

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Adil Karaismailoğlu tarafından yazılı olarak yanıtlanması için gereğini arz ederim.


Özgür ÇELİK
CHP Çanakkale Milletvekili

1915 Çanakkale Köprüsü'nün bağlantı otoyolu üzerinde, Çanakkale Lapseki yolu Umurbey kavşağı arasında bulunan viyadük ayağında heyelan olduğu için bir başka viyadüğün yapıldığı iddiası yerel basında yer almıştı. Hafta sonu kullandığım Çanakkale Lapseki karayolunun Umurbey girişine yakın noktada bulunan viyadüğün iş makineleri ile yıkıldığını gördüm. Buna ilişkin olarak;

1. 1915 Çanakkale Boğaz Köprüsü'nün, bağlantı yolu üzerinde bulunan Umurbey girişindeki viyadük çalışmasının yapıldığı yerde proje öncesi zemin etüt çalışmaları (şev stabilite tahkiki dahil geoteknik ve jeofizik yer araştırmaları) hangi kurum yada şirket tarafından yapılmıştır ve hangi yetkili kurumca bu etüdler onaylanmıştır? Viyadük inşası başladığına ve neredeyse bitirilme aşamasına geldiğine göre, zeminde kayda değer bir sorun tespit edilememiş olduğu anlaşılmaktadır. Kalite Kontrol gereksinimlerinden taviz verilmiş olması (ihmal edilmesi) söz konusu mudur? Konu yapım sahasının detaylı Şev Stabilite Analizi mevcut mudur ve tasarımda (uygulama projesinde) teknik değerlendirmeler dikkate alınmış mıdır?

2. Umurbey girişindeki bu viyadük çalışmasının yıkılmasına ihtiyaç duyulmasının teknik gereksinimleri nelerdir? Yıkımı gerçekleştirilen viyadük dolayısıyla oluşan bir kamu zararı söz konusu mudur? Liyakata dayalı gerekli kontrol teşkilatı desteği ile bu yıkım ve kamu kaynaklarının israfı bertaraf edilemez miydi?

3. Bu yapı özelinde kamuoyuna da yansıyan gözlemler göz önünde bulundurularak, Proje kapsamındaki diğer viyadük ve köprüler başta olmak üzere, zeminden veya yeterli geoteknik veri, değerlendirme, tahkiklerin zamanında temin edilememesinden kaynaklı başka yapısal sorunlar gözlemlenmiş midir? Konuyla ilgili kamuoyuyla paylaşılacak bağımsız, şeffaf, yetkin kontrollük teşkilatı kayıtları mevcut mudur?