

## Pamukova Tren Kazası “İmaj” Uğruna Yol Açılan Bir Katliamdır

**haber**

*Ulaşım Politikalarının Kamu ve Toplum Yararları Doğrultusunda  
Düzenlenmesi, Demiryolu Taşımacılığının Geliştirilmesi ve Kombine  
Taşımacılığın Uygulanması Gerekmemektedir*

22.07.2004 tarihinde Haydarpaşa-Ankara seferini yapmakta olan hızlandırılmış trenin Sakarya'nın Pamukova İlçesinde raydan çıkarak devrilmesi sonucunda 38 kişi ölmüş, 81 kişi de yaralanmıştı.

Oda Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz yaptığı basın açıklamasında şunları söyledi.

Hızlı tren uygulaması sonucu oluşan kazalar, yanlış demiryolu politikaları, karayollarına verilen aşırı öncelik, orta ve büyük kentlerdeki kent içi ulaşım problemlerinde toplu taşımacılık yerine tüneller, alt ve üst geçitler gibi geçici ve etkinliği olmayan çözümlere yönelinmesi, ülkemizdeki ulaşım sorununun ciddiyetinin kavranmadığı ve güvenlik kaygılarının devam edeceğini göstermektedir.

Özelde Pamukova faciası;

- Mühendislik birikiminin inatla değerlendirilmemesi,
- Siyasal çıkarlar uğruna imaj gösterilerinin insan yaşamından önde tutulması,
- “Hızımı artıralım, hızlı tren olsun” gibi bilim dışı bir yaklaşımın egemen olması,
- Kaza öncesinde Ulaştırma Bakanlığı ve TCDD'ye iletilen teknik raporlarda ve kazadan birkaç gün önce TCDD'de yapılan bir toplantıda demiryolu hattının alt ve üst yapısının hızlandırılmış trene uygun olmadığı, kaza riskinin çok yüksek olduğunun net bir şekilde belirtilmesine rağmen bu uyarıların dikkate alınmaması,
- Dünya Bankası politikalarına bağlı olarak “demiryollarının yeniden yapılandırılması” adı altında TCDD'de 1995 yılından beri kamu işletmeciliğini yok eden politikalarla personel azaltılmasına gidilmesi ve nitelikli personelin kurumdan uzaklaştırılması,

● TCDD'ye yönelik yatırımların azaltılması, bakım atölyelerinin büyük bir kısmının kapatılması ve TCDD'ye eğitilmiş iş gücü yetiştiren demiryolu meslek okullarının lağvedilmesi,

● Kuruluşundan bu yana entegre bir işletme olan TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve böylece özelleştirilmesinin önünün açılmasının bir sonucu olarak yaşanmıştır.

Oysa demiryolu işletmeciliği, yatırımdan bakıma, yenilenmeye, eğitime ve yeni hatların kurgulanmasına dek merkezi bir planlamayı gerektirmektedir. TCDD'nin yapmakla yükümlü olduğu başlıca işler de zamanında bu çerçevede tanımlanmıştır. TCDD'nin demiryollarını, kendisine bağlı liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek; tamamlayıcı işler olarak gerektiğinde demiryolları taşımacılığını tamamlayıcı nitelikteki feribot dahil, her türlü deniz ve kara taşımacılığı yapmak; çeken ve çekilen araç ve gereçler ile benzerlerini yapmak ve yaptırmak; görevlerinin gerektirdiği ambar, antrepo, depo ve benzeri tesisler ile yolcu ihtiyaçları için gerekli tesisleri kurup işletmek; yurt içinde ve dışında yapılmakta ve yapılacak olan demiryolu inşaatlarını üstlenmek yükümlülükleri bulunmaktadır. Bugün yapılan bu kamucu yaklaşımın tasfiyesidir.

Bu noktada sorun teknik değil siyasi boyutludur. Demiryollarının atıl duruma düşmesinin en önemli nedeni dışa bağlı ulaşım politikalarıdır. Kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekeline akıtarak demiryolu ve denizyolu taşımacılığını gerileten ulaşım politikaları aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

Ulaşım politikaları, toplum yararını gözeten ve bütün ulaşım alternatiflerini (kara, deniz, hava ve demiryolu) değerlendiren **Kombine Taşımacılık** (seri, ekonomik, çevreci, güvenli ve hızlı taşımacılık) esas alınması gerekirken ülkemizde demiryolları karayolu taşımacılığı lehine bilinçli olarak geriletmiştir.

1950'de demiryollarının ulaşım sistemi içindeki payı yük taşımacılığında % 78, yolcu taşımacılığında % 42 iken bu oranlar izlenen karayolu ağırlıklı politikalar sonucu yük taşımacılığında % 48, yolcu taşımacılığında % 24'e gerilemiş bulunmaktadır.

İtalya'da demiryolu hat uzunluğu 16.080 km, İngiltere'de 16.847 km, Fransa'da 31.727 km; ülkemiz demiryollarının toplam ana hat uzunluğu ise 10.948 km'dir. Ülkemizin yüzölçümü ise bu ülkelerin yüzölçümlerinin sırası ile 2,6, 3,2 ve 1,4 katıdır. Bu veriler, Türkiye'de demiryolu taşımacılığının nasıl ihmal edildiğini göstermektedir.

Karayolu taşımacılığı lehine uygulanan bu yanlış politikalar; kent içi ve kentler arası ulaşım da yolcu ve yük güvenliği alanlarında ciddi sorunlar yaratmıştır. Her yıl ciddi oranda ölüm ve yaralanmalarla birlikte, trilyonlarca liralık maddi hasar meydana gelmektedir.

Öte yandan ABD ve özelleştirmeleri ilk başlatan ülke olan İngiltere'deki özelleştirme uygulamalarının başarısızlığı, bu hizmetlerin yeniden kamu eliyle verilmesine yol açmış, ancak ne yazık ki bu örneklerden ders alınmamıştır.

Türkiye'nin artan nüfusuna paralel olarak oluşan ulaşım talebi, en ekonomik biçimde demiryolu taşımacılığının kamu hizmeti olarak ve kamu eliyle geliştirilmesiyle karşılanabilecektir. Bu noktada demiryolu yapım maliyetinin, karayolu yapım maliyetine göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha ekonomik olduğu gözetilmelidir.

Karayolu taşımacılığı enerji tüketim toplamının % 82'sini tüketmesine karşın taşımadaki payı % 71,5'tir. Demiryollarının ise enerji tüketim payı % 2 iken, taşımacılıktaki payı % 4'tür. Yalnızca bu veriler bile enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından demiryolu taşımacılığının önemini gözler önüne sermektedir.

Aynı şekilde, Avrupa'da yapılan bir araştırmaya göre, kazalarda ölüm riski 1 milyar yolcu/km başına demiryollarında 17 kişi iken, karayollarında 140'tır.

Yaralanma riski ise demiryollarında 41 iken, karayollarında 8.500-10.000 kişi gibi yüksek bir sayıya ulaşmaktadır. Dolayısıyla demiryolu taşımacılığı ekonomik olması yanı sıra can güvenliği açısından da önem taşımaktadır.

Odamız, “kaza” olarak anılan Pamukova katliamı dolayısıyla;

- Ulaşım sistemleri yönetiminin tek bir Bakanlık bünyesinde toplanmasının,
- Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ulaşım politikalarının ülke genelinde ve tabanda birbirleri ile bütünlüklü olarak planlanması ve Kombine Taşımacılık'ın egemen kılınmasının,
- Karayolu ulaşımı dışında, çağdaş ve hızlı, alt yapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve deniz yolu ulaşımının da hak ettiği düzeye ulaşması ile ulaşım da toplu taşımanın yaygınlaşmasının,
- Demiryoluna göre 2 misli, suyoluna göre ise 3 misli daha fazla enerji sarf eden karayollarına yapılmakta olan bütün yeni yatırımlar, özellikle de can ve mal güvenliğini tehdit eden standart dışı “duble yol” yatırımlarının gözden geçirilmesi ve ağırlığın demiryollarına verilmesinin,
- Bilim insanları ve meslek odalarının görüşleri alınmaksızın “hızlı veya hızlandırılmış tren” uygulamasına geçilmemesinin,
- Demiryolu hatlarının ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onararak yeniden yapılandırılmasının,
- TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve demiryollarında özelleştirme uygulamalarına son verilmesinin,
- Ülkemizde ciddi bir Ulaşım Master Planının oluşturulması ve bu kapsamda demiryolu ağının genişletilmesinin gerekliliğine dikkat çekmekte ve Pamukova faciasının yıldönümünde toplumsal bilincin bu yönde şekillenmesi gerekliliğini duyarlı kamuoyu ile paylaşmaktadır.

## TMMOB Eskişehir İl Koordinasyon Kurulu Toplantısı TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet SOĞANCI'nın Katılımıyla Yapıldı

**haber**

Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Başkanı Mehmet Soğancı, TMMOB yönetim Kurulu Üyesi Alaattin Aras, MMO yönetim kurulu üyesi Tahsin Akbaba ve Eskişehir İl Koordinasyon Kurulu (İKK) Sekreteri M. Simavi Bakır, TMMOB'ne bağlı odaların şube başkanları ve yönetim kurulu üyeleri ile 23 Ağustos 1007 tarihinde bir toplantı düzenledi. Makina Mühendisleri Odası (MMO) Eskişehir Şubesi salonunda gerçekleştirilen toplantıda konuşan Soğancı, seçim süreci ve sonrasının bir değerlendirmesini yaparak TMMOB'nin bu süreçteki tavrı ve önümüzdeki sürece ilişkin hedeflerini aktardı. Soğancı, “Toplumun başına gelebilecek her sorunun bizim de sorunumuz olduğunu biliyoruz” dedi.

Mühendis mimar ve şehir plancılarının hayatın her alanında var olduklarını, neo liberal politikaların uygulanmasından olumsuz etkilendiklerini anlatan



*TMMOB Yönetim Kurulu üyesi Alaattin Aras, TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı, Eskişehir İKK Sekreteri M. Simavi Bakır (soldan sağa)*

Soğancı, bu süreçte kamusal değerlerin tasfiye edildiğini söyledi.. Soğancı şöyle konuştu:

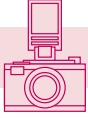
“Neo liberal politikalar son otuz yılda zengini daha zengin, yoksulu daha yoksul hale getirmiştir. Mühendisler de bu süreçte çok şey kaybetti. Kamusal değerlerin gözden çıkarılmasıyla bu süreci ülkemizde en iyi uygulayan AKP iktidarı oldu. Dünya genelinde bir yandan savaşlarla ve uyum yasaları devreye sokularak toplumsal değerler yağmalandı. Biz mühendislerin toplumsal birer değer olarak gördüğü başta madenler olmak üzere birçok şey yağmalandı. Seçimlerde kim iktidar olursa olsun, bu politikaları uygulayacaktı.”

Neo liberal politikalar karşısında 'yeni bir Türkiye ve yeni bir dünya mümkündür' demeyi sürdüreceklerini hatırlatan TMMOB Başkanı Mehmet Soğancı, Demokrasi Platformu ve Emek Platformu süreçlerinden sonra, halktan yana bir birlikteliğin yeniden sağlanması için örgütlü yapılara çağrı yapacaklarını söyledi.

Soğancı, üyelerinin uzmanlaşmasına, mesleki denetimin oturtulmasına, öğrenci eğitimine ağırlık verilmesine çalışıldığını, yerel seçimlere bir buçuk yıl gibi bir süre kalmışken Eskişehir'de 'Kent Sempozyumu'nu toplamayı hedeflediklerini belirtti.

Toplantıda, TMMOB'ne bağlı odaların Eskişehir'deki şube başkanı ve temsilcileri de, mesleki sorunlar ve ülke sorunlarına ilişkin görüş ve önerilerini dile getirdi.

## Kamu Emekçileri "Toplu Sözleşme" İçin Yürüdü...



haber



"İnsanca Yaşam İçin Toplu Sözleşme" talebiyle İstanbul'dan Ankara'ya yürüyüş başlatan KESK üyesi emekçiler 28 Ağustos 2007 Çarşamba akşam saatlerinde Eskişehir'e geldi. KESK Eskişehir Şubeler Platformu Üyeleri ve TMMOB İKK bileşenleri yürüyüşçüleri Odunpazarı'nda çiçeklerle karşıladı. KESK üyelerinin Odunpazarı'ndan başlayan yürüyüşleri Hamamyolu'ndan devam ederek Sağlık Müdürlüğü önünde son buldu. Burada bir açıklama yapan KESK Genel Başkanı İsmail Hakkı Tombul, kamu emekçilerinin en az 750 YTL olan ücretlerinin en az 1150 YTL'ye çıkarılmasını istediklerini belirterek, "IMF programı yırtılıp atılsın. Halkçı bir program hazırlansın" dedi.

Tombul, kamuda çalışanların iş güvencelerinin ellerinden alınmak istendiğini dile getirerek, "Sözleşmeli çalışma yaygınlaştırılıyor. İş güvenceli, kadrolu çalışma yaygınlaştırılmalıdır. Toplu

Sözleşmeli, grevli, sendikal hak ve özgürlükler için kararlı ve onurlu mücadelemize devam ediyoruz. Filli ve meşru mücadele anlayışımızla TİS ve grev hakkımızı kullanacağız" diye konuştu.

TMMOB İl Koordinasyon Kurulu Sekreteri Simavi Bakır da, bu yürüyüşün, binlerce kamu emekçisinin sorunlarını dile getirmesi açısından büyük önem taşıdığını vurguladı. Simavi Bakır, emekçi kesimlerin insanca yaşam talebine kulak tıkayan AKP iktidarının, son toplu görüşme sürecinde de, bu tavrını değiştirmediklerini savunarak, şöyle konuştu: "Bu süreçte de KESK'in kamu emekçilerinin bir kez daha 'Grevli toplu sözleşmeli sendika talebini dile getirmesini yürekten destekliyoruz." KESK üyelerinin yürüyüşüne, başta Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği İl Koordinasyon Kurulu, DİSK, Harb-İş, Eskişehir Tabip Odası ve bazı partilerin yönetici ve üyeleri de katılarak destek verdiler.