

DİKKAT!

Okul Servis Araçlarına da El Attılar

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı İlter Çelik tarafından 22 Eylül 2009 tarihinde Okul Servis Araçlarına İlişkin Yönetmelikte Yapılan Değişikliğe Dair Bir Basın Bülteni Yayınlandı

AKP okul servis araçlarına da el attı

Yönetmelikte yapılan değişiklik, okul servis araçlarının yaş sınırının artırılması ve araçta bulunması zorunlu olan rehber personelin mezuniyetinin ilköğretim olarak değiştirilmesi çocuklarımızın can güvenliğini tehlikeye atmakta başka bir sonuç doğurmayacaktır

AKP OKUL

Sosyal devletin temel görevlerinden olan eğitim ve öğretim hizmetini sağlamak ve bu hizmetin kalitesini artırmak için her türlü araç kullanılmaktadır. Bu araçlar, öğrencilerin güvenli bir şekilde okullarına gitmelerine yardımcı olur. Ancak, bu araçların güvenliğini sağlamak için gerekli önlemler alınmalıdır.

Okul servis araçlarının yaş sınırının artırılması ve araçta bulunması zorunlu olan rehber personelin mezuniyetinin ilköğretim olarak değiştirilmesi çocuklarımızın can güvenliğini tehlikeye atmakta başka bir sonuç doğurmayacaktır.

ÇOCUKLARINIZI TEHLİKEYE ATMAYIN!
Çocuklarımızın can güvenliğini tehlikeye atmaktan başka bir sonuç doğurmayacaktır.



» ÖĞRENCİ VELİLERİNE MESA

Servis araçlarını dikkatle gözleyin

Okul servis araçlarının güvenliğini sağlamak için her türlü araç kullanılmaktadır. Bu araçlar, öğrencilerin güvenli bir şekilde okullarına gitmelerine yardımcı olur. Ancak, bu araçların güvenliğini sağlamak için gerekli önlemler alınmalıdır.

TAKMACHIN YÖNETİCİSİ
Okul servis araçlarının güvenliğini sağlamak için her türlü araç kullanılmaktadır. Bu araçlar, öğrencilerin güvenli bir şekilde okullarına gitmelerine yardımcı olur. Ancak, bu araçların güvenliğini sağlamak için gerekli önlemler alınmalıdır.

Sosyal devletin temel görevlerinden olan eşit / standart eğitimin sağlanamamasının sonucu, eğitimin, özel okulların devreye sokulmasıyla bir rant aracı haline getirilmesinin bir sonucu olarak, öğrenciler oturdukları yerlerden farklı yerlerde okullara gitmek zorunda kalmaktadır. Bu nedenle servis araçları İstanbul trafiği için büyük bir sorun/sonuçtur.

Yönetmelikte yapılan değişiklik (Eylül 2009); servis araçlarının yaş sınırının artırılması ve araçta bulunması zorunlu olan rehber personelin mezuniyetinin ilköğretim olarak değiştirilmesi çocuklarımızın can güvenliğini tehlikeye atmaktan başka bir sonuç doğurmayacaktır. Ayrıca senelerdir belirttiğimiz gibi servisler denetlenmemektedir. Yetkilileri bu konuda göreve çağırıyoruz. Öğrenci ailelerini de bu konuda daha ilgili ve dikkatli olmaya davet ediyoruz.

Yönetmelikte Yapılan Değişiklikler, Çocuklarımızın Can Güvenliğini Tehlikeye Atmaktan Başka Bir Sonuç Doğurmayacaktır

Geçtiğimiz günlerde Okul Servis Araçları Yönetmeliğinde yapılan değişikliklerle; servis araçlarının yaş sınırının 12 yaştan,

20 yaşa çıkarılması ve taşıt içi düzeni sağlamak, okul öncesi eğitim ve ilköğretim öğrencilerinin inme ve binmeleri sırasında yardımcı olmak üzere bulundurulması zorunlu olan rehber personelin 20 yaşında ve en az ilköğretim mezunu olması sağlandı. Değişiklik öncesi, rehber personelin 22 yaşını doldurmuş ve en az lise mezunu olması gerekiyordu. Yapılan bu değişiklikler, çocuklarımızın can güvenliğini tehlikeye atmaktan başka bir sonuç doğurmayacaktır. Ayrıca senelerdir belirttiğimiz gibi servisler denetlenmemektedir. Yetkilileri bu konuda göreve çağırıyoruz. Öğrenci ailelerini de bu konuda daha ilgili ve dikkatli olmaya davet ediyoruz.

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak uyarılarımızın haklı olduğunu son yağışlarda ortaya çıkan trafik keşmekeşinde bir kez daha gördük. Tekrar uyarıyoruz; Yetkili kurumlar ulaşım sorununda bilimsel olarak bakarak, demir ve demir yolu taşımacılığını birincil alternatif olarak görmeli ve İstanbul halkını sağlıklı, güvenli bir toplu taşıma sistemine yönlendirmelidirler.

Servis Fiyatları Ailelerin Belini Büküyor!

Yeni bir eğitim döneminin başladığı bu günlerde öğrenci velilerinin gündemindeki en önemli konulardan birisi hiç şüphesiz ki; çocuklarının eğitim kurumlarına ulaşma sorunudur. Ülkemizde yanlış ulaşım politikaları nedeniyle ne yazık ki; toplu ve güvenli ulaşım sağlanamamakta, oluşan boşluğu ise servis araçları doldurmaktadır. Toplu taşımanın yetersizliği, velileri büyük oranda servis araçlarını tercih etmeye zorlamaktadır.

Eylül ayıyla birlikte çocuklu aileleri saran okul telaşı, 2009-2010 öğretim yılına yönelik servis ücretlerinin belirlenmesiyle birlikte doruk noktasına ulaştı. İstanbul'da 3 milyonu aşkın orta öğretim öğrencisi bulunmaktadır. Kentte kayıt dışı çalışan araçlarla birlikte servis araçlarının sayısının 20 bine ulaştığı tahmin edilmektedir.

2009-2010 eğitim öğretim döneminde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) tarafından servis ücretleri konusunda önceki yıla göre % 5-7 oranlarında bir artış açıklandı. (Oysa ki memur maaşlarına bu yıl Ocak ve Temmuz 2007'de toplam % 6 zam yapılması hükümetçe önerilmektedir) İstanbul'da 2008-2009 eğitim ve öğretim yılı için okul servis ücretlerine yapılan yüzde 7'lik artışa göre yeni okul servis ücretlerinin en az 0-3 kilometre arası 130-135, en çok 23-25 kilometre arası 310 TL olacak.

Servis işletmeciliğinin önemli bir kazanç kapısı haline geldiği, servis sayılarındaki artıştan da belli olmaktadır. 1996 yılında servislerin İstanbul taşımacılığındaki payı % 3 iken, bugün bu oran % 15'lerdedir. Bu artış hızları ile İstanbul trafiğini olumsuz etkileyen servis taşımacılığının artık kontrol altına alınması gerekmektedir.

Servis değil ölüm taşıtı

AKP Milletvekili Mehmet Nil Hidar'ın girişimiyle yapılan değişiklik ile okul servis araçlarının yaşının 10'dan 20'ye, görevli zorunlu rehber personelinin ise en az lise mezunu olma şartının ilköğretime çekilmesi tepki topluyor. TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İhter Çelik ve Eğitim-Sen İzmir 1 No'lu Şube Genel Sekreteri Barış Çam, uygulamanın çocukların can güvenliğini tehlikeye attığını söyledi. ■ 8. Sayfada



Meslek birlikleri tehlikeye dikkat çekiyor

Servis değil ölüm taşıtı

İSTANBUL/İZMİR (Cumhuriyet) - TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı İhter Çelik, servis araçları yaş sınırının 12'den 20'ye çıkarılması ve rehber personelin lise mezunu olma şartının ilköğretime indirilmesinin çocukların can güvenliğini tehlikeye soktuğunu vurguladı. Eğitim-Sen İzmir 1 No'lu Şube Genel Sekreteri Barış Çam da, Eğitim-Sen olarak milli eğitim müdürlüğüne sorunları ve çözüm önerilerini içeren rapor sunacaklarını söyledi.

Çelik, yeni eğitim-öğretim döneminin başlaması nedeniyle servis araçları sorununa ilişkin yazılı açıklama yaptı. AKP Milletvekili Mehmet Nil Hidar'ın girişimi ile yapılan değişiklik öncesinde taşıt içi düzeni sağlamakla görevli zorunlu rehber personel için 22 yaşını doldurmuş ve en az lise mezunu olma şartını arandığını anmsatan 1 "Geleceğimizi, çocuklarımızı ulaşımdaki olumsuzlara kurban vermemek için bizlere çok büyük sorumluluklar düşmektedir" dedi. Eylül ayıyla birlikte ço-

cuklu aileleri saran okul telaşının, 2009-2010 öğretim yılına yönelik servis ücretlerinin belirlenmesiyle birlikte doruk noktasına ulaştığını dile getiren Çelik, servis ücretlerine yapılan yüzde 5-7 oranlarında değişen zamını da eleştirdi.

Uygulamaya son verilmedi

Eğitim-Sen İzmir 1 No'lu Şube Genel Sekreteri Barış Çam da Eğitim-Sen olarak milli eğitim müdürlüğüne sorunları ve çözüm önerilerini içeren rapor sunacaklarını söyledi. Çam, ayrıca öğrenci servisleri için çıkarılan yönetmelikle öğrencilerin tehlikeye atıldığını belirtti. Çam, "Yönetmelikle birlikte 20 yaşında araçlarla öğrencilerimiz taşınabilecek. Öğrencilerimizin hurda servis araçlarıyla taşınmalarını istemiyoruz. Zafer İlköğretim Okulu öğrencilerimizin yaşadığı kaza unutulmamalıdır. Bu uygulamaya son verilmelidir" diye konuştu.



Velilerimizi Uyarıyoruz; Servis Ücretlerinde Keyfi Tutumlara Karşı Dikkat!

Okul servislerinin aile bütçelerine yüklediği bu yüke bazı özel ve resmi okullarımız, yasa ve yönetmeliklere aykırı biçimde yeni mali yükler eklemektedir. Kentimizde 2516 Sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanununa göre UKOME tarafından belirlenen servis ücretleri, resmi ve özel eğitim kurumlarında hizmet veren tüm okul servisleri için bağlayıcıdır. Hiçbir okul idaresi, okul aile birlikleri veya servis firmaları UKOME tarifelerinin üzerinde bir ücret belirleyemezler. Buna rağmen bazı özel okullarda en uzun mesafe için talep edilen servis ücretleri UKOME kararlarına göre aylık 311 TL olması gerekirken, 400-500 TL'leri bulmaktadır. Bu soyguna karşı ilgili tüm kurumlar görevlerini yapmalıdır. Tüm veliler de UKOME'nin belirlediği fiyat tarifeleri üzerinde ücret isteyen servis firmalarını UKOME'ye bildirmelidirler.

Konuyla ilgili diğer hususlara gelince; İçişleri Bakanlığının 2003 yılında "Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği" yayınlanmıştır. Yönetmelik bu tür ulaşım bir disiplini getirmekle birlikte denetimlerdeki yetersizlikler, ne yazık ki meydana gelen olumsuzlukların sebebi olmaktadır. Geleceğimizi, çocuklarımızı ulaşımdaki olumsuzluklara kurban vermemek için bizlere çok büyük sorumluluklar düşmektedir. Bu noktada yapılması gerekenler şu şekilde sıralanabilir:

1. İstanbul Büyükşehir Belediyesince servis ücretleri açıklanırken, İstanbul'daki ücretlendirme ile Ülkemizdeki diğer Büyükşehir Belediyeleri sınırlarındaki servis ücretleri göz önünde bulundurulurak eşdeğerlik sağlanmalıdır.

2. Velilerimiz, öğrencinin eğitim birimine ulaşmasında en güvenli ulaşım biçimini tercih etmelidir. Eğer servis araçları tercih edilirse, servis ücretleri ödenirken okul ile ev arasındaki ulaşım mesafesi ve UKOME'nin açıkladığı servis ücretleri bilinenek ödeme yapılmalıdır. Bazı firmalar, servisin gittiği en uzak mesafenin ücretini istemektedirler, bu tuzağa dikkat etmek gerekir. Yıllık servis ücreti hesaplanırken 28 Eylül 2009 ile 18 Haziran 2010 tarihleri arası 9 aydır. UKOME kararlarına göre yarıyıl tatili ücret dışıdır. Buna göre yıllık ücretler hesaplanırken, aylık ücretlerin çarpanı 8.5 olmalıdır.

3. Servis hizmeti veren araçlar; kanun ve yönetmeliklere uygun işaretler taşımalıdır. Bunun yanında can ve mal güvenliğini sağlamak amacı ile gerekli önlemler alınmalıdır. Bu kapsamda; taşıtın cam ve pencereleri sabit olmalı, iç düzenlenmesinde yaralanmaya neden olabilecek demir aksam yumuşak bir

madde ile kaplanmalıdır. Ayrıca bu araçlar; temiz, bakımlı ve güvenli durumda bulundurulmalı ve altı ayda bir yetkili ve yeterli servislerde bakım ve onarımları yapılmalıdır. Servis araçlarının kapıları iniş ve binişlerde güvenli ve emniyetli olmalı ve kapıların hâkimiyeti sürücünde olmalıdır. Taşıtlarda her öğrenci için standarda uygun emniyet kemeri bulunmalı ve kullanımına dikkat edilmelidir. Servis için kullanılan taşıtlarda görüntü cihazları ve müzik sistemi kullanılmamalıdır. Bu araçların teknik özellikleri ile yerleşim şeması araç içinde görülmüş bir yere asılmalıdır.

4. Taşımacının Yükümlülüğü; Şoförler, öğrencilerin güvenli, rahat bir şekilde gideceği güzergâhta, kanun ve yönetmeliklere uygun olarak taşımakla yükümlüdürler. Şoför, E sınıfı sürücü belgesi için 3 yıllık, B sınıfı sürücü belgesi için 5 yıllık tecrübe şartını sağlamalıdır. Ayrıca şoförün hizmet sicillerinin temiz olmasına özen göstermeli ve kılık kıyafeti yönetmeliklere uygun olmalı, bunların yanında, Mali Sorumluluk Sigortası yapılmalı, servis aracı kaza, trafik sıkışıklığı vb. gibi sorunlar yaşadığında veli, okul aile birliği ve diğer kişi ve kurumlarla mobil iletişim sağlayacak şekilde donatılı olmalıdır.

5. Kontrol ve Denetim: Yol üstü denetimler resmi olarak emniyet müdürlüğüne yapılmaktadır. Standart dışı ve yönetmeliklere uygun olmayan servis araçları çocuklarımızın can güvenliği için büyük tehdittir. Servis araçlarının bağlı oldukları örgütler; kuruluş amaçlarının en temel maddesi olan güvenli ulaşımın sağlanması için alınan servis ücretlerinin doğruluğu da dahil olmak üzere tüm kendi iç denetimlerine özen göstermelidirler. UKOME açıkladığı ücretlerin uygulanabilirliğini denetlemeli. Başta okul yönetimi olmak üzere okul aile birliği, okul yönetimi ve veliler, öğrencilerin, can ve mal güvenliği için oto kontrolde kendilerini görevli görmeleri çözümün ana kaynağı olacaktır. Servis araçlarının teknik muayenelerinin yapıldığı resmi birimler; en önemli denetim noktası olmanın verdiği görev ve sorumluluk bilinci ile davranmalıdır.

6. Medya kuruluşları; Kazaların haberini veren değil kazanın olmaması için en büyük

çabayı gösteren taraf olmalıdır.

7. Tüm yurttaşlar; Yurttaşlık bilincinin sorumluluğu gereği özellikle karayolu ulaşımındaki öğrenci araçlarının ulaşım güvenliğine duyarlı davranmalıdırlar.

8. Uyulması gereken kanun ve yönetmelikler: Okul Servis Araçları Yönetmeliği, Trafik Kanunu, Karayolları Trafik Yönetmeliği, Araç İmal, Tadil ve Montaj Yönetmeliği, Büyükşehir Belediyesi Kanunu.

Sizler aracılığıyla Öğrenci Velilerine sesleniyoruz;

Okul servis araçlarını dikkatle gözleyiniz. Trafik kurallarına karşı sorumsuz davranan, teknik donanımından endişe duyduğunuz araçların durumlarını en yakın trafik yetkilisi ile birlikte Oda birimlerimize iletiniz. Farklı ücret isteyen servis firmalarını UKOME'ye bildiriniz.

Eğitim yollarındaki gençlerimizin ve özellikle minik canlarımızın güvenliği için hepimiz, yurttaşlık bilinci ve sorumluluğu ile her zamankinden daha duyarlı ve etkili olmalıyız.

İhter ÇELİK

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı

Paran Varsa Suyun Var, Paran Yoksa Suyun Yok, Sağlığın Yok!

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Sekreteri Erol Alkım Erdönmez tarafından 18 Kasım 2009 tarihinde Elektrik Su Sayaçları ile ilgili bir basın bülteni yayınlandı. Domuz Gribine Karşı Önerilen Dezenfekte İçin Su, Su İçin Kontöre İhtiyaç Var! Suyu Ön Ödemeli (Kartlı-Kontrollü-Peşin) Satarak, Yani Kullanmadığı Suyun Parasını Alarak Halkın Sağlığını Hiç Saydıklarını Felaketler Başlayınca mı Anlayacaklar? Hukuka ve Anayasaya aykırı olan Ön Ödemeli Su Sayaçlarına geçiş tüm hızıyla devam ediyor. İktidardakilerin ve belediyelerindeki anlayış şudur: Paran Varsa Suyun Var, Paran Yoksa Suyun Yok, Sağlığın Yok!



Geçtiğimiz günlerde İSKİ tarafından abonelerine gönderilen mektuplarla “mekanik sayaçların Elektronik Kartlı Sayaca dönüşüm” yapılacağı bildiriliyor. “Kartlı Sayaç Uygulamasına geçtikten sonra tarafınıza verilen elektronik karta dolun yaparak su kullanımına devam edebileceksiniz” deniliyor. Anlaşılan, Hukuka Uyarlığı bulunmayan Ön Ödemeli Elektronik Sayaç uygulaması oldu bittiye getirilerek hızla devam ettirilmektedir.

Abonelere gönderilen mektupta, “bu

işlemler için hiçbir ücret talep edilmeyecektir” açıklaması dikkat çekiyor. Bindiği gibi sayaç alımlarının yapıldığı Elektromed Firması ve bedelleri konusunda basında daha önce bir takım haberler yapılmıştı. Sayaç bedelleri aboneden talep edilmiyor ise bu sayaçları Elektromed firması ya da eski Alfagaz firması –ki firmanın web sitesinde Rize ve İnegöl’ün de bu uygulamaya geçtiği belirtiliyor- bu sayaçları abonelere “hediye” mi etmektedir? Yoksa kamu kaynakları birilerine ve malum bir firmaya peşkeş mi çekilmektedir? Anılan sayaçların mekanik sayaçlar sökülmeden takıldığı İSKİ tarafından açıklandı. Peki iki sayaç daha mı “sağlam” okumaktadır? İnternet sitesinde deniliyor ki; kartlı sayacın arızası durumunda mekanik sayaç m³ olarak ölçümü yapar ve bu ölçüm fatura edilir. Yani mekanik sayaç görevini zaten yapıyor. O zaman bu firmadan alınan elektronik sayaca ne ihtiyaç var? Bu “Kamu İdarecileri”ne “el insaf” demek gerekir ya da başka bir şey...

Ön Ödemeli Elektronik Su Sayaçları sosyal devlet ilkesine aykırıdır. Ön ödemeli elektronik sayaç kullanımının

doğal sonucu, kontörü biten ve yeni kontör almak için parası olmayan abonenin, içme, temizlenme, bulunduğu yeri temizleme, dolayısı ile sağlık hakkından mahrum kalması demektir. Parası olmayan insanların, çocuklarının, okulların, kamu binalarının, hastanelerin, üniversitelerin bu uygulama ile susuz kalması söz konusudur. Bu durum sosyal devlet ilkesine aykırıdır.

Hiçbir kurumun insanları susuz bırakma yetkisi yoktur. Anayasa uyarınca, herkes maddi ve manevi varlığını geliştirme, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Ön ödemeli sistem İstanbul’u sağlıksızlığa, hastalığa mahkum etmektedir. İstanbulluların maddi ve manevi varlığını geliştirmesinin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşamasının engellenmesi Anayasanın 56. maddesine aykırıdır. İSKİ’nin sadece kısa bir süre yetecek su bırakarak su sayacını değiştirmesi, yoksul halkın dolaylı olarak cezalandırılması sonucunu doğuran, çevre kirliliğine ve çeşitli hastalıkların oluşmasına yol açabilecek tehlikeli bir uygulamadır.

Önceki açıklamalarımızda belirttiği-

miz gibi; eski su sayaçlarının değiştirilmesi, teknolojik ve yasal bir zorunluluk değildir. Su tüketim faturalarında da belirtildiği üzere su sayaçlarının mülkiyeti aboneye aittir. Aboneye ait olan sayacın zorla değiştirilmesi, Anayasa'nın 35. maddesinde düzenlenen **mülkiyet hakkının ihlalidir.**

Bu konuda açılan davalar da sürmektedir. TMMOB tarafından İstanbul'da açılan Dava reddedilirken, Ankara 11. İdare Mahkemesinin Mustafa Tanış isimli davacının açtığı davada verdiği Yürütmeyi Durdurma kararının gerekçesinde şöyle denildi; **"Belediyeleri, belde halkının mahalli müşterek ihtiyaçlarını karşılamak üzere seçmenler tarafından seçilerek oluşturulan tüzel kişiler olarak tanımlayan Anayasal anlayış, içme ve kullanma suyu hizmetlerinin belde sakinlerine sunulmasını düzenleyen mevzuata da yansımış ve hizmetin karşılığının alınması, hizmetin sunulmasından sonra gerçekleşecek bir aşama olarak belirlenmiştir. Olayda,kamu hizmetlerinin sunumu peşin ödemeye bağlanarak anılan anayasal ve yasal kamu hizmeti anlayışına uymayan ticari niteliği ağır basan yeni bir ilişki biçimi oluşturulmak istendiği görülmektedir. Bu durumda, ASKİ Yönetim Kurulu'nun 18.05.2005 tarih ve 219 sayılı kararının 'Borcundan dolayı sökülen su sayaçlarının yerine kartlı su sayacı takılması' kısmında hukuka uyarlık bulunmamaktadır."**

Davanın sonuçlanması ile birlikte bireysel olarak tüm abonelere de dava açma yolu açılacak. Bu konuda Oda olarak açtığımız dava da devam etmektedir.

Ön Ödemeli Su Sayaçlarına ödenen / ödenecek olan büyük bedel, ortaya çıkan bu maliyet kamusal bir maliyettir ve kamu kaynaklarının birilerine yok yere peşkeş çekilmesidir. Biz Makina Mühendisleri Odası olarak; meslek alanlarımız kapsamındaki bu ve benzeri konularda yaşanan gelişmeleri takip ederek kamuoyunu aydınlatma görevimizi yerine getirmeye de-



vam edeceğimizi belirtir, kamuoyunun dikkatini çekmek isteriz.

20.11.2009 Basına ve Kamuoyuna

Ön Ödemeli Su Sayaçları Konusunda Ankara 5. İdare Mahkemesi Tüketici Hakları Derneği Tarafından Açılan Davada Uygulamayı İptal Etti.

Birbirini takip eden açıklamalarla kamuoyunu Ön Ödemeli (Kontrollü) Su Sayaçları uygulamaları hakkında bilgilendirdik. 18 Kasım Çarşamba günü yaptığımız açıklama sonrasında, Tüketici Hakları Derneği tarafından açılan

davada uygulamanın iptal edildiğini öğrenmiş bulunuyoruz.

Ankara Su ve Kanalizasyon İdaresi (ASKİ) Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu'nun 18.05.2005 tarih ve 219 sayılı Kararı ile çok daha ucuz olan ve hizmet verildikten sonra fatura düzenlenen mekanik su sayacı uygulaması yerine, çok daha pahalı olan ve peşin ödemeye bağlanan kartlı - ön ödemeli su sayacı uygulamasına geçilmiştir.

İstanbul'da da Ön Ödemeli Su Sayacı uygulaması hızla devam ediyor. Dün yaptığımız açıklamada belirttiğimiz gibi İSKİ tarafından bu konuda abonelere bir mektup da gönderilmeye başlanmıştır. Ön Ödemeli (Kontrollü-Kartlı) Su Sayacı zorunluluğu getirilmesi ile önce hizmet sonra hizmetin karşılığı olan fatura düzenlenmesi yerine, önce peşin ödeme sonra hizmet anlayışı getirilmiştir.

Tüketici Hakları Derneğinin ön ödemeli kartlı su sayaçlarının iptaline ilişkin açtığı davada Ankara 5. İdare Mahkemesi, 2009/398 numaralı esas, 2009/1104 numaralı karar ve oybirliği ile 28.09.2009 tarihinde kartlı - ön ödemeli su sayacı uygulamasının iptaline karar vermesi bu konuda yürütülen mücadelenin haklılığını göstermektedir.

Kararın gerekçesinde şöyle denilmektedir: "kamu hizmetinin sunumunun peşin ödemeye bağlanarak anılan Anayasal ve yasal kamu hizmeti anlayışına uymayan, ticari niteliği ağır basan yeni bir ilişki biçimi oluşturulmak istendiği, hukuka uyarlılık bulunmadığı sonucuna varılmıştır." Davanın, davalı idare tarafından temyize götürülmesi durumunda da açıklanan gerekçelerle tüketici ve kamu yararına sonuçlanacağına inanıyoruz.

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak açtığımız dava şu anda temyiz aşamasında olup, davamızın lehte sonuçlanacağı kanaatindeyiz.

Saygılarımızla.

Erol Alkım Erdönmez
TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Sekreteri



Metrobüs Kazaları da Vurdumduymazlık da Sürüyor

TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı İlder Çelik: *Metrobüsler konusunda daha önce söylediklerimizi tekrar ediyoruz. Uyarılarımızın dikkate alınmaması, yaşanan ölümcül kazalar ve en son dün Merter'deki kaza, ne kadar haklı olduğumuzu gösteriyor. Uyarıyoruz! Daha büyük facialar yaşanmadan, bilime ve uzmanlara kulak verin.*

Dikkat, bu metrobüste nefes almak yasaktır!



Dün (10 Kasım 2009) Merter'de yaşanan metrobüs kazası, Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak daha önce yaptığımız açıklamalarda belirttiğimiz tehlikeleri, bir kez daha ortaya koydu. Her şeyden önce ölen ve yaralanan kimsenin olmaması bizleri sevindirdi.

İstanbul'da ulaşım sorunlarını çözmek iddiasıyla oluşturulan metrobüs sistemi, bugüne kadar birçok kazaya neden oldu. Satın alma sırasında yapılan hata ve kural tanımazlık, plansızlık sonucu, benzeri ancak Türkiye'de görülebilecek, ters istikamette bir metrobüs yolu yapıldı. Bu durum dünkü kazada olmayan ancak her an olması muhtemel facialara altyapı oluşturmaktadır. Güzergâhın ters olması kaza boyutunu/riskini artıracak bir durumdur.

E-5 Karayolunun güvenlik şartları-

ni olarak, metrobüse tahsis edilen yol, hem motorlu taşıtlara ayrılan yolu daralttı hem de metrobüs yolundaki kaza olasılığını artırdı. Dar metrobüs yolu, kazalara davetiye çıkartır oldu.

Sonuçta metrobüs gibi yetersiz ve İstanbul genelinde etkin olmayan bir ulaşım sistemi kurularak, servis yolları etkisiz hale getirildi.

Motorlu araçlar, metrobüsten artan şeritlere sıkıştırıldı.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İETT yetkilileri, her yönüyle plânlanmış özel araçlara alternatif ve yenilikçi bir kent içi toplu ulaşım sistemi yerine İstanbul'un nüfusundan az Avrupa ülkelerinin kentimize göre minyatür ölçekteki kentlerinde kullanılan demode bir sistemi kentimize uydurmaya çalışmışlardır. *Bu yapılırken de her zaman olduğu gibi insan güvenliğini göz ardı etmiş, yeterli önlemleri almamışlardır.*

30 Nisanda metrobüs yolu tel bariyerine sıkışarak kaza yapan araçtan sonra 2 Mayıs'ta yoldan çıkarak 2 araca çarpan metrobüs kazasında can kaybı olmadı. Peki çözüm için can kaybı olması mı beklenmektedir? Ayrıca yolların daraltılmasının sonucu motorsiklet sürücülerini için bu yollar artık daha güvensiz. 26

Ocak ve 1 Şubatta E-5'te iki motorsiklet sürücüsünün kafalarının koparak feci şekilde can verdikleri kazalar hala hafızalarımızda.

Çözüm, akılcı yöntemlerle uzun vadeye yayılan, raya bağımlı normal ve rapid (seri) sistemlerin devreye sokulması ve bu sistemlerin otobüs, minibüs, dolmuş ve deniz ulaşımıyla eşgüdümlü şekle getirilmesidir. Bunun için İstanbul kent içi ulaşım sorumlularının, başta kent plânlamacıları olmak üzere üniversiteler ve meslek odalarıyla birlikte çalışmalarını gerekmektedir. Kamusal yatırımların karar süreçlerinde meslek odalarının, üniversitelerin ve sivil toplumun görüşlerini değerlendirmeyen, bilimi dışlayan "rantçı" anlayış "can almaya" devam edecektir.

Kamu yararı gözetken bir kurum olarak yetkilileri uyarıyoruz! Kent ve insana dair kararlarınız ve uygulamalarınız, piyasacı rantçı anlayışınız, kente ve insana zarar verir niteliktedir. Kamu kaynaklarını maksimum fayda ile değerlendirmek için kamusal karar ve denetim süreçlerini işletin. **Metrobüs projesinde olduğu gibi eksik ve dolayısıyla yanlış kararlarınız "can almasın"**

İlder ÇELİK TMMOB Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu Başkanı