



33704

A.Levent TÜZEL
İstanbul Milletvekili

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıda belirtilen sorularımın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım tarafından yazılı olarak cevaplanmasını arz ederim.31.10.2013

A.Levent Tüzel
İstanbul Milletvekili

Halkalı-Gebze arasında çalışması tasarlanan 76 kilometrelik Marmaray Projesinin bir bölümü 29 Ekim'de yapılan törenle açılmış bulunmaktadır. TMMOB gibi meslek örgütleri ve Uzmanların uyarılarına rağmen Marmaray projesinin, Kazlıçeşme-Söğütlü Çeşme arası olan 13.5 kilometrelik kısmının hizmete açılması kamuoyunda ciddi kaygılar oluşturmaktadır. Uzmanların Marmaray Projesine yönelik eleştirileri, Projenin bir bütün olarak tasarlanması nedeniyle, hizmete açılan 13.5 km'lik bölümünde, Otomatik Tren Kumanda (ATC), Otomatik Tren İşletme (ATO), Otomatik Tren Denetim (ATS) ve Otomatik Tren Koruma (ATP) gibi elektrik güvenlik sistemlerinin tam çalışmayacağı yönünde yoğunlaşmaktadır.

Nitekim, hizmete girdiği gün, arıza üstüne arıza yaşanması, elektrik kesintisi olması bu kaygıları arttırmaktadır. Kaldı ki, ray ve alt yapı sistemi tamamlanmadan hizmete açılan Ankara-İstanbul arası Hızlandırılmış Tren Projesi, kısa süre sonra katliam gibi bir kazayla sonuçlanmıştır. Bu bağlamda;

1. Birleşik Taşımacılık Sendikası'nın yaptığı açıklamada teknik çalışma devam ederken deneme sürüşünün dahi yapılmaması gerektiği vurgulanmaktadır. Sendika, meslek örgütü ve uzmanların bu yönlü itirazlarına rağmen Marmaray Projesi hangi bilimsel dayanaklarla halkın kullanımına açmıştır?
2. Uzmanların ve meslek örgütlerinin uyarılarına rağmen, projenin tamamı sonuçlanmadan, Marmaray Projesinin bir kısmının hizmete açılması, yurttaşlarımızın can güvenliğini herhangi bir şekilde tehlikeye atar mı? Proje üzerinde, Üniversite, uzman ve meslek örgütlerince inceleme yapılmış mıdır? Yurttaşların kaygılarını gidermek için bu kesimlerle birlikte kamuoyuna bir açıklama yapmayı düşünüyor musunuz?
3. Proje bir bütün olarak tasarlandığı için, hizmete açılan kısmında, Otomatik Tren Kumanda (ATC), Otomatik Tren İşletme (ATO), Otomatik Tren Denetim (ATS) ve Otomatik Tren Koruma (ATP) gibi elektrik güvenlik sistemlerinin tam olarak çalışmayacağı iddiaları doğru mudur?
4. ATC, ATO, ATS, ATP gibi sistemlerin çalışmaması ya da eksik, aksak çalışması durumunda, tünelin içinde gerçekleşebilecek herhangi bir arıza ya da sorun nasıl tespit edilecek?
5. Tüp geçidin uç bağlantılarındaki esnek ve sızdırmaz körüklerin yırtılması halinde ve tünelin içine su dolduğunda ne olacak? Böyle bir durum gerçekleşirse kurtarma planı var mıdır? Varsa nasıl bir yol izlenecektir?
6. Tünelin içinde herhangi bir sorun yaşandığında, tünelin içindeki metroya müdahale edecek emniyet lokomotifleri var mı? Varsa, tünelin iki çıkış noktasındaki ceplerde mi bekletmektedir?
7. Üsküdar'da kurulan geçici elektrik denetim merkezinin kapsamı nedir? Yeterli midir? Bu merkezin kurulum maliyeti ne kadardır?
8. Tüp tünel yapımı sırasında oluşan, 15 santimetrelik sapma, inşaat firmasının sökülerek yeniden yapılması yerine, doldurma yolunu seçerek onarılmıştır. Bu durum ileride kullanımın artmasıyla tehlike oluşturmaz mı?