

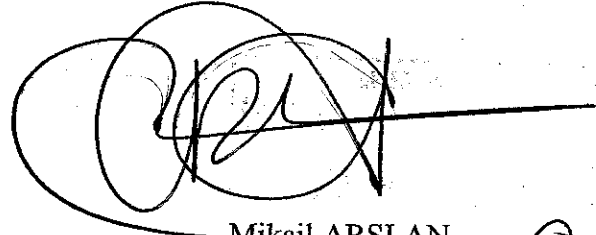
ADALET ve KALKINMA PARTİSİ
T.B.M.M. Grup Başkanlığı
Tarih : 02.07.2008
Sayı : 194

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifim ve gerekçesi ekte sunulmuştur.

Gereğini arz ederim.

Saygılarımla.



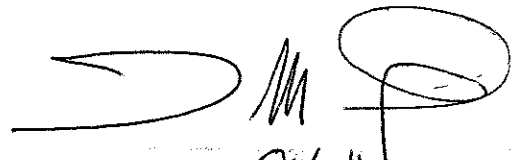
Mikail ARSLAN

Kırşehir Milletvekili

①



Abdullah Şalısın
Kırşehir Milletvekili



Hüseyin Gülsün
Tokat Milletvekili

T.B.M.M. BAŞKANLIĞI	
Tali Komisyon	Adalet, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
İşler	İçişleri
31	Ekim 2008
2/321	
İmza Alanı	

GEREKÇE

Ülkemiz genelinde karayollarında meydana gelen trafik kazalarının nitelikleri incelendiğinde 2007 yılı ilk 11 ayı içerisinde toplam 679,935 Trafik Kazası meydana gelmiştir. Meydana gelen bu kazalar, kazaya neden olan unsurlar açısından değerlendirildiğinde; % 98,15 ile Sürücüler başta gelmekte ardından %1,61 ile Yayalar, % 0,13 ile Araçlar, % 0,06 ile yol ve son olarak % 0,05'lik oran ile Yolcular yer almaktadır.

Meydana gelen kazalarda tespit edilen kusurları iki ana grupta değerlendirecek olursak sürücü, yolcu ve yaya olarak Toplam İnsan Kusuru % 99,81 olarak hesaplanmaktadır. Yol ve Araç kusurları ise geriye kalan % 0,19'luk oranı kapsamaktadır.

Yukarda sunulan veriler ve diğer birçok istatistik göze alındığında her geçen gün hızla artan araç sayısı ve aynı oranda artan kaza sayısı ülkemizde trafik ve yol güvenliğine verilmesi gereken önemi ve durumun ciddiyetini ortaya koymaktadır. Trafik kaza istatistikleri incelendiğinde meydana gelen trafik kazalarında İnsan Kusuru Yaklaşık %99 olarak hesaplanmaktadır. Elde edilen veriler ışığında bu olumsuz tabloyu olumluya çevirmek amacı ile izlenmesi gereken yöntem ve politika; etkin, verimli ve sürekli bir şekilde Trafik Gözlem ve Denetim Çalışmalarını yerine getirmek olacaktır.

Trafikte sürücü, yolcu ve yayalar tarafından gerçekleştirilecek olan kural ihlallerinin; zamana ve mekâna bağlı kalınmaksızın gözlemlenmesi ve denetlenmesi, yasal yaptırımlar için gerekli olan adli delillerin temin edilmesi ve kısıtlı olan mali kaynakların mümkün olan en verimli şekilde kullanımının sağlanması amacı ile tüm dünya genelinde etkin ve yaygın olarak kullanılmakta olan gelişmiş yüksek teknoloji uygulamaları ile trafik denetimlerinin gerçekleştirilmesi kaçınılmaz olmuştur.

İstanbul da 2006 yılı içerisinde test amacı ile 5 adet sinyalize kavşakta Kırmızı Işık İhlal Tespit Sistemi ve 1 noktada Arıza Şeridi İhlal Tespit Sistemi kurularak Türkiye de bir ilk gerçekleştirilerek Elektronik Denetleme Sistemleri hayata geçirilmiştir. Yürütülen bu çalışmalar içerisinde Mayıs 2007- Mayıs 2008 tarih aralığında kalan 1 yıllık dönemde kavşakta meydana gelen kırmızı ışık ihlallerinde yaklaşık % 82 oranında azalma meydana geldiği, Arıza Şeritlerinin ise amacı dışında kullanımının yaklaşık %91 oranında azaldığı gözlemlenmiştir.

Sonuç olarak elde edilen veriler, sürücülerin Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS) ile günün herhangi bir saatinde ve herhangi bir yerde işleyecekleri bir kural ihlali durumunda izlendikleri hissine kapıldıkları gözlemlenmiştir. Bu sebeple trafik denetiminde kural ihlallerinin tespiti kadar sürücüler üzerinde caydırıcı eki de yaratan EDS'nin Trafik ve Yol Güvenliği açısından etkisi ve önemi büyüktür.

Yürütülen çalışmalar kapsamında EDS'nin etki ve performansı değerlendirildiği takdirde ortaya çıkan sonuç çok şaşırtıcı olmuştur. Sinyalize kavşaklarda ve arıza şeritlerinde 10 adet kamera ile 1 günde tespit edilen kural ihlali ve kesilen ceza makbuzu sayısı İstanbul da görev yapan emniyet teşkilatının tüm personeli ile bir günde yaptığı ihlal tespiti ve ceza

makbuzuna karşılık gelmektedir. Bu durum kişisel kabiliyetler ve insani güç ile gerçekleştirilen denetim hizmetlerinin caydırıcılık ve süreklilik açısından yetersiz kaldığını göstermektedir. Bununla birlikte EDS ile gerçekleştirilen denetimler denetim noktalarında kural ihlallerinin yaklaşık %90 oranında azaldığını ortaya koymaktadır.

Altyapı hizmetlerinin planlanması, mühendislik olarak projelendirilmesi ve inşasının sağlanması, güvenli kaliteli ve etkin bir ulaşım hizmeti için gerekli olan Yatay ve Düşey Trafik İşaretlemelerinin, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (ITS) kurulması, hizmete sunulması ve hizmetin sürekliliğinin sağlanması karayolları genel müdürlüğü ve belediyeler tarafından yürütülmektedir. Ulaşım alt yapı hizmetlerini sunan bu birimler personel yapısı ve maddi kaynakları sebebi ile bu tür hizmetleri yerine getirmeye uygun yapıda olan birimlerdir.

Trafik denetimi ve yönetimi alanında dünya ülkeleri ve birçok metropol kent incelendiğinde bu tür hizmetlerin kentin ihtiyaçlarını yakından takip eden, yerel yönetimler ve mahalli idareler tarafından yerine getirildiği görülmektedir.

Karayolları üzerinde Trafik ve Yol Güvenliğinin sağlanması amacı ile uygulanan hız limitlerinin hedefi, farklı standart, kapasite ve özelliğe sahip birbirinden farklı karayolu ağlarını kullanan sürücü, yolcu ve yayaların can ve mal güvenliğinin maksimum seviyeye çıkarılması, ayrıca karayolu üzerinde trafik akışının sürekliliğinin sağlanmasıdır.

Birçok sürücünün hız limitlerini aşması gerçeğine rağmen araştırmalar ve uluslararası deneyimler, sürücüler tarafından gerçekçi olarak algılandığında hız limitlerinin, karayollarında meydana gelen kaza ve kayıpların azaltılmasında oldukça etkili olduğunu göstermektedir. Hız limitleri uygulamaları aynı zamanda yakıt tüketiminin, egzoz gazlarının yayılmasının ve trafik gürültüsünün azalmasını da sağlamaktadır.

Sürücülerin kent içerisinde proje hızı yüksek erişim kontrollü şehir içi yollarda şehir içi hız limiti olan maksimum 50 km/s'lik hız limitini gerçekçi bulmamaları ve yolun proje hızına uygun hareket etmeleri konulmuş olan trafik kurallarının tutarlılığını yitirmesine neden olmaktadır. Uygulanmakta olan hız limitlerinin tutarlı olmaması hız ihlallerinin denetimini de pratikte geçersiz kılmaktadır.

Şehirlerin karayolları üzerinde hız limitleri gerçekçi işletme hızlarına uygun olarak karayolları kanunu ve yönetmelikleri ile belirlenen maksimum ve minimum hız limitleri arasında (120km/s-20km/s) optimize edilmesi gerekmektedir. Gerçekleştirilecek olan optimizasyonun toplam yol ağı için genel bir optimizasyon değil, **toplam yolağını meydana getiren tüm sektörlerin özel olarak optimizasyonunu** gerektirmektedir. Gerçekleştirilecek olan bu uygulama kentin ulaşım ihtiyaçları ve alışkanlıkları göz önüne alınarak değerlendirilmeli ve uygulanmalıdır. Bu tür bir uygulama yol ağı üzerinde uygulanan hız limitine ait gerçekliği tam anlamı ile yansıtacağı için yürütülecek denetim çalışmalarının da gerçekçi ve pratikte uygulanabilir olmasını sağlayacaktır.

Gelişmiş dünya ülkelerinin birçoğunda anlık trafik bilgisi kurulmuş olan trafik radyoları aracılığı ile yürütülmektedir. Günümüzde geline teknolojik gelişim noktasında, icadı yapılan en eski haberleşme araçlarından biri olan karasal FM Radyo yayını ve yayıncılığının yürürlükte bulunan yasalar ve yönetmelikler ile yerel yönetimler tarafından kullanımının yasaklanmış olması, modern bir dünya kenti olan İstanbul'un anlık trafik yönetimini olumsuz olarak etkilemektedir. Ayrıca bu alanda hizmet vermekle yükümlü birimlerin, yapılamayan radyo yayınları sebebi ile doğan bilgi akışındaki eksikliği tamamlamak amacı ile birbirinden farklı birçok metodu ve sistemi kullanmak zorunda kalmaları gereksiz yatırımları ve maddi kayıpları artırmaktadır.

Ayrıca gelişmiş dünya ülkelerinin çoğunda yaygın olarak kullanılmakta olan Navigasyon (Araç İçi Yönlendirme Sistemleri) sistemlerine anlık ve sürekli trafik durum bilgisi akışı Karasal TMC Radyo yayınları ile gerçekleştirilmektedir. TMC yayını kurulmuş olan bir FM Radyo istasyonu üzerinden gerçekleştirile bilen ikincil bir yayın türüdür. Bu yayın türünde navigasyon cihazlarına anlık sayısal veri aktarımı gerçekleştirilmektedir. Böylece navigasyon cihazını kullanan sürücüler cihaz içerisinde yer alan sayısal haritalardan gitmek istedikleri adres için yön tarifi almakta, ayrıca TMC yayını ile gelen anlık veriler ışığında yapacağı seyahatin süresi, ulaşımına kapatılmış yolağı, yol çalışmaları hakkında da anlık olarak bilgilendirilmektedir.

BAZI KANUNLARDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİ

MADDE 1- 13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3 üncü maddesine "Şerit" tanımından sonra gelmek üzere "Arıza Şeridi" ve "Taşıt" tanımından sonra gelmek üzere "Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS)" tanımları aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

"Arıza Şeridi: Taşıtların, karayolu üzerinde seyirleri sırasında meydana gelebilecek kaza, teknik veya mekanik arıza, sürücü ve/veya yolcuların yaşayabilecekleri sağlık problemleri ve benzeri durumlarda trafik akışını aksatmadan emniyetli bir şekilde gerekli yardım ve destek hizmetini sağlamak, beklemek veya almak amacı ile kullanılması için ayrılmış, karayolunun en sağında yer alan ve devamlı yol çizgisi ile normal seyir şeridinden ayrılan ve seyahat amacı ile kullanımı yasak olan şerittir."

"Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS): Karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak amacı ile kanunlar ile belirlenen, sürücü, yolcu ve yayaların uymak zorunda olduğu her türlü kural ve kaidenin ihlalini tespit etmek, Tespiti yapılan kural ihlaline yönelik yasal yaptırımlar için gerekli delillerin (kanıtların) elde edilmesi amacı ile kullanılan elektronik, dijital cihaz veya cihazlar bütününden oluşan, sabit veya taşınabilir denetim sistemleri bütünüdür. "

MADDE 2- 13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 10 uncu maddesinin b) fıkrasının sonuna aşağıdaki 8. numaralı bent eklenmiştir.

"8) İl Belediyeleri sınırları içerisinde, Bu Kanunun 13, 14, 16, 18, 26, 47, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 65 ve 136 inci maddeleri hükümlerine aykırı hareket edenleri denetlemek, elektronik denetleme sistemleri ile tespit ederek hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek.

a) Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, can ve mal güvenliğinin sağlanması amacı ile elektronik denetleme sistemlerini kurmak, kurdurtmak, işletmek veya işletilmesini sağlamak.

b) Sorumluluk alanı içerisinde trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek,

c) Düzenlemiş olduğu suç tutanağını, gerekli işlemin yapılması için en yakın adli birime sunmak, ceza tutanaklarının takip ve tahsilâtını yapmak.

d) Bu kanunun 59, 60, 61 ve 62 maddeleri ile düzenlenen duraklama, park etme ve park etmenin yasaklandığı hal ve yerlerde yasaklara aykırı park edilmiş araçlar Belediye Trafik Zabıtasınca kaldırılabilir.

Yasaklanan yerlerde ve hallerde park edilmiş olan araçların hangilerinin hangi şartlarda, kaldırılıp götürüleceği, götürülme sırasında zarara ve ziyana uğratılmaması için alınacak önlemler ile kaldırma ve götürme giderlerinin tahsili usul ve esasları yönetmelikte gösterilir.

e) Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, ilgili trafik birimince, kanunda belirlenen hız sınırlarını taşıtların cinsine göre en fazla %15 oranında artırmak veya gerektiği oranda azaltmak, belirlenen hız limitlerini değişken elektronik trafik işaret panoları veya standart trafik işaretleri ile işaretlemek"

MADDE 3- 13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 50 nci maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Şehirlerarası Karayollarının iki yönlü karayolları için 90 km/s, bölünmüş yollar için 120 km/s otoyollarda ise 135 km/s hızı geçmemek üzere motorlu araçların cins ve kullanma amaçlarına göre sürülebileceği en çok ve en az hız sınırları yönetmelikle belirlenir.”

MADDE 4- 13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 50 nci maddesinin ikinci fıkrası yürürlükten kaldırılmıştır.

MADDE 5- 13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 114 üncü maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu Kanunda yazılı trafik suçlarını işleyenler hakkında yetki sınırları içinde Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı personeli, Ulaştırma Bakanlığının ve Karayolları Genel Müdürlüğünün ilgili birimlerinin il ve ilçe kuruluşlarında görevli ve yetkili kılınmış personel ile İl Belediyelerinin görevli ve yetkili kılınmış personeline tutanak düzenlenir.”

MADDE 6- 13/10/1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na aşağıdaki Ek Madde 15 eklenmiştir.

“Arıza şeridinin kullanım Şekli:

Ek Madde 15 – Taşıtların, karayolu üzerinde seyirleri sırasında meydana gelebilecek kaza, teknik veya mekanik arıza, sürücü ve/veya yolcuların yaşayabilecekleri sağlık problemleri ve benzeri durumlarda

- a) Karayolu üzerinde trafik kazasına karışmış ve güvenli bir şekilde seyir kabiliyetini kaybetmiş olan taşıtlar, kurtarıcı ve yol yardım hizmetini beklemek ve almak amacı ile veya meydana gelen kaza ile ilgili rapor ve tutanakların hazırlanması sürecinde kazaya karışan taşıtlar ve kazaya el koyacak görevli kurumlara ait taşıtlar bu şeritte durma, duraklama ve bekleme yapabilir.
- b) Seyir esnasında teknik veya mekanik bir arızaya maruz kalan taşıtlar, arızayı gidermek, kurtarıcı ve yol yardım hizmetini beklemek ve almak amacı ile arızalı taşıt ile kurtarıcı ve yol yardım hizmet aracı bu şeritte durma, duraklama ve bekleme yapabilir.
- c) Seyir halinde olan bir taşıtı, sürücü olarak kullanan veya taşıtta yolcu olarak bulunan her hangi bir kişinin taşıtın normal seyrini olumsuz olarak etkileyecek türde sağlık problemi yaşanması, durumunda ilk yardım hizmetinin veya acil sağlık hizmetinin uygulanması, beklenmesi veya verilmesi amacı ile sürücü veya yolcuların bulunduğu taşıt ve bu taşıt sürücüsüne veya yolcularından herhangi birine ilkyardım veya acil sağlık hizmeti sunacak ilkyardım aracı bu şeritte durma, duraklama ve bekleme yapabilir.
- d) Karayolunu kullanan tüm taşıtlar, yol ağı üzerinde seyahat amacı ile kendilerine ayrılmış olan şeritlerin tamamında yoğun taşıt trafiği olduğu durumlarda bu kanunun 71. Maddesinde belirtilen, geçiş üstünlüğüne sahip taşıtlara yol vermek amacı ile en sağ şeritten başlamak üzere geçici bir süre için emniyet şeridine geçerek geçiş

üstünlüğüne sahip araçların geçişini tamamlamasını imkan tanımak amacı ile emniyet şeridini kullana bilirler.

Yukarıda belirtilen durumlar dışında arıza şeridi, seyahat etmek, park etmek, yolcu indirmek ve bindirmek ve benzeri amaçla kullanılması yasaktır. Bu kurala uymayan taşıt sürücülerine ve ya taşıtın tescil plakasına 50 YTL para cezası uygulanır.”

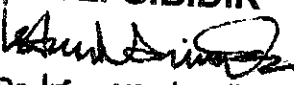
MADDE 7- 13/04/1994 tarih ve 3984 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkındaki Kanun'un 29 uncu maddesinin birinci fıkrasının a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir. Ayrıca fıkraya aşağıdaki o) bendi eklenmiştir.

“a) Siyasî partiler, dernekler, sendikalar, meslek kuruluşları, kooperatifler, vakıflar ve nüfusu 3 milyondan küçük olan mahallî idareler ile bunlar tarafından kurulan veya bunların ortak oldukları şirketler, iş ortakları, birlikler ile üretim, yatırım, ihracat, ithalat, pazarlama ve finans kurum ve kuruluşlarına radyo ve televizyon yayın izni verilmez; bu kuruluşlar radyo ve televizyon yayın izni almış şirketlere ortak olamazlar.

o) Nüfusu 3 milyonu geçen mahalli idareler görev ve sorumluluk alanları içerisinde kent trafiğinin etkin ve verimli yönetimini sağlamak, sürücü ve yolcuları anlık olarak bilgilendirmek ve ayrıca trafik eğitim ve toplum bilinçlendirme çalışmalarını yürütmek amacı ile FM, TMC ve RDS radyo yayını gerçekleştirebilirler.”

MADDE 8 – Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 9 – Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

ASLI GIBİDİR

Dr. İrfan NEZİROĞLU
Kanunlar ve Kararlar Müdürü