

tırılmış olduğu bu yapının geliştirilerek, Enstitü yapısına kavuşturulmasının zorunlu hale geldiği bildirilmiştir.

- Odamızın bünyesinde ve Tesisat Sektöründe gerçekleştirilen kongre, sempozyum, seminer, kurs vb. etkinliklerine "Sürekli Mesleki Eğitim Kredilendirme Sistemi" nin yaygınlaştırılarak üyelerimizin uzmanlıklarının ve mesleki gelişmelerinin sürdürülebilmesinin sağlanması vurgulanmıştır.
- Büyüklüğü itibariyle, Tesisat Mühendisliği alanında en büyük uluslararası bir toplantı olan Clima 2010'nun TTMD tarafından Ülkemize kazandırılmış olduğu, olumlu bulunmuş, ülkemizdeki tesisat sektörünün tüm bileşenleriyle toplantıda temsili konusunda meslek örgütlerinin, sektör derneklerinin, sektörde yer alan firmaların destek vermesi dile getirilmiştir.
- IX. Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi ve Sodex Fuarı'nın niteliği ve niceliğiyle çağdaş, demokratik, sanayileşen bir Türkiye yaratılması sürecine katkıda bulunacağı inancı ile yukarıdaki istemlerimizin yaşama geçirilmesinin takipçisi olunarak ve aynı anlayış ile iki yıllık periyotlarda, ulusal ve uluslararası katılımın daha da artırılarak, X. Ulusal Tesisat Mühendisliği Kongresi ve Fuarı'nın gerçekleştirilmesi gerekmektedir.



Üyelerimize Yönelik

**Solidworks 2008
&
Autocad 2008
&
Inventor 2008
Kurslarımız
Devam Etmektedir.**

TMMOB

Makina Mühendisleri Odası

9 Mayıs 2009/İzmir



DUYURU

Odamızın 55. Kuruluş Yılı Geleneksel Gecesi

5 Aralık 2009 Tarihinde

Özgüven Restaurant'ta Kutlanacaktır.

TMMOB BASIN AÇIKLAMALARI

EŞİT, PARASIZ, BİLİMSEL, DEMOKRATİK EĞİTİM İSTİYORUZ!

Bugünlerde ülkenin her yerinde “eşit, parasız, bilimsel, demokratik eğitim hakkı için” üniversiteli gençlik sokaklarda. Gençler “zam değil, hakkımızı istiyoruz” diyor.

Kapitalist küreselleşmenin küresel krizinin tüm dünyayı sarıp sarmaladığı ve insanlığın geleceğinin alacakaranlık bir döneme girdiği günler bu günler. Neoliberal iktisat politikalarının duvara çarptığının herkes tarafından ifade edildiği, emperyalizmin kendi krizini insanlığa yıkararak aşmaya çalıştığı, enkazın altında geniş toplum kesimlerinin bırakılmaya çalışıldığı bir dönem bu dönem.

Neoliberal politikaları gereği, tüm kamusal varlıklarla birlikte, özellikle sağlık ve eğitim alanının özelleştirilmesi, sermayeye bu alanların bırakılması ve sosyal devlet anlayışının yıkılması geçtiğimiz 30 yıla damgasını vuran bir gelişme olarak öne çıktı. Bu ülkede eğitim artık sermayenin insafındadır. Bu ülkede parası olan üniversiteye gidebilmektedir. ÖSS sonuçlarını değerlendirdiğimizde; “Devlet” okullarının sıralaması, en yoksul illerin sıralaması, büyük kentlerin varoşlarında bulunan okulların sıralaması; özel dershanelerin ve özel okulların sıralaması ile kıyaslanınca bu sözün doğruluğu ortaya çıkmaktadır. Bu ülkede anayasal bir hak olan parasız eğitime artık büyük bir darbe vurulmuştur.

Eğitimin önemli bir aşaması üniversitedir. Sistem onu da kendi taleplerine doğru yeniden yapılandırmıştır. Emperyalizmin yeni dönemine bütünleşmede, ülkemizde önemli bir dönüm tarihi olan “12 Eylül”ün ortaya çıkardığı yapılanmalarından biri de YÖK oldu.

YÖK, vahşi kapitalist sistem gereği kendine düşen/verilen görevleri eksiksiz olarak yerine getirmede başarılıdır (!): Üniversite eğitimi ne olursa olsun sermayenin insafına bırakılacak ve bu alan özelleştirilecektir.

Başarı grafiğini yükseltmenin derdine düşen YÖK, diğer alanlarda yaptıklarının ötesinde krizin faturasını emekçilere çıkarmaya niyetli siyasi iktidarın politikalarının devamını kendi alanında gösterdi ve üniversitelerde öğrencilerin ödediği harçlara aklın ötesinde ZAM yaptı. 1984 yılında “katkı payları” adı altında toplanmaya başlanan harçlar, yıllar içerisinde kademe kademe oranları yükselttiler ve özelleştirmenin önemli bir adımını oluşturuyordu. Bu yıl YÖK hızını alamadı. Krizin faturası birilerine ödetilmeliydi, gereğini YÖK de yapacaktı ve yaptı.

Öğrenci harçlarına yapılan zamlar adaletsizliğinin, eşitsizliğinin ve vicdansızlığının göstergeleridir.

Buna “Dur” diyen üniversite gençliği bugün sokaktadır, üniversitededir, YÖK önündedir. Üniversite gençliği siyasal iktidarı ve YÖK’ü uyarmaktadır.

TMMOB, tüm örgütlü yapısıyla üniversiteli gençlerin yanındadır.

TMMOB, üniversitelilerin haklı mücadelesini kendi mücadelesi olarak görmektedir.

TMMOB, sadece zammın geri alınmasını değil, ne ad olursa olsun öğrenciden alınan ücretlerin kaldırılmasına yönelik mücadelenin doğruluğunu söylemektedir.

TMMOB, eşit, parasız, bilimsel ve demokratik bir eğitim istemektedir.

Mehmet SOĞANCI

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı
(28 Temmuz 2009)



MMO BASIN AÇIKLAMALARI

MMO BÜYÜK İŞÇİ DİRENİŞİNİN 39. YILDÖNÜMÜNDE DİSK'İN YANINDADIR

15-16 Haziran 1970 Büyük İşçi Direnişi'nin 39. yılında Türkiye, neoliberal politikalar ve yapısal ekonomik krizin yol açtığı işsizlik dalgalarıyla yüz yüzedir. Bugün milyonlarca insanımız işsizlik ve emek sömürsünün pençesinde yaşamakta, örgütlenme hakkından mahrum bırakılmakta, ekonomik ve sosyal bunalıma sürüklenmektedir.

1970 yılında, çalışma yaşamı ve temel sendikalar mevzuatını düzenleyen 274 sayılı İş Yasası ile 275 sayılı Sendikalar Yasası'nda değişiklik öngören yasa tasarısı ile yüz binlerce işçinin meşru temsilcisi olan DİSK tasfiye edilmeye çalışılmıştı. Bu hak gaspına yanıt, 168 fabrika ve 150 bine yakın işçiyle birlikte 15-16 Haziran Direnişi ile verilmiştir. En temel demokratik haklardan olan çalışma ve örgütlenme özgürlüğüyle ilgili eylemlere kan dökerek müdahale edilmiş; yüzlerce sendikacı 12 Mart ve 12 Eylül mahkemelerinde yargılanmıştır.

15-16 Haziran, bugün için de çok şey ifade etmektedir. Zira Türkiye işçi hakları açısından Uluslararası Çalışma Örgütü-ILO'ya göre en kötü ülkeler içinde yer almakta; işçi - iş sağlığı ve güvenliğinde büyük sorunlar yaşamaktadır. 4857 sayılı İş Yasası çalışma yaşamının bütününe kapsamamakta, esnek ve kualsız çalışmayı yaygınlaştırmakta, işçileri başka işverenlere kiralamayı ve taşeronlaştırmayı yasallaştırmakta, kıdem tazminatları, fazla mesai ücretleri ile sendikal hak ve yetkileri budamaktadır. Bu kadarla kalınmayarak krizin faturası çalışanlara ödettilmekte, kıdem tazminatlarını budamak için hazırlıklar yapılmakta, İşsizlik Fonu amaç dışı bir şekilde işveren kesimine destek için kullanılmaktadır.

Dünden bugüne uzanan sorunların kaynağı, çalışma yaşamı ve toplumsal yaşamın emek sömürsü ve

azami kâr hırsı ile kuşatılmasıdır. Bu nedenle son krizle birlikte, gerçek işsiz sayısı bir yılda 1 milyon 272 bin kişi artmıştır. Her dört çalışabilecek insandan birinin işsiz kaldığı Türkiye, işsizlikte OECD sıralamasında birinci, dünyada ikinci sırada yer almakta ve yüzde 30'a doğru tırmanış ile dünya birinciliğine oynamaktadır.

Oysa çalışanları ve Türkiye'yi kuşatan bu sorunları aşmak; çalışma yaşamının insanca, iş güvenceli, örgütlü, toplu sözleşme ve grev hakları ve istihdamı esas alan, iş kazalarını en aza indirecek şekilde örgütlenmesi pekâlâ olanaklıdır. Bunun için yapılması gereken; neoliberal politikaların tamamen dışında insanı ve emeği temel alan eşitlikçi, sanayileşme, üretim ve istihdamdan yana bir çalışma yaşamı perspektifinin yaygınlaştırılmasıdır.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, 15-16 Haziran'ın 39. yıldönümünde bu kapsamdaki talepleri kamuoyuyla paylaşmayı, toplumsal sorumluluğu gereği görev bilmektedir. MMO, ekonomik krizin mağdurları olan işsizleri ve emek sömürsünün tüm acımasızlığına karşın ayakta kalma ve yaşama mücadelesi veren işçileri selamlamakta, DİSK'in 16 Haziran günü işten çıkarılan işçilerle birlikte Ankara'da yapacağı etkinlikleri desteklemektedir.

Emin KORAMAZ

TMMOB

**Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı
(15 Haziran 2009)**

ULAŞIMDA DEMİRYOLU GERÇEĞİ ODA RAPORU YAYIMLANDI

Makina Mühendisleri Odası tarafından güncellenerek yayına hazırlanan “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu” nedeniyle 21 Temmuz 2009 tarihinde Oda Yönetim Kurulu Sekreteri Ali Ekber ÇAKAR tarafından bir basın açıklaması yapıldı.

Bilindiği gibi 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmış; bu olay üzerine gerek “hızlı tren” gerekse “demir yolu politikaları” kamuoyu nezdinde daha çok tartışılır olmuştur.

Geçtiğimiz günlerde kamuoyunun dikkatine sunduğumuz ve Türkiye'nin demir yolu politikalarını irdeleyen “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği Oda Raporu”muz, ulaşım ve demir yolu politikalarının temel unsurlarını aydınlatıcı bir içerikle hazırlanmıştır. Raporda ulaştırmanın önemi, sömürgecilik kıskacındaki Osmanlı Dönemi, Cumhuriyet'in ilk dönemleri, 1950'den günümüze durum, istatistiklerle demir yollarının durumu, “yüksek hızlı tren” ve doğru bir demir yolu politikası için sıraladığımız öneriler, aşağıda özetle kamuoyunun dikkatine sunulmaktadır.

Demir Yollarının Yüzde 82'si 1950 Yılına Kadar Yapıldı

Osmanlı İmparatorluğu döneminde demir yolu yapımı, özellikle Avrupa sermayesinin istemleri ve Büyük Britanya İmparatorluğu'nun Arap Yarımadası üzerinde hegemonyasını perçinlemek, Bağdat-Basra üzerinden Hindistan ve Asya'daki sömürgelerine uzanan yolu güvencede tutma çabalarıyla başlamıştır. Dönemin demir yolu projeleri, Osmanlı İmparatorluğu'nu Duyun'u Umumiye'ye kadar varan ciddi bir borç kıskacına da almıştır.

Mevcut demir yollarımızın yüzde 41,5'i Cumhuriyet'in ilanından önce, yüzde 40,5'i de 1923-1950



döneminde yapılmıştır. 1923-1950 arasında 27 yılda ortalama 172 km demir yolu inşa edilirken, 1950'den sonra yılda ortalama 34 km olmak üzere 58 yılda yalnızca 1.981 km demir yolu yapılmıştır. 1950 yılı itibarıyla 9 bin 24 km olan toplam demir yolu hattı uzunluğu 2008 yılı sonunda 11 bin 5 km'dir.

II. Dünya Paylaşım Savaşı'ndan kârlı çıkan otomotiv ve petrol şirketlerinin tercihleri ve ABD'nin Marshall Planı ile Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demir yollarının geliştirilmesi neredeyse durdurulmuş ve kara yolu ulaştırma alt sistemi geliştirilmiştir.

1950 Sonrasında Demir Yolları Sürekli Geriledi

Türkiye'de 1950 yılına kadar yolcu ve yük taşımaları ağırlıklı olarak demir yolu ve deniz yolu ile yapılmıştır. 1950 yılında demir yolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, 2008 yılında demir yolu taşımacılığı yolcuda yüzde 1,7'ye, yükte yüzde 5,3'e gerileme yaşamış; kara yolu taşımacılığı ise 1950'den 2008'e yükte yüzde 19'dan yüzde 91,7'ye, yolcuda ise yüzde 49'dan yüzde 98,3'e yükselmiştir. Bu veriler ülkemizde var olan diğer ulaşım alternatiflerine rağmen ulaşımın kara yolu üzerine yıkıldığını göstermektedir. Oysa Türkiye gibi otomotiv ve petrolde dışa bağımlı bir ülkenin kara yolu taşımacılığına ağırlık vermesini anlamak mümkün değildir.

Yatırım Rakamları Trajikomik!

Bu durum yatırım politikalarına da yansımış, 1. ve 2. Beş Yıllık Kalkınma Planları hariç; başlıca önem taşıyan plan dönemlerindeki yatırımlar ile gerçekleşme oranları arasında gerçekleşme aleyhine bir açı oluşmuştur. 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı'ndan itibaren gerçekleşen yatırımlarda ciddi bir azalma yaşanmıştır. Örneğin; 2002-2007 döneminde yatırım ödeneklerinin yılda ortalama yüzde 61'i yatırım olarak gerçekleşmiş; uzmanların da belirttiği üzere hızlı tren dışında Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları'na (TCDD) yatırım amacıyla aktarılan kaynak miktarında önemli değişiklikler olmamıştır. Demiryolu sistemine Ankara-İstanbul hattı hariç, kilometre başına yılda ortalama 10 bin dolar tutarında yatırım yapılmaktadır, bu trajikomik bir rakamdır ve 11 bin km'lik demir yolu hattının gerekli bakım ve yenilemeden mahrum kaldığını göstermektedir. Son yıllardaki kazalar önemli ölçüde bu bakımsızlığın sonucu olarak yaşanmaktadır.

2008 istatistiklerine göre mevcut hatların yüzde 20'si 21-30 yaş arasında, yüzde 25'i ise 30 ve üzeri yaş gibi çok yüksek bir yaş sınırının üstünde bakımsız kalmıştır. Mevcut tren trafiği altında yapılan yol bakım ve yenileme çalışmaları yetersizdir. Yol bakım ekipleri, personel azaltma politikaları eşliğinde birbirleri ile yarıştırlarak teknik ölçütler dışında çalışmaya zorlanmıştır.

Resmi Politikalar Kendi İçinde Çelişkili

Bütün Beş Yıllık Kalkınma Planlarında taşımada can ve mal güvenliğinin artırılması; taşıma taleplerinin karşılanması; taşıma maliyetlerinin, enerji ve tüketimin tek enerji türüne bağımlılığının azaltılması; deniz yolu, demir yolu ve boru hatları taşımacılığına ağırlık verilmesi; ülkemiz üzerinden yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demir yolu ve limanlara kaydırılması için gerekli olanakların hazırlanacağı belirtilmekte, ancak bunlar yalnızca saptama düzeyinde kalmaktadır. Zira kara, hava, deniz ve demiryolu ulaşımına ilişkin gerçekleştirilen ve öngörülen serbestleştirme özelleştirme politikaları ve yalnızca karayolu ulaşımını

güçlendirmeye ve "hızlı tren" desteğine yönelik politikalar ile "diğer ulaşım biçimlerine de yatırım yapılması gerektiği" yaklaşımı arasındaki çelişki çok görünür bir biçimdedir.

Demir Yolları ve TCDD Üzerinde Oynanan Oyunlar

Ulaşım politikalarındaki olumsuzluklar genelde idari düzensizlikler, işletme bozuklukları, planlama, araştırma yetersizlikleri ve yetersiz personele bağlanmaktadır. Oysa ulaşım ve demir yollarındaki sorunlar çok farklı nedenlere dayanmaktadır.

Dünya Bankası, AB ve IMF programları doğrultusunda TCDD'nin yeniden yapılandırılması ile altyapı ve işletmeciliğin bölünmesi, farklı iş birimleri arasında kaynak aktarımı yapılmaması, kurum yapısının parçalanması, faaliyetlerin yatay bölünmeye tabi kılınması, özelleştirme ve taşınmazların satılması, istihdamın azaltılması, teknik yetenekler zayıflatılarak demir yollarının yerli ve yabancı sermayeye açılması hedeflenmiştir. Altyapı işletmeciliği bölünmesi, kurumsal bölünme, "toplam kalite yönetimi, müşteri memnuniyeti" gibi piyasa faktörleri, azaltılan personelle çok iş çıkarma, esnek çalışma koşulları, performansla bağlı ücret politikası, siyasi ve ehil olmayan kadrolaşma, iş gücü kalitesinin düşürülmesi, istasyonları kapatma, lojmanların satılması, permi haklarının kaldırılması, hastane ve eğitim tesislerinin kapatılmasını yeni yasal düzenlemeler izleyecektir. "Genel Demiryolu Kanunu Tasarısı" ve "TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı A.Ş. Kurulması Hakkında Kanun Tasarısı" ile 153 yıllık demir yolu kazanımları ve TCDD'nin tasfiyesi gerçekleştirilecektir.

Bu kapsamda TCDD taşınmazları, hukuksal süreçler ve Anayasa Mahkemesi kararını beklemeksizin özelleştirilerek elden çıkarılmak istenmektedir.

Demir yollarında kamu işletmeciliğinin tasfiye edilmesinin önemli ayaklarından biri de personel politikasıdır. Bu kapsamda izlenen bilinçli politika-

larla, 1959 yılında 66 bin 595 olan toplam TCDD personel sayısı 2000 yılında 47 bin 212'ye, 2003'te 39 bin 23'e, 2008'de 30 bin 617'ye düşmüştür.

Türkiye Kaza Sıralamasında İlk Sırada

Türkiye, Avrupa ülkelerine kıyasla hat uzunluğu bakımından gerilerde kalmasına rağmen kaza sayısı bakımından açık ara ile öndedir. Diğer ülkelerde yok denecek kadar az olan altyapıya dair sorunlar ve teknik sıkıntılar ülkemizde kazaların başlıca nedenini oluşturmaktadır. Çarpışma, deraymanlar ve diğer kazalar olarak nitelendirilen kazalar kategorisinde 2007 yılında Türkiye'de toplam 157 kaza yaşanırken, Almanya'da 36, İtalya'da 18, Fransa'da 5 ve Hollanda'da 2 kaza görülmektedir. Yine 2007'de ülkemizde demir yolu araçlarının raydan çıkması anlamına gelen "deraymanlar"a bağlı olarak 89 kaza yaşanırken, Fransa ve Hollanda gibi ülkelerde raydan hiç çıkılmadığı; İtalya'da 9, İspanya'da 4, Belçika'da 1 kez kaza yaşandığı görülmektedir. Toplam kaza sayısında da ülkemiz 394 kazayla 24 Avrupa ülkesi içinde ilk sırada yer almaktadır.

Ayrıca Türkiye, 24 Avrupa ülkesi arasında;

- Demiryolu yolcu taşımasında yüzde 1,9 ile sondan birinci,
- Demiryolu personeli sayısında 12'nci, yüzölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında sonuncu,
- Demir yolu hat uzunluğunda 9'uncu, yüzölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Yolcu sayısında 15'inci, yüzölçümü ve nüfusu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yolcu-km'de 11'inci, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en fazla olan 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,
- Yük taşımada net ton ölçeğinde 16'ncı, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında çok büyük ara ile sonuncu,

- Ton-km ölçekli yük taşımada 12'nci, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Demiryolu trafiğinde 13'üncü, yüzölçümü, nüfusu ve demir yolu hat uzunluğu en büyük 6 ülke arasında büyük ara ile sonuncu,
- Elektrik enerjisi tüketiminde (tüketimi tespit edilen 19 ülke arasında) 17'nci,
- Km² ye düşen demir yolunda 23'üncü,
- 10 bin nüfusa düşen demir yolunda sonuncu,
- Nüfusun demiryolu ile seyahat sıklığında sonuncu,
- Elektrikli demir yolu hat yüzdesinde (tespit edilebilen 23 ülke arasında) 21'inci sırada yer almaktadır.

Çözüm Önerileri

Karayolu ulaşımı dışında çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demir yolu, hava yolu ve deniz yolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşım talebi en ekonomik biçimde demir yolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak geliştirilmesiyle karşılanabilecektir. Aşağıdaki değerlendirme ve öneriler bu açıdan değerlendirilmelidir.

- Bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalı; bu plan kapsamında demir yolu, deniz yolu, hava yolu ve kara yolu için ayrı ayrı Ana Planlar hazırlanmalıdır.
- Ulaşım politikaları kara yolu/deniz yolu/demir yolu/hava yolu entegrasyonlu Kombine Taşımacılık (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık), bir başka deyişle bütün türlerin tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesi ekseninde yeterli fiziki kapasite ve olanaklara sahip yükleme, boşaltma ve aktarma terminalleri oluşturulmalıdır.

- ▶ Yük ve yolcu taşımacılığında ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demir yolu taşımacılık oranları planlı olarak artırılmalıdır.
- ▶ Ulaştırma sektörü ve demiryollarının altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlarına yönelik bütün özelleştirmeler, belediyeler ve üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.
- ▶ Gerekli olan altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda “sürat demir yolu” projelerine yönelinmeli; yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan “yüksek hızlı tren” projeleri durdurulmalı; bu konuda meslek odaları, sendikalar, uzmanlar ve bilim insanlarının görüş ve uyarıları dikkate alınmalıdır.
- ▶ Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, Ankara-İstanbul hattı ile Marmaray olarak da anılan Boğaz Tüp Geçit projesi arasında bağlantı kurulmalı ve bu proje yalnızca raylı sistem projesi olarak sürdürülmelidir. Kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.
- ▶ Büyükşehir ve sanayi merkezleri, çağdaş standartlara uygun demir yolları ve mevcut limanlar yoluyla birbirlerine bağlanmalıdır.
- ▶ “Demiryolu, yolcu ve yük güvenliği” bir bütün olarak düşünülmelidir.
- ▶ Ulaşımında enerji verimliliği çalışmaları ulusal bir politika olarak ele alınmalı; ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük olan sistemlere (demir yolu ve deniz yolu) öncelik verilmeli, mevcut sistemlerin kapasiteleri tam ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılmalı; petrol bağımlılığı azaltılmalıdır.
- ▶ Dünya Bankası ve uluslararası sermayenin istemleri doğrultusunda hazırlanan Demiryolu ve TCDD Kanun Tasarıları geri çekilmeli; “TCDD'nin yeniden yapılandırılması programı” yerine kamu, ülke ve toplum çıkarlarını gözeterek yeni bir yeniden yapılandırma programı uygulanmalı, çalışanların söz ve karar sahibi olması sağlanmalıdır.
- ▶ Siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıyımına son verilmelidir. TCDD'nin personel açığı siyasi değil, mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; “performansa göre ücret”, “toplam kalite yönetimi” vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.
- ▶ TCDD nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla iş birliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, daha önce TCDD bünyesinde olup kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.
- ▶ TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi uygulaması terk edilerek TCDD borçları kamu tarafından üstlenilmelidir.
- ▶ TCDD'nin araç parkı geliştirilmeli, yeni yatırım ve iyileştirme çalışmalarına ağırlık verilmelidir. Hizmet dışı bırakılan bakım ve tamir atölyeleri ve bütün tesisleri yeniden işlevli kılınmalıdır.
- ▶ TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demir yolu yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır.
- ▶ Demiryolu modlardaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalıdır. Demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onararak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.
- ▶ Yolculuk alışkanlıklarının değiştirilmesine yönelik programlar hazırlanmalıdır.
- ▶ Başta demir cevheri, kömür olmak üzere kamu yükleri demiryolu aracılığıyla taşınmalıdır.
- ▶ Ülkenin ve kentlerin kaderini etkileyecek büyük projeler tartışmaya açılmalı, sendikalar, meslek odaları, bilim insanları ve üniversitelerin karar süreçlerine katılmaları sağlanmalı; kasıtlı yanlış uygulama yapanlar hakkında verilen yargı kararları uygulanmalıdır.

AKP VE YÖK'ÜN ÖZELLEŞTİRME SALDIRILARININ KARŞISINDA



TMMOB Makina Mühendisleri Odası, eğitim alanına dönük AKP ve YÖK eliyle gerçekleştirilen örtülü özelleştirme saldırılarının karşısında, anayasal haklarını kazanmak için mücadele eden mühendislik ve üniversite öğrencilerinin yanında olduğunu kamuoyuna ilan eder. 12 Eylül'ün bir kurumu olan YÖK vasıtasıyla üniversiteler salt kâr mantığı ve piyasa değerleriyle kuşatılmaktadır. Eğitim ticarileştirilerek öğrenciler müşteri, eğitim kurumları tüccar haline getirilmektedir. Üniversite harçlarına yapılan fahiş zamlar ve eğitimin örtülü yollarla özelleştirilmesi hamleleri, Türkiye'nin 12 Eylül sonrasında yaşadığı dönüşümün en somut kanıtları arasında yer almaktadır.

Bugün meslek liselerine uygulanan katsayıların kaldırılmasından hareketle "eğitimde fırsat eşitliği ve adalet sağlandı" söylemi gerçekte sahtedir. Eğitimin gerçekten tüm yurttaşlar için eşit koşullarda erişilebilir bir standarda yaklaşması, esas olarak eğitimin niteliğinin düzenlenmesi, yoksulların üniversiteye girebilmesi ve eğitimde özelleştirmeci bütün uygulamalara son verilmesiyle mümkündür.

Eğitimde adalet; toplumun yalnızca bir kısmının ihtiyaçlarına göre düzenlenmiş ve din eğitimi özendirici nitelik taşıyan kararların altına imza atarak değil, halkın ezici çoğunluğunun ödeyemeyeceği harçları ve eğitimdeki tüm paralı uygulamaları kaldırma ve üniversite içi hizmetleri paralı olmaktan çıkarma yoluyla sağlanabilir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, eğitim alanına dönük AKP ve YÖK eliyle gerçekleştirilen örtülü özelleştirme saldırılarının karşısında, anayasal haklarını kazanmak için mücadele eden mühendislik ve üniversite öğrencilerinin yanında olduğunu kamuoyuna ilan eder.

Anayasal bir hak olan parasız eğitimin koşullarının hazırlanması yerine, üniversitelere kriz döneminde bir gelir kaynağı olarak bakılmasının tezahürü olan ve oranları yüzde 500'e varan harç zamları geri çekilmeli, harçlar tamamen kaldırılmalı ve üniversitelerin üzerindeki piyasa vesayetine son verilmelidir.

Emin KORAMAZ

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu Başkanı (28 Temmuz 2009)**

ŞUBEMİZİN BASIN AÇIKLAMALARI

BİLECİK TREN KAZASI

27 Ağustos 2009 Ankara - İstanbul seferini yapan Cumhuriyet Ekspresi saat 17:30 sıralarında Bozüyük istasyonunu geçtikten 5 dakika sonra demiryolu üzerine çıkan bir iş makinesi ile çarpışması neticesinde tren kazası meydana gelmiştir. Bu üzücü kazada ilk belirlemelere göre 5 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 17 vatandaşımızda yaralanmıştır. Kazada hayatını kaybeden vatandaşlarımız arasında bulunan Makina Mühendisliği Bölümü son sınıf öğrencisi Derviş HAVUZ'un da yer alması ayrıca üzüntümüzü arttırmıştır.

Hayatını kaybeden vatandaşlarımızı saygı ile anıyor, yakınlarına baş sağlığı ve sabır, yaralı vatandaşlarımıza da acil şifalar diliyoruz. Olay Bozüyük-Mekece duble yol projesi kapsamında Bilecik ili Karaköy - Ayvalı Mevkiinde köprü inşaatında çalışan iş makinesinin tren yolu üzerine kontrolsüzce çıkması neticesinde meydana geldiği yetkililerce belirtilmiştir.

Şubemizde olay sonrası yerinde yapılan incelemelerde, karayolu inşaatının demiryoluna paralel gittiği bu bölgede gerek Kara Yolları Genel Müdürlüğünün, gerekse yapımçı inşaat firmasının İş Güvenliğine yönelik hiçbir önlem ve tedbir almadan çalışma yaptığı tespit edilmiştir. Kazanın oluşmasında iş makinesi operatörü kadar çalışma bölgesinde gerekli iş güvenliği önlemlerini almayan Karayolları Genel Müdürlüğü ve firma yetkililerinin de büyük sorumluluğu, ihmali ve kusurunun bulunduğunu bize açıkça göstermektedir.

Ülkemizde oluşan kazaların bir çoğu kaderden değil, ne yazık ki büyük ihmallerden ve alınması gereken tedbirlerin alınmamasından meydana gelmektedir.

İş kazalarının önüne geçilebilmesi için biz öncelikli olarak işyerlerinde "önce insan, önce sağlık, önce iş güvenliği" anlayışı ile hareket edilmesini, tüm süreçlerde birinci önceliğin İş Sağlığı ve İş Güvenliğine verilmesini her ortamda söylüyoruz. Çalışanlar ile işverenler arasında bu duyarlılığın ve bilincin oluşturulmasını, geliştirilmesini, iş sağlığı ve iş güvenliği eğitimine önem verilmesini, eğitim almamış çalışana iş yaptırılmamasını mutlaka sağlamak zorundayız.

Ayrıca başka bir önemli konu, meydana gelen bu tür olayları inceleyerek, nelerin yanlış gittiğini araştıran, önceden ön gören, sonraki aşamalarda daha başka neler olabilir sorusuna yanıt arayan risk analizlerinin yapılması, yani olay olmadan önce alınabilecek önlemlerin mutlaka öne çıkarılması gerekmektedir.



Bu bağlamda, Kentimizde yapımı devam eden hızlı tren, çevre yolu genişletilmesi ve çevre yolu üzerinde bulunan köprü çalışmalarında da İş Güvenliği

yönünden gerekli ve yeterli önlemlerin alınmadığını hep beraber yaşayarak görüyoruz. Bu vb olayların yaşanmaması için yetkilileri bir kez daha uyarıyor ve göreve davet ediyoruz, lütfen bu inşaatları iş güvenliği açısından inceleyelim, gerekli tedbir ve önlemlerin acilen alınmasını sağlayalım.

Kazasız, sağlıklı ve güvenli bir yaşam dileği ile kamuoyunun bilgisine sunulur.

R.Erhan KUTLU
MMO Eskişehir Şube
Yönetim Kurulu Başkanı

1 EYLÜL DÜNYA BARIŞ GÜNÜ TÜRKİYE İÇİN ÖZEL ANLAM TAŞIMAKTADIR

Kürt Sorununun Gerçek Çözüm Yolu Dış Politikaya Değil Halkların Kardeşliği ve Türkiye'nin Demokratikleştirilmesi Gereklerine Dayandırılmalıdır.

Ülkemizde tam 25 yıldır devam eden kirli savaşa son verilmesi, kalıcı bir barışın sağlanması ve bir daha aynı acıların yaşanmaması biz barışseverlerin talebidir.

Ülkemizde, 25 yıldır 40 bin civarında ölüm, binlerce yaralı ve sakat ile birlikte sayısız insani, etnik, sosyal drama maruz kalmış ve 400 milyar doları aşan bir ekonomik kayba uğramıştır. Bu süre boyunca Türkiye, iç politikada arzulanan toplumsal barışa karşı yıllarca “savaş” naralarının atıldığı, provokasyonlar ve teröre dayalı bir yaşamı sürdürmüş, Kürt sorunu bu çıkmazda şekillendirilmeye çalışılmıştır. Toplumun etnik milliyetçilik temelinde kampaştırılmasına sebep olanlar, bir arada ve kardeşçe yaşamı savunan, terörü ve provokasyonları lanetleyen, silahların bırakılmasını isteyen demokratik yaklaşımların önünü tıkamışlar, ancak bizler gibi emek, barış ve demokratikleşmeden yana olanlar barış umudunu hep taşımışlardır.

Ülkemizde kalıcı barışın sağlanması için;

* Emperyalist senaryolara karşı ülkemizi güçsüz kılan Kürt sorunu kapsamlı bir demokratikleşme çerçevesinde çözülmeli, Anayasa emek ve tüm temel demokratik haklar bağlamında değiştirilmeli, toplumdaki bütün eğilimlerin siyaset ve parlamentoda temsili önündeki engeller kaldırılmalı, bölgenin ekonomik, sosyal gelişimini sağlayıcı politikalar ivedilikle yaşama geçirilmelidir.

* Devlet ve sanayi kesimi bölgeye yatırım yapmama tutumunu gözden geçirmeli; bölgenin kalkınması



ekonomik ve sosyal açılardan planlanmalı, kamu etkin bir şekilde devreye girmelidir. Bölgeye yönelik kamu harcamaları ciddi bir şekilde artırılmalıdır. Kamu iktisadi işletmeciliği yaşama geçirilmeli, merkezi bir planlama dahilinde kamu eliyle sanayileşme süreci başlatılmalıdır.

* Toplumsal refah ve huzurun sağlanması ve sosyal yaşamın yeniden düzenlenmesi ancak barışçıl demokratik bir ortamda mümkündür. Ülke demokrasinin istikrarlı bir zemine oturması için yapısal reformlar gerçekleştirilmeli, silahlar susmalı, PKK silah bırakmalı, koruculuk kaldırılmalı, yaşanan terör ve şiddet politikalarının ortaya çıkardığı tüm olumsuz koşullar ortadan kaldırılmalı, insan hakları ihlalleri durdurulmalı, faili meçhul cinayetler aydınlatılmalıdır.

Sanayileşmiş, kalkınmış, demokratikleşmiş bir Türkiye için Odamız toplumsal sorumluları doğrultusunda karanlığa, savaşa, emperyalist saldırganlığa karşı ülkemizde, bölgede ve dünyada barışı savunmaya devam edecek; 1 Eylül'de barış ve insanca yaşam talebinin yankılandığı tüm alanlarda ye-rini alacaktır.

R.Erhan KUTLU

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Eskişehir Şube Başkanı**

TMMOB ESKİŞEHİR İKK BASIN AÇIKLAMALARI

SİVAS'I UNUTMADIK, UNUTMAYACAĞIZ, UNUTTURMAYACAĞIZ!

Bu yıl Sivas katliamının 16. yılı.

Bundan 16 yıl önce, 2 Temmuz 1993 günü Sivas'ta Madımak Otel'de yakılarak katledilen insanlarımızın aydınlık yüzleri gözlerimizin önünde. O gün Sivas'ta yaşananlar, dün yaşanmışçasına aklımızda.

Madımak Oteli'nde 35 kişiyi öldürenlerle, bugün Madımak Oteli'nin yitirdiğimiz aydınların anısını yaşatacak bir kültür merkezine, bir müzeye dönüşmesinin önünde duran zihniyet aynı. Biz bunu biliyoruz.

Sivas katliamını unutturmak isteyenlere inat; O gün yanan o aydınlık yüzlerin ışığını söndürmeye, emekçi sınıfların yeni bir dünya kurma yolundaki umutlarını

yok etmeye çalışanlara inat TMMOB her 2 Temmuz'da olduğu gibi bu yıl da dost örgütlerle birlikte omuz omuza duracak.

Sivas katliamını Türkiye'nin aydınlığına, çağdaşlığına, demokrasiye, halkların kardeşliğine, eşitliğe, özgürlüğe ve bir arada yaşama kültürüne yapılan bir saldırı olarak gören TMMOB, bu yıl da işçilerle, kamu emekçileriyle, gençlerle, aydınlarla sesini, ellerini, öfkesini birleştirerek, "Başka Bir Yaşam, Başka Bir Türkiye, Başka Bir Dünya Mümkün" diyecek.

"Sivas'ı unutmadık, unutmayacağız, unutturmayacağız."

DERYA ÖZKAR
TMMOB ESKİŞEHİR İKK

DOĞA OLAYLARI AFETE DÖNÜŞMESİN!!

17 Ağustos depreminin üzerinden 10 yıl geçmesine rağmen, mühendis, mimar ve şehir plancılarının ülkemizin deprem tehlikesi ve riski konusundaki sürekli yinelediği uyarıları, siyasal iktidarlarca dikkate alınmamıştır.

Bilime ve mühendisliğe, akla ve uygarlığa aykırı olarak siyasal iktidarlarca uygulanan rant politikaları nedeniyle, ülkemiz sadece bir deprem ülkesi değil bir afet ülkesi olmuştur. Bunun ekonomik sonucu her yıl GSMH'mizin ortalama %3-%7'sinin afet zararlarına ayrılmasıdır. Gerçekte hepsi birer doğa olayı olan deprem, heyelan, çığ ve kaya düşmesi, su baskını vb. olaylar bilinçsizce verilmiş yer seçimi kararları, mühendislik verilerinden yoksun imar planları, düşük standartlarda ve mühendislik hizmeti görmemiş yapı üretimi, kısaca ranta dayalı hızlı, düşük nitelikli, tasarımsız ve plansız kentleşme ve sosyo-ekonomik politikalar sonucu afete, yani insani ve ekonomik yıkıma dönüşmektedir.

Sosyal devletten ve toplum yararı ilkesinden siyasal iktidarlarca vazgeçilmesinin sonuçlarının her alanda

olduğu gibi her depremde karşımıza çıktığını ve gelecekte de çıkacağını söylüyoruz.

Bu iktidar döneminde de ülkemizin deprem tehlike ve riskinin büyüklüğüyle orantılı politikalar ve programlar geliştirilmemiştir ve geliştirilmesi yönünde de bir iradenin olduğu görülmemektedir.

Ülkemizde dereler, vadiler, ormanlar, su havzaları, deprem tehlikesi içeren kısaca yapılaşmaya uygun olmayan alanlar, rant ekonomisinin baskısı altında yapılaşmaya açılmıştır, gelecekte açılmaması yönünde ciddi bir irade de yoktur.

Siyasal İktidarı, deprem konusunda sorumluluğunun gereğini yerine getirmeye çağırıyoruz.

Deprem hasar, zarar ve can kayıplarının azaltılmasının bilinen tek yolu, mühendis, mimar ve şehir plancılarının ortak katkı ve çabalarıyla depreme dayanıklı yerleşim alanları ve yapılar tasarlamak ve üretmektir. Bunun için, deprem öncesi, sırası ve sonrasında yapılacak çalışmalara ilişkin kamu yararı