

7/4132

T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı
ANKARA

SÜRELİ

SAYI : B.09.0.APK.0.21.00.17/ 1864
KONU : Ankara Milletvekili
Eşref ERDEM'in
Yazılı Soru Önergeleri

.../.../2004

06 ARALIK 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: 05.11.2004 tarih ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-7755 sayılı yazınız.

İlgi yazınız ekinde alınan; Ankara Milletvekili Eşref ERDEM'in, Bolu Tüneli ile Ülkemiz genelindeki bölünmüş yol çalışmaları hakkında, Bakanlığımıza yöneltmiş olduğu T.B.M.M. 7/4132 ve 7/4133 Esas sayılı yazılı soru önergeleri incelenmiş olup, sorular itibariyle cevapları ekte sunulmuştur.

Bilginizi ve gereğini arz ederim.


Zeki ERGEZEN
Bakan

EKLER:

EK-1 Cevap yazısı (2 adet – 4 sayfa)
EK-2 Tablo (1 adet- 16 sayfa)

DAĞITIM:

Gereği :
-T.B.M.M.Başkanlığı

Bilgi :
Başbakanlık

2/4132

**ANKARA MİLLETVEKİLİ
SAYIN EŞREF ERDEM'İN
T.B.M.M. 7/4132 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE DAİR
SORULAR VE CEVAPLARI**

SORULAR:

- 1- Ülke ölçeğinde bir duble yol planlamanız ve inşa programınız var mı?
- 2- Duble yol planlanırken hangi kıstasları ve verileri esas alıyorsunuz?
- 3- Bugüne kadar;
 - a- Kaç km duble yol ihale edilmiştir? Bunların bölgelere göre dağılımı nedir?
 - b- Duble yol işlerinde her iş için ayrı ayrı olmak üzere hangi işte, hangi yöntem (emanet, taşeron, ihale) kullanılmıştır?
 - c- İşlerin her birinin uzunlukları ile fiziki ve mali gerçekleşme oranları nedir?
 - d- İhaleli işlerin yüklenicileri kimlerdir? İhale bedeli, ihale tarihleri, son hak ediş miktarları ve bitirme tarihleri nedir?
 - e- Bugüne kadar trafiğe açılan yol kesimi var mıdır? Bu kesimlerin uzunlukları ile bulunduğu yerler nerelerdir?
 - f- Tamamlanan kesimler varsa, uzunlukları ve kaplama cinsleri nelerdir?
 - g- Duble yollarda sathi kaplama yapmak uygun mudur? Sathi kaplama üst yapısı duble yol kavramı ile bağdaşır mı?
 - h- Servise açılan duble yollarda trafik kazaları ile aynı kesimde daha önce hizmet veren iki şeritli yollarda meydana gelen ölümlü trafik kazaları açısından bir karşılaştırma yaptınız mı? Varsa durum nedir?
 - i- Uygun iklim koşulları altında yapılmayan, aceleye getirilen alt ve üst yapı çalışmaları olmuş mudur?
 - j- Yol yapım aşamasında yada yol trafiğe açıldıktan sonra yeteli yatay-düşey trafik işaretlemesi yapılıyor mu? İşaretleme eksikliğinden doğan ölümcül kazalar olmuş mudur? İstatistik veriler var mıdır?
 - k- Üzerinden bir kış geçen sathi kaplama asfaltların durumu nedir?

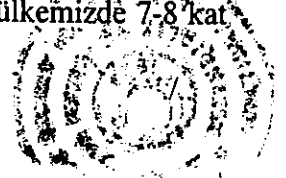
CEVAPLAR:

1- Ülkemiz genelinde 15 000 Km.lik bölünmüş yol yapımı hedeflenmiş ve bu husustaki çalışma programı hükümetimizce "Acil Eylem Planı" kapsamına alınmıştır.

Ülkemizdeki yolların ana aksları ve transit koridorları üzerinde yapılan incelemeler sonucunda; kapasite yetersizliği görülen ve yakın gelecekte problem yaratacak kesimler belirlenerek, hedeflenen bölünmüş yol çalışması yapımı önceliklerine göre sınıflandırılmıştır.

Buna göre; 5 600 Km yol 1. öncelikli bölünmüş yol hedefi içine alınmıştır. Coğrafi olarak, Balkanları Ortadoğu'ya, Orta Asya'yı da Kafkasya üzerinden, Karadeniz ve Akdeniz ülkelerine bağlayan ve iki kıta arasında bir koridor olan Ülkemizin bu özellikleri gözetilerek, 4 000 Km. yol uluslararası ağ bütünlüğü içinde değerlendirilmiştir. Ayrıca, bölgesel gelişmeler dikkate alınarak, 5 400 Km.lik bir yol güzergahı daha ulusal ağ bütünlüğüne esas olacak şekilde, bölünmüş yol kapsamında değerlendirilmiştir.

2- Ülkemizdeki yük ve yolcu taşımacılığının karayolundaki payı ortalama % 90'lar seviyesine ulaşmıştır. Ayrıca, kaza istatistikleri incelendiğinde; kaza, yaralı ve ölü sayılarının ülkemizde çok yüksek olduğu görülecektir. 100 Milyon taşıt/ km başına düşen ölü sayısı açısından gelişmiş ülkeler ve AB ülkeleri ile kıyaslandığında ölüm oranları ülkemizde 7-8 kat daha fazladır.



Amaç mevcut kapasite yetersizliklerinin tespit edilerek gerekli iyileştirmelerin yapılması sonucunda trafik güvenliği artırmak, kazaları azaltmak, kazalardaki "ölüm oranını" düşürmek ve taşıt işletme giderlerinde tasarruf sağlamak suretiyle ekonomiye katkıda bulunmaktadır.

Bölünmüş Yol projelerinin planlanmasında; öncelikle mevcut 2x1 yolun hizmet verdiği, trafiğin kapasite darboğazına sebep olup, olmadığı tespit edilir. Karayolu kapasitesinin belirlenmesinde tüm dünyaca kabul görmüş yöntemler, ülkemiz şartları göz önünde bulundurularak kullanılır. Bölünmüş yol planlama çalışmalarında geometrik kapasite yetersizliğine ilave olarak mevcut yolun uluslararası koridorlar üzerinde yer alıp almaması, ülkemizdeki karayolu ağı bazında, önemli bir aks üzerinde bütünleyici bir kesim olması ve trafik güvenliği göz önünde bulundurulmuş diğer etkenlerdir.

3-Bugüne kadar ihale edilen duble yollar ile bunların bölgelere göre dağılımı, ihale yöntemleri, işlerin km. olarak uzunlukları, fiziki, mali gerçekleşme oranları, yüklenicileri, ihale bedelleri, işin başlama ve bitiş tarihleri, tamamlanarak trafiğe açılan kesimleri ve yapım şeklini gösteren bilgiler; önergede yer alan a, b, c, d, e, f şıklarına cevap teşkil etmek üzere, tablolar halinde ekte sunulmuştur..

g) Karayolu yapımında; yol kaplaması olarak birkaç istisna hariç ya Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplama yada sathi kaplama yöntemlerinden birisi kullanılmaktadır. BSK kaplama trafik yükünün yoğun olduğu yerlerde tercih edilen taşıyıcı, fakat pahalı bir kaplama şeklidir. Sathi kaplama belli bir sürüş konforu sağlamak, yolun sudan zarar görmesini engellemek, çevredeki arazinin tozdan etkilenmesini önlemek gibi amaçlarla inşa edilen ekonomik bir yol kaplamasıdır. Yollar bölünmüş yola dönüştüğü için her bir şeride gelen trafik yükü azalmaktadır. Bu nedenle, ilk anda BSK yapılmadan, belli bir süre sathi kaplama yapmak, çalışmaların hızla ilerlemesi açısından da uygundur. Daha sonra trafik ağırlığındaki artışa göre gerek duyulursa BSK imalatı yapılabilir.

h) Bölünmüş yolların hizmete girmesinden sonra, bazı yollarda kazaların mukayesesi yapılmıştır. Buna göre; Aydın-Denizli, Sivrihisar-Eskişehir, Kırıkkale-Kayseri ve Şereflikoçhisar-Aksaray yollarında 01.10.2002-31.10.2003 tarihleri arasındaki kazalar ile 01.10.2003-25.10.2004 tarihleri arasında meydana gelen trafik kazalarının kıyaslanmasında, ölümlü-yaralanmalı kazalarda % 17.11, ölümlerde de % 44.44 azalma olurken, yaralı sayısında % 6.89 artış olduğu tespit edilmiştir.

i) Projelerini ihale ederek çalışan Karayolları Genel Müdürlüğü bunun yanı sıra kısmen emanet çalışma yöntemine geçmiştir. Bu geçiş esnasında bir takım aksaklıklar meydana gelmiştir. Bu çerçevede, projeleri biran evvel tamamlayarak, trafiğe açmak maksadıyla 2003 yılında yaptığı çalışmalar, bazı yerlerde kısmen kış mevsimine sarkmıştır. Fakat konusunda daha organize olarak çalışan Karayolları Teşkilatımız, 2004 yılında bu tip aksaklıkların önüne geçmiştir.

j) Gerek bölünmüş yol yapımı aşamasında, gerekse yapımı tamamlanarak hizmete açılan yollarda, mevcut işaretleme standartlarına göre işaretleme yapılmaktadır. İşaretlemeler konusunda, teknik elemanlarca denetimler sürekli yapılmaktadır.

İşaretleme eksikliğinden dolayı ölümcül kazalar olduğu konusunda kayda değer herhangi bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak, konuyla ilgili olarak, 06.08.2004 tarihinde yayınlanan bir iç genelge ile Karayollarının Taşra Teşkilatlarına gerekli talimat verilmiştir.

k) Üzerinden 1 yıl geçen sathi kaplamalı karayollarında kısmi bozulmalar olmuşsa da, iyi durumda olup trafiğe emniyetli olarak geçit vermektedir.