

Karayolları Erzurum Bölgesinin Yol Bakım Problemleri ve Uzun Vadeli Çözüm Şekilleri Hakkında Düşünceler

Konumuz esas itibariyle böyle bir makalenin dar çerçevesi içerisinde incelenmeyecek kadar geniş olmasına rağmen, yine de ana hatları ile birşeyler söylemek mümkündür. Genel olarak bu tip problemlerin çözümlerinde gaye ve şartlara göre çeşitli hal suretleri olabilir. Biz bölgenin özelliklerine ve kendi imkânlarımıza göre problemlerimizin en iyi çözüm tarzının aşağıda yazılı gayelerin halledilmesi olacağını kabul ettik. Bu kabulün nedenlerini çözümlerle beraber açıklayacağız. Ancak daha evvel genel olarak yollarımızın bir sınıflandırılmasının yapılmasında fayda vardır. Bu sınıflandırmayı yine bölgenin özelliklerine göre değişik bir açıdan yapacağız.

Bizim sınıflandırmamız yolların inşa tarihleri ve inşa eden merciler nazarı itibara alınarak yapılmıştır. Bu şekilde yolları, fiziki ve geometrik standartları ile genel olarak bir takım katagorilerde toplamak mümkün olmaktadır. Böyle bir sınıflandırma tecrübi olarak da hakikate uygun neticeler vermektedir.

1 — 1919 tarihine kadar Rus işgalinde kalan yerlerde Rusların yaptığı yollar:

Bu yollar bölgemizde bilhassa Kars Vilâyetinde büyük bir yer işgal eder. Yollar motorlu vasıttan ziyade atlı araba trafiğinin ihtiyaçları düşünülerek plânlanmıştır. Geometrik standartlar umumiyetle düşüktür. Kışın kızaklarla münakale temin edildiği için kar mevzuu nazarı itibara alınmamıştır. Fiziki hassaları umumiyetle iyidir. Köprüler büyük açıklıklarda çelik olarak inşa edilmiş olup halen hepsi tabii ömürlerini doldurmuşlardır. Yollar bol miktarda kasis ihtiva eder. Küçük açıklıkta ahşap köprülerle, çelik köprülerin ahşap aksamı büyük bakım masraflarını icabettirmektedir.

2 — İran Transıt Yolu :

Karayolları teşkilâtı kurulma-

Yazan :

İbrahim BULUTOĞLU

Karayolları 12. Bölge Müdürü

○

dan evvel Cumhuriyet Hükümetleri ciddi bir şekilde ele alıp neticelendirdikleri çok mühim bir istikamettir. Asya - Avrupa yolunun bölgemize isabet eden kısmını teşkil eder. Yol, inşa edildiği tarihteki ihtiyaçlarla imkânların iyi bir şekilde telif edilmesi suretiyle yapılmıştır. Fiziki vasıfları umumiyetle ihtiyaca cevap verebilecek durumdadır. Geometrik standartları bilhassa dağlık kısımlarda hiç de tatminkâr değildir. Ovalık kısımlarda, bilhassa hemzemin olduğu yerlerde kar mücadelesi bakımından büyük güçlük arzeder.

3 — Vilâyetler vasıtası ile yapılmış yollar :

Bölgemizde gerek güzergâhları, gerek inşa şekilleri ve gerek fiziki ve geometrik standartları bakımından yeterli olmayan kategoriye teşkil ederler.

4 — Karayolları teşkilâtı vasıtasıyla yapılmış yollar tulleri uzun olmamakla beraber diğer kategorilere nazaran kifayetli kabul edilebilirler. Fiziki noksanlıklarının sür'atle giderilmesi icabeder.

Bu genel sınıflandırmadan sonra esas konumuza dönebiliriz. Gayelerimizi iki ana grubda toplayıp, sonra bu ikisini telif etmeye çalışacağız.

1 — Bölgenin sosyal ve ekonomik yönden yol ihtiyacının karşılanması.

Doğu Anadolu geri kalmış bir memleket olan Türkiye'nin özellikle en geri kalmış mıntakasıdır. Umumiyetle hâlâ bu bölgede ortaçağ düzeni hakimdir. İktisadî bakımdan aile ekonomisi devrini yaşamaktadır. Mübadele daha ziyade gaz, tuz, şeker gibi ferdin kendi üretemediği mallara inhisar eder. İstihsal yerinde istihlâk edilir, satış nüfusa nisbetle bir yekûn teşkil etmez. Bu bakımdan bölgemizde bu gün için yol çalışmalarında sosyal faktör di-

ğer faktörlere nazaran daha büyük önem arzeder. Umumi hizmetlerin yurdun en uçra köşelerine kadar iletilmesi, bu köşeleri yurt için ve kendileri için daha verimli hale getirme gayretleri yaz - kış geçit veren yolların yapılmasını ve mevcut yolların bu hale ifragını icabettirmektedir.

2 — Memleketin genel zenginlik seviyesi nisbetinde bir gayretle yol hizmetlerinin yürütülmesini temin edecek çalışmaların plânların icra edilmesii.

Bu husus insanda ilk nazarda bir gaye olmayıp birinci bölümde zikredilen gayeleri tahakkuk ettirme yolu intibamı uyandırabilir. Fakat doğu Anadolu'da mevcut yollar üzerinde her mevsim geçit verme gayretinin memlekete hangi bedele mal olduğu takribi bir metotla hesaplanırsa bunun neden bir gaye olarak kabul edildiği kendiliğinden meydana çıkar.

Özet olarak biz «her mevsim münakaleyi temin etmek, fakat makûl bir bedel karşılığında» şeklinde bir formülle gayelerimizi istikamettirebiliriz.

Ben bir misal olarak 1961-1962 kış mevsiminde yapmış olduğumuz yol açık tutma gayretlerinin muhasebesini yaparak, bu mevzuun bu günkü durumda teşkilâtımıza neye malolduğunu göstermeye çalışacağım. 1961-1962 kışı Doğudaki kıtlık sebebi ile çok geniş çapta bir program tatbikini icabettirmiştir. Fakat sosyal ve iktisadî seviye yükseldikçe, teşkilâtımız için bu normal bir hizmet olacaktır. Ayrıca buna yeni istikametler ve yeni külfetler ilâve edilecektir. Şunu da bilhassa belirtmek lazım ki biz bütün bu gayrete rağmen yollarımızda yine de emniyetli ve sürekli bir vasat yaratamadık. Yani imkânlarımız kifayetsiz kaldı.

1961-1962 kışı kar mücadelesine iştirak eden makineler, makinelerin çalışma saatleri ve karayolları makine kira bedellerine göre bu faaliyetin maliyeti :

Adet	Makinenin cinsi	Toplam çalışma saati	Kira bedeli	Maliyeti (TL.)
5	Galison grader	2543	77.34	196.676,—
10	Adams grader	5213	86.92	453.114,—
2	Aweling Austin	211	72.29	15.253,—
7	Austin Western	3781	76.29	288.452,—
3	Rotatif grader	1073	149.47	160.381,—
10	Huber B. graderi	3268	26.25	85.785,—
21	Galion B. graderi	8628	27.62	238.305,—
2	H. Warco B. graderi	739	21.57	15.940,—
10	TD18 Traktör	3357	69.06	231.834,—
16	TD20 Traktör	6979	77.78	542.827,—
2	Le Tourneau Traktör	505	110.08	55.590,—

Yekûn . . . 2.284.157,—

Bu hesaba cihazlı üç adet kamyon, Bayındırlık Müdürlüğünden temin edilmiş 2 dözer ve 5 graderin masrafları ithal edilmemiştir. Ayrıca servis kamyonları ve traktörlerin işyerlerine nakil masrafları da bu hesabın dışında tutulmuştur.

Biz bu masrafı da yaklaşık olarak 600.000,— lira civarında hesaplıyoruz. Personel giderlerimizi cari masraf kabul ettik ve hesaba ithal etmedik. Yalnız personele 150.000,— lira civarında bir kar zammı ödenmiştir ki bunun ithali icabeder.

Bu şekilde vasatı bir kışın teşkilatımıza maliyeti 3.000.000,— lirayı bulmaktadır. Bu hesap normal çalışma şartlarına göre. Makinelerin karda her türlü bakım şartlarının dışında çalıştıkları düşünülürse bu rakam çok daha büyük değerlere erişebilir. Tatbikattaki durum da bu merkezdedir.

Bu hesabın neticelerinden de anlaşıldığı üzere Doğuda Karayolları bir fasid daire içine girmiş durumdadır. Her sene bu mücadele yapılacak, her sene büyük tamir ve yedek parça masrafları ihtiyar edilecek, 5-6 senede bir de bu makine parkı yenilenecek. Acaba bu fasid daireden kurtulmak, bu çemberi kırmak nasıl mümkün olabilir.

Biz meseleyi, tesir eden faktörlere göre iki kısımda inceleyeceğiz.

1 — Yolların kendi bünyelerinden gelen güçlükler :

Yukarda yaptığımız sınıflandırmanın 1, 2, 3 sıralarını işgal eden yollarda tamamen, 4. sıradaki yol-

larda da kısmen bu durum mevcuttur. Güzergâhların tesbitinde ve yol inşa karakteristiklerinin tayininde kar durumu düşünülmemiştir. Bir misal olarak Pashı - Kırmızı köprü arasını zikredebiliriz. Arazi düzdür. Fakat yol imlâda olmadığı için her sene bir buldozer ve bir graderle kar mücadelesi yapılır. Bu işte çalışan makinelerin 5 senelik kar açma faaliyetlerini 1 senelik inşa faaliyetine, yani toprak kazma faaliyetine tahvil etsek, bu mesele kökünden halledilmiş olacaktır. Bu misali bölgemizde bir hayli genelleştirebiliriz. Yollarımızda kar mücadelesinde güçlük arz eden kısımlar mahdut sahalara inhisar eder. Halen kar mücadelesi yapılan, sürekli olarak veya zaman zaman açık tutulabilen yolların umumî tulû 1900 km civarındadır. Bu uzunluğun ancak 500 km sinde bu mücadele yapılır, diğer kısımlar bakım graderleri ile rahatça ağılabılır. Biz her sene bu 500 km üzerinde 500.000 m³ toprak işine muadil kar temizleme işi yapmaktayız. Makul genişlikte variantlarla bu iki esaslı bir şekilde halletmeyi düşünürsek makine çalışması olarak 20 senelik kar mücadelesi faaliyetine denk bir işle karşı karşıya kalacağız demektir. Mevcut imkânların da takviye edilmesi suretiyle bu işe hemen girişmek hem bugünün bu sıkıntılı ve pahalı şartlarından kurtulmak bakımından, hem de geleceğin teşkilatımıza tahmil edeceği munzam işleri başarabilecek hale gelmemiz bakımından hayati öneme sahiptir.

Bu cümleden olarak bölgemizde Deveboynu variantı inşaatı yapılmış ve başarılı netice vermiştir. Ay-

rica Horon ovası ve Soğanlı dağında büyük kar mücadelesi güçlüğü arzeden Horasan - Sarıkamış yolu Aras vâdisinden ele alınmıştır. Karakurt'a kadar olan kısmı 1962 senesinde halledip, muvakkat olarak Karakurt - Sarıkamış arasında eski Rus yolundan faydalanmak suretiyle 1962-1963 kış mevsiminde bu yoldan istifade mümkün olacaktır.

2 — Mücadelede kullandığımız makinelerin seçilmesindeki yanlışlıklar :

Paletli vasıtalar, özellikle traktörler, kar mücadelesi için çok gayri iktisadî makinelerdir. Bu işi rotatif ve kar cihazlı grayderler, kamyonlar görmelidir. Fakat bu mevzuda Genel Müdürlüğümüz ciddi bir araştırma yapmamış veya bu imkânı şimdiye kadar bulamamıştır. Paletli vasıtaların kullanışında geniş çapta yolların darlığı ve meyilleri fazlalığı da rol oynamıştır. Bu bakımdan böyle bir duruma gitmeden evvel yine de yolların özelliklerini bu makinelerin kabiliyetlerine göre tashih etmek icabeder.

Kar mücadelesi mevzuu dışında, bakım noktai nazarından yollarımızın arzettiği güçlükler daha kısa vâdede halledilebilecek şeylerdir. Bu güçlükleri birkaç noktada toplayabiliriz.

a) Temel kifayetsizliği :

Daha uzun müddet bu günkü hâlile vazife görececek olan yolların taşıma güçlerini bu günkü vasıtaların ağırlıklarına cevap verebilecek hale getirmek icabetmektedir. Bu bakımdan 1. ve 2. kategoriye işgal eden yolların problemleri müşterektir. Bunlar makadam şoşeler olup, hesaplanan ilâve kalınlıkların verilmesi suretiyle peyderpey asfaltlanabilir duruma getirilmektedirler. 3. kategorideki yollar bu mevzuda en kötü durumda olan yollardır. Bunların bir kısmı daha geniş bir çalışma ile iyi hale getirilmektedir. Mütebakisi, güzergâhlarının arzettiği gayri müsaid halden dolayı uzun vâdede yeniden yapıma suretiyle halledilecektir. 4. kategoriden olan yolların bu problemi aşağı - yukarı halledilmiş tir.

b) Menfız ve köprüler :

I. Kategori yollarda betonarme (Devamı 39. Sayfada)

Not: Bu makale, Karayolları 12. Bölge Bakım Bülteninden iktibas edilmiştir. (Sayı 4, Mayıs 1962)