

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı *Sayın Adil Karaismailoğlu* tarafından Anayasa'nın 98' inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96. ve 99. maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim



Prof. Dr. Mahmut TOĞRUL

TBMM İdare Amiri

Gaziantep Milletvekili

Gaziantep-Nurdağı arasındaki yolun tek yön yol olarak işlemesi ve fiziki yapısından kaynaklı çok ciddi trafik kazaları yaşanmaktadır. Yaşanan bu kazaların büyük bir kısmı ise söz konusu yolun üzerinde bulunan kum ocaklarından taşıma yapan hafriyat kamyonlarından kaynaklı yaşanıyor. Gaziantep-Nurdağı Karayolu üzerindeki kum ocaklarından taşıma yapan hafriyat kamyonları ile ilgili çok fazlaca sorun olduğu belirtilmektedir. Hafriyat kamyonlarının çok fazla tonajda yüklendiğini, sefer sistemine bağlı olarak prim verildiği için şoförlerin daha çok sefer yapmak adına gece dahi çalışarak geçinemediği maaşına ek prim almak istediği söylenmektedir. Şoförlere göre tüm bu yoğun çalışma koşulları ve çok az izin kullanabilmelerinden kaynaklı ölümlü trafik kazaları fazlaca yaşanmaktadır. Aynı zamanda söz konusu yol üzerinde özellikle kum ocaklarından olduğu bölgede uyarı levhalarının yetersiz olduğu iddia edilmektedir. Yine hafriyat kamyonlarının daha çok sefer yapmak için yolun 60 olan hız sınırının üstüne çıkarak süratli gittikleri söylenmektedir.

Gaziantep-Nurdağı karayolunda taşıma yapan hafriyat kamyonlarına ilişkin ileri sürülen en vahim iddia ise yol üzerinde bulunan denetim istasyonunun arkasında bir alternatif yol olduğudur. Bu yolun tüm şoförler tarafından bilinmesinden kaynaklı denetim koşullarını sağlamayan araçların bu yolu tercih ettiği ifade edilmektedir. Hafriyat kamyonlarındaki bir diğer en önemli eksiklik ise takograf cihazının olmaması gösteriliyor.

Lojistik (taşıma) firmaları bulundukları illerin valiliklerine takograf taahhütnamesi başvurusunda bulunarak araçlarının sadece şehir içinde çalışacağını söyleyerek takograf cihazı taktırmaktan muaf olmalarını istiyor ve bu kabul ediliyor. Takograf cihazı takılı olsa işçiler günde ortalama 8 saatten fazla çalışamayacak. Ancak takılı olmadığı için işçiler bu durumdan muaf tutulmuş oluyor ve sınırsız bir çalışma keyfiyeti getirilmiş oluyor. Öyle ki tır şoförleri günde 16 saat şoförlük yapanların dahi olduğunu söylüyor. Yani bir şoför "Ben bugün 24 saat çalışacağım" dese önünde bu durumu engelleyen hiçbir durum yok. Üstelik böyle olunca en az 3 kişinin yapması gereken iş 1 kişiye yaptırılmış oluyor.

Bu bağlamda;

- 1- Gaziantep Nurdağı karayolunda 2015 yılından bu yana kaç trafik kazası yaşanmıştır? Bu kazalardan kaç hafriyat kamyonlarından kaynaklıdır? Yaşanan trafik kazalarında kaç yurttaş yaralanmış, kaç yurttaş yaşamını yitirmiştir?
- 2- Gaziantep-Nurdağı yolunda çalışan hafriyat kamyonlarının çalışma koşullarından haberdar mısınız? Hafriyat kamyonlarının çalışma koşullarının iyileştirilmesi yönünde bakanlığınızın bir girişimi olacak mıdır? Denetimleri artırmayı düşünüyor musunuz?
- 3- Gaziantep-Nurdağı yolu üzerinde bulunan denetim istasyonunun arkasında bulunduğu iddia edilen alternatif yolun kapatılması için bakanlığınız harekete geçecek midir?
- 4- Gaziantep-Nurdağı yolu üzerindeki uyarı levhaları artırılacak mıdır? Hafriyat kamyonlarının tonaj konusunda fazla yük atmaması için ne gibi önlemler alacaksınız?
- 5- Daha fazla ücret alabilmek için daha fazla sefer yapmak isteyen hafriyat kamyonlarının hız konusunda titiz davranmaları için radar uygulamalarını artıracak mısınız?
- 6- Hafriyat kamyonlarında çalışan şoförler kaç saat çalışıyor? Haftada kaç gün çalışıyor? Çalışma koşullarının düzeltilmesi için bir önlem alacak mısınız?
- 7- Gaziantep-Nurdağı karayolunda taşıma yapan hafriyat kamyonlarındaki en önemli sorun olan takograf cihazının takılması konusunu şart koşacak mısınız?
- 8- Gaziantep-Nurdağı Karayolunun ölüm saçmasına ne zaman son verilecektir?