

FELAKETE DÖNÜŞMEYEN, GÜVENLİ SEYAHAT VATANDAŞLIK HAKKIDIR

Kuzey Marmara Otoyolu, Sakarya İli Tekeler Mevkii'nde yaşanan trafik kazasında 10 kişi hayatını kaybetti, 61 kişi yaralandı.

Öncelikle; 3'ü yolcu otobüsü olmak üzere yedi aracın karıştığı zincirleme trafik kazasında hayatını kaybeden vatandaşlarımıza rahmet, yakınlarına sabır ve yaralılarımıza acil şifalar diliyoruz.

Kazaya karşın ilk açıklamalar; sabah saat 04.36'da Sakarya'da meydana gelen kananın yoğun sis sebebi ile yavaşlayan bir kamyonete arkasından gelen yolcu otobüsünün çarpması ve daha sonra bu araçların arkasından gelen iki yolcu otobüsü, iki tır ve diğer araçların kazaya karışması suretiyle yedi aracın karıştığı zincirleme trafik kazası yaşandığı şeklindedir. Ayrıca; otobüsten inen yolculara arkadan gelen araçların çarpması sebebiyle yaşanan can kayıplarının olduğu da ifade edilmektedir.

Olumsuz doğa koşulları her zaman oluşabilmekte, ancak can ve mal kayıpları yaşandığında bu olduğu gibi afete dönüşmektedir.

Doğa olaylarının afete dönüşmemesi için gerekli tedbirlerin alınması için yıllardır bilimi, tekniği kendine yol belirlemiş olan kurum, Makina Mühendisleri Odası olarak sık sık bu konular ile ilgili uyarılarda ve bilgilendirmelerde bulunmaktayız.

Bu bölgenin sis yoğunluğu olan bir bölge olup olmadığı, sisin sürekli yaşandığı bir bölge ise yeterli yol sinyalizasyonların bölgede bulunmadığı görülebilmektedir.

Diğer yandan 1 Temmuz 2022 tarihi itibarıyla otoyollardaki hız limitlerinin artırılmasına yönelik kararın, yanlış ulaşım politikalarının sonucu olduğunu düşündüğümüzü yinelemek isteriz. Odamızın bu konuyla ilgili 3 kere uyarı niteliğinde basın açıklaması yaptığını ve kurumları uyardığını ayrıca belirtmek isteriz.

Daha önce devlet yollarında daha sonra da otoyollarda bilimsel temeli olmayan hız limiti artırımı, ülkenin trafik güvenliği politikalarında sorun olduğunu düşündürmekte ve aşağıda da belirteceğimiz gibi daha birçok sorunun çözüm beklediği, ancak defalarca talep etmemize rağmen çözülemeyen sorunların büyük can ve mal kayıplarına neden olduğu bir kez daha acı şekilde görülmüştür. 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 verilmelidir.
- Hız konusundaki ilk ve öncelikli önerimiz, hatalı olan hız sınırı artırımı kararının geri çekilmesi, uzun araştırmalar sonucunda trafik güvenliği açısından eski hız limitlerine geri dönülmesidir. 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 AĞIR KUSUR arasında sayılması gerekmektedir.**
- **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 sürekliliği sağlanmalıdır.
- Araç servisleri, denetlenmeli, araç bakımlarının yetkili servislerde yapılması sağlanmalı, merdiven altı uygulamalar önlenmelidir.
- Sadece ülkemize 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.

- Trafikte yoğun olarak kullanılan ticari araçlar ve eski araç parkı göz önüne alınmalı, Makina Mühendisleri Odası teknik yardımı ile şu anda yapılan yıllık kontrole ilave olarak **araçlar yılda üç kez teknik servislerde detaylı muayeneye** alınmalıdır. Başta Almanya olmak üzere birçok ülkede **yılda üç kez** yapılan teknik denetimler **Avrupa ülkeleri standartlarına** uygun duruma getirilmelidir.
- Özellikle “kamusal” bir görev olan toplu taşıma (otobüs, servis araçları) sürücülerinin çalışma koşulları düzenlenmeli ve sıkı bir şekilde denetlenmelidir. 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. Emniyet kemeri takılmadan seyahate izin vermeyecek kurallar ve denetimler getirilmelidir.

Başta denetim olmak üzere teknik altyapı, mevzuat ve uygulamalar kamusal bir görevdir ve piyasanın insafına bırakılamaz. En başta, yukarıda dile getirdiğimiz önerilerin dikkate alınmaması ile bu alanda denetim ve gözetimler artırılmadıkça, ölümlü ve yaralanmalı kaza görmeye devam edilecektir. Karayollarında güvenli seyahat etmek her vatandaşın hakkıdır.

Ulaşım politikalarının oluşturularak buna uygun yatırımların yapılması, teknik altyapının oluşturulması, mevzuat düzenlenmesi ve denetim kamununun görevidir. Odamız bu konuda yapılacak her tür çalışmaya aktif destek vermeye devam edecektir.

Mehmet Ali ELMA

**Makina Mühendisleri Odası
Kocaeli Şubesi Başkanı**