

# **KARLA MÜCADELE SADECE DEVLETİN GÖREVİ Mİ?**

**ALPAY LÖK  
MAK.Y.MÜH**

**29.01.2006**

**[www.kislastigi.com](http://www.kislastigi.com)**

Avrupa'da kış lastiği kullanımı "**Trafik güvenliği**" temel amacı dışında iki nedenden dolayı teşvik edilmektedir:

**"Ekonomik neden"** : Kar yağdıktan sonra karın tuz, kimyasal ve makina kullanarak tamamen temizlenmesi yüksek maliyet getirdiği için kritik yokuş veya ana caddeler dışında kar zeminden tamamen temizlenmez, sürücülerin kış lastiği kullanarak karlı zemin üzerinde hareket etmeleri beklenir. Bazı yerlerde tuz yerine buz üzerine küçük taneli mucur dökülür ve buzlu zemin üzerinde kış lastikleri için yeterli bir "tutunma" elde edilir.

**"Çevre Koruma nedeni"** : Karla mücadele sırasında kullanılan tuz ve kimyasalların çevreye çeşitli zararlar verdikleri bilinmektedir. Tuzun ve özellikle tuzlu su buharının metallerde yüksek oranda korozyona yol açtığı bilinmektedir. Otomobiller ve çelik köprüler bu korozyondan zarar görürler .Bu korozyon sadece ekonomik ve ekolojik kayıp değildir, aynı zamanda araçlar için potansiyel bir tehlikedir de.Fren diskleri üzerindeki korozyon ertesi gün frenlerde ani bir zayıflamaya da yol açabilir.

28 Ocak 2006 tarihli gazetelerde o hafta içinde İstanbul'da karla mücadele için 70 bin ton tuz ( yaklaşık 4000 kamyon dolusu) kullanıldığını ve yeni karla mücadele araçlarına ödenen tutar dahil yaklaşık 27 Milyon YTL harcandığını öğrendikten sonra akıllara şu soru geliyor:

### **"KARLA MÜCADELE SADECE DEVLETİN GÖREVİ Mİ?"**

AKOM Başkanı Sayın Mesut Pektaş'ın 18 Şubat 2004'deki sözlerini hatırlamakta yarar var:

#### **"KAR LASTİĞİ ZORUNLU OLSUN"**

*AKOM Başkanı Mesut Pektaş, Kasım-Mart arasında araçların kar lastiği takmalarının zorunlu olması konusunda da bir çalışma başlattıklarını açıkladı. İstanbul'da sahilinden gidilince zincire gerek olmadığını, ancak şehrin kuzeyindeki yollara doğru gidildiğinde zincirsiz seyretme imkanının ortadan kalktığını belirterek, "Bir tarafta zinciri çıkar, diğer tarafta tak. Bu çözümler pratik değil. Üstelik araçların balansını, ön takımlarının dengesini bozuyor. En pratik çözüm kar lastiği takmak" dedi. Pektaş, söz konusu uygulama için Karayolları Trafik Kanunu'nda değişiklik yapılması gerektiğini ve bunu teklif olarak hükümete götüreceklerini anlatarak, "Bu, insanlara yeni bir maliyet getirecek.Ama hayatımızın rahat akışının sağlanması için **bu tür masraflara hepimiz katlanmalıyız. Bunun gerçekleşmesi halinde araç sahipleri,zincir, takoz ve çekme halatıyla uğraşmayacaklar" diye konuştu.AA***

İETT, otobüslerinde kademeli olarak kış lastiği kullanımıyla bu konuda önemli bir adım atmıştır. FRENTEKNİK TEST LABORATUVARI'nın yaptığı fren testleri sonunda 50 km/h hızda ve kar üzerinde fren mesafesi yaz lastiklerine göre 20 m (yaklaşık iki otobüs boyu) kısalmıştır.

Karla mücadele sadece belediyenin değil tüm araç sürücülerinin ortak katılmaları gereken bir harcamadır. Zaman geçirmeden Yeni Trafik Yönetmeliğinde gerekli düzenlemeler yapılarak Kış Lastiği devlet tarafından zorunlu tutulmamalı , ama "tanınmalı" , Trafik yetkilileri tarafından yolun ve havanın durumuna göre "yeterli" olarak kabul edilmelidir. Örneğin kışın İstanbul'da TEM ve köprüleri kullanan araçlar **yaz lastiği üzerine Kar Zinciri veya kış lastiği** takmak, **kış lastiği takan araçlar Kar Zinciri bulundurmak** , ancak yol durumuna göre takmak zorunda olmalıdırlar.

Öte yandan 27 milyon YTL'nin ,yeni alınan araçlar gözönüne alınmadan , sadece bir hafta içindeki kar mücadelesi için harcandığı ve İstanbul'da tescilli 2 milyon özel aracın iyimser bir varsayımla sadece %20'sinin trafiğe çıktığı varsayılacak olursa , İstanbul'da trafiğe çıkabilen 400000 özel araç için araç başına yaklaşık 67,5 YTL harcandığı hesaplanabilir. Bu da orta sınıf bir aracın bir adet kış lastiği veya bu aracın kar zinciri bedelidir.