

T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIĞI
Strateji GeliŖtirme BaŖkanlıĐı

E.K. 89
7/7026
29 NISAN 2009

Sayı :B.11.0.SGB.0.10.01.610.01/874
Konu :İzmir Milletvekili Sayın
Bülent BARATALI'nın
yazılı soru önergesi.

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŖKANLIĐINA

İlgi: TBMM BaŖkanlıĐının 26.02.2009 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-11812 sayılı yazısı.

İzmir Milletvekili Sayın Bülent BARATALI'nın 7/7026 esas sayılı yazılı soru önergesinin cevabı hazırlanarak ekte sunulmuŖtur.

Bilgilerinize arz ederim.



Binali YILDIRIM
UlaŖtırma Bakanı

EK :

1) Cevap formu (2 Sayfa)

DAĞITIM:

TBMM BaŖkanlıĐı
BaŖbakanlık

İZMİR MİLLETVEKİLİ SAYIN BÜLENT BARATALI'NIN
7/7026 SAYILI YAZILI SORU ÖNERGESİ VE CEVABI

Gerek uygulanan ulaşım politikaları, gerekse doğal koşullar gereğince ülkemizdeki yolcu ve yük taşımacılığında karayolunun payı oldukça yüksektir. Özellikle yük taşımacılığında karayollarının payının giderek artması ciddi sorunlara ve ölümlü trafik kazalarının çoğalmasına neden olmaktadır. Bu bağlamda:

SORULAR:

- 1- Gelişmiş ülkelerde ve özellikle de AB ülkelerinde karayolu trafiğindeki ağır taşıtların payı kaçtır? Bu oran ülkemizde kaçtır?
- 2- Karayolu trafiğinde ağır taşıtların ve yük taşımacılığının demir ve deniz yollarına kaydırılması konusunda bugüne kadar neler yapılmıştır?
- 3- Son 5 yıl itibariyle karayolu trafiğindeki ağır taşıtların payında bir azalma olmuş mudur? Yine aynı süre içinde demir ve deniz yollarındaki yük taşıma oranlarında nasıl bir değişim yaşanmıştır?
- 4- Ülkemizde son 5 yıl itibariyle ağır taşıtların ve yük araçlarının neden olduğu ya da karıştığı kaza sayısı kaçtır? Bu sayının toplam kazalar içindeki oranı nedir?

CEVAPLAR:

Dünya Yol Federasyonunun 2006 yılı verilerine göre ağır taşıtların toplam taşıt içerisindeki payı;

Avusturya	% 15
İngiltere	% 19
Belçika	% 19
Finlandiya	% 13
İsveç	% 14
Türkiye	% 28'dir.

Bilindiği üzere, mesleki saygınlığa, mesleki yeterliliğe, mali yeterliliğe sahip, hizmet kalite ve standardı ile verimi daha yüksek,düzenli, güvenli, seri, ekonomik ve diğer taşıma modları ile entegre olmuş bir karayolu taşımacılık sektörünün oluşumunu sağlamak, taşımacılıkla ilgili hususlarda güçlü, yetkili, yeterli ve denetleyen-yönlendiren, taşımacılık alanında vizyon sahibi bir kamu otoritesi oluşturmak amacıyla, Hükümetimiz döneminde bir ilk daha gerçekleştirilerek, karayolu taşımacılık sektörü yasal bir altyapıya kavuşturulmuştur.

2003 yılında yürürlüğe konulan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun amacı; "karayolu taşımalarını ülke ekonomisinin gerektirdiği şekilde düzenlemek, taşımada düzeni ve güvenliği sağlamak, taşımacı, acente ve taşıma işleri komisyoncuları ile nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ve benzeri hizmetlerin şartlarını belirlemek, taşıma işlerinde istihdam edilenlerin niteliklerini haklarını ve sorumluluklarını saptamak, karayolu taşımalarının, diğer taşıma sistemleri ile birlikte ve birbirlerini tamamlayıcı olarak hizmet vermesini ve mevcut imkanların daha verimli bir şekilde kullanılmasını sağlamaktır." olarak belirlenmiştir.

Bu amaçtan hareketle, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda değişiklik yapan 5228 ve 5495 sayılı Kanunlarla yapılan dzenlemelerle, karayollarında seyreden taşıtların ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılması veya yaptırılması görevi ile araç muayene istasyonlarının açılması ve işletilmesi görevi Bakanlığımız Kara Ulaştırması Genel M¼d¼rl¼ę¼ne verilmiştir.

Bu g¼n itibariyle, toplam 21 adet ¼n ihbarlı sabit aks kantarında 24 saat esasına g¼re ağırlık ve boyut kontrolleri yapılmaktadır. Mevcut sabit istasyonlara ilaveten ilk etapta 3 (2 adet Pozantı-I adet Kayseri) adet daha ¼n ihbarlı sabit aks kantarı inşa edilmiş ve b¼ylece 21 adet Ağırlık ve Boyut Kontrol İstasyonunun sayısı 24'e ¼ıkarılmıřtır.

Karayollarında seyreden ağır taşıtların, ağırlık boyut ve kontrollerinin etkin ve verimli bir şekilde yapılabilmesi i¼in bu istasyonların 24 saat esasına g¼re ¼alıřtırılması ile birlikte hem karayolu trafik g¼venlięinin arttırılması hem de karayolu alt ve ¼st yapısının korunması sağlanmaktadır.

Yine karayolu trafik g¼venlięini tehdit eden veya tehlikeye d¼ř¼ren taşıtların teknik muayenelerinin daha etkin ve sağlıklı bir şekilde yapılması amacıyla araç muayene hizmetleri ¼zelleřtirilmiřtir. Yapılan muayene sonucunda aracın durumuna g¼re; Kusursuz, Hafif Kusurlu, Ağır Kusurlu ve Emniyetsiz raporlarından biri tanzim edilmektedir.

2008 yılında yapılan muayene sonu¼larına g¼re; periyodik muayene gelen araçların yaklaşık %36'sı ilk muayeneden ge¼ememiř, belirlenen kusurlarının giderilmesinden sonra tekrar muayeneden ge¼irilmiş, b¼ylece karayolu trafik g¼venlięini tehdit eden veya tehlikeye d¼ř¼ren bu taşıtların ancak belirlenen kusurlarını giderdikten sonra trafiğe ¼ıkmaları sağlanmıştır.

Bakanlığımız sorumluluğunda y¼r¼t¼len ağırlık ve boyut kontrolleri ile bu konudaki denetimlerin trafik kazalarına yaptığı olumlu katkıya bir ¼rnek vermek gerekir ise; ¼lkemizin en yoğun karayolu trafiğinin seyrettiği Adana-Pozantı karayolunda yapılan bir değerlendirmede:

Kaza Durumu	2007	2008	Değişim(+,-)%
¼l¼ml¼ Kaza Sayısı	23	12	- 48
Yaralanmalı Kaza Sayısı	269	239	- 11
Mad. Has. Kaza Sayısı	726	470	- 35
Toplam Kaza Sayısı	1.018	721	- 29
¼l¼ Sayısı	30	16	- 47
Yaralı Sayısı	612	539	- 12
Maddi Hasar (TL)	4.969.150,00	3.587.650,00	- 28

tablodan da anlaşılacağı ¼zere, kaza sayısı, ¼l¼ ve yaralı sayısı ile maddi hasar miktarında ¼nemli azalmaların olduğu g¼r¼lm¼řt¼r.

2003 yılı T¼İK verilerine g¼re karayolu ile y¼k taşımacılığı oranı %92 dir.

¼te yandan, yollarımız ¼zerinde meydana gelen Trafik Kazalarına ait istatistiki bilgiler 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun ilgili maddeleri gereğince (Trafik Kaza Tespit Tutanaklarının dzenlenmesi ve buna bağlı olarak kaza istatistiklerinin