

ANNEX K

Traffic Study

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	1
TABLO DİZİNİ	2
ŞEKİL DİZİNİ	2
FOTOĞRAF DİZİNİ	2
1. GİRİŐ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	1
1.2. Çalışmanın Yöntemi ve Kapsamı	1
2. MEVCUT DURUM TESPİTİ	2
2.1. Proje Alanının Konumu	2
2.2. Mevcut Ulaşım Altyapısının Özellikleri	2
2.3. Planlanan Ulaşım Yatırımları	4
3. KÖMÜR OCAĞI PROJESİ VE TESİSLERİ	6
3.1. Genel Yerleőim Planı	6
3.2. Tesis Kapasite Özellikleri	7
3.2.1. Ulaşım Talebinin Belirlenmesi	8
4. NAKLİYE FAALİYETLERİNİN ULAŞIM ALTYAPISI AÇISINDAN DEĞERLENDİRMESİ	9
4.1. Mevcut Ulaşım Altyapısı	9
4.1.1. Bartın – Ankara Yolu'na erişim	9
4.1.1.1. Amasra – Ahatlar Yolu (A yolu)	9
4.1.1.2. Amasra – Bartın Yolu (B yolu)	9
4.1.2. Gömü - Tarlaağzı köy yolu	10
4.2. Planlanan Ulaşım Altyapısı	13
4.2.1. Yeni Amasra Yolu	13
4.3. Resmi Kurum Görüşleri	16
4.3.1. Bartın İl Özel İdaresi	16
4.3.2. Karayolları Genel Müdürlüğü 15. Bölge Müdürlüğü	16
5. TRAFİK YÖNETİM PLANI	17
5.1. Zamana bağlı eylemler	17
5.2. Güvenlik amaçlı eylemler	17
5.3. Araç kapasitesi ve tonaj	19
5.4. Hedef noktaya ulaşım	19
6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	21

TABLO DİZİNİ

Tablo 1.	Günlük Üretilen Ağır Vasıta Trafik Miktarı	8
Tablo 2.	Servis Araç Trafiği Üretim Miktarı (günlük – çift yönlü)	8
Tablo 3.	K.G.M. Y.O.G.T. Değerleri Kıyaslaması	15

ŞEKİL DİZİNİ

<i>Şekil 1.</i>	Proje Alanı Konumu	2
<i>Şekil 2.</i>	Proje Alanı Ulaşım Bağlantıları	3
<i>Şekil 3.</i>	Amasra –Bartın Yolu Bağlantısı Projesi.....	5
<i>Şekil 4.</i>	Bartın Yoluna Bağlantı Güzergahları	10
<i>Şekil 5.</i>	Ulaşım Bağlantıları Gösterir Harita.....	14
<i>Şekil 6.</i>	K.G.M. Y.O.G.T. Değerleri (2011 / 2013)	15
<i>Şekil 7.</i>	Bartın Çimento Fabrikası – Güzergâh	20

FOTOĞRAF DİZİNİ

Fotoğraf 1.	Amasra - Bartın yolu.....	3
Fotoğraf 2.	Gömü Köyü Yolu	4
Fotoğraf 3.	Amasra – Topderesi yol ve tünel imalatı (2012 – haziran)	5
Fotoğraf 4.	Amasra – Topderesi yol ve tünel imalatı (2012 – haziran)	5
Fotoğraf 5.	HEMA KUYU -1	6
Fotoğraf 6.	Gömü – Tarlaağzı Köy Yolu	10
Fotoğraf 7.	Gömü – Tarlaağzı Köy Yolu	11
Fotoğraf 8.	Gömü – Tarlaağzı Köy Yolu	11
Fotoğraf 9.	Gömü Köyü Yolu Bağlantısı	12
Fotoğraf 10.	Ormancılık faaliyetleri - Odun nakliye kamyonları	12
Fotoğraf 11.	Köy yolundan Amasra-Bartın yolu bağlantısı	13
Fotoğraf 12.	Köy yolundan Amasra-Bartın yolu bağlantısı (Bartın yönü / Amasra Yönü) ..	13

1. GİRİŐ

1.1. Çalışmanın Amacı

Bu çalışma, Temmuz 2012 tarihinde Boğaziçi Proje Mühendislik Planlama ve İnş. San. Tic. Ltd. Şti. tarafından, Bartın ili Amasra ilçesi ve yakın çevresinde bulunan ve HEMA Dış Ticaret A.Ő. (HEMA) tarafından işletilen kömür ocakları için mevcut ve uygulamaya alınan yatırımlar açısından ulaşım altyapısının değerlendirilmesi amacıyla hazırlanan Ulaşım Etüdü ve Değerlendirme Çalışması'nın, HEMA Dış Ticaret A.Ő.'nin talebi doğrultusunda güncelleştirilmesi amacıyla hazırlanmıştır.

Yatırımcı HEMA tarafından, Temmuz 2012 tarihinden bu yana halen inşası sürmekte olan yeni D010 Karayolu Amasra tüneli ve yolunun kullanıma açıldıktan sonra alternatif güzergâh olarak mevcut Bartın – Amasra Yolu ile birlikte kullanılmasının değerlendirilmesi talep edilmiştir.

1.2. Çalışmanın Yöntemi ve Kapsamı

Bu çalışma kapsamında; Temmuz 2012 tarihli rapor ve güncel veriler ışığında talep edilen alternatif güzergâh değerlendirilmektedir. Değerlendirmeler; HEMA tarafından tarafımıza ulaştırılan yatırıma ait güncel veriler kapsamında yapılmaktadır.

2. MEVCUT DURUM TESPİTİ

2.1. Proje Alanının Konumu

Bartın ili sınırları içinde, Amasra Merkez, Kazpınarı Köyü ve Gömü Köyü civarlarında bulunan, 3 noktada faaliyet göstermekte olan ve HEMA tarafından işletilmekte olan kömür ocağı, Zonguldak E28 C1 ve C2 paftalarında, 16° Kuzey v e 22° Kuzey enlemleri ile 46° Doğu ve 50°Do ğu Boylamları arasında bulunmaktadır. (Bkz. Şekil 1)



Şekil 1. Proje Alanı Konumu

2.2. Mevcut Ulaşım Altyapısının Özellikleri

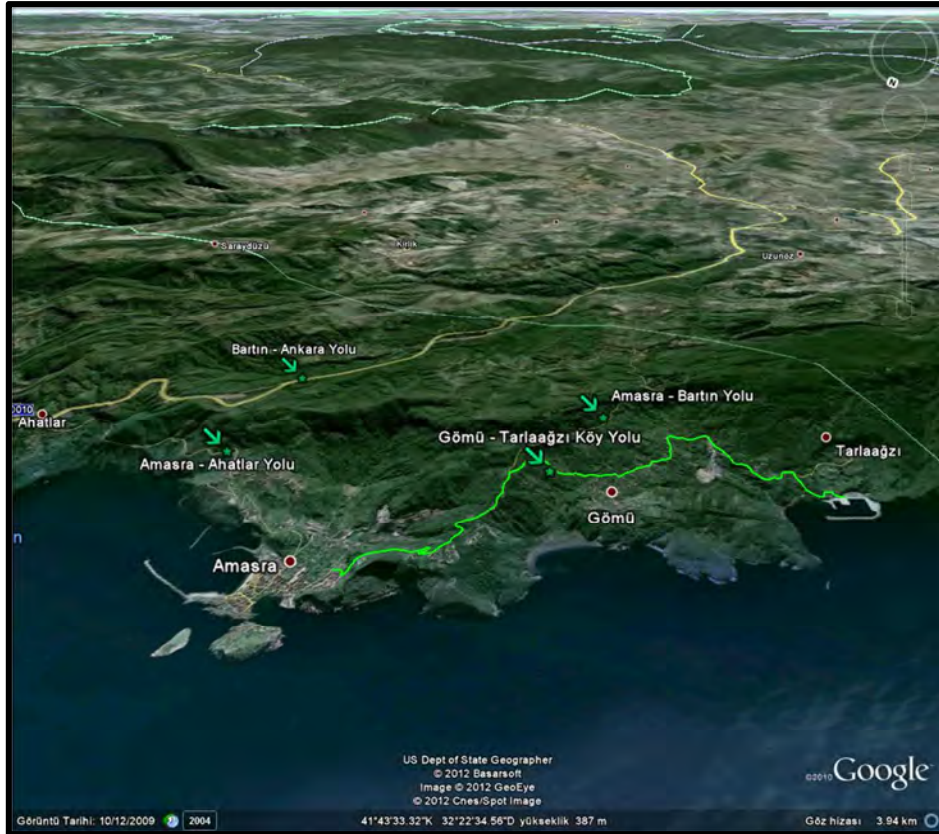
Proje alanına erişim öncelikle Gömü Köyü yolu ile Amasra-Bartın yoluna bağlanmak ve devamında Amasra-Bartın Yolu üzerinden D010 Kodlu Bartın-Ankara Karayoluna bağlanarak sağlanabilmektedir.

D010 Yolu yer yer 2x2 bölünmüş yol olarak devam etmekle birlikte, diğer kısımlarda da rahat ulaőıma elveren, 3 Őeritli gidiş-geliş bir arada olarak sürmektedir. Bölünmüş yol çalıőmaları devam etmektedir.

D010'a bağlanan, Amasra-Bartın yolu gidiş geliş 2 Şerit olarak akmaktadır (Bkz. Fotoğraf 1).



Fotoğraf 1. Amasra - Bartın yolu



Şekil 2. Proje Alanı Ulaşım Bağlantıları

Tarlaağzı Köyü ve Balıkçı Barınağı/Liman'dan gelen, Proje'nin merkez tesisinin (KUYU1) batı ve güneyinden geçerek Gümü Köyü'nün güney sınırı üzerinden Amasra-Bartın

Yolu'na bağlanan köy yolu, zemin kaplaması açısından oldukça deforme olmuş olup, yer yer 4-5 metre en kesite çıksa de ekseriyetle 3 metre genişliğindedir. (Bkz. Şekil 2 ve Fotoğraf 2)



Fotoğraf 2. Gömü Köyü Yolu

2.3. Planlanan Ulaşım Yatırımları

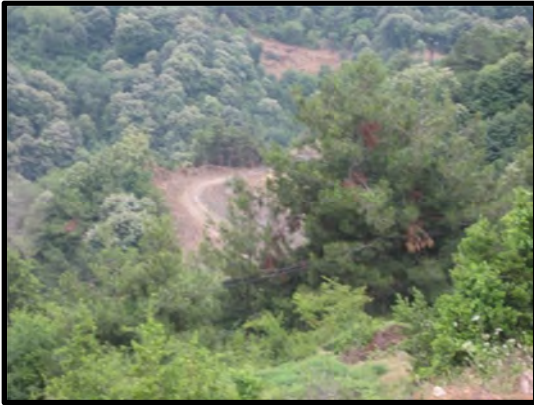
Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından planlanan ve Amasra kent merkezini en kısa yoldan D010 Karayoluna bağlantısını sağlamak amacıyla yeni bir güzergâh çalışması yapılmaktadır. Söz konusu çalışma ile projelendirilen güzergâh ile D010 yolu Topderesi Mevkiinden başlayıp, Tavacık Tepesini 1065 metrelik bir tünelle aşarak, Kemerdere Mevkii üzerinden Amasra Merkez'e bağlanmaktadır. Söz konusu güzergâhın en kesiti 12 m. genişliğinde gidiş-geliş 2 Şerit olarak projelendirilmiş ve inşa edilmektedir. (Bkz. Şekil 3, Fotoğraf 3 ve Fotoğraf 4)



Şekil 3. Amasra –Bartın Yolu Bağlantısı Projesi



Fotoğraf 3. Amasra – Topderesi yol ve tünel imalatı (2012 – haziran)



Fotoğraf 4. Amasra – Topderesi yol ve tünel imalatı (2012 – haziran)

3. KÖMÜR OCAĞI PROJESİ VE TESİSLERİ

3.1. Genel YerleŐim Planı

Türkiye TaŐkömürü Kurumu (TTK) ile HEMA Endüstri A. Ő. arasında imzalanan anlaşma sonucu Amasra B sahası maden iŐletim hakları rödovans karŐılıđı 20 yıl süre ile HEMA'ya verilmiŐtir. (15 Nisan, 2005).

Kömür ocağı projesi kapsamında 3 adet Kuyu mevcuttur. Kuyu2 ve Kuyu3'ten çıkartılacak olan kömür, yer altı taşıyıcı bantları ile Kuyu1 Mevkiine getirilecek, yer altı silolarında depolanacak, burada gerekli iŐlemleri görecek ve liman inŐsasının ardından deniz yoluyla nakliyeleri yapılacaktır.

1 no.lu Kuyu Gömü Köyü ve Tarlaağzı Köyü mevkilerinin arasında bulunmakta olup, Amasra-Bartın yoluna yaklaşık 2,7 Km. mesafededir. Gömü Köyü'nün güney çeperinden geçerek Amasra-Bartın Yolu'na bağlanan köy yolu, batı istikametinde Tarlaağzı köyüne ve Amasra-Tarlaağzı Balıkçı Barınağı ve Liman'ına bağlanmaktadır. Kuyu1 den limana olan mesafe Yaklaşık 1,7 Km.'dir.



Fotoğraf 5. HEMA KUYU -1

2 no.lu Kuyu Kazpınarı Köyü mevkisinde olup, Amasra Bartın Yolu'na yaklaşık 300 metre, Bartın-Ankara yoluna yaklaşık 3 Km mesafededir. Bu kuyu ile Amasra-Bartın yolu arasında her hangi bir yerleşme yoktur.

3 no.lu Kuyu Amasra Merkez'dedir. Yeni yapılmakta olan yola yaklaşık 500 metre mesafede olup çevresinde farklı kurum ve kuruluşlara ait maden tesisleri mevcuttur.

3.2. Tesis Kapasite Özellikleri

Proje kapsamında, fiilen maden çıkartımı başlamamıştır. Hedeflenen nihai üretim, nakliyye esas olarak, 4,2 milyon ton / yıldır. Kuyulardan çıkan kömürün işlenerek nakliyye esas ürün haline gelmesi kademeli olarak 4000 ton /gün olarak başlayacak olduğu yatırımcı tarafından bildirilmiştir. Söz konusu üretim Zonguldak'ta bulunan Çatalağzı Termik Santrali (ÇATES) ve Eren Termik Santrali ile Bartın Çimento Fabrikasına nakledilecektir.

Kuyulardan çıkartılacak kömürlerin, yukarıda sözü geçen termik santrallere nakliyesi deniz yoluyla yapılacaktır. Bunun için tesis planlarında Tarlaağzı limanı istikametinde görünen taşıyıcı bantlar ile nakledilecek olan kömür, burada yapılacak liman ile gemilere yüklenecek ve müşterilere ulaştırılacaktır.

Kuyulardan cevher çıkartılmasının haricinde yatay galerilerden de yüzey kömürü çıkartılacaktır. Bu üretimin, Temmuz 2012 tarihli çalışma sürecinde günlük 400 ton olacağı ve miktarı değişmeyeceği işveren tarafından bildirilmiştir. Ancak, bu revizyon çalışması kapsamında söz konusu yüzey kömürü üretiminin günlük 600-1200 ton arasında olacağı bildirilmiştir. Buradan çıkartılacak söz konusu kömür kara yolu ile Bartın Çimento Fabrikasına nakledilecektir.

Yine işveren tarafından bu revizyon çalışması kapsamında gerek kuyularda, gerekse yüzey kömürlerinde bugün itibariyle (haziran 2014) üretimin olmadığı projelerin hazırlık safhasında olduğu bildirilmiştir.

Günlük 4 vardiya olarak çalışılması planlanan tesiste, faaliyet başlangıç yılı hedefi olan 2014 yılı için 20 araç / vardiya olarak personel servisi planlanmaktadır. Bu konuda işveren tarafından bildirilen kademeli artış hedefi bir sonraki başlık altında verilmektedir.

3.2.1. Ulaşım Talebinin Belirlenmesi

Yukarıda belirtildiği üzere, Kuyuların ve Limanın faaliyete girmesine kadar, çıkartılacak olan kömürler, karayolu ile Bartın Çimento Fabrikasına nakledilecektir.

Karayolları Trafik Yönetmeliği 128. Maddesi'ne göre belirlenmiŐ olan limitlere göre aşağıdaki tabloda verilen seviyede seyahat adetleri ortaya çıkmaktadır. (Araç dâhil toplam ağırlık toplam 32 tondur)

Günlük araç adetleri Trafik Yönetim Planı baŐlıđında detaylandırılmıŐtır.

Tablo 1. Günlük Üretilen Ağır Vasıta Trafik Miktarı

Yük Kapasitesi	Üretilen Ağır Vasıta Trafik Talebi (araç sayısı / seyahat sayısı)	Max. Nakliye Miktarı (Ton/Gün)
Yaklaşık 20 - 22 ton yük / sefer	196 araç / 392 seyahat	3920 - 4312 ton / gün

Bir ağır vasıta aracının teknik olarak 3 adet otomobil cinsine eŐdeđer olduğu kabul edilerek, günlük 1176 birim otomobillik bir ilave trafik talebi oluŐmaktadır. (392 x 3 =1176)

Bu talebe ilave olarak, personel taŐıması ile ilgili olarak yatırımcıdan paylaŐılan veriler iŐıđında aşağıdaki tabloda verilen seviyede seyahat adetleri ortaya çıkacaktır.

Tablo 2. Servis Araç Trafiği Üretim Miktarı (günlük – çift yönlü)

2014 Yılı (24 saat)	2015Yılı (24 saat)	2016 Yılı (24 saat)
20 x 4 x 2 =160	29 x 4 x 2 =232	31 x 4 x 2 =248

Buna göre 2014 yılında proje, kömür nakliyesi ile ortaya çıkacak günlük 1176 birim otomobillik yük trafiğine ek olarak 320 birim otomobillik (her bir servis aracı 2 birim otomobil eŐdeđer olarak kabul edilmiştir) trafik talebi oluŐturmuŐ olup tesis giriŐinde toplamda günlük 1496 birim otomobillik talep oluŐmaktadır.

4. NAKLİYE FAALİYETLERİNİN ULAŞIM ALTYAPISI AÇISINDAN DEĞERLENDİRMESİ

4.1. Mevcut Ulaşım Altyapısı

Tesis sahasından Devlet yoluna erişimi 2 kademeli olarak incelenmiştir:

- 1- Tesis sahasından Amasra – Bartın Yolu'na erişim
- 2- Bartın – Ankara Karayolu'na (D010) erişim seçenekleri

İlk kademenin tüm senaryolarda ortak olması ve kademelenme açısından alt seviyede olması sebebiyle önce Bartın-Ankara yolu erişimi seçenekleri değerlendirilmektedir.

4.1.1. Bartın – Ankara Yolu'na erişim

4.1.1.1. Amasra – Ahatlar Yolu (A yolu)

Şekil 4'te A yolu olarak görünen, Amasra yerleşimini içinden geçerek, Kuruçeşme – Sinop Yolu üzerinden sırasıyla Kaleşah Mahallesi, Ahatlar Köyü üzerinden Ahatlar Köyü çıkışında Ankara – Bartın yoluna bağlanan (D010) güzergâh yüzey kaplaması ve en kesit olarak asfalt olup, gidiş geliş bir arada 2 şerit en kesitlidir.

Bu güzergâh ile Bartın-Ankara yoluna ulaşmak, hem yolu uzatması hem de Amasra kent merkezi içerisinden geçmesi sebebi ile söz konusu yol güzergâhı nakliyeye uygun değildir.

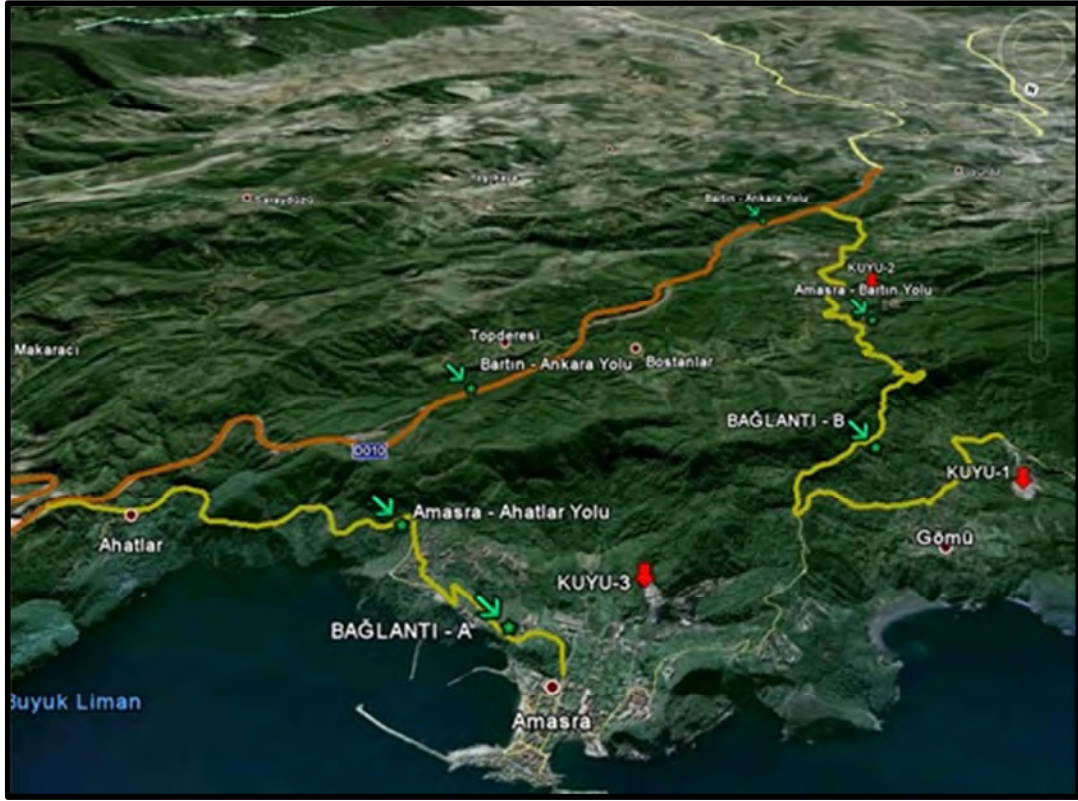
4.1.1.2. Amasra – Bartın Yolu (B yolu)

Bir diğer seçenek ise Şekil 4'te görüldüğü üzere tesisten Amasra – Bartın Yolu'na eriştikten sonra bu yolu Bartın istikametinde kullanmaktır. (Bağlantı – B)

Bu yol, Kazpınarı köyünden sonra Katman Köyü mevkiinde Bartın-Ankara yoluna (D010) bağlanmaktadır. Yüzey kaplaması ve en kesit olarak asfalt olup, gidiş geliş bir arada 2 şerit en kesitlidir. (1 x 1)

Fiili durumda, Bartın – Amasra trafiği ağırlıklı olarak bu bağlantıdan yapılmaktadır. Söz konusu üretimin karayolu ile nakliyesi açısından tek kullanılabilir seçenek bu güzergâhtır.

Bu sebeple, detayları Trafik Yönetim Planı'nda verilen şartlara uyulması kaydıyla bu güzergâh ürün nakliyesinde kullanılabilir.



Şekil 4. Bartın Yoluna Bağlantı Güzergahları

4.1.2. Gömü - Tarlağzı köy yolu

Yukarıda belirtilen her 2 seçenek de Bartın-Ankara yoluna ulaşmak için öncelikle Amasra-Bartın yoluna çıkmayı gerektirmektedir. Bu yola erişim için ise mevcut Gömü - Tarlağzı köy yolu kullanılacaktır. Bu köy yolu, zemin kaplaması açısından oldukça bozuk bir yüzey kaplamasına sahiptir. Bazı kesimlerinde 4-5 metre en kesite çıksa da büyük kısmında 3 metre civarı genişliğe ve tek şeride sahiptir. (Bkz. Fotoğraf 6)



Fotoğraf 6. Gömü – Tarlağzı Köy Yolu

Ancak bu yolun ağır vasıtalar tarafından kullanımı, çevre etkileşimi (Gürültü ve Kirlilik), güvenlik, kapasite, üstyapı açılarından aşağıdaki handikaplara sahiptir.

- Söz konusu köy yolu üzerinde, iki aracın güvenli olarak yan yana geçişine müsaade etmeyen mevkiller bulunmaktadır. (Bkz. Fotoğraf 7)



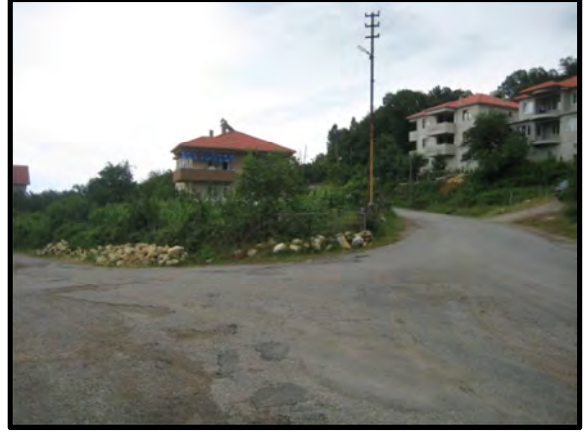
Fotoğraf 7.Gömü – Tarlaağı Köy Yolu

- Özellikle tesisi çıkış bölgesi civarında yol eğimi ağır tonajlı araçlar için, bilhassa kış şartlarında zorlayıcı olacaktır. Bu sebep ile daha hafif kamyonların kullanılması uygun olacaktır
- Yol, her ne kadar Gömü köyü merkezinden geçmese de, köyün dış bölgelerinde bulunan evlerin önünden geçmektedir. Bu durum yaya güvenliği açısından sakıncalar oluşturabilir. (Bkz. Fotoğraf 8)



Fotoğraf 8.Gömü – Tarlaağı Köy Yolu

- Söz konusu yol üzerinde birden çok noktadan Gömü Köyü'ne bağlantılar vardır. Köy halkının Amasra ve Bartın ulaşımı da bu yoldan sağlanmaktadır. (Bkz. Fotoğraf 9)



Fotoğraf 9.Gömü Köyü Yolu Bağlantısı

- İlave olarak bu yol Tarlaağzı köyü halkı tarafından da kullanılmaktadır.
- Yaz mevsiminde, bu yol üzerinden sahile, balıkçı barınağına ve plajlara turistik amaçlı günübirlik seyahatlerin yoğunlaştığı göz önünde bulundurulmalıdır.
- Ayrıca, bölge köylerinin ormancılık faaliyetleri sonucunda, odun yüklü kamyonlar da bu yol üzerinden Amasra-Bartın yoluna ulaşmaktadır. (Bkz. Fotoğraf 10)



Fotoğraf 10.Ormancılık faaliyetleri - Odun nakliye kamyonları

- Bu yolun Amasra-Bartın yoluna bağlandığı nokta eğimlidir. Kavşak güvenliği açısından ağır araçların yoğun olarak bu bağlantıdan Amasra veya Bartın istikametlerine çıkışları trafik güvenliği açısından dikkatle değerlendirilmelidir. (Bkz. Fotoğraf 11 ve Fotoğraf 12)



Fotoğraf 11.Köy yolundan Amasra-Bartın yolu bağlantısı

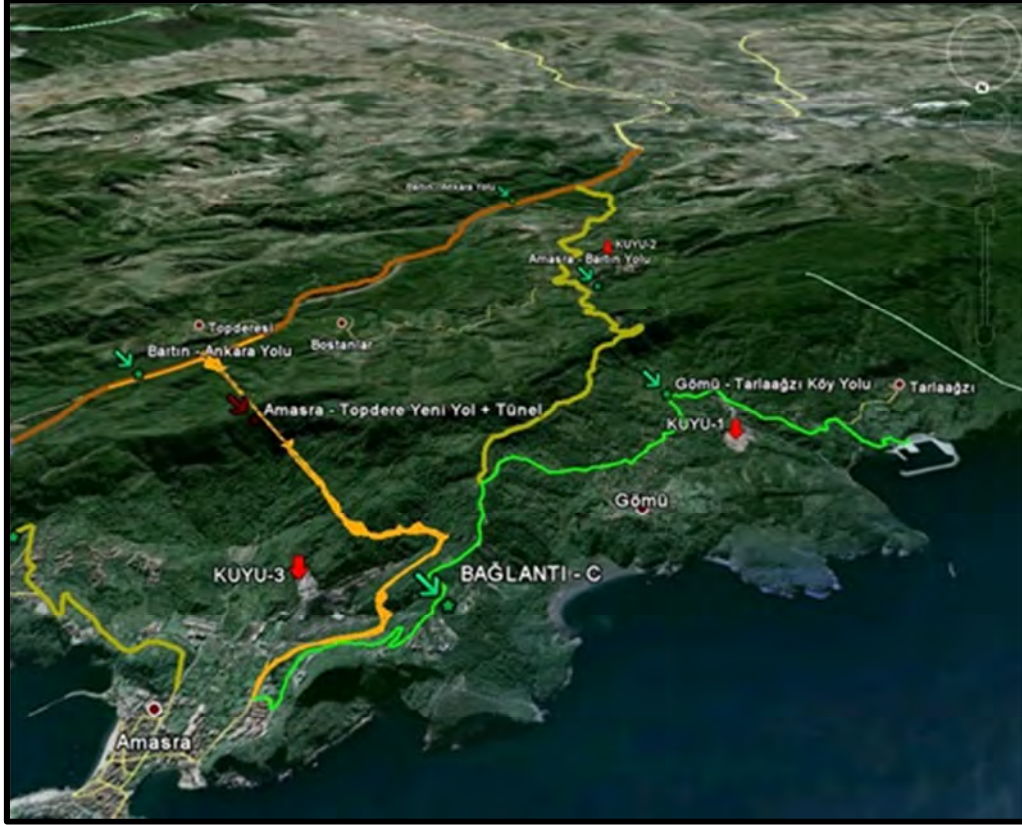


Fotoğraf 12.Köy yolundan Amasra-Bartın yolu bağlantısı (Bartın yönü / Amasra Yönü)

4.2. Planlanan Ulaşım Altyapısı

4.2.1. Yeni Amasra Yolu

- Halen yapımı sürmekte olan Amasra – Topderesi yolu, projenin tamamlanması halinde, Bartın-Ankara yoluna en kısa çıkışı olarak görünmektedir. Söz konusu yeni yol 1 x1 gidiş geliş olarak imal edilmekte olup 12 mt. en kesite sahiptir.
- Bugün itibariyle, 2014 yılı içerisinde açılması hedeflenen yeni Amasra yoluna, mevcut Amasra-Bartın yolunu kullanarak eriŐilmesi seçeneği değerlendirilmektedir. (Şekil 5 Bağlantı C).

Şekil 5. Ulaşım Bağlantıları Gösterir Harita

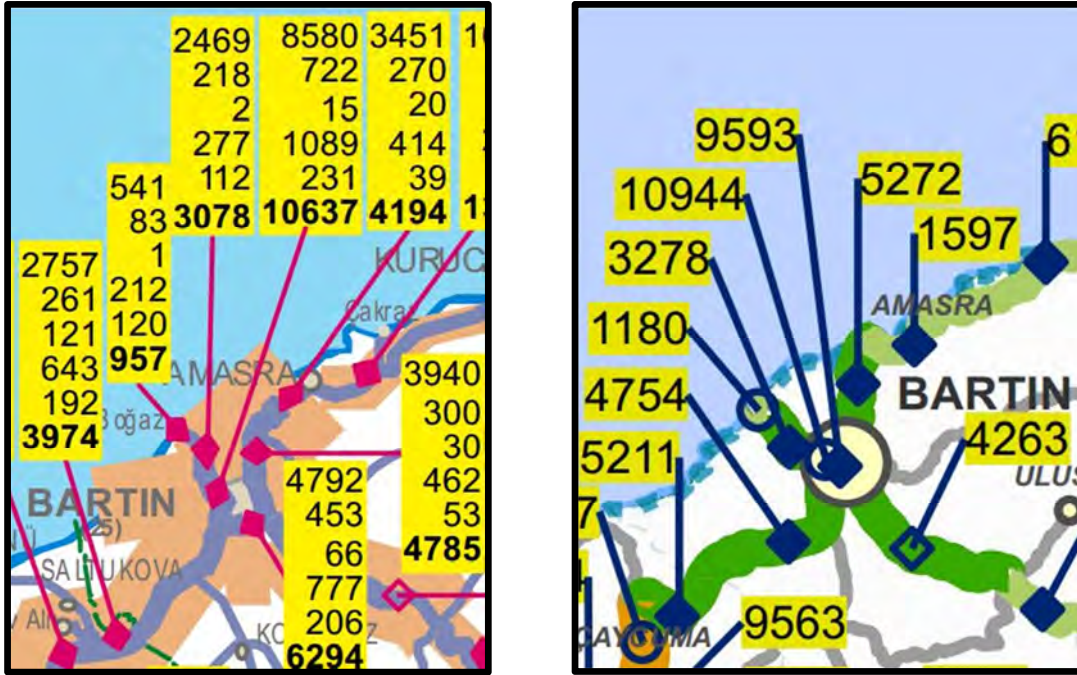
Bu kapsamda bu alternatif güzergâhın olumlu – olumsuz yönleriyle yeniden değerlendirmesi aŐaėıda verilmektedir:

- ✚ Yeni Amasra yolu, Amasra kentinin yerleŐik alanına 1 km den daha yakın bir mesafede mevcut Amasra-Bartın yoluna bağlanmaktadır. Bu sebeple, mevcut yol üzerine ilave gelecek kömür nakliyesi kaynaklı ağır vasıta trafiği mevcut kent dokusuna ve kent trafiğine olumsuz etki yaratabilecektir.
- ✚ Bununla birlikte Yeni Amasra yolunun, mevcut yol ile birlikte değerlendirildiğinde, Amasra kentinin çektiği ve ürettiği trafiğin yükünü rahatlatacağı açıktır. Bu hacmin ana akımının yeni yol üzerinden geçmesi beklenmekle birlikte, Tarlaağzı, Gümü gibi civardaki köyler için Bartın eriŐiminin mevcut eski yol üzerinden geğmeye devam etmesi beklenmelidir.
- ✚ KGM tarafından yayımlanan Yıllık Ortalama Günlük Trafik değerleri (YOGT) incelendiğinde ilk çalışmada kullanılan 2011 yılı verileri ile 2013 yılı verileri aŐaėıda verilmektedir. Buna göre Bartın merkezde 307 araçlık bir artış (%2.9), Bartın – Amasra yolu üzerinde de 487 araçlık bir artış (%10.2) gözlenmektedir.

Tablo 3. K.G.M. Y.O.G.T. Değerleri Kıyaslaması

	2011	2013	Değişim
Bartın- Giriő	10637	10944	2.89%
Bartın - Amasra yolu	4785	5272	10.18%

Şekil 6. K.G.M. Y.O.G.T. Değerleri (2011 / 2013)



- ✚ Bu kapsamda, 2013 yılı verileri ışığında gözlemlenen yaklaşık 5300 araçlık günlük trafiğin kabaca %75'inin yeni yol üzerinden, %25'inin mevcut eski yol üzerinden geçmesi beklenebilir.
- ✚ Son olarak, Yeni Amasra Yolu ile bu yolun mevcut Amasra - Bartın yoluna bağlandığı kavşağın, özellikle ağır vasıta trafiği açısından geometrik düzenlemelerinin, yatay ve düşey işaretleme ve bilgilendirmelerinin yeterliliği kapsamında detaylı etütlerin yapılması, varsa eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir.
- ✚ **Amasra kentine gelen/giden turistik amaçlı ağır vasıtalar da (otobüsler vb.) değerlendirildiğinde, hem yeni yolun üzerindeki trafik hacminin azaltılması hem de ağır vasıtaların yol fiziksel şartlarına olumsuz etkilerinin azaltılması açılarından, Trafik Yönetim Planı'nda verilen şartlara uyulması kaydıyla, eski yol ve yeni yolun birlikte kullanıldığı bu güzergâh ürün nakliyesinde kullanılabilir.**

4.3. Resmi Kurum Görüşleri

4.3.1. Bartın İl Özel İdaresi

HEMA Dış Ticaret A.Ő. tarafından, Bartın İl Özel İdaresi Yol ve Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'ne 30.5.2012 ve 19.06.2012 tarihli yazılar ile karayolu ile kömür taşınması hususunda görüş sorulmuş olup, ilgili kurumun 03.07.2012 tarihli cevabi yazısında; Nakliyeden oluşabilecek hasarların yatırımcı tarafından tazmin edilmesi, ilgili tüm kanun ve yönetmeliklere uyulması ve yatırımcı ile idare arasında konu ile ilgili bir protokol imzalanması kaydıyla, oluşabilecek tüm risklerin de yatırımcı olduğu şartı ile yıllık 2 milyon ton yük taşınabileceğine dair görüş alınmıştır.

4.3.2. Karayolları Genel Müdürlüğü 15. Bölge Müdürlüğü

HEMA Dış Ticaret A.Ő. tarafından Karayolları Genel Müdürlüğü, 15. Bölge Müdürlüğü'ne de, 10.05.2012 tarihli yazı ile yıllık azami 2 milyon ton kömür nakliyesi ile ilgili görüş sorulmuş olup, ilgili kurumun aynı tarihli cevap yazısında; Kendi sınırları dâhilinde bulunan tüm yollarda 2198 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 65. Maddesi ve buna bağlı çalışan Trafik Yönetmeliği'nin 134. Maddesi'nde belirtilen şartlara uygun yapılması kaydıyla, sorulan miktarda nakliyenin yapılabilmesi bildirilmiştir.

5. TRAFİK YÖNETİM PLANI

5.1. Zamana bağlı eylemler

Tesisten kömür nakliyesi aşağıdaki program dâhilinde yürütülecektir.

06.00 – 24.00 arası tesisten saatte max. 12 yüklü kamyon çıkışı yapılabilir. Buna göre:

- Günlük Max. 196 yüklü araç (Tesisten çıkışı)
- Günlük Max. 196 boş araç (Tesise giriŐı)
- Tesis giriŐinde 392 kamyon / gün trafik oluşacaktır. (Diğer taşıt trafiği hariçtir. Servisler, idari araçlar vb.)

Ayrıca;

Pazartesi – Cuma günleri arasında: hem tesisten çıkan yüklü araçlar hem de tesise dönen boş araçlar 06.00 – 09.00 saatleri ve 16.00 – 19.00 saatleri arasında (sabah ve akŐam pik saatleri kapsayan periyotlarda) mevcut Amasra – Bartın Yolu'nu (eski yol) kullanarak Ankara Bartın Yolu'na veya tesise eriŐeceklerdir.

Diğer saatlerde ise (09.00 – 16.00 arası) yeni Amasra Yolu'nu kullanarak Ankara Bartın Yolu'na veya tesise eriŐebileceklerdir.

Cumartesi – Pazar günlerinde ise tesisten çıkan tüm yüklü araçlar mevcut Amasra – Bartın Yolu'nu (eski yol) kullanarak Ankara Bartın Yolu'na eriŐecekler, tesise dönen boş araçlar Yeni Amasra Yolu'nu kullanabileceklerdir.

5.2. Güvenlik amaçlı eylemler

- Gömü köyü yollarına bağlantı noktalarında ve Amasra – Bartın yoluna bağlantı noktasında tabelalar ile ağır vasıta trafiği hakkında ikaz ve bilgilendirme yapılacaktır.
- Gömü köyü yollarına bağlantı noktalarında ve Amasra – Bartın yoluna bağlantı noktasında gerekli noktalarda dış bükey aynalar ile daha geniş görüş açısı sağlanacaktır.

- Tarlağazı – Gömü Köy yolunun tamamında ve Kazpınarı köyü geçişinde (Ekli haritalarda gösterilen noktalarda) maksimum 30 km / saat sürat yapılacaktır. (dolu / boş tüm kamyonlar için)
- Amasra – Bartın ve Bartın – Ankara yolu üzerinde, *bir üst maddede ifade edilen Kazpınarı köyü geçiői hariç*, Karayolları hız limitlerine uyulacaktır.
- Bu konuda konulacak olan tüm ikaz tabela ve aksesuarlarının periyodik olarak bakımı ve gerekli hallerde yenilenmesi sağlanacaktır.
- Herhangi bir arıza, kaza vb. hallerde sürücüler derhal tesis merkezine bilgi vereceklerdir. İlk yardım ve sağlık konularında gerekli müdahalelerin haricinde, olay yerine tesisten gönderilecek personelle her iki yönde uygun mesafelerde geçici ikaz istasyonları kurulacaktır. Bu istasyonlar, telsiz cihazlar ile birbirleriyle irtibat halinde olacaklardır.
- Tesis merkezinde ve 2 no.lu Kuyu mevkiinde nakliye saatleri dâhilinde birer adet cankurtaran aracı ve gerekli sağlık personeli ile arıza, kaza vb. hallerin giderilmesine yönelik teknik ekip (çekici, kesici vb. donanıma sahip) hazır bekletilecektir.
- Kamyonlardan çıkan gürültünün önlenbilmesi için araçlara susturucu takılacak, sürücüler gereksiz korna kullanılmaması yönünde ikaz edilecek ve eğitileceklerdir.
- Araçlarda GPS sistemi olacak. Araç takip sistemi ile Gömü Köy yolu üzerinde tek yönde aynı anda 2 araç olması engellenecektir.
- Tesis çıkış saatleri hakkında Gömü Köy muhtarına haftalık program verilecektir. İstisnai hallerde programda yaşanacak değişiklikler muhtarlığa bildirilecektir.
- Nakledilecek malzemenin üzeri mutlaka gerekli şekilde kapatılacaktır. Trafik güvenliğini engelleyecek dökülme, damper dışına taşma vs. olması engellenecektir.
- Yol üzerinde çamurlanmaların olmaması için tesis çıkışında lastikler mutlaka yıkanacaktır. Ayrıca araçların periyodik temizlikleri sağlanacaktır.
- Araç şoförleri min. 5 yıl ağır vasıta ehliyetli kişiler olacaktır.
- Yağışlı havalarda, saat başı tesisten Amasra – Bartın yoluna bağlanılan noktaya kadar bir keşif aracı çıkartılacak, bu ekibin yolun açık ve emniyetli olduğu raporu ile kamyon trafiğine müsaade edilecektir. Aksi hallerde ivedi olarak yetkili otoritelere bilgi verilecektir.

- Köy yolunun, sert virajlarda ve meskenlere yakın geçtiği noktalarda, her iki yönde 30'ar metre mesafede ağır vasıta trafiği hakkında ikaz tabelaları konulacaktır. Bu mevkilerde Őoförlerin ekstra dikkatli olmaları konusunda periyodik olarak ikaz ve eğitimler yapılacaktır.
- Devlet yollarında sürücüler, Türk Trafik Mevzuatına uymak ile yükümlüdür. Bu yönde gerekli sürücü eğitimi, kontroller ve ikazlar periyodik olarak yapılacaktır.
- Bartın kent merkezi geçişinde kent içi trafik kurallarına mutlak uygun seyahat yapılacaktır.
- Çevredeki ulaşım yollarını gösteren bir harita tüm sürücülere dağıtılacaktır. Sürücülerin kullanacakları güzergâhlar bu haritada belirtilecek olup, diğer yolların kullanılmaması yönünde gerekli sürücü eğitimi, kontroller ve ikazlar periyodik olarak yapılacaktır.

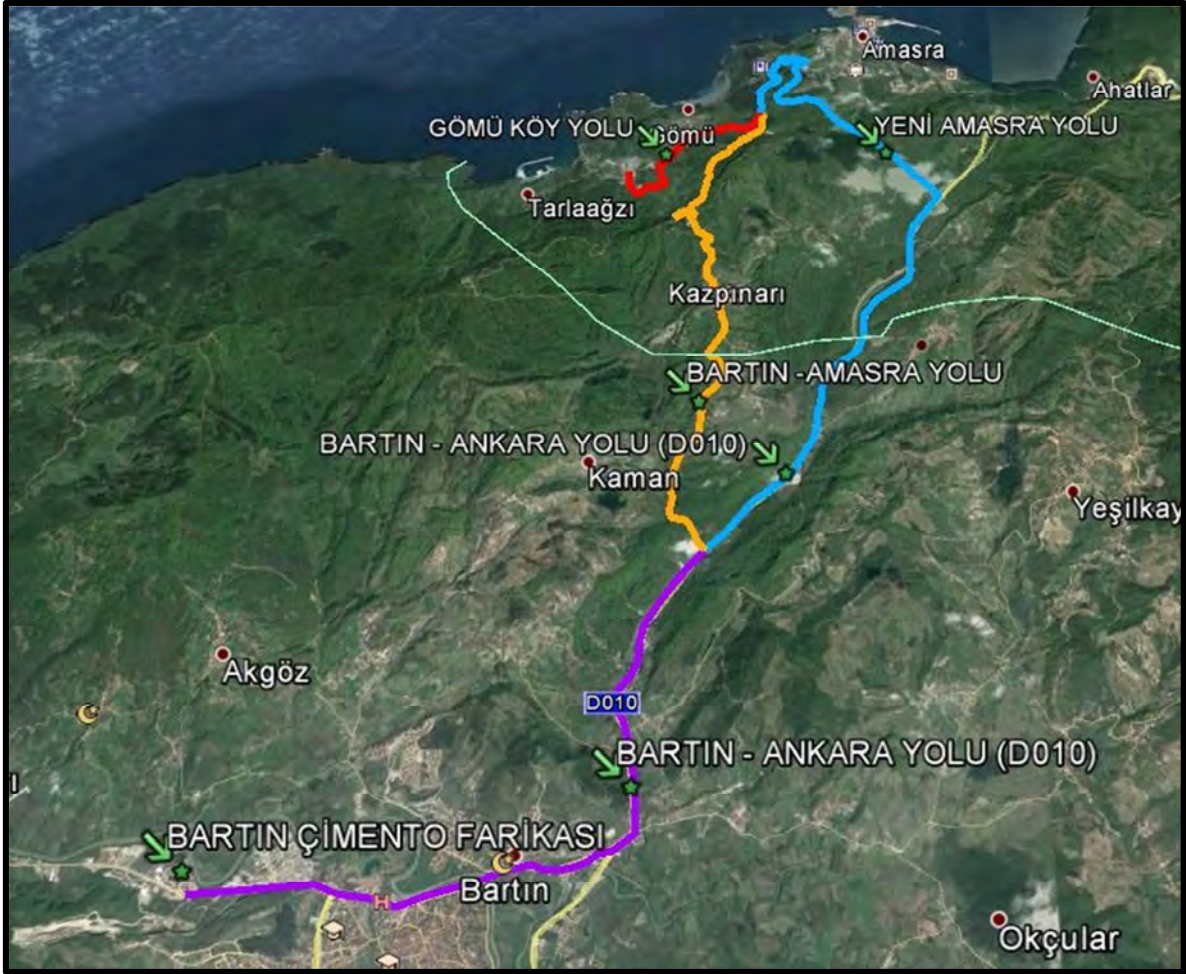
5.3. Araç kapasitesi ve tonaj

- Karayolları Trafik Yönetmeliği 128. Maddesi gereği maks. 2,55 Mt. Eninde olacaktadırlar.
- Römorklu, yarı römorklu vasıtalar kullanılmayacaktır.
- Karayolları Trafik Yönetmeliği 128. Maddesi gereği, araçların yüklü ağırlığı maksimum 32 ton olacaktır.

5.4. Hedef noktaya ulaşım

Nakliyenin yapılacağı Bartın Çimento Fabrikasına aşağıdaki güzergâh ile erişim sağlanacaktır. Bu güzergâh 19 km olup, normal Şartlarda yaklaşık 30 dakikalık bir seyahat süresi ortaya çıkartmaktadır.

- Tarlaağzı – Gümü Köy Yolu
- Amasra – Bartın Yolu (Kazpınarı köyü içinden) VEYA Amasra – Bartın Yolu (Amasra yönünde) üzerinden Yeni Amasra Yolu
- Ankara – Bartın Yolu (D010)
- Bartın Kent Merkezinde: 190. Cd (D010) / Tersane Cd. (D010) / Gazhane Cd. (D010) / Gölbucağı Cd. (D755) / Boğaz Cd. (D755)



Şekil 7. Bartın Çimento Fabrikası – Güzergâh

6. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

- Bölgenin topoğrafyası, mevcut yerleşmeler ve planlanan kapasiteler bir arada değerlendirildiğinde deniz yolu ile nakliyenin sağlanması daha uygun bir çözüm olacaktır.
- Karayolu ile kömür nakliyesi hakkında, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Bartın il Özel İdaresi'nden olumlu görüşleri alınmıştır. Trafik yönetim Planı bu görüşler ve mevcut şartlar doğrultusunda hazırlanmıştır.
- Liman inşa süreci boyunca, çıkartılacak kömürün karayolu ile nakliye faaliyetleri için, Trafik Yönetim Planında verilen şartlarda, mevcut köy yolu üzerinden Amasra-Bartın yoluna çıkarak Yeni Amasra Yolunu veya Mevcut Amasra Bartın yolunu kullanan seçeneklerini kullanmak uygun olacaktır.
- Bu maksatla Yeni Amasra Yolu ile bu yolun mevcut Amasra - Bartın yoluna bağlandığı kavşağın, özellikle ağır vasıta trafiğı açısından geometrik düzenlemelerinin, yatay ve düşey işaretleme ve bilgilendirmelerinin yeterliliğı noktasında detaylı etütlerin yapılması, varsa eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir.
- Karayollarının sayımlarına göre (2013) mevcut Amasra Bartın yolu üzerinden günlük trafik çift yönlü olarak 5300 taşıt civarındadır. Yeni yapılan yol ile birlikte mevcut yolun sağladığı toplam kapasite, tesisin ilave getireceğı trafik hacmi ile birlikte toplam trafiğı karşılamak için yeterlidir.
- Bartın – Ankara yoluna (D010) ulaşan araçlar hedefleri doğrultusunda Bartın kent merkezi üzerinden Boğaz Caddesi (D755) katılarak, teslimat noktası olan Çimento fabrikasına ulaşacaklardır.
- Nakliye faaliyetleri süresince, konu ile ilgili, yerel ve merkezi otoritelerce çıkartılmış olan her türlü yasa, genelge ve yönetmeliklere mutlak uyum gösterilecektir. Bu çalışmada belirtilen hususlar, tüm yasal koşullara ilave önlemlerdir.
- Belirtilen nakliye güzergâhı genelinde aşağıdaki kısıtlamalara uyulmalıdır:
 - Römorksuz kamyonlar ile taşıma yapılması
 - Araç dâhil yüklü ağırlığın maksimum 32 ton olması.
 - Günde 18 saat ve saatte max 12 kamyon çıkışı yapılması
 - Tesisten, Amasra – Bartın yoluna bağlanana kadar olan köy yolu kısmında, tek yönde aynı anda 1 den fazla kamyon olmayacaktır.