


TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Binali Yıldırım tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. 26.08.2013


Doç.Dr.Mehmet GÜNAL
Antalya Milletvekili

2004 yılında temeli atılan Gebze'den Halkalı'ya 76.5 kilometre Marmaray Tüp Geçiş Projesinde ihaleyi ilk alan üçlü şirket ASTON- MARUBENİ-DOĞUŞ tarafından 680 milyon Euro'ya bitirilip 2009'da teslim edilecekken işi yarım bırakılmış, ihale yenilenerek İspanyol firmasının liderliğindeki ikinci üçlüye 1 milyar 300 milyon Euro'ya ve 2014 yılında bitirmek üzere verilmiştir. Dolayısıyla maliyet iki katına çıkmış, projenin tamamlanması 4 yıl gecikmiş, Türkiye büyük zarara uğratılmış ve vatandaş yanlış bilgilendirilmiştir.

Marmaray Tüp Tüneli'nde birbiriyle kenetlenerek konulan 11 üniteden 5'incisinden sonra Sirkeci yönünde 15 santimlik sapma tespit edilmiş ve Marmaray Projesi'nin denetçi şirketi AVRASYA ile Marmaray'ın devlet adına yapımçı sahibi Ulaştırma Bakanlığı DLH İstanbul Bölge Müdürlüğü ve yapımçı şirketler TAISEI (Japon)-GAMA (Türk)- NUROL (Türk) arasındaki yazışmalar sonucu böyle bir hata altı doldurularak kapatılmıştır.

29 Ekim'de açılması planlanan trenler Başbakan ve iktidar partisinin yerel seçimler öncesi "oy getirir" düşüncesiyle geçtiğimiz günlerde tamamı bitmeden 1485 metresi tüp tünel olan 76.5 kilometrelik projenin sadece 13 kilometrelik Ayrılıkçeşmesi (Asya Yakası) ile Yenikapı (Avrupa Yakası) bölümünde test sürüşü yapılmıştır.

Bu bilgilere göre;

- 1- 2004 yılında temeli atılan 2009 yılında bitirilmesi planlanan bu proje neden zamanında bitirilememiştir?
- 2- 2009'da bitirilmesi planlanan Marmaray Tüp Geçiş Projesinin 4 yıl gecikerek 2014 yılına ertelenmesinin maliyeti nedir?
- 3- Marmaray Tüp Geçiş Projesinde ihaleler hangi şartlara göre yapılmıştır? Hangi firmalar katılmıştır? Kazanan firma neye göre belirlenmiştir?
- 4- Marmaray Tüp Geçiş Projesinde ihaleyi ilk alan ASTON- MARUBENİ-DOĞUŞ üçlü şirketi işi neden yarım bırakmıştır? Bu şirketlere hangi müeyyideler uygulanmıştır?
- 5- "Çanak-çömlek yüzünden proje zamanında bitmedi" açıklamasının gerekçesi nedir?

- 6- Tüp geçişlerin 7'ncisinde meydana gelen 15 santim yüksekliğin altı neyle, nasıl ve ne zaman doldurulmuştur? Bilimsel ölçülere göre; altı doldurularak hata örtme kabul edilebilir yöntem midir? Marmaray Projesi'nin denetçi şirketi AVRASYA bu işleme uygundur raporu vermiş midir? Bu hatanın doğurabileceği bir sorunda bunun muhatabı kimdir?
- 7- Bu hatanın ilerde yüzlerce kişinin ölümüne yol açacak bir tren kazasıyla sonuçlanmayacağı konusunda neden üniversitelerin ulaşım, tünel, deprem kürsülerinden uzman profesörlerden ve TMMOB'den alınmış bir "bu tünel güvenli yapılmıştır" onayı alınmamıştır?
- 8- Londra'dan gelen yük trenlerine de hizmet vermek üzere planlanan bu denizi dipten geçişli demiryolunun test sürüşleri neden sadece 13 kilometrelik bölümde yapılmıştır? Test sürüşü için neden projenin tamamı olan 76,5 kilometre için yapılmamıştır?
- 9- Tüp tüneli; denizin dibinde neden 3 sene bekletilmiştir? Gebze-Halkalı arası kara bağlantıları (raylar, istasyonlar) neden tünelle eş zamanlı bitirilmemiştir?
- 10- Test sürüşlerinin sadece boş deniz altı tünelde değil sistemin bütünü için birbirine uyumlu hale getirilmiş olması ve geliş-gidiş iki hattın iki dakikada tam yüklü 12 tren geçişine göre yapılması gerektiği belirtilmesine rağmen test sürüşü neden sadece 1 trenle yapılmıştır? Bu gerçek test midir?
- 11- Konuda uzman kişilerin tüp geçidin oturduğu zemin bir deprem anında yüksek derecede sıvılaşma riski taşıyan balçık bir zemin olduğu, zemini güçlendirmek için alınan önlemlerin yetersiz olduğu deprem anında on binlerce kişinin ölümüne sebep olabileceğini hakkındaki uyarıları neden dikkate alınmamaktadır?