

Enerji Kurumları Özelleştirilerek, Kamu Denetimi Yok Edilerek Verimlilik Sağlanamaz! Yaşam Kalitemizden Taviz Vermeden,

Daha Verimli Enerji Kullanımı MÜMKÜNDÜR!

1 1-12-13 Ocak 2012 tarihleri arasında MMO Şişli Temsilciliği ve EMO Şişli Temsilciliği tarafından ortak düzenlenen "Mühendislik ve Enerji Verimliliği Çadırı & Ekokaravan Etkinliği" yaklaşık 50 m²'lik bir çadır kurularak gerçekleştirildi. Açılış töreni 11 Ocak 2012 Çarşamba günü MMO İstanbul Şube Başkanı İlter ÇELİK ve EMO İstanbul Şube Başkanı Erhan KARAÇAY'ın enerji haftası ile ilgili yaptıkları basın açıklaması ile gerçekleştirildi.

Birleşmiş Milletler Kuruluşu Uluslararası Hidrojen Enerjisi Teknolojileri Merkezi (UNIDO-ICHET) ve ODİDER'in ortak projesi olan, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ile Çevre Bakanlığının destekleriyle üretilmiş, rüzgar ve güneş enerjisi ile çalışan Ekokaravan etkinlikte sergilendi. Çadırı ve Ekokaravanı çevre okulların öğrencilerinin de aralarında bulunduğu yüzlerce kişi ziyaret etti. Ziyaret eden insanlara; enerji verimliliği ile ilgili bilgilendirici broşürlerin dağıtılarak ve mesleki bilgiler insanlara aktarıldı, enerji verimliliği ile ilgili sorular çadırdaki bulunan mühendisler tarafından yanıtlanarak bilgilendirmeler yapıldı. Ayrıca etkinlik kapsamında; temsilciliğimizde Perpa çalışanlarına "İş Güvenliği" eğitimleri düzenlendi.

Yapılan basın açıklamasında çağımızda enerjiye ulaşmanın en doğal insan haklarından biri olduğu belirtilerek ekonomik/sosyal kalkınma ve insanca yaşam için; güvenilir, ucuz ve temiz enerji arzının günümüzün en önemli sorunu haline geldiği, dünya'da halen 1.6 milyar insanın (yüzde 25.1) enerjiden yararlanma olanağına sahip olmadığı ifade edildi.



Enerji talebinin her yıl artan oranda yükselmesi ve dolayısıyla maliyetlerin artması enerji açısından bizleri dönülemez noktaya getirmektedir. Enerji Bakanı 2011 Bütçe konuşmasında, "2009 yılı sonu itibarıyla net ithalat bağımlılığının yüzde 72 seviyesinde olduğu ülkemizde doğalgazın yaklaşık yüzde 98'i petrolün ise yaklaşık yüzde 91'i ithal edilmektedir" demiştir. Bugün elektrik arz güvenliğimiz bıçak sırtındadır. 2002 yılından itibaren kamunun yatırım yapması neredeyse yasaklanmış, yapılan özelleştirmeler sonucu, özel şirketler ise beklenen yatırımları yapamamıştır.

Enerji Verimliliği Yasası 2007 yılında, Enerji Kaynakları ve Enerjinin Kullanımında Verimliliğin Artırılmasına Dair Yönetmelik ise 25 Ekim 2008 tarihinde yürürlüğe girdi. 2008 yılı "Enerji Verimliliği Yılı" ilan edildi. Enerji verimliliği gibi yaşamsal önemdeki bir konunun gündeme getirilmesindeki yoğun çaba toplumsal duyarlılığın gelişmesi açısından son derece önemli olmakla birlikte; enerji özelleştirmelerinin hız kazandığı döneme rastlaması ve ele alınış şekli, enerji alanındaki serbest piyasa uygulamalarıyla olan bağını da sorgulamayı gerektiriyor. Bir yandan özelleştirmelerle ülke enerji üretimi ve dağıtımını tümüyle piyasalaştırıp diğer yandan toplumsal duyarlılığı artırma girişimi hükümetin tutarsızlığını ortaya koymaktadır.

Yapılan özelleştirmeler sonucu, kar amaçlı şirketlere havale edilen arz güvenliğinin tehlikeli boyutta olduğu bir süreçte, mevcut enerjimizi yaşam kalitesinden taviz vermeden verimli olarak kullanmak önem arz etmektedir.

2011 yılı içinde dağıtım şirketlerinin özelleştirilmesi -7 dağıtım bölgesi dışında- tamamlanmış, 18 adet termik ve 28 hidrolik enerji üretim santrali özelleştirme sürecine sokulmuştur. Akkuyu'da nükleer enerji santral kurulması yönünde Rusya ile yapılan ikili anlaşma doğrultusunda arazi tashih işlemi tamamlanmıştır. Doğalgaz anlaşmalarının ve dışa bağımlılığın sürdürülmesi, enerjide otomatik fiyatlandırma ve daha birçok nedenden dolayı, elektriğin "yeterli, kaliteli, kesintisiz, ucuz ve çevreyle uyumlu bir biçimde kullanıma sunulması" savlarıyla yürürlü-

ğe konulan Elektrik Piyasası Yasası'nın öngörüldüğü sistem, halkın çıkarlarına aykırı sonuçlar doğurmaktadır.

Doğalgazda Soygun

Tamamen dışa bağımlı doğalgaz enerjisi kullanımını hızla artmaktadır. Enerji Bakanlığı verilerine göre; 1987 yılında 500 milyon metreküp olan yıllık yurtiçi doğalgaz tüketimimizin 2011 yılı bitimine kadar 39 milyar metreküp olarak gerçekleşmesi beklenmektedir. 2002'de sanayide ve konutta 5 şehrimize, sadece sanayide 9 şehrimize giden doğalgaz hattı, bugün itibarıyla 71 şehrimize ulaşmıştır.

Oysa:140 milyar kWh/yıllık Türkiye Hidrolik enerji potansiyelimizin ancak yüzde 37'lik kısmı, 118 milyar kWh/yıl civarında olan linyit potansiyelimizin yüzde 33'lük kısmı, 11 milyar kWh/yıl potansiyele sahip olan taşkömürümüzün yüzde 22'lik kısmı, 31.500 MWt düzeyinde tahmin edilen ve Avrupa'da 1. sırada yer alan Jeotermal enerji potansiyelimizin ancak yüzde 15 civarındaki kısmı (4.757 MWt) işletmeye alınmıştır. Yaklaşık 25 yıl önce kurulan ve Belediye İktisadi Teşebbüsü statüsünde bir kamu kuruluşu olarak hizmet veren İstanbul Gaz Dağıtım Anonim Şirketi'nin (İGDAŞ) 2012 yılı sonuna kadar özelleştirilmesi planlanmaktadır. Başkent Doğalgaz A.Ş.'den sonra İGDAŞ'ı da özelleştirmeyi planlayan siyasal iktidar ve onun yerel yöneticileri temel bir insan hakkı olan enerjiye erişim hakkını gasp etmekte, bu karlı kamusal nitelikteki hizmetleri "özel" şirketlere "peşkeş" çekmekte, gelecekte büyük kamusal zarar doğmasına davetiye çıkartmaktadırlar. Özelleştirme en başta hizmet kalite-



basın açıklaması



sinden taviz ve temel güvenlik prensiplerinin, maliyetlerin düşürülmesi ve yüksek kar uğruna göz ardı edilmesi sonucunu doğuracaktır. Yüksek risk taşıyan bu tür hizmetlerle ilgili alınan kararlarda TMMOB'ye bağlı Odaların ve diğer ilgili Meslek Odalarının dahil edilmesi zorunluluktur, tam tersi uygulamalar ise sorumsuzluktur, aymazlıktır, kötü niyetli basiresiz yöneticilik örneğidir.

Her yıl ocak ayının ikinci haftasında kutlanan Enerji Verimliliği Haftası'nda, verimlilik ve tasarrufun "piyasalaştırma ve pahalı enerji" uygulamalarıyla sağlanmasına yönelik politikalarından vazgeçilmesini talep ediyoruz. Enerji verimliliği ve tasarrufu konusunun tam tersine kamu hizmeti anlayışı ile ele alınması ve kamu yararı çerçevesinde toplumsal bilincin yükseltilmesi gerekmektedir.

İhtiyaçlarımızı karşılayabilmek için enerji yatırımları öncelikle yerli ve yenilenebilir enerji kaynakları olmak üzere, kamu tarafından planlanarak yapılmalıdır. Enerji iletim ve dağıtım hatlarındaki % 15'ün üzerinde olan kayıp ve kaçaklar azaltılmalıdır.

Türkiye'de lamba üreten tek bir fabrikanın bile bulunmadığı ortamda göstermelik kampanyaların ötesinde verimliliğin gerçek ekonomik çözümlerle birlikte ele alınması da temel bir zorunluluktur.

Türkiye'nin eski tip, çok enerji tüketen cihazlarla çöplük haline getirilmesine göz yumulmasını, bir an önce enerji verimliliği standartlarının yerleştirilmesi ve gerekli mevzuatın yürürlüğe konulmasını, ciddi bir denetim yapısının sağlanmasını istiyor ve tasarruflu lamba kullanımının yaygınlaştırılmasına yönelik olarak dar gelirli yurttaşlara ücretsiz lamba dağıtımını yapılmasını ve asgari yaşam standardına uygun elektrik miktarının ücretsiz verilmesini öneriyoruz.

Erhan Karaçay
EMO İstanbul Şubesi

İlter Çelik
MMO İstanbul Şubesi

Karayollarında Yüzbinlerce LPG'li Araç Denetimsiz mi Dolaşacak?

30.01.2012 tarihinde Ataşehir Sahrayıcedit Mahallesinde park halindeyken yanan 34 CBV 25 plakalı araçla ilgili Şubemiz tarafından yapılan incelemede;

Araçta LPG sisteminin takılı olduğu ancak Makina Mühendisleri Odası onayı olmadığı tespit edilmiştir.

Toplumun can ve mal güvenliği açısından olası vahim olayları önlemek için LPG'li araç dönüşüm ve kontrolleriyle ilgili bazı hususları kamuoyu ile yeniden paylaşmak istiyoruz.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı AİTM Yönetmeliği uyarınca, araçların muayene istasyonlarında fenni periyodik muayeneleri öncesinde istenmesi gereken LPG Gaz Sızdırmazlık Raporu düzenleme çalışması 1999 yılından beri; TMMOB Makina Mühendisleri Odası (MMO) tarafından başarıyla yürütülmektedir.

Makina Mühendisleri Odasına bağlı Makina ve Uçak Mühendisleri tarafından yapılan sızdırmazlık kontrollerinde, LPG tankından gaz borularına kadar her parça titizlikle ve en son teknoloji kullanılarak incelenmekte, standartlara uygun olmayan dönüşümlerin düzeltilmesi sağlanmakta ve kayıt altına alınmaktadır.

Bakanlığın Yeni Genelgesi LPG Araç Denetimlerinde Gevşeme Yaratacaktır: LPG'li Araçlar Bombaya Mı Dönecek?

Ulaştırma Bakanlığı'nın yayınladığı genelge ile LPG'li araçlara yönelik periyodik Gaz Sızdırmazlık raporunun yılbaşından itibaren zorunlu evraklar listesinden çıkarılması ve araç muayene istasyonlarında hafif kusur olarak nitelendirilmesi, büyük bir tehlikeye ve karmaşaya neden olacağı gibi, bu genelge ile birlikte 'merdiven altı' imalatın

yolu açılacak, birçok araç patlamaya hazır bomba gibi karayolunda dolaşacaktır.

Dün Ataşehir'de yaşanan olayda olduğu gibi, bundan sonra yaşanacak olumsuz gelişmelerin ve hatta ölümlerin önüne geçebilmek için Bakanlık Genelgeyi acilen geri çekmelidir.

Odamızın görev ve yetki alanına giren hususlarla ilgili olarak, araçlarını LPG'li kullanıma dönüştürmüş araç sahiplerinin, can ve mal güvenlikleri için yasal gerekliliklere dikkat etmesi gerekmektedir. Dönüşüm yapan firmaların MMO'dan tescilli olup olmadığı, firmada MMO yetki belgeli bir mühendisin istihdam edilip edilmediği, dönüşümde kullanılan malzemelerin ilgili standartlara uygun olup olmadığı yurttaşlarımızın dikkat etmesi gereken hususların başında gelmektedir. Yurttaşlarımızın yetkili firmalarda dönüşüm yaptırdıktan sonra MMO'nun düzenleyeceği Montaj Tespit Raporu onayını almaları ve özel araçların iki yılda bir, ticari araçların ise yılda bir kez gaz sızdırmazlık testlerini yine Odamıza yaptırmaları gerekmektedir.

Son olarak; çevreci ve ekonomik bir yakıt olan LPG kullanımı teşvik edilmeli, kesinliği belli olmamış durumlarda manşetlere LPG'li araçlarla ilgili yanlış kaza haberleri düşülmemelidir. Kamuoyu ve yurttaşlarımıza önemle duyurulur.

Zeki ARSLAN
TMMOB MMO İstanbul Şube
Yönetim Kurulu Başkanı



“Hızlandırılmış Tren” Kazasında (!) Zamanaşımı

41 Kişinin öldüğü ve 81 kişinin yaralandığı, 1 saat kaldığı Pamukova Tren kazası davasının “zaman aşımına” uğratılarak davanın düşürülmesi konusunda, TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi ve KESK Birleşik Taşımacılık Sendikası ortak bir basın toplantısı düzenleyerek görüşlerini açıkladı. MMO İstanbul Şube Başkanı Zeki Arslan, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi adına Prof. Dr. Zerrin Bayrakdar, BTS 1 Nolu Şube Yöneticileri Avukat Ersin Albuz ve Makinist Ayhan Ayna ile MMO İstanbul Şubesinden Dava Bilirkişilerinden Levent Serhan katıldı.

Değerli basın emekçileri hoş geldiniz, Pamukova “hızlandırılmış” tren kazasıyla ilgili dava 7,5 yıllık zaman aşımı süresinin dolmasının ardından iki gün önce yapılan son duruşma ile düştü.

22 Temmuz 2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapmakta olan “hızlandırılmış tren”in Sakarya’nın Pamukova ilçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 41 kişi ölmüş, 81 kişi de yaralanmıştı. Bu olay üzerine gerek “hızlandırılmış tren”, gerekse “demiryolu politikaları” kamuoyu nezdinde daha çok ilgi çekip tartışılır olmuştur.

Bu dava ülkemizdeki ulaştırma politikalarının yetersizliği ve yanlışlığı açısından son derece önemli bir davadır. Bizler mesleki ve bilimsel olarak bu politikaların ya da politikasızlığın ortaya konmasında tarafız. Siyasi iktidar birçok alanda yaptığını burada da sergilemekte ve bilim ve akademi çevreleri ile, meslek odaları ile konuyu etrafıca tartışmak ve akıllı, doğru politikalar ortaya koymak gerekirken “ben yaptım oldu” mantığıyla hareket etmektedir.

Değerli basın emekçileri, 41 kişinin hayatını kaybettiği, 81 kişinin yaralandığı böylesi trajik bir kazanın gerçek nedeni ve

sorumlusu, bilime ve teknığe değer vermeyen AKP iktidarıdır. Bu iktidarın Ulaştırma Bakanı ve TCDD Genel Müdürü de mevcut hattı teknik ve bilimsel açıdan gerektiği gibi incelemeyen hız artırımına gitmiş ve kazanın gerçekleşmesine neden olmuşlardır. İktidar yarattığı birçok sorunda olduğu gibi bunca can kaybının olduğu bu davada da sanık sandalyesine dahi oturtulamamıştır. Birkaç çalışanın yargılanmasından ibaret olan dava hukuk açısından da son dönem örnekleri görülen “garabetler” arasında sayılmalıdır.

Bizler, meslek ve emek örgütleri olarak soruyoruz: Haktan, adaletten bahsederek iktidar olan hükümetin bu davada vicdanı rahat mıdır?

Ulaştırma Bakanı başta olmak üzere tüm sorumlular medeni dünyada derhal istifaya neden olacak böylesi bir cinayetin sorumluluğunu nasıl açıklamaktadırlar?

“Sürat Demiryolu Projesi”nden “Hızlandırılmış Tren”e

Önemli bir uzmanın da vurguladığı üzere: “Son yıllarda TCDD Yönetim Kurulu’nda siyasi atamalar nedeniyle deneyimli demiryolcu kalmamıştır. 2004 yılında, –bazı yetkililerin kişisel hırsları nedeniyle– İstanbul-Ankara eski demiryolu hattında hızlar artırılmış, uyarılara rağmen 41 kişinin ölümüyle sonuçlanan kaza önlenememiştir.

Bugün yapımı devam etmekte olan Ankara–İstanbul Yüksek Hızlı Demiryolu’nun müşavirleri arasında “Ben demiryolunun ‘D’sinden anlamam’ diyen şirketler vardır.”.

1975 yılında “Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi” adıyla gündeme gelen ve ünlü Ayaş Tünelini de içeren projeye ilişkin ana plan, ANAP iktidarı tarafından rafa kaldırılmıştır. Bu proje tam bir yap–boz tahtasına döndürülmüş ve proje tasfiye edilmiştir. “Ankara–İstanbul Sürat Demiryolu Projesi”nin tasfiyesi ile “Ankara–İstanbul

Rehabilitasyon Projesi” gündeme gelmiş ve ancak bu konularda çalışan bilim insanlarına hiç duyurulmadan yapım aşamasına ulaştırılmıştır. Bugün bu projenin Ankara-Eskişehir etabı tamamlanmış ve Eskişehir-İstanbul etabının inşaatı devam etmektedir. Bu etapta binlerce kişinin kullandığı Köseköy-Haydarpaşa demiryolu hattının iki yıllık bir süre için kapalı kalacağı yetkililerce açıklanamamakta ve hattın kapanmadan yapımın mümkün olacağı önerilerine yokmuş gibi davranılmaktadır. Yapılmakta olan Ankara-Eskişehir-İstanbul Hızlı Tren projesi ile 1975 yılında gündeme gelen ve olması gereken İstanbul-Ankara Hızlı Tren projesi de devreden çıkarılmıştır.

“Hızlandırılmış Tren Projesi” AKP’nin iktidara gelir gelmez demiryollarında bir atılım yapma amacı ile hayata geçirdiği bir projedir. Ancak demiryolu işletmeciliği gibi son derece dikkat isteyen bir konuda büyük bir acele ile, bilimsel ve teknik koşulları yeterince incelemeyen, yeteri ön çalışmalar yapılmadan proje hayata geçirilmiştir. Nitekim seferlerin başlaması ile birlikte projenin uygulanmasının kazalara yol açacağı söylentilerinin yoğunlaşması üzerine, TCDD işletmesi Ankara’da konu ile ilgili akademisyenlere projeyi anlatma gereğini duymuş ve güzergahta yer yer 140 km/saat hız yapılması sağlamak için üst yapı elemanlarında ve işletmede yaptığı iyileştirmeleri anlatmış ve kendilerinden görüş istemiştir.

Toplantıya katılan akademisyenler demiryolu işletmeciliğinin çok dikkat istediğini, mevcut hatta yapılan iyileştirmelerin izin verilen hıza uyumlu olup olmadığının gün be gün takip edilmesinin büyük bir hassasiyetle yapılması gerektiğini söylemişlerdir. Vurguladıkları en önemli hususta en büyük eksikliğin böyle bir projeye başlamadan önce kendilerine danışılmaması olmasındadır. Bu davranışın işletmeye başladıktan sonra yaptıklarını anlatıp “ne dersiniz?” diye sormanın bir yerde sorumluk vermeden sorumluluk alın demek olduğu belirtilmiş ve sorumluluğun projeyi başlatanlar da olduğunun altı çizilmiştir.

22 Temmuz 2004 tarihinde gerçekleşen kaza/facia bu tür ihmallerin sonucudur. Gerek Pamukova faciası öncesi gerekse sonrasında en önemli sorunların başında bir “proje bütünlüğü” olmaması, aşırı parçalı uygulamalara yönelmesi gelmektedir. Uygulama projesi olmaksızın çıkılan ihaleler, yol inşaat çalışmaları sürerken ve kaynak sorunları çözülmeksizin, revize projeleri olmaksızın yapılan hız artırımları, plansızlık ve proje bütünlüğü olmamasının sonucunda sürekli olarak artan proje maliyetleri, iptal edilen ihaleler, unutulmuş ve geciktirilen işler, sıkça değiştirilen fizibilite etütleri, sonu gelmez revize çalışmaları, konuyla ilgili sorunların başında gelmektedir.



basın açıklaması

Ulaştırma sistemlerine yapılacak yatırımlar makro planlamaları gerektirir. Ancak bugün, Odalarımızın, ilgili sendikalar ile bilim insanları ve üniversitelerin yıllardır dile getirdikleri gibi ülke boyutunda bir "Ulaşım Ana Planı"nın bulunmaması temel bir eksikliği oluşturmaktadır. Ülke boyutunda bir "Ulaşım Ana Planı" yoksa da 2005 yılında hazırlanmış bir "Ulaşım Ana Plan Stratejisi" bulunmaktadır. Bu stratejik planda ülkemizin öncelikle yük taşımacılığında karayolu ağırlıklı bir ulaşım yerine demiryolu ve denizyolunu da içine alan kombine taşımacılığa geçmesi önerilmektedir. Bu stratejik planda demiryollarında büyük yatırım gerektirmeyen yenilemeler yapılarak öncelikle yük taşımacılığında demiryollarının payının artırılmasının ülke açısından önemine vurgu yapılmaktadır. Bugün ise öne çıkmış olanlar prestij amaçlı birkaç "HızlıTren" projesidir. Büyük

maliyetli bu projeler yerine ülkemizde karayolu ağırlıklı taşımacılığı azaltmak için yapılacak yatırımlara önem vermek öncelikli hedef olmalıdır.

Meslek ve emek örgütleri olarak birçok alanda yaşanan / yaşanması olası tehlikelere / facialara dikkat çekmek için defalarca yetkilileri uyardık. "Biz söylemiştik" dememek için çok çaba sarf ettik. Pamukova Kazası Davasında iktidarın ve ulaştırma bakanlığının sorumluluğu çok büyüktür. Bu dava nasıl sonuçlanırsa sonuçlansın bilim ve teknolojinin yol göstericiliğini dikkate almayanlara bir kez daha sesleniyoruz: Meslek örgütleriyle, o işkolunun sorunlarını en iyi bilen sendikalarla, üniversitelerle işbirliği yapmadan alınan kararlar toplumun can ve mal güvenliğini tehdit edecektir. Yapılan projeler, kamunun birikimlerini çarçur

edecek, kaynakları halkın çıkarına değil birkaç firmaya aktaran rant projeleri olmaktan öteye geçemeyecektir. Pamukova "kazasında" hayatını kaybedenlerin yakınlarının acısının bir kat daha arttığı şu günlerde toplumu ve kamuoyunu duyarlı olmaya davet ediyor, hukuki mücadelenin eninde sonunda mağdurların lehine sonuçlanacağına olan inancımızı yineliyoruz. Çünkü hiçbir acı unutulmaz. Unutulmayacak.

**TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI
İSTANBUL ŞUBESİ**

**TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
İSTANBUL ŞUBESİ**

KESK BİRLEŞİK TAŞIMACILIK SENDİKASI

Haydarpaşa Port Projesi Halka ihanettir!

Haydarpaşa Dayanışması tarafından her pazar saat 13:00-14:00 arası gerçekleştirilen oturma eylemi ve basın açıklamasını 8 Nisan'da MMO İstanbul Şube düzenledi. Basın açıklamasını Şube Başkanı Zeki Arslan yaptı.

Saygıdeğer Basın Emekçileri, Değerli İstanbullular,

2002'de iktidara geldiklerinden bu yana AKP'nin İstanbul konusunda özel bir çalışma içine girdiğine yakından tanık olduk. Her iktidar gibi onlar da öncelikle rant alanlarını tespit ederek işe başladılar. Bugün Haydarpaşa Port adıyla bilinen rant projesi de bu projelerin en önemlilerindedir.

Yine bildiği gibi rant projesi söz konusu olduğunda sermayenin ulusal ve uluslararası çıkarları söz konusu olduğunda AKP'nin sığ aklı "dün dündür bugün bugündür" düsturu olmaktadır. Ne ilke, ne ahlak ne izanda sınır tanımadan hareket etmektedirler. Dünün İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı iken "3. Köprü İstanbul'a İhanettir" diyen zat-ı muhterem bugün başbakan iken boğaza üçüncü köprü yapabilmektedir. Galataport da sıradadır. Haydarpaşa süreci hızlandırılmış, eş zamanlı olarak Taksim Talan Projesi gündeme getirilmiştir.

Haydarpaşa Port Projesi İhanettir evet. Kendi seçmenine, yoksullara ihanet. Ona oy vererek buralara getirenlere ihanettir.

Bu rant projeleri her fırsatta uyarın bize karşı, muhalefetini bilime, tarihe, akla dayandırarak tüm bu politikaların karşısında duran halka karşı da saldırdır.

Anayasaya aykırı KHK'lara başvuruyorlar, yönetmeliklerle TMMOB gibi meslek örgütlerini kuşatı-

yorlar, kararname çıkarıyorlar. Ali Kırın baş kesenle karşı karşıyayız.

Öyle ki 28 Kasım 2010'da Haydarpaşa'yı yakıyorlar. Öyle büyük bir ranttan bahsediyoruz ki her şeyi göze alıyorlar. Bu bir savaş, rant savaşı. Bu rant savaşta halk ve bizler bilim insanları karşı saflardayız. Tarihe, geçmişe, doğaya, insana karşı başlatılan bu savaşta egemenlerin saflarında çokuluslu sermaye ve yerli işbirlikçileri, kolluk kuvvetleri ve cemaatleri var.

Haydarpaşa Dayanışmasının bileşeni olan BTS'nin tüm uyarılarına karşın, yasadışı yapılan tadilat çalışmaları hakkındaki savcılıklara yapılan suç duyurularına ve kamuoyunun süregelen yoğun ilgisine rağmen neredeyse kasıtlı olarak gerçekleştirilen özensizlik ve bakımsızlık sonucunda Haydarpaşa Garı 28.Kasım 2010 günü dünyanın gözü önünde TCDD'nin Teftiş Kurulu Başkanlığının raporlarına dahi yansıyan bir dizi tedbirsizlik, özensizlik sorumsuzluk ve ihmal sonucu "yakılmış" ve çok ciddi bir hasar almıştır.

Haydarpaşa Garı ve yakın çevresi tarihi, kültürel değerleriyle aynen korunması gereken 1. grup kültür varlığı olarak tescil edilmiş ve koruma altına alınmıştır. Ancak bu değer AKP iktidar döneminde özelleştirilmek amacıyla önce hiçbir yatırım yapılmayarak bakımsız bir hale getirilmiş sonrası ise malumdur.

Ancak, son olarak Haydarpaşa Gar çatısının yanışının birinci yılında Haydarpaşa Garı, Kadıköy Meydanı ve Harem otogarının bulunduğu bölgenin kültür, turizm, ticaret alanına dönüşürülmesini amaçlayan sözde "1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı", İstanbul



Büyükşehir Belediye Meclisi'nde oy çokluğuyla kabul edilmiştir.

Daha önce alınmış bulunan kurul kararlarını, ulusal ve uluslararası bilimsel çevrelerin ve kamuoyunun uyarılarını ve tepkilerini yok saymakta ısrar edilmektedir.

İktidar için söz ettiğimiz rant planları bu denli önemlidir. İsrar edilerek daha da genişletilen plana göre tarihi ve kültürel özelliklerinin yanı sıra deprem bekleyen kentimizin Anadolu yakasında toplanma ve dağılım merkezi olarak kullanılabilen nitelikte, deniz ve demiryolu bağlantısıyla bölgenin dünya ile temas kurabileceği tek alan olma özelliğini de taşıyan Haydarpaşa garı ve çevresi sermayenin taleplerine göre yeniden düzenlenmek isteniyor.

Tarihi ve kültürel değerimizin, toplumsal belleğimizin bir parçası olan Haydarpaşa Garı, Limanı ve yakın çevresinin yağmalanmasına izin vermeyeceğimizi kamuoyuna duyurmayı görev biliyoruz.

Toplum Kent ve Çevre İçin Haydarpaşa Dayanışması bileşenlerinden TMMOB İKK adına Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi