

PAMUKOVA “KAZASI” İMAJ POLİTİKASININ SONUCU İDİ, DEMİRYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ GERİLEME VE ÖZELLEŞTİRME SÜRECİ İMAJ POLİTİKALARI İLE GİZLENEMEZ

22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapan “hızlandırılmış tren”in Sakarya’nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmıştı. Kazanın yıldönümü olan 22 Temmuz 2014 tarihinde, Oda Yönetim Kurulu bir basın açıklaması yaparak Demiryolu ulaşımı konusundaki tespit ve önerilerini kamuoyu ile paylaştı.

Bilindiği üzere 22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapan “hızlandırılmış tren”in Sakarya’nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucu 41 yurttaşımız ölmüş, 81 yurttaşımız yaralanmıştı. Bu olay üzerine “hızlandırılmış tren” ve demiryolu politikaları kamuoyu nezdinde daha tartışılır olmuştur.

Odamızın ulaşım ve demiryolu raporlarında tespit ettiği üzere demiryolları 1950’lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları lehine ikinci plana itilmiştir. Demiryollarının konvansiyonel hatlarının yüzde 41’i; toplam demiryollarının yüzde 38’i Cumhuriyet’ten önce yapılmış; 1923–1950 arasında yılda ortalama 172 km; 1950 sonrasında yılda ortalama 45,2 km demiryolu inşa edilmiştir. 1950 yılında 9 bin 24 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu bugün ancak 12 bin 97 km’dir. Yani son 63 yılda yalnızca 2 bin 493 km demiryolu yapılmıştır. Anahat yapımı ise 1951 sonrasında toplam bin 742 km, yıllık ortalaması ise 27 km olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca 2009 yılında 397 km olan yüksek hızlı tren hat toplamı 2010’da 888 km’ye yükselmiş, fakat yüksek hızlı trene yönelik bütün imaj politikalarına rağmen son üç yılda durum değişmemiştir. Sonuçta demiryolu yolcu ve yük taşımacılığında olağandışı bir gerilemeye yol açılmış; yüksek hızlı tren uygulaması çok ağır ve sorunlu bir şekilde uygulanmıştır.

1950 yılında demiryolu taşıma oranları yolcuda yüzde 42,2, yükte yüzde 55,1 oranında idi. Bugün ise demiryolu taşımacılığı yolcuda yüzde 1,1’e, yükte de 4,1’e gerilemiştir. AKP iktidarı 1950’den bu yana ki politikaların sürdürücüsü olmuş ve demiryollarındaki gerileme sürmüştür. TCDD istatistiklerine de yansdığı üzere 2000 yılında demiryolu taşımacılığı yolcuda yüzde 2,2 oranında iken 2012 yılında yüzde 1,1’e gerilemiştir. Yükte de 2000’de yüzde 4,3 olan oran 2012’de 4,1’e gerilemiştir. Karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yükte yüzde 71’den yüzde 76,8’e, yolcuda ise yüzde 95,9’dan yüzde 98,3’e yükselmiştir.

Yine AKP iktidarı döneminde AB’ye uyum gerekçesiyle, demiryolu hizmetleri rekabete dayalı esaslar çerçevesinde yeniden yapılandırılmış, serbestleştirilerek piyasaya açılmıştır. T. C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün demiryolu altyapı işletmecisi olarak yapılandırılması ve T.C. Devlet Demiryolları Taşımacılık Anonim Şirketi adıyla demiryolu tren işletmecisi olacak bir şirket kurulmasına yönelik 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 01.05.2013 tarihli ve 28634 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiş, tren işletmeciliği özel sektöre açılmıştır. TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü’nün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ Kurulması Hakkında Kanun ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 158 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD’nin nihai tasfiyesi gerçekleştirilmiştir. Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Anonim Şirketi Genel Müdürlüğü’nün kurulmasına ilişkin kanun, taşınmazların satışı, özelleştirmelerle ve demiryolu çalışanlarının geleceği ile ilgili ayrıntılı düzenlemeler getirmektedir. Böylece TCDD parçalanarak şirketleştirilmiş, kamu hizmeti anlayışı yerine serbest piyasa gereklerini gözetilen bir model esas alınmış, TCDD’nin taşınmazları satılmaya başlanmıştır, çalışanlar güvencesiz çalışma biçimlerine tabi kılınmıştır. Bu durum halkın ulaşım hakkının elinden alınma sürecinin son halkasıdır. Karayolları ve havayolundan sonra demiryolunun ticarileştirilmesi ve piyasaya açılması ile bu süreç tamamlanmaktadır.

Karayolu ulaşımı dışında, güvenli, konforlu, hızlı, çevre dostu olan, dışa bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımalarının hak ettiği düzeye ulaşması ve ulaşımında toplu taşımanın yaygınlaşması temel hedef olmalıdır. Doğru bir demiryolu politikası, hat kapasitesi, arazi, maliyet, kullanım ömrü, güvenlik, enerji verimliliği, petrole



bağlı olunmaması, çevre gibi temel unsurlara ve kamusal hizmet perspektifine dayandırılmalıdır. Aşağıdaki önerilerimiz bu açıdan değerlendirilmelidir.

► Ciddi bir "Ulaştırma Ana Planı" yapılmalı; bu plan kapsamında, demiryolu, denizyolu, havayolu ve karayolu için ayrı ayrı ana planlar hazırlanmalıdır.

► Ulaşım politikaları karayolu, denizyolu, demiryolu, havayolu taşımacılığının, seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı, tek bir taşıma zinciri oluşturacak şekilde entegre edilmesini içeren Kombine Taşımacılığa yönelim ekseninde belirlenmelidir.

► Tüm ulaşım modları arasında uyum sağlanarak yük ve yolcu taşımada ağırlık demiryolu taşımacılığına verilmeli, demiryolu taşımacılığı planlı olarak artırılmalıdır.

► Ulaştırmanın bütünü ve demiryollarında, altyapı, araç, arazi, tesis, işletme ve taşınmazlara yönelik bütün özelleştirmeler ve belediyeler ile üçüncü şahıslara devirler durdurulmalıdır.

► Yeni raylı sistemlerin mevcut ulaşım ağları ile entegrasyonu sağlanmalı, kentlerde başta metro olmak üzere hafif raylı sistemler yaygınlaştırılmalıdır.

► Ulaştırma master planlarında, birim enerji tüketimi daha düşük demiryolu ve denizyolu sistemlerine öncelik verilmeli, mevcut sistemler kapasite ve verimlilikleri geliştirilerek kullanılmalı; ulaşımında petrol bağımlılığının azaltılması hedeflenmeli; mevzuat bu doğrultuda gözden geçirilmelidir.

► TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi, siyasi kadro atamaları ve her düzeydeki uzman kadro kıymına son verilmelidir. TCDD'nin personel açığı siyasi değil mesleki ve teknik ölçütler içinde giderilmeli; "performansa göre ücret", "toplam kalite yönetimi" vb. uygulamalar kaldırılmalıdır.

► Hizmet dışı bırakılan bakım-tamir atölyeleri ve bütün tesisler yeniden işlevli kılınmalıdır.

► TCDD'nin borçlandırılması ve zarar ettirilmesi politikası terk edilmelidir.

► TÜDEMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜLOMSAŞ gibi TCDD fabrikaları lokomotif ve vagon üretecek teknik düzeye getirilmeli, montaj değil üretim esaslı bir yapıya sahip olmalı; demiryolu yan sanayisine (ray, tekerlek vb.) yatırım yapılmalıdır.

► TCDD, nitelikli personel yetiştirilmesi için üniversiteler ve meslek odalarıyla işbirliği yapmalı, meslek içi eğitim geliştirilmeli, kapatılan meslek liseleri yeniden açılmalıdır.

► Demiryolu modlarındaki atıl kapasitelerin değerlendirilmesi için işletme iyileştirmeleri yapılmalı; demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onararak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

MMO SİYONİST İSRAİL'İN FİLİSTİN HALKINA YÖNELİK TERÖRÜNÜ KINAMAKTADIR TÜRKİYE İSRAİL İLE ASKERİ, TİCARİ, SİYASİ İLİŞKİLERİNİ KESMELİDİR

Oda Yönetim Kurulu, 22 Temmuz 2014 tarihinde, bir basın açıklaması yaparak Filistin'de günlerdir süren İsrail katliamını kınadı.

Yakın tarihin en terörist devletlerinin başında gelen İsrail'in Filistin'e yönelik terörü kara harekâtı ile yeni bir evreye girmiş durumdadır. Çoğu çocuk 400'e yakın insanın öldüğü, binlercesinin yaralandığı İsrail saldırısı, Siyonizmin emelleri ve İsrail'in emperyalizmle birlikte bölgede üstlendiği misyondan kaynaklanmaktadır. Batı bu nedenle ikiyüzlü ve İsrail'i gözeten açıklamalarla yetinmektedir.

İsrail'in Gazze'de çocuk, genç, yaşlı, kadın, erkek, sivil, üniformalı demeden yaptığı katliam, yeni bir durum değildir. Filistin halkının yaşadığı trajedi 67 yıldan beri sürmektedir. Bir Filistin devletinin mevcudiyeti, Filistin'in bağımsızlığını tam olarak elde ettiği anlamına gelmemektedir.. Her sabaha yeni ölümlerle uyanan, hastaneleri bombalanan, okulları yakılan ve katledilen Filistin halk, bütün "demokratik" devletlerin çoğunluğunun bu trajediye sırtını döndüğü bir zamanda dirençle var olma savaşı veriyor.

Oysa yapılması gerekenler çok açıktır: Birleşmiş Milletler'in 1948/194, 1967/242, 1973/338, 2002/1397 sayılı kararlarına uyulması; 1967 yılından bu yana kurulmuş olan tüm kolonilerin kaldırılması; Filistin'de her türlü İsrail askeri varlığına son verilmesi;



bütün mültecilere geri dönüş hakkının tanınması; İsrail tarafından inşa edilen "tecrit duvarı"nın yıkılması; bölgeye uluslararası bir gücün gönderilmesi; Filistin toprakları içinde, Filistin yolları üzerinde ve sınırlardaki "denetim noktaları"nın kaldırılması, Filistin'e komşu ülke sınırlarının Filistin halkına açılması, halkın temel hizmet yardımlarından yararlanması, yaralarını sarması ve Filistin'in tam bağımsızlığı için gerekli girişimler yapılmalıdır.

Ancak AKP iktidarı, Filistin sorununu da tamamen yanlış olan bölge politikalarına bağlamış ve Mısır'ın girişimiyle gerçekleşen ateşkesin bozulmasında Katar gericiliği ile birlikte rol oynamıştır. Dolayısıyla Erdoğan-AKP iktidarının "Filistin savunusu" ikiyüzlü bir politikadır, İslam'ın istismarına ve güncel planda Cumhurbaşkanlığı seçimi çıkarlarına yöneliktir. Ocak 2009'da Davos'ta "one minute" diyen Erdoğan'ın 1,5 yıl sonra 7 Eylül 2010'da İsrail'in OECD'ye (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü'ne) üyeliğine onay vermesi, 12 yıllık AKP iktidarı döneminde İsrail ile Türkiye arasındaki ticaretin yüzde 350 artmış olması, Malatya'daki NATO kalkanının topladığı bilgilerin İsrail'e aktarılması, İsrail savaş uçaklarının Türkiye'den yakıt alması gibi gerçekler Erdoğan-AKP iktidarının Filistin sorununda izlediği politikaların gerçek yüzünü ortaya sermektedir. Türkiye hukuk tanımaz barbar İsrail hükümetine "dur" demek ve göstermelik "kınama" mesajlarının ötesinde İsrail ile ilişkilerini gözden geçirmeli, askeri, ticari, siyasi ilişkilerini kesmelidir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, Türkiye ve Filistin halklarının kardeşliğini savunmakta ve işgalci siyonist güçlerin terörünü kınamakta, hakları ve ülkelerinin bağımsızlığı için mücadele eden Filistin halkının yanında olduğunu bir kez daha dile getirmektedir.

**TMMOB Makina Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**