

Dönem : 3
Toplantı : 3

MİLLET MECLİSİ S. Sayısı :

665

**Erişme Kontrollü Karayolları kanunu tasarısı ve 78 numaralı
Geçici Komisyon raporu (1/652)**

T. C.

Başbakanlık

Kanunlar ve Kararlar

Teknik Dairesi

Sayı : 71 - 1438/3086

4 . 4 . 1972

MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Bayındırlık Bakanlığınca hazırlanan ve Türkiye Büyük Millet Meclisine arzı Bakanlar Kurulunca 31 . 3 . 1972 tarihinde kararlaştırılan «Erişme Kontrollü Karayolları kanunu tasarısı» ve gerekçesi ilişik olarak sunulmuştur.

Gereğinin yapılmasını saygı ile arz ederim.

Prof. Dr. Nihat Erim
Başbakan

«ERİŞME KONTROLLÜ KARAYOLU KANUNU»

GEREKÇESİ

Konuya giriş :

Karayolu ulaşımında, bütün dünyada, İkinci Dünya Harbinden sonra büyük gelişme kaydedilmiştir. Millî gelirlerin artışına paralel olarak motorlu taşıt miktarı bilhassa son yıllarda çok artmıştır. Memleketimizde 1950 ilâ 1966 arasında bu artış 7,3 katına erişmiştir. Artan taşıt adedi ve ulaşım hizmeti yeni yollara ihtiyaç yaratmıştır.

Ekspresyol ve otoyol ihtiyacı ve gerektiği şartlar :

Dünün yol ihtiyacı merkezleri birleştirmek, liman ve demiryolu bağlantıları sağlamaktı, taşıt adedi anafaktör değildir.

Bugün şartlar değişmiştir. Ulaşım ağının bâzi kesimlerinde taşıt adedi çok artmış, mevcut yollar bu taşıtları geçiremez hale gelmiştir.

Ekonomik, idari, askerî ve çeşitli Devlet ve kamu hizmetleri için yapılan ve fakat az trafik taşıyan, kapasitesinin altında çalışan yollara ilâveten, bugün çok sayıda taşıta hizmet edebilecek büyük kapasiteli yolların yapımı devrine girilmiştir. İstanbul - İzmit ekspresyol inşaatına başlanılmıştır.

Günde 1 000 taşıt geçiren yol ile günde 10 000 - 20 000 taşıt geçiren yollar birçok bakımlardan farklıdır.

Çok sayıda taşıta hizmet için yapılan otoyollarda (Fransa'da - Autoroute, Almanya'da - Autobahn - A. B. D. de Freeway denilmektedir.) gidis, geliş şeritleri ayrılmıştır, taşıtlar hiçbir karşılaşma olmadan uygun hızda seyredeler. Otoyollarda yalnız motorlu taşıtlar seyredir. Taşıtların hareketleri özel kurallara tabidir. Otoyolların iki yan sınırları tel örgü ile kapalıdır.

Otoyolların bağlantıları uygun aralıklı köprülülük kavşaklarla sağlanır, bunlar dışında yola hiçbir hareketli unsur girip çıkamaz.

Otoyollarda proje standartları değişmekte, şerit adedi artmakta yol üst yapısı kalınlaşmakta, yatırımlar büyümektedir. Günde 1 000 taşıt için Km. si 500 000 Tl. sına yapılabilen yollar, taşıt adedi 10 000 ilâ 20 000 olunca 5 ilâ 10 000 000 Tl. sına yükselmektedir. Yatırım taşıt adedine paralel olarak 10 ilâ 20 misli artmaktadır.

Bu gibi büyük yatırım gerektiren yollarda ekonomik unsur önplâna geçmektedir. Taşıt işletme giderlerinin asgariye indirilmesi, zaman kayıplarının azaltılması, yol emniyetinin artırılması, kaza kayıplarının düşürülmesi ve bu şartlarda devamlılığı sağlamak gaye olmaktadır.

Bu yeni yol türü yeni birçok teknik şartlar gerektirdiği gibi, yolun çevresi ile münasebetleri, yolu kullananların vasıf ve şartları, yolun korunması bakımından da hukukî bâzı müeyyidelere ihtiyaç göstermektedir.

Bilindiği gibi bugünkü hukukî hükümler eski yol anlayışı ve ihtiyacına göre tanzim edilmiştir. Hayvan, yaya, atlı araba ve başkaları gibi her hareket eden şey yolu kullanabilir, trafik unsuru olarak kabul edilir, yola her yerden her şey girebilir ve çıkabilir. Taşıt hareketleri yeterli bir kontrole tabi değildir. Yol kenarında her türlü tesis kurulabilir.

Yeni ekspresyollar, otoyollarda ve önemli Devlet yollarında ise bu hareketler yasaklanmakta ve kısıtlanmaktadır.

Buna niçin ihtiyaç duyulduğu ve bu kayıt ve şartlar olmadığı takdirde ne gibi sakıncalar doğacağı, ayrıntılarıyla aşağıda izah edilmektedir.

Önemli karayolu kesimlerinin çevresiyle münasebetleri ve alınacak tedbirler :

Karayolunun çevresine tesirleri :

Gelişmekte olan memleketimizde, şehirlerarası transit trafiği taşıyan Devlet yolları, çevresini ehemmiyetli şekilde etkilemektedir.

Bilindiği gibi Devlet yolları, yeterli geometrik ve fizik vasıflarıyla, süratle ve konforlu ulaşımı sağlamaktadır. Süratli ve konforlu ulaşım aşağıda sıralandığı gibi, menfaat sağlayan bütün ilgilileri çevresine cezbetmektedir.

Şehir içlerinde :

Yoldan geçenlerle ticari ilişki kurmak ve menfaat temin etmek gayesiyle yol çevresi ticari tesislerle, işletmelerle işgal edilmektedir.

Oteller, lokantalar, kahvehaneler, gazinolar, akaryakit ve servis istasyonları, tamirhaneler, yedek parça satıcıları, çeşitli dükkân ve mağazalar, çeşitli küçük sanayi kuruluşları yol boyunca yerleşmektedirler.

Zamanla, Devlet Karayolu şehir geçişi, her türlü ihtiyacın temin edildiği bir pazar yeri hattâ gezinti mahallî haline gelmektedir.

Nüfus artışı, yol boyunca devamlı ve yoğun gelişme sonucu, şehrin her kesimine bağlı Devlet yolu şehrin anacaddesi vasfını yüklemektedir.

Devlet yolunun taşıdığı transit trafik bu kesimlerde sürat emniyet ve rahatlıkla seyir imkânını kaybetmekte ve şehrin mahallî trafiği şartlarına uymaktadır.

Gelişmenin sonucu, tahmin edilebileceği gibi, şehrin büyümesiyle şehir içi geçişinin uzaması mahallî her çeşit ve her istikametteki trafiğin artması ve bilhassa kritik saatlerde transit trafiğinin şehir içinden geçmesinin zorlaşması, emniyet ve süratin azalması ve nihayet tıkanmalar olmasıdır. Bunun neticesi olarak da, transit ve mahallî trafik tarafından kullanılmıyan yolun çevresindeki gayrimenkul değerlerinde azalma ve millî ekonomide kayıplar meydana gelecektir.

Şehir yakınlarında :

Bilhassa büyük şehirler çevresinde, karayolunun sağladığı ulaşım kolaylığı şehir içinden şehir dışına yol boyunca yerleşmeyi teşvik ettiği gibi yeni kuruluşlar için de çok elverişli olmaktadır.

Şehir içinde ucuz arsa, uygun yer temin edemiyenler konut, ticari tesisler kurmak için yol boyunca tercih etmektedirler. Sanayi kuruluşları için keza iptidai ve mamul maddelerin sevki, fabrika personelinin rahatlıkla şehirle münasebeti, yoldan geçenlerden istifade, reklâm gibi diğer faydaları da temin ettikleri karayolu çevresi en uygun yerleşme sahalari olmaktadır.

Şehirlerarasında :

Karayolunun sağladığı ulaşım kolaylığı, seyahat süresini çok kısaltması, her nevi sanayi kuruluşlarını çevresine cezbetmektedir.

İstanbul şehri içinde Bostancı - Taksim semtleri arasındaki seyahat süresi ve masrafı ile İstanbul - İzmit şehirleri arasında eşitlik olması teşvik edici kuvvetin önemini yeter açıklıkta ifade etmektedir.

Bu bakımdan büyük şehirler civarında, gelişen gölgelerde karayolları güzargâhı bilhassa büyük ve ucuz arsa temininde müsait şartlar bahsettiği için sanayi kuruluşları yol çevresine yerleşmektedir.

Ayrıca, yol güzergâh boyunca bütün kasabalar, köyler ticaret ve ulaşım kolaylığı sağladıklarından karayoluna yaklaşmakta ve yol boyunca gelişmektedirler. Karayolu çevresindeki ziraat bölgelerinde dahi arazi sahibi evini yol kenarında yapmayı tercih etmektedir.

Bâzi kesimlerde karayolu çevre için bir eğlence mahalli hizmetini de görmektedir.

Turistik yerleşmelerde ulaşma, seyahat kolaylığı en önemli etken olması sebebiyle karayolu boyunca turistik önemi olan bütün mevkiiler süratli bir gelişme içindedir.

Çevresindeki gelişmelerin karayoluna tesiri :

Karayolları İdaresinin şehirlerarası uzun mesafe trafiği için inşa ettiği, uygun geometrik ve fizik standarttaki yolları, yol çevresindeki düzenli ve düzensiz süratli gelişmenin tesiri altına girmekte, mahallî hayvan, yaya, motorlu, motorsuz her türlü taşıt ve araçlar tarafından işgal edilmekte, transit trafiğin süratli, emniyetli ekonomik ve konforlu hareketi ihlâl edilmektedir.

Büyük yatırımlarla gerçekleştirilen, mühim kısma 4 şerite çıkarılmaya müsait ekspresyol vasfını alabilecek uygun güzargâhlara sahip önemli karayolları kesimleri yukarıda özetlenen tesirler altında kalmaktadır.

Sonuçlar :

Mevcut mevzuatta önleyici bir hüküm bulunmadığından :

— Karayolunun her noktasından önemli, önemsiz bütün yollar ve bitişik arazi sahipleri bağlantı yapabilmektedirler.

— Karayolunun her noktasından her cins trafik, hayvan, yaya, araba ve başkaları hamil yola girebilmekte ve seyredabilmektedirler.

— Karayolu üzerinde trafik hareketleri sola dönüşler «U» dönüşü, asgari sürat tahditleri ve diğer trafik kuralları konularında yeterli bir kontrol yapılamamaktadır.

Bu şartların doğurduğu hal ve yakın istikbal bilindiği üzere, diğer memleketlerde görüldüğü gibi, mahallî trafik tarafından yolun işgal edilmesi, transit trafiğin yavaşlaması zaman kaydı, işletme masrafları ve kazaların artışı ve nihayet yolun tıkanmasıdır.

Böylelikle yol, fizik ömrü tamamlanmadan, pratik olarak hizmet dışı olmaktadır. Tedbir alınmadığı takdirde, tıkanacak mevcut yolu terk etmek bir emrivâki olacaktır.

Devlet karayolları ağının trafiği yüksek olan veya yakın zamanda kapasitesine erişecek kesimleri çevresindeki gelişmelerin, karayoluna zararlı tesirlerinin önlenmesi ihtiyacı gün geçtikçe artmaktadır. Ve bâzi tedbirlerin alınmasını zorunlu kılmaktadır. Önemli ve gerekli olan husus mahallî trafik ve tesirlerden uzun mesafe trafiğini ayırmak, otoyol ve ekspres yollarla Devlet kara-

yolu ağından beklenen, süratli, emniyetli, ekonomik, optimum ulaşımı sağlamaktadır. Gaye, âzami kapasitede transit trafiği geçirmek için yapılan yolların, kapasite, ekonomi, emniyet, güzellik, rahatlık gibi vasıflarını muhafaza etmektedir.

Alınacak tedbirler :

Karayolu çevresi ile olan münasebetlerinin düzenlenmesi için :

— Karayoluna giriş çıkışların kontrol altına alınması sadece önemli yolların, köprülü veya uygun hemzemin kavşakla karayoluna bağlanması, iptal edilen yol ve bağlantıların toplama yolu vasıtasıyla karayolu ile irtibatlandırılması.

— Yol sınırından itibaren 15 M. mesafe içinde mesken dâhil her türlü ticaret ve sanayi kuruluşlarının yapılmasının men'i.

— Müstakbel gelişme ve yol çevresinin korunması için gerektiğinde yolun her iki tarafındaki lüzumlu genişlikte arazi şeridinde irtifak hakkı tesisi ve zirai maksatlar dışında kullanılmasının tahdidi.

— Ayrıca, diğer ilgili makamlarla işbirliği yapılarak yol boyunca yapılan yerleşmenin düzenli, yola ve çevreye uygun olmasının kontrol ve temini gerekmektedir.

— Karayolu üzerindeki trafik hareketlerinin düzenlenmesi için.

— Karayolunu kullanacak trafik cinslerinin tahdid edilmesi müsaade edilen motorlu taşıtlar dışında veya, hayvan, motorsuz taşıtların girişlerinin yasaklanması,

— Trafiğin sola dönüş «U» dönüşü gibi hareketlerinin tahdidi, ayrılan şeritler dışında hareketlerin önlenmesi ve diğer trafik kurallarının uygulanması lâzımdır.

Diğer memleketlerdeki uygulama :

Ekspresyollar ve otoyollar inşaatına girilen bütün memleketlerde bahsedilen hukukî şartlar sağlanmıştır. İngiltere 1935 te önderliği yapmış, A. B. D. i 30 sene evvel geniş tatbikata girişmiş, Almanya, İtalya, Fransa, ve diğer Avrupa memleketleri mevzuat eksikliklerini halletmişlerdir. Bilhassa az gelişmiş ülkelerde görülen yol boyu yerleşmelerinin zararlı tesirlerini önlemek için Pakistan ve Hindistan'da da erişme kontrolü üzerinde çalışmalar yapılmış ve bazı kararlar alınmıştır.

Diğer memleketlerdeki uygulamalarda sağlanan fayda büyüktür. A. B. D. de yapılan istatistikî karşılaştırmalar, erişme kontrollü yol şeridinin normal bir şehir caddesindeki bir şeride nisbetle 3 misli trafik taşıyabileceğini açıkça göstermektedir. Daha yüksek süratlerde dahi trafik üç misli daha emniyetlidir. Kaliforniya eyaletinde, sadece nakil vasıtaları ile ilgili tasarruf tahminleri % 12 den başlamaktadır. Kazalardan işletme masraflarından ve zamandan tasarrufu kapitalize eden tahminler, Los Angeles erişme kontrollü transit karayolu sisteminin değerini üç yılda ödediğini göstermektedir.

Memleketimizde uygulamaya geçiş :

Yapılmasına başlanan İstanbul çevreyolu otoyolu ve İstanbul - İzmit ekspresyolu için erişme kontrolü tatbikata şarttır ve gecikmiş olmasından dolayı bazı müktesep hakların doğmasına sebebiyet verecektir.

Trafiğin yüksek olan önemli Devlet yollarında erişme kontrolü tatbikatında her geçen gün bir kayıp olmaktadır.

Bostancı - Gebze arasında olduğu gibi ayrı gidış gelişle 2×2 şerite çıkarılarak ekspresyol haline getirilebilecek, yüksek standartlı uygun vasıflı birçok Devlet yolu kesimleri erişme kontrolü kanunu olmadığı için düzensiz ve kontrolsüz bir yerleşmeye mâruz kalmakta ve her yerinden bağlantılar yapılarak ekspresyol olma kabiliyetini kaybetmektedir.

Hukukî yetkilerin en kısa zamanda sağlanması ve tatbikata geçilmesi büyük faydalar sağlayacaktır.

«Erişme kontrollu karayolu kanunu»

GEREKÇESİ

(Bölüm başlıkları)

- Konuya giriş,
 - Ekspresyol, otoyol ihtiyacı ve gerektirdiği şartlar,
 - Önemli karayolu kesimlerinin çevresiyle münasebetleri ve alınacak tedbirler,
 - Karayolunun çevresine tesirleri :
 - Şehir içlerinde
 - Şehir yakınlarında
 - Şehirlerarasında,
 - Çevresindeki gelişmelerin karayoluna tesirleri,
 - Sonuçlar,
 - Alınacak tedbirler,
 - Diğer memleketlerdeki uygulama,
 - Memleketimizde uygulamaya geçiş,
- Eki : Terimler - Tarifler :

Terimler ve Tarifler

Erişme Kontrolü : İngilizcede «Access Control» denilmektedir. Wisconsin Eyaletinde Erişme kontrollu karayolu kanundaki tarif :

«Erişme kontrollu karayolu, âme emniyeti rahathğı ve selâmeti için, karayolu trafiği gerektirdiğinde, belirli yerler dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayolu komisyonu tarafından tesbit, tâyin ve beyan edilen karayoludur.»

Ekspresyol : İngilizcede «Expressway» denilmektedir.

A. A. S. H. O. şöyle tarif etmektedir.

«Ekspresyol gidiş gelişi bölünmüş transit trafik için yapılan karayoludur. Tam veya kısmî erişme kontrolludur, kavşakları genellikle farklı seviyedir.»

Otoyol : İngilizcede Freeway, Noterway denilmektedir.

A. S. S. H. O. tarifi şöyledir :

«Otoyol tam erişme kontrollu bir ekspresyoldur.»

Tam Erişme Kontrolü : İdare transit trafiğe üstünlük tanır, ancak seçilmiş kamu yolları ile bağlantıya müsaade eder, eşdüzey kavşak yapılmamasına ve özel yolların bağlanmasını yasaklar.

Kısmî Erişme Kontrolü : İdare transit trafiğe bir dereceye kadar üstünlük tanır, seçilmiş kamu yolları ile bağlantıya ilâveten bâzı eşdüzey kavşaklara ve özel yol bağlantılarına müsaade edebilir.

78 No. lu Geçici Komisyon Raporu

Millet Meclisi
78 No. lu Geçici Komisyonu
Esas No. : 1/652

YÜKSEK BAŞKANLIĞA

Genel Kurulun 13 , 4 . 1972 tarihli 72 nci Birleşiminde geçici bir komisyonda görüşülmesi kabul edilen «Erişme kontrollü karayolları kanunu tasarısı» Geçici Komisyonumuzun 27 . 4 . 1972 tarihli toplantısında ilgili Bakanlık temsilcilerinin de iştiraki ile görüşüldü. (Tümü üzerinde yapılan görüşmelerde kanunun gerekçesinde de bahsedildiği gibi hızla artmakta olan karayolu taşımasını ve trafiği yüksek hızla, emniyetle ve ekonomik olarak seyrini sağlamak için en evvel yolcu her istenilen yarden giriş ve çıkışı, yapılmasının kontrol altına alınması ve gerektiğinde bâzı vasıtaların bu yollara girmesinin önlenmesini temin için bu kanunun tedvini zaruri görülmüştür.

Tasarı Komisyonumuzca uygun görülerek maddelerin müzakeresine geçilmiş ve 5 nci maddeye kesin bir hüküm vermek için ikinci fıkranın sonunda «giderilir» ifadesi «bertaraf edilir» şeklinde değiştirilerek,

9 ncu maddede karayolu sınırları içinde kelimelerinden sonra gelen «ve» ifadesi kaldırılarak,

10 ncu maddede 5 nci maddede yapılan tashihe paralel olarak «giderilir» ifadesi «bertaraf edilir» şeklinde değiştirilerek diğer maddeler aynen kabul edilmiştir.

Ayrıca tasarının önemine binaen, Genel Kurulda öncelik ve ivedilikle görüşülmesi Komisyonumuzca kabule şayan görülmüştür.

Genel Kurulun tasviplerine arz edilmek üzere Yüksek Başkanlığa saygıyla sunulur.

Geçici Komisyon Başkanı
Kastamonu
O. Deniz

Sözcü
Kırkdareli
B. Arda

Kâtip
Burdur
M. Özbek

Afyon K.
H. Hamamcıoğlu

Amasya
Y. Acar

Gümüşane
M. Karaman

Kars
O. Yeltekin

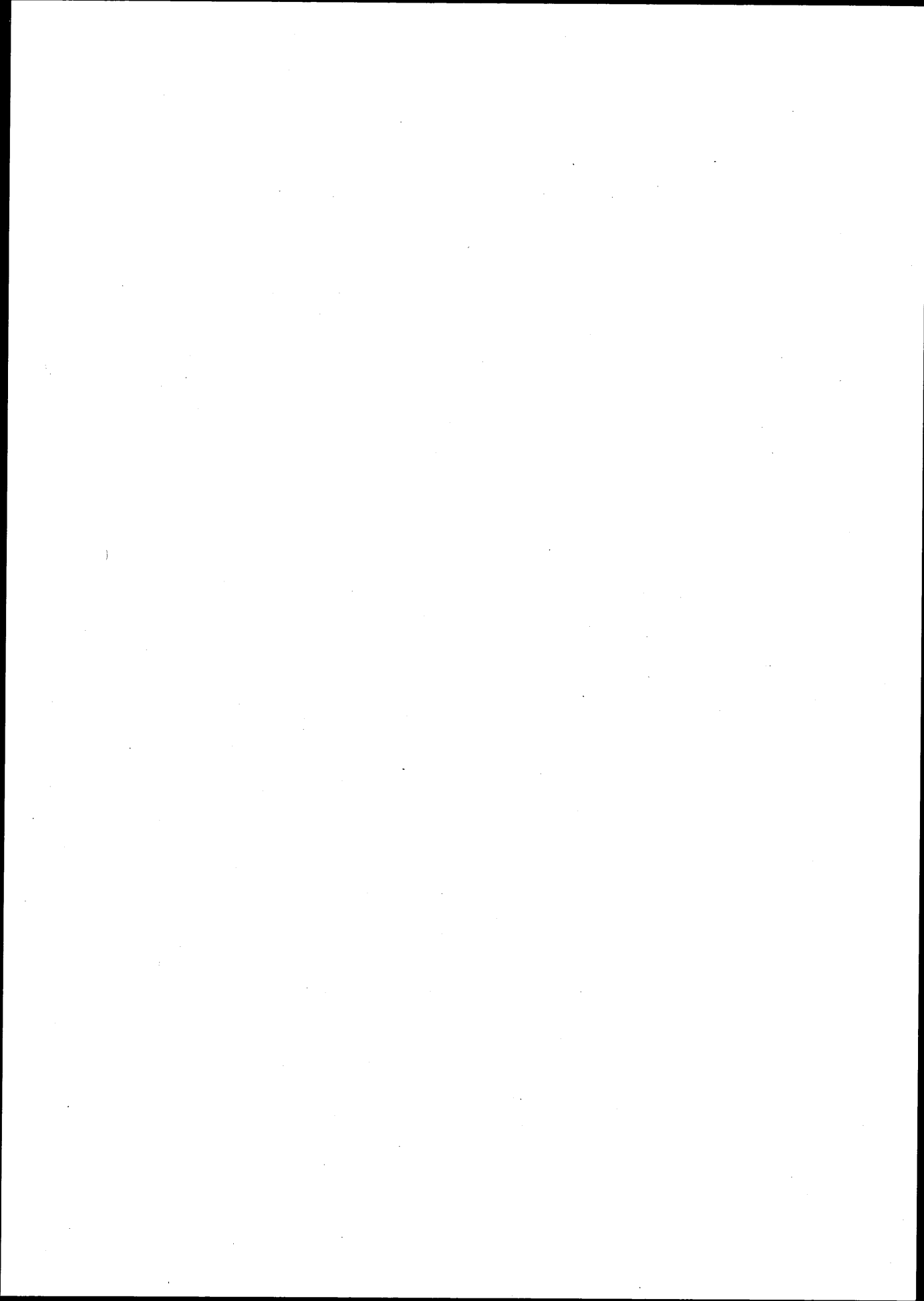
Kars
I. H. Alaca

Konya
O. Okay

Muş
K. Emre

Niğde
M. Ocakcıoğlu

Sivas
E. Kangal



HÜKÜMETİN TEKLİFİ

Erişme Kontrollü Karayolları Kanunu tasarısı

Erişme Kontrollü Karayolu :

MADDE 1. — Erişme kontrollü karayolu, özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı yaya, hayvan ve motorsuz taşıt ve araçların giremediği ancak izin verilen motorlu taşıtların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur. Erişme kontrollü karayolu belediye hudutları içinde de olabilir.

Erişme Kontrollü Karayolu tesisi ve kaldırılması :

MADDE 2. — Mevcut veya yeniden yapılacak karayolları üzerinde, Karayolları Genel Müdürlüğünün teklifi, Bayındırlık Bakanlığının onayı ile erişme kontrollü karayolu tesis edilir veya kaldırılır.

Belediye sınırları içinden geçecek erişme kontrollü karayolları için ilgili belediyenin mütalâası alınır.

Erişme Kontrollü Karayollarına bağlantı :

MADDE 3. — Erişme kontrollü karayollarına bağlantılar Karayolları Genel Müdürlüğünün uygun gördüğü yerlerde ve uygun gördüğü şekillerde yapılır. Erişme kontrollü karayolu çevresinin bu bağlantı noktalarına ulaşımı toplayıcı yollarla veya noktaya ulaşan diğer yollar vasıtasıyla sağlanır. Erişme kontrollü karayoluna bitişik arazi sahipleri, kiracıları veya kullananların bu yola bitişik olmaları veya başka bir sebepten dolayı arazilerinden bitişik karayoluna giriş, çıkış hakları yoktur.

Şehir geçitleri :

MADDE 4. — Erişme kontrollü karayolunun şehir geçişlerinde güzergâhının tâyini ve karayolunun şehir ile bağlantı ve ilişkilerinin düzenlenmesi, İmar ve İskân Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve ilgili Belediye Başkanlığı tarafından birlikte kararlaştırılır.

Şehir dışında karayolu çevresinde yerleşme :

MADDE 5. — Erişme kontrollü karayolunun şehir dışı önemli kısımlarında yerleşme düzenlenmesi İmar ve İskân Bakanlığı ile Bayındırlık Bakanlığınca tanzim edilecek tüzük ve İmar ve İskân Bakanlığınca yapılacak yerleşme plânları ile sağlanır.

Tüzüğe ve yerleşme plânına aykırı inşaat yapılamaz. Aykırılığı Karayolları Teşkilâtınca, tespit edilen yapılar genel zabıta nezaretinde Karayolları Teşkilâtınca giderilir.

Kamulaştırma :

MADDE 6. — Erişme kontrollü karayolunun yapımı, gelişmesi ve çevresinin korunması ve düzenlenmesi için gereken genişlikte arazi şeridi kamulaştırılır ve bu maksatla yapılan kamulaştırmalarda 6830 sayılı Kanununun 23 ncü maddesi uygulanmaz.

Tazminat verilmesi :

MADDE 7. — Mevcut karayollarında erişme kontrolü tesis edilmesi halinde bitişik arazi sahibinin karayoluna giriş ve çıkışı iptal edildiği ve toplama yolu vasıtasıyla veya her hangi bir şekilde adı geçen karayolunda ulaşımı sağlanmadığı takdirde giriş, çıkış hakkının iptalinden dolayı gayrimenkuldeki değer kaybı karşılığı tazminat olarak ödenir.

78 NO. LU GEÇİCİ KOMİSYONUN DEĞİŞTİRİŞİ

Erişme kontrollu karayolları kanunu tasarısı

Erişme kontrollu karayolu :

MADDE 1. — Tasarının 1 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

Erişme kontrollu karayolu tesisi ve kaldırılması :

MADDE 2. — Tasarının 2 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

Erişme kontrollu karayollarına bağlantı :

MADDE 3. — Tasarının 3 ncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

Şehir geçitleri :

MADDE 4. — Tasarının 4 ncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

Şehir dışında karayolu çevresinde yerleşme :

MADDE 5. — Erişme kontrollu karayolunun şehir dışı önemli kısımlarında yerleşme düzenlenmesi İmar ve İskân Bakanlığı ile Bayındırlık Bakanlığınca tanzim edilecek tüzük ve İmar ve İskân Bakanlığınca yapılacak yerleşme plânları ile sağlanır.

Tüzüğe ve yerleşme plânına aykırı inşaat yapılamaz. Aykırılığı karayolları teşkilâtınca tesbit edilen yapılar genel zabıta nezaretinde karayolları teşkilâtınca bertaraf edilir.

Kamulaştırma :

MADDE 6. — Tasarının 6 ncı maddesi aynen kabul edilmiştir.

Tazminat verilmesi :

MADDE 7. — Tasarının 7 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

(Hükümetin teklifi)

Tazminat miktarının tâyini için gayrimenkulün yasak tatbik edilmeden evvel ve yasak tatbik edildikten sonraki rayiç değerlerinin farkı tespit edilir.

Yeni yapılan erişme kontrollü karayolu dolayısıyla sınırına bitişik arazi sahiplerinin erişme kontrollü yol yapımında evvelki ulaşım düzeninin bozulması halinde toplama yolu yapılarak veya her hangi bir şekilde ulaşımı sağlanır. Bu mümkün olmadığı takdirde gayrimenkuldeki değer kaybı karşılığı tazminat olarak ödenir.

Erişme kontrollü karayoluna bağlantısı yapılan mücavir gayrimenkul sahipleri ile bu gayrimenkullerle ilgili diğer hak sahiplerinin başkaca tazminat talebetmeye hakları yoktur.

Ticarî tesisler kurulması ve faaliyetleri :

MADDE 8. — Erişme kontrollü karayolu için ayrılmış veya istimlâk edilmiş saha içinde Karayolları Genel Müdürlüğünün müsaadesi ile tesis olunacak tamirhane, benzin istasyonu, lokanta ve motel gibi yol ve yolculukla ilgili olanlar dışında ticaret tesisi kurulması ve işletilmesi her türlü ticaret yapılması ve benzeri faaliyetlerde bulunulması yasaktır.

Yeraltı, yerüstü PTT elektrik, su ve benzeri tesisat kurulması :

MADDE 9. — Yeni yapılan erişme kontrollü karayolu sınırları içinde ve her türlü PTT elektrik, su ve benzeri tesisat yerleştirilmesi Karayolları Genel Müdürlüğünün müsaadesine tabidir. Bu gibi tesisat yapılması için ilgililere kanunen tanınmış haklar erişme kontrollü karayolu sınırları içinde geçerli değildir.

Diğer yasak hareketler :

MADDE 10. — Karayolları Genel Müdürlüğünden izin alınmaksızın erişme kontrollü karayolu sınırları içinde ve sınırlarında her hangi bir toprak hareketi, inşaat ve tesisat yapılması yasaktır. Karayolları inşaat ve tesislerine vâkı müdahale ve zararlar zabıtaca giderilir ve bu işler için yapılan masraflar, sebebolandan tahsil edilir.

Duyurma :

MADDE 11. — Mevcut veya yeniden yapılan karayolları üzerinde, bu kanun hükümlerinin ne zaman uygulanacağı ve bu kanuna göre yasaklamaların ve kısıtlamaların ne olduğu Resmî Gazete ile ilân olunur.

Cezalar :

MADDE 12. — Bu kanunla kısıtlanan, yasaklanan işler ve hareketleri yapan, yapturanlar ile yola giren hayvan sahipleri 50 Tl. sından 1 000 Tl. sına kadar hafif para cezası ve 5 günden 30 güne kadar hafif hapis cezasına çarptırılırlar.

Bu dâvalar Sulh Ceza Mahkemelerinin görevi dâhilinde olup acele hususlardandır.

Ticarî tesisler kurulması ve faaliyetleri :

MADDE 8. — Tasarının 8 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

Yeraltı, yer üstü PTT elektrik, su ve benzeri tesisat kurulması :

MADDE 9. — Yeni yapılan erişme kontrollu karayolu sınırları içinde her türlü PTT elektrik, su ve benzeri tesisat yerleştirilmesi Karayolları Genel Müdürlüğünün müsaadesine tabidir. Bu gibi tesisat yapılması için ilgililere kanunen tanınmış haklar erişme kontrollu karayolu sınırları içinde geçerli değildir.

Diğer yasak hareketler :

MADDE 10. — Karayolları Genel Müdürlüğünden izin alınmaksızın erişme kontrollu karayolu sınırları içinde ve sınırlarında her hangi bir toprak hareketi, inşaat ve tesisat yapılması yasaktır. Karayolları inşaat ve tesislerine vâkı müdahale ve zararlar zabıtaca bertaraf edilir ve bu işler için yapılan masraflar, sebebolandan tahsil edilir.

Duyurma :

MADDE 11. — Tasarının 11 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

Cezalar :

MADDE 12. — Tasarının 12 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

(Hükümetin teklifi)

Erişme kontrollü karayolları tüzüğü :

MADDE 13. — Bu kanunun uygulanması ile ilgili tüzük, kanunun yayımı tarihinden itibaren 6 ay içinde Bayındırlık, İmar ve İskân, İçişleri ve Ulaştırma Bakanlıklarınca birlikte hazırlanır.

MADDE 14. — Bu kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 15. — Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

31 . 3 . 1972

Başbakan <i>N. Erim</i>	Devlet Bakanı <i>D. Kitaplı</i>	Devlet Bakanı <i>A. İ. Göğüş</i>	Devlet Bakanı <i>İ. Karaöz</i>
Devlet Bakanı <i>İ. Öztrak</i>	Adalet Bakanı <i>S. Bilge</i>	Millî Savunma Bakanı <i>F. Melen</i>	İçişleri Bakanı <i>F. Kubat</i>
Dışişleri Bakanı <i>H. Bayülken</i>	Maliye Bakanı <i>S. N. Ergin</i>	Millî Eğitim Bakanı <i>İ. Arar</i>	Bayındırlık Bakanı <i>M. Öztekin</i>
Ticaret Bakanı <i>N. Talû</i>	Sağ. ve Sos. Yar. Bakanı <i>C. Aykan</i>	Güm. ve Tekel Bakanı <i>H. Özalp</i>	Tarım Bakanı <i>O. Dikmen</i>
Ulaştırma Bakanı <i>R. Dandaşman</i>	Çalışma Bakanı <i>A. R. Uzuner</i>	Sanayi ve Tekno. Bakanı <i>M. Erez</i>	En. ve Ta. Kay. Bakanı <i>N. Devres</i>
Turizm ve Tan. Bakanı <i>E. Y. Akçal</i>	İmar ve İskân Bakanı <i>S. Bingöl</i>	Köy İşleri Bakanı <i>N. Sönmez</i>	Orman Bakanı <i>S. İnal</i>
Gençlik ve Spor Bakanı <i>A. Karaküçük</i>			

(78 No. lu Geçici Komisyonun deęiřtirmesi)

Erişme kontrollu karayolları tüzüğü :

MADDE 13. — Tasarının 13 ncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 14. — Tasarının 14 ncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 15. — Tasarının 15 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.



