

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.



Gökan ZEYBEK

İstanbul Milletvekili

Otoyol kullanıcılarının güvenliğinin sağlanabilmesi amacıyla akıllı ulaşım sistemleri teknolojisi ile donatıldığı belirtilen fakat ismi sürekli kazalarla anılan Kuzey Marmara Otoyolu adeta bir “katil otoban” haline gelmiştir. 28 Aralık 2023 tarihinde Sakarya’da Kuzey Marmara Otoyolu’nda yoğun sis nedeniyle 3 otobüs ile 1 TIR’ın da olduğu 7 araçlı zincirleme kazada 10 kişi yaşamını yitirmiştir ve 61 kişi yaralanmıştır. Meslek odaları tarafından yapılan açıklamalarda söz konusu otoyolun geçtiği alanlarda özellikle kış mevsiminde sıklıkla; kuvvetli rüzgar, don, yoğun kar yağışı olduğu bildirilmiştir.

Ülkemizde trafik güvenliği son derece kritik sorunların başında gelmekteyken hız limitlerinin artırılması ile trafik can ve mal güvenliğinin daha tehlikeli bir hal almıştır. 02.06.2022 tarihinde dönemin İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, yap-işlet-devret projeleri ile yapımı tamamlanan Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul-İzmir Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolunda yasal hız limitlerini 20 km/sa artırarak 140 km/sa’e, Anadolu Otoyolunun Ankara-Niğde Otoyolu hariç kısmında da 10 km/sa artırarak 130 km/sa’e çıkarmak için çalışmalar yaptıklarını ve 1 Temmuz itibariyle uygulamaya geçmeyi planladıklarını açıklamıştır. Gerekçesini açıkça kamuoyu ile paylaşmadan yapılan bu çalışma ile cezaya esas hız sınırları yap-işlet-devret ile yapılan otoyollarda 154 km/sa, diğer otoyollarda da 143 km/sa’e yükseltilmesi planlanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından en son yayımlanan 2022 yılı Trafik Kazaları Raporunda, Avrupa ülkelerinde bin kişiye düşen otomobil sayısı ortalama 531, Türkiye’de ise 167 olmasına rağmen; Avrupa’da bir milyon otomobile düşen ölü sayısı 76, Türkiye’de ise 366’dır. Bu durum açıkça trafik güvenliği açısından hangi düzeyde olduğumuzun en somut göstergesidir. Yine aynı istatistiklere göre ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken sürücü kusurlarına ait bilgilerde hız ile alakalı olan oranları “Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak” %36,84 “Aşırı hızlı araç kullanmak” %0,89’dır. Trafik kazalarının neredeyse %40’ı hız ihlallerine dayanmaktadır.

2022 yılı içerisinde 1.232.957 kazada 5229 yurttaşımız hayatını kaybetmiş 288.696 yurttaşımız is yaralanmıştır. Bu rakamlar, ülke yol ağımızın çok küçük bir kısmını kapsayan otoyollarda 314 ölüm ve 6546 yaralanma olarak şekillenmiştir. 2022 yılı itibariyle 3633 km uzunluğa sahip otoyollardaki trafik kazalarındaki ölü sayısı 314 iken, 65056 km uzunluğa sahip Devlet ve İl Yollarında ölü sayısı 2216’dır. Dolayısıyla km başına otoyollardaki ölüm oranı Devlet ve İl yollardaki ölüm oranının 2,6 katıdır. Her ne kadar dönemin İçişleri Bakanı

karayolları standartlarını dikkate alarak hız limiti değişikliği yapacaklarını ifade etse de bir bütün olarak bu yolların geometrik yapısı bahse konu hızlara uygun değildir. Hız limiti değişikliğinin akla gelen tek gerekçesi kamuoyunda yoğun bir şekilde tartışılan yap-işlet-devret projelerinde garanti geçiş rakamlarının halkın can ve mal güvenliğini tehlikeye atarak sağlanmaya çalışılmasıdır. Yani bakanlık kamuoyunda tartışılan bir konuyu kapatmak için bileme ve tekniğe aykırı, can ve mal güvenliğini hiçe sayan, yolun işletilmesindeki yeknesaklığı bozan bir uygulamayı hayata geçirmeyi hedeflemektedir.

Buna göre:

- 1- Karayolları Genel Müdürlüğü internet sitesinde “Türkiye’de Araçların Uyması Gereken Yasal Hız Sınırları” tablosunda Otoyollar için güncel veriler bulunmamaktadır. KGM tarafından işletilen otoyollarda ve Yap-İşlet-Devret modeliyle işletilen otoyollarda yasal hız sınırı kaç km/sa’tir?
- 2- Akıllı ulaşım sistemiyle donatıldığı belirtilen Kuzey Marmara Otoyolu’nda yoğun siste “akıllı sistem” neden devreye girmemektedir?
- 3- Yolların yapımı için güzergah seçimi planlanması nasıl yapılmaktadır?
- 4- Kuzey Marmara Otoyolunda yaşanan kazaların en büyük nedeni güzergah ve zemin koşulları diğer nedeni ise hız sınırının artırılması olduğu ortadadır. Bunun için ne gibi önlemler alınmaktadır?
- 5- Otoyollardaki güvenlik ve kaza uyarı sistemleri şartnamelerde ve sözleşmelerde nasıldır?