

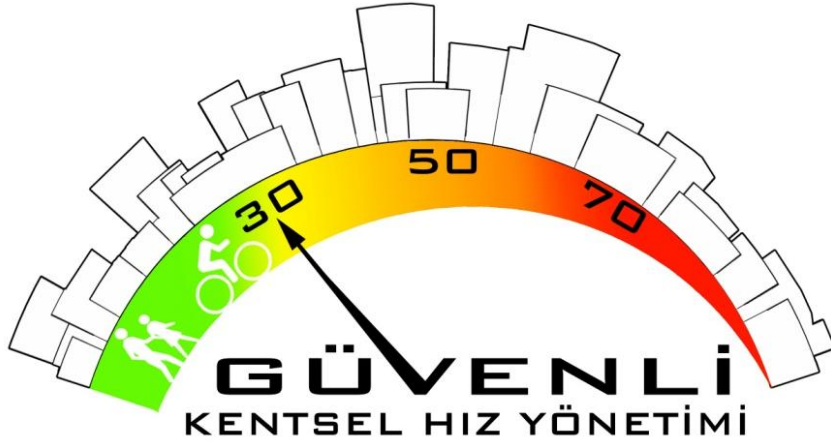


GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



YOLLAR TÜRK MİLLİ KOMİTESİ
TURKISH ROAD ASSOCIATION

YOLLAR TÜRK MİLLİ KOMİTESİ
GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP
(KÜRESEL YOL GÜVENLİĞİ ORTAKLIĞI)



Hibe Projesi

23 Haziran 2014
Mevzuat Çalıştayı
Sonuç Bildirgesi



23 HAZİRAN 2014

GÜVENLİ KENTSEL HIZ YÖNETİMİ MEVZUAT ÇALIŞTAYI SONUÇ BİLDİRGESİ

D) GÜVENLİ KENTSEL HIZ YÖNETİMİ İÇİN SAVUNUCULUK PROJESİ

Ülkemizde Sağlık Bakanlığı ve DSÖ tarafından yürütülen Güvenli Trafik Projesi-Türkiye kapsamında yapılan toplantılarda trafik kazalarından dolayı meydana gelen kayıpların önemli oranda emniyet kemeri kullanılmamasından ve hızdan kaynaklı olduğu belirlenmiş ve bu konularda iyileştirme sağlanabilmesi için 2010 yılından itibaren çeşitli faaliyetler düzenlenmiştir. Özellikle emniyet kemeri kullanımının artırılması konusunda başarılar elde edilmiştir. Bu çalışmaların bir kısmı yine Bloomberg Vakfı tarafından desteklenen “Yol Güvenliği Hibe Programı” kapsamında sivil toplum kuruluşları (STK) aracılığıyla gerçekleştirilen projeler kapsamında yürütülmüştür.

Hız gerek tanımı gerekse de yolculuk boyunca gösterdiği değişkenlik ile çalışılması ve hakkında politika ile mevzuat geliştirilmesi zor konulardan biridir. Benzer şekilde gerek araç sürüş özelliklerine ve gerekse araç-altyapı ilişkisine olan negatif etkilerinden, yüksek ya da uygun olmayan hız, trafik güvenliği konusunda kazaya sebebiyet yaratabilen bir unsurdur. Diğer yandan kaza sonrası ölüm ve yaralanmalara da olan direkt etkisi yüzünden, kaza sayısı kadar kaza şiddetine de etkisi büyüktür. Bunun yanısıra emniyet kemerinin aksine, eğitim ve denetimin yanısıra mühendislik önlemleri ile etkin bir şekilde yönetilebilecek bir unsurdur.

Bu yüzden, özellikle hız yönetimi konusu trafik güvenliğinin artırılmasında çok paydaşlı olarak ele alınmalıdır. Bu konuda özellikle kentsel alanda yerel yönetimlerin katkısı ve sorumluluğu büyük olacaktır. Yerel yönetimlerin güvenli kentsel hız yönetimi konusunda bilgilendirilmesi ve aktif hale getirilmelerinin desteklenmesi amacıyla Yollar Türk Milli Komitesi (YTMK) Yol ve Trafik Güvenliği Çalışma Grubu olarak Küresel Yol Güvenliği İşbirliği (GRSP) tarafından yönetilen Bloomberg Vakfı Yol Güvenliği Hibe Programı'nın 4. Tur çağrısı kapsamında Temmuz 2013 yılında yapmış olduğumuz proje başvurusu, on ülkeden gelen 34 başvuru arasında desteklenmeye layık görülen tek proje olmuştur.

Çalışma grubumuzdaki danışmanlarımızın desteğiyle Mart 2014 yılında aktif olarak çalışmaya başladığımız bu proje kapsamında öncelikle proje ana paydaşımız Antalya Büyükşehir Belediyesi ile görüşmelerimize başlamış bulunmaktayız. İlk görüşmelerimiz sonucunda kentsel hız yönetimi konusunda etkin ve sorumlu paydaşların birden fazla olduğunu; ve bunların izlemekle yükümlü olduğu mevzuatın imar, ulaşım ve trafik yönetimi ve denetim gibi farklı boyutları olduğunu tespit etmiş bulunmaktayız.

Kısaca tanımlamak gerekirse, “hız yönetimi” kavramı temel olarak “denetim, mühendislik ve eğitimi kapsayacak” bir dizi önlemin birbiriyle uyumlu ve bütünleşik bir şekilde kullanılarak, hızdan dolayı yaşanan kazaların ve sonucunda oluşan ölüm ve yaralanmaların azaltılmasını hedeflemektedir. Etkin ve caydırıcı bir denetimin yanısıra yol ağındaki hızların halktan kabul görebilecek makul seviyelerde tanımlanması önemlidir [2]. Bunun yanısıra kentlerde yaya ve bisikletli gibi korumasız yol kullanıcılarının varlığı, hız sınırlarının belirlenmesi aşamasında sadece motorlu taşıt trafiği önceliğine ve akışkanlığına göre davranılmaması gerekliliğini hatırlatan önemli bir kentsel gerçektir.

Güvenli bir kentsel hız yönetimi sisteminde ilk ve temel adım hız bölgelerinin belirlenmesi, buna uygun şekilde de yol ağı sınıflandırmasının yapılmasıdır. Kent içinde yaya hareketliliğinin yoğun olması beklenen bölgelerde (kent merkezi, merkezi iş alanları gibi) ve erişim sağlamak amaçlı yolların tasarlandığı meskun mahallerde yaya güvenliğini önde tutan bir yapılanma gözetilmesi gerekirken, ana arterlerde de tasarım amacına uygun bir şekilde gerektiğinde motorlu taşıtların akışkanlığına



(mobilitisine) yönelik bir yol yapısı hedeflenmelidir; buna paralel olarak da bu kesimlerdeki yollarda hız limitleri ve geometrik standartları da tasarım amaçlarına uygun hale getirilmelidir.

Ayrıca hızla gelişen teknolojiler sayesinde elektronik hız denetim sistemleri de kentsel bölgelerimizde yaygınlaşmakta olup bunların kurulacağı nokta ve koridorlar doğru belirlenmelidir. Bu yüzden kentsel bir yol ağındaki hız limitleri, ihlalleri ve hızdan kaynaklı kazaların yoğunlaştığı bölgeler bütüncül bir yaklaşımla ele alınmalı; imar, ulaşım ve trafik yönetimi ve denetim araçlarının hepsinin birlikte düşünüldüğü çözüm önerileri ile iyileştirilmelidir. Bunun için de güvenli kentsel hız yönetimi yaklaşımı tanımlanmalı ve yerel yönetimlerce işletilmelidir. Bu konuda başarılı ve sürdürülebilir bir sistem kurulabilmesi için mevcut mevzuat; kapsam ve uygulama olarak irdelenmeli ve boşluk ya da işletilebilirlik sorunu olan noktalar için mevzuat geliştirilmesi ilk adım olmalıdır.

Bu konuda gerekli mevzuatın belirlenmesi aşamasında ortak ve bilimsel önerilere dayanan bir değerlendirmenin yapılması önemlidir. Bu amaçla YTMK olarak, kentlerimizdeki hız yönetimi konusundaki mevcut mevzuatın dünya literatüründeki gelişme ve önerilerin ışığında incelenbilmesi için konu hakkında birikimi olan ilgili kurum ve kuruluşların yanısıra, Yol Güvenliği Projesi kapsamında yer alan belediyelerin ve konuyla ilgili akademisyenlerin de davet edildiği bir mevzuat çalışmayı düzenlemiş bulunmaktayız.

II) GÜVENLİ KENTSEL HIZ YÖNETİMİ MEVZUAT ÇALIŞTAYI

Yerel yönetimlerin güvenli kentsel hız yönetimine ilişkin sorunlarının çok yönlü bir şekilde ele alınarak bilimsel öneri ve değerlendirmeler ışığında çözüm önerilerinin geliştirildiği; akademisyenler, uygulayıcılar ile ilgili sektör temsilcilerinin bir araya gelerek karşılıklı bilgi, yöntem ve deneyimlerin paylaşıldığı **Güvenli Kentsel Hız Yönetimi Mevzuat Çalıştayı, 23 Haziran 2014** tarihinde Ankara Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kampüsünde düzenlenmiştir. Tüm gün süren çalıştay kapsamında genel olarak trafik güvenliği, kent ve ulaşım planlaması, elektronik denetleme sistemleri ve bu başlıklara dair mevcut yasal mevzuata ilişkin konular ele alınmıştır.

Çalıştay;

- İçişleri Bakanlığı, Mahalli İdareler ve Emniyet Genel Genel Müdürlükleri,
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,
- Ankara Büyükşehir Belediyesi,
- Antalya Büyükşehir Belediyesi,
- Afyonkarahisar Belediyesi,
- Polis Akademisi,
- Orta Doğu Teknik Üniversitesi,
- Dünya Sağlık Örgütü,
- EMBARQ Sürdürülebilir Ulaşım Derneği ve
- Türk Kızılayı

yetkilileri ile proje koordinatörleri ve danışmanları da dahil olmak üzere toplam 26 kişinin katılımı ile gerçekleştirilmiştir.

Çalıştay Kapsamı

Çalıştayın verimli geçmesi ve projeye katkı verebilmesi için kapsam olarak hız yönetimi konusunun yerel yönetimlerin sorumluluğunda olan yönlerine öncelik verilmiş ve ana hatlarıyla;

- hız sınırının belirlenmesi ve hız denetimine ilişkin mevcut yasal mevzuat,
- belediyelerin hız yönetimi konusundaki yetki ve görevleri,



- “Güvenli Kentsel Hız Yönetimi” kavramı,
- trafik güvenliği ile çelişebilecek yerel yönetim öncelikleri

konuları ele alınmıştır.

YTMK ve güvenli kentsel hız yönetimi projesi konularında bilgi verildikten sonra, çalıştayın hedefleri katılımcılarla paylaşılmıştır. Çalıştay gündemine paralel olarak ilk yarıda Türkiye’deki trafik güvenliği ve yerel yönetim mevzuatının “hız yönetimi” açısından irdelenmesine yönelik sunumlar yapılmıştır. Bu kısımda öncelikle trafik güvenliği mevzuatı değerlendirilmiş, bu kapsamda DSÖ ve akademisyenlere söz verilmiş; ardından yerel yönetimlerin hız yönetimi konusunda takip ettiği mevzuat Antalya Büyükşehir Belediyesi temsilcileri tarafından sunulmuştur.

Çalıştayın ikinci yarısında ise özellikle kentsel tasarım ve planlama ile trafik güvenliği arasındaki ilişki ve mühendislik uygulamaları ile kentsel hız yönetiminin nasıl sağlanabildiği konuları farklı sunumlarla irdelenmiştir. Tüm sunum ve değerlendirmelerin ışığında çalıştayın son kısmında yer alan “beyin fırtınası” bölümünde, Türkiye’de kentsel bölgelerde güvenli hız yönetimi sağlanabilmesi için gerekli mevzuat değişikliği, ve uygulamalarda tehlikeye sokabilecek durumlar masaya yatırılmıştır. Bu kapsamda, güvenli kentsel hız yönetiminin sağlanması amacı ile mevzuatta bir değişikliğe gidilecek olursa nereden başlanması gerektiği, neresinin değişmesi gerektiği, mevzuatta doğru adımların atılabilmesi için nereden yola çıkılması gerektiği üzerinde tüm katılımcıların görüş ve önerileri alınmıştır; sonunda da öncelikli adımlar belirlenerek bir yol haritası çıkarılmıştır.

Sonuç Bildirgesi Özeti

Proje kapsamında da öngörüldüğü üzere kentsel ulaşımın -bunun sonucu olarak da güvenli kentsel hız yönetiminin- çok farklı bileşenleri vardır. Kentsel ulaşım hizmeti sunmakla yükümlü belediyelerimizin çok farklı ve bazen de birbiriyle çelişen sorumlulukları da olabilmektedir. Gerçekte, kalıcı ve başarılı çözüm, kentsel ulaşım sorununa bütünlük bir yaklaşımda bakmakla elde edilebilir. Birbiriyle ilişkili olan kentsel sorun ve kavramları anlamak daha iyi ve işletilebilir bir mevzuat geliştirilebilmesi için önemlidir. Kentsel ulaşımın bu doğası gereği, gerek sunumlarda ve gerekse beyin fırtınası kısmında tartışılan hız yönetimi sağlanması konusundaki gereklilikler ve öncelikler farklı açılardan ele alınmış, trafik güvenliği açısından hız, trafik güvenliği değerlendirmesi, yol sınıflandırması, kentsel arazi kullanımı ulaşım ilişkisi, UKOME gibi bir çok konu hakkında yorum yapılmıştır.

Kentsel bölgelerde trafik güvenliği açısından hız yönetimi konusu ele alınırken mutlaka araç ve korumasız yol kullanıcılarının (yaya ve bisikletli) trafiği birlikte ve dengeli olarak değerlendirilmelidir. Özellikle yaya ve araçların ortak olarak yoğunluk gösterdiği bölgelerde (şehir merkezleri, merkezi iş alanları, gibi) güvenli hız yönetimi prensiplerine uygun planlama ve trafik yönetimi sağlanmalıdır. Aşırı hız çarpışma ihtimalini artırdığı gibi çarpışmanın şiddetini de artırmaktadır.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) tarafından güvenli hız eşikleri (GHE) belirlenmiş; bu sayede yol sınıflandırması ve fonksiyonlarını ön plana çıkartarak bir değerlendirme yöntemi geliştirilmiştir. Buna göre;

- araçlar ve savunmasız yol kullanıcıları arasından çarpışma olasılığının olduğu yollarda güvenli hız eşığının 30km/s,
- çarpışma olasılığının araçlar arasında yandan olduğu yerlerde 50km/s,
- çarpışma olasılığının araçlar arasında önden olduğu yollarda 70 km/s ve
- karayolu kullanıcıları arasından önden/yandan çarpışma olasılığının olmadığı yollarda güvenli hız eşığının 100km/s ve üzeri olabileceği belirlenmiştir.



DSÖ ve UNECE, GHE kavramına ek olarak, hız sınırları uygulamasını tamamlayıcı hale getirebilecek ek önlemler paketi olarak da ifade edilebilecek Güvenli Sistem Yaklaşımı'nı (GSY) geliştirmiştir. GSY yolun bulunduğu çevreyi, yolun altyapısını ve çevre ve altyapıdan kaynaklanacak fiziksel duyarlılığı ön plana almakta; bu şekilde hız sınırı tamamlayıcı hale gelmektedir.

Türkiye'de hız yönetimi mevzuatı incelendiğinde, DSÖ'nün hazırladığı rapora göre, RS10 ülkeleri arasında Türkiye, hız yönetimi konusunda mevzuat olarak altyapısı oldukça iyi bir konumdadır. Buna rağmen uygulamalar bakıldığında güvenli kentsel hız yönetimi açısından hem mevzuattan hem de uygulamalardan kaynaklanan ciddi sorunlar olduğu görülmektedir. Hız sınırlarını, hız sınırlarına uymayı ve hızın gerekli şartlara uygunluğunu sağlamak amacıyla, Türkiye'de 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu(KTK) ve Karayolları Trafik Yönetmeliği(KTY) olmak üzere iki temel belge yer almaktadır. Yerel uygulamalarda hız sınırı değişikliğinde KTK Madde 50/4 kapsamında; yetkili kuruluşlar, yönetmeliklerde belirtilen hız sınırlarını yol ve trafik durumuna göre azaltabilir veya çoğaltabilir ifadesi yer almaktadır. Ayrıca KTY Madde 100/8 kapsamında, il ve ilçe trafik komisyonları ile ulaşım koordinasyon merkezleri (UKOME) gerekli tedbirler alınması durumunda bölünmüş karayollarında hız sınırlarını 32km/s'ye, yerleşim yeri içinde bulunan diğer bölünmüş karayollarında ise 20km/s'ye kadar arttırmaya yetkilidir ifadesi yer almaktadır.

Hız sınırlarına uyma ve ihlaller ile ilgili Türkiye'deki mevcut yönetmelikler incelendiğinde, KTK Madde 51 kapsamında, sürücüler aksine bir karar alınıp işaretlenmemişse yönetmelikle belirtilen hız sınırlarını aşmamak zorundadırlar ifadesi yer almakta ve devamında bu hız sınırlarına uyulmaması durumundaki yaptırımlar sıralanmaktadır. Bu maddenin devamında gelen, hızın gerekli şartlara göre uygunluğunu sağlama maddesi kapsamında fıkralar incelendiğinde, uygun hızda gidilmesi durumunun tamamen sürücülerin görevi olarak tanımlandığı, bu yüzden de olası çarpışmalarda bütün kusurların "sürücü kusuru" olarak tanımlanmasına olanak sağlamaktadır. Oysa ki tasarım aşamasında yapılacak müdahalelerle farklı yol kesimlerinde yolun tasarım amacına uygun akış hızlarının sağlanması mümkündür.

Hız kameraları, trafik çarpışmalarının yoğunlaştığı bölgelerde ve aşırı hızın neden olduğu çarpışmaların yaşandığı bölgelere yerleştirildiklerinde ölümlü-yaralanmalı çarpışmaların azaltılmasında önemli katkılar sağlamaktadır. Ancak, uygulanabilirlik açısından dikkat edilmesi gereken birçok nokta bulunmaktadır.

Kent Güvenlik Yönetim Sisteminin (KGYS) bir alt bileşeni olarak TEDES; karayollarında can ve mal güvenliğini sağlamak, düzenli ve güvenli trafik akışını temin etmek üzere kullanılacak sistemlerle trafik yönetiminin yapıldığı, trafik kural ihlallerinin izlenerek görüntülediği ve tespit edildiği, bilgilerin toplandığı, trafik idari para cezası karar tutanağına dönüştürüldüğü ve "**Trafik Elektronik Denetleme Sistemi**" olarak adlandırılan ana izleme ve görüntüleme sistemini ifade eder. Yasal en son düzenlemelerle belediyelerce kendi bütçe kaynakları ile kurulan TEDES sistemlerinde, aylık dönemler halinde yapılan tespitlere dayanılarak düzenlenen trafik idari yaptırım karar tutanaklarında yer alan trafik idari para cezasının %30'u oranındaki tutar, izleyen ayın sonuna kadar Emniyet Genel Müdürlüğü bütçesinden ilgili belediyelere sistem kullanım hizmet bedeli olarak ödenmeye başlanmıştır.

Kentsel alanlarda hızın kontrol altına alınabilmesi kapsamında birçok mühendislik uygulamaları ve önlemleri bulunmaktadır. Dünya genelinde bu konudaki uygulamalar incelendiğinde, önlem ve uygulamalar; yolun geometrik yapısında değişiklikler, yol yüzeyinde yapılan uygulamalar, şeritlerde kullanım amacına göre düzenlenmesi, erişim kontrolü gibi ana başlıklar altında toplanabilmektedir;

Mühendislik uygulamaları ile çok etkin çözümlerin yaratılabileceği kentsel hız yönetimi konusu, bütünleşik bir yaklaşımla gerçekleştirilmesi gereken imar planları içerisinde de göz önünde



bulundurulmalı ve ulaşım planlarına ve trafik güvenliği değerlendirmelerine destek vererek uyumlu bir şekilde yapılmalıdır. Kırsaldan kentsel alanlara göçün devam ettiği ülkemizde kentsel bölgelerin büyümesi devam etmekte, özellikle son yıllarda otomobil sahipliliği de giderek artmaktadır. Bunun sonucu olarak da kentsel bölgelerde trafik sıkışıklığı artmakta ve bu problemlerin giderilmesi amacı ile imar planlarında ana odak kentte özellikle motorlu araç ulaşımında mobilite (hareketlilik ya da akışkanlık) sağlanması olmaktadır.

Ulaşım ihtiyacı ya da trafik güvenliğine etkisi düşünülmeden yapılan arazi kullanım planları ve değişiklikleri trafik güvenliği açısından ciddi sorunlar yaratabilmektedir. Mevcut mevzuat, kentin içinde alışveriş merkezleri, yeni yerleşime açılan bölgeler gibi ilave nüfus getiren ya da hareketliliğin yönünü değiştirecek plan ve plan değişikliklerinde “trafik etki analizini” önermekte ama zorunlu kılmamaktadır; trafik etki analizleri yapılsa bile zamanında yapılmadığı için önlem ve etki azaltma kapasitesi yaratmaya imkan tanımamaktadır. Ayrıca, bu tür büyük etkili imar değişikliklerinde trafik güvenliğine dair değerlendirme kavramı mevcut mevzuatta maalesef yer almamaktadır.

Türkiye’deki mevcut mevzuattaki tespit edilen en büyük eksikliklerden biri de yol sınıflandırmasının eksikliğidir. Kentsel bölgelerde hız limitlerinin doğru ve güvenli bir şekilde belirlenebilmesi için en önemli kılavuz yol sınıflandırmasıdır. Ülkemizdeki “yol sınıflandırması” kavramına dair **2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Tanımlar, Madde 3** içinde çeşitli yol tipi tanımları yer almaktadır. Bu tanımların detayları incelendiğinde bunların genel tanımlar olup kentsel ve şehirlerarası yollar için ayrı ayrı tanımlanmadığı görülmektedir. Diğer taraftan 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, Madde 7, g bendi kapsamında kentsel yol ağı için “meydan”, “bulvar”, “cadde”, “yol” ve “sokak” kavramları kullanılmakla birlikte bunların net tanımlarına yer verilmemiştir. En son çıkarılan Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği kapsamında kentsel gelişme bölgelerinde 10,00 metreden dar trafik yolu açılmaz ibrası yer almaktadır. Tüm bunlar kentsel planlamaya ışık tutacak bir “yol sınıflandırması” kavramının ve detaylarının eksikliğini göz önüne sermektedir. Yolun kullanım ve tasarım amacını gösterecek (fonksiyonel) bir yol sınıflandırılması net bir şekilde yapılmalıdır. Şehirlerarası yollarda olduğu gibi kentsel yol ağlarında da yol kesimleri hizmet ettikleri önceliklere uygun olarak; hareketlilik, toplayıcı/dağıtıcı ve erişim amaçlı yollar olarak sınıflandırılmalı; bu amaçlara uygun geometrik tasarım ve hız limitleri ile yönetilmelidirler. Bu da genellikle akışkanlıktan erişim önceliğine göre hiyerarşik sırası ile otoyol, hız yolu, ana arter, ikincil arter, toplayıcı yol ve sokak (yerel yol) şeklinde sınıflandırılmalıdır. Yapılan bu sınıflandırmadan sonra, bu yol sınıfları için hizmet ettikleri önceliklere uygun olarak hız limit aralıkları belirlenmelidir.

Büyükşehirlerde bütün ulaşım kararlarının alınması “Ulaştırma Koordinasyon Merkezleri (UKOME)” aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. UKOME görev ve yetkileri kapsamında genel olarak ulaşım, trafik ve toplu taşıma konularında üst düzeyde yönlendirici karar alma, uygulama, uygulatma ve ilgili mevzuattaki usulüne göre gereken tesisleri kurma, kurdurma ve işletme hak ve yetkilerine haizdir. 2014 yılında yapılan güncellemelerden sonra temel olarak büyükşehir kapsamına alınan illerde, il sınırları için bütün ilçeler de dahil olmak üzere ulaşım hizmetleri büyükşehir belediyelerine verilmiş; ilçe trafik komisyonları bütün yetki ve sorumluluklarını UKOME’ye devretmiştir. Geniş bir kesimden temsiliyet ve katılım sağlamak üzere hazırlanan UKOME mevzuatının uygulamasında, ciddi sıkıntılar olduğu görülmektedir. UKOME yapısı, şehirler arası farklılıkları gözetmeksizin tek bir şablon olarak ve çok paydaşlı düşünülmesine rağmen, oy kullanma yetkisindeki katılımcılar arasında trafik güvenliği konusunda uzman gerektirecek hiçbir önşart içermemektedir. Belediye ya da diğer kurumlar adına katılan üyelerin arasında özellikle mühendis ya da şehir plancısı olmaması ya da trafik güvenliği ve hız yönetimi gibi konularında uzmanları içermemesi durumunda, teknik konularda sağlıklı karar verilmesinin önünde engel yaratmaktadır. Belediyelere verilen yüksek katılımcı ve oy



hakkı oranı, ister istemez UKOME gündemindeki konularda güncel, siyasi ya da yerel kaygıların temsiliyetini arttırmakta, trafik güvenliği gibi teknik konularda bile başka kaygılarla kararlar alınabilmektedir. Mevcut mevzuat, hız arttırma veya azaltma yetkisi vermektedir; ama bu arttırma ve azaltmaların hangi şartlar altında yapılabileceği herhangi bir mevzuatla net olarak tanımlanmamıştır. Azaltma yetkileri olmasına rağmen, güncel eğilimler bu yetkinin UKOME'lerce genellikle hız arttırma yönünde kullanıldığını göstermektedir.

Şehirlerarası yollar için önerilen “karayolu trafik güvenliği programı” kapsamı ve temel aşamaları kentsel bölgeler için de geliştirilmelidir. Fakat, şehirlerarası yol ağları için geliştirilen “kara nokta” tanımları kentsel yol ağları için direk kullanılacak tanımlar değildir; zira kentlerdeki yol ağı çok kısa kesimler yanısıra çok uzun koridorlar da içerebilmekte; bunun sonucunda birbirine yakın ve birbiriyle etkileşen yol kesim ya da kavşakları sıklıkla rastlanabilmektedir. Kentlerde yolun kendi özellikleri yanısıra yol kenarındaki arazi kullanımı ve yol kullanıcı profilleri bile trafik güvenliği açısından fark yaratabilmektedir. Bu yüzden de kentsel trafik güvenliği değerlendirmeleri farklı kabullenmeler ve metotlara göre belirlenen kaza yoğunluk bölgelerine “sıcak noktası” adı verilmektedir.

Kara nokta tespitinin de ötesinde daha proje aşamasında trafik güvenliği konularının ele alınması ve olası sorunlarının belirlenmesi mümkündür. “Road safety audit” olarak bilinen ve “Yol güvenlik kontrolü” olarak ifade edebileceğimiz bu değerlendirme proaktif bir yaklaşımdır. Diğer taraftan var olan yol ağı ve elemanlarının trafik güvenliği açısından değerlendirilmesi de “road safety inspection” denilen ve “yol güvenlik teftişi/incelemesi” olarak ifade edebileceğimiz bir yöntemdir.

Yerel yönetim mevzuatında, mevcut durumda trafik güvenliği konusunda öz-değerlendirmelerini yapmaya teşvik edecek ve sonuçlarını denetleyecek bir mekanizma bulunmamaktadır. Belediyeler özerk yapıları gereği kendi kararlarını kendileri almakta, kendi istedikleri seviyede ve kapsamda çalışma planları hazırlamakta; ama bu kararların uygulamaya dönüşmemesi durumunda hiçbir sorumlulukları bulunmamaktadır; hesap sorulabilirlikleri bulunmamaktadır. Fakat, belediyelerin kendi sorumluluklarındaki yol ağı konusunda hem trafik güvenliği odağında çalışmalar yapması hem de sonuçlarını değerlendirmesi için bilimsel yaklaşımlara dayanan ve her ilde (bölgede) uygulanacak bir trafik güvenliği değerlendirme programı tanımlanmalıdır. Hatta kentler arası karşılaştırmalı bir şekilde trafik güvenliği değerlendirmeleri başlatılmalıdır.

Kentsel trafik güvenliği değerlendirmeleri kapsamında öncelikli olarak veri gereksinimi konusu göz önünde bulundurulmalıdır. Bu kapsamda yerel yönetimlerce sorumlu oldukları kentsel alanlarda Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) yardımı ile kaza dağılım haritaları (kaza sayısına, şiddetine, türüne, yoğunluğuna, vb. göre),yaya ulaşımı haritaları (yeri, yoğunluğu, vb.), motorlu taşıt ulaşımı haritaları (yol ve kavşaklardaki trafik yoğunlukları, zamansal değişimler, talep ve güzergah bilgileri, vb), arazi kullanım haritaları, hız haritaları (yasal, işletim hızları, %85lik hız, vb) ve geometrik tasarım haritaları hazırlanmalı ve güncel olarak tutulmalıdır.

Kentsel bölgelerde trafik güvenliğinin sağlanması kapsamında bir diğer önemli konu da görsel ve yazılı araçlar ile toplumda sosyal farkındalık yaratılmasıdır. Özellikle kent merkezlerinde yaya bölgeleri ve yaya öncelikli geçiş noktalarının belirlenmesi, bu bölgelerin önemi ve bu bölgelerdeki hız yönetimi konusunda hem sürücü hem de yerel yönetimlere yönelik bilgilendirme ve farkındalık çalışmaları yapılmalıdır.



III) GÜVENLİ KENTSEL HIZ YÖNETİMİ MEVZUATI İÇİN YOL HARİTASI

Yukarıda tartışılan konular ışığında güvenli kentsel hız yönetimi kavramının ülkemizde doğru işler bir halde getirilmesi önemlidir. Bunun için geliştirilecek mevzuatın kendi içeriği yanısıra dayanması gereken temel kavramları içeren ilgili mevzuat kalemleri de güncellenmelidir. Bu yüzden izlenmesi gereken mevzuat geliştirme aşamasında izlenecek yol haritasında öncelikli olarak şu noktaları ele almalıdır:

- i. Şehirlerarası yol ağı için çok net yapılmış olan “yol sınıflandırması” çalışmasının kentsel yol ağı için de yapılmalı; bunun tanımlarının diğer kentsel planlama işleriyle çelişki yaratmaması için “Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği” başta olmak üzere ilgili her yerde aynı şekilde kullanılmalıdır.
- ii. Kentsel yol sınıflandırmasına ek olarak, gerekiyorsa kentsel alanlar içinde “hız bölgelendirme” tanımları, arazi kullanımı, erişim ve hareketlilik ihtiyaçlarına göre planlara işlenmelidir. Bu sayede “yaya bölgesi”, “yaya öncelikli bölge”, “hız koridoru” gibi alanların imar, ulaşım ve trafik güvenliği prensiplerine uygun ve net bir şekilde tanımlanmalıdır.
- iii. Yukardaki iki kavram doğrultusunda kentsel yol ağı kesimleri için hız limitleri, yol sınıf ve hız bölgelerine uygun bir şekilde ve açıkça belirlenmelidir.
- iv. Büyükşehir Belediye mevzuatında kurulması zorunlu olan “ulaşım komisyonu” (5216 sayılı kanunun, Madde 15), UKOME’den bağımsız, diğer olası görevlerinin yanısıra, kentsel trafik güvenliği analizlerinin ilgili uzmanlarca yapılmasını ve her yılın sonunda “sıcak nokta” analizlerinin de yer alacağı raporların her yıl sonunda yayınlanmasını sağlamalıdır.
- v. UKOME aracılığı ile hız sınırı belirleme aşamasında, işleyiş,
 - a) hız sınırı değişikliği yetkisinin yukarıda tanımlanan yol sınıf ve hız bölgesi tanımlarıyla çelişmeyecek şekilde kullanılması sağlanmalıdır.
 - b) hız sınırı değişikliği yapılacak koridor boyunca, ulaşım komisyonlarınca hazırlanacak trafik güvenliği raporlarına ek olarak bağımsız uzmanlarca hız etütleri ve trafik güvenliği teftişleri çalışmaları yapılmalı, ve özellikle hız artırımı durumlarında bağımsız uzmanlarca önerilecek gerekli önlem ve düzenlemeler önşartına bağlanmalıdır.
 - c) gerekli önlem ve düzenlemeler belirlenirken, yapılacak mühendislik uygulamaları projelerinin gene bağımsız uzmanlarınca onaylanması sağlanmalıdır.
- vi. UKOME tarafından yapılan hız sınırı değişiklikleri sonrasında uygulamanın etkisinin ölçülebilmesi, ve özellikle olası olumsuz sonuçlarının tespit edilebilmesi için, ulaşım komisyonu uzmanlarınca,
 - a) değişiklik yapılan koridor üzerinde uygulamadan sonraki 3 (üç) yıl boyunca her yıl, trafik kaza artış ve sıcak nokta dağılımlarının tespit edilmesi zorunlu olmalıdır,
 - b) olumsuz gelişmelerin giderilebilmesi için varsa gerekli ek önlemler yıl sonu değerlendirmesinde yer almalıdır.
 - c) ek önlemlerle çözülemeyecek durumlarda hız sınırı güvenli limitlere çekilmesi sağlanmalıdır.