

Hicabi ECE

Karayolları Genel Müdürü

Değerli misafirler,

II.Trafik Şurası'nın açılış toplantısında sizlerle bir arada bulunmaktan duyduğum memnuniyeti ifade ederek hepimize hoş geldiniz diyor, saygılar sunuyorum.

Trafik ile ilgili hizmet yürüten tüm kuruluşların davet edildiği ve trafik güvenliği konusunda kısa ve uzun vadeli politikalar geliştirmek amacıyla tüm konuların değerlendirilmesi ve sorunlara çözüm önerileri geliştirilmesi hedeflenen bu şurada, ülkemizin en önemli altyapı kuruluşlarından biri olan Karayolları Genel Müdürlüğü adına bulunmaktan memnuniyet duyuyorum.

İnsanlık için ciddi bir tehdit oluşturan ve ülkemizin gündemindeki en önemli sorunlardan biri olan trafik kazaları her yıl binlerce insanımızın ölümüne, 100 binlerce insanımızın yaralanmasına ve milyarlarca dolar maddi hasara neden olmaktadır.

Bu nedenle taşıma talebini karşılayacak ulaşım altyapısının oluşturulması ve trafik kazaları ile ilgili ulusal stratejiler, kısa, orta ve uzun vadeli planlamaları da içeren karayolu güvenlik politikalarının belirlenmesi ve uygulamaya konulması önem arz etmektedir.

Bir ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel ilerlemesinde en önemli etkenlerden biri ulaşım sistemleri arasındaki entegrasyonun sağlanmasıdır. Ülkemizde ise taşıma talebinin tamamına yakın bölümü karayolu üzerinden sağlanmakta olup, yük ve yolcu taşımacılığında ortalama %90'lara varan karayolu taşımacılığı oranı, dünya ülkelerinde örneği görülmeyecek kadar yüksektir.

Özellikle yolcu taşımalarında hafif yük ve kısa mesafeli taşımalarda, karayolu ulaşım sisteminin diğer ulaştırma sistemleri içindeki payının yakın gelecekte önemli oranda değişmesi mümkün görülmemektedir.

Ülkemizde trafiğe kayıtlı araç sayısı yaklaşık 8 milyon olup, bu sayı içindeki ağır taşıt oranı diğer ülkelere göre çok daha fazladır. Bu da yollarımızın kısa sürede ekonomik ömrünü doldurmasına sebep olmakta ayrıca trafik güvenliğini de olumsuz etkilemektedir.

AB ülkeleri ve diğer gelişmiş ülkelerle ülkemiz yol ağı ve araç sayılarını kıyasladığımızda henüz istenilen noktada olmadığımız görülmektedir. Ülkemizde 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 120 iken gelişmiş ülkelerde bu sayı yaklaşık 600'dür. Bu da araç sahipliliği konusunda ülkemizin henüz doyma noktasının çok altında olduğunu göstermektedir. Ekonomik gelişime bağlı olarak araç sahipliliği giderek artacak ve buna paralel olarak karayolu ulaşım talebi de yükselecektir.

Bu gerçekten hareketle, trafik kazalarını minimuma indirmek amacıyla karayolu ağımızın geometrik ve fiziki standartlarının mevcut ve gelecekteki trafiğin gerektirdiği niteliklere ve trafik güvenliğini sağlayacak şekilde bir program dahilinde yükseltilmesi zorunludur.

Yapılan istatistiksel çalışmalar değerlendirildiğinde, ülkemizde 100 milyon taşıt-km'de gerçekleşen kazaların gelişmiş ülkelerin çok üzerinde olduğu görülmektedir.

Bu verilerden yola çıktığımızda, vatandaşlarımıza günümüzün ihtiyaçlarını karşılayabilecek standartlara sahip daha hızlı ve güvenli bir ulaşım imkanı sağlamak, bu hedefe ulaşırken de mevcut kısıtlı kaynakları en etkin ve rasyonel biçimde kullanabilmek için yeni bir atılım başlatmanın zorunluluk arz ettiğini görmekteyiz.

Teşkilatımızın 1960'lı yıllarda bütçeden aldığı pay %13'lerde iken, günümüzde bu oranın %1,5'ler mertebesine düşmesi, yeni finansman modelleri oluşturma gerekliliğini gündeme getirmiş ve kısıtlı kaynakların verimli kullanılmasını gerektiren kamu yatırımlarına yönelmemizi zorunlu kılmıştır.

Bilindiği gibi trafik olgusu 3 unsurdan oluşmaktadır: insan, yol ve taşıt. Teşkilatımızı ilgilendiren karayolu güvenliği, karayolu trafiğinin kalite göstergesidir. Bir başka ifade ile, trafik güvenliği karayolu ulaşım fonksiyonunun ne düzeyde güvenle gerçekleştiğini göstermektedir.

Kuruluşumuz da bu düşence ile trafik kazalarının en aza indirilmesi konusunda ciddi çalışmalar yapmakta olup, güvenli yol projeleri yapımının yanı sıra sorumluluğumuz altındaki yol ağının fiziki ve geometrik özellikleri açısından yetersiz olan kesimlerin iyileştirilmesi için başlattığı karayolu hamlesini artırarak sürdürmektedir.

Bu çerçevede, 2002 yılı sonunda başlayarak temel prensibi öz kaynaklarımızı daha verimli kullanmak üzere kamudaki personel ve makine parkını tek bir havuzda toplayarak bölünmüş yol çalışmalarına kanalize etmek ve böylece daha az maliyet ile daha fazla uzunlukta bölünmüş yol yapmak olan Acil Eylem Planı kapsamında toplam 15 bin km. bölünmüş yol önceliklerine göre sınıflandırılarak yapım çalışmalarına başlanmıştır.

Bu çalışmalar sonucunda, 2002 yılı sonu itibariyle çoğu şehir geçişi olmak üzere 3859 km bölünmüş devlet yolu bitirilmişken, 2003 yılında 159 projede sürdürülen 1 600 km bölünmüş yol yapımıyla devlet ve il yollarında toplam bölünmüş yol uzunluğu 5980 km'ye ulaşmıştır.

Sayın Bakanım, kıymetli misafirler, Ülkemizde meydana gelen kazalar incelendiğinde hatalı sollamaya bağlı olarak kafa kafaya çarpışmaların ağırlıklı olduğu görülmektedir. Bu anlamda trafik terörünün azaltılması açısından (2x1) standardında tek şeritli bir yolun (2x2) bölünmüş yol standardına getirilmesi önem arz etmektedir.

Bölünmüş yola dönüştürülen kesimlerde Trafik Güvenliği İzleme Çalışmalarında bir önceki yılın aynı döneminde meydana gelen kaza sayıları kıyaslandığında, ölü sayısında % 65 oranında azalma olduğu tespit edilmiştir.

Bu sonuçlar, bölünmüş yol standardının önemini ve Trafik Güvenliği açısından etkin bir çözüm olduğunu göstermektedir.

2004 yılında da Acil Eylem Planı kapsamında 3 000 km. yolda bölünmüş yol yapımı hedeflenmiş olup; yapılan çalışmalarla 2000 km sathi kaplama seviyesinde, 1000 km yol da alt-temel seviyesinde tamamlanmıştır.

Böylece kuruluşumuz 2003 ve 2004 yıllarında şimdiye kadar gerçekleştirdiği bölünmüş yoldan daha fazla uzunlukta bölünmüş yol inşa etmiştir.

Teşkilat olarak vatandaşlarımıza daha hızlı ve güvenli bir ulaşım imkanı sağlamak üzere sürdürülen bölünmüş yol çalışmalarımızın yanında Kaza Kara Noktası Projesi kapsamında iyileştirme çalışmalarımız hızla devam etmektedir.

Dünya Bankası finansmanı ile yürütülen ve 2003 yılı Nisan ayında sona eren Karayolu İyileştirilmesi ve Trafik Güvenliği (KITGİ) Projesi kapsamında; 1997-2002 yılları arasında 317 adet Kaza Kara Noktası iyileştirilmiş ve bu çalışma için toplam 42 Milyon ABD Doları harcanmıştır.

2003 yılında ise tamamı milli bütçeden karşılanmak üzere Kaza Kara Noktası Projesi kapsamında; 55 adet kaza kara noktası ve Devlet Demir Yolları otomatik kontrol bariyerleri ile beraber 118 kaza potansiyeli yüksek olan kesimde kavşak tanzimi, sinyalizasyon, tırmanma şeridi teşkili, oto korkuluk, dijital hız sınırlayıcı yapımı, banket genişletilmesi gibi değişik çalışmalar yapılmış olup, 9 Milyon ABD Doları harcanmıştır.

2004 yılında da tamamı milli bütçeden karşılanmak üzere 93 adet kaza kara noktası ve kaza potansiyeli yüksek kesim ile trafik güvenliğine yönelik 50 adet hemzemin geçitte otomatik bariyer tesis edilmesi işlerinin yapılması için 15 Trilyon TL ödenek tahsis edilmiştir.

Kaza kara noktalarının iyileştirilmesine ilişkin ekonomik analizler yapılmakta olup, 2003 yılı sonu itibariyle iyileştirilen yaklaşık 400 kaza kara noktasında 4 yıllık gözlem sonucunda iyileştirilen kaza kara noktalarında kaza sayısında % 74, ölü sayısında % 85, yaralı sayısında % 79 azalma tespit edilmiştir.

Kuruluşumuzun sahip olduğu mevcut yol ağı üzerinde, tutarı 2004 yılı birim fiyatları ile 94 Trilyon TL. olan yaklaşık 675 000 adet standart levha ile 140 000 m2 bilgi levhası bulunmaktadır. Her yıl bu düşey trafik işaret levhalarının % 15'i çalınma, kurşunlanma, bükülme, sert bir cisimle çizilme, çarpılma ve benzeri nedenlerden, % 10'u ise çevre koşulları nedeniyle niteliklerini kaybettiklerinden yurt çapında toplam % 25'inin yenilenmesi gerekmektedir.

Yol kullanıcılarını bilgilendiren ve sürekli uyanan bu işaretlerin yenilenmesi için trafik güvenliği çalışmaları kapsamında her yıl 2004 yılı fiyatlarıyla düşey işaretlemede yaklaşık 24 Trilyon TL, yatay işaretlemede yaklaşık 30 Trilyon TL ve oto korkuluk onarımları için de yaklaşık 15 Trilyon TL olmak üzere toplam 69 Trilyon TL harcanmaktadır.

Bu nedenle her yıl, yaklaşık 46 000 km yolun yatay işaretleme şerit çizgilerinin gerek iklim ve yol şartları, gerekse hatalı kullanım nedeniyle yenilenmesi gerekmektedir. Bu çalışmalar için 30 Trilyon TL tutarında malzeme kullanılmaktadır.

Trafik güvenliği çalışmalarına büyük önem veren kuruluşumuzun, 2005 yılı için önerilen Trafik Güvenliği yatırım ödeneğini % 100 oranında artırdığını da burada özellikle vurgulamak istiyorum.

Takdir edersiniz ki, üzerinde önemle durulması gereken nokta, karayolu güvenliğinin ancak etkili karayolu güvenlik politikalarıyla sağlanacağı konusudur. Bu noktada Trafik Güvenliği Projesi kapsamında ortaya konulan “Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı, Ana Raporu”nda da ifade edilen hususların sistemli olarak uygulamaya konulması önem arz etmektedir.

Kıymetli misafirler,dünyanın ve ülkemizin en önemli problemlerinden biri olan trafik kazalarının azaltılarak kara yolu güvenliğinin sağlanmasına yönelik politikaların ve tedbirlerin belirleneceği bu şura çalışmasının verimli olacağına inanıyorum.Farklı disiplinlerin ve farklı organizasyonların sorumluluğunu ve ortak çalışmasını gerektiren trafik güvenliğinin, ancak üretilecek ortak hizmetlerle etkin ve verimli bir şekilde sağlanabileceğini ve sürdürülebilir güvenli trafik sisteminin ülke çapında yaygınlaştırılabileceğini belirtmek istiyorum.Şuranın muhtelif disiplinlerin ortak çabalarını sergilemeleri için en iyi fırsat olduğu inancıyla hepinize saygılar sunuyorum.