

TAMAMLANMA AŞAMASINA GELEN İZMİR ÇEVRE YOLU AÇILIMINDA YENİ BİR ULAŞIM KONSEPTİ

Erol ALTUN
İnşaat Yüksek Mühendisi
bol02@kgm.gov.tr

1) KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ VE KARAYOLU ULAŞIMI

Tarihin ilk dönemlerinde tekerleğin icadıyla başlayıp günümüze uzanan süreçte ulaşım insanların en temel ihtiyaçlarından biri olmuştur. “Kişilerin ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya hareketi” olarak tanımlanan ve sosyo-ekonomik gelişmenin temel itici güçlerinden olan ulaşım günümüzde; karayolları, demiryolları, denizyolları, boru hatları ve havayolları gibi alt sistemlerle sağlanmaktadır.

Ulaşım faaliyetlerinin tarihsel sürecinde farklı dönemlerde farklı ulaştırma alt sistemlerinin ön plana çıktığı görülmektedir. 18. yüzyıla kadar denizyolu ve iç su yolu taşımacılığı ön plandayken, 18. ve 19. yüzyılda sanayi devrimi ve buharlı motorların icadı ile demiryolu taşımacılığı hâkim sistem olmuştur. Karayolu taşımacılığı ise 20. yüzyılda ön plana çıkmış, İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve diğer ulaşım sistemleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. 1970’li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasından sonra, 1980’li yıllarda karayolu ile taşımacılık artan eğilimini sürdürmüş ve 2000’li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Ülkemizde mevcut durum itibarıyla, yolcu taşımacılığının % 95’i, yük taşımacılığının ise % 92’si karayoluyla gerçekleştirilmektedir.

Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan, bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.

Küreselleşen dünyada ilişkilerin daha esnek, rekabete dayalı olması ve zamanın giderek değer kazanması ulaştırma hizmetinin önemini arttırmaktadır. Ülkemizde bu hizmetin gerçekleştirilmesinde en büyük paya sahip karayollarının ve bu hizmeti veren Kuruluşumuzun içinde bulunduğu mali ve insan kaynakları sorunları dikkate alındığında, faaliyetlerin planlı bir şekilde yerine getirilmesi gittikçe daha fazla önem kazanmaktadır.

Kuruluşun Tarihçesi

Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı İmparatorluğundan 18 000 km uzunluğunda bakıma muhtaç bir yol ağı devralmıştır. Yolun ülke kalkınmasındaki en önemli altyapı yatırımlarından biri olduğu bilinciyle, 1929 yılında Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde günümüzün Karayolları Teşkilatının çekirdeğini oluşturan Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuş ve çıkarılan bir Yol Kanunu ile karayolu çalışmalarına ağırlık verilmiştir.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

Yollar önceleri kazma kürekle, insan gücüne dayanarak yapılırken, İkinci Dünya Savaşının ardından iş makineleri teknolojisindeki yeniliklerle makineli yol yapımına geçilmiştir. Getirdiği hızlı ve ucuz sistemle yol yapımında devrim anlamına gelen bu gelişme ve yine aynı dönemde motorlu taşıt sanayindeki gelişmelerin ardından, ülkenin karayolu hamlesinin daha dinamik ve yetkin bir teşkilatla sürdürülmesi amacıyla 1950 yılında Şose ve Köprüler Reisliği yeniden yapılandırılarak Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kurulmuştur.

Kuruluşun Misyonu

Yol kullanıcılarının talebini karşılayacak, diğer ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenli, konforlu, çevreye duyarlı, çağdaş ihtiyaçlara cevap verecek bir şekilde, yasa ile kendisine verilen yetkiler çerçevesinde otoyollar, devlet ve il yollarını planlamak, projelendirmek, inşa etmek, her türlü iklim şartlarında bakım ve işletmesini yapmak suretiyle ülkenin sosyal ve ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmaktadır.

Kuruluşun Vizyonu

Güvenilir ve konforlu ulaşım hizmeti veren,
Gelişmiş teknolojileri kullanan,
Gerçekçi, insana ve çevreye duyarlı karayolu projeleri üreten,
Güçlü mali yapıya sahip,
Gülümseyen çalışanlara ve çağdaş yönetime sahip
bir kuruluş olmaktadır.

Kuruluş yıllarında hedef, ülkenin her yanına ulaşabilecek, sosyal niteliği ağır basan yolları hayata geçirmek olmuştur. KGM'nin kuruluşu ile birlikte yurt çapına dağılmış bölge teşkilatları oluşturulmuş ve ülkenin ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla yapılan çalışmalar sonucu 1960'lı yıllarda karayolu ağı 60 000 km ye ulaşmıştır.

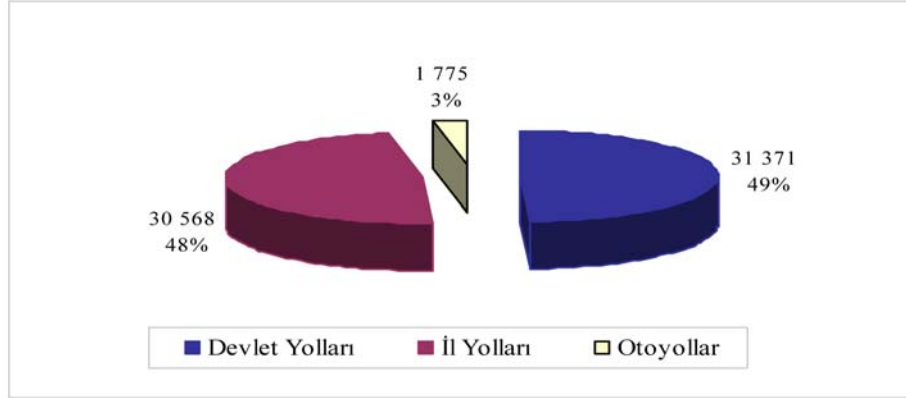
Yol ağımızın bir bölümünün, artan ekonomik faaliyetlerin sonucu olarak önemli oranda ticari trafik taşımaya başlamasıyla bu kesimlerde fiziksel yetersizlikler belirgin şekilde ortaya çıkmış ve 1970'li yıllarda karayolu politikası yeni boyutlar kazanmıştır. Bu dönemde mevcut yol ağı uzunluğunu artırmak yerine, fiziksel ve geometrik kapasite artırım çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1980'li yıllarda bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırım çalışmaları sürerken diğer yandan yeni bir atılımla tam erişme kontrollü otoyol yapımına hız verilmiştir. 2003 yılından itibaren ise trafik yoğunluğu nedeniyle kapasitesinin artırılması gereken ana arterler belirlenerek, bir program dâhilinde bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır.

Ülkemizde 1.1.2006 tarihi itibarıyla KGM' nin sorumluluğu altında, 31 371 km Devlet Yolu, 30 568 km İl Yolu ve 1 775 km Otoyol olmak üzere toplam 63 714 km yol ağı bulunmaktadır (Grafik-1, Grafik-2).

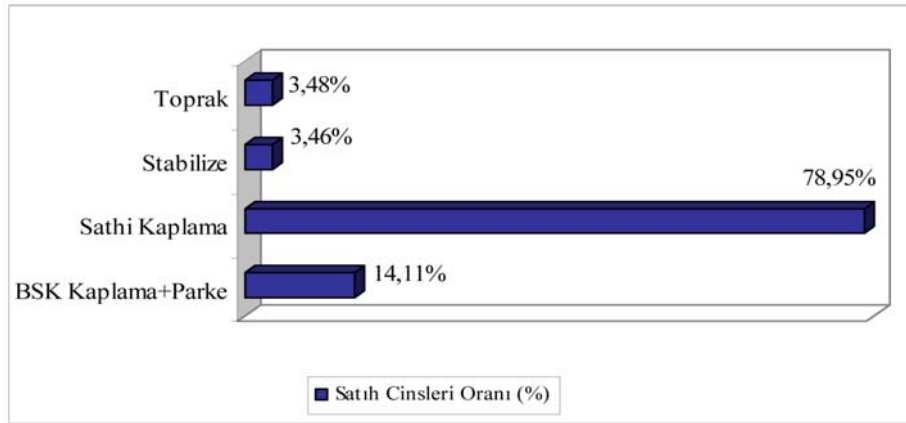
Karayolları Genel Müdürlüğü, ücretli köprü ve yolların inşasıyla birlikte işletme görevini de üstlenmiş ve bir takım zorluklar yaşasa da bu görevi başarıyla sürdürmüştür. Ücretli yolların ilk inşa edildiği yıllarda otoyolların işletilmesi amaçlı olarak kuruluşa aktarılan ödenekler yeterli olmamıştır. Ancak, o günkü hükümetlerin otoyol politikaları çerçevesinde otoyol

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

yapımı amaçlı Kamu Ortaklığı Fonu'ndan kuruma yüksek oranlarda ödenekler aktarılmıştır. Günümüzde ise otoyol yapım ve işletme faaliyetleri genel bütçeden ayrılan kısıtlı kaynaklarla sürdürülmektedir.



Grafik 1. 1.1.2006 İtibariyle KGM Yol Ağı (Toplam 63 714 km)

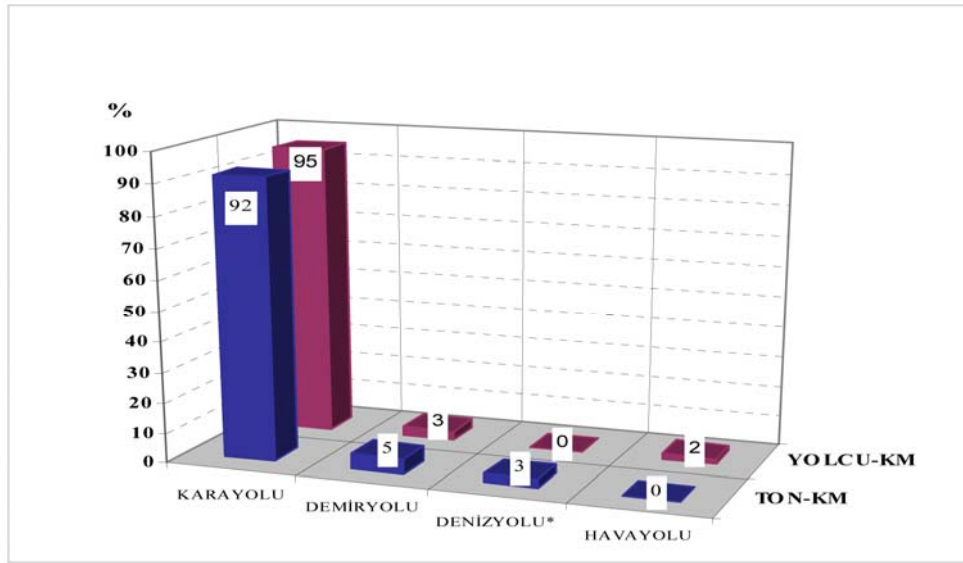


Grafik 2. KGM Satış Cinslerine Göre Yol Ağı Durumu (1.1.2006) (Otoyollar, Devlet Yolları, İl Yolları)

Türkiye’de karayolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki payı giderek artan bir eğilim göstermektedir. Ulaşım sektörleri arasındaki ilişkiyi, yurt içi şehirlerarası yolcu ve yük taşımalarının dağılımı açısından incelediğimizde, karayolu taşımacılığının ulaşım talebini diğer ulaşım sektörlerinden daha büyük oranda karşıladığı görülmektedir (Grafik-3). Ancak, KGM’nin üzerinde ulaştırma açısından bu kadar yük var iken ayrılan ödenekler açısından benzer oranlar gerçekleşmemektedir.

Öte yandan, Ülkemizdeki araç sayılarına bakıldığında trafiğe kayıtlı araç sayısının, Türkiye İstatistik Kurumu’nun (TÜİK) 2006 yılı verilerine göre yaklaşık 11,7 milyon olduğu görülmektedir (Grafik-4). Ülkemizde 1 000 kişiye düşen otomobil sayısı 80 iken bu rakam gelişmiş ülkelerde 500’dir. Otomobil sahipliliğinin ülkemizde doyum noktasının henüz çok altında bulunduğu ve önümüzdeki 10 yıllarda bu oranın çok daha üst düzeylere çıkacağı açıktır. Dolayısıyla karayolu ağıımızın geometrik ve fiziki standartlarının bir program dâhilinde mevcut ve gelecekteki trafiğin gerektirdiği niteliklere yükseltilmesi zorunluluk arz etmekte olup, finansman kaynakları da bu oranda sağlanmalıdır.

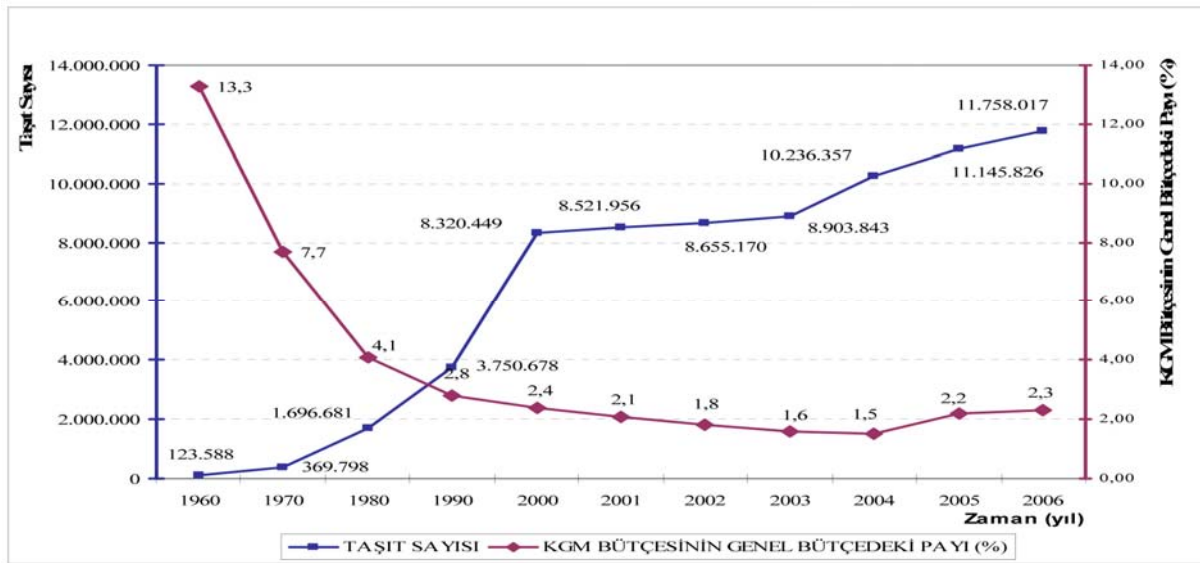
*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.



(*) DPT tarafından hesaplanmış tahmini taşımacılığın tümünü kapsamaktadır

Kaynak: TÜİK

Grafik 3. Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Yolcu ve Yük Taşımacılığı Oranları



Kaynak: TÜİK (2006 yılı taşıtlar sayısı değerleri Haziran ayı sonu itibarıyla)

Grafik 4. Yıllara Göre Taşıtlar Sayısı ve KGM Bütçe İlişkisi

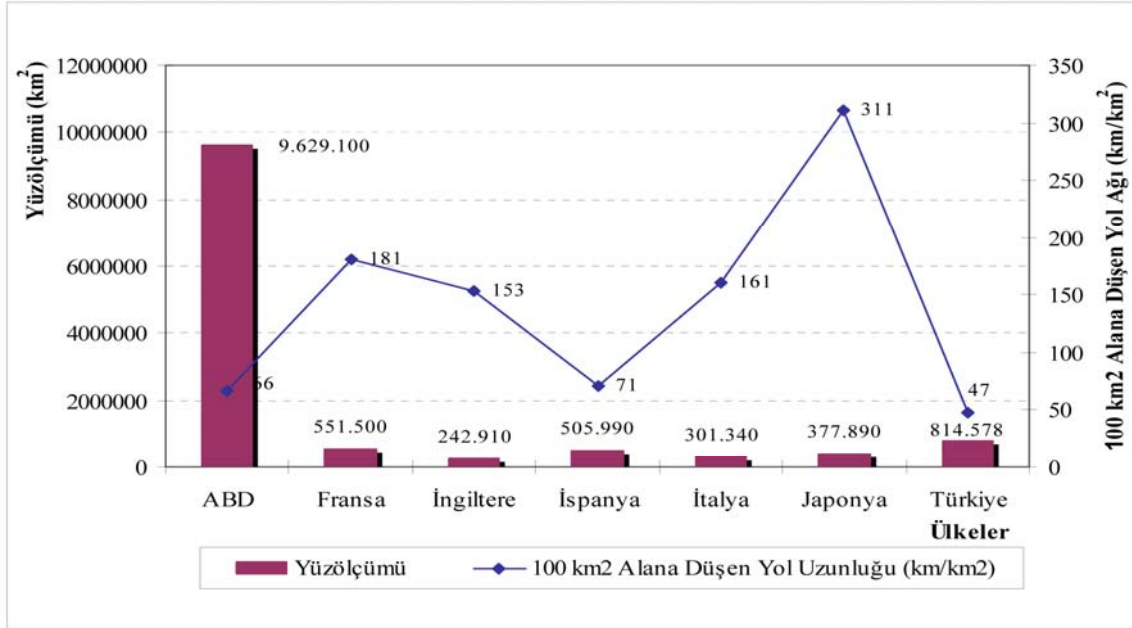
Ülkemizdeki Durum ve Gelişmeler

Ülkemizde karayolları işlevlerine bağlı olarak otoyollar, devlet yolları, il yolları, şehir içi yolları, köy yolları, turistik yollar ve orman yolları olarak adlandırılmakta olup söz konusu yollar farklı kuruluşların sorumluluğundadır. Bu yollardan otoyollar, devlet yolları ve il yolları Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğu altındadır. Köy yolları Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında iken, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün Kaldırılmasına İlişkin 5286 sayılı Kanun ile İl Özel İdarelerine devredilmiştir. Şehir içi yollar

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile 5393 sayılı Belediye Kanunu uyarınca yerel yönetimlerin sorumluluğunda bulunmaktadır.

100 km² alana düşen kentsel olmayan karayolu ağı uzunluğu ülkemizde 47 km düzeyindedir. Km² alana düşen karayolu uzunluğu ülkelere ve ülkelerin yüzölçümlerine göre değişiklik göstermektedir. Yüzölçümü az olan ülkelerde bu rakam daha yüksek olarak görülmektedir (Grafik-5).



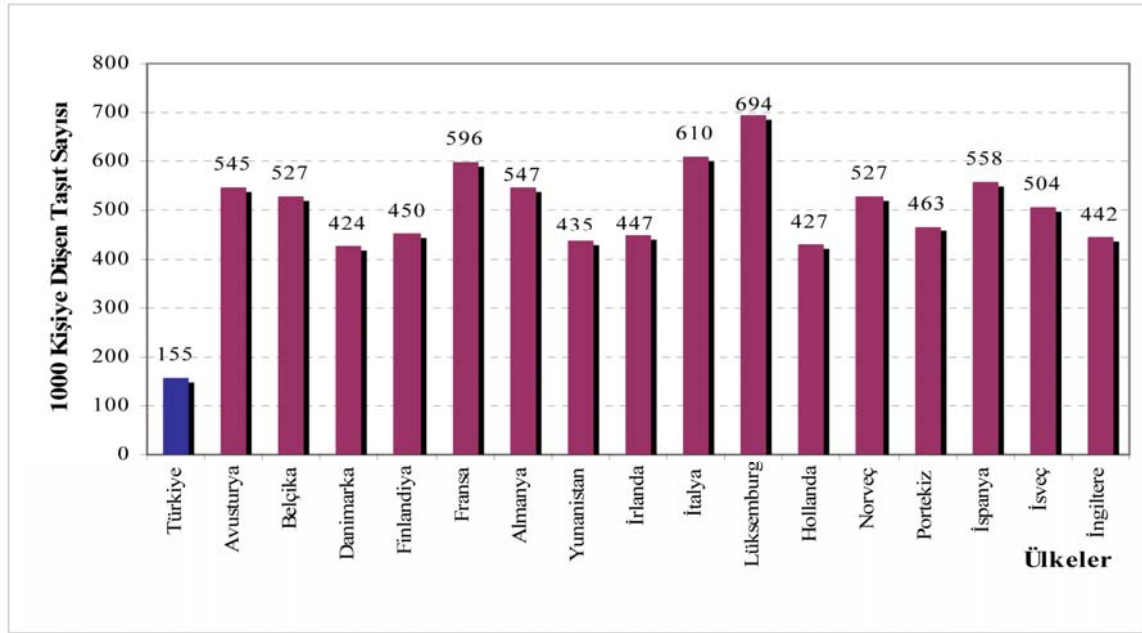
Kaynak: 2006 Yılı ERF Avrupa Yol İstatistikleri Yayını (Veri Yılı: 2003)
Türkiye verisi 2005 yılı olarak güncellenmiştir.

Grafik 5. Bazı Ülkelerin Yol Ağı Karşılaştırması (100 km²'ye Düşen Yol Ağı)

Taşıt sahipliği bireylerin alım gücü ile dolayısıyla kişi başına düşen milli gelir ile doğrudan ilişkilidir. Aşağıda verilen grafikten (Grafik-6) anlaşılabacağı üzere, Türkiye'de taşıt sahipliği diğer ülkelerle karşılaştırıldığında henüz doygunluk seviyesine ulaşmamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşundan bu yana yol ağında önemli gelişmeler olmuştur. Kuruluşun Tarihçesi başlığı altında da verildiği gibi, 1950'ler den başlayarak tüm yol ağı öncelikle ulaşımı sağlayacak standartlarda inşa edilmiştir. Öncelikle erişebilirlik sağlanacak, sonraları oluşacak trafik taleplerine göre aşamalı olarak, yolların fiziki ve geometrik standartları gerektiğince artırılacaktır. Bu politika başarıyla uygulanmıştır.

1950 ile 1970 yılları arasında yol yapım politikasının ilk ve önde gelen amacı; sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin tüm yörelerine götürülebilmesi için yaz-kış geçit verebilecek yolları tesis etmek olmuştur. Bu tutum, endüstrileşme girişimlerine büyük katkılar sağlamış, ekonominin gelişmesiyle oluşan refahın toplumda eşit paylaşılmasına yardımcı olmuştur.



Kaynak: "Dünya Yol İstatistikleri, 2005" , IRF (Uluslararası Yol Federasyonu) , (Veri Yılı:1999- 2003)
Türkiye verisi 2005 yılı olarak güncellenmiştir.

Grafik 6. Bazı Ülkelerde 1000 Kişiyeye Düşen Taşıt Sayısı

1970’lerde Ülkemizde motorlu taşıt sanayinin kuruluşu ile ekonomik faaliyetlerde artış olmuş, yollarımızın bir kısmı ticari trafik taşımaya başlamış, böylece yol politikamız fiziksel yetersizliklerin aşılması amacıyla üst yapı (asfalt kaplamalı yollar) konusunda yeni boyutlar kazanmıştır. 1970 yılı başında 59 453 km uzunluğunda olan toplam yol ağının % 32’si asfalt kaplamalı hale getirilmiştir.

1980’li yıllarda ise enerji krizi ve ekonomik bunalımlar, dünyada olduğu gibi ülkemizde de yeni karayolu yapımından çok, giderek artan ağır yükler altında kalan mevcut alt yapıyı korumayı amaçlayan takviye ve bakım önlemlerini ön plana almayı gerektirmiştir. Bir yandan mevcut durumu korumak için çaba harcanırken, diğer yandan mevcut geometrik standartlardan geniş ölçüde yararlanarak yolların fiziki standartlarını artırıcı yönde çalışmalar yapılmıştır. Bu kapsamda Kuveyt Fonu ve Dünya Bankası kredisi ile finanse edilen TETEK (Türkiye Transit Karayolu) Projesi 1981 yılında programlanmış, Irak ve İran’a ulaşan transit karayolu ağımızın fiziki yapısında önemli ölçüde iyileştirme sağlanmıştır.

Yol satıh cinslerindeki bu gelişme ulaşım konforu ve seyahat süresinin kısaltılması gibi iyileştirmelerin yanında, ülke ekonomisine büyük ölçüde etki yapan ticari, endüstriyel ve turizm potansiyelini artırıcı bir etken olmuştur.

Ülkemizde karayolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki payı giderek artan bir eğilim göstermektedir. Özellikle yolcu taşımalarında ve 500 km ve daha kısa mesafelerde kapıdan kapıya yapılan taşımacılıkta, karayollarının en esnek, hızlı ve maliyet etkin ulaşım modu olduğu dünyada ve ülkemizde kabul gören bir gerçektir. Ülkemizde ulaşım sektörleri arasındaki ilişkiyi yurt içi şehirlerarası yolcu ve yük taşımalarının dağılımı açısından incelediğimizde, yük taşımacılığında % 92, yolcu taşımacılığında ise % 95 olan karayolunun

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

payı, karayolu ile taşımacılığın diğer ulaşım sektörlerinden daha çok talebi karşıladığını göstermektedir.

Kuşkusuz uzun mesafe ve uluslararası yük taşımacılığının karayollarından denizyollarına ve demiryollarına kaydırılmasının gerekliliği açıktır. Ulaşım sistemleri arasında bir dengenin kurulması, bir yandan taşıma maliyetlerini ve dolayısıyla fiyatı düşürecek, diğer yandan ise ağır taşımaların yol üst yapısında neden oldukları tahribatı azaltarak karayollarının hizmet seviyesini yükseltecektir.

Ulaştırma altyapı projelerinin gerçekleştirilmesinde pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede olduğu gibi ülkemizde de karşılaşılan en önemli problemlerden biri bütçe kısıtlamasıdır. Ülkemizde kullanılan finans temin yöntemleri genel bütçeden alınan paydır. Kuruluşun bütçesinin her yıl genel bütçeden ayrılan orana bağlı olarak gerçekleşmesi; kuruluş faaliyetlerinin zamanında ve gerektiği şekilde yapılmasını engellemektedir.

Gelişmekte olan ülkelerde karayolu altyapı projelerine ayrılan kaynak miktarının ideal olarak Gayri Safi Milli Hasılanın en az % 1-2'si olması beklenmektedir. Buna göre ülkemizde KGM'ye ayrılan bütçenin en az iki katı seviyesinde olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de özel sektörün finans teminine katılımı sağlanmak amacıyla yap-işlet-devret projeleri düşünülmüş, bu kapsamda Göcek Tüneli yap-işlet-devret modeliyle ihale edilmiş ve yapımı bitirilerek trafiğe açılmıştır.

Ülkemizde taşıtlarla ilgili toplanan (taşıt alım vergisi, yıllık taşıt vergileri, akaryakıt vergileri) vergi oranları çok yüksek olup, bu alanda toplam gelirlerin yaklaşık % 20'sini oluşturmaktadır. ABD, Yeni Zelanda gibi bazı ülkelerde değişik isimler altında oluşturulan karayolu fonunun benzer şekilde ülkemizde de oluşturulması ve karayolu sektöründe kullanılan akaryakıttan kaynaklanan vergilerin belli bir bölümünün bu fona aktarılması durumunda KGM'nin mali kaynak temini problemi büyük oranda çözülecektir.

KGM çalışmalarında gelişmiş teknolojiye dayanan Akıllı Ulaşım Sistemleri de tesis etmeye başlamıştır. Otoyollardan insansız ücret toplamak üzere tesis edilen Otomatik Geçiş Sistemleri, Karlı Geçiş Sistemleri, taşıtları hareket halinde iken sayan, sınıflandıran ve tartan Hareketli Ağırlık Ölçüm Cihazları bunlardan bazılarıdır. Bu kapsamda ayrıca hava durumunu önceden algılayan ve uyarı sistemleri ile trafik yönetim merkezleri konusunda da çalışmalar sürdürülmektedir.

KGM çevreye duyarlı, sürdürülebilir ulaşım politikalarını benimsemektedir. Bu nedenle 1995 yılından itibaren yatırım projeleri için Çevresel Etki Değerlendirme Raporları hazırlanmaktadır. Küresel ısınmaya sebebiyet veren karbondioksit (CO₂) ve azotmonoksit (NO) gibi taşıt emisyonlarının daha fazla kontrol altına alınması ve taşıtların teknik muayenelerinin daha sağlıklı yapılabilmesi için Taşıt Muayene İstasyonlarının özelleştirilmesi süreci başlatılmış ve büyük oranda gerçekleştirme aşamasına getirilmiştir.

Karayolu taşımacılığının payının artmasıyla birlikte karşılaşılan en önemli problemlerden biri ağır taşıtların aşırı yüklenmesidir. Bütün kamyonların ortalama % 22'si ağırlık ihlali yapmaktadır, ayrıca dingil bazında da ağırlık ihlalleri % 20 düzeyindedir. Aşırı yüklemeler

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

nedeniyle yollar ekonomik ömürleri öncesinde önemli bozulmalarla karşı karşıya kalmakta ve kısa sürede onarım gerektirmektedir.

Yol Ağları

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kuruluş ve Görevleri hakkındaki 5539 Sayılı Kanunu'nda kuruluşun sorumluluğuna giren yol ağları aşağıdaki gibi tanımlanmıştır.

MADDE 15 – (30.05.1973, 1737 Sayılı kanunla değişik)

Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait yollar 3 sınıfa ayrılmıştır.

Otoyollar,

Devlet yolları,

İl yolları,

Otoyollar

Üzerinde erişme kontrolünün uygulandığı Devlet yollarıdır. Genel olarak otoyollar ücretlidir. Bunlardan alınacak ücretin tespiti Karayolları Genel Müdürü'nün teklifi üzerine Ulaştırma Bakanı'nın Onayı, zaruri hallerde ücretsiz olması veya ücretin indirilmesi ise Ulaştırma Bakanı'nın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu Kararı ile uygulanır.

Devlet yolları

Önemli bölge ve il merkezlerini deniz, hava ve demiryolu istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derece ana yollardır.

İl yolları

Bir il sınırı içinde ikinci derece önemi haiz olan ve şehir, kasaba, ilçe ve bucak gibi belli başlı merkezleri birbirlerine ve il merkezine ve komşu illerdeki yakın ilçe merkezlerine, devlet yollarına, demiryolu istasyonlarına, limanlara, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan yollardır.

Köy yolu niteliğindeki yollar ile mevcut yollarımıza alternatif teşkil eden diğer yolların Karayolları Ağına alınması gündeme gelmekte olup, ağı dahil edilmesi halinde mevcut yol ağımızın yapım, bakım ve onarım çalışmaları için ayrılan ödeneklerin bu yollarda da kullanılması, yatırım programının gerçekleşmesinin gecikmesine, bakım hizmetlerinin de istenilen seviyede yapılamamasına neden olmaktadır.

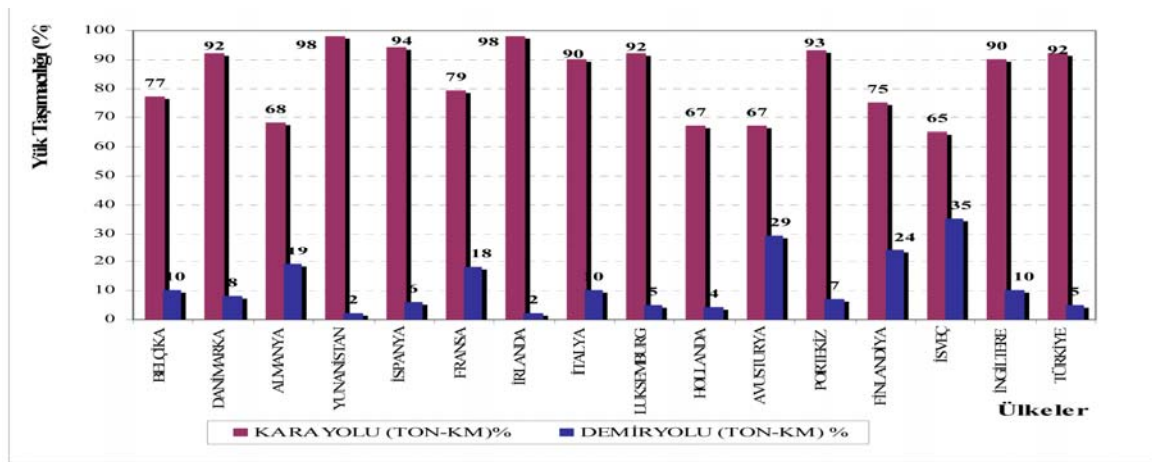
Dünyadaki Durum ve Gelişmeler

Dünyada karayolu taşımacılığı gerçek anlamda İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve karayolları diğer ulaşım sistemleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. 1970'li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasını müteakip, 1980'li yıllarda karayolu ile taşımacılık, artan eğilimini sürdürmüş ve 2000'li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde hakim sistem haline gelmiştir.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

Karayolu taşımacılığı sektörünün etkin ve verimli hale gelmesi, üstün yönleri, fırsatları, eksiklikleri ile gelişmeye açık taraflarının ortaya çıkarılması ve bunların sektörü tehdit eden unsurlarla bir arada incelenmesiyle mümkün olabilir.

Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Öte yandan karayolu; zemine, topografyaya, taşınacak yük miktarına ve zamana göre en esnek taşıma imkanı sağlamaktadır. Diğer taşıma sistemlerinden bağımsız olarak üretim yerinden tüketim yerine aktarmasız, kapıdan kapıya ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olduğundan ve diğer sistemlere göre daha kolay ulaşım sağladığından tercih edilmektedir (Grafik-7).



Kaynak: 2005 Yılı ERF Avrupa Yol İstatistikleri Yayını (Veri Yılı:2003).

Grafik 7. Taşıma Sistemlerine Göre Yük Taşımacılığının Avrupa Birliği Ülkeleriyle Karşılaştırılması (2003)

Ancak gelişmiş pek çok ülkede 21.Yüzyıl ulaştırma politikaları çok alt sistemli (modlu) sistemlerin benimsenmesi yönündedir. Bu nedenle çevreye minimum seviyede zarar verecek, ülke ekonomisine ve sosyal yaşama katkı sağlayacak diğer taşıma sistemleriyle entegre kombine taşımacılık pek çok ülkede benimsenmeye başlamıştır.

Ulaşım talebi artışı o bölgedeki ve/veya ülkedeki ekonomik gelişme ile bağlantılıdır. Ulaşım talebini etkileyen faktörlerden bir kısmı aşağıda verilmektedir.

- Ekonomik gelişme
- İşgücü artışı
- Üretimin artışı
- Tüketimin artışı
- Ekonomik aktivitelerin mekansal alanda yayılımı
- Küreselleşme
- Uluslararası ilişkiler ve anlaşmalar
- Enerji fiyatları
- Turizm

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

Son yıllarda ulaştırma konusunda uluslararası panellerde ve toplantılarda gündeme gelen ve pek çok gelişmiş ülkede ele alınan konuları aşağıda verilen başlıklar altında toplayabiliriz:

- Sürdürülebilir Ulaştırma
- Çok Modlu Taşımacılık
- Yeni Finans Temin Modelleri
- Akıllı Ulaştırma Sistemleri
- Ulaştırma Hizmeti Veren Kurumların Yeniden Yapılandırılması

Bu konulara aşağıda kısaca değinilmektedir.

Sürdürülebilir Ulaştırma

Sürdürülebilir ulaştırma, küresel sürdürülebilirliğin bir alt boyutu olup, “bugünkü neslin ihtiyaçlarının gelecek nesillerin ihtiyaçlarını (çevre, ekonomi, toplumsal) ipotek altına almadan sağlamak” olarak tanımlanabilir. Bu kavram arazi planlaması ile ekonomik ve sosyal gelişmeye bağlı ulaştırma genel politikalarında bazı değişikliklerin ortaya çıkmasına neden olabilecektir. Dolayısıyla, karayolu ulaştırması ile çevre arasındaki ilişkilerin daha uyumlu olmasını sağlayacak ve karayolu ulaştırması çevre duyarlılığını güvence altına alacak çalışmalar üzerinde yoğunlaşılacaktır.

Küresel ısınmada, ulaştırma sisteminin de negatif etkileri bulunmaktadır. Küresel ısınmaya sebebiyet veren CO₂ emisyonunun, örneğin ABD’de % 31’i ulaşırmadan kaynaklanmaktadır. Diğer sebebiyet veren faktörler endüstriyel üretim % 34, binaların ısıtılması, soğutulması ve elektrik sağlanması ise % 35’dir. Ulaşımdan gelen etkiler ise taşıtların hareketi, yakıt üretimi, taşıt üretimi ve ulaştırma altyapısının inşasıdır. Küresel ısınmanın en büyük nedenlerinden biri insan eliyle üretilen CO₂’dir. Bu nedenle taşıtların çıkardığı emisyon ölçümleri ve taşıt muayeneleri oldukça önemlidir.

Çok Modlu Taşımacılık

Ulaştırma kavramı kapsamında yer alan sistemlerin birbirlerine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması ile yaratılacak sinerji ülke genelinde katma değer kullanımına büyük katkılar sağlayacak bir etkidir. 21. yüzyıla girerken tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli ve kombine yapısı ekonomik gelişmenin en önemli unsurlarından birisi olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle birçok ülkede son dönem planlarında çok modlu ve uyumlu taşıma politikaları benimsenmektedir.

Çok modlu taşıma politikalarının özellikle kentsel alanlarda ve ülkeler arası yük taşımacılığında çok etken olacağı söylenebilir. 20.Yüzyılın sonları ve 21.Yüzyılın başlarında kentlerde trafik sıkışıklığı bilindiği gibi ulaşırmada en büyük problemlerden biri olmaya başlamış ve bu nedenle de ya talebin azaltılmasını sağlamak maksadıyla sıkışıklık ücretlendirmesi ya da karayolunda oluşan fazla arzın diğer modlara kaydırılması için çok modlu taşıma politikaları uygulanmaya başlamıştır. Yükün taşınmasında ise her ne kadar paketleme sistemlerinin gelişmesi nedeniyle karayolunda artışlar gerçekleşse de kargo konteynerlerindeki gelişmeler ve aktarmalardaki kolaylıklar nedeniyle de özellikle uzun mesafeler ve ülkeler arası taşımada çok modlu taşıma sistemleri kullanılmaya başlamıştır.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

Çok modlu taşıma sistemleri ayrıca karayolundaki trafiğin azalmasıyla çevreye de önemli katkılar sağlayacaktır.

Yeni Finans Temin Modelleri

Altyapı hizmetleri, özellikle ulaştırma altyapıları, sosyal ve ekonomik kalkınmayı doğrudan etkileyen, zamanında ve etkin olarak sağlandığında ülkelerin gelişmesi ve toplumsal refahı artırıcı hizmetlerdir. Bu yönü ile ulaştırma altyapı hizmetleri kamu yatırımı niteliğini taşımaktadır. Geleneksel finans temin modellerinde kamu yatırımları genel bütçeden ayrılan kaynaklarla gerçekleştirilmektedir.

Genel bütçeden ayrılan kaynakların yanı sıra örneğin ABD’de “Highway Trust Fund”, Yeni Zelanda’da “Trans Fund” gibi tümüyle karayolu projelerinde kullanılmak üzere fonlar oluşturulmaktadır. Ayrıca tahvil finans yöntemleri ve yolların ücretlendirilmesi de kullanılan yöntemlerdendir. Ancak pek çok ülkede alt yapı projeleri için geleneksel finans yöntemlerinin dışına çıkılarak özel sektörün de finans teminine katılımı sağlanmaktadır. Bunlar ya tümüyle özelleştirme yada kamu-özel işbirliği (yap-işlet-devret, yap-devret-işlet, kirala-geliştir-işlet v.s.) projeleridir. Aslında özel sektörün finans teminine katılımı, diğer bir deyişle özelleştirme yeni bir model değildir. Örneğin Fransa ve İspanya’da 1960’lı yılların sonlarında uygulanan yöntemlerdir. Ancak pek çoğu da başarılı olamamıştır. Başarılı olamamanın sebebi ise 1970’li yıllarda yaşanan enerji krizine bağlanmış ve bu finans yöntemi 20.Yüzyılın sonlarında tekrar kullanılmaya başlanmıştır. Özel sektörün finans teminine katılımı ücretli yolların pek çok ülkede artışı ile gelişim göstermektedir. Karayolu gibi pahalı altyapı projelerinin istenilen şartlarda hizmet verebilmesi ve tesis edilmesi, geleneksel finans yöntemi olan taşıt kullanımından kaynaklı vergiler (taşıt alım vergisi, motorlu taşıtlar vergisi, akaryakıt tüketim vergisi v.s) ile mümkün olamamaktadır. Bu nedenle önümüzdeki yıllarda kullanıcıların direkt ücretlendirilmesine dayalı finans yöntemlerinin ön plana çıkması beklenmektedir. Bunun en büyük sebeplerinden biri yakıt tasarrufu yüksek araçların imal edilmesi ve yolu kullananların ödedikleri vergi oranlarının yola ve çevreye verdikleri zararın altında olmasıdır.

Akıllı Ulaşım Sistemleri

Dünyada soğuk savaşın bitimini müteakip savaş teknolojisi içerisinde kullanılan ve gelişen haberleşme ve elektronik teknolojisi 20.Yüzyılın sonlarında kendisi için yeni bir pazar arayışına girmiş ve ulaştırma sektörü içerisinde pazar imkanı bulmuştur. Bu nedenle 20.Yüzyılın son çeyreğinde Akıllı Ulaşım Sistemleri adı altında yer edinmiştir. Akıllı ulaşım sistemlerinin amacı, karayolu projelerinde yol güvenliğini artırmak, kara ulaştırmasının kapasitesini artırmak, karayolu ulaştırmasında kişisel hareket kabiliyetini, uyum ve konforu artırmak, kara ulaştırmasının çevre ve enerji kaynakları üzerindeki negatif etkilerini azaltmak, bireylerin ve kurumların mevcut ve gelecekteki verimliliğini artırmak, bu sistemin geliştirileceği ve yaygınlaştırılacağı bir ortam geliştirmektir. Bunlara örnek verilecek olursa, otomatik ücret toplama sistemleri, hareketli ağırlık ölçüm sistemleri, lojistik hizmetlerde GPS (Global Positioning System) kullanımı ve taşıtların izlenmesi, yolcu bilgilendirme sistemleri, trafik yönetim merkezleri, akıllı taşıtlar, ileri taşıt kontrol sistemleridir. Bu konularda, örneğin çarpışma uyarı ve önleme sistemleri, sanal sürücülü taşıtlar gibi çalışmalar da ayrıca sürdürülmektedir.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

Ulaşım Hizmeti Veren Kuruluşların Yeniden Yapılandırılması

Ulaşım politikasındaki değişiklikler hükümetlerin sektördeki rolünün değişmesine neden olmaktadır. Kamu kurumlarının hizmet sunucu işlevi azalırken, düzenleyici görevi artmaktadır. Yapılanma, rekabeti düzenleyici, çevreyi ve sosyal faydaları dikkate alan bir şekle dönüşmektedir. Kamu kurumları, rekabet için uygun kurumsal çerçeveyi oluşturmak, kamusal olarak sağlanan altyapının kullanımı için yeterli ekonomik kaynak sağlamak, kıt kamu kaynaklarının uygun dağılımı ve karar alma sürecine toplumun katılımını sağlamak durumundadırlar.

Kamu kurumlarının bu durumda yapacakları şey, özel sektörü etkin çalışır hale getirmek ve özel sektörün yapamadıklarını yapmaktır. Bu arada özel sektörün çalışabilmesi, kısmen piyasa koşullarına bağlıdır. Kamu kurumları bunu yaparken üç temel rol üstlenirler;

1. Yerel karar vericilere destek verici bir özel sektör piyasası oluşturmak,
2. Çevresel ve sosyal hedefleri göz önünde bulundurarak özel sektöre konu olmayacak piyasa süreçlerinde kritik kararları vermek,
3. Ulaştırmanın gelişmesinden zarar görenlerin zararlarının tazmin edilmesi ve korunmasını sağlamak.

Ulaştırma Sistemleri, Karayolu Ulaşımı ve Karayolları Genel Müdürlüğüne ait bilgilerden sonra Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü ve çalışmaları hakkında bilgilerin verilmesine geçilecektir.

2) KARAYOLLARI 2. BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ

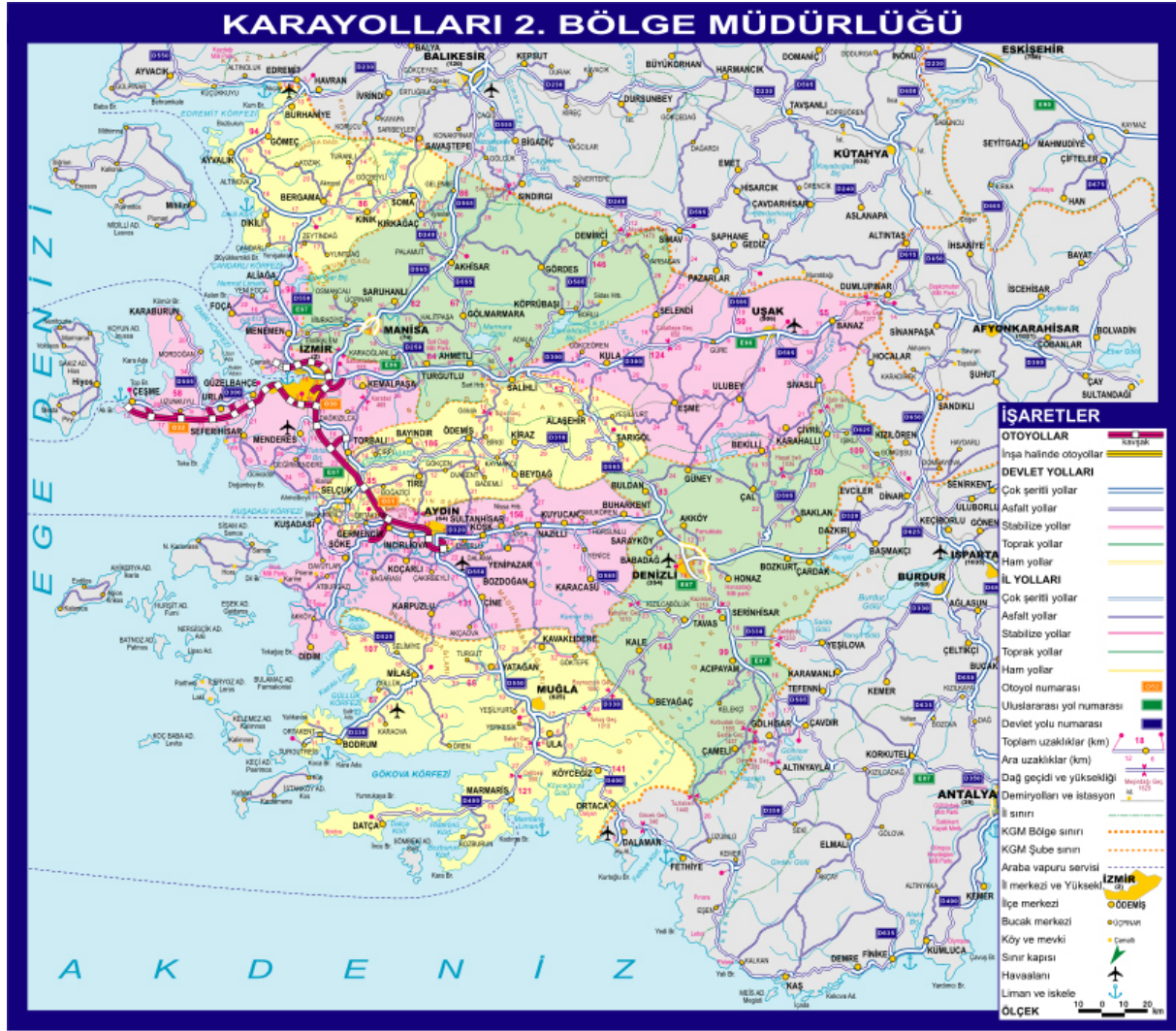
Bölgemiz 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşu ile birlikte kurulmuş ve çalışmalara başlamıştır.

78.676 km² olan Bölgemiz sınırları içerisinde İzmir, Manisa, Muğla, Aydın, Uşak, Balıkesir ve Denizli illeri bulunmaktadır.

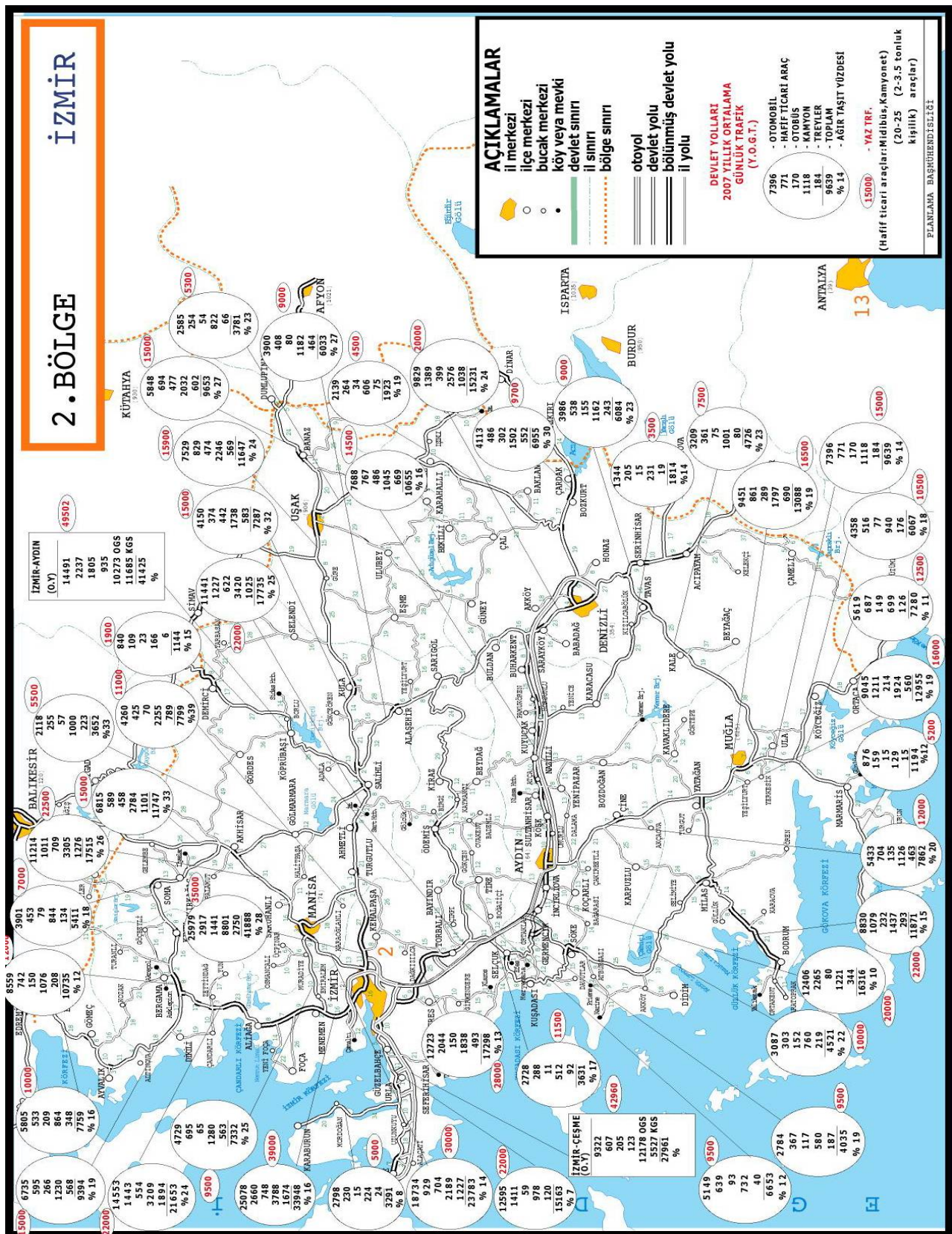
Bölgemiz sorumluluk alanı içerisinde 368 km otoyol, 2.524 km devlet yolu, 2.618 km il yolu olmak üzere toplam 5.510 km yol bulunmaktadır. Yol ağımızın % 98'i asfalt kaplama olup (5 399 km), bunun 731 km si BSK dır.

Bölgenin nüfusu 9.132.153 'dır. Km²'ye 70 metre yol ve 95 kişi düşmektedir.

Bölgemiz sınırları içindeki tescilli araç sayısı 2.337.159 dir.

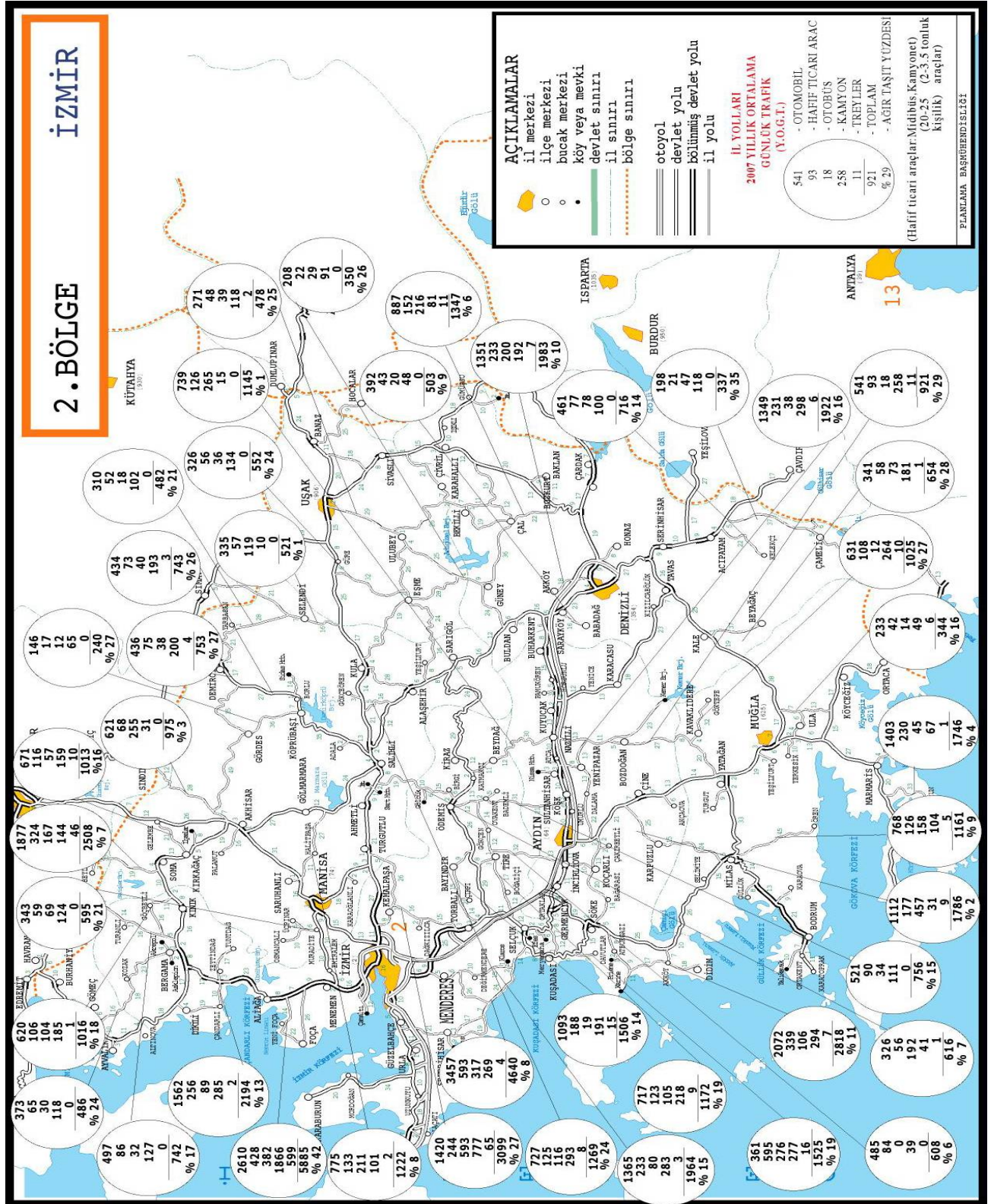


Şekil 1. Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü Haritası



Şekil 2. Karayolları 2. Bölge Devlet Yolları Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YOGT) Haritası

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.



Şekil 3. Karayolları 2. Bölge İl Yolları Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YOGT) Haritası

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

2.1 İzmir Merkezli Ana Aks Projeleri

2.1.1 İzmir – Aliağa – Ayvalık - Çanakkale Aksı

Toplam 173 km uzunluğunda olan yolun;

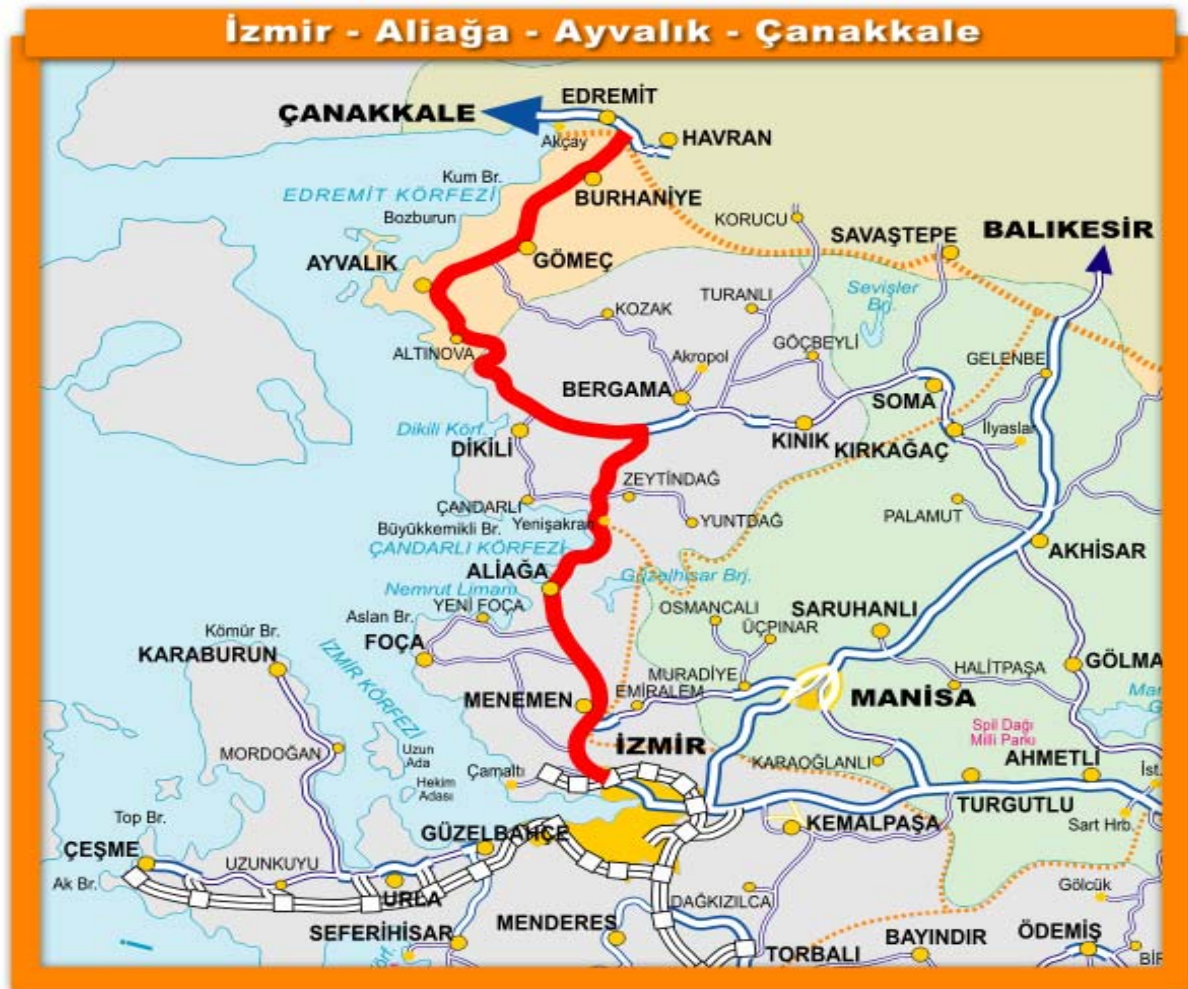
- Seyrek Ayr. Km:0+000 olmak üzere Aliağa'ya kadar olan 37 km sinin BSK Kaplama onarım işi ihaleli olarak devam etmektedir.

- 100 km lik Aliağa-Gömeç arası sathi kaplamalı bölünmüş yol halinde trafiğin hizmetinde olup Aliağa-Dikili Ayr. (57 km) arasının BSK Kaplama yapım işi devam etmektedir.

-31 km lik Gömeç-14. Bl. Sınırı yolunun bölünmüş yol yapım işi ihale edilmiş olup süreç devam etmektedir.

-Dikili Ayr.-14. Bl. Hd. Arasının BSK Kaplamalı haline getirilmesi hedeflenmiş olup ihalesi yapılacaktır.

- Proje çalışmaları devam eden Çiğli-Aliaga Otoyolunun Seyrek, Koyundere, Menemen, Eski Foça ve Yeni Foça' da Devlet Yoluna bağlantıları yapılacaktır. Yine adı geçen Otoyolun devamı olarak hedeflenen Aliaga-Çandarlı-Savaştepe arasında, Çandarlı Limanına da bağlantısının sağlanması planlanmaktadır.



Şekil 4. İzmir – Aliağa – Ayvalık - Çanakkale Aksı Haritası

2.1.2 Menemen - Manisa - Turgutlu Aksı

Toplam 59 km uzunluğundaki yolun;

- 34 km lik Menemen-Manisa arasının 9 km si sathi kaplamalı bölünmüş olmak üzere 31 km si tamamlandı. Manisa Çevre Yolunun 6 km si bu iş bünyesinde yapılmaktadır. Yolun tek yol olan 22 km sinin bölünmüş yol haline getirilmesi için ihale edilmesi gerekmektedir.

-25 km lik Manisa-(İzmir-Turgutlu) yolunun 15,5 km si sathi kaplamalı bölünmüş yol haline getirilerek trafiğe açılmıştır. Çalışmalar devam etmektedir.

-Devlet Yolunun Menemen' de Çiğli-Aliğa Otoyoluna, Karaoğlanlı mevkiinde de İstanbul-İzmir Otoyoluna bağlantıların sağlanması planlanmaktadır.



Şekil 5. Menemen – Manisa – Turgutlu Aksı Haritası

2.1.3 İzmir - Manisa - Akhisar - İstanbul Aksı

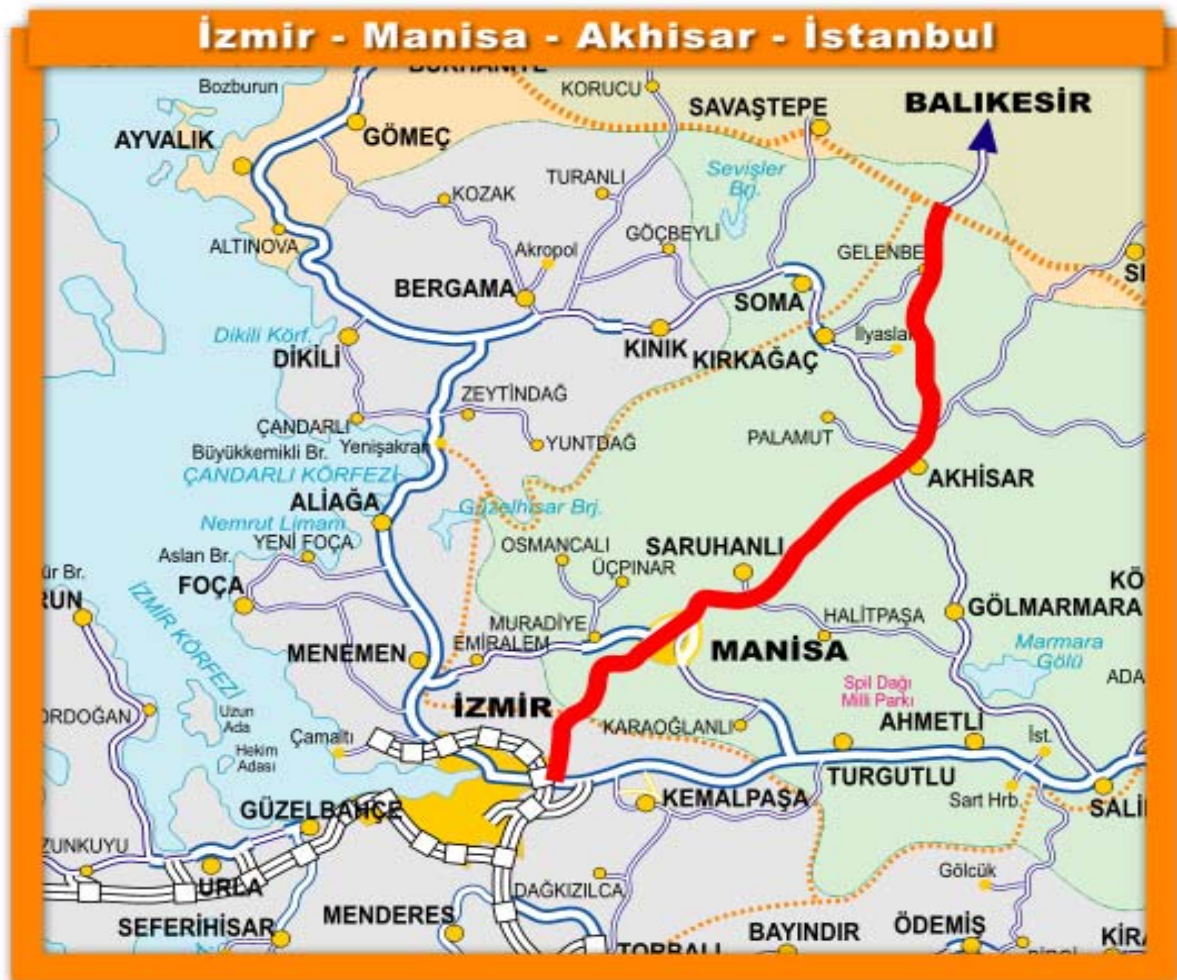
Toplam 126 km uzunluğunda olan yolun;

- 24 km İzmir-Manisa arasının 14 km si BSK Kaplamalı, 10 km si sathi kaplamalı tamamlanmış olup BSK Kaplama çalışmaları devam etmektedir.

- 12 km lik Manisa Çevre Yolunun 6 km si Menemen-Manisa yolu bünyesinde yapılmaktadır. Kalan 6 km nin ihalesi yapılacaktır.

- Toplam 90 km olan Manisa - Akhisar-14. Bl. Hd. Yolu sathi kaplamalı bölünmüş yol olarak trafiğe açılmıştır. 52 km lik Manisa- Akhisar arasının BSK Kaplam çalışmaları ihaleli olarak devam etmekte olup 9 km si binder seviyesinde tamamlanmıştır. Akhisar-14. Bl. Hd. Arası 38 km olup bu kesimin BSK Kaplamalı haline getirilmesi için ihale yapılacaktır.

- Adı geçen Devlet Yolunun Saruhanlı'da (İshakcelebi)'de ve Akhisar'da İstanbul - İzmir Otoyoluna bağlantılarının sağlanması planlanmaktadır.



Şekil 6. İzmir - Manisa - Akhisar - İstanbul Yolu Haritası

2.1.4 İzmir - Turgutlu - Salihli - Uşak - Ankara Aksı

İzmir'i Ankara ve Doğusundaki illere bağlayan önemli bir ana arter olan yolun toplam uzunluğu 266 km dir.

Selendi Ayr. dan itibaren 12 km lik kesimi ve Banaz Geçişinden-Bölge Sınırımız arasında kalan 23 km lik kesim hariç 231 km lik kesim bölünmüş yol olarak trafiğe hizmet vermektedir. 119,57 km si BSK Kaplamalı olan yolun tamamının BSK Kaplamalı bölünmüş yol haline getirilmesi çalışmaları devam etmektedir.

- İstanbul - Bursa - Balıkesir - İzmir Otoyolunun Kemalpaşa ve Turgutlu' da ilgili Devlet Yoluna bağlantılarının sağlanması planlanmaktadır.



Şekil 7. İzmir - Turgutlu – Salihli – Uşak - Ankara Aksı Haritası

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

2.1.5 Bergama - Akhisar - Salihli - Alaşehir - Denizli - Acıpayam – Antalya Aksı

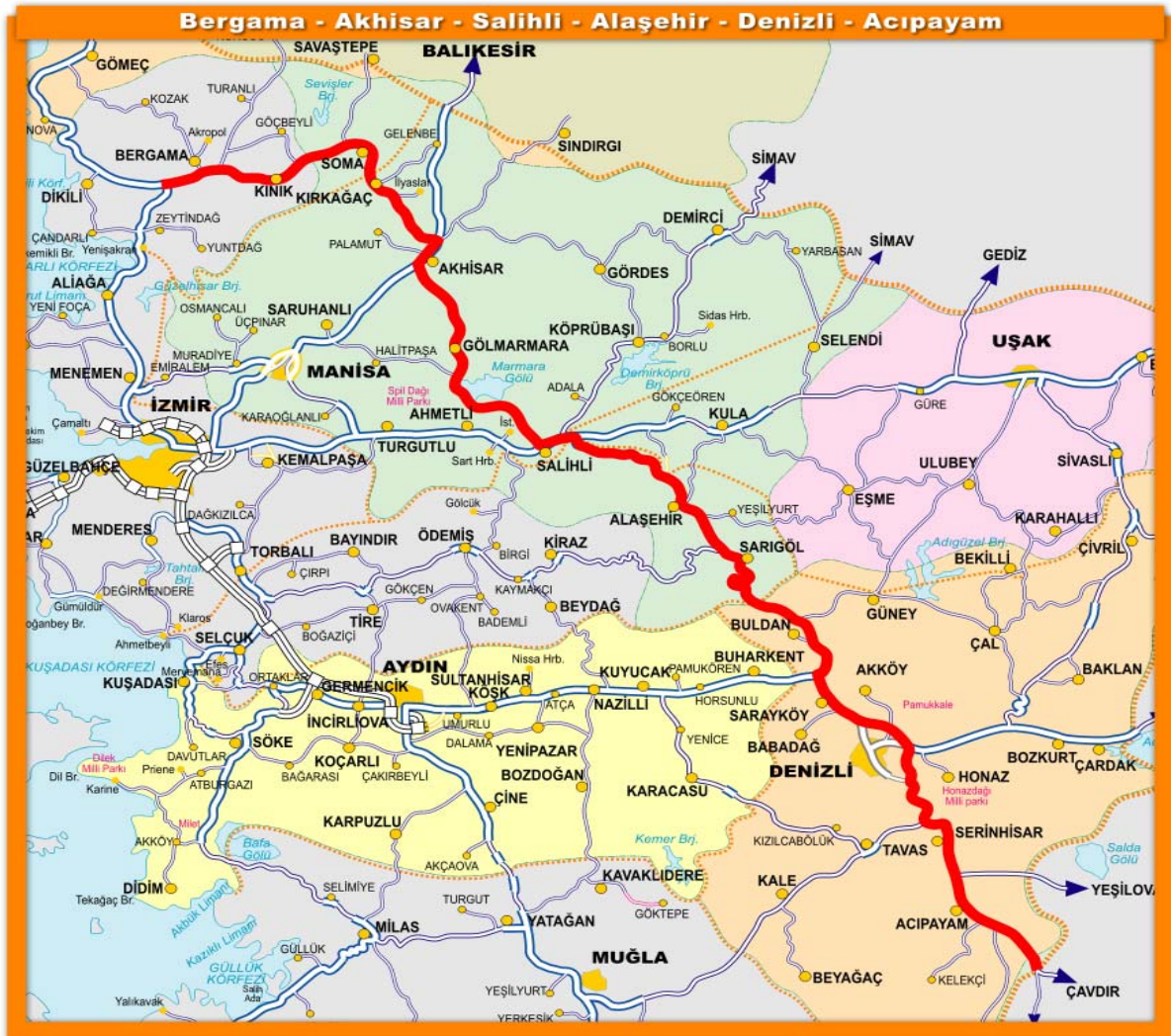
324 km uzunluğundaki yolun 63 km lik Akhisar-Gölmarmara-Salihli kesimi hariç kalan bölümü bölünmüş yol haline getirilecektir. Salihli-Gölmarmara-Akhisar arasının 1A standardında sathi kaplamalı yol yapım çalışmaları ihaleli olarak devam etmektedir.

-Bergama-Soma-Akhisar arasında 14 km (sathi kaplamalı)

-Salihli-Alaşehir-Denizli arasında 43 km (sathi kaplamalı)

-Denizli- 13. Bl. Hd. Arasında 36,5 km (sathi kaplamalı) bölünmüş yol haline getirilmiştir.

- İstanbul - Bursa - Balıkesir - İzmir - Otoyolunun Soma, Kırkağaç ve Akhisar'da, Aydın-Denizli Otoyolu ile de Denizli'de ilgili devlet yoluna bağlantılarının sağlanması planlanmaktadır.



Şekil 8. Bergama-Akhisar-Salihli-Alaşehir-Denizli-Acıpayam-Antalya Aksı Haritası

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

2.1.6 Torbalı – Bayındır – Ödemiş – Kiraz – Alaşehir Aksı

160 Km. uzunluğundaki yolda 2007 yılı sonu itibariyle 7 km lik kesim (Fertek Köprüsü ve Aslanlar DDY Üstgeçit Köprüsü yapımı dahil) 1A Standardında sathi kaplamalı yol olarak tamamlanarak tarfiğe açılmıştır. Püermanet yolda görüş mesafesi artırılması ve fiziki standardının yükseltilmesi şeklinde yolda iyileştirme çalışmaları yapılmaktadır.

Özellikle tarım ve tarıma dayalı sanayi ve ticari faaliyetler açısından oldukça büyük bir öneme sahip olan bu yolun Torbalı’da İzmir-Aydın Otoyoluna bağlantısı sağlanmış olup, Bergama-Antalya aksı (2.1.5) ile de İzmir-Ankara, İzmir-Balıkesir-İstanbul ve Aydın-Denizli Otoyollarına bağlantısı planlanmaktadır.



Şekil 9. Torbalı – Bayındır – Ödemiş – Kiraz – Alaşehir Aksı Haritası

2.1.7 Kemalpaşa - Torbalı Aksı

35 km uzunluğundaki yolda Valilikçe temin edilen makine parkı ile toprak işlerinde çalışılmaktadır. 2008 yılında toprak işleriyle birlikte sanat yapılarının yapılması ve arkasından üst yapı çalışmalarına başlanması Özel İdare toplantılarında kararlaştırılmıştır. 07.10.2008 tarihinde Kemalpaşa Kaymakamlığında toprak işleri ve sanat yapıları ihalesi yapılmıştır.

Tamamı bölünmüş yol olarak tamamlandığında, özellikle ağır taşıtlar için adeta İzmir'in ikinci büyük Çevre Yolu konumunda çalışacak olan bu yolun Kemalpaşa'da İzmir-İstanbul ve İzmir-Ankara Otoyollarına, Torbalı'da da İzmir-Aydın Otoyoluna bağlantılarının sağlanması planlanmaktadır.



Şekil 10. Kemalpaşa – Torbalı Aksı Haritası

2.1.8 Seferihisar - Kuşadası - Söke - Milas - Bodrum Aksı

Turistik önemi olan yolun Toplam 304 km olan yolda bölünmüş yol yapım çalışmaları ihaleli olarak devam etmektedir.

- (İzmir-Çeşme) Ayr.-Seferihisar-Kuşadası yolunda 30 km (sathi kaplamalı)
- Selçuk-Kuşadası-Söke yolunda 41,5 km (sathi kaplamalı)
- Söke Didim Ayr. arasında 30 km (sathi kaplamalı)
- Didim Ayr.-Milas arasında 5 km (sathi kaplamalı)
- Milas-Bodrum-Turgutreis arasında 56 km yol (16 km BSK lı)

Bölünmüş yol haline getirilmiştir. Diğer kesimlerde bölünmüş yol yapım çalışmaları devam etmektedir.

- İzmir-Urla-Çeşme Otoyolunun Seferihisar Bağlantısı ile ilgili Yola bağlantısı sağlanmıştır.

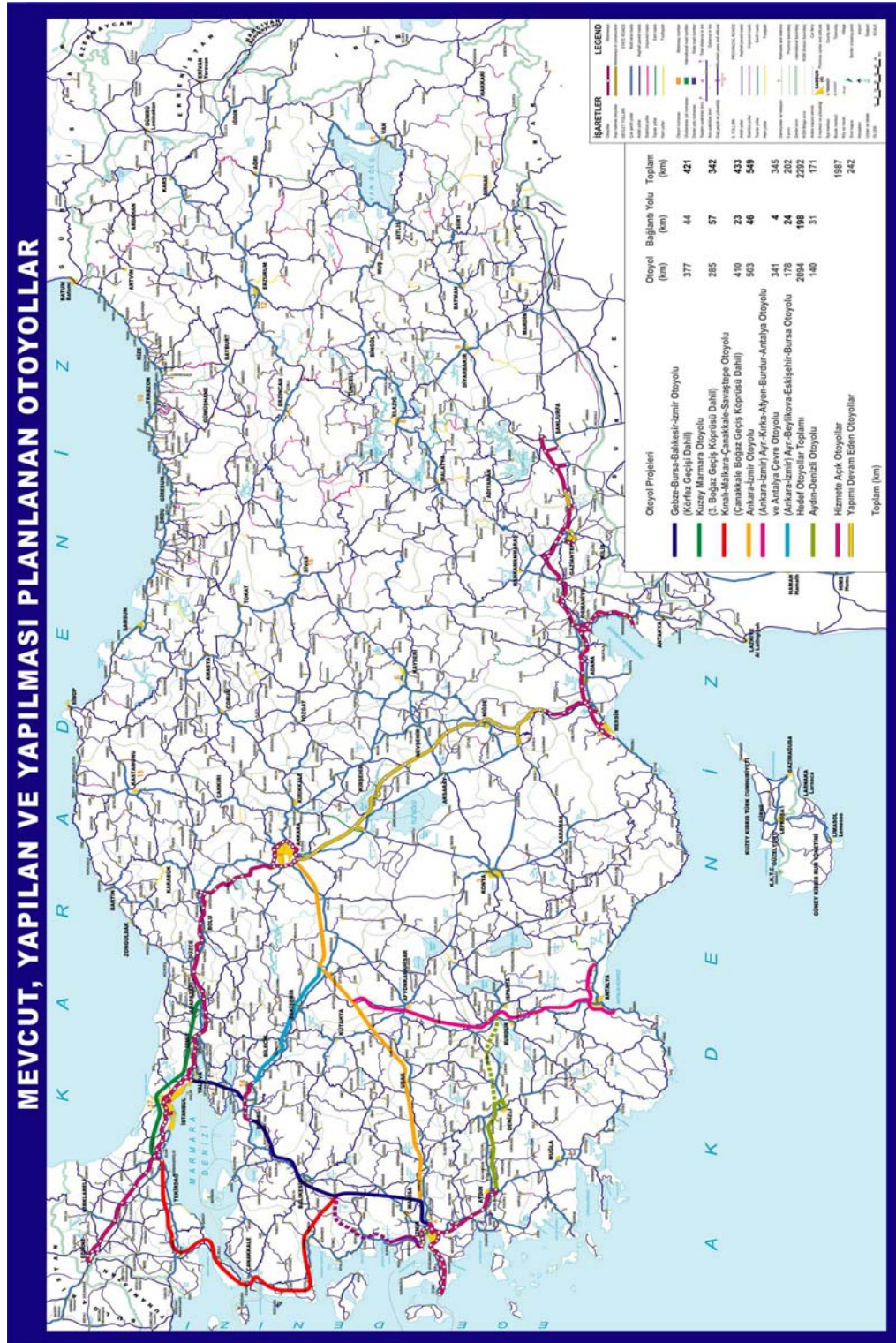
Turizm ve ticari faaliyetler açısından oldukça büyük bir öneme sahip olan bu yolun biran önce BSK kaplamalı bölünmüş yol olarak tamamlanması gerekmektedir.



Şekil 11. Seferihisar – Kuşadası – Söke – Milas – Bodrum Aksı Haritası

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

2.1.9 Otoyollar



Şekil 12. Mevcut Yapılan ve Yapılması Planlanan Otoyollar

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

2.1.9.1 Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü Otoyol Projeleri



Şekil 13. Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü Otoyol Projeleri Haritası

Karayolları 2. Bölge Müdürlüğümüzde, İstanbul-Bursa-Balıkesir-İzmir, Aydın-Denizli ve Çiğli-İzmir Otoyollarında proje çalışmalarımız sürmekte olup, bu projelerle ilgili açıklayıcı bilgiler şunlardır;

2.1.9.1.1- İstanbul - Bursa - Balıkesir - İzmir Otoyolu

İstanbul-Bursa-Balıkesir-İzmir Otoyolunun, Uygulama Projeleri Karayolları Genel Müdürlüğümüzce 1997 yılı başında ihale edilmiş olup, Otoyolun (Balıkesir-Edremit) Ayrımı-Kırkağaç, Kırkağaç-Manisa ve Manisa-İzmir Kesimleri Bölge Müdürlüğümüzün sorumluluğundadır. Otoyolun tamamının bir bütün olarak Yap-İşlet-Devret Modeliyle 18.12.2008 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğünde ihalesi yapılacaktır. Adı geçen Otoyolun ülkemiz, bölgemiz ve İzmir ilimiz açısından taşıdığı önemi ve özellikle İzmir ilimizin sosyo-ekonomik gelişimine yapacağı katkıyı kelimelerle anlatmak mümkün değildir. İhalesinin yapılarak en kısa sürede tamamlanması gerekmektedir.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

2.1.9.1.2- Aydın - Denizli Otoyolu

Aydın - Denizli Otoyolu Ön Projeleri üç kesim halinde ihale edilmiştir. Otoyolun yapımının da ihale edilmesi nedeni ile ön proje ihalesi kapsamında uygulama projelerinin de yapılması Genel Müdürlüğümüzce uygun görülerek ihale kapsamına alınmıştır. Fakat daha sonra yapım yatırım programından çıkartılmıştır. Ancak, son dönemlerde adı geçen Otoyolun yapımı gündemde olup, yapım yatırım programına alınması çalışmaları Karayolları Genel Müdürlüğümüzde devam etmektedir. Denizli'den sonra Kırkağaç-Afyon-Antalya Otoyoluna bağlantısının yapılması da planlanmaktadır.

2.1.9.1.3- Çiğli - Aliğa Otoyolu

Bilindiği üzere otoyol yapım çalışmaları devam eden yaklaşık 51 km uzunluğundaki İzmir Çevre Yolunun yaklaşık 49 km si tamamlanarak trafiğe açılmış olup, geriye kalan son 2 km sinde çalışmalar devam etmektedir.

İzmir Çevre Yolunun devamı olarak Çiğli-Aliğa (Km:0+000-47+000) arası Karayolları Genel Müdürlüğümüzce km:0+000-29+000 ve Km:29+000-47+000 araları şeklinde iki kesim halinde 2007 yılında Otoyol Proje Mühendislik Hizmetleri İşi ihalesi yapılmış olup, proje çalışmalarımız devam etmektedir. Devamında Liman yapılacak olan Çandarlı'ya ve daha sonra da Savaştepe'de İzmir-İstanbul ve Kınalı-Çanakkale-Savaştepe Otoyoluna bağlantısının yapılması hedeflenmektedir.

İzmir Çevre Yolu

Kuzey ve Güney Dalları ile birlikte toplam uzunluğu 51 km olan İzmir Çevre Yolunun 49 Km.lik kesimi tamamlanmış olup; halen Atatürk Organize Sanayi Kavşağı ve proje sonu olan Sasalı Kavşağı arasındaki 2 Km.lik kesimde yapım çalışmalarına devam edilmektedir.

Ayrıca; İzmir-Menemen-Aliğa-Çandarlı-Çanakkale güzergahının her gün artan sanayi, ticaret ve turizme dayalı ağır ve yoğun potansiyel trafik (Organize Sanayi Bölgeleri, demir-çelik, petrokimya tesisleri, limanlar vs.) yükünü çekemez duruma gelen mevcut yolu rahatlatmak, İzmir Kent Geçişi trafiğini daha güvenli ve konforlu hale getirmek, yörenin gelişiminin en uygun şekilde planlanmasını sağlamak amacıyla Çevre Yolunun; öncelikle Aliğa'ya bilahare, yapılması planlanan Çandarlı Limanı da göz önüne alınarak Çandarlı'ya kadar uzatılması bilahare de Savaştepe'de İzmir-İstanbul ve Kınalı-Çanakkale-Savaştepe Otoyolları ile bağlanması hedeflenmiştir.

Bu hedefe uygun olarak Karayolları Genel Müdürlüğünce Sasalı-Eski Foça Kavşağı arası ile Eski Foça Kavşağı-Aliğa Organize Sanayi Kavşağı arasının proje ihaleleri yapılmış ve çalışmalara başlanılmış olup, kalan Aliğa Organize Sanayi Kavşağı-Çandarlı Kavşağı-Savaştepe Kavşağı arasının proje ihalelerinin 2009 yılında yapılması planlanmaktadır. Yapılan ve yapılacak olan proje çalışmalarının bir an önce tamamlanarak yapım çalışmalarının öncelikle Sasalı Kavşağı ile Eski Foça Kavşağı arasında başlatılarak Aliğa'ya kadar bağlantısının tamamlanmasının Ülkemiz ve Ege Bölgesi için ne kadar hayati bir önem taşıdığı aşikârdır.

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.



Şekil 14. İzmir Çevre Yolu, İzmir-Urla-Çeşme Otoyolu, İzmir Aydın Otoyolu, İzmir Çevre Yolu Sasalı-Aliğa Otoyolu Haritası

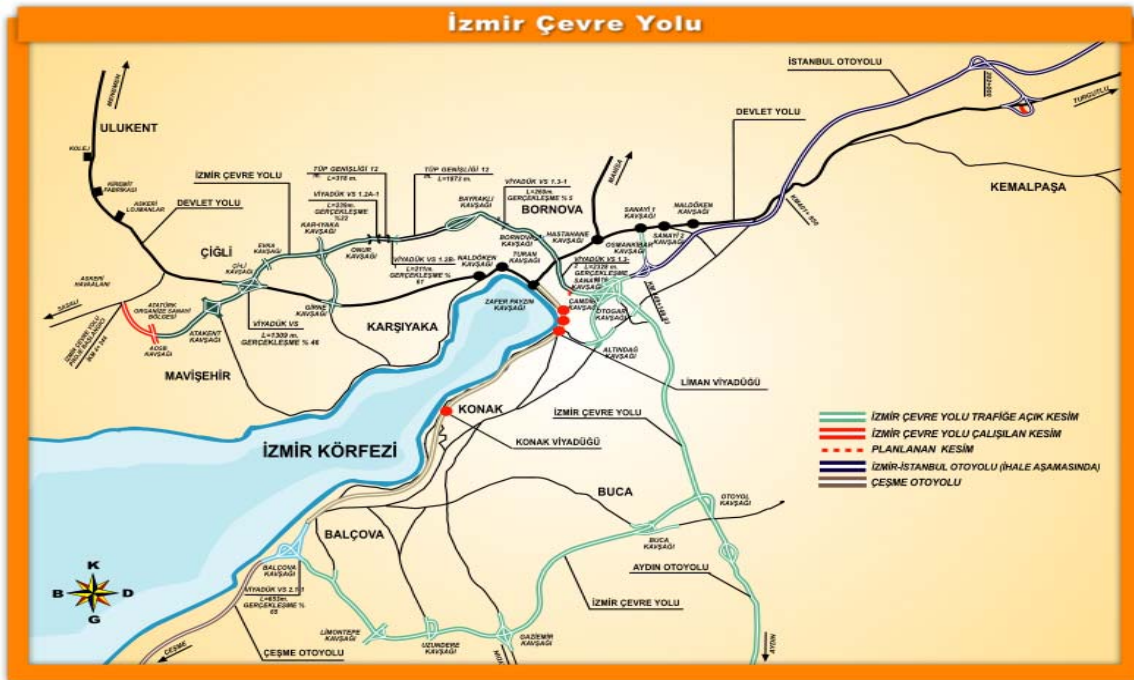
Tamamlanma aşamasına gelen İzmir Çevre Yolunun, kapasitesine ve yapılma amacına uygun olarak, trafik güvenliğine ve sürüş konforuna daha uzun yıllar hizmet verebilmesini temin edebilmek amacıyla;

- Çevre Yolu ile bağlantısı yapılan ve yapılacak olan devlet yolu, il yolu, imar yolu ve diğer yolların bağlantılarının (kavşak, köprülü kavşak, köprü, alt ve üst geçitler, vb.) standartlara uygun olması,
- Bu yollardan Çevre Yoluna ve diğer Erişme Kontrollü Karayollarına (Otoyollara) yönlendirilecek araçlar ve sürücüler için trafik bilgilendirme sistemlerinin (yatay ve

*Bu Bildiri İnşaat Mühendisleri Odası Adına Düzenlenmiştir.

düşey işaretleme, sinyalizasyon, akıllı ulaşım sistemleri vb.) standartlara uygun ve anlaşılabilir olması,

- Çevre Yolunda trafik güvenliğini ve trafik kapasitesini etkileyebilecek tutum, davranış ve faaliyetlerden uzak durulması,
- Çevre Yolu ve diğer Erişme Kontrollü Karayollarının altyapısına zarar verebilecek olan tesis imalatlarının (elektrik, doğalgaz, kanalizasyon, içmesuyu vb.) yapılarında zorunlu olmadıkça bu yapıların kullanılmaması ya da zorunluluk hasıl olduğunda projesinde belirtilen ve yetkili uzman personelin yapacağı işlemlere uygun olarak hizmet kanallarının kullanılması,
- Özellikle imar sınırları dahilinde çok modlu ulaşım sistemlerinin kullanımını daha kolay hale getirecek planlama ve projelerin yapılması,
- Raylı sistemler ile diğer toplu taşıma araçlarını kullananların Çevre Yolu irtibatlarını kolaylaştıracak şekilde, imar palanları ile diğer projelerin düzenlenmesinin temin edilmesi,
- Yol kullanıcılarına gerek eğitim ve gerekse kullanım amaçlı; Çevre Yolu ve diğer Erişme Kontrollü Karayolları hakkında yeterli bilgilendirmenin yazılı ve görsel medya organları tarafından uygun ve yoğun bir şekilde yaptırılmasının sağlanması,
- Transit olarak İzmir'e gelip, diğer yerlere gidecek taşıtlar ile ağır taşıtların imar yollarını ve şehir içinde kalan diğer yolları kullanmadan Çevre Yolu üzerinden gidecekleri güzergâha yönlendirilmeleri temin edilmelidir.



Şekil 15. İzmir Çevre Yolu Haritası