



Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit TURHAN tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ve talep ederim. 11.03.2019

Dr. Ali ŞEKER
CHP İstanbul Milletvekili

Yapımına 2004 yılında başlanan Gebze-Halkalı arasındaki toplam 76 kilometrelik yolun 5 istasyondan oluşan 13.6 km'lik boğaz tüp geçişi 29 Ekim 2013 yılında açılmıştır. Hattın diğer kısmındaki çalışma ise her iki yakada da devam etmektedir. Ancak henüz hazır olmayan bu kısmın 31 Mart yerel seçimlerinden önce açılacağı açıklanmıştır. Böylece Marmaray'a ilişkin olarak ihale ve projelendirme sürecinde yaşanan haksız maddi kazanç ve yandaşa rant üretme iddiaları yanında gerekli tedbirler alınmadan kullanıma açılacağı iddiaları da konuşulur olmuştur. Yapımı tamamlanmayan bir hattın yerel seçimler öncesi kullanıma açılması ciddi tehlikeleri de beraberinde getirecektir. Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası da konuya ilişkin uyarılarda bulunarak gerekli test sürüşleri tamamlanmayan hattın açılmaması yönünde yetkileri uyarmıştır. AKP'nin tek başına iktidara geldiği 2002 yılından bu yana yaşanan tren kazaları göz önüne alınırsa bu sendikanın uyarılarındaki haklılık payı daha açık bir şekilde görülecektir. 17 Temmuz 2004 yılında 41 kişinin hayatını kaybettiği Pamukova'daki hızlandırılmış tren kazası, 11 Ağustos 2004 yılında 8 kişinin hayatını kaybettiği Tavşancıl tren kazası, 28 Ocak 2008 yılında 9 hayatını kaybettiği Kütahya tren kazası, 27 Ağustos 2009 yılında 5 kişinin hayatını kaybettiği Cumhuriyet Ekspresi kazası, 8 Temmuz 2018 tarihinde 25 kişinin hayatını kaybettiği Çorlu tren kazası ve 13 Aralık 2018 tarihinde 9 kişinin hayatını kaybettiği Ankara YHT tren kazası toplum hafızasında silinmez yerler edinmiş kazalardır. Bu kazaların gerekli tedbirler alınmadığı için yaşandığı iddiaları üzerinde de ciddiyetle düşünülmeli, bir daha benzeri acıların yaşanmaması için azami dikkatin gösterilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede;

1. 12 Mart tarihinde açılacağı söylenen ilgili hattın yolcusuz test çalışmaları ne zaman başlamıştır? Bir hattın vatandaşlar için güvenli olduğunun söylenebilmesi için ne kadar süre için test çalışması yapılması gerekmektedir?
2. İlgili hattın sertifikasyon almadan kullanıma açılacağının ilan edildiği iddiaları doğru mudur?
3. Kullanıma açılacak olan yeni hatta ilişkin olarak makinistlere eğitim, peron, sinyal, makas yerleri konusunda gerekli eğitimler verilmediği yönündeki iddialar doğru mudur? Bu iddialar doğru ise gün içerisinde yüzbinlerce İstanbulluyu taşıyacak olan bu hatta vatandaşlarımızın canlarının tecrübesiz makinistlere emanet edileceği anlamına mı gelmektedir?
4. İlgili hatta ilişkin olarak kaç adet Tren Trafik Kontrolörü istihdam edilmiştir? Toplamda gerekli olan 42 Tren Trafik Kontrolörünün hala istihdam edilemediği iddiaları doğru mudur?
5. Aynı hat üzerinde hem Marmaray trenleri ve hem de ana hat trenlerinin çalıştırılması öngörüldüğünden ERTMS (European Rail Traffic Management System) sistemi ile çalışacak trenler için bazı noktalarda sinyal görüş mesafesinin çok kısa olup yönetmeliklerle belirlenmiş frenleme mesafesi için yetersiz olduğu iddiaları doğru mudur?

6. Marmaray trenlerinin işletim sistemi olan CBTC (Communications Based Train Control) iletişim tabanlı tren kontrol sisteminin henüz tam olarak çalışmadığı iddiaları doğru mudur?
7. OCC Kumanda merkezi ekranında sık-sık tren kayıpları yaşandığı, yani hat üzerinde işleyen trenlerin Trafik Kontrolörü ekranında takibinde sıkıntı olduğu iddiaları doğru mudur?
8. Halkalı, Gebze ve bazı istasyonlarda otomatik motorlu makaslarda henüz makas motorlarının olmadığı, bu sebeple makas değişikliğinin elle yapılacağı iddiaları doğru mudur?
9. Yukarıda da değinildiği üzere, AKP seçimler öncesinde henüz kullanıma hazır olmayan tren hatlarını kullanıma açarak geçmişte de çok sayıda vatandaşımızın hayatını kaybetmesine sebep olmuştur. Bugün de ilgili hattın gerekli testler ve alınacak tedbirler tamamlanmadan kullanıma açılmak istenmesinde ısrar edilmesi geçmişte yaşanan bu kazalardan hiçbir ders alınmadığı anlamına mı gelmektedir?