

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

6.K.20

04 Aralık 2009

7/9174

Sayı :B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/2629
Konu :Samsun Milletvekili
Sayın Haluk KOÇ'un
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 13.08.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-14725 sayılı yazısı.

Samsun Milletvekili Sayın Haluk KOÇ'un 7/9174 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (3 Sayfa)

DAĐITIM:

TBMM BaŖkanlıĐı
BaŖbakanlık

**SAMSUN MİLLETVEKİLİ SAYIN HALUK KOÇ'UN
7/9174 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

15.02.2009 tarihinde Başbakan Recep Tayip ERDOĞAN tarafından açılışı yapılan Samsun-Merzifon-Havza arasındaki karayolu ve tünellerin yüklenici firmaya yaptırılan bölünmüş yolun Ankara'ya gidiş istikameti sathi kaplama olarak araç trafiğine açılmış, ilk yağışlarda bozulunca tekrar trafiğe kapatılmış ve bozulan kesim üzerine binder tabakası yapılmıştır. Binder tabakasına aşırı bozulmalar oluşmuştur.

Toptepe-Havza arasında yapılan bölünmüş yol yapım çalışmalarında yapılan imalatlarda da bozulmalar oluşmuştur. Müteahhit sözleşmesinde sıcak karışım asfalt yapılması gerekirken 2008 Temmuz - Ağustos aylarında sathi kaplama asfalt yapıldığı, ilk yağışlardan sonra yolda bozulmalar oluşmaya başlayınca uygunsuz hava koşullarında (2008 Aralık - 2009 Ocak - Şubat Mart aylarında) binder tabakası yapılmıştır. Yüklenici firmaya bu aylar içerisinde kaç bin ton asfalt yaptırılmıştır? Ne kadar (Euro) para ödenmiştir? Yapılan binder tabakası niçin tekrar yerinden kaldırılmıştır?

Aynı kesimlerde Karayolları Teknik Şartnamesine göre yol yapımına tekrar başlanmıştır.

Havza - Merzifon arasında bölünmüş yol çalışmalarında proje kriterlerine uyulmadan çalışıldığı, 29 Mart yerel seçimlerine yolu yetiştirmek için eksik imalat yapıldığı, imalatlarda yol yapım şartnamesine uyulmadığı, yolun her metrekaresinde bozulmalar ve yüksek dolgularda oturmalar olduğu tespit edilmiştir.

Tünel, köprü, viyadük girişlerinde sürekli oturmaların olduğu, yeni yapılan kesimlerde asfalt kazılarak bakım-onarım çalışması yapıldığı tespit edilmiştir.

Özellikle tünel girişlerinde 83+300 - 84+200 km' ler arasında yoldaki yüksek dolgularda oluşan oturma ve çatlakların nedeni nedir? Duvar arkasına dolgu yapılmadan önce zemin etüdü yapılmış mıdır?

Yol trafiğe açılmadan bozulmadan oluştuğunun görülmesine rağmen çatlaklar geçici olarak kapatılarak Başbakan tarafından 29 Mart yerel seçimlerinden önce trafiğe açılmıştır. Daha sonra trafiğe açılan yol kapatılarak sondaj çalışmaları yapılmıştır. Bu kısım halen araç trafiğine kapalıdır. Sondaj sonuçları Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından değerlendirilmiş midir? Bu kısımda ne gibi çalışmalar yapılmıştır?

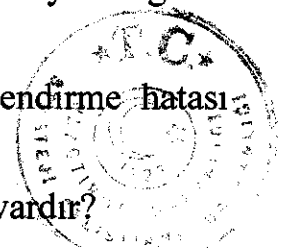
SORULAR:

1- Havza - Merzifon arasındaki karayolu ve tünellerin açıldığı tarih olan 15.02.2009 tarihinden sonra iki yönlü çalışmama nedeni nedir?

2- Yollar ve tünellerde meydana gelen çökme ve bozulmalar nedeni ile tek yönlü olarak trafik sağlanıyor ise açılış tarihinden kısa bir süre sonra meydana gelen bozulma gerekçeleri araştırılmış mıdır?

3- Karayolları ve tünellerde meydana gelen bozulma, projelendirme hatası mıdır? Yüklenici firma tarafından kaynaklanan yapım hatası mıdır?

4- Bu proje kontrollüğünü yapan ne kadar karayolları personeli vardır?



5- Karayolları tarafından bu projelerin kontrollük hizmetini alan müşavir firmada kaç personel bulunmaktadır? Bu firmaya kaç Euro kontrollük hizmeti parası verilmiştir?

6- Toptepe - Havza - Merzifon arasında yapılan imalatlardaki eksikliklerden müşavir firma ne kadar sorumludur?

7- Toptepe - Havza arasında olumsuz kış aylarında yapılan asfalt malzeme miktarı nedir? Kaç Euro ödenmiştir? Tekrar, bu asfalt yapılan kesim niçin sökülüştür? Yüklenici firmanın buradaki sorumluluğu ne kadardır?

8- Havza - Merzifon arasında yapılan Bölünmüş yol yapım çalışmalarındaki imalatlarda özellikle Kasım-Aralık-Ocak-Şubat aylarında ne kadar asfalt yapılmıştır? Kaç Euro ödenmiştir?

9- Yolun tamamına yakın kesimlerinde, yüksek dolgulardaki oturmalar nasıl giderilecektir? Yüklenici firma bu sorumluluğu kabul etmekte midir?

10 -Olumsuz hava koşullarında yapılan beton imalatlarında ve taş duvar imalatlarında şartnamelere uyulmuş mudur?

11- Karayolları yol yapım şartnamelerine uyulmadan yapılan imalatlardaki eksiklikler giderilmeden yüklenici firmaya niçin Çelteki-Merzifon arasında çalışmasına izin verilmektedir?

12-Bu maliyetler Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından mı yüklenici firma tarafından mı karşılanmaktadır?

13- Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yol yapım çalışmalarında yaşanan olumsuzluklardan dolayı müfettiş görevlendirilmesi yapılmış mıdır?

14-Bu süreçte uğranılan kamu zararı ne kadardır?

CEVAPLAR:

Kavak-Merzifon yolu, Karadeniz Sahil yolunu Ankara ve TETEK (Türkiye Transit Karayolu) hattına bağlayan ana arter konumunda önemli bir güzergâh üzerindedir. Bu yolda yıllık ortalama günlük trafik 2008 yılı itibariyle 12.508 araç olup, trafik yoğunluğunun önemli bir kısmı ağır vasıtalarından oluşmaktadır. Mevcut yol güzergâhı ortalama 8.00 m. platform genişliğinde iki şeritli çift yönlü trafiğe hizmet veren 2. sınıf Devlet yolu standardına sahipti. Önemli bir güzergâh üzerinde bulunan Kavşak-Merzifon-Çorum kesimi, trafik güvenliği ve emniyeti, seyahat konforu, proje bütünlüğü vs. açısından bölünmüş yol olarak projelendirilerek, yol yapım işleri dört bölüm halinde (Toplam 113,1 Km) Karayolları Genel Müdürlüğüne ihale edilmiştir. Bunun yanı sıra, Merzifon-Çorum ve Kavak-Merzifon yolunda yaptırılacak "toprak işleri, sanat yapıları, köprü, plentmiks alttemel, plentmiks temel, bitümlü sıcak karışım, tünel vs." işlerinin "Yapım, Kontrollük, Danışmanlık ve Mühendislik Hizmetleri" işleri de aynı tarihlerde ihale edilmiştir.

Kavak-Merzifon arasındaki bölünmüş yol çalışmaları projesine uygun olarak sürdürülmüş ve çalışmalar devam etmektedir. Yol yapım çalışmaları Karayolları Teknik Şartnamesine uyularak yapılmaktadır. Yüksek dolgularda meydana gelen oturmaların araştırılması devam etmektedir. Yol güzergahında proje aşamasında zemin etüdü yapılmıştır. Tüneller bölgesinde, yolun tek yönlü trafik olarak çalışmasının asıl sebebi, tünel aydınlatma, havalandırma ve elektrifikasyon işleri olup, yolun belirli bir kesimindeki oturmalarla ilgili sorunun tespitine yönelik araştırma ve raporlandırma işleri devam etmektedir.

Bu projelerin yapım kontrollüğü, sözleşmesi kapsamında Müşavir firma tarafından yürütülmektedir. Müşavir firma, Yapım İşleri Sözleşmesi ile Yapım Kontrollüğü, Danışmanlık ve Mühendislik Hizmetleri sözleşmesi eki olan; Uluslar arası münasebetlerde, iki bazen daha fazla ulus mensubu olan tarafların, hukuk, örf, adet yönünden görüş ve anlayış birliğini temin etmelerinin zorluğu karşısında, "Müşavir Mühendisler Uluslararası Federasyonu" ile "Bina ve Bayındırlık İşleri Uluslararası Federasyonu" tarafından müştereken hazırlanan ve 1957 yılında yayınlanmış olan FIDIC şartnamesinde belirtildiği şekilde "Mühendis" unvanıyla sözkonusu işlerin yürütülmesinden bilfiil yükümlü ve sorumludur. Müşavir sözleşmesi Bölüm 4.11 İşverenin personeli maddesinde "İşveren, kadro ve şema unvanlarına bağlı olmadan müşavir ile yakın işbirliği halinde çalışmak ve müşaviri denetlemek için gereken sayıda sorumlu personeli atayacaktır." denilmektedir. Bu bağlamda, Karayolları Personeli görevlendirilmekle beraber Bölge Müdürlüğü Birimleri ve KGM Personeli sözleşme ve projenin yürütülmesini sağlamaktadır.

İşveren tarafından sözleşme, şartnamelere ve işlerin noksan ve kusurlarının tamamlandığına dair geçici kabul belgesinin onaylanmasına kadar işlerin sorumluluğu müteahhite aittir.

