



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

7/11760-11761

G-C.119

Sayı : 44697349-610.01/39307
Konu : Zonguldak Milletvekili
Sayın Şerafettin TURPCU'nun
yazılı soru önermeleri.

09 Mayıs 2017

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi: 24.02.2017 tarihli ve 43452547-120.07-85211 sayılı yazınız.

Zonguldak Milletvekili Sayın Şerafettin TURPCU'nun 7/11760 ve 7/11761 esas sayılı yazılı soru önermelerinin cevabı ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.



Ahmet ARSLAN
Bakan

EK :1) Cevap formu (5 Sayfa)





**ZONGULDAK MİLLETVEKİLİ SAYIN ŞERAFETTİN TURPCU'NUN
7/11760 VE 7/11761 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGELERİ VE
CEVAPLARI**

7/11760 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ:

SORULAR:

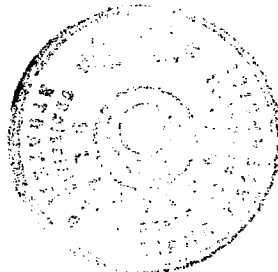
1. Ereğli-Devrek karayolunun yapımına hangi tarihte başlanmıştır?
2. Yapımına başlandığı günden bu yana ne kadarı bitirilmiştir? Bugünün parası ile ne kadar para harcanmıştır?
3. Bu kadar zaman kaybını da göz önüne aldığımızda bu yolun güzergâhı doğru mudur? Doğru değil ise yapılması gereken güzergaha bugüne kadar harcanan para, uygun olan yeni bir güzergâhtaki tünel ve viyadüklere harcanacak parayı karşılar mıydı?

CEVAPLAR :

Ereğli-Devrek il yolu 2004 yılında yatırım programına alınmış ve aynı yıl çalışmalara başlanmıştır. Bugüne kadar 24 km'lik kesimi tamamlanmış olan yolda 186.700.772 TL harcanmıştır. (2017 yılı fiyatlarıyla)

Ereğli-Devrek yolunun yapım amacı iki ilçeyi birbirine bağlamak olduğu kadar, yakın civarda bulunan köy, mahalle gibi yerleşim yerlerinde bulunan insanların ulaşımını kolaylaştırmaktır. Bu amaç doğrultusunda belirlenen güzergâh için yapım kolaylığı, yapım süresi ve ekonomiklik açısından en uygun alternatif seçilmiştir.

Bölgenin jeolojik yapısı klastik ve türbidit akıntılarla taşınan, yanal devamlılığı fazla, senorojenik oluşum olan ve filiş olarak tanımlanan kaya birimlerinden oluşmaktadır. Zayıf bağlayıcılı ve oldukça ayrılmış olan bu birimlerin tabaka duruşları çoğu zaman eğim yönünde olup heyelanı kolaylaştıracak şekildedir. Türkiye ortalamasının üzerinde yağış alması da kütle hareketleri açısından bir diğer olumsuzluktur. MTA (Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü) ve ilgili diğer kurumların bölge ile ilgili çalışmalarında da sahanın neredeyse tamamı aktif ve potansiyel heyelan sahası olarak gösterilmektedir. Tüm bunlar birlikte değerlendirildiğinde heyelan riski olmayan güzergâh bulmak bu kesim için mümkün değildir. Bu nedenle en az riskli güzergâh seçilmiştir.





7/11761 ESAS SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ:

SORULAR:

1. 2003 yılından bu yana Zonguldak İlimiz genelinde karayollarına ne kadar yatırım yapılmıştır? Bu yatırımların ayrı ayrı ve yıl bazında olmak üzere detayları nedir?

2. 2003'ten bugüne kadar planlanan projelerin kaç km'lik kısmı tamamlanmıştır. Kaç km'lik kısmında yapım çalışmaları hala devam etmektedir? 2003'ten bu güne kadar Zonguldak'a yapılan "bölünmüş yol" toplam kaç km'dir? Sözü edilen bölünmüş yollar için ne kadar kaynak kullanılmıştır?

3- Dorukhan Tüneli - Zonguldak arası karayoluna yapımına başlandığı günden bu yana ne kadar harcanmıştır? Bu yolun km başına maliyeti nedir? Devrek-Zonguldak arası karayoluna yapımına başlandığı günden bu yana ne kadar harcanmıştır? Tünel ve köprü maliyetleri hariç bu yolun km başına maliyeti nedir? Devrek- Dorukhan Tüneli arası karayoluna yapımına başlandığı günden bu yana ne kadar harcanmıştır? Bu yolun km başına maliyeti nedir?

4- Devrek- Dorukhan Tüneli arasındaki birim fiyatlarla, Zonguldak'ta yapılan diğer yolların birim fiyatları arasında fark var mıdır? Varsa ne kadardır?

5- Ereğli- Zonguldak arası karayoluna yapımına başlandığı günden bu yana ne kadar para harcanmıştır? Bu yolun km başına maliyeti nedir? Ne zaman tamamlanması planlanmaktadır?

6-Ereğli-Devrek karayolunun yapımına ne zaman başlanmıştır, yapımına başlandığı günden bu yana ne kadarı bitirilmiştir? Bu yolun km başına maliyeti nedir? Ne zaman tamamlanması planlanmaktadır?

7- Zonguldak- Filyos- Saltukova Havalimanı arası karayolu çalışmalarının son durumu nedir? Bu yolun km başına maliyeti nedir? Ne zaman tamamlanması planlanmaktadır?

8- Zonguldak İlimizin karayolu altyapısının tamamlanamamasının ve iktidarınızın bu konuda yeterince katkıda bulunamamasının nedeni nedir?

9- Zonguldak'ta karayolu altyapısının yetersizliği nedeniyle gerçekleşen trafik kazalarının neden olduğu can kayıpları ve yaralanmalarla ilgili Bakanlığınız hangi tedbir ve önlemleri almaktadır? Aynı sebeplerle Zonguldaklıların yakıt, zaman ve işgücü kaybına ilişkin Bakanlığınızın görüşü nedir? Bu durumu sonlandırmak için ve karayolu altyapısını tamamlamak için hangi acil tedbirleri almayı planlamaktasınız? Buna ilişkin Bakanlığınızın politikası nedir? Yukarıda sıralanan olumsuzlukların giderilmesi için hangi çalışmaları yapmayı planlamaktasınız?

10- Yapılan yolların son zamanlarda bir bir çöktüğü ulusal basına da yansımıştır. Yapılıp çöken yolların bedelini kim karşılamaktadır?



T.C.
ULAŖTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

CEVAPLAR:

2003-2016 yılları arasında Zonguldak iline karayolu altyapısı için toplam 2.369.831.218 TL (2017 yılı fiyatlarıyla) yatırım yapılmıŖ olup, yıllar itibari ile yatırım miktarları aŖaĐıda tabloda verilmektedir.

YILI	HARCAMA (2017 yılı fiyatlarıyla)
2003	8.174.394
2004	7.073.887
2005	41.935.141
2006	42.422.741
2007	40.184.371
2008	86.389.184
2009	81.767.523
2010	522.931.127
2011	104.771.936
2012	145.094.045
2013	162.235.544
2014	250.009.474
2015	581.984.146
2016	294.857.705
Toplam	2.369.831.218

Zonguldak ilinde 2003'ten bugüne kadar toplam 161,1 km bölünmüş yol hizmete açılmış, 19,8 km'lik kesimde çalışmalar devam etmekte olup 1.524.975.339 TL (2017 yılı fiyatlarıyla) harcama yapılmıştır.

Yapımına baŖlandığı 2003 yılından bugüne kadar (2017 yılı fiyatlarıyla) Dorukhan Tüneli-Zonguldak arasında 546.347.401 TL, Devrek-Zonguldak arasında 278.560.638 TL, Devrek-Dorukhan Tüneli arasında 267.786.763 TL harcanmıştır. Proje henüz tamamlanmamış olup çalışmalar devam etmektedir. Bu itibarla proje tamamlanmadan km maliyeti hesaplanması yanıltıcı olmaktadır.

Karayolu inŖaatı ihaleleri, 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu'nda öngörülen esas ve usuller doğrultusunda yapılmaktadır. Bu doğrultuda yükleniciler tarafından her ihale için ayrı teklif verildiğinden, Zonguldak-Dorukhan Tüneli arasındaki birim fiyatlarla, Zonguldak'ta yapılan diğer yolların teklif birim fiyatları arasında kıyaslama yapılması mümkün değildir.





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

Ereğli-Zonguldak arasında bugüne kadar 448.225.666 TL (2017 fiyatlarıyla) harcama yapılmış olup çalışmalar devam etmektedir. Yolun 2018 yılında Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı Bölünmüş Yol (BY) olarak tamamlanması hedeflenmektedir.

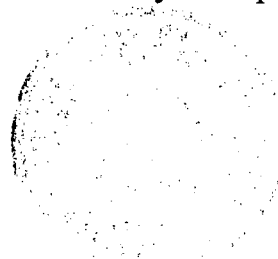
Ereğli-Devrek il yolunun iyileştirme çalışmalarına 2004 yılında başlanılmış olup, bugüne kadar 24 km'lik kesim Sathi Kaplama (SK) seviyesinde tamamlanmıştır. Yolun 2019 yılı sonu itibariyle tamamlanması hedeflenmektedir.

Keşif yetersizliği nedeniyle tamamlanamayan Zonguldak-Kilimli arasındaki takriben 6,2 km'lik kesimin ikmal inşaatı için (Mithatpaşa Tüneli dâhil) ihale hazırlıkları devam etmektedir. Ayrıca 2017 yılı içerisinde Zonguldak-Kilimli-Filyos-(Çaycuma-Bartın) Ayrım yolu, Saltukova-Filyos arasında 6 km'lik kesiminde ihale edilmesi öngörülmektedir. Buna göre 2017 yılında toplam 12,2 km'lik kesimde BY yapım çalışmasının yürütülmesi hedeflenmektedir. Güzergâhın 2021 yılı sonu itibariyle tamamlanması planlanmaktadır.

Zonguldak ili apik bir arazi yapısına sahip olduğundan dolayı yol güzergahlarında yüksek miktarlarda toprak hareketi (yarma, dolgu, heyelan, zayıf zemin) ve büyük sanat yapıları (tünel, viyadük, köprü vb.) bulunması, diğer kurumlara ait yer altı ve yer üstü tesislerin (enerji nakil hattı, kanalizasyon, içme suyu vb.) deplasmanında yaşanan gecikmeler vb. nedenlerden dolayı yol yapımları öngörülen sürelerde bitirilememektedir. Yapım çalışmaları devam etmekte olan güzergâhların en kısa sürede bitirilebilmesi için azami gayret gösterilmekte olup, bu süre içinde yol kullanıcılarının dikkatli olmaları, işaret ve işaretçileri uymaları büyük önem arz etmektedir. Karayolu yatırımları tamamlandığında standardı yükselerek bakım ve işletme giderlerinden tasarruf edilmiş, akaryakıt, amortisman gibi giderler azalarak ülke ekonomisine katkı ve yol kullanıcılarına daha konforlu seyahat imkanı sağlanmış olacaktır.

Yapımı daha önceki yıllarda Sıcak Karışım (SK)-Bölünmüş Yol (BY) olarak tamamlanan Ereğli-Zonguldak Devlet yolunun (Ilıksu-Kandilli arası) BSK kaplamalı yola dönüştürülmesi amacıyla, 29.03.2016 tarihinde ihalesi gerçekleştirilen Zonguldak-Ereğli yolu 2B kesimi inşaatı işi bünyesinde Ereğli ilçesi Kandilli mevkiinden itibaren Zonguldak istikametine doğru çalışmalara başlanılmıştır. Yaklaşık 4,2 km'lik kesim binder seviyesinde BSK kaplamalı BY olarak tamamlanmıştır.

Yolun devamındaki 600 m'lik kesim içerisinde kalan Bayat heyelanının ıslah çalışması tamamlanmış ancak mevsim şartları nedeniyle BSK kaplama çalışmaları yapılamamıştır. Trafik güvenliği, can ve mal emniyeti, proje bütünlüğünü sağlamak ve kış sezonunda 4 şeritten kesintisiz trafiği sağlamak amacıyla söz konusu kesim geçici olarak 5 cm kalınlığında bakım binderiyle kaplanarak BY olarak trafiğe açılmıştır.





T.C.
ULAŖTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

Ancak heyelan ıslah alıŖması yapılan Zonguldak istikametine yaklaşık 225 m'lik kesimin, yörenin yoğun yaĐıŖa maruz kalması ve arazinin yoğun su iermesi ve heyelanlı karakterinden dolayı, dolguda öngörölmeyen oturma meydana gelmiştir. Bu durum 2016 yılı aralık ayı ierisinde tarafımızca tespit edilmiş olup, yol kısa süre önce trafiğe açılmasına rağmen trafik güvenliği nedeniyle trafiğe tekrar kapatılmıştır. Trafik diğer taşıma yolundan gidiŖ-geliŖ olacak Ŗekilde verilmiştir. Yaklaşık olarak 3 ay önce trafiğe kapatılan bu kesimde, yol yüzeyinde birikmiş olan karların erimesiyle gerekleşen heyelan Bayat Köyü KavŖaĐı olarak yapılacak noktaya isabet etmekte olduğundan, yapılacak altĐeit inŖaatıyla birlikte alıŖmalar yürütölecektir.

Durumun tespit edilmesiyle birlikte ivedilikle geoteknik proje alıŖmalarına başlanılmıştır. Geoteknik proje alıŖması tamamlanmasının ardından Zonguldak-Ereğli yolu 2B kesimi inŖaatı iŖi bünyesinde 2017 yılı alıŖma dönemi ierisinde heyelan ıslah alıŖmaları ve Bayat Köyü bağlantısı iin altĐeit imalatı yapılacaktır.

