



TBMM
HALKLARIN EŞİTLİK VE DEMOKRASİ PARTİSİ
GRUP BAŞKANLIĞI
Sayı : 14698
Tarih : 01-09-2026

48686

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir URALOĞLU tarafından Anayasanın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. ve 99. maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

C. Otlu
Çiçek OTLU

İstanbul Milletvekili

Türkiye’de şehir içi ve şehirlerarası yolcu taşımacılığında son dönemde meydana gelen otobüs kazaları yolcu taşımacılığında araç güvenliği, sürücü çalışma koşulları, teknik denetim ve kamu denetiminin etkinliği konusundaki sorunları yeniden gündeme getirmiştir. TÜİK’in 2025 yılı verilerine göre Türkiye’de 288 bin 321 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiş, bu kazalarda 6 bin 35 kişi hayatını kaybetmiş, 403 bin 937 kişi yaralanmıştır. Emniyet Genel Müdürlüğü’nün 2026 yılı Ocak-Temmuz dönemi verileri, otobüslerin karıştığı ölümlü-yaralanmalı kazaların devam ettiğini göstermektedir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası tarafından “Otobüs kazaları önlenabilir, mevzuat değişikliği ve kamusal denetim şarttır” başlığıyla yapılan açıklamada, son dönemde artan otobüs ve servis kazalarının münferit sürücü hatalarıyla açıklanamayacağını, araç güvenliği, bakım, sürücü çalışma süreleri, hız denetimi ve kamu denetimi bakımından sistemik sorunlar bulunduğunu belirtmektedir. Açıklamada, trafik kazalarında can kayıplarının yüksekliğine dikkat çekilerek özellikle şehirlerarası ve toplu yolcu taşımacılığında araçların teknik bakımlarının, fren ve lastik sistemlerinin, hız sınırlayıcıların ve sürüş destek teknolojilerinin etkin biçimde denetlenmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Otobüs yangınlarının önemli bir bölümünün motor bölümünden başladığı belirtilerek, otomatik yangın algılama ve söndürme sistemlerinin zorunlu hale getirilmesi, bu sistemlerin düzenli teknik kontrollerinin yapılması ve eksikliklerin araç muayenesinde “ağır kusur” sayılması önerilmektedir.

Ayrıca sürücülerin yasal çalışma ve dinlenme sürelerinin takograf üzerinden etkin biçimde izlenmesi, takograf manipülasyonlarının önlenmesi, ticari araçlarda hız sınırlayıcıların denetlenmesi ve araç muayene sisteminin AB standartlarına yaklaştırılması gerektiği ifade edilmektedir. Ulaşım güvenliğinin piyasa koşullarına veya kişisel inisiyatife bırakılamayacağı, denetimin kamusal bir görev olduğu, bu kapsamda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile yerel yönetimlerin daha etkin denetim yapması ve uzun vadede karayolu ağırlıklı ulaşım politikası

yerine demiryolu, denizyolu ve toplu taşımacılığı önceleyen bir ulaşım politikası oluşturulması gerektiğinin altı çizilmiştir.

TMMOB Makina Mühendisleri Odası, otobüs ve servis kazalarının ardından yalnızca sürücülerini sorumlu tutan ve cezalandırmaya dayalı yaklaşım yerine, araç güvenliği, sürücülerin çalışma koşulları, işletme süreçleri, bakım ve teknik kontroller, yangın güvenliği ile denetim mekanizmalarının tamamını kapsayan, kamusal sorumluluk temelinde yürütülen bütüncül ve sistematik bir güvenlik politikasının oluşturulmasını temel bir gereklilik olarak ortaya koymaktadır.

Bu bağlamda;

- 1- Bakanlığınız verilerine göre 2024 ve 2025 yıllarında ve 2026 yılının Ocak-Temmuz döneminde şehirlerarası otobüs ve yolcu servislerinin karıştığı ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının sayısı kaçtır? Bu kazalarda toplam kaç kişi hayatını kaybetmiş, kaç kişi yaralanmıştır?
- 2- Kazaların kaçında araçların teknik arızası, fren sistemi, lastik, aydınlatma, direksiyon, süspansiyon veya diğer mekanik/elektronik sistemlerdeki sorunlar kazanın oluşumunda etkili olmuştur?
- 3- 2024 yılından bu yana otobüs ve servis araçlarında yapılan teknik denetimlerde kaç araçta ağır kusur tespit edilmiştir? Bu araçların kaçının trafiğe çıkışı geçici veya sürekli olarak engellenmiştir?
- 4- Şehirlerarası otobüs ve servis araçlarının hız sınırlayıcı sistemlerinin aktif ve çalışır durumda olup olmadığı hangi sıklıkta denetlenmektedir?
- 5- Ticari yolcu taşımacılığında kullanılan araçlarda takograf kayıtları ne sıklıkla ve hangi kurumlar tarafından denetlenmektedir? Sürücülerin son 28 günlük çalışma ve dinlenme süreleri düzenli olarak incelenmekte midir?
- 6- 2024 yılından bu yana yapılan takograf denetimlerinde sürüş ve dinlenme sürelerine aykırılık nedeniyle kaç sürücü ve işletmeye idari yaptırım uygulanmıştır?
- 7- Otobüs ve servis araçlarında Otomatik Acil Frenleme Sistemi (AEBS), Elektronik Denge Kontrolü (ESC), Akıllı Hız Destek Sistemi (ISA), Şerit Takip/Şerit Koruma Sistemi ve sürücü yorgunluk/uyarı sistemlerinin zorunlu hale getirilmesine yönelik bir çalışma bulunmakta mıdır?

- 8- Son beş yılda şehirlerarası otobüslerde meydana gelen araç yangınlarının sayısı kaçtır? Bu yangınların kaçının motor bölümünden başladığı tespit edilmiştir?
- 9- Otobüs ve servis araçlarında motor bölümü otomatik yangın algılama, uyarı ve söndürme sistemlerinin zorunlu hale getirilmesine yönelik bir çalışması bulunmakta mıdır?
- 10- Otobüs yangınlarında yolcuların tahliyesini güçleştiren acil çıkış, kapı, cam kırma aparatları, yangın söndürme cihazları ve diğer güvenlik ekipmanlarına ilişkin denetimler hangi kurum tarafından ve hangi sıklıkta yapılmaktadır?
- 11- Yolcu taşımacılığı yapan işletmelerde sürücülerin yasal çalışma ve dinlenme sürelerine uymaması konusunda işletme sahiplerinin ve taşımacılık firmalarının sorumluluğunu artıracak yeni bir düzenleme yapılması planlanmakta mıdır?
- 12- Otobüs ve servis araçlarında yaşanan kazaların ardından yalnızca sürücü kusurunun değil, işletme, araç bakım ve onarım süreçleri, teknik denetim, çalışma süreleri, yol koşulları ve kamu denetiminin de birlikte incelendiği kapsamlı bir kaza analiz sistemi bulunmakta mıdır?
- 13- Karayolu yolcu taşımacılığında meydana gelen kazaların azaltılması amacıyla “Sıfır Kaza, Sıfır Ölüm” hedefi doğrultusunda hazırlanmış bir eylem planı bulunmakta mıdır?
- 14- Otobüs kazalarını engellemek amacıyla Mühendisler Odası başta olmak üzere ilgili kurum ve meslek kuruluşları ile iş birliğiniz var mıdır?