



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sn. Mehmet Cahit TURHAN tarafından Anayasa'nın 98. ve İçtüzük'ün 99. maddesi gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.17.05.2019

Tuma ÇELİK

Mardin Milletvekili

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı temel misyonunu; dengeli, erişilebilir, ekonomik, toplumun yaşam kalitesinin yükselten ve ülke kalkınmasına katkı sağlayan güvenli hizmet olarak belirlemektedir. Ancak Karayolları Teknik Şartnamesine uygunluk ve güvenlik kontrolünün yapılıp yapılmadığından şüphe duyulacak yol çalışmaları mevcuttur. Bu kapsamda, Mardin Midyat Karayolu üzerindeki, Mardin Merkez Yeşilli İlçesi ve Ömerli Arası Hop Geçiti Mevkiinde yapılan duble yolun sağ ekseninde gözle görülür meydana gelen çatlamalar ve oturmalar örnek teşkil etmektedir. Bu yol çalışması servis ömrü kısa, sıklıkla bakıma ve onarıma ihtiyaç duymakta ve en önemlisi trafik emniyetini tehlikeye atmaktadır.

Planlanan bir yol projesinin servis ömrünün kısa, orta ve uzun vadede tasarlanması gerekmektedir. Yolun tasarım aşamasında karışım oranları, sertleştikten sonra maruz kalacağı taşıt yükleri, kimyasal bozulmalar, sıcaklık faktörleri, bölgesel şartlar, uygulama türü, donma çözülme ve kış aylarında yapılan tuzlama çalışmaları gibi konular dikkate alınmalıdır. Dolgu imalatı yapılırken her 50 cm'de bir tabaka halinde sulanıp sıkıştırılması, yolun en üst tabakası olarak belirtilen serim tabakalarının (alt temel, temel, bitümlü temel, binder ve aşınma tabakası) uygun şekilde yapılıp yapılmadığı karot numuneleri alındıktan sonra tespit edilmesi gerekmektedir. Bütün bu tasarım ve uygulama aşaması tamamlandıktan sonra, Karayolları Teknik Şartnamesine uygun yapılan bir yol trafiğe açılmadan ve idareye teslim edilmeden önce yol güvenliğinin tespit edilmesi için çeşitli ölçümlerden geçmelidir. Bu ölçümler profilometre aracı ile yapılır yolda herhangi bir ondülasyon ve bozulma yoksa yol idarece teslim alınıp trafiği açılır.

Trafiğe açılan bir yolun; güvenli, erişilebilir yani trafik emniyetini tehlikeye atmayan, toplumun yaşam kalitesinin yükselten, ekonomik yeniden ihale edilme gereği duyulmayacak düzeyde olması beklenir. Ancak Ulaştırma Bakanlığı Diyarbakır Karayolları Genel Müdürlüğüne bağlı 9. Bölge Müdürlüğü tarafından 2013 yılında "Asfalt Fiziki Standartlarının Yükseltilmesi" projesi kapsamında ihale edilen Hop geçidi projesi 2017 yılı sonunda tamamlanmış olmasına rağmen trafiğe açıldığı günden beri yolda hissedilir bir şekilde ondülasyonlar mevcuttur. Gözle görülür bir şekilde çökmeler ve çatlaklar oluşmaya başlamıştır. İlk yağışlarla birlikte tabanda ortaya çıkan kaymayla çöküntü ve çatlakların derinleşmeye başlamış olması su tahliyesi için elverişli şartların oluşturulmadığını göstermektedir. Dolgu sıkıştırılmalarının doğru uygulanması, serim tabakasının uygun şekilde yapılmaması ve fiziki şartlarının gözetilmemesi projenin önemli teknik eksiklikleridir. Trafiğe açılmış bir yolun teknik açıdan yanlış uygulamalara maruz kalmış olması bir yıl gibi kısa sürede bütün bu sorunların ortaya çıkmasına sebep olurken bu yolda oluşabilecek kazaların vereceği can kaybını önlemek için konunun bakanlığınız tarafından incelenmesi elzemdir. Güvenlik ve ülke ekonomisine katkıda bulunmak gibi amaçlarınız ile çelişen bu çalışma ülke ekonomisinde zarar vermekte ve en önemlisi can güvenliğini tehlikeye atmaktadır.

Bu bağlamda;

- 1- Çökmenin olduğu yerde yarmadan çıkan malzeme dolguya kullanılarak 25 mt yüksekliğinde dolgu tabakası oluşturulmuştur. Dolgu imalatı yapılırken Karayolları Teknik Şartnamesine göre her 50 cm'de bir tabaka halinde sulanıp sıkıştırılması gerekiyor. Teknik şartnameye uygun yapılmadığından dolayı yolda meydana gelen çökmelere dair tespit çalışması yapıldı mı?
- 2- Bu çökmeler ileride yolda daha büyük hasarlara neden olacak ve trafik emniyetini tehlikeye atacaktır. Bakanlığınız tarafından önlem alındı mı? Alındıysa ne tür çalışmalar yapılmaktadır?
- 3- Söz konusu yolun Karayolları Teknik şartnamesi ve Projesinde belirtilen serim tabakalarının (alt temel, temel, bitümlü temel, binder ve aşınma tabakası) uygun şekilde yapılıp yapılmadığı karot numuneleri alındıktan sonra tespit edilmesi gerekmektedir. Bu tespitler yapılmış mıdır?
- 4- Karayolları Teknik Şartnamesine uygun yapılan bir yol trafiğe açılmadan ve idareye teslim edilmeden önce profilometre aracı yolda gerekli ölçümleri yaparak yolda herhangi bir ondülasyon ve bozulma yoksa yol idare teslim alınıp trafiği açılır. Fakat yolun trafiğe açıldığı günden beri yolda hissedilir bir şekilde ondülasyonlar mevcuttu. Yol bu şekilde nasıl teslim alınmıştır?
- 5- İlk yağışlarla birlikte tabanda ortaya çıkan kaymayla derinleşen çöküntü ve çatlakları engellemek için bir çalışma yapılmakta mıdır?
- 6- Eğimin yoğun olduğu yönde dolgu alanın desteklenmesi amacıyla istinat duvarı yapılması gerekmektedir. Dolgu alanı bulunan bu yol çalışmasında neden istinat duvarı mevcut değildir?