

# ULAŞIMDA AKP’NİN 5 YILI

Türkiye’de çok partili yaşama geçildikten sonra pek az partiye nasip olabilecek bir parlamento çoğunluğuyla iktidara gelen AKP, istikrar, büyüme, kalkınma ve istihdam adına ciddi bir beklentinin de kaynağı olmuştur.

Ancak kısa sürede iktidarın aslında küresel sermayenin bir figüranı olduğu ve kendisine biçilen görevlerin dışına çıkmaya kudretinin bulunmadığı anlaşılmıştır. “**Bu adamı deliğe süpürmeyin onu kullanın**” söylemi dönemin en belirgin göstergesi olmuştur.

Makro bazda borçlanma, spekülâtif sermayeye yönelik nemalandırma ve peşkeş noktasında sürdürülen özelleştirme politikaları ile AKP aslında aldığı ödevi layıkıyla yerine getirmiş ve bu haliyle de patronlarından büyük bir aferin hak etmiştir.

Ulaştırma sektörü de özelde bu oluşum ve genel anlayıştan nasibini almakta gecikmemiştir.

Bu 5 yıl içinde; genel bir ulaştırma politikasının oluşturulmadığını, ulaştırmaya ait bütün yatırım ve projelerin birbirinden bağımsız gündeme getirildiğini ve hatta birbiriyle çelişen projelerin bile yürütüldüğüne şahit olunmuştur.

AKP iktidarının parti programı ve hükümet programında ulaştırma politikası sözünün geçtiği yerde sadece duble yol ve otoyoldan söz etmesi esasen ulaştırmaya nasıl yaklaştığının da somut göstergesi olmaktadır. Cumhuriyetle hesaplaşmak adına “**demiryolunu devlet politikası haline getirdikleri ve son elli yılın en büyük ödeneklerini verdiklerini**” söylemeleri ise sadece bir laf olarak kalmıştır. Devlet politikası haline getirildiği söylenen demiryollarının hali içler acısıdır. Tam bir iş bilmemezlikle iddialaşarak yapılan hızlandırılmış trenin 41 kişinin hayatına mal olan kazası hala ortadadır. Marmaray bahanesi ile Haydarpaşa’nın kapatılacak olması, yapılan duble yolların daha üstünden bir yıl bile geçmeden bozulması ve tekrar yapımı için ihaleye çıkılması, 5.07.2003 temeli atılırken Başbakanın ağzından 5.12.2005 tarihinde çalışmaya başlanacağı ilan edilen Ankara-İstanbul hızlı tren hattının ilk etabının bile hala tamamlanamamış olması, ülkenin belkemiği olan Mersin ve İzmir

limanlarının ne gerekçeyle olduğu belli olmadan satılması, çarçur edilen kamu kaynakları ve yandaşlara ihale yoluyla aktarılan kaynaklar.

Ulaştırma politikası oluşturmanın temel yolu önümüzdeki orta ve uzun vadede ülkemizin ihtiyaçlarının tespit edilerek makro ulaştırma ana planının

hazırlanmasıdır. Böyle olmalıyken, Ulaştırma Bakanlığının İTÜ’ye ana plan yaptıracağı dedikten sonra bunu ana plan stratejisine çevirmesi, ortaya çıkan strateji raporunun yönelimlerine bile aykırı davranması aslında siyasi iktidarın ulaştırma sorununu işlerin yandaşlarına ihale edilmesi suretiyle bir kaynak transferi olarak gördüğünü ortaya koymaktadır. Devlet politikası haline getirdikleri demiryollarında geldikleri tarihten itibaren 2003–2006 yıllarında yapılan yol yenilemeleri toplam 311 km dir. 10000 km civarındaki şebekede 4 senede 311 km yol yenileyebilen bir anlayışın demiryolu politikasını devlet politikası haline getirmesi mümkün değildir. Son elli yılın en fazla ödeneğinin ayrıldığı ise gerçekleri ifade etmemektedir. Evvela ödenek ayırdık dedikleri projenin temeli dış kaynakla yapılan hızlı tren projesidir. Yani başkasının parasıyla yaptıkları işle övünmektedirler. Onun dışında verilen ödeneklerin gerçekleşmeleri % 50 civarındadır. Yatırım projeleri belirtilen bitim sürelerinde bitirilememekte, bu suretle maliyetler katlanarak artmaktadır.

Tüm atılan adımlarda yolsuzluk kokuları yükselmiş Kurum yöneticileri aldıkları %'lerle tanımlanır hale gelmiştir. Örneğin; TCDD daha önce hurda demirlerini kendisi doğrudan MKE’ye satarken bu dönemde hurda satışları yandaş belediyeler eli ile yapılmaya başlanmış, belediyelere rant kapısı açılırken TCDD zarara uğratılmıştır. Bu konu Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu tarafından da tespit edilerek raporlara geçmiştir.

Yapılması gereken açık basit ve kolaydır: Bütün ulaştırma modlarının ilişkisini bir makro plan ve yaklaşım çerçevesinde ele almak ve buna uygun yatırım projeleri hazırlamak Toplu taşımaya önem vermek ve özellikle kent içi ulaşımını bu temel üzerine oturtmak. Ulaşımın bir kamu hizmeti olduğunun bilinci ile bu hizmeti veren kamu kurumlarını sermaye yapısı ve teknolojik donanım olarak güçlü hale getirmek ve yeterli personel sayısına ulaşmak. Bütün bunlar yapılamayacak işler değildir. Yeter ki irade olsun, niyet olsun.

AKP’nin ulaştırma alanındaki icraatlarına baktığımızda diğer tüm kurumlarda olduğu gibi siyasi kadrolaşmanın öncelik taşıdığı görülür.

## SİYASİ KADROLAŞMA TAMAMLANDI

AKP iktidarının yüzünün akıyla çıktığı tek icraatı Ulaştırma işkolunda yapmış oldukları siyasi kadrolaşmadır. AKP hükümete gelir gelmez Ulaştırma işkolunda Müsteşarlar dahil olmak üzere bağlı ve ilgili kurumların üst düzey yöneticilerini (Genel Müdür ve Yardımcıları, Daire başkanları) değiştirmiştir. Bunların yerlerine siyaseten kendine yakın kadroları bu görevlere getirmiştir.

Diğer yandan bu dönem içinde kanuna karşı hile yoluna başvurulmuş AKP kendi kadrolarını önce hiçbir sınava tabi tutmadan başuzmanlık kadrolarına atamış daha sonra bu unvanı yine herhangi bir görevde yükselme sınavına tabi tutmadan Müdürlük ve daha üst unvanlara yüzlerce atama yapmıştır. Hatta daha da fütursuz davranılmış müdür unvanına atanmak istenen personelden bazıları yine kurlsız olarak ve sınav engeli aşılacak amacıyla önce başkan yardımcısı unvanına daha sonra rütbe tenzili ile şube müdürlüğü görevine atanmıştır. Usulüne uydurma gayretkeşliği ile yürütülen bu kadrolaşma hareketi Başbakanlık Yüksek Denetleme Kurulu raporlarında da yer almış, buna rağmen uygulamalar fütursuzca sürdürülmüştür.

Sendikamız tarafından sürdürülen bu kadrolaşma hareketi sürekli olarak kamuoyunun dikkatine sunulmuş ve en son 8 Aralık 2006 tarihinde yapılan geniş katılımlı basın açıklaması sonrası gelen tepkiler ve basının konuya eğilmesi üzerine TCDD yönetimi 23 Aralık 2006 tarihinde görevde yükselme yönetmeliğini uygulamaya koyarak bu döneme son vermiş görünmüştür.

Ancak, seçimler yaklaştıkça gerçek yüzler tekrar gösterilmiş ve Genel Müdür'ün yakın çalışma arkadaşları (sekreter, danışman ve tabii ki partili ve cemaatlere yakın kişiler) hızla müşavir kadrolarına atanmaya başlamıştır.

AKP iktidarının diğer bir kadrolaşma yöntemi ise geçici görevlendirme adı altında yüzlerce yandaşını asil olarak ataması mümkün olmayan görevlere vekâleten atanmıştır. (Bunun en tipik örneği Mersin Gar Müdürlüğüne vekâleten yürüten Mersin Gar müdür yardımcısı üyemizin isteği dışında Konya Gar Müdürlüğüne Geçici görevle gönderilmesi yerine ise Mersinde 3 Gar Müdür yardımcısı olduğu halde Adana'dan kendilerine yakın bir istasyon şefinin Gar müdür yardımcılarının üzerine Gar müdürlüğüne vekâleten atanmasıdır. Bu uygulama açtığımız dava ile iptal edilmiştir.)

Daha önceki yönetimler tarafından uygulanan sürgün yöntemi bu dönemde sık sık başvurulan bir yöntem olmuş, yüzlerce insan sürgün edilerek mağdur edilmiş, emekliye ayrılmak zorunda bırakılmıştır.

Diğer yandan değiştirilen görevde yükselme yönetmeliklerinde kadrolaşmak için açıklar bırakılmış ve bu açıklar yönetim tarafından kullanılmıştır. Bu Yönetmeliğin iptali için sendikamızca dava açılmıştır.

## YENİDEN YAPILANMA ADI ALTINDA TASFİYE

AKP'nin 4.5 yıllık iktidar dönemi aslında küresel güçlerin dayatmalarına uygun bir şekilde reorganizasyon ve yeniden yapılanma söylemleri ile geçmiştir. IMF'nin çizdiği genel rota içerisinde; Dünya Bankası ve Avrupa Birliği fonları bu amaç doğrultusunda kullanılmış, bedeli öz kaynaklardan karşılanmak üzere yerli firmalarının katılımı ile değişik adlar altında yeniden yapılanma-reorganizasyon çalışmalarının birinden bir diğerine yelken açılmıştır.

Temel perspektif kamu hizmeti yükümlülüğünün kaldırılması ve demiryolu hizmetinin piyasalaştırılmasıdır.

Bu temel perspektifin ana hatlarını oluşturmak üzere AKP döneminde yaklaşık 10 milyon \$ tutarında bir kaynak tüketilmiştir.

CANAC, EUROMED, DB, ARGEDA ayrı ayrı çalışmalarda yeniden yapılanma süreçlerini tarifleyen şirketler olarak öne çıkarken, dönemin genel sloganı HEKULA (Hızlı, Ekonomik, Kaliteli Ulaşım) olarak şekillenmiş ve yapılan toplantılarda çalışanlar HEKULA diye bağırtılarak motivasyon ve sloganın içselleştirilmesi sağlanmaya çalışılmıştır.

Çalışmalar birbirlerini doğrular nitelikte olmalarına karşın hep yeni bir çalışma gereksinimini de beraberinde doğurmuş ve yeni fonlarla yeniden yapılanmanın yeni aşamalarını şekillendirecek yepyeni ihaleler gündeme taşınmıştır.

Raporlar bir hap halinde yeniden yapılanmayı sunamamışsa da önerilen genel reçeteler doğrultusunda TCDD için adım adım tasfiye süreci başlamıştır.

Bu kapsamda İstasyonlar kapatılmış, bölgesel trenler kaldırılmış, geçitler ve gişeler hizmetleri ve özellikle yemekli vagon hizmetleri tekrar tekrar özelleştirilmiş, TCDD hastaneleri devredilmiş, eğitim merkezleri işlevsiz hale getirilmiş, limanlar özelleştirilmiş, tren işletmeciliği özel sektöre açılmış, kurum kapasitesi atıl bırakılarak hizmetler dışardan satın alınmaya başlanmıştır. TCDD taşınmaz mallarının önemli bir bölümü ESKİDJİ isimli bir firma kanalıyla *Yıllardır Beklenen Fırsat* sloganıyla satılmıştır.

Özette atılan adımlarla TCDD'nin bütünlüklü yapısı parçalamaya yönelik çalışmalar hızla sürdürülürken, her ne hikmetse yeniden yapılanma çalışmaları bir türlü tamamlanamamıştır.



## TREN KAZALARINDA REKOR KIRILDI

Yönetimlerde demiryolları konusunda bilgi ve tecrübe sahibi olmayan personelin atanması sonucu demiryollarında meydana gelebilecek kazaların en büyükleri bu dönemde meydana gelmiştir. Bu kazalar demiryollarının saygınlığını ve yurttaşların demiryollarına olan güvenini sarsmıştır.



Demiryolu sisteminin güvenilirliği *ben yaptım oldu* anlayışı yüzünden zedelenmiştir.

## PAMUKOVA HIZLANDIRILMIŞ TREN FACİASI

Bilim insanlarının ve sendikamızın itirazına rağmen uygulamaya konulan **Hızlandırılmış Tren** projesi sonucu 22 Temmuz 2004 Tarihinde Pamukova da meydana gelen kazada 37 si kaza anında olmak üzere toplam 41 yurttaşımız hayatını kaybetmiş, 100 ün üzerinde yurttaşımızda yaralanmıştır. Bu kaza sonucu Demiryolları saygınlık kaybetmiş, özellikle yolcu taşımacılığında önemli oranda azalma meydana gelmiştir. Ankara İstanbul Demiryolu uzun süre ulaşımına kapanmıştır.

Kazanın gerçek sorumluları yargı önüne çıkarılmamış, haklarında her hangi bir işlem yapılmamıştır.

## TAVŞANÇIL KARAMBOLU

Hızlandırılmış tren kazasından 20 gün sonra bu kez 12 Ağustosta, Tavşançıda. Ankara'dan İstanbul'a hareket eden Başkent Ekspresi, İstanbul'dan Adapazarı'na hareket eden Adapazarı Ekspresi'yle kafa kafaya çarpışmış, kaza sonucu 6 kişi ölmüş 85 kişi yaralanmıştır.

## ERDEMİR LOJİSTİK ÖZEL TREN KAZASI

Özel tren işletmeciliğine yönelik TCDD'nin Erdemir A.Ş ile yaptığı anlaşmaya istinaden Divriği İskenderun arasında 19 Eylül 2005 tarihinde sefer konulan tren Ulugüney istasyonu mevkiinde dray etmiş , dizide bulunan 2 lokomotif,

30 vagon ve 10 km demiryolu kullanılamaz hale gelmiştir. Bu olay basından gizlenmiş olayın zararı ise TCDD ye yıkılmıştır.

## LALA BEL -ANKARA GAR TREN KAÇMASI

Yerköy'den Ankara'ya gelmekte olan yük treni, Lalabel mevkiinde freninin boşalması sonucu kaçmış, tren saat 06:40'da Ankara Garı'na kontrollü bir şekilde dray ettirerek ve daha fazla mal ve can kaybı önlenmiştir. Kaza sonucu tren personelinden iki kişi olay yerinde ölmüş iki kişide ağır yaralanmıştır. 35 vagon dan oluşan katarsa kullanılamaz hale gelmiştir.

## SİVAS AVŞAR'DA HEYELAN NEDENİYLE TREN DEVRİLMESİ

Yol bakım ve kontrol personelinin yetersizliğinden 12 Mayıs 2007 Cumartesi günü Avşar istasyonu yakınlarında yola heyelan gelmesi nedeniyle tren devrilmiş bu kazada bir tren personeli ölmüş üç personel de ağır yaralanmıştır.

Yukarıda sıralanan kazalar bu dönem içinde meydana gelen önemli **simgesel** kazalardan bir kaçıdır.

**BTS: kazanının sorumlusu yetkililer**

Birleşik Taşımacılık Sendikası (BTS), Sivas'ta bir kişinin yaşamını yitirmesine neden olan tren kazasından yetkilileri sorumlu tuttu.

BTS Genel Başkanı Yunus Akıl yaptığı yazılı açıklamada, önceki gün Sivas Divriği'de meydana gelen trafik kazasının nedeninin demiryollarında yeterli bakımı yapmayan yetkililer olduğunu belirtti. Akıl, 'az adama çok iş yaptırarak' kazalara davet çıkarıldığını ifade etti.

Sivas'ın Divriği ilçesinden Kayseri'ye demir cevheri taşıyan 2 lokomotifli tren, toprak kayması sonucu devrildi. Çetinkaya-Avşar arasında meydana gelen kazada 1 kişi ölümlen 4 kişi yaralanmıştı. (HABER MERKEZİ)



**Tren kazası değil cinayet**

Sivas'ta, yük treni yolun heyelan sebebiyle bozulması sonucu devrildi. Birleşik Taşımacılık Sendikası, 1 kişinin yaşamını yitirdiği, 4 kişinin yaralandığı kazayı 'cinayet' olarak nitelendi. BTS Sivas Şube Başkanı Nejat Sezginer, "Personel yetersizliği ve bakımsızlık arkadaşlarımızın yaşamına mal oluyor" dedi.

**»SINAN K. BİLGENOĞLU 3'TE**



## ULAŞIMDA ÖZELLEŞTİRME HIZLANDIRILDI

24 Ocak 1980 kararlarıyla ülke gündemine giren özelleştirme uygulamaları 1985 yılında DPT'ce hazırlanan özelleştirme planı ile öncelikler belirlenerek hızlanmıştır. Bu planla Ulaştırma iş kolunda USAŞ, THY, TDİ, DHMİ ve TCDD özelleştirme kapsamında yer almıştır.

Bu plan dâhilinde enerji, maden ve iletişim sektöründen sonra en fazla özelleştirme ulaştırma sektörüne olmuş, bu furya halen devam etmektedir. Özellikle bu sektördeki ağırlığı teşkil eden hava meydanları, demiryolları, otoyollar, köprüler ve limanlar hedef haline getirilmiş bunlar seçim döneminde birer birer özelleştirilmektedir.



### 1) Denizcilik ve Limanların özelleştirmeleri

## Limanın devrine tepkiler sürüyor

Mersin Limanında devir sözleşmesi bugün Özelleştirme İdaresi Başkanlığı ve (MIP) PSA-Akfen Şirketi arasında imzalanacak. Danıştay kararıyla Mersin Limanının devrinin önu açıklarken, siyasi parti, sendika ve sivil toplum örgütlerinin temsilcileri ile işçileri, Mersin Limanı'nın özelleştirilmesini protesto etti.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Yunus Akıl, sendika temsilcileriyle, siyasi liderlerle beraber, "Sadece bize değil bütün liman çalışanlarına karşı" sloganıyla protesto düzenledi. Protesto, Akfen'in Mersin Limanı'nı özelleştirme planına ilişkin sözleşmesini imzaladığı anda gerçekleştirildi. Akfen'in Mersin Limanı'nı özelleştirme planına ilişkin sözleşmesini imzaladığı anda gerçekleştirildi. Akfen'in Mersin Limanı'nı özelleştirme planına ilişkin sözleşmesini imzaladığı anda gerçekleştirildi.

TCDD'nin işlettiği İzmir, İskenderun, Derince, Bandırma ve Samsun limanlarından bu dönemde özelleştirme kapsamına alınmış, Mersin limanı 11.05.2007 İzmir limanı 03.05.2007 tarihinde işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmiştir. Derince limanı içinse ihale tarihi belirlenmiştir.

Haydarpaşa Limanı içinse aslında tüm İstanbulluların içini sızlatan Haydarpaşa rant tesisleri projesi oluşturularak Limanın kapatılması öngörülmüştür.

Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından işletilen limanlardan Dikili Limanı, Trabzon Limanı, Çeşme Limanı, Kuşadası Limanı bu dönemde özelleştirilmiştir. Diğer yandan TDİ altı boşaltılarak faaliyet alanı işlettiği iskele ve deniz araçları satılarak ya da devir edilerek daraltılmıştır.

### 2) Havacılık alanındaki özelleştirmeler

Ulaşım alanında Devlet hava Meydanları İşletmesi DHMİ ve Türk hava yolları (THY) özelleştirme kapsamına alınmıştır. THY'nın halka arz yöntemiyle özelleştirme çalışmaları tamamlanırken; DHMİ'ye bağlı hava meydanları ise yap işlet devret metoduyla özelleştirmeye alınmış bu kapsamda Antalya, Esenboğa, Dalaman, Atatürk, Adnan Menderes ve Bodrum havaalanlarının terminalleri yap işlet devret modeliyle özelleştirilmiştir. DHMİ dışında ise Sabiha Gökçen Hava limanının özelleştirilme ihalesi yangından mal kaçırırçasına seçim beklenmeden tamamlanmıştır.

## SABİHA GÖKÇEN HAVALİMANI Sendika ihaleyi yargıya taşıyor

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Yunus Akıl, uluslararası Sabiha Gökçen Havalimanı'nın özelleştirilmesiyle devletin 1 milyar doların üzerinde kaybı olduğunu iddia etti. Akıl, havalimanı yetkililerin ihale öncesi Sabiha Gökçen Havalimanı'nın değerinin 4 milyar doların üzerinde olduğunu açıkladıklarını öne sürerek, "Buna göre bile bu özelleştirmeyle devletin 1 milyar doların üzerinde kaybı olduğunu" iddia etti. Yunus Akıl, sendika olarak Sabiha Gökçen Havalimanı'nın özelleştirilmesini yargıya taşıyacaklarını bildirdi. (AA)



### 3) Otoyollar ve köprüler alanındaki özelleştirmeler

Bu dönemde otoyollar ve köprülerin özelleştirilmesi için çalışmalar başlamış, bunlar özelleştirme idaresince özelleştirme kapsamına alınmıştır.

### 4) Demiryolu alanındaki özelleştirmeler

Demiryolu özelleştirmelerine önce hizmet alımları yöntemiyle başlanmış, gişe hizmetleri, temizlik hizmetleri, yatakhanelerin kapatılarak hizmet satın alınması, yemekli vagonların özelleştirilmesi, eğitim merkezlerinin işlevsiz hale getirilerek hizmet satın

## Büyük Kayseri

## Erdoğan'ın imzaladığı protokol iptal edildi

Başbakan Erdoğan'ın 29 Temmuz 2005'te imzaladığı TCDD hattının şehir dışına taşınması protokolü, BTS'nin açtığı dava sonucu iptal edildi.

alınması, hastanelerin devri ve en son olanakta özel tren işletmeciliği ile sürmüştür.

Özel tren işletmeciliği sendikamız tarafından açılan dava sonucu Danıştay tarafından iptal edilmiştir.

( Erdemir Lojistik aş tarafından işletilen özel trenin uçması sonucu 2 lokomotif 30 vagon ve kilometrelerce yol kullanılmaz hale gelmiştir)

## 5) TCDD Tren Garlarının Kentsel Dönüşüm adı altında Rantsal Dönüşüme açılması ve taşınmazların satışı

TCDD yönetimi asli işlevini bir yana bırakmış bu dönem adeta emlakçı gibi hareket etmiştir. Elindeki taşınmaz malları satmak için anayasa ve mevcut yasaları çiğnemekten geri durmamıştır. Bu konuda attıkları adımların bir kısmı Danıştay ve anayasa mahkemesine takılmış fakat TCDD taşınmazların satılması konusunda ısrar devam etmiştir.

Bu dönemde özellikle büyük şehirlerdeki garların şehir dışın taşınması ve garların arsalarıyla birlikte yandaş AKP'li belediyelere devri Kentsel Dönüşüm adı altında projelendirilmiş ve belediyeler ile protokoller imzalanmıştır.

Sendikamız tarafından Kayseri gar arazisinin ve 25 km demiryolu ile Kayseri Büyükşehir Belediyesine devir edilmesi üzerine dava açmış ve Mahkemece yürütme durdurmuştur. Bunun üzerine TCDD bu uygulamalarında şimdilik vazgeçmiştir.

Yine TCDD'ye ait içinde lojman ve iskelelerinde bulunduğu 306 adet taşınmaz ESKİDJİ isimli emlak şirketiyle anlaşarak satışa çıkarılmış bunların önemli bir bölümü satılmıştır.

## TCDD'de hukuka aykırı satış yapılıyor

**BİRLEŞİK** Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Yunus Akıl, TCDD gayrimenkullerinin satışının hukuka aykırı ve yasal dayanaktan yoksun olduğunu ileri sürdü. Akıl, yaptığı yazılı açıklamada, son günlerde bazı basın organlarında TCDD'nin sahip olduğu gayrimenkuller satışına ilişkin reklamlar yer aldığını kaydetti. Başkan Akıl, TCDD Genel Müdürlüğü'nün sahip olduğu gayrimenkullerin hangi usulle olursa olsun satışının mümkün olmadığını ve olası satışın iptal edileceğini savundu.

## TCDD gayrimenkullerinin satışının iptali istendi

**İSTANBUL/** Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) ve Liman-İş Sendikası, TCDD gayrimenkullerinin satışını içeren müzayedenin iptal edilmesini istedi.

Haydarpaşa Garı önünde BTS İstanbul 1 No'lu Şube Başkanı Hasan Bektaş tarafından okunan ortak basın açıklamasında, TCDD'ye ait 204 gayrimenkulün satışının Eskişehir firması aracılığıyla bugün yapılacak belirtildi.

Satışlarla ilgili Eskişehir firması tarafından 1 yıl önce gazetelere ilan verildiği hatırlatılan açıklamada, Liman-İş Sendikası'nca TCDD ve Eskişehir firmasına noter aracılığıyla ihtar çekilerek ihalenin hukuka aykırı olduğunu bildirilmesi üzerine, ihalenin TCDD Genel Müdürlüğü tarafından ertelendiği kaydedildi. Açıklamada, şöyle denildi: "Açılan davalar sonucunda Danıştay 10. Dairesi, sözü edilen düzenlemeler hakkında yürütmenin durdurulması kararını vermişti. Ancak TCDD Genel Müdürlüğü, 5335 sayılı Kanunun 32. maddesini gerekçe göstererek

yeni bir düzenleme yapmıştır. Yapılan duyuruda 204 parça taşınmazın hiçbirini için muhammen bedel belirlenmemiştir. Bu durum kamu yararına aykırıdır."

Ankara, İstanbul, İzmir ve Adana'da bugün 13 ili kapsayan 204 gayrimenkulün satış için müzayedeler düzenleneceği ifade edilen açıklamada, "Bizler hukuka ve Anayasa'ya aykırı düzenlemelerin iptali için Danıştay'da yürütmece durdurma talepli dava açtık. Belirtilen bu nedenlerden dolayı bugün TCDD Genel Müdürlüğü'ne ait taşınmazların satış için yapılacak müzayedelerin iptal edilmesini, aksi takdirde satış işlemine adı geçenler hakkında suç duyurusunda bulunacağımızı ihtar bildiriyoruz" denildi.

"Demiryolu halkındır satılmaz" ve "Gişelerimiz, hastanelerimiz, istasyonlarımız, okulumuz, limanlarımız satılıyor" yazılı dövizler taşıyan sendika üyeleri, basın açıklamasının ardından dağıldılar.

## ESNEK ÇALIŞMA OLAĞAN HALE GETİRİLDİ

Esnek çalışma ulaşımın her alanında yaygınlaştırılmıştır. TCDD iş gücü açığını yeni personel istihdam ederek kapatmak yerine, esnek çalışma, fazla çalışma ve unvan birleştirmelerle ve hizmet satın alma yöntemini seçmiştir. Özellikle sözleşmeli memur statüsündeki tren personeli için aylık 200-250 saate ulaşan fazla mesailer normal karşılanır hale gelmiştir.

## PERSONEL AZALDI, İŞ YÜKÜ ARTTI

Buna karşın hükümetin personel politikası küresel efendilerin taleplerine uygun bir şekilde yürütülmüştür. Çalışan sayısı hızla eritilmiş kuralız özelleştirmeler ile yürütülen tasfiye süreci işlerin taşeronlar eliyle sürdürülmesi politikası sayesinde işsizleştirme ile pekiştirilmiş ve bunu da her platformda başarı olarak lanse etmekten çekinilmemiştir.

Personel Dağılımı	Memur	Sözleşmeli	Daimi İşçi	Geçici İşçi	Toplam
2002	1395	21291	18307	985	41978
2006	1160	16550	14247	1107	33064
% Azalış	(17)	(22)	(22)	12	(21)

Bağlı ortaklıkları ile birlikte, ( memur 1395, sözleşmeli 21291, geçici işçi 985 daimi işçi 18307) 2002 yılında **41978** olan TCDD'nin personel sayısı 2006 sonu itibariyle ( memur 1160, sözleşmeli 16550, geçici işçi 1107 daimi işçi 14247) olmak üzere toplam **33064**'e düşmüştür.

Özellikle faal personel dediğimiz bu personeldeki azalış kurumda az adamlar çok iş anlayışını hayata geçirmiş zaten iş yükü altında ezilen personelin iş yükünü daha da artırmıştır. Bunun sonucu özellikle manevra hizmetlerinde ve trafik hizmetlerinde personel azlığı nedeniyle meydana gelen ölümlü iş kazalarında artış olmuştur.

TCDD		12.07.2007-13.07.2007 tarihinde saat 17:00-08:00 arasında			
Tesisler Dairesi		Şebekede Meydana Gelen Kaza/Olaylar			
Kaza/Olayın Yeri (1)	Tren No (2)	Ölü (3)	Yaralı (4)	Kaza/Olayın Açıklaması (5)	
Kurtalan (5) Vagon marşbiyelinden düşme.	55541 Yük	-	1	12.07.2007 tarihinde saat 18:30 ile 19:00 arasında trenin teşkili için 24143 makine ile 3.yolda manevra esnasında boş 10 adet vagonla geriye doğru dayanılırken son vagonun marşbiyelinde bulunan 22635 sicil nolu tren teşkil memuru Mazhar ORUÇ bilinmeyen bir nedenle düşerek sağ ayağı dingil altında kalarak yaralandığı ve Dicle Üniversite- hastanesine kaldırıldığı bildirilmiştir.	
				Nöbetçi Memur AH KIZILDAĞ	



## TAMAMLANMAYAN ANKARA- ESKİŞEHİR HIZLI TREN HATTINDA SEÇİME YÖNELİK DENEME SEFERİ !



Ulaştırma Bakanlığının vitrin projelerinden olan Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi bu dönemde başlamış, 2003 Haziran ayında başlanan ve Başbakan tarafından temeli atılan projenin 5 Aralık 2005 yılında biteceği kamuoyuna bildirilmişti. Daha sonra 29 Ekim 2006 tarihinde açılışın ertelendiği,

bu tarihte daha sonra 23 Nisan 2007 tarihine ertelenmişti. Bu tarihte de bitmeyen proje erken Genel Seçim kararı alınması üzerine 26 Nisan 2007 tarihinde tamamlanmadan Ulaştırma Bakanı Tarafından İtalya'dan kiralanan Hızlı Tren Seti ile deneme seferleri test sürüşlerine başlanmış, bu konu ile ilgili olarak Sendikamız tarafından iki basın açıklaması yapılmış eksiklikler ve eleştirilerimiz kamuoyu ile paylaşılmıştı.

Hızlı tren hattının 1. etabını oluşturan Ankara-Eskişehir hattında sadece Esenkent- Hasanbey arasını kapsayan bu açılış TCDD tarafından Ankara-Eskişehir hattı tamamlanmış gibi kamuoyuna yansıtılmış ve AKP nin seçim bildirgesinde bu etap tamamlanmış olarak yer almıştır.

### Hızlı trende zarar iddiası

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Genel Başkanı Yunus Akil, "TCDD'nin hızlı tren projesinde milyonlarca Avro zarara uğradığını iddia etti. Yunus Akil, "hızlı tren kiralama maliyetinin yaklaşık 3.2 milyon avro" olduğunu öne sürerek, "Dünyanın hiçbir ülkesinde, hızlı tren altyapısı olmayan hatta hızlı tren test sürüşü yapılmaz" dedi. Yunus Akil, setin kira süresi 4 ay olup, bu süre içinde 250 kilometre hız yapması imkan dahilinde olmadığını da ifade etti. Yunus Akil, şunları söyledi: Diğer yandan bu hızlı tren seti ile sürat testi yapılmadan yolun kalite ve ölçümleri yapılmadı. Hızlı tren için hatta yüksek gerilim verileceğinden test sürüşleri aynı zamanda üst yapı ca-



### El yordamıyla Hızlı Tren denemesi

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) Başkanı Yunus Akil, Ankara-Eskişehir hızlı tren hattında teknik eksiklikleri bulunduğu uyarısında bulundu. Yunus Akil, yaptığı basın açıklamasında, denemede kullanılacak Hızlı Tren setinin bu hat için imal edilen set değil, açılış için İtalya'dan yüksek meblağlarla kiralanan bir set olduğunu dile getirdi. Eskişehir hattında gerek teknik gerekse maliyet açısından el yordamıyla yapılan denemelerin hız, güven ve kalite açısından sorunlu olduğunu belirtti. Akil, "Deneme seferinde kullanılacak hızlı tren seti bu hat için imal edilen set değil, açılış yetiştirilmek üzere İtalya'dan yüksek meblağlar ödenerek kiralanan bir settir" dedi. **Özlem Zorcan**

## MARMARAY PROJESİ BÜNYESİNDE YÜZLERCE SORU TAŞIYOR

Hükümetin bir başka yolu da Asya ile Avrupa'yı demiryolu ile bağlamak iddiası ile yola çıkılan MARMARAY Projesidir.

MARMARAY Projesi ihale edildiği şekliyle aslında sadece İstanbul kent içi ulaşım sorununun çözümüne yöneliktir.

MARMARAY Projesi hayata geçirildiğinde, demiryolu sistemi için tüpün dışındaki bölümlerde sadece tek hat tahsis edilecektir.

Bu, Gebze'den sonra tüm trenlerin bu tek hat üzerinde karşılıklı olarak işletilebileceği gerçekliğine işaret etmektedir.

Öte yandan tüp içerisinde geçişlerde demiryolu araçlarına ayrılan süre gece 01.00 ile 05.00 arasındadır ki bu sürenin yaklaşık 2 saati tüplerin günlük bakımları için ayrılmaktadır. Bunun yanı sıra güvenlik nedeniyle tüpe girmeden önce demiryolu araçlarının kontrolünün yapılması zorunluluğu vardır ki, Haydarpaşa'yı satma telaşına düşmüş bu hükümet maalesef özellikle Anadolu yakasında bu amaca uygun bir alan bulamamakta ve bazı hızlı trenlerin Gebze'de son bulmasına yönelik ön çalışmalar yapmaktadır..

Yaklaşık 7-10 milyar \$'lık bu iki projenin entegrasyonunu sağlayamamak ve en açık anlamıyla eline yüzüne bulaştırmak işte başarı denilen şey...



Marmaray projesi ile aradolu trenlerinin Haydarpaşa'ya varmaları imkansız hale gelmekte, Haydarpaşa'nın olduğu alan çok uluslu şirketlere ticaret merkezi olarak pazarlanmaktadır. Sit alanı içerisinde bulunan Haydarpaşa ve çevresi için TCDD yönetimi koruma kurulu kararının iptali için mahkemeye başvurmuştur.

## TCDD BİLGİLERİ ÇARPITILYOR!

### PERFORMANS

Temel göstergeler bazında Ulaştırma alt sektörlerinin genel performanslarının irdelenmesi 4,5 yıllık AKP iktidarının yarattığı tahribatın boyutunun anlaşılmasında katkı sunacaktır.

#### TCDD Genel Müdürlüğü İşletme Performansı

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Netton (Bin Ton)	17.746	16.149	16.244	18.980	14.618	14.616	15.941	17.989	19.195	20.185
Netton-Km(Milyon)	9.716	8.466	8.446	9.895	7.561	7.224	8.669	9.417	9.152	9.676
Ort. Taş. Mes.	548	524	520	521	517	494	544	523	476	479

Yük taşımacılığında yapılan iş yönünden incelediğimizde söylemlerinin aksine bu hükümet döneminde 2001 krizi öncesi döneme dahi henüz erişilemediği gözlenmektedir.

Yapılan iş daha kısa mesafeli yük operasyonları ile artırılmaya çalışılmakta bu da demiryolu sisteminin avantajını kaybetmesine neden olmaktadır.

Blok tren işletmeciliğine geçildiği gibi koca bir yalan sürekli söylenmiş ve bu konudaki gerçeklerde sürekli gözden uzak tutulmuştur.

Blok tren işletmeciliğine ilişkin en önemli gösterge rotasyon süreleri yani bir vagonun kaç günde bir doldurulduğudur. Bu konuda Kurum tarafından yayınlanan istatistikler incelendiğinde 10 güne kadar gerilemiş olan rotasyonun bu hükümet döneminde 15 güne kadar yükseldiği gözlenmektedir.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Yolcu (Milyon Kişi)	107	110	99	85	76	73	77	76	76	77
Yolcu-Km(Milyon)	5.840	6.160	6.146	5.832	5.568	5.204	5.878	5.163	5.036	5.27

Yolcu taşımacılığı da aynı paralelde bu hükümet döneminde hızla gerilemiştir.

Böylesine başarılı bir hükümet döneminde demiryolu sisteminin payını incelemek gerçek durumun algılanmasında söze gerek bırakmamaktadır.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Yolcu Taşıma Payı	2,0	2,1	2,3	2,2	2,4	2,3	2,7	2,1	1,9	1,6
Yük Taşıma Payı	5,6	4,2	3,9	4,4	3,7	3,8	4,9	5,5	4,9	4,8

Bu dönemde hızlı sermaye artırımları ve üstü kapalı tahkimlerle genel zarar oranlarının saklanması bir muhasebe tekniği olarak kullanılmaktadır. Ancak yıllar itibariyle işletme faaliyetlerinde gelirin gideri karşılama oranının incelenmesi tüm muhasebe oyunlarına karşın bu hükümet döneminde sağlanan gelişimi açıkça ortaya koyacaktır.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gelir/Gider	50,31	52,34	43,17	42,04	46,25	45,29	48,98	45,51	44,48	46,78

Tüm söylemlerde en yüksek yatırım ödeneklerinin TCDD'ye aktarıldığı söylenmesine karşın hızlı tren hattı dışında kalan 10.984 Km.lik hatta yapılan işlere baktığımızda durumun vahimliği ve aslında demiryolu sisteminin kendi kaderine terk edildiği daha iyi anlaşılacaktır.

	1997-2002 Dönemi	2003-2006 Dönemi
Yol Yenilemeleri (Km)	1288	311
Yol Takviyesi (Km)	180	103

Yani hızlı tren hayali peşinde harcanan paralar dışında reel anlamda geriye kalan işletmecilik faaliyetleri için harcanan koskoca bir hiçtir.



## SONUÇ YERİNE

AKP iktidarı gerek seçim beyannamelerinde ve gerekse hükümet programlarında yer aldığı üzere iktidara gelir gelmez hızla karayollarına yönelmiş bölünmüş yol inşaatları ile ulaştırma sektöründeki dengesiz gelişimi keskinleştirecek şekilde çalışmaya başlamıştır.

Trafiğin, bütçenin en önemli gider kalemlerinden bir tanesi olduğunu fark etmeden trafiğin ve trafik kazalarının sadece can kaybı olmadığını bilmeden, küresel anlamda bir rantın bölüşümü anlamını taşıdığını önemsemeyen bölünmüş yol yapımına başlamışlardır.

Siyasi otoritelerin yandaşlarına rant aktarmak uğruna yaptıkları tercihlerin bedelini her yıl 5–10 bin arasında insanımız canıyla ödemek zorunda kalmaktadır. On binlerce insanımız ise yaralanmakta ve/veya sakat kalmaktadır. Bu kazaların maliyeti 8–10 milyar \$/yıl seviyesine ulaşmıştır.

Her gün binlerce araç karayolu trafiğine katılmaktadır. İstatistikler Türkiye'deki kamyon filosunun Avrupa Birliği'ndekinden daha fazla olduğuna işaret etmektedir.

Karayolu taşımacılığının payı %95'lere ulaşmıştır.

Buna karşın toplam taşımacılık içinde %2'lere kadar gerilemiş payı ile demiryolu işletmeciliği.

Karayoluna göre 22 kat daha güvenli, karayolundan 3,5 kat daha uzun ömürlü, aynı kapasitedeki bir karayoluna göre 7 kat daha ucuz, karayoluna göre 6 kat daha az enerji tüketen demiryolu işletmeciliği.

1950'den bu güne kadar karayollarımızın uzunluğu % 80 artarken, demiryollarımızın uzunluğu % 11 artmış ve bu hükümet döneminde de düşük standartlı duble yollarla karayolu öncelikli politikalar kararlılıkla sürdürülmüştür.

Bir yandan karayolu öncelenirken bir yandan da kabine üyelerinin çocukları hızla gemi sahipliğine soyunmaktadır.

AKP iktidarı tüm alanlarda olduğu gibi ulaştırma alanında da aslında resmi bir tasfiye için çalışmış ve bunu küresel sermayenin taleplerine uygun politikalarla taçlandırmıştır.

Yerli işbirlikçilerce yürütülen kampanyalara rağmen atılan adımlardan alınan sonuçlar iflasın giderek yaklaştığını açıkça göstermektedir.

Görev hepimize düşmektedir. Kurulmak istenen bu tuzak görülmeli ve engel olunmalıdır. Bu görev yarına bırakılamayacak kadar acildir.

# Gar, yerinde kaldı

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), Başbakan Erdoğan tarafından imzalanan Kayseri Gar sahası ve 25 kilometrelik demir yolu hattının şehir dışına taşınması protokolünün açtıkları dava sonucu iptal edildiğini bildirdi.

Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS), Başbakan Erdoğan tarafından imzalanan Kayseri Gar sahası ve 25 kilometrelik demir yolu hattının şehir dışına taşınması protokolünün açtıkları dava sonucu iptal edildiğini bildirdi. Protokolün iptal edilmesine karar verildi. "SEYİRKİ SİYASET" YAPTIYOR... Kayseri Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Özalpcaz, sendikamızın mahkeme kararını karşıladığını, kentte demir yollarının 25 kilometrelik kısmının ve Kayseri Gar sahasının belediyeye devri gibi bir iflaza olmadığını, ancak taşınması yapılan devir kararnameleri iptal ettikleri iddiasında da geçici yanıtlanmaktadır. Mahkemenin verdiği karar, istisna devrin iptali değil, bu işleri yapmak için bir protokole gerek olmadığını...

