

**T.C.
POLİS AKADEMİSİ
TRAFİK ENSTİTÜSÜ
ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI**

**TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNDE TRAFİK
DENETİMİNİN ROLÜ VE ÖNEMİ: İSTANBUL İLİNDE
DENETİM**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Fatma Gamze CANKARA**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Ülgen ASLAN DÜZGÜN**

Ankara – 2020

**T.R.
POLICE ACADEMY
INSTITUTE OF TRAFFIC
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION SECURITY AND
ADMINISTRATION**

**THE ROLE AND IMPORTANCE OF TRAFFIC CONTROL IN
PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS: TRAFFIC
CONTROL IN İSTANBUL PROVINCE**

**MASTER'S THESIS
Fatma Gamze CANKARA**

**Supervisor
Dr. Ülgen ASLAN DÜZGÜN**

ANKARA – 2020



ONAY

Fatma Gamze CANKARA tarafından hazırlanan “Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Denetiminin Rolü Ve Önemi: İstanbul İlinde Denetimler” başlıklı bu çalışma, [Savunma Sınavı Tarihi] tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği / oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

[İ m z a]

.....
[Unvanı, Adı ve SOYADI] (Başkan)

.....

[İ m z a]

.....
[Unvanı, Adı ve SOYADI] (Danışman)

.....

[İ m z a]

.....

[Unvanı, Adı ve SOYADI]

TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ

GÜVENLİK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlardan her seferinde yollama yaparak yararlandığımı belirtir; bunu şerefimle beyan ederim.

Enstitü veya başka herhangi bir mercii tarafından belli bir zamana bağlı kalmaksızın, tezimle ilgili bu beyana aykırı bir durumun tespit edilmesi durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

Tarih.../.../...

İmza

Fatma Gamze CANKARA

COPYRIGHT DECLARATION

I hereby declare that this **Master's Thesis** has been written by myself in accordance with the academic rules and ethical conduct. I also declare that all materials benefited in this thesis consist of the mentioned resources in the reference list. I verify all these with my honor.



Date

.../.../...

Fatma Gamze CANKARA

Signature

ÖZET

T.C.

Polis Akademisi

Trafik Enstitüsü

Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Anabilim Dalı

Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Denetiminin Rolü ve Önemi:

İstanbul İlinde Denetim

Hazırlayan: Fatma Gamze CANKARA

Yüksek Lisans

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Ülgen Aslan DÜZGÜN

2020 ve Sayfa: 100 (Ekler hariç)

Bu çalışmanın amacı, yıllardır Türkiye'nin en önemli sorunları arasında olan trafik kazalarının önlenmesinde trafik denetimlerinin etkisini ortaya koymaktır. Çalışma ile yıllar içerisinde yapılan denetimlerin, artan trafik yoğunluğu ile ilişkili olarak trafik kazalarının önlenmesinde değerlendirmesi yapılmaktadır. Çalışmanın iddiası, trafik denetimlerinin etkili olabilmesi için tek başına sayısal olarak artmasının yanında gelişen ve değişen şartlar ile kendisini yenileyerek, insanlar üzerinde farkındalık yaratarak caydırıcılık, süreklilik ve görünürlük faktörleri ile birlikte kaza sayılarının azalmasında etkili olduğunu göstermektir.

Trafik kazalarının önlenmesinde denetimlerin, insanlar tarafından farkına varılmasında reklam kampanyaları, kamu spotları ya da buna benzer uygulamaların da toplumda denetimlere karşı bir bilincin oluşturulmasında etkisi olduğu çalışmada sunulmaktadır.

İlgili kanunlar çerçevesinde uygulanan denetimlerin kavramsal anlamı ortaya konarak Türkiye ve İstanbul ilinde gerçekleştirilen denetimlerin kazaların önlenmesindeki etkileri çalışmada sunulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Trafik, Trafik Denetimi, Trafik Güvenliği, Trafik Kazalarının Önlenmesi Denetim Türleri, Denetimin Amacı, Denetim Politikası, Türkiye'de Denetim, İstanbul'da Denetim

ABSTRACT

Police Academy

Institute of Traffic

**Department of Transportation
Security and Administration**

The Role And Importance Of Traffic Control

In Prevention Of Traffic Accidents: Traffic Control In İstanbul Province

Fatma Gamze CANKARA

Master's Thesis

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Ülgen ASLAN DÜZGÜN

2020, 100 Pages (Excluding Appendice)

The aim of this study is to determine the effects of controls in the prevention of traffic accidents, which for years among the most important problem of Turkey. With the study, the controls performed over the years are evaluated in order to prevent accidents in relation to the increasing traffic density. The claim of the study is to show that it is effective in reducing the number of accidents along with the deterioration, continuity and visibility factors by renewing itself with developing and changing conditions, creating perceptual awareness on people, as well as numerical increase in order to be effective in traffic inspections.

It is revealed in the study that ad campaigns, public spots or similar practices in the prevention of traffic accidents are effective in creating awareness of the society against inspections.

It is put forwarded in the study that effects of control in the prevention of accidents by presenting the conceptual meaning of the controls performed in accordance with applicable laws and carried out in Turkey and Istanbul province.

Keywords: Traffic, Traffic Control, Traffic Safety, Prevention of Traffic Accidents Control Types, Purpose of Audit, Control Policy, The Control in Turkey, The Control in İstanbul

TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNDE TRAFİK DENETİMİNİN ROLÜ VE ÖNEMİ: İSTANBUL İLİNDE DENETİM

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TEZ ONAY SAYFASI.....	III
TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ	IV
COPYRIGHT DECLARATION.....	V
ÖZET	VI
ABSTRACT	VII
İÇİNDEKİLER.....	VIII
KISALTMALAR LİSTESİ	X
TABLolar LİSTESİ	XI
ŞEKİLLER LİSTESİ	XII
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM TRAFİK KAZALARI

1.1. TRAFİK KAVRAMI	4
1.2. TRAFİK KAZASI	5
1.3. TRAFİK KAZALARININ SEBEPLERİ	7
1.4. TRAFİK KAZALARININ UNSURLARI.....	8
1.4.1.İnsan Faktörü.....	10
1.4.2.Araç Faktörü.....	15
1.4.3.Çevre Faktörü.....	17
1.5. TÜRKİYE’DE TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK FAALİYETLER.....	20
1.5.1. Karayolu İyileştirmesi Ve Trafik Güvenliği Projesi.....	20
1.5.2. Trafik Güvenliğine Katkı Sağlayacak Yeni Projeler	20
1.5.3. Trafik Eğitimi.....	21
1.5.4.Trafik Denetimi.....	22
1.6. TRAFİK GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASINDA ROLÜ BULUNAN KURUM VE KURULUŞLAR.....	22
1.6.1. Yetkili Kurullar.....	23
1.6.2. Yetkili Kuruluşlar.....	23
1.6.2.1. Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM).....	24
1.6.2.2. Jandarma Genel Komutanlığı.....	25
1.6.2.3. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM).....	25
1.6.2.4. Milli Eğitim Bakanlığı (MEB)	26
1.6.2.5. Sağlık Bakanlığı	26
1.6.2.6. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı.....	26
1.6.2.7. Tarım ve Orman Bakanlığı.....	27

1.6.2.8. Belediyeler.....	27
1.6.2.9. Gönüllü Kuruluşlar.....	27

İKİNCİ BÖLÜM TRAFİK DENETİMİ

2.1. DENETİM KAVRAMI.....	28
2.2. TRAFİK DENETİMİNİN AMACI VE KAPSAMI.....	29
2.3. TRAFİK DENETİMLERİNİN NİTELİKLERİ.....	32
2.4. TRAFİK DENETİM ÇEŞİTLERİ.....	36
2.4.1.Seyir Halinde Denetim.....	36
2.4.2. İhbarlı Denetim.....	37
2.4.3. Sabit Denetim.....	38
2.4.4. Elektronik Sistemlerle Denetim.....	39
2.5. DENETİMİN KODLARI.....	40
2.6. DENETİMİN TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİSİ.....	40
2.7. TRAFİK DENETİMİ.....	46
2.7.1. Fahri Trafik Müfettişleri.....	47
2.7.2. Merkez Teşkilatı Tarafından Yürütülmekte Olan Görevler.....	48
2.7.3. Taşra Teşkilatı Tarafından Yürütülmekte Olan Görevler.....	48
2.7.4. Trafik Zabıtası ve Genel Kolluk İlişkisi.....	49
2.8. DENETİM CEZA İLİŞKİSİ.....	49
2.9. TÜRKİYE’DE TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANI.....	50

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM İSTANBUL İLİNDE DENETİM

3.1 ÜLKEMİZDE DENETİM.....	52
3.1.1 Denetim Faaliyetleri.....	52
3.1.2 Yıllara Göre Denetim Kaza İlişkisi.....	59
3.2 İSTANBUL İLİ DENETİM FAALİYETLERİ.....	68
SONUÇ VE ÖNERİLER.....	75
KAYNAKÇA	82
ÖZGEÇMİŞ	88
EKLER.....	89

KISALTMALAR LİSTESİ

CMK	: Ceza Muhakemesi Kanunu
DSÖ	: Dünya Sağlık Örgütü
EGM	: Emniyet Genel Müdürlüğü
EDS	: Elektronik Denetleme Sistemi
FTM	: Fahri Trafik Müfettişi
İHA	: İnsansız Hava Aracı
JGK	: Jandarma Genel Komutanlığı
KİTGi	: Karayolu İle Trafik Güvenliği İyileştirmesi
KGM	: Karayolu Genel Müdürlüğü
KTk	: Karayolu Trafik Kanunu
KTY	: Karayolu Trafik Yönetmeliğı
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
MTSK	: Motorlu Taşıt Sürücü Kursu
TDS	: Trafik Denetleme Sistemi
TEDES	: Trafik Elektronik Denetleme Sistemi

TABLÖLAR LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1.1. Yıllar İtibarıyla Meydana Gelen Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarındaki Kusur Oranları 2008-2018.....	9
Tablo 1.2. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Sürücü Kusurlarına Ait Bilgiler 2018.....	11
Tablo 1.3. Trafik Kazalarına Neden Olan Kusurlar.....	13
Tablo 1.4. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Yaya Kusurlarına Ait Bilgiler 2018.....	13
Tablo1.5. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Yolcu Kusurlarına Ait Bilgiler 2018.....	14
Tablo1.6. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Taşıt Kusurlarına Ait Bilgiler- 2018.....	16
Tablo 1.7. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Taşıt Kusurlarına Ait Bilgiler- 2018.....	18
Tablo 1.8. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Yol Kusurlarına Ait Bilgiler 2018.....	19
Tablo 2.1. Karayolu Güvenliğini Sağlayan Elemanların Yüzdelikleri.....	41
Tablo 3.1. Yıllara Göre Denetleme Faaliyetleri.....	55
Tablo 3.2. Yıllara Göre Geri Alınan Sürücü Belgeleri.....	56
Tablo 3.3. Sürücü Yaya Ve Yolculara Uygulanan Trafik Cezaları.....	57
Tablo 3.4. Fahri Trafik Müfettişleri İstatistikî Bilgileri.....	59
Tablo 3.5. 2008-2017 Yılları Trafîğe Kayıtlı Sürücü Sayısı.....	60
Tablo 3.6. 2009-2019 Yılları Trafîğe Kayıtlı Araç Sayısı.....	61
Tablo 3.7. 2009-2018 Yılları Arası Toplam Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı.....	62
Tablo 3.8. İstanbul İli 2014-2019 Yılları Arası Sürücü/Araç Sayıları.....	68
Tablo 3.9. İstanbul İli 2014-2019 Yılları Arası Trafik Ceza Sayıları.....	69
Tablo 3.10. İstanbul İli EDS (Elektronik Denetleme Sistemi) Cezaları.....	70
Tablo 3.11. İstanbul İli Trafik Kontrol Sayıları.....	71
Tablo 3.12. İstanbul İli Yerleşim Yeri Dışı-İçi Kaza Sayıları.....	74

ŞEKİLLER LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1. ABD ve İngiltere Verilerine Göre Karayollarındaki Trafik Kazalarının Sebepleri.....	8
Şekil 3.1. 2009-2018 Yılları Arasında Denetlenen Araç/Sürücü Sayıları.....	53
Şekil 3.2. 2018 Yılı Denetim Türlerine Göre Denetlenen Araç / Sürücü Sayısı.....	54
Şekil 3.3. 2009-2018 Yılları Arası Trafik Kazasından Etkilenen Bireylerin Oranı.....	63
Şekil 3.4. Ölümlü Trafik Kazası Sayıları 2018-2019 Yılları İlk Beş Ay Karşılaştırması.....	63
Şekil 3.5. Yaralanmalı Trafik Kazası Sayısı: 2018-2019 İlk Beş Ay Karşılaştırması.....	64

GİRİŞ

Her insan yaşamış olduğu toplumda güvenli bir ortam arzular. Toplum halinde yaşıyan insanların bu güvenli ortamda bulunması için de yaşamın pek çok alanında düzenleyici bazı kuralların koyulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Ancak bu kurallar sayesinde insanların birbirlerine olumsuz anlamda etkide bulunmayarak yaşamını devam ettirmesi istenmiştir. Mevcut düzende herkes toplum halinde yaşamının gerektirdiği kurallara uyarsa istenen güvenli ve sağlıklı ortam oluşturulur. Bu kurallar her toplumun sahip olduğu kültüre göre değişebilir. Önemli olan küresel anlamda kuralların bir anlamı olmasıdır. İnsanların toplu olarak bulundukları bir alan da trafiktir. Trafikte hareket halinde olsun ya da olmasın onu oluşturan tüm unsurlar belirli kurallar çerçevesinde düzende yerini alır. Bu kurallar bir toplumda kanun koyucunun ortaya koymuş olduğu şekilde belirlenirken devlet tarafından düzenlenir ve uygulanır. Devlet aynı zamanda yetkilendirdiği birimleri ile koymuş olduğu bu kuralları denetler ve denetimlerinin neticesinde kurallara uyulup uyulmadığını tespit eder. Kurallara uymayanlar ile ilgili gerekli işlemlerini yapar. Bütün bunların neticesinde arzulanan ise; kurallara uyulan bir trafik düzeni ile sağlıklı ve güvenli bir trafik çevresi olan toplum oluşturmaktır.

Yapılan denetimler ile amaçlanan ise trafik kazalarını önlemektir. Çünkü denetimlere duyulan ihtiyaç kurallara uymayan insanların varlığı ile ortaya çıkar ve kurallara uymama neticesinde kazalar meydana gelir. Trafik kazalarını önleyerek bunların sonucunda gerçekleşen maddi ve manevi tüm kayıpları en asgariye indirmek istenir. Trafik kazaları toplumun yaşam düzenini ve sağlığını önemli derecede etkileyen en önemli sorunlardandır. Kazaların sonucunda meydana gelen ölümler, yaralanmalar, iş gücü kaybı, planlanmamış ekonomik yükler gibi pek çok kayıplar meydana gelir. Bütün bunların sonucunda toplumda hem fiziksel hem de psikolojik kayıplar oluşur. Trafik kazaları sonucu meydana gelen ekonomik kayıplar da gayrisafi milli hasılayı etkilemekte, halbuki buraya harcanan ekonomik giderler ile toplumun yararına birçok eylem yapılabilir ve insanların yaşam kalitelerine katkı sağlanabilir.

Ülkemiz gelişmekte olan ölkeler arasındadır. Dolayısıyla toplumun her alanında yenilikler yaşanmaktadır. Bu yenilikler yaşanırken gerekli düzenlemeler ihtiyaçlar doğrultusunda yapılmaz ise ortaya yeni sorunlar ortaya çıkar. Gelişen teknoloji ve artan nüfus özellikle ölkemiz gibi ölkelerde karayoluna çıkan araç ve sürücü sayıları hızlı bir şekilde artmaktadır. Bu durum yıllar içerisinde artmaya devam edecektir. Bu noktada trafikte sağlanması gereken güvenli ortama duyulan ihtiyaç da artmaya devam edecektir ve gereği yapılmaz ise verilen kayıplar da artacaktır. Trafik kazalarını önlemek için en temel ihtiyaç kurallara uyulan bir ortamın sağlanmasıdır. Türkiye’de trafik kazalarında verdiğimiz kayıplara baktığımızda ortaya çıkan tablo çok dikkat çekicidir. Yıllardır trafik kazalarının önlenmesine yönelik çalışmalar yapılmış ve bu kayıpların en aza indirilmesi amaçlanmıştır. Çünkü trafik kazaları sonucu verilen kayıpların toplumda yarattığı hasarın ilk sıraya çıktığı görölmüştür. Bu bağlamda trafik kazalarını önlemek ile ilgili verilen mücadelenin üzerinde ciddi olarak durulması gerçeği görölmektedir. Bu da ihtiyaç duyulan trafik denetimlerin yapılması ile mümkündür.

Bu çalışmada, ölkemizde meydana gelen trafik kazalarının önlenmesinde denetimlerin önemi anlatılmaktadır. Yıllar içerisinde artan araç ve sürücü sayılarının denetimler üzerinde nasıl etki yaptığı ve denetimlerin bu yoğunluk karşısında nasıl şekillendiği ortaya konulmaktadır. Çalışmada nitel araştırma yöntemi kullanılacaktır. Gözlem ve yazılı dokümanların incelenmesi nitel araştırmada en yaygın olarak kullanılan bilgi toplama yöntemlerindendir. Çalışmanın konusu ile ilgili mevzuatlar incelenecek ve trafik denetiminin ne şekilde yapılması gerektiği anlaşılacaktır. Verilerin toplanma kısmında ise; ilk olarak konu ile ilgili literatür çalışması yapılacaktır. Literatür çalışmasında trafik kazaları ile ilgili istatistikler, şekiller ve tablolar incelenecektir. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı ve İstanbul İl Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme şube Müdürlüğü verileri incelenecektir. Bu bağlamda çalışma üç ana kısımdan oluşmaktadır ve sonuç kısmı ile sonlanmaktadır. Birinci bölümde trafik kavramı; trafik, trafik kazaları ve unsurları ilgili mevzuat ve akademik çalışmalar çerçevesinde incelenmiştir. İkinci bölümde trafik denetimi konusu üzerinde durulmuştur. Bu bölümde denetim sistemleri ve uygulamaları, denetim sisteminin önemi, trafik denetiminin amaç ve kapsamı açıklanmıştır. Son bölümde ise; Türkiye genelinde ve İstanbul ili özelinde meydana gelen trafik kazaları

incelenmiştir. Trafik denetimlerinde görevli personel ile görüşülerek ilgili kurumlardan alınan trafik kaza istatistikleri, araç ve sürücü sayıları, yapılan denetim türlerinin sayıları incelenmiştir. Aralarındaki ilişkiler tablo, şekil ve istatistiklerle açıklanmıştır. Çalışmada İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünde görevli personel ile bir araya gelinerek yapılan istişareden elde edilen bulgular da değerlendirilerek, tüm verilerin ışığında çözüm önerileri sonuç kısmında sunulmuştur.

Bu çalışmanın amacı trafik kazalarının önlenmesinde trafik denetimlerinin önemini ortaya koymaktır. Trafik denetimleri ile trafik kazaları arasındaki ilişkiyi istatistiki veriler ile ortaya koyarak, trafik kazalarının önlenmesinde alınması gereken tedbirlere yönelik önemli bir araştırma olacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

TRAFİK KAZALARI

1.1 TRAFİK KAVRAMI

Trafik sözcüğü, Fransızca “trafic”, İngilizce “traffic” İspanyolca “tráfico” sözcükleriyle ifade edilmektedir. Osmanlı döneminde de geliş-gidiş anlamına gelen “Seyrüsefer” kelimesi trafik kavramını ifade etmek için kullanılmakta idi. Karayolları Trafik Kanunu¹ ile uluslararası “Trafik” sözcüğü ülkemizde resmi literatürde ve mevzuatımızda kabul edilmiştir.

Trafik tanımı tek başına araçları kapsayan bir tanım olmayıp, çalışma şekli düşünülmeden tüm motor araçlar ile insanın ve hayvanın karayolları üzerindeki hal ve hareketlerini içine alan bir kavramdır. TDK ‘da trafik ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt araçları tarafından kullanılması ve seyrüsefer olarak tanımlanmaktadır (<http://www.tdk.gov.tr/2020>).

“Karayolu trafiğinin tanımlaması yapılırken kapsamlı bir kavramsal model geliştirilmeli; insan, hayvan, karayolu ve araçlara ek olarak teknoloji, eğitim, yönetim ve organizasyon, acil yardım, denetim, mevzuat, finansman ve diğerleri olmak üzere ele alınan faktörlerin birbiriyle olan etkileşimleri de değerlendirilmelidir” (Erdem ve Işık, 2004: 615). Yapılan tanımlarda yer alan yayalar, hayvanlar, araçlar ve karayolu kavramları trafik kazalarının içinde olduğu düşünülen kavramlardır.

Trafik alanı, kentte yaşayan bir insanın günün önemli bir zaman diliminde yoğun olarak içinde bulunduğu, etkilerine doğrudan maruz kaldığı, tüm formel ve informal eğitimin oluşturduğu davranışları sergilediği, hem eğitim alanı hem de bir uygulama alanıdır. Toplum içinde yaşayan tüm fertlerin, trafik ortamındaki kurlsız tutum ve davranışları ile bir başka insanın yaşama hakkına zarar verebileceği gibi kimi zaman şiddet bile uygulanmaktadır (Dindar, 2009:4).

KTk’ nın birinci kısmında yer alan ve amaç başlıklı 1. maddesinde “Bu Kanunun amacı, karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri

¹ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 18195 sayılı Resmi Gazete, 18.10.1983

belirlemektir.” denilmektedir. Kapsam başlığı 2. maddesinde ise “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.” ifadeleri yer almaktadır.

İlgili Kanunun birinci kısmının 3. maddesinde ise trafik ve trafikle ilgili bir dizi kavramlar tanımlanmaktadır. Bu kavramların içinde trafik, karayolları ve trafik kazaları gibi konuların hukuki tanımlamaları yer almaktadır. Bu kanuna göre trafik; “Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir.” Karayolu ise; “Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.” biçiminde tanımlanmıştır.

Yapılan tanımlar incelendiğinde, trafikte önemli unsurların; yayalar, hayvanlar, araçlar ve karayolu olduğu ve kavramın sadece karayolu trafiğini kapsadığı görülmektedir. Bu nedenle, ülkemizdeki mevcut trafik tanımının, karayolu trafik sorununu tanımlamada kullanılabilecek bir modelin bileşenlerini tam olarak kapsamadığı söylenebilir.

1.2. TRAFİK KAZASI

KTİK’ nın 3. maddesinde trafik kazası “Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanmış olay” olarak tanımlanmaktadır.

Trafikte meydana gelen bir olayın trafik kazası olarak adlandırılabilmesi için bir veya birden fazla aracın olayda yer almasının yanında bunlardan en az birinin hareketli olması gerekmektedir. Trafik kazası olarak nitelenen olayın herhangi bir kasıt sonucu oluşmamış olması gerekmektedir. Meydana gelen olay sonucunda kişiye veya mala zarar gelmiş olmalıdır ve araç veya araçların karayolu üzerinde olması gerekmektedir (Belli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımları da karayolu sayılır). Trafik kazası ile ölüm, yaralanma veya maddi hasar arasında nedensellik ilişkisinin bulunması gerekmektedir.

Trafik kazaları beklenmedik bir şekilde meydana gelen, oluşu itibari ile yaralanmalara mal kaybına ve can kaybına yol açan olaylar olarak görülmektedir. Trafik kazaları beklenmedik yerde, beklenmedik şekilde can ve mal kaybına veya

zararına sebep olmaları açısından değerlendirildiğinde, sadece Türkiye'de değil tüm dünyada çözümü büyük çabalar gerektiren en büyük sorulardan biri durumuna gelmiştir. Günümüzde trafik kazaları, yol açtığı kayıpların büyüklüğü ile tüm dünya ülkelerinin mücadele ettiği en önemli sorunlardan birisidir. Her yıl dünyada yaklaşık 1 milyon 250 bin insan trafik kazalarında hayatını kaybetmekte, 50 milyondan fazla insan da yaralanmakta ve sakat kalmaktadır (Trafik kaza yönetimi, EGM, 2017). Bu rakamlarla trafik ölümlerinin, ölüm nedenleri arasında 8. sıradaki konumunun 2030 yılına kadar 5. sıraya kadar yükseleceğini öngörülmektedir (DSÖ, 2013). Bu olumsuz gelişmenin alt yapısındaki nedenlerin başında, nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ve endüstrileşme süreci ile birlikte araç sayısının giderek artmasının geldiği söylenebilir. Hızla artan nüfus ve araç sayıları ile trafik özellikle yoğun ve kalabalık şehirlerde daha da karmaşık hale gelmektedir. Bu karmaşıklık beraberinde istenmeyen kazaların oluşmasına neden olmaktadır.

Nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ve sanayileşmeyle birlikte taşıt sayılarının da artması doğaldır. Bu süreç içerisinde özellikle gelişmekte olan ülkelerde trafik ve trafik kazaları gündemden hiç düşmemekte ve en büyük problemlerden biri konumuna gelmektedir (Söylemezoğlu, 2006:3).

Trafik kazaları toplum sağlığını ve düzenini tehdit etmesinden dolayı günümüzde üstünde durulması gereken önemli konulardandır. Trafik kazaları sonucu çok sayıda ölümler, yaralanmalar ve sakatlıklar meydana geldiğinden, bu husus dünyada ve ülkemizde bir halk sağlığı problemi olarak da görülmektedir. Trafik kazaları insanların sağlığını, moral ve motivasyonunu, iş gücünü ve yaşam kalitesini olumsuz yönde etkilediğinden insanlar üzerinde ruhsal ve fiziksel hasarlara sebep olmaktadır.

Trafikte önemli olan insan ve insan hayatıdır, sosyal hayatımızda yaşantımızı kolaylaştıran tüm kuralların çıkış noktası da insan hayatına verilen önemden kaynaklanır. Trafik kurallarının çıkış noktası da budur ve trafik kuralları sorumluluk, duyarlılık ve paylaşım gerektirir (MEB, Talim ve Terbiye Kurulu, 2011). Çünkü bir toplumda kazalarda kusurların en fazla pay sahibinin insan unsuru olması nedeniyle insanın bilinçlendirilmesi ve trafik kurallarına uyması ile kazalar önlenabilir hale getirilebilir. Trafik kazaları, nerede, ne zaman ve nasıl meydana geleceği önceden

bilinemez ancak önlenebilirler, kazaların nedenleri belirlenerek gerekli önleyici tedbirler alınabilir.

1.3. TRAFİK KAZALARININ SEBEPLERİ

Trafik probleminin temelinde eğitim, altyapı, denetim, ilk ve acil yardım hizmetleri, güvenli araç üretimi, çevreci yaklaşım, ulaşım hizmetlerinin yürütülmesi gibi çok değişik unsurlar bulunmaktadır (Trafik kaza yönetimi, EGM, 2017).

Dünya devletleri trafik kazalarının nedenlerini temel olarak İngilizce "E" harfi ile başladığı için "4 E" olarak ifade edilen dört ana nedene dayandırmaktadır. Eğitim (Education), alt yapı, araç ve yol gibi teknik konular (Engineering), yasal düzenlemeler ve denetim (Enforcement), ilk ve acil yardım (Emergency care-first aid) ile sürücü sağlığı konusundaki eksikliklerdir.

Buradaki ilk üç E (Engineering, Education, Enforcement) kaza olmadan yapılacak faaliyetleri, dördüncü E (Emergency) de kaza olduktan sonra olası kayıpların azaltılmasına yönelik tedbirleri ifade eder. Trafik Mühendisliği (Traffic Engineering), trafik ile ilgili olarak yollar ve taşıtlar olmak üzere, tüm teknik konuları kapsamaktadır. Trafik Eğitimi ise (Traffic Education) trafik güvenliğini sağlamak üzere, trafiğin unsurları olan sürücü, yaya ve yolcuların kurallara uygun bir davranış içinde olmalarına yöneliktir. Trafik Denetimi (Traffic Enforcement), trafik mevzuatı ve denetimiyle ilgili olan; daha çok mevzuatın uygulanabilirliği ve uygulanmasının sağlanması için caydırıcı ve etkin cezalarla etkin ve sürekli denetimi kapsar. Acil Yardım (Emergency), trafik kazaları sonrası ilk ve acil tıbbi hizmetler ve kazaların oluşmasından sonra ortaya çıkan zararın azaltılmasına yöneliktir.²

Güvenli bir trafik ortamının sağlanması, trafik kazalarının önlenmesi ve zararlı sonuçlarının en aza indirilmesi konusunda başarılı sonuç elde edebilmek için Eğitim (Education), denetim (Enforcement), İlk ve acil yardım (Emergency) ve alt yapı (Engineering) olarak bilinen 4E faktörlerinin başka bir deyişle güvenli trafik unsurlarının birlikte ve koordineli olarak ele alınması gerekir.

Bu şartların yerine getirilememesi ve temel prensiplerin aksaması, tasarım ve uygulama aşamalarında gerekli özen ve dikkatin gösterilememesi halinde, karayolu üzerinde oluşan trafik kazalarının azalması mümkün değildir. 4E olarak adlandırılan bu şartlar, bilim ve teknik ortak noktasında birleştirilmeli, trafik problemlerine çözüm bulmaya çalışılmalıdır (Söylemezoğlu,2006:7).

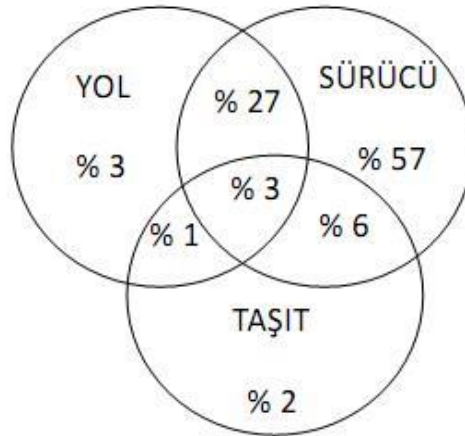
² Işıldar, Süleyman, "Trafik Kazaları ve Önlenmesi", Tüketici Bülteni Trafik Özel sayısı; Türk Standartları Enstitüsü, Ankara, (1998), s.12-17

1.4. TRAFİK KAZALARININ UNSURLARI

Trafik kazalarına neden olan faktörleri insan, araç ve çevre olmak üzere üç başlık altında toplanmalı ancak bu faktörler birbirinden ayrı bir şekilde düşünülmemelidir. Kazaların sebebi olarak sürücü hataları tek başına düşünülmemelidir. Çünkü bazı kusurlar güvenlik sistemleri tarafından tolere edilebilse de bu her zaman mümkün olmaz. Ayrıca kazalara sebep olan yol ve hava şartları da gelişebilmektedir.

Ceza sisteminin caydırıcılığının yetersiz olması, trafik denetimlerinin etkisiz kalması ve ceza uygulamasındaki zaman bakımından gecikmeler de kural ihlallerinin yapılmasına ve tekrar oluşmasına neden olabilmektedir. (Köksal, 2010:10).

Şekil 1.1: ABD (Amerika Birleşik Devletleri) ve İngiltere Verilerine Göre Karayollarındaki Trafik Kazalarının Sebepleri



Kaynak: Köksal, (2010:10).

Şekil 1.1' de kaza unsurlarının tekil ve birlikte ortaya çıkan etkileri gösterilmektedir. Sürücü kusuru tek başına % 57' lerce seyrederken; yol kusuru tek başına % 3 ve taşıt kusurları tek başına % 2 oranlarındadır. Sürücü kusuru, taşıt ve yol kusuru ile etkileşim halinde tüm kusurlar içerisinde % 93 oranına ulaşmaktadır. Şekilden de anlaşılacağı üzere, sürücü faktörü kazaların önlenmesinde çok önemli bir paya sahiptir. Sürücüler üzerinde alınabilecek tedbirlerle trafik kazaları sonucu ölüm ve yaralanmaların önemli bir oranda azalacağı tahmin edilmektedir.

Tablo 1.1. Yıllar İtibarıyla Meydana Gelen Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarındaki Kusur Oranları 2008-2018

YILLAR	İNSAN FAKTÖRÜ				ARAÇ-ÇEVRE	
	SÜRÜCÜ	YAYA	YOLCU	TOPLAM	TAŞIT	YOL
	%	%	%	%	%	%
2008	90,5	8,4	0,4	99,3	0,3	0,4
2009	89,6	9,1	0,4	99,1	0,3	0,6
2010	89,7	9,0	0,4	99,1	0,3	0,6
2011	90,2	8,5	0,4	99,1	0,3	0,6
2012	88,9	9,8	0,4	99,1	0,3	0,6
2013	89,0	8,9	0,4	98,3	0,9	0,8
2014	89,1	9,2	0,5	98,8	0,6	0,6
2015	89,8	8,7	0,5	98,9	0,6	0,5
2016	90,0	8,6	0,4	99,0	0,5	0,5
2017	90,3	8,3	0,4	99,0	0,5	0,4
2018	89,6	8,2	1,09	99,01	0,64	0,35

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Türkiye’de kazalar genellikle trafik kazalarının nedenlerini ortaya koyacak bir bakış ile değerlendirilmemekte, kazada etkili sürücü ve yaya davranışlarında yol ve çevre koşullarının etkisi olup olmadığı yeterince araştırılmamaktadır. Tüm bu gerçeklere rağmen insan kusurlarının yaklaşık %99 gibi son derece büyük bir rakam olarak ortaya çıkması düşündürücüdür. Aşağıda bu faktörler daha ayrıntılı olarak açıklanmıştır.

1. 4. 1. İnsan Faktörü

Meydana gelen trafik kazalarında en büyük kusur payı insana aittir. Sürücü, yaya ve yolcu olarak da trafiğe katılan, aracı ve yolları yapanların da insan olduğu düşünüldüğünde kusur oranının daha yüksek seviyelere çıkması olasıdır. İnsan faktörü trafik kazalarının meydana gelmesinde bazen pasif bazen de aktif olarak başrol oynamaktadır (Demiröz, 2006: 13).

İnsan faktörü içerisinde sürücü faktörünün yeri en baştaadır. Dünyada olduğu gibi ülkemizde de trafik kazalarındaki en büyük pay insan faktörü içerisinde değerlendirilen sürücü faktörüdür.

Tablo 1.2 ve Tablo 1.3’ de görüldüğü üzere trafik kazalarındaki sürücülerin kusur oranı diğer kusur oranlarına göre çok fazladır. Beş yıllık bir dönem incelendiğinde, oranların çok değişmediği ve tüm yıllarda da sürücülerin kusur oranlarının çok fazla olduğu gözükmemektedir. Aracı yapan ve çevreye büyük ölçüde hükmedenin de insan olduğu düşünülürse, trafik kazalarının önlenmesi için alınacak tedbirlerin de büyük bir kısmı insana yönelik olmalıdır.

Kazaya sebep olan sürücü faktörleri yaş, cinsiyet, bir cismi algılama ve buna reaksiyon gösterme süresi, risk alma eğilimi, uyku ve alkol düzeyi, ruh hali, kullandığı ilaçlar, fiziksel yeterlilikleri ve eğitim düzeyi gibi unsurlara göre değişkenlik gösterebilmektedir:³

Bu faktörlerin derecesi ve faktörlerden kaçının aynı anda ortaya çıkması gibi nedenler trafik kazalarının oluşma ihtimalini güçlendirmektedir. Aynı zamanda trafik kazası sonucu ölüm ve yaralanma derecelerini etkileyeceği değerlendirilmektedir. Yorgunluk, hastalık, psikolojik durum, zihinsel dağınıklık ve alkollü olma ve benzeri hususlar, intikal reaksiyon süresini uzatan, refleksi yavaşlatan dolayısıyla kazalara karışma ihtimalini artıran geçici fiziksel özelliklerdir. Yetişkin bir insanın mesleği, sosyal yapısı, eğitim derecesi, zeka durumu, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, sürücü olarak tecrübesi, bilgi düzeyi trafik kazalarına karışmada önemli olan diğer faktörlerdendir.

Ayrıca belirtilmelidir ki, bazı insanlar doğuştan sahip oldukları bir yapı ile veya sonradan aile ve çevre koşullarının sonucu olarak belirli kurallara uymada

³ Çubuk, Kürşat ve Hatipoğlu, Seda, “Trafik Güvenliği ve Aşırı Hız”, Gazi Üniv. Müh. Mm. Fak. Der., (2005), s.699-702

zorluk çekebilirler. Sabırlı ve soğukkanlı değildirler, tehlikeli bir olaya karışmaya meyillidirler. Bu özelliklere sahip olan kişiler trafik güvenliği için son derece tehlikelidirler. Bütün bunların dışında KTK ‘nın 84. maddesinde kazaya sebep olan sürücülere ait asli kusurlar belirtilmiştir. Örneğin geçilmemesi gereken yerlerde ihlal yaparak geçme, girilmez işaretli alanlara girme, şerit ihlalinde bulunma, arkadan çarpma geçiş önceliklerine uymama, tehlikeli şerit değiştirme gibi asi kusurlar yer almaktadır.

Tablo 1.2. Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Sürücü Kusurlarına Ait Bilgiler 2018

Sürücü Kusurları	Yerleşim Yeri İçi		Yerleşim Yeri Dışı		Toplam	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak	52.619	35,91	5.682	47,44	78.301	39,02
Kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak	23.748	16,21	2.807	5,19	6.555	13,23
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	8.631	5,89	7.774	14,36	16.405	8,18
Arkadan çarpmak	11.017	7,52	4.821	8,91	15.838	7,89
Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	11.729	8,01	1.665	3,08	13.394	6,68
Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak	5.992	4,09	313	0,58	6.305	3,14
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretine uymamak	5.009	3,42	1.233	2,28	6.242	3,11
Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek	5.216	3,56	917	1,69	6.133	3,06
Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak	3.156	2,15	976	1,80	4.132	2,06
Şerit ihlali yapmak	2.605	1,78	1.154	2,13	3.759	1,87

Alkollü olarak araç kullanmak	2.437	1,66	1.268	2,34	3.705	1,85
Aşırı hızla araç kullanmak	1.628	1,11	1.771	3,27	3.399	1,69
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	969	0,66	413	0,76	1.382	0,69
Yaya ve okul geçitlerinde yavaşlamamak, yayalara geçiş hakkı vermemek	1.281	0,87	24	0,04	1.305	0,65
Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek	418	0,29	654	1,21	1.072	0,53
Yolcu indirme ve bindirme kurallarına uymamak	563	0,38	17	0,03	580	0,29
Bisiklet, M.bisiklet ve Motosikletleri kurallara uymadan sürmek	480	0,33	23	0,04	503	0,25
Eksik, bozuk veya uygun olmayan araç donanımıyla araç kullanmak	217	0,15	262	0,48	479	0,24
Tehlikeli veya aşırı şekilde yükleme yapmak	186	0,13	166	0,31	352	0,18
Kaza mahallinde durmamak, gerekli tedbirleri almamak ve yetkililere bildirmemek	199	0,14	102	0,19	301	0,15
Diğer	8.415	5,74	2.093	3,87	10.508	5,24
TOPLAM	146.515	100	54.135	100	200.650	100

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Tablo 1.2 incelendiğinde sürücüye ait kusurlara göre meydana gelen kazalarda ilk üç sırayı araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmak kusuru toplamda % 39,02 ile ilk sırada, kavşaklarda geçiş önceliğine uymamak toplamda % 13,23 ve manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak ise % 8,18 oranı ile yer aldığı görülmektedir.

Tablo 1.3. Yerleşim Yeri Durumuna Göre Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarındaki Kusur Oranları - 2018

KAZA FAKTÖRLERİ	YERLEŞİM YERİ		YERLEŞİM YERİ DIŞI		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Sürücü	146.515	37,96	54.135	94,54	200.650	89,64
Yaya	17.714	0,63	826	1,44	18.540	8,28
Yolcu	1.112	0,67	1.315	2,30	2.427	1,09
Taşıt	778	0,47	664	1,16	1.442	0,64
Yol	456	0,27	322	0,56	778	0,35
TOPLAM	166.575	100	57.262	100	223.837	100

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Tablo 1.3 'e göre kusur oranları tablosu incelendiğinde kaza faktörlerinde toplamda % 89,64 oranla sürücülerin payının fazla olduğu görülmektedir. Diğer faktörler; yaya %8,28, yolcu 1,09, taşıt 0,64, yol 0,35 oranlarıyla sıralanmaktadır. Burada faktörlerden sürücü kusurları ilk sırada yer almaktadır. Ayrıca tüm faktörler yerleşim yeri içi ve dışı birlikte incelendiğinde sürücü kusur payı yerleşim yeri dışında %95 oranına kadar yükseldiği ve yine yerleşim yeri içinde de %87,96 oranı ile ilk sırada yer almaktadır. Bu kapsamda sürücü kusurlarının denetlenerek ve yaptırımlar ile azaltılması sağlanabilir.

Tablo 1.4. Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Yaya Kusurlarına Ait Bilgiler 2018

YAYA KUSURLARI	Yerleşim Yeri		Yerleşim Yeri Dışı		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Geçit ve kavşakların olmadığı yerlerde geçme kurallarına Uymamak	6.100	34,44	122	14,77	6.222	33,56
Taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde Bulunmak	3.443	19,44	112	13,56	3.555	19,17
Trafik ışık ve işaretlerine uymamak	2.178	12,30	25	3,03	2.203	11,88
Karşıdan karşıya geçişlerde trafik kurallarına uymamak	1.531	8,64	74	8,96	1.605	8,66
Taşıt yoluna girmek	962	5,43	123	14,89	1.085	5,85
Trafik güvenliği ile ilgili diğer	639	3,61	35	4,24	674	3,64

kurallara uymamak						
Gece ve gündüz görüşün az olduğu hallerde çarpmayı önleyici uyarıcı tedbir almamak	255	1,44	11	1,33	266	1,43
Taşıt yolunda sol kenardan gitmemek	209	1,18	14	1,69	223	1,20
Trafiği güçleştirecek şekilde yola bir şey atmak-dökmek ve benzeri hareketlerde bulunmak	37	0,21	14	1,69	51	0,28
Alkollü yola çıkmak	35	0,20	8	0,97	43	0,23
Kaza mahallinde durmamak	33	0,19	5	0,61	38	0,20
Diğer	2.292	12,94	283	34,26	2.575	13,89
TOPLAM	7.714	100	826	100	18.540	100

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Tablo 1.4' te yer alan veriler incelendiğinde yayalara ilişkin kusurlardan, kazaların yerleşim yeri içi ve dışında ilk sırayı geçit ve kavşakların bulunmadığı yerlerde geçme kurallarına uymamak kusuru toplamda % 33,56 ile büyük çoğunluğu kapsamaktadır.

Tablo 1.5. : Ölümlü ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Yolcu Kusurlarına Ait Bilgiler 2018

YOLCU KUSURLARI	Yerleşim Yeri		Yerleşim Yeri Dışı		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Taşıtlarda kask veya emniyet kemeri kullanmamak	208	18,71	268	20,38	476	19,61
Taşıt içinde gayri nizami hareket etmek	108	9,71	309	23,50	417	17,18
Habersiz taşıta binmek ya da taşıttan inmek	99	8,90	127	9,66	226	9,31
Taşıt dışında (çamurluk v.s) gayri nizami seyahat etmek	16	1,44	10	0,76	26	1,07
Hareket halindeki taşıtlardan yere atlamak	15	1,35	4	0,30	19	0,78
Taşıttan sarkmak	9	0,81	2	0,15	11	0,45

Açık yük üzerinde gayri nizami ve tehlikeli şekilde seyahat etmek	4	0,36	6	0,46	10	0,41
Diğer	653	58,72	589	4,79	1242	51,17
TOPLAM	1112	100	1315	100	2427	100

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Tablo 1.5 'de yer alan yolculara ait olan kusurların başında % 19,61 ile kask kullanmamak ve emniyet kemeri takmamak, % 17,18 ile taşıt içinde gayri nizami hareket etmek ve % 9,31 ile habersiz taşıta binmek ya da taşıttan inmek gelmektedir.

1.4.2. Araç Faktörü

Trafik olgusunu oluşturan ve en önemli unsurlardan biri olan, trafik kazalarının üzerinde doğrudan etkisi bulunan bir grup da araç faktörüdür. Kazalar hangi kusur sonucu oluşursa oluşsun mutlaka araçlarla gerçekleşmektedir. Araçlarda, zamanla kullanımından ve teknik bakımlarının yetersiz yapılmasından dolayı yıpranma ve teknik arızalar ortaya çıkmakta ve bu durum da trafik kazaları oluşumunda etkili olabilmektedir.

Araç faktörü, trafik kazalarına neden olan sebeplerin en düşük yüzdesini oluşturan grubun içerisinde yer almaktadır. Ancak insan hayatı çok değerli olduğu için bu düşük yüzdelere de görmezlikten gelinemez. Günümüz otomobil üreticilerinin, daha güvenli taşıt üretme konusunda rekabetlerinden dolayı, günümüzde kullanılan araçların güvenlik yönünden daha üst seviyeye çıktığı görülmektedir. Unutulmaması gereken başka bir husus da, trafik kazalarına sebep ne olursa olsun, trafik kazaları araçlarla yapılmaktadır. Bundan dolayı araçlarda alınacak aktif ve pasif tedbirler ile kaza sonrası oluşabilecek ölüm, yaralanma ve maddi hasarlarda ciddi manada düşüşler yaşanacağı düşünülmektedir.

Tablo 1.3 ve Tablo 1.4' incelendiğinde trafik kazalarında, araç faktörü diğer faktörlere göre en düşük seviyededir.

Günümüz taşıtlarında teknolojik gelişmelere paralel olarak bazı değişiklikler meydana gelmiştir. Günümüz taşıtlarıyla ilgili olarak geliştirme ve araştırma çalışmalarının aşağıda belirtilen konularda yoğunlaştığı görülmektedir (Seiffert ve Walzer, 1991:14).

- Teknolojik gelişmelere paralel olarak yakıt ekonomisi, çevre koruma, güvenlik, konfor, güvenilirlik gibi faktörlerinin klasik fonksiyonlarının daha da geliştirilmesi,
- Alternatif malzeme, elektronik, yeni deney ve imalat yöntemleri gibi yeni teknolojilerin geliştirilmesi,

- Trafikte yolların tıkanması, araç trafiğine paralel olarak hava kirliliğinin artması gibi trafik problemlerine sürekli çözümlerin getirilmesi.

Trafik kazalarına sebep olan araç faktörleri de şu maddelere göre değişkenlik göstermektedir (Çubuk ve Hatipoğlu, 2005:701).

- Araç motorunun gücü
- Aracın ulaşabileceği maksimum hızı
- Aracın konforu
- Araç tipi (klasik veya spor araç)
- Aracın donanım özellikleri (Airbag, ABS fren sistemi vb.)

Yukarıda bahsedilen faktörler, özellikle kaza sonrası insanlar üzerinde görülecek etkinin derecesi bakımından önemlidir. Çünkü aynı şartlarda meydana gelen iki farklı kazada araç içerisinde hava yastığı (airbag) olup-olmaması, araç içerisindeki insanların zarar görme derecesinde değişkenlik göstermektedir. Hava yastığı (airbag) sayesinde sürücü ve yolcuların daha az zarar göreceği aşıkardır. Diğer faktörler için de aynı husus geçerlidir.

Araçların aydınlatma sistemlerinin, hareket halindeki bir aracın durdurulmasının ana unsuru olan fren sistemlerinin, aracın karayolundaki hareketini ve yola tutunmasını sağlayan lastiklerin durumu gibi unsurların tam ve çalışır durumda bulunması güvenli bir trafik için olmazsa olmaz unsurlardandır. Bu nedenle yasal düzenlemelerle araçların teknik bakımları yaptırılmadan trafiğe çıkmaları yasaklanmıştır (Demiröz, 2006: 18).

Araçta kazaya neden olan kusurlar; lastik patlaması, kusurlu fren, kusurlu tekerlek, aks kırılması, kusurlu rot ve şaft kırılması olarak istatistiklere yansımaktadır. Ayrıca bunlara ek olarak araçta kaza oluşumunda etkili olan diğer unsurlar; taşıtın modeli ve yaşı, lastiklerin durumu, mekanik aksamı, görüş sağlayan elemanları (camlar, güneşlik, aynalar gibi), elektrik donanımı ve yakıt sistemi şeklinde belirtilmektedir (Acar, Üçgül, Aksüzek 2001: 112-114).

Tablo 1.6. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Taşıt Kusurlarına Ait Bilgiler- 2018

TAŞIT KUSURLARI	Yerleşim Yeri		Yerleşim Yeri Dışı		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Kusurlu Fren	306	9,33	118	17,77	424	9,40
Lastik Patlaması	44	,66	169	25,45	213	4,77

Kusurlu Rot	40	,14	28	4,22	68	,72
Far Kusuru	41	,27	16	2,41	57	,95
Kusurlu Direksiyon	29	,73	24	3,61	53	,68
Kapı Kusuru	36	,63	12	1,81	48	,33
Arka Lambalar	14	,80	27	4,07	41	,84
Aks Kırılması	16	,06	21	3,16	37	,57
Makas Arızası	17	,19	4	0,60	21	,46
Şaft Arızası	10	,29	8	1,20	18	,25
Dönüş Sinyali	12	,54	4	0,60	16	,11
Cam Sileceği Arızası	6	,77	4	0,60	10	,69
Şansızman Arızası	3	,39	5	0,75	8	,55
Diğer	204	6,22	224	33,73	428	9,68
TOPLAM	778	100	664	100	1442	100

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Tablo 1.6 incelendiğinde trafik kazalarında araçlara ait kusurların dağılımı verilmiştir. Buna göre yerleşim yerleri ve yerleşim yeri dışı kazalarda meydana gelen kusurlarda ilk sırayı toplamda % 29,40 oranla kusurlu fren, onu % 14,77 ile lastik patlaması alırken ve % 4,72 ile kusurlu rot takip etmektedir.

1.4.3. Çevre Faktörü

Çevre faktörü içerisinde yol, trafik, hava, yağış durumu ve arazi gibi doğa şartları yer almaktadır. Çevre faktörü bunların oluşturduğu olumsuz durumları içerir. Bu durumlar içerisinde en önemli unsur, trafik olayının olduğu karayoludur. Karayolunun geometrisi, yapım kalitesi, geçit ve kavşakların varlığı, kullanışlılığı ve ergonomikliği, trafik yoğunluğuna ve trafik akış hızına uygunluğu, trafik kontrol ve işaretlerinin yerleri, sürekliliği ve görünürlüğü ve sürüş ortamlarının çeşitliliği, sürücü performansını ve taşıt tasarımını etkileyen önemli faktörlerdendir (Ayaz, EGM,1999).

Yolların şerit genişliği, sayısı, yüzey bozuklukları, yetersiz aydınlatma olması, alt ve üst geçitlerin, yaya kaldırımlarının yetersiz olması, yatay ve düşey işaretleme eksiklikleri, işaretleme hataları, yol kaplaması ve kaza noktalarının çokluğu da trafiği olumsuz etkileyen yol kusurları arasında sayılmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün istatistiklerinde sadece yol, köprü, menfez çökmesi ile yol kayması gibi büyük fiziki olumsuzluklar yol kusuru olarak kabul edilmektedir. Fakat yolların planlanması, yapımı ve bakımı, güzergâh seçimi,

projelendirilmesi ve işaretlendirmelerde ortaya çıkan hatalar da trafik kazalarına neden olmaktadır (Asiloğulları, 1994: 16).

Çevre faktörü içerisinde iklim ve hava koşullarını da dikkate almak gerekir. Hava ve iklim durumu sürücü davranışlarını olumsuz yönde etkileyebilmektedir.

Havanın sıcak ya da nemli olması sürücüler üzerinde dikkatsizlik, gerginlik, sinirliliğe sebep olduğundan, trafik kazalarına neden olabilmektedir. Bununla birlikte ani yağmur, toz fırtınası, viyadüklerde oluşan yan rüzgârlar ve günün belli zamanlarında gelen güneş ışınlarının açısı da görüşü etkileyerek trafik kazalarına yol açabilmektedir (Gürer, 2004:385).

Çevrenin trafik kazalarına etkisi aşağıda belirtilen maddelere göre değişkenlik göstermektedir (Çubuk ve Hatipoğlu, 2005:701).

- Hava durumu (açık, sisli, yağışlı, vb)
- Satış durumu (kuru, ıslak, vb)
- Doğal ışık durumu (gece, gündüz)
- Karayolu aydınlatması
- Yol işaret levhaları
- Hız limiti
- Denetim

Tablo 1.7. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Çevre Kusurlarına Ait Bilgiler - 2018

GÜN IŞIĞI DURUMU	Kaza Sayısı	%	Ölü Sayısı			
			Kaza Yerinde	Kaza Sonrası ⁽¹⁾	TOPLAM	%
Gündüz	126.196	67,7	1.914	2.114	4.028	60,3
Gece	55.406	29,7	1.344	1.098	2.442	36,6
Alacakaranlık	4.930	2,6	110	95	205	3,1
TOPLAM	186.532	100	3.368	3.307	6.675	100

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Tablo 1.7 de çevresel faktörlerden gün ışığı durumu ele alınmıştır. 2018 verilerine göre toplam kaza sayılarına bakıldığında gündüz meydana gelen kazalar % 67,7 ile gün ışığının olmadığı durumlara göre daha fazla kazalara sebep verdiği anlaşılmaktadır. Bunun sonucunda gündüz vakti ölü sayılarının da daha fazla olduğu görülmektedir.

Çevre faktörü, yol kusur oranını da içerisine alan kapsamlı bir faktördür. Geniş bir alanı içerisine almasına rağmen trafik kazalarında etkisi % 0.6 civarındadır. Ancak çok düşük ihtimaller dahi trafik kazalarında göz ardı edilemez. Bir diğer önemli husus da, gerçek yaşamda bu oranın daha fazla olabileceğidir. Bu bağlamda konu ile ilgili detaylı araştırmalar yapıldığı takdirde, bu oranın daha yukarılara çıkması olasıdır.

İklim ve hava koşulları da özelliklerine göre sürücüler üzerinde bir takım etkilere sahiptir. Sıcak hava, soğuk hava, nemli hava, yağışlı hava ,rüzgar, gün ışığı sürücülerini etkileyen ve onların ruhsal durumları ile davranışlarını algı ve karar verme süreçlerini etkileyen meteorolojik hadiselerdir.

Trafik kazalarını sadece insan-araç-çevre etkileşimi içerisinde sınırlandırarak incelemek yeterli olmamaktadır. İlgili kanunlar, yönetmelikler, denetimler, yerleşim plânları, ulaşım plânlaması, trafik düzeninin sağlanması ve son derece önemli olan ilk ve acil yardım konularındaki sorunlar, trafik kazalarını ve sonuçlarını etkileyerek trafik güvenliğinin arzu edilen seviyeye ulaşmasını engellemektedir.

Tablo 1.8. Ölümlü Ve Yaralanmalı Trafik Kazalarına Etken Yol Kusurlarına Ait Bilgiler- 2018

YOL KUSURLARI	Yerleşim Yeri		Yerleşim Dışı		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Yol Sathında Gevşek Malzeme	128	28,07	180	55,90	308	39,59
Yolda Münferit Çukur	119	26,10	43	13,35	162	20,82
Şerit Çökmesi	99	21,71	32	9,94	131	16,84
Tekerlek İzinde Oturma	67	14,69	32	9,94	99	12,72
Kısmi veya Münf erit Çökme	31	6,80	22	6,83	53	6,81
Düşük Banket	12	2,63	13	4,04	25	3,21
TOPLAM	456	100	322	100	778	100

Kaynak: (www.kgm.gov.tr, 2020).

Tablo 1.8 incelendiğinde trafik kazalarına etken yol kusurlarının dağılımı görülmektedir. Buna göre yerleşim yeri ve yerleşim dışı yol kusurlarında ilk sırayı toplam %39,59 oranla yol sathında gevşek malzeme, % 20,82 yolda münferit çukur ve % 16,84 şerit çökmesi takip etmektedir.

1.5. ÜLKEMİZDE TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK FAALİYETLER

1.5.1.Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi

Trafik kazalarını önlemeye yönelik çalışmalar incelendiğinde ülkemiz tarihindeki en kapsamlı ve güçlü çalışmalardan biri olarak karşımıza çıkan Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi KiTGi projesidir. Programın amacı, ilk olarak sorunun incelenerek, bir güvenlik vizyonu oluşturulması, bunu izleyen bir strateji ve bir eylem planı hazırlanmasıdır. Bundan sonraki amaç, önerilen önlemlerin uygulanarak kazaların önlenmesi ve olumsuz sonuçların ortaya çıkmadan sorunların çözülmesidir. Program için öngörülen süre 2002-2011 yılları hedeflenmiştir.

Projenin uzun vadeli genel güvenlik vizyonu Türkiye'deki karayollarında (trafik kazası sonucunda) hiç kimsenin ölmemesi veya ciddi şekilde yaralanmaması idi, orta vadeli güvenlik hedefleri ise trafik kazaları sonucunda ölen ve ciddi şekilde yaralanan kişilerin sayısı, sürekli olarak azaltılması idi. Korunmasız yol kullanıcıların ve çocukların güvenliğine özel önem gösterilmesi başlığı özellikle vurgulanmıştı.

Programda özellikle toplumun her kesiminin trafik kazalarının önlenmesine yönelik faaliyetlerde katılımına dikkat çekilmekte idi. Önerilen müdahaleler, ilave bütçeler, daha fazla sosyal sorumluluk ve daha sıkı düzenlemeler ve uygulama gerektirecektir. Programın başarısı kuşkusuz uygulanmasına bağlı olacaktır. Kamu kuruluşları, özel teşebbüsler ve kuruluşlar yanı sıra bütün bireyler dahil olmak üzere toplumun bütün kesimlerinin daha fazla çaba göstermesi gerekmektedir (Ulusal Trafik Güvenliği Programı, İçişleri Bakanlığı).

1.5.2.Trafik Güvenliğine Katkı Sağlayacak Yeni Projeler

Gelişen teknoloji, internet kullanımının yaygınlaşması, görsel yayınların artması ile birlikte ülkemizde trafik kazalarını önlemeye yönelik pek çok proje ve kampanya yapılmaya başlanmıştır. Bunlardan biri de Trafik Dedektifleri Projesidir. Trafik kazalarının önlenmesi kurumların ve sivil toplum örgütü ile bireylerin ortak çalışması ile mümkün olabilecektir. Bu ortak çalışmanın başarılı olabilmesi için tarafların eşgüdüm içerisinde hareket etmeleri önem arz etmektedir. Trafik problemi, kurumların kendi başlarına çözebileceği bir problem değildir. Kurumların uyumlu

alışmaları ile bu sorun da çözüme kavuşacaktır. Trafik kaza istatistikleri ne yazık ki çok yseklerdedir ve AB ortalamasının üstündedir. Trafik kültürünün güvenlik bağlamında benimsenmediği ülkemizde bu sorun ancak eğitim ile aşılacaktır. Eğitim de geniş kitlelere yayılarak toplum bilinçlendirilmelidir. Bu amaçla; Trafik Dedektifleri projesi başlatılmış ve trafik kazalarını önlemek amaçlanmıştır. "Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı" 30 Mayıs 2012 tarihinde kabul edilerek 2020 yılına kadar kazaların %50 oranında azaltılması amaçlanmıştır. Eylem Planı kapsamında oluşturulan "Trafik Dedektifleri Projesi" ile ülke genelinde kamu kurumlarınca yapılan çalışmalara destek olacak şekilde, trafik güvenliği alanında, 3-17 yaş arasındaki nesile bilinç oluşturmaya ve geleceğe trafik bilinci ysek gençler armağan etmeye yönelik faaliyetler yürütülmesini hedeflemektedir. Projede eğitimin önemi vurgulanılarak çocuklar ve gençler hedef alınmıştır (www.trafikdedektifleri.com, 2020).

1.5.3. Trafik Eğitimi

KTK ile okul içi ya da dış kapsayıcı eğitim planı MEB'de verilmiştir. Bu doğrultuda Trafik Genel Eğitim Planı uygulamaya konulmuştur. Okullarda verilen eğitim insanların trafik kurallarına uyma amacı doğrultusunda en önemli bölümü kapsamaktadır. Öğrenci nüfusunun on beş milyona yakın olması ülkemizde trafik eğitiminin son derece önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Öğrencilerin eğitim ve öğretime ihtiyaç duyduğu okul çağlarında alacakları bilinçli bir trafik eğitimi ile trafik kurallarına uymaları bir alışkanlık hatta refleks haline gelecektir. "Trafik Bilgisi" dersi MEB Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı tarafından 29.01.1992 tarihinde ortaöğretim programlarında seçmeli ders olarak yer almıştır. 2008 yılından itibaren ortaöğretim 11. sınıflarda trafik dersi zorunlu hale getirilmiştir. "Trafik ve İlkyardım" dersi 4. ve 5. sınıflarda 2006 yılından itibaren "İlköğretim Trafik ve ilkyardım Dersi ğretim Programı" kapsamında okutulmasına başlanmıştır. Motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafik ile ilgili ğretim ve eğitim yaptırmak ve özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek görevi KTK ile MEB'e verilmiştir.

1.5.4. Trafik Denetimi

Trafik denetimleri, EGM ve JGK tarafından yerine getirilmekte ve sorumluluk sahaları ilgili mevzuatlar ile belirlenir. Emniyet Genel Müdürlüğü trafik ile ilgili faaliyetlerini merkezde Trafik Başkanlığı, illerde ise Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlükleri, Trafik Denetleme/Tescil ve Denetleme Şube Müdürlükleri aracılığıyla yerine getirmektedir. Trafik denetimlerinde, EGM ve JGK dışında 1997 yılından itibaren FTM görev yapmaktadır. Trafik zabıtasının yanında bir sivil denetim unsuru olan ve gönüllülük esasına dayanan FTM müessesesinin temel amacı, sürücüler üzerinde algılanan sürekli denetlenme hissi ve yakalanma duygusu ile trafik kurallarına daha fazla riayet edilmesini sağlamaktır (Sayıştay Başkanlığı Performans Denetim Raporu, 2008: 39-40).

1.6. TRAFİK GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASINDA ROLÜ BULUNAN KURUM VE KURULUŞLAR

Ülkemizde karayolu trafiği ile ilgili temel kural, yasak ve düzenlemeler ile trafiği düzenlemeye ve denetlemeye yetkili kurum, kuruluş ve sivil toplum örgütlerinin görev yetki ve sorumlulukları KTK ve KTY’de belirlenmiştir.⁴

KTK’ ya bağlı olarak yayınlanmış yardımcı yönetmeliklerle de bu alan desteklenmiştir. Trafik kuralının insan, araç ve yol gibi unsurlar açısından değerlendirilmesi yapılarak ilgili kuruluşların yetki ve sorumlulukları KTK ile yeniden belirlenmiştir. Sürücü adaylarının yetiştirilmesi amacı ile, sürücü kursları açılması hükmü getirilmiştir. Milli Eğitim Bakanlığınca ilköğretim ve orta dereceli okulların ders programlarına yeteri kadar zorunlu trafik dersleri konulması esası getirilmiştir. Trafik polisine, sürücüsü tespit edilemeyen araçların kural ihlali yapması halinde, aracın tescil plakasına göre tutanak düzenleme yetkisi verilmiştir. Trafik güvenliğine ilişkin olarak on beş kurum, kuruluş ve kurula görev ve yetki verilmiştir. Bu kurum ve kuruluşların isimleri güncel olarak tablo 1.9’ da sunulmuştur:

Ülkemizde kara yolu trafik güvenliği konusunda herhangi bir sorun ile karşılaşıldığında tek bir yetkili kurum bulmak mümkün olmamaktadır. Bunun sebebi de birçok bakanlık ve kuruluşa görev verilmiş olmasıdır. Yaşanabilecek aksaklıkların

⁴ Karayolları Trafik Yönetmeliği, 23053 sayılı Resmî Gazete ,18.07.1997

önlenmesi amacıyla tüm kurum ve kuruluşların çalışmalarını incelenmesi ve koordinasyonun sağlanması amacı ile daha üst kurullar kurulmuştur.

1.6.1. Yetkili Kurullar

Karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulatmak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla kurulan Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu 703 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile 2 Temmuz 2018 tarihinde kaldırılmış ve 2 Mayıs 2019 tarihinde yayınlanan 30763 sayılı resmi gazetede de Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliğinin kaldırılmasına dair 1027 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararı ilan edilmiştir. Kısa bir süre 703 sayılı KHK' nın gereği olarak yayınlanan 2018/3 sayılı Cumhurbaşkanlığı genelgesi ile ilgili 23 Mayıs 2019 tarihinde 2019/10 sayılı Cumhurbaşkanlığı genelgesi yayınlanmıştır. Bu genelgeye göre Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulunun görev ve yetkileri İçişleri Bakanlığına devredilmiştir.

Trafik güvenliğinin sağlanmasında hedefleri tespit etmek, uygulatmak ve koordinasyonu sağlamak üzere yetkili kurullar ve görevleri KTK' nın ve KTY' nin 4. maddelerinde belirtilmiştir.

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca hazırlanarak, Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunca uygun görülen önerileri değerlendirerek karara bağlar ve kararların yaşama geçirilmesi için gerekli koordinasyon önlemlerini belirler.

1.6.2.Yetkili Kuruluşlar:

Trafik Güvenliğinin sağlanmasında trafik denetimleri açısından yetkili kuruluşlar KTK' nın 5.-12. ve KTY' nin 6.-15. maddelerinde şu şekilde sıralanmıştır:

- 1- Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM)
- 2- Jandarma Genel Komutanlığı (JGK)
- 3- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)
- 4- Milli Eğitim Bakanlığı (MEB)
- 5- Sağlık Bakanlığı
- 6- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDH)

7- Tarım ve Orman Bakanlığı

8- Belediyeler

1.6.2.1. Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM)

Bu kanunla, Emniyet Genel Müdürlüğüne verilen görevler, Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı olarak kurulan Trafik Başkanlığınca yürütülür. Trafik Başkanlığı, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı tarafından yürütülür. Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez bölge, il ve ilçe trafik zabıta kuruluşları Trafik Başkanlığına bağlı olarak çalışır. Araçlara ve sürücülere ait işlemleri yapmak, plaka ve belgelerini vermek ve bu amaca yönelik hizmetleri yürütmek üzere her ilde ve gerekli görülen ilçelerde tescil şube veya büroları kurulur. EGM' nin görev ve yetkileri KTK' nın 5. maddesinde gösterilmiştir. EGM bünyesinde görev yapan trafik zabıtasının da görev ve yetkileri arasında görevi sırasında karşılaştığı acil ve zorunlu hallerde genel zabıta olarak görev yapar ve mülki idare amirlerince, emniyet ve asayiş bakımından zorunlu görülen haller dışında, trafik zabıtasına genel zabıta görevi verilemez, araç, gereç ve özel teçhizatı trafik hizmetleri dışında kullanılamaz.

Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis, polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir.

EGM bünyesinde görev yapan trafik zabıtası dışındaki hizmet birimlerinde görevli emniyet hizmetleri personelinin trafik hizmetleri alanındaki görev ve yetkileri KTY 6. madde düzenlenmiştir. Trafik denetleme birimlerinin kurulmuş olduğu yerlerde; önleyici zabıta olarak emniyet hizmetleri sınıfından her kademedeki personel, trafik düzeni ve güvenliği açısından görünür şekilde karşılaştıkları olaylara ve suçlara müdahale yetkisi verilmiştir. Bu personel yetkisini trafik düzensizliğini yaratanları uyarma, trafik suçu işleyenlerin araç plakalarını trafik zabıtasına bildirme, gerekli hallerde duruma müdahale edilmesini isteme ve müdahalenin mümkün olamayacağının anlaşılması halinde durumu bir tutanakla tespit ederek trafik zabıtasına iletme hallerine münhasır olmak üzere kullanır.

Trafik denetleme birimlerinin kurulmadığı yerlerde; polis birim amirleri; trafiğin düzenlenmesi ve trafik suçlarına el konulmasına ilişkin hizmetlerin yerine getirilmesi ile görevli ve yetkilidirler. Birim amirleri bu görevlerini; varsa, kadrosu trafik olan denetleme personeli ile yoksa kendi personeli arasından seçip trafik denetleme birimlerinden en az bir hafta kurs görmüş personeli görevlendirmek suretiyle kanun ve yönetmelikte belirtilen esas, usul ve şartlara uygun olarak yürütür.

1.6.2.2. Jandarma Genel Komutanlığı

Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir. Jandarma ve polisin görev yapacağı karayolları, vali veya görevlendireceği vali yardımcısının başkanlığında, jandarma ve polis yetkililerinden oluşturulacak bir komisyon tarafından protokol ile tespit edilmektedir.

JGK'nın görev ve yetkileri KTY'nin 9. maddesinde belirtilmiştir. Kontrolünden sorumlu olduğu karayolları üzerinde araçları ve bu araçlarda bulundurulması gereken belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek, duran veya akan trafiğin düzenlenmesini ve yönetilmesini sağlayarak trafik düzenini tesis ederler. Bununla beraber meydana gelen trafik çarpışmalarına el koymak, çarpışmanın oluş nedenlerini tüm kusurlu unsurlara göre incelenerek, iz ve delillerini tespit etmek, adli işlemlere ve istatistiki bilgilere esas olmak üzere kaza tespit tutanağı tanzim etmek veya ettirilmesini sağlayarak kaza sonrası işlemleri yaparlar.

1.6.2.3. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)

Karayolları Genel Müdürlüğü görev ve yetkileri KTK' nın 7. maddesinde belirtilmiştir. Yapım ve bakımdan sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri alır. Tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit eder, yayınlar ve kontrol eder. Trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirerek karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri inceler ve onaylar. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında,

İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü alınmak suretiyle, yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlenir ve işaretler.

1.6.2.4. Milli Eğitim Bakanlığı (MEB)

MEB' nin trafik ile ilgili görev ve yetkileri KTK' nın 8. ve KTY' nin 10. maddelerinde belirtilmektedir. Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için 123 üncü madde gereğince sürücü kursları açar, özel sürücü kursu açılmasına izin verir ve bunları her safhada denetleme görevini yerine getirir. Sürücü adaylarının teorik ve uygulamalı sınavlarını yaparak başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlar. Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlayarak ilgili kuruluşlarla iş birliğini sağlar. Ayrıca MEB'in Karayolları Trafik Kanunu'nun 125 inci maddesi uyarınca ilköğretim ve orta öğretim okullarında, ders programlarına eğitim amacıyla zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri koyma yetkisi vardır. Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma esaslarını belirleyerek eğitim faaliyetlerine katkı sağlar.

1.6.2.5. Sağlık Bakanlığı

Sağlık Bakanlığı'nın trafik ile ilgili görev ve yetkileri KTK' nın 8. maddesinde belirtilmektedir. Karayollarında meydana gelen trafik çarpışmaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlar ve uygular. Trafik çarpışmalarında yaralananların en kısa zamanda sağlık hizmetlerinden istifadelerini temin etmek üzere, İçişleri Bakanlığının uygun görüşü de alınarak karayolları üzerinde ilk yardım istasyonları kurarak bu istasyonlara gerekli personeli, araç ve gereci sağlar. Her ilde trafik çarpışmaları için eğitilmiş sağlık personeli ile birlikte yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulansı bulundurulur.

Trafik çarpışmalarında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerden çarpışmanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenlerin kayıtlarını tutar ve takip eden ayın sonuna kadar Emniyet Genel Müdürlüğüne bildirerek istatistik bilgilerinin sağlıklı takip edilmesini sağlar.

1.6.2.6. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

UDHB' nın trafik ile ilgili görev ve yetkileri KTK 8. ve KTY' nin 13. maddelerinde belirtilmektedir. Bu kanun ve diğer mevzuatla verilen hizmetleri yapar. Araçların

ağırlık ve boyut kontrollerinin yapılarak trafik düzeninde yerlerini belirler.

Yetkilendirme konusu işletme şartlarında giderilebilecek eksiklik olması hâlinde, işletme sahibine, bu eksiklikleri gidermesi için azamî on beş gün süre vererek bu süre zarfında eksikliklerin giderilmemesi hâlinde ilgili işletmenin izin belgesini iptal etme yetkisi vardır. Muayene istasyonlarının denetimlerini yaparak hizmetlerin kalitesini artırır.

1.6.2.7. Tarım ve Orman Bakanlığı

Tarım ve Orman Bakanlığı' nın trafik ile ilgili görev ve yetkileri KTK' nın 9. ve KTY' nin 14. maddelerinde belirtilmektedir. Orman ve köy yollarında trafik düzeni ve güvenliği açısından gerekli görülen düzenleme ve işaretlemeler yapar, tedbirler alır ve aldırır. Yol güvenliğini ilgilendiren konulardaki; kavşak durak yeri, yol dışı park yeri, aydınlatma ve benzeri tesislerin projelerini inceleyerek gerekli onayları verir. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında KTK 17. maddede sayılan tesisler için bağlantıyı sağlayacak geçiş yolları yönünden izin durumuna karar verir. Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik çarpışma analizi sonucu, karayolu yapısı ve işaretlemeye dayalı çarpışma nedenleri göz önünde bulundurularak gerekli tedbirleri alır.

1.6.2.8. Belediyeler

Belediyelerin trafik ile ilgili görev ve yetkileri KTK' nın 10. ve KTY' nin 16. maddelerinde belirtilmektedir. Sorumluluk alanındaki trafik düzenini sağlayarak yolları güvenli şekilde bulundurur. Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koyar ve yer işaretlemeleri yapar. Karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri alır. İhtiyaç duyulan park yerleri inşa eder, geçitler yaparak trafik akışını sağlar.

1.6.2.9 Gönüllü Kuruluşlar

Trafik güvenliğini sağlamak ve trafik kazalarının önlenerek azaltılması yönünde kurumların ve kişilerin uyumlu bir şekilde çalışarak işbirliği içerisinde olmaları önem arz etmektedir. Gönüllü kuruluşlar da trafik kazalarının önlenmesi noktasında sorunların çözümü için gerekli kamuoyu birliğini oluşturmak adına önemli görevler üstlenebilmektedir. Kurumlar arası koordinasyonun iyi bir şekilde sağlanması ile trafik sorununa çözüm üretecek bütün unsurların birlikte çalışmalıdır.

İKİNCİ BÖLÜM

TRAFİK DENETİMİ

2.1. DENETİM KAVRAMI

Denetim, sözlük anlamına göre “yakın izleme” veya “yakın gözlem” olarak tanımlanmaktadır. Başka bir deyişle, denetim sadece bazı kişilerin gözlemlenmesi anlamına gelmeyip, aynı zamanda “yakından gözlemlenmesi” ve mevcut davranışların kurallara uygunluğunun değerlendirilebilmesi için davranışlarının incelenmesidir. Kurallar ihlal edildiği zaman düzeltici önlemler alınması gerekmektedir (SweRoad, 2001:31).

KTK’ da 5. maddesinde denetim, "Araçları, bu kanuna göre araçlarda bulunması gerekli belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek" şeklinde tanımlanmaktadır.

Trafiğin üç temel bileşeni vardır. Bunlar; insan, araç ve yoldur. Trafik bileşenlerinin (İnsan + Araç + Yol) tümü veya bir kaç kazanın faktörleri olabilmektedir. Birinci bölümde de belirtildiği gibi, istatistiklere göre; tüm dünya üzerinde, insan kusurunun en büyük orana sahip olduğu anlaşılmaktadır. Trafik ortamında yol kullanıcılarının kusur, ihmal ve ihlalleri polis denetimi yoluyla önlenmeye çalışılmaktadır.

Denetim, adım adım ilerleyen bir süreç olarak düşünülebilir. İlk adım yasa yapmaktır. Çoğu ülkede yol kullanıcıların yerine getirmeleri gereken konuları belirleyen bir dizi yasa vardır. Kimi ülkelerde bu, oldukça genel bir kurallar dizisi olabildiği gibi (örn: karayolu kanunu); başka bazı ülkelerde trafik yasaları belli durumlarda yapılması gereken belli davranışları ele alabilmektedir. Trafik yasalarının ne ölçüde belirli oldukları, otomasyon olasılıkları açısından büyük sonuçlar doğurur. Bu nedenle uygun yasalar koyma adımı çok önemlidir.

İkinci adım, yoldaki genel davranışların yasalara uygun olmalarını sağlamak için polis kontrolünü içerir. Farklı durumlar ortaya çıktığında polis, ihlallerin şiddetine bağlı olarak birtakım alternatif işlemler yapabilir.

Sürücüyü durdurup resmi kayıt tutmadan uyarabilir, durdurup para cezası yazabilir, aracı bir saatliğine trafikten men etmekten araca el koyma ya da tutuklamaya kadar değişebilen yaptırımları olay yerinde uygulayabilir. Yasada belirlenen hükümlere dayanarak, sürücüyü durdurmadan olayı ve plaka numarasını kaydedebilir. Üçüncü adım, suçun polis tarafından kaydedilmesi sonucu yasal işlem yapılmasını kapsar. Yine çok çeşitli işlemler yapılabilir. Kimi ülkelerde idari düzeyde park ve hız suçları sabit ceza sistemi kullanılarak cezalandırılır. Kimi bu durumlarda ceza puanı sistemini kullanırlar. Daha ciddi suçlar mahkemede sonuçlanır; dava öncesinde savcı çoğunlukla mahkemeye gitmeden anlaşma yapmak üzere davacı bulunur. Suç için dava açıldığı durumda ise hem davalı hem de davacıya açık olan, çok çeşitli başvuru işlemleri vardır. Bu gibi davalar hem savcılık hem de polis memurlarının çok zamanını aldığı için, kimi durumlarda savcı, özellikle kesin kanıtlar bulmakta zorlanıyorsa, davayı dosyalayabilir. Sonuç olarak bu gibi durumlar polis memurunun kararını da yalnızca bir uyarı cezası kesmek yönünde etkiler (Darçın, 2000:42).

Denetim, kanun yapanlar ile bu kanunu uygulayanların bu kanunları halka duyurması ve sınırlamalara uymayı sağlamasıdır (EGM, 1999:1). Davranışların sınırları çizilmiş kurallara uygun olup olmadığının tespit edilmesi ve bu tespit sonucunda bu davranışların incelenmesi denetim ile mümkündür.

2.2.TRAFİK DENETİMİNİN AMACI VE KAPSAMI

Trafik denetiminin temel amacı, yol kullanıcılarının yapmış olduğu hatalı davranışları en aza indirerek, trafik kazaları sonucu ölüm ve yaralanmaları en az seviyeye getirmektir. Sürücülerde olumlu yönde davranış değişikliği oluşturmaktır (www.trafik.gov.tr, 2018).

Trafik denetiminin asıl amacı, trafik güvenliğini sağlamaktır. Trafik kazalarındaki ölüm ve yaralanmaları azaltmada, yaya ve araç trafiğinin daha düzenli ve güvenli yapıya kavuşturmada trafik denetimi önemli bir yere sahiptir.

Denetim içerisinde en önemli unsur jandarma trafik ve trafik polisidir. Jandarma trafik ve trafik polisleri sürekli ceza yazan bir yapı olarak değil, trafik kazalarını önleme çalışan bir kanun adamı olarak bilinmelidir. Bu birimlere denetim programlarının hazırlanmasında, trafik kaza istatistiklerin tutulması ve

yorumlanmasında büyük görevler düşmektedir. Çünkü bu verilerden en çok nerede ve ne zaman kazaların meydana geldiği, en çok hangi kural ihlallerin işlendiği belirlenebilmektedir. Böylece, belirlenen kural ihlallerine yönelik denetimlere ağırlık verilmesi gerekmektedir (Topuz,2015 :43).

Denetim birimlerinin ne kadar “Tehdit” edici olduğuna ve “Yoğun” algılandığına bağlı olarak denetimin etkisi artmaktadır. Böylece, sürücülerin “Algılanan Yakalanma Riski” duygusu artırabilmekte ve bu şekilde daha az kural ihlal edilmektedir. Trafik ihlallerinin ortadan kaldırılması ile, trafik kazaları sonucunda meydana gelen yaralanmalarda % 40 civarında düşüşün sağlanacağı tahmin edilmektedir (Swe Road, 2001:31).

Denetimin etkinliği, onun sürücüler üzerinde trafik kurallarına uymama durumunda algılanan yakalanma riski duygusu ile doğru orantılıdır. Bu duygu sürücünün bir kurala uymaması durumunda yakalanma ihtimalinin şahsi olarak değerlendirilmesidir. Bu durum ile birlikte denetimin trafik denetçisinin gözünü sürekli sürücülerin üzerinde nefesinin ise ensesinde hissetmesini amaçladığını vurgulamaktadır. Bu doğrultuda denetimin sürücüler üzerinde “algılanan yakalanma riskini” de ortaya çıkardığı bilinen bir gerçektir. Bazı durumlarda sürücülerin kendi hata yapmalarını kabul etmemeleri doğrultusunda trafik denetimleri sırasında üzücü olaylar yaşanmaktadır. Sürücülerin bu durumu trafik güvenliğinin sağlanması ve kendi can güvenliklerinin sağlanması için yapılan bir uygulama olduğunun farkına varmaları ile yaptıklarının ne kadarda yanlış bir davranış olduğunun bilincine varacaklardır. Bu nedenle, denetim başlı başına sürücü davranışlarını etkileyerek, kanunların uygulanmasını kolaylaştırmaktadır. Denetim aktif bir şekilde uygulandığı takdirde sonuç verir (EGM, 2007:14). Denetim sonuca odaklanarak, amaçsız ve hedefsiz yapılmamaktadır. Sürücülerin davranışlarını etkilemek ve algılanan yakalanma riskinin en üst düzeyde tutmak adına sürücülerin her zaman ve her yerde denetlendiklerinin izleniminin yaratılmış olması gerekmektedir. Bu doğrultuda İstanbul Ulaşım Haberleşme ve Güvenlik Teknolojileri A.Ş. (İSBAK) tarafından Mobil EDS geliştirilmiştir. Bu sistem özellikle ihlalin yoğun olduğu noktalarda ve sabit denetlemelerin yapılamadığı yerlerde sürücüler üzerinde sürekli izlenme duygusu oluşturmaktadır (Akıllı Ulaşım ve Güvenlik Sistemleri Dergisi, 2013:20). Kanunların uygulanma noktasında denetimin etkinliğini artırmak için “medya”nın

da rolü büyüktür. AB'nin denetim hakkında tavsiye kararında ise denetimin etkisinin güçlendirilmesine yönelik halkın bilgilendirmesi gerektiği ve buna yönelik kampanyaların yapılması önerilmiştir (EGM, 2007:15). Bu bağlamda kamu politikasında rol oynayan aktörlerden medyanın aktif bir şekilde yayın yapması ile birlikte sürücüler bilgilenecek ve kanunların uygulanması daha da kolaylaşmaktadır. Medya aracılığıyla denetimin toplum tarafından kabullenilmesinin sağlanması ve sürücülerin özgürlüklerinin kısıtlanması şeklinde algılanan bu durumun denetimler ile kuralların uygulanabilirliğinin zevk için yapılmadığını, kendi hayatlarının güvenliği için yapıldığının vurgulanması gerekmektedir (Çubuk ve Özkan, 2002:1).

Trafik güvenliğinin sağlanması noktasında bütün kurum ve kuruluşların koordinasyon halinde hareket etmesi gerekmektedir. Sistem yaklaşımında sorumluluğun paylaşılması esastır (OECD, 2008:109). Buradan geleneksel yaklaşımın işlerliğini yitirdiğini ve sistem yaklaşımının ortaya çıktığı söylenebilir. Bu doğrultuda trafik güvenliği geleneksel anlamda düşünülmemeli ve sistem yaklaşımının göz önünde bulundurulması gereklidir. Sistem yaklaşımı trafik güvenliğini bir bütün olarak değerlendirmektedir. Dolayısıyla trafik güvenliğinin sağlanması sadece trafik denetimleri ile mümkün olamamaktadır. Trafik denetimleri de trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik üzerine düşen görevi yerine getirmelidir. Trafik denetimlerine bilimsel yaklaşım çerçevesinde yapılan bir araştırmada da trafik denetimlerinin trafik güvenliğini sağlamadaki etkisinin %12 olduğunu göstermektedir (Ayaz, 1999:Önsöz). Buna ek olarak en başarılı uygulamaların, hız ve alkollü sürücülerin denetlenmesiyle ilgili programlar olmak kaydıyla, yoğunlaştırılmış denetimin potansiyel etkisi hakkında tecrübeler dayanan kanıtlar, bu oranla kıyaslandığında, çarpışmaların %10 ila %25 arasında olmak üzere daha az, ancak önemli miktarda azaldığını göstermektedir (Zaidel, 2002:3). Trafik denetimlerinin devamlı olması gerekmektedir. Devamlılığının yanında denetimlerin kurallara uymayanlara uygulanan yaptırımlar ile de desteklenerek trafik düzeninde olumlu etkisi artırılabilir (Sayıştay Raporu, 2008:74). 2011 yılında çıkarılan yönerge⁵ ile trafik denetimi esnasında görevli personelin trafik akımını sürekli izlemesi gerektiği belirtilmektedir. Böylelikle trafik polisleri 7/24 görev başında olarak trafik

⁵ Trafik Denetimlerinde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere Yönelik Yönerge, 2011: md5

denetimlerinin sürekliliğini sağlamaktadır. Ayrıca bu süreç trafik personelinin iç dinamiklerinden, çalışma şartlarına; vatandaşların bilgilendirilmesinden, denetim uygulama noktasına kadar birçok adımı içinde barındırmaktadır.

2.3. TRAFİK DENETİMLERİNİN NİTELİKLERİ

Trafik denetimlerinde amaç ve kapsam kadar, denetimin nasıl yapılacağı ve nitelikleri de önem taşımaktadır. Gelişen günümüz koşullarında, trafik denetimlerinde insan, malzeme ve teknolojik kaynaklar sınırlı kalırsa, trafik kazalarına bağlı yaralanma ve ölümlerin artmasına neden olacağı beklenmektedir. Denetimlerde aranacak nitelikler yerine getirilmeden denetimlerin yapılması durumunda, topluma yarar yerine zarar vereceği unutulmamalıdır (Topuz, 2015:45).

Trafik denetimleri niteliklerinin uygulanması ile birlikte trafik denetimlerinin etkinliği artması muhtemeldir. Denetimlerin etkinliğinin artması ile karayolunda ölüm ve yaralanmaların önüne geçilmesi hedeflenmektedir. Bu durum karayolu trafik güvenliğinin sağlanması açısından önemlidir.

Trafik denetimlerinin nitelikleri şunlardır (EGM, 1999:3-13):

- Denetim yoğun olmalıdır.
- Denetimlerde toplum desteği sağlanmalıdır.
- Denetimin hedefi iyi belirlenmelidir.
- Denetim yeterli personelle yapılmalıdır.
- Denetim hukuka uygun ve adil olarak gerçekleştirilmelidir.
- Denetim personeli dikkatli seçilmelidir.
- Cezalandırma ihlali takip edilmelidir.
- Trafik denetimlerinde denetimin denetimi mutlaka yapılmalıdır ve elde edilen sonuçlar değerlendirilerek yeni yaklaşımlar belirlenmelidir.
- Teknolojiden mutlaka yararlanılmalıdır.

Denetimler sık bir şekilde ve aralıksız uygulanmalıdır. Bu da uygulama faaliyetlerinin fark edilir bir şekilde yapılması mümkün olabilir. Yolların kenarlarındaki denetim noktaları bu doğrultuda görünür ve etkilidir. Bu denetimlerde

fazla araç denetlenerek sırada bekleyen diğer araçlarda denetleneceğinin bilincinde olur. Denetimin yoğunluğu, denetimin sıklığı, geniş bir kitleye yönelmesi, tahmin edilemeyen zaman ve mekânların seçimi ve bilgilendirme kampanyalarının olması ile ortaya çıkar. Özellikle bayramlarda medya aracılığıyla trafik denetimlerinin artırılacağı yönünde vatandaşların bilgilendirilmesi denetimin yoğunluğuna iyi bir örnektir (Önal,2006:20).

Denetimlerde toplum desteği sağlanmalı;

Toplum desteğinin olmadığı hiçbir politika uygulanabilir değildir. Denetimleri de uygulanan bir politika olarak düşünecek olursa bunların toplum tarafından desteklenmesi gerekmektedir. Denetimlerde trafik cezalarının trafik ihlalleri neticesinde uygulanıyor olması vatandaşın yararına bir uygulama olduğunun gösterilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla yol kullanıcısı trafik polisinin karayolunda trafik güvenliğini sağlayan görevli olduğunu düşünmeli ve buna inanmalıdır (İncesu, 2014:44).

Denetimin hedefi iyi belirlenmeli;

Trafik denetimleri yapılırken denetimlerin hangi uygulamalar üzerinde yapılacağına iyi karar verilmelidir. Ülkemizde trafik denetimlerinde K1, K2, K4 ve K5 denetim programları çerçevesinde hedefler belirlenmiş ve bütün illerden bu hedefleri gerçekleştirmeleri beklenmektedir. Ülkemizde 2012 yılı için K5 hedefi 502.960 adet araç, K4 hedefi 3.410.100 adet araç, K1 ve K2 hedefi de 5.017.600 olarak belirlenmiştir (EGM, 2012: 6,7,8). Trafik güvenliği programları dâhilinde Amerika Ulaşım Araştırma Komisyonu tarafından sürücü düzenlemeleri arasında önceliğin hız, alkollü araç kullanımı ve hap kullanımı, emniyet kemeri kullanımı ve sürücülerin yaş haddinde bir sınırlamaya gidilmesini önermektedir (Ulaşım Araştırma Konseyi- Transportation Research Board, 2010:9). Burada sürücü düzenlemeleri arasında bir hedef belirlenmektedir. Bu uygulamaların trafik çarpışmalarında daha fazla etkili olduğu üzerinde durulmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerini kapsayan denetim konulu 2007 yılı raporunda da yol güvenliğinde kısa bir sürede önemli düzeyde gelişme kaydedebilmek için hız limiti, alkollü araç kullanımı ve emniyet kemeri denetimlerinin artırılmasının gerektiği vurgulanmıştır (EGM, 2007:10). Hedefin iyi belirlenmiş olması ile birlikte trafik denetimleri belli konular

üzerinde yoğunlaşacaktır. Böylelikle karayolunda yol güvenliğinin artırılmasına katkı sağlayacağı düşünülebilir.

Denetim yeterli personelle yapılmalı;

Denetimin yeteri kadar personelle yapılması vatandaş üzerinde görünürlüğü daha da artıracaktır. Böylelikle denetimlerin etkinliğinin artması söz konusu olacaktır. Yeterli personelin olmaması durumunda denetimin otomasyon veya gezici ekiplere yönelmesi gerekmektedir (Çubuk ve Özkan, 2002:2). Ülkemizde özellikle trafik hizmetlerinde çalışan personelin büro hizmetlerinde ve eskortluk hizmetlerinde görevlendirilmeleri trafik denetimlerinde yeteri kadar personelin uygulamada yer alamadığını göstermektedir (İncesu, 2014:45).

Denetim hukuka uygun ve adil olarak gerçekleştirilmeli;

Bütün demokratik ülkelerde hukukun üstünlüğüne inanılmaktadır. Bu doğrultuda çıkarılan ve uygulanan kanunlar çerçevesinde vatandaşların o ülkeye olan güveni artmaktadır. Trafik denetimleri de uygulandığı esnada kayırmacılığın yapılmaması ve kanunun harfiyen uygulanması gerekmektedir. Fakat “yasa önünde eşitlik” ilkesi denetim sürecinde kanun doğrultusunda her zaman aynen işleyememektedir. Bu durum da trafik güvenliği ve yasaların uygulanmasını sekteye uğratmaktadır (KGM, 2001: 40).

Denetim personeli dikkatli seçilmeli;

Trafik polisleri her zaman emniyetin vitrini niteliğinde olduğundan bu personelin seçimine dikkat edilmesi gerekmektedir. Eğitimli ve bilinçli olan, önyargılı olmayan, taraflı davranmayan personelin bu göreve getirilmesi karayollarının güvenliğinin sağlanması açısından uygun olacaktır. Ayrıca KGYS Kamera İzleme Merkezlerinde görevlendirilen personelin de etkin ve verimli çalışmasının sağlanması için ergonomiye dikkat edilmesi yerinde olacaktır (İncesu, 2014:45).

Cezalandırma ihlali takip edilmeli;

Denetimlerden istenen sonucun elde edilmesi için ihlal edilen davranışın gereği yerinde yapılmalıdır. Bunun için idari para cezalarının ihlalin yapıldığı yerde gerekli durumlarda peşin tahsili söz konusu olmalıdır. Eğer peşin tahsili mümkün

değilse yazılan bu cezanın tahsilinde geç kalınmamalıdır. Özellikle ülkemizde bu uygulama yasak parktan dolayı çekilen araçların sahipleri tarafından teslim alınmak istenmesi durumunda aracın otoparktan çıkışı esnasında çekici ücreti peşin tahsil edilmektedir. Fakat KTK’u gereği uygulanmış olunan ceza trafik kuralı ihlali yapan kişinin tebligat adresine gönderilmektedir. Bu durum ise cezalandırmanın ihlali takip etmesi niteliğine ters düşmektedir. Cezalandırmanın ihlalin hemen ardından yapılması durumu caydırıcılık teorisinde hızlılık prensibinin gerçekleştirilmesi anlamına gelmektedir. Nitekim hızlılık prensibinde suçun karşılığına gelen yaptırımın en kısa zamanda yerine getirilmesinin gerekliliğine vurgu yapılmakta bu da adaletin geç kalmadan uygulanmasını gerektirmektedir (İncesu, 2014:45).

Trafik denetimlerinde teknolojiden mutlaka yararlanılmalıdır. Trafik denetimlerinde Kent Güvenliği Yönetim Sistemleri çerçevesinde kullanılan teknolojik aletler ile birlikte trafik polisinin ulaşamadığı noktaların da kontrol altına alınması sağlanmıştır. Böylelikle denetimde etkinliğinin sağlanması kaçınılmazdır. Kameraların açısını gördüğü her noktayı görüntülemesi mümkündür. Teknoloji mutlaka kullanılmalıdır. Bu konuda Evans da (2004:417) yeni teknolojilerin geleneksel yöntemlerle oluşturulan denetim türlerindeki eksiklikleri ortaya çıkardığını ve bu eksikliklere çözüm önerileri sunduğunu ortaya koymuştur. Teknolojinin etkin ve kesintisiz kullanılması ile birlikte trafik denetiminde görevli personellerden de tasarruf sağlanabilir ve az personelle daha geniş trafik denetimi sağlanabilir (Önal, 2006:162). Bütün bunlara ek olarak 2012 yılında yapılan TEDES çalıştayında gelişen teknoloji ile beraber denetimlerin etkililiğinin ortaya konulması, can kayıplarını azaltmak ve çarpışmalar sonucu oluşan maddi hasarların önüne geçebilmek için elektronik denetleme sistemlerinin yaygınlaştırılmasının önemli olduğuna vurgu yapılmıştır (Polis Dergisi, 2012:19).

Denetimin, hem kazaları önleyici, hem de trafiği düzenleyici nitelikte olması gerekir. Hız sınırını ihlal, alkollü araç kullanma, emniyet kemeri takmama gibi trafik güvenliğinin ana problemlerini çözmek için atılması gereken ilk ve en önemli adım, polis kontrollerinin güncelleştirilerek artırılmasıdır. Türkiye’de trafik denetim yoğunluğunun arzu edilen seviyede olmadığı değerlendirilmektedir. Sürücülerin uygun tutum ve davranışlar geliştirmeleri için, denetimlerin sayı ve süre bakımından artırılması ve trafik kontrolü faaliyetlerinin bölgesel ve mahalli olarak yapılması

gerekmektedir. Belli bir yolda denetim yoğunluğunun önceki düzeye oranla üç kattan daha az artırılmasının, öznel tespit edilme riskinde, hız yapma suçlarının ya da kazaların sayısında gösterilebilir çok az etkisi olduğunu ya da hiç etkisi olmadığını belirtmektedirler. Belli bir yolda denetimin üç-beş katına çıkarılması, öznel tespit edilme riskini artırır, suçlu sayısını azaltır ve kaza sayısını %10-20 düşürebilir. Belli bir yolda denetimi beş kattan daha fazlaya çıkarmak ise, öznel tespit edilme riskini artırır, suçlu sayısını azaltır ve kaza sayısında %20-30'a kadar bir azalma sağlayabilir (Önal, 2006:176).

Denetimlerin hedef kitleleri belirli bir grup değil bütün sürücüler olmalıdır. Yapılan denetimlerde, denetimlere katılanlar arasında ayırım yapılmamalıdır. Ancak bazı kural ihlallerinin bazı karayolu kullanıcılarında yoğunlaşması gözden kaçırılmamalıdır (Önal, 2006:21). Bu bakımdan denetimlerin nitelikleri bilimsel ve daha önce denenmiş tekniklere dayanmalıdır.

2.4. TRAFİK DENETİM ÇEŞİTLERİ

Türkiye’de denetim, Trafik Denetimlerinde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere Yönelik Yönergenin 6. maddesi uyarınca; trafik denetimleri ve şerit daraltma yöntemleri seyir halinde denetim, ihbarlı denetim, sabit denetim ve elektronik sistemlerle denetim (EDS) olarak 4 şekilde yapılmaktadır.

2.4.1.Seyir Halinde Denetim

Seyir halinde denetim yönergenin⁶ 7. maddesinde denetim yapan trafik ekibinin kendi sorumluluk alanı içerisinde hareket halinde bulunarak yaptığı denetim şekli olarak belirtilmiştir.

Hareket halinde olan trafiğin denetimidir. Denetim ekipleri sürekli hareket halinde olarak yol kullanıcıları üzerinde “algılanan yakalanma riski” duygusunu geliştirir. Seyir halinde denetim ile birlikte sürücüler üzerinde sürekli izlenildikleri duygusunun oluşturulmasının yanı sıra trafik kurallarına sürücüler tarafından riayet edilmesi gerektiği mesajı verilmektedir. Böylelikle sürücülerin akan trafikte de polis tarafından izlenildikleri, yaptıkları her hareketin kayıt altına alındığının farkındalığı oluşmuş olacaktır. Trafik denetimleri içerisinde gerek maliyetli olması gerekse trafik sorumluluk alanının geniş olması ve bütün alanın

denetlenmesi mümkün olmadığından pek fazla tercih edilememektedir. Fakat trafik kontrol programları çerçevesinde belirlenmiş bir program varsa seyir halinde denetime özellikle ağırlık verilmektedir (İncesu, 2014:40).

Seyir halindeki denetim; hareket halindeki trafiğin denetimidir. Seyir halinde denetim esnasında KTK' ya göre yapılabilecek bazı denetimler şunlardır:

- Hız denetimi,
- Şerit denetimi,
- Trafik ışığı, işaret levhası ve yer işareti denetimi,
- Sollama denetimi,
- Güvenli Takip denetimi,
- Araç kullanırken alkol alma denetimi,
- Yolcu denetimi,
- Yük denetimi,
- Araçların manevralarının denetimi,
- Geçiş üstünlüğünün kullanılması denetimi,
- Tedbirsiz sürüş denetimi,
- Tescilsiz araç kullanma denetimi vb.

2.4.2. İhbarlı Denetim

İhbarlı denetim, resmi veya sivil trafik ekibinin tespit ettiği trafik kural ihlali muhabere cihazlarıyla çevirme ekibine bildirmesi suretiyle yapılan denetim şekli olarak yönergenin⁶ 8. maddesinde belirtilmiştir.

Bu denetim türüne genelde radar uygulamalarında rastlanmaktadır. Radar aracının resmi veya sivil aracı, aracın ön tarafı diğer araçların geliş yönü istikametine doğru yerleştirilir ve bu araçta da bir görevli bulunur. Kanun ile belirlenmiş hız sınırını aşan araçların plakaları daha ilerde beklemekte olan çevirme ekibine telsiz ile anons edilir. Çevirme ekibi hız kuralını ihlal eden sürücüyü şerit daraltma yöntemleri ile trafiği tehlikeye düşürmeyecek şekilde kontrol noktasına çeker ve gerekli idari

para cezasını yazarak tebliğ eder. Bu durumda hız kuralı ihlali yapan araçların idari para cezaları tebligat adreslerine gönderilir (İncesu, 2014:40).

İhbarlı trafik kontrolünde daha çok kırmızı ışık ihlali, tehlikeli araç kullanma ihlallerini yapanların tespiti ile cezalandırma işlemi uygulanır. Teknolojik gelişmeler ile yeni teçhizatlarla bu denetim yapılmaktadır. Örneğin insansız hava araçlarının kullanılması ya da helikopterde resmi veya sivil görevlilerin tespit yaparak ihlalleri ilgili birimlere ihbar etmesi ile bu denetim yapılmaktadır. İhbar edilen aracın bir ekip tarafından durdurularak cezai işleme tabi tutulması ile bu denetim seyir halinde denetimden farklı olarak uygulanmaktadır. Ancak bu çevirmelerin de güvenli alanlarda yapılması gerekmektedir. Trafiğin yoğun olduğu yerlerde uygulanması gerekmektedir. Zira denetimin trafik akışı yoğun olan yerlerde sabit denetim olarak uygulanması beklenen hedefleri karşılayamayacaktır. Hem personelin hem de vatandaşın motivasyonu düşecektir.

2.4.3. Sabit Denetim

Sabit denetim yönergenin⁶ 9. maddesinde ekiplerin güvenli bir alanda önceden trafik denetim programında belirtilen denetim türlerine yönelik aracın, sürücüsünün ve bunlara ait belgelerin denetlenmesi ile yapılan denetimin türü olarak tanımlanmıştır.

Bu denetim türünde daha çok evrak kontrolü ve alkol kontrolü yapılmaktadır. Ayrıca akşam denetlemelerinde sürücülerin uykulu olduğu göz önünde bulundurulması ile trafik polislerinin sürücülerini araçlarından indirmeleri, sürücülerin geri kalan yolculuklarında yol güvenliğini sağlamaları açısından önemlidir (İncesu, 2014:41).

Sabit denetim; trafik personeli tarafından güvenli bir trafik ortamı sağlanması amacıyla tespit edilen sabit denetleme noktalarında yapılan denetim uygulamalarıdır. Sabit denetim esnasında yapılabilecek denetimler KTK ve ilgili yönetmeliklerde belirtilmiştir.

2.4.4. Elektronik Sistemlerle Denetim

Elektronik sistemlerle denetim yönergenin⁶ 10. maddesinde yapılan trafik kural ihlallerinin elektronik trafik denetleme sistemleri kullanılarak izlenip tespit edilmesi suretiyle yapılan denetim şekli olarak tanımlanmıştır.

Yol kullanıcılarının trafik kural ihlallerinin elektronik trafik denetleme sistemleri ile tespit edildiği ve ihlaller sonucunda araç sahiplerine KTK'nın 116. maddesine istinaden idari yaptırım cezasının uygulandığı denetim türüdür. Özellikle kırmızı ışık kuralı ihlalleri, hız kuralı ihlalleri, emniyet şeridi ihlalleri gibi trafik kuralı ihlalleri tespitinde kullanılmaktadır. Bütün bunların dışında EDS' nin Mobil EDS, Tramvay Yolu İhlal Tespit Sistemi, Toplu Ulaşım Taşıtı Şeridi İhlal Tespiti, Ters Yöne Giren Araçların Tespiti, Hatalı-Şüpheli Park Tespit Sistemi gibi uygulamaları da mevcuttur (İlıcılı vd., 2011:122).

Bu sistemde sistemi sürekli kontrol eden görevliler vardır. İstanbul'da bu sistemin sorumluluğu İstanbul Büyükşehir Belediyesindedir. Ankara ve Bursa'da ise il emniyet müdürlüklerindedir. Bu sistemlerin altyapısı çok maliyetlidir ancak diğer denetim türlerine göre daha etkindir. Bu maliyetlerin azaltılması açısından 13.02.2011 tarihinde KTK' ya eklenen 16. madde ile belediyelerce kendi bütçe kaynakları kullanılarak kurulmuş olan elektronik denetleme sistemleri neticesinde yazılacak olan cezaların tutarının %30 oranının, EGM tarafından takip eden ayın sonuna kadar belediyelere sistem kullanımı hizmet bedeli olarak ödeneceği belirtilmektedir .

Elektronik sistemler kapsamında trafik alanında devrim niteliğinde olan TEDES ile trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi de kolaylaşmıştır. Trafikte denetimlerin elektronik sistemler aracılığıyla yapılması EGM' nin yükünü büyük oranda azaltmakta ve bu kameralar sayesinde ülke genelindeki trafik akışları takip altına alınmaktadır (www.trthaber.com, 2013). Bu doğrultuda elektronik sistemler trafik güvenliğinin sağlanması noktasında elektronik trafik polisleridir. Ayrıca EDS teknolojisi ile kavşaklar daha güvenli hale gelmektedir (U.S.Department of Transportation Federal Highway Administration, 2009:1).

EGM de elektronik denetleme sistemleri konusunda Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi, Eylem Planı çerçevesinde EGM tarafından yapılacak çalışmalar kapsamında elektronik trafik denetleme sistemlerinin şehir içi, otoyollar ve bölünmüş yolların tamamında kurularak işletilmesinin sağlanması, etkin olarak kullanılması ile birlikte sürücülerde trafik kuralı ihlallerinde yakalanma riskinin ve bu konudaki

algının artırılarak trafik kuralları ihlallerinin en aza indirilmesini hedeflemektedir (EGM, 2013c:3).

2.5.DENETİMİN KODLARI

Trafik denetleme hizmetlerinin belirli bir sistemde yürütülebilmesi, hazırlanacak denetim programlarının standart hale getirilmesi için Trafik Denetim Programında belirtilen denetim türleri 12 tanedir (EGM, 2017:42) :

Bunlar;

K1 › Yük Taşıyan Araçlar ve Sürücüler

K2 › Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçlar ve Sürücüler

K3 › Radarla Hız Denetimi

K4 › Alkol Denetimi

K5 › Motosiklet ve Motorlu Bisiklet Denetimi

K6 › Emniyet Kemer Denetimi

K7 › Trafik Işık ve İşaret İhlal Denetimi

K8 › Kazalara Müdahaledeki Konular

K9 › Resmi Araç Denetimi

K10 › Durdurularak Yapılan Diğer Denetimler

K11 › Okul Servis Araçları Denetimi

K12 › Terminallerde Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçlar

2.6. DENETİMİN TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİSİ

Dünya Bankasının geliştirmekte olan 42 ülkede gerçekleştirilen yol güvenliği ile ilgili 107 Karayolu Güvenliği Projesi üzerinde yapılan çalışmalar neticesinde, trafik güvenliğinde etkin olan elamanların adları ve etkinlik yüzdeleri gösterilmiştir.

Tablo 2.1: Karayolu Güvenliğini Sağlayan Elemanların Kazaların Azalmasındaki Yüzdelik Oranları

Karayolu Güvenliğini Sağlayan Eleman	Yüzde Payı
Karayolu Mevzuatı	5
Karayolunu Kullananların Eğitimi	6
Veri Toplama ve Analizi	9
İyi Taşıt	10
Altyapının Güvenliğini artıracak Faaliyetler	12
Denetim	12
Kuruluşsal Güçlendirme	15
İyi Trafik Altyapısı	31

Yukarıda denetimin kazaları önlemedeki payı her ne kadar %12 olarak görünse de yapılan bazı denetimler, örneğin tonaj denetimi gibi, altyapının bozulmasını da engellemektedir. Yine denetleme aynı zamanda bir karayolu kullanıcıları eğitim faaliyeti olduğundan tüm bunlar dikkate alındığında denetimin toplamdaki etkisi %12'nin üzerinde olduğu görülmektedir (KILIÇ, Ömer,1999, Trafik Yönetimi ve Denetiminde Eğitimin Rolü ve Önemi).

Başta sürücüler olmak üzere, tüm yol kullanıcılarının trafik kurallarına uymaları durumunda, trafik güvenliğinin maksimum düzeyde olması beklendiğinden, yaygın trafik denetimleri yoluyla trafik ihlallerini azaltmak trafik güvenliği bakımından temel ilke olarak kabul edilir (Bertelli ve Richardson, 2008). Konuya tersinden bakmak istediğimizde ve trafikte denetim yapılmadığı durumu düşünüldüğünde başta hızlı araç kullanma, emniyet kemeri kullanmama ve alkollü araç kullanma gibi en riskli davranışlar olmak üzere her türden saldırgan sürücülüğün ve ihlallerin aşırı düzeyde arttığı bulunmuştur (Stanojevic vd., 2013: 29-38).

Trafik denetiminin kavramsal çerçevesi biri kriminoloji kökenli "caydırma kuramı" diğeri de psikoloji kökenli "öğrenme kuramı" olmak üzere iki temel yaklaşıma dayanır. Caydırma kuramı yasadışı davranışlardan caydırmak için cezanın ya da cezadan kaçınmanın etkisini açıklar. Ancak, caydırma ve arkasında yatan psikolojik süreçler psikolojinin sosyal öğrenme kuramı ilkelerinden çıkarılmıştır ve

günümüzdeki denetleme uygulamaları özünde bu ilkelere göre oluşturulmuştur (Porter, 2011: 28). Dolayısıyla denetleme trafik kurallarının ihlal edilmesini önlemeyi ve ihlal edenlere yaptırım uygulamayı içerir.

Gelişmiş ülkelerdeki araştırmalarda denetimin genel olarak etkisini ve trafik güvenliğinin alt alanlarındaki etkisini kapsamlı olarak incelendiği görülmektedir. Örneğin, hız ve alkol denetimini içeren yoğunlaşmış denetim programlarının etkinliği inceleyen bir çalışmada Zaidel (2002), denetimlerin kazaları % 10 - 25 oranında azalttığını göstermiştir. Bu alandaki ilk çalışmalardan birinde Summala ve Roine (1980) denetim faaliyetinin herhangi bir nedenle aksatılması halinde sürücülerin kural ihlal etme davranışlarının belirginlik kazandığını göstermiştir. Bu çalışma, Finlandiya'da 1979 senesinde polis güçleri greve gittiğinde diğer faaliyetlerle birlikte, denetim faaliyetlerinin de tamamen durdurduğu ve yakalanma riskinin sıfır olduğu bir durumda yapılmıştır. Yol kullanıcıları da grevden haberdar olduğundan, grevin ilk iki haftası boyunca trafikteki değişiklikleri gözlemleyen araştırmacılar, sürat yapma oranının hem şehir içinde hem de şehir dışında arttığını bulmuşlardır. Ayrıca, hız sınırlarının daha katı olduğu şehir dışı yollarda ortalama hızların saatte 2-3 km arttığı ve sürücülerin, grev öncesi dönemin aksine yol kenarında duran bir aracı gördüklerinde yavaşlamadıkları gözlenmiştir. Denetim faaliyetleri durdurulduğunda trafik güvenliğinin de azaldığı Kanada'nın Quebec eyaletinde gerçekleştirilen bir başka çalışmada (Blais ve Gagne, 2010) bulunmuştur. Bu çalışmada 21 ay süren ve % 61 daha az ceza yazılmasına neden olan eyaletteki trafik polisinin maaş sözleşmesinin yenilenmesi sürecindeki iş yavaşlatma eyleminin trafik güvenliğine etkisi incelenmiş ve her ay ortalama 8 yaralamalı trafik kazası daha fazla gerçekleşerek toplamda 239 daha fazla yaralanma vuku bulmuştur.

Denetimlerin trafik güvenliğine etkisi konusunda yapılan çok sayıda çalışmadan faydalanarak kapsamlı bir meta-analiz çalışması gerçekleştirmişler ve beş önemli bulgu elde etmişlerdir. Bu çalışmada elde edilen önemli bir bulgu da sabit veya araç içinde yapılan hız denetimlerinin trafik kaza sayılarını azaltmasıdır. Hız denetimiyle eş zamanlı devriye uygulaması yapılması durumunda ise devriye uygulamasının kazalar üzerinde ek bir etkisi bulunmamıştır. Aynı çalışmaya göre, elektronik hız denetimi uygulaması ile yaralanmalı kazaların % 16 oranında azalmasına yol açarken ölümlü kazalarda ise bu oran % 39' lara kadar yükselmektedir. Çalışmadaki ikinci önemli bulgu, emniyet kemeri denetiminin otomobilde emniyet kemeri kullanımı oranını % 20 artırdığıdır. Ancak, artışın büyüklüğü mevcut durumdaki emniyet kemeri kullanımı oranına bağlı

olduğundan bu etkiyi genellemek doğru sonuçları ortaya çıkarmayabilir. Ayrıca, emniyet kemeri kullanmayanlara sabit para cezası uygulanmasının emniyet kemeri kullanımını artırdığı da görülmüştür. Üçüncü bulgu olarak, polislin uyguladığı farklı devriye türleri ile trafik kazaları üzerinde bir etkisi bulunmamıştır. Sadece, sivil bir araçla hız üzerine odaklanan bir denetim yapıldığında kaza sayısında az miktarda ancak anlamlı düzeyde bir artış bulunmuştur. Dördüncü bulgu olarak, alkol denetiminin, özellikle de yeni bir denetim programı ile uygulanması veya denetim miktarının artırılması sonrasında ilk ayda kaza sayısının azaldığı görülmüştür. Ayrıca, Avusturalya'da kullanılan ve pek çok sürücünün kontrol edildiği, görünürlüğü fazla olan denetim noktalarındaki uygulamaların en etkili uygulama olduğu tespit edilmiştir. Son olarak, kırmızı ışık denetiminin kavşaklardaki toplam kaza sayısında artışa yol açtığı tespit edilmiştir. Kırmızı ışık denetiminin hedef kazaları olan yandan çarpma kazalarını ise azalttığı bulunmuş ise de bu fayda arkadan çarpma kazalarındaki artışını engileyememektedir (Elvik ve diğerleri, 2009).

Trafik denetiminin güvenliğe etkisi konusunda yapılan pek çok çalışmada özellikle hız sınırı, alkol kullanımı ve emniyet kemeri kullanımında denetiminin önemini ortaya koyan sonuçlar elde edilmiştir. Avrupa Komisyonu raporuna göre (2004), yıllık 40.000 ölümlü trafik kazasından yaklaşık 11.000'ine hız yapan sürücüler, 10.000'ine alkollü sürücüler neden olmakta ve bu kazalarda araç içinde bulunanlardan yaklaşık 10.000 kişi emniyet kemeri takmadığından dolayı hayatını kaybetmektedir. En yaygın trafik ihlallerinden olan hız ihlali, alkollü araç kullanma ve emniyet kemeri takmama hem kaza sıklığını artıran hem de kaza sonuçlarının ağırlaşmasına yol açan ihlallerdir (ETSC, 2006). Avrupa ülkelerinde aşırı hız, alkollü araç kullanma ve emniyet kemeri takmama trafik ölümleri ve yaralanmalarının temel nedenidir. ESCAPE (2002) projesi kapsamında yapılan geniş tarama çalışmasında ABD, Kanada, Avusturalya ve Yeni Zelanda ülkelerinde yapılan takip araştırmalarına bakıldığında hız ve alkollü araç kullanımına yönelik denetimlerin % 10 ile % 33 arasında etkili olduğu belirtilmektedir. Denetimin özellikle ölümleri ve ağır yaralanmaları azaltmada çok daha yüksek düzeylerde etkili olduğu vurgulanmaktadır. Delice (2012) Türkiye'de 2010 ve 2011 yıllarını içeren çalışmasında hız ve alkol denetimlerinin kaza sayılarını yaklaşık % 5 oranında azalttığını bulmuştur.

De Ward ve Rooijers (1994), gerçekleştirdikleri deneysel bir araştırmada hız limitlerini aşma nedeniyle ceza alan sürücülerin ortalama hızlarının ceza almayan sürücülere göre daha düşük olduğunu bulmuşlardır. Bu durum hız denetiminin sürücüler üzerinde belirgin bir caydırıcı etkisinin olduğunu ve sürücülerin ceza

aldıktan sonra hızlarını düşürme eğilimlerinin olduğunu göstermektedir. Denetim bölgesine giriş ve çıkışta görüntülü radarlar ile geçen araçların hızlarının değerlendirildiği Sivrihisar- Polatlı yolunda yapılan bir çalışmada (Akın ve diğerleri, 2003); denetimin, giriş ve çıkış hızlarında ortalama olarak 30 km/s' i aşan azalmalara neden olduğu ve denetim etkisinden bağımsız olarak, ceza uygulamasının etkisinin istatistiksel olarak anlam taşıdığı ve denetimde resmi/sivil ekip ayırımının hızların dağılımındaki değişikliklere katkısının istatistiksel olarak anlam taşımadığı görülmüştür. Bu iki çalışmadan elde edilen sonuçlar, (Groeger ve Rothengatter, 1998)'in ortaya koyduğu, yakalanma ve ceza alma korkusuyla davranışların değiştirilebileceğini ancak, davranışın temelinde yatan tutumun pek değiştirilemeyeceği görüşünü desteklemektedir (Sağlam,2017:66).

Voas ve diğerleri (2000) çalışmalarında alkollü araç kullanımı ile denetim arasındaki ilişkiyi ele almıştır. Amerika Birleşik Devletleri'nde yasal alkol kullanma yaşının 21'e yükseltilmesi ve 21 yaş altındaki sürücülerde yasal alkol limitinin 0.2 promile indirilmesi sonucunda, 21 yaş altındaki gençlerin 1987 ile 1997 yılları arasında alkollü iken araç kullanma sayılarında yaklaşık % 20 oranında azaldığı bulunmuştur. Benzer şekilde aynı çalışmada, ehliyeti iptal etme, yasal alkol sınırının 1 ya da 0.8 promile çekilmesi gibi yasaların 21 yaş üzerindeki yetişkinlerde alkollü iken araç kullanma davranışını azalttığı gözlenmiştir. Shults ve diğerleri (2004) 11 çalışmanın sonuçlarını incelemiş ve alkol denetiminin olası alkol kazalarını % 13-27 oranında azalttığını bulmuştur. Evans (1991) alkollü araç kullanılmadığı takdirde ABD'deki trafik ölümlerinin % 40 oranında azalacağını belirtmiştir. Araştırmaların sonuçları incelendiğinde denetimlerin alkollü araç kullanım sayılarında azalmaya neden olduğu görülmektedir.

Emniyet kemeri denetimi ile trafik kazası, ölümleri veya yaralanma sıklığı arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalara bakıldığında emniyet kemeri denetiminin tüm kazalarda % 4, ölümlü kazalarda % 6 ve yaralamalı kazalarda % 8 azalma sağlandığını göstermektedir (Wells, ve diğerleri, 1992; Williams ve diğerleri, 1996). Salzberg ve Moffat (2004) emniyet kemeri denetimlerinin trafik ölümleri etkili düzeyde azalarak trafik ölümlerinde % 13 azalma, emniyet kemeri bağlama oranlarında % 17 artış tespit edilmiştir. ABD'nin Kuzey Kaliforniya Eyaleti'nde gerçekleştirilen bir diğer çalışmada (Williams ve diğerleri, 1996) eyalet genelinde

yapılan emniyet kemeri denetim programının sonrası 6 hafta içindeki kazanımları incelenmiş ve program sayesinde bu dönemde ölü sayısında 45, yaralanma sayısında 320 azalma sağlandığı bulunmuştur. Chaudhary, Alonge ve Preusser (2005), gece gerçekleştirilen denetim programından sonra ön koltuktaki emniyet kemeri takma oranının %6 (%50'den %56'ya) arttığını bulmuştur (www.pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16169015/,2020). Vivoda ve diğerleri (2006), gündüz gerçekleştirilen denetimlerin gece emniyet kemeri kullanımını etkilemediğini bulmuşlar ve gün boyu emniyet kemeri takma oranının artması için hem gündüz, hem de gece denetim yapılması gerektiğini belirtmişlerdir.

DSÖ değerlendirmesine göre, Türkiye'deki trafik güvenliğini düşüren önemli iki etken; hız ihlali ve emniyet kemeri kullanımının ihmal edilmesidir. DSÖ organizasyonu ile emniyet kemeri denetiminin etkinliği konusunda Afyonkarahisar ve Ankara'da kapsamlı bir çalışma gerçekleştirilmiştir. 2011 yılında başlayan çalışmada, yoğun denetim uygulamaları, eğitim ve kampanya faaliyetleriyle desteklenmiştir. Sonuçta 2010 yılında Afyonkarahisar'da % 4 olan emniyet kemeri takma oranları 2013 yılında % 50'ye, Ankara'da ise aynı dönemde % 21'den % 35'e yükseltilmiştir (WHO, 2014).

Tüm bu araştırmalar incelendiğinde denetim ile trafik kazaları arasında çok önemli bir ilişki olduğu ortaya konulmaktadır. İhlallerin türü ya da denetimlerin türü farklı olsa da trafik kaza sayılarının azaltılmasında denetimin önemi büyüktür. Bu bağlamda 2002 yılında yapılan ESCAPE projesi kapsamında uzman değerlendirmelerine göre en etkili dört denetleme türleri şu şekilde sıralanmaktadır; (1) sabit radarlarla (ya da başka sabit yöntemlerle) yapılan hız denetimleri, (2) rastgele nefes testleri ile yapılan alkollü araç kullanma denetimleri, (3) emniyet kemeri denetimleri ve (4) hız kameraları ile yapılan denetimler (elektronik hız denetimleri) .

Elvik ve diğerleri (2009), çalışmalarında Norveç'teki mevcut trafik kurallarının tamamına uyum gösterilmesi durumunda trafik kazaları sonucunda ölümlerin % 48, yaralanmaların % 27 azalabileceğini belirtmektedir. Trafik güvenliğini artırılmasında temel strateji trafik denetimlerinin etkili bir şekilde gerçekleştirilmesi olmalıdır. Ülkemizde de trafik kazalarının azaltılması yönünde

etkin trafik denetimlerinin gerçekleştirilerek sürekli bir şekilde yapılması önem arz etmektedir.

2.7. TRAFİK DENETİMİ

Ülkemizde trafik denetimleri, sorumluluk bölgelerinin bir protokolle belirlendiği Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığının branşlı personelleri tarafından yerine getirilmektedir (Sayıştay Raporu, 2008:39).

КТK 6. maddesinde trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkili olduğu belirtilmektedir.

EGM açısından trafik denetimlerinin yapılması personel ve araç/gereç yönünden maliyet oluşturmaktadır. Fakat trafik denetimlerinin amacı olan sürücülerde davranış değişikliğinin oluşturulması ile trafik ihlallerinin önüne geçilmiş olması denetimlerin başarısını ve caydırıcılığını ortaya koymaktadır (Delice, 2012:30). EGM ve JGK dışında trafik denetleme yetkisi Karayolları Genel Müdürlüğüne de verilmiştir. 1997 yılından itibaren Fahri Trafik Müfettişleri de kural ihlalleri durumunda tespit tutanağı düzenlemeye EGM tarafından yetkilendirilmişlerdir. Trafik zabıtasının yanında bir sivil denetim unsuru olan ve gönüllülük esasına dayanan FTM müessesesinin temel amacı, sürücüler üzerinde algılanan yakalanma riskini artırmak ve bu suretle trafik kurallarına daha fazla uyulmasını sağlamaktır.

Bu kısımda EGM' ye verilmiş olan trafik denetim hizmetlerinden bahsedilecektir. Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının azaltılarak can ve mal kayıplarının en aza indirilmesi ve trafik güvenliğinin sağlanması için trafik görevleri ve trafiğin denetlenmesi görevi; KTK ile Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesindeki, Trafik Başkanlığınca yürütülmektedir. Trafik denetim hizmetleri, merkezde Trafik Başkanlığı ile illerde ise;

-Trafik Tescil/ Denetleme Şube Müdürlükleri veya

- Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlükleri

- Bölge Trafik Denetleme İstasyon Amirlikleri

- İlçe trafik tescil/denetleme büro amirlikleri ile yürütülmektedir.

Trafik akışının gözlenmesi ve düzenlenmesi amacıyla özellikle büyük şehirlerde ve yaz aylarında turistik bölgelerde EGM-Havacılık Daire Başkanlığı ile müşterek şekilde bir trafik görevlisinin de katıldığı havadan helikopterle denetimler gerçekleştirilmektedir. Helikopter ile denetimlerin yapılmasının mümkün olmadığı yerlerde insansız hava araçları ile de trafik denetimleri yapılmaktadır.

Araç ve sürücüyü (çalıntı oto kayıtları, alkollü araç kullanımı, ceza puanı vb.) ilgili bilgilere en seri şekilde ulaşmak amacıyla merkezileştirilmiş bilgisayar ağı ülke genelinde mevcuttur.

Trafik denetleme hizmetlerinde personelin kullanacağı teknik araç ve gereçlerin (kurtarıcı, motosiklet, radar, alkometre, kapalı devre televizyon sistemi, mobil bilgisayar, traffi-photo, far kontrol cihazı, dominint lamba, polis dur-geç lambası, reflektif kemer vb.) yeterli olması denetimlerin etkinliği açısından önem arz etmektedir.

2.7.1. Fahri Trafik Müfettişleri

Sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle sorumlu olan yetkililere yardımcı olmak üzere fahri trafik müfettişliği görevi verilmektedir. Fahri trafik müfettişleri, KTK'nun suç saydığı fiilleri işleyenler hakkında işlem yapılması amacıyla Emniyet Genel Müdürlüğünce kendilerine verilen tutanağı düzenlemek ve bunların aracın tescilli olduğu trafik kuruluşuna gönderilmek üzere en geç bir hafta içerisinde herhangi bir trafik kuruluşuna teslim etmek zorundadırlar (EGM,2017:302).

Fahri trafik müfettişi olabilmek için yönetmeliğin⁶ 5. Maddesinde belirtilen şartları taşımak gerekmektedir. Fahri trafik müfettişleri araç durdurarak sürücülerle muhatap olamazlar. Belge veya evrak kontrolü yapamazlar. Görevini yürütürken adil ve tarafsız olmak zorundadır. Trafik güvenliği için görüş ve önerilerde bulunabilir. Tespit ettiği kural ihlaline karşı trafik suçu tespit tutanağı düzenler ve en

⁶ *Fahri Trafik Müfettişliği Görev Ve Çalışma Yönetmeliği*, 22976 sayılı Resmi Gazete, 1.5.1997

yakın trafik birimine bir hafta içerisinde iletir. Ülkenin her yerinde görevli sayılır. Görevini kötüye kullandığı ve yönetmelikte belirtilen esas ve usullere aykırı olarak işlem yaptığı tespit edildiğinde KTK Ek 6. maddesi hükmü uyarınca iki aydan altı aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılır.

2.7.2. Merkez Teşkilatı Tarafından Yürütülmekte Olan Görevler

Trafikle ilgili mevzuat düzenlemelerinin hazırlanması, uygulanmasının takibi, trafik kuruluşlarının denetlenmeleri, yurt çapında yürütülen trafik kontrol ve uygulamalarında ortaya çıkan aksaklıkların giderilmesine yönelik tedbirlerin alınmasına ilişkin görevler, trafik branşına alınma ve trafik branşından ayrılma-çıkarılma işlemleri, trafik başkanlığına bağlı merkez ve taşra teşkilatının personel ihtiyacının belirlenerek atama ve yer değiştirme planlamalarının yapılması, Trafik Başkanlığına bağlı taşra trafik kuruluşlarının araç, gereç ve makine-teçhizat ihtiyaçlarının belirlenmesi, alımına ve dağıtımına yönelik koordinasyonun sağlanması, trafik kuruluşlarının açılması, kapatılması ile ilgili görevler trafik hizmetlerinde görevli personelin yetişmesi amacıyla her türlü hizmet içi eğitim faaliyetinin düzenlenmesi, yol kullanıcılarının eğitimi konusunda basın ve yayın kuruluşları ile işbirliği yapılması, yazılı ve görsel materyallerin tasarım, yapım, dağıtımı, sürücü ve yayalara yönelik eğitim, seminerler ve sempozyumlar düzenlenmesi ile trafik kazaları ve denetimlerine ait istatistiki verilerin hazırlanması ve değerlendirilmesine ilişkin görevler ile karayolu trafik güvenliği alanında bilimsel gelişmelerin takip edilmesi, trafik kazalarının oluş nedenlerinin sürücü, araç ve yol bağlamında bilimsel açıdan ele alınarak incelenmesi, karayolu trafik güvenliğine katkıda bulunacak yurtiçi ve yurtdışındaki her türlü kurum ve kuruluş ve kişilerle işbirliği yapılması, Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu tarafından talep edilen konularda bilimsel çalışmalar yapılmasına ilişkin görevler de Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir (EGM, 2017:27).

2.7.3. Taşra Teşkilatı Tarafından Yürütülmekte Olan Görevler

İllerde ve ilçelerde trafik hizmetleri taşra trafik kuruluşları tarafından yürütülmektedir. İl ve ilçe merkezlerindeki şehir içi yollarda trafik denetim ve düzenleme görevleri, Trafik Denetleme Şube Müdürlükleri ve Trafik Denetleme Büro Amirlikleri tarafından, şehirlerarası yollar üzerindeki her türlü trafik denetim ve

düzenleme hizmetleri ise Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlükleri ve bunlara bağlı Bölge Trafik Denetleme İstasyon Amirlikleri tarafından, araçların tescili ve sürücü belgelerinin verilmesine ilişkin görevlerde Trafik Tescil Şube Müdürlükleri ve Trafik Tescil Büro Amirlikleri tarafından yürütülür (EGM, 2017:27).

2.7.4. Trafik Zabıtası ve Genel Kolluk İlişkisi

Polis, görevli bulunduğu mülki sınırlar içinde hizmet branşı, yeri ve zamanına bakılmaksızın bir suçla karşılaştığında suça el koymak, suçu önlemek, şüpheli ve suç delillerini tespit edip, muhafaza altına alarak soruşturmayı yürütmek adli ve idari birimlere sevk ve teslim etmekle görevlidir. Bu nedenle yasalarda açıkça yer alan hükümler gereği hangi hizmet branşında olursa olsun bir suçla karşılaştığında o suçta anında etmek ve gerekli önlemleri almakla yükümlüdür. Trafik zabıta görevi sırasında karşılaştığı acil ve zorunlu hallerde genel zabıta görevi yapmakla da yetkili kılınmıştır. Ancak mülki idare amirlerince, emniyet ve asayiş bakımından zorunlu görülen haller dışında trafik zabıtasına genel zabıta görevi verilemez, araç, gereç ve özel teçhizatı trafik hizmetleri dışında kullanılamaz. Aynı zamanda, trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yasalarda belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir. Tüm trafik polisleri her şeyden önce polis olduklarının bilinciyle hareket etmelidir. Sürekli halkın içerisinde caddelerde ve yollarda görev yapmakta olan trafik polisi günlük rutin görevlerini yürüttüğü sırada pek çok asayiş olayına rastlamakta, pek çok olaya bizzat el koyup genel kolluk görevlilerine devretmekte, bazen de genel kolluk görevlileri ile birlikte genel emniyet ve asayişin temini maksadıyla kontroller yapmaktadır (EGM, 2017:28).

2.8. DENETİM CEZA İLİŞKİSİ

Sürücüler trafik kural ihlallerini işlemelerine rağmen, trafik denetimlerinde yakalanmadıkları takdirde trafik kural ihlallerini sürdürmeye devam edeceklerdir. Trafik denetimlerinin etkili ve caydırıcılığının var olması için; trafik kuralı ihlali yapan bir sürücünün trafik zabıtası tarafından her an yakalanabilirler hissini taşımalı ve trafik cezalarının da ivedilikle uygulanması gerekmektedir. Trafik denetlemeleri

yasalara dayanır ve yasalara uyulmasını sağlar. Genel olarak denetim ceza ile ilişkilendirilmektedir. Ancak denetimler sadece cezaların belirlenmesi/tayini için yapılmamakta, trafikle ilgili raporlama, tedbirler alınması, düzenlemeler yapılması, ilgili strateji/politikaların belirlenmesi, eğitimler vb. amaçlarla da yapılmaktadır.

Denetleme, sürücülerin kurallara uymadığında alacakları cezalardan kaçmaya eğilimi göstermeleri ilkesi üzerine kuruludur. Gerçek yakalanma riski denetleme faaliyetlerinin oranı ile belirlenmekle birlikte sürücülerin karşılaşacakları risk nedeniyle öznel yakalanma riskini etkilemektedir. Öznel yakalanma riski ise özel denetleme stratejileriyle, özellikle reklam kampanyaları ve medya kullanılarak denetleme faaliyetlerine dikkat çekerek artırılabilir. Eğer sürücüler üzerinde yakalanma riski artırılırsa ve ardında bu risk cezai yaptırımla pekiştirilirse birçok insan trafik kurallarını ihlalden kaçınacaktır. Bu yolla öznel yakalanma riski istenilen caydırıcı etkiyi yaratır. Bu anlamda denetlemeler sırasında yakalananlar üzerinde yaratılan özel caydırıcı etki ile henüz yakalanmayalar üzerinde yaratılan genel caydırıcı etki arasında fark vardır (Ulu, 2015:30).

Denetim sürücünün cezadan kaçınma eğilimi esasına dayanır ve ceza korkusunun önemi burada ortaya çıkmaktadır. Tespit edilen bir kural ihlalinin mutlaka cezalandırılması gerekir. Trafik kazalarının azaltılmasında sürücülerin cezaları algılamasının önemi büyüktür. Gözetlendiğini bilen sürücüler trafikte daha dikkatli hareket etmekte, hızlarını uygun ayarlamakta ve trafikte kural ihlali yapmaktan kaçınmaktadır.

2.9. TÜRKİYE’DE TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANI

Ülkemizde önemli bir sorun olan trafik kazalarının önlenmesi, güvenli trafik alanlarının oluşturulması için yapılan çalışmalarda kurumlar arası işbirliği ön plana çıkmaktadır. Topyekûn yürütülecek çalışmalarla ülkemizin kanayan yarası olan yaralanmalara, sakatlanmalara, hatta ölümlere neden trafik kazalarının azaltılması amacı güdülmektedir. Bu kapsamda; EGM koordinesinde ilgili bakanlık, kurum ve kuruluş temsilcilerinin katkılarıyla hazırlanan 2012/16 sayılı “Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planına ilişkin Başbakanlık Genelgesi 31.07.2012 tarihinde Resmi Gazete ’de yayımlanmıştır. Trafik Güvenliği Eylem Planında Emniyet Genel Müdürlüğünün sorumlu kuruluş olarak denetim faaliyetleri

gösterilmiştir. Genelge ile mevcut denetim faaliyetleri ortaya konmuş ve 2020 yılına yönelik hedefler belirlenmiştir. Genelgede alınan tedbirler sonuç kısmında değerlendirilmiştir. Ayrıca 03 Mart 2020 tarihinde yapılan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulunca alınan karar gereği 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 “Vizyon 2023” Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı çalışmaları devam etmektedir (www.trafik.gov.tr/2020).



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İSTANBUL İLİNDE DENETİM

3.1 ÜLKEMİZDE DENETİM

3.1.1 Denetim Faaliyetleri

Bu bölümde ülkemizde yıllara göre yapılan denetim faaliyetleri ve yapılan faaliyetlerin neticesinde meydana gelen kaza sayıları ile kazaların sonucunda gerçekleşen ölüm ve yaralanma sayıları karşılaştırılarak denetim faaliyetlerinin trafik kazalarını azaltma yönünde etkisi ortaya konulacaktır. Bu bağlamda ilk olarak Türkiye'deki denetimler ve İstanbul ilindeki denetimler incelenecektir.

Trafik denetiminde amaç trafikte yapılan hatalı davranışları en aza indirerek, trafik kazaları sonucu ölüm ve yaralanmaları azaltmak olmalıdır. Burada asıl amaç trafik güvenliğini sağlamaktır. Trafik kazalarındaki ölüm ve yaralanmaları azaltmada, yaya ve araç trafiğinin daha düzenli ve güvenli yapıya kavuşturmada trafik denetimleri önemli bir yere sahiptir. Bu da ilgili kurum, kuruluş ve kişiler arasında koordinasyonun sağlanması ile mümkün olur. Ayrıca trafik kazalarını önlemeye yönelik reklam, kamu spotları da yapılarak kural ihlallerinin önüne geçilebilir.

Gelişen teknoloji ile birlikte denetim türlerinin sayıları da artmıştır. Helikopterler yüksek çözünürlüklü kameraları ile daha kısa sürede çok sayıda personelin yapacağı denetimi yaparak trafik denetimlerine katkı sağlamaya başlamıştır. İnsansız hava araçları ile belirlenen bölgelerde kurallara uymayan sürücüler tespit edilerek trafik ekiplerine bildirilir ve en yakın denetim noktasında cezai işlem uygulanmaktadır. Helikopterler ve İHA' ların yanı sıra EDS ile de son yıllarda denetimlerin yapıldığı görülmektedir. TEDES, TDS vb. değişik isimlerle karşımıza çıkan bu sistemlerde trafik görevlilerinin olmadığı noktalarda kural ihlalleri tespit edilmektedir. Trafik kazalarını önlemeye yönelik bir başka uygulama da Polis ya da Jandarma Maket Trafik aracıdır. Bu uygulama ile de EDS gibi sistemlerin olmadığı ve trafik görevlilerin görevlendirilemediği تنها yerlerde denetim algısı oluşturulmak istenmektedir. Basında da bu fikrin doğruluğu ile ilgili bir haber şu şekilde yer almıştır;

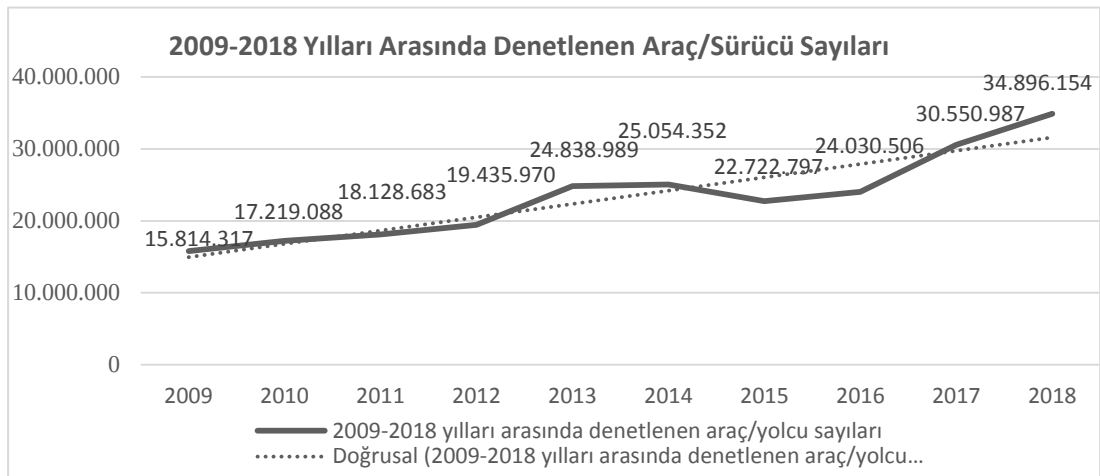
“Bir vatandaş maket polis aracını gerçek polis aracı sanarak uzun süre yoldan ayrılmasını bekledi”



BURSA-Trafikte yol üzerinde maket polis araç uygulamasını önce gerçek polis aracı olduğunu düşünen kamyonet sürücüsü B.Ç. (30) bir süre sonra aracın maket olduğunu fark ettiğini ifade etti. Uygulamanın devam ettiği esnada, B.Ç. isimli sürücü de maket polis aracını gerçek sandığını ve aracının muayene tarihinin geçmesi sebebi ile denetim noktasında tespit edilmemek adına yaklaşık 1 saat beklediğini belirtti (www.hurriyet.com.tr, 2018).

Gelişen teknoloji ve yeniliklerle birlikte denetim türlerinin de arttığı günümüzde denetim sayıları özellikle 2015 yılından itibaren hızlı bir artış göstermiştir. Buna artan araç ve sürücü sayısı da eklendiğinde denetim sayılarındaki artış açıkça görülmektedir. Şekil 3.1’ de ülkemizde 2009-2018 yılları arasında yapılan toplam denetim sayıları gösterilmiştir.

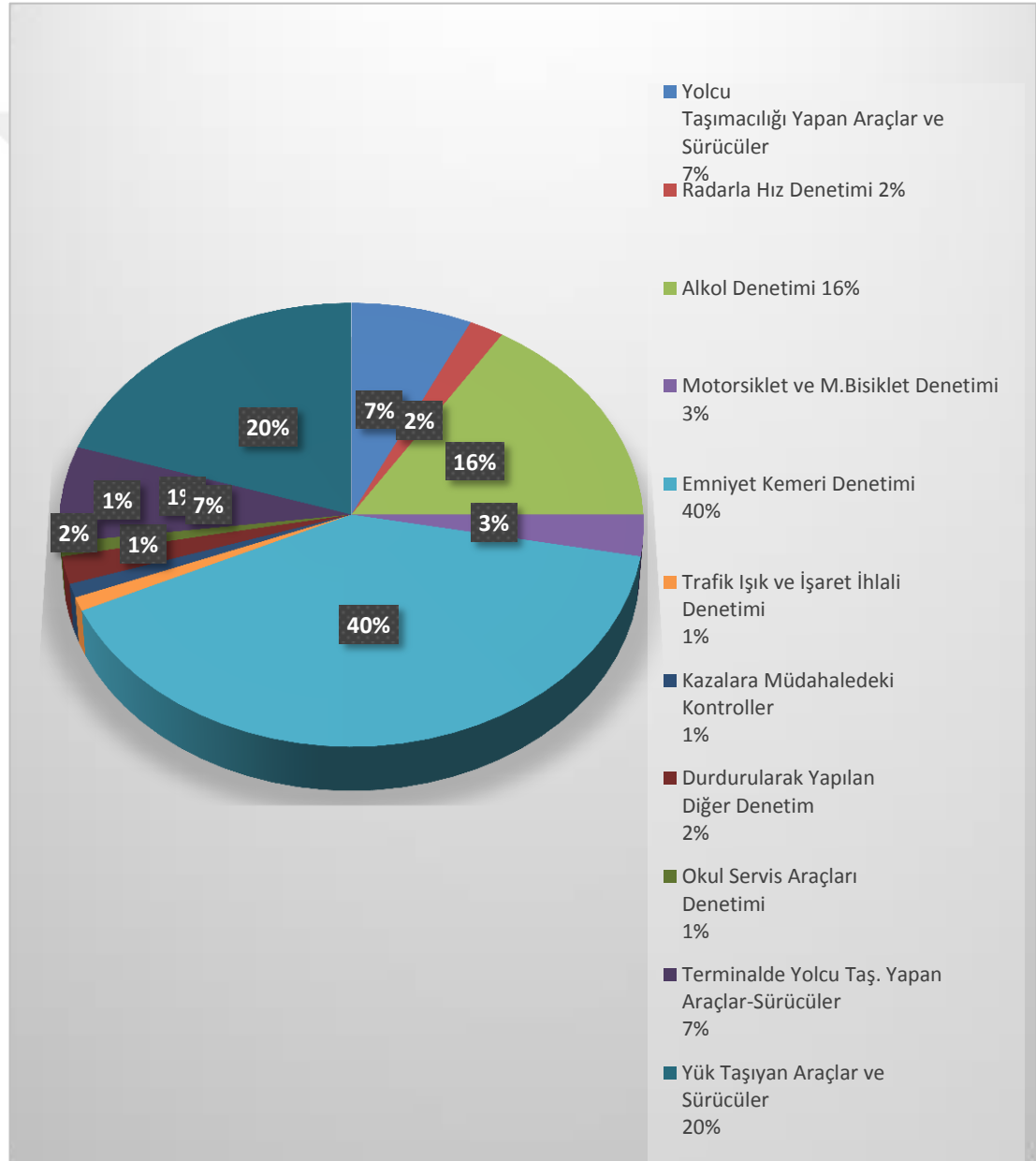
Şekil 3.1: 2009-2018 Yılları Arasında Denetlenen Araç/Sürücü Sayıları



Kaynak: Yaprak ve Akbulut, (2019) , “Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri”

2009 yılında denetim sayıları 15.814.317 iken 2014 yılında %58 artışla 25.054.352 sayısına ulaşmış ve 2018 yılına gelindiğinde en yüksek sayıya ulaştığı görülmektedir. Denetim sayılarının özellikle son yıllarda artış gösterdiği de anlaşılmaktadır. Şekil 3.2 incelendiğinde yapılan denetimlerin türleri yönünden 2018 yılına bakıldığında büyük payı sırası ile emniyet kemeri denetimleri (%40), yük taşıyan araçlar sürücülerinin denetimi (%20) ve alkol denetiminin (%16) olduğu görülmektedir. Diğer uygulanan denetimleri de şekil 3.2 de görmekteyiz.

Şekil 3.2: 2018 Yılı Denetim Türlerine Göre Denetlenen Araç / Sürücü Sayısı



Kaynak: Yaprak ve Akbulut, (2019) , “Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri”

Tablo 3.1 belirtilen yıllara göre uygulanan denetleme faaliyetlerine bakıldığında 2009-2018 yılları arasında trafik ceza sayısı, uygulanan para cezası miktarı ve trafikten men edilen araç sayıları belirtilmiştir. 2009 yılında uygulanan trafik ceza sayısı 8.499.073'tür ve 2018 yılında 14.524.688 ceza kesilerek ceza sayılarında yaklaşık %50 oranında bir artış olmuştur. Bu tablodan para cezası miktarlarında ve men edilen araç sayılarında da artış olduğu anlaşılmaktadır. Denetimlerin etkinlik düzeyi, cezaların sayısı ile değil yapılan kural ihlallerinin sayısı ve trafik kazalarındaki azalma ile ölçülebilir. Bununla birlikte denetleme faaliyetlerinin artışı ile trafik kazalarındaki azalma oranı aşağıdaki tablolardan anlaşılmaktadır.

Tablo 3.1: Yıllara Göre Denetleme Faaliyetleri

Yıl	Uygulanan Trafik Ceza Sayısı	Uygulanan Para Ceza Miktarı (TL)	Trafikten Men Edilen Araç Sayısı
2009	8.499.073	1.061.109.823	843.089
2010	8.715.742	1.137.509.424	823.897
2011	8.969.433	1.234.938.597	762.736
2012	10.732.000	1.594.821.942	826.713
2013	13.365.520	2.372.220.636	786.087
2014	13.618.311	2.814.614.066	777.763

2015	12.389.268	2.772.582.737	731.110
2016	13.339.433	3.233.363.241	886.065
2017	10.568.391	2.818.752.396	1.055.110
2018	14.524.688	4.367.571.584	1.015.732

Kaynak: (trafik.gov.tr,2020).

Sürücülerden geri alınan belgelerinin geri alınma nedenlerine ve yıllara göre sayısal dağılımları da tablo 3.2’ de belirtilmiştir. Ana nedenlerin alkollü araç kullanımı, hız limiti aşımı ve 100 tam ceza puanı aşımı olduğu görülmektedir.

Tablo 3.2: Yıllara Göre Geri Alınan Sürücü Belgeleri

YIL	ALKOLLÜ ARAÇ KULLANIMI	HIZ LİMİTİ AŞIMI	100 CEZA PUANI AŞIMI	DİĞER
2009	121.787	1.090	14.330	1.422
2010	139.844	638	21.894	1.196
2011	116.469	341	13.956	959
2012	137.928	173	17.470	2.114
2013	125.043	159	16.849	8.445
2014	114.239	108	16.335	10.843

2015	101.509	59	10.107	7.562
2016	100.662	104	6.538	6.143
2017	114.889	185	5.716	8.949
2018	146.320	108	7.529	12.748

Kaynak: (trafik.gov.tr,2020).

2017-2018 yıllarında kontrol türlerine uygulanan trafik cezaları tablo 3.3' e göre ilk üç sırada yolcu kontrolü (%160 artış) , emniyet kemeri kontrolü (%135 artış) ve cep telefonu kontrolü (%52 artış) sonrası kesilen cezalar olduğu görülmektedir.

Tablo 3.3: Sürücü Yaya Ve Yolculara Uygulanan Trafik Cezaları

Kontrol Türleri	2017 YILI	2018 YILI	FARK %
Koruma Başlığı-Gözlük	60.956	68.726	12,7
Emniyet Kemeri Kontrolü	235.316	553.874	135,4
Cep Telefonu Kontrolü	78.196	119.394	52,7
Alkol Kontrolü	124.327	158.543	27,5
Takograf Kontrolü	82.108	88.655	8,0
Aşırı Hız Kontrolü	697.239	604.236	-13,3
Yaya Kontrolü	3.286	4.699	43,0

Yolcu Kontrolü	9.444	24.562	160,1
----------------	-------	--------	-------

Kaynak: (trafik.gov.tr,2020).

Sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle sorumlu olan yetkililere yardımcı olmak üzere Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunca önerilen ve Karayolu Trafik Güvenliği Üst Kurulunca uygun görülen kişilere valilerce “ fahri trafik müfettişliği” görevi verilir. (EGM,2017:302). FTM’ lerin daha etkin kullanılmaya başlanması ve denetimlerini daha kolay yapabilecek şekilde yetki ve teknolojik açıdan desteklenerek yaptıkları denetimlerin artırılması sağlanmıştır.

5 Kasım 2019 tarihinde Ankara’da Fahri Trafik Müfettişleri Değerlendirme ve Eğitim Toplantısı yapılarak denetimlerde kural ihlallerini daha hızlı ve hatasız şekilde tespit edebilmeleri için Fahri Trafik Müfettişliği Mobil Uygulaması tanıtılmıştır. Sayısız cana mal olan trafik kazalarını azaltmak için son yıllarda yoğun ve etkili çalışmalar yapılmaktadır. Atılan her adım, kurtarılan binlerce insan hayatı olarak geri dönmektedir. O projelerden biri de Fahri Trafik Müfettişliği Mobil Uygulaması. Kameranın veya trafik polisinin olmadığı yerlerde gerçekleşen trafik ihlalleri, yıllardır Fahri Trafik Müfettişlerimizin dikkatleri ile tespit ediliyor. Artık FTM Mobil Uygulama ile müfettişlerimizin işlerin daha kolay ve hızlı hale gelmiştir. Müfettişçe düzenlenen ve son 1 aya ait kayıtlar, mobil uygulamada görülebilmektedir. FTM’ lerin trafik kural ihlali tespit tutanağı düzenleyebileceği kanun maddeleri Trafik Başkanlığı tarafından her yıl güncellenerek duyurulmaktadır.

Tablo 3.4 EGM verilerine göre ülkemizde görev alan fahri trafik müfettiş sayıları ve uyguladıkları ceza sayılarını göstermektedir. Bu denetim türü de sürücü ve yayalar için kurallara uymaları için oluşturulmuştur. Özellikle 2018 ve 2019 yıllarında ceza sayılarında ciddi oranda bir artış görülmektedir.

Tablo 3.4: Fahri Trafik Mufettişleri İstatistiki Bilgileri

YIL	YILLARA GÖRE MÜFETTİŞ SAYISI	FTM TUTANAĞINA İSTİNADEN UYGULANAN CEZA SAYISI
2009	11.373	82.447
2010	11.289	75.390
2011	11.239	73.763
2012	20.059	166.414
2013	23.953	229.138
2014	23.890	261.654
2015	23.806	220.461
2016	22.266	177.195
2017	21.715	189.365
2018	20.564	228.312
2019	20.287	377.893

Kaynak: (trafik.gov.tr,2020).

Yukarıdaki tablolarda görüldüğü üzere denetim türlerinde özellikle son yıllara doğru trafik kazalarını önlemeye yönelik denetim sayılarının artırıldığı anlaşılmaktadır. Bu artışın trafik kazalarına etkilerini diğer başlıkta inceleyeceğiz.

3.1.2 Yıllara Göre Denetim Kaza İlişkisi

Sürücü sayıları yıldan yıla artarak devam ettiği tablo 3.5’ den anlaşılmaktadır. Ülkemizdeki sürücü belgesi sayılarına bakıldığında 2009 yılından itibaren araç sayısında olduğu gibi düzenli bir artış dikkat çekmiştir. Örneğin; 2009 yılında 20.460.739 olan sürücü belgesine sahip kişi sayısı 2017 yılında 28.181.830 olarak %37 oranında bir artış göstermiştir.

2018 yılında sürücü belgesine sahip kişi sayısı bir önceki yıla göre %4,03 artmış, 100.000 sürücü belgesine düşen kaza sayısı ise bir önceki yıla göre %1,74 oranında azalırken, 100000 sürücü belgesine düşen ölümlü kaza sayısı ise bir önceki yıla göre %1,84 oranında azalmıştır (Yaprak ve Akbulut,2020) .

Tablo 3.5 2008-2017 Yılları Trafiğe Kayıtlı Sürücü Sayısı

YIL TOPLAM SÜRÜCÜ	
2008	19.377.790
2009	20.460.739
2010	21.548.381
2011	22.798.282
2012	23.760.346
2013	24.778.712
2014	25.972.519
2015	27.489.150
2016	28.223.393
2017	28.181.830

Kaynak:(www.trafik.gov.tr,2020).

Tablo 3.6’ da TÜİK verilerine göre araç sayısı 2009-2019 yılları arası yaklaşık %61 artış göstermiştir. Trafiğe kayıtlı araç sayısının artış oranı göz önüne alındığında yine aynı şekilde hızla artan sürücü sayısı ile beraber trafik denetimlerinde de artış olması beklenen bir sonuçtur. Şekil 3.1’de araç/sürücü sayısı denetim sayılarında 2009-2018 yıllarında 2,2 katlık bir artış görülmektedir. Yıllara göre trafik kazaları incelendiğinde ise tablo 3.7’de; 2009-2018 yılları karşılaştırıldığında ölümlü-yaralanmalı toplam kaza sayısında yaklaşık %59 oranında bir artış olmuştur.

Araç/sürücü sayısının yaklaşık %60 oranında arttığı buna karşılık denetimlerin de yaklaşık 2,2 katı oranında artırıldığı birlikte değerlendirildiğinde 2009-2018 yılları arasında toplam kaza sayılarındaki artışın %16 oranında kalması denetimlerin etkinliğinin olumlu yönde olduğunu göstermektedir.

Tablo 3.6 2009-2019 Yılları Trafığe Kayıtlı Araç Sayısı

Yıl	Toplam
2009	14 316 700
2010	15 095 603
2011	16 089 528
2012	17 033 413
2013	17 939 447
2014	18 828 721
2015	19 994 472
2016	21 090 424
2017	22 218 945
2018	22 865 921
2019	23 156 975

Kaynak: (www.tuik.gov.tr,2020).

Ancak tablolara dikkatle baktığımızda 2013 ve 2014 yıllarında şekil 3.1 de belirtilen araç-sürücü denetim sayıları artarak devam ederken 2015 yılında 2014 yılına göre denetim sayılarında %10 oranında bir azalma görülmektedir. Bununla birlikte tablo 3.7 'de denetimlerin azaldığı yıllarda toplam kaza sayıları, ölüm ve yaralanmalarda artış dikkat çekmektedir. En dikkat çekici artış 2014 yılından 2015 yılına geçerken % 8,6 ile toplam ölümlü kaza sayılarında olmuştur. Denetimlerin ihtiyaçlar doğrultusunda güncellenmesi ve artırılması gerekmektedir. Bu doğrultuda şekil 3.1 'de belirtildiği üzere 2015 yılından itibaren denetimlerin sayısındaki artış hız kazanmış ve 2015 yılından 2018 yılına kadar %53 oranında artış ile yaklaşık 35 milyon adet denetim yapılmıştır. Uygulanan bu tedbirlerle 2015-2018 yılları arası toplam kaza sayıları incelendiğinde; 2015 yılında gerçekleşen toplam trafik kaza sayısı 1.313.359 iken 2018 yılında % 6,39 azalarak 1.229.364 olarak gerçekleşmiştir. Aynı yıllarda tablo 3.6' da belirtilen araç sayısı %15 oranında artış göstermesine karşılık toplam kaza sayılarındaki azalış, trafik denetimlerinin araç-sürücü sayısı

artışı ile orantılı artmasıyla olumlu etkisi görülmektedir. Kaza sayılarındaki artışa rağmen ölü sayılarının artış değil tam tersi azalma gösterdiği de tablo 3.7' den anlaşılmaktadır.

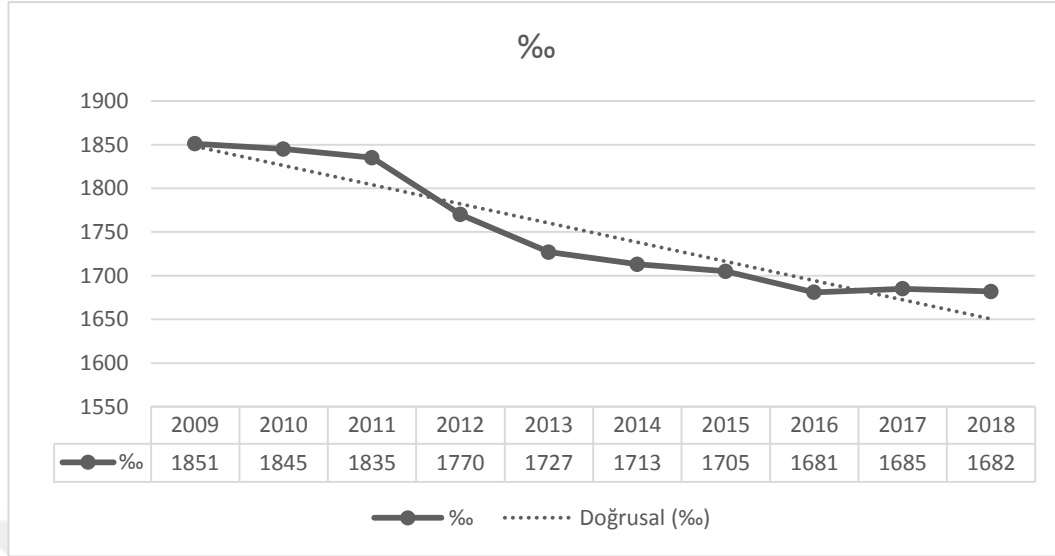
Tablo 3.7 2009-2018 Yılları Arası Toplam Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı

YIL	TOPLAM KAZA SAYISI	MADDİ HASARLI	ÖLÜMLÜ YARALANMALI KAZA SAYISI	KAZA YERİ ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
2009	1 053 346	942 225	111 121	4 324	201 380
2010	1 106 201	989 397	116 804	4 045	211 496
2011	1 228 928	1 097 083	131 845	3 835	238 074
2012	1 296 634	1 143 082	153 552	3 750	268 079
2013	1 207 354	1 046 048	161 306	3 685	274 829
2014	1 199 010	1 030 498	168 512	3 524	285 059
2015	1 313 359	1 130 348	183 011	3 831	304 421
2016	1 182 491	997 363	185 128	3 493	303 812
2017	1 202 716	1 020 047	182 669	3 534	300 383
2018	1 229 364	1 042 832	186 532	3 368	307 071

Kaynak: (www.tuik.gov.tr,2020).

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarından bireylerin bindelik oranda etkilenme sayıları incelendiğinde şekil 3.3' te sayıların 2009 yılından itibaren azalış eğiliminde olduğu görülmektedir.

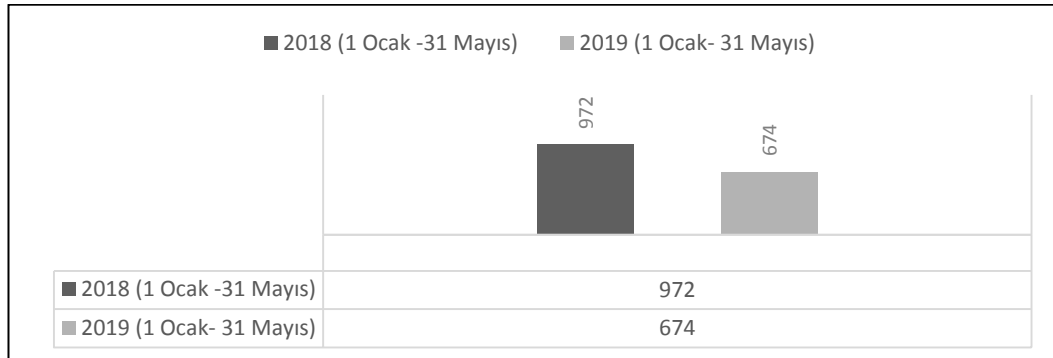
Şekil 3.3 2009-2018 Yılları Arası Trafik Kazasından Etkilenen Bireylerin Oranı ‰



Kaynak Yaprak ve Akbulut, (2019) , “Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri”

Şekil 3.3 te 2009 yılında 1000 trafik kazasında kazalardan etkilenenlerin sayısı 1851 olarak gerçekleşirken, 2018 yılında %9,13 azalarak 1682 olarak gerçekleşmiştir.

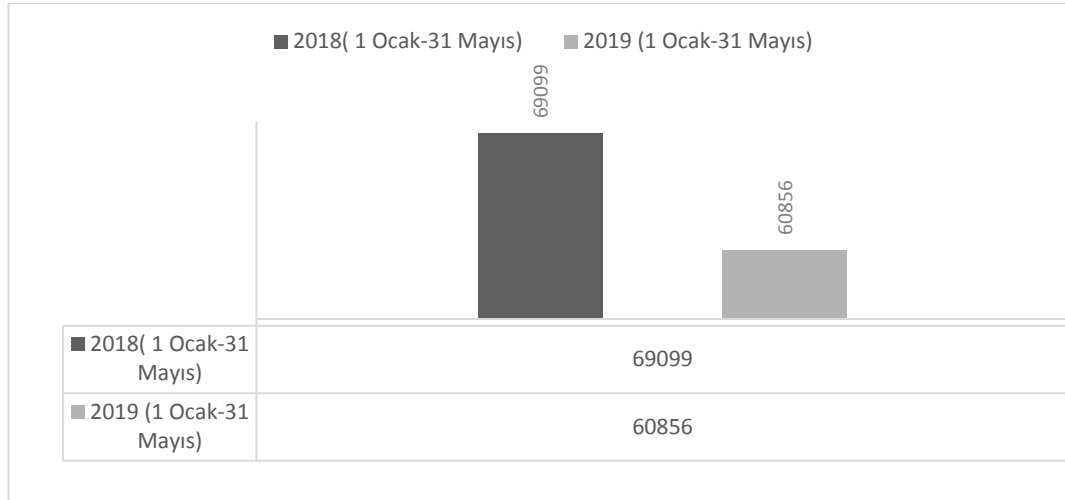
Şekil 3.4 Ölümlü Trafik Kazası Sayıları 2018-2019 İlk Beş Ay Karşılaştırması



Kaynak Yaprak ve Akbulut, (2019) , “Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri”

Trafik kazalarını önlemek, can ve mal kayıplarını en aza indirmek amacıyla son yıllarda ciddi çalışmalar yapılmaktadır. Sonuç almaya yönelik bu faaliyetler sonucunda çok önemli iyileşmeler olduğu alınan istatistiksel sonuçlardan anlaşılmaktadır. Şekil 3.4 te 2019 yılının ilk beş aylık döneminde (Ocak-Mayıs) bir önceki yılın aynı dönemine göre ölümlü trafik kaza sayısında %30,7 gibi çok önemli bir azalma gerçekleşmiştir.

Şekil 3.5 Yaralanmalı Trafik Kazası Sayısı: 2018-2019 İlk Beş Ay Karşılaştırması



Kaynak: Yaprak ve Akbulut, (2019) , “Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri”

Şekil 3.5’ te 2019 yılının ilk beş aylık döneminde yaralanmalı trafik kaza sayısında bir önceki yılın aynı dönemine göre %11,92 oranında bir azalma olmuştur.

Trafik kazalarının önlenmesine yönelik yapılan denetimlerin ülke genelindeki etkilerini incelemek ve değerlendirmek üzere 5. karayolu trafik güvenliği stratejisi eşgüdüm kurulu Mart 2020 tarihinde İçişleri Bakanı Sayın Süleyman Soylu başkanlığında toplanmıştır.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu’nun 5’inci Toplantısında 2009 yılında Moskova’da düzenlenen 1’inci Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansı’nda alınan kararla; 2011-2020 yılları arasındaki 10 yıllık süreçte karayolu trafik kazası neticesinde meydana gelen can kayıplarının %50 oranında azaltılarak yaklaşık 5 milyon can kaybının önlenmesi konusunda gelinen nokta, son yıllarda yapılan hedef planlı projeli çalışmalar, kampanyalar ve eğitim faaliyetleri hakkında İçişleri Bakanı Sayın Süleyman SOYLU tarafından kurul üyeleri bilgilendirilmiştir.

İçişleri Bakanı Sayın Süleyman SOYLU konuşmasında;

“2019 yılında 2011 yılına göre motorlu taşıt sayısında %44, sürücü sayısında %34, genel nüfus sayısında ise %11.3 artış yaşanmasına rağmen ölümlü kazalarda %32.2, kaza yeri ölümlerinde ise %34.2 azalma sağlanmıştır. 2011 yılında 100 bin araç başına ölüm sayısı %23.8 olmuşken 2019 yılında bu sayı %10.9 olmuş ve 2020 yılsonu hedefi olarak %11.9’un altına düşülmüştür. Sayın Cumhurbaşkanımızın ortaya koyduğu hedef, 2019

yılı sonu itibariyle ulaşılmış bir hedef olmuştur. Biz Avrupa ve dünyanın başka ülkeleri gibi bunu revize etmedik. Esas itibariyle 2009'da yapılan ilk uluslararası konferansta 2020 için belirlenen ve daha sonra 2030 olarak revize edilen hedefin Türkiye olarak herhangi bir revize yapmadan gerçekleştirmiş olduk. Trafik kazalarında hastanede meydana gelen can kayıpları ile birlikte toplam can kaybı sayımız 2017 yılında 7 bin 427'ydi. 2018'de bu sayıyı 6 bin 675'e indirdik. Bu yıl ise 5 bin 473 olarak gerçekleşti. 2018-2019 yılları arasında hastane ölümleri dahil bin 202 kişi daha az can kaybı yaşanmıştır." (www.trafik.gov.tr,2020).

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının önlenmesine yönelik yapılan denetim faaliyetlerinin yanı sıra kurumların belirli dönemlerde yapmış olduğu reklam kampanyaları gibi kamuyu kurallara uyma konusunda bilinçlendirecek çalışmaları da olmaktadır. Broşürlerde bunlara yönelik bazı kampanyalar belirtilmiştir.



**AŞIRI HIZ
YAPMA !**

**sevdiklerini
sensiz
bırakma**

T.C.
EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı
www.egm.gov.tr | www.trafik.gov.tr
trafikegm

Trafikte Aşırı Hız ve Kaza Riski

Yasal hız sınırının saatte 50 km/s olduğu alanlarda hız sınırını, ortalama 5 km/s, şehirdışı yollarda ise 10 km/s artırmak, kaza riskini iki katına çıkarmaktadır. Yağmurun yağdığı ilk anlarda dikkatli olunmalı, mıcırlı yollarda ve sisli havalarda hız azaltılmalıdır.

Hızın Kaza ve Kaza Sonuçları Üzerinde Etkisi Nedir?

Tüm ölümlü kazaların %35'i doğrudan hızla ilişkilidir. Hız arttıkça kaza ihtimali artar.

50 km/s	10.4 m reaksiyon/ intikal	16.4 m fren boyu
	26.8 m Aracın Durma Mesafesi	
100 km/s	20.8 m reaksiyon/ intikal	65.5 m fren boyu
	86.3 m Aracın Durma Mesafesi	

Hızın Düşürülmesinin Kazalara Etkisi

- 1- Tehlikeli durumları farketmek için sürücüye zaman kazandırır.
- 2- Frene bastıktan sonra durmak için ihtiyaç duyulan mesafe kısaltılmış olur.
- 3- Sürücünün aracın kontrolünü kaybetmesi ihtimali azalır.

ARAÇTİPİ	YERLEŞİM YERİ	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA		OTOYOLLARDA
		ŞEHİRLERARASI ÇİFT YÖNLÜ KARAYOLLARINDA	BÖLÜNMÜŞ YOLLARDA	
Otomobil	50	90	110	120
Minibüs	50	80	90	100
Otobüs	50	80	90	100
Kamyonet	50	80	85	95
Panelvan	50	85	100	110
Kamyon	50	80	85	90
Çekici	50	80	85	90
Motosiklet	50	80	90	100
Tehlikeli Madde Taşıyan Araçlar	30	50	60	70

(Broşür, www.trafik.gov.tr, 2020).

EMNİYET KEMERİ

Emniyet kemerlerinin, sürücülerin hayatını kaybedebileceği türdeki çarpışmaların yaklaşık **%50'sinde** ölümleri önleyebileceğini biliyor muydunuz.



ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMA

Birinci defasında:

- Sürücü belgeleri 6 ay süreyle geri alınır
- İdari para cezası uygulanır
- 20 ceza puanı uygulanır.

İkinci defasında:

- Sürücü belgeleri 2 yıl süreyle geri alınır
- İdari para cezası uygulanır
- 20 ceza puanı uygulanır
- "Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi"ne tabi tutulurlar.

Üç ve üçten daha fazlasında ise:

- Sürücü belgeleri 5 yıl süreyle geri alınır
- İdari para cezası uygulanır
- 20 ceza puanı uygulanır
- Psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesine tabi tutulurlar.



ÇOCUK KORUMA SİSTEMLERİ

Her çocuk için boy ve kilosuna uygun çocuk koltuğu seçilmelidir.



UYUŞTURUCU MADDE ETKİSİ ALTINDA ARAÇ KULLANMA

Uyuşturucu veya uyarı madde aldığı tespit edilen,

- sürücü araç kullanmaktan men edilir
- idari para cezası uygulanır
- sürücü belgeleri 5 yıl süre ile geri alınır.



(Broşür, www.trafik.gov.tr, 2020).

Basılan broşürde trafik kazalarına sebep olan ve istatistiklerde başı çeken yapılan yaygın hatalara yer verilerek, sürücülerin karşılaşacağı yaptırımlara yer verilmiştir. Ölüm ya da yaralanmadan korunmak için alınacak tedbirler belirtilmiştir. Yapılan kampanyaların herkes tarafından kolaylıkça anlaşılabilir ve bilinç uyandırabilir seviyede olması gerekmektedir. Kazalara sebep olan faktörlerin dikkat çekici istatistikler veya basit uygulanabilecek hesaplarla sürücülerin uygulaması amaçlanmalıdır. Örneğin takip mesafesi kuralı, hız limitleri, durma mesafesi ya da kırmızı ışık önceliği gibi kurallar aşağıdaki broşürde sade bir şekilde anlatılmıştır.

TRAFİK İŞARETLERİNE UYMADA ÖNCELİK SIRASI

1
POLİS

2
IŞIK

3
LEVHA



TAKİP MESAFESİ

- Güvenli takip mesafesi, kendi aracınızın kilometre cinsinden saatteki hızının en az yarısı kadar metredir.

**HIZ/2**

- Veya aracınızın 2 saniyede katedeceği yol uzunluğu kadardır.

GEÇİŞ ÜSTÜNLÜĞÜNE SAHİP ARAÇLAR

- Ambulanslar
- Organ ve doku nakil araçları
- İtfaye araçları
- Genel güvenlik ve asayiş için olay yerine giden zabıta araçları
- Trafik hizmetlerine ait araçlar
- Kar ve buz mücadelesi çalışmalarında görevli araçlar
- Afet acil durum hizmetlerinde görevli bulunan araçlar
- Koruma araçları ile korunan araçlar



DURMA MESAFESİ

50
KM/S

13.88 m
Reaksiyon/tehdit

16.38 m
Tıraşığı

Araçın durma mesafesi : 30.26 m

100
KM/S

27.77 m
Reaksiyon/tehdit

65.52 m
Tıraşığı

Araçın durma mesafesi : 93.29 m

(Broşür, www.trafik.gov.tr, 2020).

Sürücülerin trafik denetim noktalarına yaklaşırken nelere dikkat edeceği konusunda da denetim birimleri bilgilendirme yapmaktadır. Kontrol noktası oluşturulmuş alanlarda sürücülerin işaret ve işaretçilere uyararak kontrollü bir şekilde alana gelmesi de olumsuz durumları azaltma da etkili olacaktır.

Trafik kurallarının insanlara öğretilmesinde tekerleme, deyim, özlü söz gibi cümleler kullanılarak oluşturulan sloganlar kullanılarak, denetim bilincinin oluşturulmasına katkı sağlamaktadır. Trafik Başkanlığının da bununla ilgili olarak çalışmaları olmaktadır.

3.2 İSTANBUL İLİ DENETİM FAALİYETLERİ

İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü ile farklı tarihlerde denetim faaliyetlerinin ne şekilde yapıldığı konusunda görüşmeler yapılmış, gerekli istatistiki bilgiler toplanmıştır. Özellikle son yıllarda istatistiklerin daha düzenli ve kontrollü olmasından kaynaklı bu kısımda genel olarak 2014 yılı itibari ile trafik denetim istatistikleri, ceza sayıları, araç ve sürücü kayıtları değerlendirilmiştir. Denetim türlerinin çeşitleri ve ne sıklıkla yapıldıklarının yanı sıra istatistiklere yansımaları da incelenmiştir. Değerlendirmeler yapılırken İstanbul ilindeki kayıtlı araç ve sürücü sayıları ile birlikte Asya ve Avrupa kıtaları arasında bir bağlantı olmasından dolayı araç yoğunluğunun daha fazla olduğu etkeni dikkate alınmıştır.

İstanbul ilinde 2014-2019 yıllarında yıllara göre araç ve sürücü sayıları tablo 3.8’ de belirtilmiştir. İstanbul ilinin altı yıllık denetim verileri ile bu denetimlerin trafik kaza sayılarına ve ölüm-yaralanmalara etkileri incelenecektir. 2014 yılından 2019 yılına kadar araç sayılarında % 23 oranında bir artış olurken, sürücü sayılarında ise % 16 oranında bir artış gerçekleşmiştir.

Tablo 3.8 İstanbul İli 2014-2019 Yılları Arası Sürücü/Araç Sayıları

YIL	2014	2015	2016	2017	2018	2019
ARAÇ SAYISI	3.441.754	3.686.079	3.909.857	4.127.805	4.240.825	4.255.813
SÜRÜCÜ SAYISI	5.420.804	5.729.926	5.893.630	5.871.653	6.020.199	6.295.133

Kaynak: İstanbul Emniyet Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Verileridir.

Araç-sürücü sayılarındaki artış yıllar içerisinde nüfus ile orantılı olarak gerçekleşirken bununla birlikte kesilen trafik ceza sayılarında da önemli bir artışın olduğu tablo 3.8 de anlaşılmaktadır.

Tablo 3.9 İstanbul İli 2014-2019 Yılları Arası Trafik Ceza Sayıları

Trafik Ceza Sayıları	
2014	3.151.180
2015	3.461.047
2016	2.350.934
2017	1.668.363
2018	3.866.951
2019	4.278.277

Kaynak: İstanbul Emniyet Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Verileridir.

Tablo 3.9’ da 2014 yılında 3.151.180 ceza kesilirken 2019 yılında bu sayı 4.278.277 olarak % 35 oranında artış gerçekleştiği görülmektedir. İstanbul ilinde yapılan durdurularak ya da durdurulmadan yapılan araç kontrol sayıları da tablo 3.12’ de belirtilmiş ve aynı tabloya göre 2014 yılından 2019 yılına kadar denetimlerdeki % 264 oranında önemli oranda yükseliş dikkat çekmektedir.

Tablo 3.10 İstanbul İli EDS (Elektronik Denetleme Sistemi) Cezaları

EDS CEZALARI	
2014	437.672
2015	581.799
2016	529.338
2018	1.451.623
2019	1.694.428

Kaynak: İstanbul Emniyet Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Verileridir.

İstanbul ilinde kullanılmaya başlanan Elektronik Denetleme Sistemi ile kesilen ceza sayıları da Tablo 3.10 da belirtilmiştir. 2014 yılından 2019 yılına kadar EDS ile kesilen cezalarda yaklaşık 4 katlık bir artış gerçekleşmiştir. 2011 yılından itibaren kullanılmaya başlanan bu sistem ile araç ve sürücülere hız ihlali, emniyet kemeri kullanmama, tehlikeli araç kullanmak, emniyet şeridini ihlal etmek, trafik işaretlerine uymamak ve kırmızı ışık ihlali gibi trafik kurallarına aykırı birçok eylemin tespiti rahatlıkla yapılabilmekte ve sürücülere-aracılara cezalar kesilmektedir. Özellikle son yıllarda sistemin etkili bir biçimde kullanılmaya devam ettiği görülmektedir. Sürücülerin trafik denetimini yapacak görevlileri görmediği yerlerde kurallara uymama eğilimi artar. Trafiğin her noktasına yeterli sayıda personel görevlendirememenin ortaya çıkaracağı aksaklıklar da göz önüne alındığında “Algılanan Yakalanma Riski” duygusu EDS ile oluşturulur ve bu şekilde daha az kural ihlal edilmesi sağlanmaktadır.

İstanbul ilindeki toplam kontrol sayılarına bakarak özellikle artan ceza sayılarının yapılan denetimlerle orantılı bir şekilde arttığı görülmektedir. Tablo 3.12’ de 2017 yılından itibaren denetim sayılarındaki ciddi artış dikkat çekmektedir.

Tablo 3.11: İstanbul İli Trafik Kontrol Sayıları

Kontrol Sayıları			
	Genel Toplam	Durdurulmadan Yapılan	Durdurularak Yapılan
2014	2.068.142	463.377	1.604.765
2015	3.027.012	1.159.118	1.867.894
2016	2.575.348	648.389	1.926.959
2017	2.729.643	513.170	2.216.473
2018	3.695.987	1.077.091	2.618.896
2019	5.459.937	1.800.627	3.659.310

Kaynak: İstanbul Emniyet Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Verileridir.

Teknolojinin gelişimi ve denetim birimlerinin artan kabiliyetleri ile birlikte havadan helikopterler ile trafik denetimi yapılarak ihbarlı denetimler gerçekleştirilmektedir. İstanbul ili şehir içi trafiğinin denetlenmesinin yanında şehir dışı trafiği de helikopterlerde bulunan yüksek kabiliyetli kameralar ile denetlenmektedir. Aynı zamanda daha önceden belirlenen yerlerde kameralı drone sistemleri ile trafik denetimleri yapılmaktadır. Havadan denetim ile özellikle emniyet kemeri kullanımı ihlali, hız ihlalleri, hatalı sollama, usulüne aykırı yük taşıyıcılığı gibi ihlaller tespit edilerek araç plakaları belirlenir ve trafik birimleri ile koordineli şekilde denetimler yapılmaktadır. İstanbul ilinde 2018 yılında başlanan havadan helikopter ile denetimler kapsamında 2018-2019 yıllarında toplam 363 saat uçuş icra edilmiştir (İstanbul Havacılık Şube Müdürlüğü,2020).

Trafikte denetimin bazı durumlarda gizli bazı durumlarda da görünür şekilde yapıldığı yöntemler vardır. Örneğin İstanbul ilinde bu maksatla “Maket trafik aracı uygulaması” ile denetimde özellikle görünürlük ve caydırıcılık ilkeleri ön plana çıkmıştır. 2017 Ağustos yılında başlanan uygulama ile sürücülerde denetim algısı denetimin görünürlüğü yöntemi ile oluşturulmuştur. Aşağıdaki haberde maket polis

aracı uygulaması ile denetim algısı yaratılarak sürücülerin dikkatli ve kurallara uygun davranması konu olmuştur.

“Araç sürücülerinin trafik kuralı ihlali yapmalarının önüne geçmek maksadıyla polis tarafından TEM Otoyolunda trafik polisi aracı koyuldu. Otoyolda seyir halinde iken bir anda polis aracı görülmesi sürücüler tarafından şaşkınlıkla karşılandı.



Önceleri şehirler arası yollara konulan maket araçların artık şehir içlerindeki yollara da yerleştirilmesi ile kural ihlallerinin önüne geçilmesi amaçlanmaktadır..” (www.iha.com.tr, 2020).

Trafikte maket araç uygulaması ile trafik kazalarını azaltma yönünde etkisini İçişleri Bakanı Sn. Süleyman SOYLU katıldığı bir trafik konferansında şu şekilde belirtmiştir; İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, maket araç uygulaması ile ilgili, "Maket araç uygulamasını kaldırabiliriz ama sonuçlarının olumlu olduğunu belirtmek isterim" açıklamasını yaptı. İçişleri Bakanı Soylu, ATO Kongre Merkezi' nde düzenlenen 8. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi'nde ise;

"En çok tartışılan meselelerden bir tanesi maket araç uygulamasıdır. Bazen bizi 'Tuzak radar uygulamasını kaldırdınız ama maket araç uygulamasıyla karşı karşıya bıraktınız' diye eleştiriyorlar. Bunu kaldırabiliriz de ama sonuçlarının olumlu olduğunu belirtmek isterim. Gerek kazalarda, gerekse

de ölümlü kazalarda ve yaralanmalarda yüzde 6'nın üzerinde bir iyileşme olduğunu görüyoruz" dedi. (www.icisleri.gov.tr,2020).

Yapılan tüm kontroller, denetimler ve araç/sürücülere uygulanan trafik cezalarının kazaları önleme ve ölü-yaralı sayılarına etkileri tablolardan anlaşılmaktadır. Tablo 3.8 de belirtilen istatistiklere bakıldığında; İstanbul ilinde 2014 yılından 2019 yılına kadar araç sayısı %24 artarken, sürücü sayıları da %16 artış göstermiştir. Tablo 3.12' de ise yapılan denetimlerin beş yıllık dönemde 2,6 kat arttığı görülmektedir. Tablo 3.13 'te İstanbul yerleşim yeri içi ölümlü trafik kaza sayıları beş yıllık dönemde %40 azalmakta, yerleşim yeri dışında ise %23 azalma göstermektedir. Bu tablolar birlikte değerlendirildiğinde artan araç ve sürücü sayılarına rağmen trafik denetimlerinin artırılması ile özellikle il içi ve dışında meydana gelen ölümlü kaza sayılarında ciddi bir azalma görülmektedir. İstanbul gibi mega bir şehirde günlük araç dolaşımında sadece kayıtlı araçlar olmadığı göz önüne alındığında trafik denetimlerinin trafik kaza sayılarını azaltmadaki katkısı görülmektedir. İstanbul'daki araç yoğunluğu düşünüldüğünde park halinde dahi aracınız maddi hasara uğrayabilir ve meydana gelen maddi hasarlı kaza kolluk birimlerince kayıt altına alınır. Tablo 3.13' de toplam kaza sayılarına maddi hasarlı kaza sayıları da dahil edilmiştir. Araç ve sürücü sayılarındaki artış ile beraber son yıllarda artırılan denetim sayıları birlikte değerlendirildiğinde; şehir dışında ve şehir içinde meydana gelen toplam kaza sayılarındaki yatay seyir tablo 3.13' de görülmektedir. Trafik denetimlerinin artırılmasıyla trafik kazalarını önlemede etkili olduğu açıkça görülmekle birlikte denetimlerin ölümlü kaza sayısı ve toplam ölü sayılarını azalttığı gibi insanların trafik kurallarına bağlılığını artırmaktadır. Ayrıca denetimlerin etkili ve caydırıcı olması için rutinin dışına çıkılmalıdır. Denetimler değişik yer ve zamanlarda yapılarak, trafikte kurallara bağlılığın insan hayatı ve ülke ekonomisi için son derece önemli olduğu farkındalığı da insanlarda oluşturulmalıdır.

Tablo 3.12 İstanbul İli Yerleşim Yeri Dışı-İçi Kaza Sayıları

Kaza Sayıları - Yerleşim Yeri İçi					
	Kaza Sayısı	Ölümlü Kaza Sayısı	Toplam Ölü	Yaralanmalı Kaza Sayısı	Toplam Yaralı Sayısı
2014	13.752	132	143	13.620	19.545
2015	14.078	163	182	13.915	19.612
2016	13.794	137	154	13.657	19.051
2017	13.092	124	130	12.968	18.071
2018	14.163	85	96	14.078	19.446
2019	14.527	79	83	14.448	19.419
Kaza Sayıları - Yerleşim Yeri Dışı					
	Kaza Sayısı	Ölümlü Kaza Sayısı	Toplam Ölü	Yaralanmalı Kaza Sayısı	Toplam Yaralı Sayısı
2014	1.357	39	45	1.318	2.268
2015	1.347	44	52	1.303	2.293
2016	1.635	43	49	1.592	2.710
2017	1.758	53	56	1.705	2.795
2018	1.604	38	45	1.566	2.674
2019	1.633	30	34	1.603	2.621

Kaynak: İstanbul Emniyet Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Verileridir.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Trafik kazalarında meydana gelen kayıplar ile başta kazalara karışan kişiler ve çevrelerindeki insanlar olmak üzere pek çok kişi etkilenmektedir. İnsanlar kazaların neticesinde normal yaşamlarına devam etmek yerine değişik zorluklarla karşılaşmaktadır ve hayatları normal akışın dışına çıkmaktadır. Bunun sonucunda devlet bu mağduriyetleri gidermek adına normal programının dışında daha fazla harcama ile ekonomik kayba uğramaktadır. Toplum psikolojisi bozularak, sağlıksız bireyler ortaya çıkmakta ve devlet tüm bu hasarı gidermek uğruna ekonomik yönden etkilenmektedir.

Trafik kazalarının oluşmasını önlemek bir ülkede en öncelikli eylemlerden olmalıdır. Trafik kazaları ülkemizde sosyal ve ekonomik zarar bakımından ilk sırada yer alır ve trafik kazalarının önlenmesi ile trafik terörü önlenabilir. Sonuçta toplumun huzur ve refahının temin edilmesi sağlanır.

Ülkemizdeki denetleme ve ceza faaliyetlerinin 2009-2015 dönemindeki değişim yüzdesi, trafikteki özellikle ölümlü yaralamalı kaza, maddi hasarlı kaza ve yaralı sayılarındaki aynı dönemdeki değişim yüzdesinin altında kalmıştır. Kazaları önlemeye yönelik çalışmalar neticesinde denetimlerin artırılmaya başlandığı 2015 yılından 2018 yılına kadar ise trafik kazalarının artış seyri değişmiştir. Toplam ölümlü-yaranmalı kaza sayılarını, özellikle araç ve sürücü sayılarında yoğun artışın olduğu yıllarda incelendiğinde; tablo 3,7' de 2009 yılından itibaren kaza sayılarında 2015 yılına kadar artışın olduğu; 2015 yılından itibaren yatay bir seyre geçildiği anlaşılmaktadır, kaza yeri ölü sayıları incelendiğinde ise kaza sayılarındaki artışa rağmen ölü sayılarının artış değil tam tersi azalma gösterdiği anlaşılmaktadır. 2017-2018 yılları arasında kaza sayılarında %4,3 oranında bir artış olmasına karşılık kaza yeri ölü sayılarında % 4,6 oranında bir azalma görülmüştür. Toplam ölü sayılarında ise % 10,1 oranında bir azalma görülmüştür. Bu nedenle trafik denetim ve ceza faaliyetlerine ilişkin doğru hedeflerin belirlenmesi insan hayatı için çok önemlidir.

Tablolar incelendiğinde ülkemizdeki denetim faaliyetlerinin trafik güvenliğini artırdığı görülmektedir. Özellikle son yıllarda güncellenen mevzuat ve denetim faaliyetleri ile trafik güvenliğini artırıcı tedbirlerin alınmasına yönelik faaliyetler artırılmıştır. Trafik kazalarının sürekli meydana gelmeye devam edeceği hususu göz

önüne alındığında denetimlerin devamlılığı esası göz ardı edilmeden çalışmalar hız kesmeden devam ettirilmelidir. Bu bağlamda; trafik kazalarını önlemek adına altyapı hizmetleri, acil müdahale ve ilkyardım, kazalar ardından kurtarma hizmetleri, eğitim, ilgili mevzuat, düzenleme, güncelleme ve denetim hizmetlerinin yerine getirilmelidir. Bu kapsamda trafiğin daha güvenli hale gelebilmesi için, trafik güvenliği ile ilgili hizmetlerin sürekli, düzenli, zamanında, işbirliği ve uyum içerisinde verilmesi gerekmektedir.

Kazaların önlenmesi sorumluluğunda, en büyük pay denetimin planlanmasından ve yürütülmesinden sorumlu birimlere ve personele düşmekle birlikte, toplumun bütün kurumlarına ve bireylere aittir. Güvenlik nedeniyle yetkili kurumlarca alınan tedbirler dışında; trafik kurallarına uyma konusunda herkes eşit olmalı, kamu vicdanını rahatsız edecek farklı uygulamalardan kaçınılmalıdır.

Devlet, kazaların oluşmasını engelleyerek vatandaşlarının canını ve malını korumakla yükümlüdür. Ancak bu sadece ilgili birimlerin alacağı tek taraflı tedbirlerle mümkün değildir. Ortaya konulan tedbirlere yol kullanıcılarının da uyması gerekmektedir. Ancak o zaman alınan tedbirlerin kazaları azaltma yönünde etkileri görülecektir. Her vatandaşın alınan tedbirlere riayet etmesi beklense de herkes aynı derecede kurallara bağlı olmamaktadır. Dolayısıyla kanun koyucunun oluşturduğu hiyerarşik kurallara bağlılığın denetiminin de yapılması bir ihtiyaçtır.

Trafikte araç kullanmak ya da trafikte herhangi bir şekilde bulunmak insanların bazı kurallara göre davranması sağlıklı bir trafik düzeni için gerekliliktir. Çünkü trafikte hiç kimse yalnız değildir, kurallara uyulmaması neticesinde maddi ve manevi topluma zarar meydana gelmektedir. Bu zararın oluşmaması için kurallara uyulmalıdır ve uymayanlar tespit edilmelidir. Tespitlerin yapılabilmesi de ancak denetimler ile mümkündür. Denetimlerin caydırıcı olabilmesi için sürücülerde “bir trafik ihlali neticesinde yakalanabilirim” algısı oluşturulmalıdır. Bunun için de denetimlerin yoğunlaştırılması ve sürücülerin tahmin edemediği farklı yerlerde denetimlerin ifası caydırıcılığı bakımından faydalı olacaktır.

Çalışmada ilgili mevzuatlar çerçevesinde; ilk bölümde trafik kavramı açıklanarak, ikinci bölümde trafik kazalarını önlemeye yönelik denetimlerin ne şekilde yapılması gerektiği ve kazaları önlemeye yönelik çalışmalar belirtilmiştir.

Üçüncü bölümde, Türkiye’de ve nüfusu ve trafik yoğunluğu göz önüne alınarak İstanbul ili örnek verilerek yıllara göre yapılan trafik denetimleri ve bunların trafik kaza sayılarına etkilerine yer verilmiştir. Bu değerlendirme yapılırken yıllara göre artan araç ve sürücü sayısı artışı da dikkate alındığında trafik denetimlerinin kazaların önlenmesindeki önemi açıklanmıştır. Trafik kaza sayılarındaki artışın önceki yıllara göre azaldığı görülmektedir. Bu artıştaki azalışı trafik denetim sayılarının ihtiyaca göre artırılması ile ilişkili olduğu anlaşılmaktadır. Yaptırımların artması ile birlikte trafik kuralları ihlallerinin azaldığı görülmektedir. Caydırıcılık etkisinin sürücüler üzerinde oluşturulması için trafik denetimlerinin sürücülerde algılanan yakalanma riskinin yüksek tutulması gerekmektedir. Bu da denetimlerin zamanlı ya da zamansız şekilde sık olarak yapılması ile mümkündür.

Denetim etkinliğini artırmak maksadıyla, trafik denetimi ile ilgili birimler tarafından, Türkiye’de en çok ihlal edilen ve kazaya sebebiyet veren trafik kuralları akademik kuruluşlardan destek alınmak suretiyle bilimsel bir çalışma ile tespit edilmelidir. Kısa vadede atılan adımlar trafik güvenliğini önlemeye yönelik kalıcı sonuçlar vermediğinden denetimler, teçhizat ve personelin eğitimi gibi hususlar, bilimsel çalışmanın sonucuna göre uzun vadeli olarak planlanmalıdır. Denetim yoğunluğunu sağlamak, temel iki unsur olan, denetim personeli sayısını ve denetimde teknoloji kullanımını artırmakla mümkündür. Bu iki kriterin birbirlerinin alternatifi değil, tamamlayıcısı olarak değerlendirilmesi gerekmektedir.

Trafik denetim türleri içinde özellikle alkol kullanımı, hız sınırı ihlali ve emniyet kemeri kullanımı denetimlerinin diğer denetim türlerinden daha etkili olduğunu vurgulanmaktadır. Emniyet kemeri ve aşırı hız denetiminin etkinliği konusunda literatürde yer alan çeşitli çalışmaların sonuçları da denetim türlerinin trafik ihtiyaçlarına göre şekillenmesinin faydalı olacağını gösterir. Denetim türleri her biri kendi alanında değerlendirilerek ileriye yönelik hedeflerin belirlenmesi de bu doğrultuda bir çalışma olur. Bu kapsamda Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planında bazı tedbirler genelge ile ilan edilmiştir (2012/16 sayılı Genelge). Genelgede Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı Denetim Başlığı adı altında denetim konuları belirtilmiştir. Hız ve alkol denetimi, İçişleri Bakanlığı EGM ve JGK sorumluluğunda yapılmaktadır. EGM tarafından trafik birimlerinin günlük çalışma programlarının %30’u hız denetimlerine ayrılmakta, her bir radar aracı ile

gündüz 5 saat ve gece 3 saat olmak üzere toplam günlük 8 saat hız denetimi yapılmaktadır. Ülkemizde kayıtlı toplam 22 milyon 798 bin 282 sürücü vardır. Trafik ekipleri 2011 yılında toplam 18 milyon 128 bin 683 sürücüyü denetlemiş olup, bunun 3 milyon 461 bin 183'nü alkol denetimi oluşturmaktadır. Alkol denetimi yapılan sürücülerden 308.976 kişiye cezai işlem uygulanmıştır. JGK tarafından ise radar bulunan trafik timlerince radarla hız denetimlerine günlük 4 saat ayrılmaktadır. Trafik timlerince kontrol edilen yıllık yaklaşık 11 milyon sürücünün, asgari %5'ine (550 bin kişi) alkol denetimi yapılmıştır. EGM tarafından uyuşturucu denetimi, emniyet kemeri, araç içi koruma sistemleri, lastik denetimi de yapılmaktadır. KTK' da sürücülerin uyuşturucu veya keyif verici madde kullanımı konusunda denetim yapılmasına dair yasal düzenleme bulunmakta, ancak CMK uyarınca vücuttan kan, idrar ya da tükürük gibi örnekler alınabilmesi Cumhuriyet savcısının izni ya da re'sen hâkim veya mahkeme kararına bağlandığından, trafik denetimleri sırasında trafik zabıtasınca sürücüler üzerinde idari olarak uyuşturucu veya keyif verici madde kullanımına yönelik kontrol yapılamamaktadır. Emniyet kemeri takma oranı şehir içi %44, şehir dışı %76 olarak tespit edilmiştir. Çocuk koruma sistemleri kullanma oranının artırılmasına yönelik çalışmalar yapılmaktadır. KTK' da kış lastiği kullanma zorunluluğu bulunmamaktadır. Bu kapsamda denetimler özellikle çok daha fazla kayba sebep olan kural ihlallerine yönelmeli, daha çok işlenen suçlar için özel denetim yönergeleri belirlenmeli, istatistiklerden elde edilen verilere göre bunlar belirli aralıklarla bu suçların yoğunlaştığı zaman dilimlerinde uygulamaya konulmalıdır. Trafik denetimi konusunda EGM, Jandarma ve üniversiteler arasındaki işbirliği ve ortak eğitim güçlendirilmeli, ortak stratejiler belirlenmelidir. Özellikle üniversitelerin söz konusu problemin çözümü ile ilgili çağdaş projeler üretmesi ile katkı sağlanabilir.

Denetimlerin eylem planında belirtilen şekilde artırıldığını ve kazaların önlenmesinde denetim sayılarının ihtiyaca göre artırıldığı anlaşılmaktadır. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı'na göre de denetimlerin artırılmasına karar verildiği görülmektedir. 2015 yılına göre 2020 yılında; hız denetimlerinin %15 oranında artırılarak hız ihlallerinin azaltılması ve radarla hız denetimlerin gündüz 4, gece de 2 saat olacak şekilde artırılması hedeflenmektedir. Alkol denetimlerinin 2015

yılına oranla %25 artırılarak alkollü araç kullanımının en aza indirilmesi amaçlanmaktadır.

Alkol denetiminde olduğu gibi sürücülerde uyuşturucu veya keyif verici madde kullanımının tespit edilebilmesine yönelik; hukuki düzenlemelerin yapılması, gerekli teknik cihazların alınması, personelin eğitilmesi ve uygulamaya geçilmesi planlanmalıdır. Alkol denetimi yapılan her sürücüye aynı zamanda uyuşturucu veya keyif verici madde kullanımı denetiminin yapılarak bu maddeleri kullanan sürücü oranının en aza indirilmesi amaçlanmaktadır. Emniyet kemeri takma oranının şehir içi %80'e, şehir dışı %100'e çıkarılması ve çocuk koruma sistemleri denetiminin %50 artırılması ve kış lastiği kullanımının mevsim ve bölge koşulları çerçevesinde zorunlu hale getirilmesi ile birlikte lastik denetimi yapılan araç sayısının %50 oranında artırılması hedeflenmektedir.

Fahri trafik müfettişi sayılarının her yıl yeniden gözden geçirilerek yeterli düzeyde tutulmalıdır ve yılda en az iki defa eğitim verilerek denetim kapasitesinin artırılması, denetim etkinliğinin sağlanması, kural ihlallerinde yakalanma riskinin artırılması sağlanmalıdır. Toplumda trafik kurallarına uyma konusundaki bilinç en üst seviyelere ulaştırılmalıdır.

Trafik cezalarının makul olması, uygulandığında ceza kesilen kişinin yaptığı ihlal neticesinde cezaya maruz kaldığı bilincine varmalıdır. Aksi takdirde cezalar caydırıcı olmamaktadır. Trafik ihlali sonucu trafik cezalarının ivedilikle uygulanması sağlanmalıdır. Böylece ihlali yapan kişi denetimin ve yaptırımın önemini anlayacaktır. Ancak cezaların maddi sonuçları hemen karşılanmamakta, ihlali yapanlar tarafından ertelenmektedir. Buna benzer hadiselerin fazlaca yaşanmaması için çalışmalar yapılabilir. Trafik cezalarının kesildikten hemen sonra kişilere bildirilmesi, kişinin kusurlu eyleminin farkına vararak denetimin sürekli olduğunu anlamasına katkısı olur. Trafik denetimleri sürücüler üzerinde davranış değişikliği yaratmalıdır. Trafik cezalarının sürücüler üzerindeki caydırıcılığı hemen tahsili ile artırılabilir. Araç devir ve araç muayene işlemlerinin ceza sorgulaması sonrasında yerine getirilmesi uygulamasının başlaması ile sürücülerin bu konuda daha hassas davrandıkları gözlenmekle birlikte para cezası tahsilat sisteminin etkinleştirilmesi için gecikme faiz oranlarının artırılması, tescil adreslerinin güncellenmesi ve

ödenmeyen cezaların icra takibi ile tahsil edilmesi gibi tedbirler alınabilir. Ayrıca trafik kural ihlali yapan sürücülere eylemlerinden ötürü eğitime tabi tutulacağı, psikoteknik sınavlarına alınacağı yeni kampanya, broşür gibi aydınlatıcı uygulamalar ile bilgilendirilmesi sağlanmalıdır. Trafik akışının ve trafik kazalarının yoğun olduğu yolların tespit edilerek daha iyi eğitilmiş ve daha geniş yetkilerle donatılmış denetim personeli görevlendirilmesi denetim etkinliğini artıran etkili bir yöntem olacaktır.

İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü görevlileri ile yapılan ve EK-1’ de belirtilen soruların tartışıldığı toplantıda trafik kazalarının önlenmesine yönelik olarak alınan cevaplar incelendiğinde; denetim faaliyetlerinin artırılması, yeterli sayıda personel ve donanım ile denetimlerin gerçekleştirilmesi gibi konular ortaya çıkmıştır. Denetim personelinin yetersizliği ve bilinçsizliği gibi hususlar denetim faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyen önemli faktörlerden biridir. Denetimlerin etkinliği açısından en önemli unsur görevli personel sayısıdır. Trafik denetim personelinin sayısı kadar, iyi eğitilmesi, kalifiye personelden seçilmesi, bilinçlendirilmesi, kötü çalışma şartlarının ve ekonomik durumlarının düzeltilmesi de etkinliği artırma yönünde fayda sağlayacaktır.

Özellikle aşırı hız, trafikte makas atarak araç kullanma gibi ölüm ve yaralanmalara yol açan ihlallerin yaptırımlarının daha da artırılması gerekliliği vurgulanmıştır. Denetimlerin mevcut imkanlar ile en kapsamlı şekilde yapıldığı anlaşılmış ancak cezaların yetersizliğine dikkat çekilmiştir. Denetimlerde görev alan personelin istirahatlarının planlanması da denetimlerin verimliliği açısından önemli olduğu verilen cevaplar arasında yerini almaktadır. Ayrıca eksik ya da bozulan teçhizatların ivedilikle sorunlarının giderilerek denetimlerde yerini alması, kameralı denetleme sistemlerinin artırılması, denetim yapan sivil ekiplerin sayılarının artırılması, FTM sayılarının artırılması konularına dikkat çekilmiştir.

Sonuç olarak, denetim sisteminin ana görevi, herkesin kurallara tam olarak uymasını sağlamak, uymayanları uyarmak ve gerekli yasal işlemleri yapmaktır. Bu amaçla araçların karayolu üzerinde güvenle seyredebilmesi için gerekli şartlara sahip olup olmadığı, karayolunu kullananların belirlenen kurallara uyup uymadıklarının taviz verilmeden kontrol edilmesi gerekir. Eğitim ve denetimler özellikle çok daha fazla kayıplara sebep olan kural ihlallerine yönelik icra edilmelidir. Sadece belge

kontrolü yapmak yetersiz kalabilir. Eğitim ve denetimlerin denetimi mutlaka yapılmalıdır ve teknolojinin olanaklarından faydalanılmalıdır. Kamuoyunun eğitim ve denetimlere katkı sağlaması için geniş bilgilendirme kampanyaları düzenlenmelidir. Trafik güvenliği sistemi, trafik altyapısı, trafikte kullanılan araçların teknolojisi, trafikte yer alanların eğitim seviyesi gibi konular ne kadar mükemmel hale getirilirse getirilsin ciddi bir trafik denetimi olmadan arzu edilen ulaşım ve trafik düzeninin sağlanamayacağı gerçeğini değiştirmez.



KAYNAKÇA

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu,1983

Acar, Mustafa; Üçgöl, İbrahim ve Aksüzek, Yeliz, (2001), "*Trafik Kazaları Üzerine Eğitim, Denetim ve Yasal Düzenlemelerin Etkisi*", 1. Kentiçi Ulaşım ve Trafik Sempozyumu Bildirileri, 21-22 Nisan 2001 Makine Mühendisleri Odası, Antalya: TMMOB, ss.110-117.

Akıllı Ulaşım ve Güvenlik Sistemleri Dergisi, (2013), Akıllı Mobil EDS'ler Yola Çıkıyor, 3, ss.20-21.

Asiloğulları, Ertuğrul, (1994), Trafik Kazalarının Nedenleri Etmenleri ve Ankara Örneği, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Ayaz, Ş., 1999, "*Trafik Denetimine Bilimsel yaklaşım*" Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü

Bertelli, A. M. ve & Richardson, L. E. (2008), "*The behavioral impact of drinking and driving laws. Policy Studies Journal*"l, 36(4), 545-569.

Chaudhary, Alonge ve Preusser (2005), www.pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/16169015/, (E.T. 20 Ekim 2020)

Çubuk, Kürşat M. ve Özkan, Korkut H., (2002), "*Ankara'da Meydana Gelen Yaya Kazalarına Uygun Trafik Denetim Uygulamaları*", Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı, 8-10 Mayıs, 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi, ss. 1-13.

Çubuk, Kürşat ve Hatipoğlu, Seda (2005), "*Trafik Güvenliği ve Aşırı Hız*", Gazi Üniv. Müh. Mm. Fak. Der., C.21,S.4, ss.699-702.

Darçın, M., "*Trafik Denetiminin etkinleştirilmesi*" Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 42 (2000).

Demiröz, Ayhan, (2006), "*Trafik Kazalarının Nedenleri ve Önlenmesinde Halkla İlişkilerin Önemi*", Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

Dindar, Ramazan, (2009), "*Örgün eğitim sistemi içinde trafik eğitiminde oyunla öğretimin önemi*", Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası'na ortak olarak hazırlanmış olan "*Trafik Kazalarının Önlenmesine İlişkin Dünya Raporu*" (World report on road traffic injury prevention), <http://www.irfnet.ch/> (E.T.7 Temmuz 2018)

E.G.M. Trafik Hizmetleri Başkanlığı -Trafik Güvenliği <http://www.trafik.gov.tr/>, (E.T. 8 Temmuz 2018)

EGM, <https://onlineislemler.egm.gov.tr/trafik/sayfalar/Istatistikler.aspx>

Elvik, R., Vaa, T., Erke, A., & Sorensen, M. (Eds.). (2009), "The handbook of road safety measures. Emerald Group Publishing"

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı, (2018), "*Trafik Denetimlerinde Sürücülere Düşen Görev Nedir*", <http://www.trafik.gov.tr/>, (E.T.:10 Mart 2018).

Emniyet Genel Müdürlüğü, (2007), "*Konulu Rapor: Denetim*", Ankara, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü.

Emniyet Genel Müdürlüğü, (2012b), "*Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar*", Hedefler ve Çözüm Projeleri İle BM 10 Yıllık Eylem Planının Uygulanması, Sayı No:68761, 26 Mart 2012.

Emniyet Genel Müdürlüğü, (2013c), *Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi, Eylem Planı ve Emniyet Genel Müdürlüğünce Yapılacak Çalışmalar*, Genelge No:20, 11 Mart 2013.

Emniyet Genel Müdürlüğü, "*Trafik Kazası Yönetimi*", EGM Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı, Yayın No.686, Ankara 2017,

Erdem, Mehmet ve Işık, Alim, (2004), "*Türkiye'de Trafik Sorununun Etkileşimli Unsurları ve Çözüm Önerileri*", 2. Trafik Şurası Serbest Bildiriler 2, 21 -22 Ekim 2004, Ankara, ss. 615-616.

Topuz, Erdem, (2015), "*Trafikte Hız Sorununun Trafik Güvenliğine Etkisi, Denetimi ve Çözüm Önerileri*", Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Güvenlik Bilimleri Enstitüsü.

ETSC (European Transport Safety Council) , (2006), "Traffic law enforcement in the EU: An overview", Brussels

Evans, Leonard, (2004), "*Vision For a Safer Tomorrow*", Science Service Society, pp.412-425.

Genelge,<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/CumhurbaskanligiGenelgeler/20190524-10.pdf>

Groeger, J. A., & Rothengatter, J. A. (1998). "Traffic psychology and behaviour. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*", ss, 7(1), 1-9

Güncel Türkçe Sözlük,

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5b5c5970936fd5.51089819,(E.T: 02 Temmuz 2018)

Gürer, Nilüfer, (2004), “*Trafikte Yol, Çevre ve Meteorolojik Faktörler*”, II. Trafik Şurası, 21-22 Ekim 2004, Ankara: Trafik Hizmetleri Başkanlığı, ss. 385-399.

Haberler, <http://www.ihha.com.tr/istanbul-haberleri/tem-otoyolunda-suruculeri-saskina-donduren-manzara-istanbul-1776481/>

Haberler, <https://www.hurriyet.com.tr/yerel-haberler/bursa/merkez/maket-polis-aracini-gercek-sanip-kamyonetiyle-41047118>

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/TrafikKazalariOzeti.aspx>, (E.T.5 Temmuz 2018)

Ilıcalı, Mustafa; Camkesen, Nilgün ve Tanoğlu, Serkan, (2011), “*Kentiçi Trafik Denetlemelerinde Elektronik Denetleme Sistemlerinin Kullanılması*”, 2. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu, 10-12 Mayıs, 2011, Ankara: Polis Akademisi Başkanlığı, ss.116-126.

International Road Traffic and Accident Database (OECD), U.N. , (2008)

Işıldar, S. “*Trafik Kazaları ve Önlenmesi*”, Tüketici Bülteni Trafik Özel sayısı; Türk Standartları Enstitüsü, Ankara, 12-17 (1998).

İçişleri Bakanlığı, <https://icisleri.gov.tr/8-karayolu-trafik-guvenligi-sempozyumu-ve-sergisi>, (E.T: 26 Ekim 2020)

Karayolları Genel Müdürlüğü, (2001), Türkiye Cumhuriyeti Karayolları İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği (KİTĞİ) Trafik Güvenliği Projesi Ana Rapor, Ankara.

Karayolları Trafik Yönetmeliği, (1997), <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=7.5.8182&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=trafik>, E:T: (12 Temmuz 2018)

Kavıracı, Ozan, “*Örgün Eğitimde Sürekli Ve Uygulamalı Trafik Eğitiminin Çocukların Trafik Bilgi ve Algısına Etkisi*”, Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2014

KILIÇ, Ömer, “*Trafik Yönetimi ve Denetiminde Eğitimin Rolü ve Önemi*”, 1999

Köksal, Bayram, (2010), “*Hukuki Yönden Alkol ve Hıza Bağlı Sürücü Davranışlarının Trafik Güvenliğine Etkisi*”, Yüksek Lisans Tezi, Ankara: Polis Akademisi Güvenlik Bilimler Enstitüsü.

MEB, (2011), “*İlköğretim Trafik Güvenliği Dersi Öğretim Programı*”, Talim Ve Terbiye Kurulu Başkanlığı,

Önal, Atilla, (2006), “*Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye’deki Trafik Denetiminin Karşılaştırılması ve Bu Denetimin Etkinliğinin Artırılması İçin Öneriler Yüksek Lisans Tezi*”, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara

Polis Dergisi, (2012), TEDES Çalıştay, 72, ss.18-21.

Porter, B. E. (Ed.). (2011), “*Handbook of traffic psychology*”, USA: Academic Press,

Proje, <https://trafikdedektifleri.com/proje-hakkinda-2903.html>, (E.T:12 Mayıs 2020).

Sağlam ,Onur, “*Trafik Kazalarının Azaltılmasında Türkiye Ve Dünya Gerçeğinde Denetleme Politikaları Ve Etkileri*”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara,2017

Salzberg, P. M., & Moffat, J. M. (2004), “*Ninety-five percent: an evaluation of law, policy, and programs to promote seat belt use in Washington state.*”, Journal of Safety Research, 35(2), 215-222.

Seiffert, U. and Walzer, P., (1991), “*Automotive Technology of the Future*”, Wolsburg:SAE Pub.

Söylemezoğlu, T., “*Cografî Bilgi Sistemleri ile Trafik Kazalarının Analizi, Ankara analizi*”, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimler/ Enstitüsü, Ankara,32 (2006).

Söylemezoğlu, T., “*Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Trafik Kazalarının Analizi Yüksek Lisans Tezi*”, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, 2006

Stanojevic, P., Jovanovic D. ve Lajunen, T. (2013). “*Influence of traffic enforcement on the attitudes and behavior of drivers.*” Accident Analysis & Prevention, 52, 29-38.

Summala, H., Nâatânen, R. ve Roine, M. (1980). “*Exceptional condition of Police Enforcement: Driving speeds during the police strike.*” Accident Analysis & Prevention, 12(3), 179-184.

T.C. Sayıştay Başkanlığı, (2008), *Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri*, Ankara

T.C. Sayıştay Başkanlığı, (2008), “*Performans Denetim Raporu*”, Trafik Kazaları Önleme Faaliyetleri, Ankara: Sayıştay Başkanlığı

Trafiğin Denetlenmesi ve Düzenlenmesi Hizmetleri, EGM, Ankara 2017,s.42

Trafik Başkanlığı, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/TrafikMevzuat.aspx>, (E.T. 19 Temmuz 2020)

Trafik Başkanlığı, <http://www.trafik.gov.tr/trafik-denetimleri>, (E.T: 16 Mayıs 2020)

Trafik Başkanlığı, <https://trafik.gov.tr/istatistikler37>, (E:T: 16Mayıs 2020).

Trafik Başkanlığı, *Trafik Denetiminde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge*, Emniyet Genel Müdürlüğü Basım Evi, Ankara, 2011.

Trafik Denetiminde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge, 2011: md4

TrafikBaşkanlığı,<http://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/07Bilgilendirme/KTG/2021-2030StratejBelgesi/esgudum.pdf>, (E.T. 28 Ekim 2020)

TrafikBaşkanlığı,<http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/istatistik/Denetleme.pdf>, (E.T. 12 Temmuz 2018)

Transportation Research Board, (2010), “Achieving Traffic Safety Goals in the United States Lessonsfrom Other Nations Committe”, USA.

TUIK, Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı, <http://www.tuik.gov.tr/>, (E.T. 5 Temmuz 2020)

TUİK ,<https://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>

TUİK, <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=30640>

Türkçe Sözlük, (2005), ‘*Türk Dil Kurumu Türkçe Sözlük*’, Ankara: Türk Dil Kurumu Yayın.

U. S. Department of Transportation Federal Highway Administration, (2009), *Using Automated Enforcement to Reduce Red Light Running*, Washington.

Ulu, Süleyman, “*Elektronik Denetim Sistemi (Tedes) Uygulamalarının Sürücü Davranışları Ve Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisinin Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği*”,s.30.,2015,İstanbul

Ulusal Trafik Güvenliği Programı, İçişleri Bakanlığı Vivoda, J. M., Eby, D. W., St. Louis, R. M., & Kostyniuk, L. P. (2006). “*A study of nighttime seat belt use in Indian*”, Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.

Wells, J. K., Preusser, D. F. ve Williams, A. F. (1992), “Enforcing alcohol-impaired driving and seat belt use laws, Binghamton”, NY. *Journal of Safety Research*, 23(2), 63-71.

WHO (World Health Organization), (2013) “*WHO global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*”,UN General Assembly. Switzerland.

Williams, A. F., Reinfurt, D., & Wells, J. K. (1996), “*Increasing seat belt use in North Carolina*”, *Journal of Safety Research*, 27(1), 33-41.

www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423911468.pdf,bh

(E.T.18 Temmuz 2018)

Yaprak ve Akbulut, (2019) , “Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri” , Rapor, Polis Akademisi Başkanlığı, Ankara

Zaidel, David, M., (2002), “*The Impact of Enforcement on Accidents*”, Technical Research Centre of Finland (VTT) Building and Transport, Norway.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Fatma Gamze CANKARA
Doğum Yeri : Adana
Mesleği : Emniyet Mensubu, Emniyet Amiri

Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Fakültesi
Yüksek Lisans Öğrenimi : Trafik Enstitüsü
Bildiği Yabancı Diller : İngilizce
Yabancı Dil Puan ve Türü : YDS, 52

İletişim

E-Posta : fgcankara@gmail.com
Tel. : 5057688691
Tarih : 27.11.2020

EK-1: DEĞERLENDİRME FORMU VE SORULARI

‘Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Denetiminin Rolü ve Önemi:

İstanbul İlinde Denetim” Yüksek Lisans Tezi kapsamında İstanbul İli Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü personeli ile yapılan değerlendirme formu;

Merhaba,

Ben “‘Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Denetiminin Rolü ve Önemi: İstanbul İlinde Denetim” konulu tezi çalışmaktayım.

Araştırmanın amacı trafik kazalarının sayılarının azaltılması için ne gibi denetimin önemi ve ne gibi denetim tedbirleri alınması gerektiğine yöneliktir.

Sizinle toplamda 10 sorudan oluşan bir görüşme yapmak istiyorum. Sizin gibi toplamda 5 kişiye bu soruları yöneltmeyi planlamaktayım. Toplanan bütün bilgiler genel içinde değerlendirilecek, özel değerlendirme yapılmayacaktır. Bu araştırma kapsamında “‘Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Denetiminin Rolü ve Önemi: İstanbul İlinde Denetim” araştırmasına katkı bulunacaksınız. Bu bilgiler sadece bilimsel bir araştırmanın verileri hükmündedir.

Katkılarınız için şimdiden teşekkür ederim.

Tarih:../...../2020

Kişi Bilgileri:

Cinsiyet:..... Yaş:..... Meslek:.....

Diğer:.....

‘Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Denetiminin Rolü ve Önemi:

İstanbul İlinde Denetim” Yüksek Lisans Tezi kapsamında İstanbul İli Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü personeli ile yapılan değerlendirmede cevaplandırılan sorular;

(1) Günümüzde ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının sayısını azaltmak için alınması gereken en önemli tedbirlerin neler olduğunu düşünüyorsunuz?

(2) İstanbul ilindeki trafik denetimlerinde uygulanan tedbirler hakkında neler düşünüyorsunuz?

(3) İstanbul ilindeki trafik denetimlerinde kullanılan araçlar hakkında neler düşünüyorsunuz?

(4) İstanbul ilindeki trafik denetimlerinde gördüğünüz aksaklıklar hakkında ne düşünüyorsunuz?

(5) Trafik kazalarının azaltılabilmesi için ne gibi önerileriniz bulunmaktadır?

(6) Yapılan trafik denetimlerinin etkili olabilmesi için ne gibi önerileriniz bulunmaktadır?

(7) Trafik kazalarının sebeplerinden büyük oranda etkili olan hız faktörüne bağlı trafik kazalarının azaltılabilmesi ve yapılan denetimlerin etkili olabilmesi için ne gibi önerileriniz bulunmaktadır?

(8) İnsanların trafik kurallarına uymadıklarında yakalanma riski algısının yükseltilebilmesi için ne gibi önerilerde bulunabilirsiniz?

(9) Trafik Denetimlerinde görev alan personelin daha etkili ve verimli olması için neler yapılabilir?

(10) Trafik Denetimi ile ilgili cezalar hakkındaki görüşleriniz neler

TEŞEKKÜRLER...