



T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı
ANKARA

SÜRELİ

SAYI : B.09.0.APK.0.21.00.17/ 1645
KONU : Antalya Milletvekili Nail
KAMACI, Ankara Milletvekili
Gülsün BİLGEHAN ve
İstanbul Milletvekili Mehmet
Ali ÖZPOLAT'ın Yazılı
Soru Önergeleri

.../.../2004
19 EKİM 2004

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İLGİ: 27.09.2004 tarih ve KAN.KAR.MD.A.01.0.GNS.0.10.00.02-6929 sayılı yazınız.

İlgi yazı ilişiginde alınan Antalya Milletvekili Nail KAMACI'nın, tamamlanmayan Antalya Tapu ve Kadastro Genel Müdürlüğü yeni hizmet binası inşaatı, Ankara Milletvekili Gülsün BİLGEHAN'ın, mıcır dökülerek yapılan yol çalışmalarının kazalara sebebiyet verdiği iddiası ve İstanbul Milletvekili Mehmet Ali ÖZPOLAT'ın da, İstanbul'daki 49 İlköğretim okulu yapım ihaleleri hakkında; Bakanlığımıza yönelmiş oldukları T.B.M.M. 7/3430, 7/3432 ve 7/3433 Esas sayılı Yazılı Soru önergeleri incelenmiş olup, konulara ilişkin cevaplarımız ekte sunulmuştur.

Bilginizi ve gereğini arz ederim.

Zeki ERGEZEN
Bakan

EKLER:

EK: 1-Cevap Yazısı (3 adet – 5 sayfa)

DAĞITIM:

Gereği :

-T.B.M.M.Başkanlığı

Bilgi :

-Başbakanlık

713432

**ANKARA MİLLETVEKİLİ
SAYIN GÜLSÜN BİLGEHAN'IN
T.B.M.M. 7/3432 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE DAİR
SORULAR VE CEVAPLARI**

SORULAR:

Uygarlığın, insanlığa verilen değer ile ölçüldüğü bu çağda, Türkiye'nin trafik kazalarında dünyada ilk sıralarda yer alması hanemize yazılmış bir utanç olarak durmaktadır.

Avrupa Birliği yolunda önemli reformlar gerçekleştirdiğimiz bu dönemde, trafik kazaları ile mücadele, attığımız diğer adımlar kadar önemlidir. Gerek muhalefet, gerekse iktidar olarak el birliğiyle yürüttüğümüz ilerleme politikaları çerçevesinde bu sorunun üzerinde de dikkatle durmalıyız. Yeni Türk Ceza Kanununun bu alanda da çağdaş yasalar getireceğini umuyoruz.

Bununla birlikte, özellikle yaz aylarında yazlık yörelerdeki karayolu aksaklıkları hepimizi tedirgin etmekte ve turizmi olumsuz etkilemektedir. Sıcak asfalta dökülen tonlarca mıcır yüzünden ölümlü trafik kazaları meydana gelmekte, yolda sıçrayan taşlar hasara neden olmaktadır.

Satış kaplama denilen, asfalt üzerine mıcır dökülerek gerçekleşen yol çalışması sürücüler için hayati tehlike taşımaktadır. Oysa "Roadmix" diye anılan, mıcırla asfaltın karıştırılarak alana serilmesi sistemi, kaplamadan biraz daha pahalıya mal olmakla birlikte daha emin ve uzun ömürlüdür. Zaten, hiçbir ekonomik gerekçe insan hayatından daha önemli olamaz.

Bu bilgiler ışığında;

- 1- Yol yapımı ve onarımında ilk hedef sürücülerin ve yayaların güvenliği değil midir?
- 2- Turizm mevsiminin en yoğun olduğu yaz aylarında yüzey kaplama çalışmaları yapmak doğru mudur?
- 3- Karayolu bozuklukları nedeniyle meydana gelen kazalar Bakanlığınızın sorumluluğu altında değil midir?
- 4- Bu tür kazaların önlenmesi için Bakanlığınız ne gibi çalışmalar yapacaktır?
- 5- Özellikle bu tür yollarda meydana gelecek kazaların azaltılması amacıyla yazlık bölgelerdeki trafik kontrollerinin artırılması gerekmez midir?

CEVAPLAR:

1- Ülkemizdeki otoyol, devlet ve il yollarının yapım ve bakımından sorumlu bir kuruluş olarak Karayolları Genel Müdürlüğü'nün, yol ağına dahil olan kesimlerdeki ilk hedefi, öncelikle yol kullanıcıların can ve mal güvenliğidir. Bir karayolunun yapılmasındaki asıl amacın trafiğin güvenli seyrini sağlamak ve trafiğe en uygun şartlarda hizmet etmek olduğunu göz önüne aldığımızda, trafiğin en önemli parçası olan insan unsurunun düşünülmemesi imkansızdır. Gerek yapım, gerekse bakım çalışmaları sırasında standartlara uygun işaretleme ve inşaat tekniği ile yol kullanıcılarının emniyeti ve trafiğin doğru yönlendirilebilmesi sağlanmaya çalışılır.

2- Bilindiği üzere, her tür inşaat işinde olduğu gibi yol inşaatında da belli mevsimlerde çalışma zorunluluğu vardır. Özellikle direkt çevresel etkiye açık olan yol inşaatı sırasında belli kriterlerin sağlanması şarttır. Öncelikle yağışsız ve belli bir sıcaklık değerinin üzerinde olan günlerin beklenmesi gerekir. Ülkemizin tümü düşünüldüğünde ise, çalışmaya müsait devre genellikle Nisan-Mayıs ayı ile Ekim-Kasım ayları arasında bulunan devre olmaktadır. Doğal olarak yaz ayları en yoğun çalışmaya rastlayan devre olarak kaçınılmazdır. Turizm mevsiminin yaz aylarına rastlamasından ötürü, kazalarda meydana gelen artışın esas nedeni yol yapım yada onarım çalışmaları olmayıp, artan trafik sayısından ve kural ihlalinin kaynaklanmaktadır. Yine de yol yapım ve bakım çalışmalarının sebep olabileceği kazaları, meydana gelmeden önleyebilmek amacıyla, Karayolları Genel Müdürlüğünce İç Genelgeler çıkarılmakta olup, özellikle çalışma mevsimlerinde Genelgelere uyulması konusunda hassas davranılması, yapım yada onarım çalışmasının türüne göre gerekli işaretlemenin muhakkak tesis edilmesi, asfalt ve diğer tabakaların yapım çalışmalarının Yollar Fenni Şartnamesine uygun olarak yapılması istenmektedir. Zaman zaman vatandaşlarca Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılan şikayetler incelendiğinde, şikayet konusu yol kesimindeki çalışmada gerekli işaretlemelerin yapıldığı, yol yapım yada onarım çalışmasının usulüne uygun olarak devam ettiği ancak, şikayete neden olayın genellikle vatandaşların dikkatsizlik ve tedbirsizliğinden kaynaklandığı, özellikle çalışma alanlarında yapılan uyarılara göre seyahat etmemeleri, yol ve çevre şartlarını göz önüne almamaları ve bilhassa araçlarının hızını yapım çalışmasının gerektirdiği hıza indirmemeleri nedeniyle hasarlı kazalara karıştıkları görülmektedir.

3- İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğünce yapılan kaza istatistikleri göz önüne alındığında, kazalarda asıl önemli faktörün insan unsuru olduğu, gerek sürücü gerekse yaya yada yolcu hataları sonucunda meydana gelen kazaların en büyük %'yi oluşturduğu açıkça görülmektedir. 2002 yılı kaza istatistiklerine göre Türkiye genelinde meydana gelen kazaların kusur dağılımı hesaplandığında, sürücü kaynaklı kazalar % 96.99, yaya kaynaklı kazalar % 2.48, yolcu kaynaklı kazalar % 0.12 ve araç kaynaklı kazalar % 0.25 olurken, tüm bu dağılım içinde yol kusuruna ait kaza payı % 0.16 olarak bulunmuştur. Görüldüğü üzere tüm kaza faktörleri arasında en küçük pay yol kusuruna aittir.

4- Yol kusurundan kaynaklanan ve Karayolları Genel Müdürlüğü bakım ağı içinde oluşan kazaları engelleyebilmek ve başka kazalar meydana gelmeden gereken önlemi alabilmek için, öncelikle kaza kara noktalarının saptanması amacıyla Emniyet Genel Müdürlüğünden gerekli kaza verileri alınır. Bu verilerin yol ağı üzerindeki yerleri tespit edilerek kaza yoğunlaşması diğer bir deyişle kaza kara noktası oluşup oluşmadığı incelenir. Eğer kaza yoğunlaşması görülüyorsa, yoğunlaşmanın nedeni araştırılır. Yoldan kaynaklanan bir sorunun tespit edilmesi halinde alınması gereken fiziki önleme karar verilir. Finansman sorunu nedeniyle çözülemeyecek yada çözümü pahalı veya zaman alacak durumlarda ise, standardına uygun işaretlemeler ile yol kullanıcıları uyarılarak, işaret ve işaretlemelere uymaları istenir.

5- Karayollarımızda can ve mal güvenliği yönünden trafik düzeninin sağlanması, trafik güvenliğini ilgilendiren bütün konularda alınacak tedbirlerin belirlenmesi amacıyla 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu çıkarılmış olup, belli kurum ve kuruluşların yetki tanımı yapılmıştır. Trafik kontrolleri diğer bir deyişle duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetme görevi Emniyet Genel Müdürlüğüne, bu Genel Müdürlüğün sorumluluk alanı dışına çıkan kesimlerde ise Jandarmaya verilmiş olup, Bakanlığımızın herhangi bir trafik denetim yapma yetkisi bulunmamaktadır.

