



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

7/6176
GK:145

Sayı : B.11.0.SGB.0.01.00.610.01/ 2038
Konu : Malatya Milletvekili
Sayın Veli AĞBABA'nın
yazılı soru önergesi

28 Haziran 2012

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 16.04.2012 tarihli ve A.01.0.KKB.0.10.00.00-60927 sayılı yazınız.

Malatya Milletvekili Sayın Veli AĞBABA'nın 7/6176 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Binali YILDIRIM
Bakan

EK :

1) Cevap formu (2 Sayfa)



**MALATYA MİLLETVEKİLİ SAYIN VELİ AĞBABA'NIN
7/6176 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Malatya-Adıyaman yolu üzerinde bulunan Reşadiye Geçidi özellikle kış aylarında ulaşımında büyük sorunlar yaşanmasına sebep olmaktadır. Bu nedenle 2011 yılı sonunda Reşadiye Geçidinin civarında alternatif bir yol yapılmıştı. Geçici kabulü yapılan yolda çökmeler nedeniyle trafiğe kapatılmıştır. Ankara-Malatya Karayolu'nun Darende-Setrek-Ulupınar karayolu da geçtiğimiz yıl yapımının üzerinden kısa bir süre geçtikten sonra çökmüştür.

Bu çerçeveden hareketle;

SORULAR:

1-2011 yılı sonunda geçici kabulü yapılarak hizmete açılan Sürgü-Erkenek karayolunda çökmeler ve bozulmalar meydana geldiği, bu nedenle yolun trafiğe kapatıldığı doğru mudur? Doğru ise yolun tekrar yapımı için çalışma yapılmakta mıdır?

2-Hizmete girmesinin üzerinden 4-5 ay gibi kısa bir süre geçmesine rağmen, karayolunun stabilize yola dönüşmesi normal midir? Bakanlığınız tarafından yapılan yolların dayanıklılık süresi 5 ay mıdır?

3-Yüksek Standartlı Bölünmüş Karayolu olarak reklamı yapılan yolun, bu kadar hızlı şekilde bozulması yüksek standartlara uygun mudur?

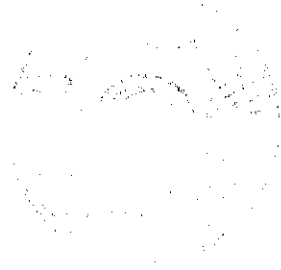
4-Dört şeritli karayolunun, iki şeridinin kullanılamaz hale gelmesinin ardından, yolu yapan müteahhit firma ile ilgili bir işlem başlatılmış mıdır?

5-Yolun sorumluluğu Karayolları 8. Bölge Müdürlüğü'ndedir. Yetkililerin yolun denetimini zamanında ve yeterince yaptığı düşünülmekte midir?

6-Ankara-Malatya Karayolu'nun Darende-Setrek-Ulupınar arasındaki 25 km'lik yol 2011 yılında tamamlanmış, ancak bu yolda da kısa süre sonra çökmeler meydana gelince Karayolları ekipleri yolu tekrar yapmak zorunda kalmıştır. Belirtilen karayolu ile ilgili firma ve bölge müdürlüğü yetkilileri hakkında işlem yapılmış mıdır?

7-Bugüne kadar kabulü yapıldıktan sonra karayolları ekipleri tarafından tekrar yapılan kaç km yol vardır?

8-Hem Sayın Başbakan'ın hem de AKP Hükümeti üyelerinin sıklıkla dile getirdiği ve övündüğü bölünmüş karayollarının kısa süre sonra bozulması, kamu kaynaklarının çarçur edilmesi anlamını taşımamakta mıdır? Ortada övülecek bir başarı var mıdır?



CEVAPLAR:

Malatya-Gölbasi Devlet yolunda Sürgü-Erkenek beldeleri arasında yer alan Reşadiye Geçişini devre dışı bırakan 17,2 km uzunluğundaki varyantta, bölünmüş yol yapım çalışmaları 2011 yılı Ekim ayı sonunda bitirilmiş olup mevsim şartları nedeniyle yüzey kaplaması ancak tek kat asfalt sathi kaplama olarak yapılarak trafiğe açılmıştır. İkinci kat asfalt sathi kaplamasının yapılması; yolun yüksek rakımdan geçmesi ve kış mevsiminin gelmesiyle birlikte çalışma sezonu kapandığı için mümkün olamamıştır. Kış şartlarının ağır geçmesi ve donma-çözülme olaylarının sıkça tekrarlanmasıyla yüzeyde muhtelif çukurlar meydana gelmiş olup bu kesimlere Karayolları ekiplerince rutin bakım onarım çalışmaları yapılarak müdahale edilmiştir. Trafiğe açılan yol kesiminde herhangi bir oturma ve çökme olmamıştır. Bahsedildiği gibi yolun trafiğe kapatılması söz konusu değildir. Sadece trafik güvenliği açısından kısa süreli yönlendirmeler yapılmış olup, gerekli onarımlar yapıldıktan sonra kaldırılmıştır.

Sürgü-Erkenek arasında imal edilen 17,2 km uzunluğundaki yolun fiziki ve geometrik standartları oldukça yüksektir. Yol, eski güzergahı olan Reşadiye geçişine (dağlık ve apik) göre daha düşük kotlardan ve alıymandan geçmekte olup 24 m platform genişliğinde bölünmüş yol standardındadır.

Bahse konu yolun sanat yapıları, altyapısı ve üstyapısının yapımı ile birlikte yürütülmesi gerekli kalite kontrol deneyleri; gerek işyerinde kurulan laboratuvarlarda gerekse de Karayolları Genel Müdürlüğünün Araştırma ve Geliştirme Başmühendisliğince sıkça ve rutin olarak yapılmıştır. (Beton Basınç Deneyleri, Elek Analizi, Optimum su yüzdesi, Sıkışma Kontrolleri vs.) Tüm bu deney sonuçlarının, Karayolu Teknik Şartnamesine uygun olduğu deney raporlarından görülmüştür.

Öte yandan, Ankara-Malatya Devlet yolunun Balaban Çıkışı-Ulupınar-Setrek arasındaki kesimin yapımı 2011 yılı sezonu sonunda tamamlanmıştır. Yapılan çalışmalar karayolu Teknik Şartnamesi kriterlerine uygun olup, yolda herhangi bir çökme ve oturma söz konusu değildir. Ancak Yukarı Ulupınar mevkiinden Malatya yönüne doğru sağ şeritte 1 km'lik kesimde mevsim şartlarının sathi kaplama yapımına elverişli olmamasından dolayı kaplama yapılamamış ve trafik yarı yol genişliğinden sağlanmıştır. Asfalt sathi kaplama çalışmaları Karayolları ekiplerince sürdürülmektedir.

Yollarımız projelerine ve standartlara uygun olarak yapılmaktadır. Yolun kabulü yapıldıktan sonra tekrar yapılması söz konusu değildir. Yapım İşleri Genel Şartnamesinin Madde 25 – (1)'de belirtildiği üzere "Taahhüt konusu yapım işinin her türlü sorumluluğu, kesin kabul işlemlerinin idarece onaylanacağı tarihe kadar tamamen yükleniciye aittir. Yüklenici, gerek malzemenin şartnameye uygun olmamasından ve gerekse yapım işlerinin kusur ve eksiklerinden dolayı, idarece gerekli görülecek bütün onarım ve düzeltmeler ile sürekli bakım işlerini bedelsiz olarak derhal yapmak zorundadır".

Ayrıca, yapım işlerinde yüklenici ve alt yükleniciler, yapının fen ve sanat kurallarına uygun yapılmaması, hileli malzeme kullanılması ve benzeri nedenlerle ortaya çıkan zarar ve ziyandan, 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu'na göre; yapının tamamı için işe başlama tarihinden kesin kabul tarihine kadar sorumlu olacağı gibi, kesin kabul tarihinden itibaren de on beş yıl süreyle müteselsilen sorumludur. 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'na göre ihale edilen ve yapımı devam eden işlerde ise beş yıl süreyle yüklenici müteselsilen sorumludur.