



T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

39298
GK-110

Sayı : 44697349-610.01/ 514
Konu : Çanakkale Milletvekili
Sayın Ali SARIBAŞ'ın
yazılı soru önergesi

15 Mayıs 2014

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 21.02.2014 tarihli ve 43452547-120.00-165811 sayılı yazınız.

Çanakkale Milletvekili Sayın Ali SARIBAŞ'ın 7/39298 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.


Lütfi ELVAN
Bakan

EK : 1-Cevap formu (3 Sayfa)

Hakkı Turaylıç Caddesi No:5 06338 Emek / Çankaya / ANKARA
Telefon: 203 13 45
E-posta: sgbl@udhb.gov.tr

Faks: 213 07 60
İnternet Adresi: www.ubak.gov.tr

Bağlı Kuruluşlar



İlgili Kuruluşlar



Ayrıntılı bilgi alınacak kişi:
Şakir ÖZDEMİR
Şube Müdürü

İlgili Kurum/Kuruluşlar





**ÇANAKKALE MİLLETVEKİLİ SAYIN ALİ SARIBAŞ'IN
7/39298 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Yaklaşık bir yıldan beri inşaatı devam eden, Çanakkale'yi İzmir'e bağlayan tek geçiş noktası olan "Çanakkale Viyadüğü" ile ilgili;

SORULAR:

1- Çanakkale Viyadüğü'nün 120 cm çapında ve 30 metre derinliğinde 485 adet kazıklardan oluşup, heyalan alanına kurulduğu ve çökme tehlikesi ile karşıkaşıya olduğu iddia edilmektedir. Bu iddialar doğru mudur?

2-İşin başlangıcında 50 kazık planlanarak çakılmış, bu kazıkların heyalan nedeni zarar görmesi sonucu, kazık sayısı 485'e çıkarılmış. İşin başında 50 kazık yeterli görülüp daha sonra kazık sayısının 485'e çıkarılmasının sebebi nedir? 50 kazığın hesabı neye göre yapılmıştır? Ne değişmiş de kazık sayısı 485'e çıkarılmıştır?

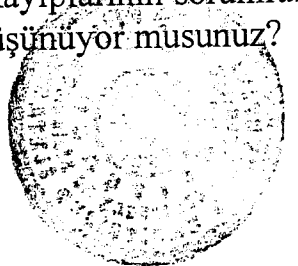
3- Planı dahi olmadığı iddia edilen Çanakkale Viyadüğü'nün taçlarına yük bindirilmemesi gerekirken tonlarca taş yığılarak yük bindirilerek pek çok mühendislik hatasının yapıldığı ve hiç gereği yokken, onlarca ton betonun boş yere dökülerek, gereksiz yere para harcandığı iddia edilmektedir. Bu iddialar doğru mudur?

4- Viyadüğün Çanakkale çıkışında çökmeler oluşarak, viyadüğün Çanakkale çıkışındaki ayağının hasar gördüğünü, bu durumu karayolları yetkililerinin bilmesine karşın, çöken alanın asfaltla doldurularak makyaj yapıldığı ve böylelikle sorunun gizlendiği iddia edilmektedir. Bu iddialar doğru mudur?

5- Viyadük çalışması dolayısı ile kapatıldığı iddia edilen Çanakkale ile İzmir'i birbirine bağlayan ana yolun bir parçası olarak kullanılan Erenköy yolunu tekrar açmayı düşünüyor musunuz? Ne zaman?

6- Çanakkale Viyadüğü'nün başlangıçtaki maliyeti ne idi, kaç mal oldu? Maliyette artış oldu ise, aradaki fiyat farkının nedeni nedir? Gereksiz yere birçok harcama yapılarak, Karayollarının zarara uğratıldığı iddia edilmektedir. Bu iddialar doğru mudur? Gereksiz yere yapılan harcamalar nelerdir? Buna neden olanlardan hesap sorulmuş mudur?

7- Yukarıda dile getirilen pek çok iddianın, konunun uzmanı bilim insanları tarafından daha önceden fark edilip yetkililerin uyarılmasına karşın dikkate alınmadıkları iddia edilmektedir. Bu iddialar doğru mudur? Doğru ise pek çok aksaklığı önceden görüp de yetkililerin uyarılmasına karşın, gerekli önlemler almayarak, ileride telafisi mümkün olmayacak can ve mal kayıplarının sorumlusu kim olacaktır? Viyadük inşaatı ile ilgili bir soruşturma açmayı düşünüyor musunuz?





CEVAPLAR:

Karayolları Genel Müdürlüğü; Karayolları Teknik Şartnamesi, Araştırma Mühendislik Hizmetleri Şartnamesi ve uluslararası kabul görmüş proje kriterlerine göre projelerini gerçekleştirmektedir.

Çanakkale-Ezine -Ayvacık Devlet Yolunun 12. ve 13. km.ler aralığında yapım çalışmaları tamamlanan ve önergede Çanakkale Viyadüğü olarak bahsedilen İtepe Viyadüğü'nün, A1-A3 ayakları solunda 13.02.2013 tarihinde aşırı yağış ve yoğun yeraltı suları etkisi ile büyük ölçekli bir kütle hareketi meydana gelmiştir. Bu kütle hareketiyle birlikte eski yol kademeler şeklinde kopmuş viyadük ayaklarına ve kısmen sol taşıma yoluna akmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğünce söz konusu karayolu kesiminin heyelandan etkilenen bölgesinde gerekli trafik güvenliği ile vatandaşın can ve mal güvenliğini sağlamaya yönelik çalışmalara başlanmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü teknik elemanlarından oluşan uzman heyetle 15.02.2013 tarihinde yerinde detaylı incelemelerde bulunulmuştur. Viyadük ayaklarına heyelan eden zemin kütlesi ile ilgili heyelanın ıslah ve önlenmesine yönelik öncelikle yapılacak çalışmalar belirlenmiş olup alınan kararlar doğrultusunda o tarihte öncelikli tedbirler alınmaya başlanmıştır.

13-26.02.2013 tarihleri arasında gerekli emniyet tedbiri çalışmaları nedeniyle Çanakkale-İzmir Yolu İtepe Viyadüğü geçişi kesiminde trafik, yolun tek tarafından gidiş geliş olarak, 26.02.2013 tarihinden itibaren de bölünmüş yoldan trafik akışı sağlanmıştır.

İtepe Viyadüğü sahasında oluşan heyelanı önlemek amacıyla toplamda değişken boylarda 469 adet kazık projelendirilmiştir. Bu tasarım can ve mal emniyeti ile trafik güvenliğini sağlamak amacıyla uluslararası kabul görmüş tasarım metotları Karayolları Teknik Şartnameleri baz alınarak yapılmıştır.

Proje alanında oluşmuş olan heyelanın ilerleme eğilimine ve bu bölgenin sit alanı olmasına önlem olarak heyelanlı malzemenin sıyrılması topuk dolgusu yapılması ve bu taş dolgunun kazık sistemi ile desteklenmesini öngören proje hazırlanmıştır.

Çanakkale-İzmir karayolunun Erenköy Geçişi mevkiindeki İtepe Viyadüğü inşaatı ile viyadük inşaatı tamamlandıktan sonra eski yol tarafında ve eski yolu içerisine alarak meydana gelen heyelanın, viyadük yapısına zarar vermesini önlemeye yönelik tedbir ve ıslah çalışmaları, birbirinden ayrı çalışmalar olup meydana gelen heyelan, Viyadük yapısında herhangi bir hasar meydana getirmemiştir.





T.C.
ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
Strateji Geliştirme Başkanlığı

Gerçekleşen kütle hareketi sonrası, heyelanın çözümüne yönelik proje çalışmaları ivedilikle başlamış, kütle hareketinin mekanizması, oluşum nedenleri, kayma düzlemi ve kayan kütlenin geometrisinin belirlenmesine yönelik olarak verilerin saptanması amacıyla, jeolojik haritalama, temel sondajları, yerinde (İn-Situ) ve laboratuvar deneylerinden kurulu jeolojik-jeoteknik araştırma çalışmaları yapılmıştır. Bu kapsamda heyelan alanında 16 lokasyonda toplam 495,78 m temel sondajı yapılmış, 14 kuyuda 432,28 minklinometre borusu tesis edilerek ölçümler alınmıştır.

Temel sondajlarında yerinde deneyler ve alınan örnekler üzerinde ise zemin mekaniği deneyleri gerçekleştirilmiştir. Yapılan jeolojik-jeoteknik çalışmalardan sağlanan veriler, oluşan kütle hareketlerinin boyu, genişliği, taç ve topuk bölgeleri arasındaki kot farkı hesaplanmış ve bu veriler doğrultusunda heyelanın çözümüne yönelik geoteknik proje oluşturulmuştur.

Heyelanın taç kısmında ise 2Y/1D şev oranıyla araziye bağlanabilecek yarma şevleri Çanakkale Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararı gereği “1. Derece Arkeolojik Sit Alanı” içerisinde kalması nedeniyle anayol ekseninden 75~130 mt. uzaklıkta, 30 mt. boyunda tek sıra betonarme kazıklı dayanma yapısı imal edilmesi ve kazıkların arkasına da geride oluşan şev aynalarının, uzun dönemde ferahlama, yüzey-yeraltı suyu etkileri ve sismik etkiler sonucunda geriye doğru gelişerek, genişleme durumuna karşı, istifsiz taş dolgu ile tahkim edilmesi öngörülmüştür.

Hazırlanan geoteknik ve uygulama projeleri doğrultusunda heyelan önleme ve ıslah çalışmaları tamamlanmıştır.

Çanakkale-İzmir karayolunun Erenköy Geçişi mevkiindeki İntepe Viyadüğü, projesine uygun olarak 11.12.2012 tarihinde tamamlanmış olup trafiğe açılmıştır. Viyadük temelleri kazıklı projelendirilmiş olup Çanakkale yönündeki kenar ayakta, yapılacak kazı çalışmalarının eski yol gövdesini etkilememesi için kazıklı dayanma yapısı uygulanmıştır.

Çanakkale-Ezine-Ayvacık Yolundaki İntepe Viyadüğü İnşaatı işi, 04.07.2011 tarihinde ihale edilmiş olup 7.379.000 TL bedelle 24.01.2012 tarihinde sözleşmesi imzalanarak 30.01.2012 tarihinde işe başlanmıştır. İşin başlangıçta öngörülen proje bedeli 11.095.000 TL olup 2012 yılı fiyatları ile 9.798.000 TL harcama yapılarak tamamlanmıştır.

