

YOL

TEKNOLOJİLERİ

EYLÜL - EKİM

2015

Yıl: 6 Sayı: 36

ISSN: 1309-6095

www.yolteknoloji.com.tr

Kenya'daki ilk Türk yol müteahhidi

Kuzey Marmara Otoyolu

Asfalt uygulamalarında iş güvenliği



Kenya'daki ilk Türk yol müteahhitlik şirketi Gülsan

Gülsan İnşaat Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Gül, Kenya'daki 'ilk Türk yol müteahhitlik şirketi' olarak yapımını üstlendikleri projenin, Kenya ve Etiyopya'yı birbirine bağlayacağını ve bölgenin gelişmesine önemli katkılar sağlayacağını belirtiyor

Gülsan İnşaat Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Gül, Kenya'daki 'ilk Türk yol müteahhidi' olarak yapımını üstlendikleri projenin, Kenya ve Etiyopya'yı birbirine bağlayacağını ve bölgenin gelişmesine önemli katkılar sağlayacağını belirtiyor. Gül, "Hali hazırda yapımını üstlenmiş olduğumuz bu proje, Ümit Burnu'ndan başlayıp Etiyopya ve Sudan'ı da içine

Gülsan İnşaat

1946 yılından bu yana inşaat sektöründe faaliyet gösteren Gülsan, yurtdışında birçok projeye başarıyla imza atmasının yanı sıra, yurtdışında da çalışıyor. Daha önce Ukrayna, Afganistan, Irak, Güney Sudan ve Libya gibi zorlu bölgelerde çalışan Gülsan İnşaat, şimdi de geçmiş tecrübelerini arkasına alarak Kenya'da 122 kilometrelik bir yol inşaatı için bulunuyor. Buradaki ilk "Türk Yol Müteahhidi" olarak yine, yeni bir "yol hikayesi"ne imza atmış durumda...



Gülsan İnşaat bölgede sosyal sorumluluk projeleri de hayata geçirerek bölge halkına farklı konularda eğitimler veriyor



Gülsan İnşaat Yönetim Kurulu Üyesi Gökhan Gül

Proje Hakkında

Proje, başkent Nairobi'nin 500 km ku-

arak, İskenderiye Limanı'na kadar olan stratejik bir koridorun önemli bir parçasını oluşturuyor. Projenin tamamlanması ile bölgede eğitim, sağlık ve turizmin yanı sıra ekonomi, ticaret ve tarım faaliyetlerinin de önemli oranda gelişmesi bekleniyor" diyor.



zey doğusunda bulunan Merille Nehri ile Marsabit şehri arasındaki mevcut 122 km uzunluğunda toprak yolun asfalt kaplama dahil, tamamen yeniden inşasını kapsıyor.

Gül, 160 milyon dolar tutarındaki proje finansmanına Avrupa Birliği ve Kenya Hükümeti tarafından katkı sağlandığını ve Gülsan İnşaat'ın bu proje için 24 milyon dolar tutarında makine yatırımı yaparak, hafif araçlar dahil 222 parçadan oluşan bir makine parkı oluşturduğunu ifade ediyor.

Ocak 2013 tarihinde yapımına başlanan projenin, Ekim 2016 tarihinde tamamlanması hedefleniyor. AB ve Kenya Hükümeti, inşaat süreci tamamlandığında Kenya-Etiyopya arasında asfalsız kesim kalmayacak olması sebebiyle bu projeyi yakından takip ediyor. İki ülkenin birbirine asfalt karayolu ile bağlanacak olmasının Gülsan İnşaat yönetimini ve tüm çalışanlarını heyecanlandırmış durumda.

Kendisi de aynı zamanda İnşaat Mühendisi olan Gökhan Gül, projenin teknik özelliklerini şöyle özetliyor:

- Kenya'daki bu proje, 122 km mevcut toprak yolun 11 m genişliğinde A2 standardında asfalt yol olarak geliştirilmesi işidir. Proje kapsamında;
- 2.8 milyon metreküp toprak hareketi,
- 1,5 milyon ton alt temel ve çimentolu temel tabakası,

- 110 bin ton sıcak asfalt tabakası,
- 1.9 milyon metrekare çift kat sathi kaplama,
- 10 adet yeni kompozit köprü,
- 126 adet kutu menfez, 93 adet boru menfez,
- Yatay – düşey trafik işaretlemeleri ve oto korkuluk imalatları bulunuyor."

Lojistik ve su sorunu

Gül, projeyi yürütürken en büyük prob-

lemin 'lojistik' olduğuna dikkat çekiyor. Herhangi bir malzemenin Türkiye'den gönderilmesinin neredeyse iki aylık bir süreyi bulduğunu belirten Gül, şöyle devam ediyor:

"Bu sorunu aşmak için, altı-sekiz aylık periyotlar içinde gerekli olacağını öngördüğümüz makine yedek parçalarını, deniz yolu ile toplu olarak gönderiyoruz ve Kenya'daki ambarımızda ve Gülsan varlık yönetimi sistemi üzerinde online stoklayarak, süreci kontrol altına alıyoruz."

Sohbetimiz esnasında Afrika kıtasındaki 'suya ulaşım' konusuna da değiniyoruz. Gül, proje için kullanılacak suyu bile temin etmekte zorlandıklarını, bunu ancak çok derin sondaj kuyuları ile yapabildiklerini ve bu suyu depolamak için proje çevresinde çeşitli bölgelerde büyük havuzlar (80.000-100.000 metreküp) inşa ettikleri bilgisini aktarıyor. Proje için oluşturulan bu havuzların, kuraklık dönemleri de dahil, vahşi hayvanların su ihtiyaçlarını karşıladığını ifade eden Gül, enteresan bir de ayrıntı veriyor. "Bizim havuzlarımızdaki sudan yararlanan o kadar çok vahşi hayvan var ki, bazen havuzlara yaklaşmakta güçlük çekiyoruz."

Doğaya saygılı yol projesi

Çalıştıkları bölgenin koruma altında bir



milli park olmasının projeyi zorlaştırmasının yanı sıra, teknik ve mesleki bakımdan daha farklı bir anlam da yüklediğini belirten Gül, sözlerine şöyle devam ediyor: "Sürmekte olan bu proje, doğaya ve doğal hayata saygılı bir sözleşmeye de sahip. Örneğin hayvanların göç yolları üzerinde bulunan proje bünyesinde, agrega temini için dinamit ile patlatma, canlı hayata ve özellikle gebe hayvanlara düşük riski yarattığı için yasaklanmış durumda. Bunun yanı sıra özellikle fil ve zürafa geçişleri esnasında iş makinelerinin durdurulması ve çalışanların makinelerin içine girerek beklemesi projenin sözleşmede idare tarafından belirtilen bir maddesi durumunda bulunuyor."

Gül'e göre doğal hayata saygı çerçevesinde sürdürülen Merille Nehri-Marsabit Yol Yapım Projesi, Gülsan'ı Türkiye'de ve dünyada farklı bir yere koyuyor, özel bir tecrübe ve birikimle öne çıkarıyor.

Sosyal sorumluluğu yüksek bir proje

Gülsan, kurulduğundan bu yana çalıştığı coğrafyalardaki kalkınma çalışmalarına destek vermiş. Burada da proje güzergahı boyunca yerel halkın istek ve ihtiyaçlarına destek sağlanmış, okul, sağlık ocağı, pazar yerleri yapılmış. Su kaynaklarından köylere boru hatları döşenmiş, hatta hayvanlar için özel su havuzları oluşturulmuş. Bu bir yol projesi, evet ama, daha önce hayatında asfalt yol görmeyen Kenyalılar için ne anlam taşıyor? İşte bunun cevabını da bölge halkı için organize ettiği çeşitli eğitimlerle vermeye çalışıyor Gülsan. Örneğin artan trafik yoğunluğuyla beraber ortaya çıkacak trafik güvenliği ya da emniyetli sürüş teknikleri eğitimleri rutin olarak halk için organize edilmiş durumda.

Bölgedeki okullaşma oranının düşük olduğundan ve Dünya'da AIDS'in en yaygın olduğu 4. ülke olmasından dolayı, proje kapsamına AIDS farkındalık ve bilinçlendirme kampanyaları da dahil edilmiş. Tüm paydaşlarca projenin başarılı olmasının bir kriterinin de toplumla buluşması olduğu düşünülüyor.

Projenin göze çarpan en önemli özelliklerinden biri de ülkemiz ve Kenya için yarattığı istihdam kuşkusuz. Hala kabile hayatının sürdüğü, insanların ok, yay ve mızrakla avlandığı ve okuma yazma oranının oldukça düşük olduğu bu bölgede gerçekleştirilen projede, 150'si Türk, 750'si de Kenyalı olmak üzere 1000'e yakın kişi istihdam ediliyor.

Proje tamamlandığında, bölgedeki çiftçiler ürünlerini şimdiye oranla, çok daha hızlı ve taze olarak farklı bölgelere gönderebilecek. Bunun yanı sıra yeni yol sayesinde turistlerin bölgeye ulaşımının da yine hızlı ve rahat yapılabilecek olması nedeniyle bölgenin turizm açısından da zenginleşmesinin sağlanacağı ifade ediliyor. ■

Gülsan'ın devam eden diğer projeleri



Kömürhan Köprüsü ve Bağlantı Tüneli Projesi

Türkiye'nin 3. Büyük köprüsü Nissibi, geçtiğimiz Mayıs ayında tamamlanarak hizmete açılmıştı. Nissibi'nin hemen peşi sıra inşaatına başlanan Kömürhan da Türkiye ve Dünya için önemli olacak. Kömürhan'ın belki de en çok konuşulacak yönü 168,5m yüksekliğinde tek pylonlu olarak inşa ediliyor olması. Bu özelliğiyle Kömürhan Dünya 5.'si olmaya hazırlanıyor. Doğu Gülsan Ortak Girişimi (DGJV) tarafından yapılan Elazığ-Malatya Devlet Yolu üzerinde Karakaya Baraj Gölü (Fırat Nehri) geçişini sağlayan "Yeni Kömürhan Köprüsü ve Bağlantı Tüneli" projesinde de Nissibi gibi büyük ölçüde yerli teknoloji ve yerli iş gücü kullanılıyor. Bölgedeki düşük standartlı mevcut 1x1 şeritli yol ve Eski Kömürhan Köprüsü muhafaza ediliyor. Bu eski yolun hemen yanına, toplam boyu 660 m olan yeni bir köprü ve yaklaşık 2.4 km uzunluğunda çift tüplü bir tünel yapılıyor. Nissibi de Kömürhan da literatürde "Cable Stayed" olarak adlandırılan ve Türkçeye "Eğik Askılı Gergili Köprü" olarak çevrilen türde köprüler. Bunlar büyük açıklıkların geçilmesi için kullanılan, modern ve estetik köprüler.



Kazakistan: Almata-Khorgos Otoyol Projesi

Proje, Kazakistan'ın en büyük şehri olan Almata'yı Çin Halk Cumhuriyeti'ne bağlayan ana artere alternatif olarak 18 kategorisinde 112 km uzunluğunda 2x2 otoyolun yapılması işi. DGJV tarafından yürütülen projenin üstyapısı 25 cm beton kaplama, 18 cm çimentolu temel ve 33 cm kalınlığında alt temelden oluşuyor. Kaplama genişliği 2 x 9.25 m olan yol platformunun toplam genişliği 27.5 m. Bunların yanı sıra proje kapsamında 7 adet köprülü kavşak, 1 adet demiryolu üst geçidi, 15 adet altgeçit, 30 adet köprü ve 270 adet menfez imalatları da bulunuyor. Bu beton yol projesindeki makine parkı Kazakistan'ın en büyüklerinden biri durumunda.