerin geliştirilmesi ve uygulanması için yerel yönetimlerin, sivil toplum örgütlerinin ve üniversitelerin işbirliği içinde olmaları için mekanizmalar oluşturulmasını,
- Üniversitemiz bünyesinde "Trafik Mühendisliği" bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmasını,
- Ankara-İstanbul arası hızlı tren projesi devreye sokulmalıdır. Ayrıca demiryollarında hazır durumda bekleyen

kuzey-güney, batı-doğu arasındaki projeler mutlaka hayata geçirilmelidir. Bununla ilgili finansman sağlanmasını,

- Ulaşım ve trafik konusunda yerel yönetimlerde ve kamuda yanlış, keyfi proje uygulatan yöneticiler yargılanmalı ve bu konudaki düzenlemeler yapılmasını,
- Günöbirlik siyasi tercihlerden uzak, bilimsel temellere dayalı, ekonomik, çevreci kitlesele taşıma modellerin geliştirilip uygulanmasını, talep ediyoruz.

---

\* Oda Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR'ın 07.10.2002 tarihinde yapmış olduğu basın açıklaması.

\*\* Oda Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR'ın 11.10.2002 tarihinde yapmış olduğu basın açıklaması.