

# TRAFİK GÜVENLİĞİ POLİTİKALARINDAKİ SORUNLAR VE MEVZUATI DÜZENLEME İHTİYAÇLARI DEVAM EDİYOR



**Oda Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Yener, son günlerde meydana gelen trafik kazaları ile ilgili olarak bir basın açıklaması yaptı.**

## Kazalar Esasen Yanlış Ulaşım Politikaları, İhmaller ve Denetim Yetersizlikleri Nedeniyle Olmaktadır

Öncelikle Edirne, Mardin, Gaziantep, Marmaris, Bursa, Çorum, Balıkesir başta olmak üzere son günlerde yaşanan trafik kazalarında hayatını kaybeden yurttaşlarımızın yakınları için başsağlığı, yaralanan yurttaşlarımıza da acil şifalar dileriz.

Bu kazaların yanlış ulaşım politikaları, ihmaller ve denetim yetersizlikleri nedeniyle olduğunu belirtmek isteriz. En azından yük taşımacılığında demir ve denizyollarına gereken ağırlık verilmeyerek karayollarının tercihi, kent merkezlerinden geçen şehirlerarası yollar, bakanın açıklamasında eğim var dediği ters eğimli yol gibi teknik altyapının bozukluğu,

kazalar sonrasında yine önlemlerin alınmaması, defalarca açıkladığımız ve görev alacağımızı belirttiğimiz toplu taşıma araçlarının denetimlerinin artırılmaması, garaj altı müdahalelerin önlenmemiş olması, kamusal sorumluluğu olan taşıt sürücülerinin nitelikleri, çalışma şartlarının ağırlığı ve kontrolsüzlüğü (2 saat uykuyla kaza yapılmaması mucizedir), bu kazaların son olmayacağını işaretleridir. 1 Temmuz itibarıyla

otoyollardaki hız limitlerinin artırılmasına yönelik kararın da bu bağlamdaki yanlış politikaların sonucu olduğunu düşünüyoruz. Odamızın bu konuyla ilgili iki kere uyarı niteliğinde basın açıklaması yaptığını ve kurumları uyardığını ayrıca belirtmek isteriz.

Ağustos ayında ülke genelinde meydana gelen trafik kazalarında katliamı çağırıştıran ölü ve yaralı sayısının olması, bize trafik güvenliği politikalarının doğru yürümediğini veya uygulamada aksayan yönlerin olduğunu göstermektedir. Daha önce devlet yollarında daha sonra da otoyollarda bilimsel temeli olmayan hız limiti artırımını, ülkenin trafik güvenliği politikalarında sorun olduğunu düşündürmekte ve aşağıda da

belirteceğimiz gibi daha birçok sorunun çözüm beklediği ancak defalarca talep etmemize rağmen çözülmediği görülmektedir.

Bilindiği üzere bazı otoyollardaki hız limitleri; kazaların olduğu Niğde-Mersin-Şanlıurfa'nın dahil olduğu kısımlarda 120 km/h'den 130 km/h'a, bazı diğer otoyollarda ise 120 km/h'den 140 km/h'a yükseltilmiştir. Karayolları Trafik güvenliği açısından uygulanan güvenli-optimum hız sınırının popülist yaklaşımlarla artırılarak değiştirilmesi ve hatalı bulunduğu bu kararlarla beraber ülkemizdeki bilinçsiz sürücü davranışları ile farklı hız limitlerini gözetmeden 130 km/h ile seyreden otobüsler, 120 km/h hızla seyreden tırlar can güvenliğini tehdit ederek tehlike yaratmakta, büyük can ve mal kayıplarına ve maddi hasarlı kazalara neden olmaktadır. Bu nedenle aşağıdaki önerilerimizin dikkate alınmasını istiyor, diliyoruz.

- Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığında, deniz ve demiryolu yolcu taşımacılığına ağırlık veren, ayrıca Toplu Taşımacılığa öncelik veren bir Ulaşım Master Planına ihtiyaç vardır. Enerji verimliliği temelinde yolcu taşımacılığında demiryolu/raylı taşımacılığa öncelik verilmeli ve "Gece Trenleri" (Anadolu Ekspresi, Mavi Tren gibi) seferleri artırılmalıdır.
- Hız konusundaki ilk ve öncelikli önerimiz, hatalı olan hız sınırı artı-

rımı kararının geri çekilmesi, uzun araştırmalar sonucunda trafik güvenliği açısından belirlenen optimum hız sınırlarına, yani eski hız limitlerine geri dnlmesidir. Hız denetimleri ile beraber şerit disiplini ve takip mesafesi denetimleri de yapılmalıdır.

- Karayolları Trafik Kanunu'nun günün şartlarına uygun ve trafik güvenliğini gözetecek şekilde yeniden düzenlenmesi, hız sınırı aşımı ile hız sınırlayıcı ekipman sökümü/iptalinin aslı kusurlar arasında sayılması gerekmektedir.
- Otoyollar ile şehirlerarası Devlet Karayollarının şehir içi geçişleri düzenlenerek yerleşim yeri dışına alınması ve evre yollarında imar uygulamalarının yasaklanarak doğru bir ulaşım koridoru oluşturulması gerekmektedir.
- Trafik güvenliğine yönelik, kavşak ıslahı, pasif koruma sistemleri ile ilgili uygulamalar ve zemin yüzey ıslah çalışmaları artırılmalıdır.
- Standardı düşük olan devlet ve il yollarında kritik noktaların iyileştirilmesi, ağır tonajlı trafiğin denetlenmesi, gerekirse trafik güvenliği açısından ağır tonajlı trafiğe uygun olan yeni gzerghlar belirlenmesi, sık sık ve 7/24 saat ağırlık kontrolü yapılması gerekmektedir.
- Daha önce açıkladığımız üzere, özellikle ticari taşıtlarda; hız sınırlayıcıların aktif hale getirilmesi, ayar ve denetimlerinin uygun değerlerde ve gerektiği biçimde yapılması, araç muayenelerinde hız sınırlandırıcı donanımlarla ilgili kusurların AğIR KUSUR olarak acilen düzenlenmesi gerekir. Hız sınırlayıcıları iki yönlü yollarda kamyonlarda 85 km/h, otobüslerde 80 km/h; bölünmüş yollarda kamyonlarda 85 km/h, otobüslerde 90 km/h; otoyollarda ise kamyonlarda 90 km/h,

otobüslerde 100 km/h olarak yeniden ayarlanmalı ve denetimlerin srekliyi sağlanmalıdır.

- Araç servisleri, denetim, kayıt ve sorumluluk altına alınmalı, merdiven altı uygulamalar önlenmelidir. Sadece ülkemize mahsus bu çeşit uygulamalarla; AdBlue/DPF/EGR/Elektronik sürüş sistemi ESP/AEBS/LDW sistemlerinin iptalleri engellenmeli, bu işlemleri yapanlar hakkında kararlı denetimlerle önlemler alınmalı, hatalı araçlar uygun hale getirilmelidir.
- Takograf denetimleri etkin şekilde yapılmalı, yönetmeliklerde belirtildiği gibi sürücünün son 28 günlük çalışmaları ve takograf manipülasyonları kontrol edilmeli, trafik denetim ekiplerinin bu kontrolleri hızlı ve güvenli yapabilmeleri için gerekli olan takograf veri indirme cihazları ve analiz yazılımları en kısa sürede temin edilmelidir.
- Trafikte yoğun olarak kullanılan ticari araçlar ve eski araç parkı göz önüne alınmalı, Makina Mühendisleri Odası teknik yardımı ile řu anda yapılan yıllık kontrole ilave olarak araçlar yılda üç kez teknik servislerde detaylı muayeneye alınmalıdır. TVTRK'te yapılan araç muayenelerinde bu tür kusurlar maalesef denetlenmemektedir. Oysa başta Almanya olmak üzere birçok ülkede yılda üç kez denetim yapılmaktadır. Dolayısıyla araç muayene istasyonlarındaki kontrol ve uygulamalar gözden geçirilmeli, Avrupa lkeleri standartlarına uygun duruma getirilmelidir.
- Özellikle "kamusal" bir görev olan toplu taşım (otobüs, servis araçları) sürücülerinin çalışma koşulları düzenlenmeli ve sıkı bir şekilde denetlenmelidir. Son birkaç kazadaki sürücü uykusuzluğundan kaynaklı kazalar bu alanda yeni

düzenlemeler yapılmasını ve bu araçların uygun teknik ekipmanla (uyku, şerit vs sensörleri) donatılmasını ve bunların sıkı bir denetimini gerektirmektedir.

- Özellikle yolcular, araçlar seyir halinde iken başta emniyet kemeri olmak üzere kişisel güvenlik gereklerine uymalı, bunun sağlanması için gerekli tedbirler (kemer algılayıcı gibi) alınmalıdır.
- Fabrika ıkışı farklı olup tadilatla başka maksatla kullanılacak araçların tasarım değişikliği, tadilatı, denetimi daha da sıkılaştırılmalı, mevzuat (AİTM-Araç İmal ve Tadil Yönetmeliği) yeniden kamu denetimini esas alan, meslek odalarını meslektaşlarının "sicilini" tekrar tutar hale getirecek şekilde yeniden düzenlenmelidir. Mühendislerin Eğitim ve Belgelendirilmesi, Odaların aslı grevevidir.

Ulaşım politikalarının oluşturularak buna uygun yatırımların yapılması, teknik altyapının oluşturulması, mevzuat düzenlenmesi ve denetim kamununun grevevidir. Odamız bu konuda yapılacak her tür çalışmaya aktif destek vermeye devam edecektir. Başta denetim olmak üzere teknik altyapı, mevzuat ve uygulamalar kamusal bir grevevidir ve piyasanın insafına bırakılamaz. En başta, yukarda dile getirdiğimiz önerilerin yapılmaması ve bu alanda denetim ve gözetimler artırılmadıka ölümlü ve yaralanmalı yüzlerce kaza görmeye devam edilecek, karayollarımızın ne kadar güvensiz, araçlarımızın "güvenlik" durumlarının ne kadar kötü düzeyde olduğu tekrar tekrar görülecektir. Oysa karayollarında güvenli seyahat etmek her vatandaşın hakkıdır.

**Yunus YENER**  
**TMMOB Makina Mühendisleri**  
**Odası Başkanı**