

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĐI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

C.K.89
7/7317
06 TEMMUZ 2009

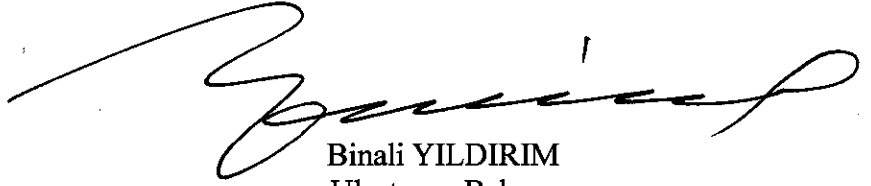
Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/1500
Konu :Muğla Milletvekili
Sayın Fevzi TOPUZ'un
yazılı soru önergesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 25.03.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-12162 sayılı yazısı.

Muğla Milletvekili Sayın Fevzi TOPUZ'un 7/7317 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.


Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :
1-Cevap formu (3 Sayfa)

DAĐITIM:
TBMM BaŖkanlıĐı
BaŖbakanlık

**MUĞLA MİLLETVEKİLİ SAYIN FEVZİ TOPUZ'UN
7/7317 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI**

Bilindiği üzere, bölünmüş yollar, trafik yönü ortadaki bir refüj veya bariyerle ikiye ayrılmış olan ve her bir yönde genellikle iki şeritten oluşan bir yol tipidir. Ülkemizde olduğu gibi dünyada da genel olarak kullanılan asfalt yol kaplamaları trafiğe ve yolun önemine bağlı olarak sathi kaplama veya bitümlü sıcak karışım tabakaları ile teşkil edilmektedir.

Sathi kaplamalı asfalt, çok düşük trafikli yollarda bağlayıcısız temel tabakası üzerine uygulanan, yolu trafiğin aşındırıcı etkisinden ve hava şartlarından koruyan, herhangi bir taşıma gücü olmayan, asfalt püskürtülmüş yüzey üzerine belli boyutta mıcır dökülerek yapılan bir yüzey kaplama tipidir. Bu tip bir yolun taşıyabileceği trafik 3 x 106 ESAL1 veya yaklaşık 1 milyon ticari taşıt olup, proje ömrü 10 yıl ile sınırlandırılmıştır.

Bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplamalar ise, orta ve ağır trafikli yollarda kullanılan stabilite, durabilite, geçirimsizlik, esneklik, kaymaya karşı direnç ve yorulmaya karşı direnç özelliklerine sahip, bitümlü bağlayıcı ve agrega ile hazırlanmış bir karışım tipi olup, trafiğe göre 13 ila 31 cm toplam kalınlıkta 2 veya 3 tabaka halinde temel tabakası üzerine serilmektedir. BSK kaplamalı üstyapılar 20 yıllık ömürle projelendirilmektedir.

Son dönemde yapılan bölünmüş yollar genellikle kamulaştırma koridoruna bağlı olarak, mevcut yolun paraleline yeni bir taşıma yolu yapımıyla veya mevcut yolun sağına ve soluna yapılacak ilavelerle yapılmaktadır. Mevcut yola yapılan eklemelerle oluşturulan platform genişletmelerinde oluşturulan bazı dolgularda ciddi oturmalar meydana gelmiş ve bazı drenaj yetersizlikleri nedeniyle de, yol gövdesine su girerek üstyapı hızla bozulmakta ve çukurlar oluşmaktadır. Diğer taraftan sathi kaplamalar standardına uygun yapılmamış olup hizmete açıldıktan sonra bir iki ay gibi kısa sürede yol bozulmaktadır.

Hizmete açılan bölünmüş yollar, hedeflenen trafik güvenliğini tam sağlayamamıştır. Özellikle sathi kaplamalı yol yüzeyindeki serbest mıcırdan kaynaklanan kazaların oluşmasını sağlamış ve bu durum basında sıkça yer almaya devam etmektedir. Trafiğin ve çevre koşullarının aşındırıcı etkisine direnç gösteremeyen bu tip kaplamada sökölme oluşmakta ve ciddi çukurlar meydana gelmektedir. Bu yollar her an bir kazayı içinde barındırmaktadır.

Sonuç da bölünmüş yollarımız, sathi kaplamasının standartlara uygun yapılmamasından kaynaklanan sorunlarla birlikte bu yollara altyapı sorunları da eklenince, yolun trafiğe açılmasından itibaren ilk aylardan itibaren ciddi bozulmalar meydana gelmiştir.

Konuyla ilgili olarak;



SORULAR:

1- 2002 yılı öncesi ve sonrası itibari ile karayolu ağımızın yüzde kaç bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplama, yüzde kaç sathi kaplamalı asfalt yapılmış olup trafiğe hizmet vermektedir?

2- Bilindiği üzere bölünmüş yol projelerinin bütünü sathi kaplama olarak seçilmiştir. Bu tercih ağır trafik sayısı ve diğer etkenlerle birlikte fizibilite çalışmasına göre yapılması gerekliydi. Bölünmüş yollar hakkındaki tercih edilirken sathi kaplama ve sıcak karışım yapılmasında nasıl bir yöntem uygulandı? Herhangi bir fizibilite çalışması yapıldı mı?

3- 2002 sonrası yapılmış olan bölünmüş yolların hem altyapısında hem de üst yapısında standart dışı üretim yapılmıştır. Bu yapılan yolun standart dışı olmasının nedenleriyle birlikte denetim eksikliği nereden kaynaklanmaktadır?

4- Bu altyapı ve üst yapı ile birlikte yapılan standart dışı işlerin düzeltilmesi için hangi girişimde bulundunuz? Bu standart dışı üretim yapanlar ve yaptırımlar hakkında herhangi bir idari ve adli soruşturma açılmasını sağladınız mı?

5- Yol bozulmasına neden olan diğer bir etkende standart dışı ağırlıklı seyreden araçlardır. Ağırlık denetimi ile ilgili ne gibi çalışma yapmaktasınız?

6- Yolları yapan firmaların geçmişte yol yapma tecrübeleri var mı? Son beş yılda hangi şirketlere ihaleler verilmiştir?

7-Yolları yapan firmalar ile karayollarının makineleri ve belediyelere ait kamyonlar aynı zamanda ve yerde çalışma yapmaktadır. Bu konunun açıklık kazandırılması ve bu bölgedeki ihale alan şirketlerle bağlantısı bulunmakta mıdır?

8-Yol yapım aşamalarındaki yanlış uygulamalar ile yol üstüne mıcır dökülmesinden kaynaklı olarak bu yollar yaşamsal risk taşımaktadır. Bu tür yaşamsal risklere karşı hangi önlemleri almaktasınız?

CEVAPLAR:

2002 yılı sonu itibariyle Devlet ve İl Yollarımızın %11'i bitümlü sıcak karışım kaplama (BSK), %81'i sathi kaplama iken, 2008 yılı sonu itibariyle %13'ü BSK, %81'i Sathi Kaplamalı olarak hizmet vermektedir. Otoyollarımızın ise tamamı BSK kaplamalıdır.

Acil Eylem Planı kapsamında yürütülen Bölünmüş Yol Projeleri; "Çoklu Kriter Analizi" yapılarak taşıt cinsi ve yol satıh durumu, yol yüzey düzgünsüzlüğü, yolun fiziki ve geometrik özellikleri ile trafik yoğunluğuna bağlı olarak projenin sağlayacağı sosyo-ekonomik faydalar, (taşıt işletme giderleri, zaman tasarrufu, kaza azalmalarından elde edilecek faydalar) değerlendirilip ekonomik analizler yapılarak; net bugünkü değer, iç karlılık oranı ve fayda-maliyet oranı metotlarına göre hesaplanıp "Yapılabilirliği" ve "Önceliği" tespit edilerek, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığına sunulmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde yapılan bütün işler sözleşmelere ve Karayolları Teknik Şartnamesi'ne uygun olarak yapılmakta olup, sözleşme ve şartnamelere göre gerekli işlemler yerine getirilmektedir. Ayrıca yapılan ihalelerin tamamı Kamu İhale Kurumu'nun kanun ve yönetmeliklerine uygun olarak yapılmakta olup yeterliliği bulunmayan firmaların teklifi kabul edilmemektedir.

Öte yandan, Valilik koordinasyonunda yapılacak bölünmüş yol çalışmalarıyla ilgili çalışmalar ise sürdürülmektedir.

Sathi kaplama yapımı çalışmalarında serbest mıcır miktarını azaltmak amacıyla yeni mıcır sericiler kullanılmakta olup risklerin düşürülmesi için sürücü eğitiminin artırılması gerekmektedir.

Ayrıca, Ülkemizde karayolu yapısına zarar veren aşırı yüklü araçların denetimi için Bakanlığımız bünyesinde mevcut 24 adet sabit ağırlık ve boyut kontrol istasyonu bulunmaktadır. Bakanlığımızca, söz konusu istasyonlarda 24 saat esasına göre denetim yapılabilmesi için modernize çalışmaları devam etmektedir.

Mevcut sabit istasyonlara ilave olarak denetimlerin daha etkin yapılabilmesi için 200 adet seyyar kantar alınmış ve bu kantarlar vasıtası ile de çeşitli yer ve zamanlarda araçların ağırlık denetimleri yapılmaktadır.

Ayrıca, mevcut sabit istasyonlara ilave olarak yeni ağırlık ve boyut kontrol istasyonları kurulması planlanmakta olup, yeni kantarların kurulması için uygun yerlerin tespiti ve fizibilite çalışmaları devam etmektedir.

