SAADET PARTİSİ
TBMM GRUP BAŞKANLIĞI
Tarih: 13.02.2002
Sayı : 461

7/6041-13611

13 Şubat 2002

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Bayındırlık ve İskan Bakanı Sayın Prof.Dr.Abdulkadir AKCAN tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim.

Aslan POLAT
Erzurum Milletvekili

12 Kasım 1999 Bolu Depreminden sonra 18 Kasım 1999 günü Plan ve Bütçe Komisyonunda yapılan görüşmelerde Tutanağın 38 inci sayfasında aynen şu soruları zamanın Bayındırlık ve İskan Bakanı Sayın Koray AYDIN'A yöneltmiştim. "Karayolları konusunda şu iki koordinata dikkatinizi çekmek isterim: Birincisi, 12 Kasım 1999 depremiyle ilgili olarak MTA'nın yayınladığı raporlardaki konulara dikkatinizi çekmek isterim. MTA, bu raporun altyapı hasarları bölümünde özet olarak şunları söylemektedir; deprem sonucunda, Kaynaşlı'nın yakın doğusundaki E-5 Karayolu deprem kırığı tarafından kesilmiştir. TEM Otoyolu viyadükleri ile bu yolun Asarsuyu vadisinde yapılan yapım çalışmaları sürdürülen kesimde deprem kırığının neden olduğu çeşitli deformasyonlar gelişmiştir. TEM Otoyolunda izlenen ikinci yapısal hasar bölgesi de Dip Mahallesi doğusundaki Kıztepe ile Bolu Tüneli kuzey girişinin 1,5 kilometre batısına rastlayan Asarsuyu vadisidir. Deprem kırığı Bolu Tüneli kuzey girişinin 1,5 kilometre batısına kadar izlenmiş, tünele yaklaştığı en doğu ucunda kırıkta 2 santimetre kadar sağ yönlü yer değiştirme ölçülmüştür. Tünelin içi ise incelenemediğinden bu kesimde yapısal deformasyon olup olmadığı hakkında bir şey söylenememektedir." Bu görüşlerime Sayın Bakan Tutanakların 60 ıncı sayfasında aynen şu cevabı vermişlerdi. "Şimdi aynı yerde viyadüklerin olduğu ve Bolu Dağının olduğu yerde hemen de altında kırığın olduğu bir yerde tekrar deprem yaşadık.

Değerli arkadaşlar, bu depremden bizim köprülerimiz, viyadüklerimiz başarıyla çıkmıştır. Hiç kendi kendimize haksızlık

7/6041-13611

etmeyelim. Tam ayaklarının altında kırık olan viyadüklerde ciddi bir hasar meydana gelmemiştir. Oradaki deprem çubukları, deprem takozları, bütün emniyet subapları vazife yapmışlar ve görevlerini iyi yapmaları neticesinde de çökme meydana gelmemiştir.

Televizyonlarımızın ve gazetelerin gösterdikleri, zaten, emniyet amacıyla oraya konanların tahribatıdır. Zaten, onun için konmuştur onlar oraya, o görevi yapsınlar, o vazifeyi yapsınlar diye konmuşlardır ve o emniyet takozları emniyet çubukları çok iyi görev yapmışlardır ve kesinlikle viyadüklerimiz böyle büyük bir depremden etkilenmemiştir...

Bolu Tünelinde de ciddi bir hasar gözükmemektedir. Göçük olan yerler, toprak kaplamanın olduğu yerlerdir. Hemen hemen her mühendis arkadaşım böyle bir deprem neticesinde bunun olmasının çok olağan olduğunu söylüyorlar. Zaten, tünel açımında bile o tür göçüklerin meydana geldiğini ifade ediyorlar; ama, betonla kaplanmış olan kısımda şu ana kadar ne bir çatlak ne bir yarık ne de hasar diye görünebilecek bir ciddi şey gözükmemiştir.

Ama bunlar olmadı diye, konuya kayıtsız da değiliz. Konuyla ilgili, demin de söylediğim gibi, gerekli dış temasları kurduk, bu konuda gerekli çalışmaları da buna paralel olarak da bir yandan yürütmek durumundayız."

Bu konuda bir doktora çalışması yaptıran Yüzüncü Yıl Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dekanı Prof.Dr.A.Ümit TOLLUOĞLU, aynen şu ifadeleri kullanmaktadır.

"Anadolu Otoyolu, güzergah boyunca bazı yerlerde viyadüklerle bazı noktalarda ise tünellerle geçilmektedir. Bilindiği üzere, ülkemizde 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 yıkıcı depremleri meydana gelmiş ve çok acı tecrübeler yaşanmıştır. Özellikle 12 Kasım depremi, bu güzergah seçiminin ne kadar yanlış olduğunu bir kez daha göstermiştir. Tez çalışma alanında Asarsuyu, Düzce, Kömdere, Keçidere ve Aşağıbakacak fayları gibi ana faylar yer almaktadır.

Mühendisliğin temel ilkesi ekonomi, güvenilirlik ve uygulanabilirliktir. Bir sınav niteliği taşıyan 12 Kasım Düzce Depremi dolayısıyla Anadolu Otoyolu yukarıda sözü edilen mühendisliğin üç temel ilkesinden de sınıfta kalmıştır. 1986 yılından 2002 yılına kadar 16 yıllık bir sürede bitirilemeyen ve 12 Kasım depremi ile gerek viyadüklerde gerekse Bolu tünelinde çok ciddi hasarların olduğu bu projede, güzergah seçiminin ne kadar yanlış olduğu bir kez daha kanıtlanmıştır.

7/6041-13611

12 Kasım depremi viyadüklerde yaklaşık 28 cm'lik sağ yönlü yanal yer değiştirmeye neden olmuştur. Depremin şiddetiyle viyadük tablalarının rotasyonal hareketi sonucu bağlantı noktalarında ciddi hasarlar meydana gelmiştir. Yaklaşık doğu-batı yönlü viyadüklerin ayakları doğuya doğru kaymıştır. Aktif fay bölgesinde kalan bu bölgenin ileride meydana gelebilecek bir depremde iskambil kağıtları gibi devrilmesi işten bile değildir. Bu hasarların nasıl giderilebileceği esasen merak konusudur.

Ayrıca, 12 Kasım depremi, Bolu tüneli içinde de değişik noktalarda (Elmalı girişine yakın) çökme ve yer yer çatlamalar meydana getirmiştir. Aktif tektonik bölgede yer alan Bolu Tüneli güzergahının gelecekte ne kadar güvenilir olacağı büyük merak konusudur."

Şimdi Sayın Bakanımdan yazılı olarak beklediğim cevaplarım şunlardır;

1- Sayın Bakan Koray Aydın'ın "Kesinlikle viyadüklerimiz böyle büyük bir depremden etkilenmemiştir." ifadesini Yüzüncü Yıl Üniversitesinin doktora çalışması neticeleri ışığında nasıl değerlendirmek istersiniz?

2- Devletimizin en itibarlı kurumu Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ile üniversitelerimizin biribirine 180 derece zıt fikir beyan etmelerini teknik yönden nasıl izah ediyorsunuz?

3- Bu son araştırmalar Bakanlığınızın görüşlerinde bir değişiklik yapmışlar mıdır, yapmışlar ise ne gibi değişiklikler düşünmektesiniz?