

ihalede imalatı yapılan beton yol kaplamasının düzgünsüzlük (IRI) değerinin tespiti için yapılan profilometre ölçüm raporunda yer alan ölçüm sonuçlarının, KGM Beton Yol Kaplamaları Teknik Şartnamesinde yer alan IRI değerini sağladığını ve bu nedenle yükleniciye imalatla ilgili tam ödeme yapılmasının uygun olduğunu belirtmiş olsalar da ihale dokümanında yolun standartların üzerinde bir kalitede olması için IRI değerinin 1,20'nin altında istendiği belirtilmiş bu husus ihaleye teklif veren

ve/veya verecek olan isteklilere duyurulmuş ve rekabet bu şartlarla sağlanmış olduğundan 1,20 IRI üzerindeki imalat kısımları için ceza kesintisi yaparak ödemedede bulunulması ile kamu zararının oluşması hk

Kamu İdaresi Türü	Belediyeler ve Bağlı İdareler
Yılı	2018
Dairesi	8
Karar No	181
İlam No	136
Tutanak Tarihi	23.6.2020
Kararın Konusu	İhale Mevzuatı ile İlgili Kararlar

..... Şti. yüklenimindeki “.....Yapımı” işinde Özel Teknik Şartnamede belirtilen “beton yol yüzey pürüzsüzlük” şartlarını sağlamayan imalatlar için ceza kesintisi yapılmamasına ilişkin olarak;

Söz konusu işe ait “Beton Yol Kaplama Üstyapısı Performans Kriterleri ve Ödeme Koşulları Şartnamesi” başlıklı Özel Teknik Şartnamenin “Performans Kriterleri” başlıklı 2’nci

maddesinde:

“Düzgünsüzlük (Sürüş Konforu Z Kalitesi)

2.1.1. Tanım

Düzgünsüzlük. Sürüş kalitesini ve araç dinamiğini etkileyen karakteristik boyutlu gerçek düzlemsel yüzeyden yüzeyin sapmasıdır. Bu değer Uluslararası Düzgünsüzlük İndeksi (International Roughness Index / IRI) ile ifade edilir. İRI, kaplamanın sürüş konforu ve güvenliğinin önemli bir göstergesidir. IRI 0 (sıfır) değerinde mutlak mükemmeldir, 0 (sıfır)’ dan uzaklaştıkça yolun sürüş kalitesi düşer.

2.1.2. Ölçüm Ekipmanı

Yüzey Düzgünsüzlüğü ölçümleri ASTM-E 950 şartnamesine uygun olarak, Profilometre veya benzeri ekipmanlarla yapılacaktır. Ölçümler genel olarak İdare tarafından yapılacaktır. İdare tarafından ölçüm yapılmasının mümkün olmadığı durumlarda kullanılacak ekipman ve ölçüm yöntemi ile ilgili detay rapor hazırlanarak İdarenin onayı alınacaktır. Ölçümlere ait tüm giderler ve masraflar kendisine ait olmak üzere yüklenici tarafından yapılacaktır.

2.1.4. Ölçüm Yöntemi ve Zamanı

Düzgünsüzlüğün belirlenmesi için yapılacak profilometre ölçümleri, yolun tamamlanmasından sonra, trafiğe açılmadan önce tüm şeritlerde ve her iki yönde (gidiş, dönüş) yapılacaktır.

Tablo-1 Beton Kaplama Yüzey Düzgünsüzlük Ve Ödeme Kriterleri

Düzgünsüzlük (m/km) (IRI) ÖDEME ŞEKLİ

Rintler Aşınma

<1.30 <1.20 0 (tam ödeme)

1.30-1.60 1.20-1.50 -%5 (cezalılı ödeme)

1.61-1.90 1.51-1.80 -%10 (cezalı ödeme)

>1.90 >1.80 Yeniden yapım gerekir.

Denilmektedir.

Bu hükümler işe ait sözleşmede de aynen vurgulanmıştır.

Yapılan incelemede "....."işine ait 14 no.lu kesin hakedişte Aralık 2018'de yapılan bu (IRI) testi sonuçları üzerine yapılan değerlendirmede Analiz 1 poz no.lu "Beton Santralinde Üretilen veya Satın Alınan 20 cm kalınlığında C30/37 Basınç Dayanımı Sınıfında Betonun Beton Finişeri veya Lazer Secred Makinesi ile Serilmesi, sıkıştırılması (Beton Nakli Dahil) (Çelik Fiber Katkılı 20 kg/m³) (Beton Yol Kaplama Teknik Şartname Esaslarına Göre) km-0+000-2+800" imalatı ve Analiz 10 poz no.lu "Beton Santralinde Üretilen veya Satın Alınan 20 cm Kalınlığında C30/37 Basınç Dayanımı Sınıfında Betonun Beton Finişeri veya Lazer Secred Makinesi ile Serilmesi, sıkıştırılması (Beton Nakli Dahil) (Çelik Fiber Katkılı 15 kg/m³) (Beton Yol Kaplama Teknik Şartname Esaslarına Göre) km-2+800-4+800" imalatının, Özel Teknik Şartname ve Sözleşmede yer verilen 1,20 IRI (m/Km)'den küçük olması şartını sağlamadığı için %5 cezalı ödemeyi gerektirdiği, hatta yolun bazı bölümlerinin 1,50 IRI (m/Km)'nin de üzerinde olduğundan %10 cezalı ödemeyi gerektirdiği görülmektedir.

Her ne kadar sorumlular savunmalarında düzgünsüzlük testlerinin köprü tabliye üzerlerinin asfalt kaplama imalatı için şartnameye dahil edildiğini, götürü bedelle yapılması kararlaştırılan köprü yapımından sonradan vazgeçildiğini, köprü üzerine yapılacak asfalt için belirlenen kriterlerin beton yol ile ilgili olmadığını, nitekim söz konusu düzgünsüzlük (IRI) değerlerinin KGM Karayolu Teknik Şartnamesi'nin "407. Asfalt Betonu Binder ve Aşınma Tabakaları" ilgili sayfasından aynen alındığını, ilgili kriterlerde "binder" ve "aşınma" tabakalarından söz

edildiğini, beton yol kaplamalarında bu tabakaların bulunmadığını, dolayısıyla beton yol imalatında bu değerlere uyma zorunluluğu bulunmadığını ileri sürmüş olsalar da, söz konusu işe ait “ Beton Yol Kaplama Üstyapısı Performans Kriterleri ve Ödeme Koşulları Şartnamesi” başlıklı Özel Teknik Şartname’nin giriş bölümünde; “Yol üstyapısı yol kullanıcılarının doğrudan temas ettikleri ve kalitesinden doğrudan etkilendikleri yol elemanıdır. Bu şartname yolların daha konforlu ve güvenli olarak hizmete sunulması amacıyla gerekli kriterleri ve performansa bağlı ödeme koşullarını düzenler. Yeni yapılan beton kaplama yüzeyine ait performans değerleri Düzgünsüzlük (İRİ) ve Sürtünme Direnci (SN) ölçüm değerleri ile ifade edilir. Bu değerler proje başlangıcından itibaren, ardışık olarak 1 er km’lik kesimler halinde belirlenir. Trafiğe güvenli ve konforlu hizmet verebilecek yolu yapıp, teslim etmek müteahhidin sorumluluğundadır.” denilmek suretiyle, İRI değerlerinin yapılan beton yol için istendiği, ihaleye teklif veren firmaların da bu yüksek kalitede yol yapımını taahhüt ettikleri anlaşılmaktadır.

Ayrıca, sorumlular imalatı yapılan beton yol kaplamasının düzgünsüzlük (IRI) değerinin tespiti için yapılan profilometre ölçüm raporunda yer alan ölçüm sonuçlarının, KGM Beton Yol Kaplamaları Teknik Şartnamesi’nde yer alan $IRI \leq 1,60$ değerini sağladığını ve bu nedenle yükleniciye imalatla ilgili tam ödeme yapılmasının uygun olduğunu belirtmiş olsalar da, ihale dokümanında yolun standartların üzerinde bir kalitede olması için IRI değerinin 1,20’nin altında istendiği belirtilmiş, bu husus ihaleye teklif veren ve/veya verecek olan isteklilere duyurulmuş ve rekabet bu şartlarla sağlanmış olduğundan 1,20 IRI üzerindeki imalat kısımları için ceza kesintisi yaparak ödemede bulunulması gereği açıktır.

Bu itibarla, “.....” işinde Özel Teknik Şartnamede belirtilen “beton yol yüzey pürüzsüzlük” şartlarını sağlamayan imalatlar için ceza kesintisi

yapılmaması sonucu oluştuğu belirtilen toplam.....TL tutarındaki kamu zararının hesaplamada yapılan hata nedeniyle (Analiz 10 için yapılması gereken %5 oranındaki kesintinin sehven hesaba dahil edilmemesi sonucu) eksik hesaplandığı tespit edilmiştir. Yargılama sırasında yeniden hesaplanan toplamTL tutarındaki kamu zararının;

Harcama Yetkilisiile Gerçekleştirme Görevlisi 'a,

Müştereken ve müteselsilen,

6085 sayılı Sayıştay Kanunu'nun 53'üncü maddesi gereği işleyecek faizleri ile ödettirilmesine oy birliğiyle karar verildi.