

## SONUÇ BİLDİRGESİ

Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre her yıl dünyada 1.250.000 insanın ölümü ve 50 milyona yakın insanın yaralanması veya sakat kalmasına neden olan trafik sorunu küresel bir problem haline gelmiş; bu problem az ve orta gelirli ülkeler için çok daha dramatik boyutlara ulaşmıştır.

Ülkemizde her yıl kaza yerinde 4.000'e yakın insanımızın ölümü, iki yüz binden fazlasının yaralanması ve çok büyük sosyo-ekonomik maliyetlere yol açan karayolu trafik çarpışmaları ve trafik sorununun bütün yönleriyle sistematik olarak ele alınması zorunlu hale gelmiştir.

Ülkemizde karayolunu yoğun olarak kullanan lastik tekerlekli traktör ve tarım makinesi sayısının fazla olması, lastik tekerlekli traktörlerin muayene ve kontrollerinin yeterince ve etkin olarak yapılamaması, güvenlik tertibatlarının yetersiz olması, trafik güvenliği açısından tehlike yaratmaktadır.

Bu bağlamda, Sayın Başbakanımız tarafından 31 Temmuz 2012 tarihinde imzalanarak yürürlüğe giren **“Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı”**nda *“tarımsal faaliyetlerin arttığı dönemlerin öncesinde ve dönem içerisinde gerekli tedbirlerin alınması, bilişim teknolojisi araçları ve diğer duyuru ve bilgilendirme yöntemleriyle toplumun bilgilendirilmesi ve kaza oranlarındaki değişimin dikkatle takip edilmesi”* hususları da yer almıştır.

Eylem planı kapsamında tarım araçlarının karayolu trafiğinde güvenli kullanılması ve teknik eksikliklerin giderilmesi amacıyla Emniyet Genel Müdürlüğü (Trafik Hizmetleri Başkanlığı ile Polis Akademisi Başkanlığı) organizasyonunda, TÜVTURK'un katkılarıyla 27-28 Eylül 2012 tarihlerinde Ankara'da **“Tarım Araçlarının Güvenli Kullanımı”** çalışmayı yapılmıştır.

Konu ile ilgili kamu kurumları, üniversiteler, meslek örgütleri ve özel sektör temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilen çalıştayda, tarım araçlarının karayolu trafiğinde güvenli kullanımı ile ilgili sorunlar, **“Teknik Donanım”, “Eğitim”, “Denetim”** ve **“Altyapı”** olmak üzere dört ana başlık altında tartışılarak çözüm önerileri geliştirilmiştir.

Çalıştay oturumları sonucu ortaya çıkan belli başlı görüş ve öneriler şunlardır:

1. Lastik tekerlekli traktörlerin karıştığı trafik kazalarının 2009-2010-2011 yılları verileri incelendiğinde; teknik nedenler sebebiyle kazalara karışma oranının, diğer tüm araçların teknik nedenler sebebiyle kazalara karışma oranının 5 katı olduğu görülmektedir. Tescilli lastik tekerlekli traktörlerin %74'ü zorunlu periyodik araç muayenesinden geçmemiştir. Diğer araç sınıflarına kıyasla çok büyük bir oran teşkil eden bu durum, trafik güvenliğini olumsuz olarak etkilemektedir. Bu olumsuzluğun giderilmesi amacıyla;

### **Muayene ve Sigorta:**

- a. Lastik tekerlekli traktörler için önemli bir miktar teşkil eden araç muayenesi gecikme bedeli bir defaya mahsus olmak üzere alınmayarak, bu araçların periyodik muayene oranı artırılmalıdır.

- b. Özellikle tarımsal faaliyetlerin arttığı dönemler haricinde lastik tekerlekli traktör ve römorkların periyodik araç muayenelerini yapabilecek teknik özelliklere ve hareketliliğe sahip mobil istasyonlar veya araçlar yaygınlaştırılarak yerinde muayene yapma kapasitesi artırılmalıdır.
- c. Traktörlerin büyük bir kısmının trafik sigortası olmadığından ve bu nedenle muayeneleri yapılamadığından, bu muayenelerde bir sigorta görevlisi de bulundurularak, muayene öncesi araçların trafik sigortalarının da yapılması sağlanmalıdır.
- d. Kendi yürüyen tarım makinelerinin (biçerdöver, pancar makinesi, pamuk toplama makinesi vb) tescilli ziraat odaları tarafından yapılmakta olup, muayeneleri de ziraat odaları sorumluluğundadır. İyi işlemeyen bu muayene sisteminin yeniden düzenlenerek etkinlik kazandırılması sağlanmalıdır.
- e. Traktör sürücülerinin periyodik araç muayenelerini yaptırmamalarının nedenleri araştırılarak, araştırma sonuçları doğrultusunda düzenlemeler yapılmalıdır.

#### **Kabin, Güvenlik:**

- f. Lastik tekerlekli traktörler mevzuat gereği olarak, kullanıcılarını bir kaza durumunda emniyetli koruyacak şekilde Yuvarlanmaya Karşı Koruyucu Yapılar (ROPS - rollbar), kabin ve emniyet kemeri ile donatılmış olarak üretilmektedirler. Ancak söz konusu mevzuat hükümleri yürürlüğe girmeden önce üretilmiş olan araçlarda bu tür pasif güvenlik sistemleri bulunmamaktadır. Araç muayenelerinde hafif kusur olarak değerlendirilen kabin, rollbar ve emniyet kemeri bulunmaması ağır kusur olarak değerlendirilmelidir. Ancak, rollbar bulunmayan traktörlerde emniyet kemeri kullanılmasının sakıncalı olduğu hususu göz önünde bulundurulmalıdır.

#### **Hurdaya Ayırma:**

2. Ülkemizde tescilli 1.495.737 lastik tekerlekli traktör içinde 25 yaş üzeri 734.104 traktör bulunmaktadır. Bu araçların kademeli olarak hurda kapsamına alınmasını teşvik edecek mevzuat düzenlemeleri yapılarak yeni araç alımları desteklenmelidir.

#### **Işıklandırma:**

3. Lastik tekerlekli traktörler ve römorklar üzerinde zorunlu olan ışıklandırma ve işaretler bulundurulması konusunda önemli eksiklikler vardır. Traktör römorklarının arka ve yan taraflarında standartlara uygun yansıtıcı işaret levhası bulunması; traktörlerde flaşörlü, yanıp sönen, sarı ışıklı, dönerli, uyarı lambası bulunması ve ışıklandırma sistemlerinin standartlara uygun olması hususları denetlenmelidir.

#### **Denetim:**

4. Lastik tekerlekli traktörlerin kullanım amacı dışında ticari amaçlı olarak yük taşımada kullanımını, gabari ölçülerine uygun olmayan şekilde yükleme yapılması ve yük üzerinde yolcu taşınmasının önüne geçilmesi amacıyla denetlemeler yapılmalıdır.

Denetlemeler, tarım araçlarının karıştığı trafik kazalarının yoğun olarak meydana geldiği güzergâh, mevsim, ay, gün ve saatlerde yapılmalıdır.

#### **Mevzuat:**

5. Patpat diye tabir edilen araçlar kırsal kesimlerde yük ve yolcu taşınması amacıyla yaygın bir şekilde kullanılmaktadırlar. Bu tür araçların yasal durumu açıklığa kavuşturularak, kullanım alanları amaçlarına uygun olarak belirlenmeli ve denetlenmelidir.

#### **Eğitim:**

6. Karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasında sürücülerin eğitimi ve bilinçlendirilmesi büyük önem arz etmektedir. Tarım araçları sürücülerinin de bu araçların karayolu trafiğinde güvenli olarak kullanılması konusunda bilgilendirilmeleri ve bilinçlendirilmeleri faaliyetlerine ağırlık verilerek, ulusal düzeyde kampanyalar düzenlenmeli; bu kampanyalara meslek örgütleri ve ilgili kurumların katılımı sağlanmalıdır. Ayrıca tarım aracı sürücülerine yönelik eğitim ve bilinçlendirme kampanyalarında;
  - a. Eğitim materyallerinin daha etkin olması ve hedef kitle tarafından daha kolay benimsenebilmesi için bu materyaller yazıdan ziyade daha çok görsel öğelerle desteklenmeli ve bu amaçla el kitapçıkları ya da bilgi kartları oluşturulmalıdır.
  - b. Eğitimlerde riskler konusunda bilinçlendirmelere önem verilmeli, sürücüler yanında eşleri, çocukları, aile büyükleri gibi diğer gruplara da yönelik eğitim faaliyetleri planlanarak mümkünse televizyon aracılığıyla geniş kitlelere ulaştırılmalıdır.
  - c. Eğitimlerde traktör sürücülerinin hemzemin geçitlerde geçiş kurallarına uymaları ve hemzemin geçit olmayan yerlerde raylar üzerinden geçmemeleri konuları üzerinde durulmalıdır.
  - d. Eğitimlerde trafik sigortasının önemi üzerinde durulmalı, kazalar sonucu ölüm ve yaralanma konularında sigorta şirketleri ve SGK da eğitimlere katılarak destek olmalı ve kasko ile trafik sigortası birleştirilerek teşvik edilmelidir.
  - e. Eğitim faaliyetlerine katılan sürücülere, traktör ve römorklarda kullanılmak üzere reflektör veya ışıklandırma sistemi promosyon olarak dağıtılmalı ve kullanımı ile eğitimlere katılım teşvik edilmelidir.
  - f. Eğitimlerde, trafik denetlemelerinde göz önünde bulundurulmuş hususlar, varsa eksiklikler ve bunların nasıl giderileceği konusunda sürücülere bilgi verilmelidir.

#### **İlkyardım:**

7. Traktör ve tarım makinelerinin karıştığı kazalar genellikle yerleşim yerlerine uzak mesafelerde olduğundan yaralılara ilkyardım uygulanması hususu önem arz etmektedir. Sürücülere yönelik eğitimlerde ilkyardım konusu üzerinde özellikle durularak bu konuda bilgi ve becerilerinin artırılması sağlanmalıdır.

### **Altyapı:**

8. Yapısı gereği hız ve manevra kabiliyeti kısıtlı olan lastik tekerlekli traktörlerin, trafik akışının hızlı olduğu yollarda kullanımı ile yol ve kavşak genişliğinin yeterli olmadığı durumlarda römorklu traktörlerin dönüş manevraları yapması traktör sürücüleri ve diğer yol kullanıcıları açısından tehlike yaratmaktadır.
  - a. Tarımsal faaliyetlerin yoğun olduğu bölgelerin traktörlerin karayolunu sık kullandığı güzergâhlarında, trafik güvenliğinin artırılması amacıyla traktörlerin kullanabileceği şeritler genişletilmeli, mümkün olan durumlarda yan yollar yapılarak ve atıl yollar kullanıma uygun hale getirilerek traktörlerin bu yolları kullanması sağlanmalıdır.
  - b. Traktör ve tarım araçlarının yoğun olarak kullanıldığı karayollarında diğer sürücüleri uyarıcı işaret levhaları konulmalıdır.
  - c. Tarım araçlarının yoğun olarak kullanıldığı yollarda dönüş manevralarının güvenli olarak yapılabilmesi için ihtiyaç duyulan kavşaklarda dönüş cebi veya uygun sinyalizasyon sistemleri yapılmalıdır.

### **Hemzemin Geçitler:**

9. Ülkemizde 3.367 adet hemzemin geçit bulunmaktadır. Büyük bir çoğunluğu kontrolsüz demiryolu geçidi olarak düzenlenmiş ve işaretlenmiş olan bu geçitlerin standart hale getirilmesi için hazırlanmış olan yönetmelik en kısa zamanda hayata geçirilmelidir.

### **Kasaba, Köy ve Orman Yolları:**

10. Kasaba, köy ve orman yollarında, yatay ve düşey işaretlemelerin standartlara uygun olarak yapılması için, bu yollardan sorumlu kuruluşlara, Karayolları Genel Müdürlüğü'nce uzman ve teknik destek ile eğitim desteği sağlanması konusunda çalışmalar yapılmalıdır.

İnsan hayatı ve sağlığı her şeyin önünde gelir; hayat ve sağlığın, ulaşım sisteminin getirdiği hareketlilik ve diğer bütün faydalardan daha büyük önceliğe sahip olduğuna inanıyoruz. Karayolu güvenliği alanında yapılacak bütün çalışmaların insan hayatını ve sağlığını korumayı temel alan bu anlayış doğrultusunda yapılması gerektiğini düşünüyoruz.

“Yollarında kimsenin ölmediği bir Türkiye” dileğiyle...

Bu çalıştayda emeği geçen tüm katılımcılara, destek ve katılımlarından dolayı, çalıştay düzenleme kurulu adına teşekkür eder, kazasız günler dileriz.

**TRAFİK HİZMETLERİ BAŞKANLIĞI**