



TREN KAZALARININ SORUMLULARI GİZLENİYOR

Kamu Emekçileri Sendikaları Konfederasyonu'na (KESK) bağlı Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği'ne (TMMOB) bağlı Elektrik Mühendisleri Odası (EMO), İnşaat Mühendisleri Odası (İMO), Makina Mühendisleri Odası (MMO) ve Metalurji Mühendisleri Odası ortak bir basın açıklaması yaparak, Pamukova tren kazasında çalışanların sorumlu tutulmasına tepki gösterdiler. Ortak açıklamada, demiryollarının "küresel tasarıma" uygun politikalar doğrultusunda kaderine terk edildiğine dikkat çekilerek, 9 kişinin yaşamına mal olan tren kazasından Ulaştırma Bakanlığı ve Devlet Demiryolları'nın sorumlu olduğu belirtildi.

İstanbul'dan Denizli'ye gitmekte olan Pamukkale Ekspresi'nin Kütahya yakınlarında 27 Ocak 2008 tarihinde raydan çıkması sonucu 9 kişinin yaşamını yitirdiği, 30 kişinin yaralandığı ve 3 TCDD çalışanının tutuklandığı tren kazası ile ilgili olarak BTS Genel Merkezi'nde 30 Ocak 2008 tarihinde

bir basın toplantısı düzenlendi. Toplantıya, EMO Yönetim Kurulu Saymanı Hüseyin Önder, MMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Ali Ekber Çakar, İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Ahmet Göksoy ve BTS Genel Başkanı Mustafa Çınar katıldı.

Demiryolları Kaderine Terkedildi

BTS, EMO, MMO, İMO ve Metalurji Mühendisleri Odası adına ortak açıklamayı yapan BTS Genel Başkanı Yunus Akın, AKP Hükümeti'nin iktidara gelmesiyle birlikte demiryollarının tarihin en büyük kazalarına imza attığına dikkat çekti. Hükümetin kazanın oluş nedenine yönelik "conta başlığındaki ray kırılması" açıklamasına tepki gösteren Akın, kazanın ardındaki gerçeklerin ve kazanın sorumlularının gizlenmeye çalışıldığını söyledi. Ortak açıklamada, şöyle denildi:

"Bütün dikkatini hızlı tren hayallerine harcayarak milyarlarca Avro'yu toprağa gömenler ile 10 bin kilometrelik demiryolu şebe-

kesini kendi kaderine terk edenler sorumluluktan sıyrılırken, görevlerini yapmaktan öte suçu olmayan Yol Çavuşu, Kısım Şefi ve Şube Şefi'nin tutuklanması isyanımızı ve kızgınlığımızı körüklemektedir. 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 kilometrelik demiryolu şebekesini kendi kaderine terk etmiş durumdadır."

Yolların güvenli bir trafik için gerekli olan bakım ve onarımının yıllardır yapılmadığına dikkat çekilen açıklamada, çalışanların tutuklanmasına şöyle tepki gösterildi:

"Meydana gelen kaza sonrasında 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 çalışanlarının

kaza sonrasında enkazın kaldırılması ve yolun açılması için sarf ettikleri saatler süren mesai sonrasında, daha alın terleri bile kurumadan bileklerine kelepçe takılmıştır. 10 bin kilometrelik demiryolu güzergahı üzerinde özveri ile çalışan diğerleri gibi bu emekçiler de kendilerine verilen talimatlara uygun olarak görevlerini yapmaktan öte bir suç işlememişlerdir. Tutuklanan şube şefi arkadaşımızın 240 kilometrelik güzergahta 39 kadrolu işçi ile çalıştığı ve yine tutuklanan Kısım Şefi arkadaşımızın 46 kilometrelik sorumluluk sınırı içerisinde 4 tane kadrolu işçi ile hizmet vermeye çalıştığı göz ardı edilmektedir.”

Güvenlik Sisteminin İçi Boşaltıldı

Dikkatlerden kaçınılmaya çalışılan temel sorunun; “küresel tasarıma uygun olarak yürütülen bilinçli politikalar” olduğu vurgulanarak, mevcut işletmecilik içerisinde yol güvenliğinin, TCDD bünyesinde oluşturulan yol bekçisi-takım-kısım-şube örgütlenmesi ile sağlandığı anlatıldı. Açıklamada, şöyle denildi:

“TCDD’de bugün geline nokta 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.”

TCDD’de 1995 yılından itibaren “kamu işletmeciliğini yok eden politikalarla 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 kötüleşmesinin” olumsuzluklara yol açtığı anlatıldı. Açıklamada şöyle denildi:

“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.”

Demiryollarını Güçlendirme Çağrısı

Tren işletmeciliğinin, güvenlik unsuru yüksek bir işletmecilik olduğuna dikkat çekilen açıklamada, Ulaştırma Bakanlığı’na ve TCDD yönetimine emek ve meslek örgütlerinin görüş ve taleplerini dikkate almaları çağrısında bulunuldu. “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. Bu çerçevede sorumluluğu üç demiryolcuya yüklemek ve vicdanları kanatarak bu suretle aklandığını sanmak aymazlıktır” denilen açıklamada, emek ve meslek odalarının talepleri şöyle sıralandı:

- Karayolu, havayolu, denizyolu ve demiryolu ile beraber ulaşım politikaları 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 onararak yeniden yapılandırılmalıdır.
- TCDD’nin parçalanarak işlevsizleştirilmesi ve demiryollarında özelleştirme uygulamasına son verilmelidir.

