

DEMOKRASİYİ BÜTÜN ANTİDEMOKRATİK GÜÇLERE KARŞI KARARLILIKLA SAVUNACAĞIZ

15 Temmuz Darbe girişimine karşı Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar 18 Temmuz 2016 tarihinde bir basın açıklaması yaptı.

Demokrasiyi ihlal eden, sömürü ve zulüm düzenini savunan güçler arası iktidar kavgası sonucunda Türkiye bir kez daha bir darbe girişimi yaşadı. Bu durum, Erdoğan-AKP rejiminin ülkemizi sürüklediği demokrasi dışı ortamın bariz bir sonucudur.

Açık ki çatışmanın tarafları demokrasi dışı yollarda mu tabıktırlar. Mevcut durumun müsebbibi, iktidar ve eski koalisyon ortaklarıdır. Bu güçler şu anki rejimin yollarına, taşları birlikte döşediler ve el birliği ile ülkemizi mahvettiler.

Darbe girişiminin ardından camilerden okunan, medyadan yayılan ve telefonlara gönderilen mesajlarla adeta cihat çağrıları yapılmaktadır. Türkiye, mevcut durumu derinleştirecek, açık bir diktatörlüğe vardırılmak istenen yeni bir kaotik sürece girmiştir. Bu süreçten arzulanan açık bir diktatörlük, açık faşizm ve başkanlık rejimidir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası olarak belirtmek isteriz ki, bu yönelimi durduracak tek güç, halkın, gerçek demokrasi güçlerinin birleşik muhalefidir.

Ülkemizin mahvedilmesine karşı, eşitlikçi, özgürlükçü, demokratik, laik, barıştan yana güçlerin birleşik iradelelerini ortaya koymanın tam zamanıdır. Biz bu yönde çaba sarf edecek, halkımızın demokrasi istem ve özleminin darbe ve diktatörlük soslu demokrasi aldatmacaları ile yok edilmesine izin vermeyeceğiz. Bütün antidemokratik güçlere karşı demokrasiyi kararlılıkla savunacağız. Demokratik kamuoyu bu tehlikeli gidişe bir dur demeli, bir son vermeli, geleceğimizi kendi ellerine almalıdır.

Ne darbe ne dikta, yaşasın bağımsız demokratik Türkiye.

Ali Ekber Çakar

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkanı



PAMUKOVA "KAZASI"NA YOL AÇAN DEMİRYOLU POLİTİKALARI TÜM SORUNLARIYLA DEVAM EDİYOR

22 Temmuz 2004 tarihinde 41 yurttaşımızın ölümü, 81 yurttaşımızın yaralanmasıyla sonuçlanan Pamukova "Kazası"nın 12. yıldönümü nedeniyle Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar 21 Temmuz 2016 bir açıklama yaptı.

12 yıl önce 22 Temmuz 2004 tarihinde 41 yurttaşımızın ölümü, 81 yurttaşımızın yaralanmasıyla sonuçlanan Pamukova "Kazası", nedenleri ve demiryolu politikalarıyla kamuoyunda tartışılır hale gelmişti. Olaya zemin etüdü çalışmalarının yapılmayışı ve mühendislik hizmetlerinin gereklerinin yerine getirilmemesi yol açmıştı. İnsan hayatı üzerinde tehdit oluşturmaya devam eden demiryolu taşımacılığındaki sorunlar özelleştirme süreciyle artarak devam etmektedir.

Odamız tarafından periyodik olarak güncellenen ve sonuncusu 2016 yılında yayınlanmış olan Ulaşımında Demiryolu Gerçeği raporunda da tespit edildiği üzere demiryolları 1950'lerden itibaren karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları nedeniyle ikinci plana itilmiştir. Konvansiyonel hatların yüzde 40'ı; toplam demiryollarımızın yüzde 37'si Cumhuriyetin ilanından önce yapılmıştır. 1923-1950 yılları arasında yılda ortalama yaklaşık 139 km olmak üzere toplam 3 bin 193 km demiryolu inşa edilirken 1950 yılından sonra yılda ortalama 52 km demiryolu inşa edilebilmiştir. 1950 yılı itibarıyla 9 bin 204 km olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 2016 yılı sonunda, yüksek hızlı tren hattı da dâhil olmak üzere, 12 bin 485 km'dir. Yani 66 yılda yalnızca 3 bin 281 km demiryolu yapılmıştır. 1923-1950 yılları arasındaki Türkiye'nin olanakları ve teknolojisi ile günümüz Türkiye'sinin olanakları ve teknolojisi karşılaştırıldığında, demiryollarına yarım asrı aşkın bir süredir neredeyse ray döşenmediği görülmektedir. 1923-1950 yılları arasında yıllık ortalama 134 km demiryolu inşa edilirken, 1951-2013 arası dönemde ortalama 28 km ile neredeyse yerinde sayılmaktadır.

Öte yandan 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 2011, 2012, 2013 ve 2014'de durum değişmemiştir. Söz konusu 888 km'nin 872 km'si anahatlardan, 16 km'si de istasyon yollarından oluşmaktadır. 2014 yılında ise 1.213 km olan yüksek hızlı tren hat toplamının 1.184 km'si anahat-

lardan, 29 km'si istasyon yollarından oluşmaktadır. Neticede 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 yolcudaki yüzde 42, yükte yüzde 78 iken, 2000 yılında demiryolu taşımacılığı yolcudaki yüzde 2,2 iken 2012 yılında yüzde 1,1'e gerilemiştir. Yükte de 2000'de yüzde 4,3 olan oran 2012'de 4,1'e gerilemiş; karayolu taşımacılığı ise aynı dönemde yüzde 71'den yüzde 76,8'e, yolcudaki ise yüzde 95,9'dan yüzde 98,3'e yükselmiştir. 2013 ve 2014 yılında yolcu sayısı 2011 yılının gerisinde kalmayı sürdürmüş, 2011 yılına göre sırasıyla yüzde 25 ve yüzde 14 daha az yolcuya hizmet verilmiştir.

Ulaşım sistemindeki dengesizliğin giderek artması ile birlikte yüksek maliyet, verimsiz yol kullanımı, yatırım maliyetlerinde artış, arazi kayıpları, gürültü ve çevre kirliliği oluşmuş; ekonomik olmayan irrasyonel yatırım kararlarıyla ülkemizde dengesiz ve çarpık bir ulaşım sistemi inşa edilmiştir. Demiryolu hizmetlerinin özelleştirilmesi, piyasaya açılması bu sorunlara kaynaklık eden önemli yapısal düzenlemelerin başında gelmektedir.

TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün Yeniden Yapılandırılması ve Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ Kurulması Hakkında Kanun ile bir bütün olarak artıları ve eksileri bulunan 160 yıllık demiryolu kazanımları ve TCDD'nin nihai tasfiyesi gerçekleştirilmiştir. Türkiye Demiryolu Taşımacılığı AŞ 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 başlanmış, 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, dış bağımlılık yaratmayan, enerji savurganlığına neden olmayan, çağdaş ve hızlı, altyapı problemleri ve sorunları çözümlenmiş demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşımının 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.
- Gerekli altyapı, bakım, yenileme çalışmaları eşliğinde eski hatlarda "sürat demiryolu" projelerine yönelinmeli; yeni altyapı ve yüksek standartlı yeni hat yapımına dayanmayan "hızlı/hızlandırılmış tren" projeleri durdurulmalı; bu konuda meslek odaları, sendikalar, uzmanlar, bilim insanları ve üniversitelerin görüş ve uyarıları mutlaka dikkate alınmalıdır.
- 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 kıyımına 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 onarılarak yeniden yapılandırılmalı; ulaşım güvenliğini etkileyen hatlar en kısa sürede onarılmalı, elektrifikasyon ve sinyalizasyon gereksinimleri karşılanmalıdır.

Ali Ekber Çakar

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkanı

17 AĞUSTOS 1999 MARMARA DEPREMİ VE SONRAKİ DEPREMLERDEN RANT UĞRUNA DERS ÇIKARTILMAMAKTA, SOSYAL AFET VE YIKIM TEHLİKESİ ARTMAKTADIR

"17 Ağustos 1999 Marmara Depreminin 17. Yılı ve Yapı Denetimi" üzerine Oda Yönetim Kurulu Başkanı Ali Ekber Çakar 16 Ağustos 2016 tarihinde bir basın açıklaması yaptı.

TMMOB'ye Bağlı Odaların Görev ve Yetki Alanına Giren Kamusal Nitelikli Mesleki Denetim, Yeterlilik, Eğitim ve Belgelendirmeye Dayalı Yeni Bir Yapı Denetimi Modeli Benimsenmelidir



Ülkemiz topraklarının, sanayinin ve barajların büyük kısmı aktif deprem kuşağının üzerinde yer almakta; ancak deprem, çok disiplinli bir mühendislik, mimarlık, şehir plancılığı alanı olmasına karşın bu disiplinler rant çıkarları için dışlanmaktadır. 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi sonrasındaki yapı denetimi düzenlemelerinde kamusal denetim ticarileştirilmiş, meslek odalarının önerilerini dışlayan bir yaklaşım egemen olmuştur. Yapı Denetim Yasası'nda kamu yapıları denetim dışı tutulmuş; TMMOB'ye bağlı ilgili odaların yasa ve yönetmeliklerce tanınmış görevleri içinde bulunan mühendislik, mimarlık hizmetlerinin mesleki yeterlilik, eğitim, belgelendirme, denetleme gereklilikleri dışlanmıştır. Bu durum ile Gezi Parkı Direnişinin ardından TMMOB'ye bağlı Odaların mesleki denetim yetkilerinin kısıtlanmaya çalışılması bir-biriyle ilişkili neoliberal baskıcı bir politika hedefidir.

Planlama, mühendislik, mimarlık, yapılaşma ve denetim ilişkin sistemik sorunlara ayna tutan ve yüzyılın afeti olarak da anılan 1999 Marmara depreminden hiçbir ders alınmadığı; Deprem Şurası, Ulusal Deprem Konseyi gibi

oluşumların devre dışı bırakılması ile, 2011 yılındaki Van depremi sonucu oluşan sosyal yıkım tablosu ile, yeni mevzuat düzenlemelerinin rant eksikli kentsel dönüşüm programları ve bütün ülkenin imara açılması ile tekrar ortaya çıkmıştır.

2011 yılındaki Kanun Hükmünde Kararnameler (KHK) ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yerel yönetimlerin yapı, ruhsat vb. yetkilerini de üstlenmiş, TOKİ'ye çok özel yetkiler verilmiş, "kentsel dönüşüm" iktidarın elinde merkezileştirilmiş, TMMOB'nin merkezi vesayete tabi kılınması istenmiştir. Aynı KHK'ler ile bütün ülke imara açılmış, Yapı Denetimi Yasası'nda denetim dışı yapıların sayı tür ve dağılımında önemli değişiklikler yapılmış, yasanın denetim kapsamı daraltılmış, denetimsiz yapılaşmanın sınırları genişletilmiştir.

Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planı 2012-2023 (UD-SEP) aynı kapsamdaki yeni mevzuat ve uygulama sistemine dair önemli ipuçları sunmuştur. Neoliberal serbestleştirme politikalarında önemli bir yer tutan "kamu-özel

sektör işbirliği" yöntemi ile deprem gibi kompleks ve tamamen kamusal düzlemde olması gereken bir alanın özel sektöre terk edilmesi için yeni adımlar öngörülmüş, bölgesel kalkınma ajanslarına depremle ilgili sorumluluk verilmiştir. "Serbestleştirme, özelleştirme, sivil toplumu güçlendirme ve yerelleşme" bağlamı, kamu kaynaklarını ve kamu erkini ayrıcalıklı biçimde kullanan, yasama-yargı denetimini dışlayan, özel sektör ve uluslararası sermaye kuruluşlarıyla iç içe olan bu ajansların, yerel kaynaklar ile kentleşme-yapılaşma alanını sermayeye nasıl sunacağı, önümüzdeki yıllarda daha net olarak görülecektir. TMMOB'nin tüm uyarılarına karşın mühendislik, mimarlık uygulama, hizmet ve örgütleri bu strateji belgesinde de dışlanmıştır.

Onuncu Kalkınma Planı'nda da, "Kentsel dönüşümün doğurduğu değer artışlarından kamuya kaynak sağlanması" ve "Özel sektör tarafından geliştirilen kentsel dönüşüm proje sayısının artırılması" amaçlanmıştır. Planda ayrıca "teknik müşavirlik firmalarının inşaat sektörünün tüm üretim süreçlerinde ve kamu-özel işbirliği projeleri ile kentsel dönüşüm gibi alanlarda daha etkin faaliyet göstermeleri temin edilecektir" denilerek mühendislik, mimarlık hizmetlerinin kamusal niteliğinin özel sektör lehine tasfiyesi açık bir şekilde yer almıştır.

Onuncu Plan, "yaşam mekânlarının ekonomik gelişme ve rekabetçiliği destekleme"ye tabi kılınmasını hedeflemiştir. "Batıdan doğuya ve gelişmekte olan ülkelere kayan üretim yoğunluğu ile uluslar üstü boyut kazanan yer seçimleri ve şehirlerin rekabetçiliğini öne çıkaran yeni bir bölgesel gelişme ve şehirleşme" yaklaşımı "kentsel imaj yönetimi ve markalaşma" ile cilalanmıştır. Planın mantığı, "kentsel dönüşüm ihtiyacının büyüklüğüyle ortaya çıktığı iş hacmi" yaklaşımıyla belirlenmiştir. Plan, "meslek örgütleri, odalar, STK'lar ve özel sektör örgütlerinin hizmet kapasitelerinin geliştirilmesi ve kendi aralarındaki ağ yapılarının güçlendirilmesi" belirlenmesiyle, bu kuruluşların yeni sermaye birikimi-rant politikalarına tabi kılınmasını da hedef olarak belirlemiştir. Plan, doğal afetler konusunu, iktidar ve sermaye çevrelerinin sınırsız kâr-rant amacına tabi kılmıştır.

İktidar, birçok kez değiştirdiği İmar Yasası ve Yapı Denetimi Yasası'nda yaptığı değişikliklerle, Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Yasa'nın devamı

niteliğindeki düzenlemelerle, Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ve Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile; yapı üretim ve denetim sürecindeki mühendislik-mimarlık projeleri arasındaki bağları bilimsel-teknik gerekliliklerden koparmaktadır. Bu hizmetlerin kamusal niteliği, teknik müşavirlik kuruluşları aracılığıyla büyük ve büyümesi istenen sermaye güçleri lehine tasfiye edilmek istenmektedir.

Türkiye'deki yapı stokunun büyük bir kısmı ruhsatsız ve kaçak, büyük bir kısmı 20 yaş üzeri konutlardan oluşmakta, yarıya yakını oturulamaz ve depreme karşı güçlendirilmesi gerekir durumdadır. Bu noktada yapı denetimi konusu birinci derecede önem taşımaktadır. Ancak bu konu afet, risk, kentsel dönüşüm, imar, kamu arazileri kavramlarını da içeren mevzuat değişiklikleri ile kentlerden başlayarak tüm ülke topraklarını yeni sermaye birikimi politikaları kapsamında kâr-rant unsuru haline getirilerek istismar edilmektedir. Yargı kararlarına karşın yapılan plan ve dönüşümlerle, kentlerimiz, kırlarımız, kıyılarımız, ormanlarımız ve tüm doğal çevremiz yoğun rant projeleri ablukasına altına alınmıştır. Hemen her ölçek için kullanılan dönüşüm kavramı, bugün finansal olarak "arazi geliştirme" anlamında kullanılmaya başlanmış, özellikle peyzaj alanları olan bölgelere rant amaçlı yönelim artmıştır.

Depremlere karşı bütünlüklü, sağlıklı, insanca bir yaşam ve çevre için alınması gereken önlemler ivedi bir öneme sahiptir. Bunun için, mevcut Yapı Denetim Yasası'nın öngördüğü, ticari yani ağır basan yapı denetim şirketi ve öngörülen teknik müşavirlik şirketi modeli yerine uzmanlık ve etik niteliklere sahip yapı denetçilerinin etkinliğine dayalı, meslek odalarının sürece etkin katılımını sağlayacak yeni bir planlama, tasarım, üretim ve denetim süreci modeli benimsenmelidir.

Yapı denetimi uygulamasını yönlendiren kararlar ve ilgili tüm mevzuatın, TMMOB ve bağlı Odalar, üniversiteler ve ilgili kesimlerin katılımıyla düzenlenmemesi durumunda ülkemizi yeni büyük sosyal afetler, sosyal yıkımlar beklemektedir. Depremlere karşı önlemler bütünlüğü, güvenli yapılaşma ve halkın kent ve çevre hakkı için neoliberal piyasacı yaklaşımlar reddedilmelidir.

Ali Ekber Çakar

TMMOB Makina Mühendisleri Odası Başkanı