



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını saygıyla arz ederim.

Hüseyin OLAN

Bitlis Milletvekili

İstanbul'da Sirkeci ve Kazlıçeşme arasındaki 8,3 kilometrelik raylı sistem hattı 26.02.2024'te açılmıştır. 13 Ağustos 2013 tarihinde kapatılan hattın 11 yıl sonra açıldığı belirtilirken TCDD'de örgütlü Birleşik Taşımacılık Çalışanları Sendikası (BTS) şu açıklamayı yapmıştır: "11 yıl boyunca Kazlıçeşme-Sirkeci arası demiryolu hattında banliyö treni çalıştırılmayarak yöre halkının ucuz ve hızlı ulaşılabilir kamusal işletmecilik hakkı elinden alınarak mağdur edilmiştir... Sirkeci-Kazlıçeşme demiryolu hattı için herhangi bir ihale olmamasına rağmen Sirkeci-Kazlıçeşme yüzeysel demiryolu hattının tek hatlı olarak yenileme işi Ulaştırma Bakanlığı Altyapı Genel Müdürlüğü tarafından Kolin İnşaat'a verilmiştir"

BTS, yeni nesil ulaşım projesi olarak da tanıtılan, Sirkeci Kazlıçeşme arasındaki raylı sistem hattına dair şu itiraz ve uyarıları sıralamıştır:

"Yolcu iniş ve binişi için yapılan peronlar bazen sağda bazen solda bulunmaktadır. Bu da makinistin her istasyonda farklı kapı açması gerektirdiğinden emniyetli değildir. İstasyonlar ve peronlar sadece banliyö tren hizmeti (Marmaray) standardında yapılmadığından, peron ile tren arasındaki boşluk can güvenliği açısından tehlikelidir. Ayrıca tek bir peron olması yolcunun da yanlış trene binme olasılığını artırmaktadır.

Demiryolu hat kapasitesinden fedakârlık edilerek kısa sayılabilecek bir koridorun içine yürüme ve bisiklet yolu sıkıştırmak, bu unsurları, aralarında beton ve cam bariyer olsa da ana hat standardında inşa edilen bir demiryoluna bu kadar yakın yapmak can güvenliği için tehlikeye sokacağı gibi mevzuattaki demiryolu yaklaşma mesafelerine aykırıdır.

Kentin trafik üretim ve çekim potansiyeli dikkate alındığında, tek hatlı demiryolu kapasitesinin zaman içinde artması beklenen yolcu trafiği için yetersiz kalması kaçınılmazdır.

Sirkeci garı İSTANBUL'un merkez garı olup Trakya ve Avrupa ile bağlantısını sağlayan demiryolunun tek hatta düşürülmüş olması hatalıdır. Sirkeci Merkez Garı'nın Ulusal ve uluslararası trenlerin çıkış/varış garı olması gerekmektedir.

Kazlıçeşme-Halkalı arası Marmaray projesi 3 hatlı inşa edilmiş olup, Hat1 ve Hat2 Marmaray işletmeciliğinde kullanılmaktadır, Hat3 ise YHT, Orient Ekspres, Sofya/Bükreş Ekspresi, Kapıkule ve Uzunköprü Bölgesel trenleri için ayrılmış olup, bu trenlerin varış ve kalkış garı Sirkeci Gar olmalıdır. Sayılan bu tren işletmeciliğinin yapılabilmesi için Kazlıçeşme Sirkeci arası bisiklet yolu iptal edilerek bu hat kesimi çift hatta dönüştürülmeli, Sirkeci Loko Bakım Atelyesi faal hale getirilmelidir.

Yapılan bu işlemler harcanan o kadar paraya rağmen Sirkeci-Kazlıçeşme arasında 13-14 dakika olan seyahat süresi 17-21 dakikaya çıkmıştır.

İstanbul'un merkez tren garı olan Sirkeci Gar binasının ve gar alanının demiryolu işlevi yok sayılarak Kültür ve Turizm Bakanlığı'na ön protokolle devredilme girişiminin ardından, Çevre Şehircilik ve İklim Bakanlığınca "Özel Proje Alanı" ilan edilerek kültür ve turizm amaçlı kullanım adı altında sermayenin kullanımına verilmesi hedeflenmektedir."

Bu bağlamda;

1. Sirkeci-Kazlıçeşme yüzeysel demiryolu hattının tek hatlı olarak yenileme işi herhangi bir ihale olmamasına rağmen neden Bakanlığınız tarafından Kolin İnşaat'a verilmiştir?
2. Yolcu iniş ve binişi için yapılan peronların emniyetli hale getirilmesi için herhangi bir çalışmanız olacak mıdır?
3. Peron ile tren arasındaki boşluğun can güvenliği açısından tehlike arz etmesi, tek bir peron olması sebebiyle yolcunun yanlış trene binme olasılığı da hesaplandığında bu sorunlar karşısında hangi önlemleri almayı düşünüyorsunuz?
4. Yapılan yürüme ve bisiklet yolu Mevzuattaki demiryoluna yaklaşma mesafelerine aykırı ve can güvenliği için tehlike arz etmesine karşılık neden bu bölümler yapılmıştır?
5. Nüfus artışı dikkate alındığında tek hatlı demiryolu kapasitesinin zaman içinde artması ve yetersiz kalmasına karşılık bir projeniz var mıdır ve hangi önlemleri almayı düşünüyorsunuz?
6. Sirkeci Merkez Garı'nın Ulusal ve uluslararası trenlerin çıkış/varış garı olması gerekmesine rağmen tek hatta düşürülmüştür. Bu hataya karşılık yeniden bir düzenleme yapmayı planlıyor musunuz?
7. Kazlıçeşme-Sirkeci arası bisiklet yolu iptal edilerek, bu hattın çift hatta dönüştürülmesi ve Sirkeci Loko Bakım Atölyesinin faal hale getirilmesi için Bakanlığınızın bir girişimi olacak mı?
8. Tarihi Sirkeci Gar binasının ve gar alanının demiryolu işlevinin yok sayılarak kültür ve turizm amaçlı kullanım adı altında kamusal alan olmaktan çıkarılarak özel sermayenin kullanımına verilmesi karşısında Bakanlığınız kamu yararını göz önünde bulundurarak proje alanını yeniden değerlendirecek midir?