

12.01- Motosiklet ve Güvenli Sürüş Teknikleri

Güvenli Sürüş İçin Gerekli Önlemler Nelerdir?

- Öncelikle güvenli motosiklet sürüşleri için bu kriterlere uymanız gerekmektedir. Güvenlik alanı oluşturmak sizin kolay manevra edebilmenizi, rahat bir şekilde sağa veya sola dönüşleri yapmanız yönünden gereklidir. Güvenlik alanı oluştururken özellikle büyük araçların sizi fark edemeyecek kör noktalarda bulunmamanız gereklidir. Yol güvenli alan oluşturmaya müsait değilse, hızınızı kontrol altına almayı ve aralıklarla fren yapıp, stop lambaları yakarak araçların sizi fark etmesini sağlamalısınız.

- Takip mesafesi çok önemlidir. Araçlara çok fazla yakınlaşmak tehlike oluşturur. 2 saniye kuralına uyarak takip mesafesini ayarlamamız gerekir.
- Yolun kontrol edilmesi, motosikleti konumlandırırken farklı açılardan yol kontrol edilmeli, dikiz aynasında rahatça görülür olmanız gerekir.
- Şerit konumu belirlediğiniz zaman, diğer araçların hız yaparken oluşturduğu rüzgârlara dikkat ederek fark edilebilir bir şekilde güvenlik koridoru oluşturmalısınız.
- Trafiğe her zaman dinlenmiş zinde ve kurallara riayet ederek çıkınız. Her zaman aracınızı dikkatli kullanmaya özen gösterin.

- **Motosiklet kullanımı** sırasında sürekli gözlem yapmanız gerekmektedir. Siz ne kadar dikkatli olsanız da trafikte diğer sürücülerin de kazaya sebebiyet verebileceği unutulmamalıdır. Bunun için çevredeki araçları sürekli dikiz aynasından gözetleme yapmanız gerekmektedir. Trafik yoğunluğunu ve hava şartlarını göz önünde bulundurarak planlamalar yapın. Manevra veya sollama yapacağınız zaman mevcut koşula göz gezdirip hesaplayın. Manevra yapmadan önce diğer araçları bildirecek sinyaller vermelisiniz. Uygun hız belirleyin ve rotanızı buna göre çizin.

- **Güvenli motosiklet sürüşleri** tekniklerini ne kadar bilerseniz de ileri sürüş teknikleri hakkında da mutlaka bilgi sahibi olunmalıdır. Bunun için motosiklet ile trafiğe çıkmadan önce gerekli kurslara katılmalı ve ehliyet sahibi olmanız gerekir. Ayrıca diğer araçlarda da olduğu gibi motosiklete de Kasko Sigortası yaptırmayı unutmamalısınız. Bu kriterleri göz önünde bulundurarak güvenli bir sürüş gerçekleştirebilirsiniz.

Motosiklet Frenleme Teknikleri

Motosiklet frenleme teknikleri sürücülerin motosiklet kullanırken dikkat etmesi gereken önemli sürüş teknikleri arasında yer alır. Yanlış frenleme yol ile teması iki noktadan olan motosikletler için ölümcül olabilir.

Hızınıza Göre Uygun Fren Zamanlaması Yapın

Önünüzdeki araçlar hızınızı ve fren tepki sürenizi belirleyecek etkenlerdir. Bu mesafeyi güvenli bir şekilde koruyup gerekli gaz ayarınızı yaparsanız güvenli bir sürüş gerçekleştirebilir ve bunun yanında önünüzdeki aracın ani frenleme yaptığı durumlarda rahat bir fren yapma şansı yakalayabilirsiniz.

Arka Frenleri Kullanın

Arka fren, motorun sağ tarafında ve sağ ayağımızın hemen önünde bulunur. Fren yapmak için sağ ayağımızı çok az geriye atarsak fren pedalına her taraftan eşit basınçla kontrollü bir şekilde basmamız sağlanmış olur. Fren arabalarda olduğu gibi motosikletlerde de fazla yüklenme sonrası kilitlenme yapabilir. Arabalarda kitlenen arka tekerlekler sonrası spin atma işlemi çok hızlı değilseniz az hasarlı bir kaza yapmanıza neden olabilir. Motosikletler de ise çok yavaş olsanız bile ani fren sonrası kilitlenen tekerlekler motosikletin yer ile bağlantısını kesecek ve sizi yola savuracaktır. Ve bu da kaza anını vücudunuzun her zerresini hissedeceği anlamına gelir.

Gaz Pedalı Kullanımı

Motosiklet frenleme sisteminin doğru bir şekilde çalışması ve sizi kontrollü bir şekilde durdurması için frenleme esnasında gaz pedalı kullanımı çok önemlidir. Gaz pedalı ile hızlanmak istediğimiz zamanlarda pedalı kendimize doğru yuvarlarız. Frenleme yaptığımız durumlarda gaz pedalını direkt bırakmak yerine hızlanmak için çevirdiğimiz yönün tersine çevirerek motosikletin yavaşlamasını ve bu sayede şanzıman ve balataların hasar görmesini engelleyebiliriz. Yani doğru frenleme yapmak için doğru gaz düşürme işlemini de uygulamamız gerekir.

Parmak ile Ön Fren Dokunuşu Yapın

Gidonun sağ tarafında gaz pedalının önünde bulunan ön frenler motosikleti durdurmak konusunda %75 kontrol ve hâkimiyet sağlar. Yani arka frenlere yükleme yaptığınızda fren mesafeniz uzayabilir ancak 2 parmağınızla ön frenlere dokunuş yaparsanız bu mesafe çok kısalacak ve motosiklete teker kilitleme yapmadan çok yumuşak bir şekilde yavaşlayacaktır. Ön tekerleklerin kilitleme ihtimaline karşın ön fren dokunuşunu 4 parmakla yapmaktan kaçının. Her şey dengeli bir şekilde gerçekleşmeli ve gerekli müdahaleler dozunda yapılmalı.

Yavaşlamak İçin Debriyajı Kullanın

Motosiklet frenleme teknikleri arasında gözle görülür bir etkisi olan debriyaj, sıkıldığı zaman hem motosikletin yavaşlaması hem de vites küçültmek için zamanınız olduğu anlamına gelir. Yavaşlama işlemini sadece debriyaj koluyla yapmanız fren lambalarınız veya yavaşladığınıza işaret eden herhangi bir lambayı yakmaz. Dolayısıyla arkadan gelen araç hızını gerektiği gibi ayarlamakta zorlanabilir. Bu nokta da önce diğer yavaşlama tekniklerini kullanıp sonrasında debriyaj desteği almalısınız.

Vites Küçültün

Debriyaj kolu ile yavaşlattığınız motosikletinizde vites küçültme işlemleri uygulayarak motosikletin yavaşlaması konusunda daha sağlam adımlar atabilirsiniz. Motosiklet yüksek hızlardan düşük hızlara düştükçe vites düşürmek konusunda kademeli bir şekilde hareket edebilirsiniz.

Motosiklet Durduktan Sonra Ayağınızı Kullanın

Motosiklet kullanan çoğu kişinin durmak için yaptđı ya da yapmaktan başka çaresi olmadığı son aşama ise motosiklet durduktan sonra ayağımızı yere koymaktır. Motosiklet durduğu esnada iki tekerlek ile denge noktasına ulaşması pek mümkün olmadığı için ayağınızla denge noktasına ulaşmasında destek olmalısınız.

12.02- Motosiklet Nasıl Park Edilir?

Motosiklet park etmek, motosiklet sahiplerinin doğru bilmesi gereken önemli bir beceridir. Doğru park etme, motosikletinizi güvende tutmanın yanı sıra çevredeki diğer araçların ve yayaların da güvenliğini sağlar.

1. Motosiklet Park Etme İpuçları

Düz Bir Alan Seçin

Motosikletinizi park ederken, düz bir alan bulmaya özen gösterin. Eğik zeminler, motosikletin devrilmesine ve hasar görmesine neden olabilir. Ayrıca, motosikletinizi park ederken, zeminin sağlam olduğuna ve güvenli bir şekilde durabileceğine dikkat edin.

Motosikleti Doğru Açıda Park Edin

Motosikletinizi mümkünse park alanına paralel şekilde yerleştirin. Diğer araçlarla çarpışmayı engellemek için park alanında yeterli boşluk bırakmak da önemlidir. Motosikletinizin başını doğru yönde çevirerek, park yerinde daha az yer kaplamasını sağlayabilirsiniz.

2. Motosiklet Park Alanı Seçimi

Yasal Park Alanları

Motosikletinizi park ederken yalnızca motosikletler için ayrılmış park alanlarına yönelin. Motosiklet park yerleri, genellikle özel park alanlarına yerleştirilir, ancak bazı yerlerde bisiklet veya otobüs parkı gibi alanlar da olabilir. Yasak olan yerlerde park etmek, cezalarla sonuçlanabilir. Bu yüzden park etmeden önce çevrenizdeki işaretleri kontrol edin.

Trafikte Park Etme

Şehir içi park yerleri genellikle yoğun olabileceğinden, motosikletinizi trafiğin sıkışık olduğu bölgelerde dikkatli bir şekilde park edin. Kaldırımlar ve diğer araçların geçiş yollarını engellemeyin. Bu, hem çevredeki kişilerin güvenliği için önemlidir hem de motosikletinize zarar gelmesini önler.

3. Motosiklet Park Etme Teknikleri

Tek Tekerleğe Park Etme

Motosikletinizi dar alanlarda park ederken tek tekerlek üzerine yerleştirebilirsiniz. Bu yöntem, özellikle yoğun şehir içi park alanlarında faydalıdır. Motosikletinizi tek tekerlek üzerine park etmek, park alanını daha verimli kullanmanıza yardımcı olur.

Rampa Park Etme

Rampa alanlarda motosikletinizi park etmek için her zaman fren kilidi kullanın ve motosikletin arkasını yukarıya yerleştirin. Bu, motosikletin kaymasını önler. Eğer motosikletin ön frenine güveniyorsanız, park etmeden önce frenin kilitli olduğundan emin olun.

4. Motosiklet Güvenliği İçin Alınacak Önlemler

Fren ve Kilit Kullanımı

Motosikletinizi park ederken, frenlerin doğru şekilde çalıştığından emin olun. Motosikletinizi sabitlemek için güvenlik kilidi veya zincir kullanmak da önemlidir. Ayrıca, motosikletinize herhangi bir zarar verilmemesi için park alanını da dikkatlice seçmelisiniz.

Kask ve Ekipmanlarınızı Koruyun

Motosiklet park ettiğinizde, kask ve diğer değerli ekipmanlarınızı güvenli bir şekilde saklamalısınız. Özellikle açık alanlarda, ekipmanlarınızı motosikletinize bağlı bırakmak, hırsızlık riski oluşturabilir. Ekipmanlarınızı yanınıza almayı unutmayın.

5. Motosiklet Park Etme ile İlgili Yaygın Hatalar

Park Alanının Dar Olması

Motosikletinizi park ederken, park alanının çok dar olmamasına dikkat edin. Dar alanlarda motosikletinizi park etmek hem motosikletinizin hem de çevredeki diğer araçların zarar görmesine yol açabilir.

Frenlerinizi Kontrol Etmemek

Motosiklet park etmeden önce frenlerin doğru şekilde çalıştığını kontrol etmelisiniz. Frenler düzgün çalışmazsa, motosiklet kayabilir ve devrilebilir.

Güvenlik Önlemlerini Alınmaması

Motosikletinizi güvenli bir şekilde park etmek için güvenlik önlemlerini unutmamalısınız. Zincir kilidi veya güvenlik kilidi kullanmak, motosikletinizin çalınmasını engelleyebilir.

12.03- Trafikle İlgili Kurum ve Kuruluşlar

1. 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.

2. T.C. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI Emniyet 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;

- a) 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,
- b) Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek,

- c) El koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek,
- d) Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek,
- e) Trafik kazası neticesinde hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek,
- f) Araçların tescil işlemlerini yaparak belge ve plakalarını vermek,
- g) Sürücülerin belgelerini vermek

- h) Taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, teknik ve hukuki değişikliklerini işlemek,
- i) 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,
- j) Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla, sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.

3. JANDARMA GENEL KOMUTANLIĞI Jandarma Teşkilatı Trafik Birimleri

Jandarma Genel Komutanlığı'nın Trafik Hizmetlerinde Görev ve Yetki ve sorumlulukları şunlardır;

- a) Kontrolünden sorumlu olduğu karayolları üzerindeki araçları, araçlarda bulundurulması gereken belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri kontrol etmek.**
- b) Sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek.**

c) Duran veya akan trafiğin düzenlenmesini ve yönetilmesini sağlamak.

d) 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.

e) 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.

f) 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.

4. T.C. MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI

Görevleri;

a) Okul öncesi, okul içi ve dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak.

b) Özel sürücü kursları açılmasına izin vermek ve bunları denetlemek. Motorlu araç sürücüleri yetiştirilmesi için sürücü kursları açmak.

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

5. T.C. SAĞLIK BAKANLIĞI

Görevleri;

- a) Karayollarında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak uygulamak.
- b) Karayolları üzerinde ilkyardım istasyonları kurmak, personel, araç ve gereci sağlamak.
- c) Her ilde trafik kazaları için eğitilmiş gerekli sağlık personeli ve yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulans bulundurmak.
- d) Araçlarda bulundurulacak ilkyardım çantalarının içeriğini belirlemek.
- e) Trafik kazalarında ilkyardım uygulamalarına ait gerekli halk eğitimini yaptırmak ve yapmaktır.

6. T.C. TARIM ve HAYVANCILIK BAKANLIĞI

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 aldırarak, trafik kanunu ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle orman yolları içinde trafikle ilgili olarak verilen diğer görevleri yapmak.

7. T.C. ULAŞTIRMA ve ALT YAPI BAKANLIĞI

Görevleri;

- a) Karayolları Trafik Kanunu açısından karayolu ile uluslararası ve şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin idari düzenlemeleri yapmak ve gerekli koordinasyonu sağlamak,
- b) Tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak, Araç muayene istasyonlarını denetlemek,
- c) Karayolları Trafik Kanununa aykırı hareket edenler hakkında tutanak düzenleyerek idari para cezası vermek,

- d) Karayolları Trafik Kanununda belirlenen idari tedbirleri almak,
- e) 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.

8. KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Görev yetki ve sorumlulukları;

a) Görev bölgesinde yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak tedbirleri almak ve aldirmek.

b) Bütün karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak ve kontrol etmek.

c) Trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirmek, gerektiğinde karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri incelemek ve onaylamak.

d) 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.

e) Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre veriler hazırlamak ve karayollarında gerekli önleyici teknik tedbirleri almak veya aldirmek.

f) 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.

g) Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeyle dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak gerekli görülecek tedbirleri almak veya aldırarak,

h) Otoyol, Devlet ve İl yolları ağını tespit etmek ve bu ağdaki değişiklikleri hazırlamak, Yol ağı üzerindeki yol ve köprüleri inşa ve ıslah etmek, onarmak ve emniyetle kullanmalarını sağlayacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmak ve bu konularda gerekli eğitim yapmak,

9. BELEDİYELER

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

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

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

- g) Yaya ve taşıt yollarında yayaların ve araçların hareketlerini zorlaştıran ve trafiği tehlikeye düşüren, motorlu araçlar dışındaki her türlü engeli ortadan kaldırmak,
- h) Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vuku bulunduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak.
- i) **Büyükşehirlerde UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) kararları almak**

10. İL ve İLÇE TRAFİK KOMİSYONLARI

- Bu komisyon, il sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak, yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, illerde Vali veya yardımcısının başkanlığında, Belediye, Emniyet, Jandarma, Milli Eğitim, Karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri, valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşan il trafik komisyonu, ilçelerde ise Kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı ilçe trafik komisyonu kurulur.

- Gündem konularını Vali veya Kaymakamlar belirler.
- İl ve ilçe trafik komisyonu kararlarını bütün resmi ve özel kuruluşlar uygulamakla yükümlüdür.
- İlçe trafik komisyonu kararları, il trafik komisyonunca incelenip vali tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Görev ve Yetkileri;

- a) İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,
- b) Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,**

c) Gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek,

d) Karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamına kapatılmasına, park edilecek yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermek,

e) Karayollarında gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitine göre yeniden hız sınırlarını belirlemek.

12.04- Karayolları Trafik Kanunu Karayolu ve Araçlarla İlgili Tanımlar

2918 sayılı KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU



Kapsam:

Madde 2 – Bu Kanun, trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev, yetki ve sorumluluk, çalışma usulleri ile diğer hükümleri kapsar.

2918 sayılı KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU



Bu Kanun, karayollarında uygulanır. Ancak aksine bir hüküm yoksa;

a) **Karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar** ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile,

b) Erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da bu Kanun hükümleri uygulanır

Trafik, Karayolu Ve Araçlarla İlgili Tanımlar



İKİ YÖNLÜ KARAYOLU:

Taşıt yolunun her iki yönündeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayoludur.



TEK YÖNLÜ KARAYOLU:

Taşıt yolunun yalnızca bir yöndeki taşıt trafiği için kullanıldığı karayoludur.



BÖLÜN MÜŞ KARAYOLU:

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



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.

TALİ YOL:

Genel olarak üzerindeki trafik yoğunluğu bakımından bağlandığı yoldan daha az önemde olan yoldur.

Erişme kontrollü karayolu (otoyol-ekspres yol): Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların girmediği, ancak, izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur.

Geçiş Yolu: Araçların bir mülke girip çıkması için yapılmış olan yolun, karayoluna bağlanan ve karayolu sınır çizgisi içinde kalan kısmıdır

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

Taşıt Yolu (Kaplama): Karayolunun genel olarak taşıt trafiğince kullanılan kısmıdır.

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

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.

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.

Şerit: Taşıtların bir dizi halinde güvenli seyredabilmeleri için taşıt yolunun çizgilerle ayrılmış bölümüdür.

Ada: Yayaların geçme ve durmalarına, taşıtlardan inip binmelerine yarayan, trafik akımını düzenleme ve trafik güvenliğini sağlama amacıyla yapılmış olan, araçların bulunamayacağı, koruyucu tertibatla belirlenmiş bölüm ve alanlardır.

Hızlanma Şeridi : Otoyola girerken hızlanma şeridinden yararlanılarak, yoldaki trafiğin akış hızına uyum sağlandıktan sonra hızlanma şeridinin sonundan otoyol bandına girmek zorunludur.

Yavaşlama Şeridi : Otoyoldan çıkarken de yavaşlama şeridine şeridin başından girmek bu şerit boyunca hız azaltmak zorunludur.

Tırmanma Şeridi : Üç şeritli iki yönlü karayollarında, tırmanma şeridi olarak tahsis edilen en sağ şerit ağır vasıtalar için ayrılmıştır. Orta şerit çıkış yapan araçların önlerindeki aracı geçmeleri için ayrılmıştır, iniş yapan araçlar ise boş olması halinde orta şeritten yararlanabilirler

Tanımlar

MADDE 4 – (1) 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanununda belirtilen tanımlara ek olarak bu Yönetmelikte geçen;

- **Taşıt:** Kara yolunda **insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçlara** taşıt denir.
- **Otomobil:** Yapısı itibariyle şoförü dahil en fazla 9 adet oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,

- **Otobüs:** Yapısı itibariyle insan taşımak için imal edilmiş ve şoförü dahil **9** kişiden fazla yolcu taşımaya uygun olan motorlu taşıtı,
 - **Küçük otobüs (minibüs):** Şoförü dahil 10 ile 17 adet arasında oturma yeri olan otobüsü,
 - **Büyük otobüs:** Şoförü dahil 17 adetten fazla oturma yeri olan otobüsü,

- **Kamyonet:** İzin verilen azami yüklü ağırlığı 3500 kilogramı geçmeyen ve eşya taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,
- **Kamyon:** İzin verilen azami yüklü ağırlığı 3500 kilogramdan fazla olan ve eşya taşımak için imal edilmiş motorlu taşıtı,
- **Panelvan:** Azami yüklü ağırlığı 3.500 kilogramı geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu taşıttır. Sürücü ve yanındaki oturma yerleri dışında başka oturma yeri de bulunabilen, sürücü bölümü gövde ile birleşik kamyoneti,
- **Tramvay:** Genellikle yerleşim birimleri içerisinde insan taşımada kullanılan, karayolunda tekerlekleri raylar üzerinde hareket eden ve hareket gücünü dışarıdan sağlayan araçtır.

Römork:

Motorlu taşıtla çekilen insan, hayvan veya eşya taşımak için imal edilmiş motorsuz taşıtı,

Yarı römork:

Bir kısmı motorlu taşıt üzerine oturan, taşıdığı eşyanın ve kendi ağırlığının bir kısmı motorlu taşıt tarafından taşınan römorku,

King pim: Yarı römorkun ön tarafında bulunan çekici ile yarı römork arasındaki bağlantı elemanı

Çekici: Römork ve yarı römorkları çekmek için imal edilmiş olan ve bunlar olmadan eşya taşıyamayan motorlu taşıtı,

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

Birim taşıt:

Yarı römorkuyla veya römorkuyla birlikte çekiciyi veya araç tescil belgesinde “römork takabilir” ifadesi varsa römorkuyla birlikte veya tek başına kamyonu veya tek başına kamyoneti

Taşıt katarı:

Karayolunda bir birim olarak seyretmek üzere birbirine bağlanmış en az bir çeken ve en çok iki çekilen römork veya bir yarı römork ile bir römorktan oluşan aracı ifade eder.

Dingil Ağırlığı Araçlardaki aynı dingile bağlı olan tekerleklerden yol yapısına aktarılan ağırlık sistemine **dingil ağırlığı** denir.

Azami dingil ağırlığı Kara yolunda ilerleyen taşıtın karayoluna zarar vermeden seyahatini güvenli bir şekilde yapabilmesi için belirlenen dingil ağırlığıdır.

Azami ağırlık, bir aracın üzerinde güvenlik şartları kapsamında taşıdığı azami yük ile kendi ağırlığının toplamıdır.

Azami yüklü ağırlık, özellikle yük taşımacılığı için kullanılan araçlarda, aracın herhangi bir sorun yaşanmaksızın güvenle taşıyabileceği ağırlığın miktarına verilen isimdir. Azami yüklü ağırlık, özellikle yük taşıyan ticari araçlarda son derece önemli bir yere sahiptir ve aracın ruhsat bilgileri arasında bulunmaktadır. Öte yandan araç satın alınırken de azami yüklü ağırlık araç bilgileri arasında yer almakta ve satın alacak kişiye bu bilgiler iletilmektedir.

Azami toplam ağırlık taşıtların karayollarında güvenle ve yol yapısına zarar vermeden geçebilmeleri için belirlenen toplam ağırlığa “**azami toplam ağırlık**” denir.

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

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

12.05- Karayolu Yapısının Ve Trafik İşaretlerinin Korunması

- 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 bulundurmamak 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, kaldırarak 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.

12.06- Trafiği Yöneten ve Yönlendiren 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

Trafik Polisi

Trafik Polisinin görev ve yetkileri, genel anlamda **trafiği düzenlemek, trafiği denetlemek ve meydana gelen trafik kazalarındaki iş ve işlemleri yürütmek** olarak üç başlık altında toplanmaktadır.

Görevli Kişilerin Trafiği Yönetme Hareketleri

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 gibi, her iki kol vücuda paralel biçimde aşağıya da bırakılabilir. 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 kapanacağını, kapalı olanların ise açılacağını bildirir.



Sağa ve Sola Araç Durdurma İşareti

Araç sőrucőlerinin 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 işareti vermesi durumunda serbest olan diğer ile düdüğünü KISA-KISA, uzun süreli veya güçlü olarak çalması da HIZLAN anlamına gelmektedir



Trafiği yavaşlatma İşareti Bu işaretin seri yapılması o yönde akan trafiğin yavaşlaması talimatını içerir.

Trafik polisinin veya görevli kişinin DUR işareti vermesi durumunda serbest olan diğer eli ile düdüğünü uzun, güçlü ve kesiksiz olarak çalması da DUR anlamındadır.

Sinyalize kavşaklarda trafik polisi veya görevli kişiler zorunlu olmadıkça IŞIKLI TRAFİK İŞARETLERİ yönetimine müdahale edemezler. Görevlilerin vereceği bütün işaretler, kararlı ve net olmalıdır.



12.07- Işıklı Trafik İşaret Cihazları

Trafiğin güvenle akışını sağlamak, araçların ve yayaların yolu sıraya uygun olarak kullanmalarını düzenlemek amacıyla oluşturulmuş ışıklı elektronik sistemin tamamıdır.



Trafiğin güvenle akışını sağlamak, araçların ve yayaların yolu sıraya uygun olarak kullanmalarını düzenlemek amacıyla oluşturulmuş ışıklı elektronik sistemin tamamıdır.

Kırmızı ışık: Yolun trafiğe kapalı olduğunu ve mutlak bir duruş yapılması gerektiğini gösterir. Bu ışık yanarken aksine bir ışık yoksa hiç bir yöne hareket edilemez.

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

Sarı ışık: Uyarı manası taşır. Yanış sırasına göre yolun trafiğe kapanmak ya da açılmak üzere olduğunu gösterir.

Yeşil ışıktan 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.



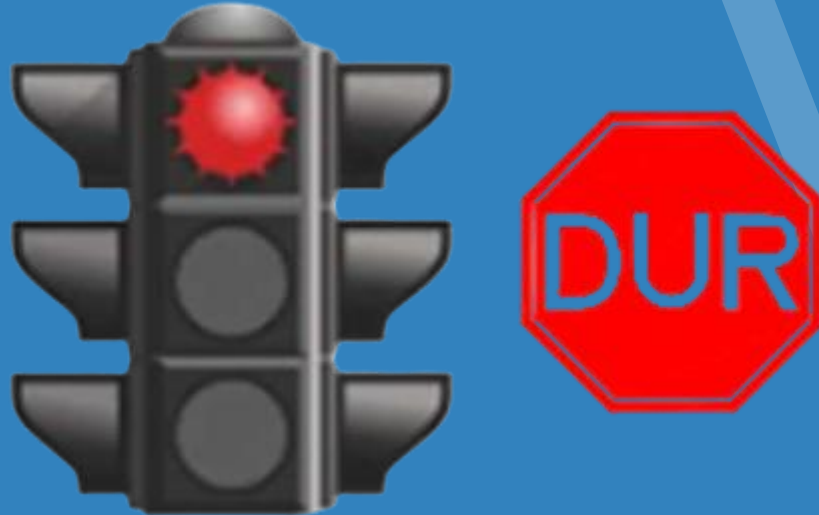
Sarı ve kırmızı ışığın birlikte yanması:

Yolun trafiğe açılmak üzere olduğunu bildirir. Bu halde beklemekte olan sürücülerin harekete hazırlanması gerekir.



Aralıklı yanıp sönen kırmızı ışık:

"Dur" işareti levhası ile aynı anlamdadır. Bu halde beklemekte olan sürücülerin harekete hazırlanması gerekir.



12.08- Trafik İşaret Levhaları

TEHLİKE UYARI İŞARETLERİ;



Bu yol işaretleri araç sürücülerini olması muhtemel trafik kazalarına ve tehlikelerine karşın 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 seyretmelerini gerektiğini bildirir. Bu gruptaki işaretler genel olarak eşkenar üçgen içerisindeki sembollerle ifade edilir.



**Sağa
tehlikeli
viraj**



**Sola tehlikeli
devamlı viraj**



**Sola
tehlikeli
viraj**



**İki yönlü
trafik**



**Sağa tehlikeli
devamlı viraj**



**Dönel
kavşak
yaklaşımı**



**Tehlikeli
eğim (çıkış)**



**Tehlikeli
eğim (iniş)**



**İki taraftan
daralan
kaplama**



**Kaygan
yol**



**VahŖi
hayvanlar
geçebilir**



Yaya geçidi



**Kontrolsüz
kavŖak**



**Kontrolsüz
demiryolu
geçidi**



**Kontrollü
demiryolu
geçidi**



**Trafik
Sıkışıklığı**



**Gevşek
malzemeli
zemin**



**Kasisli
yol**

Trafik Tanzim İşaretleri;



Trafik tanzim işaretleri adından da anlaşıldığı gibi yol kullanıcılarına trafiğin tanzimi hakkında kısıtlama veya yasaklama var ise bu durumu bildirmek amacıyla kullanılmaktadır. Yol kullanıcılarına yönelik kısıtlama veya yasaklamaları bildirdiği için de özellikle sürücülerin gerekli tedbirleri alabilmeleri için yeterli mesafelerde konumlanmalıdır.

Trafik güvenliği için trafik tanzimi işareleri hayati öneme sahiptir. Çünkü bir yasaklama veya kısıtlama var ise, yol kullanıcılarının olası bir **trafik kazasına** sebebiyet vermemeleri adına azami derecede dikkat etmesi gerekmektedir. Trafik tanzim işarelerini 3 ana grupta toplayabiliriz.

- **Öncelik bildiren trafik işare levhaları**
- **Yasaklama ve kısıtlama bildiren trafik işare levhaları**
- **Mecburiyet bildiren trafik işare levhaları**

ÖNCELİK BİLDİREN TRAFİK İŞARET LEVHALARI



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 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.



KARŞIDAN GELENE YOL VER

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



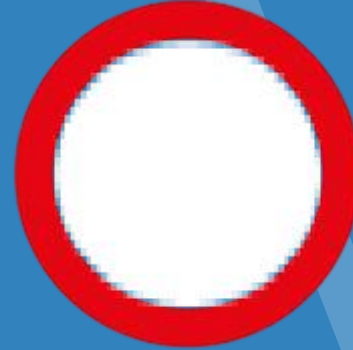
YASAKLAMA VE KISITLAMA BİLDİREN TRAFİK İŞARET LEVHALARI



**Giriş
Olmayan Yol**



**Kamyon
Giremez**



**Taşıt Trafiğine
Kapalı Yol**



**Yaya
Giremez**



**Motosiklet Hariç
Motorlu Taşıt
Trafikine Kapalı Yol**



**Taşıt
Giremez**



**Motorlu Taşıt
Giremez**



**Tehlikeli Madde
Taşıyan Taşıt
Giremez**



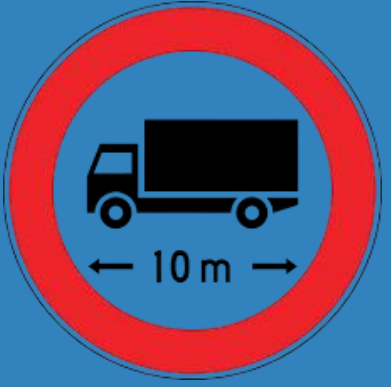
**Genişliği
Metreden Fazla
Olan Taşıt Giremez**



**Dingil Başına . . .
Tondan Fazla Y¼k
D¼řen Taşıt Giremez**



**Y¼ksekliđi
Metreden Fazla Olan
Taşıt Giremez**



**Uzunluğu Metreden
Fazla Olan Taşıt Veya
Katar Giremez**



**Yüklü Ağırlığı Tondan
Fazla Olan Taşıt Giremez**



**Öndeki Taşıt
Metreden Daha
Yakın Takip Edilmez**



**Sağa
Dönülmez**



**Sola
Dönülmez**



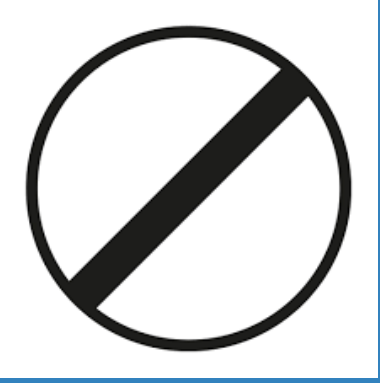
**U - Dönüşü
Yapılmaz**



**Öndeki Taşıtı
Geçmek
Yasaktır**



**Azami Hız
Sınırlaması**



**Bütün Yasaklama
Ve Kısıtlamaların
Sonu**



**Geçme
Yasağı Sonu**



**Kamyonlar İçin
Geçme Yasağı
Sonu**



**Hız Sınırlaması
Sonu**

MECBURİYET BİLDİREN TRAFİK İŞARET LEVHALARI



Sola Mecburi Yön



İleri Mecburi Yön



Sağa Mecburi Yön



**İleri Ve Sağa
Mecburi Yön**



**İleri Ve Sola
Mecburi Yön**



**Sağa Ve Sola
Mecburi Yön**



Sağdan Gidiniz



Soldan Gidiniz



**Her İki Yandan
Gidiniz**



**Ada Etrafında
Dönünüz**



Mecburi Asgari Hız



**Mecburi Asgari
Hız Sonu**

Trafik Bilgi İşaretleri;



Trafik Bilgi işaretleri yol kullanıcılarını yani sürücü, yolcu ve yayaları, yol güzergahı üzerinde yol ve yolun çevresinde yol ve trafik durumu hakkındaki bilgi veren işaretlere **trafik bilgi işaretleri** denir.

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.

Anayol İşareti: Sürücülere ana yol üzerinde seyretmekte olduklarını bildirir ve kavşağın diğer kollarından yaklaşmakta olan sürücülerin, ana yol üzerindeki bütün taşıtlara yol vermek zorunda olduklarını belirtir.

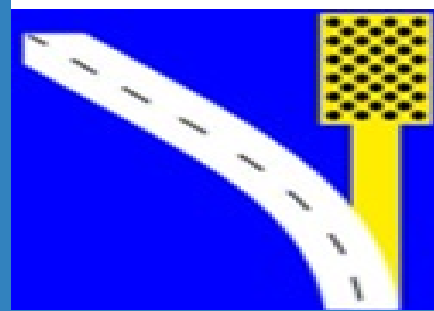


Anayol Sonu İşareti: Anayolun sona erdiğini belirtir.



B-55a Kaçış Rampası Levhası

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



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

Bu tür levhalar, içerisinde üst kısımda yazılı bulunan hastaneye, turistik yere vb. yerlere alt kısımda belirtilen mesafe kadar yaklaşıldığını gösterir.



(B-60) Sanayi Bölgesi OSB LEVHASI

Yol kenarında sanayi bölgesi olduğunu gösterir.



Otoyol Numarası : Seyir halinde bulunulan veya girilecek yolun otoyol olduğunu ve numarasını bildirir. Siyah çerçeveli, turuncu zemin rengi üzerinde siyah renkli harf ve rakamlarla gösterilir.



Uluslararası Yol Numarası : Seyir halinde bulunulan veya girilecek yolun, Avrupa'da başlayan ve Ülkemizde devam eden bir transit yol olduğunu ve numarasını bildirir. Beyaz çerçeveli, yeşil zemin rengi üzerinde beyaz renkli harf ve rakamlarla gösterilir



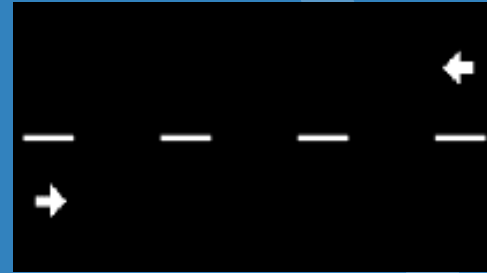
Devlet Yolu Numarası : Seyir halinde bulunulan veya girilecek yolun, bir devlet yolu olduğunu ve numarasını bildirir. Beyaz çerçeveli, mavi zemin rengi üzerinde beyaz renkli harf ve rakamlarla gösterilir.

A rectangular road sign with a white border and a blue background. The text "D.100" is written in white, bold, sans-serif font, indicating a state road number.

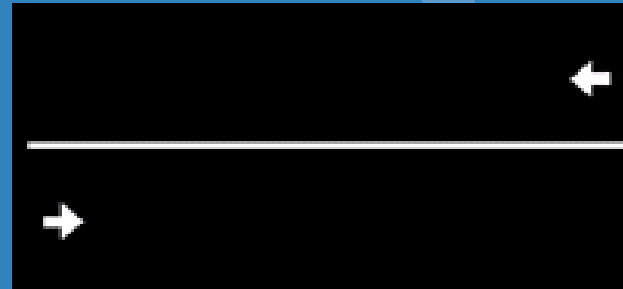
12.09- Yol Çizgileri

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

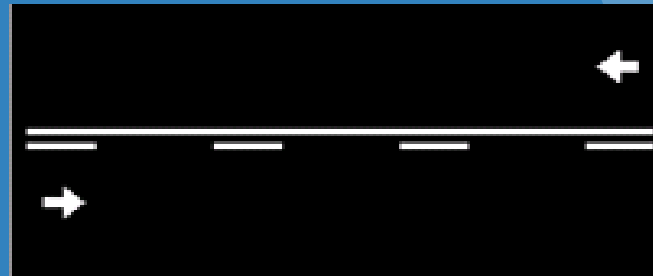
Kesik Kesik Yol izgisi: Kurallara uymak şartıyla öndeki araç geçilebilir, şerit değiştirilebilir



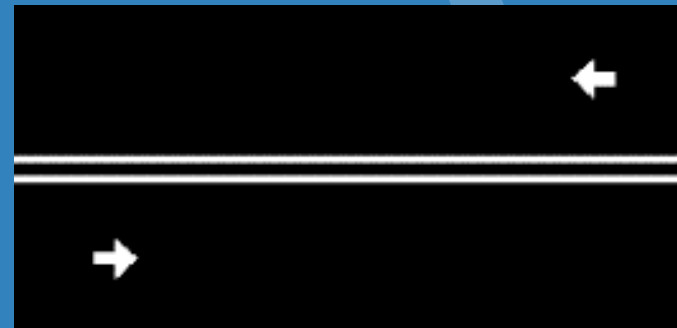
Devamlı Yol izgisi: Geçme yasağı getirir. İki şerit ve iki yönlü karayolunda, döneme, tepe üstü, kavşak, okul ve yaya geçidi, demiryolu geçidi, dar köprü ve tünel gibi yerlerin yaklaşımında şerit değiştirilemeyeceğini ve öndeki araçların geçilemeyeceğini belirtir.



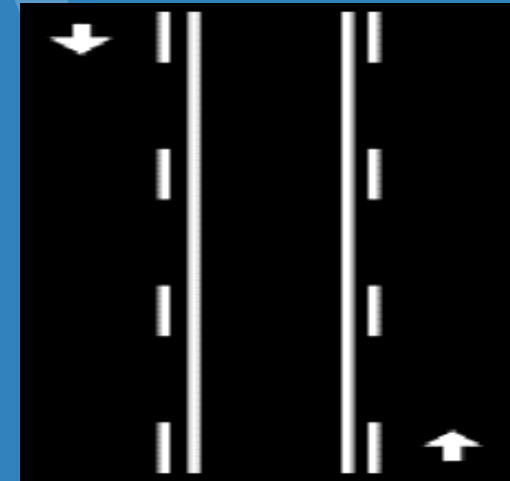
Kesik Devamlı Yol Çizgisi: Sürücü trafiğin akış yönüne göre kendine yakın olan çizginin anlamına göre hareket eder. Trafik akışına göre kesik çizgi kendisine yakın olan araç sürücülerinin geçiş kurallarına uymak şartıyla öndeki aracı geçmek için şerit değiştirebileceğini bildirir. Devamlı çizgi kendisine 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. 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: Üç şeritli iki yönlü karayollarında, tırmanma şeridi olarak tahsis edilen en sağ şerit ağır vasıtalar için ayrılmıştır. Orta şerit çıkış yapan araçların önlerindeki aracı geçmeleri için ayrılmıştır, iniş yapan araçlar ise boş olması halinde orta şeritten yararlanabilirler



12.10- Karayollarının Kullanılması Kuralları

Karayollarının Kullanılması Kuralları



- 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 ve ya 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.

Şerit İzleme:

- Sürücülerin; geçme, dönme, duraklama, durma ve park etme gibi haller dışında şerit değiştirmeleri veya iki şeridi birden kullanmaları,
- Kavşaklara yaklaşırken, yerleşim yerleri dışında yüz eli metre, yerleşim yerlerinde ise otuz metre mesafe içinde ve kavşaklarda şerit değiştirmeleri,
- Araçların cinsine ve hızına uygun olmayan şeritten gitmeleri,
- İşaret vermeden şerit değiştirmeleri, yasaktır.

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.

Yayaların Uyması Gereken Genel Kurallar

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

Karayollarının Kullanılması Kuralları



- 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.**

12.11- Araç Sınıfları ve Hız Kuralları

L Sınıfı Araçlar

L grubunda 7 farklı sınıf bulunmaktadır.

Bu kategorinin araç sınıfları: **İki ve üç veya dört tekerlekli motorlu araçlardır.**

Araç Sınıfları



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.

M Sınıfı 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 Sınıfı 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.

Türkiye'de Araçların Uyması Gerekten Yasal Hız Sınırları



ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYO LLARINDA (km/sa)	BÖLÜN MÜŞ YOLLARDA (km/sa)	KGM tarafından işletilen otoyollarda (km/sa)	Yap-İşlet- Devret(YİD) modeliyle 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	

Türkiye'de Araçların Uyması Gereken Yasal Hız Sınırları



ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYO LLARINDA (km/sa)	BÖLÜN MÜŞ YOLLARDA (km/sa)	KGM tarafından işletilen otoyollarda (km/sa)	Yap-İşlet- Devret(YİD) modeliyle 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	

Türkiye'de Araçların Uyması Gereken Yasal Hız Sınırları



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) 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	

Türkiye'de Araçların Uyması Gereken Yasal Hız Sınırları



ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE (km/sa)	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA (km/sa)	
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYO LLARINDA (km/sa)	BÖLÜN MÜŞ 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	

Türkiye'de Araçların Uyması Gereken Yasal Hız Sınırları



Römorklu Aracın Hızı

Römork takmış otomobilin azami hızı römorksuz hâlindeki azami hızına göre **10 km/saat daha az** olmalıdır.

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.

2024 YILI Hız Limiti Aşımı, Radar Cezası Ne Kadar?



Karayollarında uyulması gereken hız sınırı, araçtan araca göre değişir. Ayrıca hız limiti ne kadar aşılsa o kadar fazla para cezası ödemek söz konusudur.

2024 YILI Hız Limiti Aşımı, Radar Cezası Ne Kadar?



Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli teknik usullerle yapılan tespit sonucu yönetmelikte belirlenen hız sınırlarını;

a) Yerleşim yeri içinde;

1) 6-10 km/s aşanlara 2.000 Türk lirası,

2) 11-15 km/s aşanlara 4.000 Türk lirası,

3) 16-20 km/s aşanlara 6.000 Türk lirası,

4) 21-25 km/s aşanlara 8.000 Türk lirası,

5) 26-35 km/s aşanlara 12.000 Türk lirası,

6) 36-45 km/s aşanlara 15.000 Türk lirası,

7) 46-55 km/s aşanlara 20.000 Türk lirası - 30 gün ehliyet geri alınır,

8) 56-65 km/s aşanlara 25.000 Türk lirası - 60 gün ehliyet geri alınır,

9) 66 km/s ve daha fazla aşanlara 30.000 Türk lirası - 90 gün ehliyet geri alınır.

2024 YILI Hız Limiti Aşımı, Radar Cezası Ne Kadar?



b) Yerleşim yeri dışında;

1) 11-15 km/s aşanlara 2.000 Türk lirası,

2) 16-20 km/s aşanlara 4.000 Türk lirası,

3) 21-25 km/s aşanlara 6.000 Türk lirası,

4) 26-30 km/s aşanlara 8.000 Türk lirası,

5) 31-40 km/s aşanlara 12.000 Türk lirası,

6) 41-50 km/s aşanlara 15.000 Türk lirası,

7) 51-60 km/s aşanlara 20.000 Türk lirası – 30 gün ehliyet geri alınır,

8) 61-70 km/s aşanlara 25.000 Türk lirası – 60 gün ehliyet geri alınır,

9) 71 km/s ve daha fazla aşanlara 30.000 Türk lirası – 90 gün ehliyet

geri alınır.

12.12- Takip Mesafesi

Takip Mesafesi

Sürücüler, önlerinde giden araçları, kendi araçlarınının 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 45m. dir.

- Takip mesafesi aynı zamanda, takip eden aracın **2 saniyede kat edeceği** yol uzunluğu kadardır.
- Bu sürenin tespitinde, **88-89 yöntemi** kullanılır. (Bu sayılar aralıksız söylendiğinde aradan iki saniye geçmektedir.)

Takip mesafesi aracın hızı, yük durumu, hava, yol ve trafik durumuna göre gerektiğinde en az 1 saniye artırılmalıdır.

Buzlanma ve kar yağışının olduğu, yol kesimlerinde takip mesafesi minimum 4 ila 6 saniyeden aşağı olmamalıdır.

- 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.

Algılama ve tepki mesafesi

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 kat edilen mesafe **algılama ve tepki mesafesidir**. Algılama ve tepki süresi insandan insana değişir.

Fren Mesafesi :

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

Fren Mesafesini Etkileyen Faktörler

- Hız
- Frenler
- Lastik Basıncı
- Lastik Diş Derinliği
- Lastik Kalitesi
- Aracın Çeşidi
- Yük Durumu
- Yol Koşulları
- Yol Görüşü
- Dikkat Dağınıklığı
- Alkollü Olmak
- Yorgunluk

Durma Mesafesi

Durma mesafesi iki aşamadan oluşur: Algılama ve tepki mesafesi ile fren mesafesi. Durma mesafesi bu iki mesafenin toplamıdır.

Durma mesafesi = Tepki mesafesi + fren mesafesi

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.

12.13- Öndeki Aracı Geçme Kuralı

Öndeki aracı geçecek sürücülerin;

- 1- Arkadan gelen bir başka sürücünün kendisini geçmeye başlamamış olmasına,**
 - 2- Geçilecek olan aracın bir başka aracı geçip geçmediğine,**
 - 3- Geçme için kullanılacak şeridin yeteri kadar ilerisinin görüşe açık ve boş olmasına,**
 - 4- Geçişin, geçilen araç için büyük bir güçlük doğurmamasına,**
 - 5- Araçların hız farkları ve uzunlukları itibariyle geçiş için yeterli mesafenin bulunup bulunmadığına,**
- Dikkat etmeleri zorunludur.**

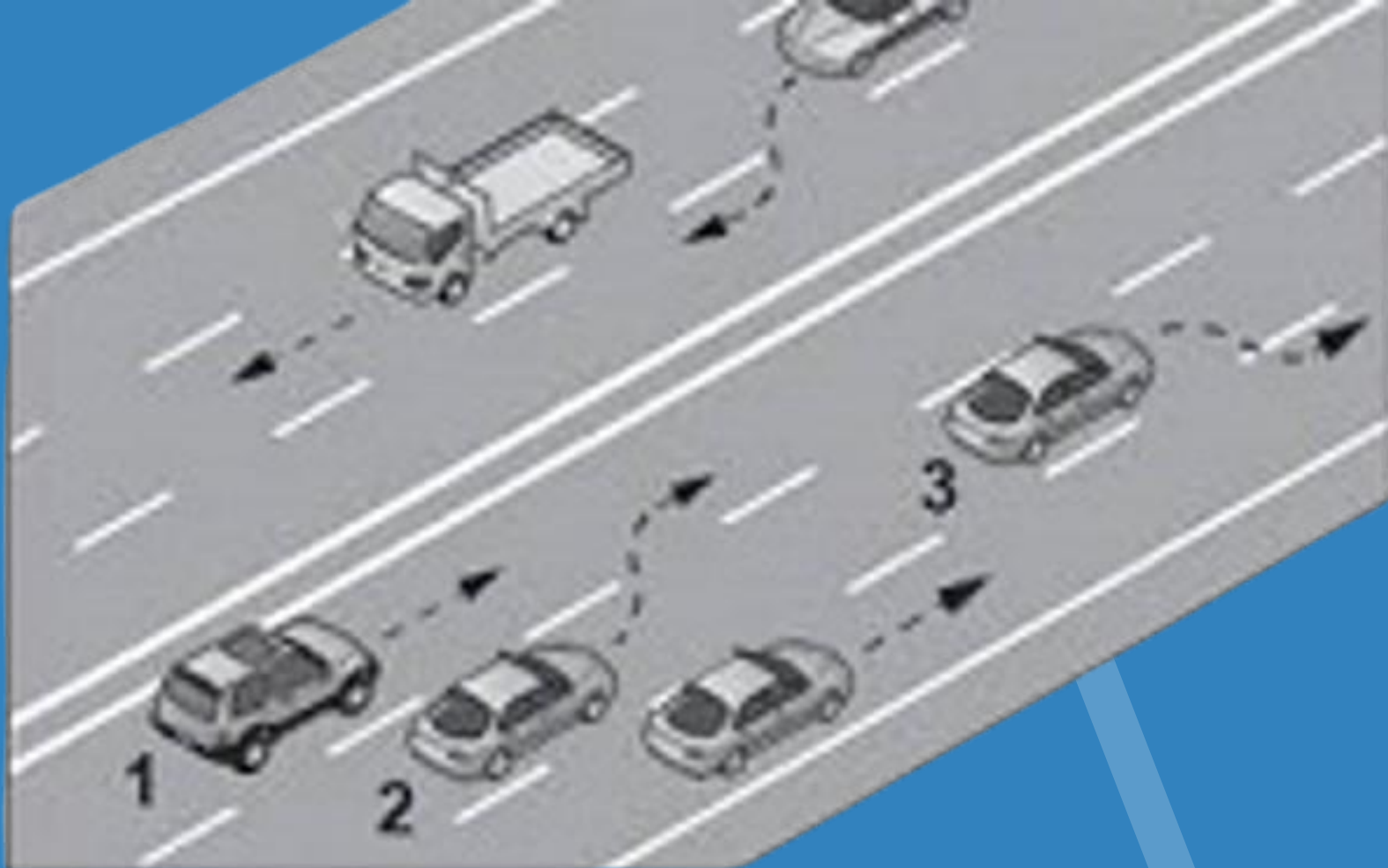
- 1- Geçme, geçilecek aracın solundaki şeritten yapılır.
- 2- Sol dönüş işareti verilir, geçilecek araç sürücüsü gündüz korna ile, gece selektör ile uyarılır.
- 3- **Geçilecek araca takip mesafesi kadar mesafe önce sol şeride geçilir.**
- 4- **Geçilen araç, geriyi görme aynasından görülünceye kadar geçiş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

Öndeki Aracı Geçmenin Yasak Olduğu Yerler Sürücüler;

- Geçmenin herhangi bir trafik işaretiyle yasaklandığı yerlerde,
- Köprülerde, tünellerde, kavşaklarda, **demiryolu geçitlerinde**, görüşün yetersiz olduğu tepe üstü ve virajlarda, önlerindeki araçları geçmeleri yasaktır.

12.14- Geçilen Araç Sürücüsünün Uyacağı Kurallar

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,

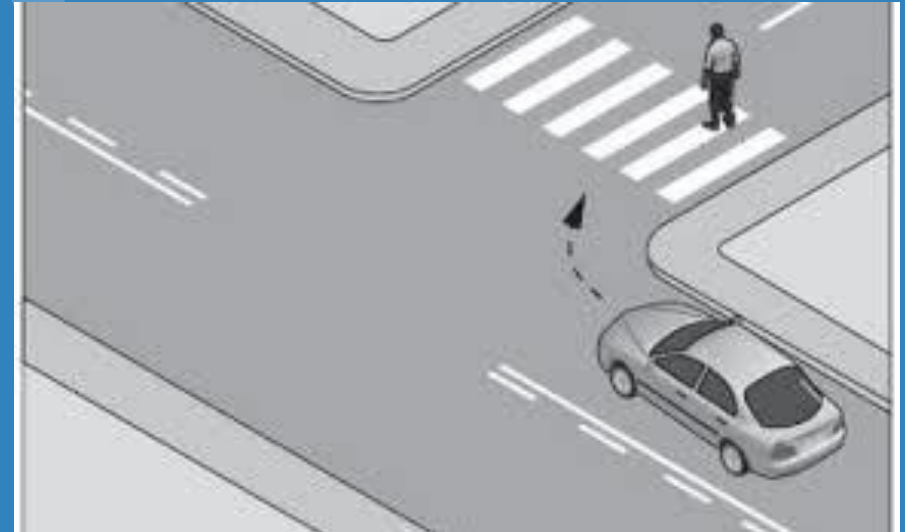
4- **Dar taşıt yollarında**, trafiğin yoğun olduğu karayollarında yavaş gitmek sebebiyle kendilerini geçmek isteyen araçlara **geçme kolaylığı sağlamak**, gerekirse yavaşlamak veya durmak zorundadır.

- Sürücülerin arkadaki araca dönüş ışıklarıyla geç işareti vermeleri yasaktır.
- Geçilen araç sürücülerinin, kendilerini geçmek isteyen sürücülere karşı yol vermemeleri, hız arttırmaları ve sola dönüşü geçmeleri yasaktır.

12.15- Dönüşler Ve Manevra Kuralları

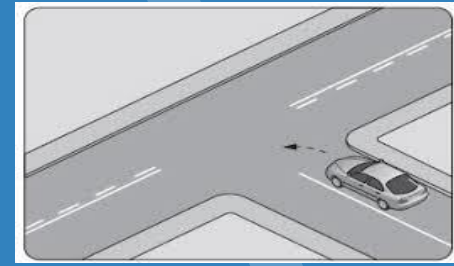
Sağa Dönüş

- Dönüş işareti verilir.
- Sağ şeride veya işaretle dönüş izni verilen şeride girilir.
- Hız azaltılır.
- **Dar bir kavisle dönülür.**
- **Dönüş sırasında ilk geçiş hakkı, karşıya geçen yayalara, varsa bisiklet yolundaki bisikletlilere verilir.**



Sola Dönüş

- Dönüş işareti verilir.
- Yolun gidişe ayrılan kısmının soluna yanaşılır.
- Hız azaltılır.
- **Dönüşe başlamadan önce sağdan ve karşıdan gelen taşıtlara ilk geçiş hakkı verilir.**
- **Geniş kavisle dönülür.**
- **Dönüş sırasında ilk geçiş hakkı, karşıya geçen yayalara varsa bisiklet yolundaki bisikletlilere verilir.**
- Girilen yol çok şeritli ise, en sağ şerit dışında uygun bir şeride girilir.



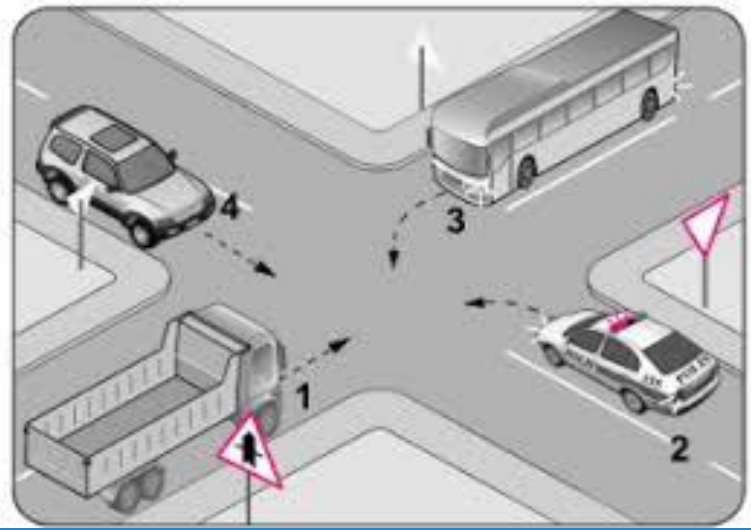
12.16- Kavşaklarda Geçiş Hakkı Kuralları

Kavşaklarda Geçiş Hakkı Kuralları



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

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



Bütün sürücüler geçiş üstünlüğüne sahip olan araçlara,



doğru geçmekte olan tramvaylara,



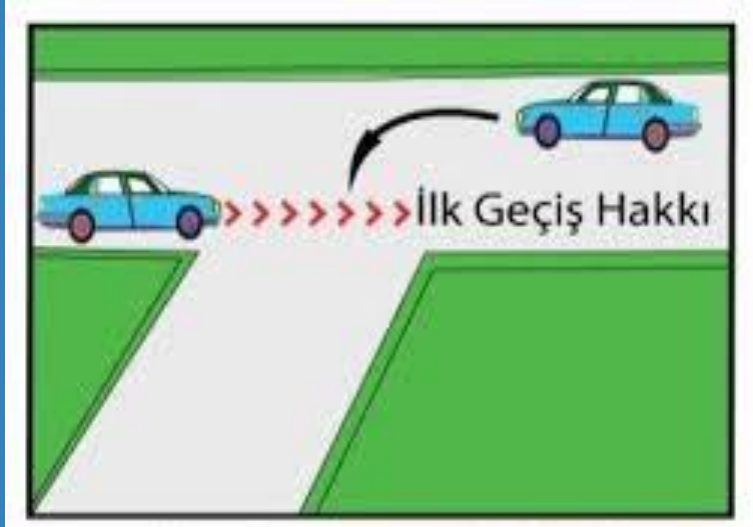
Tali yoldan anayola çıkan sürücüler anayoldan gelen araçlara



Dönel kavşağa gelen sürücüler dönel kavşak içindeki araçlara,

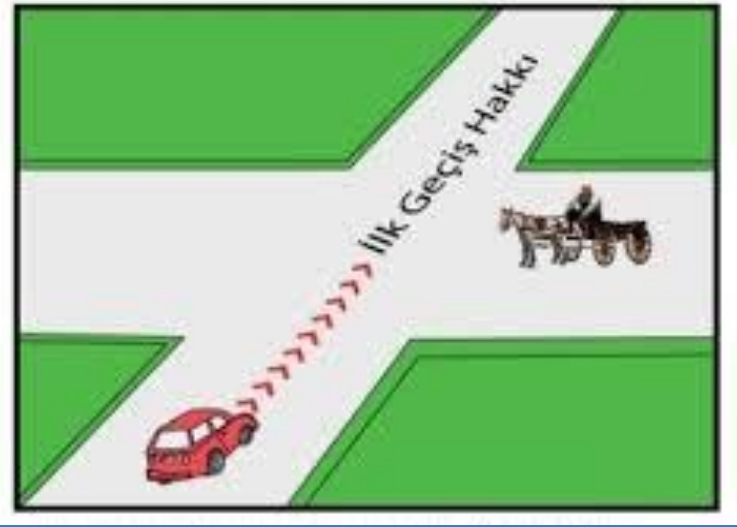


Bir iz veya mülkten (geçiş yolundan) karayoluna çıkan sürücüler karayolundan gelen araçlara,

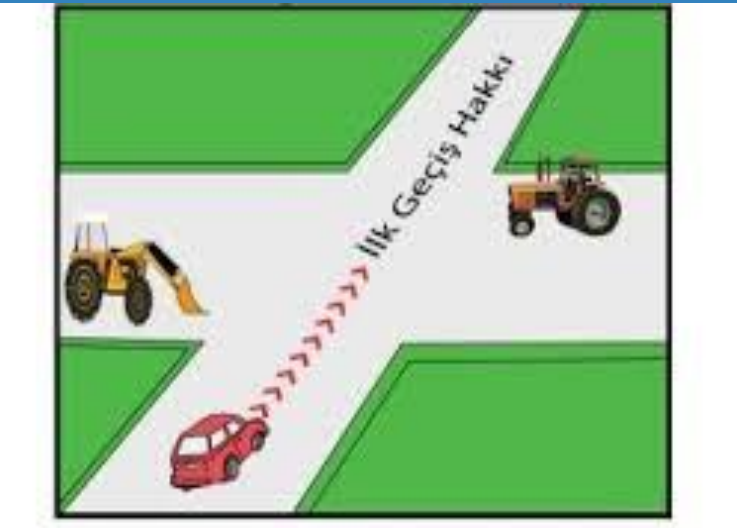


Dönüş yapan sürücüler, doğru geçmekte olan araçlara,

Motorsuz araç sürücüleri, motorlu araçlara,

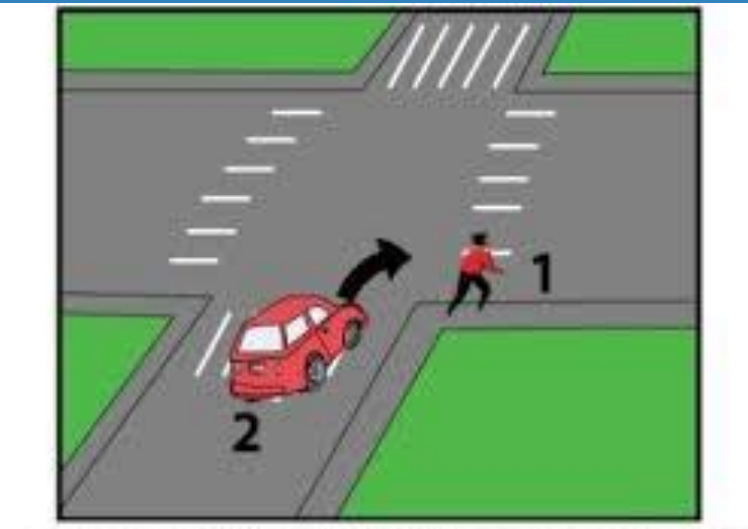


Lastik tekerlekli traktör ve iş makinesi sürücüleri, diğer motorlu araçlara,





Motorlu araçlardan soldaki, sağdan gelen araca,



Kavşağa gelen sürücüler, kavşak giriş ve çıkışlarında kurallara uygun olarak karşıya geçen yayalara, geçiş hakkını vermek zorundadırlar.

Kavşaklarda Geçiş Hakkı Kuralları



- 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.
- Görevli kişi veya ışıklı trafik işareti ile yönetilen kavşaklarda, sürücüler kavşağı en kısa zamanda geçmek zorundadırlar.
- Sürücülerin gereksiz olarak yavaşlamaları, durmaları, araçtan inmeleri, yolcu indirmeleri ve bindirmeleri veya araçlarının motorlarını durdurmaları yasaktır.

12.17- Geçiş Hakkı ve Geçiş Üstünlüğü

Geçiş Hakkı : Yayalar veya araçların o sırada yolda bulunan diğer yaya ve araçlara göre öncelikli geçiş hakkına sahip olmasına denilir.

Geçiş Üstünlüğü : Görev sırasında belirli araç sürücülerinin, can ve mal güvenliğinin tehlikeye sokmamak şartıyla trafik kısıtlama veya yasaklarına bağlı olmamalarına geçiş üstünlüğü denir. Bu araçların, acil bir durum olduğunu belirtecek şekilde ışıklı ve sesli uyarı işaretlerini kullanmaları gerekmektedir. Uyarı işaretlerini fark eden diğer sürücülerin ise bu araçlara yol verme şartı bulunmaktadır.

Geçiş Hakkının Geçiş Üstünlüğünden Farkı Nedir?:

Her yaya veya araç trafik içindeki konumuna göre geçiş hakkına sahip olabilirken, geçiş üstünlüğüne sahip araçları bir tek Karayolları Genel Müdürlüğü belirleyebilir ve sadece belirlenmiş araçlar geçiş üstünlüğüne sahip olabilir.

GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ



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

- Yaralı ve acil hastaların taşınması ve bunlara ilk ve acil yardım yapılması için kullanılan cankurtaran ve özel amaçlı taşıtlarla, yaralı ve acil hasta taşıyan diğer araçlar, (Mavi-kırmızı veya mavi tepe lambası)
- İtfaiye araçları ile benzeri acil müdahale araçları, (kırmızı tepe lambası)
- Sanık veya suçluları takip eden veya genel güvenlik ve asayiş için olay yerine giden zabıta araçları, (Mavi-kırmızı veya mavi tepe lambası)

GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ



- Trafik güvenliğini koruma veya trafik kazasına el koyma amacı ile olay veya kaza yerine giden trafik hizmetlerine ait araçlar, (Mavikimızı veya mavi tepe lambası)
- Yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruluşa ait kar ve buz mücadelesi çalışmalarında görevli araçlar, (Mavi tepe lambası)
- Sadece alarm sırasında olmak üzere sivil savunma hizmetlerine ait araçlar, (Kırmızı tepe lambası)
- Hizmetin devamı süresince koruma araçları ile korunan araçlar. (Mavi tepe lambası)

Bu araçlar bir birleriyle karşılaşmalarında, geçiş üstünlüğü hakkı ile kavşaklarda ilk geçiş hakkını, yazılış sırasına göre kullanırlar.

GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ



- 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.

GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜ



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.

Ambulansa yol verirken fermuar sistemi nedir?



Ambulansın taşıdığı hayatlar, zamana karşı bir mücadele verdiği için, hızlı ve birlikte hareket etmek çok önemlidir.

Sağ şerit dur, sol şeridi aç

Ambulans sol şeritten gelirken, esas iş aslında sağ şeritteki araçlara düşer. Sağ şeritteki araçlar, ambulans sirenini duydukları zaman, arkalarındaki aracın takip mesafesini dikkate alarak yavaşça frene basarak durmalıdır. Böylece sağ şeritteki trafiğin durmasıyla, sol şeritteki sürücüler sağda açılan yola girerek ambulansa yol verebilirler. Bu ufacık hamle ile birçok kişinin hayatı kurtulabilir ve ambulansın kaza yerine ya da hastaya en kısa sürede ulaşması için üstümüze düşen insanlık görevini yerine getirmiş oluruz.

Ambulansa yol verirken fermuar sistemi nedir?



Siren sesini duyduğunuzda her zaman şunu hatırlamakta yarar var:

“Sağdaki dur, önünü boşalt. Soldaki bu boşluğa kay, yolu aç!”

Siren sesini anlamı budur.

Ambulansa yol verirken fermuar sistemi nedir?



Fermuar sistemi

Dünya'daki uygulamalara baktığımızda daha farklı bir çözümlerle karşılaşırız. Eğer arkadan bir ambulans geliyorsa, **sağ şeritte bulunan araçlar biraz daha sağa, sol şeritte bulunan araçlar da biraz daha sola yaklaşır.** Böylece ambulans, tıpkı bir fermuar gibi açılan yolda, ortadan geçip gidebilir. Böylece şerit değiştirmenin getirdiği zaman kaybı önlenmiş olur.

12.18- Gelen Trafikle Karşılaşmada Geçiş Kolaylığı Sağlama

Gelen Trafikle Karşılaşmada Geçiş Kolaylığı Sağlama Kuralı



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,



Gelen Trafikle Karşılaşmada Geçiş Kolaylığı Sağlama Kuralı



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



Gelen Trafikle Karşılaşmada Geçiş Kolaylığı Sağlama Kuralı



Taşıt yolunun dar olduğu yerlerde aksini gösteren bir trafik işareti yoksa

1- Motorsuz araçları sürenler motorlu araçlara,

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



12.19- Trafik Cezaları ve Sürücü Belgelerinin Geri Alınmasını Gerektirecek Haller

Trafik cezası ödeme

Trafik cezası ödeme süresi yasal olarak tebliğ tarihinden itibaren 30 gündür.

30 gün içinde trafik cezası ödenmezse zaman aşımına girer ve her ay için %5 faiz uygulanır.

Trafik idari para cezalarının % 25 indirimli ödenebildiği süre, 14 Sıra no.lu Tahsilat Genel Tebliğine uygun olarak 31.01.2024 tarihli yönetmelik değişikliği ile cezanın tebliğ tarihinden itibaren 15 günden 1 aya uzatılmıştır.

Trafik cezası tebliği nedir?

Trafik cezası tebliğ tarihi trafik cezasının işlendiği gündür. Eğer polis çevirmesinde trafik cezası yazıldıysa tebliğ tarihi polisin ceza yazdığı tarihtir. Eğer trafik polisi veya elektronik denetleme sistemi (EDS) tarafından bir trafik cezası yazıldıysa, trafik cezası tebliğ tarihi ceza bildiriminin kayıtlı adresinize ulaştığı tarihtir. Trafik cezası ödeme süreniz bu tarihten itibaren başlar.

Sürücü belgesi: 2918 sayılı Kanunda belirtilen motorlu araçların sürülmesine yetki veren belgedir.

Sürücü belgesi olmadan araç kullanma cezası:

a) Sürücü belgesi sahibi olmadan motorlu araçları kullananlara 40.000 Türk lirası,

b) Mahkemelerce veya Cumhuriyet savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası,

c) Sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası,

idari para cezası verilir. Ayrıca, bu fıkra kapsamında motorlu araçların sürülmesine izin veren işletene de tescil plakası üzerinden 40.000 Türk lirası idari para cezası verilir.

Kişi sürücü belgesi olmadan araç kullanmak suretiyle ayrıca kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idarede bulunmuş ise hakkında TCK Md. 179/2 hükmü gereğince **adli soruşturma açılır ve üç aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılabilir.** Bu suç bakımından seri muhakeme usulü uygulanır.

Sürücü Belgelerinin Geri Alınmasını gerektirecek ihlâller;

- Tescilli aracı plakasız kullanan sürücülere veya Başka bir araca ait tescil plakasını/geçici tescil plakasını, plaka basım işlemini gerçekleştiren kuruluş tarafından verilmemiş plakayı, tescil kaydı bulunmayan plakayı veya sahte plakayı takan veya kullananlar
(Son 1 yıl içinde; 1. defa 30 gün, 2 veya daha fazla 60 gün)

Sürücü Belgelerinin Geri Alınmasını gerektirecek ihlâller;

- Sürücü belgesinin hile ile alınmış olduğunun tespit edilmesi
- Sabit veya seyir halinde yürütülen denetimlerde zabitanın uyarı ve işaretlerine rağmen dur ikazına uymayarak kaçanlara (1. defada 60 gün)
- Kırmızı ışık kuralına uymayıp kazaya sebebiyet veren (1.defada 60 gün)
- Kırmızı ışık kuralına uymamak.
(Geriye doğru 1 yıl içinde; 3. defada 30 gün, 4.defade 60 gün, 5. defada 90 gün, 6. defada süresiz. 1 yıl sonra kursa başvurabilir)

- Uyuşturucu veya alkol tespiti için yapılacak ölçümü yaptırmayan sürücüler.
(1. defada 5 yıl)
- Uyuşturucu ve uyarıcı madde alarak araç kullanmak
(1. defada süresiz, 5 yıl sonra kursa başvurabilir)
- Geçiş üstünlüğü bulunan bir araca yol vermemek veya engellemek
(Son 5 yıl içinde ; 1. defada 30 gün, 2. defada süresiz)

- 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)
- Ticari araç sürücüleri 0.20 promilin üzerinde alkollü olarak araç kullanırsa (Geriye doğru 5 yıl içinde 1.defasında 6 ay, 2. defasında 2 yıl, 3. defasında süresiz)

- Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli teknik usullerle yapılan tespit sonucu yönetmelikte belirlenen hız sınırlarını;
 - a) Yerleşim yeri içinde
 - 46-55 km/s aşanlara – 30 gün ehliyet geri alınır
 - 56-65 km/s aşanlara – 60 gün ehliyet geri alınır
 - 66 km/s ve daha fazla aşanlara – 90 gün ehliyet geri alınır
 - b) Yerleşim yeri dışında
 - 51-60 km/s aşanlara – 30 gün ehliyet geri alınır
 - 61-70 km/s aşanlara – 60 gün ehliyet geri alınır
 - 71 km/s ve daha fazla aşanlara – 90 gün ehliyet geri alınır

- İzinsiz yarış yapan motorlu araç sürücülerine
(Son 5 yıl içinde; 1. defada 2 yıl, 2. defada süresiz)
- Seyir halinde cep ve araç telefonu kullanma
(Son 1 yıl içinde; 3.defa ve fazlasında 30 gün)
- Emniyet kemeri ihlali
(Son 1 yıl içinde; 4.defa veya fazlasında 30 gün)
- Ölümlü veya yaralanmalı kazalarda kaza yeri terk etme
(1. defada 2 yıl)

- 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)
- Araçlarını motorlu araç tescil belgesinde gösterilen maksadın dışında kullanma
(Son 1 yıl içinde; 1. defada 30 gün, 2. defada 30 gün
(sadece para cezası 2 kat artar süre aynı))

- Takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcılara müdahalede bulunarak yanlış veri üretecek duruma getirmek veya bu durumdaki cihazları kullanmak yasaktır. Kart kullanılmaması veya başka bir sürücüye ait takograf kartının kullanılması yasaktır.

(Son 1 yıl içinde; 1. defa 30 gün, 2 defa veya fazlası 90 gün)

- Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde ardı ardına birden fazla şerit değiştirmek, Otoyollarda veya yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürmek, konvoy halinde trafiğin akışını kısmen veya tamamen engellemek, Trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip etmek veya bu amaçla araçtan inmek. (Son 5 yıl içinde; 1. defa 60 gün, 2. defa süresiz)

- Konvoy halinde trafiğin akışını kısmen veya tamamen engellemek ihlali otoyol, köprü, viyadük veya tünellerde yapılırsa. (1. defa 120 gün, 2. defa süresiz)

- Trafik ihlâlinin yapıldığı tarihten geriye doğru 1 yıl içerisinde 100 puan cezasını doldurmak. (1. defasında 2 ay, 2. defasında 4 ay), 3. defasında süresiz)
- Asli kusurlu olarak, ölümlü sonuçlanan trafik kazalarına sebebiyet vermek. (1 yıl-mahkemece)
- Sürücü belgelerinin geri alınması ve iptaline Sulh Ceza Mahkemeleri karar verir

Uyuşturucu ve Alkollü Araç Kullanma Cezası

“Uyuşturucu veya keyif verici maddeleri almış olanlar ile alkollü içki almış olması nedeniyle güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş kişilerin kara yolunda araç sürmeleri yasaktır.

Uyuşturucu veya keyif verici maddelerin cinsleri ile alkollü içkilerin etki dereceleri ve kandaki miktarlarını tespit amacıyla, trafik zabıtasınca teknik cihazlar kullanılır. Tespit usulleri ve muayene şartları, **Sağlık Bakanlığının görüşüne uygun olarak hazırlanacak yönetmelikte düzenlenir.** Bu madde hükmüne uymayan sürücüler derhal araç kullanmaktan men olunur.

a) Uyuşturucu, uyutucu ve keyif verici özelliklere sahip maddeleri almış olarak araç sürme yasağı:

Uyuşturucu, uyutucu veya keyif verici gibi doğal veya sentetik psikotrop madde almış olarak araç kullandığı tespit edilenler, almış oldukları maddelerin cins, miktar ve etki derecelerine bakılmaksızın araç kullanmaktan men edilirler ,mahkeme kararı ile 6 ay hafif hapis ve hafif para cezası ile cezalandırılırlar, Sürücü belgeleri iptal edilir.

Aday Sürücü Belgesi



Stajyer ehliyet; sürücü olmak isteyen kişilerin sürücü kurslarında eğitim alarak, bu süreci başarılı bir şekilde tamamladıklarında aldıkları ehliyet türüne verilen isimdir.

Stajyer ehliyete sahip olan kişilere ise **stajyer sürücü** veya **aday sürücü** adı verilir.

Stajyerlik süreci olan **ilk iki yıl** içerisinde **75 ceza puanını** dolduran veya **0,20 promil alkol ile araç kullandığı** tespit edilen stajyer sürücülerin ehliyetleri iptal olur.

Trafikten Men Cezası



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

Trafikten men cezası; trafik kurallarının hiçe sayılması, gereken belgelerin eksikliği gibi farklı nedenlerle aracın belli bir süre için trafikten alıkonulması işlemine verilen isimdir. Yani trafikten men cezası alan aracın, ceza süresi boyunca trafiğe çıkması yasaktır.

Trafikten Men edilmenin Nedenleri Nelerdir?

Bu nedenlerden bazıları şunlar:

- Araç üzerinde yapılan teknik değişikliği, 1 ay içerisinde araç tescilini yapan kuruluşa bildirmemek.
- Tescilli araçları devir veya satın alıp 1 ay içerisinde kendi adlarına tescil belgesi almamak.
- Servis freni, araç lastikleri, yakını ve uzağı gösteren ışıkları, fren sistemi eksik, bozuk veya teknik şartlara aykırı olan araçlarla trafiğe çıkmak.

Trafikten Men Cezası



- Trafikteki diğer sürücüleri tehlikeye atacak veya görüş açısını zorlayacak detayları olan, duman veya gürültü çıkaran araçlar kullanmak.
- **Alkollü araç kullanmak.**
- **Aracın taşıma sınırını aşacak şekilde araca yükleme yapmak.**
- Tehlikeli ve zararlı maddeleri gerekli izin ve tedbirleri almadan taşımak.
- Özel izin gerektiren eşyaları izin almadan yüklemek, taşımak ve taşıtırmak.

- Yük nakli yapılan araçlara, azami toplam ağırlıklarının üzerinde yükleme yaptırmak.
- Tescil edilen araçları, trafik belgesi ve tescil plakası almadan kara yoluna çıkarmak.
- **Zorunlu Trafik Sigortasını yaptırmamak.**
- Resmi olmayan araçların devlet malı araçlarına ait plaka renginde olması.
- **Tescilsiz araçla trafiğe çıkmak.**

Trafikten Men Cezası



- Her araçta bulunması mecburi olan; kapasite ile diğer niteliklerini belirleyen plaka, ışık, renk, şekil, sembol ve yazı gibi işaretleri araçta bulundurmamak.
- **Araç muayenesini yaptırmamış olmak.**
- **Belediyeden izin veya ruhsat almaksızın, belediye sınırlarında ticari amaçlı yolcu taşımak.**
- İşareti bulunmayan ve ilgili belediyeden izin veya ruhsat almadan faaliyet gösteren araçlardan taşımacılık hizmeti almak.

Yabancıların dış ülkelerden aldıkları sürücü belgeleri ile ülkemizde araç kullanmaları;

- Dış ülkelerden alınan sürücü belgeleri ile ülkemize giriş yapıldığı tarihten itibaren en fazla altı ay süreyle araç kullanılabilir.
- Altı ayın sonunda ülkemizde araç kullanılabilmesi için dış ülkelerden alınan sürücü belgelerinin ülkemiz sürücü belgesi ile değiştirilmesi zorunludur.

Türk vatandaşlarının dış ülkelerden aldıkları sürücü belgeleri ile ülkemizde araç kullanmaları;

- Dış ülkelerden alınan sürücü belgeleri ile ülkemize giriş yapıldığı tarihten itibaren en fazla 2 yıl süreyle araç kullanılabilir.
- Altı aydan fazla ülkemizde bulunanların, araç kullanırken sürücü belgelerinin dış temsilcilikler veya noter tarafından onaylanmış Türkçe tercümelerini sürücü belgesi ile birlikte yanlarında bulundurmaları zorunludur.
- İki yılın sonunda ülkemizde araç kullanılabilmesi için dış ülkelerden alınan sürücü belgelerinin ülkemiz sürücü belgesi ile değiştirilmesi zorunludur.

12.20- Asli Kusur Sayılan Haller

ASLİ KUSUR SAYILAN HALLER

- Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,
- Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullanıldığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme,
- İki den fazla şeritli taşıt yollarında karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme,

ASLİ KUSUR



- Arkadan çarpma,
- Geçme yasağı olan yollarda öndeki aracı geçme,
- Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,
- Şeride tecavüz etme,
- Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,
- Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama,
- Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama

ASLİ KUSUR



- Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme ve duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama,
- Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma.

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

ASLİ KUSUR SAYILMAYAN HALLER

- Sürücü belgesi olmadan araç kullanma
- Uyuşturucu ve keyif verici madde kullananlar
- Kaza yerini terk etmek
- Alkollü araç kullanmak

Yukarıda sayılan hal ve hareketlerde bulunan sürücüler adli kusurlu sayılırlar.

UYARI: Ölümlü ve Yaralanmalı Kazalar ADLİ KUSUR niteliği taşır ve olaya savcılık el koyar

12.21- Araçların Tescil İşlemleri

Araç tescil belgesi, bir motorlu taşıtın yasal olarak kaydedildiğini ve trafikte kullanabileceğini gösteren resmi bir belgedir. Bu belge, aracın sahibi ile ilgili bilgileri, aracın markasını, modelini, motor numarasını, şasi numarasını ve plaka bilgisini içerir.

Araçların Tescil (Kayıt) İşlemleri



Tescile Yetkili Kuruluşlar

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

Araçların Tescil (Kayıt) İşlemleri



Tescilsiz Araçlar İçin Müracaat :

- Tescili zorunlu olan ve daha önce tescili yapılmamış bir aracı satın alan veya gümrükten çeken araç sahipleri, tescil için satın alma veya gümrükten çekme tarihinde itibaren 3 ay içinde tescil kuruluşunda veya Emniyet Genel Müdürlüğünün belirleyeceği kamu kurum veya kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerine yaptırmak zorundadırlar
- Emniyet Genel Müdürlüğünün belirleyeceği yerlerin satışını yaptığı ve ilk tescili elektronik ortamda gerçekleştirilecek araçlar için bu bentteki üç aylık süre uygulanmadan satış işlemi sonrasında üç iş günü içerisinde tescil işlemi gerçekleştirilir.

Tescilsiz Araçlar İçin Müracaat :

- Araçların giriş işlemlerini yapan gümrük idareleri bu durumu 15 gün içinde araç sahiplerinin beyan ettikleri tescil kuruluşuna bildirmekle yükümlüdürler.
- Tescil belgesi, aracın başkasına satış veya devrine, hurdaya çıkarılmasına veya araçta, yönetmelikte belirtilen niteliklerin değişmesine kadar geçerli sayılır.

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.

Tescilli Araç Sahibinin Vefatı:

- Araç sahiplerinin vefat etmesi halinde mirasçılar, gerekli bilgi ve belgeleri sağlayarak vefat tarihinden itibaren doksan gün içerisinde ilgili tescil kuruluşuna müracaat etmek ve adlarına tescil belgesi almak zorundadırlar. Bu bent kapsamında yapılan tescil işlemlerinde tescil, vefat tarihi itibarıyla yapılır. Bu araçların süresi sonunda mirasçılar adına tescil edilmeden karayoluna çıkarıldığının tespiti halinde sürücüye 3.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve mirasçılar adına tescil ettirilinceye kadar araç trafikten men edilir.

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 bildirmek 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.

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 tarihinden itibaren muayene süresi sonuna kadar geçerlidir.
- Araçlar; tescil belgesi, trafik belgesi, mali sorumluluk (zorunlu trafik) sigortası poliçesi ve tescil plakalarını araç üzerinde ve uygun durumda bulundurmadaan trafiğe çıkamazlar.

12.22. 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.

Araç kullanırken cep telefonu ile konuşmak



- Araç kullanırken cep telefonuyla arama yapmak, çalan telefona cevap vermek, numara çevirmek gibi davranışlar sürücünün dikkatinin dağılmasına, konsantrasyonunun bozulmasına neden olarak kazaya yol açabilir. Aracın güvenli bir biçimde yol alması her şeyden önce sürücünün sorumluluğu altındadır. Bu nedenle bütün sürücüler aracı kontrol etmesini güçleştiren bu durumları öğrenerek kaza riskini azaltmaya yönelik önlemler alabilirler. Araç içinde cep telefonunu kapalı tutmak bu açıdan en etkili önlemdir.

Araç kullanırken cep telefonu ile konuşmak



- Seyir hâlinde cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarını kullanan sürücülere 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın ikinci defa ihlal edilmesi halinde sürücülere 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın üç veya daha fazla ihlal edilmesi halinde sürücülere her seferinde 20.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve sürücü belgeleri her seferinde otuz gün süreyle geri alınır. Bu maddenin diğer hükümlerine uymayanlara 1.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. (2026)

12.23-
Unsurlar

Trafikte

Güvenliği

Etkileyen

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar



Trafik Kazalarının Başlıca Nedenleri

1. İnsan Faktörü

- Sürücü kaynaklı
- Yaya kaynaklı
- 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

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar



- 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 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 ışıkta geçmek

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar



- Otoyola girmek
- **Transit yollarda yolcu koprlerini 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

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar



Araçlardan kaynaklanan kaza sebepleri ise;

Fren patlaması, lastik patlaması ve 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.

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir oranı karayolunda yapılmaktadır. Hava, deniz ve demir yolları daha çok kullanıldığında kaza oranlarında ciddi bir azalma olacaktır. Bu konu ile ilgili çalışmalarda son yıllarda gözle görülür bir artış sağlanmıştır.

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar



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. Belirtilen tabloya, önlenemeyen aşın yükleme ve yine bağlı olarak son derece düşük seyir hızları (özellikle tırmanma eğimlerinde), kayıtlı araçların yarısının rutin muayeneye gitmemesi ve gidenlere de hiçbir ciddi tetkik yapılamaması da eklenince durumun ne kadar ciddi olduğu ortaya çıkmaktadır.

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 yapmaktan zorlandıkları kesimlerdir. Çok sıklıkla, sürücülerin bu tür kesimlerde yeterli sayıda ve yeterli açıklıkta olmayan uyarıcılarla – yatay ve düşey trafik işaretleri- karşılaştıklarını görüyoruz. Olumsuz yol dizaynının tek başına kaza nedeni olduğu çok sınırlı sayıda kaza meydana gelmektedir.

Yolun geometrisi, yapım kalitesi ve bakımı, geçit ve kavşakların varlığı ve kullanışlılığı, trafik kontrol ve işaretlerinin yerleri, sürekliliği ve görünürlüğü ve sürüş ortamlarının çeşitliliği, sürücü performansını ve taşıt tasarımını etkileyen önemli faktörlerden bazılarıdır.

Trafiğin akışı için önemli olan yolların özellikleri; yol düzeni, kalitesi, işaret ve uyarıcı levhalar ve trafik yüküdür.

Trafikte Güvenliği Etkileyen Unsurlar



Ülkemizde hızlı şehirleşme, ulaşım ağı ile uyuşmamaktadır. Kent içi yollarda, ana arterler, iç yollar ve çevre yolları üzerinde sayıları gittikçe artan otobüs, minibüs, dolmuş, taksi ve özel arabalar, iyi kurulmamış ve üstelik yanlış kullanılan bu yol ağı içinde, ulaşım sorunu en önemli sorun haline gelmiştir. Trafiğin gün içindeki zamanı da, trafiğin yoğunluğunu ve sürücü performansını da etkileyerek trafik kazalarında rol oynar.

12.24- Trafik Kazalarının Bireye Topluma ve Çevreye Verdiği Zararlar

Trafik Kazalarının Bireye Verdiği Zararlar



Trafik Kazaları Sonucu Bireylerin Uğradığı Zararlar

- Bireyin Maruz Kaldığı Organ Hasarları,
- Bireyin Maruz Kaldığı Psikolojik Hasarlar,

Bu travmatik bozuklukların en şiddetlisi ve en yaygını olarak Travma Sonrası Stres Bozukluğu (TSSB)'nu görmekteyiz. TSSB belirtileri olaydan günler hatta haftalar sonra genellikle 3 ay içerisinde ortaya çıkmaktadır. Baş edebilme egosu, zor durumlarda soğukkanlı davranabilme yetilerine göre bazı insanlarda 6 ay sonra kendiliğinden iyileşme olabilirken bazılarında bu hastalık devam edebiliyor.

Trafik Kazalarının Bireye Verdiği Zararlar



- **Bireyin Sosyoekonomik Kayıpları.**

Psikolojik etkilerin verdiği güvensizlikler, bilhassa gençlerde sigaraya eğilim, alkol ve uyuşturucu gibi aileyi sosyoekonomik açıdan sıkıntılara sürükleyecek olayları tetiklemektedir.

Ekonomik olarak dezavantajlı konumda olan dar gelirli aileler hem tıbbi gereksinimlerin maliyetleri hem de bu yaralanma veya ölüm neticesinde düşen gelirleri nedeniyle en büyük mağduriyeti yaşamaktadırlar.

Ölüm halinde ise kişinin bakmakla yükümlü olduğu bireylerin geçim sıkıntısı baş gösterebilmekte ve bu durum da bir ailenin dağılmasına veya kaybolmasına dahi gidebilmektedir.

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.

Trafik Kazalarının Toplumsal Boyutu



– 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.

Trafik Kazalarının Toplumsal Boyutu



– 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.

12.25- Trafik Kazası Sonrası Yapılacak İşlemler

Trafik Kazalarına Karışanların 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,

Trafik Kazalarına Karışanların Sorumlulukları



- 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,
- İlgilileri bulamadıkları takdirde durumu tespit etmek ve zarar verilen şey üzerine yazılı bilgi bırakmak,
- İlgili zabıtaya en kısa zamanda bilgi vermek, anlaşma hali dışında zabıtanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılmamak zorundadırlar.

Trafik Kazalarına Karışanların Sorumlulukları



- 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.
- Yalnızca maddi hasara yol açan kazalarda kazaya karışan sürücülerin anlaşması ile kaza tutanağı doldurulur.

Ölümlü ve Yaralamalı Trafik Kazasına Karışanlar:

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

Trafik Kazalarına Karışanların Sorumlulukları



- 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.

Trafik kazalarında yükümlölük:



Karayollarında meydana gelecek trafik kazalarına hemen el konmasını, ölü ve yaralıların taşınmasını veya yaralıların tedavisini veya sanıkların yakalanmasını sağlamak için,

- Kaza yerinden geçmekte olan veya kazaya karışmış bulunan araçların sürücüleri kaza mahallinde ilk yardım önlemlerini almaya ve en yakın zabıtaya veya sağlık kuruluşuna haber vermeye ve yetkililerin talebi üzerine yaralıları en yakın sağlık kuruluşuna götürmeye zorunludurlar.

Trafik kazalarında yükümlölük:



- Kazaya karışan araç sürücülerinin veya kaza mahallinden geçen araç sürücülerinin ilk yardım önlemleri almaması, zabıtaya ve sağlık kuruluşuna haber vermemesi durumunda **20 ceza puanı ve idari para cezası** uygulanır.

Bir aracı İşletenlerin Trafik Kazalarında Yükümlülükleri:

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.

Madde 85 – Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut bir şeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, **motorlu aracın işleteni ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.**

Motorlu araç ölüme veya yaralanmaya sebebiyet vermiş ise, kazaya karışan aracın başkalarına devir ve temlik veya üzerinde bir hak tesisini önlemek amacıyla olaya el koyan Cumhuriyet Savcılıklarınca, aracın tescilli olduğu tescil kuruluşuna trafik kaydı üzerine şerh düşülmesi için talimat verilir. Kaza anı ile Cumhuriyet Savcılığınca trafik kaydı üzerine şerh düşülmesi arasında geçen süreler içinde kötü niyetle yapılan araç tescilleri hükümsüz sayılır. Şerhin konulduğu tarihten itibaren bir ay içerisinde, şerhin kaldırıldığına veya devamına ilişkin mahkeme kararı ibraz edilmediği takdirde bu şerh hükümsüz sayılır.

İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, **hakimin takdirine göre** kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı **yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir.** Ancak, bu durumda işletici teşebbüs sahibinin sorumlu kılınabilmesi için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yahut kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir.

İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan **yardımcı kişilerin kusurundan** kendi kusuru gibi sorumludur.

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 savaşıma 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.