

01. Trafik Psikolojisi

TRAFİK PSİKOLOJİSİ

Psikoloji; İnsan ve hayvan davranışlarını anlamaya çalışan bir bilim dalıdır.

Psikolojinin amaçları;

- Davranışları tanımlamak,
- Anlamak,
- Açıklamak ve insanın nasıl davranışlar gösterebileceğini verilerine dayalı olarak tahmin etmeye çalışmaktır.

TRAFİK PSİKOLOJİSİ

Trafik psikolojisi nedir?

Trafik psikolojisi de insanın trafikteki davranışlarını anlamaya çalışır. Özellikle sürücülerin davranışlarını, davranışlarının altındaki zihinsel süreçleri anlamaya çalışır.

TRAFİK PSİKOLOJİSİ



ZİHİNSEL SÜREÇLER algılama, akıl yürütme, hatırlama, acı, sevgi, saygı, korku, kıskançlık, öfke, stres, motivasyon gibi süreçlerdir. Sürücülerin hangi davranışlarının kazaya yol açtığını, bu davranışların altında yatan sebepleri bilimsel araştırmalarla ortaya koymaya çalışır.

Trafik Psikolojisinin amaçları şunlardır:

- 1-Sürücü ve yayaların, trafikteki davranışlarını incelemek,
- 2-Trafik kazalarını ve olumsuz sonuçlarını azaltabilmeyi amaçlamak,
- 3-Sürücülerin algı, dikkat, risk alma davranışları gibi konularda araştırmalar yapmaktır.

TRAFİK PSİKOLOJİSİ NEDİR?

Bireyin gözlenebilir tüm hareketleri "**Davranış**" olarak adlandırılır. Davranışın ortaya çıkması için onu ortaya çıkarıcı bir faktöre yani **tetikleyiciye** ihtiyaç vardır.

Örneğin aniden yola fırlayan bir yaya kornaya basma davranışının tetikleyicisidir. Aynı doğrultuda; her davranış bir sonuç doğurur. Korna çalma davranışının sonucu olarak yaya kenara çekilir.

Davranışı anlayabilmek için neden ortaya çıktığını yani tetikleyicilerini ve doğurduğu sonuçları ele almak gerekir

Trafik kuralları açısından düşünecek olursak; trafik ışıklarını, zaman kaybetmek istemediği için kırmızı ışıklarda geçen bir sürücüyü düşünelim. Zaman kazancı bir tetikleyici görevindedir ve hız artışını doğurur. Hız artışının sonucu olarak da radar cezası yeme ortaya çıkmaktadır. Yani hız arttırma davranışının tetikleyicisi olan zaman kazancı ceza yeme sonucunu doğurmaktadır.

Bu çerçevede trafikte insan davranışlarının incelenmesiyle başlayan çalışmalar, güvenli sürücülük, sürücülük becerileri, yol ve araç ile sürücünün etkileşimi, yaya davranışı gibi çeşitli konuları incelemektedir.

1. SİSTEM ÇERÇEVESİNDE TRAFİK ORTAMI

A- İnsan-araç-çevre İlişkisi

İnsanların trafikle iç içeliği, anne karnında başlar, ölene kadarda devam eder. Trafik çok yönlü ve çok karmaşık bir konudur. Mühendislik, fizik, mekanik, fizyoloji, psikoloji ve diğer davranış bilimleri ile eğitim, sosyoloji, ekonomik, hukuk ve sosyal bilimler, doğrudan veya dolaylı biçimde trafik kavram içindedir. Trafik ülkenin kaynaklarını, sanayi, ticaret alanlarını ve sosyo-ekonomik yapısını önemli şekilde etkiler. Trafikten dolayı veya dolaysız etkilenmeyen kişi yoktur.

Trafikte üç temel unsur vardır.

İnsan Unsuru : Sürücüler, araç sahipleri, yayalar, yolcular, trafiği düzenleyen ve denetleyen görevliler.

Araç Unsuru: Motorlu ve motorsuz araçlar, yük ve yolcu taşıyan taşıtlar.

Çevre Unsuru (Yol): Şehir içi ve şehirlerarası karayolları, yoldaki yapı ve tesisler, trafik yapı sistemleri ve araçları, çevrenin doğal koşulları (sis, yağmur, kar yağıışı, ormanlık alanlar, göl ve bataklık çevreleri, sahiller gibi)

B. Sürücünün Araç Ve Çevredeki Değişimlerden Olumlu Olumsuz Etkilenmesi

Bakımı yapılmamış araçların kazalara neden olabileceği akıldan çıkarılmamalıdır. Kaygan yollarda (karlı ve buzlu) güvenli bir sürüş için lastik dişlerinin ve hava basınçlarının önemi çok büyüktür. Yoldaki gizli buzlanmalar, köprü üstlerinde, viyadüklerde ve tünel çıkışlarında olur. Kar ve yağmur yağışlı, sisli havalarda, sis lambalarının yakılması gereklidir. Görüşün kısıtlı olduğu yol kesimlerinde, ormanlık alanlarda yeşil, asfalt üzerinde gri, karda beyaz araçların görülmesi zorlaşır.

Hız limitleri aşılmamalı, yol, hava, trafik durumunun gerektirdiği şartlara uygun hızla araç sürülmeli. Takip mesafesinde uyulmalı. Cam silecekleri sık sık temizlenmeli ve 6 ayda bir değiştirilmelidir. Kış şartlarında kalorifer sistemi ön camdaki buğuyu önleyici olmalı, arka cam rezistansı arka camda oluşan buğuyu önleyebilmesi için iyi çalışması gerekmektedir.

C. 21. Yüzyılda Arabanın Ve Ulaşımın Anlamı

Çağımızda gelişen teknoloji, araçları tam konforlu olarak imal edip, insanların hizmetine sunmaktadır. Araçları aero-dinamik yapıları, yol bilgisayarı ve özellikle arızanın nereden kaynaklandığını gösteren, gösterge tabloları gibi düzenlemelerle sağlıklı bir sürüş sağlanmasına özen gösterilmiştir.

Araç kullanıcılarının ulaşımında kolay araç sürebilmeleri için bölünmüş yollar, otoyollar, köprülÜ kavşaklar, viyadük yolları yapılmış, yollarda her türlü gereksinimi karşılayacak dinlenme tesisleri, akaryakıt istasyonları inşa edilmiştir.

Ülkemizde deniz yolu, demiryolu ve hava yolu ulaşımı ikinci plana itilmiş, karayolu ulaşımına önem verilmiştir. Buna bağlı olarak otomotiv sanayi büyük oranda ülke ekonomisi içinde yerini almıştır.

2. SÜRÜCÜ DAVRANIŞININ PSİKOLOJİK AÇIDAN İNCELENMESİ

A- Sürücülük Davranışının İncelenmesi

Trafik kazalarının %98,2 sinin insandan kaynaklandığı, yapılan araştırmalarla saptanmıştır. Bu olgu, (insan faktörü) somut olarak tanımlanmadığı sürece, kazaları önlemek için yapılan çalışmalar amacına ulaşamaz. Trafik ortamında, insan faktörü sürücüleri, yayaları, denetçileri, araç içerisindeki yolcuları kapsar.

Trafikte araç kullanan tüm sürücülerin sahip olması gereken özellikler;

- **Kişinin trafik ve sürücülük konusunda aldığı eğitim ve bilgi seviyesi,**
- **Kişinin araç kullanmak için sahip olması gereken becerileri,**
- **Kişinin kurallara uyma bilince ve isteği,**
- **Kişinin araç sürme tarzı ve alışkanlıkları.**

B. Zaman İçinde Sürücülük Davranışının Gelişimi

Araç kullanan kişinin bilgi ve becerisinin yeterli olmaması kurallara uyma bilincinin bulunmaması, yanlış alışkanlıklara sahip olması, kişinin kazaya yatkınlığını göstermektedir. Araç kullanmak için gereken temel yetenek ve beceriler algı, dikkat ve konsantrasyon, şekil fark etme, hafıza ve göz-el-ayak koordinasyonu gelişimiyle zaman içerisinde sürücülük davranışlarını olumlu yönde geliştirir.

Sürücülerin yetenek ve becerilere ne kadar sahip olabildikleri psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı kontrolü ile mümkün olabilmektedir ve her 5 yılda bir yenilenmek zorundadır.

3. SÜRÜCÜ DAVRANIŞINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER

A- Sürücülük Performansı

Sürücülükte yetenek ve beceriler tehlikenin algılanmasından, trafik işaretleri ile (Trafik polisi-trafik işaret levhaları-trafik ışıklı cihazı-yol çizgileri ve yer işaretlemeleri) karşılaşıldığında gerekli mesajın alınması, karşıdan gelen aracın hız ve mesafesinin tahmini sürücülükte yaşamsal önem taşıyan etkenlerin yerine getirilmesi için gereklidir.

B - Sürücülük Tutumları

Trafik kazalarının %98.2nin insandan kaynaklandığı düşünülmektedir. Bununda %95'inin sürücü hatası olduğu kabul edildiğine göre "insan faktörü" ön plana çıkmaktadır. Bununda sınıflandırılması **kalıcı faktörler ve geçici faktörlerle** yapılır.

Geçici Faktörler: Sürücünün anlık olarak hata yapmasına, yol ve çevreyi olumlu algılayamamasına neden olan unsurlardır. Alkol, sağlık, diğer sürücüler, iklim ve yol koşulları/stres.

Kalıcı Faktörler: Trafik kazalarının meydana gelmesinde önemlidir. Trafik kaza riskinin %75'i kalıcı kişisel faktörlere bağlıdır. (Kazaya yatkınlık, sürücülük tarzı ve yeteneği).

C- Riskli Ve Güvenli Sürücülüğü Belirleyen Kişilik Özellikleri

Kazaya yatkınlık, sürücünün trafik kazasına karışma olasılığını yükselten kişisel özelliklerin tamamıdır. Bu da kazaya karışan sürücünün kendi içinde gösterdiği tutarlılıktır. Kazaya karışanların farklı yatkınlıkları vardır. Bu farklılıkların araştırılmasında, nedenlerinin tespiti trafik psikologlarındandır.

D- Ruhsal Yapı Bozukluklarının Kazalara Etkisi

Trafik kazalarında sürücüler daha fazla rol almaktadırlar. Bu nedenle araç sürücülerinin psiko-teknik yöntemlerle zihinsel ve psiko-motor yetenek ve becerilerinin değerlendirilmesi çok önemlidir. Çok fazla trafik kazası yapan sürücülerin diğer sürücülere karşın yaygın aile sorunları olduğu, yetişme çağlarında suça eğilim gösterdikleri, olumsuz, olgunlaşmamış, sorumsuz ve saldırgan oldukları tespit edilmiştir.

Kişilik özelliklerinin kazaya yol açtığını, kaza riskini artırdığı gözlenmiştir. Duyguları kontrol etme yetersizliği, öfke, kızgınlık, depresyon, prestij ve güç aramaya yönelik davranışlar kazalara neden olan önemli faktörlerdir.

E- Paylaşma, Başkalarına Karşı Saygı Ve Bencillik Duygusunun Sürücülükle İlişkisi

Tüm sürücüler trafik kurallarına uymak zorundadırlar. Kurationsızlık trafikte kargaşaya yol açar, en kötüsü de yaralanma ve ölümleri de beraberinde getirir. Trafikteki tüm unsurlar uyum içerisinde olmalıdır. Siz kurallara uyarak hata yapmayabilirsiniz. Ancak, bir başka sürücünün hatası yine ölümcül kazalara yol açabilir. İyi niyetli ve kurallara karşı saygılı bir sürücü olunuz.

Yoğun trafiğe, park yerinden çıkarak karışmak isteyen sürücüye yol vermeniz, size bir şey kaybettirmez, diğer sürücünün riske girmesini önlersiniz. Yol verdiğiniz bu sürücünün diğer sürücülere, belki de size yol verdiğini görmek mutluluğunu da yaşayabilirsiniz.

Şu altın öğüdü de aklınızdan çıkarmayınız.

"HAKKINIZDAN VAZGEÇEBİLİRSİNİZ, AKLINIZDAN ASLA"

4. ALKOL VE SÜRÜCÜLÜK

Bilimsel araştırmalar alkolün hiç bir seviyesinin sürücülük için güvenli olmadığını göstermektedir. Ülkemizde meydana gelen kazaların büyük bir bölümü alkollü olarak araç kullanan sürücülerden kaynaklanmaktadır. Alkollü araç kullanma ile karayolunda yaralanmalar ve ölümler arasında çok ciddi bir ilişki vardır.

a. Alkollün Sürücüler Üzerindeki Olumsuz Etkileri :

Alkol almış sürücünün sürücülük yeteneğinin alkolün etkisi sonucu olumsuz olarak etkilendiği bilimsel olarak ispat edilmiştir. Alkol bireye aşırı güven verdiğinden, aşırı alkol alan kişiler, kusursuz oldukları sanısıyla kusur yapmaktadırlar.

Fazla alkol gözde kararmaya neden olmakta, dikkat, düşünme ve karar gücünü bozmaktadır. Alkol miktarı arttıkça kandaki oksijen azalmakta ve beynin ihtiyacı olan oksijeni temin edemediği için işlevlerini yavaş yavaş kaybetmeye başlamaktadır. Bu durum psikolojik, fiziksel ve bedensel bozukluklara neden olur ve sürücüleri çeşitli risklerle karşı karşıya bırakır.

Alkol alındıktan sonra sürücüde bazı duygular yoğunlaşır, bunların en başında güven duygusu ve cesaret gelir. Bu duyguları artan sürücünün korku hissi azalır, aşırı hız ve tehlikeli manevra gibi risk almaya yönelik davranışlar sergiler.

Bu davranışlar da sürücünün hata ve kaza yapma oranını yükseltir. Sürücü kendi güvenliği ile birlikte yolu kullanan diğer sürücü ve yayalar açısından da tehlike yaratır.

Bunun yanında düzenli trafiği de olumsuz etkiler. Alkolün sürücüler üzerinde kazalara sebep olan ikinci önemli etkisi "uyuşturucu" etkidir. Bu etki kendisini başta yorgunluk ve dikkat azalması olarak gösterir ve kandaki az alkol oranlarında dahi kaçınılmazdır.

Kandaki alkol miktarı arttıkça, kişinin denge, görme ve işitme gibi beyinsel fonksiyonlarında azalmalar ortaya çıkar. Kas kontrolü ve dikkat gibi çok önemli duyu ve kontrol kabiliyetleri azalır. Alkollü sürücü etrafında olan ve hızla akıp giden olaylar zincirini kavramakta güçlük çeker. Genel olarak dikkatsiz, uyuşuk bir davranış sergileyen sürücüde intikal eksikliği görülür. Yani sürücünün reaksiyon süresi uzar.

b. Alkollü Araç Kullanmanın Sonuçları :

Yapılan araştırmalara göre, alkol almamış bir kimsenin kaza yapma ihtimali düşük iken, alkol alarak trafiğe çıkan sürücünün kanındaki alkol oranı;

0,50 promil olduğunda kaza yapma oranı **iki kat** artar.

1,00 promil olduğunda kaza yapma oranı **on kat** artar.

1,50 promil olduğunda kaza yapma oranı **yirmi beş kat** artar.

Yukarıdaki rakamlarda görüldüğü gibi alkollü araç kullanma ile trafik kazasına yaklaşılr ve onun sonucunda maddi hasar, yaralanma, sakat kalma ve ölüm gibi istenmeyen durumlara yol açmaktadır.

Hususi otomobili 0,50 promilin üzerinde alkollü olarak kullanmak, hususi otomobil dışında kalan diğer araçları 0,20 promil üzerinde alkollü olarak kullanmak kusurlarında 2024 yılı verilerine göre 1. defada 6.439 TL. idari para cezası olarak belirlenmiştir.

Ayrıca alkollü araç kullanma cezası olarak söz konusu araç trafikten men edilirken sürücü belgelerine ise 6 aylığına el konulur ve 20 ceza puanı yazılır. Kişi 100 promili aşmışsa bu cezanın yanında 'trafik güvenliğini tehlikeye sokma' suçundan dava açılacak ve hapis cezasıyla karşılaşabilecektir.

c. Diğer Uyuşturucu ve Uyarıcıların Sürücülüğe Olumsuz Etkileri :

Uyuşturucu ve uyarıcı maddeler sürücüler üzerinde pasiflik, bilinç kaybı, algılama bozuklukları ve dışarıya karşı tepki gösterememe gibi etkiler gösterir.

Ayrıca bu maddeler beyinde çeşitli hasarlara neden olur. Bu maddeleri kullanan kişiler dengesiz ve beklenmedik davranışlar sergilerler. Bu kişilerin trafiğe çıkması büyük bir risk oluşturmaktadır.

5. YORGUN , UYKUSUZ VE DALGIN ARAÇ KULLANMA

Uykusuz kalmak veya yeterince uyku uyumamak öncelikle sürüş performansında bozulma ve sonucunda da büyük oranda kaza ile sonuçlanır. Uykusuzluk nedeniyle olan kazalara bakıldığında yüksek hız, hakimiyetin kaybedilmesi ve devamında yoldan çıkma ile sonuçlanır.

Araç sürücüsü kendini yorgun ve/ veya uykusuz hissetmesi halinde; araç kullanmayı bırakıp, yeterli uykuyu alıncaya kadar uyuması gerekir. Müzik dinlemek, çay, kahve içmek, camı açmak gibi eylemler asla uykunun yerini tutmaz. Sürücülerin trafikte dikkatli olması ve konsantrasyonunun yüksek olması gerekir.

Dikkatinin dağınık olması, dalgın araç sürmesi, sürücüde görme ve algılamayı geciktirdiğinden güvenli sürüşü büyük ölçüde etkileyerek kazalara sebep olur.

6. GÜVENLİ SÜRÜCÜLÜKTE YETENEKLERİN YERİ VE ÖNEMİ

Trafikte güvenli sürüşün hem sürücü hem de trafiği kullanan diğer sürücüler ve yayalar açısından yaşamsal öneme sahiptir. Sürücüler kazaya karışmaktan ziyade tehlikeyi önceden fark ederek bu gibi olayları yaratmayacak bir bilince sahip olmaları gerekir.

Güvenli bir sürüş için sürücünün dikkat yoğunluğunun olması ve trafiği kullanan diğer sürücü ve yayaların durumlarını dikkate alarak olabilecek tehlikeleri önceden fark etmesi, herhangi bir risk durumunda doğru ve hızlı karar verebilme yeteneği gelişmiş olması ve yapılacak yanlış davranışların nelere mal olacağının bilincinde ve doğru yerde doğru tepki verebilme yeteneğinin edinilmesi gerekir. Sinirlilik, yorgunluk ve stres güvenli sürüşü doğrudan etkileyen olumsuz faktörlerdir.

7. KAZAYA KARIŞMAYA VE KURAL İHLALLERİNE NEDEN OLAN 'RİSK ALMA EĞİLİMİ' NİN ANALİZİ

Yaş ve cinsiyet kaza riskine katkıda bulunabilir. Kazaların büyük bir bölümünü **16-25 yaş** aralığındaki sürücüler tarafından yapıldığı belirlenmiştir. İtibar arama ve heyecan peşinden koşma güdüsü gibi kaza riskini arttıran birçok kişilik özelliği genellikle ergenlik ve gençliğe özgü davranışlar arasında yer almaktadır.

Bir başka risk grubu da **70 yaş üzerindeki** sürücülerdir. Yaşlılar için değişen durumlara hızlı tepki gösterememe ve araç kullanma yeteneğinde bozulmaya yada yavaşlama gibi fiziksel faktörler kazalara neden olmaktadır.

Risk Alma Eğiliminin Kontrol Edilmesi

Aracı hareket ettirmek, aynaları kontrol etmek, gaz ve fren pedallarını dengeli ve yerinde kullanmak, çevredeki araç, yaya, yol ve trafik işaretlerini dikkatle takip etmek, gereken tepkileri vermek, diğer araçlarla arada uygun takip mesafesini bırakmak sürücüler için basit ve otomatik işlemler haline gelmektedir.

8. TRAFİKTE SİGARA İÇME, TELEFON KULLANMA VB. DAVRANIŞLAR SERGİLEME

Araç kullanırken sigara içmek, cep telefonu kullanmak sürücünün dikkatinin dağılmasına, konsantrasyonunun bozulmasına neden olarak kazaya yol açabilir. Sigaranın yakılması; cep telefonu kullanımı esnasında gözün yoldan ayrılması takip mesafesinden fazladır. Böyle bir durumda trafikte oluşabilecek olası tehlikeleri zamanında görmemenize sebep olur.

Son yıllarda yapılan araştırmalar cep telefonu kullanımının kişiyi fiziksel olarak meşgul etmesinden çok artan zihinsel faaliyet ve buna bağlı olarak dikkatin dağılması, konsantrasyonun bozulması nedeniyle kaza riskini arttırdığına işaret etmektedir.

02. Trafikle İlgili Kurum ve Kuruluşlar

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU :

Karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri göstermek amacıyla 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu çıkarılmıştır.

Karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulamak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla aşağıdaki kurullar oluşturulmuştur.

KARAYOLU GÜVENLİĞİ YÜKSEK KURULU KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ KURULU

703 sayılı KHK nin 188. maddesi gereği 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 4 üncü maddesinin 1. fıkrasının (a) bendi ile (b) bendinin birinci, ikinci, üçüncü, dördüncü ve beşinci paragrafları yürürlükten kaldırılmış ve Ek Madde 19 ile Mevzuatta **Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu ile Karayolu Trafik Güvenliği Kuruluna** yapılmış olan atıflar Cumhurbaşkanınca belirlenen kurul veya mercie yapılmış sayılır, hükmü getirilmiştir.

T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Trafik ile ilgili kuruluşların çalışma şartları, personel görev ve yetkileri Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nca yürütülür.

Emniyet Genel Müdürlüğü' nün trafik kuruluşları ile bu kuruluşların görev ve yetkileri bu amaca yönelik hizmetleri yürütmek üzere her ilde ve gerekli görülen ilçelerde tescil şube veya büroları kurulur.



Emniyet Genel Müdürlüğü'nün Görevleri;

- Araçlarda bulundurulması gerekli belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek,
- Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek,
- El koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek,

- Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek,
- Trafik kazası neticesinde hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek,
- Araçların tescil işlemlerini yaparak belge ve plakalarını vermek,

- Taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, teknik ve hukuki değişikliklerini işlemek,
- Trafik kazalarının oluş nedenleri ile ilgili tüm unsurları kapsayan istatistik verileri ve bilgilerini toplamak, değerlendirmek, sonuçlarına göre gereken önlemlerin alınmasını sağlamak ve ilgili kuruluşlara teklifte bulunmak,
- Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla, sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.

JANDARMA GENEL KOMUTANLIĞI JANDARMA TEŞKİLATI

TRAFİK BİRİMLERİ

- Jandarma Genel Komutanlığı'nın Trafik Hizmetlerinde Görev ve Yetki ve sorumlulukları şunlardır;
- Kontrolünden sorumlu olduğu karayolları üzerindeki araçları, araçlarda bulundurulması gereken belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri kontrol etmek.



- Sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek.
- Duran veya akan trafiğin düzenlenmesini ve yönetilmesini sağlamak.
- Meydana gelen trafik kazalarına el koymak, kazanın oluş nedenlerini tüm kusurlu unsurlara göre incelenerek, iz ve delillerini tespit etmek, adli işlemlere ve istatistikî bilgilere esas olmak üzere kaza tespit tutanağı tanzim etmek veya ettirilmesini sağlamak.

- Trafik kazaları sonucu yolun trafiğe kapanmış olması halinde, kazaya ait iz ve delilleri kaybolmayacak şekilde işaretlemek, trafik güvenliği yönünden gerekli tedbirleri almak ve yolun trafiğe açılmasını sağlamak.
- Ölüm veya yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarında, kazazedelere ilk ve acil yardımın yapılmasını, en yakın sağlık kuruluşuna götürülmesini, götürülmesi sağlık yönünden sakıncası bulunan yaralılar için de, sağlık personelinin olay mahalline getirilmesini sağlamak.

- Şehirlerarası akaryakıt istasyonlarında bulundurulması mecburi görülen ilkyardım malzemeleri ile karayolları üzerinde açılacak tesislerle ilgili yönetmelik hükümleri uyarınca, taşıtlar için bulundurulması mecburi tutulan malzemeleri kontrol etmek, noksan veya uygun durumda bulundurmayanlar hakkında gerekli yasal işlemlerin yapılmasını sağlamak.

T.C. MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI

Görevleri;

- Okul öncesi, okul içi ve dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak.
- Özel sürücü kursları açılmasına izin vermek ve bunları denetlemek. Motorlu araç sürücüleri yetiştirilmesi için sürücü kursları açmak.



- Resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavları yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak.
- İlköğretim ve ortaöğretim okullarında ders programlarına eğitim amaçlı zorunlu, uygulamalı trafik ve ilkyardım dersleri koymak.
- Çocuklar için trafik eğitim parklarını açma, yapma, eğitim, denetim ve çalışma esaslarını belirlemek



T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI

Görevleri;

- Karayollarında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak uygulamak.
- Karayolları üzerinde ilkyardım istasyonları kurmak, personel, araç ve gereci sağlamak.



- Her ilde trafik kazaları için eğitilmiş gerekli sağlık personeli ve yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulans bulundurmak.
- Araçlarda bulundurulacak ilkyardım çantalarının içeriğini belirlemek.
- Trafik kazalarında ilkyardım uygulamalarına ait gerekli halk eğitimini yaptırmak ve yapmaktır.

- **T.C. ORMAN VE SU İŞLERİ BAKANLIĞI - T.C. TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI**
- **Görevleri;**
- **a) Köy yollarında;**
- Trafik düzeni ve güvenliği açısından gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak, tedbir almak ve aldirmek,
- Yol güvenliğini ilgilendiren konulardaki; kavşak, durak yeri, yol dışı park yeri, aydınlatma ve benzeri tesislerin projelerini incelemek ve onaylamak,

- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, tesisler için bağlantıyı sağlayacak geçiş yolları yönünden izin vermek,
- Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu karayolu yapısı ve işaretlemeye dayalı kaza nedenleri göz önünde bulundurularak gerekli tedbirleri almak,

b) Orman yollarında;

- Trafik düzeni ve güvenliği açısından ana orman yolları ile gerekli görülen diğer orman yollarında işaretlemeler yaparak tedbirler almak ve aldirmek, trafik kanunu ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle orman yolları içine trafikle ilgili olarak verilen diğer görevleri yapmak.



T.C. ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Görevleri;

- Karayolları Trafik Kanunu Açısından Karayolu İle Uluslararası Ve Şehirlerarası Yük Ve Yolcu Taşımacılığına İlişkin İdari Düzenlemeleri Yapmak Ve Gerekli Koordinasyonu Sağlamak,
- Tescile Bağlı Araçların Muayenelerini Yapmak Veya Yaptırmak, Araç Muayene İstasyonlarını Denetlemek,



T.C. Ulaştırma Denizcilik ve
Haberleşme Bakanlığı

- Karayolları Trafik Kanununa aykırı hareket edenler hakkında tutanak düzenleyerek idari para cezası vermek,
- Karayolları Trafik Kanununda belirlenen idari tedbirleri almak,
- Trafik zabıtasının görev ve yetkileri saklı kalmak üzere, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve denetlemek, aykırı görülen hususlarla ilgili olarak sorumlular hakkında idari para cezasına dair tutanak düzenlemek.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Görev yetki ve sorumlulukları;

- Görev bölgesinde yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak tedbirleri almak ve aldirmek.
- Bütün karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak ve kontrol etmek.



- Trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirmek, gereğinde karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri incelemek ve onaylamak.
- Erişme Kontrollü Karayollarında, yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü alınmak suretiyle, bu Yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlemek ve işaretlemek.

- Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre veriler hazırlamak ve karayollarında gerekli önleyici teknik tedbirleri almak veya aldirmek.
- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak, yaptırmak veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri uygun olanları tasdik etmek.

- Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeye dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak gerekli görülecek tedbirleri almak veya aldirmek,
- Karayolları Trafik Kanununun hükümlerine aykırı hareket edenler hakkında Cumhuriyet Başsavcılığı'na sevk tutanağı veya idari para cezasına dair tutanak düzenlemek; kural ihlallerinin tespiti halinde, durumu bir tutanakla belirlemek ve en yakın trafik kuruluşuna teslim etmek.

BELEDİYELER

Belediye trafik hizmet birimlerinin yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında görev, yetki ve sorumlulukları;

- Yolun yapısını, trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak,
- Yol ve kavşak düzenlemeleri yapmak,
- Trafiği düzenleme amacı ile Trafik işaret levhaları, ışıklı ve sesli trafik işaretleri, yer işaretlemeleri temin ve tesis etmek, bunların devamlılığını ve işlerliğini sağlamak,

- Karayolları yapısı üzerinde ve kenarında yapılan çalışmalarda trafik düzen ve güvenliği için gereken tedbirleri almak, aldirmek ve çalışmaları denetlemek,
- Açık ve kapalı park yerleri (otopark) alt ve üst geçitler yapmak, yaptırmak işletmek ve işletilmesine izin vermek,
- Halkın trafik eğitimine katkıda bulunmak üzere; çocuk trafik eğitim parkları yapmak ve yapılmasına izin vermek

Yaya ve taşıt yollarında yayaların ve araçların hareketlerini zorlaştıran ve trafiği tehlikeye düşüren, motorlu araçlar dışındaki her türlü engeli ortadan kaldırmak,

Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vuku bulduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak.

Büyükşehirlerde UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) kararları almak.

İL ve İLÇE TRAFİK KOMİSYONLARI

Bu Kanun hükümlerinin uygulanmasında mahalli ihtiyaç ve şartlara göre; trafik güvenliğini ve düzenini sağlamak amacı ile illerde valinin veya vali yardımcısının başkanlığında; garnizon komutanlığı, il jandarma alay komutanlığı, emniyet, trafik, karayolları, ulaştırma, il imar müdürlüğü kuruluşlarının ve il belediyeleri ile gerektiğinde mahalli şoförler ve otomobilciler derneğinin birer teknik veya uzman temsilcisinden oluşan "**İl Trafik Komisyonu**" kurulur.

İlçelerde de, trafik güvenliği ve düzeniyle ilgili ön karar almak üzere kaymakamın başkanlığında, belediye başkanı, ilçe jandarma birlik komutanı ile emniyet amiri veya komiseri ve varsa ilçe trafik birim amirinden oluşan **"İlçe Trafik Komisyonu"** kurulur.

- İlçe Trafik Komisyonunun kararları, İl Trafik Komisyonuna incelenip vali tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.
- Komisyonlara, gerektiğinde kendi konularında görüşleri alınmak üzere oy hakkı olmaksızın diğer kuruluş temsilcileri de çağrılabilir.
- Komisyonlar, üye tam sayısının salt çoğunluğu ile toplanır.
- Kararlar mevcudun çoğunluğu ile alınır. Oy eşitliği halinde, başkanın oy kullandığı yöndeki görüş ile ilgili kararlar geçerlidir.
- İl Trafik Komisyonu kararları valinin onayı ile yürürlüğe girer.

Görev ve Yetkileri;

- Karayollarında gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitine göre yeniden hız sınırlarını belirlemek
- Karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamen kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermek

- Karayolu taşımacılığına ilişkin mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, belediyelerce trafik düzeni ve güvenliği yönünden zorunlu görülerek teklif edilmesi halinde, ticari amaçla çalıştırılacak yolcu taşıtlarının çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,
- Yapı ve tesislerle ilgili olarak 18 inci madde gereğince belediyelerden gelen teklifleri, trafik güvenliği yönünden inceleyerek karar vermek,
- Bu Kanunla ve bu Kanun gereğince çıkarılan yönetmeliklere göre görev verilen diğer konularda karar vermek.

NOTERLERİN GÖREV VE YETKİLERİ :

- Araçların satış, devir ve her türlü tescil işlemlerini yapmak.
- Araçların tescil belgeleri ile plakalarını vermek,
- Türkiye Noterler Birliği tarafından belirlenen durumlarda araçlar için araç tesciline ilişkin geçici belge ile gerekli diğer belgeleri düzenlemek.

- Araçlara ilişkin teknik veya hukuki değişiklikleri ARTES'e işlemek.
- Haciz, rehin, ihtiyatî tedbir gibi araçlara ilişkin kısıtlayıcı şerhleri ARTES'e işlemek ve kaldırmak.
- Araçlara ait işlemlerden dijital olarak muhafazası mümkün olmayan belge ve formları arşivlemek.

03. TRAFİK, KARAYOLU ve Araçlarla İlgili Tanımlar

TRAFİK, KARAYOLU VE ARAÇLARLA İLGİLİ TANIMLAR

Trafik : Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir.

Karayolu : Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.

Araç : Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır.



Taşıt: Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlardır. Bunlardan makine gücü ile yürütülenlere "motorlu taşıt" insan ve hayvan gücü ile yürütülenlere "motersuz taşıt" denir.

Sürücü : Karayolunda, motorlu veya motersuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.

Şoför: Karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişidir.

Araç sahibi : Araç için adına yetkili idarece tescil belgesi verilmiş veya sahiplik veya satış belgesi düzenlenmiş kişidir.

İşleten : Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.

Yolcu : Aracı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan kişilerdir.

Hizmetli: Araçlarda, sürücü hariç, araç veya taşıma hizmetlerinde süreli veya süresiz çalışan kişiler ile iş makinelerinde sürücüden gayri kişilerdir.



Trafik işaretleri: Trafiği düzenleme amacı ile kullanılan işaret levhaları, ışıklı ve sesli işaretler, yer işaretlemeleri ile trafik zabıtası veya diğer yetkililerin trafiği yönetmek için yaptıkları hareketlerdir.

Geçiş üstünlüğü : Görev sırasında, belirli araç sürücülerinin can ve mal güvenliğini tehlikeye sokmamak şartı ile trafik kısıtlama veya yasaklarına bağlı olmamalarıdır.



Geçiş hakkı : Yayaların ve araç kullananların diğer yaya ve araç kullananlara göre, yolu kullanmak sırasındaki öncelik hakkıdır.

Duraklama : Trafik zorunlulukları dışında araçların, insan indirmek ve bindirmek, eşya yüklemek, boşaltmak veya beklemek amacı ile kısa bir süre için durdurulmasıdır.



Park etme : Araçların, durma ve duraklaması gereken haller dışında bırakılmasıdır.

Trafik Kazası : Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan olaydır.

Yaya : Araçlarda bulunmayan, karayolunda hareketsiz veya hareket halinde bulunan insandır.

Trafikten Men : Trafik zabıtasınca, bu Kanunda belirtilen hallerde araçla ilgili belgelerin alınması ve aracın belirli bir yere çekilerek trafikten alıkonulmasıdır.

KARAYOLU İLE İLGİLİ TANIMLAR

Karayolu Yapısı: Karayolunun kendisi ile karayolunun üstünde, yanında, altında veya yukarısındaki; ada, ayırıcı, otokorkuluk, istinat duvarı, köprü, tünel, menfez vb. yapılardır.

İki Yönlü Karayolu : Taşıt yolunun her iki yöndeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayoludur.



Tek Yönlü Karayolu : Taşıt yolunun yalnız bir yöndeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayoludur



Bölünmüş Karayolu : Bir yöndeki trafiğe ait taşıt yolunun bir ayırıcı ile belirli şekilde diğer taşıt yolundan ayrılması ile meydana gelen karayoludur.



Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol - Ekspresyol): özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak, izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur.



Geçiş Yolu : Araçların bir mülke girip çıkması için yapılmış olan yolun, karayolu üzerinde bulunan kısmıdır.



Bağlantı Yolu: Bir kavşak yakınında karayolu taşıt yollarının birbirine bağlanmasını sağlayan, kavşak alanı dışında kalan ve bir yönlü trafiğe ayrılmış olan karayolu kısmıdır.



Bisiklet Yolu : Karayolunun, sadece bisikletlilerin kullanmalarına ayrılan kısmıdır.

Yaya Yolu (Yaya Kaldırımı): Karayolunun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzelkişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısmıdır.

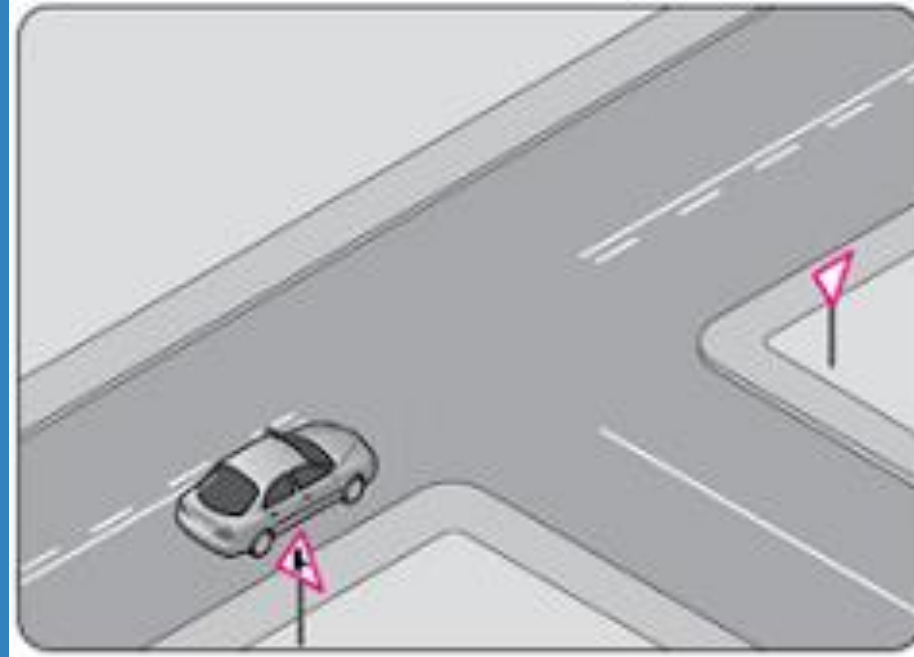
Banket: Yaya yolu ayrılmamış karayolunda, taşıt yolu kenarı ile şev başı veya hendek iç üst kenarı arasında kalan ve olağan olarak yayaların ve hayvanların kullanacağı, zorunlu hallerde de araçların faydalanabileceği kısımdır.

Platform : Karayolunun taşıt yolu (kaplama) ile yaya yolu kaldırım veya banketinden oluşan kısımdır.



Anayol: Ana trafiğe açık olan ve bunu kesen karayolundaki trafiğin, bu yolu geçerken veya bu yola girerken, ilk geçiş hakkını vermesi gerektiği işaretlerle belirlenmiş karayoludur.

Tali Yol: Genel olarak üzerindeki trafik yoğunluğu bakımından, bağlandığı yoldan daha az önemde olan yoldur.



Tehlikeli Eğim : Araçların emniyetle seyretmelerine devam için, vites küçültmeyi gerektiren uzunluk veya açıdaki yol eğimidir.



Kavşak : İki veya daha fazla karayolunun kesişmesi veya birleşmesi ile oluşan ortak alandır.



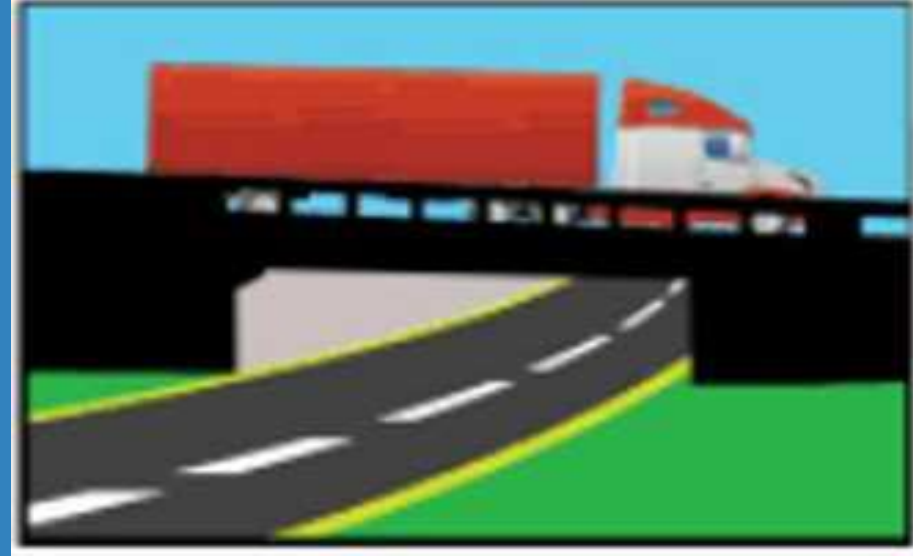
Yaya Geçidi : Taşıt yolunda, yayaların güvenli geçebilmelerini sağlamak üzere, trafik işaretleri ile belirlenmiş alandır.

Okul Geçidi : Genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların çevresinde özellikle öğrencilerin geçmesi için taşıt yolunda ayrılmış ve bir trafik işareti ile belirlenmiş alandır.



Alt Geçit: Karayolunun diğer bir karayolu veya demiryolunu alttan geçmesini sağlayan yapıdır.

Üst Geçit: Karayolunun, diğer bir karayolu veya demiryolunu üstten geçmesini sağlayan yapıdır.



Demiryolu Geçidi (Hemzemin Geçit): Karayolu ile demiryolunun aynı seviyede kesiştiği bariyerli veya bariyersiz geçitlerdir.

Ayırıcı: Taşıt yollarını veya yol bölümlerini birbirinden ayıran bir taraftaki taşıtların diğer tarafa geçmesini engelleyen veya zorlaştıran karayolu yapısı, trafik tertibatı veya gereçtir.



Şerit: Taşıtların bir dizi halinde güvenli seyredebilmeleri için yolun ayrılmış bir bölümüdür.



Park Yeri : Araçların park etmesi için kullanılan açık veya kapalı alandır. Taşıt yolu veya bitişiğinde olan park yerine karayolu üzeri park yeri, karayolu sınır çizgisi dışında olan park yerine de karayolu dışı park yeri adı verilir.

Durak : Kamu hizmeti yapan yolcu taşıtlarının yolcu veya hizmetlileri bindirmek, indirmek için durakladıkları işaretlerle belirlenmiş yerdir.

Muayene istasyonu : Araçların niteliklerini tespit ve kontrol edebilecek cihaz ve personeli bulunan ve teknik kontrolü yapılan yerdir.

Araç Tartı istasyonu : Araçların yüklü veya yüksüz olarak sabit veya taşınabilir cihazlarla ağırlıklarının ölçüldüğü (tartıldığı) yerdir.

Garaj : Araçların, genellikle uzun süre durmaları için kullanılan bakım veya servisinin de yapılabileceği kapalı veya açık olan yerlerdir.

ARAÇLARA İLİŞKİN TANIMLAR

Otomobil: Yapısı itibariyle, sürücüsünden başka en çok yedi oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır.

Minibüs: Yapısı itibariyle, sürücüsünden başka sekiz ile on dört oturma yeri Olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır.



Otobüs: Yapısı itibariyle sürücüsünden başka en az on beş oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır. Trolleybüsler de bu sınıfa girerler.



Kamyonet: İzin verilebilen **azami yüklü ağırlığı 3500 Kg'ı geçmeyen** ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır. Sürücü ve yanındaki oturma yeri dışında başka oturma yeri bulunabilen, sürücü bölümü gövde ile birleşik kamyonetlere '**panelvan**' denir.

Kamyon: İzin verilebilen **azami yüklü ağırlığı 3500 Kg' dan fazla olan** ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır.



Çekici: Römork ve yarı römorkları çekmek için imal edilmiş olan yük taşımayan motorlu taşıttır.

Arazi Taşıtı : Karayollarında yolcu veya yük taşıyabilecek şekilde imal edilmiş olmakla beraber bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilen motorlu araçlardır.



Bisiklet: Üzerinde bulunan insanın adale gücü ile pedal veya el ile tekerleği döndürülmek suretiyle hareket eden motorsuz taşıtlardır. Hızı en fazla 25 km/ saate ulaştıktan sonra veya pedal çevirmeye ara verdikten hemen sonra gücü tamamen kesilen elektrikli bisikletlerde bu sınıfa girer.



Motorlu Bisiklet : Azami hızı saatte 45 km'yi geçmeyen içten yanmalı motorlu ise **silindir hacmi 50 santimetre küpü geçmeyen**, veya elektrik motoru ile donatılmış ise azami sürekli nominal güç çıkışı dört kilovattı geçmeyen iki veya üç tekerlekli ve aynı özelliklere sahip net ağırlığı 350 kg'ı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıtlardır.



Motosiklet: Azami hızı 45 km/ saatten ve/veya silindiri kapasitesi 50 santimetreküpten fazla olan sepetli veya sepetsiz iki veya üç tekerlekli motorlu taşıtlar ve net motor gücü 15 kilovattı, net ağırlığı 400 kg'mı yük taşımacılığında kullanılanlar ise 550 kg'mı aşmayan dört tekerlekli motorlu taşıtlardır. Bunlardan karoserisi yük taşıyabilecek şekilde sandıklı veya özel biçimde yapılmış olan ve yolcu taşımalarında kullanılmayan üç tekerlekli motosikletlere yük motosikleti (triportör) denir.



Lastik Tekerlekli Traktör : Belirli şartlarda römork ve yarı römork çekebilen, ancak ticari amaçla taşımada kullanılmayan tarım araçlarıdır.

İş Makineleri : Yol inşaat makineleri ile benzeri tarım, sanayi, bayındırlık, milli savunma ile çeşitli kuruluşların iş ve hizmetlerinde kullanılan; iş amacına göre üzerine çeşitli ekipmanlar monte edilmiş; karayolunda insan, hayvan, yük — taşımada kullanılamayan motorlu araçlardır.



Tramvay : Genellikle yerleşim birimleri içinde insan taşımada kullanılan, karayolunda tekerlekleri raylar üzerinde hareket eden ve hareket gücünü dışarıdan sağlayan araçtır.



Özel Amaçlı Taşıt: Özel amaçla insan veya eşya taşımak için imal edilmiş olan ve itfaiye, cankurtaran, cenaze, radyo, sinema, televizyon, kütüphane, araştırma araçlar ile bozuk veya hasara uğramış taşıt ve araçları çekmek veya taşımak, kaldırmak gibi özel işlerde kullanılan motorlu araçtır.



Okul Taşıtı : Genel olarak okul öncesi, ilköğretim ve orta dereceli okulların öğrencileri ile sadece gözetici ve hizmetlilerin taşınmasında kullanılan araçtır.

Kamu Hizmeti Taşıtı : Kamu hizmeti için yük veya yolcu taşınması yapan bütün araçlardır



Römork : Motorlu araçla çekilen insan veya yük taşımak için imal edilmiş motorsuz araçtır.

Yarı Römork : Bir kısmı motorlu taşıt veya araç üzerine oturan, taşıdığı yükün ve kendi ağırlığının bir kısmı motorlu araç tarafından taşınan römorktur.



Hafif Römork : Azami yüklü ağırlığı 750 kg'ı geçmeyen römork veya yarı römorktur.

Taşıt Katarı: Karayolunda bir birim olarak seyretmek üzere birbirine bağlanmış taşıtlardır.



Taşıma Sınırı (Kapasite) : Bir aracın güvenli taşıyabileceği en çok yük ağırlığı veya yolcu sayısıdır.

Gabari : Araçların, yüklü veya yüksüz olarak karayolunda güvenli seyirlerini temin amacı ile uzunluk, genişlik ve yüksekliklerini belirleyen ölçülerdir.

Azami Ağırlık : Taşıtın güvenli taşıyabileceği azami yük ile birlikte ağırlığıdır.



Yüksüz Ağırlık : Üzerinde insan veya eşya (yük) bulunmayan ve akaryakıt deposu dolu olan bir aracın taşınması zorunlu alet, edevat ve donatımı ile birlikte toplam ağırlığıdır.

Yüklü Ağırlık : Bir taşıtın yüksüz ağırlığı ile taşımakta olduğu sürücü, hizmetli, yolcu ve eşyanın toplam ağırlığıdır.

Dingil Ağırlığı : Araçlarda aynı dingile bağlı tekerleklerden karayolu yapısına aktarılan ağırlıktır.

Azami Dingil Ağırlığı : Araçların karayolu yapılarından güvenle ve yapıya zarar vermeden geçebilmeleri için saptanan dingil ağırlığıdır.

Azami Toplam Ağırlık : Araçların karayolu yapılarından güvenle ve yapıya zarar vermeden geçebilmeleri için saptanan toplam ağırlıktır.

Hız Sınırlayıcı Cihaz : Belirtilen değerlere göre araç hızını sınırlamak için öncelikli işlevi motora yakıt beslemelerini kumanda etmek olan bir cihazdır.



04. Karayolu Yapısının ve Trafik İşaretlerinin Korunması

KARAYOLU YAPISININ VE TRAFİK İŞARETLERİNİN KORUNMASI

- Karayolu yapısı üzerine, trafiği güçleştirecek, tehlikeye sokacak veya engel yaratacak, trafik işaretlerinin görülmelerini engelleyecek veya güçleştirecek şekilde bir şey koymak, atmak, dökmek, bırakmak ve benzeri hareketlerde bulunmak yasaktır.

- Karayolu yapısını, trafik işaretlerini ve karayoluna ait diğer yapı ve güvenlik tesislerini, üzerlerine yazı yazarak, çizerek veya başka şekillerde bozmak, yerlerini değiştirmek veya ortadan kaldırmak yasaktır.

- Meydana gelen tehlike ve engeller, ilgili kuruluşlar ve zabıta ortadan kaldırılır, bozukluk ve eksiklikler yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruluşça derhal giderilir, zarar karşılıkları ve masrafları sorumlulara ödetilir.

- Karayolu dışında, kenarında veya karayolu sınırı içinde, trafik işaretlerinin görülmelerini engelleyecek, anlamlarını değiştirecek veya güçleştirecek, tereddüte sebep olacak veya yanıltacak ve trafik için tehlike veya engel yaratacak şekilde levhalar, ışıklar, işaretlemeler ile, ağaç, direk, yangın musluğu, çeşme, parmaklık gibi yapı elemanları veya benzerlerini dikmek, koymak veya bulundurmak yasaktır.

Çeşitli kişi, kurum ve kuruluşlar, karayolu yapısında yapacakları ve esasları yönetmelikte belirtilen çalışmalarda;

- Yolun yapım ve bakımı ile görevli kuruluştan izin almak,
- Çalışmaları, gerekli önlemleri alarak, aldırarak ve devamlılığını sağlayarak, trafik akımını ve güvenliğini bozmayacak tarzda yapmak,

- Zorunlu nedenlerle meydana gelen arıza, engel ve benzerlerini en kısa zamanda ortadan kaldırarak karayolunu kullananlara ve araçlara zarar vermeyecek duruma getirmek,
- Şehir içi karayolu kenarında çeşitli tesislerin yapımı süresince; kaldırımlarda, tünel, tünel aydınlatılması ve benzerlerini yaparak güvenli geçiş sağlamak ve yaya yollarını trafiğe açık bulundurmak zorundadırlar.

05. Trafiği Yöneten ve Yönlendiren Elemanlar

TRAFİĞİ YÖNETEN VE YÖNLENDİREN ELEMANLAR

Trafiğin düzenlenmesinde uyulması gereken öncelik sırası;

1. **Öncelik** Trafik Görevlisine
2. **Öncelik** Trafik Işıklarına
3. **Öncelik** Trafik İşaret Levhalarına
4. **Öncelik** En Son Yer İşaretlerine

sırasıyla uymalıyız

GÖREVLİ KİŞİLERİN TRAFİĞİ YÖNETME HAREKETLERİ

Yolun Trafiğe Açık Olması Hali

Trafik görevlisinin duruş pozisyonuna göre sağ ve sol kol istikametinde kalan yollar trafiğe açıktır (omuz istikameti). Bu pozisyonda her iki kol, sağ veya sol koldan biri yere paralel biçimde yanlara açılabilir. Bu durumlarda trafik, kolların istikametinde bulunan yollara açık olacaktır.



Yolun Bütün Yönleri Kapalı Olması Hali

Trafik görevlisinin kollarından biri sağ veya sol, yukarıda diğeri aşağıda olması duruşudur. Bu duruş pozisyonu daha önce kendisine açık olan yolun kapanacağı, kapalı olanların ise açılacağını bildirir.



Sağa ve Sola Araç Durdurma İşareti

Araç sürücülerinin sağa veya sola yanaştırılarak durdurulması için verilen işarettir.



Trafiği Hızlandırma İşareti

Bu işaretin seri yapılması o yönde akan trafiğin hızlanması talimatını içerir.

Trafik polisinin veya görevli kişilerin HIZLAN işaretini vermesi durumunda serbest olan diğer ile düdüğünü KISA-KISA, uzun süreli veya güçlü olarak çalması da HIZLAN anlamına gelmektedir.



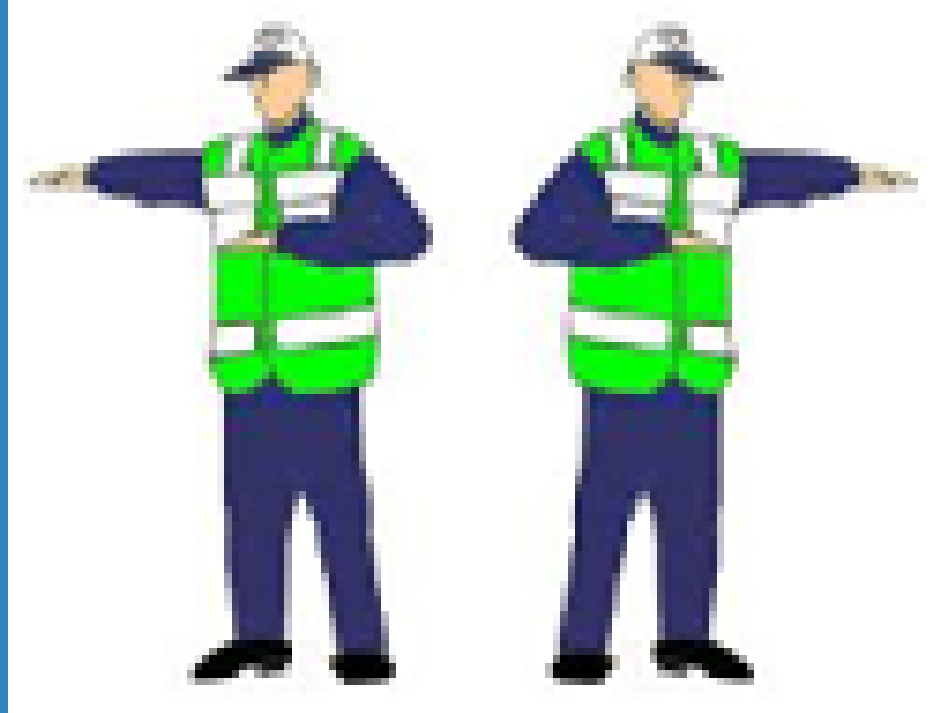
Trafiği Yavaşlatma İşareti

Trafik görevlisi, yavaşlatmak istediği yöne dönük durur, trafiğin akış istikametine göre kolunu yere paralel yukarı kaldırıp, aşağı seri olarak sallar.



Yön Tayini Hareketleri

Devlet büyüklerine ve teşkilat mensuplarının geçişlerinde trafik görevlileri selam vermez. Sağa veya sola yön gösteren trafik görevlisi beyaz eldiven giymeli ve kılık kıyafetinin temizliğine dikkat etmelidir.



Trafiği Gece Yönetme Hareketleri

Gece Dönüş İşareti

İşaret çubuğunun ışıklandırılmış ucu, dönüş yapması istenen araca yöneltilerek, çubuk dönüş yönüne göre doğru çizilen yayın içinde hareket ettirilir. İşaret yeterli oluncaya kadar tekrar edilir.



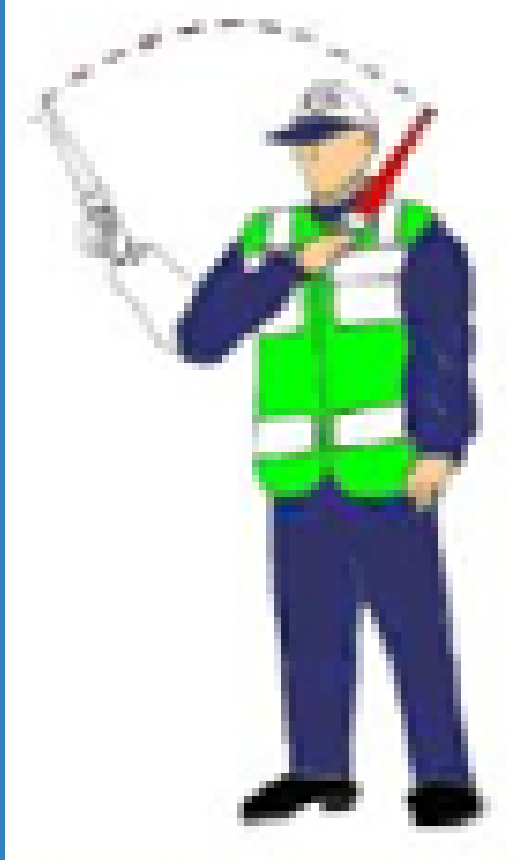
Gece Geç İşareti

İşaret çubuğunun ışıktandırılmış ucu baş hizasından geçecek şekilde yay çizilir. İşaret yeterli oluncaya değin tekrar edilir.



Gece Dur İşareti

İşaret çubuğu 45 derecelik bir yay içerisinde vücudun sağından soluna doğru hareket ettirilir. Çubuğunun ışıklandırılmış ucu yere dik konumda ve ucu yukarıya bakar vaziyette tutulur.



Trafik Polisinin Görev ve Sorumlulukları

- Trafik polisi trafik içerisindeki yönetim ve düzeni temin eden, trafik kurallarının uygulanmasını sağlayan memurdur. Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı olarak çalışır. Trafikte insan yaşamının korunması, maddi kayıpların azalması, herhangi bir şekilde tehlike oluşturabilecek davranışların en aza indirilmesi için çalışmaktadırlar. Bu çalışmalar insan yaşamının korunması yanında ülkenin maddi kaynaklarını koruma amacı da taşımaktadır.

- **Trafikte kontrol sırasında sürücülerin ehliyetlerini ve araçların ruhsatlarını denetlemek** görevlerinden biridir. Bu belgelerin geçerliliklerini, ehliyetlerin sürücülere, ruhsatların da araçlara ait olup olmadığına bakarlar. Araç muayenelerini kontrol ederler. Araç veya sürücünün belgelerinde bir uygunsuzluk tespit ettiklerinde haklarında işlem yapabilirler.
- Sürücülerin trafik kurallarına uymadıkları durumlarda da yine haklarında tutanak tutarak yasal işlem başlatırlar.

- Trafik kazalarında sürücüler artık kaza tespit tutanaklarını kendileri hazırlayarak polisin görev yükünü azaltmışlardır fakat taraflardan birinin sürücü belgesi yanında değilse, taraflardan en az biri alkollüyse, araçların zorunlu trafik sigortaları yoksa veya kazaya karışan araçlardan biri kamuya aitse kaza tespit tutanağı tutamazlar ve trafik polisi çağırmaları gerekir. Bu durumla karşılaşıldığı takdirde gerekli işlemleri trafik polisi yapar.

- Trafiğin düzenlenmesinde kullanılan trafik levhaları ve trafik ışıklarının doğru yerlerde olup olmadığını denetler eğer doğru yerlerde değilse düzeltilmesi konusunda ilgili kuruluşlara bilgi verir. Trafik kazasının gerçekleştiği yer ile ilgili tespit yaparak eğer varsa delilleri korur.
- **Kaza esnasında yaralanan ya da ölen kişiler varsa bu kişilerin ailesine veya yakınlarına bilgi verir.**

- Hız denetimi yapar, eğer hız sınırını aşmış sürücüler varsa haklarında yasal işlem yapar.
- Alkol muayenesi yaparlar. Alkol aldığı tespit edilen sürücüler hakkında ulaştıkları promil miktarına göre gerekli cezayı verirler.
- Trafik ışıklarının çalışmadığı veya trafiğin çok yoğun olduğu yerlerde eğer gerek görülürse işleyişi trafik polisi düzenler.
- Gerekli teçhizatı kullanmayan motosiklet sürücüleri hakkında işlem yaparlar.

- Yollarda güvenliğinin sağlanması gereken bir bürokrat ya da devlet büyüğü geçecekse eğer talep edilmesi halinde eşlik etme görevi de trafik polislerindir.
- Trafik polisi tarafından durdurulduğunuzda mukavemette bulunmayarak görevli memura yardımcı olun. Unutmayın ki trafik polisinin yapacağı işlemler şahsınıza yönelik değil trafiği yönetim ve düzenini sağlamak içindir.

06. Işıklı Trafik Cihazları

İŞIKLI TRAFİK CİHAZLARI

Trafiğin güvenli akışını sağlamak, araçların ve yayaların yolu sırayla kullanmalarını düzenlemek amacıyla tahsis edilen işaretlerdir.

Kırmızı Işık : Yolun trafiğe kapalı olduğunu bildirir. Aksine bir işaret bulunmadıkça hiçbir yöne hareket edilmez.



Kırmızı Işıkla Birlikte Yanan Sarı Işık : Yolun trafiğe açılmak üzere olduğunu bildirir. Harekete hazırlanılır.



Yeşil Işık : Yolun trafiğe açık olduğunu bildirir. Bu ışık yanarken tersini gösteren bir ışık yoksa durmadan geçilir. Kavşakta doğrultu değiştirilecekse dönüş manevrasına başlanır ve trafik kurallarına uyulmak suretiyle hareket edilir.



Sarı Işık : Uyarı ve ikaz anlamında olup, yanlış sırasına göre yolun trafiğe açılmak veya kapanmak üzere olduğunu belirtir.

Yeşilden sonra yanan sarı ışık, Yolun trafiğe kapanmak üzere olduğunu bildirir. Bu ışık yandığında emniyetle durulamayacak kadar yaklaşılmış ise normal geçiş yapılır, değilse yaya geçidi işgal edilmeyecek şekilde durulur.

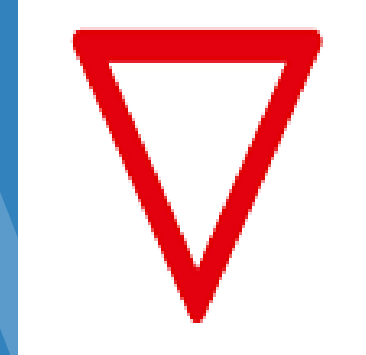
Kırmızı ışıkla birlikte yanan sarı ışık, yolun trafiğe açılmak üzere olduğunu bildirir. Kalkış için hazırlanılır.



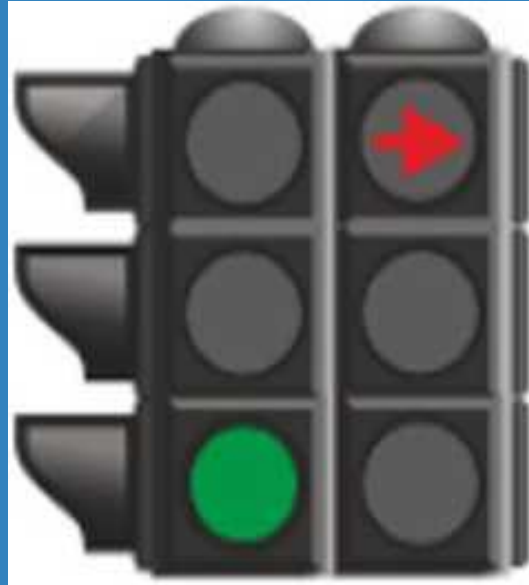
Fasılalı Yanıp Sönen Kırmızı Işık : Durulur, yolun trafiğe açık olup olmadığı kontrol edildikten sonra yol müsait ise geçilir. (Dur işaret levhası ile aynı anlama gelmektedir.)



Fasılalı Yanıp Sönen Sarı Işık : Uyarı anlamındadır. Bu yolun dikkatli ve yavaş geçilmesi gerektiğini bildirir. (Yol ver işaret levhası ile aynı anlama gelmektedir.)



Işıklı Oklar : Bu ışığın bulunduğu yerlerde ok yönüne dönüş yapacak sürücüler, oklu ışığın yeşil yanmasını beklerler. Oklu ışık yeşil yandığında ok istikametine gidecek sürücüler kurallara uyarak dönüşlerini tamamlamalıdır. (Ana trafik ışığı yeşil yanıyorken ışıklı ok kırmızı yanıyor ise ok yönüne gidecek olan sürücüler oklu ışığın yeşil yanmasını beklemek zorundadırlar.)

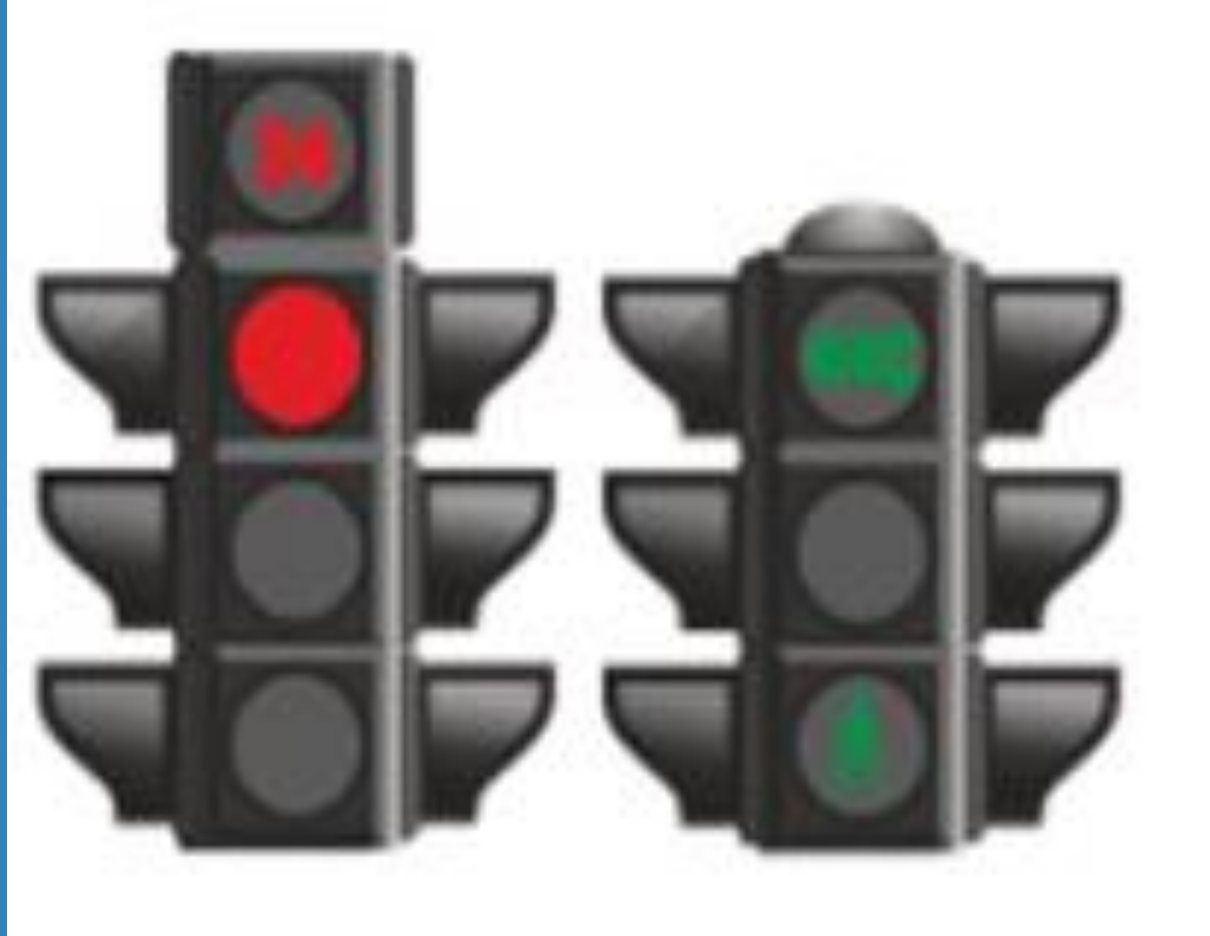


Yaya figürlü yeşil ışık : Yayaların karşıya geçebileceğini bildirir.

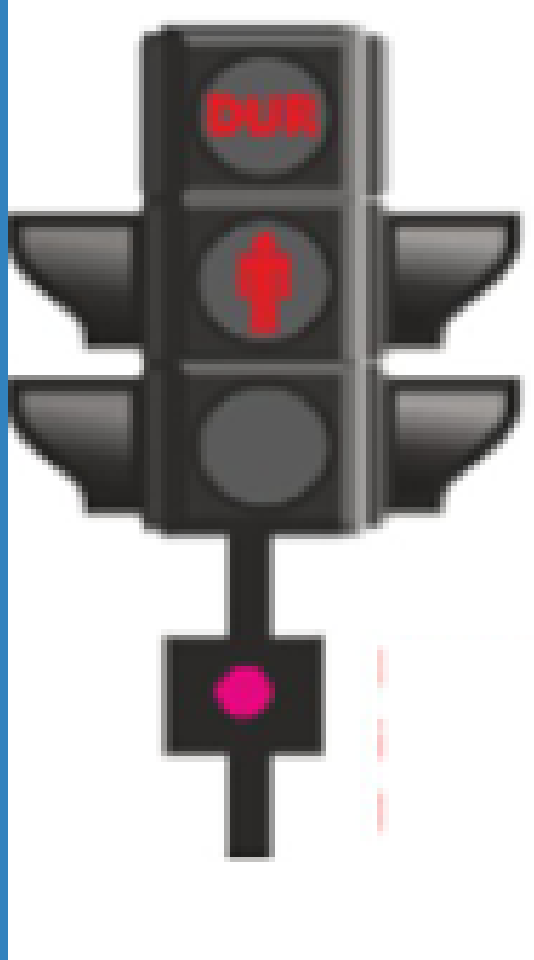
Yaya figürlü kırmızı ışık : Yayaalara yolun kapalı olduğunu bildirir



Sesli ve Yazılı Işıklar: Araç trafiğine göre yayaların hareketlerini düzenleyen ışıklar olup sesli veya yazılı mesaja göre hareket edilmesi gerektiğini bildirir.



Butonlu Işıklar: Bazı geçitlere yayalar için geçiş butonu konulmuştur. Karşıya geçmek isteyen yayalar butona basarak yayalar için yeşil ışık, sürücüler için kırmızı ışığın yanmasını sağlarlar.



07. Tehlike Uyarı İşaretleri (T Grubu)

TRAFİK İŞARET LEVHALARI

Karayolunu kullananlara yol ve çevresinin genel karakteristikleri hakkında gerekli görülen uyarı ve önerilerin yazı ve sembol halinde mesajlarla aktarılmasını sağlarlar. Nizami şekilde kullanıldıkları taktirde trafik işaret levhaları karayolu güvenliğine büyük ölçüde katkı sağlamaktadır.

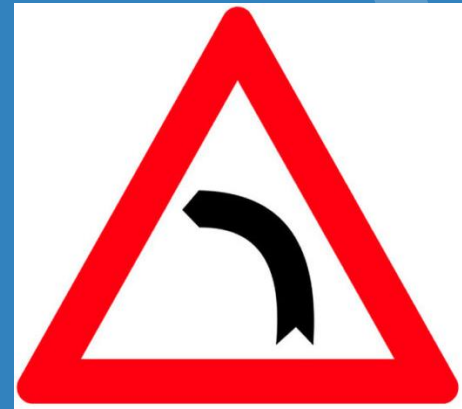
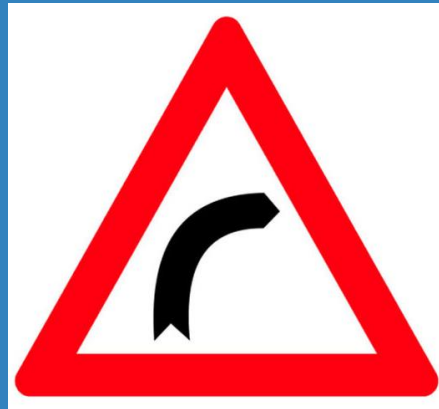
TEHLİKE UYARI İŞARETLERİ (T GRUBU)

Bu yol işaretleri araç sürücülerini olması muhtemel trafik kazalarına ve tehlikelerine karşı bilgilendirmek amaçlı olarak geliştirilen trafik levhalarıdır. Olması muhtemel kazaları engellemek için trafikte hayati önem taşırlar ve bu işaretleri takip etmek çok önemlidir. Bunlardan en sık rastladığımız levhalar başlıca sağa viraj, sola viraj, u dönüşü, sağa dönüş yasak, sola dönüş yasak vb. olarak gösterilebilir.

Tehlike uyarı işaretleri, yolun kullanıcılarını, yol üzerindeki bir tehlike konusunda uyarmayı ve bu tehlikenin özelliği konusunda bilgi vermeyi amaçlamaktadır. Bu işaretler aynı zamanda, sürücülerin hızlarını düşürmelerini ve daha dikkatli seyretmeleri gerektiğini bildirir. **Bu gruptaki işaretler genel olarak eşkenar üçgen içerisindeki sembollerle ifade edilir.**

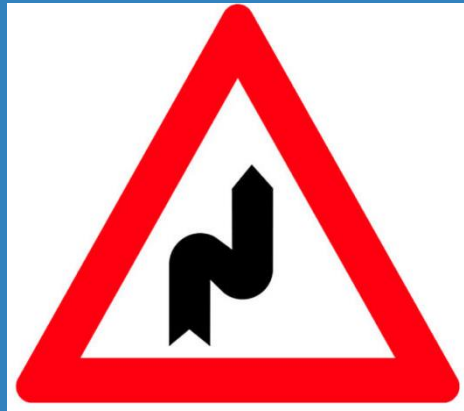
(T-1a) SAĞA TEHLİKELİ VİRAJ: İleride sağa tehlikeli viraj olduğunu bildirir. Hız azaltılır. Diğer levhalarla belirtilen yasaklamalara uyulur.

(T-1b) SOLA TEHLİKELİ VİRAJ: İleride sola tehlikeli viraj olduğunu bildirir. Hız azaltılır. Diğer levhalarla belirtilen yasaklamalara uyulur.



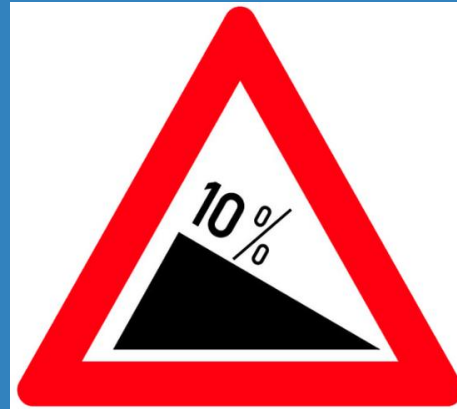
(T-2a) SAĞA TEHLİKELİ DEVAMLI VİRAJLAR: İleride ilki sağa birbirini izleyen tehlikeli virajlar olduğunu bildirir. Hız azaltılır. Diğer levhalarla belirtilen yasaklamalara uyulur.

(T-2b) SOLA TEHLİKELİ DEVAMLI VİRAJLAR: İleride ilki sola birbirini izleyen tehlikeli virajlar olduğunu bildirir. Hız azaltılır. Diğer levhalarla belirtilen yasaklamalara uyulur.



(T-3a) TEHLİKELİ EĞİM (İniş)

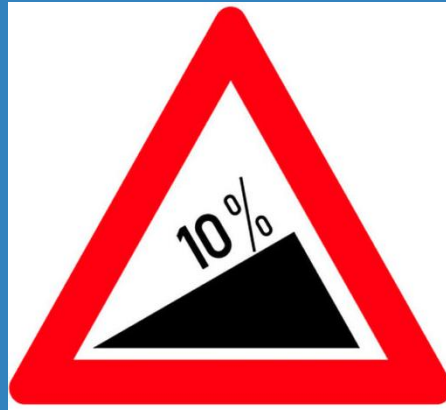
Bu işaret levhaları, tehlikeli olduğu düşünülen iniş eğimli yol kesimlerini gösterir ve sürücülerin düşük vites kullanmaları gerektiğini bildirir.



(T-3b) TEHLİKELİ EĞİM (Çıkış)

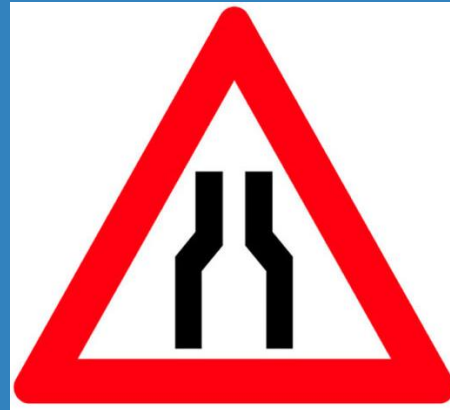
Bu işaret levhaları, tehlikeli olduğu düşünülen iniş ya da çıkış eğimli yol kesimlerini gösterir ve sürücülerin düşük vites kullanmaları gerektiğini bildirir.

İniş eğiminde çıkış yapılan vitesle inilir, vites boşa alınmaz, kesinlikle motor stop edilmez.



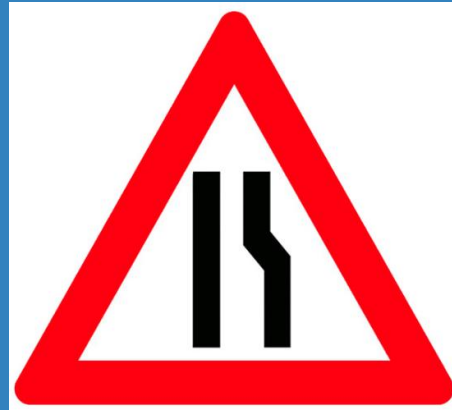
(T-4a) HER İKİ TARAFTAN DARALAN KAPLAMA

Bu işaretler, devamlı veya geçici nedenlerle yol kaplamasının sağdan önlem almaksızın yan yana geçemeyebilecekleri kesimleri belirtmek amacı ile kullanılır.



(T-4b) SAĞDAN DARALAN KAPLAMA

Bu işaretler, devamlı veya geçici nedenlerle yol kaplamasının sağdan önlem almaksızın yan yana geçemeyebilecekleri kesimleri belirtmek amacı ile kullanılır.



(T4-c) SOLDAN DARALAN KAPLAMA

Bu işaretler, devamlı veya geçici nedenlerle yol kaplamasının soldan önlem almaksızın yan yana geçemeyebilecekleri kesimleri belirtmek amacı ile kullanılır.

Hız azaltılır, diğer işaretlerle konulmuş yasaklara ve kısıtlamalara uyulur.



(T-5) AÇILAN KÖPRÜ:

Bu işaret levhası, karayolu üzerinde trafiği engelleyecek şekilde açılabilen köprü bulunduğunu bildirir.

(T-6) DENİZ VEYA NEHİR KİYISINDA BİTEN YOL :

Bu işaret levhası, yolun deniz ya da nehir kıyısında son bulduğunu ve taşıtların suya düşme tehlikesinin olduğu uyarısında bulunur.



(T-7) KASISLI YOL:

Bu işaret levhası, yol üzerinde, taşıtların daha önceki yol şartlarına göre normal hızlarını düşürmedikleri takdirde, taşıtları tehlikeye düşürebilecek hendek, kasis, çukur ve benzeri üst yapı bozuklukları bulunduğunu uyarmak için kullanılır. Yol yapımı nedeniyle kaplama üzerindeki ve köprü giriş çıkışlarındaki kot farkları da bu levha ile işaretlenir.



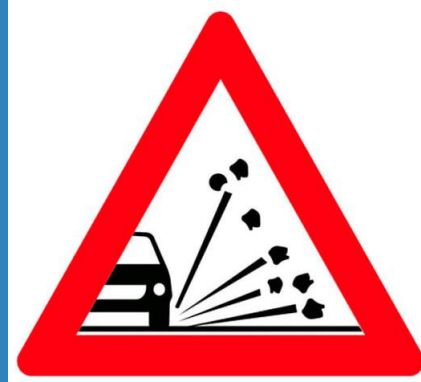
(T-8) KAYGAN YOL:

Bu trafik işaret levhası, yol yüzeyinin kaygan olduğu hakkında uyarıda bulunur ve sürücülerin fren yapmamaları, hızlanmamaları ve ani manevralar yapmamaları gerektiğini bildirir.



(T-9) GEVŞEK MALZEMELİ ZEMİN:

Bu işaret levhası, taşıt yolu üzerinde gevşek malzeme olduğunu ve öndeki araçlardan taş sıçrayabileceğini bildirir. Hız sınırlaması levhalarının ikazlarına uyulur. Takip mesafesi artırılır.



(T-10) GEVŞEK ŞEV:

Bu işaret levhası, yarma şevinden taşıt yolu üzerine taş ve kaya yuvarlanabileceğini ve/veya kaplama üzerinde taş ve kaya olabileceğini gösterir. Sürücülerin bu işaret ile belirtilen kesime yaklaşırken yavaşlamaları ancak bu kesimde durmamaları ve park etmemeleri gerektiğini bildirir.



(T-11) YAYA GEÇİDİ:

Bu işaret levhaları, ileride yaya geçidi olduğu uyarısında bulunur. Hız düşürülmeli. Yaya geçidine dikkatli yaklaşılmalıdır.

(T-12) OKUL GEÇİDİ:

Bu işaret levhası, okul ya da oyun alanları gibi çocukların sık sık geçtiği yol kesimlerini belirtmek için kullanılır. Bu işaret levhasını gören sürücüler hızlarını düşürmeli ve ani bir duruş için hazırlıklı olmalıdırlar.



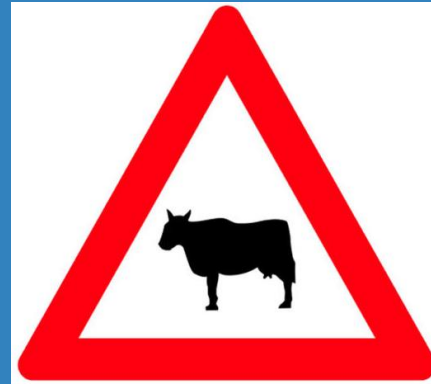
(T-13) BİSİKLET GEÇEBİLİR:

Bu işaret levhası, bir bisiklet yolunun bu işaretin konulduğu yola bağlandığını ya da bisikletlilerin yol eksenine dik olarak karşıya geçebilecekleri kesimleri belirtmek için kullanılır.



(T-14a) EHLİ HAYVANLAR GEÇEBİLİR

Bu işaret levhaları, yol üzerinde bir hayvan olabileceğini ve/veya hayvanların geçiş yaptıkları bir kesim olduğunu ve aynı zamanda kaplama üzerinde kir ve çamur olabileceğini belirtmek için kullanılır.



(T-14b) VAHŞİ HAYVANLAR GEÇEBİLİR

Bu işaret levhaları, yol üzerinde bir hayvan olabileceğini ve/veya hayvanların geçiş yaptıkları bir kesim olduğunu ve aynı zamanda kaplama üzerinde kir ve çamur olabileceğini belirtmek için kullanılır.



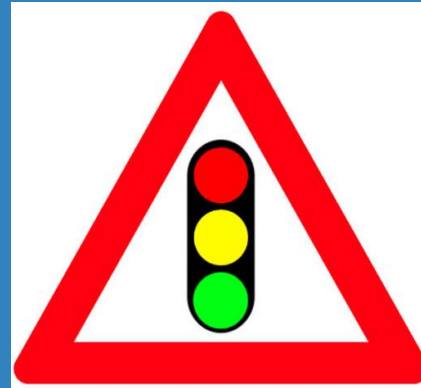
(T-15) YOLDA ÇALIŞMA:

Bu işaret levhası, ilerideki yol kesiminde yol çalışmasının olduğunu, kaplama üzerinde kir ve/veya çamur nedeniyle yol yüzeyinin kaygan olabileceğini belirtir. Diğer işaret levhaları ile getirilen kısıtlamalara uyulur.



(T-16) IŞIKLI İŞARET CİHAZI:

Bu işaret levhası, ışıklı işaret cihazları ile kontrol edilen kavşaklara yaklaşıldığını bildirir. Hız azaltılarak yaklaşılmalı. Işıklı cihazlardan gelebilecek DUR uyarısına hazırlıklı olunmalıdır.



(T-17) HAVAALANI-HAVALİMANI (Alçak Uçuş):

Bu işaret levhası, karayolu üzerinden alçaktan geçen uçakların olabileceğini ve sürücülerin bu kesimlerde ani gürültülere karşı hazırlıklı olmaları gerektiğini bildirir.



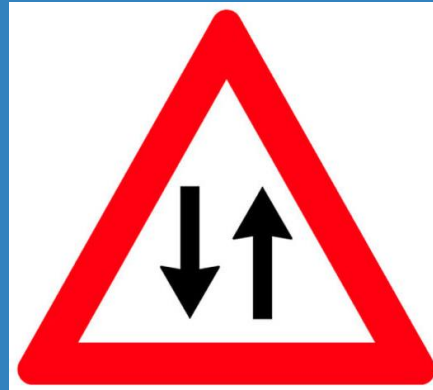
(T-18) YANDAN RÜZGAR :

Bu işaret levhaları, sık sık yandan kuvvetli rüzgar esen yüksek köprüler, dolgular vb. yol kesimlerini belirtir. Aynı zamanda sürücülerin hızlarını düşürmeleri ve önlerindeki araçları geçmekten kaçınmaları gerektiğini bildirir.



(T-19) İKİ YÖNLÜ TRAFİK:

Bu işaret levhası, iki yönlü trafiğin işlediği yol kesimlerini belirtir.



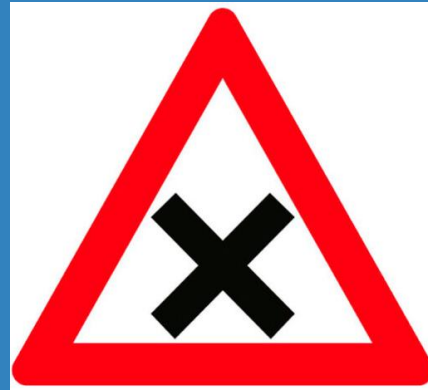
(T-20) DİKKAT:

Bu işaret levhası yol üzerinde tehlike uyarı işaretleri ile belirlenen tehlikeler dışında kalan diğer tür tehlikelerden birisinin varlığı hakkında uyarıda bulunmak amacıyla kullanılır. "**Dikkat**" levhası ile birlikte tehlikenin niteliği hakkında bilgi veren ilave bir panel levha kullanılabilir.



(T-21) KONTROLSUZ KAVŞAK:

Bu işaret levhası, ileride genel geçiş önceliği kuralının yürürlükte olduğu, diğer bir ifadeyle sağdan gelmekte olan araçların ilk geçiş hakkına sahip olduğu ve hızın düşürülmesi gerektiği kontrolsüz bir kavşağa yaklaşıldığını bildirmek için kullanılır.



(T-22 a) (T-22 b) (T-22 c) (T-22 d) (T-22 e) ANA YOL - TALİ YOL KAVŞAKLARI

Bu işaret levhaları, bir tali yol kavşağına yaklaşılmakta olduğunu, bu işaretin kullanıldığı yoldaki trafiğin ilk geçiş hakkına sahip bulunduğunu ve tali yoldan yaklaşmakta olan sürücülerin ana yola girmeden önce yol vermelerinin veya durmalarının gerekli olduğunu bildirir.

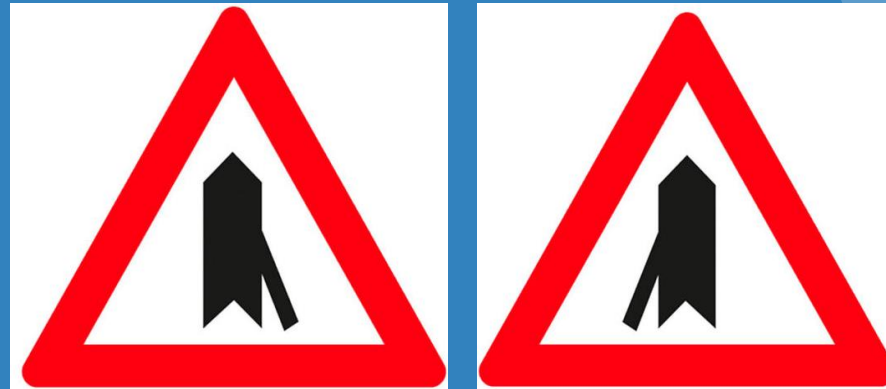


(T-23 a) SAĞDAN ANA YOLA GİRİŞ

Bu işaretler, tek yönlü ve bölünmüş yola katılan yan yollar veya köprülÜ kavşakların bağlantı yollarına yaklaşıldığını bildirmek için kullanılır.

(T-23 b) SOLDAN ANA YOLA GİRİŞ

Bu işaretler, tek yönlü ve bölünmüş yola katılan yan yollar veya köprülÜ kavşakların bağlantı yollarına yaklaşıldığını bildirmek için kullanılır.



(T-24) DÖNEL KAVŞAK YAKLAŞIMI:

Bu işaret levhası, ileride bir dönel kavşak olduğunu bildirir. Hız azaltılmalı, ilk geçiş hakkı dönel kavşak içindeki araç sürücülerine verilmelidir.

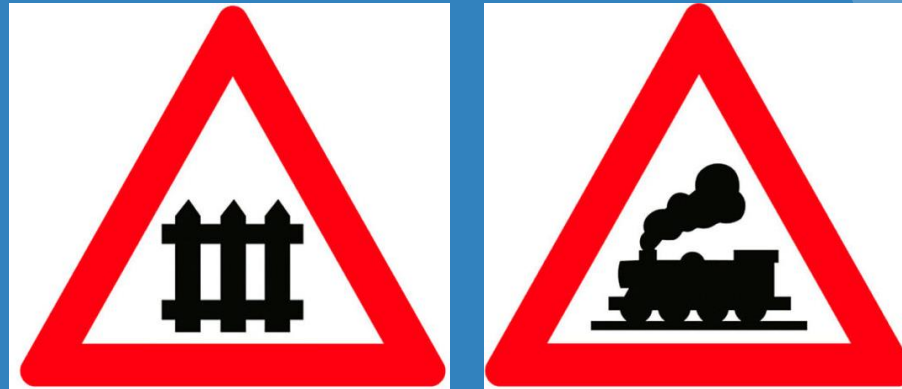


(T-25) KONTROLLÜ DEMİRYOLU GEÇİDİ :

Bu işaret levhası, demiryolu hattının her iki tarafında bariyer veya benzeri bir sistemle kontrol edilen bir hemzemin geçit bulunduğunu bildirir. Işıklı veya sesli DUR ikazına uyulur.

(T-26) KONTROLSÜZ DEMİRYOLU GEÇİDİ:

Bu işaret levhası, bariyersiz olan hemzemin geçit hakkında uyarıda bulunmaktadır. **DUR-DİNLE-GÖR-GEÇ** kuralına uyulmalıdır.

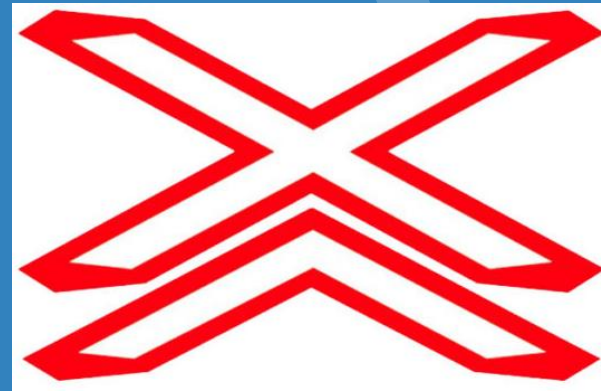
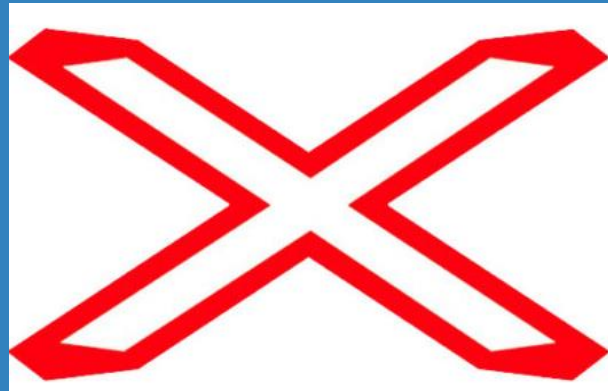


(T-27a) KONTROLSÜZ DEMİRYOLU GEÇİDİ (Tek Hat):

Bu işaret levhaları, demiryolu geçidinin tam konumunu göstermek üzere bariyeri olmayan (kontROLSÜZ) demiryolu hemzemin geçitlerinin her iki tarafında da bulunur.

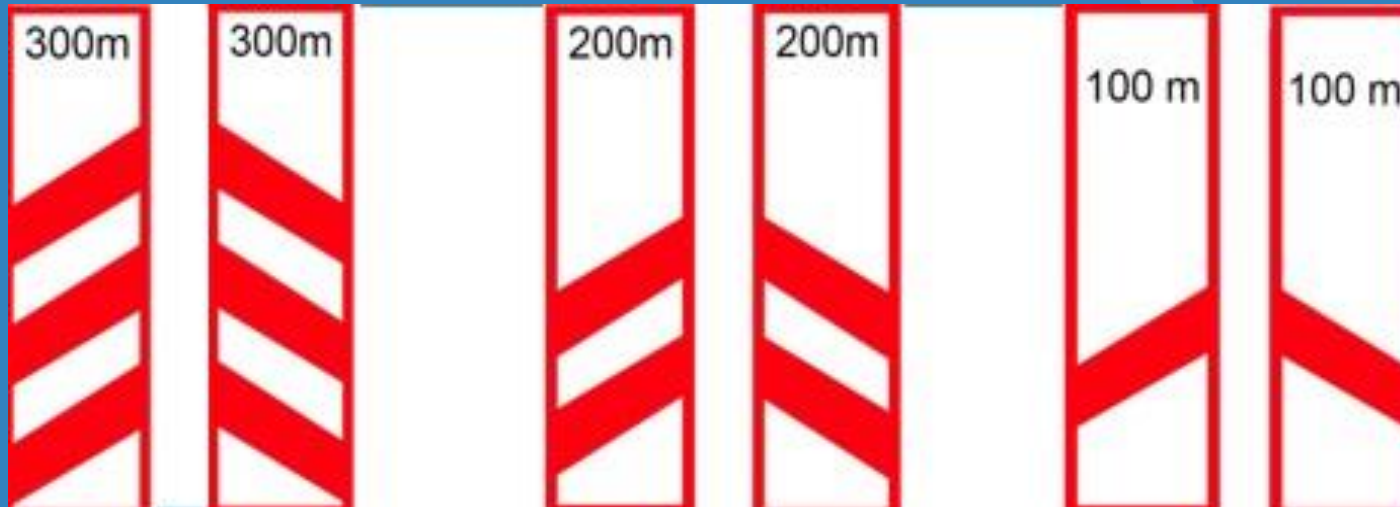
(T-27b) KONTROLSÜZ DEMİRYOLU GEÇİDİ (Çift Hat):

Bu işaret levhaları, demiryolu geçidinin tam konumunu göstermek üzere bariyeri olmayan (kontROLSÜZ) demiryolu hemzemin geçitlerinin her iki tarafında da bulunur.



(T-28a-b, T-29a-b, T30a-b) HEMZEMİN DEMİRYOLU GEÇİDİ YAKLAŞIM LEVHALARI (sağ, sol):

Levhaların üzerinde belirtilen mesafeler sonunda demiryolu hemzeminin geçit bulunduğunu bildirir. Hız azaltılır, diğer işaretlerle bildirilen yasaklama ve kısıtlamalara uyulur.



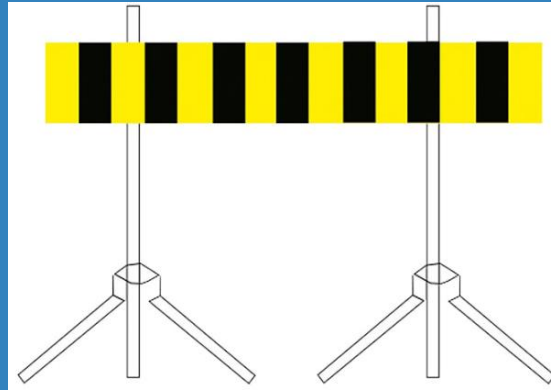
(T-31a-b) KÖPRÜ BAŞI LEVHALARI :

Bu işaret levhaları köprüleri uyarmak için köprü korkuluklarının her iki tarafına monte edilir. Hız azaltılır, diğer işaretlere uyularak geçilir.



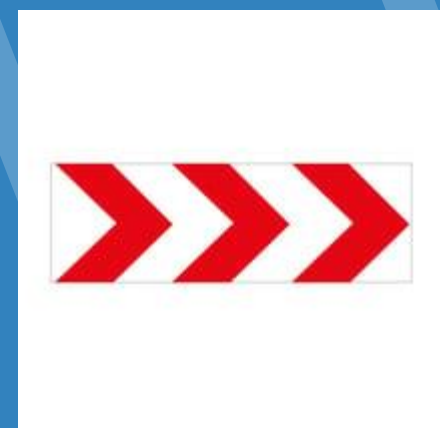
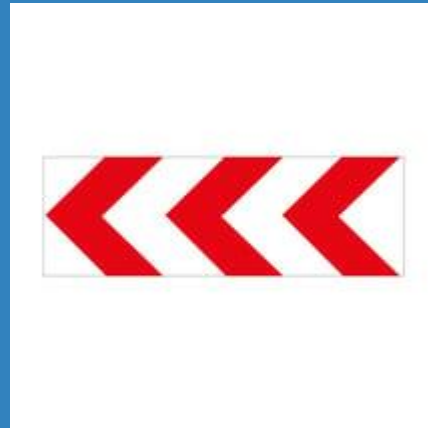
(T-32) ENGEL İŞARETİ:

Engel işareti, yolun geçici olarak tamamen taşıt trafiğine kapatıldığını bildirir. Mecburi yön işaret levhaları ile sarı veya kırmızı renkli flaşörlerle birlikte kullanılır.



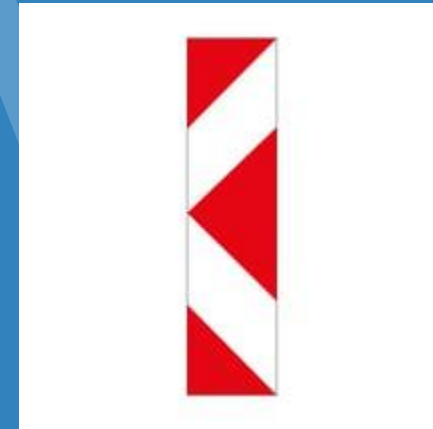
(T-33a-b-c) TEHLİKELİ VİRAJ YÖN LEVHALARI

Bu işaret levhaları, görüşü artırmak ve sürücülere daha iyi kılavuzluk sağlamak amacı ile güvenli seyir olasılığı bulunmayan keskin virajlarda, tehlikeli viraj işaret levhalarından sonra kullanılır.



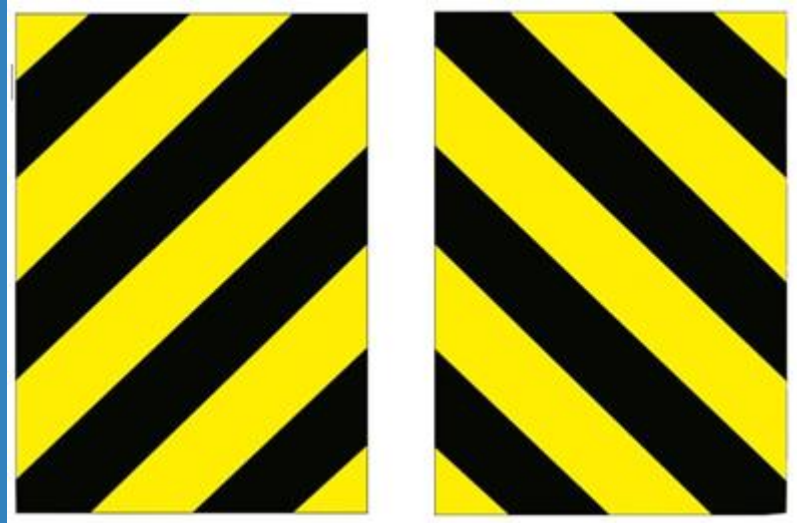
(T-33d-e-f) ONARIM YAKLAŞIM LEVHALARI:

Bu işaret levhaları, kaplamanın sürücülerin rahatça göremeyecekleri şekilde daraldığı kesimlerin ve çalışma mahallerinde yol üzerindeki ya da yolun hemen yanındaki engellerin işaretlenmesi amacıyla kullanılır.



(T-34a-b) REFÜJ BAŞI EK LEVHALARI :

Bölünmüş yollarda, karayolu üzerinde veya kenarındaki ayırıcı başlangıçlarına veya bir engelin önüne koyulur. Engelin sağından veya solundan geçilmesi gerektiğini bildirir .



(T-35) DÖNÜŞ ADASI EK LEVHASI :

Dönüş adalarında yavaşlama şeridi bulunan kesimlerde, fiziksel buruna çarpma olasılığını düşürmek amacıyla, her iki yönden gidiniz levhası ile birlikte kullanılır.



(T-36) DÜŞÜK BANKET:

Bu işaret levhası, kaplama ile banket arasındaki seviye farkını uyarmak için kullanılır. Bu işaret levhası, ayrıca yumuşak banketi uyarmak için de kullanılabilir.



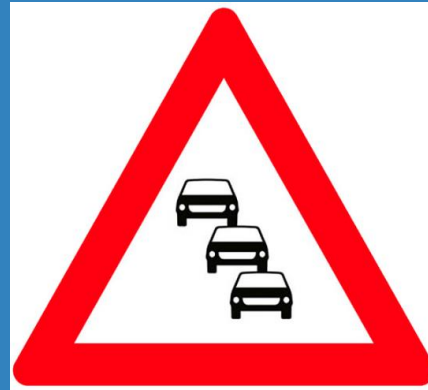
(T-37) GİZLİ BUZLANMA:

Bu işaret levhası, yol üzerinde beklenilmeyen buzlanmalar olabileceğini bildirir. Yolun güneş almayan, aksine yan rüzgarlara açık olan (köprü-viyadük-tepe üstü vb.) kısımlarında önceden fark edilemeyecek buzlanmalar olabileceğini bildirir. Yolun bu kesimleri geçilirken hız artırılmamalı, fren uygulanmamalı, ani manevralardan kaçınılmalıdır.



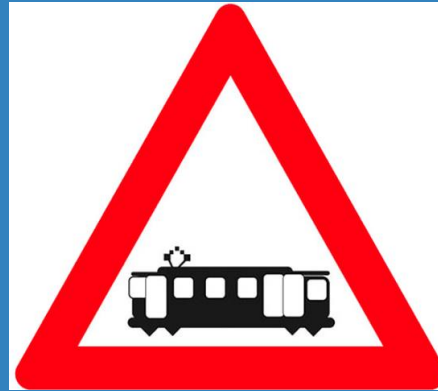
(T-38) TRAFİK SIKIŞIKLIĞI :

Yolun ilerideki kesiminde trafik sıkışıklığı olabileceğini bildirir. Sürücüler hızlarını düşürmeye veya durmaya hazırlıklı olmalıdırlar.



(T-39) TRAMVAY HATTI İLE OLUŞAN KAVŞAK

Yolun bir tramvay hattı ile kesiştiğini, sürücülerin hızlarını düşürmeleri ve tramvaya yol vermelerini belirtmek için kullanılır.



08. Öncelik Bildiren Trafik Tanzim İşaretleri (TT Grubu)

TRAFİK TANZİM İŞARETLERİ (TT GRUBU)

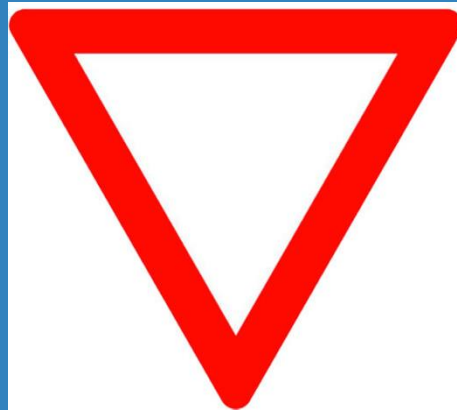
Trafik Tanzim İşaretleri, yol kullanıcılarını uymaları gereken özel yükümlülükler, çeşitli yasaklama ve kısıtlamalar hakkında bilgilendirmek için kullanılır.

Bu grupta yer alan trafik levhaları **daha çok trafikte düzeni sağlamak ve sürücüyü bilgilendirmek amaçlı** geliştirilmişlerdir. Bu levhaları takip edersek trafik kurallarına daha çok riayet etmiş oluruz ve trafikte gideceğimiz yönleri daha iyi tayin ederiz. Bu işaretlerden başlıcaları **da yükseklik ve ağırlık limitlerini gösteren tabelalar, mecburi yön tabelaları, maksimum genişlik gösteren tabelaları ve giriş ve dönüş kısıtlaması ve yasakları tabelalarıdır.**

1- ÖNCELİK BİLDİREN TRAFİK İŞARET LEVHALARI

(TT-1) YOL VER

Bu işaret levhası, ana yol-tali yol kavşaklarında, tali yoldan kavşağa yaklaşmakta olan sürücülerin gerekmediği durumlarda kavşakta durmaksızın, anayolda seyretmekte olan araçlara yol vermesi gerektiğini belirtir.



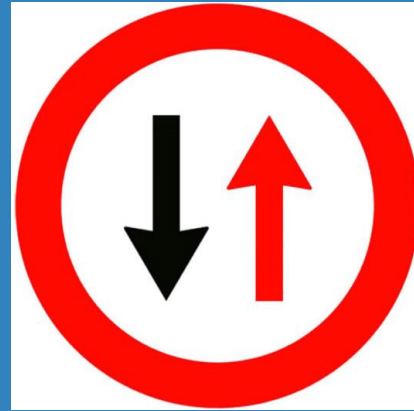
(TT-2) DUR

Bu işaret levhası, sürücülerin bir kavşağa girmeden önce durarak kavşaktaki Bütün araçlara yol vermeleri gerektiğini belirtir. Bu işaret levhası aynı zamanda kontrolsüz bir demiryolu geçidinden geçmeden önce söz konusu olan durma mecburiyetini belirtmek için de kullanılır.



(TT-3) KARŞIDAN GELENE YOL VER

Bu işaret levhası, iki yönlü trafik akışının zor ya da imkânsız olduğu dar yol kesimlerinde öncelik hakkının karşıdan gelen araçlara ait olduğunu belirtir.



09. Yasaklama Ve Kısıtlama Bildiren Trafik Tanzim İşaretleri (TT Grubu)

2- YASAKLAMA VE KISITLAMA BİLDİREN TRAFİK İŞARET LEVHALARI

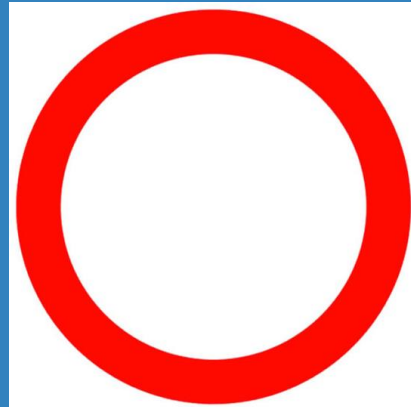
(TT-4) GİRİŞİ OLMAYAN YOL

Bu işaret levhası, her türlü taşıt girişinin yasak olduğu yolların girişlerinde kullanılır ve normal olarak işaretin konulduğu yolun karşı yönden tek yönlü trafiğe ayrılmış olduğunu belirtir.



(TT-5) TAŞIT TRAFİĞİNE KAPALI YOL

Bu işaret levhası, yolun her iki yöndeki taşıt trafiğine kapalı olduğunu bildirir. Sadece yaya trafiğine açık yolların girişlerinde kullanılır.



(TT-6) MOTOSİKLET HARİÇ MOTORLU TAŞIT TRAFİĞİNE KAPALI YOL

Bu işaret levhası, sepetsiz motosikletler ve motorlu bisikletler dışındaki her türlü motorlu taşıtın girmesinin yasak olduğunu bildirir.

(TT-7) MOTOSİKLET GİREMEZ

Bu işaret levhası, motosiklet girişinin yasak olduğunu bildirir.



(TT-8) BİSİKLET GİREMEZ:

Bu işaret levhası, bisiklet girişinin yasak olduğunu bildirir. Bisiklet girişinin diğer trafik tehlikelerine sebep olacağı veya motorlu taşıt trafiği açısından tehlikeler oluşturabileceği durumlarda kullanılır.

(TT-9) MOTORLU BİSİKLET GİREMEZ

Bu işaret levhası, motorlu bisiklet girişinin yasak olduğunu bildirir.



(TT-10a) KAMYON GİREMEZ

Bu işaret levhası, kamyon (azami yüklü ağırlığı 3,5 tondan fazla olan yük taşıtları) girişinin yasak olduğunu bildirir.

(TT-10b) OTOBÜS GİREMEZ

Bu işaret levhası, otobüs girişinin yasak olduğunu bildirir.



(TT-11) TREYLER GİREMEZ

Bu işaret levhası, bir römork çeken motorlu taşıt girişinin yasak olduğunu bildirir.

(TT-12) YAYA GİREMEZ:

Bu işaret levhası, yayaların girmesinin yasak olduğunu bildirir. Sadece yayaların girmesinin özellikle tehlike arz edebileceği, otoyol kaldırımı bulunmayan çok şeritli yollarda ve yaya girişinin kanunen yasak olduğu diğer yerlerde kullanılır.



(TT-13) AT ARABASI GİREMEZ

Bu işaret levhalarının yerleştirilmiş olduğu yola, üzerinde şekli bulunan araçların giremeyeceğini bildirir. Bu işaret levhaları yüksek hızlı çok şeritli karayolları, ekspres yollar vb. yollarda tehlike ve uygunsuzluk meydana getirebilecekleri yol ve caddelere girişinin engellenmesi amacıyla kullanılır.



(TT-14) EL ARABASI GİREMEZ

Bu işaret levhalarının yerleştirilmiş olduğu yola, üzerinde şekli bulunan araçların giremeyeceğini bildirir. Bu işaret levhaları yüksek hızlı çok şeritli karayolları, ekspres yollar vb. yollarda tehlike ve uygunsuzluk meydana getirebilecekleri yol ve caddelere girişinin engellenmesi amacıyla kullanılır.



(TT-15) TRAKTÖR GİREMEZ

Bu işaret levhalarının yerleştirilmiş olduğu yola, üzerinde şekli bulunan araçların giremeyeceğini bildirir. Bu işaret levhaları yüksek hızlı çok şeritli karayolları, ekspres yollar vb. yollarda tehlike ve uygunsuzluk meydana getirebilecekleri yol ve caddelere girişinin engellenmesi amacıyla kullanılır.



(TT-16a) BELİRLİ MİKTARLARDAN FAZLA PATLAYICI ve PARLAYICI MADDE TAŞIYAN TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası, belirli miktarlardan fazla patlayıcı ve/veya parlayıcı madde taşıyan taşıtların girmesinin yasak olduğunu bildirir.

(TT-16b) TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası, tehlikeli madde taşıyan taşıtların girmesinin yasak olduğu yol girişlerinde kullanılır.



(TT-17) BELİRLİ MİKTARLARDAN FAZLA SU KİRLETİCİ MADDE TAŞIYAN TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası, belirli miktardan fazla su kirletici madde taşıyan taşıtların girmesinin yasak olduğu yol girişlerinde kullanılır.



(TT-18) MOTORLU TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası, bisikletliler ile hayvanlar tarafından çekilen araçlar hariç motosikletler ve motorlu bisikletler de dahil her türlü motorlu taşıtın girmesinin yasak olduğunu bildirir.

(TT-19) TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası bisiklet, motorlu bisiklet ve el arabası dışındaki her türlü taşıtın girmesinin yasak olduğunu bildirir.



(TT-20) GENİŞLİĞİ METREDEN FAZLA OLAN TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası, toplam genişliği levhada belirtilmiş olan değerden fazla olan taşıtların girişinin yasak olduğunu bildirir.



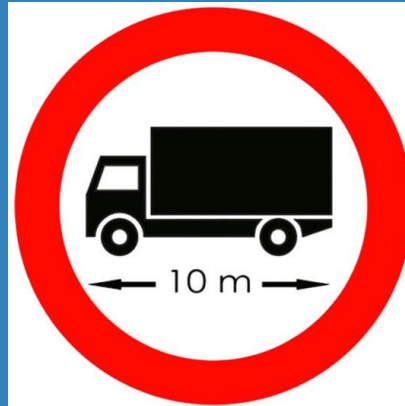
(TT-21) YÜKSEKLİĞİ METREDEN FAZLA OLAN TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası toplam yüksekliği, levhada belirtilmiş olan değerden fazla olan araçların girişinin yasak olduğunu bildirir.



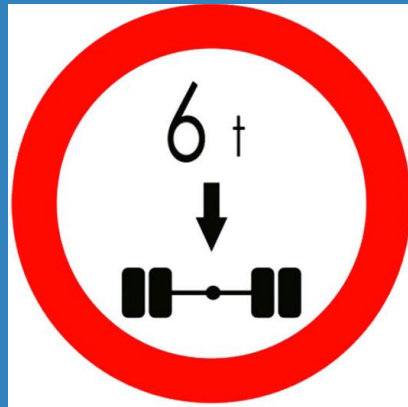
(TT-22) UZUNLUĞU METREDEN FAZLA OLAN TAŞIT VEYA KATAR GİREMEZ

Bu işaret levhası, uzunluğu levhada belirtilen rakamdan fazla olan taşıt ya da katarın girişinin yasak olduğunu bildirir.



(TT-23) DİNGİL BAŞINA . . . TONDAN FAZLA YÜK DÜŞEN TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası tek dingil başına levhada yazılı olan tondan fazla yük düşen araçların girişinin yasak olduğunu bildirir. Bu işaret levhası izin verilen dingil ağırlığının yasada belirtilmiş normal ağırlıktan daha az olmasının zorunlu olduğu yollarda kullanılır.



(TT-24) YÜKLÜ AĞIRLIĞI TONDAN FAZLA OLAN TAŞIT GİREMEZ

Bu işaret levhası yüklü ağırlığı levhada belirtilen değerden fazla olan araçların girişinin yasak olduğunu bildirir.



(TT-25) ÖNDEKİ TAŞIT METREDEN DAHA YAKIN TAKİP EDİLMEZ

Bu işaret levhası, yol ve trafik koşullarının taşıtlar arasında belli bir mesafenin korunmasını gerektirdiği ve taşıtların yol üzerindeki boyuna dağılımın kritik olduğu kesimlerin başlangıcına konulur.(Gevşek malzeme-kaygan yol vb.)



(TT-26a) SAĞA DÖNÜLMEZ:

Bu işaret levhası sağa dönüşlerin yasak olduğunu bildirir.
Sağa dönüş asli kusur sayılır.

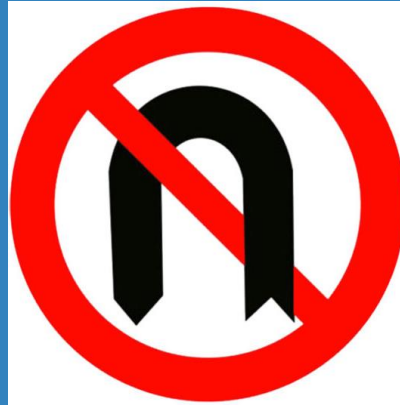
(TT-26b) SOLA DÖNÜLMEZ

Bu işaret levhası sola dönüşlerin yasak olduğunu bildirir.
Sola dönüş asli kusur sayılır.



(TT-26c) U - DÖNÜŞÜ YAPILMAZ

Bu işaret levhası -U - dönüşü yapmanın yasak olduğunu bildirir. U dönüşü yapmanın uygunsuz olduğu kavşaklarda kullanılır. U dönüşü yapmak asli kusur sayılır.



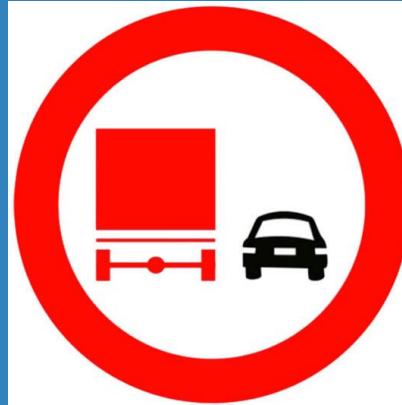
(TT-27) ÖNDEKİ TAŞITI GEÇMEK YASAKTIR

Bu işaret levhası, iki tekerlekli mopedler (motorlu bisikletler) ve yanında sepeti olmayan iki tekerlekli motosikletler ile bisikletlerin dışındaki taşıtların geçilmesinin yasak olduğunu bildirmek için kullanılır.



(TT-28) YÜK TAŞITLARININ ÖNDEKİ TAŞITI GEÇMESİ YASAKTIR:

Bu işaret levhası, izin verilen azami ağırlığı 3.5 tonun üzerinde olan yük taşıtlarının öndeki aracı geçmesinin yasak olduğunu bildirir. Otomobiller için geçmenin sorun oluşturmadığı fakat yük taşıtlarının geçme yapmakta zorlanacağı ve sorun teşkil edeceği yerlerde kullanılır. (Dik ve uzun rampalar vb.)



(TT-29) AZAMİ HIZ SINIRLAMASI

Bu işaret levhası uyulması gereken hız sınırını bildirir.

(TT-30) SESLİ İKAZ CİHAZLARININ KULLANIMI YASAKTIR

Bu işaret levhası, bir kazadan kaçınma durumları hariç, sesli ikaz cihazlarının kullanımının yasak olduğunu bildirir.



(TT-31) GÜMRÜK-DURMADAN GEÇMEK YASAKTIR

Bu işaret levhası, sürücülerin gümrük işlemleri için durmak zorunda olduklarını bildirir.

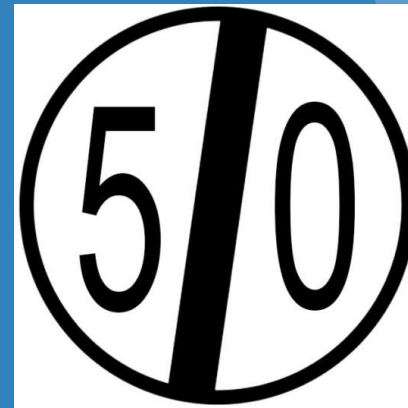
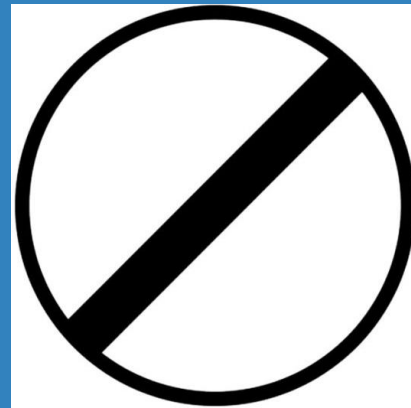


(TT-32) BÜTÜN YASAKLAMA VE KISITLAMALARIN SONU

Bu işaret levhası, daha önce yapılmış olan yasaklama ve kısıtlamaların sona erdiğini bildirir.

(TT-33) HIZ SINIRLAMASI SONU:

Bu işaret levhası, daha önce uygulanmış olan hız kısıtlamasının sona erdiğini bildirir. Bu levhadan sonra yolun durumuna uygun yasal hız limitinin geçerli olduğu anlaşılır.

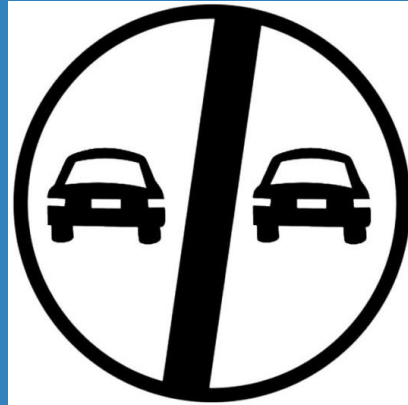


(TT-34a) GEÇME YASAĞI SONU

Bu işaret levhası öndeki aracı geçme yasağının sona erdiğini bildirir.

(TT-34b) KAMYONLAR İÇİN GEÇME YASAĞI SONU:

Bu işaret levhası kamyonlar için konulan öndeki aracı geçme yasağının sona erdiğini bildirir.



10. Mecburiyet Bildiren Trafik Tanzim İşaretleri (TT Grubu)

3 - MECBURİYET BİLDİREN TRAFİK İŞARET LEVHALARI

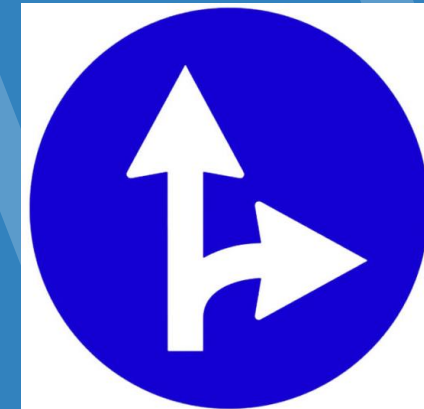
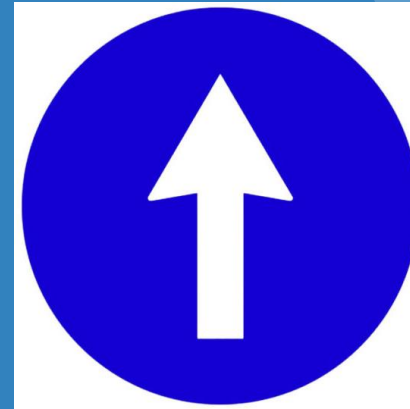
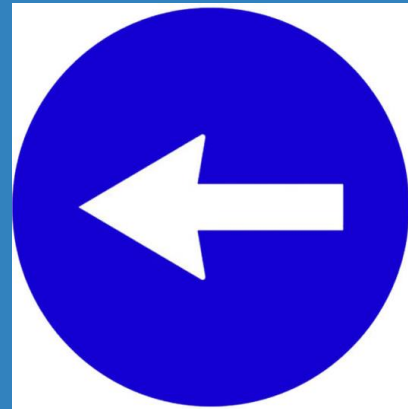
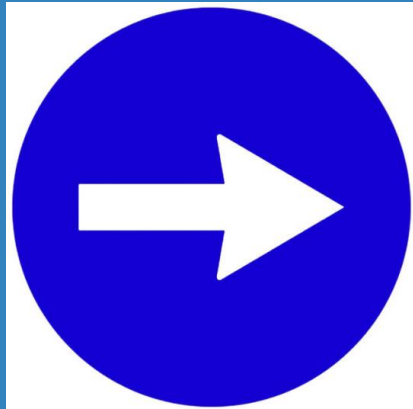
Bu işaret levhaları sürücülerin levha üzerinde belirtilen istikameti takip etmek zorunda olduklarını bildirir.

(TT-35a) SAĞA MECBURİ YÖN LEVHASI

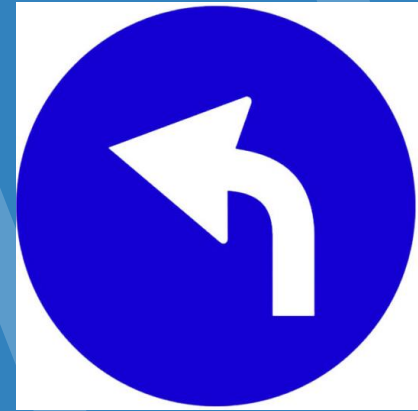
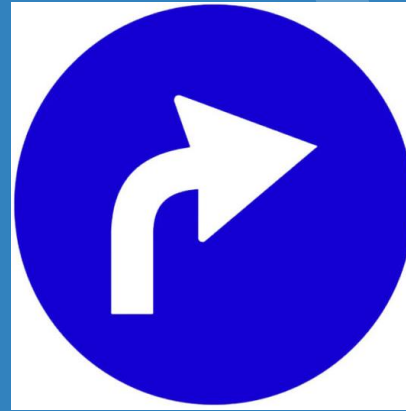
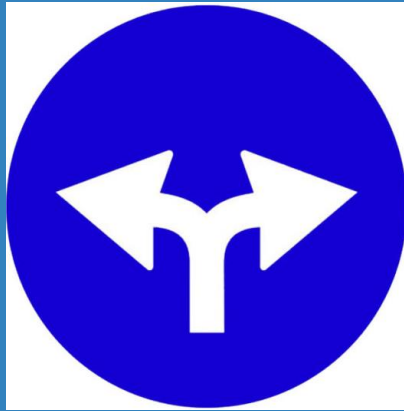
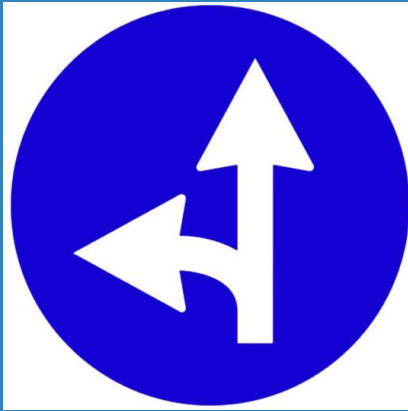
(TT-35b) SOLA MECBURİ YÖN LEVHASI

(TT-35c) İLERİ MECBURİ YÖN LEVHASI

(TT-35d) İLERİ ve SAĞA MECBURİ YÖN LEVHASI



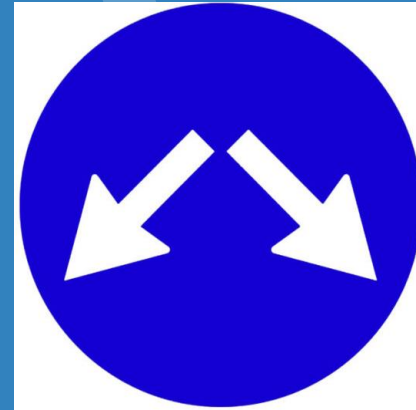
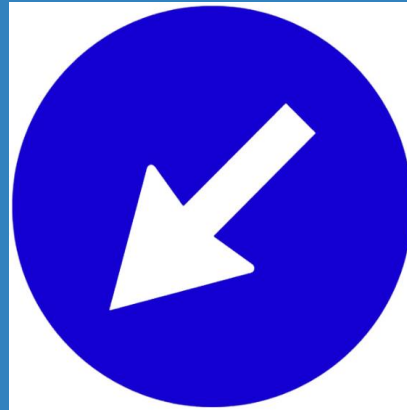
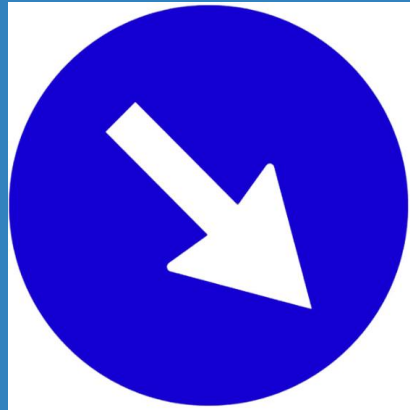
- (TT-35e) İLERİ ve SOLA MECBURİ YÖN LEVHASI
(TT-35f) SAĞA ve SOLA MECBURİ YÖN LEVHASI
(TT-35g) SAĞA MECBURİ YÖN LEVHASI
(TT-35h) SOLA MECBURİ YÖN LEVHASI



(TT-36a) SAĞDAN GİDİNİZ LEVHASI

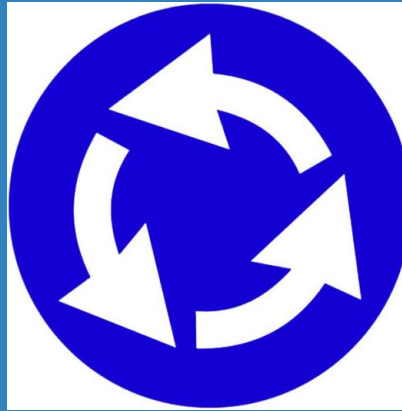
(TT-36b) SOLDAN GİDİNİZ LEVHASI

(TT-36c) HER İKİ YANDAN GİDİNİZ LEVHASI



(TT-37) ADA ETRAFINDA DÖNÜNÜZ:

Bu işaret levhası, dönel kavşaklarda izlenmesi gereken seyir yönünü gösterir. Dönel kavşağa açılan tüm yollarda bu levha bulunur. Dönel kavşağa giren araç sürücüsü dönel kavşak içerisindeki araçlara ilk geçiş hakkını vermesi gerekir.



(TT-38a) MECBURİ BİSİKLET YOLU:

Bu işaret levhası, bisikletlilerin bisiklet yolunu kullanmak zorunda olduklarını ve diğer araçların aynı yolu kullanma haklarının olmadığını bildirir.

(TT-38b) MECBURİ BİSİKLET YOLU SONU:

Bu işaret levhası, bisiklet yolunun sona erdiğini bildirir. Mecburi Bisiklet Yolu işaret levhası ile belirtilen zorunluluğunun sona erdiğini belirtmek için kullanılır.

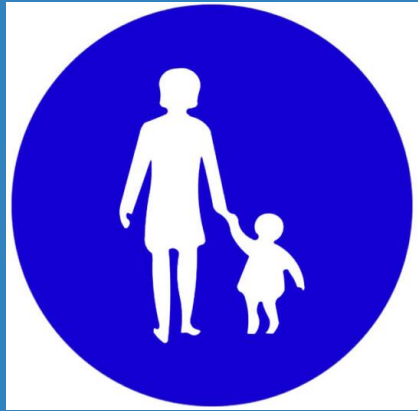


(TT-39a) MECBURİ YAYA YOLU:

Bu işaret levhası, yayaların bu işaretin konulmuş olduğu yolu kullanmak zorunda olduklarını bildirir. Levha ayrıca sürücülere, yaya yolunu kullanma haklarının olmadığını bildirir.

(TT-39b) MECBURİ YAYA YOLU SONU:

Bu işaret levhası, yaya yolunun sona erdiğini bildirir. Mecburi Yaya Yolu işaret levhası ile belirtilen zorunluluğunun sona erdiğini belirtmek için kullanılır.

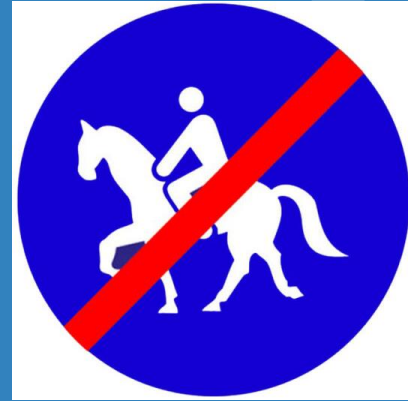
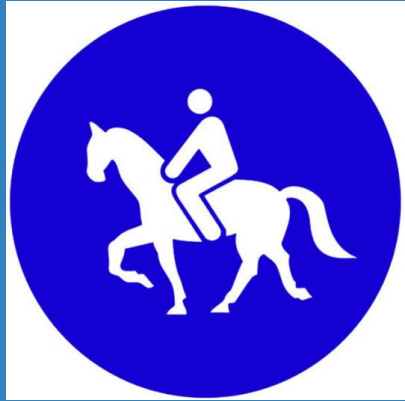


(TT-40a) MECBURİ ATLI YOLU:

Bu işaret levhası, atlıların bu işaretin konulmuş olduğu yolu kullanmak zorunda olduklarını bildirir. Levha ayrıca, diğer yol kullanıcılarına (yayalar hariç) atlı yolunu kullanma haklarının olmadığını bildirir.

(TT-40b) MECBURİ ATLI YOLU SONU:

Bu işaret levhası, atlı yolunun sona erdiğini bildirir ve sadece Mecburi Atlı Yolu işaret levhası ile belirtilen zorunluluğunun sona erdiğini belirtmek için kullanılır.



(TT-41a) MECBURİ ASGARİ HIZ:

Bu işaret levhası, otoyol veya benzer standarttaki yollarda levhada belirtilen hızdan daha düşük bir hızla seyir edilemeyeceğini bildirir.

(TT-41b) MECBURİ ASGARİ HIZ SONU:

Bu işaret levhası, daha önce uygulanmış olan asgari hız kısıtlamasının sona erdiğini bildirir.

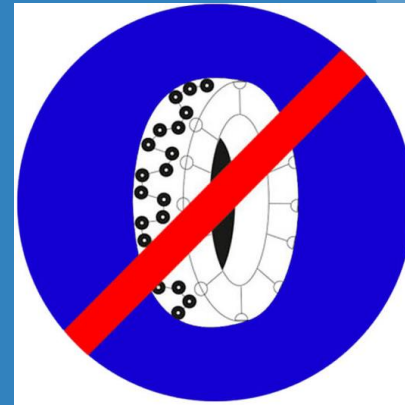
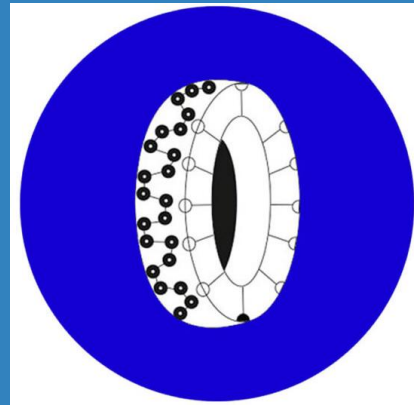


(TT-42a) ZİNCİR TAKMAK MECBURİDİR:

Bu işaret levhası, çekiş tekerleklerinin en az ikisine zincir takmanın zorunlu olduğunu bildirir.

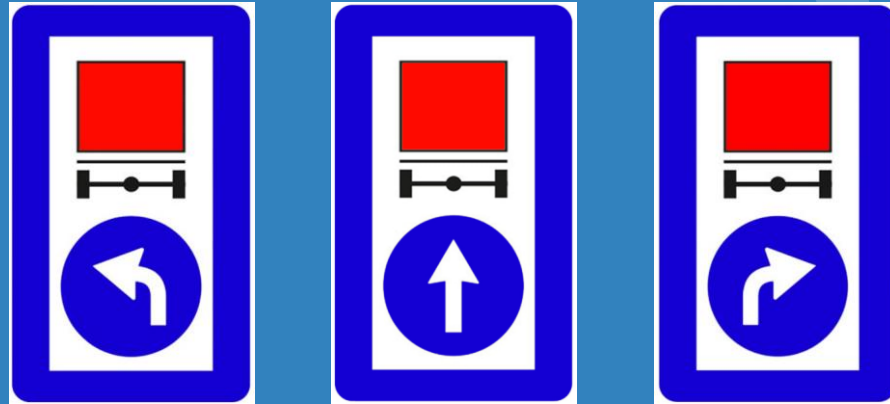
(TT-42b) ZİNCİR TAKMA MECBURİYETİ SONU:

Bu işaret levhası, zincir takma zorunluluğunun sona erdiğini bildirir. Zincir Takma Mecburidir işaret levhası ile belirtilen zorunluluğun sona erdiğini belirtmek için kullanılır.



(TT-43a-b-c) TEHLİKELİ MADDE TAŞIYAN TAŞITLAR İÇİN MECBURİ YÖN

Tehlikeli madde taşıyan araçların yönlendirilmesi, bu işaret levhaları ile yapılır.



11. Trafik Bilgi İşaretleri (B Grubu)

TRAFİK BİLGİ İŞARETLERİ(B Grubu)

Bilgi işaretleri, yolun kullanıcılarına, yol ve çevresi ile yol güzergâhında bulunan yerleşme birimleri ve yolculuk sırasında gerekebilecek diğer yardımcı hizmetler hakkında bilgi aktarırlar.

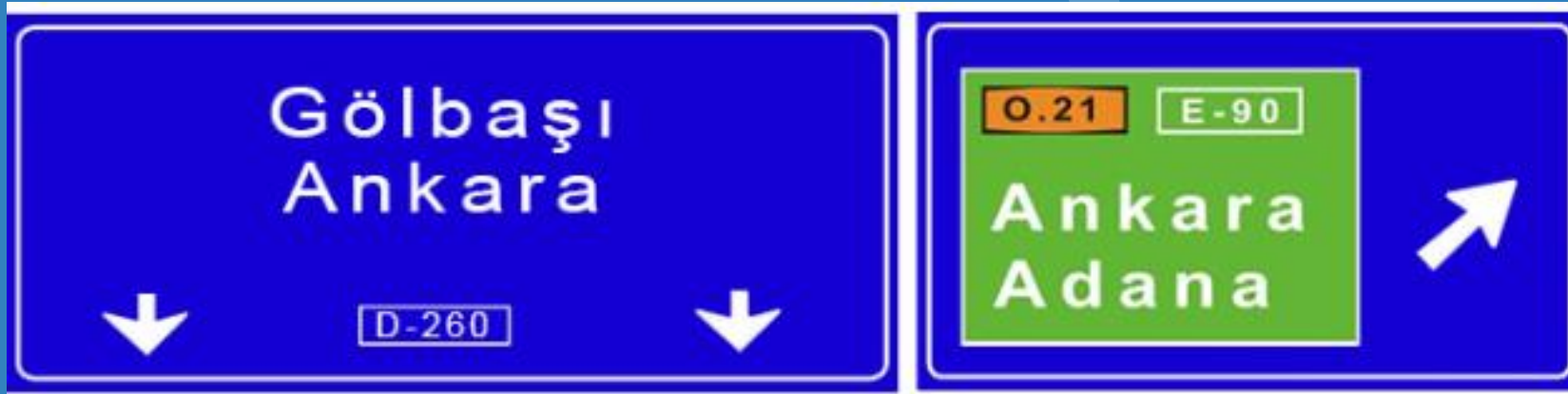
Bu grupta yer alan tabelalarda daha çok sürücüye yol hakkında bilgiler veren ve yol üzerinde bulunan yerleşim yerleri, kurumlar, il sınırları gibi bilgileri içeren tabelalardır. Bu tabelalardan başlıcaları da il sınırı ve il sınırı bitişi, hastane, petrol, kamp yerleri, otopark, hız sınırı gibi tabelalardır.

1 - Kavşak Öncesi Yön Levhaları
(B-1a) KAVŞAK ÖNCESİ YÖN LEVHASI:
Kavşak Öncesi Yön Levhası: Dönüş yapan araç trafiğinin yoğun olduğu durumlarda ya da ön bilgi levhasının trafik güvenliği için önemli olduğuna kanaat getirilen hallerde, sürücülerin gidecekleri yönü saptayıp gerekli manevrayı önceden yaparak trafik güvenliğini tehlikeye düşürücü davranışlarda bulunmalarını engellemek amacıyla yolun sağında kullanırlar.



(B-1b) KAPLAMA ÜSTÜ YÖN LEVHALARI:

Kaplama Üstü Yön Levhaları, çok şeritli bölünmüş yolların kavşak ya da köprülÜ kavşak yaklaşımlarında, her şeridin ulaşacağı güzergah hakkında bilgi vermek ve Kavşak Öncesi Yön Levhasında verilen mesajların teyidi amacıyla kullanılır.



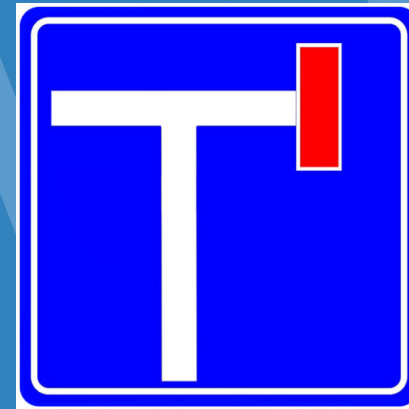
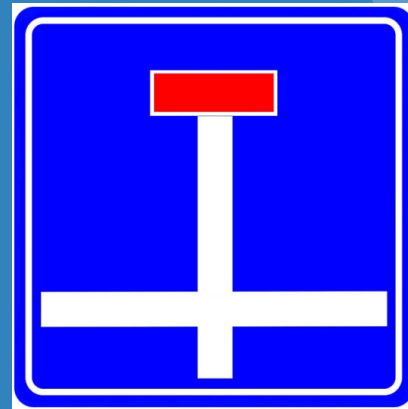
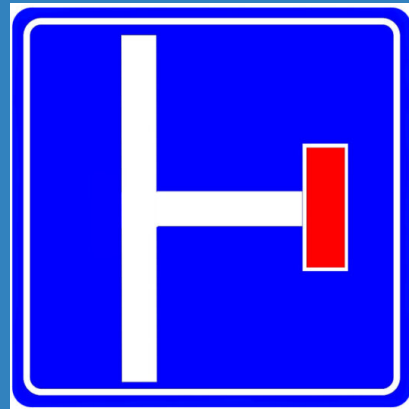
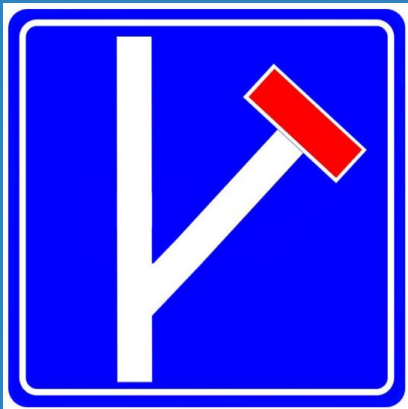
(B-1c) REFÜJ ORTASI YÖN LEVHALARI:

Refüj Ortası Yön Levhaları, çok şeritli bölünmüş yollardan ayrılmalarda, sadece ayırım yönündeki mesajları içeren bilgi levhalarıdır. Kavşak Öncesi Yön Levhalarının ayırım yönünde verilen mesajların teyidi amacıyla, genel olarak devlet yolu-otoyol kavşakları ile otoyollarda ayrılmalarda kullanılır.



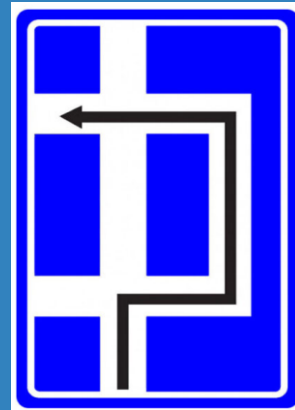
(B-2a-b-c-d) GİRİŞİ OLAMAYAN YOL KAVŞAĞI LEVHALARI

Bu işaret levhaları, sürücülerin kavşaklara yaklaşırken çıkışı olmayan yollara dönerek trafik güvenliğini tehlikeye atmamaları amacıyla kavşak yaklaşımlarında kullanılır.



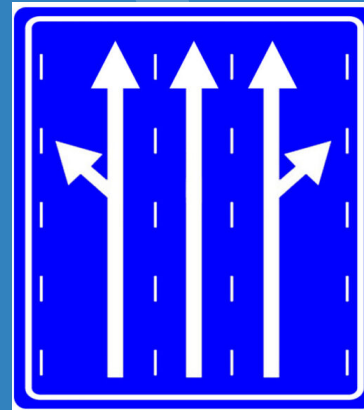
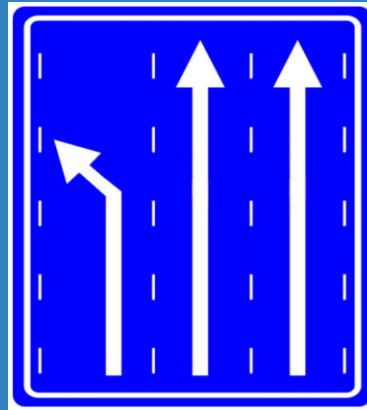
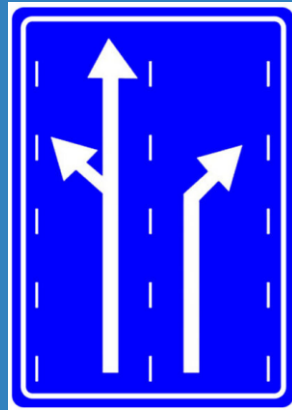
(B-3) İLERİDEKİ KAVŞAKTA SOLA DÖNÜŞ YASAĞINI GÖSTEREN YÖN LEVHASI

Bu işaret levhası, bir sonraki kavşakta sola dönüşün yasak olduğu durumlarda, sola dönmek için takip edilecek güzergahı belirtmek amacıyla söz konusu kavşaktan önce gelen kavşakta kullanılır.



(B4) KAVŞAK ÖNCESİ ŞERİT SEÇİMİ LEVHALARI:

Sürücülere kavşak öncesi şerit seçimi levhaları ile verilen bilgileri, doğru kavşağa girdiklerini hatırlatır ve yönlendirir.



2 - KAVŞAK İÇİ YÖN LEVHALARI

(B-5a) KAVŞAK İÇİ YÖN LEVHASI (Yerleşim Yeri):

Bu işaret levhası kavşak Öncesi yön levhasını teyit eder, adı geçen yerleşim yerine ok yönünden ulaşılacağını bildirir.

(B-5b) KAVŞAK İÇİ YÖN LEVHASI (Turistik Mahal):

Bu işaret levhası, ok yönünde belirtilen mesafede bir turistik mahal (ören yeri) olduğunu bildirir.



ANKARA

Devlet ve il yolu kavşaklarında

Ankara

Otoyol kavşak ayrımlarında

**Belkıs
(Aspendos) 4**

Turistik mahal kavşak ayrımlarında

 **Havaalanı**

Havaalanı kavşak ayrımlarında

 **500 m**

Kamp yeri yol kavşak ayrımlarında

3 -YER ve SINIR LEVHALARI

(B-8a) TÜRKİYE DEVLET SINIRI LEVHASI:

Bu işaret levhası, sınır kapılarımızdan yurdumuza giriş yapan sürücülere Türkiye'ye geldiklerini bildirir.

(B-8b) İL SINIRI LEVHASI:

Bu işaret levhaları, belirtilen il sınırına girilmekte olduğunu bildirir.



(B-8c) TÜRKİYE HIZ SINIRLARI LEVHASI:

Bu işaret levhası, sınır kapılarımızdan veya uluslararası hava trafiğine açık havalimanlarından, yurdumuza giriş yapanlara Türkiye'de uygulanmakta olan hız sınırlarını bildirir.



4 -MESKUN MAHAL İSİM LEVHALARI

(B-9a) MESKUN MAHAL (İL MERKEZİ) LEVHASI:

Bu işaret levhası, bir il merkezine girilmekte olduğunu, ilin nüfus ve deniz seviyesinden yüksekliği ile azami hız sınırının 50 Km/Saat olduğunu bildirir.

(B-10a) MESKUN MAHAL SONU (İL MERKEZİ) LEVHASI:

Bu işaret levhası, bir il merkezi meskun mahallinin ve azami hız sınırı 50Km/Saatın sona erdiğini bildirir.



(B-9b) MESKUN MAHAL (İLÇE MERKEZİ) LEVHASI:

Bu işaret levhası, bir ilçe merkezine girilmekte olduğunu ve ilçe nüfusu ile birlikte azami hız sınırının 50 Km/Saat olduğunu bildirir.

(B-10b) MESKUN MAHAL SONU (İLÇE MERKEZİ) LEVHASI:

Bu işaret levhası, bir il merkezi meskun mahallinin ve azami hız sınırı 50Km/Saatin sona erdiğini bildirir.



(B-9c) MESKUN MAHAL (BUCAK-BELDE-KÖY) LEVHASI:

Bu işaret levhası, bir bucak-belde-köy merkezine girilmekte olduğunu ve azami hız sınırının 50 Km/Saat olduğunu bildirir.

(B-10c) MESKUN MAHAL SONU (BUCAK-BELDE-KÖY) LEVHASI:

Bu işaret levhası, bir Bucak-Belde-Köy merkezi meskun mahallinin ve azami hız sınırı 50 Km/Saatın sona erdiğini bildirir.



5 - COĞRAFI BİLGİ LEVHALARI

Bu işaret levhaları, yol kenarındaki göl, nehir ve dağ ve dağ geçitleri konusunda sürücüleri bilgilendirmek için kullanılır.

(B-11a) Coğrafi Bilgi (Dağ Geçidi) Levhası

(B-11b) Coğrafi Bilgi (Köprü-nehir) Levhası

Sertavul Geçidi
Rakım : 1610

Kızılırmak

(B-11c) Coğrafi Bilgi (Dağ) Levhası
(B-11d) Coğrafi Bilgi (Göl) Levhası

Bolu Dağı

Tuz Gölü

5 - KARAYOLLARI TEŞKİLATINA AİT BİLGİ LEVHALARI



Karayolları teşkilatına ait bilgi levhaları, Bölge Müdürlükleri ile Şube Şefliklerinin sınırları ile Bölge Müdürlüğü, Şube Şefliği, Bakımevi, Şantiye ve dinlenme parklarının bulunduğu yerleri gösterir.

(B-12a) Karayolları Teşkilatı Bilgi Levhası (Bölge Merkezi)

(B-12b) Karayolları Teşkilatı Bilgi Levhası (Şube Merkezi)

(B-12c) Karayolları Teşkilatı Bilgi Levhası (Bakımevi)

KARAYOLLARI

6. Bölge
Müdürlüğü

KARAYOLLARI

64. Şube
Şefliği

KARAYOLLARI

64. Şube Şefliği
KARADAĞ BAKİMEVİ

- (B-12d) Karayolları Teşkilatı Bilgi Levhası (Şantiye Şefliği)
(B-12e) Karayolları Teşkilatı Bilgi Levhası (Dinlenme Parkı)
(B-12f) Karayolları Teşkilatı Bilgi Levhası (Bölge Sınırı)

KARAYOLLARI
6. Bölge
Müdürlüğü
Pınarbaşı-Gürün Yolu
Yapım Şantiye Şefliği

KARAYOLLARI
Köroğlu
Dinlenme Parkı

KARAYOLLARI
6. Bölge Sınırı
64 Şube Sınırı

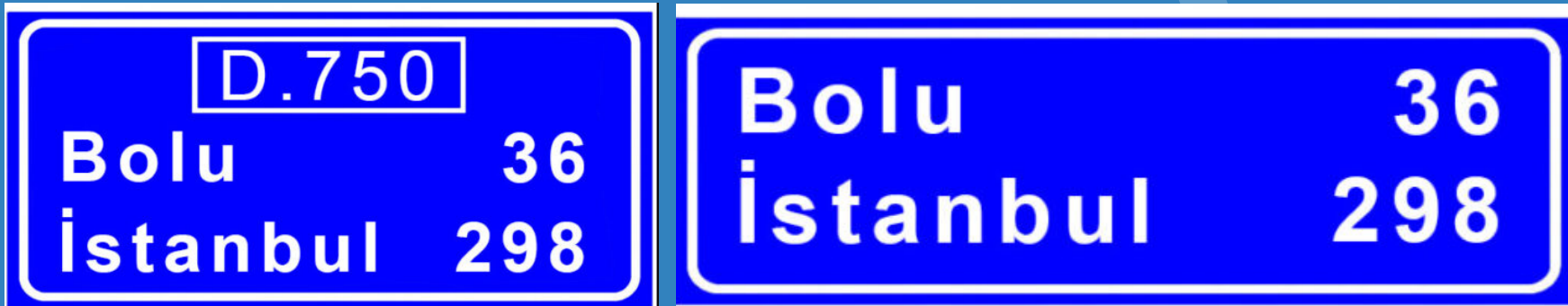
6 - UZAKLIK LEVHALARI:

(B-13a) MESKUN MAHAL VE KAVŞAK ÇIKIŞI MESAFE LEVHALARI:

Meskun Mahal ve Kavşak Çıkışı Mesafe levhaları, daha önce Kavşak Öncesi Yön levhası üzerinde belirtilmiş olan mesajları teyit etmek üzere il ve ilçe çıkışlarında kullanılır.

(B-13b) MESAFE LEVHALARI

Bu işaret levhası, Meskun Mahal ve Kavşak Çıkışı Mesafe Levhalarında belirtilen yerleşim birimlerine olan uzaklıkları bildirir.



7 - DİĞER BİLGİ LEVHALARI: (B-14a) YAYA GEÇİDİ:

Bu işaret levhası, konulduğu yerin yaya geçidi olduğunu, sürücülerin bu kesimden geçerken daha dikkatli davranmaları ve yaya geçidinden geçen yayalara ilk geçiş hakkını vermeleri gerektiğini bildirir.



(B-14b) OKUL GEÇİDİ:

Bu işaret levhası, konulduğu yerde çocukların geçebileceğini ve sürücülerin bu kesimden geçerken daha dikkatli davranmaları, okul geçidinden geçen çocuk ve yayalara ilk geçiş hakkını vermeleri gerektiğini bildirir.



(B-14c-d-e-f) YAYA BÖLGESİ BİLGİ LEVHALARI

Sadece yayalara ayrılan yol bölümlerini gösterir. Bu yollara levhaların altında yazılan bilgilere göre motorlu taşıtların veya tüm taşıtların girmesi belli saatlerde veya tamamen yasaklanmıştır



(B-15) HASTANE:

Bu işaret levhası, hastane olduğunu ve sürücülerin bu yol kesimini Geçerken gürültü yapmamaya çalışmaları gerektiğini belirtir.



(B-16) TEK YÖNLÜ YOL

Bu işaret levhası, üzerinde konulduğu yolun tek yönlü yol olduğunu gösterir.



(B-17) İLERİ ÇIKMAZ YOL

Bu işaret levhası, ileride çıkamaz yol olduğunu bildirir ve çıkışı olmayan yolların girişlerinde kullanılır.



(B-20) MOTORLU TAŞIT YOLU BAŞLANGICI

Bu işaret levhası, trafik kurallarının bir otoyolla aynı olduğu bir yola girilmekte olduğunu bildirir.

(B-21) MOTORLU TAŞIT YOLU SONU

Bu işaret levhası, trafik kurallarının bir otoyolla aynı olduğu yolun sona erdiğini bildirir.



(B-22) DURAK

Bu işaret levhası, konulduğu yol kesiminde yolcu indirme-bindirme durağı olduğunu bildirir.

(B-23) İLK YARDIM

Bu işaret levhası, bir ilk yardım merkezi olduğunu ve sürücülerin bu yol kesimini geçerken gürültü yapmamaya çalışmaları gerektiğini belirtir.



(B-24) TAMİRHANE

Bu işaret levhası, yol kenarında tamirhane olduğunu bildirir.

(B-25) TELEFON

Bu işaret levhası, yol kullanıcılarının yararlanabileceği bir telefon olduğunu bildirir.

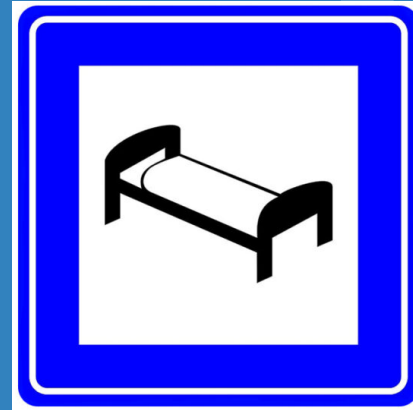


(B-26) AKARYAKIT İSTASYONU

Bu işaret levhası, bir lokanta olduğunu bildirir.

(B-27) OTEL veya MOTEL

Bu işaret levhası, yol kenarında bir otel olduğunu bildirir.



(B-28) LOKANTA

Bu işaret levhası, bir akaryakıt istasyonunu bildirir.

(B-29) ÇAYHANE VEYA KAFETERYA

Bu işaret levhası yol kenarında mola verilebilecek yer olduğunu bildirir.



(B-30) ÇEŞME

Bu işaret levhası yol kenarında çeşme olduğunu bildirir.

(B-31) PİKNİK YERİ

Bu işaret levhası yol kenarında piknik alanının olduğunu gösterir.



(B-32) YÜRÜYÜŞ BAŞLANGICI

Bu işaret levhası, yol kenarında yürüme parkuru olduğunu bildirir ve yürüme parkuru başlangıcında kullanılır.

(B-33) KAMP YERİ

Bu işaret levhası yol kenarında kamp alanı olduğunu bildirir.



(B-34) KARAVANLI KAMP YERİ

Bu işaret levhası yol kenarında karavan ile durularak kamp yapılabilecek alan bulunduğunu bildirir.

(B-35) ÇADIRLI VE KARAVANLI KAMP YERİ

Yol kenarında karavan ile durularak kamp yapılabilecek alan bulunduğunu bildirir.

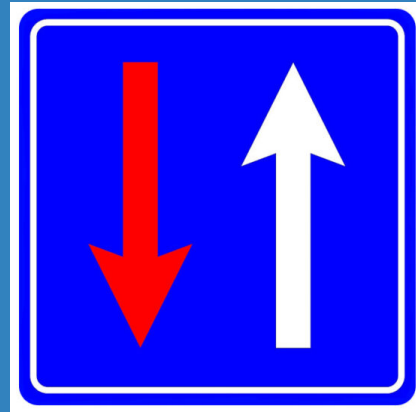
(B-36) GENÇLİK KAMPI

Bu işaret levhası yol kenarında gençlik kampı olduğunu gösterir.



(B-37) ÖNCELİĞİ OLAN YÖN:

Bu işaret levhası iki aracın yan yana geçemeyecek kadar dar olduğu yol kesimlerinde, bu yönden gelen araçların daralan kesimden öncelikle geçiş yapma hakkına sahip olduğunu bildirir.

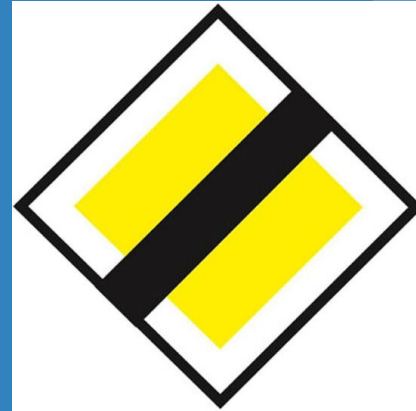
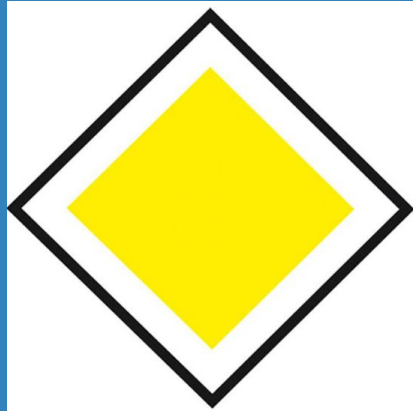


(B-38) ANA YOL:

Bu işaret levhası, sürücülere ana yol üzerinde seyretmekte olduklarını bildirir ve kavşağın diğer kollarından yaklaşmakta olan sürücülerin, ana yol üzerindeki bütün taşıtlara yol vermek zorunda olduklarını belirtir.

(B-39) ANA YOL SONU

Bu işaret levhası anayolun sona erdiğini belirtir.



(B-40) JANDARMA

Bu işaret levhası, bir jandarma karakolu olduğunu bildirir.

(B-41) POLİS

Bu işaret levhası, bir polis merkezi olduğunu bildirir.



(B-42) YANGIN TEHLİKESİ

Bu işaret levhası, konulduğu kesimde yangın tehlikesi bulunduğunu bildirir. Cam şişe ve sönmemiş izmarit atılmamalı, izin verilmeyen kesimlerde ateşli piknik yapılmamalıdır.



(B-43) RADYO:

Bu işaret levhası, konulduğu kesimde verilen frekansta yol durumu ve trafik ile ilgili radyo yayını bulunduğunu bildirir.

(B-44) TURİZM DANIŞMA

Bu işaret levhası, turizm danışma bürosu olduğunu bildirir.



YAYA ALT-ÜST GEÇİTLERİNİN İŞARETLENMESİ

Bu işaret levhası, konulduğu yerde yaya alt-üst geçidi olduğunu ve yayaların bu geçitleri kullanmalarının zorunlu olduğunu bildirir.

(B-45a) YAYA ALT GEÇİDİ

(B-45b) YAYA ÜST GEÇİDİ

(B-45C) RAMPALI YAYA ÜST GEÇİDİ



(B-46) YÜZME YERİ

Bu işaret levhası yol kenarında yüzme yeri olduğunu bildirir.

(B-47) YÜZÜLMEZ

Bu işaret levhası, Yüzme Yeri işaret levhası ile belirtilen yüzülecek kesimin sona erdiğini bildirir.

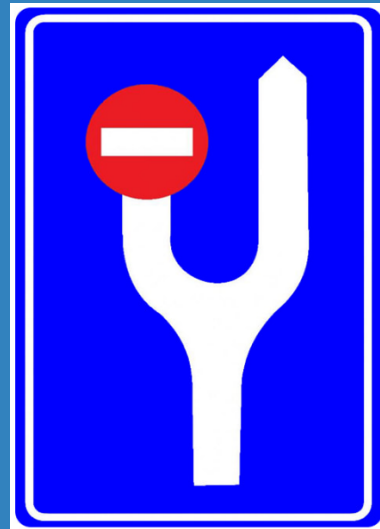


(B-48) BÖLÜNMÜŞ YOL ÖNCESİ YÖN LEVHASI:

Bu işaret levhası, yolun ileride bölünmüş yol durumuna geçeceğini bildirir ve bölünmüş yollar öncesinde sürücülerin gitmek zorunda oldukları yolu belirtmek amacıyla kullanılır.

(B-49) TÜNEL

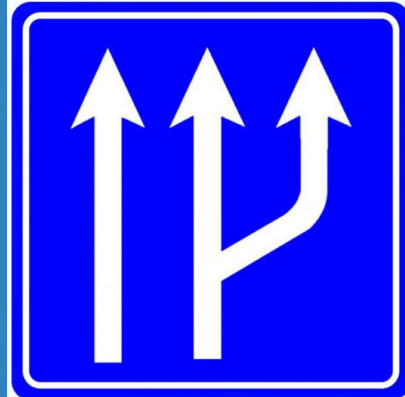
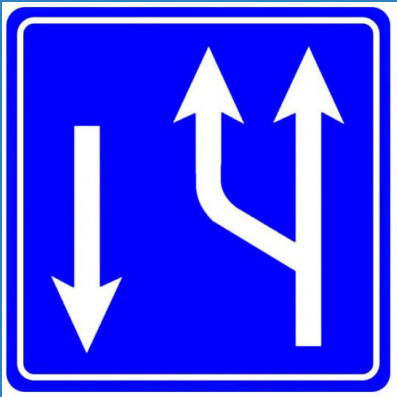
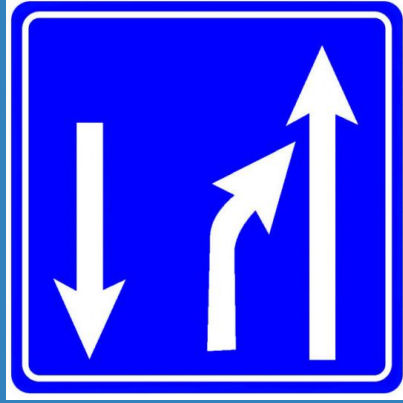
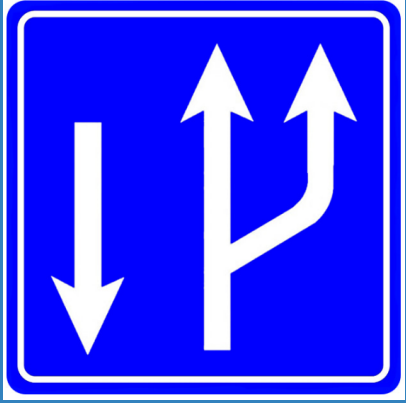
Bu işaret levhası, bir tünele girilmekte olduğunu ve sürücülerin farlarını yakmalarının yararlı olabileceğini bildirir.



ŞERİT DÜZENLEME LEVHALARI

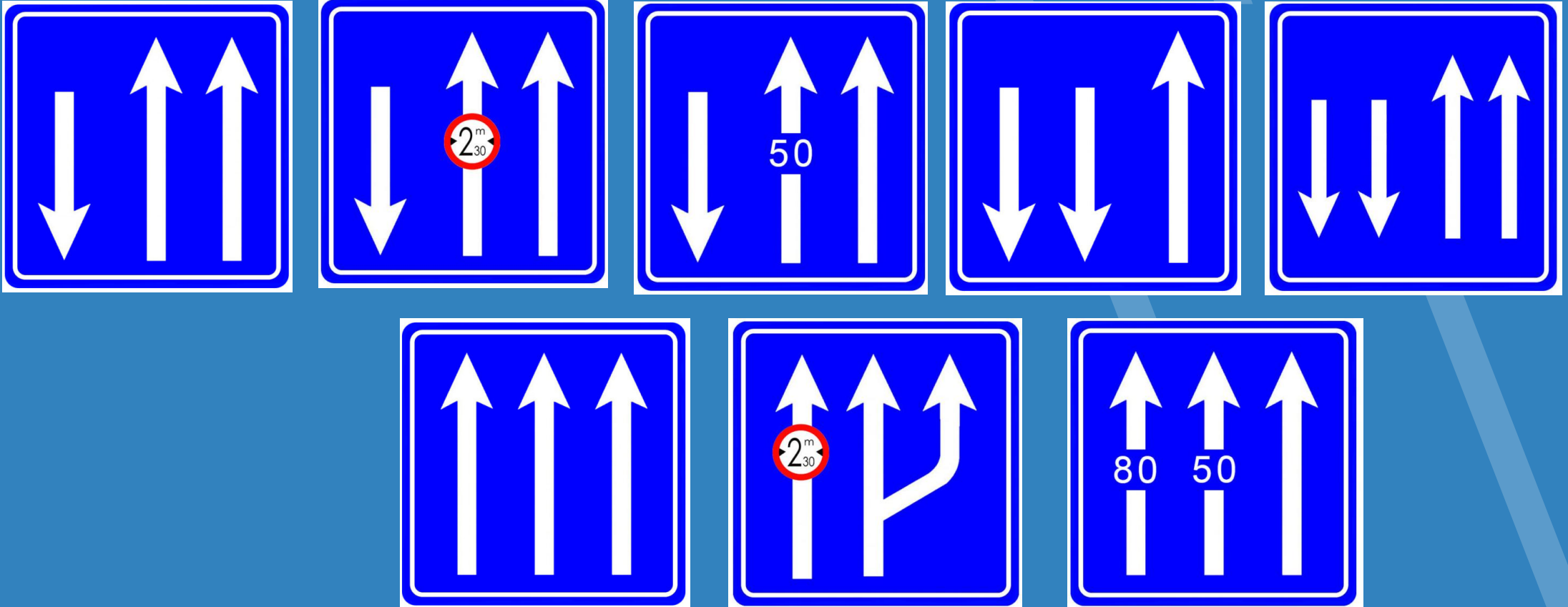
Bu işaret levhaları, ilave şeritlerin (tırmanma şeritlerinin) başlangıç ve bitimlerini bildirir. Levha üzerindeki küçük boyutlu işaret levhalarının verdiği uyarılara dikkat edilir.

(B-50a-b-c-d-e-f-g) ŞERİT DÜZENLEME LEVHALARI



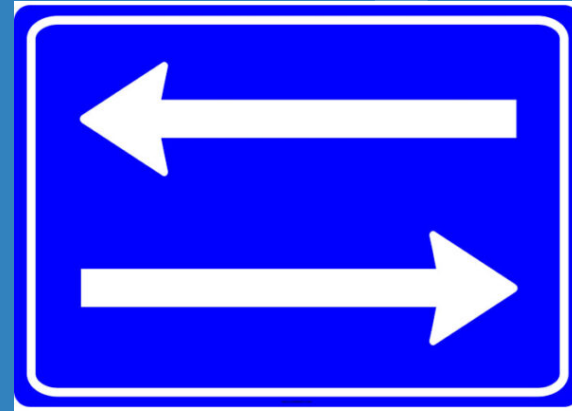
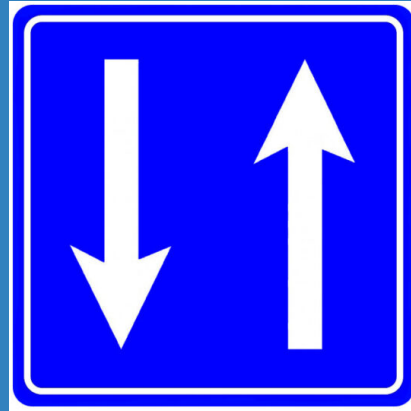
ŞERİT DÜZENLEME LEVHALARI

(B-51a-b-c-d) ŞERİT DÜZENLEME LEVHALARI



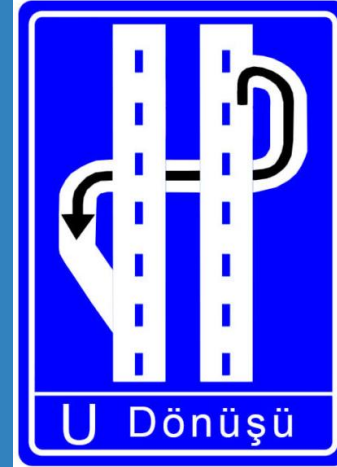
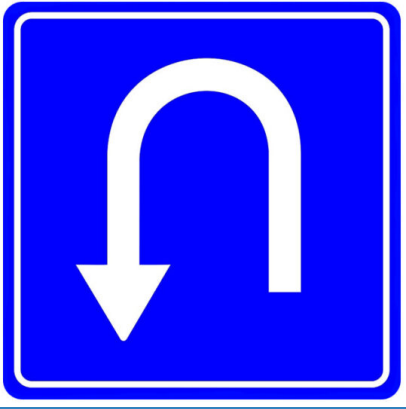
(B-52a-b) İKİ YÖNLÜ YOL

Bu işaret levhası, konulduğu kesimden itibaren iki yönlü trafiğin işlediğini belirtir. Çok şeritli bölünmüş yolların bitimlerinde kullanılır.



(B-53a-b-c-d-e-f-g) U DÖNÜŞÜ BİLGİ LEVHALARI

Bu işaret levhası yolun ilerisinde u dönüşü yapılabileceğini belirtir.



(B-54) KARAYOLLARI BİLGİ LEVHASI

Bu işaret levhası seyahat eden sürücülerin seyahat esnasında veya seyahatten önce kullanacağı yol güzergahı ile ilgili tüm soru ve sorunları hakkında bilgi ve yardım alacağı telefon hat numarasını bildirir.



(B-55a-b) KAÇIŞ RAMPASI LEVHASI

Bu işaret levhaları yolun ilerisinde acil kaçış rampasının olduğunu belirtir. Acil kaçış rampası karayollarında genellikle fren sorunları nedeniyle kontrolden çıkan araçların güvenli durmasını sağlar.



(B-56) YAYA ÖNCELİKLİ YOL LEVHASI

Yayaların yolun bütün bir kesimini rahatlıkla kullanabilecekleri ve yol üzerinde oyun oynamalarına izin verildiğini bildirir. Sürücülerin bu yol kesiminde kesinlikle 20/km saat hızını geçemez. Sürücülerin yayaları riske atmayacaklarını ve herhangi bir engelleyici davranışta bulunmayacaklarını, gerektiği taktirde duracaklarını gösterir.

Yaya öncelikli yollar ile diğer yolların oluşturduğu kavşaklarda, yaya öncelikli yollardan çıkan sürücülerin diğer yollardan gelen sürücülere yol vereceğinin anlaşılması gerekir.



(B-57) YAYA ÖNCELİKLİ YOL SONU LEVHASI

Bu levhanın amacı; özel trafik kurallarının geçerli olduğu yaya öncelikli yolların girişlerinin son bulunduğunu belirtmek içindir.



(B-58) İSTASYON LEVHASI

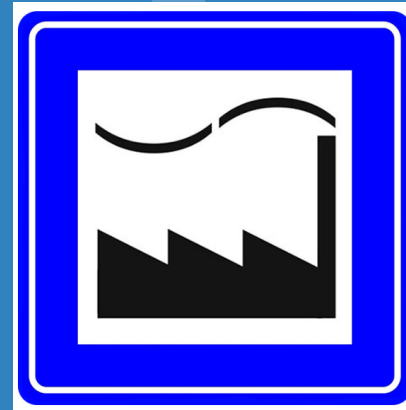
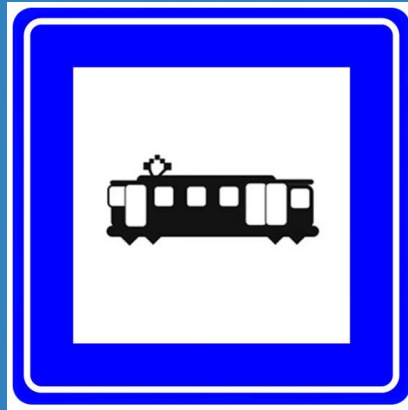
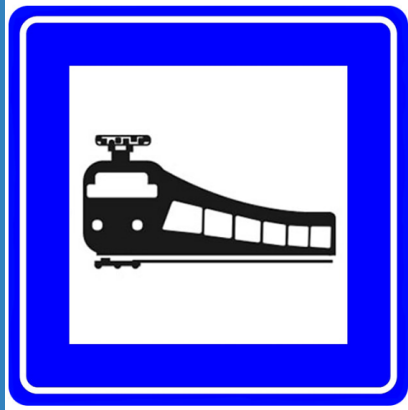
Yol kenarında tren istasyonu olduğunu gösterir.

(B-59) Tramvay Durağı LEVHASI

Yol kenarında tramvay durağı olduğunu gösterir.

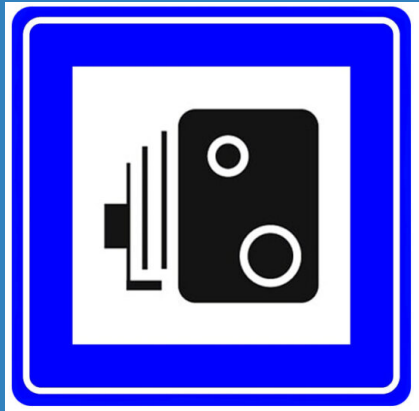
(B-60) Sanayi Bölgesi OSB LEVHASI

Yol kenarında sanayi bölgesi olduğunu gösterir.



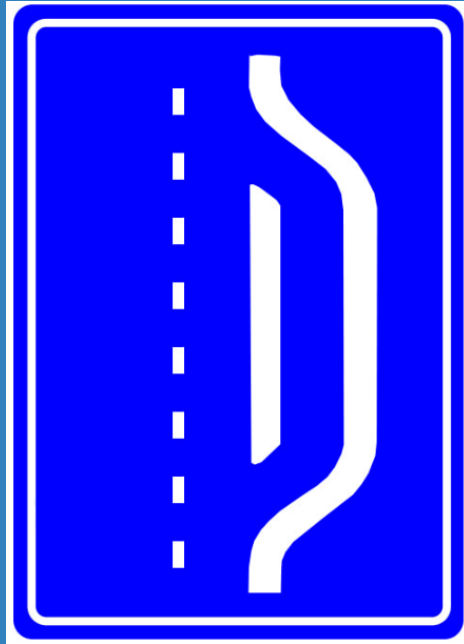
(B-61a-b-c) TRAFİK ELEKTRONİK DENETLEME LEVHALARI

Yol kullanıcılarına yani sürücü yolcu ve yayalara bulundukları yol ve bulundukları yolundan devamında Trafik Elektronik Denetleme Sistemi “**EDS**” ile trafik kontrolü yapıldığı hakkında bilgi verir.



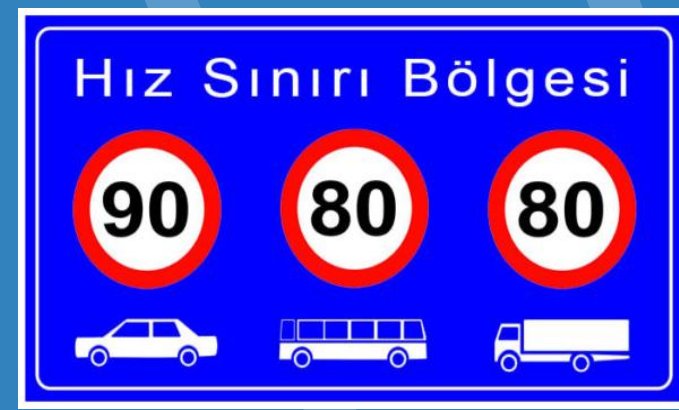
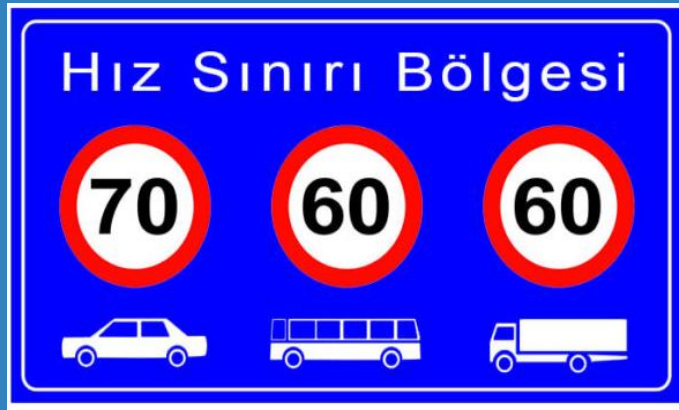
(B-62) TRAFİK CEBİ LEVHASI

Karayollarında araçların durmasına veya beklemesine ayrılmış, sağ tarafta yer alan, bölüm olduğunu bildirir.



(B-63) HIZ SINIRI BÖLGESİ LEVHALARI

Bu trafik levhaları kullandığınız aracın trafikte yapabileceği en fazla hızı göstermekte ve mümkün olduğu kadar belirlenen hızın üstüne çıkmamanızı gösteren levhalardır. Elektronik denetleme sistemleri ile hız ölçümü yapılır. Bu hızların üzerine çıkmak, cezai yaptırımları da beraberinde getirir.



12. Otoyol Bilgi Levhaları (O Grubu)

OTOYOL BİLGİ LEVHALARI (O Grubu)

Otoyol Başlangıcı: Otoyola girildiğini ve otoyol şartlarına uyulması gerektiğini bildirir.

Otoyol Sonu: Otoyoldan çıkıldığını ve otoyol şartlarının sona erdiğini bildirir.



Kavşak İsim Levhaları: Otoyollarda yaklaşmakta olan kavşağın adını ve numarasını bildirir. Kavşağa 2 km mesafe kala kullanılır.



Kavşak Öncesi Yön Levhası: Herhangi bir ayırım yerinden belirli bir mesafe önce gidiş yönüne göre yolun sağına yerleştirilirler. Bu ayrılmadan itibaren yolların ulaştığı yerleşim birimini, yol numaralarını, gerekli hallerde figürleri ve ayrımlardaki hız kısıtlamalarını içerir.



Refüj Ortası Yön Levhası: Otoyolda herhangi bir ayırım yerinden önce sürücüleri bilgilendirmek için refüje yerleştirilen bilgi levhalarıdır. Bu ayrılmadan itibaren yolların ulaştığı yerleşim birimini, yol numaralarını, gerekli hallerde figürleri ve ayrımlardaki hız kısıtlamalarını içerir.



Kaplama Üstü (Baş Üstü) Yön Levhaları: Taşıyıcı bir yapı ile yoldan en az 5m yüksekliğe monte edilir. Yalnız bölünmüş yollarda kullanılırlar. Bu ayrılmadan itibaren yolların ulaştığı yerlerim birimini, yol numaralarını, gerekli hallerde figürleri içerir.



Otoyol Yasakları: Yayaların, bisikletlerin, motorsuz araçların ve lastik tekerlekli traktörlerin otoyola girmelerinin yasaklanmış olduğunu bildirir.



Otoyol Rejimi: Otoyola katılımın sona erdiğini, otoyolda uyulması gereken mecburi asgari hız ile azami hız sınırlarını ve duraklamanın, park etmenin, geriye dönmenin yasaklanmış olduğunu bildirir.



Servis Alanı İşaret Levhaları: Otoyolu kullanan sürücülerin, otoyolda belli aralıklarla bulunan servis alanlarına yaklaştıklarını, geldiklerini ve servis alanlarında verilen hizmetleri bildirir.



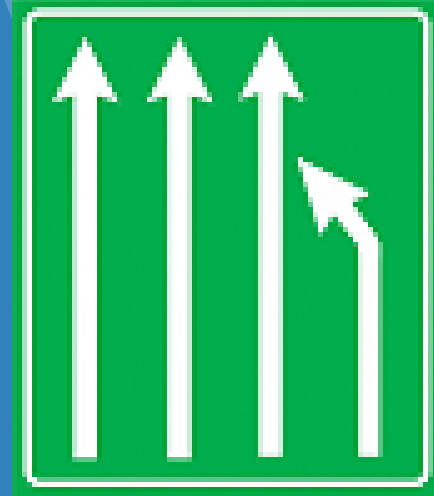
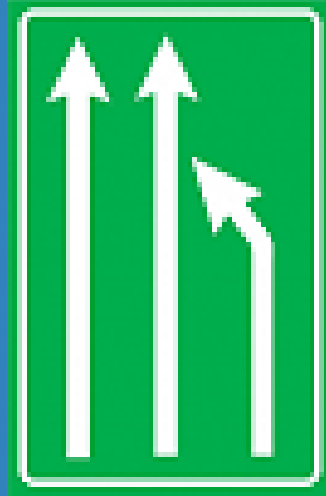
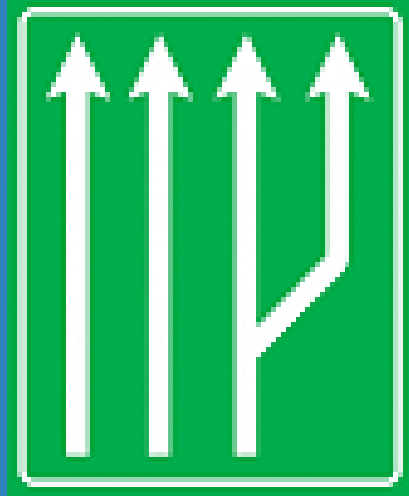
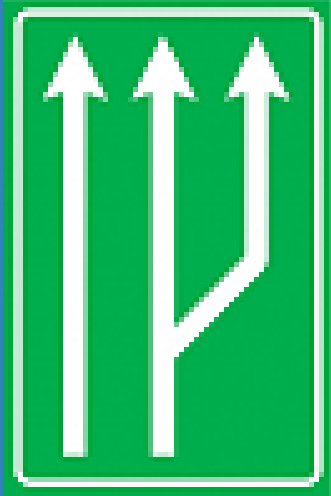
Park Alanı İşaret Levhası: otoyolu kullanan sürücülerin, otoyol kenarlarındaki park alanlarına yaklaştıklarını ve geldiklerini ayrıca park alanında verilen hizmetleri de bildirir.



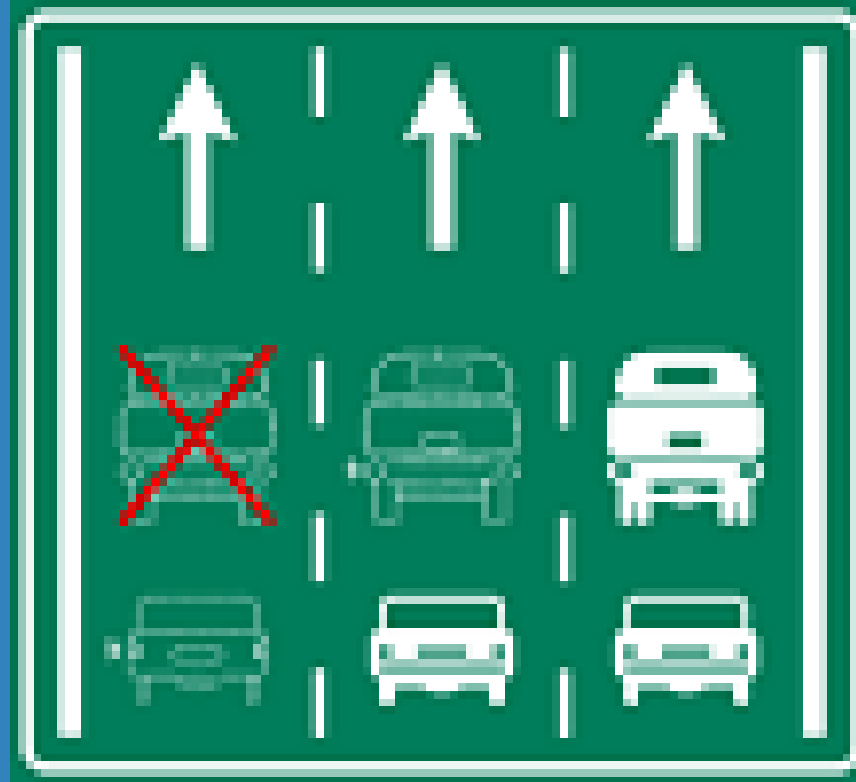
OGS ve HGS Sistemi Şerit Kullanım Levhası: otoyol giriş ve çıkışlarına yaklaşan ve OGS-HGS sistemini kullanacak sürücülerin seçmeleri gereken şeritleri bildirir.



Otoyol Şerit Düzenleme Levhaları:



Şerit Seçimi ve Kullanımı Levhaları: Otoyolda sürücülerin kullandıkları araç cinslerine göre önlerindeki araçları geçme ve kullandıkları araç cinslerine göre hangi şeritleri kullanmaları gerektiğini bildirir.

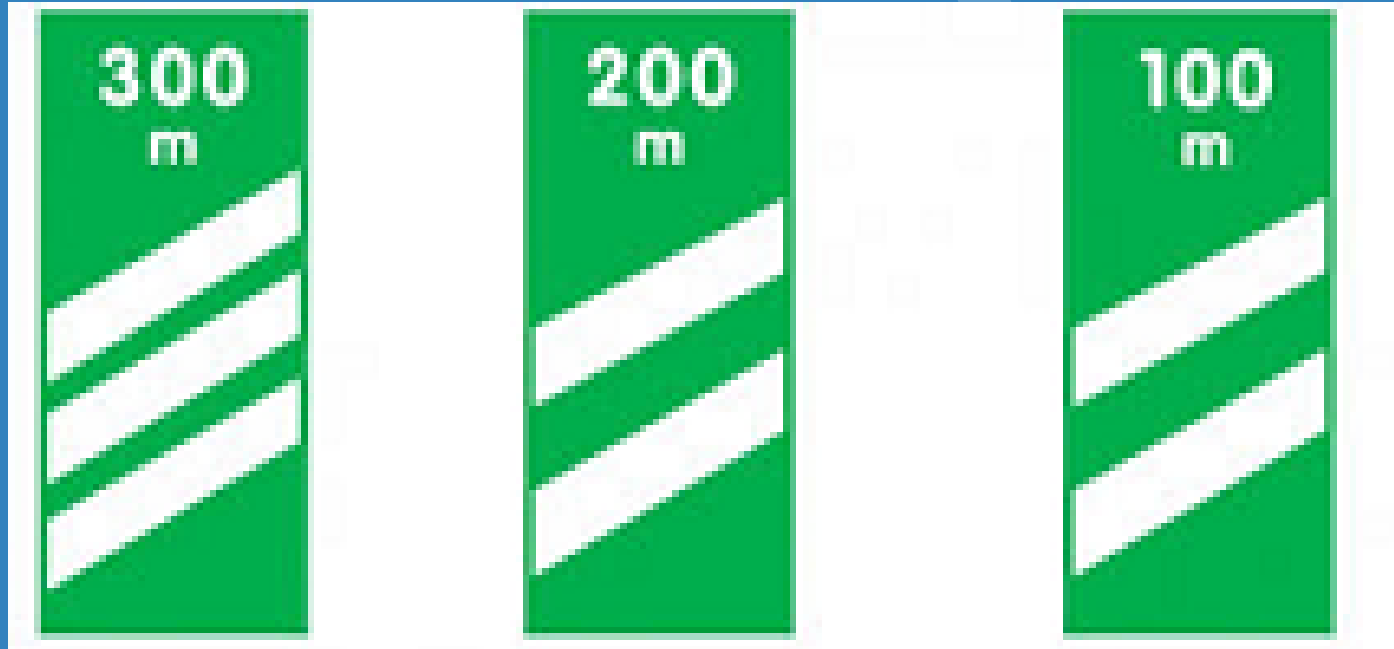


Tünel İsim Levhası: Tünel girişlerinde bulunur, Tünelin adı ve uzunluğunu gösterir.

Viyadük İsim Levhası: Viyadük başlangıcına konulur. Viyadük adı ve uzunluğunu gösterir.



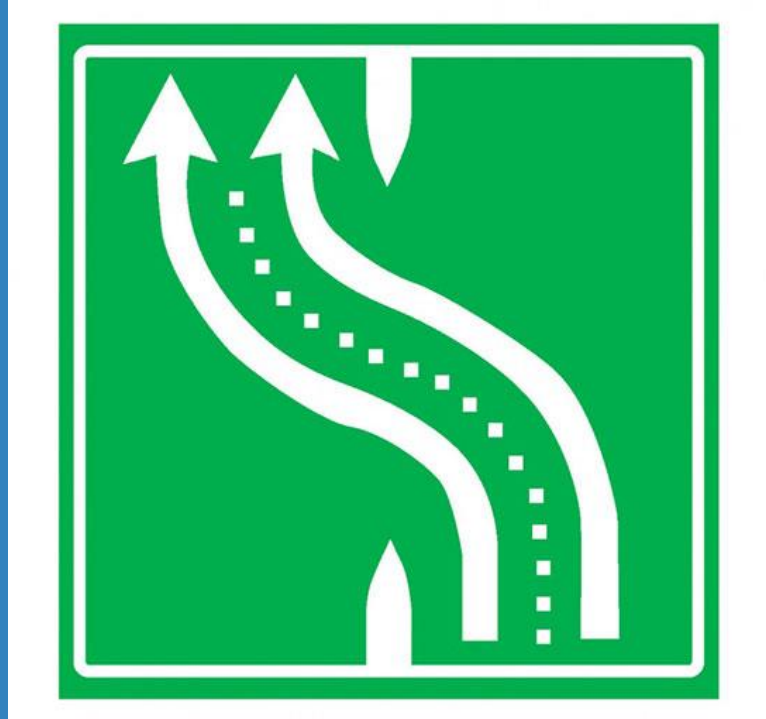
Otoyol Çıkış Yaklaşım Levhaları: Otoyoldan çıkış yapacak sürücülere, çıkış için 300 m - 200m - 100 m kaldığını bildirir.



Otoyol Şerit kapatma Levhası: Otoyol ve ekspres yollarda bakım, onarım veya yapım çalışmaları nedeni ile gidişe ayrılan şerit veya şeritlerin trafiğe kapalı olduğunu bildirir.



Otoyol Bant Deęiřtirme Levhası: Otoyolda yol yapımı çalışması veya tamir, bakım onarımı olduğunu ve sürücülerin hız kesmelerini ve gösterilen şeride geçmeleri istenir.



13. Duraklama ve Park Etme İşaretleri (P Grubu)

DURAKLAMA ve PARKETME İŞARETLERİ (P Grubu)

Bu gruptaki trafik işaretleri sürücüye nerede park edebileceği, nerede durup nerede duramayacağı gibi bilgiler veren trafik levhalarıdır. Bu grupta toplam 10 adet levha vardır. Bu levhalar daha çok park levhalarından oluşmaktadır.

Park yerlerinde park etme;

1- Süreli olduğu durumlarda

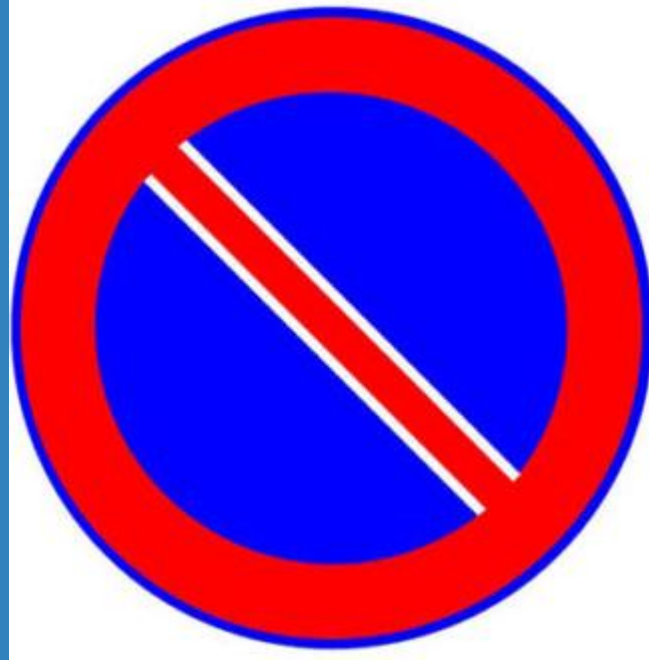
2 - Günün belirli saatlerinde park etme serbest olduğu durumlarda,

3- Haftanın tek günü, çift günü gibi uygulamalarda,

4- Özürlü aracı - ticari taksi gibi belli araçlara tahsisli olduğu durumlarda, ilave panel levha ile konu bildirilmelidir.

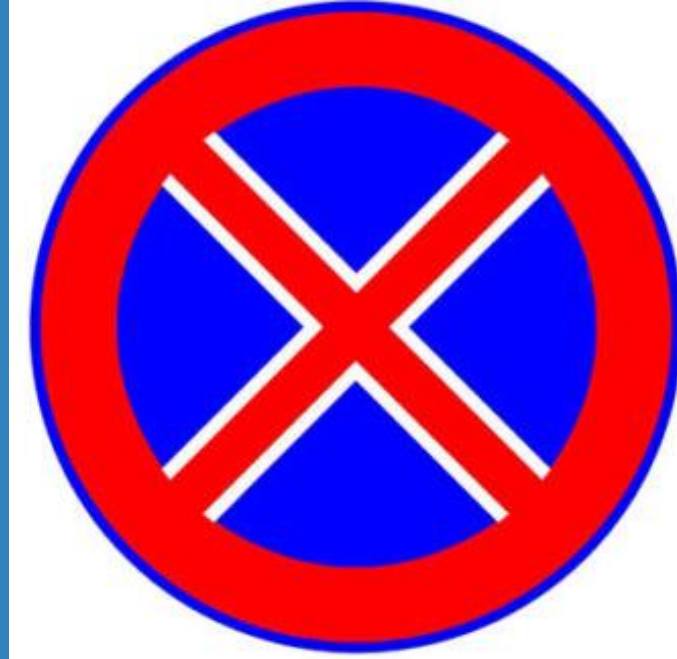
(P-1) PARK ETMEK YASAKTIR:

Bu işaret levhası, park etmenin yasak olduğunu ve sadece yolcu indirme, bindirme, yük alma ve boşaltma için araçların durmasına izin verilebildiğini bildirir.



(P-2) DURAKLAMAK VE PARK ETMEK YASAKTIR:

Bu işaret levhası duraklamanın ve park etmenin yasak olduğunu bildirir. Duraklama ve park etme yasakları belirli araçlar için-günün belirli saatleri için veya levhanın bulunduğu yolun belirli mesafesi için geçerli olduğu durumlarda ise ilave panel levha ile durum bildirilir.



PARK YERLERİNİN İŞARETLENMESİ

Bu işaret levhalarının bulunduğu yerde park yapılabileceğini ve park etmenin şeklini gösterir. Bir cadde boyunca park için izin vermek üzere kullanılacağı gibi otopark girişlerinde de kullanılabilir.

Park Yeri



Kapalı Park Yeri



Park Yeri (Metrodan
Yararlanacaklar İçin)



Park Yeri (Tramvaydan
Yararlanacaklar İçin)



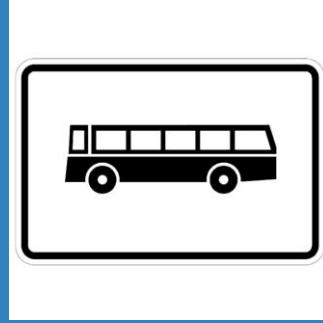
14. Panel Bilgi İşaretleri

TAŞIT PANELİ BİLGİ İŞARETLERİ (PL GRUBU)

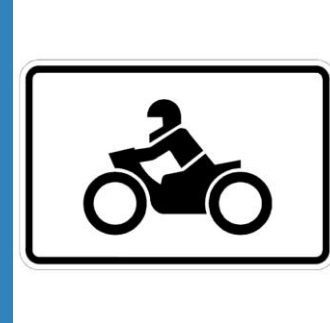
Park yerinden yararlanamayacak araçlar ile park yasağı dışında tutulan araçlar, ilgili araç figürü üstüne hariç yazılarak belirlenir. Kısacası levhada görünen araç tipleri hariç, diğer araçlar için park yasağının olduğunu belirtir.



**Taşıt
Levhası**



**Otobüs
Levhası**



**Motosiklet
Levhası**



**Traktör
Levhası**



**Kamyon/
Kamyonet
Levhası**



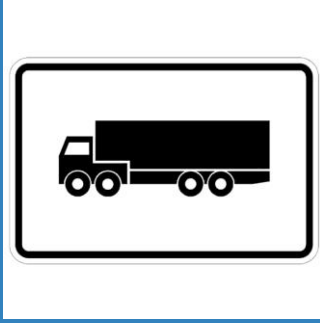
**Kamyon/
Kamyonet
hariç
Levhası**



**Kamyon ve
Otobüs hariç
Levhası**



**Karavan
Levhası**

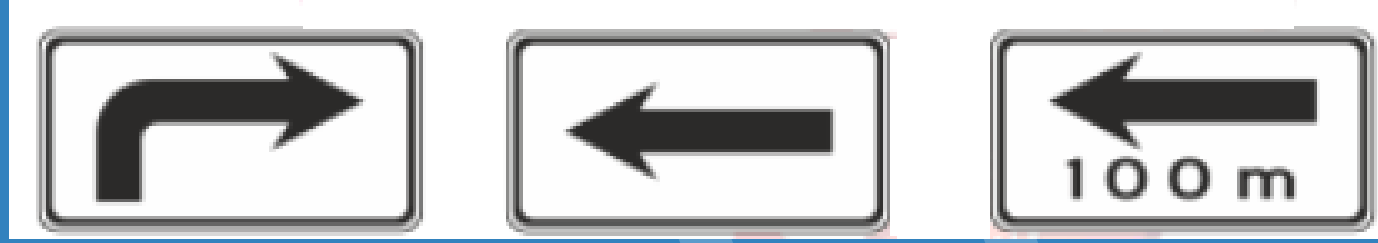


**Tır
Levhası**



**Kamyon Römork
Levhası**

Yön Panelleri



Anayol Panelleri



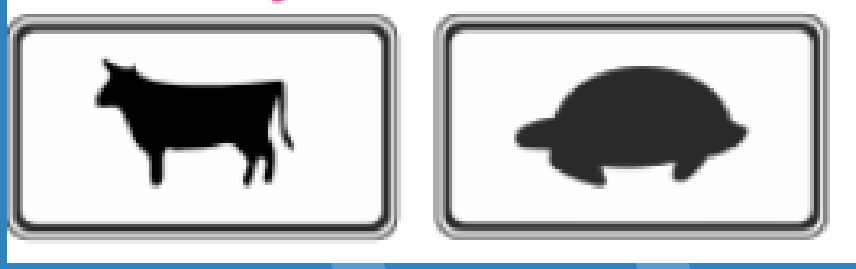
Far Paneli



Devamlılık Paneli



Hayvan Panelleri



Yağış Panelleri



Ağaç Engel Panelleri



Engelli Sürücü Paneli



DUR Paneli



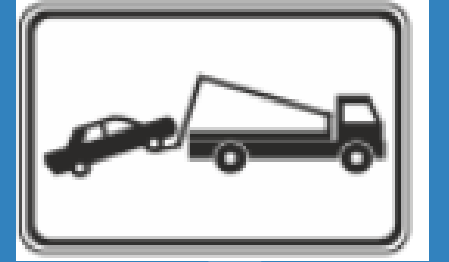
Yüksek Gerilim Hattı



Askeri Araç Çıkabilir



Araç Çekilir

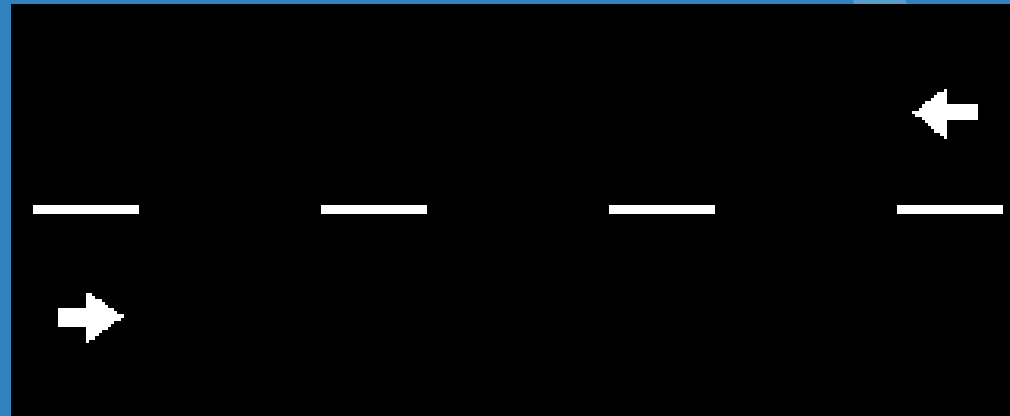


15. Yol Çizgileri

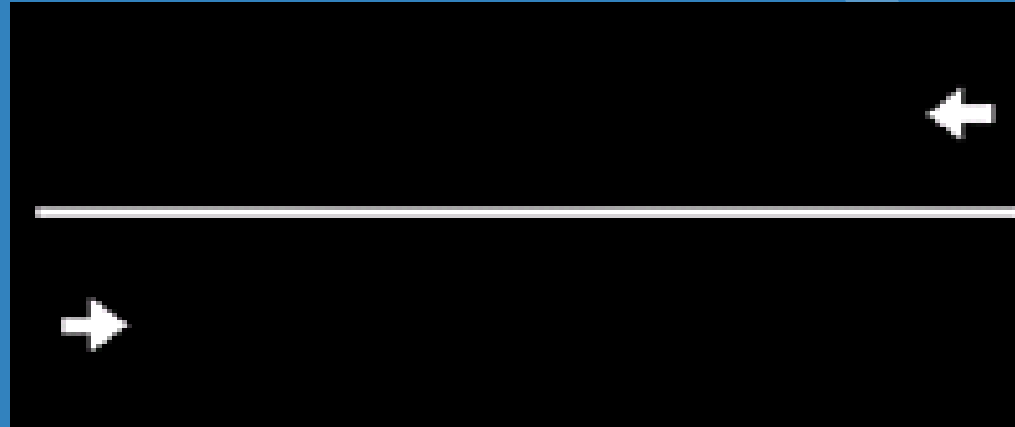
YOL ÇİZGİLERİ

Şerit Çizgisi: Kaplama üzerinde trafik akım şeritlerini birbirinden ayıran ve şeritlerin iç sınırlarını gösteren çizgidir.

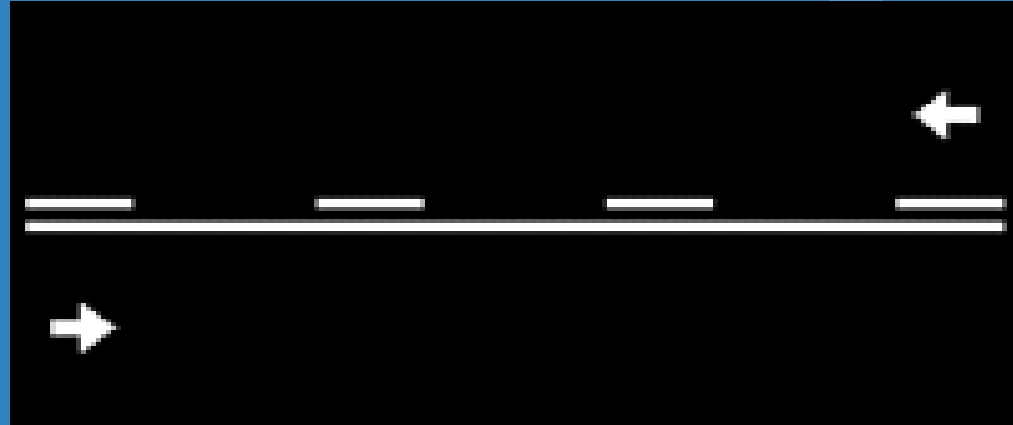
Kesik Kesik Yol Çizgisi: Kurallara uymak şartıyla öndeki araç geçilebilir, şerit değiştirilebilir.



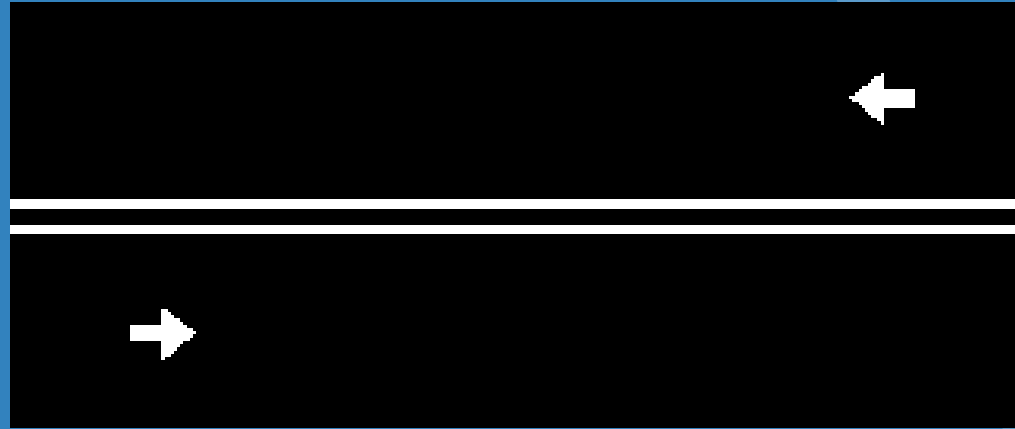
Devamlı Yol Çizgisi: Geçme yasağı getirir. İki şerit ve iki yönlü karayolunda, dönemeç, tepe üstü, kavşak, okul ve yaya geçidi, demiryolu geçidi, dar köprü ve tünel gibi yerlerin yaklaşımında şerit değiştirilemeyeceğini ve öndeki araçların geçilemeyeceğini belirtir.



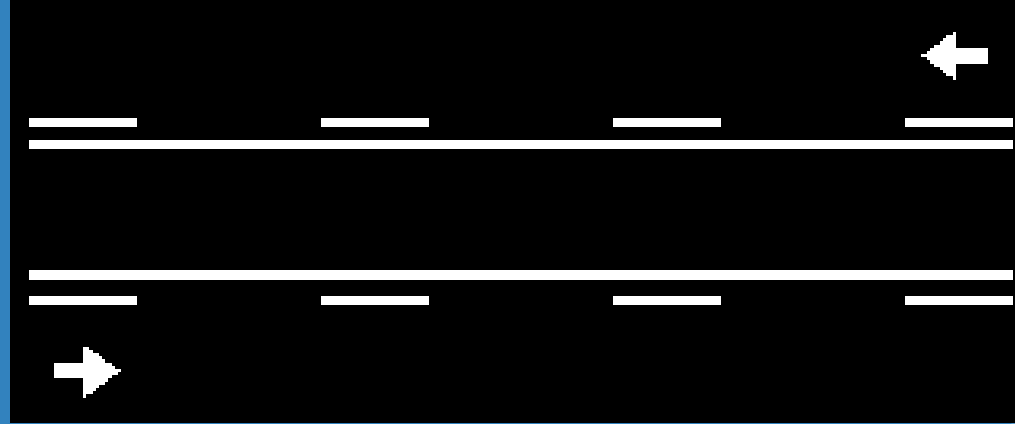
Kesik Devamlı Yol Çizgisi: Sürücü trafiğin akış yönüne göre kendine yakın olan çizginin anlamına göre hareket eder. Trafik akışına göre kesik çizgi kendisine yakın olan araç sürücülerinin geçiş kurallarına uymak şartıyla öndeki aracı geçmek için şerit değiştirebileceğini bildirir. Devamlı çizgi kendisine yakın olan araç sürücüsünün ise hiçbir şekilde şerit değiştiremeyeceğini bildirir.



Yan Yana iki Devamlı Yol Çizgisi: İki yönlü çok şeritli yollarda kullanılır. Yolu bölünmüş yol şekline getirir. Ayırıcı (refüj) anlamındadır. Trafik akışına göre her iki yönde hareket eden araç sürücülerinin kendine göre gidişe ayrılan şeritlerde geçme yapabilseler dahi karşı yöndeki araç trafiğine ayrılmış şeritleri kesinlikle kullanamayacaklarını belirtir.

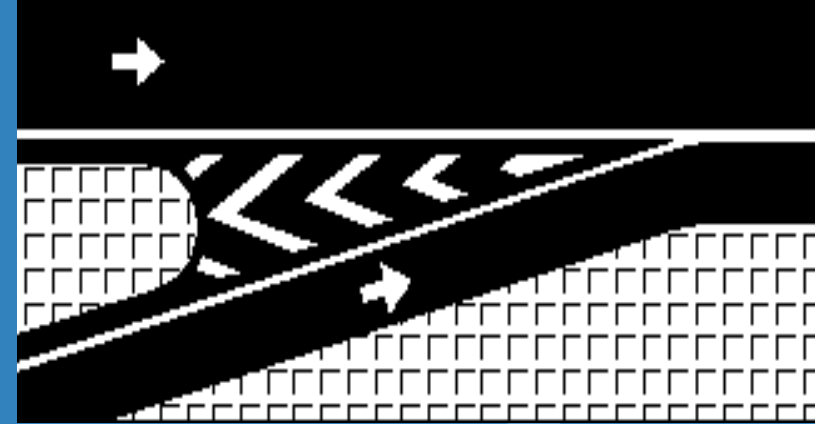
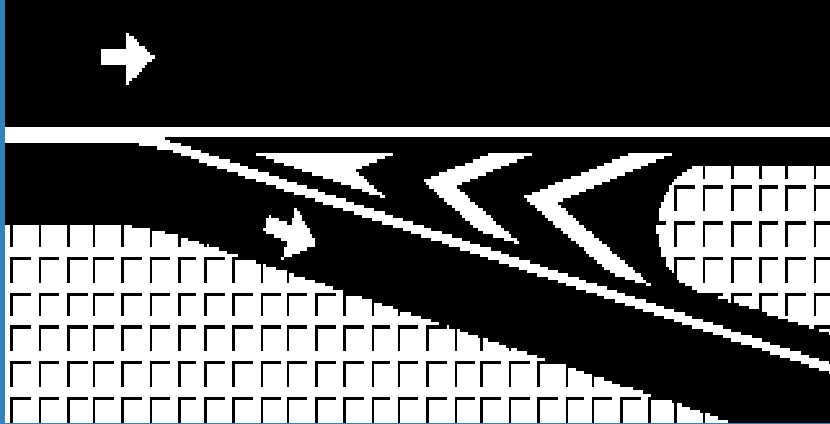


Tırmanma şeridi: Orta şerit geçme sırasında kullanılır. Sürekli işgal edilmez.



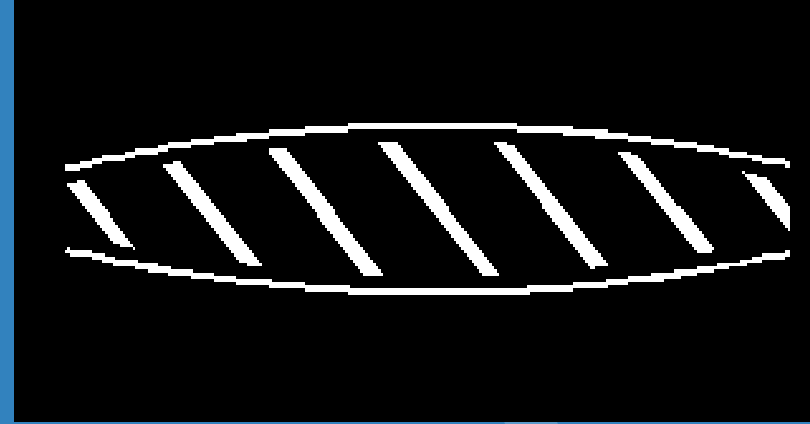
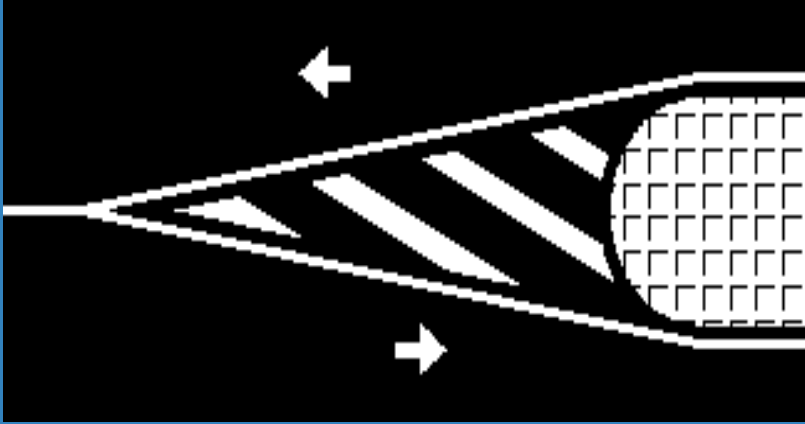
Ayrılma Çizgisi: Trafiğin akış istikametine göre sağ tarafa ayırma çizgisidir. Taralı alan kullanılmaz.

Katılma Çizgisi: Herhangi bir bağlantı yolu ile üzerinde araç trafiği bulunan bir yola giriş şerididir. Girilen yoldaki araç trafiği kontrol edilmelidir. Taralı alan kullanılmaz.

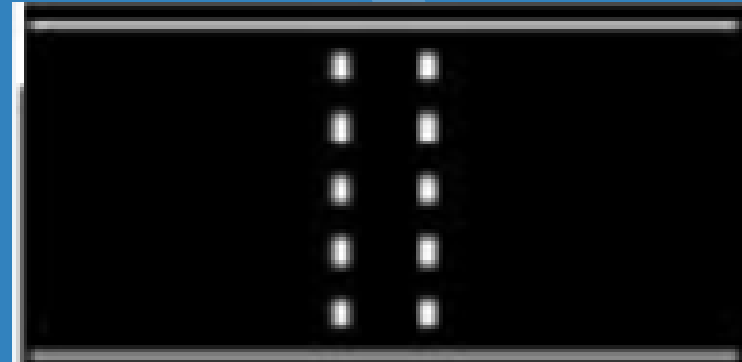
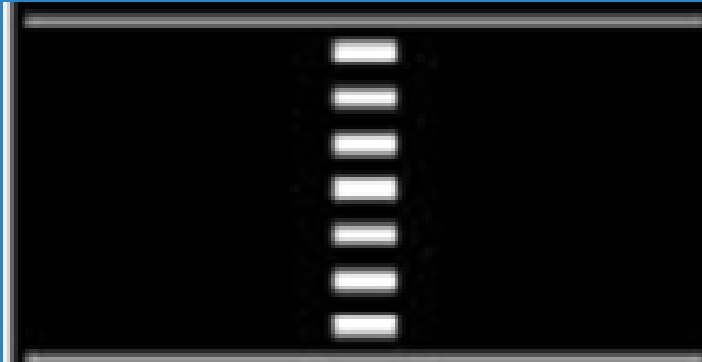


Bölünmüş Yol Başlangıcı: İki yönlü yoldan bölünmüş yola geçişi düzenleyen çizgilerdir. Taralı alan kullanılmamalı fiziksel buruna dikkat edilmelidir.

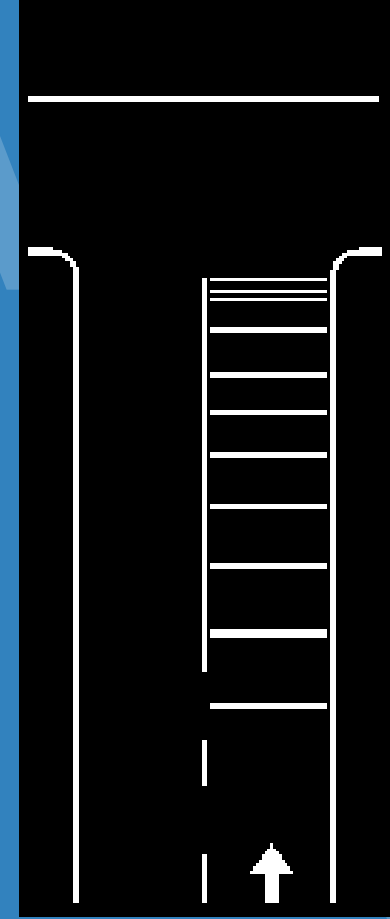
Taralı Alana Girilmez: Tırmanma şeritlerinde gidişe ve gelişe ait şeritleri düzenlemek amacıyla kullanılan çizgilerdir. Taranmış alan kullanılmadığında araç doğru şeridine yönelir.



Yaya Geçidi Çizgileri: Yol eksenine dik olarak çizilen çizgilerdir. Karayolunun araç trafiğine ayrılmış bölümlerinde yayaların geçiş yapacağı kısımları belirtir. Bu kısımlarda ilk geçiş hakkı yayalara aittir.



Yavaşlama Uyarı Çizgileri: Yol eksenine dik olarak çizilir. Araç trafiğinin hızlı aktığı yollarda tehlikeli bir viraja, kavşağa, ışıklı trafik işaretlerine veya yaya geçidi gibi geçiş önceliği bulunan kesimlere yaklaşıldığını bildirir. Sürücüler hız azaltmalı ve dikkatli olmalıdır.



Bisiklet yolu: Yolun bisiklet yolu olduğunu veya yolu dik ekseninde kesecek şekilde bisikletli geçebileceğini gösterir.



Özürlü Sürücüler İçin Park Yeri: Özürlü sürücüler için ayrılmış park yerlerinin işaretlenmesinde kullanılır.



Yaya geçidi: Yolun ilerisinde yaya geçidi veya okul geçidi bulunduğunu ikaz amacıyla kullanılır.

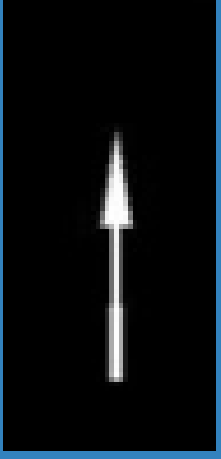


Park Yeri Çizgileri: Araçların duracakları yerleri belirlemek amacıyla park yerlerine çizilen çizgilerdir.

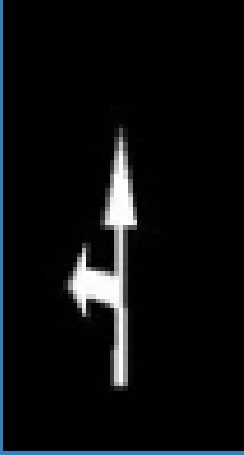


Yön Okları: Özellikle kavşak yaklaşımlarında gidilecek veya dönülecek yöne göre zamanında uygun şeride girilmesini gösteren çizgilerdir.

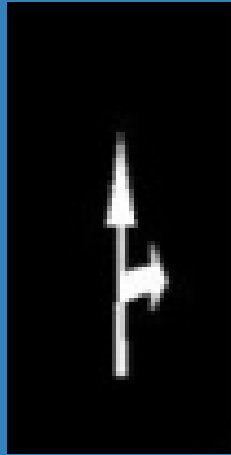




Bu şerit sadece ileri yönde seyir içindir.



Bu şerit sadece ileri yönde seyir veya sola dönüş içindir.



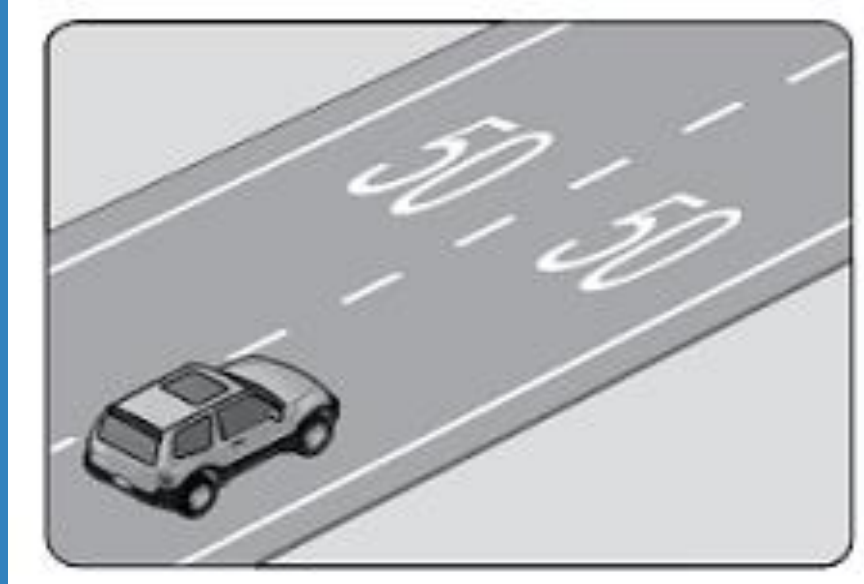
Bu şerit sadece ileri yönde seyir veya sağa dönüş içindir.

Bu şerit sadece sola dönüş içindir.

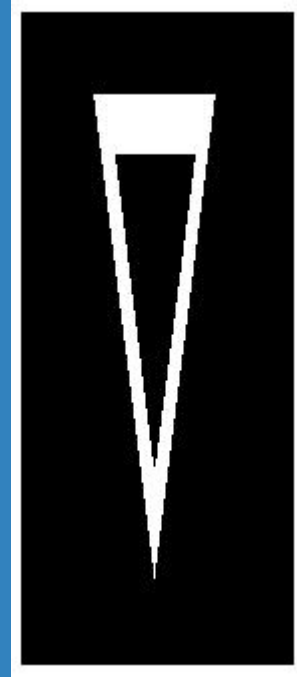
Bu şerit sadece sağa dönüş içindir.

Sağa geç.

Azami Hız Sınırı: Taşıt yolu üzerine yazılan sayılar bu yol kesimindeki azami hızı gösterir.



Yol ver : Bu işaret levhası, ana yol-tali yol kavşaklarında, tali yoldan kavşağa yaklaşmakta olan sürücülerin gerekmediği durumlarda kavşakta durmaksızın, anayolda seyretmekte olan araçlara yol vermesi gerektiğini belirtir.



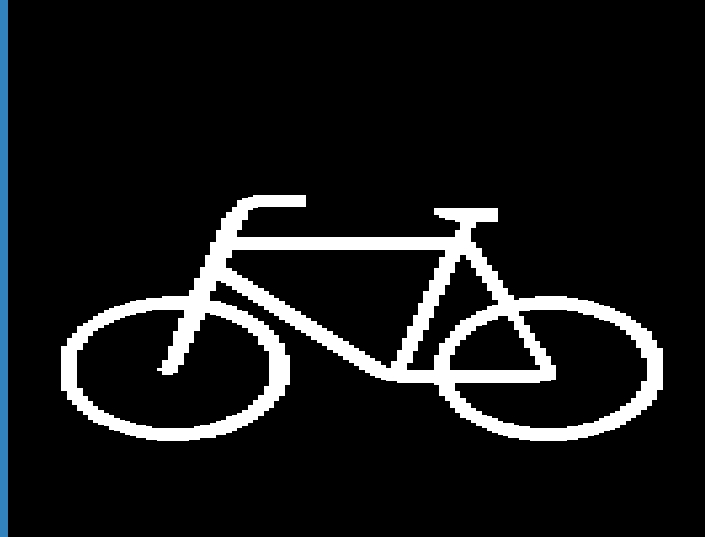
DUR :

Sürücülere araçlarını uygun mesafede mutlaka durdurmaları gerektiğini bildirir.

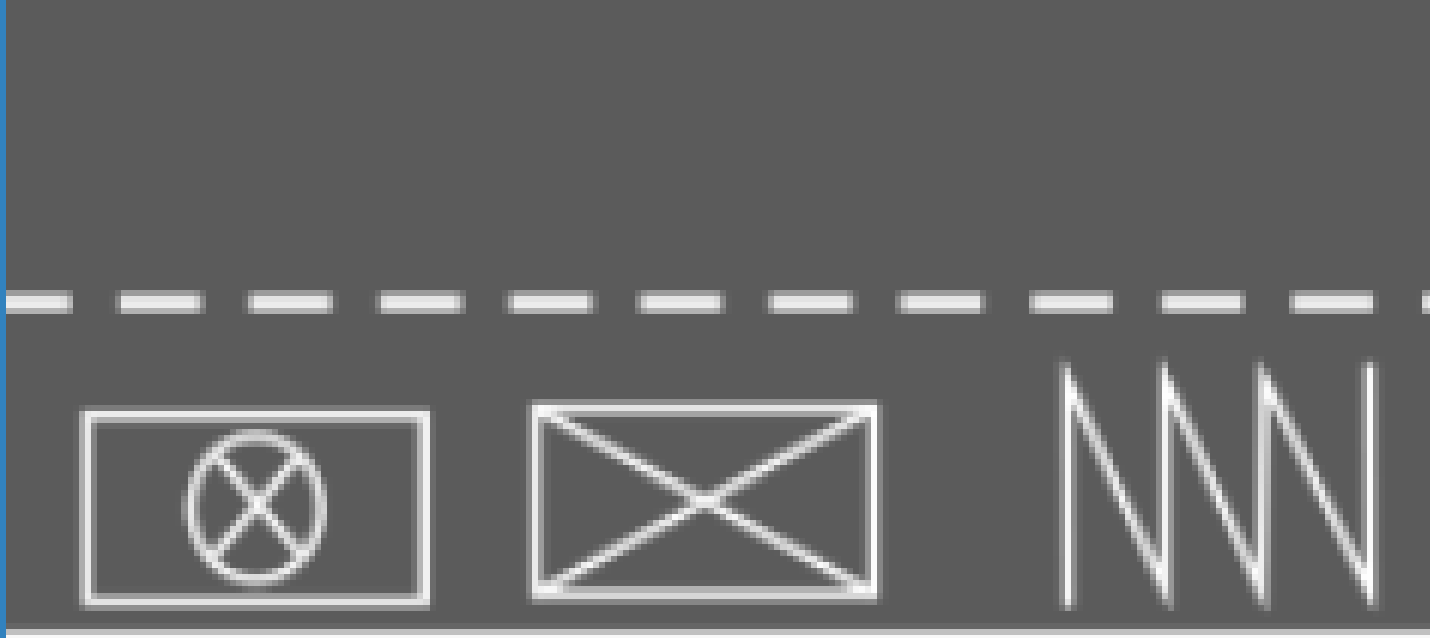


Bisiklet yolu:

Yolun bisiklet yolu olduğunu veya yolu dik eksende kesecek şekilde bisikletli geçebileceğini gösterir.



Park Yasağı Çizgileri: Park etmenin yasaklandığı kesimlerde bordür taşlarına veya kaplama üzerine çizilen çizgilerdir.



16. Karayollarında Araç Sürme Yasağı

KARAYOLLARINDA ARAÇ SÜRME YASAĞI

Uyuşturucu, uyarıcı ve keyif verici gibi özelliklere sahip maddeleri almış olanlar ile alkollü içki almış olması nedeniyle güvenli sürüş yeteneklerini kaybetmiş kişilerin karayolunda araç kullanmaları yasaktır.

1. Uyuşturucu, uyarıcı ve keyif verici özelliklere sahip maddeleri almış olarak araç sürme yasağı:

- Uyuşturucu, uyarıcı veya keyif verici madde almış olarak araç kullanıldığı tespit edilenler;
- Araç kullanmaktan men edilirler ve Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır.
- Mahkeme kararı ile 6 ay hafif hapis ve hafif para cezası ile cezalandırılırlar,
- Ayrıca sürücü belgeleri 5 yıl süre ile geri alınır.

2. Alkollü içki almış olarak araç kullanma yasağı:

Taksi veya dolmuş, minibüs, otobüs, kamyon, çekici gibi araçlarla kamu hizmeti, yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücüler ile resmi araç sürücüleri **(0.20 promil)** üzerinde alkollü içki alarak araç süremezler.

Hususi araç kullananlar ise **(0.50 promil)** üzerinde alkollü olarak araç kullanamazlar.



0.50 promil üzerinde alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin suçun işlendiği tarihten itibaren geriye doğru **5 yıl içerisinde;**

- **Birinci defasında** sürücü belgeleri **6 ay süreyle geri alınır** ve haklarında hafif para cezası uygulanır.
- **İkinci defasında** sürücü belgeleri **2 yıl süreyle geri alınır** ve haklarında hafif para cezası uygulanır. Ayrıca bu sürücüler İçişleri, Milli Eğitim ve Sağlık Bakanlıklarınca çıkarılacak yönetmelikte gösterilen **sürücü davranışlarını geliştirme eğitime** tabi tutulurlar.

- Üçüncü defasında ise sürücü belgeleri 5 yıl süreyle geri alınır ve 6 aydan aşağı olmamak üzere hafif hapis cezası ile birlikte hafif para cezası uygulanır. Ayrıca psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesine tabi tutulurlar. Bu değerlendirmede muayene sonrasında uygun görülenlere geri alma süreci sonunda sürücü belgeleri iade edilir.

- Uyuşturucu ve uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığını ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacı ile yetkililerce teknik cihazlar kullanılmasını kabul etmeyen sürücülerin **sürücü belgesi 2 yıl süre ile geri alınır.**
- Alkollü olarak ölümlü ya da yaralamalı trafik kazasına neden olunması halinde ağır kusurun varlığı kabul edilir.

Sürücü Belgesi Olmadan Araç Kullanmak :

Sürücü belgesi olmayanların veya sürmeye yetkili oldukları araçlar dışındaki araçları karayolunda sürmek yasaktır. Geçerli sürücü belgesi olmadan araç kullanarak trafiğe çıkanlara **para cezası** uygulanır. Ayrıca, aracın sürücü belgesiz kişilerce sürülmesine **izin veren araç sahibine** de tescil plakası üzerinden aynı miktarda **idari para cezası** verilir.

Araç Kullanma Süreleri

- Ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve azami ağırlığı 3.5 tonu geçen araçların şoförleri ile ticari amaç ile yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi şoförü dahil 9 kişiyi geçen araçların şoförlerinin **24 saatlik herhangi bir süre içerisinde, toplam olarak 9 saatten fazla, devamlı olarak 4.5 saatten fazla araç sürmeleri yasaktır.**



- 4,5 saatlik devamlı araç sürmeden sonra **en az 45 dakika** dinlenmek zorundadır. Bu dinlenmeyi 4,5 saatlik araç kullanma süreleri içinde **15 er dakikalık molalar şeklinde de** kullanabilir.
- Bu şoförler en fazla 6 günlük araç kullanma süresinden sonra **1 günlük hafta tatilini** kullanmak zorundadırlar. Hafta tatili **en az 24 saattir.**



Takograf Cihazı : Sürücülerin çalışma, dinlenme ve yaptıkları hızı belirleyen cihazlardır. Takograf cihazlarının şehirlerarası yük veya yolcu taşımacılığı yapan otobüs, kamyon ve çekicilerde bulundurulması ve kullanılması zorunludur.



Takograf Nedir?

Takograf sürücülerin trafikte yapılan denetimlerde ayrıntılı olarak kontrol edilebilmesi için, araçların hızı, kontrolü, sürücü dinlenme süreleri ve sürücünün kimlik bilgilerini hafızasında saklayan bir cihazdır.

Takograf Kullanımı ve Trafik Güvenliği



- Kamyon , çekici ve otobüslerde kullanılması zorunludur.
- Sürücülerin çalışma ve dinlenme sürelerini, hızlarını tespit eder.
- Sürücüler 30 günlük takograf kayıtlarının araçlarında muhafaza etmek zorundadır.
- İşverenlerde bu kayıtları 5 yıl süreyle iş yerlerinde muhafaza etmek zorundadır.

- Kanuna göre arızalı cihazla trafiğe çıkan sürücüye **20 ceza puanı ve eksiklik giderilene kadar trafikten men cezası** verilir.
- Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Araçlarda Kullanılan Takograf Cihazları Hakkında Yönetmeliğin” 9. maddesi ve AETR sözleşmesi gereğince, **dijital takograf cihazlarının verilerinin ise sürücüler için 1 hafta ve firmada 12 ay saklanması** gerekmektedir.

Özel Mesleki Yeterlilik Sertifika Sınıfları ve Türleri :

- SRC 1 Belgesi (Uluslararası yolcu taşımacılığı)
- SRC 2 Belgesi (Yurtiçi yolcu taşımacılığı)
- SRC 3 Belgesi (Uluslararası eşya ve kargo taşımacılığı)
- SRC 4 Belgesi (Yurtiçi eşya ve kargo taşımacılığı)
- SRC 5 Belgesi (Tehlikeli madde taşımacılığı)

olarak düzenlenir ve verilir.

- SRC 1 türü belge almış olanlar SRC 2 belge türünü,
- SRC 3 türü belge almış olanlar, SRC 4 belge türünü almış kabul edilirler.

17. Karayollarının Kullanılması Kuralları

KARAYOLLARININ KULLANILMASI KURALLARI

Karayollarında trafik sağdan akar. Aksine bir işaret bulunmadıkça bütün sürücüler araçlarını;

- Gidiş yönüne göre yolun **en sağından sürmek**,
- Çok şeritli yollarda, yol ve trafik durumuna göre **hızının gerektirdiği şeritten sürmek**,
- Şerit değiştirmeden önce, **gireceği şeritteki araçların emniyetle geçmesini beklemek**,

- Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde şerit değiştirmemek,
- Gidişe ayrılan şeritlerden en soldakini sürekli olarak işgal etmemek,
- İki yönlü dört veya daha çok şeritli yollarda, aksine bir işaret bulunmadıkça motosiklet, otomobil, minibüs, kamyonet ve otobüs dışındaki araçları sürenler, geçme ve dönme dışında, **en sağ şeritten** sürmek zorundadırlar.

Sürücülerin;

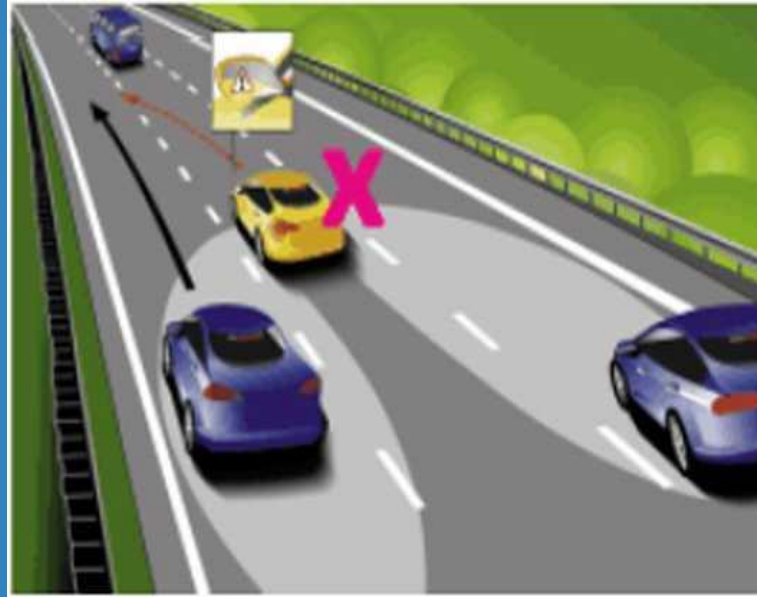
- Geçme, dönme, duraklama ve park etme gibi haller dışında şerit değiştirmeleri
- İki şeridi birden kullanmaları,
- Kavşaklara yaklaşırken yerleşim yerleri dışında 150 m, yerleşim yerleri içinde 30 m mesafe içinde ve kavşaklarda şerit değiştirmeleri



- İşaret vermeden şerit değiştirmeleri,
- Bölünmüş yollarda, karşı yönden gelen trafik için ayrılmış yol bölümüne girmeleri,
- Dört veya daha fazla şeritli ve iki yönlü yollarda
- Karşı yönden gelen trafik için ayrılan yol kısmına girmeleri,



- İki yönlü ve üç şeritli yollarda en sol şeride girmeleri yasaktır.
- Şerit değiştirilirken girilecek şeridin kontrol edilmesi, işaret verilmesi girilecek şeritte araç varsa geçmesini beklemek gereklidir.
- Dönüş ışıkları sürücülere geç mesajı olarak verilemez!



Yayaların Uyması Gereken Genel Kurallar

- Cadde ve sokaklarda her zaman yaya kaldırımını kullanılmalıdır. Karşı kaldırıma yaya geçitleri kullanılmalıdır.
- Kaldırımdan inerken, karşıdan karşıya geçerken önce sola, sonra sağa yine sola bakıp öyle geçilmelidir.
- Yaya kaldırımı olmayan yerlerde yolun solundan yürünülmelidir.

- Trafik görevlilerinin işaretlerine uymalıdır.
- Trafik görevlisi olmadığı yerlerde trafik işaretlerine dikkat edilmelidir.
- Trafik işaret lambası yayalara kırmızı yanarken kesin olarak karşıya geçilmemelidir.
- Karşıdan karşıya geçerken eğriler ve zikzaklar yapmadan hızlıca geçilmelidir.
- Hareketsiz araçların önünden ve arkasından geçilmemelidir.

18. Araç Sınıfları ve Hız Kuralları

ARAÇ SINIFLARI



M SINIFI ARAÇLAR

Bu sınıf M1, M2 ve M3 olarak 3' e ayrılır. M sınıfı araç sınıfları: **En az dört tekerlekli ve yolcu taşımada kullanılan motorlu araçlardır.**

M1 Sınıfı: Yolcu taşımada kullanılan ve sürücü dahil en fazla 9 oturma yeri olan motorlu araçtır.

M2 Sınıfı: Yolcu taşımada kullanılan, sürücü dahil 9'dan fazla oturma yeri olan ve azami ağırlığı 5 tonu aşmayan motorlu araçtır.

M3 Sınıfı: Yolcu taşımada kullanılan, sürücü dahil 9'dan fazla oturma yeri olan ve azami ağırlığı 5 tonu aşan motorlu araçtır.

N SINIFI ARAÇLAR

N sınıfı araç kategorisi 3 farklı sınıfa ayrılır. N araç sınıfları: **En az dört tekerlekli ve yük taşımada kullanılan motorlu araçlardır.**

N1 Sınıfı: Yük taşımada kullanılan ve azami ağırlığı 3.5 tonu aşmayan motorlu araçtır.

N2 Sınıfı: Yük taşımada kullanılan ve azami ağırlığı 3.5 tonu aşan, ancak 12 tonu aşmayan motorlu araçtır.

N3 Sınıfı: Yük taşımada kullanılan ve azami ağırlığı 12 tonu aşan motorlu araçtır.

O SINIFI ARAÇLAR

O sınıfı araç sınıfları O1 sınıfı, O2 Sınıfı, O3 Sınıfı ve O4 sınıfı olmak üzere 4'e ayrılır. O sınıfı araç sınıfı römorklarla ilgilidir.

L SINIFI ARAÇLAR

L grubunda 7 farklı sınıf bulunmaktadır. Bu kategorinin araç sınıfları: İki ve üç veya dört tekerlekli motorlu araçlardır.

L1 Sınıfı: Azami hızı 45 km/s'i, geçmeyen iki tekerlekli araçtır.

L2 Sınıfı: Azami hızı 45 km/s'i, geçmeyen üç tekerlekli araçtır.

L3 Sınıfı: Azami hızı 45 km/s'i geçen yolcu sepetsiz iki tekerlekli araçtır.

L4 Sınıfı: Azami hızı 45 km/s'i geçen yolcu sepetli iki tekerlekli araçtır.

L5 Sınıfı: Azami hızı 45 km/s'i geçen, simetrik olarak yerleştirilmiş üç tekerlekli araçtır.

L6 Sınıfı: Azami hızı 45 km/s'i, geçmeyen dört tekerlekli araçtır.

L7 Sınıfı: yüksüz ağırlığı 0.4 tonu (yük taşıma amaçlı araçlarda 0.55 ton), geçmeyen ve L6 sınıfına girmeyen dört tekerlekli araçtır.

T sınıfı araç sınıfları arasında traktörleri ele alır. T1, T2, T3, T4 ve T5 olmak üzere kendi arasında 5'e ayrılır.

HIZ KURALLARI

Sürücüler, hızlarını;

1- Kullandıkları aracın cinsine,

2- Yük durumuna,

3- Yol durumuna,

4- Hava ve görüş durumuna,

5- Trafik durumuna, göre ayarlamak zorundadırlar.

Karayollarında motorlu araçların sürülmesine izin verilen, en düşük hıza (**asgari hız**) sürülmesine izin verilen en yüksek hıza ise (**azami hız**) denir.

Şehirlerarası karayollarında 90km/s, otoyollar da 120 km/s hızı geçmemek üzere araçların hız sınırları aşağıya çıkarılmıştır. İçişleri Bakanlığı hız sınırını otomobiller için 20 km/s arttırabilir.

ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYO LLARINDA (km/sa)	BÖLÜNMÜŞ YOLLARDA (km/sa)	KGM tarafından işletilen otoyollarda (km/sa)	Yap-işlet- Devret(YİD) modeliyele işletilen otoyollarda (km/sa)
Otomobil (M1), (M1G)	50	90	110	130	140
Minibüs (M2),	50	80	90	100	
Otobüs (M2-M3),	50	80	90	100	

ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYO LLARINDA (km/sa)	BÖLÜNMÜŞ YOLLARDA (km/sa)	KGM tarafından işletilen otoyollarda (km/sa)	Yap-İşlet- Devret(YİD) modeliyele işletilen otoyollarda (km/sa)
Kamyonet (N1), N1G)	50	80	85	95	
Panelvan (N1)	50	85	100	110	
Kamyon (N2-N3), Çekici (N2-N3)	50	80	85	90	

ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYOLLARINDA (km/sa)	BÖLÜNmüş YOLLARDA (km/sa)	KGM tarafından işletilen otoyollarda (km/sa)	Yap-İşlet-Devret(YİD) modeliyle işletilen otoyollarda (km/sa)
Motosiklet (L3)	50	80	90	100	
Motosiklet (L4, L5, L7)	50	70	80	80	
Motorlu bisiklet (L1, L2, L6) Motorsuz bisiklet	30	45	45	Giremez	

ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYOLLARINDA (km/sa)	BÖLÜNMÜŞ YOLLARDA (km/sa)	KGM tarafından işletilen otoyollarda (km/sa)	Yap-İşlet-Devret(YİD) modeliyle işletilen otoyollarda (km/sa)
Tehlikeli madde taşıyan araçlar	30	50	60	70	
Özel yük taşıma izin belgesi veya özel izin belgesi ile karayoluna çıkan araçlarda	30	50	50	60	

ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYOLLARINDA (km/sa)	BÖLÜNmüş YOLLARDA (km/sa)	KGM tarafından işletilen otoyollarda (km/sa)	Yap-İşlet-Devret(YİD) modeliyele işletilen otoyollarda (km/sa)
Lastik tekerlekli traktörler	20	30	40	Giremez	
Arızalı bir aracı çeken araçlar	20	20	30	40	
İş makineleri	20	20	20	Yolun yapım, bakım veya işletilmesinden sorumlu kuruluştan izin alınmadan giremez	

- Tehlikeli madde taşımaya mahsus olup boş olarak trafiğe çıkan araçlar tabloda belirtilen kendi sınıfına giren araçlara ait hızla sürebilirler.
- Römorklu veya yarı römorklu araçlarda (Römork takmış Lastik Tekerlekli Traktör hariç) en çok hız sınırı aynı cins römorksuz araçlara ait en çok hız sınırından saatte 10km daha düşüktür.

- Servis freni bozuk olan araçları çeken araçlar saatte 15 km'nin üzerinde bir hızla sürülemez.
- Zorunlu haller dışında şehirlerarası karayolunu kullanan motorlu araçlarda araç cinsi gözetmeksizin **asgari hız sınırı 15km/saat** otoyollarda ise **40km/saat**'dir.

Hız Sınırlarına Uyma Mecburiyeti :

Sürücüler aksine bir işaret bulunmadıkça araç cinsi ve yol cinslerine göre belirlenen azami hız ile araçlarını sürebilirler.

Öndeki aracı geçme sırasında, geçme kuralının mecbur kıldığı şartlar dolayısıyla, azami hız sınırı aşılabılır. Bu durumda taşıt sürücülerine cezai işlem uygulanmaz. Geçiş tamamlanınca belirtilen hız limitlerine inilmesi gerekir.

- Çeşitli araç cinslerine göre öngörülen azami hız sınırlarını %10 nispetinde aştığı kontroller sırasında tespit edilen sürücülere , cezai işlem uygulanmaz.
- Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli teknik usullerle yapılan tespit sonucu hız sınırlarını %10'dan, %30'a (30 dahil) kadar aşan sürücülere hafif para cezası ve ceza puanı %30'dan %50'ye (50 dahil) kadar aşan sürücülere katlamalı hafif para cezası ve ceza puanı cezası, %50 den fazla asan sürücülere katlamalı para cezası ve ceza puanı cezası uygulanır.

- Hız sınırlarını % 30'dan fazla aşmak suretiyle ihlal suçunun işlendiği tarihten **geriye doğru 1 yıl içerisinde aynı kuralı 5 defa ihlal ettiği tespit edilen sürücülerin sürücü belgeleri 1 yıl süre ile geri alınır.** Süresi sonunda psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mani hali olmadığı anlaşılanlara bu kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla belgeleri iade edilir.

- Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir.

- Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

- Hız sınırlarının aşılıp aşılmadığını, tespit etmekte kullanılan cihazların yerini tespit veya cihazları bulunduranlar hafif para cezası ve 4 aydan 6 aya kadar hafif hapis cezası ile; bu cihazları imal veya ithal edenler hafif para cezası ve 6 aydan 8 aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar, cihazlarına el konulur.

Hızın Azaltılması Gereken Yerler :

Sürücüler:

- Kavşaklarla yaklaşırken,
- Dönemeçlere girerken,
- Tepe üstlerine yaklaşırken,
- Yaya ve okul geçitlerine yaklaşırken,
- Devamlı dönemeçli yollarda ilerlerken,

- Demiryolu geçitlerine yaklaşırken,
- Tünellere yaklaşırken,
- Dar köprü ve menfezlere yaklaşırken,
- Yapım, bakım ve onarım çalışmaları yapılan yol kesimlerine yaklaşırken

Hızlarını azaltmak zorundadırlar.

19. Takip Mesafesi

TAKİP MESAFESİ

Sürücüler, önlerinde giden araçları, kendi araçlarının km. cinsinden saatteki hızının en az yarısı kadar metre mesafesinden takip etmek zorundadırlar. Örneğin, 90 km./s hızla giden bir aracın öndeki aracı takip mesafesi 45 metredir.



- Takip mesafesi aynı zamanda, takip eden aracın 2 saniyede kat edeceği yol uzunluğu kadardır.



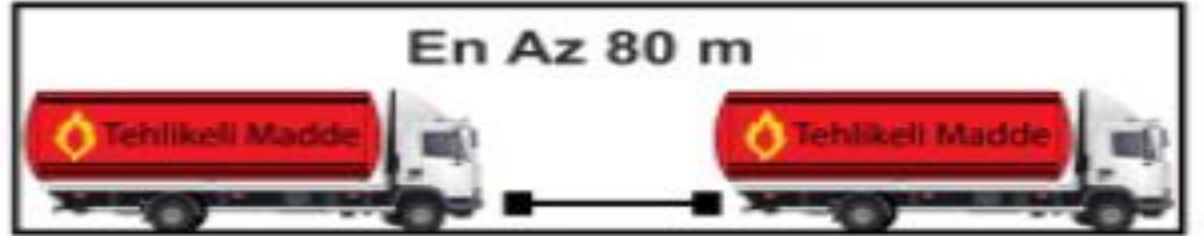
- Bu sürenin tespitinde, 88-89 yöntemi kullanılır. Buna göre; öndeki araç sürücüsü yol üzerinde bulunan belli sabit bir noktayı (ağaç, levha, köprü ayağı vb.) gittiği anda takip eden sürücü normal bir söyleyişle 88-89 diye sayar. Rakamın son hecesini arkadaki sürücü söylediğinde, kendi o belli noktaya gelmiş ise takip mesafesi normaldir, geçmiş ise takip mesafesi azdır.



- Kol ve grup halinde araç kullananlar, araçları arasında diğer araçların güvenle girebilecekleri açıklıklar bulundurmak zorundadırlar. Bu açıklıkların ölçüsü takip mesafesinden az olamaz.



- Tehlikeli madde taşıyan araç sürücüleri, yerleşim yerleri dışında diğer araçları 50 m. den daha yakın takip edemezler. Tehlikeli madde taşıyan iki araç arasındaki mesafe en az 80 metre olmalıdır.



ALGILAMA VE TEPKİ MESAFESİ

Trafikteki herhangi bir tehlikeyi görme, tehlikenin boyutunu algılama bu durumda ne yapılacağına karar verme ve sağ ayağını gaz pedalının üzerinden fren pedalının üzerine getirme süreci sırasında geçen bu süreye intikal süresi (reaksiyon süresi) denir. İntikal süresi 0.75 sn.'dir. (atletik yapılı insanlarda) aracın intikal süresi içerisinde almış olduğu yola (intikal mesafesi) denir.

FREN MESAFESİ :

Fren pedalına basıldığı andan durana kadar kat edilen mesafeye ise **fren mesafesi** denir.

DURMA MESAFESİ

İntikal mesafesiyle fren mesafesinin toplamı duruş mesafesini verir. Durma mesafesini olumlu veya olumsuz etkileyen faktörler arasında; yoldaki kayganlık faktörü, yük durumu, yol eğimi, lastiklerin ve fren sisteminin durumu ve sürücünün fiziksel ve ruhsal durumu sayılabilir.

20. Öndeki Aracı Geçme Kuralı

ÖNDEKİ ARACI GEÇME KURALLARI

Öndeki aracı geçecek sürücülerin;

- Arkadan gelen bir başka sürücünün kendisini geçmeye başlamamış olmasına,
- Geçilecek olan aracın bir başka aracı geçip geçmediğine,
- Geçme için kullanılacak şeridin yeteri kadar ilerisinin görüşe açık ve boş olmasına,



- Geçişin, geçilen araç için büyük bir güçlük doğurmamasına
- Araçların hız farkları ve uzunlukları itibariyle geçiş için yeterli mesafenin bulunup bulunmadığına,

Dikkat etmeleri zorunludur.



- Geçme, geçilecek aracın solundaki şeritten yapılır.
- Sol dönüş işareti verilir, geçilecek araç sürücüsü gündüz korna ile, gece selektör ile uyarılır.
- Geçilecek araca takip mesafesi kadar mesafe önce sol şeride geçilir.
- Geçilen araç, geriye görme aynasından görülünceye kadar geçiş şeridinde gidilir.
- Sağ dönüş işareti verildikten sonra sağ şeride girilerek geçiş tamamlanır.

- Geçişlerde yol çizgilerine dikkat edilmelidir.
- Araçların sağından veya banketten yararlanmak suretiyle geçmek yasaktır.
- Ancak, herhangi bir araç sola dönüş işareti vererek yavaşlamakta veya trafik mecburiyeti nedeniyle beklemekte ise, bunların veya yolun ortasından giden tramvaylar ile görev icabı yolun solunda bulunan geçiş üstünlüğüne sahip araçların sağındaki şeritten geçilebilir.

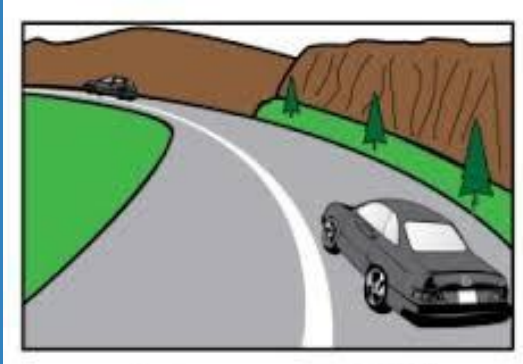
- Tramvay hatları müsait olmadığı takdirde, harekette olsun veya olmasın bir tramvayın sol yanından geçilemez ve bu yanda devamlı araç sürülemez.
- Gidişe ayrılmış yol bölümlerinde, şerit değiştirmemek şartı ile bir şeritteki taşıtların diğer şeritteki taşıtlardan hızlı gitmesi geçme sayılmaz.

Öndeki Aracı Geçmenin Yasak Olduğu Yerler:

1- Geçmenin trafik işareti ile yasaklandığı yerlerde,



2- Görüş yetersizliği olan tepe üstlerine ve dönemeçlere yaklaşırken,



3- Yaya ve okul geçitlerine yaklaşırken ve bu geçitlerde,



4- Kavşaklara yaklaşırken ve kavşaklarda,



5- Demiryolu geçitlerine yaklaşırken ve demiryolu geçitlerinde,



6- Gidiş ve geliş için birer şeridi bulunan iki yönlü trafiğin kullanıldığı köprü ve tünellerde,



Öndeki araçları geçmek yasaktır.

Geçilen Aracın Sürücüsünün Uyacağı Kurallar

Geçilen araç sürücüsü, kendisini geçmek isteyen araçların işaretini alınca:

- 1- İki yönlü, iki şeritli yollarda taşıt yolunun sağ kenarına yakın gitmek,
- 2- Dörtten fazla şeritli ve bölünmüş yollarda bulunduğu şeridi izlemek,

3- Hızını artırmamak,

4- Dar taşıt yollarında, trafiğin yoğun olduğu karayollarında yavaş gitmek sebebiyle kendilerini geçmek isteyen araçlara geçme kolaylığı sağlamak, gerekirse yavaşlamak veya durmak zorundadır.

Sürücülerin arkadaki araca dönüş ışıklarıyla geç işareti vermeleri yasaktır.

Geçilen araç sürücülerinin, kendilerini geçmek isteyen sürücülere karşı yol vermemeleri, hız arttırmaları ve sola dönüşe geçmeleri yasaktır.

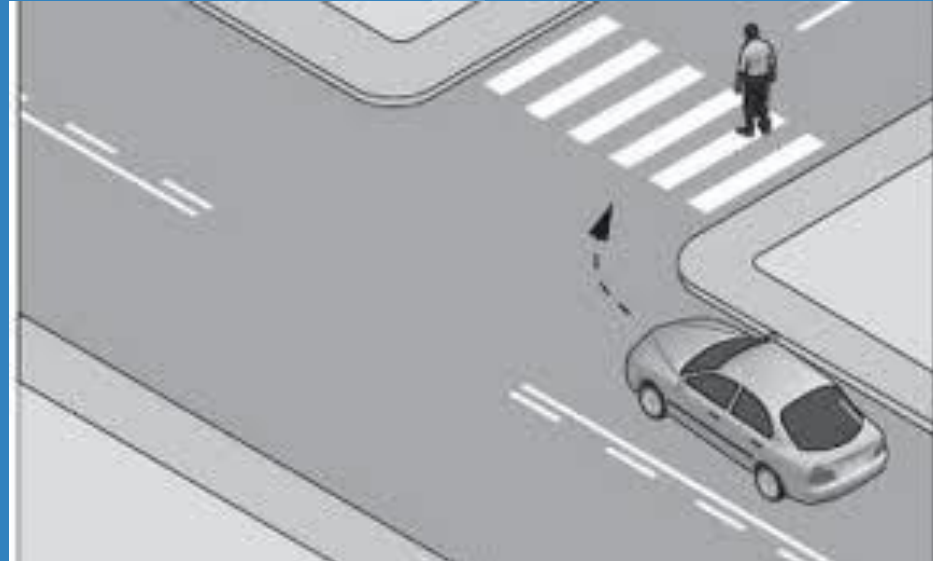
21. Dönüşler Ve Manevra Kuralları

DÖNÜŞLER VE MANEVRA KURALLARI

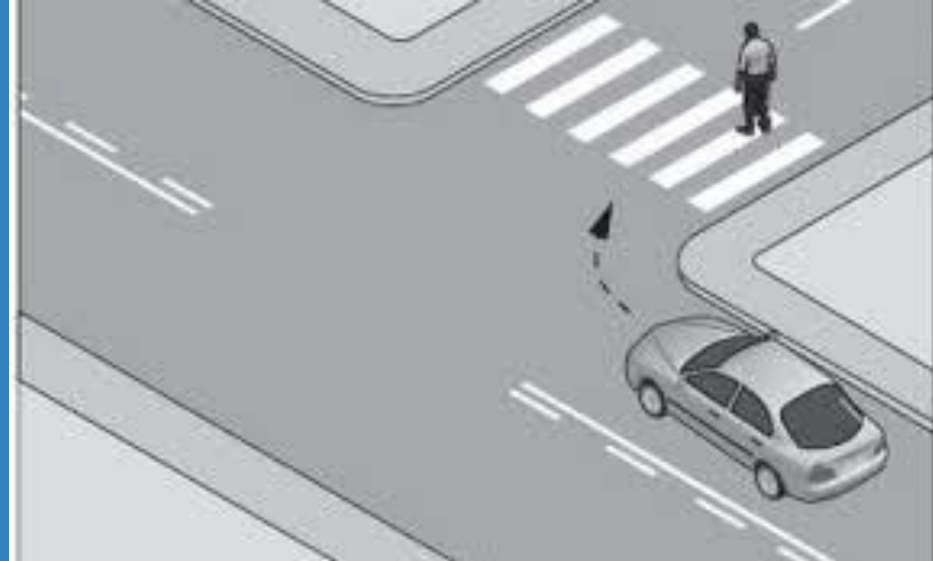
Bir kavşakta sağa veya sola dönüş yapacak olan araç sürücülerinin aşağıdaki kurallara uymaları zorunludur.

Sağa dönüşlerde sürücüler ;

- Dönüş işareti vermeye,
- Sağ şeride veya işaretlerle dönüş izni verilen şeride girmeye,
- Hızını azaltmaya,
- Dar bir kavisle dönmeye,

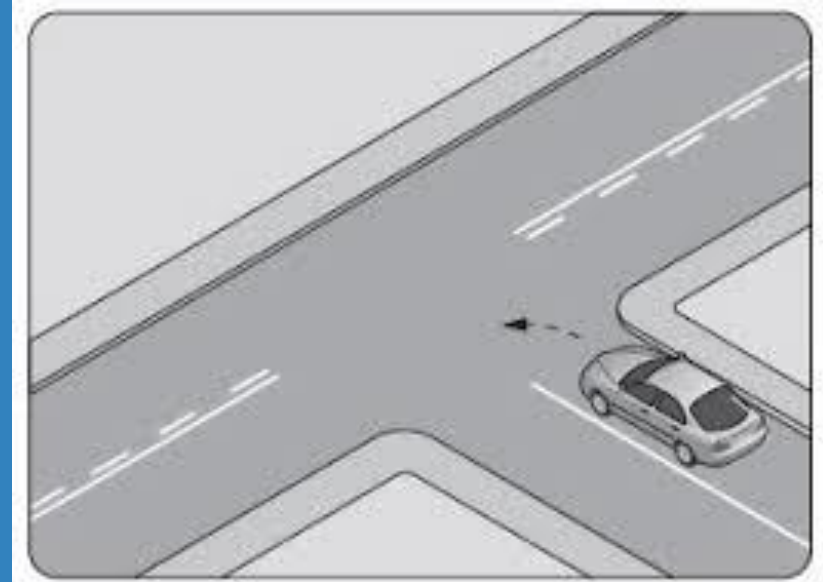


- Dönüş sırasında varsa kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara ve bisiklet yolundaki bisikletlilere geçiş hakkı vermeye,
- Dönülen karayolunun gidiş şeridine veya gidişe ayrılmış en sağ şeridine girmeye, mecburdurlar.

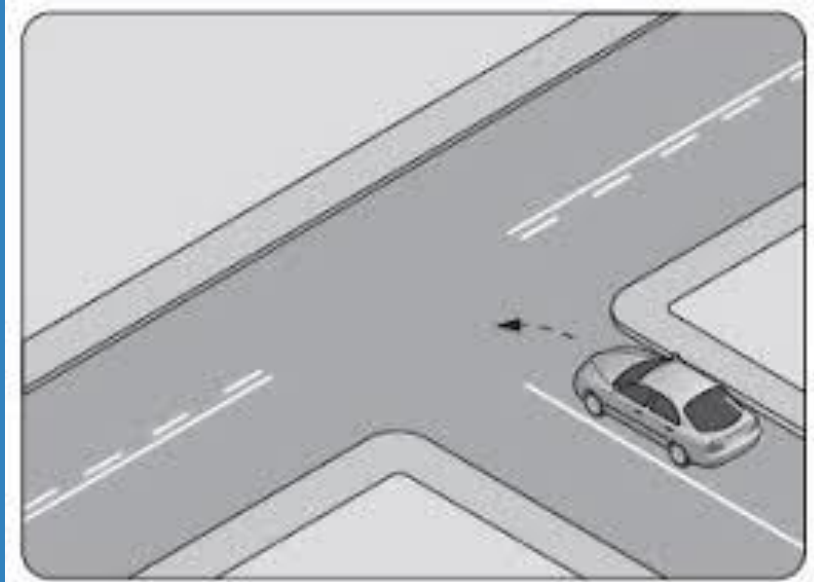


Sola dönüşlerde sürücüler ;

- Dönüş işareti vermeye,
- Çok şeritli yollarda gidişe ayrılan şeritlerden en soldaki şeride, iki şeritli ve iki yönlü karayollarında sağ şeridin soluna yanaşmaya,
- Hızını azaltmaya,
- Geniş bir kavisle dönmeye



- Kavşağa geldiğinde varsa kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara geçiş hakkını vermeye,
- Dönüşe başlamadan sağdan gelen taşıtlara ilk geçiş hakkını vermeye,
- Döneceği yolun gidişe ayrılan kısmına girmek üzere, arkadan gelen ve sola dönecek diğer araçları engellemek için dönüşü geniş kavisle yapmaya,



- Dönüş sırasında karşı yönden gelen ve emniyetle duramayacak kadar yaklaşmış olan araçların geçmesini beklemeye,
- Döneceği yolun çok şeritli olması halinde en sağ şerit dışındaki uygun bir şeritten kavşağı terk etmeye,
- Döndüğü yola girdikten sonra en kısa sürede trafiği tehlikeye düşürmeden sağ şeride veya hızının gerektirdiği şeride girmeye, mecburdurlar.

Dönel kavşaklardaki dönüşlerde sürücüler ;

Dönel kavşaklarda da sağa ve sola dönüş kurallarına aynen uymakla birlikte,

- Sola veya geriye dönecek ise orta adaya bitişik şeritten kavşağa girmeye,
- Dönel kavşakta geriye dönecek ise orta adaya bitişik şeritte dönüşe geçmeye,



Sola Dönüş



Geriye Dönüş



Sağa Dönüş

Orta ada etrafında dönerken, kavşak çıkışında bulunan ve uygun mesafede olmayan bir karayoluna veya geçiş yoluna girmek istemesi hali dışında, şeridini muhafaza etmeye, mecburdurlar.



Sola Dönüş



Geriye Dönüş



Sağa Dönüş

Dönüş sırasında araç sürücüleri, yaya ve bisikletliler için yeşil ışık yanmakta iken, yaya ve bisiklet yolundan geçen yoksa veya yayalar uzakta iseler, ilk geçiş hakkını engellememek şartıyla dönüşlerine devam edebilirler.

Gidişe ayrılan birden fazla şeridi bulunan yollarda; en sağ veya sol şeride bitişik şerit veya şeritlerden işaretlenmek suretiyle sağa veya sola dönüşlere izin verilebilir.

Araçların Manevralarına Dair Kurallar :

Araç sürücülerinin ;

- Park etmiş araçlar arasından çıkarken,
- Taşıt yolunun sağına veya soluna yanaşırken,
- Şerit değiştirirken,
- Sağa, sola, geriye dönerken, geri giderken ve bunlara benzer hallerde;

Karayolunu kullananlar için tehlike ve engel yaratmamaları ve manevraları sırasında aşağıdaki esas ve usullere uymaları mecburidir.

Araç sürücülerinin işaret verme usul ve esasları ;

- Dönüşlerde, gidilen veya durulan şeridi değiştirmelerde niyetlerini önceden ve uygun bir zamanda ve mesafede dönüş ışıklarını yakarak veya kol işareti ile açık ve yeterli bir şekilde belirterek işaret vermeleri işaretlerini manevra süresince devam ettirmeleri ve manevra biter bitmez sona erdirmeleri mecburidir.

- İşaret verildiği anda aniden şerit değiştirmek yasaktır.
- İşaret verilmeden önce, iç ve dış aynalardan ve gerekli hallerde sürücünün başını çevirip bakması suretiyle ön, arka ve yanlarda trafik durumu kontrol edilir.

Geri gitme ve geri dönüşlerde,

- Bağlantı yollarında geri gitmeleri,
- Tek yönlü yollarda duraklama veya park manevrası dışında geri gitmeleri,
- İki aracın emniyetle geçemeyeceği kadar dar olan iki yönlü yol kesimlerinde karşılaşma ve geçiş kolaylığı sağlama dışında geri gitmeleri,



- Daha geniş yollarda geriye giderken manevra dışında şerit değiştirmeleri,
- Trafiği yoğun olan yollarda geriye dönmeleri,
Yasaktır.



- Kamyon, otobüs, çekici, römork ve yarı römork takılı bir aracın geri manevrası sürücünün görüşüne açık alanda emniyetle yapılmıyor ise sürücü, aracın arkasında bir gözcü bulundurmak zorundadır.
- Kamu hizmeti yolcu taşıtlarının duraklara giriş ve çıkışlarını kolaylaştırmak üzere gerekli hallerde ilerleyen ve bulundukları yerden çıkacak veya şerit değiştirecek olan araç sürücüleri, manevralarını değiştirmek zorundadırlar.

Duraklanan ve park edilen yerden çıkılırken sürücülerin ;

- Araçlarını ve araçların etrafını kontrol etmeleri,
- Sakıncalı bir durum olmadığını gördükten sonra araçlarını çalıştırmaları
- Işıkla veya kolla, gerekli hallerde her ikisi ile aynı zamanda çıkış işareti vermeleri,

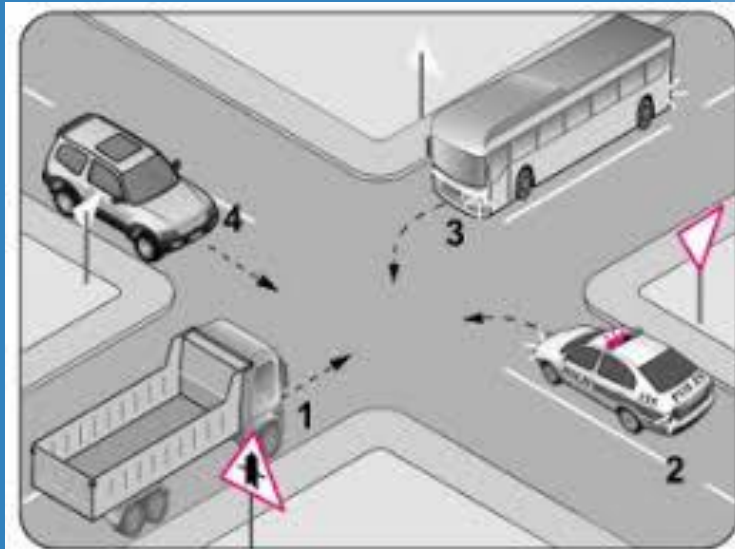
- Görüş alanları dışında kalan yerler varsa veya araçları kamyon, çekici, otobüs veya römork takılı bir araç ise, tehlikesizce hareket edebilmeleri ve uyarılmaları için bir gözcü bulundurmaları,
- Yoldan geçen araçlara geçiş kolaylığı sağlayıp, güvenli durumun oluştuğuna emin olduktan sonra manevraya başlamaları ve manevra bitinceye kadar gerekli önlemleri devam ettirmeleri, mecburidir.

22. Kavşaklarda Geçiş Hakkı Kuralları

KAVŞAKLARDA GEÇİŞ HAKKI KURALLARI

Kavşağa yaklaşan sürücüler, kavşaktaki şartlara uyacak şekilde yavaşlamak, dikkatli olmak, geçiş hakkı olan araçların önce geçmesine imkân vermek zorundadırlar.

Kavşaklarda bütün sürücüler, geçiş üstünlüğüne sahip olan araçlara ilk geçiş hakkını vermek zorundadır.



Trafik zabıtası veya trafik işaret levhası veya ışıklı işaret cihazları bulunmayan kavşaklarda;

Bütün sürücüler doğru geçmekte olan tramvaylara,



Doğru geçen tramvay hattı bulunan karayoluna çıkan sürücüler, bu yoldan geçen araçlara,



Bölünmüş yola çıkan sürücüler bu yoldan gelen araçlara,



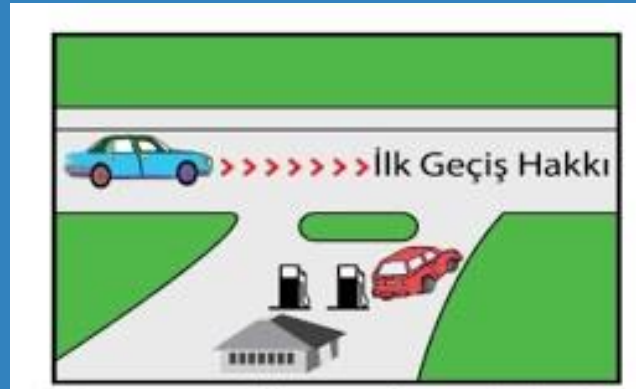
Tali yoldan anayola çıkan sürücüler anayoldan gelen araçlara,



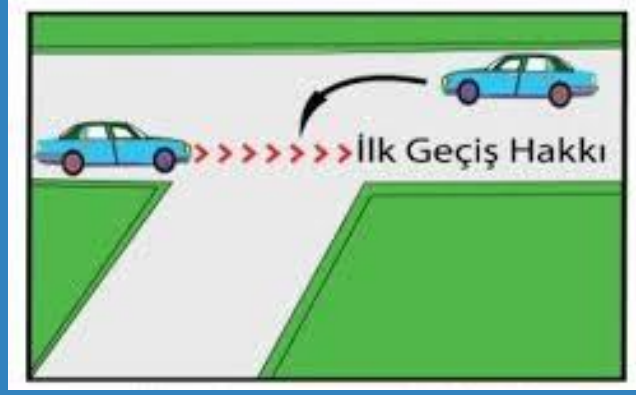
Dönel kavşağa gelen sürücüler dönel kavşak içindeki araçlara,



Bir iz veya mülkten (geçiş yolundan) karayoluna çıkan sürücüler karayolundan gelen araçlara,



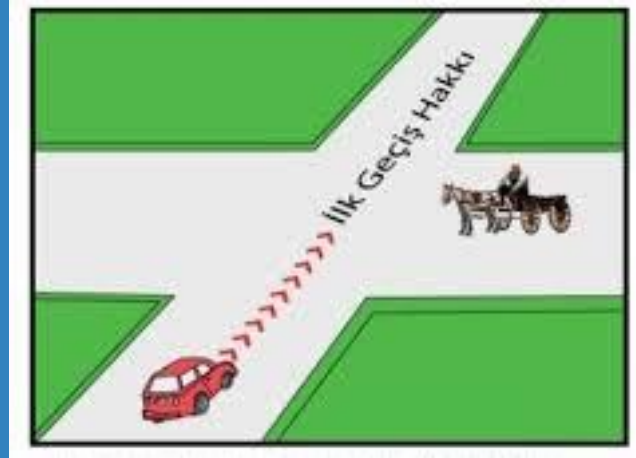
Dönüş yapan sürücüler, doğru geçmekte olan araçlara,



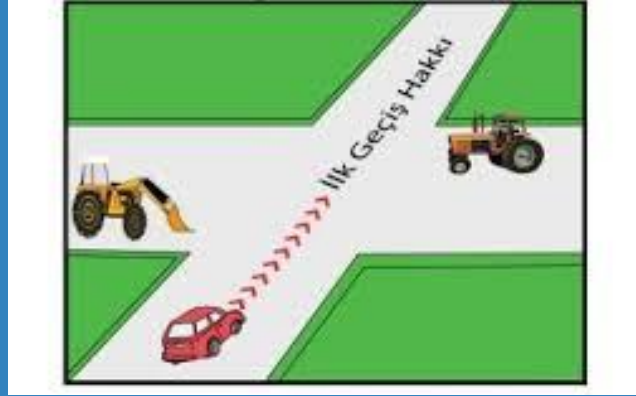
İlk geçiş hakkını vermek zorundadır.

Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı olduğu işaretlerle belirtilmemiş ise;

Motorsuz araç sürücüleri, motorlu araçlara,



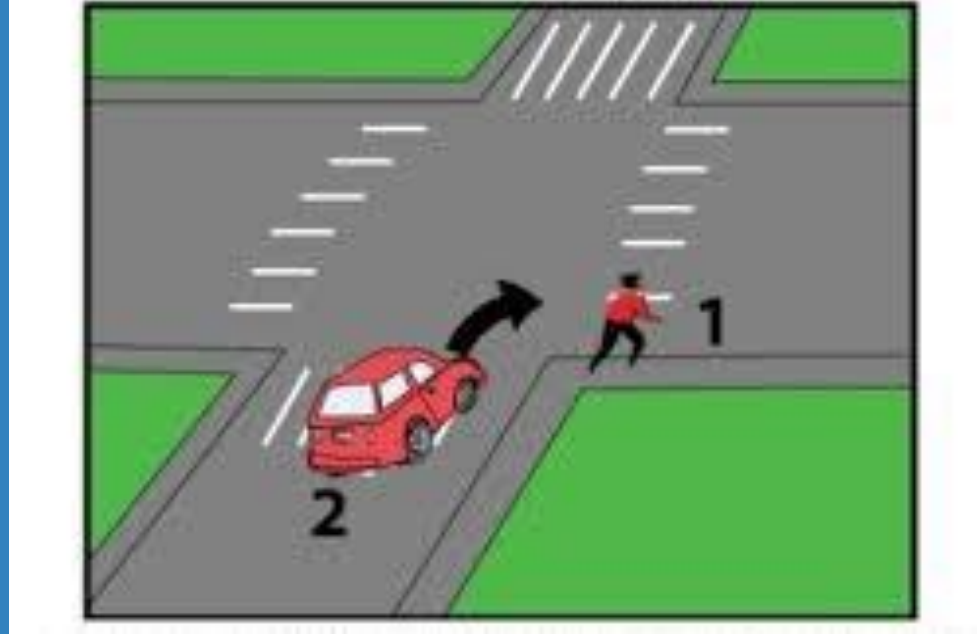
Lastik tekerlekli traktör ve iş makinesi sürücüleri, diğer motorlu araçlara,



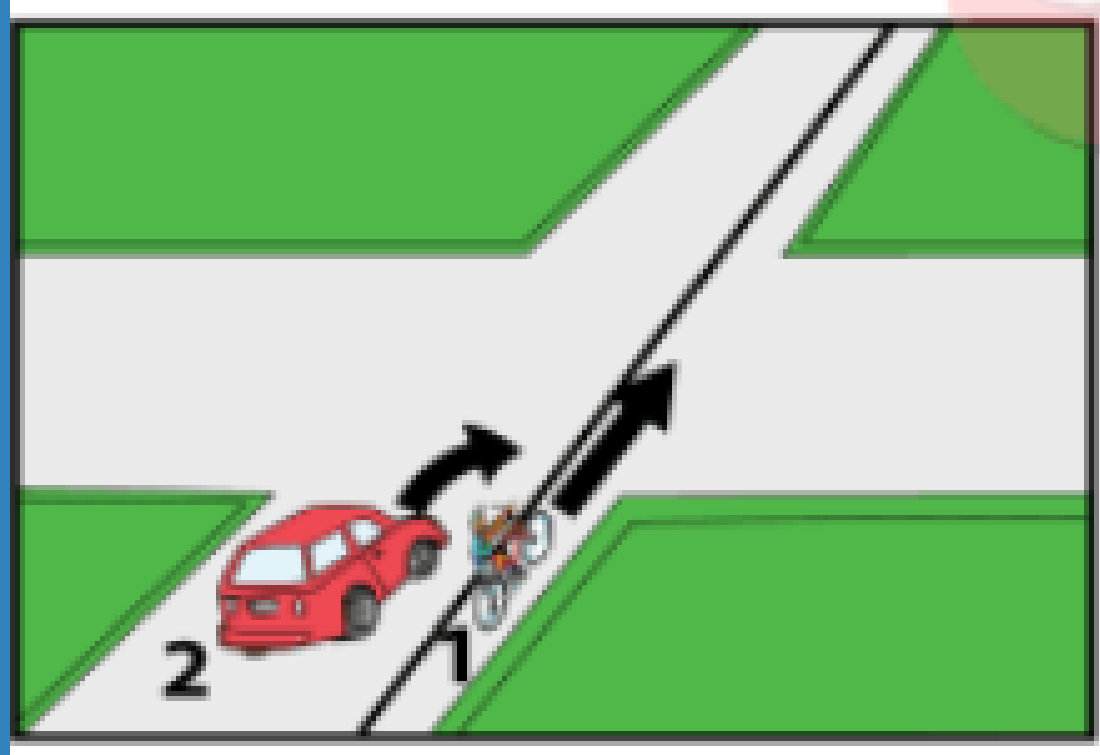
Motorlu araçlardan soldaki, sağdan gelen araca,



Kavşağa gelen sürücüler, kavşak giriş ve çıkışlarında kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara,



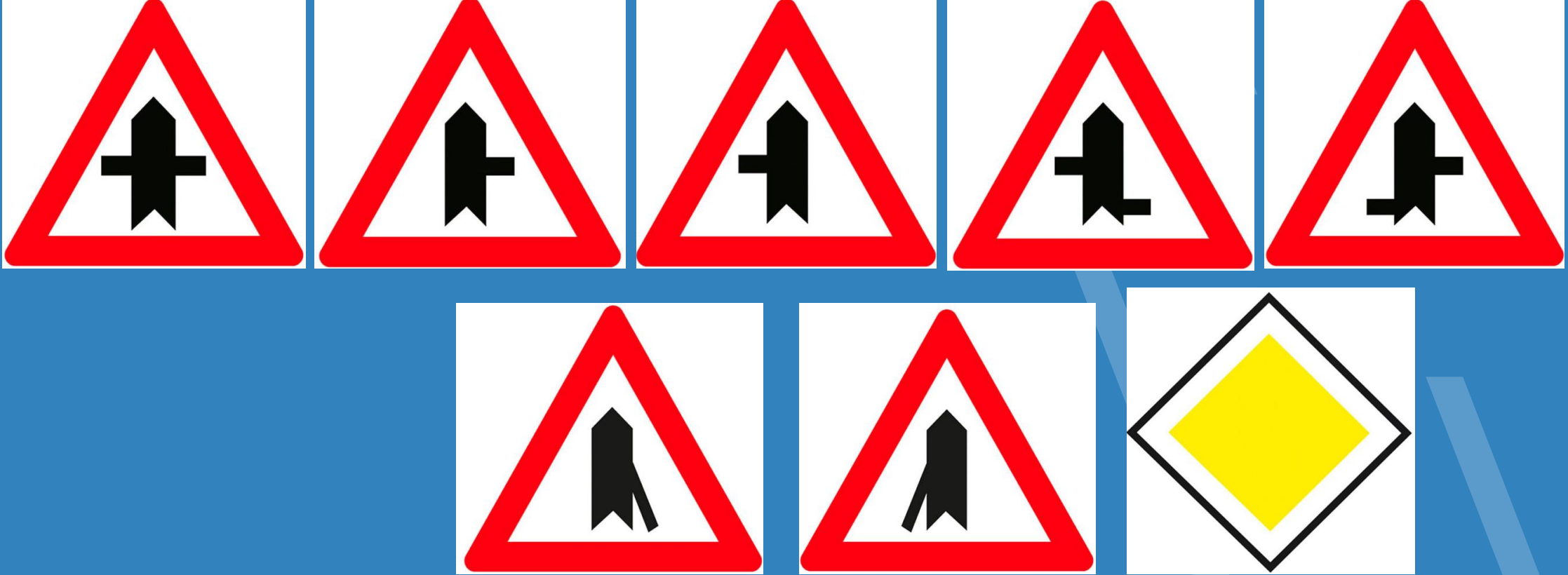
Dönüş yapan sürücüler, geçiş yapan bisiklet yolundaki bisikletlilere
İlk geçiş hakkını vermek zorundadırlar.



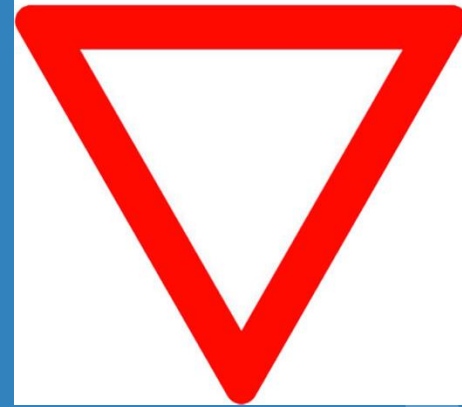
Işıklı trafik işaretleri izin verse bile trafik akımı, kendisini kavşak içinde durmaya zorlayacak veya diğer doğrultudaki trafiğin geçişine engel olacak ise, sürücülerin kavşağa girmeleri yasaktır.

Sürücülerin kavşakta gereksiz olarak yavaşlamaları, durmaları, araçtan inmeleri veya araçlarının motorlarını durdurmaları yasaktır.

Aşağıdaki levhalar ana yol üzerinde bulunur.



Aşağıdaki levhalar tali yol üzerinde bulunur.



23. Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçlar

GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ

Görev sırasında belirli araç sürücülerinin, can ve mal güvenliğinin tehlikeye sokmamak şartıyla trafik kısıtlama veya yasaklarına bağlı olmalarına geçiş üstünlüğü denir.



Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçlar

1) Ambulans (Cankurtaran) : Yaralı veya acil hastaların taşınması ve bunlara ilk ve acil yardımın yapılması için kullanılan cankurtaran ve özel amaçlı taşıtlardır. Tepe lambası mavi kırmızı veya mavi renktedir.



2) Organ ve Doku Nakil Araçları

3) İtfaiye araçları ile benzeri acil müdahale araçları Tepe lambası kırmızı renktedir.



4) Genel zabıta araçları : Sanık veya suçluları takip eden veya genel güvenlik ve asayiş için olay yerine giden araçlarıdır. Tepe lambası mavi kırmızı veya mavi renktedir.



5) Trafik hizmetlerine ait araçlar : Trafik güvenliğini koruma veya trafik kazasına el koyma amacıyla olay veya kaza yerine giden trafik hizmetlerine ait araçlardır. Tepe lambası mavi kırmızı veya mavi renktedir.

6) Yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruluşa ait kar ve buz mücadelesi çalışmalarında görevli araçlar.

7) Sivil savunma araçları : Sadece alarm sırasında olmak üzere sivil savunma hizmetlerine ait araçlardır. Tepe lambası kırmızı renktedir.

8) **Koruma araçları ile korunan araçlar** : Cumhurbaşkanı, Başbakan gibi Devlet büyüklerinin araçları ile bunları korumakla görevli araçlardır.



Bu araçların birbirleriyle karşılaşmalarında, geçiş üstünlüğü hakkı ile kavşaklarda ilk geçiş hakkını, **yazılış sırasına göre** kullanırlar.

Geçiş üstünlüğüne sahip bir aracın duyulur veya görülür işaretini alan araç sürücüleri, bu araçların kolayca ilerlemelerini sağlamak için taşıt yolu üzerinde yer açmak, gerekiyorsa durmak ve bu araçlar tarafından tamamen geçilinceye kadar beklemek zorundadırlar. Bir kavşakta iken böyle bir işaret alan araç sürücüleri, derhal kavşağı boşaltmak ve gerekiyorsa emniyetli bir mesafe uzaklaştıktan sonra geçişi engellemeyecek şekilde durmak ve bu araçlar tamamen geçinceye kadar beklemek zorundadır.

Cankurtaran dışında, yaralı ve acil hasta taşıyan ve geçiş üstünlüğüne sahip oldukları ayırım işaretiyle belirlenmemiş olan araçlar geçiş üstünlüğü hakkını, gereksiz olmamak şartı ile kendilerine taşıt yolu üzerinde yer açılmasını sağlamak üzere yeterli şekilde ses cihazlarını ve ışık işaretlerini kullanarak, gerektiğinde el ve kol işareti yaparak, karayolunu kullananları uyarmak suretiyle kullanılır.

Karayolu yapısı ile kentsel yapının yapım, onarım, bakım ve işletilmesi ve karayolunun temizlenmesinde kullanılan araçlar, kurtarıcı araçlar, ağırlık ve boyutları bakımından özel izinle karayoluna çıkan ve bunlara eskortluk eden araçların üstlerinde sarı renkli uyarı işareti bulunur. Bu işaret geçiş üstünlüğü hakkı vermez. Sarı renkli ışıklı uyarı işareti sadece bu araçların kendilerini belli etmeleri, tehlikesizce sürülmeleri ve karayolunu kullananların uyarılması amacı ile kullanılır

24. Gelen Trafikle Karşılaşmada Geçiş Kolaylığı Sağlama Kuralı

GELEN TRAFİKLE KARŞILAŞMADA GEÇİŞ KOLAYLIĞI SAĞLAMA KURALI

Araç sürücüleri;

a- İki yönlü trafiğin kullanıldığı yollarda; karşı yönden gelen araçların hareketini zorlaştıran bir durum varsa, geçişi kolaylaştırmak için yer ayırmak, aracını sağ kenara yanaştırmak, gerekli hallerde sağa yanaşıp durmak,



b- Tehlikeli eğimli yollarda karşılaşma hallerinde; çıkan araç için geçiş güç veya mümkün değilse, güvenli geçişi sağlamak üzere, inen araçlar, varsa önceden sığınma cebine girmek, sığınma cebi yoksa sağ tarafa yanaşıp durmak, çıkan araç için manevra imkanı bulunmadığının açıkça anlaşılması halinde de geri gitmek, zorundadırlar



Taşıt yolunun dar olduğu yerlerde aksini gösteren bir trafik işareti yoksa;

- Motorsuz araçları sürenler motorlu araçlara,
- **Otomobil, minibüs, kamyonet, otobüs, kamyon, arazi taşıtı, LTT, iş makinelerini** sürenler yazılış sırasına göre kendisinden önceliklere, geçiş hakkı vermek suretiyle geçiş kolaylığı sağlamak zorundadırlar.

- Sürücülerin eğimli bir yolda, motorun çalışmasını durdurup, vitesi boşa alarak araç sürmeleri yasaktır.
- İniş eğimli yollar, çıkışta kullanılacak vitesle inilmelidir.

25. Virajlarda (Dönemeçlerde) Araç Kullanma

VİRAJLARDA (DÖNEMEÇLERDE) ARAÇ KULLANMA

Virajlarda araç kullanma, virajlar motorlu araçların dengesini bozan yol kesimlerinden en etkili olanıdır.

- Hız mutlaka viraja girmeden önce azaltılmalıdır.
- Viraj içerisinde zorunlu olmadıkça frene basılmamalıdır.



- Virajlarda araç düşük vites orta devirle kullanılmalıdır. Vites kesinlikle boşa alınmamalıdır.
- Viraj içerisinde gereğinden fazla gaza basmak veya fren yapmak tekerlerin yol ile temasını daha da azaltır ve kayma hareketini tetikler.



- Kayma başladığı hissedilirse, ayak gazdan çekilmeli, direksiyon viraj dışına hafifçe çevrilmelidir.
- Fren yaparken araç kaymaya başlarsa fren pedalından ayak çekilmeli vites küçültülerek kompresör freni yapılmalıdır.
- Lastiklerin ötmesi her zaman aracın kaydığı anlamına gelmez ve yanıltıcı olabilir.

- Arkadan itişli araçlarda viraj dönüşlerinde gaz pedalına etkili basılırsa aracın arka lastikleri viraj dışına kayabilir.
- Virajlara girilirken hız azaltılır ve viraja yavaş girilir.
- Virajlardan çıkılırken virajı çabuk boşaltmak için hızlı çıkılır.
- Virajlarda sollama yapmak, duraklamak ve park etmek yasaktır.

26. Durma, Duraklama Ve Park Etme Kuralları

DURMA, DURAKLAMA VE PARK ETME KURALLARI

Durma

Araçların ; görevli kişilerce, verilen dur emrinde, sesli, işaretli dur emrinde veya kırmızı ışıktaki işaret levhalarına uyularak veya önündeki araçların durması ve arıza halleri gibi her türlü trafik mecburiyeti nedeni ile durdurulması halleri **"Durma"** dır.



Gereksiz olarak trafiği aksatacak, engelleyecek ve tehlikeye düşürecek şekilde araçların durdurulması yasaktır.



Duraklama

Durma halleri dışında yolcu indirip bindirmek, yük yüklemek veya boşaltmak veya beklemek amacı ile araçların kısa süreler içinde durdurulması "**Duraklama**" dır.

Duraklama, bekleme amacıyla yapılıyorsa, bunun süresi en çok 5 dakikadır. Bu sürenin geçirilmesi park etme sayılır.

Duraklamada Alınacak Tedbirler

- En uygun yerin seçilmesi,
- Bulunulan şeritte en az yer işgal edilmesi,
- Varsa banketten yararlanılması,
- Duraklama amacı uzun süre beklemeyi gerektiriyor ise, motorun durdurulması, uygun vites takılması, el freni ile tespit edilmesi, gerekli hallerde park ışıklarının yakılması, yolun eğimi gerektiriyorsa , uygun tekerlere uygun yönde takoz koyulması

- Diğer araçların geçişini ve yayaların yürümesini zorlaştırmayacak, yüklerin boşaltılması veya yüklenmesi sırasında başkalarına zarar vermeyecek, karayolu yapısını bozmayacak ve kirletmeyecek şekilde tedbirler alınması zorunludur.

Yolcu İndirme - Bindirme Kuralları:

- Araç sürücüleri araçlarını, gidiş yönlerine göre yolun en sağ kenarında durdurarak, yolcularını **sağ taraftan** indirmek ve bindirmek, yolcular da araçların sağ tarafından inmek ve binmek zorundadırlar.



- Araç durmadan kapı açmak, kapıların kapanmasını beklemeden hareket etmek, durakladıktan sonra aracın sağını kontrol etmeden kapı açmak ve kontrolsüz inip binmek, taşıt yolu üzerinde araçların sol kapılarından yolcu indirip bindirmek, yasaktır.



Duraklamanın Yasak Olduğu Yerler:

1- Duraklamanın yasak olduğu trafik işaretleriyle belirtilmiş olduğu yerlerde,



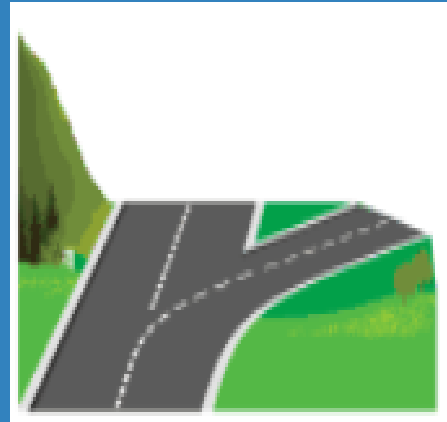
2- Sol şeritte(raylı sistemin bulunduğu yollar hariç)



3- Yaya, okul ve demiryolu, alt ve üst geçitlerde,



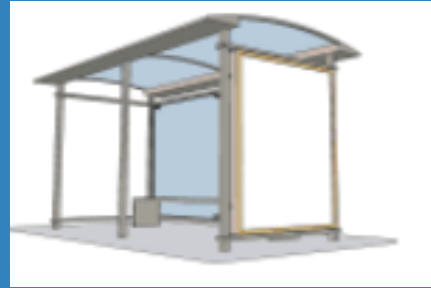
4- Kavşaklarda, tünellerde, rampalarda, köprülerde, bağlantı yollarında ve buralara yerleşim yerleri içinde 5m., yerleşim yerleri dışında 100 m. mesafe içinde,



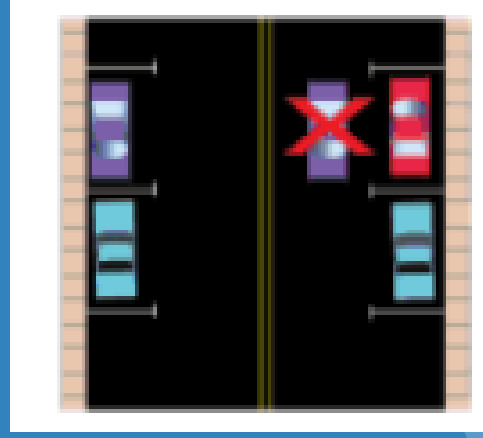
5- Görüşün yeterli olmadığı tepe üstlerine yakın yerlerde, dönemeçlerde,



6- Otobüs, tramvay ve taksi duraklarında,



7- Duraklayan veya park eden araçların yol tarafındaki yanında,



8- İşaret levhalarına yaklaşım yönünde, yerleşim yerleri içinde 15 m., yerleşim yerleri dışında 100 m. mesafede,



9- Yerleşim yerleri dışındaki karayollarında taşıt yolu üzerinde (zorunlu haller hariç), Duraklamak yasaktır.



Park etme

Park etme, araçların durma ve duraklama halleri dışında, genelde uzun süreli olarak bekletilmek üzere bırakılmasıdır. Aracın çalışır durumda olması veya içinde insan bulunması park etme amacını değiştirmez.



Park etmede Alınacak Tedbirler

- El freni ile tespit edilir,
- Motor durdurulur, eğimli yollarda inişte geri, yokuşta birinci vitese takılır ve ön tekerlekler sağa çevrilir.
- Eğimli yoldaki araç; kamyon, çekici veya otobüs ise, her iki arka tekerleğinin, ayrıca römorklarının ve birden fazla ise, her bir römorkun arka tekerleklerinin inişte ön, çıkışta arka taraflarına niteliklerine uygun takoz konulur.
- Aracın terkedilmesi halinde; camlar kapatılarak, kapılar kilitlenir.



Park etmenin Yasak Olduğu Yerler ve Haller

- Park etmenin trafik işaretleri ile yasaklandığı yerlerde,



- Duraklamanın yasak olduğu yerlerde,



- Geçiş yolları önünde ve üzerinde,



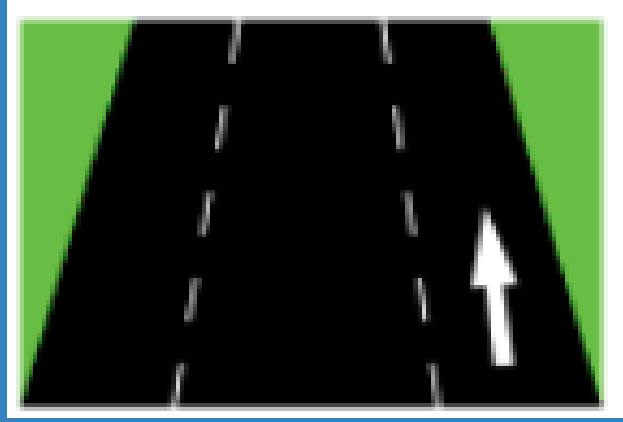
- Belirlenmiş yangın musluklarına her iki yönden 5 m. mesafesi içinde,



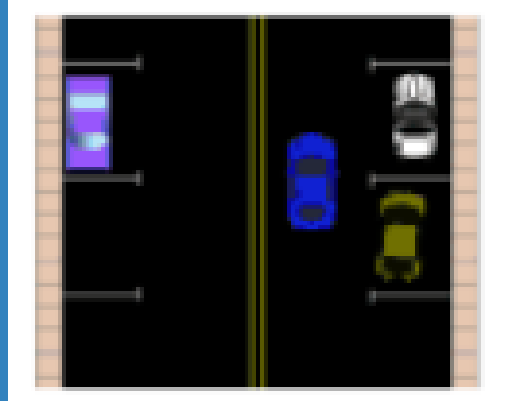
- Kamu hizmeti yapan yolcu taşıtlarının duraklarını belirten levhalara her iki yönden 15 m. mesafe içinde,



- Üç veya daha fazla ayrı taşıt yolu olan karayollarında, ortadaki taşıt yolunda ve üç veya daha fazla şeritli yollarda, aksine bir işaret bulunmadıkça gidişe ayrılmış en sağ şerit dışındaki şeritlerde,



- Kurallara uygun olarak park etmiş araçların çıkışına engel olacak şekil ve yerlerde

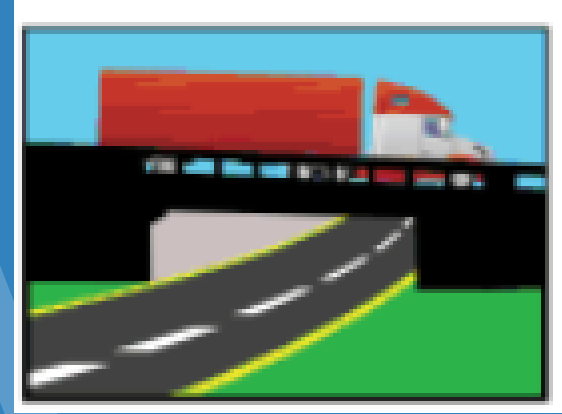


- Geçiş üstünlüğü olan araçların giriş ve çıkışlarının yapıldığı yerleri belirten işaret levhalarına 15 m. mesafe içinde,



- Kamunun yararlandığı park, bahçe, garaj, sinema, fabrika, atölye, İşhanı, okul, hastane vb. tesis ve işyerlerinin giriş ve çıkış kapılarına her iki yönde 5 m. mesafe içinde

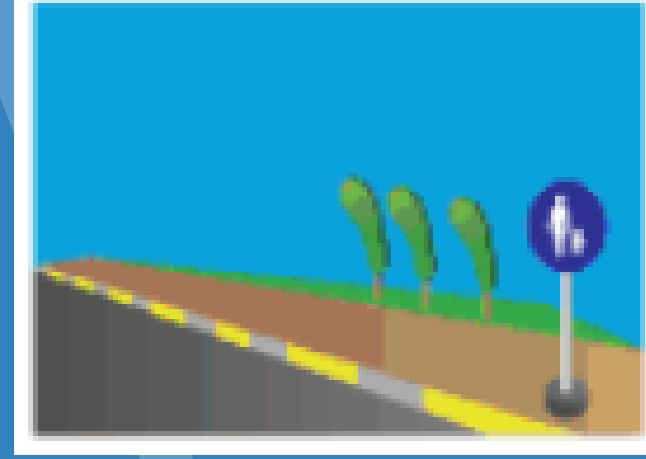
- Park için ayrılmamış veya trafik işaretleriyle belirlenmemiş alt ve üst geçitler ile köprüler üzerinde veya bunlara 10 m. mesafe içinde



- Belirli kişi, kurum ve kuruluşlara trafik komisyonları kararları ile ayrılmış olan ve bir işaretle belirlenmiş bulunan park yerlerinde (izin verilen araçlar hariç),



- Trafik komisyonlarınca park için karar alınan geniş yaya yolları dışındaki yaya yollarında



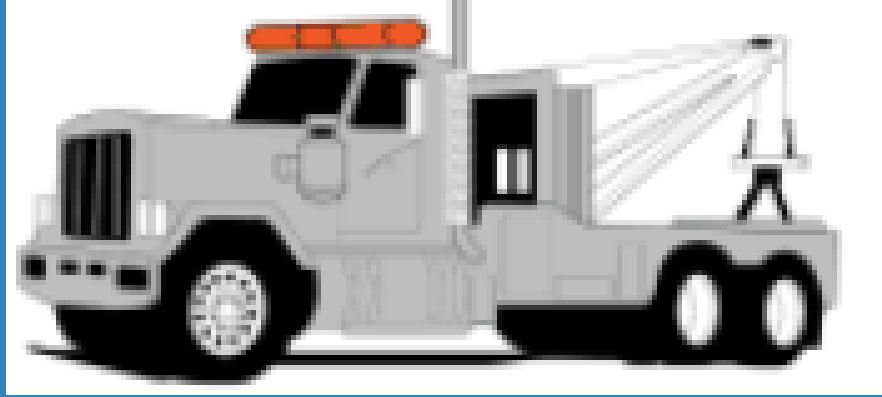
- Zorunlu haller dışında yerleşim yerleri dışındaki karayollarında taşıt yolu üzerinde,



- İşaret levhalarında gösterilen park etme süresi veya zamanı dışında,
- Belirli süreler için ücret ödenerek park etme izni verilen ve bu amaçla özel cihaz bulunduran yerlerde ücret ödemededen park etme halinde veya süresi dışında,
- Tepe üstü gibi ilerisi görülmeyen yerlerde **Park etmek yasaktır.**



Yasaklanmış yerlerde ve hallerde park edilen araçlar yetkililerce kaldırılır. Araçların yetkililerce kaldırılıp götürülmesi dolayısıyla yapılmış olan bütün masrafları, aracın sürücüsü veya sahibi ödemek zorundadır.



Bir trafik işareti ile izin verilmiş olması, duraklama ve arızalanma halleri dışında, yerleşim birimleri içindeki karayollarında; kamyon, çekici, otobüs veya bunların römorkları, lastik tekerlekli traktörler ile her türlü iş makinelerinin bulundurulmaları ve park edilmeleri yasaktır. Köy kasaba gibi küçük yerleşim birimleri bu hükmün dışındadır.



DURAKLANAN VE PARK EDİLEN YERDEN ÇIKIŞ

Araç sürücüleri durakladıkları veya park ettikleri yerden çıkarken:

- Araçlarını ve araçlarının etrafını kontrol etmeleri,
- Sakıncalı bir durum olmadığını gördükten sonra araçlarını çalıştırmaları,
- Işıkla veya kolla, gerekli hallerde her ikisi ile aynı zamanda çıkış işareti vermeleri,

- Görüş alanları dışında kalan yerler varsa veya araçları kamyon, çekici, otobüs veya römork takılı bir araç ise tehlikesizce hareket edebilmeleri ve uyarılmaları için bir **gözcü** bulundurmaları,
- Yoldan geçen araçlara geçiş kolaylığı sağlayıp, güvenli durumun oluştuğuna emin olduktan sonra manevraya başlamaları ve manevra bitinceye kadar gerekli önlemleri devam ettirmeleri **zorunludur**.

Kamu hizmeti yolcu taşıtlarının duraklara giriş ve çıkışlarını kolaylaştırmak üzere, gerekli hallerde ilerleyen ve bulundukları yerden çıkacak veya şerit değiştirecek olan araç sürücüleri **manevralarını geciktirmek zorundadırlar.**

27. Araçların Işıklandırılması ve Işıkların Kullanılması

ARAÇLARIN IŞIKLANDIRILMASI VE IŞIKLARIN KULLANILMASI

Karayollarında trafiğe çıkan bütün araçların Karayolları Trafik Kanununda belirtilen şartlara uygun ışık donanımı bulundurmaları ve bunları geceleri veya sis, kar, şiddetli yağmur ve yeterli derecede aydınlatılmamış tünel gibi görüşün yetersiz olduğu yer, zaman ve hallerde yakmaları zorunludur.

Uzağı Gösteren Işıklar

- Yerleşim birimleri dışındaki karayollarında geceleri seyrederken,
- Yeterince aydınlatılmamış tünellere girerken,
- Benzeri yer ve hallerde uzağı gösteren ışıkların yakılması mecburidir.

Ancak, sürücünün yeterli mesafeyi açık olarak görebildiği ve kendi aracının da yeterli uzaklıktan görülebileceği hallerde, uzağı gösteren ışıklar yerine yakını gösteren ışıklar kullanılabilir.

Karşı yönden gelen araç sürücülerinin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin gözlerini kamaştıracak bütün hallerde, uzağı gösteren ışıkların yakılması yasaktır.

Uzun farlar 100 m. aydınlatacak şekilde ayarlı olacaktır.



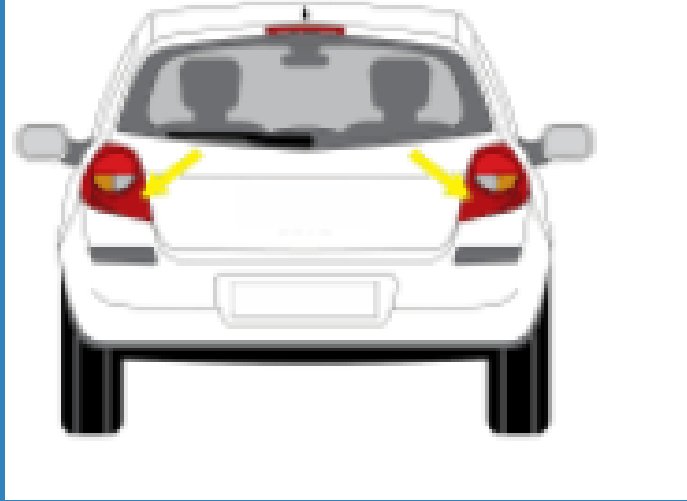
Yakını Gösteren Işıklar

- Karşılaşmalarda,
- Aydınlatmanın yeterli olduğu yerlerde,
- Öndeki aracı yakından takip ederken,
- Uzağı gösteren ışıkların uyarma için kullanılması hali dışında, yan yana gelinceye kadar bir aracı geçerken,
- Gündüz görüşü azaltan sisli, yağışlı ve benzeri havalarda kullanılır.
- Kısa farlar 25 m. aydınlatacak şekilde ayarlı olacaktır.



Kuyruk ışıkları (arka park lambası) :

Uzağı veya yakını gösteren ışıklar veya sis ışıkları ile birlikte kullanılması zorunludur.



Sis Işıkları :

Sis ışıklarının sis, kar, şiddetli yağmur sebebiyle görüşün yetersiz olduğu haller dışında ve geceleri yakını ve uzağı gösteren ışıklarla aynı zamanda kullanılması yasaktır.



Stop lambaları (Fren lambaları) :

Kırmızı renkli olup, frenlere bağlıdır. Fren pedalına basıldığında aracın arkasında yanan kırmızı renkli lambalardır.



Dönüş Işıkları (Sinyaller) :

Sağa veya sola dönüşlerde vermek için kullanılan, sarı renkli lambalardır. Hiçbir şekilde arkadaki araç sürücülerine geç işareti vermek için kullanılmaz.



Selektör :

Geçme sırasında ışıkla uyarma ; uzağı ve yakını gösteren ışıkların çok kısa süre içinde sıra ile veya ikisinin birlikte aynı zamanda yakılmasıdır. Sürücüler, geceleri, yakın ilerisi görülmeyen kavşak, dönemeç ve tepe üstlerine yaklaşırken, yakın ve uzağı gösteren ışıkları artarda ve sıra ile yakarak gelişlerini haber vermek zorundadırlar.



Geri Vites Lambaları : Araç geri vites takıldığında kendiliğinden yanar. Bu lambalar beyaz camlı üretilir,



Plaka lambası :

Işıkların yakılmasıyla beraber kendiliğinden yanar. Normal hava şartlarında plakayı 20 m. mesafeden okutabilecek şekilde aydınlatmalıdır.



Reflektör:

Bütün motorlu araçların, normal hava şartlarında en az 150 metre uzaklıktan görülebilecek şekilde 2 adet bulundurmak zorundadır. Reflektör bir kenarı 45cm eşkenar üçgen şeklinde ve yere konulduğunda devrilmeyecek ayak yapısına sahip olmalıdır.



Römork ve yarı römorkların arkasındaki reflektörler ise bir kenarı 15 cm. uzunluğunda eşkenar üçgen şeklinde içi dolu olmalıdır. Yarı römork ve arkadaki römorkun arkasında çeken araçta bulunan fren, kuyruk ve dönüş lambalarının bulundurulması zorunludur.



Işıkların Kullanılmasında Yasaklar

- Sis ışıklarının; sis, kar, şiddetli yağmur sebebiyle görüşün yetersiz olduğu haller dışında ve geceleri yakını ve uzağı gösteren ışıklarla aynı zamanda kullanılması,
- Dönüş ışıklarının “geç” anlamında kullanılması,
- Karşılaşmalarda ışıkların söndürülmesi,

- Öndeki aracı geçişlerde uyarı için çok kısa süre dışında uzağı gösteren ışıkların yakılması,
- Yönetmelikte belirlenen esaslara aykırı nitelikte ışık takılması ve kullanılması
- Sadece park lambaları veya sis ışıkları ile araç sürülmesi

Yasaktır.

28. Arızalı Araçlar ve Arızalı Aracın Çekilmesi

ARIZALI ARAÇLAR VE İŞARETLENMESİ

Bozulan araçların durumuna göre:

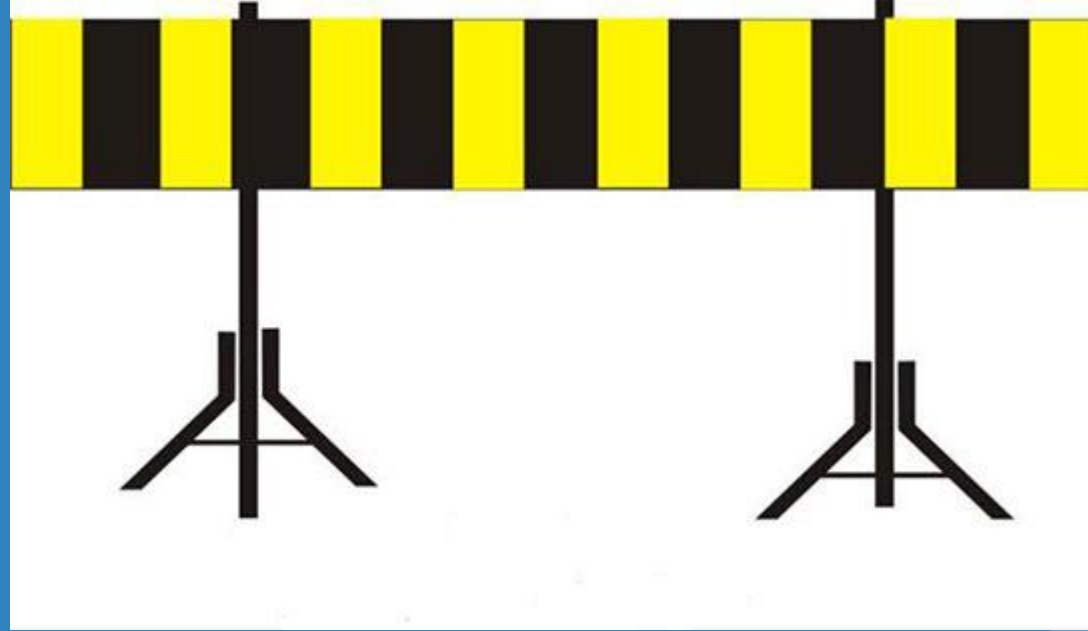
- Aracı yol dışına veya bankete çıkarıp işaretlemek gerekir.
- Araçların park ışıkları yakılmadığı, yakılamadığı ve yakılması halinde bile, diğer araç sürücüleri tarafından 150 m. mesafeden açıkça görülmediği takdirde, bozulan aracın ön ve arkasına uygun yerlere, diğer araç sürücülerinin 150 m. mesafeden açıkça görebilecekleri şekilde birer kırmızı reflektör veya kırmızı ışıklı cihaz konulması,



- Dönemeç veya tepe üstü gibi yerlerde, kırmızı renkteki yansıtıcının veya kırmızı ışıklı cihazın, araçtan en az 30 m. uzaklığa, diğer araç sürücülerinin en az 150 m. mesafeden görebilecekleri yer ve şekilde yerleştirilmesi,



- Otobüs, kamyon ve çekicilerin arızalanması halinde, normal hava şartlarında en az 150 m. den net olarak görülebilecek şekilde 150 x 25 cm. ebadında engel işaretinin konulması mecburidir.



Bozulan araç tehlikeli madde taşıyor ise, her durumda kırmızı ışıklı cihaz kullanılacak ve devamlı şekilde başında beklemek suretiyle gözetim altında tutulacaktır.

Gerekli tedbirler alınıncaya kadar araçta acil uyarı (dörtlü ikaz) lambaları varsa bunlar yakılır.

Çeken ve Çekilen Araçlarla İlgili Şartlar

- Her iki araç boş olacak, yolcu taşınmayacak,
- İki aracın bağlantısı çelik çubuk, çelik halat veya zincirlerle yapılacak,
- İki araç arasındaki mesafe 5 m. yi geçmeyecek. Bu açıklık 2,5 m. yi geçtiği takdirde, bağlantının orta kısmına gündüz kırmızı yansıtıcı veya bez, gece kırmızı ışık veya yansıtıcı konacaktır.



- Çekilen aracın freni bozuk ise, çeken araç ile arasındaki açıklık 1 m. den fazla olmayacak, bağlantı, iki aracın birbirlerine yaklaşmalarını önleyecek şekilde (çeki demiri) yapılmış olacak.
- Çeken araç, freni bozuk aracı çekerken 15 km/s. hızdan, diğer hallerde 20 km/s. hızdan fazla hızla sürülmeyecektir.
- Kendi kendine hareket gücü olmayan römork ve benzeri arızalı araçlar ile başka bir araçla çekilemeyecek durumda olan arızalı araçlar, yalnız kurtarıcı araçlarla çekilecektir.



Römork Bağlantısı / Çeki Demiri

Römork bağlantısının bir diğer adı da çeki demiridir. Bir aracın arkasına bağlanan ve motorsuz diğer aracı çekmek için monte edilen çengele benzer bir cisimdir.

Eğer arka römorkta sinyalizasyon yapılacaksa (dikkat, sağ sinyal sol sinyal vb.) bunların hemen yanında elektrik bağlantısı da bulunmaktadır. Çeşitli boy ve şekillerde olup, frenli ve frensiz römorklarda bağlantı noktası değişebilir. Bu bağlantı araç üzerine tadilat yapılarak eklenir.

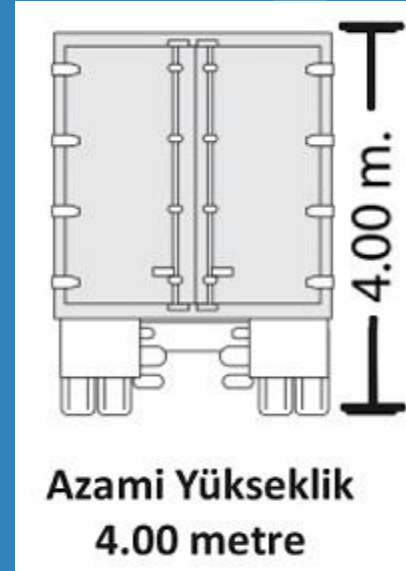
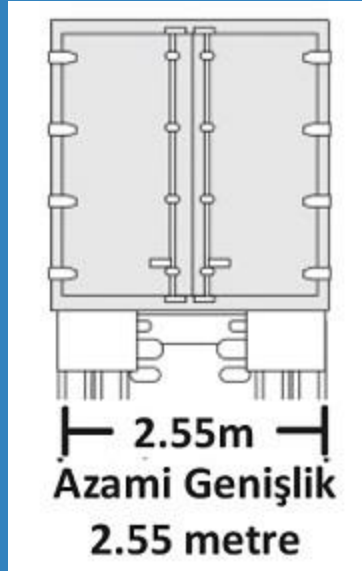
29. Araçların Boyutları, Yük ve Yolcu Taşıma Kuralları

ARAÇLARIN BOYUTLARI, YÜK ve YOLCU TAŞIMA KURALLARI

Gabari: Araçların yüklü veya yüksüz olarak karayolunda güvenli seyirlerini temin amacı ile uzunluk, genişlik ve yüksekliklerini belirleyen ölçülerdir.

Araçların Boyutları:

Karayolundan başka bir ulaşım imkanının olmadığı zorunlu ve istisnai hallerde; bölünemeyen özel yüklerin taşınması, yol ve köprülerin durumu göz önünde tutulmak, trafik güvenliğini tehlikeye düşürmemek ve gösterilen güzergah üzerinde istenecek gerekli güvenlik tedbirlerini almak kaydıyla mümkündür. Ancak bunun için Karayolları Genel Müdürlüğünden Özel Yük Taşıma İzin Belgesi alınması zorunludur.



Azami Uzunluklar :

- İki dingilli araçlarda 12,00 m.
- İki dingilli otobüs ve trolleybüslerde 12,00 m.
- Üç veya daha çok dingilli araçlarda 12,00 m.
- Üç dingilli tek katlı otobüslerde 12,60 m.
- Üç dingilli tek ve çift katlı otobüslerde 15,00 m.
- Yarı römorklu araçlarda 16,00 m.
- Masraflı (körüklü) otobüslerde 18,00 m.
- Bir römorklu katarlarda 18,75 m.
- İki römorklu katarlarda 22.00 m.



Otobüs Dışındaki Motorlu Araçlarda 12.00metre



Römorklarda 12.00metre



İki Dingilli Otobüslerde 12.00metre



İkiden Çok Dingilli Otobüslerde 15.00metre



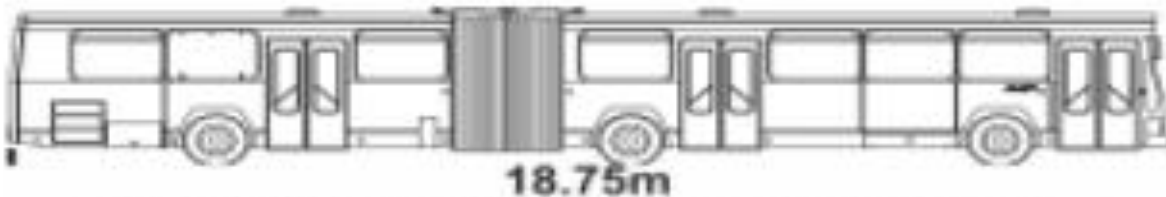
Yarı Römorklu Araçlarda 16.50 metre



Römorklu Otobüslerde 18.75 metre



Römorklu Katarlarda 18.75 metre



Mafsallı (Körüklü) Otobüslerde 18.75 metre



İki Katarlı Römorklarda 22.00 metre

Azami Ağırlıklar :

Dingil ağırlıkları

- Tahriksiz tek dingilde 10 ton
- Tahrikli tek dingilde 11,5 ton

İki dingilli aks gruplarında Motorlu Araçlarda

- Dingiller arası mesafe 1 m. den az ise 11,5 ton
- Dingiller arası mesafe 1 m. ile 1,3 m. arası ise 16 ton
- Dingiller arası mesafe 1,3 m. ile 1,8 m. arası ise 18 ton



Tahriksiz Tek Dingilde
10 Ton



Tahrikli Tek Dingilde
11.5 Ton



İki Dingilli Motorlu Araçlarda 18 Ton

Römork ve Yarı Römorklarda

- Dingiller arası mesafe 1 m. den az ise 11 ton
- Dingiller arası mesafe 1 m. ile 1,3 m. arası ise 16 ton
- Dingiller arası mesafe 1,3 m. ile 1,8 m. arası ise 18 ton
- Dingiller arası mesafe 1,8 m. den büyük ise 18 ton

Üç dingili aks gruplarında

- Dingiller arası mesafe 1,3 m. den az ise 21 ton
- Dingiller arası mesafe 1,3 m. ile 1,4 m. arası ise 24 ton

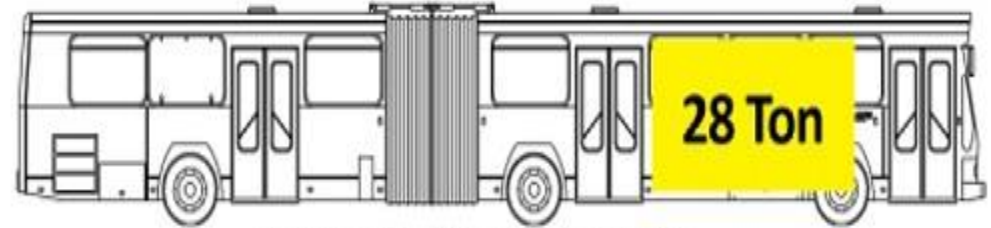


Toplam ağırlıklar

- İki dingilli motorlu araçlarda 18 ton
- Üç dingilli motorlu araçlarda 25 ton
- Üç dingilli yarı römorklu araçlarla mafsallı otobüslerde 28 ton



Üç Dingilli Motorlu Araçlarda 25 Ton



Mafsallı Otobüs 28 Ton

- Dört dingilli motorlu araçlarda 32 ton
- Dört dingilli römorklu ve yarı römorklu araçlarda 36 ton
- Dört dingilli römorklu araçlarda yarı römork dingil grubu ağırlığı 20 ton olan araçlarda 38 ton
- Beş veya daha çok dingilli yarı römorklu veya römorklu katarlarda 40 ton
- Konteynır taşıyan yarı römorklu araçlarda. 44 ton



ARAÇLARIN YÜKLENMESİ:

Yükleme Kuralları

- Araçlara, taşıma sınırı üstünde yolcu ve yük alınması, taşıma sınırı aşılsın veya aşınmasın, dingil ağırlıklarını aşacak şekilde yük yüklenmesi yasaktır.
- Ağırlık ve boyutları bakımından özelliği olan özel yüklerin karayolu ile taşınması için Karayolları Genel Müdürlüğü'nden özel izin almak zorunludur.
- Araçların ağırlık kontrolleri Karayolları Genel Müdürlüğü'nce yapılır.

- Radyoaktif maddelerin yüklenmesi, boşaltılması ve taşınabilmesi için Atom Enerjisi Komisyonu'ndan izin alınması zorunludur.
- Karayolunda trafiğe çıkarılacak yüklü ve yüksüz araçların imal, tadil ve montajı hakkındaki yönetmelikte belirtilen ölçü veya boyutlara uygun olarak imal edilmiş olması ve yük ve yolcu taşımalarında bu ölçü ve boyutlara uyan taşıtlarla yapılması mecburidir.

Araçların Yükleneğinde;

- Taşıma sınırı üstünde yük ve yolcu alınması, dingil ağırlığını aşacak şekilde yük yüklenmemesi,
- Yüünün, karayoluna dökülecek şekilde yüklenmemesi,
- Dengeyi bozacak şekilde yüklenmemesi,
- Görüşe engel olacak, aracın sürme güvenliğini bozacak ve tescil plakalarını, ayırım işaretlerini, fren ve dönüş ışıklarıyla yansıtıcıları örtecek şekilde yüklenmemesi,

- Kasanın sağ ve sol yanından taşacak şekilde yüklerin yüklenmemesi,
- Aracın boyunu önden 1 metre arkadan 2 metre fazla sarkacak şekilde yüklenmemesi,
- Ağırlık ve boyutları bakımından taşınması özel izne bağlı yüklerin Karayolları Genel Müdürlüğünden izin alındıktan sonra taşınması zorunludur.



Yolcu ve Hizmetlilerin Taşınması :

- Araçların çamurluk, basamak, karoser kenarı, sürücü mahallinin veya aracın üstü, bagaj merdiveni gibi dış kısımlarında insan taşınamaz.

- Gerekli hallerde, kamyon, kamyonet, römork ve yarı römorklarla;
 - a. Araçların yönetmelikte belirtilen ölçülere uygun oturma yerleri yapılması,
 - b. Kasa kenarlarının düşmeyi önleyecek şekilde kapalı ve üzerinin örtülü olması, şartıyla taşıma sınırının her tonu için 2 yolcu taşınabilir.

- Kısa mesafelerde işçi taşınmasında kullanılacaklar için, kasanın yanı ve arka kapaklarının 90 cm. yükseklikte ve sağlam şekilde kapalı olması, karoser zemininden itibaren en az 120 santimetre yüksekliğinde elle tutulacak sağlam bir korkuluğunun bulunması şartı ile taşıma sınırının her tonu için ayakta 2 yolcu (işçi) taşınabilir. Bu araçların üzeri açık olabilir.
- **Yüklerin üzerine yolcu bindirilmesi kesinlikle yasaktır.**



Lastik Tekerlekli Tarım Traktörlerinin Karayolunu Kullanmaları ve Yük ve İnsan Taşınması Kuralları :

- Lastik tekerlekli traktörlerle ve römork takarak ticari amaçla yük taşımak yasaktır.
- Bu araçlar ticari araç olarak tescil edilemez.
- Tarım ürünlerinin toplanması, yüklenmesi veya boşaltılması amacıyla tarla veya işyerine götürülüp getirmek üzere lastik tekerlekli traktörlerin römork veya yarı römorklarına, oturmaları şartıyla, taşıma sınırının beher tonu için en çok 3 kişi bindirilebilir.



- Yük üzerinde insan taşınamaz.
- Ancak yük ve insanın beraber taşınmasını mecburi kılan hallerde, aracın her türlü hareketi ve durması sırasında insanların bulunduğu sahaya tecavüz etmeyecek şekilde yükün sağlamca tespiti ve römork kapaklarının düşmeyi önleyecek şekilde kapalı olması zorunludur.

Tehlikeli Maddelerin Taşınması:

Fiziksel ve kimyasal yapı ve nitelikleri bakımından patlayıcı, parlayıcı, yanıcı, yakıcı, kendi kendine veya kolayca ateş alıcı, zehirli ve radyoaktif maddeler ile bunların benzerleri **Tehlikeli Madde** sayılır.



- Tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve boşaltılması sırasında bulundukları yere **30 m. mesafe içinde**, sigara ve benzerleri içilmeyecek, kibrit, çakmak, aydınlatma cihazı ve benzerleri gibi alev ve kıvılcım çıkaran şeyler kullanılmayacaktır.



- Tehlikeli madde taşıyan araçların içine 6 voltu geçmeyen pilli fener dışındaki aydınlatma cihazları ile girilmeyecektir.
- **Bu araçlarda iki adet 6 kg. kapasiteli yangın söndürme cihazı bulundurulacaktır.**



- Araca başka yük alınmayacak, mal sahibi veya hizmetliden başka yolcu bindirilmeyecektir.
- Park etme ve duraklama halinde araç, bir görevlinin gözetimi altında olacaktır.
- Bu araçları sürenler, yerleşim yerleri dışındaki karayolunda, diğer araçları **en az 50 m. mesafeden** takip edeceklerdir.
- Duraklama hallerinde diğer araçlarla aralarında **20 metre mesafe** bulunduracaklardır.

- Ön ve arka yanlarına kırmızı renkte zemin üzerine boyu yirmi ve çizgi kalınlığı iki buçuk santimetreden az olmayan beyaz renkte **TEHLİKELİ MADDE** yazısı yazılacak ve ayrıca ön ve arka taraflarına kolayca görülebilen 30×30 cm'den küçük olmayan kırmızı renkte birer bez asılacaktır.
- Radyoaktif maddelerin taşınması için “**Atom Enerji Komisyonu**’ndan izin alınması zorunludur.

29. Araçların Boyutları, Yük ve Yolcu Taşıma Kuralları

30. Otoyol Kuralları

OTOYOL KURALLARI

Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoluna **Erişme Kontrollü Karayolu** (Otoyol-Express Yol) denir.



Otoyollarda Araç Kullanma Kuralları

Otoyola girerken, bu yoldan geçmekte olan taşıtların ilk geçiş hakları olduğu unutulmamalıdır. Bu maksatla konulmuş trafik işaret levhalarına uyulmalı tehlikeli olabilecek davranışlardan kaçınılmalıdır.

Hızlanma Şeridi

Otoyola girerken **hızlanma şeridinden** yararlanılarak, otoyoldaki trafiğin akış hızına uyum sağlanır ve güvenli giriş yapılır.



Yavaşlama Şeridi

Otoyoldan çıkış noktalarına yaklaşırken otoyolun sağ şeridinden yavaşlama şeridine girmeli ve bu şerit boyunca hızlarını azaltmaları zorunludur.



Otoyolda kesintisiz bir trafik akımı bulunduğundan duraklamak ve park etmek, geri gitmek ve geriye dönmek yasaktır.

Zorunlu hallerde sürücüler emniyet şeridine girerek gerekli işaretlemeleri yapmalıdırlar. Emniyet şeridinde seyretmek yasaktır.



Otoyollarda asgari (en düşük) hız 40km/s azami (en yüksek) hız ise 130km/s olup İçişleri Bakanlığı İçişleri Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığının görüşünü alarak yalnızca otomobiller için 20km/saat hız arttırabilir.



Otoyol Yasakları: Yayaların, bisikletlerin, motorsuz araçların ve lastik tekerlekli traktörlerin otoyola girmelerinin yasaklanmıştır.



Emniyet şeridi

Emniyet şeridi; otoyol (otoban) ve bölünmüş karayollarında trafik kazası, araç arızaları, acil yardım, kurtarma ve kaza incelemesi gibi amaçlarla kullanılmak için ayrılmış olan, yol eksenine paralel oluşturulan yolun bir bölümüdür. Otoyollarda kesiksiz yani düz bir çizgi ile belirlenmektedir ve en sağ şeritte bulunur.

Emniyet şeridini hangi araçlar kullanabilir?

Emniyet şeridini sadece emniyet araçları kullanmalıdır. Ambulans, itfaiye ve kolluk kuvvetlerine ait araçlar aciliyet gerektiren durumlarda bu alanı kullanabilir. Harici olarak ise emniyet şeridi; arıza yapmış araçların diğer araçların ilerleyişine engel olmamak maksadıyla kullanılabilir. Bunun dışında kamu araçları emniyet şeridini kullanmamalıdır.

Hızlı Geçiş Sistemi (HGS) :

Otoyol, köprü giriş ve çıkışlarına yaklaşan HGS sistemini kullanan araç sürücülerinin seçmesi gerekli gişe turnikelerini bildirir.

Otomatik Geçiş Sistemi (OGS) :

Otoyol, köprü giriş ve çıkışlarına yaklaşan OGS sistemini kullanan araç sürücülerinin seçmesi gerekli gişe turnikelerini bildirir.



31. Sürücülerin ve Yolcuların Koruyucu Tertibat Kullanma Mecburiyeti

SÜRÜCÜLERİN VE YOLCULARIN KORUYUCU TERTİBAT KULLANMA MECBURİYETİ

Trafikte Koruyucu Tertibat Kullanma Mecburiyeti

Sürücülerin ve Yolcuların, Trafikte koruyucu tertibat kullanma mecburiyeti belirli araç sürücülerinin ve yolcularının, araçların sürülmesi sırasında koruyucu tertibat kullanmaları zorunludur.

- Üç tekerlekli yük motosikletleri hariç, motorlu bisiklet ve motosikletlerde sürücülerin koruma başlığı ve koruma gözlüğü, yolcuların ise koruma başlığı, kullanmaları zorunludur.



- Otomobillerin, otomobil sınıfı arazi taşıtlarının, kamyonet, kamyon ve çekicilerin, minibüs ve otobüslerin bütün koltuklarında “**Emniyet Kemer**i” nin bulundurulması ve kullanılması zorunludur.
- Yalnız araç dururken kullanılan koltuklar ile ayakta da yolcu taşıyan otobüslerde, koltuklarda, emniyet kemeri bulundurulması zorunlu değildir.



- Çocukların ticari taksilerde seyahatleri sırasında, çocuk bağlama sistemleri kullanmaları, yok ise arka koltukta oturmaları zorunludur.
- Araçlarda 150 cm'den kısa ve 36 kg'ın altındaki çocukların taşınması sırasında çocukların ağırlığına uygun çocuk bağlama sistemlerinin kullanılması zorunludur.



- Ancak, 135 cm'den uzun çocuklar çocuk bağlama sistemleri yerine ön koltukta oturmamak şartıyla diğer koltuklardaki emniyet kemerlerini kullanabilirler.
- Çocuklar, araçta hava yastığı devre dışı bırakılmadan, ön hava yastığı ile korunan bir yolcu koltuğunda yüzü geriye dönük çocuk bağlama sistemi kullanılarak taşınmazlar.

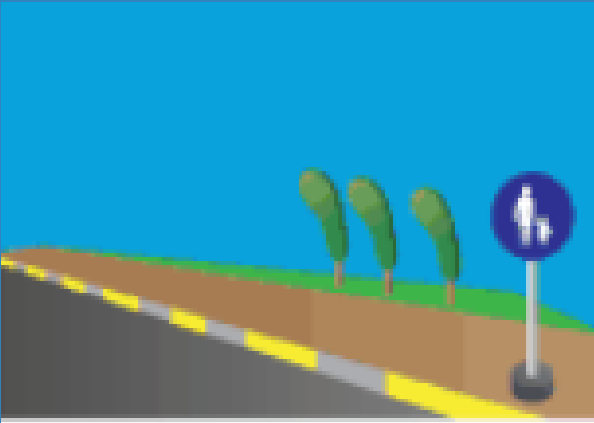


32. Bisiklet, Motorlu Bisiklet Ve Motosiklet Sürücüleri İle İlgili Kavramlar

BİSİKLET, MOTORLU BİSİKLET VE MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİ İLE İLGİLİ KAVRAMLAR

Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosikletlerin;

- Yaya yollarında sürülmesi yasaktır.
- Ayrı bir bisiklet yolu olduğu halde, bisiklet ve motorlu bisikletlerin taşıt yollarında sürülmesi yasaktır.



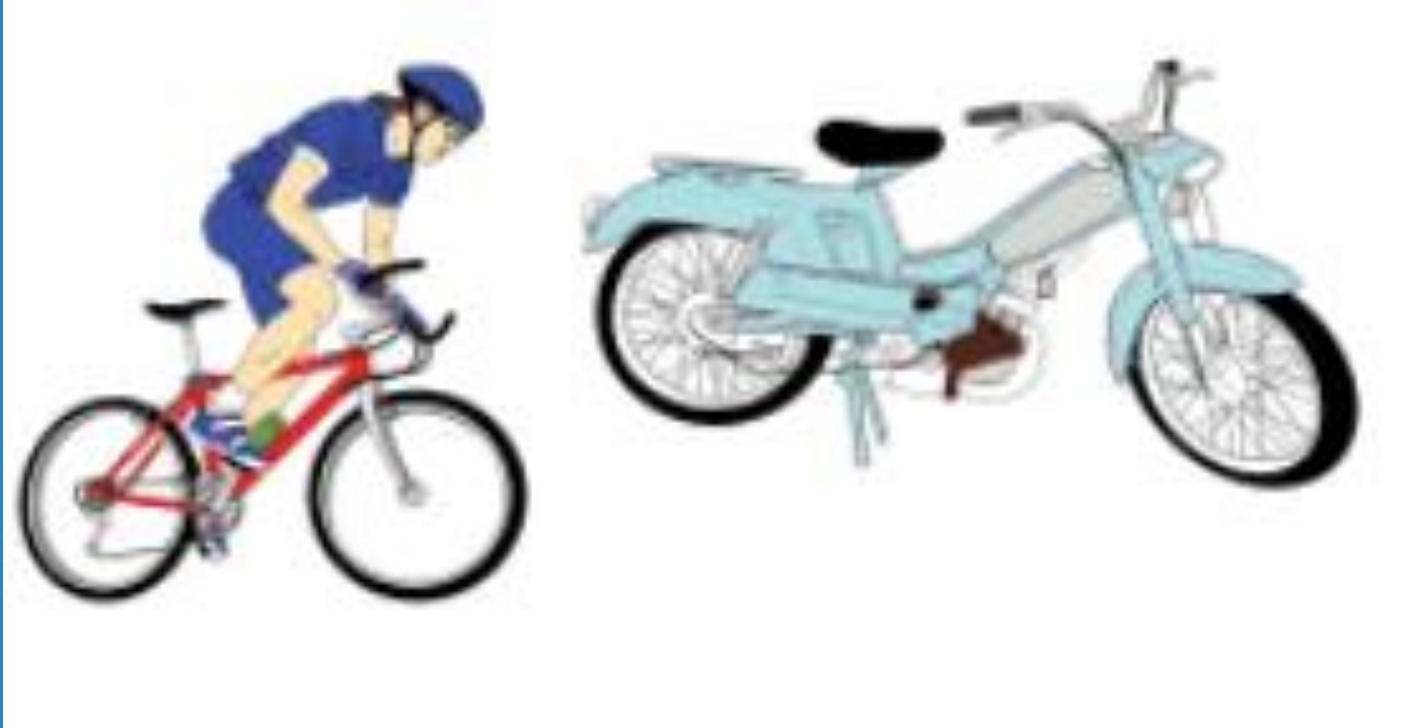
- İki den fazlasının taşıt yolunun bir şeridinden yan yana sürülmesi,
- Sürücü arkasında yeterli bir oturma yeri olmadıkça başka kişilerin bindirilmesi,
- Sürücü arkasında yeterli oturma yeri olsa bile bir kişiden fazlasının taşınması,

- Karayolunu kullananların hareketini zorlaştıracı, tehlike doğurucu davranışlarda bulunulması,
- İzin alınarak yapılan gösteriler dışında, akrobatik hareketler yapılması,
- Başka bir araca bağlanarak, asılıp tutunarak sürülmesi,
- Sürülmeleri sırasında; elde bagaj, paket ve benzerlerinin taşınması yasaktır.

- Üç tekerlekli ve özel şekilde imal edilmiş motosikletler hariç, bu araçlar üzerine kasa, sandık ve benzerleri yaptırılarak ve karayollarında sürülerek ticari amaçlı yük taşımalarında kullanılması yasaktır.
- Ayrıca özel şekilde imal edilmiş 3 tekerlekli motosikletlerle sadece yük taşınabilir. Bunlar hiç bir şekilde yolcu taşımak üzere imal ve tadil edilemezler.
- Yük taşımak için yapılmış olan kasa kısmı sürücünün ön tarafında bulunacak şekilde imal edilemez.



- **Bisiklet** sürenlerin en az bir elleri, **motorlu bisiklet** sürenlerin manevra için işaret verme halleri dışında iki elleri ve **motosiklet** sürenlerin devamlı iki elleri ile taşıtlarını sürmeleri zorunludur.



33. Okul Taşıtları ve Yaya, Okul, Demiryolu Geçitlerinden Geçme

OKUL TAŞITLARI

- Okul taşıtı sürücüleri öğrenci indirme-bindirme yaptıkları sırada aracın arkasındaki "DUR" işaretinin ışığını yakmak; diğer araç sürücülerinin de bu ışık yandığı sürece durması,



- Okul taşıtlarında araç içi düzenini sağlama, araç iniş ve binişlerde öğrencilere yardımcı olmak üzere rehber öğretmen veya kişi bulundurulması, zorunludur.
- Okul taşıtlarında öğrencilerin kolayca yetişebileceği camlar ve pencereler sabit olacaktır.



YAYA, OKUL, DEMİRYOLU GEÇİTLERİNDEN GEÇME

Yaya ve Okul Geçitlerine yaklaşan sürücülerin:

- Hızlarını azaltmaları,
- Geçitten geçen yaya veya geçmek üzere bulunan yayalara ilk geçiş hakkını vermeleri,
- Varsa okul geçit görevlisinin işaretine uymaları, Zorunludur.



Demiryolu Geçitlerinde Sürücülerin:

- Geçidin durumuna uygun hızla geçmeleri,
- Işıklı veya sesli talimatın vereceği "DUR" işaretine uymaları,
- Taşıt yolu üzerine indirilmiş veya indirilmekte olan bariyer varken geçide girmemeleri



Sürücülerin Kontrolsüz Demiryolu geçitlerinde:

- Geçmeden önce geçide makul bir mesafede durmaları,
- Herhangi bir demiryolu aracının yaklaşmadığından emin olduktan sonra geçmeleri, mecburidir.



34. Hukuki Sorumluluk ve Zorunlu Trafik Sigortası

Hukuki Sorumluluk ve Sigorta

Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olması halinde motorlu aracı işletenin sorumluluğunu karşılamak üzere yapılması zorunlu sigortaya; Mali Sorumluluk Zorunlu Trafik Sigortası denir.

Zorunlu bir sigorta olup, yapılan trafik kontrollerinde sigortası olmayan araçlar sigorta yapılana kadar trafikten men edilir, ayrıca para cezası ve ceza puanı uygulanır.

Trafiğe çıkacak araçlar, geçerli teminat tutarları üzerinden yaptırmış oldukları zorunlu trafik sigortalarını araçlarında bulundurmak, istenildiği takdirde yetkililere göstermek zorundadırlar.

Kazayı yapanın tespit edilememesi durumunda,
Zorunlu trafik sigortasını yaptırmamış olan araçların
kazalarında,
Sigortacının iflası durumlarında,
Çalınmış ve gasp edilmiş araçların meydana getirdikleri
kazalardaki bedensel zararları karşılamak üzere **Karayolları
Trafik Garanti Fonu** oluşturulmuştur.

Uluslararası veya şehirlerarası yolcu taşıyan otobüslerde yolcuları, sürücüleri ve hizmetlileri seyahat süreleri içerisinde maruz kalacaklar her türlü kazalara karşı korumak amacıyla otobüs **Zorunlu Koltuk Sigortası** bulunmaktadır.

Sigortadan zararın karşılanması için hasar ihbarı yapmak gerekir. Hasar ihbarı yapabilmek için aşağıdaki evrakları hazırlamak gerekir.

- Zorunlu Trafik Sigortası Poliçesi,
- Kaza tespit tutanağı,
- Sürücü belgeleri ve araç tescil belgeleri (fotokopisi),
- (Eğer kaza tespit tutanağını trafik zabıtası tutmuşsa alkol raporu)
- kaza yerine ait fotoğraflar.

Hasar Bedeli, Trafik Sigortası Teminat Limitlerini Aşarsa ;

Meydana gelen hasarın Hazine Müsteşarlığı tarafından belirlenen trafik sigortası teminat limitlerini aşması halinde, kalan zararın ödenmesi **araç sahibinin** sorumluluğundadır.

Eğer kasko sigortanıza ek olarak yaptırdığınız **İhtiyari Mali Sorumluluk Sigortanız** varsa, trafik sigortanızın limitlerini aşan bir hasar söz konusu olduğunda devreye girer ve kapsamına göre maddi ve bedensel hasarları karşılayabilir.

35. Trafik Kazaları Ve Cezalar

TRAFİK KAZALARI VE CEZALAR

Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olan olay **Trafik kazası** olarak tanımlanır.

TRAFİK KAZALARI VE CEZALAR

Trafik Kazalarının Genel Durumu, Kaza Faktörleri, Kusur Payları Ve Kusurlu Davranışlar

Ülkemizin en önemli sorunlarının başında trafik kazaları ve bu kazalardaki ölüm ve yaralanmalar gelmektedir. Bu durumu gelişmiş ülkelerle mukayese ettiğimizde korkunç bir fark ortaya çıkmaktadır. Bu farkın açılmasına en büyük etken sürücülerimizin "doğru davranış biçimlerini" geliştirememiş olmalarıdır.

Çünkü sürücülerin trafik kazalarındaki pay oranı %95 gibi korkunç bir istatistiğe sahip olması 'trafik bir kültürdür' olgusunu doğrulamaktadır. Bununla birlikte kazalarda artış olmasına rağmen ölü sayısında aynı artışın olmaması sevindirici bir durumdur.

Trafik Kazalarının Başlıca Nedenleri

1. İnsan Faktörü

- a) Sürücü kaynaklı
- b) Yaya kaynaklı
- c) Yolcu kaynaklı



2. Araçtan kaynaklanan kusurlar

3. Yol ve çevreden kaynaklanan kusurlar

Sürücü Kaynaklı Trafik Kazası Sebepleri

- Aşırı hızı yapılarak yolun emniyet riskini artırmak ve kazaya neden olmak
- Hatalı sollama
- Pratik yapmadan trafiğe çıkmak
- Yol ve hava durumuna karşı önlem almamak
- Dikkatsiz ve uykusuz bir şekilde araç kullanmak
- Alkollüyken araç kullanmak
- Emniyet kemeri kullanmamak
- Trafik işaretlerine uymamak

- Trafikte bilgilendirici ve uyarıcı levhaları dikkate almamak
- Araç kullanırken belli kurallara uymamak
- Takip mesafesini korumamak, yol üzerindeki beyaz işaretlemelere dikkat etmemek
- Geçiş kuralları ve geçiş üstünlüğünü önemsememek
- Kavşaklarda geçiş hakkı kuralına uymamak
- Yayaya geçiş hakkı tanımamak
- Dönüş lambalarını kullanmamak
- Tehlikeye atılmaya hazır kişilik yapısı
- Seyir hâlinde iken elinde cep telefonu kullanması gibi nedenler olarak sıralanabilir.

Trafik ortamını paylaşan insanların (sürücü, yaya, yolcu), araçların veya yolun kusurları kazalara neden olmaktadır. Ancak kazaların en önemli nedeni insanların kurallara uymamasıdır. Bu nedenle karayollarında trafik güvenliğinin sağlanmasında en büyük görev trafiği paylaşan insanlara düşmektedir.

Sürücülere tedbirli, dikkatli ve kurallara uygun şekilde araç kullanma alışkanlığı verildiği nispette kazaların azalacağı bir gerçektir.

Ayrıca araçların günlük, haftalık, aylık ve yıllık bakımlarının yaptırılması da trafik kazalarının önlenmesi açısından faydalıdır.

Son yıllarda meydana gelen trafik kaza sayısında önceki yıllara göre artış olmasına rağmen, ölü sayısında düşüş olmaktadır, şehir içinde kaza sayısı çok, ölü sayısı az, şehir dışında ise kaza sayısı az ölü sayısı fazla olmaktadır. Bu durum ülkemizdeki yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak karayolu ile yapılmasından kaynaklanmaktadır.

Sürücü kusurlarından kaynaklanan kazaların toplamı kazalar içerisindeki payı en yüksektir. Ülkemizdeki trafik kazalarının başlıca nedenleri : Aşırı hız, hatalı sollama, kavşaklarda geçiş hakkı kurallarına uymama, kırmızı ışık ihlali, takip mesafesine uymama , alkollü araç sürme, uykusuz ve yorgun araç sürme gibi nedenler olarak sıralanabilir.

Yaya - yolcu Kaynaklı Trafik Kazası Sebepleri

- Yola aniden çıkmak
- Sürücüye ilk geçiş hakkını tanımamak
- Trafik kurallarına uymamak
- Araç yolunda yürümek
- Duran aracın arkasından ya da önünden çıkmak
- Kırmızı ışıktaki geçmek
- Otoyola girmek

- Transit yollarda yolcu köprülerini kullanmamak
 - Görüntü artırıcı tedbirler almamak
 - Yolda hatalı bir şekilde el ile sürülen araç kullanmak
 - Hareket halindeki araca asılarak ilerlemek
 - Yolda hatalı bir şekilde hayvan sevki yapmak
- gibi nedenler olarak sıralanabilir.

Araçlardan kaynaklanan kaza sebepleri ise;

Fren patlaması, lastik patlaması ve uygun hava basıncı, standart dışı lastik kullanımı, rot çıkması, kusurlu ışık donanım kullanılması gibi nedenler sıralanabilir.

Araç yaya çarpması kazalarında ise genelde yayaların dikkatsiz, kontrolsüz ve dalgın hareket etmelerinden kaynaklandığı istatistiki bilgilerden anlaşılmaktadır.

Araçların fenni muayenelerinin daha sık ve tekniğine uygun olarak yapılması kazalarda araç kusur payının en aza indirilmesini sağlayacaktır.

Uygun ve düzenli bakım görmeyen araçlarda diğer bir kaza nedeni olabilirler. Araca bağlı kusurların özellikle lastik ve fren donanımlarıyla ilişkili oldukları izlenmektedir. Ancak yük taşımacılığını % 95 oranında karayollarıyla yapan ve buna bağlı olarak, diğer bazı ülkelerle karşılaştırılmayacak oranlarda ağır taşıtın (kamyon-tır vb.- % 30-50) trafikte seyrettiği Türkiye’de konunun daha ağırlıklı önemi olduğunu belirlemek gerekir.

Yol ve çevre

Yol ve çevre eksiklikleri kazanın oluşmasını kolaylaştırabilir, zemin hazırlar. Elverişli-uygun olmayan yol projeleri/kesimleri, sürücülerin dikkat göstermedikleri durumlar ya da hatalı davranışlarıyla birleşince bazı kazaların oluşması kaçınılmazdır.

Bu durumlar sürücülerin bir kısım hareketleri yapmakta zorlandıkları kesimlerdir. Çok sıklıkla, sürücülerin bu tür kesimlerde yeterli sayıda ve yeterli açıklıkta olmayan yatay ve düşey trafik işaretleriyle karşılaştıklarını görüyoruz. Olumsuz yol dizaynının tek başına kaza nedeni olduğu çok sınırlı sayıda kaza meydana gelmektedir.

Trafik Kazalarının Toplumsal Boyutu

– Sağlık Sistemi

Trafik kazaları neticesinde;

- Yaralananlar için yapılan sosyal güvenlik harcamaları,
- Acil bakım ve travma tedavisinin yanı sıra sürece yayılan rehabilitasyon ve psikolojik destek süreci,
- Tedavi süresince kullanılan ve bir çoğu yurtdışından ithal edilen ilaç, protez, ameliyat malzemelerinin ciddi meblağlara ulaşması,
- Doktor ve diğer sağlık personeli başına düşen hasta sayısındaki artışın verimliliği etkilemesi ile sağlık alanında ekstra maliyet yaratmaktadır.

– Ülke Kaynakları

- Yetişmiş insan gücü kaybı,
- Kaza sonrası meydana gelen maddi hasarlar,
- Karayollarının zamanından önce yıpranması,
- Trafik işaret, levha ve oto korkuluklarının hasar görmesi nedeniyle ülke serveti de yok olmaktadır.

– Diğer

- Açılan çok sayıda dava ile yargı sisteminin iş yükünün artması,
- Engelli nüfusunda artış,
- Hayat kalitesinin azalması,
- Üretim ve refah kayıpları,
- Uzun vadede kalkınmaya olumsuz etkileri,
- Ülke imajının zedelenmesi ise trafik kazalarının neden olduğu diğer toplumsal sonuçlardır.

Trafik kazalarının çevreye verdiği zararlar

- Bilhassa yakıt, kimyasal madde, tıbbi atık vs. yüklü araçların yaptığı kazalar neticesinde çevrenin uğradığı ekolojik zararlar,
- Trafo, elektrik direğine çarpma gibi durumlarda yaşanan kesintiler,
- Köprü, tünel gibi kavşak noktalarda yaşanan kazalarda ulaşımın aksaması, trafik kazalarının çevreye verdiği zararlardan bir kısmıdır.

Trafik Kazalarında Asli Kusur Sayılan Haller ve Sürücü Kusurlarının Tespiti;

Asli kusur sayılan haller :

- Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,

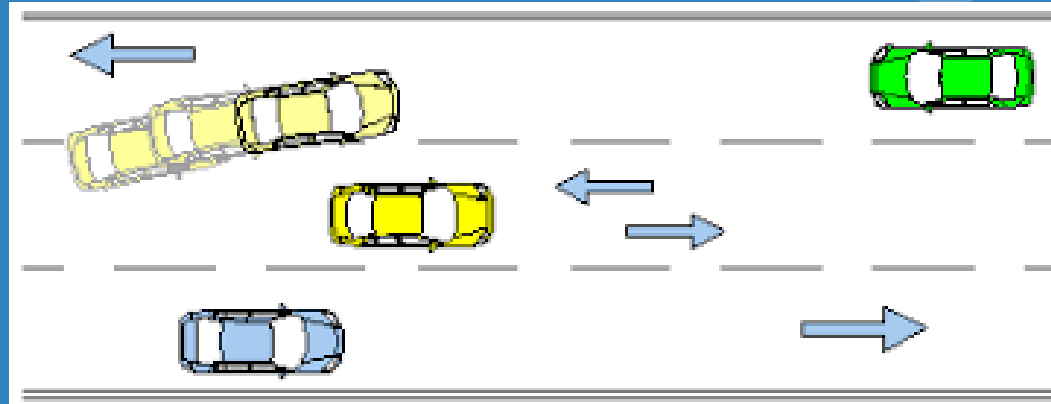


Polisin dur
ihtarına uymamak

- Taşıt giremez levhasının bulunduğu karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya bağlantı yoluna girmek,



- İki veya daha fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit ya da yol bölümüne girmek,



- Arkadan çarpma,



- Geçme yasağı olan yerlerde önceki aracı geçmek,



- Dönüş manevralarını yanlış yapmak,

**Dönüş
manevralarını
yanlış yapmak**



- Kavşaklarda ilk geçiş hakkına uymamak,



- Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymamak,



- Manevraları düzenleyen kurallara uymamak,

**Manevraları
düzenleyen
kurallara
uymamak**



- Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme ve duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almamak,

**Yerleşim yerleri
dışındaki
karayolunda
zorunlu haller
dışında
duraklamak ya da
park etmek**



- Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpmak,



Yukarıda sayılan hal ve hareketlerde bulunan sürücüler **asli** (esas) kusurlu sayılırlar.

Ancak, sürücülerin veya yayaların kural dışı hareketleri veya taşıtların teknik arızaları bir başka sürücüyü tehlikeye düşürmüştü ve bu sürücü, oluşması muhtemel bir kazayı önlemek, can ve mal güvenliğini korumak amacı ile Karayolları Trafik Kanununun öngördüğü temel kurallardan birini ihlal etmeye mecbur kalmış ve bütün tedbirlere rağmen bir kazaya neden olmuşsa, asli kusurlu sayılamaz.

Sürücü kusurlarının tespiti

Adli mevzuat ve yargılama hükümleri saklı kalmak üzere, trafik kazalarına karışanların kusur durumları; 2918 sayılı Kanun ve Yönetmelikte belirtilen kurallar, şartlar, hak ve yükümlülükler ile asli kusur sayılan haller dikkate alınarak belirlenir.

Kaza mahallinde yapılan incelemeler sonunda tespit edilen , iz ve delillere ilave olarak kazaya karışanların olay hakkındaki ifadeleri ile varsa tanık ifadeleri de kusur durumunun tespitinde dikkate alınır.

Maddi Hasarlı Trafik Kazaları :

- **Tek Taraflı Maddi Hasarlı Trafik Kazası :** Sadece bir aracın karıştığı trafik kazasıdır. Sürücünün direksiyon hakimiyetini kaybettiği, kaygan ve buzlu yollarda, aracın kaldırıma, duvara, ağaca vb. yerlere çarptığı ve sadece kazaya karışan araçta hasarın meydana geldiği ve yaralanmanın meydana gelmediği trafik kazalarıdır.

Maddi Hasarlı Trafik Kazası : En az iki aracın karıştığı sadece maddi hasarın meydana geldiği yaralanmanın meydana gelmediği trafik kazalarıdır.

Yaralanmalı ve Ölümlü Trafik Kazaları : En az bir aracın karıştığı maddi hasarın dışında ölüm veya yaralanma gibi durumların olduğu trafik kazalarıdır.

Kaza Anında Alınacak Acil Güvenlik Önlemleri :

- Diğer sürücüler tarafından en az 150 metre mesafeden görülebilecek şekilde reflektör veya ışıklı cihaz konulur.
- Aracın kontağı kapatılıp motoru durdurulur (stop edilir),mümkünse akü kutup başları sökülür, aracın devrilme olasılığı varsa araç sabitlenir.
- Uygun bir ilk yârdim ortamı hazırlanır.

- Trafiği, can ve mal güvenliğini etkilemeyen, ölümlü, yaralanmalı veya maddi hasarlı kazalarda, sorumluluğun belirlenmesine yarayacak iz ve deliller dahil, kaza yerindeki durumu değiştirilmez. Meydana gelen bir kazada, iz ve delillerin yerlerinin değiştirilmemesi kazanın sorumluluğunun belirlenmesinde önemli rol oynamaktadır.

Sadece maddi hasarla sonuçlanan kazalarda;

Kazaya karışan sürücülerin tümü, yetkililerin gelmesine gerek görmez ve aralarında kazayı kendi düzenleyecekleri tutanakla tespit etmek noktasında anlaşılırsa “Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı” düzenleyip birlikte imza altına alarak olay yerinden ayrılabilirler.

Tarafların anlaşma sağladığı durumlarda, yeni bir trafik kazasına sebebiyet vermemek ve trafik akışını engellemek için mümkün olduğu takdirde olay yerinin fotoğrafları çekilerek kazaya karışan araçlar taşıt yolu dışına çıkarılır ve Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı burada düzenlenir.

Bir anlaşma ile olay yerinden ayrılmış olan taraflar, meydana gelen zararın sigortalar tarafından veya kendilerince doğrudan karşılanacağını kabul etmiş sayılırlar ve sonradan yetkililerden kaza tespit tutanağı düzenlenmesini isteyemezler.

Aşağıdaki durumlarda **Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı trafik zabıtası**, bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde ise **genel kolluk** tarafından düzenlenir :

- Kazaya bir aracın karışması (tek taraflı maddi hasarlı kaza ise),
- Taraflardan herhangi birinin sürücü belgesinin bulunmaması veya belgesinin kullandığı araç cinsi için yeterli olmaması,
- Araçlardan herhangi birinin ülkemizde geçerli zorunlu mali sorumluluk sigortasının olmaması,

- Sürücülerden herhangi birinde alkol, uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı şüphesinin bulunması,
- Kazaya karışan araçlardan herhangi birinin kamu kurum veya kuruluşuna ait olması,
- Kazada kamu malına veya üçüncü kişilere ait eşyaya zarar verilmiş olması.

Trafik Kazalarına Karışanların Yükümlülük ve Sorumlulukları

Trafik kazalarına karışanlar;

- Hareket halinde iseler trafik için ek bir tehlike yaratmayacak şekilde hemen durmak, kaza mahallinde trafik güvenliği için gereken tedbirleri almak,
- Kazada ölen, yaralanan veya maddi hasar var ise bu kaza trafiği, can ve mal güvenliğini etkilemiyorsa sorumluluğun saptanmasında yararlı olacak kanıt ve izler dâhil, kaza yerindeki durumu değiştirmemek.

- Kazaya karışan kişiler tarafından istendiği takdirde kimliğini, adresini, sürücü ve trafik belgesi ile sigorta poliçe tarih ve numarasını bildirmek ve göstermek,
- Kazayı, yetkili ve görevli memurlara bildirmek, bunlar gelinceye kadar veya bunların iznini almadan kaza yerinden ayrılmamak zorundadırlar.

Başında sorumlusu, mal sahibi veya ilgili kişilerin bulunmadığı sırada araç, eşya veya yüklere zarar veren sürücüler, zarar verdikleri araç, eşya veya mülkün sahibini veya ilgili kişileri bulmak, ilgilileri bulamadıkları takdirde durumu tespit etmek ve zarar verilen şey üzerine yazılı bilgi bırakmak, ilgili zabıtaya en kısa zamanda bilgi vermek, anlaşma hali dışında zabitanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılmamak zorundadırlar.

Maddi hasar meydana gelen kazalarda, kazaya karışan kişilerin tümü, yetkili ve görevli kişinin gelmesini lüzum görmezler ise, bunu aralarında yazılı olarak saptamak suretiyle kaza yerinden ayrılabilirler.

Ölümlü ve yaralamalı trafik kazaları, kamu davası kapsamında olduğundan, mahalli zabıta veya Cumhuriyet Savcısı tarafından adli tahkikat yapılmasını gerekmektedir.

Ölümlü ve yaralamalı trafik kazasına karışanlar;

- Hareket halindeyseler, trafik için ek bir tehlike yaratmayacak şekilde hemen durmak, trafik güvenliği için ışıklı işaret veya yansıtıcı cihazları koymak ve gereken tedbiri almak,
- Kaza yerindeki mevcut durumda değişiklik yapmamak

- Yaralılara ilk yardım ve acil müdahale yaptırmak maksadıyla kaza mahallinden ayrılma hali hariç, olayı; yetkili ve görevlilere bildirmek ve bunlar gelinceye kadar veya bunların izini olmadan kaza yerinden ayrılmamak
- İstendiği takdirde kimliğini, adresini, sürücü ve trafik belgesi ile sigorta poliçe tarih ve numarasını bildirmek ve göstermek,
- Kaza yerinde usulüne uygun ilk yardım tedbirlerini almak mecburiyetindedirler.

Araçlarda Bulundurulması Zorunlu Belgeler :

- Araç tescil belgesi (ruhsat)
- Zorunlu trafik sigortası (Her yıl yenilenir)
- Sürücü belgesi

Kaza Anında Trafik Zabıtasının Görevleri :

- Trafik kazalarına el koyan mahalli zabıta veya doğrudan el koymuşsa trafik zabıtası personeli, can, mal ve trafik güvenliği bakımından;
- Karayolunu kullananlar için ek bir tehlikenin oluşmasını önlemek üzere gerekli tedbirlerin alınması ve kaldırılması,
- Varsa, yaralıların ilk yardımın yapılmasının ve yetkililerin uygun görmesi halinde bunların en yakın sağlık kuruluşuna gönderilmesinin sağlanması

- Yolun trafiğe kapandığı hallerde gerekli işaretleme ve tespitleri yaparak esaslara göre yolun trafiğe açılması,
- Örneğine uygun kaza tespit tutanağı düzenlenmesi, konularında görevli ve yetkilidir.

Mal güvenliği açısından;

- Araçların hasara uğratılmaması, araçlardaki eşya veya yükün alınmaması, kaybolmaması,
- Sahiplerinin veya yakınlarının izni olmadan, zorunlu hallerde bir tutanak düzenlenmeden araçların karıştırıp kurcalanmaması, içlerinin aranmaması,

- Araç, eşya veya yük sahipleri ölmüş veya bunlarla ilgilenemeyecek derecede yaralı ve rahatsız iseler, araç, eşya ve yüklerin yerinde veya başka bir yere götürülerek muhafaza altına alınması için bunların nicelik ve nitelikleri ile korunacak yer ve koruyacak olanlar da belirtilmek suretiyle durumun bir tutanakla belgelendirilmesi,
- Örneğine uygun kaza tespit tutanağı düzenlenmesi, Konularında görevli ve yetkilidir.

36. Trafik Suçları ve Karşılığı Cezalar, Ceza Puanları

Trafik Suçlar ve Karşılığı Cezalar, Ceza Puanları

Adli Cezalar : Hafif para cezası, Hafif hapis (Hafif para cezası ile birlikte), Belgelerin geri alınması (Hafif para cezası ile birlikte) İşyeri kapatma (Hafif para cezası ile birlikte)

İdari Cezalar : Para cezası, Belgelerin geri alınması, Puan cezası

Karayolları Trafik Kanunun suç saydığı fiilden dolayı ceza uygulanan sürücülere, işlenen trafik suçu için suçun özelliğine göre 5'den 20'ye kadar ceza puanı verilmekte ve bu puanlar sicillerine işlenmektedir. Trafik suçlarının karşılığında ne kadar ceza puanı verildiği, **TRAFİK CEZA REHBERİ'** nde gösterilmiştir.

Sürücü Belgelerinin Geri Alınmasını gerektirecek ihlâller;

- Sürücü belgesinin hile ile alınmış olduğunun tespit edilmesi
- Kırmızı ışık kuralına uymamak. (Geriye doğru 1 yıl içinde; 3. defada 30 gün, 6. defada 45 gün, 9. defada 60 gün)
- Hususi otomobil 0.50 promilin üzerinde alkollü kullanmak, hususi otomobil dışında kalan diğer araçları 0.20 promilin üzerinde alkollü olarak kullanmak. (Geriye doğru 5 yıl içinde 1. defasında 6 ay, 2. defasında 2 yıl, 3 ve fazlasında 5'er yıl)

- Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere İdari para cezasının yanı sıra **sürücü belgesi 5 yıl süreyle geri alınır** ve Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır.

Bu şekilde sürücü belgesi geri alınanlar psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığı anlaşılanlara bu Kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla geri alma süresi sonunda belgeleri iade edilir.

Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.”

- Yaralanmalı veya ölümlü ya da kollukça müdahil olunan maddi hasarlı trafik kazasına karışma hali de dâhil olmak üzere uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığı ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla kollukça teknik cihazların kullanımını kabul etmemek 2 yıl.

- Hız sınırlarını **yüzde otuzdan fazla aşmak suretiyle ihlalin** işlendiği tarihten geriye doğru **bir yıl içerisinde bu kuralı beş defa ihlal ettiği** tespit edilenlerin sürücü belgeleri **bir yıl süre ile** geri alınır. Süresi sonunda psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığı anlaşılanlara bu Kanun kapsamında verilen trafik idari para cezalarının tahsil edilmiş olması şartıyla belgeleri iade edilir.

- Herhangi bir zorunluluk olmaksızın, karayollarında dönüş kuralları dışında bilerek ve isteyerek aracın el freninin çekilmesi suretiyle veya başka yöntemlerle aracın ani olarak yönünün değiştirilmesi veya kendi etrafında döndürülmesi (60 gün)
- Trafik ihlâlinin yapıldığı tarihten geriye doğru 1 yıl içerisinde 100 puan cezasını doldurmak. (1. defasında 2 ay, 2. defasında 4 ay)
- Asli kusurlu olarak, ölümlü sonuçlanan trafik kazalarına sebebiyet vermek. (1 yıl-mahkemece)

Geri alınma süresi içinde araç kullandığı tespit edilenler hakkında 2918 sayılı Kanunun 36 ncı maddesinin üçüncü fıkrasının (b) bendine istinaden işlem yapılır.”

Buna göre;

- a) Sürücü belgesi olmayanların,
- b) Mahkemelerce veya Cumhuriyet savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alınanların,

c) Sürücü belgesi iptal edilenlerin, araç kullanarak trafiğe çıktıklarının tespiti hâlinde, bu kişilere idari para cezası verilir. Ayrıca, aracın sürücü belgesiz kişilerce sürülmesine izin veren araç sahibine de tescil plakası üzerinden aynı miktarda idari para cezası verilir.

Trafikten Men Cezası

Trafikten men; trafik zabıtasınca veya yetkilendirilmiş memurlarca aracın çekilerek trafikten alıkonulması durumudur.

Trafikten men cezasının bazıları aşağıda verilmiştir.

- **Trafik belgesi ve tescil plakası almadan yola çıkma:** Eksiklikleri giderilinceye kadar trafikten men edilir.
- **Muayene süresini geçirme:** Araçlar (trafikten men) edilir.

- **Azami yüklü ağırlığı aşma (%25 fazlasına kadar):**

1- İşleten ile gönderenin aynı olması halinde, işleten ve gönderen için uygulanacak idari para cezalarının toplamı uygulanır.

2- Gönderenin birden fazla olması veya tespit edilememesi halinde işleten ve gönderen için uygulanacak idari para cezalarının toplamı işletene uygulanır. Gerekli şartlar sağlanıncaya kadar trafikten men edilir.

- **Taşıma sınırı üstünde yolcu alınması** durumunda bütün sorumluluk ve giderler işletenine ait olmak üzere fazla yolcular en yakın yerleşim biriminde indirilir
- **Zorunlu mali sorumluluk sigortası:** Eksikliği giderilinceye kadar trafikten men edilir.

İdari bir trafik suçu işleyenler hakkında Ceza Tutanağı düzenlenir.

Ödeme peşin veya tutanağın tebliğ tarihinden 15 güne kadar yapılırsa, cezada $1/4$ (%25) peşin ödeme indirimi yapılır.

Para cezalarının, tutanağın tebliğ tarihinden itibaren 1 ay içinde ödenmesi gerekir. 1 ay içinde ödenmeyen cezalar için her ay % 5 faiz uygulanır, ancak toplam tutar cezanın 2 katini geçemez.

İdari para cezasının ilk taksitinin peşin ödenmesi koşuluyla 1 yıl içinde ve 4 eşit taksit halinde ödenmesine vergi daireleri karar verebilirler.

Taksitlerin zamanında ve tam ödenmemesi durumunda, para cezasının kalan kısmının tamamı vergi dairelerince tahsil edilir.

Trafik cezasına itiraz etmek isteyen sürücüler tebliğ tarihinden itibaren en geç 15 gün içerisinde yetkili mahkemelere itiraz için başvurabilirler.

Trafik suçlarına ilişkin davalara **trafik mahkemeleri**, bunların bulunmadığı yerlerde **sulh ceza mahkemelerinde** bakılır.

37. Araçların Tescil İşlemleri, Muayeneleri ve Teknik Şartları

ARAÇLARIN TESCİL İŞLEMLERİ, MUAYENELERİ VE TEKNİK ŞARTLARI

Araçların Tescil (Kayıt) İşlemleri

Bütün motorlu araçlar ile yönetmelikte tescili zorunlu kılınan motorsuz araçların sahipleri, araçlarını yetkili tescil kuruluşuna tescil ettirmek ve tescil belgesi almak zorundadırlar.

- Askeri araçlar Türk Silahlı Kuvvetlerince,



- Raylı sistemde çalışan araçların tescilleri, kullanıldığı yerlere göre ait olduğu kuruluşlarca,
- Kamu kuruluşlarına ait olan iş makineleri ilgili kuruluşlarca,
- Tarım kesiminde kullanılan özel veya tüzel kişilere ait iş makineleri ziraat odalarınca,



- Tarım kesiminde kullanılanlar dışında kalan ve sanayi, bayındırlık ve diğer kesimlerde kullanılanların tescilleri üyesi oldukları ticaret odaları veya sanayi odalarınca,
- Motorsuz taşıtlardan gerekli görülenlerin (il trafik komisyonu kararıyla) tescilleri belediyelerce yapılır.

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından tescil edilecek araçlar, askeri araçlar, iş makineleri ve raylı sistemle çalışanlar dışındaki bütün motorlu araçlar tescile tabi motorlu araçlara takılarak kullanılacak yapıda ve yüklü ağırlığı 750 kg.'ın üstünde olan römork ve yarı römorkların tescilleri noterler tarafından yapılır.

Araçların tescilinin yapılabilmesi için ; sahiplik belgesi, karayolu uygunluk belgesi, zorunlu mali sorumluluk sigortası, özel tüketim vergisi, çevre kirliliğini önleme fonu hesabına yapılan ödeme belgesi, aracın teknik muayenesinin yapıldığına dair belge ibraz edilir.

Tescilsiz Araçlar İçin Müracaat :

- Tescili zorunlu olan ve daha önce tescili yapılmamış bir aracı satın alan veya gümrükten çeken araç sahipleri, tescil için satınalma veya gümrükten çekme tarihinde itibaren **3 ay içinde** tescil yaptırmak zorundadırlar.

Tescilli Araçlar İçin Müracaat :

- Daha önce tescil edilmiş aracı, satın veya devir aldıklarında ise, **1 ay içinde**, ilgili tescil kuruluşlarında kendi adlarına tescil yaptırmak ve adlarına tescil belgesi almak zorundadırlar.
- Satış veya devirlerin **noterlerce** yapılması zorunludur. Bunun dışında yapılan her türlü devir ve satışlar geçersizdir.
- Satış işleminden önce satın alınan aracın Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Tescil Plakasına ait kesilmiş trafik cezalarının ödenmesi zorunludur.

Tadilat Yapma :

- Araç üzerinde renk ve teknik değişiklik yapılması veya kullanım amacının değişmesi hallerinde araç tescil belgesi geçersiz sayılır. Araç sahipleri yaptıkları her türlü değişikliği ve adres değişikliklerini **30 gün içinde** ilgili Tescil Kuruluşlarına bildirilmek zorundadırlar. Aracın teknik bilgileri güncellenir. Yeni Tescil belgesi ve trafik belgesi araç sahibine teslim edilir.
- Yapılan tadilat işlemlerinde aracın muayenesi olsa dahi yeniden muayenesinin yaptırılması zorunludur.

Üzerinde değişiklik yapıp da süresi içinde bildirilmeyen araçlar, değişiklik belgelendirilip tescil kuruluşunda tescil edilinceye kadar trafikten men edilir."

Aracın Hurdaya Çıkarılması :

- Araç sahipleri, ekonomik ömrünün dolması, kaza, yangın vb. sebeplerle hurdaya ayırdıkları araçlarının tescilinin silinmesi için hurdaya çıkarılış tarihinden itibaren **1 ay içinde** yetkili Tescil Kuruluşuna müracaat etmek zorundadırlar.

Trafik Belgeleri ve Geçerliliği :

Trafik Belgesi, tescil işlemleri tamamlanmış araçların trafiğe çıkarılmasına müsaade edilen ve fenni muayene sürelerini belirleyen bir belgedir.

Trafik Belgesi ilk defa tescil yapılan araçlara Tescil Kuruluşlarınca verilir ve veriliş tarihinde itibaren muayene süresi sonuna kadar geçerlidir. Araçlar; tescil belgesi, trafik belgesi, mali sorumluluk (zorunlu trafik) sigortası poliçesi ve tescil plakalarını araç üzerinde ve uygun duruma bulundurmada trafik çıkamazlar.

Geçici Trafik Belgeleri :

Geçici olarak trafiğe çıkarılacak olan araçlardan, tescil işlemleri geciken, bir yerden bir yere götürülen, deneme ve gösterisi yapılacak olanlar ile ithal ve ihraç edilenlere geçici trafik belgesi ve geçici tescil plakası verilir.

Tescil Plakaları :

- Tescil plakaları 0.97mm. kalınlığında sac alüminyumdan dikdörtgen biçiminde yapılır.
- Aracın ön ve arkasına yönetmelikte gösterilen ölçülerde yapılmış ve alt kenarı aracın tampon alt seviyesinin üstünde kalacak, yanlarından taşmayacak, sallanmayacak, düşmeyecek ve kolayca okunabilecek şekilde takılır.
- Araç ışıkları yakıldığında **20 metre uzaklıktan** okunacak şekilde aydınlatılmış olması ve temiz tutulması zorunludur.

Araçların Muayeneleri :

Araçların teknik şartlara uyup uymadığı belirli zamanlarda muayene edilerek tespit edilir. Teknik şartlara uygun olmayan araçların trafiğe çıkarılması yasaktır.

Muayene süresi geçirilen araçlar ve özel muayene yaptırılması zorunlu olduğu halde yaptırılmamış araçlar trafikten men edilir.

Bu araçların tescil belgeleri geçici olarak geri alınır ve en yakın muayene istasyonuna gönderilir; ancak aracın muayenesinin yapılması için izin belgesi düzenlenerek **en fazla 7 gün süreyle** geçici olarak trafiğe çıkışına izin verilir.

Araç sürücüleri ise para ve ceza puanı ile cezalandırılır.

Araçlar cinslerine, kullanma amaç ve şekillerine göre araç muayene süreleri :

Araçların muayeneleri, Ulaştırma Bakanlığına ait muayene istasyonlarında veya bu Bakanlık tarafından usulüne uygun olarak yetki verilen gerçek veya tüzel kişilere ait muayene istasyonlarında yapılır.



Hususi otomobiller ile bunların römorkları ilk 3 yaş sonunda ve devamında her 2 yılda bir,



Lastik tekerlekli traktörler ile bunların her türlü römorkları ilk 3 yaş sonunda ve devamında her 3 yılda bir,



Resmi ve ticari plakalı otomobiller ile bunların her türlü römorkları ilk 2 yaş sonunda ve devamında yılda bir,



Kamyon, otobüs, çekici gibi ticari amaçla yük ve yolcu taşıyan diğer bütün motorlu araçlar ile bunların her türlü römorkları ilk 1 yaş sonunda ve devamında yılda 1 periyodik muayeneye tabi tutulur.



Askeri araçlar, raylı sistemle çalışan veya iş makinesi türünden araçların muayeneleri tescili yapılan kuruluşlarca yapılır.



Motosiklet ve motorlu bisiklet ve bunların her türlü römorkları ilk 3 yaş sonunda ve devamında 2 yılda bir yapılır.



Muayene süresi dolmamış olsa bile; kazaya karışması sonucu yetkililerce gerekli görülmesi halinde, üzerinde teknik değişiklik yapılması durumunda araçların ayrıca muayenesi zorunludur.

Karayollarında kullanılmakta olan her türlü motorlu aracın teknik şartlara uygun olup olmadığı trafik zabıtasınca kontrol edilerek, uygunsuzluğu tespit edilenler, Uygunsuzluk Tespit Tutanağı düzenlenmek suretiyle muayene istasyonlarına sevk edilir.

- Araç muayene süresini geçirdikleri tespit edilen sürücüler ilk seferde para cezasına tabi tutularak araç trafikten direkt olarak uzaklaştırılır ve araç muayenesini yaptırması için 15 gün süre verir.



38. Araçlarda Bulundurulması Zorunlu Olan Gereçler

ARAÇLARDA BULUNDURULMASI ZORUNLU OLAN GEREÇLER

- Tescil belgesi (Sahiplik Belgesi)
- Trafik belgesi
- Mali sorumluluk sigortası
- Tescil plakası

Geçici olarak tescil edilen araçlar üzerinde bulundurulması zorunlu belge ve plakalar

- Geçici tescil plakası
- Geçici trafik belgesi (A 6 gün, B 30 gün, C 6 gün, E 6 gün, F geçici trafik belgeleri 3 ay süreyle geçerlidir.)
- Mali sorumluluk sigortası

Araçta Bulundurulması Zorunlu Malzemeler

Trafik kuralları gereğince, araçta zorunlu bulundurulması gereken malzemeler ve teçhizatların yanı sıra, birtakım belgelerin de araç içinde veya yanınızda olması gerekir.

Hususi Otomobilde Bulundurulması Gereken Belgeler:

- Araç ruhsatı
- Sürücü belgesi
- Her yıl yenilenen zorunlu trafik sigortası
- Her yıl alınan egzoz pulu
- Özel otomobillerde 2 yılda bir yaptırılan araç muayene belgesi
- Yılda iki kez ödenen taşıt vergisi (Bunun ödenmiş olması yeterli olup; dekontun araçta bulundurulma zorunluluğu yoktur)
- Eğer yaptırılmışsa aracın kaskosu

Hususi Otomobilde Bulundurulması Gereken Malzemeler:

- İlk yardım çantası.
- Sürücünün yanında 1 kg'lık bir adet yangın söndürücü,
- En az 2 adet yansıtıcı yüzeye sahip, yerde dik durabilen üçgen reflektör,
- Kriko, bijon anahtarı, seyyar lamba,
- Kış ayları için zincir ve çekme halatı da araçta mutlaka yer almalıdır.

Bunların dışında, tornavida, çekiç, pense vb. araç ve gereçler, bulundurulması zorunlu olmayan ama yararlı olabilecek malzemelerdir.

Diğer Araç Tiplerinde Bulundurulması Gereken Malzemeler:

İlkyardım çantası: Traktörler, motorlu bisiklet ve motosikletler hariç tüm motorlu taşıtlarda , her an kullanıma hazır durumda bulundurulacaktır. Malzemelerin miktarı araçta taşınacak yolcu sayısına göre değişmektedir.



Üçgen Reflektör : Motosikletler ve motorlu bisikletler hariç tüm motorlu araçlarda 2 adet bulundurulması zorunludur.



Yangın söndürme cihazı: Otomobil, minibüs, kamyonet, otobüs, kamyon, çekici ve tehlikeli madde taşıyan bütün araçlar, yangın söndürme cihazı bulundurmak zorundadır.

- Tehlikeli madde taşıyan araçlarda, 6 kg kapasiteli en az 2 adet
- Otobüs kamyon ve çekicilerde 6 kg kapasiteli en az 1 adet
- Otomobil, minibüs ve kamyonetlerde 1 kg kapasiteli en az 1 adet yangın söndürme cihazı bulundurmak zorundadır.

El yangın söndürme cihazı, araçların görülebilen ve erişilmesi kolay olan bir yerinde bulundurulur ve hava şartlarından korunur. Cihazlardan en az biri aracı kullananın hemen yanında olur.



Taksimetre: Taksi otomobillerinde, yolcu tarafından görülebilecek şekilde araç içerisinde monte edilmiş ve her zaman kullanılır durumda bulunacaktır.

Takograf : Otobüs, kamyon ve çekicilerde, sürücünün araç kullanma, dinlenme süreleri ile araç kullanırken yaptığı hızı belirleyecek, takograf teknik şartnamesine uygun olacaktır.



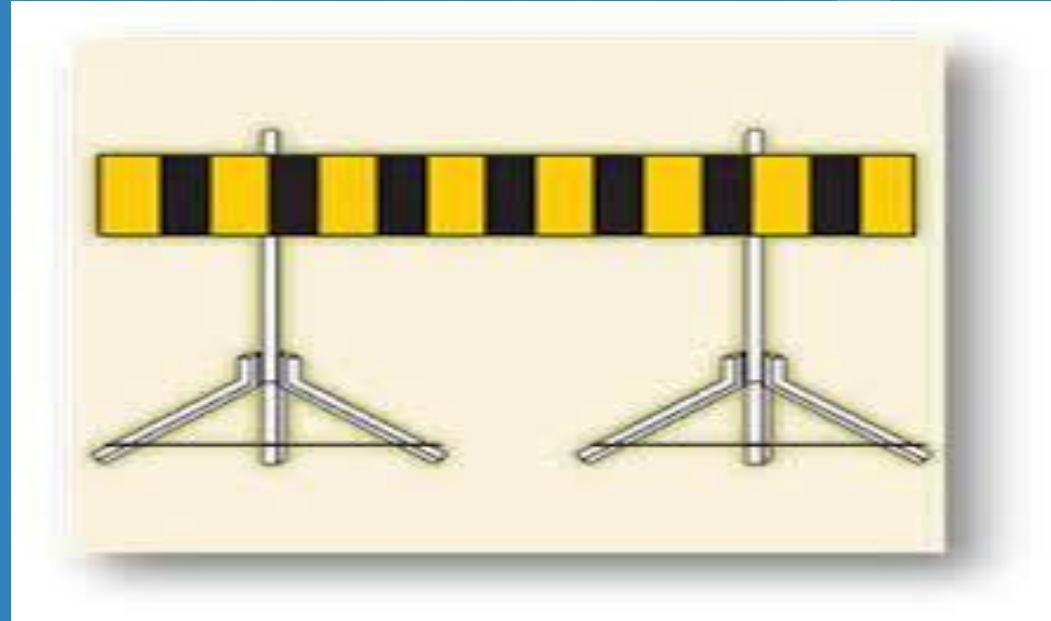
Hız sınırlayıcı Cihaz : N3 sınıfı kamyon ve çekiciler ile azami ağırlığı 10 tonu aşan M3 sınıfı otobüslerde Motorlu Araçların Hız Sınırlayıcı Donanımları ve Bunların Takılması ile İlgili Tip Onayı Yönetmeliğine uygun olacaktır.



Yedek malzeme ve takımlar : Otomobil, minibüs, otobüs, kamyonet, kamyon, çekici araçlar, lastik tekerlekli traktörlerde; Kriko, bijon anahtarı, dış ışık donanımı için birer adet yedek ampul, pense, tornavida, seyyar lamba veya el feneri, karlı ve buzlu günler için bir çift patinaj zinciri, çekme halatı bulundurulmalıdır.



Engel işareti : Otobüs, kamyon ve çekiciler ; Karayolu üzerinde arıza veya uzun süreli bırakılması halinde, normal hava şartlarında en az 150 metreden net olarak görülebilecek, 150x25 cm ebadında bir adet engel işareti bulunur.



Stepne : Şehirlerarasında yolcu taşıyan (motosiklet ve lastik tekerlekli traktör hariç) bütün motorlu araçlarda her zaman kullanılabilir durumda bulundurulacaktır.



Kriko ve bijon anahtarı : Güvenli ve kolay bir şekilde lastiği değiştirebilmesi için ihtiyaç duyulan malzemelerdir. Krikonun aracın ağırlığını kaldırabilecek kapasitede olması gereklidir.



Tekerlek takozu : Otobüslerde ve azami yüklü ağırlığı 3.5 tondan fazla motorlu araçlar ve azami yüklü ağırlığı 750 kg'dan fazla iki dingilli römorklar (yarı römorklar hariç), bir adet tekerlek takozu bulunur. Üç veya daha fazla dingilli motorlu taşıtlarda, yarı römorklarda ve azami yüklü ağırlığı 750 kg'dan fazla olan tek dingilli römorklarda ise iki adet tekerlek takozu bulunur.



Emniyet kemeri : Otomobil, kamyon, kamyonet, çekici ve her çeşit arazi taşıtları, şehirlerarası otobüsler ve minibüslerde bulundurulması ve kullanılması zorunludur.



Boyun korsesi : Karayolu Taşıma Yönetmeliğine göre yetki belgesi almış yolcu taşımacılığında kullanılan araçlarda Her 9 koltuk için en az 1 adet olacaktır.



Koruma başlığı (Kask) ve Koruma gözlüğü : Sürücü ve taşınması halinde yolcular için; yanmayacak ve başı, ısı, çarpma ve dış tesirlere karşı koruyacak, görme ve işitmeye engel olmayacak, kolay takılıp çıkarılacak şekilde kask, gözü dış tesirlere karşı koruyacak, görüşe engel olmayacak, normal görüşü bozmayacak renkli veya renksiz koruyucu gözlük olacaktır. (Koruma başlığının gözlüğü varsa ayrıca gözlük aranmaz)



İç lamba : Ücretle yolcu taşıyan motorlu taşıtlarda, taşıtın içini aydınlatacak, sürücünün gözünü almayacak, beyaz ışıklı olacaktır.

Çekme Halatı : Bozulmuş, kaza yapmış araçları en yakın servis noktasına çekmek için araçlarda bulundurulması gerekir.

Çocuk Bağlama sistemleri : M1, M1G, N1, N1G, N2 ve N3 sınıfı araçlarda 150 cm'den kısa ve 36 kg'ın altındaki çocukların taşınması sırasında çocukların ağırlığına uygun bu Yönetmeliğin ekinde yer alan (1) sayılı cetvelde yer alan çocuk bağlama sistemlerinin kullanılması zorunludur. Çocuk bağlama sistemleri olmayan M1, M1G, N1, N1G, N2 ve N3 sınıfı araçlarda üç yaşın altındaki çocuklar taşınamazlar.

39. Sürücü Belgeleri Ve Sürücü Adaylarıyla İlgili Şartlar

SÜRÜCÜ BELGELERİ VE SÜRÜCÜ ADAYLARIYLA İLGİLİ ŞARTLAR

- Motorlu araçların sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından karayollarında sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi yasaktır.
- Sürücü belgeleri Trafik Tescil kuruluşlarınca verilmektedir.
- Bisiklet kullananların 11, motorsuz taşıt kullananların ve hayvan sürücülerinin 13 yaşını bitirmiş olmaları zorunludur.

Ehliyet Alma Şartları

Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 76. maddesine göre belirlenen **ehliyet alma şartlarını** karşılayan sürücülere, sürücü belgesi verilmektedir. Ehliyet almak için aşağıdaki şartların yerine getirilmiş olması gerekmektedir;

- Yaş
- Deneyim
- Eğitim durumu
- Sağlık
- Adli sicil kaydı
- Sınav

Ehliyet Alma Yaşı

Sürücü belgesi alma şartlarında ilk sırada yer alan yaş şartı, çeşitli ehliyet sınıfları için farklıdır. Ehliyet sınıflarına göre belirlenen minimum yaş sınırları aşağıdaki şekildedir;

- Motosiklet ehliyet (M, A1, B1) için en az 16 yaşın tamamlanmış olması gerekir.
- A2, B, BE, C1, C1E, F ve G sınıfı ehliyet için en az 18 yaşın tamamlanmış olması gerekir.

- A sınıfı ehliyet için 20 yaş doldurulmalıdır ve 15 kilovat güçten fazla gücü olan, 3 tekerlekli motosiklet ehliyeti için 21 yaşında olunmalıdır.
- C, CE, D1 ve D1E sınıf ehliyet için 21 yaşın bitirilmiş olması gerekir.
- D ve DE sınıfı ehliyet için 24 yaşında olunmalıdır.

Ehliyet Almak İçin Deneyim Şartı

Çeşitli ehliyet sınıflarına göre deneyim şartı farklılık göstermektedir. Bazı ehliyet gruplarında deneyim gerekliken bazılarında gerekli görülmemiştir.

Ehliyet sınıfına göre **deneyim şartları** şöyledir;

- A sınıfı ehliyet için; minimum 2 yıldır A2 ehliyeti sahibi olmak (eğer 24 yaş doldurulduysa deneyim gerekli değildir).
- C1, C, D1 ve D sınıfı sürücü belgesi için; minimum 2 yıldır B sınıfı ehliyet kullanıyor olmak

- BE sınıfı ehliyet için; B sınıfı ehliyet sahibi olmak
- CE sınıfı ehliyet için; C sınıfı ehliyete sahip olmak
- C1E sınıfı sürücü belgesi için C1 sınıfı ehliyet sahibi olmak
- DE sınıfı ehliyet için; D sınıfı sürücü belgesine sahip olmak
- D1E sınıfı için; D1 sınıfı ehliyete sahip olmak gereklidir.

Eğitim Durumu

Ehliyet eğitim durumu Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 76. maddesine göre belirlenir. Sürücü belgesi alacak olan adayların en az ilkokul düzeyinde eğitim almış olmaları gerekir.

Sağlık Durumu

Sürücü belgesi almak için adaylar araç kullanabileceklerine dair sağlık raporlarını kayıt sırasında yanlarında getirmelidirler. Sağlık raporu hem sürücü kursuna kayıt olurken hem de ehliyet için başvuru yaparken gereklidir. Diğer şartlar sağlandığı halde sağlık raporu olmayan sürücü adaylarına ehliyet verilmemektedir.

Sürücü adaylarının genel sağlık muayeneleri pratisyen tabip veya uzman tabip tarafından yapılır. Yönetmelikte belirtilen hükümlere uygun, beden ve ruh sağlığı bakımından sürücülük yapmalarına engel durumlarının bulunmadığını sağlık raporu ile belgelendirilmiş olmaları gerekmektedir. Aile hekimliği uygulamasına geçmiş tüm illerde bu raporlar Aile Hekimi tarafından da verilebilir.

Renk körlüğü : olanlar herhangi bir şart olmaksızın sürücü olabilirler.

Gece körlüğü : olanlar gün doğumundan 1 saat öncesi ile gün batımından 1 saat sonrası zaman dilimleri içerisinde araç kullanabilirler.

Tabip tarafından, sürücü veya sürücü adayının yapılan genel muayenesinde;

- İşitme kaybı,
- Günlük hayatı kısıtlayan denge problemi, baş dönmesi nedeni olabilecek bir hastalık,
- Uyku bozukluğu (Obstrüktif uyku apnesi sendromu, gündüz aşırı uyuklama hali),
- Malign tümör hikâyesi,
- Eklem hareketlerinde kısıtlama,
- Ekstremitte noksanlığı,
- Kas, tendon ve bağ lezyonları,

- Hipoglisemiye yol açabilecek ilaç kullanılan diabetes mellitus hastalığı,
- Kalp-damar hastalığı (anjinal yakınma, akut koroner sendrom tanısı, angioplasti, kalp yetmezliği, hipertansiyon, bilinç bozukluğuna yol açabilecek ritim bozukluğu, kalıcı pil implantasyonu),
- Organ yetmezliği (organ nakli geçirilmiş olması, kronik böbrek yetmezliği ve diğer hayati önemi haiz organlarda dekompanse yetmezlik),
- Santral sinir sistemi hastalıkları,

- Periferik sinir sistemi hastalıkları,
- Epilepsi,
- Kas hastalıkları (myopati, progresif muskuler distrofi, kas-sinir kavşak hastalıkları),
- Ruh hastalığı (ağır akıl hastalığı, zeka geriliği, demans, kişilik bozukluğu, ağır davranış bozukluğu),
- Alkol bağımlılığı,
- Psikotrop madde bağımlılığı,
- Görme derecelerinin 5 inci maddenin ikinci fıkrasına uygun,
- Görme alanının uygun,

- Renk körlüğü (Herhangi bir koşul aranmadan olabilirler.),
- Gece körlüğü (tavuk karası), gün içinde yapılan yolculuklar ile sınırlı (gün doğumundan bir saat sonra, gün batımından bir saat önce),
- Derinlik duyusunun normal,
- Pitozis-hemipitozis,
- Diplopi ve şaşılığı,
- Blefarospazm, katarakt, afaki, progresif göz hastalığı,
- Monoküler görme (snellen eşeli ile görme derecelerinin 5 inci maddenin ikinci fıkrasına uygun) olup olmadığı yönünde değerlendirme yapılır.

Hükümlü olmama şartları :

Sürücü adaylarının Türk Ceza Kanunu'nun ilgili maddeleri, Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun ile Ateşli Silahlar ve Bıçaklar Hakkında Kanun'un ilgili maddelerindeki suçlardan hüküm giymemiş olmaları gerekir.

Eğitim ve sınav şartı :

Sürücü adayları Milli Eğitim Bakanlığının denetiminde teorik ve uygulamalı sınava girerler. Sürücü kursuna katılan ve yapılan sınavlarda başarılı olan adaylara Sertifika verilir. Sertifikasını alan adaylar en geç sertifika tarihinde itibaren 2 yıl içinde Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğünün ilgili birimlerinden Aday Sürücü Belgelerini alırlar. Bu süre içerisinde sürücü belgesine çevrilmeyen sertifikalar hükümlülüğünü yitirir ve yeniden kurslara katılıp yapılan sınavlar sonunda sertifika almaya hak kazanmaları gerekir.

Ehliyet Almak İçin Sınavdan Kaç Alınmalıdır?

Ehliyet sınavı teorik ve direksiyon sınavı olmak üzere iki aşamadan oluşmaktadır. Bu sınavlardan teorik sınavda en az 35 soruyu doğru olarak cevaplayıp 70 puan ve üstü not almak gereklidir. Teorik sınavdan en az 70 puan alanlar direksiyon sınavına girebilirler.

Teorik derslerde aşağıdaki dersler sürücü adaylarına okutulur.

- I- İlk Yardım Bilgisi
- II- Trafik ve Çevre Bilgisi
- III- Motor ve Araç Tekniği Bilgisi
- IV- Trafik Adabı

Ehliyet (sürücü belgesi) geçerlilik süreleri

Ehliyet türlerine göre belli zamana kadar geçerlilik süresi verilir. Buna göre;

M-A1-A2-A-B1-B-BE-F ve G sınıfı sürücü belgeleri alındığı yıldan itibaren **10 yıl geçerlidir.**

C1-C1E-C-CE-D1-D1E-D ve DE sınıfı sürücü belgeleri ise alındığı yıldan itibaren **5 yıl geçerlidir.**

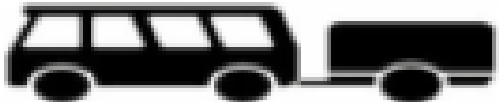
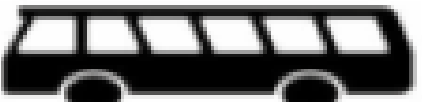
Yukarıda belirtilen sürelerin bitmesinin ardından ehliyetlerin yenilenmesi gerekmektedir. Ehliyet yenileme işlemi için trafik tescil veya temsilciliklerine müracaat etmeniz gerekmektedir.

Sürücü belgeleri karayollarında, sürülecek araçların cins ve gruplarına göre sınıflara ayrılır.

Sınıfı	Kullandığı Araç	Araç Özelliği	Yaş	Deneyim	Kapsam
M	Motorlu Bisiklet (Moped) 2-3-4 tekerlekli	 Max : 50cm ³ Max : 4kW Max : 45km/h	16		
A1	Motosiklet 2-3 tekerli	 Max : 125cm ³ Max : 11kW Max : 15kW (3 tekerli)	16		M
A2	Motosiklet 2-3 tekerli	 Max : 35kW Max : 15 kW (3 tekerli)	18		M,A1
A	Motosiklet 2-3 tekerli	 50 cm ³ üzeri yaş sınırı 20 15 kW üzeri (3 tekerli) yaş sınırı 21	20-21	24 yaş altında en az 2 yıllık A2 sınıfı	M,A1 A2

B1	Motosiklet 4 tekerli		Max : 15kW Max : 400kg Max : 55 kg (Yük taşımacılığında)	16		M
B	Otomobil ve Kamyonet		Max : 8+1 kişi Max : 3500 kg	18		M,B1,F
BE	Otomobil ve Kamyonet (Römorklu)		750 kg üzeri Römork	18	B	M,B, B1,F

C1	Kamyon ve Çekici		3500 kg üzeri 7500 kg'a kadar	18	En Az B Sınıfı	M,B, B1,F
C1E	Kamyon ve Çekici (Römorklu)		750 kg üzeri Römork Max : 12ton	18	C1	M,B,BE B1,C1,F
C	Kamyon ve Çekici		7500 kg ve üzeri	21	En Az B Sınıfı	M,B, B1,C1,F
CE	Kamyon ve Çekici (Römorklu)		750 kg üzeri Römork	21	C	M,B,BE, B1,C,C1, C1E,F

D1	Minibüs		Max : 16+1 kişi	21	En Az B Sınıfı	M,B,B1, F
D1E	Minibüs (Römorklu)		750 kg üzeri Römork	21	D1	M,B,BE, B1,D1,F
D	Otobüs			24	En Az B Sınıfı	M,B,B1, D1,F
DE	Otobüs (Römorklu)		750 kg üzeri Römork	24	D	M,B,BE, B1,D,D1, D1E,F
F	Traktör			18		M
G	İş Makinesi			18		M

Sürücü Belgelerinin Trafik Zabıtasınca Geri Alınması Halleri İle Şartları :

Sürücü belgeleri, trafik zabıtasınca aşağıdaki hal ve şartlarda geri alınır.

Sürücünün sağlık durumunda, araç sürmesine engel teşkil edecek bedensel bir değişikliğin görülmesi ve bunun bir tutanakla tespiti halinde, sağlık muayenesi istenir. Sağlık raporu ile sürücülük yapmasında sakınca görülenlerin belgeleri geri alınır.

Bunlardan; sağlık kurulu raporu ile belgelendirmeleri şartıyla, kaybettikleri sağlık şartlarını yeniden kazananların sürücü belgeleri geri verilir.

STAJYER EHLİYET YADA ADAY SÜRÜCÜLÜK

01.01.2016 tarihinden itibaren ilk kez ehliyet belgesi alanlar ile herhangi bir sebepten dolayı ehliyeti iptal edilen kişilerden yeniden sürücü belgesi alanlar, ehliyet belgelerini aldıktan sonra iki yıl süreyle aday sürücü kabul edilecektir.

STAJYER EHLİYETİN İPTAL EDİLMESİ:

- 2 yıl süre içerisinde 75 ceza puanının doldurulması
- Ceza puanına bakılmaksızın trafik ışıklarının 3 kez ihlal edilmesi,
- Hız sınırlarının 3 kez ihlal edilmesi,
- Koruyucu tertibat (emniyet kemeri kask) kullanımının 3 kez ihlal edilmesi,

- Okul ve yaya geçitlerinde yayaların ve öğrencilerin geçiş haklarının 3 kez ihlal edilmesi
 - Araç cinsine bakılmaksızın 0,20 promil üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilmesi
 - Ölümle sonuçlanan trafik kazasında asli kusurlu olunması
- Durumlarında sürücü belgeleri iptal edilir.

Belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için;

- Sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir.
- Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hali bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı ve varsa iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması zorunludur.”

ADAY SÜRÜCÜNÜN ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMASI:

Yönetmelikte aday sürücünün **0.20 promil** alkol aldığıının tespiti halinde bu sürücünün ehliyeti direk iptal edilir. Başka bir hata işlemesine hiç gerek dahi yoktur. Dolayısı ile mevcut yasalarımız alkollü araç kullanımını kesinlikle affetmemektedir.

40. Çevre İle İlgili Genel Bilgiler

ÇEVRE İLE İLGİLİ GENEL BİLGİLER

İnsanlar özellikle son çeyrek yıl öncesine kadar, ekolojik dengeyi süratle bozarak çevre sorunu yaratmışlardır, (sanayileşme, plansız şehirleşme, endüstriyel gelişme sonucu çevre kirliliği sorunları). Motorlu taşıt sayısının hızla artması ve bilinçsizce kullanılması, hava, toprak ve su kirliliğine neden olmaktadır. Sorunların insanlara geri dönmesi, sağlığımızı ve doğayı olumsuz yönde etkilemesi çevre bilinci oluşmasını sağlamıştır. Çevre canlı cansız varlıklarla çevrili olarak için de doğal hayatımızı sürdürdüğümüz ortamdır.

Son günlerde konuşulması moda olan çevre kirliliği ve çevre sorunları ise içinde bulunduğumuz ortamın kirlenmesi ; doğal özelliklerini kaybetmesi, yavaş yavaş yok olmaya başlaması anlamına gelmektedir. Bu sorun, üzerinde yaşayabileceğimiz, gelecek kuşaklara bırakabileceğimiz bir dünyayı olanaksız hale getirmiştir.

Trafik Ve Çevre Arasındaki İlişki

Hava kalitesini bozan kirlilik sebepleri

- Bakım yapılmamış araçların fazla yakıt yakması,
- Araç bakımlarının gerekli ortamlarda yapılmaması ve bakım sırasındaki atıkların toprağa dökülmesi, bakımsız araçlardan yağ, yakıt vb. maddelerin karayoluna sızması uzun ve bölünemeyen yüklerin gerekli tedbirler ve önlemler alınmadan taşınması tehlikeli, zararlı ve radyoaktif maddelerin taşınması sırasında gerekli önlemler alınmaması gibi nedenlerle toprak, gürültü, su ve çevre kirliliğine neden olmaktadır.

Bu nedenlerden dolayı trafiğin çevre kirliliği ile direk ilgisi vardır. Çevre kirliliğini ortadan kaldırmak için, sürücülerin eğitimi başta olmak üzere gereken yasal ve diğer tedbirlerin alınması zorunlu hale gelmektedir.

- Zorunlu haller dışında araç kullanma,
- Trafik yoğunluğu nedeniyle aracın uzun süre trafikte seyretmesi,
- Araç içinden atık maddelerin etrafa atılması

- Duraklama ve park etme sırasında motorun gereksiz yere çalıştırılması,
- Araç motoru rölantide çalışırken egzozdan çıkan karbon monoksit gazı % 3,5'den, araç hareket halindeyken % 4,5'den fazla olmamalıdır.
- Araçların egzoz gazları, yağ ve yakıt sızıntıları, akıntıları ve buharları, lastik tozları ve parçaları, araçların taşıdıkları yüklerin tozaması, buharlaşması vb.

- Taşıtlara taşıma sınırı üzerinde yük yüklemek, aşırı hızlı gitmek, araç dışına gereksiz aksesuarlar takmak, seyir halinde camları açmak, lastik havalarının uygun seviyede olmaması, gereksiz yere taşıt kullanmak havayı kirletir.
 - Küçük silindir hacimli taşıtların kullanılması,
 - Aynı güçte olan taşıtlardan hafif olanının tercih edilmesi,
 - Yürüyerek gidilebilecek yere her hangi bir araçla gidilmemesi
- Çevrenin korunması için alınacak tedbirlerdendir.

- Kurşunsuz yakıt kullanılmalıdır, çünkü havadaki kurşun kirliliğinin en önemli kaynağı taşıtlardır. Üstelik kurşunsuz yakıt kullanan araçların egzoz sistemlerindeki katalitik konvektör, egzozdan çıkan zehirli gazların zehirleyici etkilerini azaltmaktadır.
- Mümkün olduğunca toplu taşıma araçlarından yararlanmalıdır.

- Araç kullanırken trafiğin yoğun olmadığı saatleri, trafiğin yoğun olmadığı yolları tercih etmek gerekir. Gidilecek yere en kısa mesafeden gidilmelidir. Kısa mesafenin seçilmesi, enerji ve yakıt tasarrufu sağlamanın yanı sıra çevrenin kirletilmemesi bakımından da yarar sağlar. Üstelik turistlerde temiz bir ülkeyi tercih ederler.
- Hava kirliliği, insanlarda nefes darlığı, kanser ve toplu ölümler gibi zararlara yol açmaktadır.

Toprak Kirliliği

Otomobil, minibüs, Otobüs, kamyonet, kamyon, çekici ve lastik tekerlekli traktörlerde.

- Araç bakımlarının uygun ortamlarda yapılması, motor yağı, yakıt, asit vs. atıkların toprağa dökülmesi,
- Araçlarda kullanılan, yenilen ve içilen maddelerin artıklarının çevreye atılması,

- Kimyasal ve radyoaktif maddelerin emniyet tedbirleri alınmadan taşınması, (Radyoaktif maddelerin yüklenmesi, taşınması ve boşaltılması için Türkiye Atom Enerjisi Kurumu'ndan izin alınması zorunludur.)
- Sürücülerin orman ve tarım arazisi yangınlarına sebep olmaları,
- Dökülecek, taşacak tozacak vb. şekillerde yük taşımak.
Bunlar toprak kirliliğine neden olur.

Gürültü kirliliği

Gürültü kirliliği veya diğer adıyla ses kirliliği, insan veya hayvan yaşamını olumsuz etkileyen, dengesini bozan her türlü insan, hayvan ya da makine kaynaklı ses oluşumudur. Gürültü kirliliğinin en yaygın biçimlerinden biri, özellikle motorlu araçların neden olduğu kirliliktir.

Dünya çapında en yaygın gürültü türü ulaşım sistemlerinden kaynaklanır.

Motorlu araçların yanı sıra uçak ve Demiryolu araçlarının yarattığı gürültü de önemli bir yer tutar. Şehir planlamacılığında yanlışlar yapılması sanayi ve yerleşim alanlarının birbirine bitişmesine neden olabilir ve sonuç olarak sanayi alanının yarattığı gürültü kirliliği komşu yerleşim birimlerinde yaşayanların sağlığı üzerinde olumsuz etkiler yaratabilir.

Gürültü kirliliği yaratan diğer etmenler arasında özellikle istirahat saatlerinde yayılan araba alarmları, acil durum sirenleri, çeşitli beyaz eşyalar ile ev âletlerinin gürültüleri, fabrika-makine sesleri, yapım ve onarım çalışmaları, ses çıkaran hayvanlar, ses sistemleri, hoparlörler, maç, eğlence, dini-sosyal faaliyetler sayılabilir.

Hayvan Hakları Koruma Kanununun Sürücüye Yüklediği Sorumluluklar :

Bir hayvana çarpan ve ona zarar veren sürücü, onu en yakın veteriner hekim yada tedavi ünitesine götürmek veya götürülmesini sağlamak zorundadır.

Çevre Kirliliğinin İnsan, Hayvan Ve Bitkiler Üzerindeki Etkileri

Kullanılan her türlü yakıttan zehirli gazlar ve atıklar çıkar. Meydana çıkan bu gazların birleşmesi sonucu asit yağmurları oluşur ve bu asit yağmurları hava, toprak ve su kirliliğine neden olur, doğada yaşayan bütün canlılarda bu kirlilikten etkilenir.

Çevre ile İlgili Tanımlar

Çevre: Canlıların var olduğu ortamdaki, doğal ve fiziksel öğeleri ile canlıların etkileştiği insan ürünü şartlardır.

Çevre koruma: İnsan ve diğer canlı varlıkların gelişmelerini sürdürebilmeleri için gerekli şartların korunması (ekolojik denge) suda, toprakta, havadaki kirliliklerin önlenmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan çalışmaların tümüdür.

Çevre hakkı: Herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede hayat hakkını ihlal edenlere karşı yargı mercileri önünde savunma hakkıdır.

Çevre kirliliği: İnsanların çalışmaları sonucu havada, suda, toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle, ekolojik dengenin bozulması sonucu ortaya çıkan gürültü, koku ve atıkların meydana getirdiği zararlı sonuçlardır.

Atık: Çevrede bozulma meydana getirecek miktarda çevreye boşaltılan maddelerdir (Suni, katı, gaz, radyoaktif maddeler.)

Alıcı ortam: Atıkların bırakıldığı yakın ve uzak çevredir.

Sürdürülebilir kalkınma: Şimdiki kuşakların ihtiyaçlarının gelecek kuşakların ihtiyaçlarını tehlikeye atmadan karşılanmasına imkân veren ekonomik büyüme politikalarıdır.

Tehlikeli atık: İnsan sağlığı ve çevre için tehlike oluşturan, hastalığa yada ölüme yol açan atıklardır.

Doğal kaynak: Bitki, hayvan, mikroorganizma gibi canlı varlıklarla, hava, su, toprak gibi cansız unsurlardır.

Erozyon: Toprağın rüzgâr ve su gibi etkilerle bir yerden bir yere taşınmasıdır.

Gürültü: Kişilerin, huzur ve sükûnunu, ruh ve beden sağlığını bozacak seviyede ve gelişigüzel çıkarılan sestir.

dB: Ses ölçü birimidir (Desibel).

Frekans: Ses dalgasının birim zamandaki titreşim sayısıdır.

Gürültü kontrolü: Gürültü çıkaran sesleri en aza indirmek, etki süresini azaltmak, hoşla gidecek ve daha az rahatsız edecek hale getirmektir.

Fauna: Ülkeye, bölgeye veya bir devreye mahsus hayvan varlığıdır.

Flora : Bir ülkeye, bölgeye ait bitkisel varlıklardır.

41. Taşıtlar Ve Sürücülerin Etkisiyle Meydana Getirilen Kirlilik Ve Alınacak Tedbirler

Taşıtlar Ve Sürücülerin Etkisiyle Meydana Getirilen Kirlilik Ve Alınacak Tedbirler

Hava Kirliliği: Hava insanların hayatlarını idame ettirebilmeleri için gerekli en önemli yaşam kaynağıdır. Temiz hava içerisinde %78 azot, %21 oksijen % 1,03 diğer gazlar ve % 0,03 oranında karbondioksit gazı vardır. Havanın kirlenmesi bu oranın bozulması demektir.

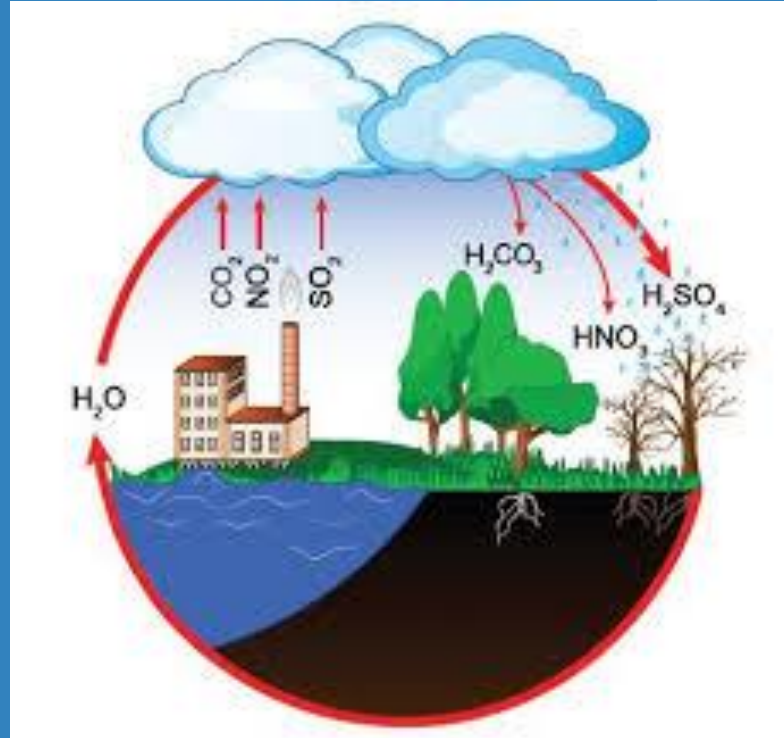
Hava kirlenmesi: Hava kirlenmesi atmosferdeki kirleticilerin ve bunların çeşitli birleşimlerinin insan, bitki, eşya ve estetik unsurlara zarar verebilecek mertebeğe ulaşması ile oluşmaktadır. Bu kirleticiler başlıca duman, is, toz, muhtelif gazlar, kimyasal maddeler ile atmosferde bulunan ve doğal biçimde veya insan faaliyetleri sonucu oluşan diğer maddeler şeklinde sıralanabilir. Taşıt egzozlarından çıkan zehirleyici gaz ve dumanların havayı kirletme oranı %65-77 arasındadır. Karbon monoksit gazının havayı kirletme oranı % 80'dir.

Taşıtlar yavaşlama hali ve rölantide daha çok karbon monoksit çıkarır. Bakımlı bir araçtan yaklaşık olarak % 15 oranında yakıt tasarrufu sağlanır, bu durum hem ekonomik yönden birey ve ülke için önemli, hem de kirlilik üzerinde azalmalar dolayısıyla insan, bitki ve hayvan sağlığı açısından önemlidir.

Sera etkisi: Petrol ve taş kömürü gibi fosil yakıtlarının yakılması ve diğer toz gibi madde atıklarının havaya karışmasıyla beraber atmosferde bulunan karbondioksit, azot, oksitler, metan, ozon ve kloroflora karbonlar ve su buharları sera etkisi göstermektedir.

Sera, etkisi gaz oranlarının artmasıyla beraber doğal dengenin bozulmasına ve insanlar aleyhine olumsuz bir hal almasına neden olmaktadır. İnsanlarda, özellikle çocuklar üzerinde kalp damar hastalıkları, bronşit, astım, merkezi sinir sistemi rahatsızlıklarına sebep olmaktadır.

Asit Yağmurları: Araçların egzozlarından çıkan dumanlar, ev ve fabrika bacalarından çıkan katı ve sıvı fosil yakıtları havaya karışarak su buharı ile birleşirler. Bu birleşme neticesinde, sülfürik, nitrik asitler ve diğer bazı zararlı elementler su buharı yolu ile asit yağmurları olarak yeryüzüne yağmaktadır.



- Asit yağmurları yeryüzündeki akarsu, göl ve denizlere karışarak su içinde yaşayan canlı türlerini zehirlenmekte ve hatta toplu ölümlere neden olmaktadır.
- Asit yağmurları bitkiler üzerine yağarak gelişmelerini engellemekte ömürlerini kısaltmakta ve toplu olarak yok olmalarına neden olmaktadır.
- Asit yağmurları toprağa yağarak bitki temel besin maddelerini önemli zincirini oluşturan; azot, fosfor, potas, kalsiyum, magnezyum ve sodyum gibi elementlerle birleşerek bitkilerin büyümelerini durdurmakta ve toprağın çoraklaşmasına neden olmaktadır.

Taşıtlar Ve Sürücülerin Etkisiyle Meydana Getirilen Kirlilik Ve Alınacak Tedbirler

Araçların (Taşıtların) Havayı Kirletmeleri ve Araçlardaki Katalitik Konvektörler :

Katalitik konvektörler egzoz gazının çıkışından bir önce egzoz sistemine yerleştirilmiştir. Katalitik konvektörün içerisinden geçmek zorunda olan egzoz gazları bu tertibata hidrokarbon ve karbon monoksit bileşiklerini bırakmaktadır. Buda egzozdan çıkan hava kirliliğini önemli ölçüde azaltmaktadır.

Bakımı Yapılmamış Araçların Fazla Yakıt Yakması;

Bakımı yapılmamış araçlarda yakıt sarfiyatı artacak ve araç egzozundan daha fazla duman havaya karışacaktır. Araç rölantideyken egzozdan çıkan karbon monoksit gazı % 3.5, hareket halindeyken % 4,5 oranında olmalıdır. Bakımsız araçlarda bu oranlar yükselmektedir.

Aracın Fazla Yakıt Yakması;

Motor çekiş gücünün azalmasından, egzozdan çıkan kötü koku ve dumandan, egzoz borularının isli olmasından ve aşırı gürültü çıkarmasından anlaşılmaktadır.

Aracın Fazla Yakıt Yakmasının Sebepleri :

Motora bağlı sebepler:

- Ateşleme sisteminin arızalı veya ayarsız olması
- Yakıt sisteminin ayarsız veya arızalı olması
- Hava Filtresinin kirli veya tıkalı olması
- Egzoz sisteminin patlak veya tıkalı olması

Dizel motorlarda; yakıt pompasının, enjektörlerin ayarsız olması, hava filtresinin kirli veya tıkalı olması

Araca bağlı sebepler:

- Fren ayarlarının sıkı olması
- Ön düzen ayarlarının bozuk olması
- Lastikler aşınmış olması
- Araca kapasitesinden fazla yük ve yolcu alınması
- Lastik hava basınçlarının normal değerde olmaması.

Sürücüye Bağlı Sebepler:

- Araçların bakımlarının belirten kilometre veya süresi içinde yaptırılmaması
- Vites seçimlerinin uygun yapılmaması.
- Rölantide gereksiz yere araç çalıştırılması.
- Sinirli, aceleci olunması ve ani duruş, kalkış yapılması.
- Aşırı hız yapma tutkusu.

Araçların fazla yakıt yakmalarına sebep olmaktadır.

Temiz Olmayan Yakıt Kullanılmasının Zararları:

Temiz olmayan yakıtın kullanılması araçlarda ve çevrede bir takım olumsuz etkiler yaratmaktadır. Araç egzozundan yanmamış veya kötü yanmış gazlar çıkmakta araca ve yoldan faydalanan kişilere zarar vermektedir.

İyi Bir Yakıtta Aranılan Özellikler:

- Çalışma sırasında motorda vuruntu yapmamalı,
- Yanma özelliği ve kalitesi yüksek olmalı,
- Benzinlilerde uçucu özelliği yüksek olmalı,
- Oktan sayısı yüksek olmalı,
- İçerisinde kurşun ve kükürt oranları olabildiğince düşük seviyede olmalı,
- Ateşleme sırasında yüksek yanma özelliğine sahip olmalıdır.

Özellikle günümüz koşullarında akaryakıtın rafineriden çıkmasından sonra haksız kazanç sağlamak amacı ile bazı kişiler akaryakıtlara su ve diğer kimyasal katkıları karıştırmaktadırlar. Bu da, araçlardan kötü ve yanmamış egzoz gazlarının çıkmasına araç motorlarının gürültülü çalışmasına, motor ayarlarının bozulmasına, araçların arızalanmalarına neden olmaktadır.

Bunun için akaryakıt alırken katkısız, bilinen, sağlam, güvenilir istasyonlardan alınmasına özen gösterilmelidir.

Trafik Yoğunluğunun Kirliliğe Etkisi:

Trafik yoğunluğunun önlenmesi için zamandan ve yakından tasarruf sağlamak amacıyla sık sıkışan güzergâhlar ve kavşaklar yerine, varsa alternatif güzergâhlar seçilmeli, zaruri olmayan durumlarda araç kullanılmamalı ve toplu taşıma araçları tercih edilmelidir.

Duraklama sırasında arkadan gelen trafik sıkıştırılmamalı arkadan gelen araçlar için uygun geçiş bırakılmalı ve akan trafik engellenmemelidir.

Park ederken veya park yerinden çıkarken, park etmenin yasak olmadığı uygun park yerleri seçilmeli, en az manevra yapılmalı ve diğer araçların park yerinden çıkmasına veya park etmesine uygun gelen boşluk bırakılmalıdır. Araç gereksiz yere rölantide çalıştırılmamalıdır. Sürücülerin gereksiz olarak sinirli ve aceleci olmaları, uygun vites seçmemeleri, sık ve ani duruş kalkış yapmaları, trafik akışına engel olacağından, bu tür davranışlardan kaçınılmalıdır.

Toprak Kirliliği:

Toprak üzerinde beslenme ve barınma ihtiyaçlarımızı karşıladığımız ana olgudur. Özellikle tarıma elverişli alanların artan nüfusla beraber daralmaya uğraması, toprağın etkin ve verimli bir şekilde kullanılmasını ve toprağın korunmasının önemini bir kat daha artırmaktadır. Doğada bozulmayan ve bozalsa dahi uzun yıllar isteyen petrol ve yan ürünlerin atıkları fabrika atıkları asit yağmurları ve diğer zehirli atıklar araçların egzoz dumanları araçlardan atılan ve dökülen maddeler toprağın yapısını bozar ve toprağı çoraklaştırır.

Unutulmamalıdır ki 10 cm lik bir toprak tabakasının oluşabilmesi için binlerce yıla ihtiyaç vardır. Bütün bu olumsuz gelişmeleri önlemek ve torunlarımıza dedelerimizden kalan mirası doğal bir şekilde bırakmak zorundayız.

**Toprağın Kirliliğini Önlemek İçin:
Araçların Bakımlarının Gerekli Ortamlarda Yapılmaması,
Motor yağı, Asit vb. Atığın Toprağa Dökülmesinin
Zararları:**

Araçların bakımları yapılırken uygun yerler (akaryakıt istasyonları, tamir bakım ve yağlama istasyonları) seçilmelidir. Eğer başka yerde bakımları yapılacak ise uygun kaplar ve teçhizatlar kullanılmalıdır Buradan çıkan atık maddeler toprağa yere, çevreye veya çöpe gelişigüzel dökülmelidir veya atılmamalıdır.

Taşıtlar seyir sırasında iken lastiklerle yol yüzeyi arasındaki sürtünmeden dolayı meydana gelen aşınmalar sonucu çevreye lastik tozları ve parçacıkları bırakmaktadırlar. Araçların arızalanması, bozulması veya trafik kazası sebebi ile etrafa cam kırıkları, metal ve diğer parçacıklar yağ, yakıt dökülmeleri olmaktadır. Bu gibi durumlarda bu kalıntılar temizlenmeli ve uygun yerlere taşınmalıdır.

Araç Kullanılırken, Yenilen ve İçilen Maddelerin Atıkların Çevreye Atılmasının Zararları:

Araç kullanılırken, yenilen içilen madde atıklarının naylon poşet plastik içecek, yiyecek kapları, metal içecek ve yiyecek kutuları, gazete ve kağıt parçaları, cam kaplar, sigara ambalajları, sigara kül ve izmaritleri vb. gibi maddeler araç içinde bir yerde biriktirilmeli, atılması gerektiğinde en yakın istasyonlardaki veya evlerdeki çöp kutusuna atılmalıdır.

Yine konaklama ve piknik alanlarında yenilen, içilen ve kullanılan atık malzemeler çöp kutularına konulmalıdır. Yangına sebep olabilecek ateşler söndürülmeli, gereken tedbirler alınmalıdır.

Kimyasal ve Radyoaktif Maddelerin Emniyet Tedbirleri Alınmadan Taşınmasının Tehlikeleri:

Kimyasal ve radyoaktif maddeler gereken tedbirler alınmadan taşınırsa toprağa, çevreye ve karayolunu kullanan diğer kişilere zarar vermektedir. Bu maddeleri şartlarına uygun olmadan, gerekli izin alınmadan taşınması ve taşıtırılması, ilgili kanun ve yönetmelikte yasaklanmıştır. Bu maddelerin taşınabilmesi için kanunda belirtilen gerekli yerlerden izin alınması ve taşınma esasına uyulması zorunludur.

Sürücülerin Sebep Olduğu Orman ve Tarım Arazisi Yangınları:

Araç sürücülerinin, araçlarını sürme sırasında araçlarından dışarıya yanan kibrit, sönmemiş sigara izmariti gibi yanan cisimleri atmaları karayolu kenarında her an tutuşmaya hazır kuru ot ve çalılıkların ateş olarak yanmasına sebep olmaktadır. Bunun için sürücülerin ve araçtaki yolcuların araçlarından dışarıya yanan kibrit, sigara izmaritlerini atmamaları gerekir.

Özellikle yangın tehlikesi olan işaret levhalarının bulunduğu yerlerde daha çok dikkat edilmelidir. Yine araç egzozlarından çıkan kıvılcımlar yangınlara sebep olabilir, bu gibi durumlarda sürücüler araçlarının bakım ve onarımını yaptırmak zorundadırlar. Sürücüler ve yolcular şişe, cam gibi ısımadan dolayı yangın çıkarabilecek ambalajı olan yiyecek, içecek şişelerini araçlardan atmamaları gerekir. Sürücüler araçların arızalanma hallerinde, yol üzerinde yangına sebep olabilecek yanık yağ, mazot vb. yakmak suretiyle işaretleme yapılmamalıdır.

Dökülecek, Taşacak, Tozacak vb. Şekillerde

Taşıınmasının Mahzurları:

Karayolunda, yük taşıırken karayoluna değecek, düşecek, akacak, koyacak ve her çeşit yolda dengeyi bozacak, karayolunu kullananlara ve mülklere zarar verecek şekilde yüklerin yüklenmesi ve taşıınması veya taşııtırılması yasaktır. Özellikle tozacak ve dökülecek şekilde olan, moloz, toprak, kum, çakıl vb. gibi maddelerin taşıınması sırasında taşıınan yük güvenli bir şekilde örtülmeli ve kapatılmalıdır. Bu hususa uymayan sürücüler para ve puan cezası uygulanmaktadır.

Su Kirliliği:

Suyun kirliliğinin doğaya ve insanlara zararı bilinmektedir. Bunun için sürücülerin, araçlarını sürme sırasında ve araçlarına bakım ve onarım yapmaları durumlarında, suyun kirlenmesine etken olabilecek diğer durumlara dikkat etmelidirler. Suyu direk olarak karışan kirleticilerin başlıcaları, fabrika atıkları, kanalizasyonlar asit yağmurlarıdır. Toprağa karışan asit, yağ, yakıt vb. maddeler ile deniz ve göl kenarlarında yapılan dinlenmelerde suya atılan poşet şişe, kâğıt, kutu vb. maddeler suyu kirleten etmenlerdir.

Ayrıca deniz kıyılarından veya dere yataklarından kum alınması, buralara çöp, moloz ve benzeri maddelerin atılması, dere yataklarının ve plajların bozulmasına, oyulmalara veya çirkin görünümlere, su akışının bozulmasına ve faydalanılamaz hale gelmesine neden olmaktadır.

42. Tedbirsiz ve Saygısız Araç Sürme Yasağı

Saygısız Ve Tedbirsiz Araç Kullanma

Araç sürücülerinin:

- Su, çamur ve benzerlerini sıçratarak, atarak, dökerek,
- Korkutarak veya şaşırtarak,
- Sigara külü izmaritlerini veya başka şeyleri yola atıp dökerek,



- Özel amaçlarla keyfi veya kasıtlı davranışlarda bulunmak suretiyle yaya ve taşıt trafiğinin seyir emniyetini ihlal ederek veya tehlikeye düşürerek,
- Seyir halinde sürücülerin cep ve araç telefonu ile benzeri haberleşme cihazlarını kullanması,
- Tedbirsiz ve saygısız davranışlarda bulunarak araç sürmeleri yasaktır.

Taşıtlara monte edilecek özel setlerle cep veya araç telefonları ele alınmadan kullanım imkânı sağlandığında, sürücü zorunlu hallerde telefon görüşmesi yapabilecektir.

43. Ses, Müzik, Görüntü Ve Haberleşme Araçlarının Kullanılması ve Gürültü Kirliliği

SES, MÜZİK, GÖRÜNTÜ VE HABERLEŞME ARAÇLARININ KULLANILMASI VE GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ

Uyarı İşareti Olarak Kullanılan Ses Cihazlarının:

- Yakın ilerisi görülmeyen kavşak, dönemeç ve tepe üstü gibi yerlere yaklaşırken gelişini haber verme, yol trafik durumunun gereğine göre, karayolunu kullananları uyarma ve geçme halleri dışında kullanılması,
- Kamunun rahat ve huzurunu bozacak şekilde gereksiz veya gereğinden fazla uzun ve ayarsız olarak seslendirilmesi,

- Geçiş üstünlüğüne sahip araçlarda bulundurulması gerekenlerin diğer araçlara takılarak kullanılması, yasaktır.
- Görüntü cihazlarının, kamu hizmeti yolcu taşımacılığı yapan araçlara takılması ve kullanılması yasaktır.

Müzik ve Haberleşme Araçlarını Kullanma Kuralları :

Araçlarda ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları yönetmelikte gösterilen şartlara uygun olarak ve kamunun rahat ve huzurunu bozmayacak şekilde kullanılabilir.

Pikap, Teyp ve Benzeri Cihazlar:

- Dolmuş otomobilleriyle kamu hizmeti taşımaları yapan minibüslerde bulunmayacaktır.
- Otobüslerde, sürücünün kullanamayacağı bir uzaklıkta bulunabilecektir.

Hoparlörler:

- Trafik tescil kuruluşlarından izin alındıktan sonra takılabilecektir.
- Trafik düzenini bozmayacak, çevreyi ve yolu kullananları rahatsız etmeyecek özellikte olacaktır. Kanun ve yönetmelikte belirtilen şartlara uymayan ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları ile sürücünün izleme ve kullanma sahası içinde kalan görüntü cihazları araçlardan söktürülür.

Gürültü Kirliliği :

İnsanın algılamasını ve işitme sağlığını olumsuz yön de etkileyen, beden ve ruh yapısını bozan, çalışma gücünü azaltan, rahat ve huzurunu kaçıran istenmeyen bir olgudur. Gürültü, insan sağlığını bozar. Normal konuşmaların anlaşılmasını zorlaştırır, **gürültü dB (Desibel)** ile ölçülür, dB ses şiddetidir.

Gürültü Kaynakları :

Gürültünün başlıca kaynakları; motorlu taşıt gürültüsü, uçak gürültüsü, demiryolu gürültüsü gibi ulaşım sisten yarattığı gürültü ile çevreden gelen muhtelif gürültülerdir. Çevreden gelen gürültüler; fabrikalardan, eğlence yerlerinden, lokantalardan, radyo, pikap, teyp, TV vb. den gelen gürültüler sokak ve caddelerdeki insanların yarattığı gürültüler olarak sıralanabilir. Araçlarda korna, egzoz, müzik sesleri, motor ve hareketli aksamın sesi, araçlarda gürültü meydana getiren etkenlerdendir.

Taşıtlar Tarafından Çıkarılan Gürültü İnsanın Ruh ve Beden Sağlığı Üzerine Etkileri:

Ruh sağlığı yönünden, gürültü insanın çalışma, uyku düzenini bozar ve sinirleri bozar, iş verimini azaltır, endişe, tedirginlik ve stres yaratır ani gürültülerde insana korku vererek kalıcı birtakım psikolojik rahatsızlıklara neden olabilmektedir.

Beden sağlığı yönünden, gürültü kişilerde ; işitme zayıflığı ve kaybına, algılama ve ani karar verebilme yeteneğinin azalmasına, kalp ve kan dolaşımının değişmesine migren, ağrıların artmasına kasların sertleşmesine neden olmaktadır. Ayrıca kişilerde reaksiyon ve algılama eksikliğine neden olmaktadır.

Gürültüyü Önlemeye Yönelik Düzenlemeler : Gürültüyü önlemek için birtakım düzenlemeler yapılması zorunlu hale gelmektedir.

Temel ve Yapısal Düzenlemeler :

Ulaşım araçlarının az gürültü çıkaracak şekilde üretilmesi ve imal edilmesi, insanların ,barınma ve çalışma sahalarının ses yalıtımlarına özen gösterilmesi. Sürücülerin ve karayolundan yararlanan diğer kişilerin eğitilmesi, gürültüyü kaynağından azaltacaktır.

İdari ve Yasal Düzenlemeler :

Herkesin gürültüsüz ve sakin bir ortamda yaşaması Anayasal bir haktır. 2872 sayılı Çevre Yasasının 14. maddesi : Kişilerin huzur ve sükununu, beden ve ruh sağlığını bozacak şekilde ilgili yönetmeliklerle belirlenen standartlar üzerinde gürültü ve titreşim oluşturulması yasaktır. Ulaşım araçları, şantiye, fabrika, atölye, işyeri, eğlence yeri, hizmet binaları ve konutlardan kaynaklanan gürültü ve titreşimin yönetmeliklerle belirlenen standartlara indirilmesi için faaliyet sahipleri tarafından gerekli tedbirler alınır.

44. Harita Okuma Bilgisi

Harita Okuma Bilgisi

Haritanın Tanımı:

Dünyanın tamamının ya da bir kısmının kuşbakışı (tepeden) görünümünün belirli bir oranda küçülterek(ölçek) kağıda aktarılmasına denir.

Harita yeryüzü şekillerini, yerleşim yerlerini, yollarını iki merkez arasındaki mesafe, bitki örtüsü hakkında bilgi verir.

Harita Ölçeği

Gerçek uzunluk ya da alanların haritaya geçirilirken yapılan küçültme oranına ölçek denir. Bir haritanın çizimi yapılırken mutlaka ölçek kullanılmalıdır. Çünkü çizimi yapacağınız bölge büyüklükte bir kâğıt kullanamayacağınıza göre onu belli bir oranla küçültmemiz gerekir.

İki türlü Ölçek vardır;

1. Kesik Ölçek

Rakamlarla ifade edilen ölçek türüdür. Bayağı kesir halinde yazılan ölçeklerdir. $1/300.000$ gibi kesir ölçekte pay daima 1`dir. Pay ve Payda da birim cm dir. Paydadaki rakam küçültme oranını vermektedir. Yukarıda örnek verdiğimiz ölçek yani $1/300.000$ ölçeğin 1 pay kısmı 300.000 ise yapıda kısmını oluşturur. Yani (300.000) alanın ne kadar küçültüldüğünü ifade eder.

Kesirli ölçeğin şu şekilde formüle gösterebiliriz.
Ölçek=Harita üzerindeki uzunluk (H.U)
Arazi üzerindeki uzunluk (G.U)

Bu formülün sözel ifade şekli ise harita üzerindeki uzunluğun, gerçek uzunluğa oranı demektir.

2. Çizik Ölçek

Küçültme oranı bir çizgi üzerinde gösterilebilir. Harita üzerindeki uzunluğun gerçekte neyi ifade ettiğini gösterir.

20 0 20 40 60 80 100

|_____|_____|_____|_____|_____|_____| km

1cm 1cm 1cm 1cm 1cm 1cm

Yukarıdaki çizik ölçekte iki çizgi arası 1 cm olarak ölçülmüş. bu harita uzunluğunu ifade eder. 1 cm üzerinde yer alan 20 km ise gerçek uzunluğu ifade eder. Bu sözel ifadesi harita üzerindeki 1cm`lik bir yer gerçekte 20 km`yi gösterir.

Ölçeklerden yararlanarak 2 şehir arası 2 ülke arası veya gideceğimiz 2 merkez arasındaki gerçek uzunluk hesaplanabilir. Çok basit bir formülümüz var.

Gerçek Uzaklık=Ölçeğin paydası x harita uzaklığı

Harita Çeşitleri

1. Ölçeklerine Göre Haritalar

a) Büyük Ölçekli Haritalar: Ölçeğin paydası 200.000'e kadar olan haritalardır. Ayrıntı çoktur. Plan ve Coğrafya haritaları büyük ölçek çizilir.

b) Orta Ölçekli Haritalar: 1/200.000 ile 1/500.000 arasında değişir. Ayrıntı azalmıştır.

c)Küçük Ölçekli Haritalar: Ölçekleri 1/500.000 den daha küçük olan haritalardır. Yani payda 500.000 ` den daha büyük olan ölçeklere denir. Ayrıntı iyice azalmıştır. Duvar ve atlas haritaları buna örnektir.

Yani burada dikkati çeken şudur ölçeğin paydası küçük sayılardan oluşuyorsa ölçek büyük, ölçeğin paydası büyük oluşursa ölçek küçük ölçektir. Paydadaki sayı küçüldükçe ölçek büyür, paydadaki sayı büyüdükçe ölçek küçülür.

Büyük Ölçekli Haritaların Özellikleri

- Ayrıntı çoktur
- Küçültme oranı azdır
- Ölçek paydası küçüktür
- Gösterilen gerçek alan azdır

Küçük Ölçekli Haritaların Özellikleri

Ayrıntı azdır

Küçültme oranı fazladır

Ölçek paydası büyüktür

Gösterilen gerçek alan fazladır.

Büyük ölçekli haritalar ile küçük ölçekli haritaları birbirinden ayıran en önemli fark ayrıntıyı gösterme güçleri birbirinden farklı olmasıdır.

2.Kullanım Amaçlarına Göre Haritalar

- a) **Fiziki Haritalar:** Yer şekillerini gösteren haritalardır
- b) **Siyasi Haritalar:** İdari bölünüş ve sınırları gösteren haritalardır
- c) **Beşeri Ve Ekonomik Haritalar:** Nüfus ve ekonomik olayları gösteren haritalardır
- d) **Özel Amaçlı Haritalar:** Jeoloji haritası, turizm haritası, karayolu haritası

3.Tiplerine Göre Haritalar:

Haritanın yapılış tekniğine göre sınıflandırılmasıdır.

- 1) İzohips(eş yükselti eğrileri)Yöntemi
- 2) Renklendirme Yöntemi
- 3) Tarama Yöntemi
- 4) Gölgelendirme Yöntemi
- 5) Kabartma Yöntemi

Haritayı yönüne göre koyma :

Haritayı yönüne göre koymada en doğru yöntem pusula kullanmaktır. Pusula olmadan da haritada yön bulunabilir. En kolay yöntem harita üzerindeki belirli bir noktayı (kavşak, köprü) gerçek şekille aynı yöne gelinceye kadar döndürerek aynı istikamete gelince harita doğru yöne yaklaşık olarak konmuş olur. Haritalarda mevcut ana işaretler (dağlar, tepeler, ormanlık alanlar, akarsular) haritayı yönüne koymada yardımcı olacaktır. Güneşin doğudan doğuşu ve batıdan batışı da haritayı yönüne koymada önemli bir ip ucudur. Mezarlıklar, camiler, kiliseler ve ağaçların üzerinde bulunan yosunlar da yön tayini için kullanılabilir.

Haritaların Kenar Bilgileri :

Kenar bilgileri haritada verilen bilgilerin önemli bir parçasıdır. Haritada verilen detayların tam olarak anlaşılması ve kullanılmasını sağlar. Özellikle farklı ülkelerde üretilen haritaların doğru ve süratle anlaşılmasına yardım etmek gayesiyle mevcut bir takım uluslararası anlaşmalara bağlı olarak kenar bilgileri, kapsam ve planlama yönünde standart hale getirilmiştir. Bu bilgileri mümkün olduğunca haritaların aynı bölgelerine yazılır. Yolların yapısı, mesafesi, hatta gidiş yönündeki eğim bu işaretlere bakarak anlaşılabilir. Yollara verilen numaralarda (mahallenizdeki sokak numaraları gibi) gideceğimiz yere ulaşmamızda yardımcı olur.

Karayolları Haritası



Karayolları haritasında

- Mavi zemin üzerine beyaz yazı ile yazılmış D ile başlayan numaralar (Örneğin D817) Yolun Devlet karayolu olduğunu ve numarasını bildirir.

D-100

Karayolları Haritası



- Yeşil zemin üzerine beyaz yazı ile yazılmış E ile başlayan numaralar (Örneğin E80) yolun Avrupa'da başlayan ve Ülkemizde devam eden Uluslararası bir transit yol olduğunu ve numarasını bildirir.



Karayolları Haritası



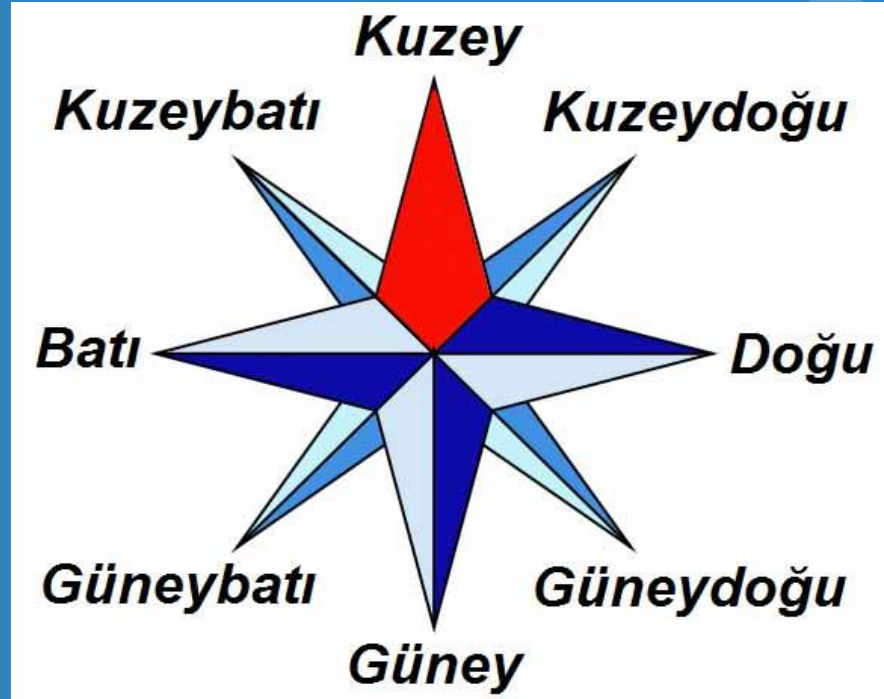
- Turuncu zemin üzerine beyaz yazı ile yazılmış O ile başlayan numaralar (Örneğin O1) **yolun otoyol olduğunu ve numarasını bildirir.**

O-2

Harita Ve Yön Bilgisi

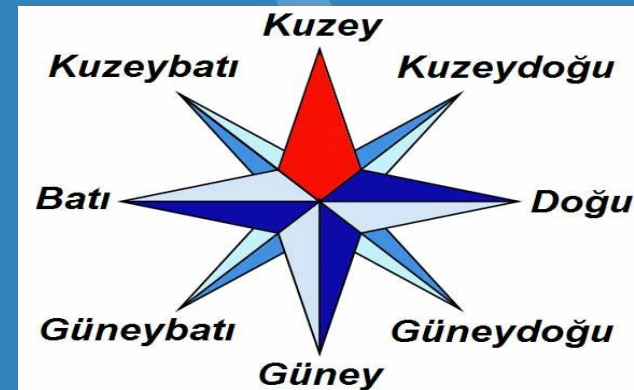
Yön Nedir:

Bir yeri bulmak ya da nerede olduğunu tarif edebilmek için yönlerden yararlanırız. yönler ikiye ayrılır



ANA YÖNLER

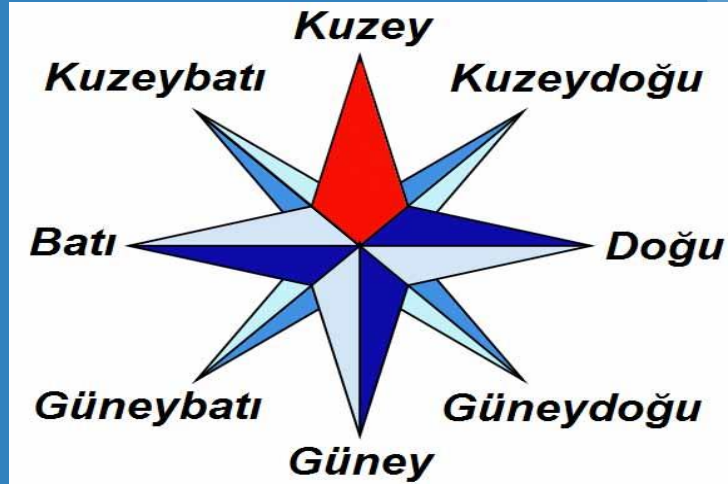
- Haritaların **ÜST KENAR** çizgisi (**K**) yazılı **KUZEYİ** (güneşin doğduğu noktayı sağımıza alınca önümüz kuzey olur),
- Haritaların **ALT KENAR** çizgisi (**G**) yazılı **GÜNEYİ** (güneşin doğduğu noktayı sağımıza alınca önümüz kuzey olur),
- Haritaların **SAĞ KENAR** çizgisi (**D**) yazılı **DOĞUYU** (güneşin doğduğu yere doğu denir),
- Haritaların **SOL KENAR** çizgisi (**B**) **BATİYİ GÖSTERİR** (güneşin battığı yere batı denir),



ARA YÖNLER

ana yönler arasında kalan yönlere **ara yönler** denir.

- **kuzeydoğu** : kuzey ile doğu arasındaki yöndür.
- **kuzeybatı** : kuzey ile batı arasındaki yöndür.
- **güneydoğu** : güney ile doğu arasındaki yöndür.
- **güneybatı** : güney ile batı arasındaki yöndür.



Yön Saptama Yöntemleri

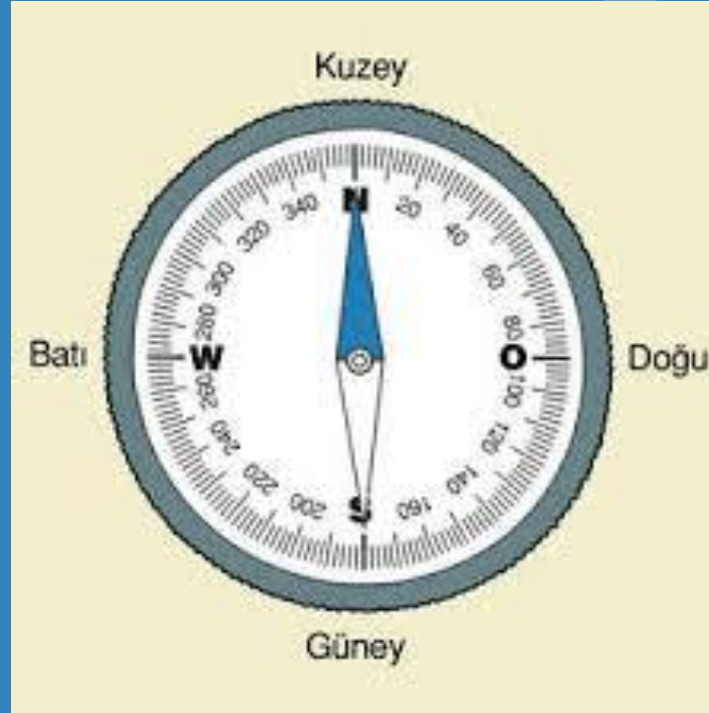
1.Kutup yıldızı ile Yön Bulma:

Kutup yıldızı kuzey kutup noktasına çok yakın bir yerdedir. Geceleyin yıldızlar ve gezegenler hareket halindeyken kutup yıldızı sabit kalır. Kutup yıldızı bularak onun kuzeyi gösterdiğini bilerek, yönümüzü bulabiliriz. Kutup yıldızını bulabilmek için bazı yıldız gruplarını bilmek gerekir.(Bu anlatılanlar Kuzey Yarım Küre için Geçerlidir.)



2.Pusula İle Yön Bulma:

Pusula yatay tutulmalı ve pusulanın N yazılı ve kırmızı renkli ucu manyetik kuzeyi gösterecektir.



3.Güneş İle Yön Bulma:

Parlak güneşli bir günde bir sopa ve gölgesi yardımıyla yön tayini yapılabilir.



4.Saat Yardımıyla Yön Bulma:

Güneşli bir günde bileğimizdeki saat yardımıyla yön tayin edebiliriz. Saatin akrebi güneşe döndürülür saatin 12 rakamı ile döndürülür. Saatin 12 rakamı ile akrebin oluşturduğu açının açıortayı güney -kuzey hattıdır.



45. Güvenli Sürüş Teknikleri

GÜVENLİ SÜRÜŞ TEKNİKLERİ

Bu dersin amacı; sürücülerin trafikte güvenli sürüş tekniklerinden yararlanarak kendilerini ve araçlarını tehlikeler karşısında güvende tutabilmelerini, yol ve trafik koşullarını en iyi şekilde tutabilmelerini sağlamaktır.

Bu dersin sonuncunda sürücüler aşağıdaki davranışları gösterebilirler:

- Aracın genel kontrolünü yapar ve eksikliklerini gösterirler.
- Yola çıkmadan önce kendisinin ve aracının güvenliği ile ilgili önlemleri alır.
- Trafikte aracını güvenli sürüş tekniklerine uygun olarak kullanır.

Araca binmeden önce yapılacak dış kontrol:

- Lastik hava basınçları uygun olmalıdır.



- Lastik dış derinliği uygun olmalıdır.



- Bijon somunlarının sıkılığı uygun olmalıdır.



- Branda gerginliği kontrol edilmelidir.
- Direklerin yerine oturup oturmadığı kontrol edilmelidir.
- Fren balataları kontrol edilmelidir.



- Fren testi yapılmalıdır.



- Motor yağ seviyesi kontrol edilmelidir.



- Direksiyon hidrolik seviyesi kontrol edilmelidir.



- Cam silecek suyu kontrol edilmelidir.



- Aydınlatma farları kontrol edilmelidir.
- Fren lambaları kontrol edilmelidir.



- Akü elektrolit seviyesi kontrol edilmelidir.
- Yük sabitlenmelidir, aşırı yük yüklenmemelidir.

Araç kabininde kontrol:

İkaz ışıklarının kontrolü, göstergelerin kontrolü, kalorifer, klima, havalandırma sistemlerinin kontrolü, takografin kontrol edilmesi, günlük kilometrenin kontrol edilmesi.

Araca bindikten sonra yapılacak iç kontrol:

- Dikiz aynalarının kontrolü



- Araç koltuğunun kontrolü



- Direksiyonun 9 ' u çeyrek geçe biçiminde tutulması



- Kafa koruyucunun kontrol edilmesi
- Emniyet kemerinin kontrol edilmesi ve kullanılması



Yolda yapılması gerekenler:

- İyi bir sürüş pozisyonu sağlanmalıdır.
- Hız limitlerine uyulmalıdır, frenleme kurallarına uyulmalıdır. Hızı, yol, hava, trafik, işaret levhalarına, aracın cinsine uygun olarak ayarlanması.



- Takip mesafesine uygun davranılmalıdır.



- Trafikte diğ er sürücülere, yayalara dikkat edilmelidir. Saygı ve sevgi ile davranmalıdır. Geçiş haklarına saygı duyulmalıdır. Yağışlı havada aracını koşullara uygun kullanmalıdır. Hareket halindeki diğ er sürücülere, özellikle önündeki    taşıtın ne yaptığını iyi takip etmelidir.
- Karlı havalarda uygun g veli sürüş tekniklerini kullanmalıdır.



- Aracın kontrolden çıkmaması için; aşırı hız yapılmamalıdır, lastik dişleri standart seviyede olmalıdır, ani ve sert fren kesinlikle yapılmamalıdır, ani ve sert kalkış yapılmamalıdır.
- Yüklü aracın iniş ve çıkışlarda duruş ve kalkışlarda çok zorlanacağı unutulmamalıdır. Virajlara asla hızlı girilmemelidir. Viraj keskin ise hız düşürülmelidir. Viraja, hıza uygun vitesle girilmelidir. Viraj içinde fren uygulanmamalıdır. Virajlarda asla solama yapılmamalıdır.
- Ayrıca güvenli sürüş için, mola öncesinde, süresinde ve sonrasında kurallara uygun davranılmalıdır.

Yukarıdaki açıklamaları özetleyecek olursak; güvenli sürüş için,

Hızımızı viraja göre ayarlayalım, yolun gerçek şartlarına göre ayarlayalım, olacakları önceden tahmin etmeye çalışalım. Takip mesafesine uyalım, trafiğe yoğunlaşalım, zorunlu haller dışında (vites değiştirirken gibi) iki elimizle direksiyonu tutalım. Sollamayı kurallarına uygun gerçekleştirelim, direksiyonu aniden kırmayalım.

Ayrıca değerli sürücüler lütfen dikkat ediniz:

- Dönüş sırasında araca merkez kaç kuvvet etki yapmaktadır.



- Düşük hava basınçlı lastikler, aşırı derecede ısınır, yokuş aşağı inerken çıkışta kullandığınız vitesi kullanınız, asla vites boşa inmeyiniz, seyir halindeyken cep telefonu ile görüşmeyiniz, ışıklarınızı uygun yerde ve zamanda mutlaka kullanınız, hız limitlerini aşmayın, yükü dengeli yükleyin, yükü sabitleyin, emniyet kemerini takınız, yükün üzerinde asla yolcu taşımayınız, aracınızın cinsine uygun olan şeridi kullanınız, selektörünüz geceleyin kavşaklara, dönemeçlere, tepe üstlerine yaklaşırken uyarı amacı ile kullanınız; dar yolların, otoyol çıkışlarının, göbeklerin, yanlış yüklemenin aracın devrilmesine neden olduğunu unutmayalım.

Fren Sistemleri

Birçok sürücü fren yapma ve durma kurallarına uymadığı için kaza yapmaktadır. Durma ve frenlemeye ilişkin bilgiler, güvenli yolculuklar için yanı başımızda olmalıdır. Durma, bir aracın fren sistemi kullanılarak hızının sıfırlanmasıdır.

Araçlardaki “Güvenli Bir Fren Sisteminden” Beklenenler Şunlardır

Taşıtı Mümkün Olan En Kısa Mesafede Durdurabilmeli:

Aracınızın fren sistemi, verilen komuta uygun olarak çalışmalı ve hareketi sonlandırabilmeli. Burada söz konusu olan, aynı hızda iki ayrı aracı kıyaslayıp, daha kısa mesafede durabileni güvenli ilan etmek değildir.

Gelişen teknolojiler, aynı yol ve lastik şartlarında ve aynı hızda, frenleme mesafesini kısaltan dikkate doğar bir avantaj yaratamamışlardır. Öyleyse belirtilen, aracın fren sisteminin o şartlar altında kendisinden teknik olarak beklenen performansı sergileyebilmesidir. Ancak bu şartlar altında, “güvenli fren sistemi” nden söz etmek olasıdır.

Taşıtı Uygun Bir İvmeye Yavaşlatmalı:

Kullanılmakta olan fren sistemlerinin temel işlevi, istenen bir ivme seviyesi ile aracı kaydırmadan, yavaşlatarak durdurmaktır. bu değerler hafif araçlar (binek araçları) için minimum 5.8 m/sn^2 , ağır taşıtlar için 4.5 m/sn^2 'dir.

Park Durumunda Taşıtı Sabitlemelidir:

Bir taşıttaki ikinci fren sistemi, el freni olarak bilinen park freni sistemidir. Park freni bir taşıtı yaklaşık %16 eğimli yolda tutabilmelidir.

- Fren taşıtları yavaşlatmak içindir. Yavaşlatılmayan kitle durdurulamaz.
- En etkin fren tekerleklerin dönerek yavaşlaması ile yapılır. Etkin fren yapmak için önce frene basılmalı daha sonra debriyaj pedalına basarak motoru devreden çıkarılmalıdır.
- Özellikle ABS fren sistemlerinde fren pedalını pompalamak doğru değildir. Pompalamak için ayak fren pedalı üzerinden çekildiğinde aracın ileri hareketi devam eder ve durma mesafesi uzar.

- Panik fren durumuna, çoğunlukla önde giden araç takip edilirken girilir. Takip mesafesi kuru havada 2 saniyedir. Yağışlı ve karlı havalarda takip mesafesi en az 3-4 saniyeye çıkartılmalıdır.
- Fren mesafesini etkileyen faktörler hız, yük, yol yüzeyi, yol eğimi, yokuşlar, lastikler, konsantrasyondur.
- Fren yağının seviyesi normal olmalıdır. Fren yağı tüketilen bir şey değildir. Bir azalma olması, herhangi bir arıza olduğu anlamına gelir.

- Pedalın seviyesi, kuvvetli bastığın halde daha aşağı gitmemelidir. Eğer yavaş yavaş aşağı doğru gidiyorsa, sistem bir yerlerden yağ kaçırıyor demektir.
- Fren lambaları çalışır durumda olmalıdır. Yaptığınız frenleme hareketinden, arkada sizi izleyen sürücüleri haberdar eden ilk şey fren lambalarıdır. Bunların çalışmamasının, ne tür olumsuz sonuçlar yaratacağını düşününüz.
- El freni çalışır durumda olmalıdır. Yokuş bir yerde, arabayı hareketsiz durdurabilmeli ya da el freni çekiliyken arabanın hareket etmesini engelleyebilmelidir.
- Park edildiğinde el freni mutlaka çekilmelidir.

Çevre Ve İklim Koşullarına Göre Güvenli Sürüş

- Sıcak havalarda yola çıkmadan önce ağır ve fazla yemek yenmemelidir.
- Giysiler mümkün olduğunca hafif ve rahat olmalıdır.
- Uyku getirici, refleksleri azaltıcı ilaçlar alınmamalıdır.
- Aşırı sıcak havalarda asfalt satıh kaplamalarda asfalt terlemesi nedeniyle kaygan hale gelen yol kesimlerinde hız azaltılarak ani manevralardan kaçınılmalıdır.

- Uzun yola çıkacak sürücüler, soğuk, karlı, yağışlı, sisli, aşırı sıcak havanın kendisi üzerinde yaratacağı olumsuz etkileri göz önüne alarak, sarf edeceği yoğun dikkat, endişe, yolda kalabileceği korkusunun kendisini bitkin düşürerek yoracağını, dikkatinin azalacağını, uyuklayabileceğini, bu nedenle zaman zaman dinlenmesi gerekeceğini düşünerek, nerelerde ne kadar mola vereceğini programlamalıdır. Bu, geç kalacağı düşüncesiyle aşırı hız yapmasını da engelleyecektir.

- Şehir içinde araç kullanacak sürücüler ise kötü hava koşulları (kar, buz, yağış, sis gibi) nedeniyle fren mesafesinin uzayacağını düşünerek takip mesafesini arttırmalı, ani duruşlardan ve manevralardan kaçınmalı, şerit değiştirmelerde ve dönüşlerde mutlaka işaret vermeli ve her halükarda hızını azaltmalıdır.
- Yağışlı havalarda, yayaların daha dikkatsiz, telaşlı ve aceleci davranacakları göz önüne alınarak daha aktif ve etkin durumda olan sürücüler yayalara karşı biraz daha anlayışlı davranmalıdır.

- Güvenli bir yolculuğun temel unsurlarından birisi de aracın bakımlı olmasıdır.
- Araçların kataloglarında gösterilen periyodik bakımları mutlaka zamanında yaptırılmalıdır. Özellikle kış aylarına girilirken, lastikler, ön düzen aksamı, soğutma sistemi, ışık donanımları, silecekler ve kabin ısıtma sistemleri, fren sistemi kontrol edilerek noksanlıklar ve arızalar giderilmelidir.
- Lastik hava basınçları katalog değerinde olmalı, uzun yolda zaman zaman mola verilerek lastiklerin soğumaları beklenilmeli, aşırı hızdan kaçınılmalıdır.

- Lastik havaları mutlaka yola çıkmadan önce ayarlanmalı ve ısınma sonucu bir miktar artan hava basınçları yolculuk sırasında kesinlikle azaltılmamalıdır.
- Yolun işletilmesinden sorumlu kuruluşlarca alınacak tedbirler alınmamış bile olsa sürücü olarak öncelikle kendi can güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak zorunda olduğumuz akıldan çıkarılmamalıdır.
- Kışın soğuk havalarda yolda gizli buzlanma olacağı tahmin edilen yerlere yaklaşırken hız mutlaka azaltılmalı, ani duruş ve manevralardan kaçınılmalıdır.

- Kalorifer sistemi iyi çalışmalı, camların buğulanması veya buz tutması önlenmelidir. Arka cam rezistansı çalışır durumda olmalıdır.
- Yağışlı havalarda sant yapılarının, köprülerin veya yol platformunun zarar görmüş olabileceği düşünülerek böyle kesimlere yaklaşırken hız azaltılmalı ve daha dikkatli olunmalıdır.
- Yarma şevlere yaklaşırken heyelan olabileceği, yola taş, kaya parçası düşmüş olabileceği düşünülerek yakın ilerisi görülmeyen virajlara girerken hız azaltılmalıdır.

Doğru Ve Uygun Lastik Kullanımı

Aracın bütün yükünü lastikler taşır, bu nedenle lastiklerin hava basınçları ve diş derinlikleri güvenli bir sürüş için en önemli etkenlerdendir.

Doğru hava basıncına ve diş derinliğine sahip lastikler hayati önem taşır.



Aracınızda lastik hava basınçlarınızı ölçebileceğiniz uygun bir basınç ölçme aleti bulundurmanızda fayda vardır. Aracınızda hava basıncını ölçebileceğiniz bir alet yoksa benzincilerdeki hava ölçerler, açıkta bırakma ya da kötü kullanım yüzünden, ölçüm için pek uygun olmayabilir. Lastik basıncınızı ölçmenin en iyi yolu, size en yakındaki lastik bayisini ziyaret etmektir.



Lastiklerin basıncı düzenli olarak kontrol edilmelidir. Lastikler ortalama senede 7 psi basınç kaybına uğrar. Düzenli kontrol sayesinde lastiklerin hava basınçlarının tehlikeli seviyeye düşmesine engel olunur.

Aracınızın lastik basıncını kontrol ederken, lastiklerin "soğuk" olduğundan emin olun. Soğuk, hava, aracın henüz kullanılmadığı anlamına gelir **(Unutmayın ki araç kullanılırken, lastiğin sıcaklığı ve hava basıncı artar).**

Lastik hava basıncı aracın katalog değerlerine uygun olmalıdır. Doğru hava basıncı araç kullanım kılavuzunda veya aracın kapısının içinde, kapının üstünde, torpido gözünde belirtilmiştir.

Ön ve arka lastiklerin hava basınçları aynı olmayabilir.

Düşük Basıncı Lastiklerde :

Lastiklerde düşük hava basıncı, lastiğin aşırı esneterek ısınmasına ve bununla birlikte temas yüzeyinin bozularak yol tutuşunun azalmasına neden olur. Eksik basıncı lastikler, ıslak zeminde daha ciddi sorunlara yol açar. Diğer bir ifadeyle, basınç ne kadar az ise lastiğin yolla teması da o kadar az olur ve bu da araç kontrolünün kaybedilmesine ve kazalara yol açar.

Düşük hava basıncıyla kullanılan lastiklerde :

Yol tutuş kabiliyetini azaltır, direksiyon hakimiyetinde tutarsızlığa neden olur, ıslak zeminde fren mesafesini uzatır, aşırı ısınacağından patlama riski artar.

Tüm bunlar da trafik kazalarının meydana gelmesi riskini artırır.

Ayrıca lastik hava basınçlarının düşük olması lastiklerin kenarlardan aşınarak kullanım ömrünü düşürür ve aracın yakıt sarfiyatını da arttırır.

Yüksek basınçlı lastiklerde ise yol tutuş kabiliyetini azaltır, direksiyon hakimiyetinde tutarsızlığa neden olur, araçta zıplamalar hissedilir, lastikler orta kısımdan aşınarak kullanım ömrü azalır.

Lastik hava basınçları araçların kataloğunda belirtilen değerlerde olursa, lastiğin ömrü uzar, direksiyon hakimiyeti artar, frenleme iyi olur.

Lastiklerin diş derinlikleri 1.6 mm'nin altına düşmemelidir. 1.6 mm'nin altına düşen lastikler değiştirilerek yenilenmelidir.

Emniyet Kemerini Ve Hava Yastığının Önemi

Emniyet kemeri sürücü ve yolcuları ani fren veya kaza durumunda araçta tutarak vücutlarını ve kafalarını ileri, sağa-sola ve yukarı vurmasını ve araçtan fırlamalarını önler.

Eğer emniyet kemeri kullanmıyorsanız aracınız dursa bile siz araç içindeki yolcu ve hareketli cisimler aynı hızla yol almaya devam eder ta ki direksiyon, torpido veya ön cam sizi durdurana kadar.



Hava yastıkları ; tamamlayıcı güvenlik sistemleridir. Baş ve göğsün direksiyona ya da ön konsola çarpmasını engelleyerek önden gelen çarpma etkisine karşı destekleyici bir koruma sağlamaktadır. Hava yastığının faydalı olabilmesi için sürücünün direksiyondan en az 25 cm uzakta oturması ve emniyet kemerini doğru bir şekilde bağlaması gerekir.

Aksi takdirde hızlı açılan hava yastıkları sürücüye zarar verir. Hava yastığı bulunan koltuklarda **12 yaşın altındaki çocukların veya 1.50 cm'den kısa yetişkinlerin seyahat etmesi sakıncalıdır.**



Emniyet kemeri gibi çocuk güvenlik koltuklarının amacı da çocuğu koltuğunda sağlam bir şekilde güvende tutmak, ani fren/çarpma sonucu aracın içinde savrulmasını ya da araçtan fırlamasını engellemektir.

Dolayısı ile bebekler/çocuklar için boy ve kilolarına uygun çocuk güvenlik koltukları kullanılmalıdır.

Gideceğiniz mesafe hangi uzunlukta olursa olsun, mutlaka emniyet kemeri kullanmalısınız.

Ön ve arka koltuklardaki tüm yolcuların emniyet kemerlerini mutlaka takmalarını sağlayın.

Aktif ve Pasif Güvenlik Donanımları



Taşıtlarda güvenlik sistemleri temel olarak, aktif ve pasif olmak üzere ikiye ayrılır.

Aktif güvenlik donanımları kazanın meydana gelme olasılığını **düşüren** sistemlerdir, yani **kaza anından öncesi** ile ilgili sistemlerdir.

Pasif güvenlik donanımları ise kazanın meydana geldiği anda, taşıt içindeki ve dışındakiler için ölüm ve yaralanma olasılığını düşüren sistemlerdir, yani kaza anı ile ilgili sistemlerdir.

BİRİNCİ DERECE GÜVENLİK (AKTİF GÜVENLİK) TERTİBATLARI

- Fren sistemleri (ABS, ASR, ESP)
- Silecekler
- Korna
- Farlar
- Isıtılabilen arka camlar
- Üçüncü stop lambası
- Geniş ön camlar
- Elektrikli ve ısıtılmalı yan aynalar vb.
- Lastikler

- **İKİNCİ DERECE GÜVENLİK (PASİF GÜVENLİK)
TERTİBATLARI**

Emniyet camı (Lamelli cam)

- Emniyet kemerleri
- Hava yastığı (Airbag)
- Emniyet direksiyonu
- Planlı deformasyon noktaları
- Baş arkalıkları
- Kapı içi barları

46. Trafik Denetim Noktalarında Sürücülerin Uyması Gereken Kurallar

TRAFİK DENETİM NOKTALARINDA SÜRÜCÜLERİN UYMASI GEREKEN KURALLAR

Kontrol Noktalarına Yaklaşırken Uyulması Gereken Kurallar Ve Hız Ayarlanması

Seyir halinde veya sabit, resmi veya sivil olarak karayolunda trafik güvenliğinin sağlanması ve trafik kurallarına uyulması amacıyla denetim yapan ekibin sesli veya görüntülü olarak dur ikazını alan araç sürücüsü hızını azaltarak trafik güvenliğini tehlikeye sokmayacak şekilde denetim alanına yaklaşır ve denetim cebine girer.

Trafik görevlisinin araçta ve sürücüde yapacağı gerekli evraklar denetiminde, görevliye yardımcı olmalıdır.

- Sürücülerin uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanıp kullanmadığı solunum havası, tükürük veya benzeri biyolojik örnekler üzerinden teknik cihazla tespit edilir.
- Tespit işlemi tek kullanımlık test kitleri ile yapılır. Bu kitlerle beraber tarih, saat, ölçüm sonucu ve cihaza ait seri numarasını gösterir çıktı verebilen test cihazları da kullanılabilir.
- Talep halinde test sonuç çıktısının bir nüshası sürücüye verilir.

Bir sürücü, trafikte çeşitli nedenlerle trafik zabıtası ile iletişim kurmak durumundadır.

Trafik denetim görevlileri, ilgili yasal düzenlemeler kapsamında görevlerini yapmaktadırlar.

Dolayısıyla bir sürücü herhangi bir durumda trafik zabıtası ile iletişim kurarken, bunu aklından çıkarmamalı ve trafik adabı açısından iletişim kurallarına özen göstermelidir. İletişim, mesaj alışverişi, bilgi aktarımıdır.

Etkili, başarılı iletişim demek başkalarını suçlamak yerine hakça savaşım vermektir. Etkili iletişim becerileri gelişmiş olan kişi etkin şekilde dinlemeyi bilir, akıl okumak yerine karşısındaki kişinin ne demek istediğini gözden geçirir. Karşısındaki kişiye saygı duyar. Saygı duymak o kişinin varlığını kabul etmek anlamına geldiği için iletişimi başarılı hale getirir. Empati düzeyinin yüksek olması da başarılı iletişim için en önemli koşulların başında gelmektedir.

Bir sürücü, trafik denetim görevlileri ile başarılı bir iletişim kurabilmek, kendini ifade edebilmek için etkili iletişim becerileri konusunda bilgi sahibi olmalıdır.