



Karayolları Van Bölge tesisleri

Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmalarına Toplu bir Bakış

Karayolları Genel Müdürlüğü 5539 sayılı kanunla kurulmuş Bayındırlık Bakanlığına bağlı tüzel kişiliği haiz bir müessesedir.

Müessesenin kuruluş tarihi 1950 yılı olup bu sene 10 uncu hizmet yılını tamamlamış bulunmaktadır.

Genel Müdürlüğe kanunla verilen görevlerden bir kaçını şöylece sıralamak mümkündür.

1 — Devlet yolları ağına giren yol ve köprüleri seçip teklif etmek, yol güzergâhlarını tayı ve tesbit etmek veya değiştirmek, hazırlayacağı plânlara göre yolları ve köprüleri inşa ve ıslah etmek, onarmak ve emniyetle kullanılması sağlıyacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmaktır.

Bu maddede geçen «Devlet Yolu» tabirinden önemli bölge ve il merkezlerini demir, deniz ve hava istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derecede ana yollar kasdedilmektedir.

Hazırlayan :
Karayolları Genel Müdürlüğü

○

2 — İl yolları ağlarının yapım, ıslah ve bakımı programlarını inceleyerek onanmasını Bayındırlık Bakanlığına teklif etmek ve denetlemek, illerce yaptırılacak yol ve köprü, proje ve keşiflerini incelemek, onamak ve kabul işlerinde üye bulundurmaktır.

Bu maddedeki il yolu, bir — il sınırı içindeki ikinci derecede önemli haiz yol olup, şehir, kasaba, ilçe ve bucak merkezlerini birbirine ve il merkezine ve komşu ildeki yakın ilçe merkezlerine, devlet yolları ağlarına, yakın demiryolu istasyonlarına, limanlara, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan yollar da bu gruba dahildirler.

3 — Yolların yapım, onarım ve bakımına ve emniyetle işlemesi muktezi garaj ve atölyeleri, maki-

na ve malzeme anbar ve depolarını, idare binalarını ve servis ve akar. yakıt tesislerini ve bakım emniyetini sağlayacak radyo verici istasyonlarını, Karayolları Genel Müdürlüğü görevlerinin verimli yönetimine yarayacak diğer herhangi tesisleri yapmak, teçhiz etmek ve kiralamak ve bakımlarını sağlamak.

4 — Yolların kullanılmasına teknik emniyet ve korunmasına ait esas ve kaideleri tesbit etmek ve yürütmek, munasip göreceği yol işaretlerini tesis etmek.

5 — Yol ağları ile ilgili diğer bütün işleri yapmak.

Genel Müdürlüğün yukarıda bir kısmını zikrettiğimiz görevleri tetkik edilince devlet yolları üzerindeki çalışmaların aslı görev olduğu anlaşılabacaktır.

Filhakika devlet yolları genel olarak iktisadi, içtimai ve askeri bakımdan zaruri olan yollardır. Bu sebeptendir ki bu yollar iktisadilik ve

verim faktörü nazarı itibare alınmak suretiyle muayyen programlara bağlanıp ele alınmışlardır. Türkiye'mizde bu şebekenin toplamı 26.711 km dir.

İl yollarına gelince, Genel Müdürlük bu yollar üzerinde tanzim edici bir takım vazifelerle görevlendirilmiştir. Çünkü bu tip yollar emniyet, eğitim, sağlık gibi âhme hizmetlerinin ifasını gerektiren yollardır. Bu tip yolların inşasında iktisadilik ve verim faktörü yanında ihtiyaç ve hizmet de gözönüne alınır ki bunu da mahalli idarelerin merkezî bir idareden daha iyi yapacakları izahtan varestedir. Bu sebeplerdir ki bu tip yollar üzerindeki fiili hizmet İl Bayındırlık Müdürlüklerine bırakılmıştır. İl yolları şebekesinin toplam tulû ise 34.187 km dir.

Ancak bu yollardan iktisadî, içtimai ve askerî noktaî nazardan öncelik kazanan yollar üzerinde çalışmayı Genel Müdürlük prensip olarak kabul etmiş ve 10.000 km. lik bir şebekeyi bünyesi içine almıştır.

Bu girişten sonra Genel Müdürlüğün devlet yolları ile bünyesine aldığı il yolları üzerindeki on yıllık çalışmalarını tetkik edebiliriz.

1 — Devlet yollarının satıh durumları itibariyle mukayesesi.

	1950 (km)	1960 (km)
Sert satıhlı yollar (Beton, asfalt ve emsali)	1322	6347
Gevşek satıhlı yollar (Stablize, makadam, parke ve emsali)	12004	17207
Tesviyeler	3070	1161
Ham yollar	3778	1996
	20174	26711

1950 senesi 100 kabul edildiğine göre sert satıhlı yollardaki artış 480, gevşek satıhlı yollardaki artış 122, tesviyelerdeki azalış 29, ham yollardaki azalış ise 45 civarındadır. Bu rakamların tetkikinden çıkartabileceğimiz diğer bir netice de 10 yıl içinde Genel Müdürlükçe yeniden 12.761 km lik bir yolun yapılmış olduğudur.

Sert ve gevşek satıhlı yollarda miktarların sür'atle artmasına mu-

kabil tesviye ve ham yolların da sür'atle azalması tabii bir hâdisedir. Ancak bu hâdiseyi bu kadar kısa sürede doğuran başlıca âmil biraz sonra tafsilatıyla zikredileceği üzere Genel Müdürlüğün, muayyen programlar gerçevesi içinde ve kademeli inşaat sistemine uyarak çalışmayı prensip olarak kabul etmesidir.

Yine bu prensibin neticesi olarak 1950 yılında devlet yolları şebekesine dahil yollardan yalnızca 8.024 km si üzerinde makinahı bakım yapılrken 1960 da bu rakam 23.316 km si devlet yollarında ve 10.000 km si il yollarında olmak üzere 33.316 km ye çıkarılmıştır. Keza 1950 de her mevsimde geçit veren devlet yolları tulû 9.624 km den ibaretken bu rakam 1960 yılında 19.920 km si devlet ve 1.900 km si il yolu olmak üzere 21.820 km ye yükselmiştir.

Yol mevzuundaki bu çalışmalara paralel olarak gerek devlet ve gerekse il yolları üzerinde yapılması iktiza eden 10 m den büyük açıklıktaki köprülerin inşası ile uğraşılmış ve 1950 de devlet yolları üzerinde mevcut 3.421 m uzunluğundaki köprü tulû 1960 da 31.703 ve keza 1950 de il ve köy yolları üzerinde mevcut 709 m tûlden ibaret büyük köprü tulû ise 1960 ta 15.701 m ye ulaştırılmıştır.

Bir taraftan yeni yol ve köprü-

lerin inşaatına girişilirken diğer taraftan da mevcut şebekenin iyi bir durumda bulundurulması Karayolları bakım teşkilâtı tarafından daima emniyet altına alınmış, bu suretle Karayolları münakalesinin her mevsimde rahatça olması temin edildiği gibi inşaat için yaptırılan meblâğlardan da en kısa zamanda azami derecede faydalanılması sağlanmıştır.

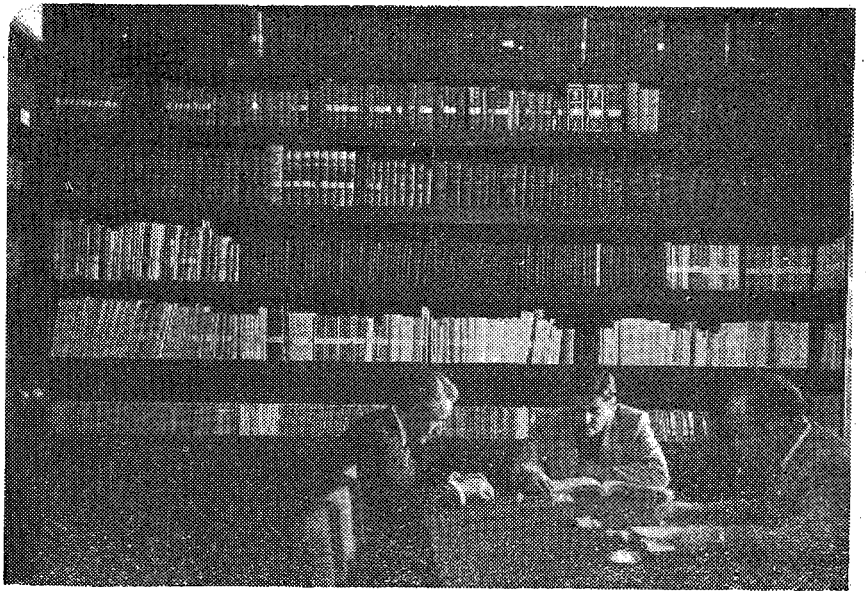
Bu çalışmalara ilâve olarak Genel Müdürlükçe çalışma semeresini artırmak ve halka daha iyi seyahat imkânları temin etmek üzere yapılan tesis ve yol boyu ağaçlandırma ve inkişafı işlerinden bahsedilmemiştir.

Karayolları Umum Müdürlüğü bu hizmetlerini hükümetin yol işlerine verdiği büyük önem yanında, kendi iç bünyesinde tatbik ettiği modern idare sistemi ve programlı çalışma usulleriyle başaramıştır.

Filvaki bir işe verilen önem, o iş için bütçe ile tefrik edilen paranın millî gelire nisbetle arzettiği rakamla ölçülür.

1950 senesinde Karayolları bütçesi umumî devlet bütçesinin % 3,6 si kadar iken 1961 de 10,64 kadardı temsil etmektedir. Bu yekûn 1950 millî gelirinin % 0.86 sı iken 1960 da bu nisbet % 1.84 e yükselmiş bulunmaktadı.

İleri Avrupa memleketlerinde yollara ayrılan paranın millî gelire



Yollar 11. Bölge Müdürlüğü Kütüphanesi

olan nisbeti % 2-3 arasında, Amerika'da ise % 4 olduğunu düşünürsek o memleketlere göre yol mevzuunda çok arkalarda kalan memleketimizde Karayolları hizmetlerine yeteri kadar ödenek ayrılmadığını kabul etmemiz icabeder.

Devletin yol işlerine verdiği bu önem yanında Karayolları Genel Müdürlüğünün muayyen ölçülere göre çalışması ve sevki idarede yeni metodları tatbik etmesiyledir ki muvaffakiyete hızla ulaşabilmektedir.

Filhakika Genel Müdürlük, işleri daima bir plân ve program çerçevesi içine almasını bilmiş ve bu çerçeve içinde yürütmüştür. Genel Müdürlüğün plânlama ölçüsünü şöyle özetlemek mümkündür.

Genel Müdürlükçe yapılacak iş (lâzım ve kâfi) düsturuna göre plânlanır. Yani lâzım olmayan bir iş plânlanmaz ve işlerin önem sırası lüzum derecesine göre ayarlanır.

Ayrıca plâna giren bir işin programlanmasının ihtiyaca kâfi bir ölçüde yapılması esastır. İhtiyacın miktarı ve hususiyeti 20 yıl olarak kabul edilen bir proje süresine göre tesbit edilir. Eldeki paranın en çok fayda verecek işe yatırılması prensip olarak kabul edilmiştir. Şebekenin geliştirilmesi mevzuunda evvelâ geçidi sağlayacak şekilde trafiğe açmak yol mevcutsa onu bakıma almak ve onarımlarla tedricen ıslah etmek kabul edilen esaslardandır.

Bir yolu standart olarak inşa etmek için trafik hacminin muayyen bir seviyeye ulaşmış olması kabul edilmiş ve yolun geometrik standartları trafik sayısına tabi olarak tâyin edilmiştir.

İşte yukarıdan beri anlatılan esaslara istinaden Karayolları Genel Müdürlüğü 1950 den bu yana bir çok program etüdleri yapmış, şartların değişmesi karşısında bunların derhal revizyonuna girişmiş ve uzun vadeli plânlarını her zaman memleket bünyesine en uygun bir hale getirmeye çalışmıştır. Bu suretledir ki Genel Müdürlük hata ve kusurlarını daima senesi içinde idrak etmiş ve tedbirlerini derhal almasını bilerek bugünkü seviyesine yükselmiştir.

Genel Müdürlüğün son uzun va-



Çorum - Osmancık yolu km 24
yeni Kırkdilim varyantı



Çorum - Osmancık yolu Km 24
Kırkdilim eski hâli

deli plânı Karayolları plânlama etüdü olup 1961 tatbikat programı bu etüde dayanmaktadır. Plânlama ve programlama safhasına paralel olarak Genel Müdürlük teşkilâtını daima programlar çerçevesinde tutmuş ve kilit mevkiileri hariç bünyenin çoğu programların hacmi ile ilgili

olarak ayarlanmıştır. Bu ayarlama sırasında daimi büyüme ve küçülmenin olmamasına bilhassa dikkat edilmiştir. Çünkü büyümede gereken evsafi haiz elemanın hemen bulunamayacağı, küçülürken de elde mevcut büyük emek, masraf ve zaman sarfı ile yetiştirilmiş elemanlardan elden çıkarmak gibi zaruretlerle karşılaşılacağı bilinen hadiselerdendir.

Ayrıca programların aniden genişletilmesinin idarecileri yeni teşkilâtlanma problemleri ile karşı karşıya bırakacağını da gözönünde bulunduran Genel Müdürlük programların mümkün ve pratik olduğu kadar da uzun vadeli olmasına bilhassa dikkat etmiş ve çalışmıştır.

Yine iyi bir teşkilâtın iyi eğitim görmüş kimselerden teşekkül edebileceğine inanan Genel Müdürlük bu işe gereken önemi vermiş muhtelif kurslar, seminerler, konferanslar v.s. yolu ile personellerinin devamlı olarak yeni bilgilerle teçhiz edilmelerini sağlamış ve çıkardığı kitap, broşür ve bültenlerle yol mevzuunda memlekette mevcut büyük boşluğu geniş ölçüde doldurmuştur.

Programlanmış ve teşkilâtlandırılmış bir işin iyi yürüyüp yürümediği kontrol mekanizması ile tesbit edilebilir. Kontrol mevzuunda kabul edilen kıstasları şöyle sıralamak mümkündür. Bir işte herhangi bir müdahaleye lüzum olup olmadığının tesbiti, böyle bir müdahaleye lüzum varsa bu müdahalenin hangi bölümünde ne vakit ve ne miktarda olması gerektiğinin tesbiti. Bu unsurları tesbit için de istihsal, kalite ve maliyet kontrolları olmak üzere üç kontrol sistemini kurmuş ve bunlardan aldığı neticelere göre işlere yön vermiştir. Genel Müdürlükçe yaptırılan yeterlik etüdleri bu mekanizmanın neticelerini çok vazih bir şekilde vermektedir.

İşte program, teşkilât ve kontrol mekanizmalarındaki prensiplerini kısaca arzettiğimiz Genel Müdürlük bu disiplinli çalışmaları neticesinde yol davasının tahakkukunda görev alan her elemanın; onun önemli bir rüknü olduğunu kabul etmesi gerektiği fikrini onlara aşılamış ve yerleştirmiştir. Çünkü bir davada muvaffakiyet için o davanın tahak-



Giresun - Trabzon km 137

kukunda herkesin aynı gaye uğrun-
da bir takım halinde el birliği ile iş
görmesinin şart olduğunu inanmış-
tır. Ve yine inanmıştır ki el ve gö-
nül birliği ile çalışan bu takım ga-
yeye ulaştığı zaman her eleman onun
kazanılmasında kendi rolünün de
olduğunu bilerek kendisini memnun
hissedecektir. Ayrıca yurt kalkın-
masının son derece hayati bir saf-
hasında bir işe yaradığını bilen fert-
ler vatana böyle bir iş yapmış ol-
maktan da yine şahsi bir zevk du-
yacaklardır. Bütün çalışmaların ne-
ticesinde elde edilen nedir? şeklinde
hatıra bir sual gelebilir.

1950 den 1960 senesine kadar
Karayollarınca yatırılan paralar her
ne kadar cari fiatlarla 4.281.388.433,
— lira olarak gözükmüyor ise de 1950
indeksine göre bu paranın satın al-
ma gücü 2,5 milyar liranın bile al-
tına düşmektedir.

Bu yatırımlardan istifade eden

trafik olduğuna göre trafiğin yol
üzerinde yaptığı km. ile taşıdığı
yolcu ve yük miktarlarındaki ta-
havvülât bize yatırımların verimi
dereceleri hakkında en doğru malü-
mat verebilecek me hazlardır.

Filvaki 1950 de toplam motorlu
taşıt sayısı (Otomobil, kamyon ve
otobüs) olarak 26.457 adet iken
1960 da bu 94.591 adede yükselmiş
ve bunların yarattığı trafik hacmi
de şöyle olmuştur.

1950 yılında bütün taşıtların
yaptığı km. yılda 557.000.000 taşıt
X km. iken 1960 da bu 1.524.000.000
taşıt X km. ye keza 1950 de yollar
üzerinde taşınan yük miktarı yılda
957.000.000 ton X km. iken 1960 da
bu miktar 3.887.000.000 ton X km.
ye; ve yılda yollar üzerinde seyreden
yolcu miktarı da 2.597.000.000 X km
den 10.686.000.000 yolcu km. ye ulaş-
mış bulunmaktadır. Bu duruma gö-
re, 1950 ye nisbetle taşıt X km. ar-

tışı 2,73 misli olduğu halde ton X
km. deki artış 4,05 ve yolcu km. deki
artışı ise 4,12 olarak tezahür et-
mektedir. Tamamiyle hususi sektö-
re ait olan bu şahadaki inkişaftan
dolayı ne kadar sevinilse azdır.

Gayet tabiidir ki gerek ticari
eşya ve gerekse yolcu nakliyatındaki
bu artışlar neticesi olarak milli ge-
lirdeki Karayolları payında devamlı
bir artış olmuştur.

Filhakika 1950 yılında Türkiye
milli geliri 8.964.200.000,— Türk li-
rası ve bu gelir içinde ulaştırma pa-
yı 476.900.000,— Türk lirası ile % 5
ve bu pay içinde Karayolları payı
277.418 ile ulaştırma payının % 58
zini iktisap ederken; 1959 da da
40.095.000.000,— Türk lirası ile %
7 ye ve bu pay içinde Karayolları
hissesi 1.339.608.000,— Türk lirası
ile % 49 za ulaşmış bulunmaktadır.
Milli gelir içinde Karayolları payı
ise % 3 civarında kalmıştır. Bazı %
lerdeki düşük ve milli gelir hissesin-
de % 3 ün sabit kalışı para kıymet-
indeki tahavvülâtta ileri gelmek-
tedir. Haddi zatında son senelerdeki
miktarlar ilk senelerin asgari üç
misli civarındadır.

Yollardan mütevellit millî ge-
lirdeki bu artış miktarı hiç şüphesiz
ki ekonomimizin düzelmesi nok-
tai nazarında küçümsenecek bir ra-
kam değildir.

Yol hizmetlerinin memleket e-
konomisi içindeki bu yeri yanında
onun amortismanını da hesaplama-
mız mümkündür.

Yollara yapılan her yatırımın 20
senede amorte edileceği diğer bir
ifade ile yapılan bu yol ve köp-
rünün normal bakımı yapıldığı tak-
dirde 20 sene ömrü olduğu kabul
edilmiştir.

Bu sebeple 1950 senesinde yapı-
lan bir yatırımın 1970 senesine ka-
dar bir amortismanına tabi tutulup
aynı devre için bir tasarruf hesabı
yapılmaktadır.

1950 - 1960 seneleri arasındaki
yatırımların 10 yıla isabet edenle-
rinin faizleri ile birlikte tutarı
1.093.431.000,— Türk lirası buna
mukabil tasarruf yekünü ise 1.066.
149.000,— olarak hesaplandığına
göre aşağı yukarı yatırdığımız pa-
ranın bu devreye isabet eden payı-
nı almış durumdayız.