



T.C. Sayıştay Başkanlığı

Performans Denetimi Raporu

**TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME
FAALİYETLERİ**



MAYIS - 2008

Performans Denetimi Raporu

TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME FAALİYETLERİ

Sayıştay Genel Kurulunun 8.5.2008 tarihli ve 5216/1 sayılı kararı ile bu Raporun 832 sayılı Sayıştay Kanununun ek 10'uncu maddesine istinaden Türkiye Büyük Millet Meclisine sunulması uygun bulunmuştur.

T.C. SAYIŞTAY BAŞKANLIĞI
06100 Balgat / ANKARA
Tel: 0 312 295 30 00; Faks: 0 312 295 40 94
e-posta: sayistay@sayistay.gov.tr
<http://www.sayistay.gov.tr>

MAYIS - 2008

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	9
ÖZET	13
BÖLÜM 1: GİRİŞ	
1.1 Konu Hakkında Bilgi.....	31
Ülkelerin Ölümlü Kaza Karşılaştırması	33
Trafik Kazalarından Kaynaklanan Maddi Kayıp	34
Ülkemizde ve Avrupa Birliği'nde Taşıma Türlerinin Dağılımı.....	35
Trafik Güvenliğinin Sağlanmasında Rolü Bulunan Kurum ve Kuruluşlar.....	36
Ülkemizde Trafik Kazalarının Önlenmesine Yönelik Faaliyetler	37
Trafik Eğitimi	38
Trafik Denetimi	39
Trafik İşaretleri	41
1.2 Denetimin Konusu ve Kapsamı	41
1.3 Denetimin Amacı.....	42
1.4 Denetim Metodolojisi.....	43
BÖLÜM 2: TRAFİK GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASINA YÖNELİK ULUSAL STRATEJİ	
2.1 Trafik Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Amaç, Hedef ve Öncelikler Belirlenmiş midir?.....	47
Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Ulusal Strateji.....	47
<i>Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi</i>	48
<i>Meclis Araştırması Komisyonu Raporu</i>	50
<i>Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri</i>	50
BÖLÜM 3: TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK EĞİTİM FAALİYETLERİ	
3.1 Trafik Genel Eğitim Planı Ne Ölçüde Uygulanmaktadır?.....	55
Trafik Genel Eğitim Planı	55
3.2 Okullarda Çocuklara Verilen Trafik Eğitimi Yeterli midir?	59

Okullarda Verilen Trafik Eğitimi.....	59
<i>KİTĞİ Projesi Kapsamındaki Formatör Öğretmenler</i>	61
Çocuk Trafik Eğitim Parkları.....	62
3.3 Trafik Eğitiminde Radyo ve TV Olanaklarından Yararlanılıyor mu?.....	65
Radyo ve TV Kanallarında Trafik Eğitimi	65
3.4 Sürücülere Verilen Eğitim Yeterli midir?.....	68
Motorlu Taşıt Sürücü Kursları	68
<i>Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında Verilen Eğitim</i>	69
<i>Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının Denetimleri</i>	73
BÖLÜM 4: TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK DENETİM FAALİYETLERİ	
4.1 Denetimler Ne Ölçüde Etkindir?.....	77
Trafik Denetimlerinin Planlanması	77
<i>Trafik Kontrol Programı ve Faaliyet Raporu</i>	80
Personel ve Araç-Gereç Planlaması	82
<i>Personel Planlaması ve Eğitimi</i>	82
<i>Araç Gereç Planlaması</i>	84
Trafik Güvenliğine Yönelik Denetimler	87
<i>Radarla Hız Kontrolleri</i>	88
<i>Alkol Kontrolü</i>	93
<i>Yaya Denetimi</i>	95
Trafik Bilgi Sistemi.....	99
Fahri Trafik Müfettişliği	101
4.2 Trafik Para Cezaları Ne Ölçüde Caydırıcıdır?.....	106
Trafik Para Cezalarının Tebliğ Edilmesi.....	106
Trafik Para Cezalarının Tahsil Edilebilirliği	106
<i>Tahakkukun ve Tahsilatın Yapılabilmemesinin Önündeki Engeller</i>	107
Ceza Puanı Uygulaması	109
4.3 Sürücülerin Güvenli Araç Kullanmaları İçin Sahip Olmaları Gereken Zihinsel ve Psikomotor Yetenek Düzeyleri Ölçülüyor mu?	111

BÖLÜM 5: TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK İŞARETLEME FAALİYETLERİ

5.1 Karayollarında İşaretleme Faaliyetleri Standartlara Uygun Şekilde Yürütülüyor mu? 119

EKLER

EK:1 Görüşme Yapılan Akademisyen ve Uzman Kişiler 129

EK:2 Çalışma Yapılan Kurum ve Kuruluşlar 130

EK:3 Yerinde Denetim Yapılan Kurum ve Kuruluşlar 131

EK:4 Tablolar Listesi 133

EK:5 Grafikler Listesi 134

EK:6 Şekiller Listesi 134

SÖZLÜKÇE 135

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EGM	: Emniyet Genel Müdürlüğü
FTM	: Fahri Trafik Müfettişi
GSMH	: Gayri Safi Milli Hasıla
GÜ	: Gazi Üniversitesi
IBRD	: International Bank for Reconstruction and Development (Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası)
IRTAD	: International Road Traffic and Accident Database (Uluslararası Yol Trafiki ve Kaza Veri Tabanı)
İTÜ	: İstanbul Teknik Üniversitesi
JGK	: Jandarma Genel Komutanlığı
KGM	: Karayolları Genel Müdürlüğü
KGYK	: Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu
KİTĞİ	: Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği
KTGK	: Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
MTSK	: Motorlu Taşıt Sürücü Kursları
ODTÜ	: Ortadođu Teknik Üniversitesi
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı)
PTD	: Psiko Teknik Değerlendirme
RTÜK	: Radyo ve Televizyon Üst Kurulu
SB	: Sağlık Bakanlığı
SKAAS	: Sayısal Kayıt Arşiv ve Analiz Sistemi
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TBS	: Trafik Bilgi Sistemi
TGEP	: Trafik Genel Eğitim Planı
TMMOB	: Türkiye Mühendis ve Mimar Odaları Birliği
TPC	: Trafik Para Cezası
TSE	: Türk Standartları Enstitüsü
TŞOF	: Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
TÜBİTAK	: Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
UEKAE	: Ulusal Elektronik Kriptoloji Araştırma Enstitüsü
UKOME	: Ulaşım Koordinasyon Merkezi
YÖK	: Yüksek Öğretim Kurulu

ÖZET



ÖZET

TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME FAALİYETLERİNİN YETERLİLİĞİ

GİRİŞ

1. Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında her yıl binlerce insanımız hayatını kaybetmekte, on binlercesi de yaralanmaktadır. Trafik kazaları sonucunda yok olan ve parçalanmış aileler ile yaşamının geri kalan bölümünü engelli olarak sürdürmek zorunda kalanlar olayın sosyal boyutunu ortaya koymakta, ayrıca yaralıların tedavi süreçleri ve maliyetleri ile kaza sonrasında meydana gelen maddi hasar miktarı ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir.
2. Ülkemizde yolcu taşımacılığının % 95'inin, yük taşımacılığının da % 92'sinin karayolları vasıtasıyla gerçekleştirilmesi trafik kazası riskinin yüksek seviyede olmasına neden olmaktadır. 1998 yılında Türkiye'de 458.661 kaza meydana gelmişken 2006 yılına gelindiğinde bu sayı % 59'luk bir artışla 728.756'ya ulaşmıştır.
3. Trafik kazalarındaki artışa paralel olarak ölü ve yaralı sayısı da 2003 yılından itibaren artış göstermiştir. 2003 yılında trafik kazaları neticesinde yaralananların sayısı 118.214 iken 2006 yılına gelindiğinde bu sayı % 42'lik bir artışla 168.550'ye ulaşmıştır. Benzer biçimde ölü sayısı da 3946'dan 4633'e yükselmiştir. Ancak trafik kazalarına ilişkin olarak açıklanan istatistiklerin kaynağını oluşturan kaza tespit tutanaklarındaki ölü sayıları ile meydana gelen maddi hasar miktarı gerçeği yansıtmamaktadır. Dolayısıyla kaza sonucunda ölenlerin sayısı ile maddi hasar miktarı açıklanan rakamların oldukça üzerindedir. (Paragraf 1.1.5, 1.1.8)
4. Trafik kazaları açısından önemli bir veri olarak kabul edilen "100.000 araca düşen ölü sayısı" istatistiğine bakıldığında ülkemizdeki durumun pek parlak olmadığı görülmektedir. Öyle ki 2003 yılı verilerine göre bazı OECD ülkelerinde 100.000 araca düşen ölü sayısı ortalama 16 iken ülkemizde bu sayı 44 olarak tespit edilmiştir. (Paragraf 1.1.6)
5. Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak dört adet faaliyet ön plana çıkmaktadır. Bunlar trafik mühendisliği, trafik eğitimi, trafik mevzuatı ve denetimi ile trafik kazası sonrası acil yardım ve kurtarmadır. Söz konusu faaliyetlerin yerine getirilmesi amacıyla ülkemizde on beş farklı kurum, kuruluş ve kurula görev ve yetki verilmiştir.

DENETİMİN KONUSU VE KAPSAMI

6. Denetimin konusu, "Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetlerinin Yeterliliği"dir. Bu faaliyetler;
 - *Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik ulusal stratejiler,*
 - *Trafik eğitim faaliyetleri,*

- *Trafik denetim faaliyetleri,*
- *Trafik işaretleme faaliyetleri.*

temel konuları çerçevesinde incelenmiştir. Bu kapsamda, trafik kazalarını önlemeye yönelik amaç, hedef ve öncelikleri içeren planlama çalışmaları, genel eğitim planı ve uygulamaları, okul çağında çocuklara verilen trafik eğitimi, sürücü kurslarında verilen eğitim ve denetim, ulusal ve yerel radyo ve TV kuruluşlarında trafik eğitimi, trafik denetimleri, eğitim, personel ve araç-gereç planlama çalışmaları, psikoteknik değerlendirme faaliyetleri, trafik para cezaları uygulamaları ile trafik işaretleme çalışmalarının standartlara uygunluğu konuları incelenerek değerlendirilmiştir.

7. Denetim, inceleme alanlarındaki asli faaliyetleri gerçekleştiren,
 - Milli Eğitim Bakanlığı,
 - Sağlık Bakanlığı,
 - Emniyet Genel Müdürlüğü,
 - Karayolları Genel Müdürlüğü,
 - Belediyeler,
 - Gelir İdaresi Başkanlığı,
 - Radyo ve Televizyon Üst Kurulunda yürütülmüştür.
8. Denetim konusu çok sayıda kamu kurum ve kuruluşunun görev/faaliyet alanına girmektedir. Denetimin verimliliği ve performans risklerinin değerlendirilmesi sonucu, Jandarma Genel Komutanlığının faaliyetleri ve karayollarındaki mühendislik faaliyetleri ile ilkyardım uygulamaları bu çalışmanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

DENETİMİN AMACI

9. Bu denetimin temel amacı, önemli ölçüde can ve mal kaybına neden olan trafik kazalarını önlemeye yönelik faaliyetlerin etkinliğinin süreklilik temelinde geliştirilmesine katkıda bulunmaktır. Bu çerçevede;
 - Trafik kazalarının belli bir plan dahilinde azaltılması ve bu amacı gerçekleştirecek kaynakların hedefe yönelmesini sağlayacak ulusal trafik güvenliği stratejisinin hazırlanması,
 - Okul çağında yaklaşık 15 milyon çocuğa güvenlik odaklı trafik eğitiminin etkin şekilde verilmesinin önündeki engellerin kaldırılması, Trafik Genel Eğitim Planına işlerlik kazandırılması, sürücü kurslarının eğitim kalitesinin yükseltilmesi ve daha etkin denetlenmesi, toplumun trafik güvenliği konusunda bilgilendirilmesi ve bilinç düzeyinin yükseltilmesi amacıyla radyo ve televizyonların üzerlerine düşen görevi yerine getirmeleri ve bu alandaki denetim eksikliğinin giderilmesi,
 - Etkin bir trafik denetimi yapılabilmesinin önündeki engellerin giderilmesi, personel ve araç gereçlerin daha verimli kullanılması, fahri trafik müfettişliği sisteminden daha etkin yararlanılması ve trafik cezalarının kural ihlallerini azaltıcı etkisine işlerlik kazandırılması,

- Trafik işaretlerinin mevcut yollarda ve yol yapım, bakım ve onarımlarında belirlenen standartlara uygunluğunun sağlanması, için ilgili kurum ve kuruluşların gerekli önlemleri alabilmelerini sağlamaktır.

DENETİMİN METODOLOJİSİ

10. Trafik kazalarına bağlı olarak ölü ve yaralı sayıları, karayolu ağındaki trafik yoğunluğu, coğrafi ve iklimsel farklılık gösteren yerleşim bölgelerinin özellikleri de dikkate alınmak suretiyle, Türkiye genelini temsil edebileceği düşünülen 15 ilde yerinde inceleme yapılmıştır.
11. Konu ile ilgili üniversiteler, dernek, vakıf vb. kurum ve kuruluşlarla görüşmeler yapılmış ve konu ile ilgili çok sayıda sivil toplum örgütü, uzman ve akademisyenin de görüşlerine başvurulmuştur.
12. Denetim kapsamına giren konular ile ilgili olarak makale, tebliğ, rapor vb. kaynaklar incelenmiş, literatür taranmış, Dünya Sağlık Örgütü-Dünya Bankası işbirliği ile hazırlanan Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi Dünya Raporu 2004 (World Report on Road Traffic Injury Prevention-WHO 2004), Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi (1988), International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) dokümanlarından ve bazı yabancı ülke uygulamalarından yararlanılmıştır.
13. Denetim kapsamında yer alan kurum ve kuruluşların merkez ve taşra teşkilatlarında her düzeyde yetkililerle görüşmeler yapılmış, konuyla ilgili dokümanlar incelenmiş, altı ilde 821 kişi ile trafik işaretlerinin anlamı üzerinde anket çalışması yapılmış, çeşitli illerde adli tıp kurumları ve hastanelerdeki alkol testi uygulamaları ile EGM'nin alkol, radar ve yaya denetimlerine ilişkin gözlem ve incelemeler gerçekleştirilmiş ve gerekli görülen hususlar fotoğraflandırılmış, kamera ile görüntülenmiştir.
14. Direksiyon eğitim alanları ve çocuk trafik eğitim parklarının standartlara uygunluğu ve aktif olarak kullanılıp kullanılmadığı yerinde gözlem ve inceleme yapılarak fotoğraflarla belgelendirilmiştir.
15. Trafik işaretlemelerinin KGM standartlarına uygunluğu, bakım ve onarımları ile kontrolünün ne şekilde yapıldığının tespiti amacıyla, denetim kapsamındaki Karayolları Bölge Müdürlükleri ve belediyelerde yol yapım ve onarım işlerinin ihale dosyaları ve işaretleme projeleri ve tutanakları incelenmiş, ayrıca halen devam eden yol yapım ve onarım çalışmalarının işaretleme projeleri veya tutanaklarının KGM standartlarına uygunluğu ile fiili durumun tespiti amacıyla yerinde tespit ve gözlemler gerçekleştirilerek, kamera ve fotoğraflarla görüntülenmiştir.

TEMEL DENETİM BULGU, SONUÇ VE ÖNERİLERİ

Trafik Güvenliğinin Sağlanmasında Ulusal Strateji

16. Trafik güvenliği konusunda ülkemizde ulusal düzeyde bir strateji hayata geçirilememiştir. Bu alanda ulusal ölçekte hedeflerin tespiti, stratejilerin belirlenmesi ve kurumlar arası koordinasyonun sağlanması amacı ile 1997 yılında kurulan Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu (KGYK) ve Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu (KTGK) bu yönde bir çalışma gerçekleştirmemiş, yılda iki defa toplanması öngörülen KGYK da 1998 yılından bu yana toplanmamıştır. (Paragraf 2.1.3, 2.1.4)
17. Ulusal ölçekte trafik güvenliğine ilişkin bir stratejinin hazırlanmasına yönelik olarak 1996 yılında “Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi” (KİTGi) yürürlüğe girmiş ve bu proje çerçevesinde toplam 311.026.247 ABD Doları harcanmıştır. Söz konusu proje kapsamında yabancı bir firmadan 2.500.000 ABD Doları karşılığında sağlanan danışmanlık hizmeti yoluyla da 2001-2010 yıllarını kapsayan uzun vadeli bir “Ulusal Trafik Güvenliği Programı” hazırlanmıştır. Ancak Program KGYK veya ilgili Bakanlıklar tarafından onaylanmamış ve trafik güvenliği konusunda ulusal düzeyde politikaların oluşturulmasını sağlayacak resmî bir yapıya kavuşturulamamıştır. Bu durum, ilgili kurum ve kuruluşların trafik güvenliği alanındaki sorumluluklarını önceden olduğu gibi münferit çabalarla sınırlı bırakmıştır. (Paragraf 2.1.5, 2.1.6, 2.1.7, 2.1.8, 2.1.9, 2.1.10)

** Trafik güvenliğini bütüncül bir yaklaşımla ele alan ulusal strateji belirlenmeli, buna uygun plan ve politikalar oluşturulmalıdır.*

Trafik Genel Eğitim Planı

18. MEB tarafından hazırlanan ve okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen Trafik Genel Eğitim Planı (TGEP), 2001 yılında yürürlüğe girmesine karşın Planın uygulanması, izlenmesi ve kurumlar arası koordinasyonunda başarı sağlanamamıştır. TGEP’te amaç ve hedefler ile önceliklerin belirlenmemesi, faaliyetlerin hangi kaynaklarla, hangi zaman diliminde gerçekleştirileceğine yer verilmemesi ve belli bir takvim öngörülmemesi, gerçekleştirilen faaliyetlerin izlenmesini, değerlendirilmesini ve gerekli koordinasyonun sağlanmasını güçleştirmiştir. Söz konusu plan çerçevesinde görev alan kurum ve kuruluşlar planın uygulanmasında gerekli hassasiyeti göstermeyerek plandan beklenen sonuçlara ulaşılmasını sekteye uğratmıştır. (Paragraf 3.1.1-3.1.15)

* TGEF, günün koşullarına uygun olarak yeniden gözden geçirilmeli, amacı, ölçülebilir açık hedefleri, uygulama yöntemleri ve takvimi belirlenmelidir. Ayrıca, Planın uygulanmasının usul ve esasları ile ilgili ayrıntılı düzenleme yapılmalı, hazırlanması durumunda Ulusal Trafik Güvenliği Stratejisi ile entegre bir plana dönüştürülmelidir.

Okullarda Verilen Trafik Eğitimi

19. 2002-2005 yıllarını kapsayan ölümlü - yaralanmalı trafik kazalarına karışan sürücülerin eğitim düzeylerine bakıldığında, yaklaşık % 50'sinin ilköğretim mezunu olduğu görülmektedir.(Grafik: 8)
Bu oran eğitim - kaza ilişkisinin önemini ortaya koymaktadır. (Paragraf 3.2.1)
20. Okullarda trafik ve ilkyardım dersleri genel olarak trafik güvenliğine ilişkin eğitim almamış öğretmenler tarafından verilmiş, uygulamalı eğitim materyallerinden yeterince faydalanılmamış ve bu alanda deneyimli EGM personelinden gerektiği ölçüde yararlanılmamıştır. Bu durum trafik eğitiminden beklenen olumlu sonuçların alınmasına engel teşkil etmiştir. (Paragraf 3.2.4 - 3.2.6)
21. Trafik ve ilkyardım derslerinin verilmesinde KİTĞİ projesi kapsamında trafik güvenliği eğitimi alan (formatör) öğretmenlerden yeterince yararlanılmamıştır. 1997-2000 yılları arasında yürütülen KİTĞİ Projesi kapsamında seçilen illerde, trafik yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerde bulunan okullardaki öğretmen, öğrenci ve halkın bilinçlendirilmesi amacıyla 479 öğretmen, formatör öğretmen olarak eğitimden geçirilmiştir. Bu öğretmenlerin de buldukları il veya ilçedeki okullarda görev yapan öğretmenlere kursta edindikleri bilgileri aktarmaları planlanmıştır. Ancak formatör öğretmenlerin neredeyse hiçbirine kurs dönüşünde diğer öğretmenlere trafik eğitim kursu verdirilmemiştir.(Paragraf 3.2.7, 3.2.8)

* Trafik dersinin önemine dikkat çekmek ve ilgiyi arttırmak amacıyla merkezi sistemle yapılan sınavlarda öğrencilerin trafik alanı ile ilgili bilgilerinin de ölçülmesi sağlanmalıdır. Trafik ve ilkyardım dersini verecek öğretmenlerin müfredata uygun şekilde eğitim almalarını sağlamak açısından, MEB, YÖK ve İçişleri Bakanlıkları arasında koordinasyon ve işbirliği sağlanmalıdır. İl Emniyet Müdürlüklerinde konusunda deneyimli personelin, okullarda öğrencilere, öğretmenlere, velilere ve idarecilere yönelik trafik güvenliği ile ilgili seminerler verebilmesi için daha yakın işbirliği ve koordinasyon sağlanmalı ve buna süreklilik kazandırılmalıdır.

Çocuk Trafik Eğitim Parkları

22. Okul öncesi ve okul çağı çocuklarının trafik kurallarını öğrenmeleri ve alışkanlık kazanmalarını sağlamak amacı ile 1998 yılında çocuk trafik eğitim parkları yapılması öngörülmüş ancak aradan geçen 10 yıl içerisinde çoğu ilimizde bu konuda ciddi hiçbir girişimde bulunulmamıştır.

Bu durum okul çağındaki çocukların uygulamalı trafik eğitiminden yeterince yararlanamamalarına neden olmaktadır. (Paragraf 3.2.9 - 3.2.14)

** Trafikte uygulamalı eğitime etkinlik kazandırılabilmesi için, öğrenci sayıları göz önünde bulundurularak her il ve ilçede park ihtiyacı tespit edilmeli, imar planlarında merkezi trafik eğitim parklarına yer verilmelidir. Ayrıca fiziki koşulları uygun okullarda trafik eğitim parklarının yer almasını sağlayacak girişimlerde bulunulmalı, parkların kullanımının planlanması aşamasında kurumlar arası işbirliği ve koordinasyon sağlanmalıdır.*

Radyo ve TV Kanallarında Trafik Eğitimi

23. Trafik eğitiminin toplum kesimlerine en hızlı ve yaygın bir şekilde ulaştırılmasında radyo ve televizyon olanaklarından geniş bir şekilde yararlanılması amacıyla 1997 yılından itibaren radyo ve televizyon kuruluşlarının haftada 30 dakika ve 09.00 – 21.00 saatleri arasında trafik eğitim programları yayınlamaları zorunlu hale getirilmiş ve söz konusu programların yayınlama kriterlerine uyulup uyulmadığının kontrolü görevi ise Radyo ve Televizyon Üst Kuruluna (RTÜK) verilmiştir. Ancak radyo ve TV kanallarının trafik eğitimine yeterli zaman ayırmadıkları ve RTÜK'ün de kendisine verilen denetim görevini yeterince yerine getirmediği tespit edilmiştir. (Paragraf 3.3.1 - 3.3.8)

** Her türlü trafik eğitim programlarının konu, kapsam ve kriterleri (televizyon yayını için hazırlananlarda RTÜK'ün de dahil olduğu) EGM, TCK ve MEB işbirliği ve koordinasyonu ile belirlenmeli, trafik eğitimine ilişkin çalışmalarda söz konusu kurumların uygun görüşünün alınması zorunluluğu getirilmelidir. RTÜK tarafından trafik eğitim programlarının, ulusal, bölgesel ve yerel radyo/TV kuruluşları tarafından yayınlanıp yayınlanmadığının kontrolüne ve yaptırım süreçlerine süreklilik ve işlerlik kazandırılmalıdır.*

Motorlu Taşıt Sürücü Kursları

24. Motorlu taşıt sürücü kurslarında verilen eğitim, kursu tamamlayan kursiyerlerin trafikte güvenli birer sürücü olarak yer almalarına yetmemektedir. Ülkemizde motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafik ile ilgili eğitim ve öğretim yapmak üzere 1987 yılında açılmaya başlanan motorlu taşıt sürücü kurslarında verilen eğitimin müfredatı revize edilmemiş ve günümüz koşullarına uygun hale getirilmemiştir. (Paragraf 3.4.1 – 3.4.4) Direksiyon eğitimlerinde ise sürücü adaylarına her türlü trafik ortamında neler yapılması gerektiğinin öğretilmesi ve bu becerilerin kazandırılması yerine, adaylara aracı hareket ettirerek düz yolda kullanabilmelerinin öğretilmesi ile

yetinilmektedir. Direksiyon eğitimlerinin, nitelikleri Yönetmelikte belirlenen eğitim alanlarında verilmesi gerekirken kurslar gerekli altyapıdan yoksun eğitim alanlarında eğitim vermekte ya da söz konusu alanlar hiç kullanılmamaktadır. (Paragraf 3.4.5 - 3.4.9)

25. Sürücü adaylarının araç kullanma kabiliyetleri direksiyon sınavlarında tam olarak ölçülmemektedir. Direksiyon sınavlarının yapıldığı güzergâhlar da trafik işaret ve levhaları bakımından yetersiz ve aynı zamanda sürücü adayının sürüş yeteneğini ölçebilecek altyapıya sahip değildir. Bundan dolayı bu sınavlar genellikle şehrin içindeki veya dışındaki yetersiz güzergâhlarda yapılmaktadır. (Paragraf 3.4.10, 3.4.11) Direksiyon sınav süresi sağlıklı bir değerlendirmenin yapılabilmesine imkân tanımamaktadır. (Paragraf 3.4.12)
26. Motorlu taşıt sürücü kursları etkin bir şekilde denetlenmemektedir. Denetimlerde genellikle kursların fiziki şartları, büro ve personel işleri gibi eksiklikleri üzerine yoğunlaşmaktadır. (Paragraf 3.4.13 - 3.4.17)

* *MTSK'ların işlevlerini tam olarak yerine getiren birer eğitim kurumu olmalarını sağlamak ve eğitim kalitesini ön plana çıkarabilmek amacıyla, kurs sayısı yöre nüfusuyla orantılı hale getirilerek kontrol altına alınmalıdır.*

* *MTSK müfredat programı günün gereklerine ve sürücülerin her türlü trafik ortamında ihtiyaç duyacakları bilgileri içerecek şekilde yenilenmelidir. Sürücü adaylarının eğitimlerinde direksiyon eğitimlerine daha fazla ağırlık verilerek sürücülere her türlü trafik ortamında nasıl davranmaları gerektiği öğretilmeli, direksiyon sınavları ise sürücülerin tüm yol şartlarındaki becerilerini ölçmeye imkân tanıyacak pistlerde ve direksiyon eğitimi konusunda uzman kişiler tarafından yapılmalıdır.*

* *Motorlu taşıt sürücü kurslarında denetim yapan ilköğretim müfettişlerinin ve İlçe Milli Eğitim Müdürlüklerinin, denetimlerini daha etkili yapabilmelerini sağlayacak denetim metotları geliştirilmelidir.*

* *MTSK'lara uygulanacak yaptırımların içeriği ve kapsamı cezalar ile amaçlanan etkinliği sağlayacak biçimde yeniden değerlendirilmelidir.*

Trafik Denetimlerinin Planlanması

27. Trafik denetimlerinin planlanması ölçülebilir amaç ve hedeflere dayanmamakta, yerel koşulların farklı özelliklerini tam olarak dikkate almamakta ve ekip faaliyetleri etkin bir şekilde izlenmemektedir. EGM'nin trafik denetimlerine ilişkin kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerinin bulunmaması, denetimlerin planlanması maksadıyla hazırlanan kontrol programlarının ölçülebilir amaç ve hedeflere dayanmamasına ve denetimlerin trafik kazalarının ya da kural ihlallerinin önlenmesine yönelik katkısının ortaya konulamamasına neden olmaktadır. (Paragraf: 4.1.1. – 4.1.8)
28. Aynı güzergâhta bulunan iller arasında denetimler işbirliği ve koordinasyon çerçevesinde yürütülmemektedir. (Paragraf: 4.1.9)

- * EGM trafik denetimlerine ilişkin kısa, orta ve uzun vadeli ölçülebilir amaç ve hedefler belirlemeli, ekip faaliyetlerinin etkin bir şekilde izlenmesine yönelik iç kontrol mekanizmaları oluşturulmalıdır. Diğer yandan, bu amaca yönelik olarak yürütülen plan/proje çalışmaları, bir “ulusal trafik güvenliği stratejisi”ne entegre edilmelidir.
- * Algılanan yakalanma riskinin artırılması ve denetimlerde sürekliliğin sağlanması bakımından, aynı güzergâhta bulunan trafik birimlerinin denetimleri koordineli bir şekilde yürütebilmelerini sağlayacak bir sistem kurulmalıdır.

Personel ve Araç Gereç Planlaması

29. Personel planlamasında trafik uzmanlığını dikkate almayan uygulamalar bulunmaktadır. Trafik branş eğitimi almış ve uzun süre trafik birimlerinde görev yapmış olan tecrübeli personelin, Valilik veya Emniyet Müdürlüklerinin tasarrufuyla, başka birimlerde görevlendirilmesi söz konusu olabilmektedir. Diğer taraftan trafik hizmetlerinin yürütülmesinde karar mekanizmalarında görev yapan rütbeli personelde trafik branşı koşulu aranmamaktadır. Bu durum, karar alma yetkisine sahip olan rütbeli personelin, yeterli düzeyde bilgi ve tecrübeye sahip olmadıkları alanlarda görevlendirilmelerine yol açabilmekte ve yönlendirici kararlar alınmasını güçleştirebilmektedir. (Paragraf: 4.1.11 – 4.1.13)
30. Trafik polislerine verilen eğitim yetersizdir. Trafik eğitiminin yeterli araç gereç ve altyapı olanaklarına sahip bir merkezde düzenlenmemesi ve eğitim kadrosunun yetersizliği trafik eğitiminin istenilen düzeyde verilememesine neden olmaktadır. (Paragraf: 4.1.14 – 4.1.16)
31. EGM tarafından trafik birimlerine tahsis edilen araç gereçlerin denetimlerde etkin bir şekilde kullanılıp kullanılmadığına dair bir izleme yapılmamakta ve illerden gelen taleplerin gerçek ihtiyaç karşılığı olup olmadığı tespit edilememektedir. Diğer taraftan, trafik birimlerinin stoklarında yedek olarak bekletilecek araç gereç sayısına ilişkin olarak da herhangi bir kriter bulunmaması, kullanılabilir araç gereçlerin atıl vaziyette bekletilmesine sebep olmaktadır. (Paragraf: 4.1.17 – 4.1.18)
32. Araç gereç ve personel planlamalarında trafik güvenliği açısından risk taşıyan bölgelere göre etkin bir önceliklendirme yapılmamaktadır. Trafik denetimlerinde önemli yere sahip olan binek oto ve radar cihazı sayıları karşılaştırıldığında, stratejik öneme sahip riskli noktalarda bulunan trafik istasyonları ile daha az trafik kazasının meydana geldiği güzergâhlarda bulunan trafik istasyonları arasında önceliklendirme yapılmadığı anlaşılmaktadır. Benzer durum personel planlaması açısından da geçerlidir. (Paragraf: 4.1.19 – 4.1.22)

- * Trafikte her düzeyde personeli kapsayacak şekilde branşlaşma sağlanmalı, personele branşta kalma güvencesi sağlamaya yönelik bir sistem oluşturulmalıdır.
- * Personel ve araç gereç planlamaları trafik güvenliği açısından risk ve öncelikler göz önüne alınarak gerçekleştirilmelidir.

- * *Trafikte görevlendirilecek personelin eğitimleri için fiziki altyapısı ile birlikte yeterli donanımına sahip, uzmanlaşmış eğitim kadrosu bulunan, hem teorik hem de uygulamalı eğitimlerin bir arada verilebilmesine olanak tanıyan bir eğitim merkezi oluşturulmalıdır.*
- * *Trafik birimlerinin ayniyatlarında yer alan araç gereçlerin aktif bir şekilde kullanılıp kullanılmadığının tespitine yönelik envanter çıkarılmalı, ihtiyat amaçlı olarak bekletilen araç gereçlerin sayısına yönelik olarak kriterler belirlenmelidir.*

Trafik Güvenliğine Yönelik Denetimler

33. İl düzeyinde denetimlerin yapılacağı noktalar bilimsel yöntemlere göre belirlenmemekte ve istatistiklerden tam olarak yararlanılmamaktadır. Bu durum denetimlerin, hedef kitle tespitine dayanmayan alışlagelmiş noktalarda sürdürülmesine sebep olmakta, sürücüler üzerinde algılanan yakalanma riskini azaltmakta ve denetimlerin etkinliğini zayıflatmaktadır. (Paragraf: 4.1.23 – 4.1.24)

- * *Denetimlerin en etkin şekilde gerçekleştirilmesi için trafik kazaları ve kural ihlallerine ilişkin risk analizlerine dayalı denetim modellerinin geliştirilmesi sağlanmalıdır.*

Radarla Hız Kontrolleri

- 34.** Radarla hız kontrolleri, etkin ve sürekli bir şekilde yapılamamaktadır. Yerinde inceleme yapılan illerde, hız ihlallerinin yoğunlaştığı noktaların belirlenmesine ilişkin özel bir çalışma yapılmadığı ve hız kontrollerinin, genellikle sürücüler tarafından yerleri bilinen veya tahmin edilen alışlagelmiş yerlerde ve genel olarak sabit bir şekilde sürdürüldüğü görülmüştür. (Paragraf: 4.1.31 – 4.1.32)
- 35.** Şehir içerisinde trafik akışını rahatlatmaya yönelik olarak yapılan çevre yolu, alt geçit ya da yol genişletme çalışmaları trafiğin hızlanmasına yol açmıştır. İnsan yerine araçlara öncelik veren bu yaklaşım, hız kontrollerinin yasal sınırlar içerisinde uygulanabilirliğini güçleştirdiği gibi yerleşim bölgelerinde ölümlü trafik kazası riskini önemli ölçüde artırmıştır. (Paragraf: 4.1.34)
- 36.** UKOME ve İl Trafik Komisyonları, yerleşim yeri hız sınırını “Karayolları Trafik Kanununun belirlediği hız sınırları içerisinde kalmak şartıyla”, en çok ve en az hız limiti şeklinde yeniden belirleme yetkisine sahiptir. Bu çerçevede yerinde inceleme yapılan bazı illerde, UKOME ya da İl Trafik Komisyonları tarafından şehir içlerinde belirli yol güzergâhlarında hız sınırlarının Karayolları Trafik Yönetmeliğinde belirtilen limite aykırı olarak yeniden düzenlendiği tespit edilmiştir. Bu durum, farklı yerlerde birbirlerinden farklı hız sınırları ortaya çıkardığı gibi denetimlerde hız sınırının kaç olacağı konusunda da çelişkili durumlar meydana getirmekte, hıza bağlı trafik kazalarının artmasında etken olabilmektedir. (Paragraf: 4.1.35 – 4.1.36)

- * *Hızlı araç kullanımının yoğun olduğu yerlerde, mevcut radar cihazları ile etkin bir şekilde denetim yapılabilmesi için ihtiyaç duyulan yerlere “cep” yapılmalıdır. Diğer taraftan yapılacak olan yeni yollarda ve yol bakım onarım çalışmalarının proje aşamalarında ise denetimlerin güvenli yapabileceği alanlar dikkate alınmalıdır.*
- * *Şehir içerisindeki mevcut yollarda araçların yüksek hızla seyrettiği noktaların tespiti yapılmalı ve söz konusu noktalara kameralı denetim sistemi yerleştirilmeli ya da ihbarlı kontrol yöntemi yerine plakaya ceza yazma uygulamasına geçilmelidir. Diğer taraftan yapılması planlanan yollarda ise, hız ihlalleri için optimum çözüm sağlanması yönünde ilgili tüm kurumların koordinasyon içerisinde hareket etmesi sağlanmalıdır. Şehirlerin öncelikle insanların yaşadığı alanlar olduğu, insanlar için oluşturulduğu gerçeğinden hareket eden, insan öncelikli bir şehircilik anlayışı mutlaka egemen kılınmalı, bu doğrultuda yapılacak çalışmalara üniversitelerin, sivil toplum örgütlerinin aktif desteği ve katılımı sağlanmalıdır.*
- * *Şehir içlerinde okul ve hastane bölgeleri ya da kaza kara noktaları gibi hız duyarlı, riskli yol güzergâhlarından başlamak suretiyle kameralı denetim sistemi kurulmalı ve yaygınlaştırılması sağlanmalıdır.*
- * *Sürücülerin hızlı araç kullanımını önlemeye yönelik olarak bazı noktalara yerleştirilmiş olan ışıklı panoların kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.*

Alkol Kontrolü

37. Alkol kontrollerindeki teknik yetersizlikler ve eksik uygulamalar, bu kontrollerden beklenen etkiyi azaltmaktadır. Sürücülerdeki alkol miktarını nefes yoluyla ölçmede kullanılan alkolmetre cihazlarının tümü, alkol tespitine ilişkin tarih, saat ve ölçüm sonucu ile cihaza ait seri numarasını gösterir çıktı verebilme özelliğine sahip cihazlar değildir. Pek çok ilde hâlâ eski model alkolmetre cihazları kullanılmaktadır. Cihazlar eski model olduklarından ya da çok yoğun kullanıldıklarından sık sık arızalanabilmekte ve bu durum cihazların kalibrasyon ayarlarını değiştirebilmektedir. Ayrıca, yerinde inceleme yapılan illerin büyük çoğunluğunda, alkol kontrollerine itiraz durumunda, sağlık kuruluşlarınca yapılan ikinci ölçümün kan yerine alkolmetre ile nefesten yapılmasının tercih edildiği görülmüştür. Ancak hastanelerde, eşdeğer teknik özelliklere sahip cihazlar bulunmadığı gibi, mevcut cihazların kalibrasyonları hemen hemen hiç yaptırılmamakta, bu durum ölçüm sonuçlarının farklılaşmasına, ceza tutanaklarının mahkemelerce iptal edilmesine ve ayrıca mahkeme masraflarının gereksiz yere idare tarafından ödenmesine neden olmaktadır. (Paragraf: 4.1.37 – 4.1.40)

- * *Alkolmetre cihazlarının sağlıklı ölçüm yapabilmelerine olanak tanıyan gerekli teknik donanıma sahip olmaları ve alkol kontrollerine itiraz edilmesi durumunda en sağlıklı sonucun elde edilebilmesi için, ikinci ölçümün her koşulda kandan yapılması sağlanmalıdır.*

Yaya denetimi

38. Yaya denetimlerine yeterli öncelik verilmemesi, yayaların kurallara uyma alışkanlıklarının yeterince sağlanamamasına sebebiyet vermektedir. Son on yıllık EGM istatistikleri incelendiğinde, trafik kazaları sonucunda hayatını kaybedenlerin de yaklaşık % 21,7'sinin yayalar olduğu görülmektedir. (Paragraf: 4.1.42)
39. Yaya yoğunluğunun fazla olduğu kavşak ve yaya geçitlerinde yayaların sözlü olarak ikaz edilmeleri hususu kontrol programında belirtilmekle birlikte sözlü uyarı yapmak ve bu suretle yayaların kurallara uyma konusunda alışkanlık edinmelerini sağlamak yönünde trafik ekiplerince herhangi bir kontrol yapılmamaktadır. Sürücüler tarafından “yaya geçitlerinde ilk geçiş hakkının yayalarda” olduğu kuralına riayet edilmemekte ve trafik polisleri tarafından da bu yönde yaygın bir kontrol yapılmamaktadır. (Paragraf: 4.1.43 – 4.1.48)
40. Toplam yaya ölümlerinin ortalama % 30,9'u yerleşim yeri dışında meydana gelmesine rağmen, EGM'nin bölge trafik birimleri için hazırladığı kontrol programlarında yaya denetimine yer verilmemektedir. (Paragraf: 4.1.49)
41. Yaya güvenliğini tehdit eden bir diğer husus da, yaya kaldırımlarının araçlar tarafından yaygın bir şekilde işgal edilmesidir. Yerinde inceleme yapılan bütün illerde gözlenmiş olan bu husus, yayaları kendilerine ayrılmış alanlar yerine taşıt yollarını kullanmak zorunda bırakmakta, ancak çeşitli nedenlerle yaya kaldırımlarının işgal edilmesine yönelik etkin bir kontrol programı ve uygulaması bulunmamaktadır. (Paragraf: 4.1.50)

* *Yaya hakları bildirgesinde yer verilen hususlar ülkemiz için de esas alınmalı ve denetimlerde yaya güvenliğini sağlayıcı hususlara öncelik verilmelidir.*

Trafik Bilgi Sistemi

42. Denetimleri teknolojik imkânlarla modernize etmeyi hedefleyen Trafik Bilgi Sisteminden etkin bir şekilde faydalanılamamaktadır. TBS'den beklenen faydaların sağlanabilmesi için gerekli olan coğrafi bilgi sistemi ile il düzeyinde dijital haritalar oluşturulmamış, sadece Türkiye düzeyinde dijital haritanın hazırlanmasıyla yetinilmiştir. (Paragraf: 4.1.55)
43. TBS'den istenen verimin alınabilmesindeki kilit unsur, tablet bilgisayarların etkin şekilde kullanılabilmesidir. Ancak, 24.07.2007 tarihi itibarıyla toplam 234 adet tablet bilgisayardan, 98'inin; 2005, 2006 ve 2007 yıllarında tamir edilmek üzere EGM'ye gönderilmiş olduğu ve tamir edilmek üzere bekletildiği, 13 adedinin ise hizmette kullanılabilme vasfını kaybetmesi sebebiyle kullanım dışı bırakılmış olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca yerinde yapılan denetimlerde; şarjlarının uzun süre dayanmaması, GSM şebekesinin her noktada bağlantı kuramaması veya kesilmesi, cihazların ekip araçlarına entegresinde problemler yaşanması, trafik personelinin

tablet bilgisayarları kullanmak yerine telsiz kullanmayı tercih etmeleri gibi sebepler yüzünden çoğu zaman aktif olarak kullanılmadığı tespit edilmiştir. (Paragraf: 4.1.56 – 4.1.60)

* *TBS'den etkin bir şekilde yararlanılması sağlanmalı, altyapı ve kullanımda yaşanan olumsuzluklar giderilmelidir.*

Fahri Trafik Müfettişliği

44. Fahri Trafik Müfettişliği kendisinden beklenen sivil denetim fonksiyonunu yeterince yerine getirememektedir. FTM'lerin etkin bir şekilde faaliyet gösterebilmesi için denetimin nasıl yapılacağına dair gerekli ve güncel bilgiye sahip olmaları maksadıyla her ilde yılda iki defa düzenlenmesi öngörülen toplantılara katılımın oldukça az olduğu belirlenmiştir. (Paragraf: 4.1.61 – 4.1.63) Ayrıca FTM'ler tarafından yazılan cezaların da yıllar itibarıyla önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. Bu olumsuzlukların ortadan kaldırılmasına yönelik EGM tarafından herhangi bir çalışma yapılmamakta, ayrıca FTM'lerin hayatta olup olmadıkları, ikametgâhlarında değişiklik olup olmadığı, sağlık veya yaş durumları bakımından görevlerini faal bir şekilde sürdürüp sürdürmedikleri gibi hususlar da takip edilmemektedir. (Paragraf: 4.1.64 – 4.1.67)

45. FTM unvanını taşıyan bir kişinin trafikte azami özeni göstermesi öncelikle beklenmelidir. Bu çerçevede yerinde inceleme yapılan illerde, FTM uygulamasının başladığı tarihten bugüne kadar FTM'lerin ortalama % 54'ünün en az bir kez trafik kurallarını ihlal ettiği tespit edilmiştir. (Paragraf: 4.1.68 – 4.1.71)

* *Trafik birimleri ve Fahri Trafik Müfettişleri arasında iş birliği ve koordinasyon geliştirilmeli, sürücüler üzerindeki algılanan yakalanma riskini artırmaya yönelik olarak sisteme etkinlik ve süreklilik kazandırılmalıdır.*

Trafik Para Cezalarının Tahsil Edilebilirliği

46. Trafik para ceza tutanakları vergi daireleri tarafından zamanında tahakkuk ve tahsil edilememektedir. 2002-2006 yılları arasında EGM tarafından yazılan TPC'nin ancak %40'ı tahsil edilebilmiştir. Bu yıllar arasında yazılan 2.031.675.013 YTL tutarındaki cezanın ancak 1.340.753.836 YTL'si tahakkuk ettirilerek 817.132.924 YTL'si tahsil edilebilmiş, diğer bir deyişle beş yıllık dönem içinde EGM tarafından yazılan ceza miktarının 1.214.542.089 YTL'si tahsil edilememiştir. (Bkz. Paragraf 4.2.1-4.2.5)

* *Yazılan TPC tutanaklarının en kısa sürede ve elektronik ortamda vergi dairelerine intikalinin temini için ilgili kurumlar arasında iş birliği ve koordinasyonu sağlayacak*

gerekli teknik ve idari altyapı oluşturularak cezalar zamanında tahakkuk ettirilmeli ve tahsil süreçleri hızlandırılmalıdır.

Ceza Puanı Uygulaması

47. Ceza puanı uygulaması, sürücü davranışlarını düzeltme yönünde etkin bir araç olarak kullanılmamaktadır. Ülkemizde sürücü belgesinin geri alınmasıyla sonuçlanan ceza puanı sayısı (100) ile puana tabi suç sayısı (110) diğer ülkelere göre oldukça yüksek olmasına karşın işlenen suçlara verilen ceza puanı diğer ülkelere göre düşüktür. Trafik suçlarına verilen ceza puanlarının düşük, sürücü belgesinin geri alınmasıyla sonuçlanan ceza puanının ise yüksek olması ve ceza puanını doldurmanın bir yıl gibi bir süreyle sınırlandırılması ülkemizdeki uygulamanın etkinliğini azaltmaktadır. (Bkz. Paragraf 4.2.6 - 4.2.9)

** Ceza puanı uygulaması sürücü davranışlarının düzeltilmesi yönünde caydırıcı etkiye sahip olacak şekilde ve diğer ülke uygulamaları da dikkate alınarak yeniden düzenlenmelidir.*

Psikoteknik Değerlendirme

48. Psikoteknik değerlendirme (PTD), sürücülerin araç kullanma yetenekleri, kişisel özellikleri ve psikolojik durumu açısından güvenli bir sürücü olup olmadığını tespit etmeye yöneliktir. Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde yük taşımacılığı ile 100 km'nin üzerindeki mesafelerde yolcu taşımacılığı yapan sürücülere psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarına dair beş yılda bir rapor almaları şartı getirilmiştir. Ancak ticari araç sürücülerine uygulanan PTD'den, uygulamanın ertelenmesi nedeniyle, beklenen etki sağlanamamıştır. (Bkz. Paragraf 4.3.1, 4.3.5.)

49. Psikiyatrik muayene sonucunda genel ruh sağlığı olumlu olmasına rağmen yapılan PTD sonucunda trafik psikolojisi ve yetenek olarak trafikte bulunması sakıncalı olan sürücüler, trafikte araç kullanabilmektedirler. (Bkz. Paragraf 4.3.8, 4.3.9, 4.3.10)

50. PTD merkezlerinin amacına uygun olarak faaliyette bulunmalarını güvence altına alacak denetim mekanizması bulunmamaktadır. İl sağlık müdürlükleri adına denetim yapanlar arasında psikoteknik değerlendirme alanında teknik ve bilimsel uzmanlığa sahip kişiler bulunmamaktadır. Denetimlerde etkinliğin sağlanamaması usulsüz uygulamalara yol açmaktadır. (Bkz. Paragraf 4.3.11, 4.3.12, 4.3.13)

** PTD merkezlerinden alınan raporların devlet veya üniversite hastanelerinde görevli psikiyatri uzmanları tarafından onaylanabilmesi sağlanmalıdır.*

** Sürücülerin PTD'den olumlu rapor alabilmesi, hem değerlendirme testinden hem de psikiyatri uzmanı muayenesinden olumlu sonuç alması şartına bağlanmalıdır.*

* İl sağlık müdürlükleri yaptıkları denetimleri ilgili meslek örgütü ile işbirliği halinde yürütmeli ve usulüne uygun raporların verilir verilmeyişini ortaya koyacak kontrol kriterleri geliştirmelidir.

* Karayolları Trafik Yönetmeliği ile yük taşımacılığı ve 100 km'nin üzerindeki mesafelerde yolcu taşımacılığı yapan sürücülere getirilen PTD raporu almaları şartı mesafe ayrımı yapılmaksızın yük ve yolcu taşımacılığı yapan tüm sürücüler için istenmeli ve C, D ve E sınıfı sürücü belgesi almak isteyenlerden öncelikle bu raporu almaları şartı getirilmeli, ayrıca Mesleki Yeterlilik Belgesi alacak sürücüler için de öncelikle PTD raporunun olumlu olması koşulu getirilmelidir.

* Sağlık Bakanlığı, PTD merkezlerinin daha çok ilde ve sürücü sayılarını da dikkate alacak şekilde kontrollü biçimde açılmasını sağlayacak kriterler belirlemelidir.

Karayollarında Trafik İşaretlemeleri

51. Trafik kazalarının önlenmesinde önemli hususlardan biri de trafik işaretlerinin standartlara uygun olmasıdır. Sadece 2006 yılında 11.154 kazanın meydana geldiği yerde yol bakım ve onarım çalışması yapıldığı tespit edilmiştir. Yine aynı yılda 1.172 kazada trafik lambalarının çalışmadığı ve 237'sinde ise aydınlatmanın bozuk olduğu istatistiklere yansımıştır. Ayrıca son yıllarda, işaretleme eksikliği nedeniyle KGM ve belediyelere, özellikle sigorta şirketleri tarafından davalar açılmaktadır. (Paragraf 5.1.3 – 5.1.7)
52. Karayollarında yatay ve düşey trafik işaretlemelerine yönelik mevcut standartlara uyulmamaktadır. Yerinde inceleme yapılan illerin bir kısmında KGM ve belediyelerin sorumluluğundaki yollarda, yatay trafik işaretlerinin silinerek görünürlüklerini kaybettikleri, özellikle şehir içlerinde yaya geçidi ve diğer yol çizgilerinin hiç çizilmediği, çizili olanların ise silinme ve kirlenme nedeniyle görünürlüklerini yitirdikleri görülmüştür. (Paragraf: 5.1.8 – 5.1.10)
53. Benzer şekilde düşey işaretlerin de kirlenme, eskime nedeniyle yansıtma özelliklerini kaybettikleri, kurşunlanma, araçlarca çarpılma, çalınma ve tahrip edilme sonucunda da işlevlerini yerine getiremedikleri tespit edilmiştir. Bazı illerimizde yol bakım ve onarım çalışmaları sırasında geçici işaretlemelerin, gerek işaretleme projesine gerekse KGM standartlarına uygun olmadığı, işaretlendirmede yansıtıcı özelliği olmayan levhaların kullanıldığı ve standartlara uygun olarak yerleştirilmediği görülmüştür.(Paragraf: 5.1.11 – 5.1.13)
54. Karayollarımızda yıpranma eskime veya çalınma nedenleriyle işaretleme eksikliği söz konusu iken, bazı Karayolları Bölge Müdürlüklerinin depolarında zamanında kullanılmamak suretiyle atıl vaziyette bekleyen yansıtıcı malzemelerin bulunduğu tespit edilmiştir. Uzunca bir süre depolarda bekletilen malzemelerin yansıtma özellikleri azalmış olacağından, kullanılmaları durumunda, kendilerinden beklenen işlevi de tam olarak yerine getiremeyeceklerdir. Bu husus

- ihtiyaçların planlanması ve stok yönetiminin sağlıklı işlemediğini ortaya koymaktadır. (Paragraf 5.1.14)
55. 2004 yılında KGM’ce bazı trafik işaretleri, uluslararası standartlara uyum çerçevesinde, mevcut standartlara ilave edilmiş, bazıları çıkarılmış ve bir kısmının da sembolleri değiştirilmiş ancak trafik işaretlerinde yapılan değişiklik ya da ilaveler hakkında toplumun yeterince bilgi sahibi olması sağlanamamıştır. (Paragraf: 5.1.17 – 5.1.18)
56. Trafik işaretleme standartlarını uygulayacak görevlilerin bu konudaki eğitimi yetersizdir. Denetimimiz kapsamındaki belediyelerin trafik birimlerinde görev yapan personelin büyük bir kısmının trafik konusunda herhangi bir uzmanlığa sahip olmadığı, kurs, seminer vb. eğitim almadıkları tespit edilmiştir. Bazı belediyelerin trafik birimlerinde görev yapan yetkililerin, KGM’ce yayımlanan “Şehir içi yolların yapım bakım ve onarımlarında trafik işaretleme standartları”ndan dahi haberdar olmadıkları görülmüştür. (Paragraf: 5.1.19 – 5.1.20)
57. KGM, tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etme, yayımlama ve kontrol etme yetkisine sahip olmasına rağmen, şehir içilerindeki trafik işaretlerinin standartlara uygunluğunu kontrol etme görevini yerine getirmemektedir. (Paragraf 5.1.22 – 5.1.26)

** KGM ile belediyeler arasında gerekli koordinasyon ve işbirliği yapılarak, bu alanda çalışan belediye personelinin trafik güvenliğine yönelik eğitim ihtiyacı karşılanmalıdır. Benzer biçimde KGM’de trafik birimleri dışında görev yapan kontrol mühendislerinin konuya ilişkin hizmet içi eğitim almaları sağlanmalıdır.*

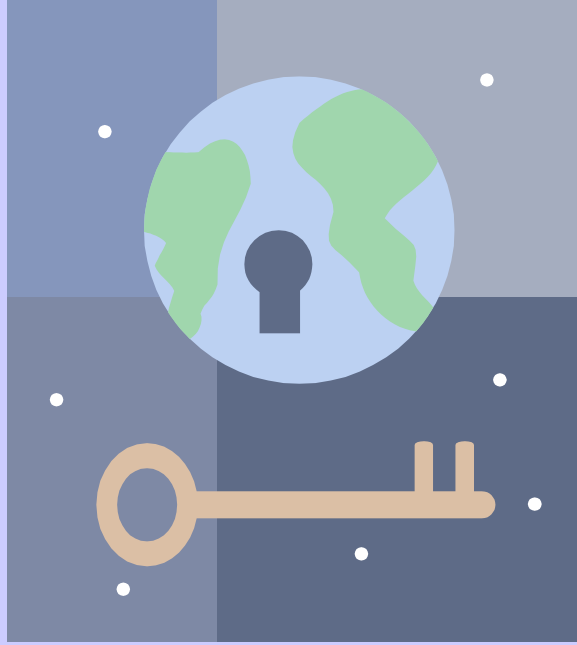
** Özellikle yol yapım, bakım ve onarımlarında şartname ve sözleşmelerde geçici trafik işaretleriyle ilgili konulara ayrıntılı olarak yer verilmeli, görev, yetki ve sorumluluk tanımları net bir şekilde yapılmalı, işaretleme projelerinin de standartlara uygunluğunun denetimi güvence altına alınmalı ve cezai yaptırımlar etkin bir şekilde uygulanmalıdır.*

** KGM ve diğer kurumlar, bu alanda faaliyet gösteren sivil toplum örgütleriyle işbirliği yaparak, trafik işaretlerinin ve zaman içinde ortaya çıkan değişikliklerin, iletişim araçlarından da etkin şekilde yararlanarak, toplumun tüm kesimlerine duyurulmasına yönelik çalışmalar yapmalıdırlar.*

** KGM, tüm karayollarında trafik işaretlerinin standartlara uygunluğunun sağlanmasına yönelik kontrol görevini etkin bir şekilde yerine getirmeli, trafik işaretleme malzemelerine ilişkin ihtiyaç planlaması ve stok yönetiminin verimsiz uygulamaları önleyecek biçimde gerçekleşmesi sağlanmalıdır.*

BÖLÜM: 1

GİRİŞ



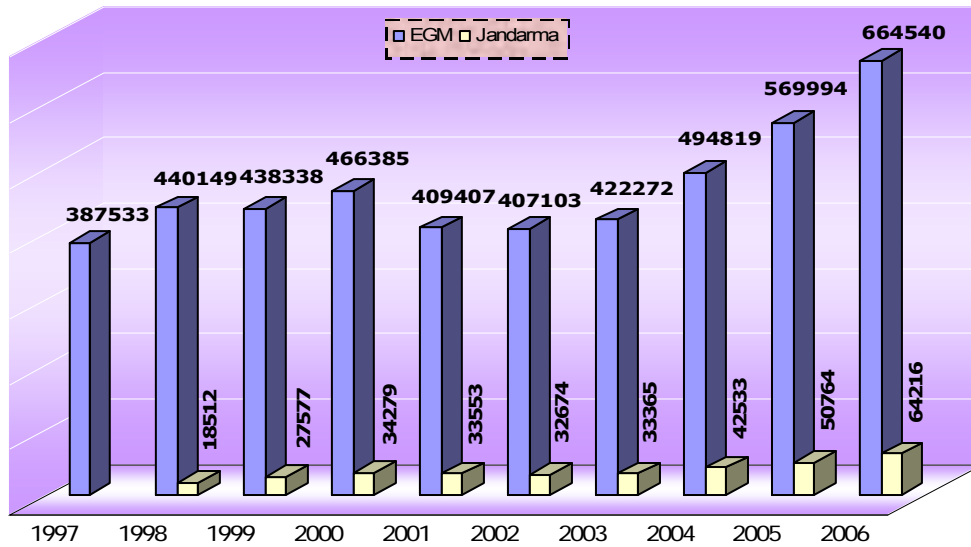
BÖLÜM 1: GİRİŞ

1.1. Konu Hakkında Bilgi

1.1.1 Trafik kazaları her yıl dünyada bir milyondan fazla insanın ölümüne, milyonlarca insanın da yaralanmasına neden olmaktadır. Yük ve yolcu hareketinin her geçen gün artış gösterdiği günümüzde trafik kazaları ulusal/uluslararası ölçekte bir güvenlik sorunu haline gelmiştir. Bu sorunla mücadele ulusal olduğu kadar uluslararası işbirliğini de gerekli kılmaktadır. Ulusal ölçekte trafik kazaları, her kişi ve kurumu doğrudan veya dolaylı olarak yakından ilgilendirmektedir. Bu sorun ile mücadele, karar ve uygulama mekanizmalarına devlet kurumlarının yanı sıra sivil oluşumların da etkin katılımları ve katkıları ile mümkün olacaktır.

1.1.2 Ülkemizde trafik kazaları her yıl binlerce insanın hayatını kaybetmesine ve on binlerce vatandaşımızın da yaralanmasına neden olmaktadır. Diğer yandan yetişmiş insan gücünün kaybı, yaralıların tedavi süreçleri ve maliyetleri, yaşamını engelli olarak sürdürmek durumunda kalanlar, yok olan ve parçalanmış aileler ve ülke servetinin yok oluşu, ülkemizin önemli bir tahribatla karşı karşıya olduğunun göstergesidir.

Türkiye’de 1997 – 2006 Yılları Arasındaki Toplam Kaza Sayıları

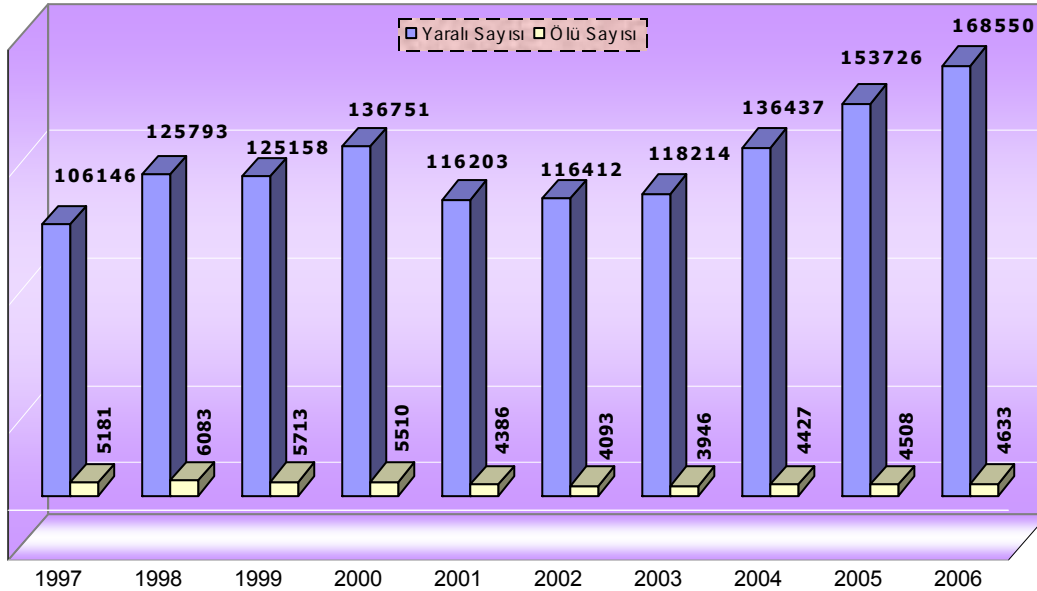


Grafik: 1 (Kaynak: EGM-2007)

1.1.3 Son 10 yıllık verilere bakıldığında 2001 ve 2002 yılları hariç kaza sayılarında belirgin bir artış gözlenmektedir. Özellikle 2006 yılındaki kaza sayısı, 2003 yılına göre % 60 dolayında artış göstermiştir. 2001 ve 2002 yıllarında trafik kazalarındaki yatay seyrin 2001 ekonomik krizinden dolayı sosyoekonomik yaşamdaki daralmanın trafiğe yansımından kaynaklandığı, 2003 sonrasında krizin etkisinin azalmaya başlaması ve trafiğe çıkan araç sayısındaki artışla birlikte ekonomik ve sosyal hayattaki hareketliliğin kaza sayısına ivme kazandırdığı görülmektedir. (Grafik: 1)

1.1.4 Ülkemizde trafik kazalarında hayatını kaybeden ve yaralananların sayılarına ilişkin istatistikler, kaza tespit tutanağı verilerine dayanmaktadır. İstatistiklere yansıyan ölü sayıları kaza anında ölenleri göstermektedir. Bu verilere göre son on yılda meydana gelen trafik kazalarında 48.480 kişi hayatını kaybetmiş, 1.303.390 kişi ise yaralanmıştır. (Grafik: 2)

Türkiye’de 1997-2006 Yılları Arasında Trafik Kazalarındaki Ölü ve Yaralı Sayısı



Grafik: 2 (Kaynak: EGM-2007)

1.1.5 Ülkemizde gelişmiş ülkelerin aksine, trafik kazalarına bağlı yaralanmalar sağlık kuruluşlarında yasal olarak belirli bir süre izlenmediğinden, tedavi sırasında hayatını kaybedenler, istatistiklerde yer alan ölü sayısına dahil edilmemektedir. Bu çerçevede, yerinde denetim yapılan illerde resmî ve özel hastanelerden elde edilen sonuçlara göre ölü sayısının Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) istatistiklerine yansıyandan çok daha fazla olduğu tespit edilmiştir. Buna göre, 2006 yılında bu illerde toplam ölü sayısı istatistiklere 988 olarak yansımışken gerçekte bu rakamın 2053 olduğu belirlenmiştir. Başka bir ifadeyle, hastanede hayatını kaybeden 1065 kişi trafik kazası istatistiklerine girmemiştir. (Tablo: 1)

Yerinde Denetim Yapılan İllerdeki 2006 Yılı Ölü Sayıları

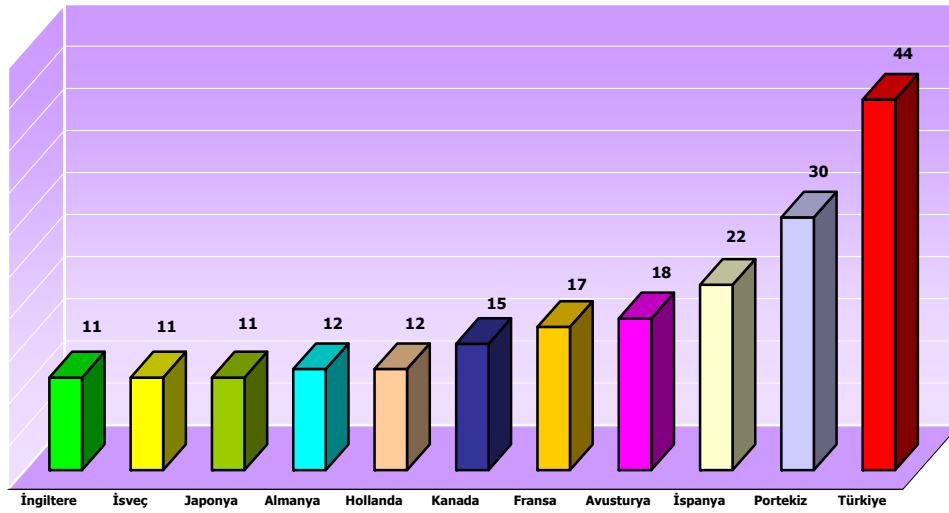
İller	Ölü Sayıları		
	EGM İstatistikleri	Hastanede Hayatını Kaybedenler	Toplam
Adana	101	165	266
Afyon	54	44	98
Bursa	93	144	237
Gaziantep	73	98	171
İstanbul	282	170	452
Konya	163	150	313
Mersin	90	62	152
Samsun	101	122	223
Trabzon	31	110	141
TOPLAM	988	1065	2053

Tablo : 1

Ülkelerin Ölümlü Kaza Karşılaştırması

1.1.6 Bazı OECD ülkelerinde meydana gelen trafik kazaları ile ülkemizdeki durum karşılaştırıldığında sorunun büyüklüğü net bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Grafik 3'te ayrıntılı olarak görüleceği üzere 2003 yılında 100.000 araca düşen ölü sayısı OECD ülkelerinde ortalama 16, ülkemizde ise 44 olarak gerçekleşmiştir. Ülkemizde trafik kazalarına bağlı ölü sayısına ilişkin açıklanan istatistiklerin doğruyu yansıtmadığı göz önüne alındığında gerçek rakamın 44'ten çok daha fazla olduğu söylenebilir.

Bazı OECD Ülkelerinde 100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı



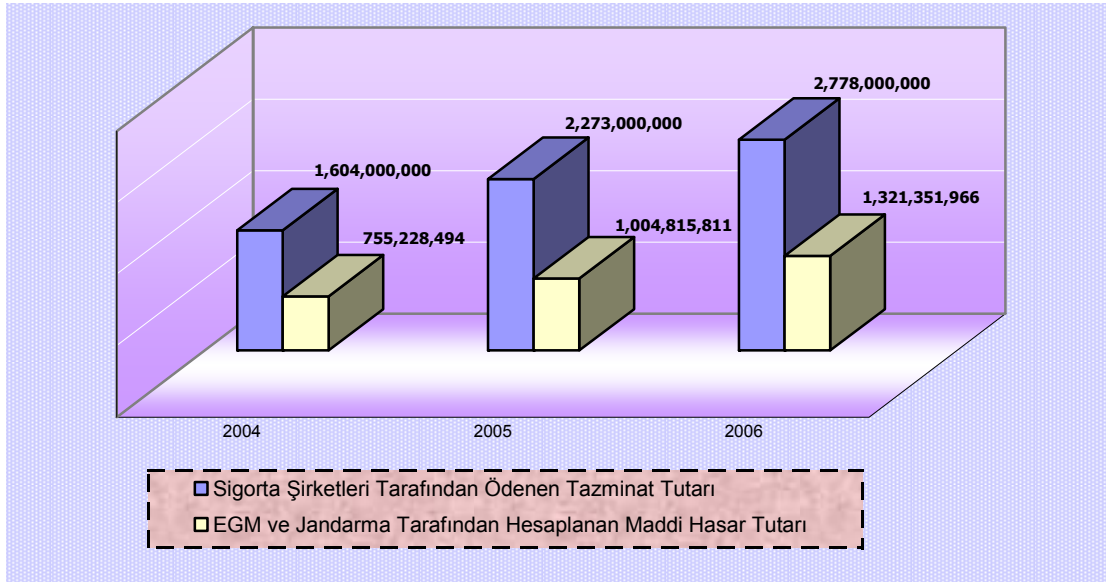
Grafik: 3 (Kaynak : KGM-2006; IRTAD-2003)

Trafik Kazalarından Kaynaklanan Maddi Kayıp

1.1.7 Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan bir raporda (European Road Safety Programme) Avrupa Birliğinde 2005 yılında trafik kazalarından kaynaklanan ekonomik kaybın 200 Milyar Avro olduğu ve bu tutarın Avrupa Birliği Gayri Safi Milli Hasılasının yaklaşık % 2'sini oluşturduğu belirtilmiştir.

1.1.8 Ülkemizde ise, trafik kazalarından dolayı ortaya çıkan maddi kayıplar EGM tarafından trafik kaza tutanaklarında belirtilen rakamlar esas alınarak hesaplanmaktadır. Oysa, sigorta şirketlerinin kayıtları ve EGM istatistikleri karşılaştırıldığında trafik kazaları sonucunda son üç yılda meydana gelen maddi hasar tutarının EGM tarafından hesaplananın iki katından fazla olduğu görülmektedir. (Grafik: 4) Diğer taraftan, sigorta sistemine dahil olup da çeşitli nedenlerle hasarı sistemden karşılamayan ve/veya karşılanmayanlar ile diğer nedenler de göz önüne alındığında, maddi hasar tutarının bu rakamların daha da üzerinde olduğu ve ülke ekonomisi açısından çok önemli boyutlara ulaştığı söylenebilir. Dünya Bankası tarafından 1999 yılında hazırlanan raporda da (Road Traffic Safety in the Europe and Central Asia Region) Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarının maddi boyutunun ülkemiz GSMH'nin yaklaşık % 2'sini oluşturduğu ifade edilmiştir.

Trafik Kazaları Sonucunda Meydana Gelen Maddi Hasar Miktarı (YTL)

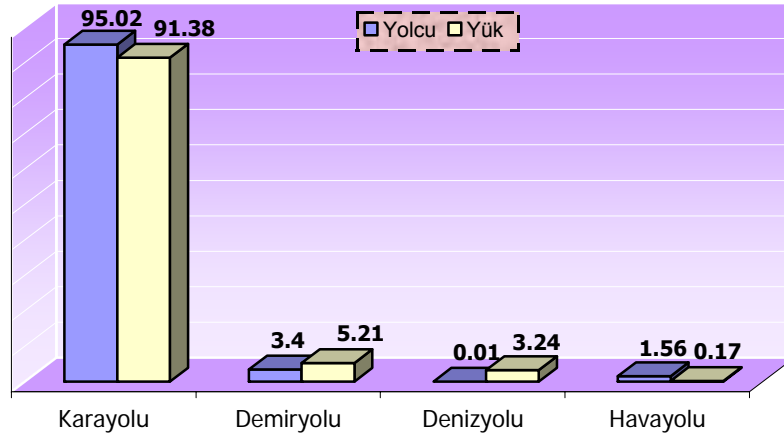


Grafik: 4 (Sigorta şirketlerince trafik kazasına bağlı ödemeler yaklaşık olarak hesaplanmıştır.)

Ülkemizde ve Avrupa Birliğinde Taşıma Türlerinin Dağılımı

1.1.9 Ülkemizde karayolu taşımacılığının taşıma türleri içindeki payı yıllar itibarıyla sürekli artmaktadır. Özellikle yolcu taşımalarında ve 500 km ve daha kısa mesafelerde yapılan taşımacılıkta, karayollarının en esnek, hızlı ve maliyet etkin ulaşım yolu olduğu dünyada ve ülkemizde kabul gören bir gerçektir. Ülkemizde taşıma türleri arasındaki ilişkiyi yurt içi şehirler arası yolcu ve yük taşımalarının dağılımı açısından incelediğimizde, yük taşımacılığında % 92, yolcu taşımacılığında ise % 95 olan karayolu payının ağırlığı görülmektedir. (Grafik: 5)

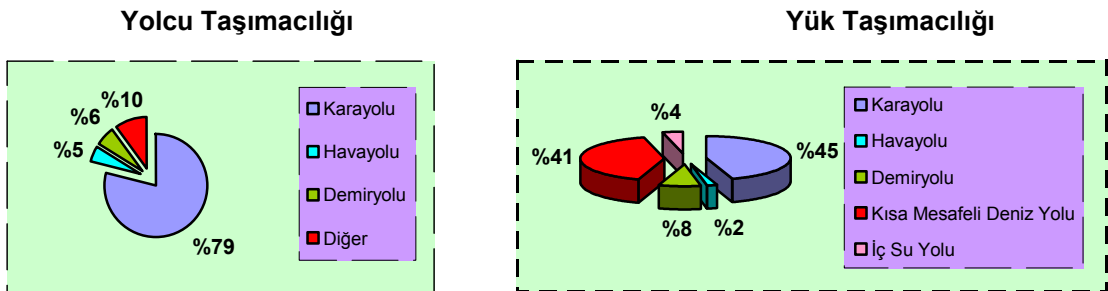
Türkiye'deki Taşıma Türlerinin Dağılımları



Grafik: 5 (Kaynak: KGM - 2005)

1.1.10 Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığı türleri ile AB ülkeleri yük ve yolcu taşıma türlerinin oransal dağılımı karşılaştırıldığında, karayolu taşımacılığının AB ortalamasının oldukça üzerinde olduğu, özellikle de yük taşımacılığında bu oranın ikiye katlandığı açık biçimde görülmektedir. (Grafik: 6) Nitekim, 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde hazırlanan "Karayolları Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu"nda yolcu ve yük taşımacılığında karayollarına ağırlık verilmesi hususunun, ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarını artıran önemli bir faktör olduğu vurgulanmıştır.

Avrupa Birliğindeki Taşıma Türlerinin Dağılımları



Grafik: 6 (Kaynak: 9. Kalkınma Planı Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu)

Trafik Güvenliğinin Sağlanmasında Rolü Bulunan Kurum ve Kuruluşlar

1.1.11 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile trafik güvenliğine ilişkin olarak on beş kurum, kuruluş ve kurula görev ve yetki verilmiştir. (Tablo: 2)

Trafik Güvenliği Konusunda Sorumlu Kurum ve Kuruluşlar ile Görevleri

Kurum ve Kuruluşlar	Görev ve Sorumluluk
İçişleri Bakanlığı - Emniyet Genel Müdürlüğü - Jandarma Genel Komutanlığı	-Kanunların uygulanması ve denetlenmesi, -Araçların tescil edilmesi, -Sürücü belgelerinin verilmesi, -Fahri Trafik Müfettişliği belgesi verilmesi ve uygulaması, -Kaza istatistikleri, -Trafik suçlarında tutanak düzenlenmesi.
Millî Eğitim Bakanlığı	-Resmî ve özel kurslarda eğitimcilerin sınavlarının yapılması, başarılı olanlara sertifika verilmesi, -Trafik Genel Eğitim Planının hazırlanması ve koordinasyonunun sağlanması, -Çocuk trafik eğitim parklarında verilen eğitimin aksatılmadan yürütülmesinin sağlanması.
Ulaştırma Bakanlığı - Karayolları Genel Müdürlüğü	-Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında gerekli düzenleme ve işaretlemelerin yapılması, -İşaretlemeler ve işaretler ile ilgili standartların belirlenmesi ve bunların kontrol edilmesi, -Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesislerin yapılması, yaptırılması veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri tetkik ve uygun olanların tasdik edilmesi, -Trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirilmesi, karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projelerin incelenmesi ve onaylanması, -Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü alınmak suretiyle, yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırlarının belirlenmesi ve işaretlenmesi, -Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre verilerin hazırlanması ve karayollarında gerekli önleyici teknik tedbirlerin alınması, -Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeye dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak önerilen gerekli önlemlerin alınması.
Belediyeler	-Ulaşım ve trafik güvenliği ile ilgili konular, -Çocuk Trafik Eğitim Parkları ile ilgili görevler, -UKOME (Büyükşehir Belediyeleri).
Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu	- Karayolu trafik güvenliği konusunda hedeflerin tespit edilmesi ve uygulanması, - Tespit ettiği hedefler doğrultusunda gerekli mevzuat ve yasal düzenlemelerin hazırlanması, - Bakanlıklar arası koordinasyonun sağlanması, - Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu'nun önerilerinin değerlendirilip karara bağlanması ve kararların uygulanması için gerekli koordinasyonun belirlenmesi.
Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu	- Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyonun sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunulması, - Trafik kazalarının azaltılmasına ilişkin önerilerde bulunulması, - Uygulamada görülen aksaklıkların tespit edilmesi, - Görev alanına giren konularla ilgili yasal düzenlemeden kaynaklanan eksikliklerin belirlenmesi.
Radyo ve Televizyon Üst Kurulu	-Trafik eğitim programlarının tv ve radyo kanalları tarafından usulüne uygun şekilde yayınlanıp yayınlanmadığının denetimi
Sağlık Bakanlığı	-İlk yardım ve tıbbî bakım ve rehabilitasyon ile ilgili uygulamalar, -Psiko-tekniğin değerlendirme merkezlerinin açılmasına izin verilmesi ve söz konusu merkezlerin denetlenmesi, -Sürücü davranışları geliştirme yönetmeliği çerçevesinde verilen görevler.
İl Özel İdareleri	-Köy Yolları ile ilgili uygulamalar ve trafik işaretlemeleri, -Çocuk Trafik Eğitim Parkları ile ilgili görevler.
İl ve İlçe Trafik Komisyonları	-İl ve ilçe trafik güvenliği konuları
Ulaştırma Bakanlığı - Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü	-Ulaştırma ile ilgili yasa – yönetmelik - uygulama (koordinasyon dahil), - Araç ağırlıklarının sabit ve seyyar kontrolü, -Mesleki Yeterlik Belgesi verilmesi.
Çevre ve Orman Bakanlığı	-Orman yolları ile ilgili yönetmelikler
Devlet Planlama Teşkilatı	-Kısa, orta ve uzun vadeli plan, program, yıllık yatırım programı
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	-Araçların tip onayları

Tablo : 2

Ülkemizde Trafik Kazalarının Önlenmesine Yönelik Faaliyetler

TBMM Araştırma Komisyonu Raporları



1.1.12 Trafik kazalarının azaltılmasına yönelik olarak sorunların nedenleri ve alınması gereken tedbirleri tespit etmek amacıyla Türkiye Büyük Millet Meclisinin 19. dönemde kurulan 10/31,98,128 Esas Numaralı “Trafik Kazalarının Önlenmesi” konulu Meclis Araştırma Komisyonunun hazırladığı rapor Meclis Genel Kurulunda görüşülmeyle

hükümsüz kalmıştır. Yine aynı amaçla 21. dönemde de Meclis Genel Kurulunun kararıyla Meclis Araştırma Komisyonu kurulmuş, komisyon ülkemizin trafik sorunlarını tüm yönleriyle araştırmış, tespit ve önerilerini bir raporla 30.10.2000 tarihinde TBMM Başkanlığına sunmuştur. Komisyon raporu TBMM'nin 17.1.2001 tarihli 45. birleşiminde Meclis Genel Kurulunda görüşülmüş, bir örneği de 23.1.2001 tarihinde Başbakanlığa gönderilmiştir. İçeriğinde tespit ve öneriler bulunan raporun, ilgili kurumlar tarafından ne ölçüde değerlendirildiğine dair bir bilgi ve belgeye ulaşılamamıştır.

Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi

1.1.13 Süreci 1996 yılında başlayan Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi (KİTGİ) için Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankasından 250.000.000 ABD Doları tutarında kredi temin edilmiştir. Projenin, Karayolu İyileştirme Projesi ve Trafik Güvenliği Projesi olmak üzere iki ayağı bulunmaktadır. Proje, Karayolları Genel Müdürlüğü



koordinatörlüğünde Emniyet Genel Müdürlüğü, Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Gazi Üniversitesi tarafından yürütülmüştür. Söz konusu projenin sonunda, yabancı bir firmaya 2.500.000 ABD Doları karşılığında 2001-2010 yıllarını kapsayan uzun vadeli bir “Ulusal Trafik Güvenliği Programı” hazırlanmış, ancak programın hayata geçirilmesi için yeterli adımlar atılamamıştır.

Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri

1.1.14 İçişleri Bakanlığı tarafından Aralık 2007’de trafik güvenliğini sağlamaya yönelik olarak içerisinde eğitim, denetim, destek hizmetleri, iletişim, enformasyon, motivasyon ve verimliliğin artırılması projelerini kapsayan “Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri” hazırlanmıştır. Söz konusu proje ile trafik düzeninin sağlanması, trafik kazaları ve sonucundaki ölüm ve yaralanmalar ile maddi kayıpları azaltmaya yönelik önlemleri belirlemek ve uygulamak, ayrıca yol kullanıcılarını (sürücü, yaya ve yolcular) trafik kuralları ve karşılaşılabilecekleri riskler konusunda bilgilendirmek ve bilinçlendirmek amaçlanmaktadır. Projenin uygulanması görevi Emniyet Genel Müdürlüğü ile Jandarma Genel Komutanlığına verilmiş, ayrıca Milli Eğitim, Ulaştırma, Adalet, Sağlık ve Maliye Bakanlıkları ile Hazine Müsteşarlığı, Radyo ve Televizyon Üst Kurulu (RTÜK), Türkiye Bilimsel

ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK), üniversiteler, mahalli idareler, radyo ve televizyon kuruluşları, sivil toplum ve özel sektör kuruluşları ile işbirliği yapılacağı belirtilmiştir. Projede belirtilen amaç ve genel hedefler doğrultusunda hazırlanan uygulama talimatları EGM merkez teşkilatı ile Jandarma Genel komutanlığına ve 81 il valiliğine genelge ile gönderilmiştir.

Trafik Eğitimi

1.1.15 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planını hazırlama ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulama görevi Milli Eğitim Bakanlığına (MEB) verilmiştir. Bu amaç doğrultusunda hazırlanan Trafik Genel Eğitim Planı (TGEP) uygulamaya konulmuştur.

1.1.16 İnsanları belli amaçlara göre yetiştirme sürecinin en önemli bölümü, okullarda verilen eğitimidir. Ülkemiz nüfusunun çok genç olması ve ilk ve orta öğretim düzeyinde 14.000.000'dan fazla öğrencinin bulunması, okullarda verilen eğitimi daha da önemli kılmaktadır. Trafik güvenliği bilincine sahip, kendisine ve çevresine karşı sorumluluklarını bilen, trafik kültürüne haiz bireylerin yetiştirilmesi ancak eğitimle mümkündür. Okul döneminde alınacak bilinçli bir trafik eğitimi, trafik kurallarına uymayı bir alışkanlık haline getirecek ve trafikte güvenliğin en önemli husus olduğu bilincini yerleştirecektir.

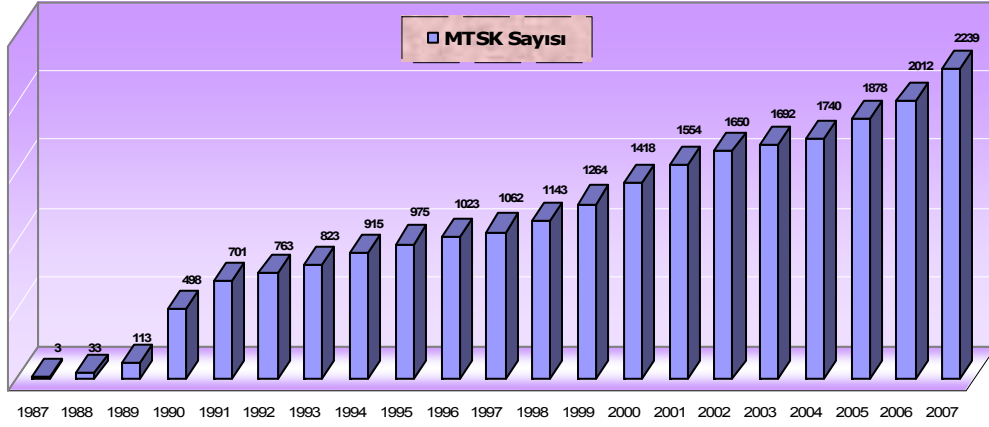


1.1.17 MEB Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığının 29.01.1992 tarihinde 131 sayılı Kurul kararı ile kabul edilen ortaöğretim programında "Trafik Bilgisi" dersi seçmeli ders olarak yer almıştır. Ortaöğretimde dört yıllık öğretime geçildikten sonra 11. sınıfta "Trafik ve İlk Yardım" dersinin haftada bir saat zorunlu ders olarak okutulmasına karar verilmiş, 2007 – 2008 öğretim yılına kadar seçmeli olarak okutulan ders, ancak bu öğretim yılından itibaren ilk kez zorunlu olarak okutulmaya başlanmıştır.

1.1.18 İlköğretimde zorunlu olarak verilen "Trafik ve İlk Yardım" dersinin 6 ve 8. sınıflarda kaldırılarak 4 ve 5. sınıflarda okutulmasına, 17.07.2006 tarihinde Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığınca karar verilmiş, program ve müfredatın içeriği de buna uygun olarak değiştirilerek "İlköğretim Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı" 2006-2007 öğretim yılından itibaren uygulanmaya başlanmıştır.

1.1.19 Motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafik ile ilgili öğretim ve eğitim yaptırmak ve özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek görevi Karayolları Trafik Kanunu ile MEB'e verilmiş, bu amaçla Motorlu Taşıt Sürücülere Kursu Yönetmeliği düzenlemiştir. 1987 yılında sürücü eğitimi vermek üzere ilk kez açılan MTSK'ların sayısı 14.2.2007 tarihi itibarıyla Türkiye genelinde 2239 adede ulaşmıştır. (Grafik: 7)

Motorlu Taşıt Sürücü Kurs Sayısının Yıllara Göre Dağılımı



Grafik: 7 (Kaynak: MEB - Şubat 2007)



1.1.20 Karayolları Trafik Kanununun 124. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan yönetmelikte, okul öncesi çocuklara ve ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile il özel idareleri ve belediyelere, ilin ihtiyacına cevap verecek sayıda çocuk trafik eğitim parkı yapma/yaptırma görevi verilmiştir.

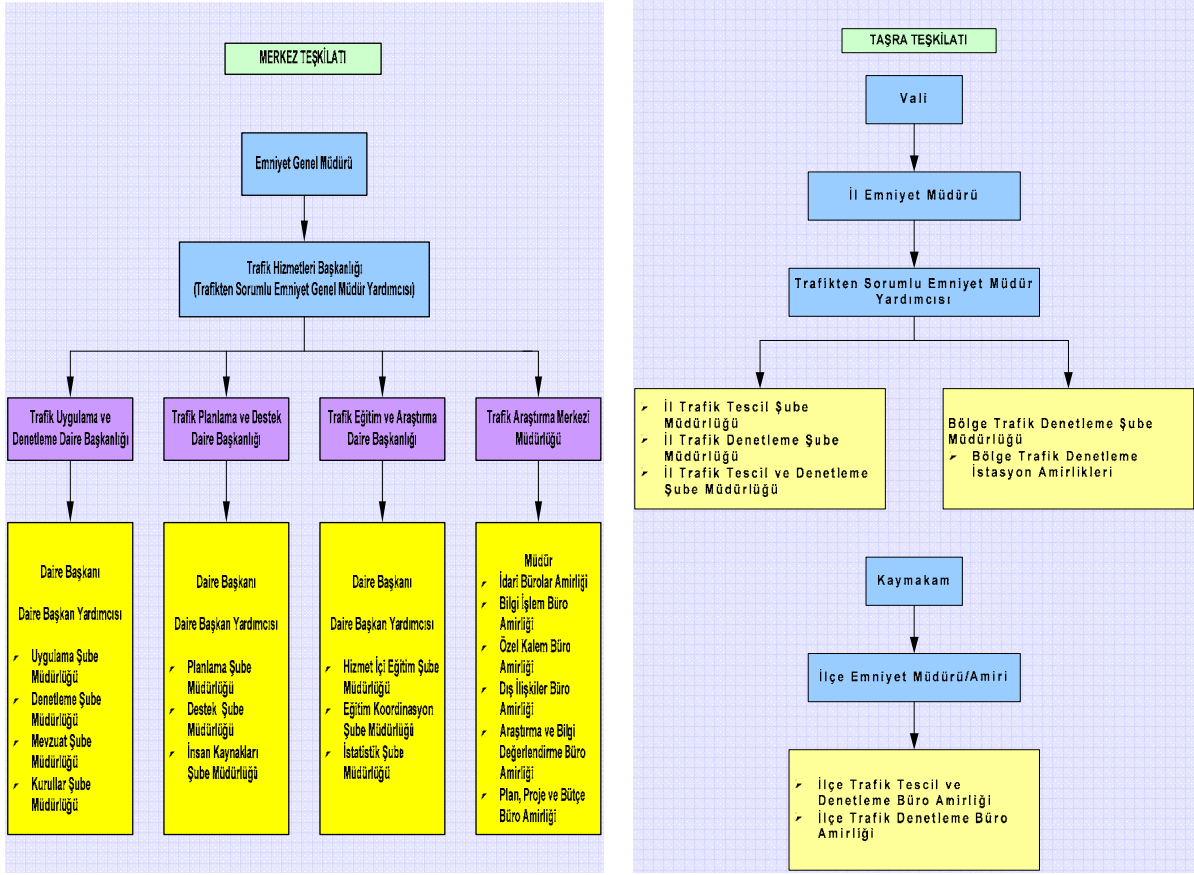
1.1.21 Yine aynı Kanunun 125. maddesi ile yerel, bölgesel ve ulusal radyo ve televizyon kuruluşlarının, haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitim programlarına ayırmaları zorunlu hale getirilmiş, bu zorunluluğun 09.00-21.00 saatleri arasında uygulanması ise yönetmelikle belirlenmiştir. Programların denetiminin ise Radyo ve Televizyon Üst Kurulu tarafından yapılması öngörülmüştür.

Trafik Denetimi



1.1.22 Trafik denetimleri, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı tarafından yerine getirilmekte ve sorumluluk sahaları iki kurumun aralarında yaptıkları protokollerle belirlenmektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü trafik ile ilgili faaliyetlerini merkezde Trafik Uygulama ve Denetleme, Trafik Planlama ve Destek, Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlıkları ve Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, illerde ise Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlükleri, Trafik Denetleme/Tescil ve Denetleme Şube Müdürlükleri aracılığıyla yerine getirmektedir. (Şekil: 1)

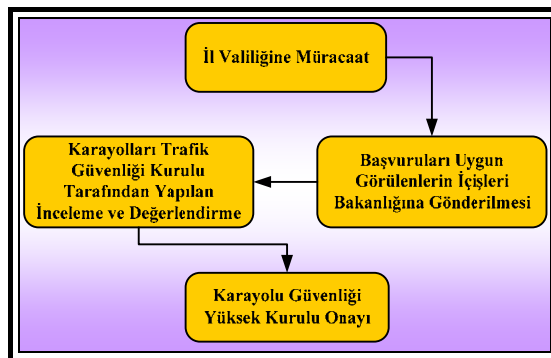
EGM Trafik Organizasyon Yapısı



Şekil: 1

1.1.23 Trafik denetimlerinde, EGM ve Jandarma Genel Komutanlığı dışında 1997 yılından itibaren Fahri Trafik Müfettişleri de (FTM) görev yapmaktadır. 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 riayet edilmesini sağlamaktır. Türkiye’de Temmuz 2007 itibarıyla toplam 11.569 FTM bulunmakta olup, FTM unvanının kazanılabilmesi için izlenmesi gereken başvuru ve onay süreci Şekil 2’de gösterilmektedir.

FTM Başvuru ve Onay Süreci



Şekil: 2

Trafik İşaretleri



1.1.24 Karayollarında bulunan yatay ve düşey işaretlemeler, sinyalizasyon sistemleri ve diğer tüm trafik kontrol elemanları; KGM sorumluluğundaki yollarda KGM, belediyelerin sorumluluk alanındaki yollarda belediyeler, il özel idarelerinin sorumluluk alanındaki yollarda ise il özel idareleri tarafından yapılmaktadır.



1.1.25 Karayolları Trafik Kanununun 7. maddesinde, “... tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak ve kontrol etmek görev ve yetkisi” KGM’ye verilmiştir. Genel Müdürlük bu amaçla, Trafik İşaretleri El Kitabı I- II, Erişme Kontrollü Karayollarında Trafik İşaretleme Standartları, Şehir İçi Yolların Yapım Bakım ve Onarımlarında Trafik İşaretleme Standartları, Yol Yapım Bakım ve Onarımlarında Trafik İşaretleme Standartlarını kitap halinde yayımlamıştır.

1.1.26 Ayrıca, karayolundan yararlananlara, yol, trafik durumu ve yakın çevre ile ilgili gerekli bilgileri vermek, yasaklama ve kısıtlamaları bildirmek suretiyle trafik düzen ve güvenliğini sağlamak amacıyla yönelik olarak karayollarında uygulanacak trafik işaretlerinin, standart, anlam, nicelik ve nitelikleri ile diğer esasları belirlemek üzere Trafik İşaretleri Hakkında Yönetmelik düzenlenmiştir.

1.2 Denetimin Konusu ve Kapsamı

1.2.1 Denetimin konusu, “Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetlerinin Yeterliliği”dir. Bu faaliyetler;

- ❖ Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik ulusal stratejiler,
- ❖ Trafik eğitim faaliyetleri,
- ❖ Trafik denetim faaliyetleri,
- ❖ Trafik işaretleme faaliyetleri.

temel konuları çerçevesinde incelenmiştir. Bu kapsamda, trafik kazalarını önlemeye yönelik amaç, hedef ve öncelikleri içeren planlama çalışmaları, Trafik Genel Eğitim Planı ve uygulamaları, ilk ve orta öğretim öğrencilerine verilen trafik eğitimi, ilk ve orta öğretimde trafik eğitimi veren öğretmenlerin aldıkları trafik eğitimi; motorlu taşıt sürücü kurslarında sürücü adaylarına verilen eğitim ve bu kursların Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılan denetim faaliyetleri; ulusal ve yerel radyo ve TV kuruluşlarının trafik eğitimine yönelik yayınları ve bu bağlamda kuruluşların RTÜK tarafından denetimi; Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen trafik denetim ve eğitim faaliyetleri, EGM’nin personel ve araç gereç planlama çalışmaları, fahri trafik müfettişliği uygulamaları; sürücülere uygulanan psikoteknik değerlendirme faaliyetleri; trafik para cezaları uygulamaları ve tahsilatı; trafik işaretleme çalışmalarının standartlara uygunluğu konuları incelenerek değerlendirilmiştir.

1.2.2 Denetim, inceleme alanlarındaki asli faaliyetleri gerçekleştiren,

- ✓ Milli Eğitim Bakanlığı,
- ✓ Sağlık Bakanlığı,
- ✓ Emniyet Genel Müdürlüğü,
- ✓ Karayolları Genel Müdürlüğü,
- ✓ Belediyeler,
- ✓ Gelir İdaresi Başkanlığı,
- ✓ Radyo ve Televizyon Üst Kurulunda yürütülmüştür.

1.2.3 Denetim konusu çok sayıda kamu kurum ve kuruluşunun görev/faaliyet alanına girmektedir. Denetimin verimliliği ve performans risklerinin değerlendirilmesi sonucu, Jandarma Genel Komutanlığının faaliyetleri ve karayollarındaki mühendislik faaliyetleri ile ilkyardım uygulamaları bu çalışmanın kapsamı dışında bırakılmıştır.

1.3 Denetimin Amacı

1.3.1 Bu denetimin temel amacı, önemli ölçüde can ve mal kaybına neden olan trafik kazalarını önlemeye yönelik faaliyetlerin etkinliğinin süreklilik temelinde geliştirilmesine katkıda bulunmaktır. Bu çerçevede;

- ✓ Trafik kazalarının belli bir plan dahilinde azaltılması ve bu amacı gerçekleştirecek kaynakların hedefe yönelmesini sağlayacak ulusal trafik güvenliği stratejisinin hazırlanması,
- ✓ Okul çağında yaklaşık 15 milyon çocuğa güvenlik odaklı trafik eğitiminin etkin şekilde verilmesinin önündeki engellerin kaldırılması, Trafik Genel Eğitim Planına işlerlik kazandırılması, motorlu taşıt sürücü kurslarının eğitim kalitesinin yükseltilmesi ve bu kursların daha etkin denetlenmesi, toplumun trafik güvenliği konusunda bilgilendirilmesi ve bilinç düzeyinin yükseltilmesi amacıyla radyo ve televizyon kuruluşlarının üzerlerine düşen görevi yerine getirmeleri ve bu alandaki denetim eksikliğinin giderilmesi,
- ✓ Etkin bir trafik denetimi yapılabilmesinin önündeki engellerin giderilmesi, personel ve araç gereçlerin daha verimli kullanılması, fahri trafik müfettişliği sisteminden daha etkin yararlanılması ve trafik cezalarının kural ihlallerini azaltıcı etkisine işlerlik kazandırılması,
- ✓ Trafik işaretlerinin mevcut yollarda ve yol yapım, bakım ve onarımlarında KGM tarafından belirlenen standartlara uygunluğunun sağlanması,

için ilgili kurum ve kuruluşların gerekli önlemleri alabilmelerini sağlamaktır.

1.4 Denetim Metodolojisi

1.4.1 Bu denetim çalışmasında; denetim kapsamındaki kurum ve kuruluşların merkez ve taşra örgütlerinin faaliyetleri incelenmiş, ayrıca konuyla ilgili üniversiteler, dernek, vakıf vb. kurum ve kuruluşlarla görüşmeler yapılmıştır.

1.4.2 Trafik kazalarına bağlı olarak ölü ve yaralı sayıları, karayolu ağındaki trafik yoğunluğu, coğrafi ve iklimsel farklılık gösteren yerleşim bölgelerinin özellikleri de dikkate alınmak suretiyle, Türkiye genelini temsil edebileceği düşünülen Adana, Afyonkarahisar, Ankara, Bilecik, Bursa, Eskişehir, Gaziantep, Giresun, İstanbul, Kocaeli, Konya, Mersin, Samsun, Şanlıurfa ve Trabzon illerinde yerinde denetim yapılmıştır.

1.4.3 Denetim kapsamına giren konular ile ilgili olarak makale, tebliğ, rapor v.b. kaynaklar incelenmiş, literatür taranmış, konu ile ilgili çok sayıda uzman ve akademisyenin görüşlerine başvurulmuştur.

1.4.4 Diğer ülke uygulamaları ile ülkemiz uygulamalarını kıyaslamak amacıyla, uluslararası uygulama örnekleri incelenmiş, konuyla ilgili Dünya Sağlık Örgütü-Dünya Bankası işbirliği ile hazırlanan Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi Dünya Raporu 2004 (World Report on Road Traffic Injury Prevention-WHO 2004), Avrupa Yaya Hakları Bildirgesi (1988), International Road Traffic and Accident Database (IRTAD) dokümanlarından yararlanılmıştır.

1.4.5 Trafik ile ilgili sivil toplum örgütlerinden Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği, Ankara ve İstanbul Trafik Vakfı, Ankara Fahri Trafik Müfettişleri Derneği ve İstanbul Şubesi, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, Özel Sürücü Kursları Konfederasyonu yönetici ve üyeleri ile görüşmeler yapılmış, faaliyet alanları ile ilgili çalışmaları değerlendirilmiştir.

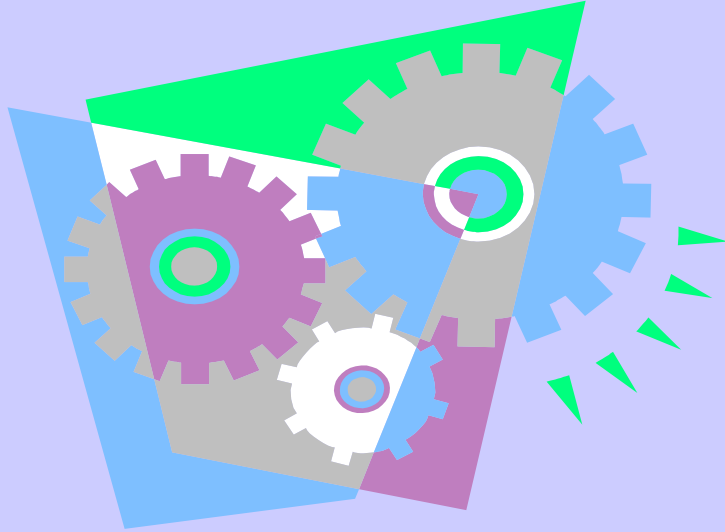
1.4.6 Denetim kapsamında yer alan kurum ve kuruluşların merkez ve taşra teşkilatlarında her düzeyde yetkililerle görüşmeler yapılmış, kanıt elde etmek amacıyla; konuyla ilgili dokümanlar incelenmiş, altı ilde 821 kişi ile trafik işaretlerinin anlamı üzerinde anket çalışması yapılmış, çeşitli illerde adli tıp kurumları ve hastanelerdeki alkol testi uygulamaları ile EGM'nin alkol, radar ve yaya denetimlerine ilişkin gözlem ve incelemeler gerçekleştirilmiş ve gerekli görülen hususlar fotoğraflandırılmış, kamera ile görüntülenmiştir.

1.4.7 Direksiyon eğitim alanları ve çocuk trafik eğitim parklarının standartlara uygunluğu ve aktif olarak kullanılıp kullanılmadığı yerinde gözlem ve inceleme yapılarak fotoğraflarla belgelendirilmiştir.

1.4.8 Trafik işaretlemelerinin KGM standartlarına uygunluğu, bakım ve onarımları ile kontrolünün ne şekilde yapıldığının tespiti amacıyla, denetim kapsamındaki Karayolları Bölge Müdürlükleri ve belediyelerde yol yapım ve onarım işlerinin ihale dosyaları ve işaretleme projeleri ve tutanakları incelenmiş, ayrıca halen devam eden yol yapım ve onarım çalışmalarının işaretleme projeleri veya tutanaklarının KGM standartlarına uygunluğu ile fiili durumun tespiti amacıyla yerinde tespit ve gözlemler gerçekleştirilerek, kamera ve fotoğraflarla görüntülenmiştir.

BÖLÜM: 2

TRAFİK GÜVENLİĞİ
ULUSAL STRATEJİSİ



BÖLÜM 2: TRAFİK GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASINA YÖNELİK ULUSAL STRATEJİ

2.1 Trafik Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Amaç, Hedef ve Öncelikler Belirlenmiş midir?

Denetim kriteri:

- ❖ *Can güvenliğini sağlamak ve ekonomik zararları önlemek amacıyla ulusal düzeyde trafik güvenliği plan ve politikaları oluşturulmalıdır.*

Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Ulusal Strateji

2.1.1 Trafik kazaları sonucunda meydana gelen beşeri ve maddi kayıpların çok önemli boyutlarda olması bir takım önlemlerin hayata geçirilmesini zorunlu kılmaktadır. Önlem alınacak konular, uluslararası alanda 4E olarak ifade edilen formül ile açıklanmaktadır. Bunlar;

- ✓ Trafik Mühendisliği (Altyapı) (*Engineering*)
- ✓ Trafik Eğitimi (*Education*)
- ✓ Trafik Mevzuatı ve Denetimi (*Enforcement*)
- ✓ Trafik Kazası Sonrası Acil Yardım ve Kurtarma (*Emergency*)

2.1.2 Yukarıda sayılan önlem alanlarına ilişkin olarak, trafik güvenliği konusunda hedef tespitine dayalı uzun vadeli ulusal politikaların ve bunlara uygun stratejilerin belirlenmesi son derece önemlidir. Bu sayede; durum analizinin yapılması, amaç ve hedefler belirlenmesi, ortaya konulan amaç ve hedefler doğrultusunda kaynak tahsislerinin önceliklere göre sıralanması ve gerçekleştirilen faaliyetlerin etkin bir şekilde izlenip değerlendirilmesi mümkün olabilmektedir. Ayrıca, yapılan değerlendirmelerden sonra ortaya konulan çözüm önerilerine uygun olarak faaliyetlerin yeniden güncellenmesi, mevcut kaynaklarla faaliyetlerin en etkin şekilde yerine getirilmesine büyük katkıda bulunacaktır. Bu çerçevede, Danimarka'da "2010 yılına kadar kaza sayısında % 45 azalma", Hollanda'da "2010 yılına kadar ölü ve yaralı sayılarının % 50 azaltılması", İngiltere'de "ölü sayılarında 1/3 oranında azalma" gibi ulusal trafik güvenliği hedefleri belirlenmekte ve bunlara uygun stratejiler gerçekleştirilmektedir.

Trafik güvenliği konusunda ülkemizde ulusal düzeyde bir strateji hayata geçirilememiştir.

2.1.3 Trafik güvenliği konusunda ulusal ölçekte hedeflerin tespiti, stratejilerin belirlenmesi ve kurumlar arası koordinasyonun sağlanması amacı ile 1997 yılında Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu (KGYK) ve Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu (KTGK) oluşturulmuştur. KGYK, ilgili kurumlar üzerinde

KARAYOLU GÜVENLİĞİ YÜKSEK KURULU	
Başbakan	
Adalet Bakanı	Ulaştırma Bakanı
İçişleri Bakanı	Orman Bakanı
Maliye Bakanı	Köy Hizmetlerinden Sorumlu Devlet Bakanı (5286 sayılı kanun ile kaldırılmıştır.)
Milli Eğitim Bakanı	Jandarma Genel Komutanı
Bayındırlık ve İskan Bakanı	DPT Müsteşarı
Sağlık Bakanı	Emniyet Genel Müdürü
	Karayolları Genel Müdürü

yaptırım gücüne sahip, kurumlar üstü bir nitelik taşımaktadır. Kurula başbakan ve bakan düzeyinde katılımın öngörülmesi ile, en üst düzeyde kararların alınması ve uygulayıcılar üzerinde alınan kararların emir düzeyinde uygulattırılmasının sağlanması amaçlanmıştır. Ancak, yılda iki defa toplanması gereken KGYK bugüne kadar (Ocak 2008) sadece 1997 ve 1998 yıllarında birer defa olmak üzere toplam iki kez toplanmış ve söz konusu toplantılar da dahil olmak

üzere bugüne kadar kuruluş amacına yönelik olarak herhangi bir çalışma gerçekleştirilmemiştir.

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ KURULU				
Adalet Bakanlığı	İçişleri Bakanlığı	Maliye Bakanlığı	Milli Eğitim Bakanlığı	Bayındırlık ve İskan Bakanlığı
Sağlık Bakanlığı	Ulaştırma Bakanlığı	Çevre ve Orman Bakanlığı	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	DPT Müsteşarlığı
Jandarma Genel Komutanlığı	Mahalli İdareler Gen. Müd.	Sivil Savunma Gen. Müd.	TSE	RTÜK
ODTÜ	Gazi Üniversitesi	İTÜ	Ufuk Üniversitesi	Anadolu Üniversitesi
Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı	TŞOF	TMMOB	Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı	Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Der.

2.1.4 Kaldı ki, yüksek kurulun gündemi, KTGK tarafından tespit edilmekte olup, bugüne kadar KTGK tarafından trafik güvenliğine ilişkin ulusal stratejinin belirlenmesine yönelik bir çalışma da yapılmamıştır. Başka bir ifadeyle trafik güvenliği alanında üst düzey örgütlenmeler olan ve kararlı bir tutum göstermesi gereken KGYK ve KTGK'nın, bu alanda tüm ülkeyi kapsayan strateji belirlenmesine

yönelik herhangi bir katkısı olmamıştır.

Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi

2.1.5 Türkiye ile Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (IBRD) arasında 24.06.1996 tarihinde "Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi" (KİTGİ) çerçevesinde 250.000.000 ABD Dolarlık ikraz anlaşması imzalanmış ve 24.09.1996 tarihli ve 22767 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Söz konusu proje, trafik güvenliği ile ilgili kuruluşları ilk kez önceden planlanan

çalışma programları ve hedef tespitleri ile bir araya getirmiştir. Projenin, Karayolu İyileştirme Projesi ve Trafik Güvenliği Projesi olmak üzere iki ayağı bulunmakta ve beş kurumu ilgilendirmektedir. (Bkz. Paragraf 1.1.13)

2.1.6 Proje kapsamında, IBRD'den alınan krediden 202.319.040,47 ABD Doları, milli bütçeden de 108.707.207 ABD Doları olmak üzere toplam 311.026.247,47 ABD Doları harcama yapılmıştır. Söz konusu proje kapsamında 1997-2001 yılları arasında yapılan harcamaların dağılımı Tablo 3'te gösterilmektedir.

Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi Kapsamındaki Harcamalar

Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi		Milli Bütçe Harcaması (\$)	Dünya Bankası Kredisinden Harcanan (\$)
A-Trafik Güvenliği			
Kara Nokta Bölgelerinin Geliştirilmesi	KGM	11.053.234	18.208.994,94
Ekipman		4.094.000	25.278.246,79
Araştırma ve İzleme İçin Teknik Yardım ve Eğitim		903.540	2.490.130,87
Sürücü ve Yayaların Eğitimi	MEB	157.372	929.282,99
Polis Ekipmanları ve Yönetmeliklerin İcrası	EGM	1.222.633	7.431.401,73
Sağlık Ekipmanları ve Hizmetleri	SB ve GÜ	608.470	1.485.833,63
B) Karayolu İyileştirme			
Devlet Yolu İyileştirme		86.632.152	138.790.640,77
Kasaba Geçişleri		3.783.690	6.434.797,75
C) Kurumsal Gelişme			
Yönetim Sistemleri İçin Teknik Danışmanlık Eğitimi		98.416	501.208,55
Ekipman ve Veri Toplama Sistemleri		153.700	768.502,45
TOPLAM		108.707.207	202.319.040,47

Tablo 3 (Kaynak: KGM)

2.1.7 IBRD'den sağlanan 250.000.000 ABD Dolarlık kredinin, 23.249.140 ABD Doları kullanılmayarak iptal edilmiş, 24.431.820 ABD Doları ise ikraz anlaşmasının para biriminin ilk önce ABD dolarından Alman Markına, Alman Markından da Avro'ya çevrilmesi yüzünden ortaya çıkan kur farklarından ötürü proje kapsamındaki harcamalar için kullanılamamıştır.

2.1.8 KİTĞİ Projesi kapsamında,

- ✓ Kaza kara noktalarının iyileştirme büyük oranda gerçekleştirilmiş,
- ✓ Trafik işaretlerinin yenilenmesi çalışmalarına başlanmış,
- ✓ 479 öğretmene trafik formasyon eğitimi verilmiş,
- ✓ 322 proje okuluna eğitim materyali temin edilmiş,
- ✓ 780 trafik polisinin psikoteknik değerlendirme yapılmış,

- ✓ Trafik Bilgi Sistemi (TBS) kurulmuş,
- ✓ İlk yardım pilot projesi gerçekleştirilmiştir.

2.1.9 Söz konusu proje kapsamında yabancı bir firmadan 2.500.000 ABD Doları karşılığında sağlanan danışmanlık hizmeti yoluyla 2001-2010 yıllarını kapsayan uzun vadeli bir “Ulusal Trafik Güvenliği Programı” hazırlanmıştır. Programın genel amacı “gelecek on yıl içinde trafik kazalarında ölen ve yaralanan kişi sayısını % 40 azaltmak” olarak belirlenmiştir. Ülkemizde, trafik problemini ilk defa bütüncül bir açıdan ele alan, amaç, hedef tayini yapan ve trafik güvenliği ile ilgili kuruluşların birlikte çalışmalarını öngören program, 4E olarak ifade edilen hususların tamamına ilişkin tespit ve önerileri de içermektedir.

2.1.10 Trafik güvenliği konusunda ulusal ölçekte hedef ve stratejileri belirlemeye ve kurumlar arası koordinasyonu sağlamaya yönelik olarak geliştirilen, KİTĞİ kapsamında hazırlanan Ulusal Trafik Güvenliği Programı Ana Raporunda, programın yürütme kurulu tarafından onaylandıktan sonra KGYK veya ilgili Bakanlıklar tarafından da onaylanması önerilmektedir. Bu onay ile programın kesin olarak uygulanması gerektiğini, ayrıca hükümet tarafından gerekli finansmanın sağlanacağı anlamı taşıyacağı öngörülmüş olmakla birlikte, söz konusu program KGYK veya ilgili bakanlıklar tarafından onaylanmamış, trafik güvenliği konusunda ulusal düzeyde politikaların oluşturulmasını sağlayacak resmî bir yapıya kavuşturulamamış ve bir anlamda tavsiye niteliğinde bir doküman olarak kalmıştır. Bu durum, ilgili kurum ve kuruluşların trafik güvenliği alanındaki sorumluluklarını önceden olduğu gibi münferit çabalarla sınırlı bırakmıştır.

Meclis Araştırması Komisyonu Raporu

2.1.11 “Trafik kazalarının nedenlerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi” amacıyla 2001 yılında Meclis Araştırması Komisyonu Raporu hazırlanmıştır. Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda 17.01.2001 tarihinde görüşülen rapor, trafik güvenliğini bütün yönleriyle ele almış, tespitlerde bulunmuş ve öneriler geliştirmiştir. Raporda yer alan temel önerilerden biri, “trafik güvenliğinin sağlanması yönünde devlet politika ve stratejilerinin belirlenmesi” olmasına rağmen, denetlenen kuruluşların yetkililerince bugüne kadar bu yönde herhangi bir çalışma yapıldığına dair bir bilgi ve belge denetim çalışması sürecinde ibraz edilememiştir.

Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri

2.1.12 İçişleri Bakanlığı tarafından Aralık 2007’de hazırlanan ve içeriğinde bir dizi projelerin yer aldığı “Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri” başlıklı çalışma trafik güvenliğinin sağlanmasında denetim boyutunun etkinliğinin artırılması ve çözüm yollarının aranmasına yönelik olarak atılmış önemli bir adım olup, bu yeni açılımın Bakan-Yürütme Organı düzeyinde bir irade, kararlılık ve sahiplenmeyle gerçekleşmesi son derece olumlu bir gelişmedir. Ancak söz konusu proje;

- ✓ Proje amaçlarını gerçekleştirmeye dönük somut hedeflerin ve faaliyetlerin takvimlendirilerek, faaliyet sorumlularının belirlenmesi,
- ✓ Belirlenen hedeflere ulaşıp ulaşılmadığının ve ulaşılamadı ise problemlerin giderilmesine yönelik çözümler geliştirilmesini içeren bir izleme sistemi oluşturularak sorumlularının belirlenmesi,
- ✓ Bu sistem ve süreçleri değerlendirerek gerekli önlemleri almakla görevli ve yetkili proje yürütme kurulu oluşturulması,
- ✓ Planlanan sistem ve faaliyetler için somut finansman ve diğer kaynak ihtiyacının yıllar itibarıyla saptanması ve çözümlenmesi suretiyle proje girdilerinin sağlam kaynaklara dayandırılması,
- ✓ Her şeyden önce, proje tasarımının ilgili diğer kamu kuruluşlarının katkısını sağlayacak, rol ve sorumlulukları netleştirecek şekilde yeniden gözden geçirilmesi ve etkili bir koordinasyon için gerekli önlemlerin sağlanması,

halinde daha güvenli bir trafik ortamı yaratılmasına yönelik ulusal bir trafik güvenliği stratejisine sahip olunması yolunda katkı sağlayacaktır.

2.1.13 Sonuç olarak, son 10 yıllık süreçte trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak yapılan çalışmaların hiçbirisi tam anlamıyla hayata geçirilememiş, bu amaca yönelik olarak kullanılan kaynaklar yeterli etkinliği sağlayamamış ve bu alanda bir “Devlet politikası/stratejisi” ortaya konulamamıştır. Bu durum, “neredeyiz” sorusunun cevabını verecek sağlıklı bir durum analizinin yapılamamasına, kısa, orta ve uzun vadeli amaç ve hedeflerin tayin edilememesine, rol ve sorumluluk verilen kamu kurum ve kuruluşları arasında etkin bir koordinasyon ve işbirliğinin sağlanamamasına yol açmıştır.

Trafik güvenliğini bütüncül bir yaklaşımla ele alan ulusal strateji belirlenmeli, buna uygun plan ve politikalar oluşturulmalıdır.

BÖLÜM: 3

TRAFİK EĞİTİMİ



BÖLÜM 3: TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK EĞİTİM FAALİYETLERİ

3.1 Trafik Genel Eğitim Planı Ne Ölçüde Uygulanmaktadır?

Denetim Kriteri

- ❖ Mevcut trafik genel eğitim planının ulaşılabilir amaç ve hedefleri olmalı, sorumlu birimler çalışma konularını programlara bağlamalı ve çalışmaları izlenmelidir.

Trafik Genel Eğitim Planı

3.1.1 1996 yılında Karayolları Trafik Kanununda yapılan bir düzenleme ile okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen Trafik Genel Eğitim Planını (TGEP) hazırlama ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulama görevi Milli Eğitim Bakanlığına verilmiştir. Konuyla ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri de alınarak hazırlanan TGEP, 12.10.2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

3.1.2 TGEP, iki ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, okullardaki trafik eğitimi, eğitimcilerin eğitimi ve okul dışı trafik hizmetleri ile eğitime yönelik mevcut durum tespiti, görüş ve öneriler ile yapılacak çalışmalara yer verilmiştir. İkinci bölüm olan uygulama planında ise, yapılan tespitlerden hareketle belirlenen çalışma konularının tasnifleri yapılarak sorumlu birimler tespit edilmiş ve bu birimler koordinatör birimlerle ilişkilendirilmiştir.

3.1.3 TGEP, 24.10.2001 tarih ve 59718 sayılı yazı ile ilgili kurum ve kuruluşlara gereği yapılmak üzere gönderilmiş olup, 18'i MEB merkez ve taşra teşkilatı olmak üzere toplam 31 ayrı birim Planın uygulanmasından sorumlu tutulmuştur. Planın uygulanmasında koordinasyonu sağlamak ve gerekli değerlendirmeleri yapmak üzere MEB Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü çalışanları arasından TGEP sekreteri ve iki üyeden teşekkül eden TGEP Sekreteryası oluşturulmuştur. (Tablo: 4)

TGEP Uygulamadan Sorumlu Kurum ve Kuruluşlar

Milli Eğitim Bakanlığı	Diğer Kurum ve Kuruluşlar
Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı	Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı
Teftiş Kurulu Başkanlığı	Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu
Okul Öncesi Eğitim Genel Müdürlüğü	Emniyet Genel Müdürlüğü
İlköğretim Genel Müdürlüğü	Jandarma Genel Komutanlığı
Ortaöğretim Genel Müdürlüğü	Karayolları Genel Müdürlüğü
Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü	Öğretmen Yetiştirme Eğitimi Genel Müdürlüğü
Kız Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü	Çıracılık ve Yaygın Eğitim Genel Müdürlüğü
Yükseköğretim Genel Müdürlüğü	Yurtdışı Eğitim Genel Müdürlüğü
Özel Eğitim Kurumları Genel Müdürlüğü	Özel Eğitim Rehberlik ve Danışma Hizmetleri Genel Müdürlüğü
Eğitim Teknolojileri Genel Müdürlüğü	Eğitim Araçları ve Donatım Dairesi Başkanlığı
Hizmetiçi Eğitim Dairesi Başkanlığı	Sağlık İşleri Daire Başkanlığı
İl – İlçe Milli Eğitim Müdürlükleri	Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK)

Tablo: 4 (Kaynak: MEB-2001)

Trafik Genel Eğitim Planının uygulanması, izlenmesi ve kurumlar arası koordinasyonunda başarı sağlanamamıştır.

3.1.4 Genel olarak Plan; belirli amaç ve hedeflere ulaşmak için çalışmaların sistematik bir biçimde organize edildiği ve yürütüldüğü bir dokümandır. Mevcut durumun analizi, amaç ve hedeflerin belirlenerek buna uygun stratejilerin geliştirilmesi ve gerekli izleme ve değerlendirme faaliyetlerinin hayata geçirilmesi planlamanın temel unsurları olarak kabul edilmektedir.

3.1.5 TGEP bu açıdan incelendiğinde, amaç ve hedeflere yer verilmediği, önceliklerin belirlenmediği ve yapılacak faaliyetlerin hangi kaynaklarla gerçekleştirileceğinin belirtilmediği görülmüştür.

3.1.6 TGEP'te, sorumlu kurum ve kuruluşların kendi çalışma konularını ne kadar süre içerisinde gerçekleştireceklerine dair belirli bir uygulama takvimi öngörülmemiş, tüm faaliyetlerin "sürekli olarak yapılacağı" ifade edilmiştir. Planda yapılması öngörülen faaliyetlerin bir kısmı süreklilik arz etmekle birlikte bu faaliyetlerin bir kısmı yapılmış, yapılmayanların veya yapılacakların ise ne zaman ve nasıl hayata geçirileceği konusunda herhangi bir bilgi ve belgeye ulaşılamamıştır.

3.1.7 Bir konuda birden fazla kurum ve kuruluşun sorumlu olduğu durumlarda ise bu güne kadar birlikte çalışma, işbirliği ve koordinasyon sağlanamamıştır. Sorumlu kurum ve kuruluşların bünyesinde, TGEP'te yer alan faaliyetleri yürütecek birimler ve görevliler belirlenmemiştir. Kurum ve kuruluşlarda plan çerçevesinde yapılması öngörülen faaliyetlerin ne ölçüde yerine getirildiğine dair bir bilgi veya belgeye de ulaşılamamıştır.

3.1.8 Diğer yandan planda öngörülen faaliyetlerin bir kısmı da sorumlu kurum ve kuruluşların görev alanına girmemektedir. Örneğin, TGEP ile eğitici programlar hazırlanması ve sunumunun sağlanması görevi Radyo ve Televizyon Üst Kuruluna verilmiş olmakla birlikte, RTÜK'ün yasal olarak böyle bir görevi olmadığı gibi bu görevi yerine getirebilecek imkânı da bulunmamaktadır.

3.1.9 Aradan geçen süre içerisinde mevzuatın değişmesi, bazı çalışma konularının sonuçlandırılması veya ortadan kalkmasına rağmen Planda gerekli değişiklik ve güncelleme yapılmamıştır. Örneğin, RTÜK tarafından verilen "ekran karartma" cezası yasal değişiklik ile "yayın durdurma" cezasına dönüştürülmüş, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna (TŞOF) ait olan "Ticari Taşıt Kullanma Belgesi" verme yetkisi ise, yapılan mevzuat değişikliği ile Ulaştırma Bakanlığına verilmiş ve adı "Mesleki Yeterlilik Belgesi" olarak değiştirilmiş olmasına karşın, Plan geçerliliğini yitirmiş ifadelerle varlığını sürdürmüştür.

3.1.10 Uygulamadan sorumlu kurum ve kuruluşlara, Planda öngörülen konularda yapılan çalışma, planlama ve gerçekleştirilen hizmetlerin dört ayda bir (Ekim, Şubat, Haziran) rapor halinde MEB Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğüne bildirilmesi zorunluluğu getirilmiş olmasına rağmen, MEB taşra teşkilatının bir kısmı hariç, söz konusu raporların bugüne kadar MEB'e gönderilmediği saptanmıştır.

3.1.11 MEB taşra teşkilatının 2001 - 2007 yılları arasında gönderdiği dokümanlar incelendiğinde ise, hiçbir ilin çalışma, planlama ve gerçekleştirilen hizmetleri her dört ayda bir rapor halinde MEB'e göndermediği belirlenmiştir. 81 ilden, 2005 yılında Bursa, Gümüşhane, Kayseri, Kilis, Osmaniye; 2006 yılında Ankara, Bingöl, Çankırı, Gümüşhane, Kayseri, Yozgat, Kilis; 2007 yılında ise Çanakkale, Kayseri ve Kilis illerinin bir defa rapor gönderdiği, diğer illerin ise hiç göndermediği tespit edilmiştir. Bu durum TGEP çerçevesinde illerde gerçekleştirilen faaliyetler ile uygulama sonuçlarını değerlendirme ve izleme olanağını ortadan kaldırmıştır.

3.1.12 TGEP'te rolü bulunan başlıca kurum ve kuruluşlardan EGM, belediyeler ve RTÜK'te yapılan denetimlerde, Plana atıf yapılarak gerçekleştirilen bir faaliyete rastlanmamıştır. Planda yer alan konuların birçoğu halihazırda kurumların görevleri arasında yer aldığından ve TGEP'te bu faaliyetlere ilişkin ölçülebilir amaç ve hedefler bulunmadığından, faaliyetlerin ne ölçüde Plan hedefleri doğrultusunda gerçekleştirildiği anlaşılamamıştır.

3.1.13 Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü bünyesinde oluşturulan sekreteryaya, Planın uygulama sonuçlarını değerlendirme ve gerekli koordinasyonu sağlama görevini yerine getirmemiştir. Kaldı ki emekli olan veya görevinden ayrılan sekreteryaya üyelerinin yerine uzun süre yeni görevlendirme dahi yapılmamıştır.

3.1.14 Sekreteryada, Planın uygulanmasına yönelik faaliyetlerin niteliğine uygun görevlendirme yapılmamıştır. Örneğin, okul öncesi eğitim konusu, Okul Öncesi Eğitim Genel Müdürlüğünü, İlköğretim ve ortaöğretim konuları İlköğretim ve Ortaöğretim Genel Müdürlüklerini ilgilendirdiği halde, sekreteryanın oluşturulmasında bu birimlere yer verilmemiştir.

3.1.15 TGEF'te amaç ve hedefler ile önceliklerin belirlenmemesi, faaliyetlerin hangi kaynaklarla, hangi zaman diliminde gerçekleştirileceğine yer verilmemesi ve belli bir takvim öngörülmemesi, gerçekleştirilen faaliyetlerin izlenmesini, değerlendirilmesini ve gerekli koordinasyonun sağlanmasını güçleştirmiştir. Söz konusu plan çerçevesinde görev alan kurum ve kuruluşlar planın uygulanmasında gerekli hassasiyeti göstermeyerek plandan beklenen sonuçlara ulaşılmasını sekteye uğratmıştır.

TGEF, günün koşullarına uygun olarak yeniden gözden geçirilmeli, amacı, ölçülebilir açık hedefleri, uygulama yöntemleri ve takvimi belirlenmelidir. Ayrıca, Planın uygulanmasının usul ve esasları ile ilgili ayrıntılı düzenleme yapılmalı, hazırlanması durumunda, Ulusal Trafik Güvenliği Stratejisi ile entegre bir plana dönüştürülmelidir.

3.2 Okullarda Çocuklara Verilen Trafik Eğitimi Yeterli midir?

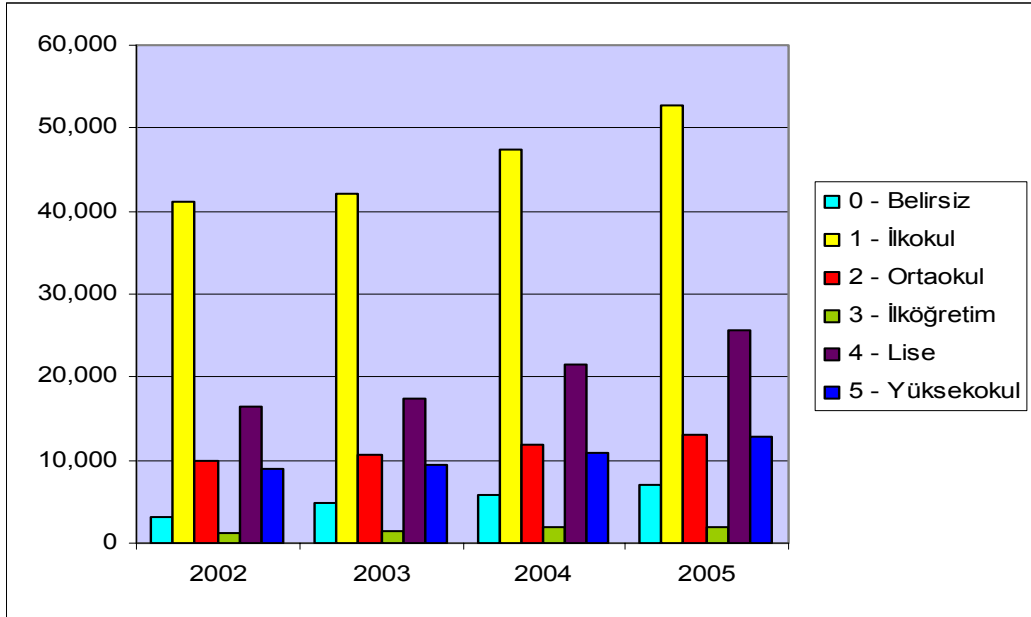
Denetim Kriteri:

- ❖ Çocuklara verilecek trafik eğitimi yaş grupları, ilgi ve ihtiyaçları doğrultusunda hazırlanmalı ve uygulamalı eğitim yaygınlaştırılmalıdır.

Okullarda Verilen Trafik Eğitimi

3.2.1 Ülkemizde son yıllarda meydana gelen trafik kazalarının yaklaşık % 97'si sürücü, % 2'si yaya ve % 0,3'ü ise yolcu hataları olmak üzere toplam % 99'u insan faktöründen kaynaklanmaktadır. 2002-2005 yıllarını kapsayan ölümlü - yaralanmalı trafik kazalarına karışan sürücülerin eğitim düzeylerine bakıldığında, yaklaşık % 50'sinin ilköğretim mezunu olduğu görülmektedir. (Grafik: 8) Bu oran eğitim - kaza ilişkisinin önemini ortaya koymaktadır.

Ölümlü-Yaralanmalı Trafik Kazasına Karışan Sürücülerin Öğrenim Durumları



Grafik: 8 (Kaynak: EGM)

3.2.2 Birçok ülkede trafik güvenliğinin sağlanabilmesi için küçük yaşta trafik bilincinin oluşturulmasına yönelik trafik eğitim faaliyetleri yürütülmektedir. Örneğin;

- ✓ Hollanda'da çocukların trafik eğitimine aileler de dahil edilmiş olup, Hollanda Trafik Birliği, okullar ve aileler bir organizasyon içerisinde ve "Trafik Aileleri" projesi çerçevesinde 1995

yılından bugüne kadar çocuklarda ilköğretim seviyesinde trafik bilinci oluşmasına yönelik çalışmalar yapmaktadır.

- ✓ İsrail’de trafik eğitimi dersleri anaokulundan 12. sınıfa kadar, Bulgaristan’da ise 1 ile 8. sınıflar arasında zorunlu olarak okutulmaktadır.
- ✓ Almanya’da 1969 yılından bu yana trafik eğitimi verilmektedir. 1980 yılından bugüne kadar da ilköğretim okullarında zorunlu trafik dersinin okutulmasının yanında, 3 ve 4. sınıfta test yapılarak bisiklet sürücü sertifikası da verilmektedir.
- ✓ Avusturya’da 1960’tan beri tüm okullarda trafik eğitim dersleri yasalar gereği zorunlu olarak verilmektedir.

3.2.3 Ülkemizde trafik eğitimi ilk defa 1992 yılında, liselerde seçmeli ders olarak başlamış, 1996 yılında da Karayolları Trafik Kanununda yapılan değişiklik ile ilköğretim ve ortaöğretimde (liselerde) zorunlu ders olarak okutulması benimsenmiştir. Bu doğrultuda 1997 – 1998 eğitim – öğretim yılından itibaren ilköğretim okullarının 6 ve 8. sınıflarında zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmış, ancak ortaöğretimde zorunlu olması gereken ders, 2007-2008 öğretim yılına kadar seçmeli ders olarak okutulmuştur. Başka bir ifadeyle ortaöğretimde, 2007-2008 eğitim öğretim yılından itibaren trafik derslerinin Bakanlıkça zorunlu hale getirilmesi olumlu bir gelişme olarak değerlendirilse de, bu tarihe kadar potansiyel sürücü adayı olarak kabul edilebilecek yaş grubunda olan öğrencilere trafik dersinin zorunlu tutulmaması, trafik bilincinin artırılması ve trafik güvenliği kavramının aktarılması hususlarını sekteye uğratmıştır.

Okullarda trafik ve ilkyardım dersleri, yoğunlukla, bu alanda herhangi bir özel eğitimi bulunmayan öğretmenler tarafından verilmektedir.

3.2.4 Trafik dersine giren öğretmenlerin branşları ve konuyla ilgili kurs alıp almadıkları hususu, örnekleme yöntemiyle belirlenen 120 okulda incelenerek, aşağıda belirtilen hususlar tespit edilmiştir:

- ✓ Toplam 120 ilköğretim okulunun büyük bir çoğunluğunda 4 ve 5. sınıflarda sınıf öğretmenleri, 6 ve 8. sınıflarda ise, fen bilgisi ve beden eğitimi öğretmenleri trafik dersini okutmaktadırlar.
- ✓ Denetim kapsamındaki illerin çoğunda derse giren öğretmenlerin konuyla ilgili herhangi bir kurs ya da seminere katılmadıkları saptanmıştır.
- ✓ 120 ilköğretim okulunda, dersin teorik olarak anlatıldığı, bazı okullarda ise tepegöz veya slayt yoluyla görsel sunumlar yapıldığı, uygulamalı eğitime yeterince yer verilmediği görülmüştür.
- ✓ Fiilen uygulamanın içerisinde bulunan EGM personelinden trafik eğitimi konusunda sınırlı ölçüde yararlanılmaktadır.

3.2.5 Trafik ve ilkyardım dersi, eğitim fakülteleri sınıf öğretmenliği bölümlerinde haftada iki saat yarım dönem zorunlu ders olarak okutulmaktadır. Marmara Üniversitesi, Gazi Üniversitesi ve Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültelerinde bu dersi okutabilecek öğretim görevlisinin bulunmadığı ve bu alandaki eksikliğin tıp doktoru, trafik polisi veya beden eğitimi branşında bulunanlar tarafından giderilmeye çalışıldığı görülmüştür. Bazı fakültelerde ise milli eğitim müdürlüklerinin açmış olduğu Trafik ve İlkyardım Dersi Öğretici Sertifikası almış öğretim görevlileri tercih edilmektedir.

3.2.6 Okullarda trafik ve ilkyardım derslerinin genel olarak trafik güvenliği eğitimi ya da hizmet içi eğitim almamış öğretmenler tarafından verilmesi, uygulamalı eğitim materyallerinin yeterince kullanılmaması ve bu alanda deneyimli EGM personelinden gerektiği ölçüde yararlanılmaması trafik eğitiminden beklenen olumlu sonuçların alınmasına engel teşkil etmiştir.

KİTĞİ Projesi Kapsamındaki Formatör Öğretmenler

Trafik ve İlkyardım derslerinin verilmesinde KİTĞİ projesi kapsamında trafik güvenliği eğitimi alan (formatör) öğretmenlerden yeterince yararlanılmamıştır.

3.2.7 1997-2000 yılları arasında yürütülen KİTĞİ Projesi kapsamında seçilen illerde, trafik yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerde bulunan okullardaki öğretmen, öğrenci ve halkın bilinçlendirilmesi amacıyla, farklı illerden 322 proje okulundan 479 öğretmen, formatör öğretmen olarak eğitimden geçirilmiştir. Bu öğretmenlerin de buldukları il veya ilçedeki okullarda görev yapan öğretmenlere kursta edindikleri bilgileri aktarmaları planlanmıştır.

3.2.8 Ancak, formatör öğretmenlerin neredeyse hiçbirine kurs dönüşünde diğer öğretmenlere trafik eğitimi kursu verdirilmemesi, bir kısmının görev unvanlarının değişmesi ve bir kısmının da emekli olması nedeniyle bu öğretmenlerden yeterince istifade edilememiştir. Yerinde denetim kapsamımızdaki illerde yaptığımız inceleme sonucunda, bir ilimizde, formatörlük eğitimine katılan altı öğretmenden yalnızca bir tanesinin 2001 yılında 77 öğretmene eğitim verdiği ve bunun dışında başkaca bir eğitim yapılmadığı görülmüştür.

Trafik dersinin önemine dikkat çekmek ve ilgiyi arttırmak amacıyla merkezi sistemle yapılan sınavlarda öğrencilerin trafik alanı ile ilgili bilgilerinin de ölçülmesi sağlanmalıdır.

Trafik ve İlk Yardım dersini verecek öğretmenlerin müfredata uygun şekilde eğitim almalarını sağlamak açısından, MEB, YÖK ve İçişleri Bakanlıkları arasında koordinasyon ve işbirliği sağlanmalıdır.

İl Emniyet Müdürlükleri'nde konusunda deneyimli personelin, okullarda öğrencilere, öğretmenlere, velilere ve idarecilere yönelik trafik güvenliği ile ilgili seminerler verebilmesi için daha yakın işbirliği ve koordinasyon sağlanmalı ve buna süreklilik kazandırılmalıdır.

Çocuk Trafik Eğitim Parkları

Okul çağındaki çocuklar uygulamalı trafik eğitiminden yeterince yararlanamamaktadır.

3.2.9 Okul öncesi ve okul çağı çocuklarının trafik kurallarını öğrenmeleri ve alışkanlık kazanmalarını sağlamak amacı ile yaptırılan çocuk trafik eğitim parkları, öğrencilerin derslerde teorik olarak öğrendiklerini uygulayabilecekleri ve trafik bilgilerini pekiştirebilecekleri güvenli alanlardır. Gerçek trafik ortamında yer alan araçlar (akülü araba, bisiklet gibi) ile trafik işaret ve levhalarının bulunduğu parklarda çocuklara güvenlikleri açısından uymaları gereken kurallar ve trafikte kazalardan korunma yolları öğretilmektedir.

3.2.10 1998 yılından itibaren söz konusu parkları yapma veya yaptıрма görevi Çocuk Trafik Parkları Yönetmeliği ile, il özel idareleri ve belediyelere verilmiştir. MEB ise bu parkların okul öncesi çocukları ile ilk ve ortaöğretim öğrencilerinin yararlanacağı şekilde planlamasını yapmak ve aksatılmadan uygulanmasını sağlamakla yükümlü tutulmuştur.

3.2.11 Yönetmelikle çocuk eğitim parklarının yapılması öngörülmekle birlikte, aradan geçen 10 yıl içerisinde çoğu ilimizde bu konuda ciddi hiçbir girişimde bulunulmamıştır. Parkların yapımı, kullanımı

ve denetimine ilişkin olarak bir çok kurum ve kuruluşa görev ve sorumluluk yüklenilmiş olmakla birlikte, kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyon sağlanmadığından, bugüne kadar eğitim parklarının yapımından, yararlanılmasına kadar geçen süreçlerde aksaklıklar oluşmuştur.

3.2.12 Yerinde denetim kapsamındaki illerin yedisinde eğitim parkının bulunmadığı, üçünün standartlara uygun yapılmadığı ve bunlardan ikisinin aynı zamanda çay bahçesi – kafeterya olarak işletildiği görülmüştür. Yine bir ilimizde trafik eğitim parkı olarak yapılan alanın yerine daha sonra atık arıtma tesisi yapıldığı, bir başka ilimizde de, parkın spor kompleksine dönüştürüldüğü tespit edilmiştir. Ayrıca Milli Eğitim Müdürlüklerince trafik eğitim parkı bulunmadığı bildirilen üç ilde parkların mevcut olduğu yerinde denetim sırasında tespit edilmiştir. Söz konusu Milli Eğitim Müdürlüklerinin illerinde bulunan çocuk trafik eğitim parklarının varlığından haberdar olmadıkları anlaşılmaktadır.

3.2.13 Buna karşılık İstanbul ve Gaziantep illerinde çocuk trafik eğitim parklarının standartlara uygun biçimde yapıldığı ve ilgili kurum ve kuruluşlarla gerekli koordinasyon sağlanarak kullanıldığı tespit edilmiştir. Söz konusu illerde;

- ✓ Büyükşehir Belediyesi, parklardan yararlanacak okulları öğretim yılı başında İl Milli Eğitim Müdürlüğü ile işbirliği yapmak suretiyle planlamakta,
- ✓ Öncelikle dersliklerde teorik bilgi verilmekte, slayt ve filmler gösterilmekte, park içerisinde de pratiğe yönelik uygulamalar trafik polislerince anlatılmakta,
- ✓ Talep edilmesi halinde eğitime katılacak öğrenciler, Büyükşehir Belediyesi hizmet otobüsü ile eğitim alanına taşınmakta,
- ✓ Ayrıca katılan öğrencilere eğitim amaçlı broşürler, kitaplar ve ilgilerini çekecek, trafik mesajları yazılı eğitim materyalleri dağıtılmaktadır.

Ancak, iyi uygulama örneği teşkil eden bu illerde bile, öğrenci sayıları göz önüne alındığında yeni eğitim parkları ihtiyacı olduğu düşünülmektedir.



İstanbul Büyükşehir Belediyesi Topkapı Çocuk Trafik Eğitim Parkı

3.2.14 Halen bir çok ilimizde Çocuk Trafik Eğitim Parklarının hiç bulunmaması, mevcut parkların Yönetmelikle belirlenen standartlarda olmaması, amacı dışında kullanılması, kurumlar arası koordinasyon eksikliği ve parkların yapılmasından sorumlu kurumların konuya yeterince ilgi göstermemeleri, okul çağındaki çocukların uygulamalı eğitimden yeterince yararlanamamalarına sebep olmaktadır. Bu durum, trafik ve trafik güvenliğine yönelik bilinç düzeyinin küçük yaşlarda artırılmasını engellemektedir.

Trafikte uygulamalı eğitime etkinlik kazandırılabilmesi için, öğrenci sayıları göz önünde bulundurularak her il ve ilçede park ihtiyacı tespit edilmeli, imar planlarında merkezi trafik eğitim parklarına yer verilmelidir. Ayrıca fiziki koşulları uygun okullarda trafik eğitim parklarının yer almasını sağlayacak girişimlerde bulunulmalı, parkların kullanımının planlanması aşamasında kurumlar arası işbirliği ve koordinasyon sağlanmalıdır.

3.3 Trafik Eğitiminde Radyo ve TV Olanaklarından Yararlanılıyor mu?

Denetim Kriteri:

- ❖ *Radyo ve TV kanallarının trafik eğitimi konusundaki yükümlülüklerini yerine getirmesi sağlanmalıdır.*

Radyo ve TV Kanallarında Trafik Eğitimi



3.3.1 Trafik eğitiminin toplum kesimlerine en hızlı ve yaygın bir şekilde ulaştırılmasında radyo ve televizyon olanaklarından geniş bir şekilde yararlanılması, radyo ve televizyon kuruluşlarının da bu tür eğitim programlarına yayınlarında yer vermek suretiyle, toplumun trafikle ilgili bilgi sahibi olmasına katkı sağlamaları kamu yayıncılığının bir gereği olarak karşımıza çıkmaktadır. Kaldı ki, bu konu 2918 sayılı Kanununun 125. maddesi ile 1997 yılından itibaren zorunlu hale getirilmiş ve usul ve esasları yönetmelikle belirlenmiştir. Yönetmelikle belirlenen haftada 30 dakika ve 09.00 – 21.00 saatleri arasında trafik eğitim programları yayınlama kriterlerine uyulup uyulmadığının kontrolü görevi ise Radyo ve Televizyon Üst Kuruluna verilmiştir.

Radyo ve TV kanalları trafik eğitimine yeterli zaman ayırmamakta ve Radyo Televizyon Üst Kurulu da kendisine verilen denetim görevini yeterince yerine getirmemektedir.

3.3.2 Yapılan denetim sonucunda, RTÜK'ün 1997 yılından bu yana zorunlu hale getirilen trafik eğitim programlarına ilişkin olarak sadece 2004 ve 2005 yıllarında üç ayrı zaman diliminde inceleme yaptığı; 2004 yılında 23 ulusal kanaldan 19'unun belirlenen yayın kriterlerine uymaması üzerine, bu kanallara "uyarı" müeyyidesi uygulandığı görülmüştür. Bu cezaya istinaden dokuz TV kanalı yargı yoluna başvurmuş ve açılan davalar RTÜK lehine sonuçlanmıştır. 2005 yılında ise iki kez yayın taraması yapılmış, yayın kuruluşlarının büyük bir bölümünün söz konusu kurala uymadıkları saptanmış, bu defa yayın kuruluşlarına bir önceki yıl verilen uyarı cezası dahi verilmeyerek, hukuki müeyyide yerine sadece duyarlı olmaları istenmiştir.

3.3.3 Ulusal kanalların RTÜK tarafından 2005 yılı içinde yapılan izleme sonuçlarına ilişkin örnek seçilen beş kanalın raporları incelenmiş, yayın kuruluşlarının tümünün hem “haftada en az 30 dakika süreyle trafik eğitim programı yayınlama kuralı”nı hem de söz konusu yayınların 09.00 – 21.00 saatleri arasında yayınlanma zorunluluğunu ihlal ettikleri, bu programları genellikle saat 24.00’ten sonra yayın akışına dahil ettikleri görülmüştür.

3.3.4 RTÜK bölge teşkilatları arasında yer alan İstanbul ve Adana bölge müdürlüklerinin trafik eğitim programlarına ilişkin izleme faaliyetleri yürütüp yürütmediklerine dair yapılan araştırmada, sözü edilen bölge müdürlüklerinin ulusal/bölgesel ve yerel TV yayınlarını izlemediği, ulusal yayınların sadece Ankara RTÜK merkezinden izlenebildiği, bölge teşkilatlarında ise sadece radyo kanallarının dinlenebildiği, ancak radyo yayınlarında trafik eğitim programlarına yönelik bir tarama yapılmadığı, yetkililerle yapılan görüşmelerden anlaşılmıştır.

3.3.5 Diğer yandan, RTÜK denetimine etkinlik kazandırmak amacıyla henüz deneme aşamasına gelinen “Sayısal Kayıt Arşiv ve Analiz Sistemi (SKAAS) Projesi” hazırlanmıştır. Proje ile ülkemizdeki tüm radyo ve televizyon yayınlarının sayısal ortamda kaydedilmesi, arşivlenmesi, izlenmesi ve analiz edilmesi amaçlanmaktadır. Proje, TÜBİTAK Başkanlığına bağlı Ulusal Elektronik Kriptoloji Araştırma Enstitüsü (UEKAE) ve Uzay Bilimleri Enstitüsü ile gerçekleştirilmektedir. Söz konusu projenin trafik eğitim programlarının izlenmesine ne şekilde etkinlik kazandıracığı hakkında henüz yeterli bir bilgi bulunmamaktadır.

3.3.6 RTÜK, kendisine verilen denetim görevini yeterince yerine getirmemekte ve bu konuda gerekli yaptırımları uygulamamaktadır. Radyo ve TV kanalları da trafik eğitim programlarına yayınlarında yer vermemek veya izlenme oranının çok düşük olduğu saatlerde yayınlamak suretiyle, toplumda trafik bilincinin oluşmasına ve yaygınlaşmasına yardımcı olmamakta, kamu yayıncılığının gereğini yerine getirmemektedir.

3.3.7 Diğer yandan trafik eğitiminin içeriğinin ve önceliklerinin daha sağlıklı tespit edilebilmesi için, konu ile ilgili kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyona gereksinim duyulmaktadır. Nitekim Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 169. maddesinde öğretim kurumları dışında, gerçek ve tüzel kişilerin karayolunu kullananların eğitimi ile ilgili çalışmaları, konu ve kapsam yönünden tespiti ve uygulama yönünden denetlemeye, Emniyet Genel Müdürlüğünün koordinatörlüğünde, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğünün yetkili olduğu belirtilmek suretiyle bu amacın gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Ancak söz konusu düzenlemede bir zorunluluk olmadığından, uygulamada birçok kişi ve kurum trafik eğitimi konusunda çalışmalar yapmakla birlikte bunların çok az bir kısmı EGM ve KGM'nin görüşlerine başvurmaktadır. Bu durum, trafik eğitim programları için de söz konusu olup, hazırlanan trafik eğitim programlarının konu ve kapsam yönünden dağılmasına yol açmakta ve diğer yandan kaynakların trafik güvenliği açısından gerçek gereksinimler için harcanmamasına neden olabilmektedir.

3.3.8 Ayrıca özellikle televizyonlarda yayınlanmak üzere hazırlanan trafik eğitim programlarının sponsor destekli veya reklam, logo vb. içerik taşımaları durumunda yayınlanmaması riski bulunmaktadır. Örneğin, EGM tarafından ulusal, bölgesel ve yerel televizyon kanallarında yayınlanmak üzere RTÜK'e gönderilen 20 spot filminden sadece 5 adedinde yayın ilkelerine aykırı bir husus bulunmamış, kalan 15'inin ise sponsor, yayın kalitesi ve içeriği nedeniyle yayınlanamayacağı görüşüne varılmıştır.

Her türlü trafik eğitim programının konu, kapsam ve kriterleri (televizyon yayını için hazırlananlarda RTÜK'ün de dahil olduğu) EGM, KGM ve MEB işbirliği ve koordinasyonu ile belirlenmeli, trafik eğitimine ilişkin çalışmalarda söz konusu kurumların uygun görüşünün alınması zorunluluğu getirilmelidir.

RTÜK tarafından trafik eğitim programlarının, ulusal, bölgesel ve yerel radyo/TV kuruluşları tarafından yayınlanıp yayınlanmadığının kontrolüne ve yaptırım süreçlerine süreklilik ve işlerlik kazandırılmalıdır.

3.4 Sürücülere Verilen Eğitim Yeterli midir?

Denetim Kriterleri:

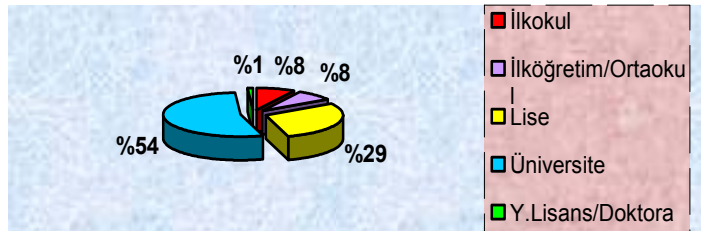
- ❖ Sürücü kurslarında verilen teorik ve pratik eğitim, sürücülerin ihtiyaç duyacağı bilgi ve becerileri kazandırmaya yönelik olmalı ve ölçülmelidir.
- ❖ Sürücü kursları etkin bir şekilde denetlenmelidir.

Motorlu Taşıt Sürücü Kursları

3.4.1 Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının (MTSK) açılma, kapanma ve çalışma şekilleri 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanununda belirlenmiş ve bu Kanun dahilinde yer alan diğer tüm özel kursların ve özel okulların statüsüne tabi tutulmuştur. Motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafikle ilgili eğitim ve öğretim yapmak üzere açılan MTSK'ların açılış ve işleyişi ile bu kurslarda görev alacak personele ait esaslar Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliğinde düzenlenmiştir.

3.4.2 Söz konusu Yönetmeliğe göre, MTSK açmak isteyen gerçek kişi kurucuların, medeni haklarını kullanma ehliyetine sahip olması, ahlaken kötü bir şöhrete sahip olmaması ve ağır hapis gerektiren veya yüz kızartıcı bir suçtan mutlak surette yahut kasti bir cürümden dolayı altı ay veya daha fazla hapis cezası ile mahkum edilmemiş olması yeterli görülmektedir. Dolayısıyla MTSK açmak isteyenlerde mesleki bilgi ve deneyim gibi herhangi bir özel şart aranmamakta ve Yönetmelikte belirlenen genel şartları taşıyan herkes MTSK açabilmektedir. Denetimimiz çerçevesinde, 15 ilde faaliyet gösteren 1026 adet MTSK sahibinin eğitim durumu incelenmiş ve ulaşılan sonuçlara Grafik 9'da yer verilmiştir.

MTSK Sahiplerinin Eğitim Durumu



Grafik: 9

3.4.3 MTSK sahiplerinin meslekleri incelendiğinde ise, bunların birçoğunun esnaf, ekonomist, teknisyen, emekli işçi, kuyumcu, modelist, gemi kaptanı, gıda uzmanı, gazeteci, hemşire, çiftçi gibi mesleklere mensup oldukları belirlenmiştir. Yabancı ülke uygulamalarını ele aldığımızda ise

Avusturya, Almanya ve İsviçre’de bir kişinin sürücü okulu açabilmesi için, makine mühendisi olma ve sürücü okullarında eğitim almış olma mecburiyeti bulunduğu görülmektedir. (Tablo:5)

Bazı AB Ülkelerinde MTSK Sahiplerinde Aranılan Eğitim Koşulu

Ülke	MTSK Açacak Kişide Aranılan Eğitim Koşulu
Almanya	Makine Mühendisi olma ve sürücü okullarında eğitim almış olmak
Avusturya	Makine Mühendisi olma ve sürücü okullarında eğitim almış olmak
Fransa	En az 33 yaşında ve 3 yıllık profesyonel tecrübe
Belçika	5 yıllık trafik sertifikası sahibi olmak
Hollanda	Makine Mühendisi olmak
İsveç	Sürücü öğretmeni olmak
İsviçre	Makine Mühendisi olma ve sürücü okullarında eğitim almış olmak
Lüksemburg	Sürücü öğretmeni olmak
Türkiye	Koşul aranmamaktadır.

Tablo: 5 (Kaynak: EGM – Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü)

Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında Verilen Eğitim

Motorlu taşıt sürücü kurslarını tamamlayan kursiyerlerin aldıkları eğitim, trafikte güvenli birer sürücü olarak yer almalarına yetmemektedir.

3.4.4 Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının ortalama % 98’inin sürücü hatalarından kaynaklandığı göz önüne alındığında, sürücü adaylarına verilen eğitimin, kazaların azaltılması hususunda, ne denli öneme sahip olduğu açıktır. Bu doğrultuda sürücü adaylarına, müfredatı 1987 yılında hazırlanmış olan, Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği ile İlk Yardım Bilgisi dersleri okutulmaktadır. Söz konusu müfredat ışığında verilen derslerde adaylara günlük hayatta ihtiyaç duyacağı konuların çok ötesinde bilgiler verilmekte ve bu durum adayların trafik ortamında sıkça karşılaşabileceği konular üzerine yoğunlaşmalarına engel olmaktadır. Örneğin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde Trafik Kanununun amacı, kapsamı, trafikle ilgili kurum ve kuruluşların nereler olduğu ve görevleri ile araç tescil işlemleri, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersinde de motorların çalışma sistemleri ve prensipleri ile aktarma organları gibi sürücülerin günlük hayatta uygulamalarına olanak olmayan birçok konu öğretilmektedir. Özellikle, gelişen otomobil teknolojisinin sürücülere herhangi bir arıza karşısında araca teknik olarak müdahale edebilmelerini daha da sınırlandırmış olması Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersinin önemini azaltmıştır. Dolayısıyla 1987 yılında hazırlanan MTSK müfredatı aradan geçen 20 yılın sonunda ihtiyacı karşılayamayacak hale gelmiş ve günün koşullarına uygun hale getirilmesi zorunluluğu doğmuştur. Bu amaçla MEB, MTSK müfredatını değiştirmek üzere 2000 yılında birçok kurum, kuruluş ve sivil toplum örgütlerinden görüş alarak çalışmalara başlamış ancak bir

sonuca varılamamıştır. Benzer bir çalışmaya bu defa 2007 yılı içinde başlanmış ve müfredata ilişkin değişiklik yapmayı amaçlayan bu çalışma halen devam etmektedir.

Sürücü adaylarına yeterli direksiyon eğitimi verilmemektedir.

3.4.5 MTSK'larda sürücü adaylarına verilen direksiyon eğitimlerinde her türlü trafik ortamında neler yapılması gerektiğinin öğretilmesi ve bu becerilerin kazandırılması yerine, adaylara aracı hareket ettirerek düz yolda kullanabilmelerinin öğretilmesi ile yetinilmektedir.

3.4.6 Ülkemizde, MTSK'larda teorik derslere ayrılan süre direksiyon eğitimi için ayrılan süreden daha fazladır. MTSK'larda, B Sınıfı ehliyete yönelik eğitim müfredatı Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği ile İlk Yardım Bilgisi derslerini kapsayan 63 saati teorik ve 20 saati direksiyon eğitiminden oluşmaktadır. Oysa birçok ülkede pratik eğitimlere teorik eğitimlerden daha fazla önem verilmekte ve bu eğitimlere daha uzun zaman ayrılmaktadır. Tablo 6'da görüleceği üzere İngiltere'de 35 saat olarak verilmekte ve bu süre toplam eğitim süresinin % 77'sini oluşturmaktayken, ülkemizde direksiyon eğitimine 20 saat ayrılmakta ve bu süre toplam eğitim süresinin % 24'üne denk gelmektedir.

Ülkeler İtibarıyla B Sınıfı Ehliyette Teorik – Pratik Eğitim Süreleri

Ülke	Pratik Eğitim Süresi	Teorik Eğitim Süresi	Pratik eğitimin toplam kurs süresi içerisindeki payı
Almanya	10	24	% 29
Avusturya	20	20	% 50
Bulgaristan	36	25	% 59
Cezayir	25	12	% 67
Finlandiya	30	20	% 60
Fransa	20	5	% 80
İngiltere	35	10	% 77
Portekiz	30	30	% 50
Türkiye	20	63	% 24

Tablo: 6 (Kaynak: EGM – Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü)

3.4.7 MTSK Yönetmeliğinde, her sınıf sürücü belgesi için direksiyon eğitim süreleri ayrı ayrı belirlenmiştir. Örneğin, B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen sürücü adaylarına 20 saat olarak verilmesi gereken direksiyon eğitiminin 10 saatinin direksiyon eğitim alanında, kalan 10 saatinin de akan trafik içinde verilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ancak yerinde denetim yapılan illerde gerçekleştirilen gözlemlerde, çoğu MTSK'nın, ilçe milli eğitim müdürlüklerine direksiyon eğitim alanı olarak bildirdiği yerlerde direksiyon eğitimlerini gerçekleştirmediği, hatta bu alanların bir kısmına araçla gidebilmenin dahi zor olduğu tespit edilmiştir.



İstanbul'da bir direksiyon eğitim alanı ulaşım yolu



İstanbul'da bir direksiyon eğitim alanı

3.4.8 Direksiyon eğitiminin C,D,E sınıfı kursları için en az 10.000 m², diğer sınıf kurslar için 5.000 m² ebadında ve projesine uygun olarak yapılmış eğitim pistlerinde verilmesi öngörülmüştür. Bu ölçekte bir alanın şehir içinde veya yakınlarında bulunmasının fiziki koşulları bakımından zorluğu karşısında kurslar, sadece mevzuatın gereğini yerine getirmek için altyapıdan yoksun, projeye aykırı ve fiilen kullanılmayan yerler edinmişlerdir. MTSK'ların birçoğu şehir merkezinde teorik eğitim vermesine rağmen sahip oldukları eğitim alanları merkezden 5 ile 50 km arasında değişen mesafelerde şehir dışında bulunmakta ve bu alanlar da kullanılmamaktadır. Milli Eğitim Bakanlığı, her kursun bir eğitim pistine sahip olmasına ilişkin zorunluluğu, çıkardığı bir Yönergeyle her pisti en çok dört sürücü kursunun kullanılabilmesine olanak tanıyacak şekilde esnetmesine rağmen MTSK'lar eğitim alanlarını kullanmamaya devam etmektedirler.



Adana'da MTSK Direksiyon Eğitim Alanları

3.4.9 Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, yapılan direksiyon sınavında başarılı bulunarak ehliyet sahibi olan sürücüler trafikte araç kullanmak konusunda kendisini yetersiz hissetmekte ve yeniden MTSK dışında ve kayıt dışı çalışan kişilerden de özel direksiyon dersi alma ihtiyacı duymaktadırlar. Bu durum kurslarda verilen direksiyon eğitimi ve sınav sisteminin çelişkisini açıkça ortaya koymaktadır.

Sürücü adaylarının araç kullanma kabiliyetleri direksiyon sınavlarında tam olarak ölçülmemektedir.

3.4.10 Sürücü adaylarının trafikte güvenli bir biçimde araç kullanıp kullanamadıklarının değerlendirilmesi direksiyon sınavlarında yapılamamaktadır. Direksiyon sınavlarında sürücünün her türlü yol şartlarındaki davranışı ölçülmemekte, bunun yerine sürücünün araçla birkaç yüz metreyi gidip gidemediği sınanmaktadır. Bu konuyla ilgili olarak diğer ülke uygulamalarını incelediğimizde ise Belçika'da direksiyon sınavı trafiğe kapalı ve trafiğe açık alanlarda olmak üzere iki bölüm halinde yapılmakta, aralarında İngiltere, İsveç, Rusya Federasyonu, İspanya'nın da bulunduğu bir çok ülkede ise direksiyon sınavları sürücü adaylarının manevra performanslarını sergileyebilecekleri özellikte hazırlanmış, trafiğe kapalı özel test alanlarında gerçekleştirilmektedir. İsviçre, Hollanda, İzlanda, İngiltere ve Almanya gibi ülkeler ise direksiyon sınavlarının bir bölümünü şehir içinde, diğer bölümü de şehir dışında yapmaktadırlar. Tüm bu süreçler sonrasında adaylar 80 dakikaya varan sürelerde sınava tabi tutulmaktadır.



İstanbul'da direksiyon sınav güzergâhı

3.4.11 Direksiyon sınavları trafiğe açık yollarda ve önceden belirlenmiş güzergâhlarda yapılmaktadır. Trafik mevzuatında söz konusu güzergâhların ne gibi özelliklere sahip olması gerektiğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak direksiyon sınavları sırasında sürücü adaylarının hangi konularda yeteneklerinin ölçüleceğinin belirtildiği bir değerlendirme formu bulunmaktadır. Yerinde denetim yapılan illerde direksiyon sınavlarının yapıldığı güzergâhların, trafik işaret ve levhaları bakımından yetersiz olmalarının yanı sıra sürücü adayının sürüş yeteneğini ölçebilecek altyapıya da sahip olmadığı tespit edilmiştir. Sürücü adaylarının her yönüyle değerlendirilebildiği, altyapı bakımından uygun direksiyon sınavlarının yapılabileceği özel alanlar bulunmadığından bu sınavların genellikle şehrin içindeki veya dışındaki yetersiz güzergâhlarda yapıldığı görülmüştür.



Afyon'da direksiyon sınav güzergâhı

3.4.12 Sürücü adaylarının sınav süresi boyunca 20 farklı konuda değerlendirilmesi öngörülmuş olmasına rağmen, bu konular sürücünün trafik ortamında aracını güvenli bir şekilde kullanacağına ilişkin bir referans teşkil etmemektedir. Ayrıca bu konuların herbirinin değerlendirilmesini sağlayacak bir trafik ortamı sınav alanlarında bulunmadığı gibi sınav süresi de bunların tamamının

değerlendirilmesine yetecek uzunlukta değildir. Direksiyon sınav süresi ortalama 3-10 dakika arasında gerçekleşmektedir ve bu süre içinde sağlıklı bir değerlendirmenin yapılabilmesi mümkün değildir.

Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının Denetimleri

3.4.13 Motorlu taşıt sürücü kurslarının denetimleri ilköğretim müfettişleri ve gerekli görülmesi halinde Milli Eğitim Bakanlığı müfettişlerince yapılmaktadır. Ayrıca ilçe milli eğitim müdürlükleri tarafından da kursların her ay bir kez denetlenmesi öngörülmektedir.

Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında etkin bir şekilde denetim yapılamamaktadır.

3.4.14 MEB Müfettişleri mutad şekilde denetim yapmamakta, gerekli görülen hallerde ve suç teşkil eden durumlarda soruşturma yapmak üzere görevlendirilmektedirler. Soruşturma konularını, çoğunlukla sahte belge ve diploma düzenleme ve başkasının yerine sınava girme oluşturmaktadır.

3.4.15 İlköğretim müfettişlerince yapılan denetimler ise, büyük ölçüde okulların tatil olduğu dönemlere rastlayacak şekilde rutin inceleme programlarına alınmaktadır. Bunun dışında şikayet konusu hususlar her zaman inceleme soruşturma konusu olabilmektedir. Ayrıca yeni bir kurs açılacağı zaman ya da direksiyon eğitim pisti alanlarında değişiklik yapıldığında yine ilköğretim müfettişleri tarafından rapor düzenlenmektedir. İlköğretim müfettişlerinin görev alanında, ilköğretim okullarının yanı sıra 18 ayı kurumun daha teftiş/inceleme/soruşturma görevi bulunmaktadır. İş yükünün fazlalığı denetimleri rutinleştirmekte, denetime ayrılan zamanı kısaltmakta ve denetimler genellikle fiziki şartlar, büro işleri, personel işleri gibi eksiklikler üzerine yoğunlaşmaktadır. Kaldı ki, her ay düzenli olarak ilçe milli eğitim müdürlükleri tarafından yapılan denetimler de benzer konulara odaklandığından, bu durum denetimde mükerrerliğin yanı sıra iş gücünün verimsiz kullanılmasına da neden olmaktadır. Bununla birlikte, MTSK'lar rutin bir şekilde (ay/yıl) denetlenmesine rağmen yerinde yapılan denetimlerde çoğunlukla direksiyon eğitim alanlarının kullanılmadığı, kullanılanların da standartlara uygun olmadığı tespit edilmiştir. (Bkz. Paragraf 3.4.8)



Şanlıurfa'da MTSK Direksiyon Eğitim Alanları

3.4.16 Türkiye'deki mevcut kursların yaklaşık % 20'si İstanbul ilinde bulunmaktadır. Bu ildeki kurslara yönelik 2005 ve 2006 yıllarındaki şikayetler üzerine hazırlanan inceleme, soruşturma raporları sonuçlarının incelenmesinden; 2006 yılında toplam 53 raporun, 22'sinde yapılacak işlem olmadığı, 6'sında incelemenin devam ettiği, 6'sında suç duyurusunda bulunulduğu, 19'unda ise, idari işlem yapıldığı; 2005 yılında, toplam 67 raporun 41'inde idari işlem yapıldığı, 3'ünde suç duyurusunda bulunulduğu, 23 tanesi içinse işlem yapılmadığı görülmüştür.

3.4.17 Denetimler sonucunda ağırlıklı olarak sorumlu kurs müdürüne ceza verildiği görülmektedir. Cezaların mahiyeti uyarma, kınama, aylıktan kesme şeklinde olup, yasa gereği cezalar, 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa göre düzenlenmiştir. Kamu görevlileri üzerinde caydırıcı etkiye sahip cezai müeyyidelerin MTSK sorumlu müdürü üzerinde bu haliyle caydırıcı etki yaratacak niteliği bulunmamaktadır. Zira, söz konusu cezaların kurs sahibi ile sorumlu müdür arasındaki iş ilişkisi dışında anlamı ve önemi bulunmamaktadır. Kurs sahipleri için öngörülen "kurucu olamama" cezası da, uygulamada yeni bir şirket kurmak veya yakın akrabaları üzerine devretmek gibi yasal boşlukların kullanılması suretiyle etkili olmamaktadır. Denetimler ne kadar etkin olursa olsun bunu destekleyen cezalar yeterince caydırıcı olmadığından, denetimlerden beklenen etki de bu ölçüde azalmaktadır.

MTSK'ların işlevlerini tam olarak yerine getiren birer eğitim kurumu olmalarını sağlamak ve eğitim kalitesini ön plana çıkarabilmek amacıyla, kurs sayısı yöre nüfusuyla orantılı hale getirilerek kontrol altına alınmalıdır.

MTSK müfredat programı günün gereklerine ve sürücülerin her türlü trafik ortamında ihtiyaç duyacakları bilgileri içerecek şekilde yenilenmelidir. Sürücü adaylarının eğitimlerinde direksiyon eğitimlerine daha fazla ağırlık verilerek sürücülere her türlü trafik ortamında nasıl davranmaları gerektiği öğretilmeli, direksiyon sınavları ise sürücülerin tüm yol şartlarındaki becerilerini ölçmeye imkân tanıyacak pistlerde ve direksiyon eğitimi konusunda uzman kişiler tarafından yapılmalıdır.

Motorlu taşıt sürücü kurslarında denetim yapan ilköğretim müfettişlerinin ve ilçe milli eğitim müdürlüklerinin, denetimlerini daha etkili yapabilmelerini sağlayacak denetim metotları geliştirilmelidir.

MTSK'lara uygulanacak yaptırımların içeriği ve kapsamı cezalar ile amaçlanan etkinliği sağlayacak biçimde yeniden değerlendirilmelidir.

BÖLÜM: 4

TRAFİK DENETİMİ



BÖLÜM 4: TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK DENETİM FAALİYETLERİ

4.1 Denetimler Ne Ölçüde Etkindir?

Denetim Kriterleri:

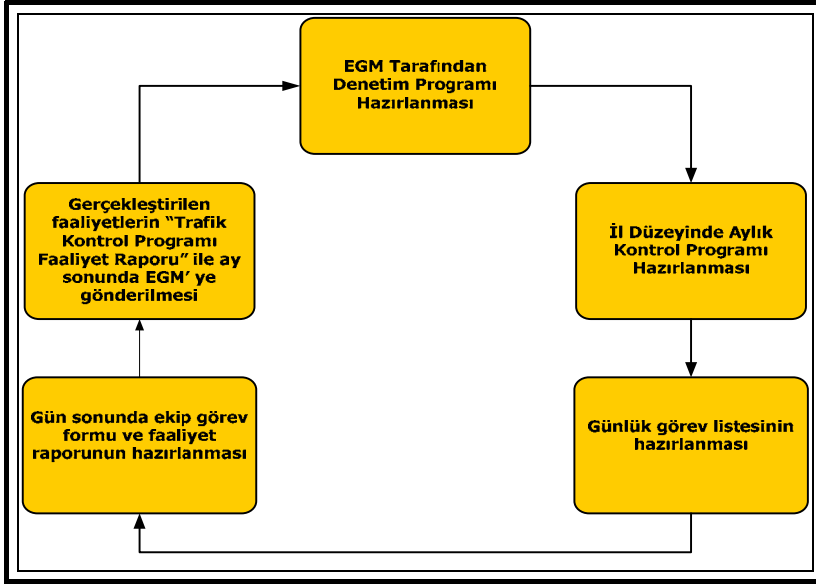
- ❖ *Denetim planları ölçülebilir amaç ve hedeflere dayanmalı, gerçekleştirilen faaliyetler etkin bir şekilde izlenebilmelidir.*
- ❖ *Personel ve araçgereç planlamaları denetimlerin daha etkin uygulanmasına imkân verecek şekilde yürütülmelidir.*
- ❖ *Denetimlerde trafik kazalarına neden olan kural ihlallerini önlemeye öncelik verilmeli ve uygulamalar bu hedefe yöneltilmelidir.*
- ❖ *Denetimlerde Trafik Bilgi Sistemi (TBS)'den etkin bir şekilde yararlanılmalıdır.*
- ❖ *Fahri trafik müfettişliği uygulamasının trafik güvenliği konusunda etkin bir rol alması sağlanmalıdır.*

Trafik Denetimlerinin Planlanması

4.1.1 Trafik denetimleri, şehir içi (ilçe büro amirlikleri dahil) trafik denetleme şube müdürlükleri ve bölge trafik denetleme şube müdürlükleri için ayrı ayrı olmak üzere altışar aylık dönemler itibarıyla EGM tarafından merkezi olarak planlanmaktadır. Şehir içi ve bölge trafik birimlerine yönelik olarak hazırlanan altışar aylık planlar içerisinde yer alan uygulamalar için il farkı gözetilmemektedir. Ancak sadece bölge trafik birimleri için hazırlanan planlarda; radar, emniyet kemeri ve hatalı sollama kontrolleri için üç ayrı il grubu belirlenmiştir.

4.1.2 Altışar aylık programlar dışında, yaz ayları, milli ve dini bayramlar gibi trafik yoğunluğunun artış gösterdiği dönemlerde ek denetim programları da söz konusu olmaktadır. Ayrıca şehir içi ve bölge trafik birimlerinden gelen istatistikler, kaza yoğunluğu ve sebeplerine göre EGM tarafından analiz edilerek özel denetim programları hazırlanmaktadır.

Trafik Denetimlerinin Planlama ve İzleme Süreci



Şekil: 3

4.1.3 EGM tarafından hazırlanan Trafik Kontrol Programına paralel olarak, Trafik Kontrolleri ve Şerit Daraltma Yönergesine göre, trafik hizmetlerinden sorumlu İl Emniyet Müdür Yardımcısının başkanlığında, şehir içi yollar için Trafik Denetleme veya Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürü, şehir dışı karayolları için ise Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürü ile trafik amir ve memurlarından oluşturulacak bir komisyon tarafından aylık kontrol programı hazırlanmaktadır. Aylık kontrol programında öngörülen denetimler için günlük görev listeleri hazırlanmakta olup, ekipler tarafından gerçekleştirilen uygulamaları izlemek ve değerlendirmek amacıyla gün sonunda "Ekip Görev Formu ve Faaliyet Raporu" düzenlenmektedir. Söz konusu form yedi bölümden oluşmaktadır. Yapılan denetim sonuçları ise, EGM kontrol programının ekinde yer alan Trafik Kontrol Programı Faaliyet Raporuna işlenerek aylık olarak EGM'ye gönderilmektedir. (Şekil: 3)

Ekip Görev Formu ve Faaliyet Raporu

Ekip Görev Formu				Ekip Faaliyet Raporu									
Trafik Kuruluşunun Adı:													
1. Bölüm				4. Bölüm			7. Bölüm						
Göreve Sevk Edilen Ekibin				Diğer Görevler			Saatleri			Madde		Adet	
Plaka Numarası				Trafik Kazası			1						
Telsiz Kod Numarası				Kurtarma Çalışması			2						
Ekip Amiri				Yol Açma Çalışması			3						
Ekip Sürücüsü				Eskortluk									
Ekip Memuru				Diğerleri									
Eki Memuru													
Görev Tarihi													
Görev yeri-KKN Başlama ve Bitiş													
2. Bölüm				5. Bölüm									
Yukarıda plakası ve telsiz kodu yazılı ekip araç ve personeli göreve çıkmadan önce denetlenmiş, Yönergede belirtilen tüm denetim araç, gereç ve malzemelerinin tam ve sağlam, temiz ve çalışır durumda olduğu tarafımdan tespit edilmiştir.				Kontrol Sonucu									
Birim Amirinin: Adı Soyadı/Rütbesi: Görevi/İmzası:				Kontrol Edilen Taşıt Sayısı									
Denetleme Amirinin: Adı Soyadı/Rütbesi: Görevi/İmzası:				Peşin Ceza Yazılan Sürücü Sayısı									
Denetleyeninin Notu:				Peşin Ceza Yazılan Para Miktarı									
				Ceza Tutanağı Yazılan Sürücü Sayısı									
				Ceza Tutanağı Yazılan Para Miktarı									
				Ceza Uygulanan Yaya Sayısı									
				Yayalara Yazılan Para Miktarı									
				Ceza Yazılan Toplam Para Miktarı									
				Trafikten Men Edilen Taşıt Sayısı									
				Tanzim Edilen Suç Tutanağı Sayısı									
				Plakasına Ceza Yazılan Araç Sayısı									
3. Bölüm				6. Bölüm									
Kontroller				Mahkemeye Sevk Edilenler									
Kontrol Yeri Adı-Mevki-KKN				Madde									
Saati				31/2									
Kontrol Şekli				36									
1. Kontrol				39/1a									
2. Kontrol				39/1b									
3. Kontrol				42/1b									
				48/5									
				Sayı									
				Madde									
				48/6									
				51/5-1									
				51/5-2									
				69/2									
				118/Son									
				Sayı									
				Sayı									
Kontrol Şekilleri:				Bu formun ait olduğu personelinin verilen emirlere ve kontrol programına "UYGÜN" olarak görevini tamamlamıştır / Görev sırasında gerekli itinaı göstermediği tarafımdan anlaşılmış ve gerekli işlemlere başlanmıştır.									
1- Seyir Halinde Kontrol				Birim Amirinin:									
2- İhbarlı Kontrol				Adı Soyadı/Rütbesi:									
3- Sabit Kontrol				Görevi/İmzası:									
4- Seçici Kontrol													

Kaynak: Trafik Kontrolleri ve Şerit Daraltma Yöntemlerine İlişkin Yönerge

Trafik Kontrol Programı ve Faaliyet Raporu

Trafik denetimlerinin planlanması ölçülebilir amaç ve hedeflere dayanmamakta, yerel koşulların farklı özelliklerini tam olarak dikkate almamakta ve ekip faaliyetleri etkin bir şekilde izlenmemektedir.

4.1.4 EGM tarafından 81 il için hazırlanan altı aylık trafik kontrol programlarında, uygulanacak denetim türleri ve sürelerine ilişkin hususlara yer verilmektedir. Ancak, EGM'nin trafik denetimlerine ilişkin kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerinin bulunmaması, söz konusu kontrol programlarının ölçülebilir amaç ve hedeflere dayanmamasına, denetimlerin trafik kazalarının ya da kural ihlallerinin önlenmesine yönelik katkısının ortaya konulamamasına neden olmaktadır.

4.1.5 Trafik denetimlerine yönelik olarak il farkı gözetmeksizin yapılan merkezi planlamanın il düzeyinde standart bir şekilde uygulanması da mümkün olmamaktadır. Örneğin, EGM kontrol programında, hız denetimlerinin, şehir içi trafik birimleri için günde en az üç saat, bölge trafik birimleri için ise günde yedi saat olarak yapılması gerektiği belirtilmekle birlikte, Tablo 7'de görüleceği üzere, yerinde inceleme yapılan illerde söz konusu sürelerin farklı uygulandığı tespit edilmiştir.

İl Kontrol Programlarına Göre Hız Denetimi Süreleri

İl	Dönem	Denetim Yapılan Toplam Süre	
		Şehir İçi Trafik Birimleri	Bölge Trafik Birimleri
Adana	Mayıs 2007	4 saat	Günde 2-3 saat (03:00 – 05:00 saatleri arasında yapılmamakta)
Afyon	Mart 2007	3 saat	EGM kontrol programındaki sürelerle uyulmakta ancak saat dilimleri farklılaşabilmektedir.
Bursa	Nisan 2007	Genelde 3 ancak bir gün 2 saat	5 saat (05:00 – 07:00 arası yapılmamakta)
Gaziantep	Mayıs 2007	4 saat	Genellikle 2 saat
Giresun	Mayıs 2007	2 saat	4.5 saat ve çoğunlukla EGM kontrol programından farklı saat dilimleri
İstanbul	Şubat 2007	3 saat	Günde 3 saat ve bunlar da EGM kontrol programında belirtilen saat dilimlerinden farklı
Konya	Mart 2007	2 saat 15 Dakika	EGM programındaki 04:00 – 06:00 saat dilimi dışındaki saat dilimleri
Mersin	Mayıs 2007	3.5 saat	EGM kontrol programındaki sürelerle uyulmakta ancak saat dilimleri farklılaşabilmektedir.
Samsun	Mayıs 2007	5 saat	2 - 5 saat olarak değişiyor
Trabzon	Mayıs 2007	2 saat	5 saat (04:00 – 06:00 arası yapılmamakta)

Tablo 7: (Kaynak : EGM ve İl Emniyet Müdürlükleri Kontrol Programları)

4.1.6 Benzer şekilde; alkol, motosiklet ve motorlubesiklet, emniyet kemeri ve hatalı sollama denetimlerinin de EGM kontrol programında belirtildiğinin aksine il bazında farklı uygulandığı görülmüştür.

4.1.7 Kontrol programlarına uyulup uyulmadığı EGM tarafından yeterince takip edilmemekte ve programlara uyulmamasının sebep ve sonuçları tam olarak bilinmemektedir. Bunun nedeni EGM'nin illerden "Kontrol Edilen Araç Sayısı" ve "Ceza Uygulanan Araç Sayısı"na ilişkin bilgi istemesi, illerin hangi denetim türünü ne kadar süreyle yaptığına ilişkin bir bilgi istememesidir. EGM'nin iki kritere ilişkin bilgi istemesinden dolayı illerde bulunan ekipler "Ekip Görev Formu ve Faaliyet Raporu"nu eksiksiz bir şekilde doldurmamakta ve dolayısıyla ekiplerin hangi denetimlere ne kadar süre ile ağırlık verdiği, hangi saatler arasında denetimlerin yoğunlaştığı ya da hangi yöntemlerle denetimleri gerçekleştirdiği bilinmemekte ve bu durum trafik denetimlerinin EGM tarafından etkin bir şekilde izlenememesine yol açmaktadır. Ancak Aralık 2007'de hazırlanan "Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri" kapsamında yer alan "Araç Kontrol ve Sürücü Sorgulama Programı" ile, ekiplerin denetim programlarına uyup uymadıkları, hangi konularda ne kadar araç ve sürücünün denetlendiği, hangi güzergâhlarda ne tür kural ihlallerinin yoğunlaştığı, belirlenen hedeflere ulaşıp ulaşılmadığı hususlarına ilişkin etkin bir izlemenin sağlanması durumunda, iç kontrol mekanizmalarına olumlu bir katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

4.1.8 Söz konusu proje kapsamında hazırlanan genelge ile, EGM tarafından illere gönderilmekte olan genel kontrol programları kaldırılıp, illerin kendi kontrol programlarını hazırlamalarının istenmesi de olumlu bir gelişme olarak kabul edilebilir. Bununla birlikte, projede çoğu denetim türü için önceden olduğu gibi il farkı gözetilmeksizin süre koşulu getirilmesi, EGM'nin eski uygulamayı fiilen devam ettirdiğinin bir göstergesidir. Söz konusu proje ile getirilen kriterler çerçevesinde denetimde etkinliğin artırılması hedeflenmiş olmakla birlikte yeni uygulanacağı belirtilen denetim faaliyetlerinin eski uygulamalardan çok farklı olmadığı anlaşıldığından bu haliyle proje hedeflerinin beklentileri karşılamayacağı düşünülmektedir.

Aynı güzergâhta bulunan iller arasında denetimler yeterli işbirliği ve koordinasyon çerçevesinde yürütülmemektedir.

4.1.9 Denetimlerin planlanması sırasında aynı güzergâh üzerinde bulunan trafik birimlerinin;

- ✓ Denetimlerin türü,
- ✓ Denetimlerin gerçekleştirildiği saat,
- ✓ Denetimde görevli ekip sayısı,
- ✓ Denetim yapılan güzergâh,

gibi hususlarda işbirliği ve koordinasyon içinde hareket etmeleri, sürücüler üzerinde algılanan yakalanma riskinin en üst düzeye çıkarılmasını ve güzergâhlar üzerinde denetimlerin yoğun ve sürekli bir şekilde yapılmasını sağlayacaktır. Ancak yerinde yapılan incelemeler sırasında, aynı yol güzergâhında bulunan il trafik birimleri arasında denetimlerin gerçekleştirilmesine ilişkin olarak yeterli işbirliği ve koordinasyonun bulunmadığı tespit edilmiştir.

EGM trafik denetimlerine ilişkin kısa, orta ve uzun vadeli ölçülebilir amaç ve hedefler belirlemeli, ekip faaliyetlerinin etkin bir şekilde izlenmesine yönelik iç kontrol mekanizmaları oluşturulmalıdır. Diğer yandan, bu amaca yönelik olarak yürütülen plan/proje çalışmaları, bir “ulusal trafik güvenliği stratejisi”ne entegre edilmelidir.

Algılanan yakalanma riskinin artırılması ve denetimlerde sürekliliğin sağlanması bakımından, aynı güzergâhta bulunan trafik birimlerinin denetimleri koordineli bir şekilde yürütebilmelerini sağlayacak bir sistem kurulmalıdır.

Personel ve Araç-Gereç Planlaması

4.1.10 Planlamanın temel amacı, mevcut araç-gereç ve personel ile denetimlerin en etkin şekilde gerçekleştirilmesidir. Bu çerçevede, araç-gereç ve personel planlaması belirli kriterler dahilinde bir bütün olarak ele alınarak EGM Trafik Planlama ve Destek Dairesi Başkanlığı tarafından yapılması gerekmektedir.

Personel Planlaması ve Eğitimi

Personel planlamasında trafik uzmanlığını dikkate almayan uygulamalar bulunmaktadır.

4.1.11 Trafik branşına sahip polislerin işin özelliği gereği teknik, idari bilgi ve deneyime sahip olmaları trafik hizmetlerinin yürütülmesi bakımından büyük önem taşımaktadır. Oysa uygulamada trafik branş eğitimi almış ve uzun süre trafik birimlerinde görev yapmış olan tecrübeli personelin, valilik veya emniyet müdürlüklerinin tasarrufuyla, başka birimlerde görevlendirilmesi söz konusu olabilmektedir. Türkiye geneline bakıldığında, 2007 yılı temmuz ayı itibarıyla trafik birimlerinde çalışan toplam 20.826 personelin 2.080'i (yaklaşık % 10'u) trafik dışı branşlara sahiptir. Diğer taraftan, trafik branşlı olduğu halde başka birimlerde çalışan personel sayısı ise, 2.148'dir. Bu durumda toplam 4228 personel uzmanlık eğitimi aldığı alanlar dışında çalıştırılmakta olup, kaynakların yerinde ve etkin kullanılması sağlanamamaktadır.

4.1.12 Diğer taraftan, trafik hizmetlerinin yürütülmesinde karar mekanizmalarında görev yapan rütbeli personelde (Emniyet Müdür Yardımcısı, Şube Müdürü ve Emniyet Amiri) trafik branş koşulu aranmamaktadır. Bu durum, karar alma yetkisine sahip olan rütbeli personelin, yeterli düzeyde bilgi ve

tecrübeye sahip olmadıkları alanlarda görevlendirilmelerine yol açabilmekte ve yönlendirici kararlar alınmasını güçleştirebilmektedir. Söz konusu husus yerinde denetim yapılan illerde incelenmiş ve rütbeli personelin görev yerlerinin çok sık değiştirildiği ve çoğunlukla trafik dışı birimlerde görev yapmış personelin trafik hizmetlerinde görevlendirildiği tespit edilmiştir.

4.1.13 Trafik branşında uzmanlığı dikkate almayan uygulamalar, personelin işe odaklanmasını, sahiplenmesini ve deneyim kazanmasını engellemektedir. Diğer yandan deneyim sahibi personelin de branş dışında çalıştırılması ve EGM tarafından merkezden yapılan personel planlamasının il düzeyinde geçerliliğini ve tutarlılığını kaybetmesi, personel dağılımı açısından tutarlı bir planlama politikasının uygulanmaması bu amaçla harcanan kaynaklardan etkin bir şekilde yararlanılmasına engel olmaktadır.

Trafik polislerine istenilen düzeyde eğitim verilememektedir.

4.1.14 Trafik polisinin branş ve geliştirme eğitimleri, 1999-2005 yılları arasında, Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezinde verilmiştir. Söz konusu merkez, trafik eğitimleri konusunda gerekli altyapıya, donanım ve uzmanlaşmış eğitim kadrosuna sahip olacak şekilde organize edilmiş ve teorik eğitimlerin yanı sıra, uygulamalı eğitimlere de ağırlık verilmiştir. Ancak, "Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğü", 21 Mart 2005 tarihinden itibaren, emniyet teşkilatına yeni alınacak yükseköğretim mezunu polis adaylarının eğitimi için "Polis Meslek Eğitim Merkezi Müdürlüğü"ne dönüştürülmüş ve söz konusu merkezde verilen trafik branş ve geliştirme eğitimlerine son verilmiştir. Eğitim merkezinin kapatılmasıyla birlikte çok sayıda eğitim materyallerinin, üzerinden iki buçuk yıl geçmesine rağmen, amacı doğrultusunda kullanılmadığı ve atıl olarak bekletildiği yerinde yapılan incelemede görülmüştür.

4.1.15 Trafik eğitimlerine yönelik 2005 yılında kapatılan "Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi" dışında başka bir merkezi eğitim birimi bulunmamaktadır. Bu nedenle, söz konusu merkezde düzenlenmesi planlanan tüm eğitimler EGM Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığının kontrol ve koordinesinde, belirlenen il emniyet müdürlükleri bünyesinde düzenlenmeye başlanmıştır. Ancak, yerinde inceleme yapılan illerde, eğitimlerin düzenlenmesi sırasında aşağıda belirtilen olumsuzluklar tespit edilmiştir:

- ✓ İllerin sınıf ve ders araç gereçleri yetersizdir.
- ✓ İllerde uygulamalı eğitime yönelik sınıflar bulunmamaktadır.
- ✓ Çoğu ilde yetişmiş eğitici veya öğretim elemanı sıkıntısı yaşanmaktadır.

4.1.16 Trafik eğitiminin yeterli araç gereç ve altyapı olanaklarına sahip bir merkezde düzenlenmemesi ve eğitim kadrosunun yetersizliği trafik eğitiminin istenilen düzeyde verilememesine neden olmaktadır. Bu alandaki eksikliği gidermek üzere EGM Aralık 2007'de uygulamaya koyduğu proje ile trafik

eğitimlerinin tekrar tek bir merkezde yapılmasına karar vermiş ve Kastamonu/Çatalzeytin'de bulunan Polis Okulunda trafik eğitimleri verilmeye başlanmıştır. Ancak söz konusu okulun, trafik eğitimlerinin verilmesine yönelik gerekli altyapıya sahip olmaması, eğitici kadrosunun henüz oluşturulmaması, coğrafi konumundan kaynaklanan olumsuzluklar nedeniyle eğitim ihtiyacını tam anlamıyla karşılamaktan uzak kalacağı düşünülmektedir.

Araç Gereç Planlaması

Trafik birimlerinin ayniyatında kayıtlı araç gereçlerin gerçek ihtiyaç karşılığı olup olmadığı EGM tarafından bilinmemektedir.

4.1.17 EGM tarafından trafik birimlerine tahsis edilen araç gereçlerin denetimlerde etkin bir şekilde kullanılıp kullanılmadığına dair bir izleme yapılmamakta ve illerden gelen taleplerin gerçek ihtiyaç karşılığı olup olmadığı tespit edilememektedir. Diğer taraftan, trafik birimlerinin stoklarında yedek olarak bekletilecek araç gereç sayısına ilişkin olarak da herhangi bir kriter bulunmaması, kullanılabilir araç gereçlerin atıl vaziyette bekletilmesine sebep olmaktadır.

Araç- Gereç Listesi

İl	Motorsiklet				GPS				El Telsizi				Alkolmetre			
	Şehir İçi		Bölge		Şehir İçi		Bölge		Şehir İçi		Bölge		Şehir İçi		Bölge	
	T.S	G.F	T.S	G.F	T.S	G.F	T.S	G.F	T.S	G.F	T.S	G.F	T.S	G.F	T.S	G.F
Adana	31	--	--	--	--	--	16	6	144	--	30	--	52	--	30	9
Afyon	3	--	--	--	--	--	--	--	23	--	16	--	26	--	32	5
Ankara	42	13	2	--	170	150	--	--	295	38	--	--	109	16	--	--
Bursa	21	--	--	--	58	15	--	1	104	14	55	5	78	12	38	5
Gaziantep	21	13	2	--	10	7	6	1	66	15	40	--	28	11	11	6
Giresun	3	3	--	--	--	--	4	--	16	--	8	--	12	--	9	2
İstanbul	132	14	12	--	279	34	80	--	851	94	116	--	139	--	31	--
Konya	14	6	--	--	15	--	--	--	52	--	50	--	28	15	11	5
Mersin	15	--	4	--	27	6	--	--	65	1	35	--	16	--	33	12
Samsun	16	--	--	--	--	--	20	2	49	--	25	--	21	--	27	1
Trabzon	4	4	--	--	--	--	8	--	29	--	19	--	18	--	15	--
TOPLAM	297	53	18	--	559	212	134	10	1694	162	394	5	527	54	237	45

Tablo: 8 TS: Toplam sayı G.F: Arızalı olmadığı halde gayri faal olan sayı

Not: Tabloda, yerinde inceleme yapılan tarihler itibarıyla mevcut olan araç-gereç sayıları esas alınmıştır.

4.1.18 Bu çerçevede yerinde denetim yapılan illerde, arızalı olmadığı halde atıl vaziyette bekletilen araç gereç bulunduğu Tablo 8'den görülmekle birlikte, bazı illerimizin takip eden yıllara ilişkin bütçe tekliflerinde aynı araç gereçten talepte bulunmaya devam etmeleri, ihtiyaçların gerçekçi planlanmadığını ortaya koymaktadır. Örneğin, Gaziantep ilinde arızalı olmadığı halde kullanılmayan alkolmetre bulunmasına rağmen, söz konusu ilin bütçe teklifi incelendiğinde; 2008 yılı için 20, 2009 yılı için beş ve 2010 yılı için de beş adet alkolmetre talebinde bulunduğu görülmüştür. Benzer şekilde, İstanbul'da 94 adet el telsizi kullanılmayarak bekletilmesine rağmen, 2008 yılında toplam 372 adet daha el telsizine ihtiyaç duyulduğu, Ankara'da 13 adet motosiklet arızalı olmadığı halde kullanılmamasına rağmen, 2008 ve 2009 yılları için 10'ar adet daha motosiklet talep edildiği söz konusu illerin bütçe tekliflerinden anlaşılmıştır. EGM kayıtlarında trafik birimlerinin ayniyatında yer alan araç gereçlerin gerçek ihtiyaç karşılığı olup olmadığına ilişkin verilerin yetersizliği, planlama faaliyetinin doğru biçimde yürütülmemesi, kaynakların ne ölçüde etkin kullanıldığına ilişkin bir izlemeyi de olanaksız kılmaktadır.

Araç gereç ve personel planlamalarında trafik güvenliği açısından risk taşıyan bölgelere göre etkin bir önceliklendirme yapılmamaktadır.

4.1.19 Trafik denetimleri araç gereç ve personel yoğun faaliyetlerden olup, bu bakımdan personel ve araç gereç tahsislerinin trafik denetimlerinin etkinliği açısından risk taşıyan bölgelere öncelik sırasına göre gerçekleştirilmesi, mevcut kaynaklarla denetimlerin en etkin biçimde yerine getirilmesine önemli katkı sağlayacaktır.

4.1.20 Bu bağlamda trafik denetimlerinde önemli yere sahip olan binek oto ve radar cihazı sayıları karşılaştırıldığında, stratejik öneme sahip riskli noktalarda bulunan trafik istasyonları ile daha az trafik kazasının meydana geldiği güzergâhlarda bulunan trafik istasyonları arasında önceliklendirme yapılmadığı anlaşılmaktadır. (Tablo: 9)

İstasyonların Araç Gereç Durumu Açısından Karşılaştırılması

Bölge Trafik Denetleme İstasyon Amirliği	Sorumluluk Alanı (km)	2005			2006		
		Toplam Kaza Sayısı	Binek Oto Sayısı	Radar Sayısı	Toplam Kaza Sayısı	Binek Oto Sayısı	Radar Sayısı
Çorlu	153	154	10	4	286	10	4
Yarımca	67	1874	13	2	1524	13	2
Turhal	75	34	5	1	36	5	1
Korkuteli	177	194	3	1	230	3	1
Dört Yol	115	214	8	2	259	8	2
Gölcük	54	727	8	1	1259	8	1
Pozantı	20	134	6	2	164	6	2
Polatlı	58	329	8	1	436	6	2

Tablo: 9

4.1.21 Yukarıdaki tablodan görüleceği üzere, Çorlu İstasyon Amirliğine göre ortalama 6-7 kat daha fazla trafik kazasının meydana geldiği Yarımca İstasyon Amirliği radar sayıları karşılaştırıldığında, trafik kazasının çok daha fazla meydana geldiği güzergâhta bulunan Yarımca İstasyon Amirliğinde daha az sayıda radar cihazının olduğu görülmektedir. İstasyon amirlikleri hem sorumluluk alanı hem de trafik kaza sayısı açısından karşılaştırıldığında ise, Turhal İstasyon Amirliğine göre yaklaşık 2,5 kat daha fazla sorumluluk alanı bulunan ve ortalama 5-6 kat daha fazla trafik kazasının meydana geldiği Korkuteli İstasyon Amirliğinde radar sayısı açısından farklılaşmaya gidilmediği ve daha az sayıda binek oto bulundurulduğu görülmektedir. Benzer durumun ilçe trafik tescil ve denetleme büro amirlikleri için de geçerli olması, araç gereç planlamasının trafik güvenliği açısından risk faktörü daha yüksek birimlere göre önceliklendirilmesinde yetersiz kaldığını göstermektedir.

4.1.22 Araç gereç planlamasındaki benzer durumun, personel planlaması açısından da geçerli olduğu Tablo 10'da görülmektedir. Örneğin, Kaynaşlı İstasyon Amirliğine göre yaklaşık 7-8 kat daha az trafik kazasının meydana geldiği Tarsus İstasyon Amirliğinde denetim için daha fazla sayıda personelin istihdam edildiği görülmektedir. Ayrıca kaza sayısı açısından daha riskli olarak değerlendirilebilecek Bodrum Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliğinde, Salihli Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliğine göre daha az sayıda personel istihdam edildiği görülmektedir.

İstasyonların Personel Durumu Açısından Karşılaştırılması

Bölge Trafik Denetleme İstasyon Amirliği	2005		2006	
	Toplam Kaza Sayısı	Personel Sayısı	Toplam Kaza Sayısı	Personel Sayısı
Manavgat	655	32	549	29
Ödemiş	79	31	87	31
Kaynaşlı	1427	31	1476	44
Tarsus	198	51	279	52
Bodrum	526	18	554	21
Karacabey	606	63	551	55
Pozantı	134	29	164	30
Gölcük	727	28	1259	27
İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği				
Bodrum	1004	23	1203	27
Salihli	165	29	217	30
Kuşadası	766	32	917	29
Dört Yol	150	27	266	28
Sincan	2584	21	3351	22
Akhisar	397	20	459	21
Turhal	154	24	159	24
İmamoğlu	50	15	51	15
Çeşme	524	14	568	12
Çerkezköy	1413	15	1636	17
Nizip	137	28	100	20
Kemer	354	15	332	14
Demirci	37	11	51	13
Tatvan	129	17	183	19
Etimesgut	3139	19	3559	19
Merzifon	225	21	320	21
Marmaris	773	24	1047	19

Tablo: 10

Trafikte her düzeyde personeli kapsayacak şekilde branşlaşma sağlanmalı, personele branşta kalma güvencesi sağlamaya yönelik bir sistem oluşturulmalıdır.

Personel ve araç gereç planlamaları trafik güvenliği açısından risk ve öncelikler göz önüne alınarak gerçekleştirilmelidir.

Trafikte görevlendirilecek personelin eğitimleri için fiziki altyapısı ile birlikte yeterli donanımına sahip, uzmanlaşmış eğitim kadrosu bulunan, hem teorik hem de uygulamalı eğitimlerin bir arada verilebilmesine olanak tanıyan bir eğitim merkezi oluşturulmalıdır.

Trafik birimlerinin ayniyatlarında yer alan araç gereçlerin aktif bir şekilde kullanılıp kullanılmadığının tespitine yönelik envanter çıkarılmalı, ihtiyat amaçlı olarak bekletilen araç gereçlerin sayısına yönelik olarak kriterler belirlenmelidir.

Trafik Güvenliğine Yönelik Denetimler

4.1.23 Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının en önemli sebepleri arasında, aşırı hızlı araç kullanımı, alkollü araç kullanımı ve hatalı sollama bulunmaktadır. Söz konusu kural ihlallerini önlemeye yönelik olarak denetim programları hazırlanmakta ve uygulanmaktadır. Ancak, daha önceki bölümlerde de açıklandığı üzere, ölçülebilir amaç ve hedefler içermeyen söz konusu programlara dayalı olarak yürütülen kontroller sonucunda, alternatif denetim yöntemleri ile hangi kural ihlalinin ne kadar önlenbildiğine yönelik bir veri elde edilememekte ve takip eden dönemler için güncel veriler ışığında uygulamalara yön verilememektedir. Oysa ki; riskler, öncelikler ve hedef kitlenin belirlenmesi ile denetim modellerinin şekillendirilmesi kazalara sebebiyet verebilecek kural ihlallerinin yapılmasının önlenmesine ve trafik kazalarının azaltılmasında önleyici tedbirlerin hayata geçirilmesine yardımcı olacaktır. Bu çerçevede, Konya Trafik Denetim Şube Müdürlüğü bünyesinde, trafik kazalarının ya da kural ihlallerinin hangi karayolu kullanıcıları tarafından, hangi sebeplerle, hangi noktalarda, hangi saat dilimlerinde ya da hangi günlerde gerçekleştiğine ilişkin istatistiksel bilgiler bilimsel ve teknik metodlarla topluca ele alınarak, üniversitelerle yapılan işbirliği çerçevesinde, trafik kazalarının azaltılması yönünde çeşitli güvenlik önlemlerinin alınması ve önerilerin belirlenmesine dayalı detaylı kaza analizlerine yönelik çalışmalar yapılmaktadır. Bu bağlamda, uygulama yapılan söz konusu ilde, Tablo 11'de açıkça görüleceği üzere, trafik kazalarının % 26-84 oranında azaldığı ortaya çıkmıştır.

Detaylı Kaza Analizleri Sonucu Kaza Sayılarındaki Değişim

Güzergâh (Konya)	Uygulama Öncesi Kaza Sayısı	Uygulama Sonrası Kaza Sayısı	Fark	Azalma Oranı (%)
Yayaya Çarpma Şekline Meydana Gelen Kazalar Kapsamında Vatan Caddesi	19	3	16	84
Bezirci ve Aydınlık Kavşakları	46	12	34	74
Nalçacı Kavşağı	18	9	9	50
Otogar Kavşağı	62	32	30	48
Ereğli Kavşağı	23	17	6	26

Tablo: 11(Kaynak: Konya Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü)

4.1.24 Genel olarak değerlendirildiğinde, il düzeyinde denetimlerin yapılacağı noktalar bilimsel yöntemlere göre belirlenmemekte ve istatistiklerden tam olarak yararlanılmamaktadır. Bu durum denetimlerin, hedef kitle tespitine dayanmayan alışlagelmiş noktalarda sürdürülmesine sebep olmakta, sürücüler üzerinde algılanan yakalanma riskini azaltmakta ve denetimlerin etkinliğini zayıflatmaktadır.

Denetimlerin en etkin şekilde gerçekleştirilmesi için trafik kazaları ve kural ihlallerine ilişkin risk analizlerine dayalı denetim modellerinin geliştirilmesi sağlanmalıdır.

Radarla Hız Kontrolleri

4.1.25 Ülkemizde son üç yılda meydana gelen trafik kazalarına neden olan sürücü kusurları incelendiğinde, ortalama % 30'unun hız ve hıza bağlı sebeplerden meydana geldiği görülmektedir. Hıza bağlı trafik kazalarının azaltılmasına yönelik olarak alınan en temel önlem, taşıt yollarının özellikleri ve konumları dikkate alınmak suretiyle yasa ile getirilen hız sınırlamalarıdır. Söz konusu hız sınırlamalarının trafik kazalarında meydana getirdiği artış ya da azalışlara ilişkin olarak çeşitli ülkelerde farklı yıllarda yapılan bilimsel araştırmalardan elde edilen sonuçlar Tablo 12'de gösterilmektedir.

Hız Sınırlarının Artırılmasının ve Azaltılmasının Meydana Getirdiği Sonuçlar

Hız Sınırlarının Artırılması			Hız Sınırlarının Azaltılması		
ABD	89 Km/s'den 105 Km/s'ye yükseltme	Ölümlü kazalarda % 21 oranında artış Hız yapma alışkanlığında % 48 artış	İsveç	110 km/s 'den 90 km/s' e düşürülmüştür	Hızlar saatte 14 km, ölümlü kazalar ise % 21 oranında düşmüştür
ABD (Michigan)	89 Km/s' den 105 Km/s' ye yükseltme	Ölümlü ya da yaralanmalı kazalar kırsal yollarda anlamlı biçimde artmıştır.	Danimarka	60 km/s' den 50 km/s' e düşürülmüştür	Ölümlü kazalar %24, yaralanmalı kazalar %9 oranında düşmüştür
ABD (Ohio)	89 Km/s' den 105 Km/s' ye yükseltme	Yaralanmalı ve maddi hasarlı kazalar artmış ancak, ölümlü kazalar artmamıştır.	Avustralya	110 km/s 'den 100 km/s' e düşürülmüştür	Yaralanmalı kazalar %19 oranında azalmıştır
Avustralya	100 Km/s'den 110 Km/s'e yükseltme	Yaralanmalı kazalar % 25 oranında artmıştır	İsviçre	130 km/s'den 120 km/s'e düşürülmüştür	Hızlar saatte 5km düşmüştür Ölümlü kazalar %12 oranında azalmıştır
ABD (Iowa)	89 Km/s' den 105 Km/s' ye yükseltme	Ölümlü kazalarda % 36 oranında artış	Almanya	60 km/s'den 50 km/s'e düşürülmüştür	Kazalar %20 oranında azalmıştır
Avustralya (Victoria)	5-20 Km/s arası artışlar	Kazalar % 8 oranında artmıştır	Birleşik Krallık	100 km/s ' den 80 km/s' e düşürülmüştür	Hızlar saatte 4 km, kazalar %14 oranında düşmüştür

Tablo: 12 (Kaynak : Değişik Hız Denetim Yöntemlerinin Sürücü Hız Seçimine Etkileri, EGM)

4.1.26 Birleşik Krallık'ta yapılan bir çalışmaya göre de (UK Transport Research Laboratory), ortalama hızda 3km/h'lik bir azalmanın, Avrupa'da 5000 – 6000 yaşam kurtaracağı ve bunun yaklaşık 120.000 – 140.000 arası kaza, 20 milyar avro tutarında tasarruf sağlayacağı tahmin edilmiştir. (White Paper on European Transport Policy, 2003)

4.1.27 Hız kontrolleri; radar, takoğraf veya kamera ile yapılabilmektedir. Ayrıca, sürücülerin seyir halindeyken dikkatlerini çekmeye yönelik olarak aracın hızını gösteren ışıklı panolar da son zamanlarda güzergâh üzerinde uygulama alanı bulabilmektedir.

4.1.28 Hız kontrollerinin, radar cihazları ile gerçekleştirilmesi çeşitli ülkelerde uygulama alanı bulmakla birlikte, “Kameralı Hız Denetimi” ile de algılanan yakalanma riskinin artırıldığı ve trafik kazalarının önemli ölçüde azaldığı tespit edilmiştir. Örneğin, kameralı hız denetimi ile trafik kazalarının; Yeni Zelanda'da %19, Norveç'te % 20, Londra'da % 25, Arizona'da % 16 oranında azaldığı saptanmıştır. Diğer bir araştırmaya göre ise, kameralı hız denetimi; trafik kazalarında % 7, ölümlü trafik kazalarında ise % 20 azalış sağlamıştır.



4.1.29 Diğer taraftan kameralı hız denetimi ile;

- ✓ Sürücüler tarafından yapılan kural ihlallerinin her an tespit edilip cezalandırılacağı endişesi, trafik kurallarına uyma alışkanlığını artıracak,
- ✓ Trafik kurallarına uyma alışkanlığının kazanılması ile birlikte, trafik kazaları büyük ölçüde azalacak,
- ✓ Trafik para cezalarının otomatik kesilmeye başlanması ile birlikte, para cezalarının tahsilatında yaşanan problemler büyük ölçüde ortadan kalkacak ve cezaların caydırıcılığı artacak,
- ✓ Kural ihlali otomatik olarak tespit edileceği için nüfuz kullanma vb. olumsuz durumların önüne geçilebilecek,
- ✓ Ortalama 3-6 kişi ile gerçekleştirilen radar denetiminin kamera ile yapılması durumunda, personel ve araç gereç tasarrufunda bulunulabilecektir.

4.1.30 Yol kenarlarına yerleştirilen ve o noktadan geçen araçların hızını gösteren ışıklı panolar da, sürücülerin seyir halindeyken dikkatlerini çekme yönünde etkili sonuçlar verebilmektedir. Bu çerçevede, örneğin Kanada'da yapılan bir çalışmaya göre, söz konusu panoların kullanımı ile sürücülerin % 70'inin hızlarını azalttıkları tespit edilmiştir. Diğer taraftan, sürücünün hız ihlali yaptığının söz konusu noktadan geçen diğer kişilerce de görülmesinin sağlanması, bir nevi sosyal kontrol mekanizmasını da harekete geçirebilmektedir.



Radarla hız kontrolleri, etkin ve sürekli bir şekilde yapılamamaktadır.

4.1.31 Radarla hız kontrollerinin, hız ihlallerinin yoğun olarak yapıldığı güzergâhlarda sabit veya seyir halinde gerçekleştirilmesi, sürücüler üzerindeki algılanan yakalanma riskinin artırılmasını sağlayacak ve aşırı hız sonucu meydana gelebilecek trafik kazalarının önlenmesinde etkili sonuçlar ortaya koyabilecektir. Ancak yerinde inceleme yapılan illerde, hız ihlallerinin yoğunlaştığı noktaların

belirlenmesine ilişkin özel bir çalışma yapılmadığı ve hız kontrollerinin, genellikle sürücüler tarafından yerleri bilinen veya tahmin edilen alışılmalı yerlerde ve genel olarak sabit bir şekilde sürdürüldüğü görülmüştür.

4.1.32 Radarla hız kontrollerinin etkin bir şekilde yapılabilmesi için öncelikle güzergâh üzerinde uygun kontrol “cep”lerinin olması ve radar aracının bulunduğu nokta ile kontrolü yapacak ekibin bulunduğu nokta arasında radara giren aracın yön değiştirebileceği başkaca bağlantı yollarının bulunmaması gerekmektedir. Bu nedenle radar uygulamaları belirli koşullara sahip noktalarda gerçekleştirilebildiğinden, hız ihlallerinin yoğun olduğu her noktada yapılamamaktadır. Bu sorun karşısında EGM, 14.01.2008 tarihinde illere gönderdiği talimatla hız ihlallerinin yoğun olarak meydana geldiği yerlerde araçların durdurulmasının mümkün olmaması veya riskli olması durumunda tescil plakalarına göre işlem yapılmasını belirterek uygulamanın daha etkin olmasını hedeflemiştir.

4.1.33 KGM tarafından çeşitli yıllarda kaza kara noktaları tespit edilmiş olup, mühendislik faaliyetleri ile çözümlenebilecek olan noktalar için gerekli çalışmalar yapılarak trafik güvenliği açısından problemler büyük ölçüde ortadan kaldırılmıştır. Yol mühendisliği açısından sorun olmayan, yalnızca trafik denetimleri ile ortadan kaldırılacak hıza bağlı kaza kara noktaları için ise, KGM tarafından Türkiye genelinde karayollarında hız ölçümleri yapılmış ve araç cinslerine göre ortalama hızlar EGM’ye bildirilerek, hız denetimlerinin bu karayolu kontrol kesim noktalarında yapılması gerekliliği üzerinde durulmuştur. Bu çerçevede yerinde denetim yapılan illerde, hız denetimlerinin KGM tarafından belirtilen kontrol kesimlerinde gerçekleştirilip gerçekleştirilmediği incelenmiş, ancak bunların bir kısmında hız kontrollerinin gerçekleştirildiği, bir kısmında ise paragraf 4.1.32’de belirtilen hususlar dolayısıyla hız denetimlerinin yapılamadığı gözlenmiştir.

4.1.34 Şehir içerisinde trafik akışını rahatlatmaya yönelik olarak yapılan çevre yolu, alt geçit ya da yol genişletme çalışmaları trafiğin hızlanmasına yol açmıştır. İnsan yerine araçlara öncelik veren bu yaklaşım, hız kontrollerinin yasal sınırlar içerisinde uygulanabilirliğini güçleştirmiştir. Bu durum, Karayolları Trafik Yönetmeliğinde yerleşim yeri için belirtilen 50 km hız sınırının radar kontrolleri bakımından uygulanabilir olmasını ortadan kaldırmaktadır. Zira, sürücüler çoğunlukla 50 km’nin üzerinde araç kullanmakta, ve bu durum çok sayıda araca aynı anda ceza yazılması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Ancak bütün araçları durdurmak mümkün olmadığından, ekiplerce radar cihazları 50 km’ye ayarlanmakta ancak 90 km’nin üzerinde seyreden araçlara ceza yazılmaktadır. Örneğin, hız sınırının 50 km olduğu bir güzergâhta, 70 km ile seyreden bir araca ceza yazılmamakta, sadece 90 km ve üzerinde seyreden araçlar için ceza uygulanmaktadır.

4.1.35 Karayolları Trafik Kanunu ve Yönetmeliği uyarınca şehir içinde ve geçişlerinde hız sınırı 50 km olarak öngörülmüştür. Ülkemizde olduğu gibi, AB ülkelerinde de yerleşim yerlerinde hız sınırları genel olarak 50 km olarak belirlenmiştir. UKOME ve İl Trafik Komisyonları, yerleşim yeri hız sınırını “Karayolları Trafik Kanununun belirlediği hız sınırları içerisinde kalmak şartıyla”, en çok ve en az hız limiti şeklinde yeniden belirleme yetkisine sahiptir. Bu çerçevede yerinde inceleme yapılan bazı illerde, UKOME ya da İl Trafik Komisyonları tarafından şehir içlerinde belirli yol güzergâhlarında hız

sınırlarının Karayolları Trafik Yönetmeliğinde belirtilen limite aykırı olarak yeniden düzenlendiği ve buna göre 60 km/h ila 70 km/h olarak uygulanması kararlaştırıldığı tespit edilmiştir. Bu durum, farklı yerlerde birbirlerinden farklı hız sınırları ortaya çıkardığı gibi denetimlerde hız sınırının kaç olacağı konusunda da çelişkili durumlar meydana getirmekte, hıza bağlı trafik kazalarının artmasında etken olabilmektedir.

4.1.36 Yukarıda sayılan sebepler, radar denetimlerinin kontrol programlarında öngörülen süreler dahilinde ve etkin biçimde gerçekleştirilmesini engellemektedir. Örneğin, EGM kontrol programında şehir içi trafik birimlerinde bulunan her bir radar ekibinin katılımı ile günde en az üç saat üzerinden ayda ortalama doksan saat radarla hız kontrolü yapması öngörülmekle birlikte, yerinde inceleme yapılan çoğu illerde söz konusu sürenin ayda 10 - 24 saat aralığında kaldığı tespit edilmiştir. Benzer şekilde, EGM kontrol programında bölge trafik birimleri için günde yedi saat hız denetimi öngörülmüş olmasına rağmen çoğu ilimizde söz konusu denetimin daha az sürelerle uygulandığı görülmüştür. (Bkz. Tablo:7) Diğer taraftan "Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri" kapsamında 2008 yılında hız denetimine ayrılan sürenin % 25'ten % 35'e çıkarılmasının öngörülmesi, hız denetimlerinin etkinliğinin artırılması yönünde önemli bir gelişme olmakla birlikte, bunun hayata geçirilebilmesi için öncelikle hız denetimlerinin önündeki engellerin de ortadan kaldırılması gerekmektedir.

Hızlı araç kullanımının yoğun olduğu yerlerde, mevcut radar cihazları ile etkin bir şekilde denetim yapılabilmesi için ihtiyaç duyulan yerlere "cep" yapılmalıdır. Diğer taraftan yapılacak olan yeni yollarda ve yol bakım onarım çalışmalarının proje aşamalarında ise denetimlerin güvenli yapabileceği alanlar dikkate alınmalıdır.

Şehir içerisindeki mevcut yollarda araçların yüksek hızla seyrettiği noktaların tespiti yapılmalı ve söz konusu noktalara kameralı denetim sistemi yerleştirilmeli ya da ihbarlı kontrol yöntemi yerine plakaya ceza yazma uygulamasına geçilmelidir. Diğer taraftan yapılması planlanan yollarda ise, hız ihlalleri için optimum çözüm sağlanması yönünde ilgili tüm kurumların koordinasyon içerisinde hareket etmesi sağlanmalıdır. Şehirlerin öncelikle insanların yaşadığı alanlar olduğu, insanlar için oluşturulduğu gerçeğinden hareket eden insan öncelikli bir şehircilik anlayışı mutlaka egemen kılınmalı, bu doğrultuda yapılacak çalışmalara üniversitelerin, sivil toplum örgütlerinin aktif desteği ve katılımı sağlanmalıdır.

Şehir içlerinde okul ve hastane bölgeleri ya da kaza kara noktaları gibi hıza duyarlı, riskli yol güzergâhlarından başlamak suretiyle kameralı denetim sistemi kurulmalı ve yaygınlaştırılması sağlanmalıdır.

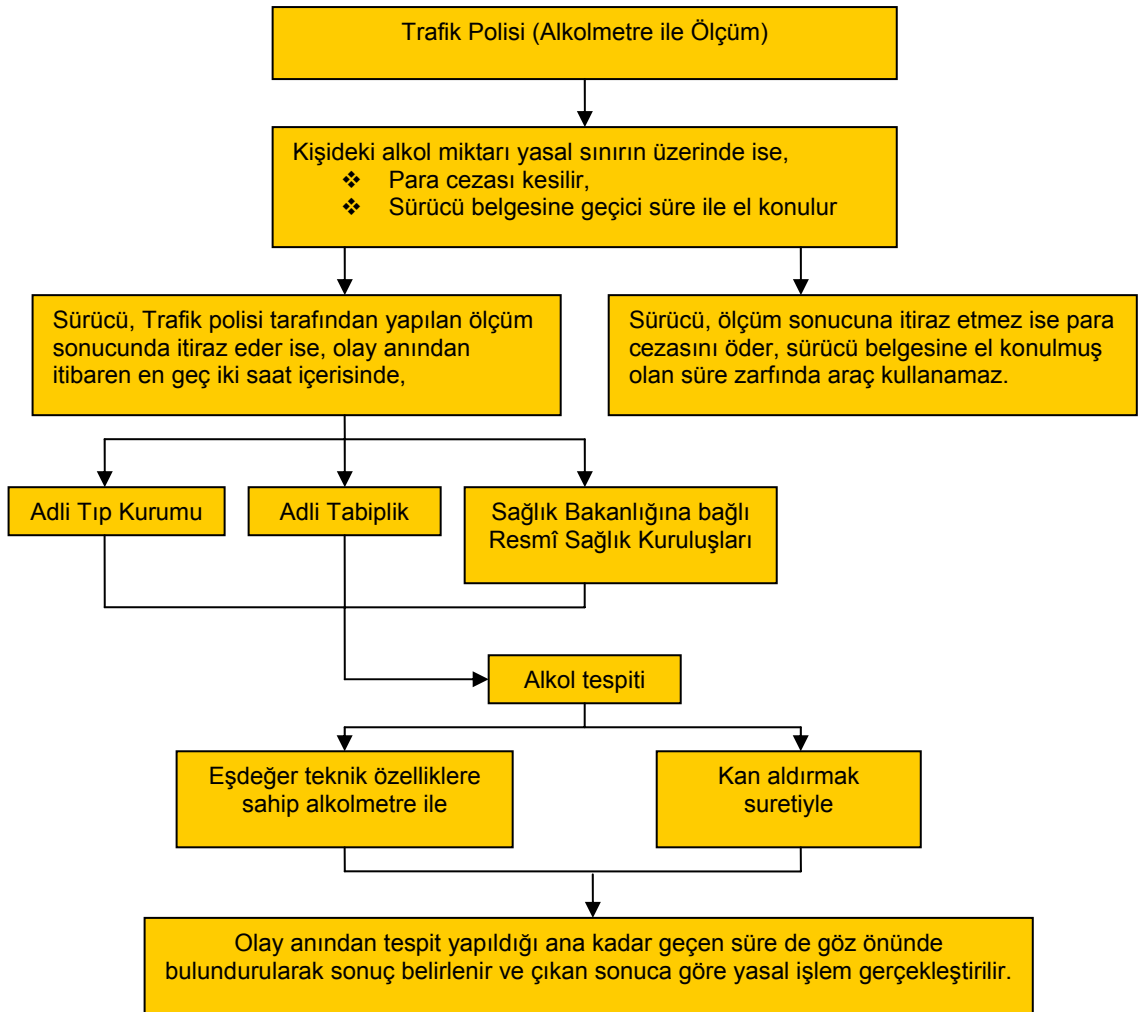
Sürücülerin hızlı araç kullanımını önlemeye yönelik olarak bazı noktalara yerleştirilmiş olan ışıklı panoların kullanımı yaygınlaştırılmalıdır.

Alkol Kontrolü



4.1.37 Alkol kontrolleri, trafik kazalarının en önemli sebeplerinden biri olan alkollü araç kullanımını engellemeye yönelik olarak gerçekleştirilmektedir. Söz konusu kontrollerde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücülere, para cezası uygulanmakta, ayrıca sürücü belgelerine de geçici sürelerle el konulmaktadır. Bu çerçevede, alkol kontrollerinde izlenmesi öngörülen prosedür, Şekil 4'te gösterilmektedir.

Alkol Kontrollerinde İzlenmesi Öngörülen Prosedür



Şekil: 4 (Kaynak: Karayolları Trafik Yönetmeliği 97. madde)

Alkol kontrollerindeki teknik yetersizlikler ve eksik uygulamalar, bu kontrollerden beklenen etkiyi azaltmaktadır.

4.1.38 Sürücülerdeki alkol miktarını nefes yoluyla ölçmede kullanılan alkolmetre cihazlarının tümü, alkol tespitine ilişkin tarih, saat ve ölçüm sonucu ile cihaza ait seri numarasını gösterir çıktı verebilme özelliğine sahip cihazlar değildir. Pek çok ilde hâlâ eski model alkolmetre cihazları kullanılmaktadırlar. Diğer taraftan, cihazlar eski model olduklarından ya da çok yoğun kullanıldıklarından sık sık arızalanabilmekte ve bu durum cihazların kalibrasyon ayarlarını değiştirebilmektedir. Ayrıca, alkolmetre ile yapılan kontrollerde alkol kullanımı üzerinden belirli bir süre geçmediği durumlarda, “ağız alkölü” olarak nitelendirilen husus dolayısıyla kişi olması gerekenden fazla alkollü çıkabilmektedir.

4.1.39 Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre, trafik polislerince yapılan ölçüme itiraz edilmesi durumunda sürücülerin adli tıp kurumu, adli tabiplik veya Sağlık Bakanlığına bağlı resmî sağlık kuruluşlarına olay anından itibaren en geç iki saat içerisinde sevk edilmeleri öngörülmektedir. Söz konusu birimlerde yapılacak ikinci ölçümler ise, trafik polisleri tarafından kullanılan cihazlar için öngörülen teknik özelliklere eşdeğer özellikteki cihazlarla veya kan aldırma suretiyle gerçekleştirilebilmektedir. Yerinde inceleme yapılan illerin büyük çoğunluğunda, alkol kontrollerine itiraz durumunda, belirtilen sağlık kuruluşlarınca yapılan ikinci ölçümün kan yerine alkolmetre ile nefesten yapılmasının tercih edildiği görülmüştür. Ancak hastanelerde, eşdeğer teknik özelliklere sahip cihazlar bulunmadığı gibi, mevcut cihazların kalibrasyonları hemen hemen hiç yaptırılmamakta, bu durum, ölçüm sonuçlarının farklılaşmasına, ceza tutanaklarının mahkemelerce iptal edilmesine ve ayrıca mahkeme masraflarının gereksiz yere idare tarafından ödenmesine neden olmaktadır. Oysa ki, birinci ölçümde elde edilen sonucun doğruluğunun test edilebilmesinin en sağlıklı yolu, kandaki alkol miktarının laboratuvar ortamında ölçülmesidir. 18 Mayıs 2007 tarihine kadarki uygulamada, ikinci ölçümün kandan yapılması Karayolları Trafik Yönetmeliği ile bir zorunluluk olarak düzenlenmiş, bu husus, EGM'nin çeşitli genelgeleri ile de trafik birimlerine bildirilmiştir. Ancak, 18 Mayıs 2007 tarihinde söz konusu Yönetmelikte yapılan değişiklik ile ikinci ölçümün alkolmetre ile de yapılabilmesine mevzuatla olanak tanınması, bundan sonraki süreçte uygulamada yaşanan problemlerin daha da artacağı şeklinde değerlendirilmektedir.

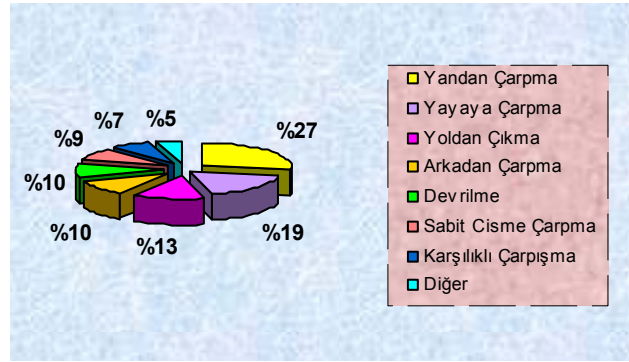
4.1.40 “Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri”nde her yıl sürücülerden 1/5'inin alkol kontrolüne tabi tutulduğu, 2008 yılında bu oranın 1/3'e çıkarılacağı öngörülmektedir. Belirtilen sayısal hedef gerçekleştirilse dahi, alkol kontrollerinde uygulamada ortaya çıkan ve yukarıda belirtilen sorunlar giderilmediği sürece denetimden beklenen etkinlik sağlanamayacaktır.

Alkolmetre cihazlarının sağlıklı ölçüm yapabilmelerine olanak tanıyan gerekli teknik donanıma sahip olmaları ve alkol kontrollerine itiraz edilmesi durumunda en sağlıklı sonucun elde edilebilmesi için, ikinci ölçümün her koşulda kandan yapılması sağlanmalıdır.

Yaya Denetimi

4.1.41 Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının oluşum şekilleri incelendiğinde, ilk sırada “yandan çarpma”, ikinci sırada ise “yayaya çarpma” olduğu görülmektedir. Bu durum, hemen hemen beş kazadan birinin yayaya çarpma şeklinde gerçekleştiğini göstermektedir. (Grafik: 10)

Trafik kazalarının Meydana Geliş Sebepleri



Grafik: 10 (Kaynak: EGM-2006)

4.1.42 Diğer taraftan son on yıllık EGM istatistikleri incelendiğinde, trafik kazaları sonucunda hayatını kaybedenlerin de yaklaşık % 21,7'sinin yayalar olduğu görülmektedir. Başka bir ifade ile, trafik kazalarında hayatını kaybeden her 5 kişiden birini yayalar oluşturmaktadır. (Tablo: 13)

Yıllar İtibari İle Yaya Ölümleri

Yıllar	Yaya ölümleri			Trafik kazalarındaki toplam ölü sayısı	Toplam ölü sayıları içerisinde yaya ölümlerinin oranı
	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Toplam		
1997	780	414	1194	5181	% 23
1998	676	343	1019	4935	% 20
1999	632	297	929	4596	% 20
2000	640	236	876	3941	% 22
2001	524	182	706	2954	% 24
2002	467	190	657	2900	% 22
2003	444	172	616	2811	% 21
2004	513	166	679	3081	% 22
2005	472	249	721	3198	% 22
2006	410	245	655	3365	% 19
TOPLAM	5.558	2.494	8.052	36.962	Ortalama % 21,7

Tablo: 13 (Kaynak: EGM Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı Temmuz – 2007)

4.1.43 “Korunmasız yol kullanıcıları” olarak adlandırılan yayaların içerisinde çocuklar ve yaşlılar en önemli risk gruplarını oluşturmaktadır. Tablo 14’ten görüleceği üzere toplam yaya ölümlerinin hemen hemen yarısını çocuk ve yaşlılar oluşturmaktadır.

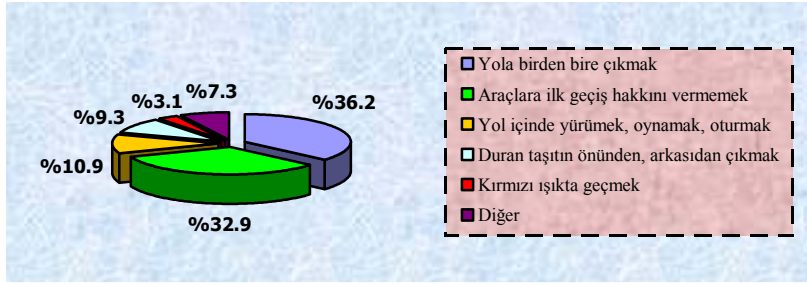
Yaş Grupları İtibarıyla Yaya Ölümleri

Yaş Grupları	2003			2004		
	Ölü Sayısı	Toplam Yaya Ölü Sayısı	Oranı (%)	Ölü Sayısı	Toplam Yaya Ölü Sayısı	Oranı (%)
0-14	127	616	21	157	679	23
65 ve üstü	147	616	24	176	679	26
Toplam	274	616	45	333	679	49

Tablo: 14 (Kaynak: 2003 ve 2004 Trafik Kazaları İstatistikleri, TÜİK)

4.1.44 Yayaların karıştığı kazaların yaklaşık % 70’i “yola birden bire çıkmak” ve “araçlara ilk geçiş hakkını vermemek” sebeplerinden kaynaklanmaktadır. (Grafik: 11)

2006 Yılı Yaya Kusur Dağılımı



Grafik: 11 (Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü, 2006)

4.1.45 Yukarıda ifade edilen veriler, “trafikte yaya öncelikli” bakış açısının oluşturulması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Nitekim, Avrupa Parlamentosu tarafından 1988 yılında “Yaya Hakları Bildirgesi” yayımlanmak suretiyle trafikte yayaların hakları güvenceye bağlanmıştır. Bildirgede yer alan bazı maddeler aşağıdaki şekildedir:

- ✓ Bütün yerleşim merkezlerinde, özgün ve yaygın yaya kaldırımı ağının bulunması, en temel yaya hakkıdır.
- ✓ Bütün yerleşim alanlarında yaya kaldırımının yapımı zorunludur.
- ✓ Araçlar yaya kaldırımına park edemez.
- ✓ Kaldırımlar üzerindeki bütün fiziki ve toplumsal engeller, serbest yürüyüşü aksatmayacak biçimde düzenlenir.
- ✓ Yaya bölgeleri her türlü motorlu araçtan kesinlikle arındırılır.
- ✓ Yayalar için yeşil ışık süresi, gerekli yürüme süresine göre ayarlanır.
- ✓ Genel kural olarak yayalar alt ve üst geçitlere zorlanamaz.

Yaya denetimlerine yeterli öncelik verilmemesi, yayaların kurallara uyma alışkanlıklarının yeterince sağlanamamasına sebebiyet vermektedir.

4.1.46 EGM tarafından şehir içi trafik birimleri için hazırlanan program, yayalara yönelik denetimin haftada üç gün birer saat olmak üzere yaya yoğunluğunun fazla olduğu kavşak ve yaya geçitlerinde yapılması, yayaların gerektiğinde araç megafonları da kullanılarak sözlü ikaz edilmeleri ve kurallara uyma konusunda alışkanlık edinmelerinin sağlanmasını öngörmektedir.

4.1.47 Son on yıllık dönem içerisinde yayalara yazılan cezalar ve bunların toplam cezalar içerisindeki oranı incelendiğinde, yayalara hemen hemen hiç ceza yazılmadığı görülmektedir. (Tablo: 15)

Yayalara Uygulanan Ceza Sayıları

Yıl	Yayalara Uygulanan Ceza Sayısı (A)	Toplam Ceza Sayısı (B)	A/B
1997	6772	6.865.111	Binde 9
1998	2207	7.740.913	Binde 3
1999	1611	8.346.123	Binde 2
2000	13047	8.735.376	Binde 5
2001	10173	7.610.381	Binde 13
2002	10368	6.702.494	Binde 15
2003	10793	5.703.465	Binde 19
2004	9741	6.623.251	Binde 15
2005	5324	5.564.612	Binde 10
2006	5507	6.055.337	Binde 9
TOPLAM	75.543	69.947.063	Ortalama Binde 11

Tablo: 15 (Kaynak: EGM Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı Temmuz – 2007)

4.1.48 Diğer taraftan, yaya yoğunluğunun fazla olduğu kavşak ve yaya geçitlerinde yayaların sözlü olarak ikaz edilmeleri ve kurallara uyma hususu kontrol programında belirtilmekle birlikte yerinde inceleme yapılan 15 ilde, yaya geçit levhası bulunan 46 yaya geçidinde yapılan gözlemlerde, sözlü uyarı yapmak ve bu suretle yayaların kurallara uyma konusunda alışkanlık edinmelerini sağlamak yönünde trafik ekiplerince herhangi bir kontrol yapılmadığı görülmüştür. Sürücüler tarafından da “yaya geçitlerinde ilk geçiş hakkının yayalarda” olduğu kuralına riayet edilmediği ve trafik polisleri tarafından da bu yönde herhangi bir kontrol yapılmadığı tespit edilmiştir.



4.1.49 Diğer taraftan toplam yaya ölümlerinin ortalama % 30,9'u yerleşim yeri dışında meydana gelmesine rağmen, EGM'nin bölge trafik birimleri için hazırladığı kontrol programlarında yaya denetimine yer verilmemektedir.(Bkz. Tablo: 13)

4.1.50 Yaya güvenliğini tehdit eden bir diğer husus da, yaya kaldırımlarının araçlar tarafından yaygın bir şekilde işgal edilmesidir. Yerinde inceleme yapılan bütün illerde gözlenmiş olan bu husus, yayaları kendilerine ayrılmış alanlar yerine taşıt yollarını kullanmak zorunda bırakmakta, ancak çeşitli nedenlerle yaya kaldırımlarının işgal edilmesine yönelik etkin bir kontrol programı ve uygulaması bulunmamaktadır.



Yaya hakları bildirgesinde yer verilen hususlar ülkemiz için de esas alınmalı ve denetimlerde yaya güvenliğini sağlayıcı hususlara öncelik verilmelidir.

Trafik Bilgi Sistemi

4.1.51 Trafik Bilgi Sistemi, Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği (KITGİ) projesi kapsamında toplam 7.500.000 ABD Doları harcama ile 6 Haziran 2003 tarihinde faaliyete geçirilmiştir. TBS'nin temel amacı, sistematik verilerle denetimlerin etkin bir şekilde yürütülebilmesidir. TBS üç alt sistemden oluşmaktadır. Bunlar;

- ✓ Mobil Uygulama Alt Sistemi
- ✓ İnternet Uygulamaları Alt Sistemi
- ✓ Karar Destek Alt Sistemidir.

4.1.52 Mobil Uygulama Alt Sisteminde, tablet bilgisayarlar vasıtasıyla sürücü ve araç kayıtlarının, ceza puanlarının sorgulaması ağ üzerinden elektronik olarak gerçekleştirilmektedir. Ayrıca trafik ekibinin hangi noktada olduğu dijital haritada görüntülenebilmekte, ekip ile merkez arasındaki haberleşme daha kısa sürede sağlanabilmekte ve ekiplerin faaliyetlerini izlemeye yönelik olarak mobil uygulama sistemi raporları hazırlanabilmektedir.

4.1.53 İnternet Uygulama Alt Sistemi, kurum içi kullanım ve internet üzerinden kullanım olmak üzere iki düzende çalışabilecek şekilde tasarlanmıştır. Sistemin amacı, trafik faaliyetleri ile ilgili olarak çeşitli istatistiki ve mevzuat ile ilgili bilgileri vatandaşa internet üzerinden sunmaktır.

4.1.54 Karar Destek Alt Sistemi, trafik ile ilgili düzenlemelerde karar verme pozisyonunda olan yöneticilere bu faaliyetlerinde yardımcı olacak istatistiki bilgileri üretmek amacıyla gerçekleştirilen bir alt sistemdir.

Denetimleri teknolojik imkânlarla modernize etmeyi hedefleyen Trafik Bilgi Sisteminden etkin bir şekilde faydalanılamamaktadır.

4.1.55 TBS'den beklenen faydaların sağlanabilmesi için, kurumlar arası işbirliği çerçevesinde Türkiye çapında coğrafi bilgi sisteminin ve il düzeyinde dijital haritaların oluşturulması gerekmektedir. Bunlar hayata geçirildiği takdirde kazaların hangi noktalarda yoğunlaştığı ayrıntısı ile belirlenebilecek ve ekiplerin hangi noktalarda görev yaptıkları doğrudan izlenebilecektir. Ancak bugüne kadar, sadece Türkiye düzeyinde dijital harita düzenlenmiş, coğrafi bilgi sistemi ve il düzeyinde dijital haritalar ise oluşturulamamıştır.



4.1.56 Denetimleri gerçekleştiren ekiplerle bağlantı, GSM ağı üzerinden tablet bilgisayar kullanımı yoluyla sağlanmaktadır. Tablet bilgisayar vasıtasıyla, polis telsizlerine göre daha kısa zamanda araç, ceza ve kaza sorgulaması yapılabilmekte olup, bu bilgisayarların online duruma getirilmeleri ile birlikte, ekiplerin hangi noktalarda olduğu rahatlıkla izlenebilmektedir. Ayrıca ekipler tarafından yapılan tüm sorgulamalar

anında TBS merkezinde bulunan ekrana yansıdığı için istatistiki bilgiler daha kısa zamanda toplulaştırılabilmektedir. Bu çerçevede, Mobil Uygulama Alt Sistemi kapsamında 234 adet tablet bilgisayar alımı yapılmış ve bunlar Türkiye genelinde kazaların % 80'inin meydana geldiği 4500 km'lik güzergâhta bulunan ekiplere dağıtılmıştır. Diğer taraftan 1200 adet yeni tablet bilgisayar alımı için çalışmalar başlatılmıştır.

4.1.57 TBS'den istenen verimin alınabilmesindeki kilit unsur, tablet bilgisayarların etkin şekilde kullanılabilmesidir. Ancak yerinde yapılan denetimlerde; şarjlarının uzun süre dayanmaması, GSM şebekesinin her noktada bağlantı kuramaması veya kesilmesi, cihazların ekip araçlarına entegresinde problemler yaşanması, trafik personelinin tablet bilgisayarları kullanmak yerine telsiz kullanmayı tercih etmeleri gibi sebepler yüzünden çoğu zaman aktif olarak kullanılmadığı tespit edilmiştir.

4.1.58 Tablet bilgisayarların çok sık arıza yapması, denetim yapan ekiplerin TBS bağlantısını ortadan kaldırmaktadır. Bu çerçevede; 24.07.2007 tarihi itibarıyla toplam 234 adet tablettan, 98'inin; 2005, 2006 ve 2007 yıllarında tamir edilmek üzere EGM'ye gönderilmiş olduğu ve tamir edilmek üzere bekletildiği, 13 adedinin ise hizmette kullanılabilme vasfını kaybetmesi sebebiyle kullanım dışı bırakılmış olduğu tespit edilmiştir.

4.1.59 "Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri" çerçevesinde 2008 yılında 1183 adet tablet bilgisayarın alınması öngörülmüş olmakla birlikte, tablet bilgisayar kullanımındaki sorunlar ortadan kaldırılmadan bunların yalnızca sayıca artırılması, denetimlerde TBS'den beklenen faydanın artırılmasına sınırlı ölçüde katkı sağlayacaktır.

4.1.60 Sonuç olarak, coğrafi bilgi sisteminin ve il düzeyinde dijital haritaların henüz oluşturulamaması, bağlantı alt yapısındaki sorunlar, tablet bilgisayar donanım ve kullanımındaki eksiklikler nedeniyle denetimleri teknolojik imkânlarla modernize etmeyi hedefleyen Trafik Bilgi Sisteminden etkin bir şekilde faydalanılamamaktadır.

TBS'den etkin bir şekilde yararlanılması sağlanmalı, altyapı ve kullanımda yaşanan olumsuzluklar giderilmelidir.

Fahri Trafik Müfettişliği

4.1.61 Fahri trafik müfettişlerinden (FTM) beklenen temel amaç, sürücüler üzerinde algılanan yakalanma riskini artırmak ve bu suretle trafik kurallarına daha fazla riayet edilmesini sağlamaktır. Bu çerçevede 1997 yılında hayata geçirilen ve gönüllülük esasına dayanan fahri trafik müfettişliği, trafik denetimlerini yürüten trafik zabıtasının yanında bir sivil denetim unsurudur. Türkiye’de Temmuz 2007 itibarıyla toplam 11.569 FTM bulunmaktadır. (Tablo 16)

İller İtibarıyla FTM Sayıları

İl	Sayı	İl	Sayı	İl	Sayı	İl	Sayı	İl	Sayı
Adana	268	Çankırı	30	İzmir	1077	Ordu	36	Bayburt	10
Adıyaman	48	Çorum	159	Kars	3	Rize	35	Karaman	36
Afyon	89	Denizli	171	Kastamonu	12	Sakarya	111	Kırıkkale	58
Ağrı	12	Diyarbakır	18	Kayseri	154	Samsun	248	Batman	4
Amasya	17	Edirne	51	Kırklareli	31	Siirt	9	Şırnak	2
Ankara	3366	Elazığ	50	Kırşehir	19	Sinop	9	Bartın	14
Antalya	323	Erzincan	29	Kocaeli	107	Sivas	78	Ardahan	1
Artvin	4	Erzurum	46	Konya	299	Tekirdağ	79	İğdır	7
Aydın	163	Eskişehir	241	Kütahya	42	Tokat	42	Yalova	11
Balıkesir	115	Gaziantep	349	Malatya	66	Trabzon	67	Karabük	24
Bilecik	24	Giresun	37	Manisa	112	Tunceli	3	Kilis	8
Bingöl	3	Gümüşhane	12	K.Maraş	45	Şanlıurfa	16	Osmaniye	21
Bitlis	3	Hakkari	-	Mardin	5	Uşak	32	Düzce	1
Bolu	57	Hatay	185	Muğla	139	Van	16		
Burdur	46	Isparta	71	Muş	3	Yozgat	28		
Bursa	482	Mersin	188	Nevşehir	53	Zonguldak	69		
Çanakkale	32	İstanbul	1580	Niğde	26	Aksaray	32		

Tablo: 16 (Kaynak: EGM Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığı Temmuz – 2007)

Fahri trafik müfettişliği kendisinden beklenen sivil denetim fonksiyonunu yeterince yerine getirememektedir.

4.1.62 FTM'lerin etkin bir şekilde faaliyet gösterebilmesi için denetimin nasıl yapılacağına dair gerekli ve güncel bilgiye sahip olmaları gerekmektedir. Bu amaçla EGM genelgesi gereği FTM'ler için her ilde yılda iki defa toplantı düzenlenmesi öngörülmektedir. Bu toplantıların amacı:

- ✓ Değişen trafik mevzuatı hakkında bilgi verilmesi,
- ✓ FTM'lerce düzenlenen tutanaklardaki hatalar ya da yanlışlıklar ile ilgili bilgi alış verişi yapılması,
- ✓ Sistemde yaşanan problemleri ortadan kaldırmaya yönelik karşılıklı işbirliği yapılmasıdır.

4.1.63 Söz konusu toplantılara FTM'ler tarafından yeterli önem verilip verilmediği hususuna ilişkin olarak yerinde denetim yapılan illerde FTM toplantı tutanakları incelenmiş, söz konusu toplantılara katılımın oldukça az olduğu belirlenmiştir. Tabloda yer almayan illerin toplantı tutanaklarında ise sayı belirtilmemiş, benzer şekilde bu illerde de toplantılara katılımın çok az olduğu yetkililerce ifade

edilmiştir. (Tablo: 17) Toplantılara katılımın düşük olması, yukarıda belirtilen amaçların yeterli ölçüde sağlanamamasına neden olmaktadır. Söz konusu hususun hangi sebeplerden meydana geldiği trafik birimleri tarafından araştırılmamakta, katılım sayılarının artırılmasına yönelik herhangi bir çaba da gösterilmemektedir.

FTM'lerin İl Düzeyindeki Toplantılara Katılım Durumu

İl	Mevcut FTM Sayısı	Toplantıya Katılan FTM sayısı	
		2006 Yılı Birinci Dönem Toplantısı	2006 Yılı İkinci Dönem Toplantısı
Adana	268	46	57
Ankara	3366	1500	---
Gaziantep	349	112	105
Giresun	37	13	5
İstanbul	1580	350	350
Konya	299	75	83
Mersin	188	51	54

Tablo: 17

4.1.64 FTM'ler tespit ettikleri kural ihlalleri için öncelikle suç tespit tutanağı düzenlemekte ve söz konusu tutanakları en geç bir hafta içerisinde en yakın trafik birimine/polisine teslim etmektedirler. Trafik birimleri tarafından teslim alınan suç tespit tutanakları kontrol edildikten sonra, hatalı ya da eksik olmayanlar ceza tutanağına çevrilmektedir. Ülke genelinde teslim alınan ve cezaya çevrilen tutanak sayıları incelendiğinde, FTM'ler tarafından yazılan cezaların yıllar itibarıyla önemli ölçüde azaldığı görülmektedir. Diğer taraftan söz konusu tutanakların bir kısmının da; aracın markası, modeli ya da rengi gibi hususların yanlış ya da hatalı yazılması yüzünden ceza tutanağına çevrilemediği ve bunların da giderek arttığı tespit edilmiştir. (Tablo: 18)

Suç Tespit Tutanaklarının Cezaya Çevrilme ve İptal Edilme Durumu

Yıl	Teslim Alınan (A)	Cezaya Çevrilen (B)	İptal Edilen (A-B)	Suç Tespit Tutanaklarının İptal edilme oranı (%) (A-B) / A
1997-1998	236.400	232.725	3.675	1.5
1999	198.619	197.954	665	0.3
2000	317.360	299.393	17.967	5.6
2001	287.508	271.210	16.298	5.6
2002	248.041	234.126	13.915	5.6
2003	232.896	214.409	18.487	7.9
2004	206.923	190.568	16.355	7.9
2005	133.138	118.030	15.108	11.3
2006	125.203	106.760	18.443	14.7

Tablo: 18

4.1.65 Yerinde denetim yapılan illerin toplantı tutanakları incelenerek, suç tespit tutanaklarındaki azalışa sebebiyet veren aşağıdaki hususların FTM'lerce sıklıkla ifade edildiği tespit edilmiştir.

- ✓ FTM'lerin kimliklerinin açıklanabilmesi dolayısıyla kendilerine ceza yazılan şahıslar tarafından kötü muamelelerle karşılaşmaları nedeniyle ortaya çıkan güvenlik sorunu,
- ✓ FTM müessesinin başladığı ilk yıllardaki istek ve heyecanın zaman içerisinde azalması ve kamuoyunda sistemin güncelliğini yitirmesi,
- ✓ FTM'ler tarafından düzenlenen suç tespit tutanaklarının trafik polisleri tarafından zaman zaman teslim alınmak istenmemesi,
- ✓ Suç tespit tutanaklarının trafik birimlerine iletilmesinde, bir haftalık sürenin zaman zaman yetersiz kalması,
- ✓ FTM'ler tarafından düzenlenen tutanakların cezaya çevrilip çevrilmediği ya da tahsil edilip edilmediğine dair geri dönüşüm yapabilecek bir sistemin kurulmamış olması.

4.1.66 Bu sebeplerin ortadan kaldırılmasına yönelik EGM tarafından bugüne kadar herhangi bir çalışma yapılmamakta, ayrıca FTM'lerin;

- ✓ Hayatta olup olmadıkları,
- ✓ İkametgahlarında değişiklik olup olmadığı,
- ✓ Sağlık veya yaş durumları bakımından görevlerini faal bir şekilde sürdürüp sürdürmedikleri

gibi hususlar da takip edilmemektedir. Bu çerçevede, Ankara ilinde 65 yaş ve üzerindeki FTM'lere ilişkin olarak tarafımızca bir çalışma yaptırılmış, 122'sinin 65 yaş ve üzerinde olduğu tespit edilmiştir. Bu FTM'lerden 01.01.2007 – 30.09.2007 tarihleri arasında yalnızca 7'sinin ceza yazmış olduğu, geriye kalan 115 FTM'nin ise, bu süre içerisinde hiç ceza yazmadığı anlaşılmıştır.

4.1.67 Diğer taraftan, son yıllarda hiç tutanak düzenlemeyen FTM'lere ilişkin olarak EGM tarafından bugüne kadar herhangi bir çalışma yapılmamış olup, denetimimiz kapsamındaki illerde son üç yılda hiç suç tespit tutanağı düzenlememiş FTM sayıları tespit edilmiştir. (Tablo: 19) Söz konusu sayılar incelendiğinde, FTM'lerin büyük bir kısmının son üç yıl içinde hiç ceza yazmadığı görülmektedir.

Son Üç Yılda Hiç Ceza Yazmayan FTM Sayıları

İl	FTM Sayısı	Son Üç Yılda Tutanak Düzenlemeyen FTM Sayısı		
		2004	2005	2006
İstanbul	1580	178	258	282
Konya	299	105	106	102
Samsun	248	128	172	187
Bursa	482	276	353	344
Afyon	89	59	55	67
Gaziantep	349	59	131	208
Ankara	3366	2294*		
Adana	268	151*		
Mersin	188	111*		

Tablo: 19 (* Son üç yıllık toplam rakamlar)

4.1.68 FTM unvanını taşıyan bir kişinin trafikte azami özeni göstermesi öncelikle beklenmelidir.

Yerinde inceleme yapılan illerde, FTM'ler tarafından yapılan kural ihlalleri POLNET sistemi üzerinden çalışma yaptırılmak suretiyle araştırılmış ve FTM uygulamasının başladığı tarihten bugüne kadar ortalama % 54'ünün en az bir kez trafik kurallarını ihlal ettiği tespit edilmiştir. (Tablo: 20)

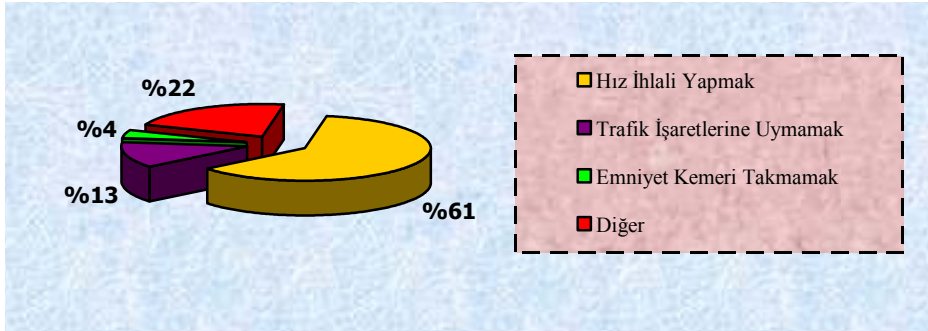
FTM'lerce Yapılan Kural İhlalleri

İl	Mevcut FTM Sayısı	Ceza Tutanağı Düzenlenen FTM Sayısı	Kural İhlali Yapan FTM Oranı (%)
Adana	268	259	96
Afyon	89	38	43
Ankara	3366	1255	38
Bursa	482	304	63
Gaziantep	349	232	67
Giresun	37	24	65
İstanbul	1580	792	51
Konya	299	103	35
Mersin	188	87	47
Samsun	248	101	41
Trabzon	67	33	49
TOPLAM	6.973	3.228	Ortalama % 54

Tablo: 20

4.1.69 FTM'lere yazılan cezaların hangi kural ihlallerinden kaynaklandığı ise Grafik 12'de gösterilmektedir. Trafik kazalarının oluşumunda önemli bir yere sahip olan hız ihlali FTM'ler tarafından sıklıkla gerçekleştirilmektedir. Hatta bir ilimizdeki FTM'nin bu unvanı aldığı tarihten bugüne kadar toplam 23 kez hız ihlali yaptığı görülmüştür.

FTM'ler Tarafından Yapılan Kural İhlallerinin Oransal Dağılımı



Grafik: 12

4.1.70 FTM'lerin büyük bölümünün ceza yazmaması, yazılan toplam ceza sayılarının yıllar itibarıyla azalması, kamuoyunda FTM'lerin zamanla işlevselliğini yitirmesine neden olmuştur. Ayrıca kendilerinin de trafik kurallarını ihlal etmeleri sistemden beklenen amacın elde edilemediğinin bir göstergesi olarak değerlendirilebilir. Bu haliyle, trafik güvenliğinin sağlanmasında kendilerine önemli rol ve sorumluluk verilen FTM'lerin varlığı sürücüler üzerindeki algılanan yakalanma riskine katkıda bulunmamaktadır.

4.1.71 “Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve Çözüm Projeleri” çerçevesinde 2008 yılından itibaren FTM faaliyetlerine yazılı ve görsel medyada yer verilerek algılanan yakalanma riskinin artırılacağı ifade edilmektedir. Söz konusu uygulama, sistemde yaşanan problemlerin de ortadan kaldırılması durumunda denetimlere olumlu katkıda bulunacaktır.

Trafik birimleri ve fahri trafik müfettişleri arasında iş birliği ve koordinasyon geliştirilmeli, sürücüler üzerindeki algılanan yakalanma riskini artırmaya yönelik olarak sisteme etkinlik ve süreklilik kazandırılmalıdır.

4.2 Trafik Para Cezaları Ne Ölçüde Caydırıcıdır?

Denetim Kriterleri:

- ❖ Trafik para cezaları zamanında tahsil edilmelidir.
- ❖ Trafik ceza puanı uygulaması sürücülerini kural ihlallerinden kaçınmaya zorlayacak düzeyde olmalıdır.

Trafik Para Cezalarının Tebliğ Edilmesi

4.2.1 Trafik Para Ceza (TPC) tutanakları EGM ve JGK tarafından düzenlenmekte ve bu kurumlar tarafından ilgililere tebliğ edilmektedir. EGM nezdinde yapılan incelemeler sırasında Karayolu Trafik Kanununun 116. maddesine göre yazılan cezaların ilgililerine tebliğ edilmesinde posta ödeneklerinin yetersizliği nedeniyle tebligat işlemlerinin zamanında yapılamadığı görülmüştür. Örneğin bir ilimizde 2006 yılında yazılan 1.703.000 adet TPC tutanağı posta giderleri karşılanamadığı için yılı içinde ilgililerine tebliğ edilememiştir. TPC tutanaklarının tebligatına ilişkin sıkıntıların giderilmesi amacıyla EGM, GİB, KGM ve PTT Genel Müdürlüğü arasında 21.12.2006 tarihinde bir protokol imzalanmıştır. Söz konusu protokol tebligat işlemlerinin daha kolay gerçekleştirilmesini sağlamış, ancak EGM'nin posta giderine ilişkin olan ödenek sıkıntısına bir çözüm getirmemiştir. EGM'nin trafik birimlerine ilişkin 2008 yılı ödenek ihtiyacı 15.437.506 YTL iken yalnızca 2.700.000 YTL ödenek ayrılmıştır. Bu durum 2008 yılı içinde yazılacak cezaların ilgililerine tebliğinde aksamalara ve gecikmelere sebebiyet verecektir.

Trafik Para Cezalarının Tahsil Edilebilirliği

Trafik para ceza tutanakları vergi daireleri tarafından zamanında tahakkuk ve tahsil edilememektedir.

4.2.2 2006 yılı içinde EGM tarafından tebliğ edilen 639.512.201 YTL tutarındaki TPC tutanağının ancak 340.332.051 YTL'si vergi daireleri tarafından tahakkuk ettirilebilmiş ve bu miktarın da 199.668.943 YTL'si tahsil edilebilmiştir. Tablo 21'de yıllar itibarıyla EGM tarafından yazılan TPC tutarı ile vergi daireleri tarafından yapılan tahakkuk ve tahsilat miktarları bulunmaktadır.

Tahakkuk Tahsilat Miktarı (YTL)

Yıl	Yazılan TPC Tutarı	Toplam Tahakkuk	Tahakkukun Yazılan TPC Tutarına Oranı	Tahsilat	Tahsilatın Tahakkuka Oranı	Tahsilatın Yazılan TPC Tutarına Oranı
2002	203.824.922	166.366.620	%81	94.189.828	%56	% 46
2003	312.481.398	173.289.137	%55	123.095.902	%71	% 39
2004	429.443.756	292.148.426	%68	200.169.451	%68	% 46
2005	446.412.736	368.617.602	%82	200.008.800	%54	% 44
2006	639.512.201	340.332.051	%53	199.668.943	%58	% 31
TOPLAM	2.031.675.013	1.340.753.836	%65	817.132.924	%59	% 40

Tablo 21 (Kaynak 2002-2006 Yılları Sayıştay Genel Uygunluk Bildirimleri ve EGM İstatistikleri)

Tablo 21'den de görüleceği üzere 2002-2006 yılları arasında EGM tarafından yazılan TPC tutarının ancak %65'i vergi daireleri tarafından tahakkuka bağlanabilmiştir. Tahakkuka bağlanan tutarın ise sadece %59'u tahsil edilebilmiştir. Kaldı ki Tablo 21'in sadece EGM tarafından yazılan TPC tutarını ifade ettiği, tahakkuk ve tahsilat miktarlarına ise EGM rakamlarının yanında Jandarma Genel Komutanlığı tarafından yazılan TPC'lerin de dahil olduğu göz önüne alındığında, vergi daireleri tarafından gerçekleştirilen tahakkuk ve tahsilat oranları daha da düşük olacaktır.

Tahakkukun ve Tahsilatın Yapılabilmesinin Önündeki Engeller

4.2.3 TPC tutanaklarının vergi dairelerine elektronik ortamda gönderilmemesi nedeniyle bu tutanaklar vergi memurları aracılığıyla tek tek bilgisayara kayıt edilerek tahakkuka bağlanmaktadır. Vergi dairelerinin iş yoğunluğu ve mevcut personel sayısı, bu tür işlemlerin zamanında ve tam olarak gerçekleştirilmesine imkân vermemektedir. TPC tutanaklarının tahakkuka bağlama işlemi İstanbul gibi büyük illerde yirmiye yakın memur tarafından yapılmakta, ancak haftada 30.000-35.000 adet TPC tutanağının vergi dairesine gelmesi nedeniyle tamamının tahakkuku mümkün olamamaktadır. Yalnız bu ilimizde Nisan 2007 itibarıyla tahakkuka bağlanmayı bekleyen yaklaşık 4.000.000 adet TPC tutanağı bulunmaktadır. Benzer durum diğer büyükşehirler için de geçerlidir.

4.2.4 Vergi daireleri TPC tutanaklarını aşağıdaki şekillerde tahsil edebilmektedir:

- ✓ Cezayı tebellüğ edenin kendiliğinden ödemeyi yapması,
- ✓ Tahakkuk eden TPC'nin araç satışı esnasında sistemde görülmesi,
- ✓ Tahakkuk eden TPC'nin aracın fenni muayenesi esnasında sistemde görülmesi,
- ✓ Tahakkuk eden TPC'nin vergi dairesi tarafından yasal takibi.

Cezayı tebellüğ edenin kendiliğinden ödemeyi yapması hali haricinde diğer yollarla tahsilatın yapılabilmesi vergi dairesi tarafından TPC'nin tahakkuk işleminin yapılmasına bağlıdır. Ancak tahakkuk işleminin yapılamaması durumunda araç satışı veya fenni muayene esnasında TPC sistemde görünmemekte ve ayrıca yasal takibat da yapılamamaktadır.

4.2.5 2002-2006 yılları arasında EGM tarafından yazılan TPC'nin ancak % 40'ı tahsil edilebilmiştir. Bu yıllar arasında yazılan 2.031.675.013 YTL tutarındaki cezanın ancak 1.340.753.836 YTL'si tahakkuk ettirilerek 817.132.924 YTL'si tahsil edilebilmiştir. Diğer bir deyişle beş yıllık dönem içinde EGM tarafından yazılan ceza miktarının 1.214.542.089 YTL'si tahsil edilememiştir. TPC'lerin zamanında tahsil edilememesi cezalardan beklenen sürücü davranışlarını düzeltme etkisini azaltmaktadır.

Yazılan TPC tutanaklarının en kısa sürede ve elektronik ortamda vergi dairelerine intikalinin temini için ilgili kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlayacak gerekli teknik ve idari altyapı oluşturularak cezalar zamanında tahakkuk ettirilmeli ve tahsil süreçleri hızlandırılmalıdır.

Ceza Puanı Uygulaması

Ceza puanı uygulaması, sürücü davranışlarını düzeltme yönünde etkin bir araç olarak kullanılmamaktadır.

4.2.6 Trafik para cezaları insanların gelir düzeylerinin birbirinden farklı olması nedeniyle, her sürücü için eşit caydırıcılıkta değildir. Oysa ceza puanı uygulaması, ehliyete el konulması suretiyle araç kullanmaktan mahrum bırakan bir yaptırım olduğundan sürücü davranışlarını düzeltmek bakımından daha etkili ve adil bir yöntemdir. Birçok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de ceza puanı uygulaması bulunmaktadır. Söz konusu sistem, kimi ülkelerde puan düşülmesi şeklinde gerçekleşebildiği gibi kimi ülkelerde de puan eklenmesi şeklinde uygulanmaktadır. Sürücü belgesinin geri alınmasıyla sonuçlanan ceza puanı, puana tabi suç sayısı ve belli bir trafik suçuna verilen ceza puanı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir.

Ülkeler Arası Ceza Puanı Uygulamalarının Karşılaştırılması

	Almanya	İngiltere	Fransa	Türkiye
Sürücü Belgesinin Geri Alınmasıyla Sonuçlanan Ceza Puanı	18	12	12	100
Puana Tabi Suç Sayısı	82	33	20	110
Alkollü Araç Kullanma	7	-	-	15
Hız	4	3	4	15
Kaza Sonrası Durmamak	7	10	6	10
Kırmızı Işıқта Geçme	3	3	4	10
Belgesiz Araç Kullanma	6	2	6	1
Sigortasız Araç Kullanma	5	8	-	1

Tablo: 22 (Kaynak: EGM – Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü)

Not: Bir suça verilen en yüksek ceza puanı yazılmıştır.

4.2.7 Tablo 22’den de anlaşılacağı üzere ülkemizde sürücü belgesinin geri alınmasıyla sonuçlanan ceza puanı sayısı (100) ile puana tabi suç sayısı (110) diğer ülkelere göre oldukça yüksek olmasına karşın işlenen suçlara verilen ceza puanı diğer ülkelere göre düşüktür. Trafik suçlarına verilen ceza puanlarının düşük, sürücü belgesinin geri alınmasıyla sonuçlanan ceza puanının ise yüksek olması ve ceza puanını doldurmanın bir yıl gibi bir süreyle sınırlandırılması ülkemizdeki uygulamanın etkinliğini azaltmaktadır. Tablo 23’de görüleceği üzere, Fransa’da hız limitinin üzerinde araç kullanıldığında sürücü toplam ceza puanının % 33’üne denk gelen ceza puanına maruz kalmaktayken aynı suç için Türkiye’de toplam ceza puanının % 15’i oranında ceza puanı verilmektedir. İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ülkelerde ceza puanının % 80’ine tekabül eden cezalar verilmekteyken Türkiye’de bir suça verilen en büyük ceza puanı, toplamın sadece % 15’ine tekabül etmektedir.

Ülkeler İtibarıyla Trafik Suçlarının Ceza Puanı İçindeki Ağırlıkları

	Almanya	İngiltere	Fransa	Türkiye
Sürücü Belgesinin Geri Alınmasıyla Sonuçlanan Ceza Puanı	100	100	100	100
Alkollü Araç Kullanma	%38	-	-	%15
Hız	%22	%25	%33	%15
Kaza Sonrası Durmamak	%38	%83	%50	%10
Kırmızı Işıқта Geçme	%16	%25	%33	%10
Belgesiz Araç Kullanma	%33	%2	%50	%1
Sigortasız Araç Kullanma	%27	%16	-	%1

Tablo: 23 (Not: Ceza puanını tüm ülkeler için 100 kabul edilmiştir.)

4.2.8 Trafik mevzuatımızda yer alan düzenlemeye göre, trafik suçunun işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde toplam 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri iki ay süreyle geri alınmakta ve eğitime tabi tutulmaktadır. Aynı yıl içinde ikinci defa 100 ceza puanının doldurulması durumunda sürücü belgesi dört ay süreyle geri alınmakta ve sürücü psikoteknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulmaktadır. Ceza puanının üçüncü defa doldurulması halinde ise sürücü belgesi iptal edilmektedir.

4.2.9 Ülkemizde 1997-2006 yılları arasında 10 yılı kapsayan ceza puanı uygulaması neticesinde toplam 35.657 defa 100 ceza puanı aşıldığı, aynı yıl içinde ikinci defa 100 ceza puanını 659 sürücünün aştığı, üçüncü defa aşanların sayısının ise 134 olduğu Tablo 24'te görülmektedir. Ceza puanı uygulamasına maruz kalan sürücülerin sayısal olarak düşük olmasının nedenlerine ilişkin olarak EGM'de bir bilgi ve belgeye rastlanmamakla birlikte yukarıda belirtilen diğer ülkelerdeki ceza puanlarının yüksekliği, buna karşılık ülkemizde aynı trafik suçlarına uygulanan ceza puanlarının oldukça düşük olması nedeniyle 100 ceza puanı uygulamasının oldukça sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır.

1997-2006 Yılları Arasında 100 Ceza Puanını Dolduran Sürücü Sayısı

	1997-2004	2005	2006	Toplam
1. Kez	32.398	1.411	1.848	35.657
2. Kez	619	23	17	659
3. Kez	131	1	2	134
Toplam	33.148	1.435	1.867	36.450

Tablo: 24 (Kaynak: EGM İstatistikleri)

Ceza puanı uygulaması sürücü davranışlarının düzeltilmesi yönünde caydırıcı etkiye sahip olacak şekilde ve diğer ülke uygulamaları da dikkate alınarak yeniden düzenlenmelidir.

4.3 Sürücülerin Güvenli Araç Kullanmaları İçin Sahip Olmaları Gereken Zihinsel ve Psikomotor Yetenek Düzeyleri Ölçülüyor mu?

Denetim Kriteri:

- ❖ *Psikoteknik değerlendirme sürücülerin psikomotor yetenek düzeyleri ile psikolojik durumlarını ölçmeli ve bu ölçümleri yapan merkezler etkin bir şekilde denetlenmelidir.*

4.3.1 Psikoteknik değerlendirme (PTD), sürücülerin araç kullanma yetenekleri, kişisel özellikleri ve psikolojik durumu açısından güvenli bir sürücü olup olmadığını tespit etmeye yöneliktir. Trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirme birçok Avrupa ülkesinde 20. yüzyılın başından beri araştırılan ve önemli gelişmelerin kaydedildiği bir alandır. 1924 yılında Fransa'da toplu taşımacılık yapan sürücülere uygulanan psikometrik testler sonucunda kazaların azaldığı yapılan araştırmalarda belirtilmektedir. (akt. Barjonet, 1997) 1996 yılında İsrail'de yapılan bir çalışmada da PTD'den geçen bir grup sürücü ile PTD'den geçmeyen bir grup sürücü üç yıl boyunca izlenmiş ve PTD'den geçen sürücülerin bu süre boyunca hiç kaza yapmadıkları saptanmıştır.(Cale, 1996) Avusturya'da yapılan benzer bir çalışmada da PTD sayesinde trafik kazalarında % 3,82'lik bir azalmanın meydana geldiği tespit edilmiştir. (Bukasa , 2000)

4.3.2 Yapılan bilimsel çalışmalar sonucunda PTD'nin, araç kullanımı bakımından yetenekli sürücüyle yeteneksiz sürücüyü ve aynı zamanda sürücülerden kişilik özellikleri itibarıyla trafik için riskli olanlar ile olmayanları ayırt etme hususunda önemli bir işleve sahip olduğu belirlenmiştir. İspanya'da 1982 yılında yapılan yasal düzenlemelerle öncelikle profesyonel sürücüler için, daha sonra da tüm sürücüler için PTD yasal zorunluluk haline getirilmiştir. Avusturya ve Almanya'da ise kamu taşımacılığı yapan profesyonel sürücüler mesleğe başlarken PTD'den geçmek zorundadırlar ve 50 yaşından itibaren de her üç yılda bir PTD'den geçmektedirler. İsviçre'de ise ehliyet almak için başvuran sürücüler sınavda başarısız olmuştarsa PTD'den geçmek zorundadırlar.



4.3.3 Ülkemizde PTD ile ilgili yasal düzenlemeler 1997 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa eklenen maddelerle getirilmiştir. Buna göre geriye doğru beş yıl içinde üç ve üçten fazla alkollü araç kullanımından, bir yıl içinde 5 defa hız ihlali yaptığı tespit edilenlerden ve aynı yıl içinde ikinci defa 100 ceza puanını doldurmaktan ötürü ehliyetine el konulan sürücülerin Kanunda belirlenen süreler sonunda ehliyetlerini geri alabilmeleri PTD'den olumlu rapor alma

şartına bağlanmıştır. 25.02.2004 tarihinde yürürlüğe giren Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde yük taşımacılığı ile 100 km'nin üzerindeki mesafelerde yolcu taşımacılığı yapan sürücülere de psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarına dair beş yılda bir rapor almaları şartı getirilmiştir.

4.3.4 Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde her mesafede yük taşımacılığı yapan sürücülere PTD'den olumlu rapor almaları şartı getirilmişken şehir içinde ve şehir merkezi ile 100 km'ye kadar olan mesafede yolcu taşımacılığı yapan sürücülere bu şart getirilmemiştir. Bu mesafelerde yolcu taşımacılığı yapan sürücüler için PTD'den olumlu rapor almalarına ilişkin husus Yönetmelikte yeni bir düzenleme yapıncaya kadar valiliklerin ve belediyelerin yetkisine bırakılmıştır. Ancak bugüne kadar sınırlı sayıda il söz konusu düzenlemeyi gerçekleştirmiştir. Oysa kaza riski şehir içi ve şehir dışı ayrımı olmaksızın tüm yollarda bulunmaktadır. Tablo 25'ten de görüleceği üzere trafik kazaları yoğun olarak şehir içlerinde meydana gelmektedir. 2006 yılındaki 664.540 kazanın 586.769'u şehir içinde, 77.771'i ise şehir dışında meydana gelmiştir. Trafik psikolojisi ve sürüş yeteneğinin ölçüldüğü PTD'den olumlu rapor alınması yük taşıyan sürücüler için zorunlu tutulmuşken şehir içinde ve 100 km'ye kadar mesafelerde yolcu taşıyan sürücüler için bu zorunluluğun getirilmemiş olması bir eksiklik olarak kabul edilmektedir.

Yerleşim Yerlerine Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayıları

Yıl	Kaza Sayısı		Ölü Sayısı		Yaralı Sayısı	
	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı
2004	438.475	56.344	1.299	1.782	72.439	37.450
2005	502.682	67.737	1.159	2.056	77.843	46.142
2006	586.769	77.771	1.155	2.210	85.267	49.957
2007*	479.098	60.877	919	1.716	71.351	39.726

Tablo:25

* İlk Dokuz Ay

Ticari araç sürücülerine uygulanan PTD'den, uygulamanın ertelenmesi nedeniyle, beklenen etki sağlanamamıştır.

4.3.5 Karayolu Taşıma Yönetmeliği ile sürücülere getirilen PTD'den olumlu rapor almaları şartı aradan üç yıl geçmesine rağmen uygulanmamaktadır. Sürücülere getirilen PTD'den olumlu rapor almaları şartı Ulaştırma Bakanlığının yayımladığı genelgelerle iki defa ertelenmiştir. Bu genelgeler ile karayollarında denetim yapmakla görevlendirilmiş kuruluşlara sürücülerden PTD raporu olmayanlara para cezası dahil hiçbir müeyyidenin uygulanmaması bildirilmiştir. Söz konusu düzenlemenin yayınlanan genelgelerle ertelenmesi bu zorunluluğun ilgililer tarafından öğrenilmesine ve uygulamanın yaygınlaşmasına engel olmuştur. Yerinde denetim kapsamındaki

yedi ilde yapılan anket çalışmasında, Karayolu Taşıma Yönetmeliği uyarınca PTD raporuna sahip olması gereken 275 kamyon sürücüsüne söz konusu raporu alıp almadıkları sorulmuş ve bunların sadece 28'inden olumlu cevap alınmış ancak hiçbiri, sürekli yanlarında bulundurmaları gereken bu raporu ibraz edememiştir. 247 sürücünün ise PTD raporunun varlığından bile haberdar olmadığı tespit edilmiştir. (Tablo: 26)

Sürücüler ve PTD Raporu

İl	Kontrol Edilen Araç Sayısı	PTD Raporu Alan Sürücü Sayısı	PTD Raporunun Varlığından Haberdar Olmayan Sürücü Sayısı
Adana	47	10	37
Ankara	39	3	36
Bursa	67	3	64
Gaziantep	29	6	23
Konya	50	1	49
Mersin	13	4	9
Samsun	30	1	29
Toplam	275	28	247

Tablo: 26

4.3.6 Temmuz 2007 tarihi itibarıyla sadece E sınıfı ehliyete sahip sürücü sayısı 3.094.004'tür. Bu sürücülerden 1.250.000'inin yük taşımacılığı ile 100 km'nin üzerindeki mesafelerde yolcu taşımacılığı yaptığı tahmin edilmektedir. Ancak aralarında İstanbul ve Ankara'nın da bulunduğu PTD merkezi bulunan 9 ilde yapılan denetim neticesinde Şubat 2004'ten bu yana sadece 44.522 sürücünün PTD'den geçtiği tespit edilmiştir. (Tablo 27) Avusturya Yol Güvenliği Kurulu tarafından yapılan bir araştırmada, 1994-1996 yılları arasında PTD'ye tabi tutulan 3.995 sürücünün % 21'inin, 2000-2001 yılları arasında ise 3.003 sürücünün % 27,4'ünün olumsuz rapor aldığı belirtilmiştir. Benzer bir çalışma ise Türk Silahlı Kuvvetlerinde yapılmış ve araç kullanacak 19.722 personelin % 26'sı olumsuz rapor almıştır. Tablo 27'de de görüleceği üzere ülkemizde 9 ilde PTD'den geçen 44.522 sürücünün sadece % 1'ine olumsuz rapor verildiği tespit edilmiştir.

PTD Testinden Geçen Sürücü Sayısı

İl	PTD Testine Giren Sürücü Sayısı	Olumlu Rapor Alan Sürücü Sayısı	Olumsuz Rapor Alan Sürücü Sayısı
Afyon	402	402	0
Ankara	6751	6627	124
Bursa	4477	4374	103
Gaziantep	133	133	0
İstanbul	29764	29529	235
Konya	607	607	0
Mersin	1419	1419	0
Samsun	212	192	20
Trabzon	697	697	0
Toplam	44.522	44.040	482

Tablo: 27

4.3.7 Diğer taraftan, Karayolları Trafik Yönetmeliği ile getirilen düzenlemenin dışında alkol, hız ve 100 ceza puanı ihlallerinden dolayı 2004-2006 yılları arasında PTD'ye tabi tutulması gereken sürücü sayıları Tablo 28'de gösterilmektedir.

PTD'ye Tabi Tutulması Gereken Sürücü Sayıları

Yıl	48. Madde İhlali (Alkol)	51. Madde İhlali (Hız)	118. Madde İhlali (100 Ceza Puanı)	Toplam
2004	398	1591	27	2016
2005	721	753	23	1497
2006	1133	330	17	1480

Tablo: 28 (Kaynak: EGM)

EGM istatistiklerine göre 2004-2006 yılları arasında alkol, hız ve 100 ceza puanı uygulamaları neticesinde toplam 4.993 sürücünün PTD'den geçmesi gerekirken il sağlık müdürlüklerinde yapılan denetimlerde, kaç sürücünün PTD'ye tabi tutulduğuna ilişkin bir bilgi edinilememiştir.

4.3.8 PTD'ler, il sağlık müdürlükleri tarafından yetkilendirilen merkezlerde ve psikologlar tarafından yapılmaktadır. Ancak Sağlık Bakanlığı bir genelge ile bu merkezlerin bir psikiyatri uzmanının gözetiminde çalıştırılabileceğini belirtmiştir. Genelgede 1219 sayılı Tababet ve Şuabatı Sanatlarının Tarzı İcrasına Dair Kanununun 13. maddesi hükmüne göre bir kişinin beden ve ruh sağlığı hakkında rapor tanzim etme hakkının tabiplere verildiği belirtilmiş ve bu hüküm dolayısıyla psikologların tek başlarına böyle bir merkez çalıştıramayacaklarına karar verilmiştir. Oysa PTD hem yönetmelikte belirtildiği üzere hem de uygulamada psikolog gözetiminde yapılmakta ve bilgisayarda yapılan psikomotor testi, psikolojik testler ile psikolog görüşmesi neticesinde sürücünün sürüş yeteneği ile trafikteki psikolojisine ilişkin bulguların yer aldığı PTD raporu hazırlanmaktadır. Psikiyatri uzmanı da sürücünün genel ruh sağlığı hakkındaki bulgularını ortaya koyarak sürücü hakkındaki nihai değerlendirmesini yapmaktadır. Her ülkenin

insan yapısına ve bilimsel verilere göre hazırlanan psikoteknik test ölçümleri sonucunda elde edilen veriler ve bu verilerin psikolog tarafından olumlu veya olumsuz değerlendirilmesi sonucunda düzenlenen rapor ile psikiyatrist tarafından yapılan muayene sonucunda düzenlenen rapor arasında farklılıklar olabilmektedir. Birinci aşamada düzenlenen rapor olumlu veya olumsuz da olsa, mevcut uygulamaya göre psikiyatristin olumlu veya olumsuz değerlendirmesi esas alınmaktadır. Bu durumda psikoteknik değerlendirmeden olumsuz rapor alanlar, psikiyatrik muayeneden olumlu rapor alabilmektedirler.

Psikiyatrik muayene sonucunda genel ruh sağlığı olumlu olmasına rağmen yapılan PTD sonucunda trafik psikolojisi ve yetenek olarak trafikte bulunması sakıncalı olan sürücüler, trafikte araç kullanabilmektedirler.

4.3.9 Bilimsel bir çalışma çerçevesinde 1600 sürücü üzerinde yapılmış olan psikoteknik değerlendirmede; 28 sürücünün yetenek, 221 sürücünün de kişilik olarak trafikte bulunmasının sakıncalı olduğu sonucuna varılmış olmasına rağmen psikiyatrik muayeneleri neticesinde 29 sürücünün ruhsal problemi olduğu tespit edilmiş ve nihai olarak da 29 sürücü haricinde kalan 1571 sürücüye olumlu rapor verildiği belirtilmiştir*. Bir başka deyişle, yetenek ve trafik psikolojisi açısından trafik ortamında bulunması sakıncalı olan toplam 220 sürücü genel ruh sağlığı açısından olumlu değerlendirildikleri için olumlu rapor almış ve trafikte araç kullanmalarında bir sakınca görülmemiştir.

4.3.10 Benzer şekilde İstanbul'da yapılan denetim çalışması sırasında iki merkez tarafından gerçekleştirilen PTD sonucunda yetenek ve kişilik yönünden yetersiz bulunan 110 sürücünün, daha sonra yapılan psikiyatrik muayenelerinde genel ruh sağlıkları açısından problemleri olmadığı sonucuna varılmış ve nihai olarak PTD raporları olumlu olmuştur.

PTD merkezlerinin amacına uygun olarak faaliyette bulunmalarını güvence altına alacak denetim mekanizması bulunmaması usulsüz uygulamalara yol açmaktadır.

4.3.11 İl sağlık müdürlükleri tarafından PTD merkezlerinin denetimleri sırasında kontrol edilmesi gereken hususlar için geliştirilmiş denetim usul ve esasları bulunmamaktadır. İl sağlık müdürlükleri tarafından merkezlerin kuruluş aşamasında yapılan denetimler, merkezlerin fiziki

* Y.Yasak, E. Şendağ, Ş. Doğruyusever, Ö. Oğuz, G.Turhan

durumu, belgelerinin tamam olup olmadığı vb. gibi hususlara yöneliktir. Yönetmeliğe göre her yıl en az bir kez yapılması gereken denetimler de aynı şekilde şekil yönünden eksikliklere odaklanmakta, söz konusu denetimlerde PTD raporunun nasıl düzenlendiğini, sürücünün ne kadar süreyle değerlendirmeye tabi tutulduğunu, teste girmesi gereken sürücü yerine bir başkasının girip girmediğini saptamaya yönelik kontrol kriterlerine yer verilmemektedir.

4.3.12 İl sağlık müdürlükleri adına denetim yapanlar arasında psikoteknik değerlendirme alanında teknik ve bilimsel uzmanlığa sahip kişiler bulunmamaktadır. Karayolları Trafik Yönetmeliğinin bu merkezlerin denetimlerinin Türk Psikologlar Derneği ile işbirliği halinde yapılması yönündeki hükmüne de işlerlik kazandırılmadığından, denetim ekibi sadece pratisyen hekim (ilgili şube müdürü), hemşire ve memurlar gibi, bu alanda uzman olmayan kişilerden oluşmaktadır.

4.3.13 PTD merkezlerinin etkin biçimde denetlenmemesi bir takım usulsüz uygulamaların yaygınlık kazanmasına yol açmaktadır. Örneğin:

- ✓ Bazı PTD merkezleri gazete ve el ilanlarıyla 15 dakikada ve faaliyette buldukları merkezin dışında (sürücülerin yoğun olarak buldukları firmalarda, oda ve vakıf gibi yerlerde) rapor vereceklerini duyurmaktadır.
- ✓ PTD raporları, onaylanmak üzere il sağlık müdürlüğüne gönderilmesi gerekirken usulsüz verilen raporlar il müdürlüğüne gönderilmemekte ve sürücülere ya onaysız rapor verilmekte ya da rapora sahip olduğunu belirten, gayriresmî çeşitli renk ve ebatlarda kimlik kartı verilmektedir.
- ✓ Sahte rapor düzenlendiğine dair birçok haber ulusal basın yayın organlarında da yer almaktadır.

PTD merkezlerinden alınan raporların devlet veya üniversite hastanelerinde görevli psikiyatri uzmanları tarafından onaylanabilmesi sağlanmalıdır.

Sürücülerin PTD'den olumlu rapor alabilmesi, hem değerlendirme testinden hem de psikiyatri uzmanı muayenesinden olumlu sonuç alması şartına bağlanmalıdır.

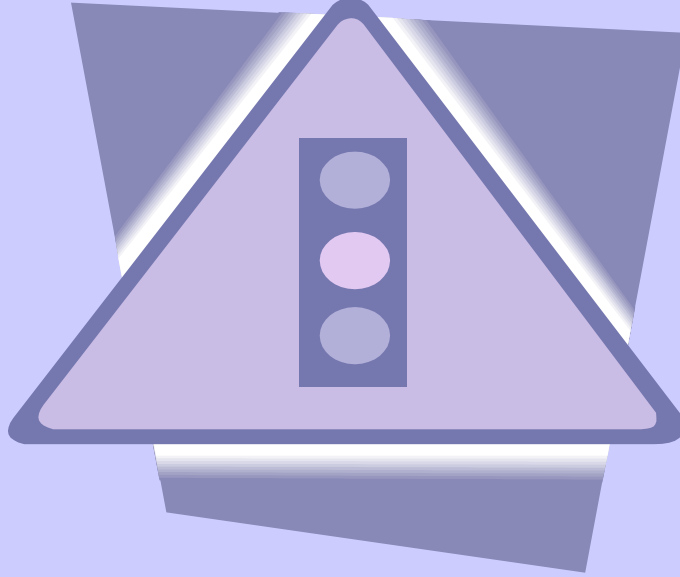
İl sağlık müdürlükleri yaptıkları denetimleri ilgili meslek örgütü ile işbirliği halinde yürütmeli ve usulüne uygun raporların verilip verilmediğini ortaya koyacak kontrol kriterleri geliştirmelidir.

Karayolları Trafik Yönetmeliği ile yük taşımacılığı ve 100 km'nin üzerindeki mesafelerde yolcu taşımacılığı yapan sürücülere getirilen PTD raporu almaları şartı mesafe ayrımı yapılmaksızın yük ve yolcu taşımacılığı yapan tüm sürücüler için istenmeli ve C, D ve E sınıfı sürücü belgesi almak isteyenlerden öncelikle bu raporu almaları şartı getirilmeli, ayrıca Mesleki Yeterlilik Belgesi alacak sürücüler için de öncelikle PTD raporunun olumlu olması koşulu getirilmelidir.

Sağlık Bakanlığı, PTD merkezlerinin daha çok ilde ve sürücü sayılarını da dikkate alacak şekilde kontrollü biçimde açılmasını sağlayacak kriterler belirlemelidir.

BÖLÜM: 5

TRAFİK İŞARETLEME FAALİYETLERİ



BÖLÜM 5: TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK İŞARETLEME FAALİYETLERİ

5.1 Karayollarında İşaretleme Faaliyetleri Standartlara Uygun Şekilde Yürütülüyor mu?

Denetim kriteri:

- ❖ *Trafik işaretlemeleri KGM tarafından belirlenen standartlara uygun olmalı ve standartlara uygunluğun sürekliliğini sağlayacak kontrol mekanizmaları geliştirilmelidir.*

Trafik İşaretlemeleri



5.1.1 Karayolları Trafik Kanunu ile, yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak önlemleri almak ve aldırarak, tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayımlamak ve kontrol etmek görev ve yetkisi Karayolları Genel Müdürlüğüne verilmiştir. Genel Müdürlük bu amaçla, Trafik İşaretleri El Kitabı I-II, Erişme Kontrollü Karayollarında Trafik İşaretleme Standartları, Şehir içi Yolların Yapım Bakım ve Onarımlarında Trafik İşaretleme Standartları, Yol Yapım Bakım ve Onarımlarında Trafik İşaretleme Standartlarını kitap halinde yayınlamıştır. Ayrıca standartların uygulanması ile ilgili olarak, karayollarında uygulanacak trafik işaretlerinin, standart, anlam, nicelik ve nitelikleri ile diğer esasları belirlemek üzere Trafik İşaretleri Hakkında Yönetmelik düzenlenmiştir.

5.1.2 Trafik işaretleri düşey işaretler (tehlike uyarı işaretleri, trafik tanzim işaretleri, bilgi işaretleri, durma ve park etme işaretleri, yapım bakım onarım işaretleri, paneller) ve yatay işaretlerden (yol çizgileri) oluşmaktadır. İşaretleme faaliyetleri, KGM sorumluluğundaki yollarda KGM, şehir içlerindeki yollarda ise belediyeler tarafından yapılmaktadır.

5.1.3 Trafik kazalarının önlenmesinde önemli hususlardan biri de trafik işaretlerinin standartlara uygun olmasıdır. Trafik işaretleri, karayolundan yararlananlara, yol, trafik durumu ve yakın çevre ile ilgili gerekli bilgileri vermek, yasaklama ve kısıtlamaları bildirmek suretiyle trafik düzen ve güvenliğini sağlamayı amaçlamaktadır. Trafik işaretlerinin kullanımına ilişkin dikkat edilmesi gereken temel ilkeler bulunmaktadır:

- ✓ Kullanılan işaretler standart olmalı,
- ✓ Sayıları uygun olmalı, gerekli olan yerlerde gerektiği kadar, inandırıcı bir şekilde kullanılmalı,
- ✓ Trafik işaretleri her durumda rahatça tanınıp anlaşılabilir,
- ✓ İşaretleme yöntemleri bilenlere göre değil herkesçe anlaşılacak şekilde olmalıdır.

5.1.4 EGM tarafından açıklanan istatistiklere göre trafik kazalarının meydana geliş nedenleri arasında yol kusuru ve işaretleme eksikliği yaklaşık % 0,3 ile son sıralarda yer almakta ve oranın düşük olması sebebiyle önemsiz olarak algılanılmasına da yol açabilmektedir. Ülkemizde, EGM sorumluluk sahasındaki kazalara ilişkin tek istatistik kaynağı olan kaza tespit tutanaklarını düzenleme yetkisi trafik polislerine aittir. Bu durumda bazı trafik kazaları yol kusurları ve işaretleme eksikliğine bağlı olarak meydana gelse de, kusurun tespiti mühendislik bilgisi gerektirdiğinden tanzim edilen tutanaklarda, kazaların oluş sebepleri yol kusurları veya işaretleme eksikliği yerine çoğunlukla sürücü hatası olarak geçebilmektedir.

5.1.5 Kaza tespit tutanaklarının yol ve çevre özellikleri bölümünde, “trafik lambası”, “aydınlatma”, “yol şerit çizgisi”, “trafik işaret levhası”, “yol çalışması” hususlarına yer verilmektedir. Tablo 29’da 2004 - 2006 yılları arasında meydana gelen maddi hasarlı kazalardan yol ve çevre özelliklerine göre belirtilen hususların olup olmadığı istatistiksel olarak yer almaktadır. Görüleceği üzere sadece 2006 yılında 11.154 kazanın meydana geldiği yerde yol bakım ve onarım çalışması yapılmaktadır. Yine aynı yılda 1.172 kazada trafik lambalarının çalışmadığı ve 237’sinde ise aydınlatmanın bozuk olduğu istatistiklere yansımaktadır.

**Trafik Kazalarının Yol Ve Çevre Özelliklerine Göre Dağılımı
(Maddi Hasarlı Kazalar)**

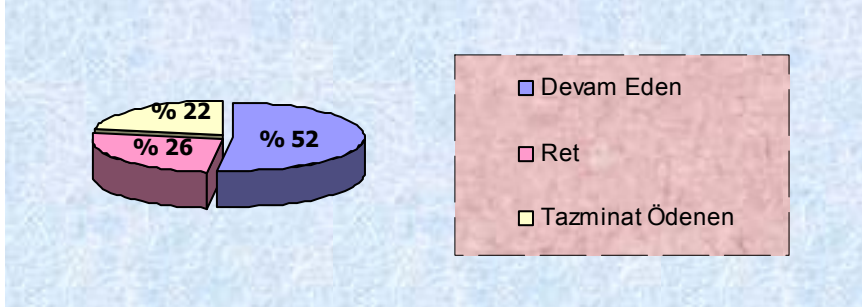
YOL VE ÇEVRE ÖZELLİKLERİ	2004			2005			2006		
	Var	Yok	Bozuk	Var	Yok	Bozuk	Var	Yok	Bozuk
Trafik lambası	78.977	351.796	453	90.157	407.455	498	93.681	490.491	1.172
Aydınlatma	246.423	184.669	134	295.955	201.854	301	264.239	264.239	237
Yol Şerit Çizgisi	173.730	256.929	567	239.882	257.599	629	250.740	334.105	499
Trf.İşaret Levhası	97.816	333.405	5	114.508	383.533	69	133.432	451.876	36
Yol Çalışması	10.918	420.308	-	14.343	483.759	8	11.154	574.184	6

Tablo: 29 (Kaynak: EGM İstatistikleri)

5.1.6 Ayrıca son yıllarda, işaretleme eksikliği nedeniyle KGM ve belediyelere, özellikle sigorta şirketleri tarafından davalar açılmaktadır. KGM aleyhine, işaretleme eksiklikleri nedeniyle, 2000-2007 yılları arasında toplam 345 dava açılmış olup, bunlardan 90’ı reddedilmiş, kesinleşen 75 dava için toplam 352.341,58 YTL tazminat ödenmiş, 180 dava ise henüz sonuçlanmamıştır. (Grafik: 13) Denetimimiz kapsamındaki belediyelerde ise bu konuda hizmet kusuru nedeniyle pek çok dava

bulunmasına rağmen işaretleme eksikliğinden açılan davalar ayrıştırılmadığından sağlıklı veri elde edilememiştir.

KGM Dava İstatistikleri



Grafik: 13

5.1.7 KGM'de işaretleme faaliyetleri için ayrılan 2006 yılı ödeneklerinin yaklaşık yarısı sadece mevcut durumu muhafaza edebilmek için kullanılmıştır. Bu iş için ayrılan 49 milyon YTL ödeneğin 15 milyon YTL'si kurşunlanma ve çalınma, 10 milyon YTL'si de normal yıpranma ve eskime nedenleriyle olmak üzere toplam 25 milyon YTL mevcutların korunması maliyetini oluşturmaktadır.

Karayollarında yatay ve düşey trafik işaretlemelerine yönelik mevcut standartlara uyulmamaktadır.

5.1.8 Gerek normal trafik akışının olduğu yollarda gerekse yol yapım, bakım ve onarım çalışmaları sırasında, yatay ve düşey işaretlemeler trafik düzeninin ve güvenliğinin sağlanması bakımından önemlidir. Dolayısıyla, bunların belirli standartları taşımaları, sürekli ve kalıcı olmaları, görünürlüğün sağlanabilmesi için yansıtma özelliğinin yüksek olması, kirli, eski ve yıpranmış olmamaları trafik güvenliği açısından büyük önem taşımaktadır.

5.1.9 Yatay işaretlemelerin kalıcılığı açısından yolların kalitesi de büyük önem arz etmektedir. Ülkemizde, KGM verilerine göre mevcut yol ağının % 89'u sathi kaplamadır. Bu nedenle bu yollarda yapılan yatay işaretleme imalatları, yolun trafiğine de bağlı olarak ancak 3-12 ay arasında kalıcı olabilmektedir. İşaretleme imalatları, işin özelliği gereği ancak sıcak mevsimde yapılabildiğinden, bu yollarda uzun bir süre çizgilerin hiç bulunmadığı dönemler olabilmektedir. Yolların standartlarının düşük olması işaretleme ve bakım maliyetlerini arttırmaktadır.

5.1.10 Yerinde inceleme yapılan illerin bir kısmında KGM ve belediyelerin sorumluluğundaki yollarda, yatay trafik işaretlerinin silinerek görünürlüklerini kayb ettikleri, özellikle şehir içlerinde yaya geçidi ve

diğer yol çizgilerinin hiç çizilmediği, çizili olanların ise silinme ve kirlenme nedeniyle görünürlüklerini yitirdikleri görülmüştür.

Silinmiş ve Özelliğini Yitirmiş Yol ve Yaya Geçidi Çizgileri



5.1.11 Benzer şekilde düşey işaretlerin de kirlenme, eskime nedeniyle yansıtma özelliklerini kaybettikleri, kurşunlanma, araçlarca çarpılma, çalınma ve tahrip edilme sonucunda da işlevlerini yerine getiremedikleri tespit edilmiştir.

Eskime, Kirlenme ve Diğer Nedenlerle Yansıtma Özelliğini Kaybetmiş Levhalar



5.1.12 Bazı illerimizde yol bakım ve onarım çalışmaları sırasında geçici işaretlemelerin, gerek işaretleme projesine gerekse KGM standartlarına uygun olmadığı, işaretlendirmede yansıtıcı özelliği olmayan levhaların kullanıldığı ve standartlara uygun olarak yerleştirilmediği görülmüştür.

Yol Bakım ve Onarım Çalışmalarında Standartlara Aykırı Geçici İşaretlemeler



5.1.13 KGM trafik işaretleri el kitabında, standart işaret levhalarının montajında genel olarak yolun sağında ve yerleşim birimleri içinde yaya kaldırımından, yoksa banketten 2 metre yükseklikte, yerleşim birimleri dışında ise banketten 1,5 metre yükseklikte olacak şekilde monte edilmesi gerektiği, ayrıca yön levhalarına ise, kavşak öncesinde en fazla 5, kavşak içinde en fazla 4 mesaja kadar yer verileceği belirtilmektedir. Birçok ilimizde düşey işaretlerin montajında belirtilen ölçülere uyulmadığı, levhaların standartlara aykırı olarak monte edildiği tespit edilmiştir.

Standartlara Aykırı Yerleştirilen Levhalar



5.1.14 Bir diğer önemli husus ise, halen karayollarımızda yıpranma, eskime veya çalınma nedenleriyle işaretleme eksikliği söz konusu iken, bazı Karayolları Bölge Müdürlüklerinin depolarında zamanında kullanılmamak suretiyle atıl vaziyette bekleyen yansıtıcı malzemelerin bulunmasıdır. Bu



Ambar da bekletilen yansıtıcı malzemeler

malzemeler, özellikleri gereği imal tarihlerinden itibaren belli bir tarihe kadar yansıtıcı özelliklerini korumaktadır. Uzunca bir süre depolarda bekletilen malzemelerin yansıtma özellikleri azalmış olacağından, kullanılmaları durumunda, kendilerinden beklenen işlevi de tam olarak yerine getiremeyeceklerdir. Örneğin, bir bölge müdürlüğünün trafik ambarında ve ambar kartlarında yapılan inceleme sonucunda; 2001 yılında ambara girişi yapılan yansıtıcı malzemelerin halen ambar raflarında muhafaza edildiği tespit edilmiştir. Buna göre örneğin yeşil renkli R5 HAYP sıcak yansıtıcı malzeme 24.10.2001 tarihinde 2.422.100 mt olarak girişi yapılmış, 22.03.2007 tarihi itibarıyla 2.330,35 mt'sinin

ambarda halen beklediği görülmüştür. Sözü edilen bölge müdürlüğünün ambar kartlarının tamamının incelenmesi sonucu, 2001 yılı ve takip eden yıllarda 6.659,60 mt giriş olmuş, bunun 4.087,65 mt'sinin halen beklediği tespit edilmiştir. Bu husus ihtiyaçların planlanması ve stok yönetiminin sağlıklı işlemediğini ortaya koymaktadır.

5.1.15 Gerek mevcut yollarda, gerekse yol yapım, bakım ve onarım çalışmaları esnasında KGM ve belediyelerin sorumlu olduğu karayollarında, yatay ve düşey trafik işaretlemelerinde standartlara uyulmaması, eskimiş, yıpranmış ve görünürlüğünü kaybetmiş işaretlerin zamanla yenilenmemesi trafik güvenliğini tehdit etmektedir.



Yansıtma özelliğini kaybetmiş İşaretler

5.1.16 Yolların önemli bir bölümünde trafik işaretlemeleri yıpranmış ve özelliğini yitirmişken bazı bölge müdürlüklerinde atıl vaziyette malzeme bulunması, ihtiyaçların planlanması ve önceliklendirilmesinde sıkıntılara yol açmakta ve kaynakların verimsiz biçimde kullanılmasına neden olmaktadır.

Trafik işaretlerinde yapılan değişiklik ya da ilaveler hakkında kamuoyu yeterince bilgi sahibi değildir.

5.1.17 Trafik işaretleri konusunda üzerinde durulması gereken bir diğer husus ise standartlardan çıkarılan, değiştirilen ya da ilave edilen bazı trafik işaretleri hakkında sürücü ve yayaların ne ölçüde bilgi sahibi olduğudur. 2004 yılında KGM'ce bazı trafik işaretleri, uluslararası standartlara uyum çerçevesinde mevcut standartlara ilave edilmiş, bazıları çıkarılmış ve bir kısmının da sembolleri değiştirilmiş, ancak trafik işaretlerinde yapılan değişiklik ya da ilaveler hakkında toplumun yeterince bilgi sahibi olması sağlanamamıştır. Sembolleri değişen işaretlerin sürücüler arasında bilinip bilinmediğini tespit etmeye yönelik olarak denetimimiz kapsamındaki altı ilde anket çalışması yapılmış ve sürücülere, sembolü değişen ve trafikte önemli işaretlerden biri olan "Öndeki Taşıtı Geçmek Yasaktır" işaretinin eski ve yeni halleri bir arada gösterilmek suretiyle ne anlama geldiği sorulmuştur. Bu anket sonucunda, Tablo 30'dan da görüleceği üzere, sürücülerin ortalama % 60'ının "Öndeki Taşıtı Geçmek Yasaktır" sembolünün yeni halini bilmedikleri görülmüştür. EGM'nin internet sitesinde Ocak 2008 tarihi itibarıyla, değişen ve uygulamadan kaldırılan işaretlere ilişkin bir bilgi olmaması ve hâlâ eski işaretlere yer verilmesi de işaret değişikliği ile ilgili çalışmaların yetersizliğini göstermektedir.



Öndeki Taşıtı Geçmek Yasaktır (Eski)



Öndeki Taşıtı Geçmek Yasaktır (Yeni)

Değişen Sembol İlişkin Anket Cevapları

İl	Sürücü Sayısı	Doğru Cevap	Yanlış Cevap	Yanlış Cevap Oranı
Adana	117	44	73	% 62
Ankara	92	35	57	% 62
Bursa	250	128	122	% 48
Gaziantep	104	34	70	% 67
Mersin	141	42	99	% 70
Samsun	117	41	76	% 65
TOPLAM	821	324	497	% 60

Tablo: 30

5.1.18 Yine 2004 yılında yayımlanan bir genelge ile sembolleri değişen işaret levhalarının, performanslarını kaybetmediği sürece değiştirilmemesi, değişim yapılacak ise öncelikle stoklarda bulunan levhaların kullanılması benimsenmiştir. Bu durum, anket konusu işaret ve değişen diğer işaret levhalarının hem eski hem de yeni sembollerinin karayollarımızda birlikte kullanılmasına yol açmaktadır. Gerek eski ve yeni işaretlerin bir arada kullanılması gerekse de söz konusu işaretler hakkında kamuoyunun yeterince bilgilendirilmemesi, yol kullanıcıları açısından trafik güvenliği riski oluşturmaktadır

Trafik işaretleme standartlarını uygulayacak görevlilerin bu konudaki eğitimi yetersizdir.

5.1.19 Trafik işaretlerine ilişkin standartların bilinmesi ve gereği gibi uygulanabilmesi için bunu uygulayacak personelin de bu konuda yeterli eğitime ve uzmanlığa sahip olması önem taşımaktadır. Bu bakımdan denetimimiz kapsamındaki belediyelerin trafik birimlerinde görev yapan personelin eğitim durumları araştırılmış, büyük bir kısmının trafik konusunda herhangi bir uzmanlığa sahip olmadığı, kurs, seminer vb. eğitim almadıkları tespit edilmiştir. Bu durum, trafik işaretlerinin standartlara uygunluğunun sağlanması, bunların bakımı, onarımı, yenilenmesi konularında zafiyetlerin

yaşanmasına yol açabilmektedir. Bazı belediyelerin trafik birimlerinde görev yapan yetkililerin, KGM'ce yayımlanan "Şehir içi yolların yapım bakım ve onarımlarında trafik işaretleme standartları"ndan dahi haberdar olmadıkları görülmüştür.

5.1.20 KGM'de ise, trafik başmühendisliği ve trafik mühendisliği kadroları bulunmakla birlikte, trafik alanı ile ilgili bir akademik eğitim programı bulunmadığından, bu kadrolara elektrik mühendisi, makine mühendisi vb. gibi mühendislik alanlarından atama yapılmaktadır. Bunların trafik güvenliğine ilişkin bilgileri hizmet içi eğitim ile giderilmektedir. Diğer taraftan, KGM şartnamelerinde yapım, bakım ve onarım çalışmalarında işaretlemelerin usulüne uygun olarak yapılması ve kontrolü, kontrol mühendisinin sorumluluğuna bırakılmıştır. Kontrol mühendislerinin eğitimleri ise, trafik güvenliği açısından mesleğin ilk başlarında aldıkları temel hizmet içi eğitim ile sınırlıdır. Görevlerinin devamı sırasında trafik başmühendisliğinde çalışan mühendisler dışındaki diğer birimlerin kontrol mühendisleri, trafik güvenliği ile ilgili hizmet içi eğitim almamaktadırlar.

5.1.21 KGM ve belediyelerde trafik birimlerinde görev yapan personelin konuya ilişkin yeterli eğitime sahip olmamaları ve hizmet içi eğitimlere yeterince ağırlık verilmemesi trafik güvenliğine yönelik faaliyetlerin etkin biçimde uygulanmasını engellediği gibi, gerekli kontrollerin yapılmasını da sekteye uğratmaktadır.

Trafik işaretleme faaliyetlerinin standartlara uygun olup olmadığı yeterince izlenmemekte ve kontrol edilememektedir.

5.1.22 KGM, tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayımlamak ve kontrol etmek yetkisine sahip olmasına rağmen, şehir içlerindeki trafik işaretlerinin standartlara uygunluğunu kontrol etme görevini yerine getirmemektedir. Bu durum, belediyelerin sorumluluk alanında bulunan yollardaki standart dışı uygulamalara hiç müdahale edilmemesine, karayollarında uygulama birliğinin sağlanamamasına ve trafik güvenliğini tehlikeye düşürecek riskli durumlara yol açabilmektedir.



Otokorkuluklardaki yansıtıcıların, kirlenmeden dolayı yansıtma özelliklerini kaybetmeleri

5.1.23 Levhaların kirlenme ya da eskime nedeniyle yansıtma özelliklerinin azalıp azalmadığı sistematik bir şekilde kontrol edilmemektedir. Levhalar yol üzerinde ve tozlu ve çamurlu bir ortamda bulunmaları nedeni ile kirlenmeye maruz kaldıklarından sık sık kontrol edilmeleri ve



temizlenerek bakımlarının yapılması gerekmektedir. Bu duruma KGM

genelgelerinde de yer verilmekle birlikte, şube şefliklerindeki araç ve personel yetersizliği nedeniyle denetim yapılan yol güzergâhlarında levhaların temizlik ve bakımının yeterince yapılamadığı tespit edilmiştir. Benzer durum belediyeler için de söz konusudur.

5.1.24 Yerinde yapılan denetimlerde yol yapım, bakım ve onarım çalışmaları sırasında kullanılan levhaların ağırlıklı olarak geri yansıtma özelliklerinin düşük olduğu görülmüştür. Oysa standartlarda, bu kesimlerde kullanılan levhaların yüksek yansıtma özelliğine sahip olmaları hususunun tercih edilmesi belirtilmektedir. Kaldı ki, karayolları bölge müdürlüklerindeki ilgili birimlerde trafik işaretlerinin yansıtma derecelerini ölçebilecek cihaz (Reflektometre) dahi bulunmamaktadır. Bu kontrol işlemi trafik teknik görevlilerince, bilimsel bir ölçüme dayanmaksızın, gözlem yoluyla (gece ışık tutarak vb.) yerine getirilmektedir. Yerinde denetim yapılan illerin büyük bir kısmında yapım, bakım, onarım çalışmaları sırasında, geçici işaretlemeler için işaretleme projelerinin hazırlanmadığı, kısa süreli işlerde standartlara uygun olarak yerleştirilmediği, özellikle uzun süreli işlerde ise trafik işaretleme projesinde yer alan işaretlerin işin bitimine kadar eksiksiz olarak projesine uygun şekilde yerinde bulundurulmadığı da tespit edilmiştir.

Standartlara Uygun Olmayan Geçici İşaretlemeler



5.1.25 Yol yapım, bakım ve onarım çalışmaları sırasında trafik güvenliğinin sağlanması büyük önem taşımaktadır. Bu bakımdan çalışmalar sırasında geçici işaretlemelerin projesine ve standartlara uygunluğunun sağlanması ve kontrolü de önem arz etmektedir. Müteahhide yaptırılan işlerde, işaretlemelerin proje ve standartlara uygun olarak yapılması müteahhidin sorumluluğunda olup, bunun kontrolünün sağlanması görevi ise kontrol mühendisindedir. Ancak Bayındırlık İşleri Kontrol Yönetmeliğinde kontrol mühendislerinin iş tanımları yapılırken; trafik güvenliğine ilişkin açık ibareler bulunmamaktadır. Buna göre, anılan Yönetmeliğin 10. maddesinde kontrol mühendislerinin görevi: “kendisine verilen işleri, sözleşme ve eklerine, şartnamelere, uygulama projelerine, fen ve sanat kurallarına ve iş programına uygun olarak yürütülüp süresinde bitirilmesini sağlamak için kendisi çalışarak, işin büyüklük ve önemine göre emrine verilen kontrol yardımcıları, sürveyanlar ile diğer personelin hizmetlerinden de yararlanarak yapmakla görevli ve sorumludur” şeklindedir. Teknik şartnamelerde de bu konuda müteahhidin her türlü önlemi alacağı ve müteahhidin sorumlu olduğu ibaresi bulunmakla birlikte, ölümlü bir kaza sonrasında müteahhit ile birlikte KGM’de dava edilmekte ve sorumlu tutulmaktadır.

Geçici İşaretleri Olmayan Bölünmüş Yol Çalışmaları



5.1.26 Sorumluluk ve kontrol yetkisine yönelik görev tanımlamalarının açık bir biçimde ifade edilmemesi, yürütülen faaliyetlerin etkin kontrolünü aksatmaktadır. Gerek mevcut yollarda, gerekse bakım, onarım çalışması yapılan yollarda, trafik işaretlerinin standartlara uygun şekilde yapılmasını sağlayacak olan izleme ve kontrol mekanizmalarının etkin bir şekilde çalıştırılmaması, bu alanda faaliyetlerin ne ölçüde yerine getirildiği ve sorunların hangi mekanizmalarla ortadan kaldırılacağı hususlarına yönelik sağlıklı veriler elde edilmesini de engellemektedir.

KGM ile belediyeler arasında gerekli koordinasyon ve işbirliği yapılarak, bu alanda çalışan belediye personelinin trafik güvenliğine yönelik eğitim ihtiyacı karşılanmalıdır. Benzer biçimde KGM'de trafik birimleri dışında görev yapan kontrol mühendislerinin konuya ilişkin hizmet içi eğitim almaları sağlanmalıdır.

Özellikle yol yapım, bakım ve onarımlarında şartname ve sözleşmelerde geçici trafik işaretleriyle ilgili konulara ayrıntılı olarak yer verilmeli, görev, yetki ve sorumluluk tanımları net bir şekilde yapılmalı, işaretleme projelerinin de standartlara uygunluğunun denetimi güvence altına alınmalı ve cezai yaptırımlar etkin bir şekilde uygulanmalıdır.

KGM ve diğer kurumlar, bu alanda faaliyet gösteren sivil toplum örgütleriyle işbirliği yaparak, trafik işaretlerinin ve zaman içinde ortaya çıkan değişikliklerin, iletişim araçlarından da etkin şekilde yararlanarak, toplumun tüm kesimlerine duyurulmasına yönelik çalışmalar yapmalıdırlar.

KGM, tüm karayollarında trafik işaretlerinin standartlara uygunluğunun sağlanmasına yönelik kontrol görevini etkin bir şekilde yerine getirmeli, trafik işaretleme malzemelerine ilişkin ihtiyaç planlaması ve stok yönetiminin verimsiz uygulamaları önleyecek biçimde gerçekleşmesi sağlanmalıdır.

EKLER

EK:1 Görüşme Yapılan Akademisyen ve Uzman Kişiler

<u>Kurumu</u>	<u>Adı Soyadı</u>	<u>Unvanı</u>
Adli Tıp Kurumu	Faruk AŞICIOĞLU	5. İhtisas Kurulu Başkanı
Adli Tıp Kurumu	Faruk BİÇER	İhtisas Dairesi Başkanı
Adli Tıp Kurumu	Rüçhan ÖZTÜRK	Ankara Grup Başkanlığı
Afyon Özel Sürücü Kursları Derneği	Duran KÖKSAL	Başkan
ALG Psikoteknik Değerlendirme Merkezi	Ali GÜZEL	Genel Müdür
Ankara 1. Trafik Mahkemesi	Hasan Hüseyin GÖNEN	Hakim
Ankara 2. Trafik Mahkemesi	Ahmet ÖZAT	Hakim
Ankara Trafik Vakfı Atestaş A.Ş.	Ali ÖZER	Genel Müdür
Güven Psikoteknik Değerlendirme Merkezi	Emine ÜSTÜN	Genel Müdür
İstanbul Büyükşehir Belediyesi	Ali LÜLECİ	Çocuk Trafik Eğitim Parkı
İstanbul FTM Derneği	Sami GÜLEÇYÜZ	Başkan
İstanbul FTM Derneği	Coşkun ÇAĞLAR	Asbaşkan
İstanbul Trafik Vakfı	Ali İzzet PULUR	Genel Müdür
İTÜ	Prof. Dr. Nadir YAYLA	İnşaat Mühendisliği Bölümü
İTÜ	Prof. Dr. Ergun GEDİZLİOĞLU	Ulaştırma Anabilim Dalı
Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü	Hikmet ERKUT	Trafik Başmühendisi
Marmara Üniversitesi	Prof. D.r Sefer ADA	Eğitim Fakültesi Dekan Yrd.
Özel Çetinler Sürücü ve Operatörlük Kursu	Mustafa ÇETİN	Genel Müdür
Özel Sürücü Kursları Konfederasyonu	Dursun ÖNAL	Başkan
Özgürler Trafik İşaretleri San. Ve Tic. Ltd. Şti.	E. Nezh ÖZGÜR	Genel Müdür
Özulaş Toplu Taşıma San ve Tic A.Ş.	Onur ORHON	Genel Müdür
Psiko Psikoteknik Değerlendirme Merkezi	Dr. Orhan AYKANAT	Genel Müdür
Reasürans Birliği	Erhan TUNÇAY	Genel Sekreter
Reasürans Birliği	Erdoğan YURTSEVEN	Genel Sekreter Yrd.
Sahip Ata Sürücü Kursu	Hasan AKÇAY	Genel Müdür
Sigorta&Reasürans Brokerliği Ltd. Şti.	Fahrettin ECEVİT	Sigorta Brokeri
TRT İstanbul Televizyonu	Bahtiyar SİS	Televizyon Müdür Yrd.
Türkiye FTM Derneği	İhsan MEMİŞ	Başkan
Türkiye Şoförler Odası Federasyonu	Doç. Dr. Yeşim YASAK	Trafik Psikoloğu
Türkiye Şoförler Odası Federasyonu	Nizamettin ATEŞ	Trafik Eğitim Müdürü
Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı	Prof. Dr. Rıdvan EGE	Başkan
Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği	Av. Hitay GÜNER	Başkan
Yıldız Teknik Üniversitesi	Doç. Dr. İsmail ŞAHİN	Ulaştırma Anabilim Dalı

EK:2 Çalışma Yapılan Kurum ve Kuruluşlar

- ❖ Emniyet Genel Müdürlüğü
 - Trafik Uygulama ve Denetleme Daire Başkanlığı
 - Trafik Planlama ve Destek Daire Başkanlığı
 - Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı
 - Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü
 - Bilgi İşlem Daire Başkanlığı
 - Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı
- ❖ Milli Eğitim Bakanlığı
 - Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü
 - İlköğretim Genel Müdürlüğü
 - Orta öğretim Genel Müdürlüğü
- ❖ Karayolları Genel Müdürlüğü
 - Bakım Daire Başkanlığı
 - Hukuk Müşavirliği
- ❖ Sağlık Bakanlığı
- ❖ Ulaştırma Bakanlığı
- ❖ Radyo ve Televizyon Üst Kurulu
- ❖ Gelir İdaresi Başkanlığı

EK:3 Yerinde Denetim Yapılan Kurum ve Kuruluşlar

ADANA

- Adana İl Emniyet Müdürlüğü
- Adana İl Sağlık Müdürlüğü
- Adana Büyükşehir Belediyesi
- RTÜK Adana Bölge Müdürlüğü
- Adana Çukurova Vergi Dairesi
- Adana İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Adana Karayolları 57. Şube Şefliği

AFYONKARAHİSAR

- Afyonkarahisar İl Emniyet Müdürlüğü
- Afyonkarahisar İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Afyonkarahisar İl Sağlık Müdürlüğü
- Afyonkarahisar Kocatepe Vergi Dairesi
- Afyonkarahisar Karayolları 31. Şube Şefliği
- Afyonkarahisar Belediyesi

ANKARA

- Ankara İl Emniyet Müdürlüğü
- Ankara İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Ankara İl Sağlık Müdürlüğü
- Ankara Büyükşehir Belediyesi
- Karayolları 4. Bölge Müdürlüğü
- Ankara Yeğenbey Vergi Dairesi

BİLECİK

- Bilecik İl Emniyet Müdürlüğü

BURSA

- Bursa İl Emniyet Müdürlüğü
- Bursa İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Bursa İl Sağlık Müdürlüğü
- Bursa Büyükşehir Belediyesi
- Karayolları 14. Bölge Müdürlüğü
- Bursa Vergi Dairesi Başkanlığı

ESKİŞEHİR

- Eskişehir Büyükşehir Belediyesi
- Eskişehir Polis Meslek Eğitim Merkezi Müdürlüğü

GAZİANTEP

- Gaziantep İl Emniyet Müdürlüğü
- Gaziantep İl Sağlık Müdürlüğü
- Gaziantep Büyükşehir Belediyesi
- Gaziantep Karayolları 54. Şube Şefliği
- Gaziantep Kozanlı Vergi Dairesi

GİRESUN

- Giresun İl Emniyet Müdürlüğü

MERSİN

- Mersin İl Emniyet Müdürlüğü
- Mersin İl Sağlık Müdürlüğü
- Mersin Büyükşehir Belediyesi
- Yenişehir Belediyesi
- Mersin Toros Vergi Dairesi

İSTANBUL

- İstanbul İl Emniyet Müdürlüğü
- İstanbul İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- İstanbul İl Sağlık Müdürlüğü
- İstanbul Büyükşehir Belediyesi
- Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü
- Karayolları 1. Bölge Müdürlüğü
- RTÜK İstanbul Bölge Müdürlüğü
- İstanbul Nakil Vasıtaları Vergi Dairesi

KONYA

- Konya İl Emniyet Müdürlüğü
- Konya İl Sağlık Müdürlüğü
- Konya İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Konya Karayolları 3. Bölge Müdürlüğü
- Konya Alaaddin Vergi Dairesi
- Konya Büyükşehir Belediyesi

SAMSUN

- Samsun İl Emniyet Müdürlüğü
- Samsun İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Samsun İl Sağlık Müdürlüğü
- Samsun Büyükşehir Belediyesi
- Karayolları 7. Bölge Müdürlüğü
- Samsun Vergi Dairesi Başkanlığı

TRABZON

- Trabzon İl Emniyet Müdürlüğü
- Trabzon İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü
- Trabzon Belediyesi
- Trabzon Vergi Dairesi Başkanlığı

ŞANLIURFA

- Şanlıurfa Belediyesi
- Şanlıurfa İl Milli Eğitim Müdürlüğü
- Şanlıurfa Karayolları 91. Şube Şefliği

EK:4 Tablolar Listesi

Tablo:1 Yerinde Denetim Yapılan İllerdeki 2006 Yılı Ölü Sayıları (S. 33)

Tablo:2 Trafik Güvenliği Konusunda Sorumlu Kurum ve Kuruluşlar ile Görevleri (S. 36)

Tablo:3 Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği Projesi Kapsamındaki Harcamalar (S. 49)

Tablo:4 TGEF Uygulamadan Sorumlu Kurum ve Kuruluşlar (S. 56)

Tablo:5 Bazı AB Ülkelerinde MTSK Sahiplerinde Aranılan Eğitim Koşulu (S. 69)

Tablo:6 Ülkeler İtibariyle B Sınıfı Ehliyetinde Teorik – Pratik Eğitim Süreleri (S. 70)

Tablo:7 İl Kontrol Programlarına Göre Hız Denetimi Süreleri (S. 80)

Tablo:8 Araç- Gereç Listesi (S. 84)

Tablo:9 İstasyonların Araç-Gereç Durumu Açısından Karşılaştırılması (S. 85)

Tablo:10 İstasyonların Personel Durumu Açısından Karşılaştırılması (S. 86)

Tablo:11 Detaylı Kaza Analizleri Sonucu Kaza Sayılarındaki Değişim (S. 88)

Tablo:12 Hız Sınırlarının Artırılmasının ve Azaltılmasının Meydana Getirdiği Sonuçlar (S. 89)

Tablo:13 Yıllar İtibari İle Yaya Ölümleri (S. 95)

Tablo:14 Yaş Grupları İtibariyle Yaya Ölümleri (S. 96)

Tablo:15 Yayalara Uygulanan Ceza Sayıları (S. 97)

Tablo:16 İller İtibariyle FTM Sayıları (S. 101)

Tablo:17 FTM' lerin İl Düzeyindeki Toplantılara Katılım Durumu (S. 102)

Tablo:18 Suç Tespit Tutanaklarının Cezaya Çevrilme ve İptal Edilme Durumu (S. 102)

Tablo:19 Son Üç Yılda Hiç Ceza Yazmayan FTM Sayıları (S. 103)

Tablo:20 FTM' lerce Yapılan Kural İhlalleri (S. 104)

Tablo:21 Tahakkuk Tahsilat Miktarı (YTL) (S. 107)

Tablo:22 Ülkeler Arası Ceza Puanı Uygulamalarının Karşılaştırılması (S. 109)

Tablo:23 Ülkeler İtibariyle Trafik Suçlarının Ceza Puanı İçindeki Ağırlıkları (S. 110)

Tablo:24 1997-2006 Yılları Arasında 100 Ceza Puanını Dolduran Sürücü Sayısı (S. 110)

Tablo:25 Yerleşim Yerlerine Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayıları (S. 112)

Tablo:26 Sürücüler ve PTD Raporu (S. 113)

Tablo:27 PTD Testinden Geçen Sürücü Sayısı (S. 114)

Tablo:28 PTD'ye Tabi Tutulması Gereken Sürücü Sayıları (S. 114)

Tablo:29 Trafik Kazalarının Yol ve Çevre Özelliklerine Göre Dağılımı (Maddi Hasarlı Kazalar) (S. 120)

Tablo:30 Değişen Sembol İlişkin Anket Cevapları (S. 125)

EK:5 Grafikler Listesi

- Grafik:1** Türkiye'de 1997 – 2006 Yılları Arasındaki Toplam Kaza Sayıları (S. 31)
- Grafik:2** Türkiye'de 1997-2006 Yılları Arasında Trafik Kazalarındaki Ölü ve Yaralı Sayısı (S.32)
- Grafik:3** Bazı OECD Ülkelerinde 100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı (S. 33)
- Grafik:4** Trafik Kazaları Sonucunda Meydana Gelen Maddi Hasar Miktarı (YTL) (S. 34)
- Grafik:5** Türkiye'deki Taşıma Türlerinin Dağılımları (S. 35)
- Grafik:6** Avrupa Birliği'ndeki Taşıma Türlerinin Dağılımları (S. 35)
- Grafik:7** Motorlu Taşıt Sürücü Kurs Sayısının Yıllara Göre Dağılımı (S. 39)
- Grafik:8** Ölümlü-Yaralanmalı Trafik Kazasına Karışan Sürücülerin Öğrenim Durumları (S. 59)
- Grafik:9** MTSK Sahiplerinin Eğitim Durumu (S. 68)
- Grafik:10** Trafik kazalarının Meydana Geliş Sebepleri (S. 95)
- Grafik:11** 2006 Yılı Yaya Kusur Dağılımı (S. 96)
- Grafik:12** FTM'ler Tarafından Yapılan Kural İhlallerinin Oransal Dağılımı (S. 104)
- Grafik:13** KGM Dava İstatistikleri (S. 121)

EK:6 Şekiller Listesi

- Şekil:1** EGM Trafik Organizasyon Yapısı (S. 40)
- Şekil:2** FTM Başvuru ve Onay Süreci (S. 40)
- Şekil:3** Trafik Denetimlerinin Planlama ve İzleme Süreci (S. 78)
- Şekil:4** Alkol Kontrollerinde İzlenmesi Öngörülen Prosedür (S. 93)

SÖZLÜKÇE

- Algılanan Yakalanma Riski** : Sürücülerin bir kural ihlali yapmadan önce “Polis beni yakalayabilir!” düşüncesi ile ihlal davranışını yapmaktan vazgeçmesi.
- Ceza Puanı Uygulaması** : 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun suç saydığı bir fiilden dolayı haklarında ceza uygulanan sürücülere, aldıkları her ceza için belirli miktarda ceza puanı verilmesidir. Sürücünün, bir yıl içinde 100 puanı doldurması halinde, sürücü belgesi 2 ay süreyle geri alınır.
- Ceza Tutanağı** : 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda yazılı trafik suçlarını işleyenler hakkında yetki sınırları içinde Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı personeli ile Karayolları Genel Müdürlüğünün ilgili biriminin il ve ilçe kuruluşlarında görevli ve yetkili kılınmış personelince düzenlenen tutanak.
- Çocuk Trafik Eğitim Parkları** : Okul öncesi ve okul çağı çocuklarının trafik kurallarını öğrenmeleri ve alışkanlık kazanmalarını sağlamak amacı ile yaptırılan ve yaptırılacak olan sabit veya seyyar çocuk trafik eğitim parkı.
- Devlet Yolu** : Önemli bölge ve il merkezlerini deniz, hava ve demiryolu istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derecede anayollardır.
- Düşey İşaretlemeler** : Yol kaplaması dışına dikilen direk ve benzeri elemanlara monte edilen trafik işaret levhaları ile diğer trafik kontrol elemanlarıdır.
- Geçici Trafik İşaretlemeleri** : Yol yapım, bakım ve onarımları esnasında kullanılan trafik işaretleridir.
- İl Yolu** : Bir il sınırı içinde ikinci derece önemi haiz olan ve şehir, kasaba, ilçe ve bucak gibi belli başlı merkezleri birbirlerine ve il merkezine ve komşu illerdeki yakın ilçe merkezlerine, Devlet yollarına, demiryolu istasyonlarına, limanlara, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan yollardır.

Kaza Kara Noktası	: Belirli bir nedenden dolayı belirli bir kaza türünün yoğunlaştığı ve belirlenen bir kritik değeri aştığı kesim ya da noktalardır.
Mesleki Yeterlilik Belgesi	: Karayolu Taşıma Yönetmeliği uyarınca kamuya açık karayolunda motorlu taşıtlarla yolcu ve eşya taşımacılığı işlerinde çalışanların, yine bu yönetmelikte öngörülen mesleki yeterlilik eğitimini alan ve/veya yapılacak olan sınavlarda başarılı olanlara verilen belgedir.
Okul Öncesi Eğitim	: Okul öncesi çağı çocuklarına Milli Eğitim Bakanlığına bağlı resmî ve özel okul öncesi eğitim kurumları tarafından verilen eğitim.
Otoyol (Erişme Kontrollü Karayolu)	: Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak, izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur.
Psikoteknik Değerlendirme (PTD)	: Sürücülük için temel olan ve sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız ve mesafe tahmini gibi zihinsel; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi psikomotor yetenek ve becerilerin düzeyi, psikometrik kriterlere uygun mili saniyelerde ölçülen hassaslıkta, standart ve bilgisayar destekli test sistemleri kullanılarak ölçülmesidir.
Psikomotor Yetenek Düzeyi	: Sürücülerin tepki hızı, göz, el ve ayak koordinasyonundaki yetenek düzeyidir.
PTD Raporu	: PTD test sonucu ve psikiyatri uzmanı muayenesi neticesinde verilen rapor.
PTD Testi	: Sürücülerin psikomotor ve zihinsel yetenek ve beceri düzeylerinin bilgisayar destekli test sistemleri kullanılarak ölçülmesidir.
Reflektometre	: Trafik işaretlemelerinde kullanılan yansıtıcı malzemenin yansıtma derecesini ölçen cihaz.

-
- Suç Tespit Tutanağı** : Fahri trafik müfettişleri tarafından, kural ihlali yapan sürücüler hakkında düzenlenen tutanak.
- Trafik Kontrol Elemanları** : Trafik güvenliği ve düzeninin sağlanmasına yönelik olarak karayoluna dikilmiş veya yerleştirilmiş trafik işaretleri ile diğer tertibatlarıdır.
- Yatay İşaretlemeleler** : Trafiğin düzenlenmesi, bazı yasaklama ve kısıtlamaların belirtilmesi ve yolu kullananlara rehberlik etmesi amacıyla yol üzerine çizilen oklar, yazı ve sembollerden oluşan işaretlerdir.