

maliyet açısından yapılan yatırımı amortize etmekte hayli verimli olacağını göstermektedir, çünkü enerji masrafı böyle bir sistemin toplam masrafının ancak yüzde birini teşkil edecektir.

Robert Salter'e göre, teknik olmaktan çok politik bir takım engelleri göz önünde tutmak gerekecektir. Bugüne kadar uzun mesafeli yeraltı şebekelerinin işletme statüsü konusunda hiçbir hukukî düzenleme yapılmamış bulunmaktadır. Salter şöyle diyor: "Tarih bize göstermiştir ki Manş denizi altından tünel kazmak gibi daha Napolyon zamanında teklif edilmiş. Görünüşte basit, bazı projeler politik düşünceler yüzünden ilânihaye geri bırakılabilmektedir. Halbuki ilkel

toplumlar Mısır ve Meksika piramitleri gibi ulusal millî gelirlerinin Planetran'a nisbetle çok daha büyük bir bölümünü harcatmış olan projeleri gerçekleştirebilmişlerdir. Salter, süpersonik bir metronun sadece "teknisyenin hayali" olmadığına ısrar etmekte ve sözlerini şu şekilde tamamlamaktadır: "Biz bir taraftan göğümüzü ısı, kimyasal ürünler ve gürültü ile kirlenmeğe, diğer taraftan işlenebilir topraklarımızı otoyollar için bölüp parçalamaya ve zaten sınırlı olan fosil enerji rezervlerimizi israf etmeye bir son vermek zorundayız".

SCIENCE ET VIE'den
Çeviren: Dr. Ergin KORUR

Trafik Güvenliği:

"KARAYOLLARI TRAFİK YASASI VE KARAYOLU KENARINDAKİ TESİSLER"

TOPLANTISINDAKİ ÖNERİLERİN ÖZETİ



Nizamettin ÖZBEK

Karayolları Genel Müdürlüğünce 11 - 12 Aralık 1978 günleri arasında "KARAYOLLARI TRAFİK YASASI VE KARAYOLU KENARINDAKİ TESİSLER" konusunda tartışmalı bir toplantı düzenlenmiştir.

Üç oturum halinde iki gün süren toplantıya üniversitelerle ilgili kuruluşlardan panel üyesi olarak ve bildiri sunmak suretiyle yaklaşık 30 öğretim üyesi ve uzman katılmıştır.

Öte yandan, konuyu:

1. "Karayolları Trafik Yasası'nın Bugünkü Durumu, Uygulamada Görülen Aksaklıklar, Önlemler ve Öneriler",
2. "Trafığın Denetimi, Düzenlenmesi ve Diğer Trafik Hizmetleri İçin Yeni Bir Yasa ve Kuruma Gerek Olup Olmadığı",
3. "Karayolları Kenarındaki Tesislerin Konumları, Aralıkları, Diğer Hizmet Özellikleri, Yola, Çevreye ve Trafığa Etkileri".

Başlıkları altında ele alan toplantıyı ilgili kuruluşların temsilcileriyle basın ve TRT mensupları ilgi ile izlemişlerdir.

Söz konusu toplantıdaki bildiri ve tartışmaların, Karayolları Genel Müdürlüğünce hazırlanan özetini, Bilim ve Teknik okuyucularını da ilgilendireceğini düşünerek aşağıda sunuyoruz:

Üç oturum halinde iki gün süren tartışmalı toplantıda, bildiri sunanların ve panel üyelerinin görüş ve önerileri aşağıda belirtilen başlıklar altında özetlenmiştir.

1. YETKİ VE SORUMLULUKLAR

Yürürlükteki Trafik Yasasında başlıca iki örgüte, Emniyet Genel Müdürlüğüne ve Karayolları Genel Müdürlüğüne görev verilmiştir. Ancak, araçların muayenesi, imtihan, eğitim konularındaki yetki ve sorumluluklar kesin olarak belirtilmemiştir.

Bunun sonucu olarak;

- Trafığe tam sahip bir kuruluş ortada bulunmamaktadır.
- Yetki ve sorumluluk dağılımı tam bir kargaşalık arz etmektedir.
- Tüm görevliler yetkisizlikten yakınmaktadır.
- Trafik olgusu bir düzensizliğe dönüşmüştür.

Bunun dışında, Trafik Yasası ile kurulmuş bulunan Merkez Trafik Komisyonu, İl Trafik Komisyonu ve Muayene - İmtihan Komisyonları bugünün gereksinmelerine yanıt veremez duruma gelmiştir. Bu komisyonlara işlerlik ve etkinlik kazandıracak yeni bir düzenleme getirilmelidir. Kent içi trafiğinde, yerel yönetimlerin yetki ve sorumlulukları kesin çizgileri ile belirlenip artırılmalıdır.

Trafığın sorunlarını illerden ve merkezden devamlı izleyecek ve sonuçlandıracak yetkili ve sürekli kurullar oluşturulmalıdır.

Bütün bu aksaklıkların giderilmesi ve görevin gerçek boyutlarda yürütülmesini sağlamak için İçişleri Bakanlığına bağlı bir TRAFİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ kurulmalıdır.

2. ARAÇLARIN TESCİLİ VE MUAYENESİ

Araçların tescili çağımız koşullarına, artan araç sayısına göre yeniden düzenlenip, merkezi bir sistem kurularak bütün araçların sicillerinin tutulması, izlenmesi gerekli görülmektedir.

Araçların, gerek belirli sürelerde yapılan muayeneleri, gerekse yolda yapılan kontrolleri göstermelikten öteye geçmemektedir. Bu muayene ve kontrollerin teknik aygıtlarla donatılmış muayene istasyonlarında ciddi olarak yapılması, aynı şekilde yolda yapılan kontrollerin de etkin hale getirilmesi gerekmektedir. Bu işlerin de Trafik Genel Müdürlüğüne yürütülmesi zorunludur. Karayolları Genel Müdürlüğü yardım edebilir.

3. SÜRÜCÜ VE ŞOFÖR ADAYLARININ SINAVI

Sınavlar, trafik koşullarının tamamen dışında, pistlerde yapılmaktadır, bunun sonucu olarak

ehliyetname almış olanlar kent trafiği içerisinde bocalamakta, kazalara neden olmaktadır. Yazılı sınavlar yetersiz bir biçimde, ezberciliğe dayanan bir usulle yapılmaktadır. Bu sınavlarda yolsuzluk yapıldığı hakkındaki dedikodular, çok yaygındır ve sınavları yapan kuruluşları çok önemli ölçüde yıpratır hale gelmiştir.

Bu yönden;

- Ehliyetname vermede dürüstlük sağlanacak yeni bir düzenleme oluşturulmalıdır.
- Ehliyetnamenin oluşturulacak yeni resmi okullarda nazari ve uygulamalı olarak yapılan öğrenimden sonra verilmesi mutlaka sağlanmalıdır.
- Yazılı sınavların ezberciliği özendirici biçimden kurtarılması gerekir.
- Ehliyetnameler önce belirli bir süre için (3-6 ay) geçici olarak; bu sürenin sonunda ise devamlı ehliyetname verilmelidir.
- Ehliyetname alma yaşı indirilmelidir.

4. DENETİM

Trafığın denetimi etkin bir biçimde yapılmamaktadır. Hareket halindeki trafiğin işlediği kusurların saptanıp cezalandırılması yerine, ehliyetname ve trafik ruhsatnamesi kontrolü yapma hâlâ inatla sürdürülmektedir. Bunun yanında, trafik polisine çok çeşitli görevler yaptırılması sonucu, mesaisinin ancak % 20'sini trafik ile ilgili uğraşıya verebilmektedir. Ayrıca, trafik polisi sayıca da yetersizdir ve büyük bir bölümü büroda çalıştırılmaktadır.

Büyük ölçüde bu nedenlerle, trafik olgusunda düzensizlik düzen olmuştur, trafik akımının denetiminde etkinlik menfaate dönüşmüştür, kent içinde ve kent dışında seyir tam bir güvensizlik içinde sürdürülmektedir ve TRAFİK OLGUSU TÜM BİREYLERİ VE TOPLUMU SARSAN BİR YANGINA DÖNÜŞMÜŞTÜR.

Denetimin etkin bir biçimde yapılmasının sağlanması için;

- Denetim görevi yapanlar çok iyi seçilmeli ve eğitilmelidir. (Lise mezunundan daha az öğrenimliler kabul edilmemelidir).
- Sürücü, şoför ve yayalarda, yasalara aykırı davranışları zaman mutlakla cezalandırılacakları izlenimi yerleştirecek biçimde etkin denetim yapılmalı ve yasalara uyma zorunluluğu alışkanlık haline getirilmelidir. Cezalar caydırıcı ve inandırıcı olmalıdır.
- Denetim görevinde çalışanların moralleri yüksek tutularak etkinlikleri artırılmalıdır.
- Görevlilerin, giysileri ve davranışları devamlı denetlenmelidir. Örf ve adetlerin ders halinde öğretilmesi sağlanmalıdır.

- e) Denetimde çalışan trafik zabita sayısı artırılmalı, büro hizmetleri mutlaka sivil memurlara yaptırılmalı ve trafik zabitasında, trafiğin denetimi dışında çok zorunlu olmadıkça başka görevler verilmemelidir.
- f) Denetim için gerekli araç ve gereç yeterli sayıda olmalı ve bunların sürekli bakım ve işlerliği sağlanmalıdır.
- g) Trafik mahkemeleri yaygın olarak kurulmalı, yaptırımlar çabuklaştırılmalıdır.

5. EĞİTİM

Haen yoldan yararlanan sürücü, şoför, yolcu ve yayalar ile denetim görevlilerinin eğitimi etkin, sürekli ve yaygın biçimde yürütülmemektedir.

İyi bir eğitim için uygun görülecek bir kuruluşun koordinasyonunda, eğitimin TRT'nin de yardımı da sağlanarak, sürücü, şoför, yolcu, yaya ve denetim görevlilerine kadar yaygınlaştırılması gerekmektedir. (TRT de haftanın bir veya iki günü 15'er dakikadan 30 dakika zaman ayırmalıdır).

Eğitimin okullarda her yaş için nazari ve uygulamalı olması halinde yarar sağlayabileceği gözönünde bulundurulmalı, ders konusu dışında kalıcı etki sağlayacak semvimi ve özendirici programlar hazırlanmalıdır.

Yoldan yararlananların davranışlarının düzeltilmesi için öğretmenlerin trafik eğitimi çalışmalarında halk sağlığının korunması ve toplum düzeninin sağlanması bilincine ulaşmaları ve bu yönde eğitilmeleri gerekli görülmektedir.

Trafik suçu işleyenlerin, para cezası yanında, zorunlu ve belirli sürelerde eğitimden geçirilmesi yararlı görülmektedir.

İlk yardım eğitimi yaygınlaştırılmalıdır.

6. ALT YAPI VE YOL BOYU TESİSLERİ

Yollarımızın geometrik ve fiziki standartları genellikle iyi olmakla beraber, yer yer görülen ve kaza nedeni olan aşağıda sayılan konularda önlem alınması da gerekli görülmektedir.

- a) Yolların geometrik ve fiziki standartları güzergâh boyunca sürekli ve yeterli hale getirilmelidir.
- b) Yolların eğim, dever ve bombesinin standartları yeniden düzenlenmeli ve doğru olarak uygulanmalıdır.
- c) Yollarımızda, her türlü hava koşullarında, güvenli görüş uzaklığı sağlayacak önlemler alınmalıdır.

Ayrıca, yol ve trafik güvenliğini önemli ölçüde etkileyen yol boyu tesisleri yönünden aşağıda sıralanan önlemler alınmalıdır.

- a) Güvenli bir trafik akımı için kent içi geçişlerinde ve kentlerarası karayolları ile arazi kullanımını planlama ve geliştirilmeleri dengeli bir uyum içinde sağlanmalı ve denetlenmelidir. Bu yönden, en çok ilgili kuruluşun koordinasyon görevini yüklenmesi ve diğer ilgili kuruluşlarda devamlı iletişim içinde bulunması yararlı görülmüştür.
- b) Yürürlükteki yönetmeliklerde değişiklik yapılarak;
1. Otopark ve dinlenme yerlerinin gerekli boyut ve özelliklerde yapımı koşullandırılmalıdır.
 2. Yol boyu tesisleri seyahat edeceklere hizmet edecek en az konfora haiz olmalıdır.
 3. Yalnız akaryakıt istasyonları değil belirli düzeyde trafik doğuran ve çeken diğer tesislerin de yol boyu aralıkları düzenlenmelidir.
 4. Yol boyu akaryakıt istasyonlarının birbirlerine uzaklıkları en az 25 Km. olmalıdır (halen 5 Km.).
 5. Yol boyu tesislerinin izin sırasında, öngörülen hizmet çeşitlerini sürekli sağlamlasını denetleyebilmek yönünden etkin yaptırımlar getirilmelidir.
 6. Yol boyu akaryakıt istasyonlarında, hava kompresörleri çalışır halde bulundurulmalı ve çevresi ile tuvaletler temiz tutulmalıdır.
 7. Yol boyu tesislerinde özellikle akaryakıt istasyonlarında, ilk yardım olanakları artırılmalı, belirli sağlık malzemeleri sürekli olarak kullanmaya elverişli durumda bulundurulmalıdır.
- c) Turizm yönünden kıyıların yağma ve kıyımdan kurtarılması için yol yapımı ve güzergâh seçimi uygun yapılmalıdır.
- d) Yol yapımı kültür değerleri ve doğal güzellikleri zedelemekten sürdürülmelidir.
- e) Yol boyu tesisleri ile ilgili denetimi yapmak üzere ayrı bir polis örgütü kurulmalıdır. (Karayolu Polisi gibi).

7. HUKUKİ SORUMLULUK VE SİGORTA

Halen yürürlükte bulunan Trafik Yasasında hukuki sorumluluklar yönünden belirsizlik bulunmaktadır, uygulamada karşılaşılan zorlukları çözümlenmek üzere yasa değişikliği yapılınca kadar Yargıtay İçtihatları ile işlem yapılması zorunlu hale gelmiştir. Bu yönden çağdaş hukuki sorumluluk ve sigorta anlayışına uygun Yasal düzenlemelerinin yapılması gerekli olmaktadır.

Sigorta mevzuatı kolay anlaşılır, çabuk uygulanır ve güvenilir hale getirilmelidir.

8. CEZALAR

1961 yılında 232 Sayılı Yasa ile değiştirilen 6085 Sayılı Trafik Yasasındaki ceza hükümleri,

bugünün koşullarına göre etkinlik ve caydırıcılık niteliğini kaybetmiştir.

- Bu yönden;
- Yasalara uymayanlara verilecek cezaların, caydırıcı büyüklükte olması sağlanmalıdır.
 - Tekrarlanan suçlar halinde cezaların artırılması ilkesi esas alınmalıdır.
 - Trafik kuralları önemine göre puanlandırılarak, belirli sayılara ulaşılması halinde, ehliyetnamenin geçici sürelerle geri alınması yararlı görülmektedir.
 - Tarım traktörleri sürücülerinin bu traktörleri karayolunda kullanma koşulları ayrıntılı olarak ayrıca düzenlenmelidir.
 - Türk Ceza Yasasının 565. maddesi kaldırılarak, Sulh Ceza Mahkemelerinin yükü azaltılmalı, buna karşılık hasarlı kazalara karışanlara, uymadıkları kurallara göre ceza düzenlemesi sağlanmalıdır.
 - Kaza sonuçlarını değerlendiren bilirkişilik kurumuna anlamlı bir içerik verilmelidir.

g) Cezaların tek bir merkezden izlenmesi olanağı sağlanmalıdır ve ceza şekilleri bilgisayarlarla denetlenmelidir.

9. ORTAK ÖNERİ

Trafığın düzensizliğini gidermek için İçişleri, Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlıkları arasında uyumu sağlayacak girişimlere derhal başlanmalıdır.

Trafikle ilgili tüm kurum ve kuruluşlar, zaman geciktirmeden aşağıdaki önlemleri almalıdırlar:

- Mevcut Trafik Yasasına bir komisyon marifetiyle bazı eklemeler yapılarak geçici bir çözüme kısa sürede varılmalıdır.
- Tüm ilgili kurum ve kuruluşlardan oluşacak bir alt komisyon oluşturularak sürekli çözüm getiren bir trafik yasa taslağı hazırlanmalıdır.
- Her iki halde de trafige sahip çıkacak bir Genel Müdürlük kurulmalıdır.

● *Fenalık, iyilikten daha çabuk ürer; fenalığın izi, iyilikten daha fazla devam eder. Bu gerçeği kavradığın gün, iyiliği çoğaltmaya değil, fenalığı kaldırmaya çalışmanın daha faziletli ve mesut edici bir iş olduğunu anlıyacaksın.*

Cemil SENA

● *İnsanlarla uğraşırken hep hatırlıyacağınız nokta, mantıklı yaratıklarla değil, duygulu kimselerle uğraştığımızı unutmamamızdır. Her insanın kendine göre inançları, gururları ve onurları olduğunu hatırlıyalım. Başkalarını, eleştireceğimiz yerde, anlamaya çalışalım.*

Lowell THOMAS

● *Bir şeyi birinci defada doğru yapmanın kötü tarafı, onun ne kadar güçlü olduğunu kimsenin anlamamasıdır.*

Walt WEST

● *Bir balıkçı dostum bana tuttuğu yengeçleri içine koyacağı sepetin bir kapağı olmasına gerek olmadığını söylemişti. Yengeçlerden biri sepetin bir yanından yukarı doğru tırmanmaya başlar başlamaz ikinci bir yengeç, onun arkasından tırmanır ve onu aşağıya doğru çeker. Bazı insanlar da yengeçler gibidir.*

Charles ALLEN

● *Gençlerin pek çoğu terbiyesiz ve kaba hareketlerini tabiiik sanırlar.*

LA ROCHEFOUCAULT