



T.B.M.M.  
CUMHURİYET HALK PARTİSİ  
Grup Başkanlığı  
Tarih : 02.03.2007  
Sayı : 339

10/426 - 30333/68334

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Bölünmüş yolların kalite düzeyinin belirlenmesi ve bundan sonra yapılacak yol çalışmalarında standardın sağlanarak gereksiz maliyet artışlarının önüne geçilmesini temin etmek amacıyla Anayasanın 98, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılması hususunda gereğinin yapılmasını saygılarımla arz ederim.

- 1- Nadir SARAÇ – Zonguldak
- 2- Mehmet YILDIRIM – Kastamonu
- 3- Feridun Fikret BALOĞLU – Antalya
- 4- Mesut DEĞER – Diyarbakır
- 5- Tacidar SEYHAN – Adana
- 6- Kemal DEMİREL – Bursa
- 7- Ahmet ERSİN – İzmir
- 8- Vezir AKDEMİR – İzmir
- 9- Mustafa YILMAZ – Gaziantep
- 10- Hakkı ÜLKÜ – İzmir
- 11- Feridun AYVAZOĞLU – Çorum
- 12- Nurettin SÖZEN – Sivas
- 13- Ahmet YILMAZKAYA – Gaziantep
- 14- Mehmet KARTAL – Van
- 15- Mehmet Ziya YERGÖK – Adana
- 16- Mehmet PARLAKYİĞİT – Kahramanmaraş
- 17- Sıdika SARİBEKİR – İstanbul
- 18- Mehmet S. KESİMOĞLU – Kırklareli
- 19- Ali OKSAL – Mersin
- 20- Yılmaz KAYA – İzmir
- 21- Mehmet KÜÇÜKAŞIK – Bursa
- 22- Türkan MİÇOOĞULLARI – İzmir
- 23- Canan ARITMAN - İzmir
- 24- Bülent BARATALI – İzmir
- 25- Ufuk ÖZKAN – Manisa
- 26- Şevket ARZ – Trabzon
- 27- Hüseyin BAYINDIR – Kırşehir
- 28- Mehmet BOZTAŞ – Aydın
- 29- İsmail ÖZAY – Çanakkale
- 30- Sedat PEKEL – Balıkesir
- 31- Mehmet Mesut ÖZAKCAN – Aydın
- 32- Erdal KARADEMİR – İzmir
- 33- Uğur AKSÖZ – Adana
- 34- Zeynep Damla GÜREL – İstanbul
- 35- Bihlul TAMAYLIGİL – İstanbul
- 36- N. Gaye ERBATUR – Adana
- 37- Oya ARASLI – Ankara
- 38- Mevlüt COŞKUNER – Isparta
- 39- Ali Cumhuri YAKA – Muğla
- 40- Atilla KART – Konya
- 41- Abdülaziz YAZAR – Hatay
- 42- Mustafa GAZALCI - Denizli

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

## ÖZET

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının büyük kısmı karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Deniz ve hava yollarının son yıllarda gelişim göstermesine rağmen karayoluyla ulaşım, etkinliğini ve ayrıcalıklı konumunu sürdürmektedir. Bugün ülkemizin her yanına karayolu ile rahatlıkla ulaşılabilir. Ancak, giderek artan araç sayısı ve bunun beraberinde getirdiği trafik yoğunluğu, mevcut karayollarının yetersizliğini ortaya çıkarmıştır. Özellikle transit yollar artık ihtiyaca cevap veremeyecek duruma gelmiştir. 'Bölünmüş yol' ya da başka bir ifadeyle 'duble yol' çözüm sağlayacak seçeneklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Adalet ve Kalkınma Partisi'nin iktidara geldiği 2002 yılında Acil Eylem Planı'nda ortaya koyduğu ve önemli projelerden biri olarak tanıttığı bölünmüş yol projesi 4 yıldır birçok merkezde yapılmaya başlanmıştır. Türkiye'nin ana aksları ve transit koridorları incelenerek, 15 bin kilometre yolun bölünmüş yol olarak yapılması öngörülmüştür. Toplamda 6800 km. karayolu bölünmüş yol haline getirilmiştir.

Bölünmüş yol projesinin ortaya atıldığı günlerde, yolların yapımı bizzat Sayın Başbakan'ın ifadesiyle "resmi kurumlardan toplanacak makineler ve dere yataklarındaki malzemeler kullanılarak" olacağı şeklindeydi. Bu şekilde oluşturulacak yollar sathi kaplama olarak trafiğe açılacaktı. Hatta geçmiş iktidarlar döneminde ihalesi yapıp yapımına başlanmış olan BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) yollarında Sathi Kaplama dönüştürülmesine yönelik bütün Karayolları teşkilatına genelge gönderilmişti. Karayolu üstyapı projelendirmelerinde BSK veya Sathi Kaplama birbirinin alternatifi asla değildir. Bir yolda projelendirme safhasında trafik sayımları vb. kriterlere göre yolun üst yapısı BSK veya Sathi Kaplama olarak belirlenir. Sonuç olarak bürokratin veya siyasinin iradesine bağlı değildir.

Dünyada ilk kez AKP iktidarı döneminde bölünmüş yol yapımı için resmi kurumların makine parkı kullanılmıştır. Ve yine ilk kez yol yapımı, kış aylarına bırakılmıştır. İktidar partisinin göreve getirdiği Karayolları yöneticilerinin bir kısmı (yol yapımıyla ilgili olanlar) bu uygulamanın doğru olmadığını, sadece akaryakıt masrafı ile yolların ihalesinin yapılabileceğini anlatmaya çalıştıkları için görevlerinden ayrılmak zorunda bırakılmışlardır. Kış şartlarında yapılan yollar, 2 ay sonra bozulmaya başladığında Sayın Başbakan'ın ve bürokratlarının dahice fikri terkedilmiş ve yollar yine ihale usulü yapılmaya başlanmıştır. Ne var ki bu kez de komple yol ihalesi yapmak yerine yoldaki imalat grupları ayrı ayrı ihaleye çıkarılınca sanat yapıları, toprak işleri, üstyapı gibi işler daha deneyimsiz, donanımsız ve birikimsiz kişilere verilmeye başlanmıştır. Yüksek tenzilatlarla (%70'lere varan) ve teknik deneyimden yoksun yapılar yeniden iflas edince sorumlu bulunamamıştır. Yapılan bölünmüş yolların önemli bir bölümü AKP iktidarının yapım yöntemini tarif ettiği yollardan



olmayıp, 2002 yılından önce projeli olarak ihalesi yapılmış ve yapımı devam eden Bitümlü Sıcak Karışım yollardır.

Bölünmüş yol yapılması, can ve mal kaybını azaltmasının yanı sıra trafik yoğunluğuna çözüm getirmesi bakımından önemlidir. Ancak daha da önemli olan unsur, yolun kaliteli olmasıdır. Kalıcı çözümler yerine geçici çözümleri tercih eden AKP hükümeti, yol yapımında kaliteyi göz ardı etmiştir. Yol yapımında en önemli unsur olan alt zemin inşasında kalite en aza düşürülmüştür. Sonuç olarak bölünmüş yolların büyük bir kısmında yapımının üzerinden 1 yıl dahi geçmeden çökmeler ve çukurlar oluşmuştur. 3,1 milyar YTL harcanarak bölünmüş yol haline getirilen karayollarının çökmesi ve bu nedenle yenilenmek zorunda kalınması; maliyetleri ikiye katlamış, kıt ülke kaynaklarının verimsiz bir şekilde kullanılmasına yol açmıştır.

Bölünmüş yolların kalite düzeyinin belirlenmesi ve bundan sonra yapılacak yol çalışmalarında standardın sağlanarak gereksiz maliyet artışlarının önüne geçilmesini temin etmek amacıyla Anayasanın 98, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılması hususunda gereğinin yapılmasını saygılarımla arz ederim.

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının büyük kısmı karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Deniz ve hava yollarının son yıllarda gelişim göstermesine rağmen karayoluyla ulaşım, etkinliğini ve ayrıcalıklı konumunu sürdürmektedir. Bugün ülkemizin her yanına karayolu ile rahatlıkla ulaşılabilir. Ancak, giderek artan araç sayısı ve bunun beraberinde getirdiği trafik yoğunluğu, mevcut karayollarının yetersizliğini ortaya çıkarmıştır. Özellikle transit yollar artık ihtiyaca cevap veremeyecek duruma gelmiştir. Trafiği rahatlatmak için inşa edilen otobanların maliyetinin yüksek olması ve inşasının uzun sürmesi yetkilileri daha hızlı çözüm sağlayacak yöntemlere sevk etmektedir. 'Bölünmüş yol' ya da başka bir ifadeyle 'duble yol' çözüm sağlayacak seçeneklerden biri olarak öne çıkmaktadır. Adalet ve Kalkınma Partisi'nin iktidara geldiği 2002 yılında Acil Eylem Planı'nda ortaya koyduğu ve önemli projelerden biri olarak tanıttığı bölünmüş yol projesi 4 yıldır birçok merkezde yapılmaya başlanmıştır. Türkiye'nin ana aksları ve transit koridorları incelenerek, 15 bin kilometre yolun bölünmüş yol olarak yapılması öngörülmüştür. Mevcut yol şeridine ikinci yol şeridi eklenerek gerçekleştirilen ve yolun gidiş geliş olarak ikiye ayrıldığı bu yöntemle; 2003 yılında 600 km., 2004 yılında 4 bin 600 km., 2005 ve 2006 yılında bin 600 km. yol yapılarak toplamda 6800 km. karayolu bölünmüş yol haline getirilmiştir.

Bölünmüş yol projesinin ortaya atıldığı günlerde, yolların yapımı bizzat Sayın Başbakan'ın ifadesiyle "resmi kurumlardan toplanacak makineler ve dere yataklarındaki malzemeler kullanılarak" olacağı şeklindeydi. Bu şekilde oluşturulacak yollar sathi kaplama olarak trafiğe açılacaktı. Hatta geçmiş iktidarlar döneminde ihalesi yapıp yapımına başlanmış olan BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) yollarında Sathi Kaplama dönüştürülmesine yönelik bütün Karayolları teşkilatına genelge gönderilmişti. Karayolu üstyapı projelendirmelerinde BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) veya Sathi Kaplama birbirinin alternatifi asla değildir. Bir yolda projelendirme safhasında trafik sayımları vb. kriterlere göre yolun üstyapı projelendirmelerinde BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) veya Sathi Kaplama birbirinin alternatifi asla değildir. Bir yolda projelendirme safhasında trafik sayımları vb. kriterlere göre yolun üst yapısı BSK veya Sathi Kaplama olarak belirlenir. Sonuç olarak bürokratin veya siyasinin iradesine bağlı değildir.

Türkiye'nin bir çok bölgesinde olduğu gibi Zonguldak'da da duble yol çalışmaları yarım bırakılmış ya da istenen verime ulaşamamıştır. Halen yol yapım çalışmaları ve bakım çalışmaları devam etmekte ve yolların kalitesiz olması nedeniyle pek çok sıkıntı yaşanmaktadır. Yolda oluşan çökme ve kasisler zaman zaman kazalara neden olmakta ve vatandaşlarımızın hayatı tehlikeye atılmaktadır.



Dünyada ilk kez AKP iktidarı döneminde bölünmüş yol yapımı için resmi kurumların makine parkı kullanılmıştır. Ve yine ilk kez yol yapımı, kış aylarına bırakılmıştır. İktidar partisinin göreve getirdiği Karayolları yöneticilerinin bir kısmı (yol yapımıyla ilgili olanlar) bu uygulamanın doğru olmadığını, sadece akaryakıt masrafı ile yolların ihalesinin yapılabileceğini anlatmaya çalıştıkları için görevlerinden ayrılmak zorunda bırakılmışlardır. Kış şartlarında yapılan yollar, 2 ay sonra bozulmaya başladığında Sayın Başbakan'ın ve bürokratlarının dahice fikri terkedilmiş ve yollar yine ihale usulü yapılmaya başlanmıştır. Ne var ki bu kez de komple yol ihalesi yapmak yerine yoldaki imalat grupları ayrı ayrı ihaleye çıkarılınca sanat yapıları, toprak işleri, üstyapı gibi işler daha deneyimsiz, donanımsız ve birikimsiz kişilere verilmeye başlanmıştır. Yüksek tenzilatlarla (%70'lere varan) ve teknik deneyimden yoksun yapılar yeniden iflas edince sorumlu bulunamamıştır. Yapılan bölünmüş yolların önemli bir bölümü AKP iktidarının yapım yöntemini tarif ettiği yollardan olmayıp, 2002 yılından önce projeli olarak ihalesi yapılmış ve yapımı devam eden Bitümlü Sıcak Karışım yollardır.

Acil Eylem Planı kapsamında 2003 yılında yapılan yolların büyük kısmı 2004 yılında yeniden yapılmıştır. Rakamlara bakıldığında yapılan yanlışlıkların vahameti gözler önüne serilmektedir. 2003, 2005 ve 2006 yıllarında toplam 3200 km. yol yapılmışken, 2004 yılında bu rakam 4600'dür. 2004 yılındaki bu ani artışın nedeni; ilk yılda yol yapımında alelacele, tekniğe uymadan, çok hızlı ve baştan savma çalışma şeklidir. Bir diğer nedense; yapılmamış veya bozulduğu için bakımdan geçen yolların yeni yapılmış yol gibi gösterilmesidir.

Yeni yapılan bölünmüş yolların genel olarak dezavantajları:

- 1- Tekniğe uygun yapılmamış olması nedeniyle yüksek bakım maliyetleri getirmesi,
- 2- Altyapıya yeterince önem verilmeden üstyapı çalışmalarına başlanmış olması sonucunda trafik yükü altında yollarda ciddi bozulmalar gözlemlenmesi,
- 3- Pek çoğu trafik yükleri bakımından BSK gerektirmesine rağmen Sathi Kaplama yapılması ve bu durumun yolların hizmet ömrünü kısaltması,
- 4- Yeterli kamulaştırma olmadığından çoğu yolda kavşak düzenlemelerinin standartlara uygun yapılmaması,
- 5- Çoğu yolda bordür, hendek vb. gibi fiziki engellerle yollar bölünmediğinden bölünmüş yol olarak nitelendirilmesinin tartışmalı olması,
- 6- Projesiz olarak işe başlandığı ve iş devam ederken proje yapıldığı için yol standartlarında düşüklükler olması.

Bölünmüş yol yapılması, can ve mal kaybını azaltmasının yanı sıra trafik yoğunluğuna çözüm getirmesi bakımından önemlidir. Ancak daha da önemli olan unsur, yolun kaliteli olmasıdır. Kalıcı çözümler yerine geçici çözümleri tercih eden AKP hükümeti, yol yapımında kaliteyi göz ardı etmiştir. AKP hükümetinin uygulamaları göstermektedir ki: bir yolun yapımında en önemli unsur olan alt zemin inşasında kalite en aza düşürülmüştür. Sonuç olarak bölünmüş yolların büyük bir kısmında yapımının üzerinden 1 yıl dahi geçmeden çökmeler ve çukurlar oluşmuştur. 3,1 milyar YTL harcanarak bölünmüş yol haline getirilen karayollarının çökmesi ve bu nedenle yenilenmek zorunda kalınması; maliyetleri ikiye katlamış, kit ülke kaynaklarının verimsiz bir şekilde kullanılmasına yol açmıştır.



Bölünmüş yolların kalite düzeyinin belirlenmesi ve bundan sonra yapılacak yol çalışmalarında standardın sağlanarak gereksiz maliyet artışlarının önüne geçilmesini temin etmek amacıyla Anayasanın 98, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104. ve 105. maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılması hususunda gereğinin yapılmasını saygılarımla arz ederim.