

PAMUKKALE EKSPRESİ TREN KAZASI İLE İLGİLİ EMO, İMO, MMO, METALURJİ MO VE BTS AÇIKLAMASI

Kütahya yakınlarında yaşanan tren kazası üzerine, Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası Başkanı Yunus Akıl, TMMOB Makina Mühendisleri Odası Genel Sekreteri Ali Ekber Çakar, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Ahmet Göksoy ve TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Önder'in katılımıyla 30 Ocak 2008 tarihinde BTS Genel Merkezinde bir basın açıklaması yapıldı.

**KESK BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI, TMMOB ELEKTRİK, İNŞAAT, MAKİNA,
METALURJİ MÜHENDİSLERİ ODALARININ ORTAK BASIN AÇIKLAMASI**

27 Ocak 2008 tarihinde saat 02.00 sularında Pamukkale Ekspresi vagonlarının Kütahya yakınlarında (Çöğürler-Değirmenözü istasyonları arasında km 91+800) raydan çıkması sonucu biri tren şefi olmak üzere 9 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 30 vatandaşımız ise yaralanmıştır.

Öncelikle Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası ve Elektrik, İnşaat, Makina ve Metalurji Mühendisleri Odaları olarak bu olayda hayatını kaybeden vatandaşlarımızın yakınlarına başsağlığı, yaralı vatandaşlarımıza ise acil şifalar diliyoruz.

Değerli Basın Mensupları,

Ne yazık ki bu tür ölümlü kazalarla ilk defa karşılaşmıyoruz. Özellikle son yıllarda bu kazalarla ülkemizdeki demiryolu işletmeciliğinin güvenliği kamuoyu nezdinde sarsılır duruma gelmiştir.

Sendikamız ve Meslek Odalarımız ulaşım alanında yaşanan sorunları her platformda dile getirmekte ancak yetkililer öneri ve uyarılarımızı dikkate almamaktadır.

Ankara-İstanbul arasını hızlı trenle bağlayacağını bunun da asrın projesi olduğunu ve demiryollarının devlet politikası haline getirdiğini açıklayan siyasi iktidar ve TCDD yönetimi 10 bin km'lik demiryolu şebekesini kendi kaderine terk etmiş durumdadır. Yıllardır bu yolların güvenli bir trafik için gerekli olan bakım ve onarımı (poz) yapılamamaktadır ve bu durum TCDD yönetiminin bilgisi dahilindedir.

Bunun yanı sıra demiryolu trafiğinin yönetim ve kontrolünün bu bölgede TMİ (Telefonla Merkezi İdare) sistemi ile yapılıyor olması, yol bekçilerinin olmadığı, istasyonların personel yokluğundan kapandığı bir noktada kaza riskini artırmaktadır. Kazanın olduğu bölge ise gerek yolcu trenlerinin gerekse de yük trenlerinin yoğun olarak çalıştığı bir bölgedir. Hal böyle iken conta başındaki ray kırılması ile bu kazanın meydana geldiği yönündeki açıklamalar kazanın gerçek nedeni ve sorumlularını gizlemeye yöneliktir.

Bu koşullar altında meydana gelen kaza sonrasında ise kazanın temel nedenleri ve etkenleri göz ardı edilerek kazanın sorumlusu olarak yanında çalışacak işçisi bile olmayan Yol Çavuşu, bu çavuşa görev emri veren Kısım Şefi ve bunların amiri Şube Şefi yaftalanmıştır.

Bu demiryolu çalışanları kaza sonrasında enkazın kaldırılması ve yolun açılması için sarf ettikleri saatler süren mesai sonrasında, daha alın terleri bile kurumadan bileklerine kelepçe takılmıştır.

10.000 km.lik demiryolu güzergâhı üzerinde özveri ile çalışan diğerleri gibi bu emekçiler de kendilerine verilen talimatlara uygun olarak görevlerini yapmaktan öte bir "suç" işlememişlerdir.

Oysa tutuklanan çalışanların çabaları ile kazanın yaşandığı bölgede Mart 2007 içerisinde makinalı tamirat yapılmıştır. Aynı şekilde Aralık 2007 tarihli 7. Bölge Müdürlüğü yazısında yol ölçüm makinası ile yapılan ölçümlerde sorun tespit edilmediği bildirilmiştir. Yine tutuklanan çalışanlar 23–25 Ocak tarihlerinde talimatlara uygun olarak yaptıkları turnelerinde trafiğe engel herhangi bir husus tespit etmemişlerdir.

Tutuklanan şube şefi arkadaşımızın 240 km'lik güzergâhta 39 kadrolu işçi ile çalıştığı ve yine tutuklanan kısım şefi arkadaşımızın 46 km'lik sorumluluk sınırı içerisinde 4 tane kadrolu işçi ile hizmet vermeye çalıştığı göz ardı edilmektedir.

Dikkatlerden kaçırılmaya çalışılan temel sorun; "küresel tasarıma" uygun olarak yürütülen bilinçli politikalaradır.

En genel tanımıyla mevcut işletmecilik içerisinde yol güvenliği; TCDD bünyesinde oluşturulan yol bekçisi-takım-kısım-şube örgütlenmesi ile sağlanmaktadır.

Bugün gelinen noktada bu örgütlenme, başta özelleştirme ve "yeniden yapılanma" olmak üzere uygulanan politikaların bir sonucu olarak şeklen varlığı devam eden ancak gerçekte içleri boşaltılmış organlara dönüştürülmüştür.

Yol bekçiliği sistemi fiilen ortadan kaldırılırken; takım mevcutları personel azaltım politikaları ile asgari işleri bile yapamayacak hale getirilmiştir.

Bugün şebeke genelinde personel yokluğundan hendek ve menfez temizlikleri bile yapılamaz hale gelmiştir.

Bütün dikkatini hızlı tren hayallerine harcayarak milyarlarca Avro'yu toprağa gömenler ile 10.000 km'lik demiryolu şebekesini kendi kaderine terk edenler sorumluluktan sıyrılırken, görevlerini yapmaktan öte suçu olmayan yol çavuşu, kısım şefi ve şube şefinin tutuklanması isyanımızı ve kızgınlığımızı körüklemektedir.

Ulaştırma Bakanlığı ve şu anki TCDD yönetimi göreve geldiği Aralık 2002 tarihinden bu yana tarihinin en büyük tren kazalarına imza atmıştır. (Pamukova, Tavşancıl, Temelli hemzemin geçit kazası, Ankara Garı Tren kaçma kazası, Erdemir Treni kazası v.b.) Bu süreçte gerek sendikamız, gerek bilim insanları gerekse meslek odalarından gelen uyarılara ısrarla kulak tıkanmış ve görmezden gelinmiştir. Bilim ve teknik ile mühendisliğe inadin geldiği yer ölümlü kazalardır.

1995 yılından beri kamu işletmeciliğini yok eden politikalarla TCDD'de personel azaltılmasına gidilmesi, nitelikli personelin kurumdan uzaklaştırılması, yatırımların azaltılarak bakım ve onarım atölyelerinin işlevsizleştirilmesi, büyük kısmının kapatılması, TCDD'ye eğitilmiş iş gücü yetiştiren demiryolu meslek okullarının kapatılması, yetersiz personelin sosyal ve ekonomik durumlarının gittikçe kötüleşmesi bu olumsuzluklara yol açmıştır.

Özellikle 2002 yılından beri her yıl "dünya demiryolcular eylem günü" kapsamında demiryollarının ve demiryolcuların sorunlarını ülke gündemine taşımak için "önce güvenlik" temasıyla yürütülen etkinliklerde; demiryolu işletmeciliğindeki eksiklik ve yanlış politikalar yüzünden demiryolu işletmeciliğinin girdiği tehlike, gerek basın ve kamuoyu gerekse de TCDD yönetimiyle paylaşılmaktadır.

Bu eksiklik ve yanlış politikaların başında emek yoğun bir işletme olan Demiryollarında personel sayısının bilinçli bir şekilde azaltılması politikası gelmektedir. TCDD "yeniden yapılanma" adı verilen bu politikalarla özelleştirmelerin önünü açmış, esnek çalıştırmayı esas alarak "az adamla çok iş" uygulamasını hayata geçirmiş, personelin iş yükünü artırmış, demiryolu işletmeciliği ve tren trafiğinin güvenliği açısından hayati öneme sahip olan ve yol kontrolünü yapan yol bekçilerini personel tasarrufu gerekçesiyle fiili olarak nerede ise sıfırlamıştır.

Oysa demiryolu işletmeciliği yatırımdan bakıma, yenilenmeye, eğitime ve yeni hatların açılmasına dek merkezi planlamayı gerektirmektedir. TCDD bunu yapmakla yükümlüdür.

Ulaştırma Bakanlığı'na ve TCDD yönetimine bir kez daha çağrı yapıyoruz:

Tren işletmeciliği, güvenlik unsuru yüksek bir işletmeciliktir ve birbiriyle uyumlu sistemler bütünüdür. Uyulması, mecburiyet arz eden bir disiplin manzumesidir. Gerekli, yeterli ve yetişmiş personel sayısı, düzenli yol bakım ve onarımı, çeken çekilen araçların düzenli bakım ve onarımı ve teknolojik yatırım, bu işletme sisteminin temel unsurlarıdır. Eğer bunlardan biri eksilirse ya da yerine getirilmezse kazaya davetiye çıkarılmış demektir.

Demiryolu kazalarının asıl nedeni, uygulanan yanlış ulaşım ve demiryolu politikalarıdır. Ülke kaynaklarını karayolları ve dolayısıyla uluslararası petrol ve otomotiv tekellerine akıtan politikalar aşılmadığı müddetçe doğru bir ulaşım sistemine geçiş mümkün olmayacaktır.

Biz KESK Birleşik Taşımacılık Sendikası, TMMOB Elektrik, İnşaat, Makina ve Metalurji Mühendisleri Odaları olarak,

- Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ile beraber ulaşım politikalarının ülke genelinde birbiri ile eşgüdüm sağlayacak şekilde ve kapsamlı bir ulaşım master planı dahilinde yeniden oluşturulmalıdır.

- Ulaşım sistemleri yönetimi tek bir Bakanlık bünyesinde toplanmalıdır.

- Bilim insanları ilgili sendika ve meslek odalarının görüşleri alınmaksızın "hızlı tren" uygulamasına geçilmemelidir.

- Demiryolu hatları ciddi ve bütünlüklü bir tarzda onarılarak yeniden yapılandırılmalıdır.

- TCDD'nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve demiryollarında özelleştirmelere son verilmelidir, diyoruz.

Bu çerçevede sorumluluğu üç demiryolcuya yüklemek ve vicdanları kanatarak bu suretle aklandığını sanmanın aymazlık olduğuna kamuoyu nezdinde dikkat çekmek istiyoruz.

KESK BİRLEŞİK TAŞIMACILIK ÇALIŞANLARI SENDİKASI,

TMMOB ELEKTRİK MÜHENDİSLERİ ODASI

TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI

TMMOB MAKİNA MÜHENDİSLERİ ODASI

TMMOB METALURJİ MÜHENDİSLERİ ODASI