



T.B.M.M.
DEMOKRATİK TOPLUM PARTİSİ
Grup Başkanlığı

Sayı : 732
Tarih : 09.07.2009

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın İçişleri Bakanı Sayın Beşir ATALAY tarafından Anayasanın 96. ve İçtüzüğü'nün 98. maddesi gereğince yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.
09.07.2009

Sebahat TUNCEL
İstanbul Milletvekili

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 2009 yerel seçimlerinden hemen önce hızla "hizmete" sokmuş olduğu Metrobüs Taşımacılığı Sistemi pek çok uzman kişinin de öngördüğü üzere çağdaş ve rahat ulaşım sağlamaktan çok, İstanbullular için zaten var olan trafik eziyetinin perçinleşmesi anlamına gelmiştir. Karayoluna dayalı çözümlerden vazgeçilmesi, alt yapının aceleye getirilmemesi, ekolojiye saygı, ulaşım planı ile kent planı arasında eşgüdüm sağlanması başlıklarına daha önce de uzmanlar dikkat çekmiş ve "raylı ulaşımı" önermişlerdi.

Seçimlerden kısa bir süre önce hızla yapılan ve vizyonsuz bir sistem olan metrobüs ulaşım sistemi uzun vadede bakım ve onarım masraflarıyla sanılandan daha da pahalıya mal olmaktadır. Örneğin klima filtrelerinin, Hollanda'nın temiz havasına göre yapıldığı için İstanbul'un kirli havasında 15 günde bir bakıma gönderilmesi gerekiyor. Araçlara kapasitesinin üzerinde yolcu alındığında şanzıman bozuluyor, elektronik araçlar aşırı hassas olduğu için kazara imdat çekici bile kımıldatılsa şoförleri uğraştırıyor. Durak anonsları için kurulan pahalı sistem işletilemiyor. Tavanda duran dijital ekran ve ecza deposu ise Flemenkçe hazırlanmış. Ve böylece eksikliklerin ve arızaların listesi uzayıp gidiyor.

Bunun yanı sıra sık sık bozulan ve çeşitli teknik arızaları bulunan Phileas metrobüsleri için İETT işletme müdürlüğünün yayınlamış olduğu belge de bu çağdışı sistemin bir yansımasıdır. Belgede metrobüs şoförlerine asfaltta iz bırakmaması için peronlara yavaş frenle girilmesi telkininde bulunulurken, bozulup da peronda kalan bir metrobüsün ulaşımı aksatmaması için şoförlere yolculara metrobüsü itirme çağrısında bulunması da tavsiye edilmiştir. İstanbulluların trafik çilesini azaltmaya dönük bir proje olmaktan çok uzakta olan bu sistem, üstüne üstlük yolculara yaklaşımı itibariyle de adeta bir komedi malzemesi olmuştur.

Metrobüsle beraber yaşanan bir başka sorun ise bu hatlarda görevli şoförlerin ağır çalışma koşullarıdır. Birçok şoför izinlerinin kısıtlanması, maaşlarının gününde ödenmemesi ve üstlerinin baskısı gibi sebeplerle başka hata tayin istemektedir. 24 saat çalışan metrobüs hattında sabaha karşı işe çıkan şoförler ise İstanbul gibi metropolde yaşamlarından kaygı duyarak hizmet vermektedirler.

1. Trilyonluk bir bütçeye mal olan bu metrobüsler neden sık sık arıza yapıyor? Hollanda'dan getirilen bu metrobüsler hangi uzman kişilerin nezinde tavsiye edilmiştir?
2. Metrobüs sistemi daha geliştirme aşamasında iken İstanbul Şehir Planlamada ve meslek odalarında görevli bazı uzmanlardan 'Dur' çağrısı gelmesine rağmen neden raylı ulaşım yerine böylesi geçici ve İstanbul'un trafik sorunlarını çözmekten uzak bir proje İstanbul'a uygulanmıştır?
3. Metrobüslerin ithali ve projenin gerçekleşmesi hangi firmaların ve ihale sahiplerinin bünyesinde yapılmıştır?
4. 2006'dan bu yana yapılanların artık yeterli gelmediği ve projenin boyutunun gelişmesi yönündeki açıklamalar yeni bir ihalenin de önünü mü açmaktadır? Bu yeni ihaleye girecek olan firmalar hangileridir?
5. Projenin başlangıcında satın alınan Phileas marka araçların yeni ihalede tercih edilmeyeceği doğru mudur? Doğru ise daha önce satın alınan bu araçlar hakkında gerekli fizibilite yapılmış mıdır? İETT'nin elinde kalan yüzlerce otobüs ne olacak?
6. Metrobüs şoförlerinin maaşları neden zamanında ödenmemektedir? Gece ve sabaha karşı işe çıkan şoförlerin can güvenliğini nasıl sağlamayı düşünüyorsunuz? Şoförlerin ilk ve son duraklarında çay ocağı ve benzeri ihtiyaçlarını karşılayacakları mekânlar var mı?
7. 12 yıldan bu yana kadro bekleyen bin sekiz yüz şoför neden hala kadroya alınmamaktadır? Bu 12 yıllık zaman zarfında emekli olan şoför sayısı kaçtır?