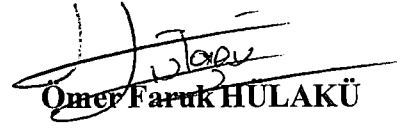




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın **Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU** tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.


Omer Faruk HULAKÜ

TBMM İdare Amiri

Bingöl Milletvekili

Bingöl merkezde bulunan Yamaç Grup Köy Yolu, Yamaç bölgesindeki çok sayıda yerleşimin ulaşımını sağlayan ve farklı köy yollarının bağlantı ve kesişim noktalarını oluşturan önemli bir ulaşım güzergâhıdır. Yol, uzun süredir heyelan ve zemin hareketleri nedeniyle gündeme gelmektedir. 2022 yılında meydana gelen heyelan sonrasında yolun yaklaşık 400 metrelik kesiminde heyelan ıslahı yapılması amacıyla 29 Aralık 2022 tarihinde ihale gerçekleştirilmiş, çalışma 193 milyon 290 bin TL sözleşme bedeliyle yürütülmüş ve yol 2023 yılı sonunda yeniden ulaşımına açılmıştır. Yolun yeniden ulaşımına açılmasının ardından aynı bölgede çatlama, oturma ve kaymaların yeniden meydana geldiği kamuoyuna yansımıştır. 2025 yılında yeniden yaşanan kaymaların ardından 5 Nisan 2026 tarihinde yolun 07+200-07+500 kilometreleri arasındaki bölümü, yol gövdesinde meydana gelen oturma nedeniyle trafik güvenliği gerekçesiyle ulaşımına kapatılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kayıtlarında da yolun heyelan nedeniyle kapatıldığı ve alternatif güzergâh belirlendiği belirtilmektedir.

Bu gelişmelerin ardından 28 Ağustos 2026 tarihinde 6+900-7+900 kilometreleri arasındaki kesim için yeniden heyelan ıslahı ihalesine çıkılmış ve iş 262 milyon 340 bin TL bedelle ihale edilmiştir. Yeni ihale alanı, 2022 yılında 193 milyon 290 bin TL bedelle ıslah edilen kesimi de kapsamaktadır. Böylece aynı güzergâhta iki ayrı heyelan ıslahı çalışmasının sözleşme bedeli 455 milyon 630 bin TL'ye ulaşmıştır. Dört yıllık süreçte aynı güzergâhta tekrarlanan heyelanlar, ilk çalışmanın ardından yeniden ortaya çıkan yol bozulmaları ve aynı kesimi de kapsayan ikinci ihale yapılan çalışmaların teknik yeterliliğinin, denetim ve kabul süreçlerinin, yeni ihalenin gerekçesinin ve mevcut güzergâhın uzun vadeli güvenliği bakımından yeniden değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır.

Bu bağlamda;

- 1) 2022 yılında 193 milyon 290 bin TL bedelle gerçekleştirilen heyelan ıslahı çalışmasının ardından aynı bölgede yeniden meydana gelen oturma, çatlama ve kaymaların teknik nedeni tespit edilmiş midir? Tespit edilmişse sonuçları nelerdir?
- 2) 2022 yılında gerçekleştirilen çalışma kapsamında yapılan imalatların geçici ve kesin kabul işlemleri hangi tarihlerde gerçekleştirilmiştir? Bu imalatlarla ilgili garanti kapsamında herhangi bir işlem yapılmış mıdır?
- 3) 2026 yılında 262 milyon 340 bin TL bedelle ihale edilen yeni çalışmanın kapsamına, 2022 yılında yapılan ıslah çalışmasının hangi bölümleri girmektedir? Önceki çalışmada yapılan imalatların ne kadarı korunacak ne kadarı yeniden yapılacaktır?
- 4) Aynı güzergâhta dört yıl içerisinde iki ayrı heyelan ıslahı ihalesine ihtiyaç duyulmasının ardından, mevcut güzergâhın jeolojik ve jeoteknik açıdan uzun vadeli güvenliği yeniden değerlendirilmiş midir?
- 5) 2022 yılında heyelan bölgesinin dışından geçecek alternatif güzergâh seçenekleri değerlendirilmiş midir? Değerlendirildiyse mevcut güzergâhta bugüne kadar gerçekleştirilen çalışmaların maliyeti ile alternatif güzergâhın güncel kamulaştırma ve yapım maliyeti karşılaştırılmış mıdır?
- 6) 2022 ve 2026 yıllarında gerçekleştirilen iki heyelan ıslahı işinin toplam sözleşme bedeli 455 milyon 630 bin TL'ye ulaşmıştır. Bu iki çalışma kapsamında bugüne kadar kamu bütçesinden yapılan toplam ödeme miktarı nedir?
- 7) 2026 yılında gerçekleştirilen ihalenin 21/b pazarlık usulüyle yapılmasının gerekçesi nedir? İhaleye kaç firma davet edilmiş ve kaç firma teklif vermiştir?
- 8) 2022 yılından bu yana Yamaç Grup Köy Yolunda gerçekleştirilen proje, yapım, denetim ve kabul süreçleri hakkında herhangi bir teknik veya idari inceleme yapılmış mıdır? Kamu zararı tespit edilmişse sorumlular hakkında hangi işlemler yapılmıştır?
- 9) Bakanlığınızca, aynı güzergâhta tekrarlanan heyelan sorunlarının giderilmesi amacıyla mevcut güzergâhta yeniden ıslah çalışmaları yapmak yerine kalıcı bir güzergâh değişikliği seçeneği değerlendirilmekte midir?