



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Mehmet Cahit Turhan tarafından Anayasanın 98. ve TBMM içtüzüğünün 96. Maddelerine göre yazılı olarak yanıtlandırmasını dilerim.

13.12.2018

Necati TİĞLİ
Giresun Milletvekili

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 7. Maddesine göre Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait görev ve yetkilerden birisi şu şekilde belirlenmiştir: *"Görev alanına giren yollarda trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri gibi tesislerin yerleri hakkında inceleme yapmak ve görüş bildirmek, diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri inceleyerek görüş bildirmek, uygun olanları onaylamak, yol boyu tesisleri ile ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve tüzel kişilerden gelen geçiş yolu izin belgesi taleplerini ilgili hizmet birimleri ile koordineli olarak inceleyip karara bağlamak."*

Trafik güvenliği konusunda alınabilecek önlemlere ilişkin tavsiyelerde bulunup kurumlar arasında bu konuda işbirliği ve koordinasyonu sağlamak üzere 31 Temmuz 2012 tarihli 28370 sayılı Resmi Gazete yayınlanan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planıyla "Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu" teşkil edilmiştir.

Karanlık, yeterince aydınlatılmamış yollar, kaza riskini artırmakta trafik can ve mal güvenliğini riske sokan önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizde ve Karadeniz'de örneği olmayan bir uygulama olarak Karadeniz Sahil Yolu, Giresun geçişi görev ve sorumluluk esasına bağlı olarak Giresun Belediyesi'ne devredilmediği gibi Belediye tarafından bir çivi bile çakılmasına müsaade edilmemiştir. Dolayısıyla Karayolları Genel Müdürlüğü vatandaşların can güvenliği ve yaşam konforu olarak sunması gereken hizmetlere ulaşımı engellemiştir. Aynı şekilde Sahil Yolu dolgu alanları da bir başka örneği olmayan biçimde Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından Belediyeye devri yapılmayarak vatandaşlarımızın ihtiyaçları doğrultusunda bu alanlardan yararlanarak hizmet alması engellenmiştir.

Karayolları kenarlarının aydınlatılması ile amaçlanan esas fayda, can güvenliği ise yeterince aydınlatılmamış yol, kaza sayısında artış, bundan dolayı oluşacak can kaybı, yaralanma ve maddi kayıp olarak ortaya çıkacaktır. Kanunla hedeflenen, eylem planıyla da hayata geçirilmek istenilen bunu en aza indirmekse:

1. Son aylarda karayollarımızda gerek şehirlerarası ve gerekse şehir içi geçişlerde yol kenar aydınlatmalarına ihtiyaç duyulan saatlerde eskiye nazaran daha az enerji verilmesinin nedeni nedir? Bu tasarruf amaçlı bir uygulama mıdır? İnsanların can güvenliğini doğrudan ilgilendiren konularda tasarruf yapmak doğru mudur?
2. Giresun sahil şeridinde liman ile müze binası arasındaki ışıklandırma ihtiyacı, sahil yolu geçişinin hizmete girmesinin üzerinden yıllar geçmesine rağmen neden giderilmemektedir? Bu hususta, Giresun iline Elektrik Dağıtım Hizmeti vermekle görevli şirketin sorumluluğu ve ihmali var mıdır?
3. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bu hususta görevini yıllardır ihmal ettiği ve Giresunlu yurttaşları siyasi olarak cezalandırdığı iddiaları doğru mudur?