

Trafik Güvenliđi ve Hız İhlalleri

Yrd. Doç. Dr. ÇUBUK, Kürşat

Gazi Üniversitesi Müh. Mim. Fak. İnşaat Mühendisliđi Bölümü Öğretim Üyesi

Hız ihlali, sürücünün aracı duyurulan ve kanuni olarak izin verilen hızın üzerinde kullanması durumudur. Hız kuralları sadece ülkemizde değil Batı Dünyasında da kanuni olarak en çok ihlal edilen kurallardandır. Yapılan çalışmalara göre sürücülerin %90'mndan fazlasının sürücülük kariyerlerin herhangi bir döneminde bildirilen ya da tavsiye edilen hız sınırlarını aştığı tahmin edilmektedir.

- Bununla birlikte hız ihlali oldukça karışık sebeplere dayanabilmektedir. Sürücülerin yaptıkları hız ihlalleri ile gerçek dünyada nadir olarak meydana gelen trafik kazaları arasında bağlantı kuramıyor olması, sürücülerin hız ihlalleri konusundaki tutumlarını daha da pekiştirmektedir.
- Sürücülerin hızlı araç kullanmaları sonucu kazandıkları zaman, hissettikleri heyecan ve sürüş kabiliyetlerini ve cesaretlerini gösterebilme fırsatı hız ihlallerinin gerçekleştirilmesinin diğer sebepleri olarak görülmektedir.
- Hız ihlali ile denetimin etkisi de çeşitli çalışmalar yapılmış, İngiltere'de 1983'te gerçekleştirilen bir çalışmada her 940.000 taşıt kilometre yolculuğa karşılık ancak bir sürücünün hız ihlali ile mahkum edildiği tespit edilmiştir.
- Makinen ve Oei hız ihlalini sosyal yaşam tarzının bir yansıması olabileceğini belirtmişler, hızın Batı dünyasında olumlu tanımlandığı; aktiflik, güç, dinamizm ve hızlı yaşam tarzı ile ilişkilendirildiğini belirtmişlerdir.

Aşırı hızın trafik güvenliği üzerine etkisi dört ana başlık altında toplanabilir:

- Aşırı hız ile kullanılan araç bazı özel durumlarda (dönüş ve sert frenlemede) daha az kararlı bir yol tutuşuna sahiptir ve aracı kontrol etmek daha zordur.
- Yüksek hızlarda sürücünün potansiyel riskler için daha az tepki süresi vardır.
- Yüksek hızlarda hareket eden bir araca karşı diğer sürücülerinde tepki süresi azdır.
- Yüksek hız trafik kazalarının sonuçlarının daha da ağırlaştırmaktadır

Aşırı hız, kazalar açısından incelendiğinde; aşırı hızın kazalar üzerindeki temel etkisinin kazalara sebebiyet verme ve kazalarda zarar arttırma yönünde yoğunlaştığı tespit edilmiştir. Örneğin hızın %10 km. arttırılması çarpma etkisini %21 arttırmaktadır. Aynı zamanda hız araç içinde bulunan güvenlik önlemlerinin ve sürücünün kabiliyetinin kazayı olumlu olarak etkilemesine de engel olmaktadır

- Hızın kazaya sebebiyet verme üzerinde yapılan çalışmalar ise ilişkinin çan eğrisine benzer bir şekilde olduğunu, aşırı hız kadar karayolunda kanuni olarak belirlenen minimum hız sınırlarından daha yavaş seyretmenin tehlikeli olduğunu göstermiştir .
- Çalışmalarda ortamla hızın %5 yani 100 km/s'ten 95 km/s'e düşürülmesi ölümle sonuçlanan trafik kazalarında %18,5, ciddi yaralanma ile sonuçlanan kazalarda ise %14.3 azalma olduğu gözlenmiştir.

Aşın hızın önüne geçmek için gösterilen çaba kanuni uygulamalar ve kanuni olmayan uygulamalar olarak ikiye ayrılmaktadır. Kanuni uygulamaları yerine getiren kurum, ülkelere göre değişiklik göstermekle birlikte genellikle yerel polisin trafik konusunda uzmanlaşmış özel bir birimi olmaktadır. Fakat kanuni uygulamalar olarak adlandırılan denetim faaliyetleri özellikle son yıllarda yerini önleyici faaliyetlere bırakmaktadır. Kanuni olmayan uygulamalarda karmaşık ve yaygın sebeplere dayanan hız ihlalleri, altyapıya yönelik mühendislik çalışmalarının da katkısı ile önlenmeye çalışılmaktadır. Geleneksel trafik denetimleri radar veya radar gibi araçlar ile akan trafik içinde hız yapan sürücünün trafik denetim görevlisi tarafından tespit edilmesini amaçlarken, yenilikçi trafik denetimleri algılanan yakalanma riskinin otomatik denetim araçları ile artırılmasını ve sürücülere hız yaptıkları taktirde yakalanacakları inancını kazandırmayı amaçlamaktadır.

- Hız denetimleri gerçekleştirilirken sürücünün denetime ait halo etkisini de göz önünde bulundurulmalıdır. Sürücüler denetim faaliyeti sona ermiş olsa bile yapılan denetimin niteliklerine bağlı olarak bir süre daha denetimin etkisini hissetmekte ve hızlarını bu etki ile belirlemektedirler.
- Yapılan çalışmalarda geleneksel hız denetimlerinin ölümlü kazaları %14 yaralamalı kazaları ise %6, hız ihlaline yönelik yenilikçi yol üzerinde yer alan sabit kameraların ise yaralamalı kazaları %17 azalttığı görülmüştür .
- Ülkemizde de hız ihlalleri trafik kazalarında büyük rol oynamaktadır. Özellikle şehir içinde yaya ile birlikte akan taşıt trafiğinin hız sorunu dikkat çekici ve anlamlıdır. Ankara'da 2000 yılında meydana gelen yaya kazalarının %94.5'inde diğer kusurun olarak hız olduğu tespit edilmiştir.

Tek Şeritli Kırsal Alan Yolları:

- Tek şeritli kırsal alan yollarının kullanımı, otoyolların kullanımından çok daha fazla sayıda kazaya neden olmaktadır. Çok farklı türdeki bu yollar genellikle tasarım tutarlılığı ve sürekliliğinden yoksun bulunmakta ve bu tür yollar kullanan değişik sürücüler arasında geniş hız farkı bulunmaktadır. Bu tür yollar yeniden tasarlanırken alınacak bir takım mühendislik önlemleri, sürekli ve emniyetli bir hızı özendirebilir ve tehlikeleri kabullenilebilir bir düzeye indirgeyebilir. Bunun dışında, bu tür yollar için genel hız limitinin altında hız belirlenmesi karayolunda emniyeti artırmak amacıyla uygulanmaktadır.

Yüksek Hız Yollarından Düşük Hız Yollarına Geçiş:

İşlek yollarda kasaba ve köylere yaklaşırken geçiş noktalarına gereksinim duyulmaktadır. Tasarım özellikleri, örneğin yerleşim yeri için hız limitinin başlangıcını işaret eden bir giriş kapısı, sürücünün uygun bir hıza ulaşması gerektiğini sürekli olarak algılamasını sağlayacak şekilde kullanılabilir.

Yöresel Dağılım ve Giriş Yolları:

- Kentsel alanlarda hız düşürücü fiziki önlemler almaktan, trafiğin belirli alanlara girmesini engellemeye kadar uzanan iyi hazırlanmış geniş hız denetim yöntemleri uygulanmaktadır.
- Avrupa Birliği'ne üye çeşitli ülkelerde son 15 yılda edinilen deneyimler, yerleşim bölgelerinin kapsamlı bir şekilde ele alınmasıyla kazalarda yüzde 15 ile yüzde 85 oranı arasında bir azalma sağlanabileceğini ortaya koymaktadır. Tüm Avrupa Birliği'nde söz konusu alanlarda hız denetim önlemlerinin uygulanması hasarla sonuçlanan kazaları yüzde 5 oranında azaltabilecektir.

Emniyet Kontrolü:

- Giderek güçlendirilecek bir karayolu hiyerarşisi için, tasarım ve uygulamanın emniyet prensiplerine uygun olup olmadığının, uygun bir hız sağlayıp sağlamadığının kontrol edilmesi için, her bir yol iyileştirme veya yol inşaat planının emniyet denetimine tabi tutulması gerekmektedir ve aynı hususlar mevcut yollar için de geçerlidir.

Hız Limitleri :

- Birçok sürücünün hız limitlerini aşması gerçeğine rağmen araştırmalar ve uluslararası deneyimler, sürücüler tarafından gerçekçi olarak algılandığında hız limitlerinin, karayollarında meydana gelen kaza ve kayıpların azaltılmasında oldukça etkili olduğunu göstermektedir. Hız limitleri uygulamaları aynı zamanda yakıt tüketiminin, egzoz gazlarının yayılmasının ve trafik gürültüsünün azalmasına neden olmaktadır.
- Avrupa Birliği'ndeki otoyollarda otomobillere uygulanan hız limiti saatte 90 ile 130 km arasında, tek şeritli kırsal yollarda ise saatte 70 ile 100 km arasında değişmektedir. Belirli yörelerde ve zamanlarda daha düşük hızların uygun olması nedeniyle, bu üst limitler hava, trafik ve yol koşullarına göre yöresel olarak belirlenecek değişken hız limitleri şeklinde uygulanabilir. Kentsel alan yollarında tipik olarak saatte 50 km ve yerleşim alanlarında saatte 35 km hız limitleri uygulanması giderek yaygınlaşmaktadır. Geçerli olan bu hız limitleri geniş ölçüde kabullenilmekte ve hız denetimi önlemlerini tamamlayıcı rol oynamaktadır.
- Kentsel yollardaki hız limitleri konusunda tüm Avrupa Birliğinde etkili bir şekilde uyum sağlanmış olmasına karşın, kentler arasındaki yollarda çok büyük farklılıklar bulunmaktadır. Bu konuda uyum sağlanmasına yönelik ilk adım her bir üye ülkenin kendi otoyollarındaki hız limitini saatte 120 km'ye veya bunun daha altına indirmeleridir.

Hız Limiti Uygulaması İçin Teknolojik Araçlar :

- Hızdan kaynaklanan suçlar, motorlu araçlara ilişkin suçların en yaygın olanı olup, saptanma ve fiili olarak yakalanma riski en düşük olanıdır. Konvansiyonel trafik yaptırımları tek başına hız limitlerine sürekli uygunluk sağlamada yetersiz kalmaktadır. Son zamanlarda sağlanan teknolojik gelişmeler sonucunda, uygulama için yeni araçlar kullanıma sunulmuştur.

Hız Kamerası Teknolojisi:

- Birçok üye ülkede ve diğerlerinde edinilen deneyimler, mahkemelerin suç komisyonlarında hız kameralarını fotografik delil olarak kabullenilmesinin oldukça düşük maliyetli olduğunu göstermektedir. Söz konusu ekipmanın kamuya iyi bir biçimde tanıtılmasının, uygunsuzluk gösteren ve kaza riskinin yüksek olduğu yörelerde kazaları önemli ölçüde azalttığı ve kamu tarafından benimsendiğini göstermiştir. İdari açıdan izlenebilir kayıtlı suçlar sayısının fazlalığı ciddi bir caydırıcı etki yaratabilir,

Otomatik Polisiye Sistemi

- Trafik ihlallerini otomatik olarak tespit edip sürücüye direk olarak ihtar göndermek veya sürücüler hesabına otomatik olarak sabit cezalar göndermek mümkündür. Ancak bu tür bir uygulamanın politik, sosyal ve yasal açılardan kabul edilebilirliği kesin değildir.

Araç Hız Sınırlayıcıları:

- Teknolojik açıdan diğer bir olasılık aracın hızını sınırlamak suretiyle uygun bir hız limitine ulaşılmasıdır. Bugün için ağır yük taşıyan kamyonlara ve yolcu otobüslerine uluslararası düzeyde uygulanan üst hız limitlerine benzer uygulamalar otomobiller ve diğer hafif tonajlı araçlar için de gerekmektedir.

- Teknik açıdan daha da geliştirilmiş araç hız sınırlayıcıları maksimum hızı geçerli olan yol koşullarına uygun hale getirebilecektir. Hız sınırlaması getiren bu tür ekipmanların geliştirilmesi teşvik edilmelidir.

Tanıtım ve Eğitim:

- Kişilerin hangi koşullar altında aşırı ve uygun olmayan hızla araç kullanma eğiliminde oldukları konusundaki bilgi birikimini artırmak ve bu tür uygulamaların sonuçlarının sürücülerce algılanabilmesini sağlamak üzere trafik eğitimi ve sürücülerin eğitimine gerek duyulmaktadır.
- Yeni hız limitleri, yeni trafik yönetim programları hakkında bilgi vermek, polisiye uygulamaların caydırıcı etkilerini artırmak ve emniyet üzerindeki olumlu etkileri desteklemek üzere tanıtım kampanyaları düzenlenmelidir.
- Teknoloji, araç plaka numarası ile birlikte "Çok Hızlı" gibi değişebilir görüntülü ikaz mesajları yardımı ile istenilmeyen hız seçimi üzerinde etkili olabilecek olanaklar sunmaktadır.

Öneriler:

Avrupa Komisyonu, Avrupa Parlamentosu ve Üye Ülkeler tarafından aşağıdaki öneriler getirilmiştir.

- Her bir karayolu üzerinde ilgili hız limitleri kanalıyla sağlanacak fiziksel uygulamaların desteği ile, özellikle imar alanlarındaki yollar ile tek şeritli kırsal yollar olmak üzere, farklı yolların fonksiyonlarına göre karayolu hiyerarşisinin tanımlanması ve güçlendirilmesi,
- Uygun düzenlemelere ulaşılabilecek yerleşim alanlarında hız limitinin saatte 30 km veya altına düşürülmesiyle, imar bölgelerinde trafiğin rahatlamasının sağlanması,
- Yeni yol yapımı, yol iyileştirme planları ve mevcut yollarda trafik denetiminin desteklenmesi,
- 3'lü yolların hız tasarım seçiminde emniyet düşüncesiyle uygun hız limitleri seçimiyle tutarlılığın sağlanması,
- Avrupa Birliği'ndeki otoyollarda her bir ülkeden hız limitinin saatte 120 km veya altına düşürülmesi yükümlülüğü getirilerek genel hız limitleri üzerinde uyum sağlanması,
- Araç hız sınırlayıcısı takılması zorunluluğu getirilmesiyle, otomobillerin ve diğer hafif tonajlı araçların üst hız limitinin belirlenmesi,
- Otoyollarda ve kırsal yollarda genel limitlerden daha düşük yöresel ve değişken hız limitleri uygulamasının özendirilmesi,
- Hız kameralarının en iyi ne şekilde kullanıldığı konusundaki deneyimleri paylaşarak, hız limitleri uygulamalarında uluslararası "en iyi uygulama" yapmış olmanın özendirilmesi,
- Bir diğer üye ülkede belirlenen ihlaller için her bir üye ülke vatandaşı üzerinde cezai müeyyide uygulanabilmesi,
- Emniyet açısından uygun hız gereğinin daha iyi anlaşılabilmesini desteklemek üzere, aşırı ve uygun olmayan hızın sonuçları konusunda Avrupa düzeyinde bilgilendirme kampanyaları geliştirilmesi,
- Otomobil reklamlarında Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT) kılavuzunun uygulanması,
- Farklı üye ülkelerin karayolu denetim uygulayıcıları arasında hız yönetimi konusundaki deneyim alışverişinin desteklenmesi.

Hız Limitlerinin Değiştirilmesinin Etkilerine İlişkin Örnekler

ÜLKE	KARAYOLU TÜRÜ	LİMİT DEĞİŞİMİ	HIZ ETKİSİ	ÖLÜM VAKASI
------	------------------	-------------------	------------	----------------

İsviçre	Motorway	130 km/h 120 km/h	5 km/h Ortalama Hızın azalması	12%
İsviçre	Kırsal Alan	100 km/h 80 km/h	10 km/h Ortalama Hızın Azalması	6%
Danimarka	İskan Alanlarındaki Yollar	60 km/h 50 km/h	3-4 km/h Ortalama Hızın Azalması	24%
ABD	Eyaletlerarası Otoyol	55 mph 65 mph	2-4 miles/h Ortalama Hızın Artması	19-34%
İsveç	Motorway	110 km/h 90 km/h	14.4 km/h Medyan Hızın Azalması	21 %

10 Km'lik Bir Yolda Hızın Saatte 5 Km Düşürülmesinin Gerektiği İlave Süre

Orijinal Hız (km/h)	50	70	90	110
İlave Süre (dakika)	1,33	0,66	0,39	0,26

AB'ne Üye Ülkelerde Şehirlerarası Karayollarında Otomobiller İçin Genel Hız Limitleri ve Yol Tasarım Hızları

Ülke	Motorway		Ekspres Yollar ve Kırsal Alan Yolları		Tek Şeritli Yollar	
	Tasarım Hızı	Hız Limiti	Tasarım Hızı	Hız Limiti	Tasarım Hızı	Hız Limiti
Avusturya	130	130	100	100	100	100
Belçika	120	120	120	90/120	100	90
Danimarka	110-120	110	90-100	90	70-100	80
Finlandiya	100-120	100/120	80-100	100	80	80
Fransa	120	130	60-100	110	60-100	90
Almanya	100-120	No max.	70-100	No max.	50-100	100
İngiltere	120	112	120	112	100	96
Yunanistan	120	120	100	100	60	80
İrlanda	120	112	120	96	100	96
İtalya		130				90
Lüksemburg		120				90

Dinlediğiniz için teşekkür ederim.