



**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
DİLEKÇE KOMİSYONU**

DÖNEM: 26

YASAMA YILI: 3

GENEL KURUL KARAR CETVELİ

SAYI:21

**ŞEHİR MERKEZLERİNDEKİ İŞLEK CADDELERİN TRAFİK SORUNLARININ
ARAŞTIRILMASI VE ALINABİLECEK ÖNLEMLERİN BELİRLENMESİ
HAKKINDA KARAR
(Dilekçe No:8325)**

DAĞITIM TARİHİ

25/5/2018



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

I- İÇİNDEKİLER

I- İÇİNDEKİLER.....	1
II- İLGİLİ DİLEKÇE VE KONUSU	2
1. GİRİŞ	3
2. DİLEKÇEYE KONU İDDİA VE TALEPLER	3
3. İLGİLİ MEVZUAT.....	4
3.1. 2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU	4
3.2. KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ (R.G. Tarihi/Sayısı: 18.07.1997/23053 mükerrer)	9
3.3. EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ VE MALİYE BAKANLIĞINCA HAZIRLANAN VE 18.11.2016 TARİHİNDE YÜRÜRLÜĞE GİREN 2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNUN EK 16'NCI MADDESİNİN UYGULANMASINA İLİŞKİN USUL VE ESASLAR.....	10
4. ALT KOMİSYONUN YAPTIĞI YAZIŞMALAR.....	12
4.1. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI.....	12
4.2. MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI.....	20
4.3. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI	22
4.4. KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ	26
4.5. TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ	27
4.6. TRAFİKTE HAKLARIM DERNEĞİ.....	29
5. ALT KOMİSYONUN YAPTIĞI TOPLANTILAR	38
5.1. 11.05.2017 TARİHLİ TOPLANTI.....	38
5.2. 18.10.2017 TARİHLİ TOPLANTI.....	39
5.3. 01.11.2017 TARİHLİ TOPLANTI.....	53
5.4. 17.1.2018 TARİHLİ TOPLANTI.....	73
6. ALT KOMİSYONUN YAPTIĞI YERİNDE İNCELEME ZİYARETİ.....	76
7. 8.5.2018 TARİHLİ GENEL KURUL TOPLANTISI.....	90
8. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	95
8.1. ALT KOMİSYONUN KONUYA İLİŞKİN TEŞHİSİ, DEĞERLENDİRMESİ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ.....	95
GEREĞİ DÜŞÜNÜLDÜ	105



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

II- İLGİLİ DİLEKÇE VE KONUSU

Dilekçe No	Dilekçe Sahibinin Adı Soyadı ve Adresi	Dilekçe Konusu
8325	Hurşit YILDIRIM AK PARTİ İstanbul Milletvekili	İstanbul Bağdat Caddesi Başta Olmak Üzere İşlek Caddelerde Yaşanan Trafik Sorunları ve Bu Sorunlara Çözüm Bulunması Talebi



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

1. GİRİŞ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurulu (DKGK), İttüzüğün 115 ila 120'nci maddeleri gereğince 22/02/2017 tarihli toplantısında “Şehir Merkezlerindeki İşlek Caddelerin Trafik Sorunlarının Araştırılması ve Alınabilecek Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla” Samsun Milletvekili Orhan KIRCALI, Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL ve Bursa Milletvekili Erkan AYDIN'dan müteşekkil bir alt komisyonun kurulmasına karar vermiştir.

Alt Komisyon, başkanını seçmek ve çalışma takvimini belirlemek üzere 11/05/2017 tarihinde ilk toplantısını gerçekleştirmiştir. Bu toplantıda Samsun Milletvekili Orhan KIRCALI Alt Komisyon başkanlığına seçilmiştir. Ayrıca Komisyon çalışmalarına ve Komisyon raporu yazımına teknik katkıda bulunmak üzere Dilekçe Komisyonu uzmanlarından Yasama Uzmanı Harun KAYNAK görev almıştır.

Alt Komisyon tarafından hazırlanan rapor, DKGK'nın 08/05/2018 tarihli toplantısında görüşülerek karara bağlanmıştır.

Komisyonumuz, Bağdat Caddesi başta olmak üzere işlek caddelerde yaşanan trafik sorunları ve bu sorunlara çözüm bulunmasına yönelik talepleri; konunun ülke çapında genellik arz etmesi nedeniyle, gündemine alarak esastan incelemeyi uygun bulmuştur.

2. DİLEKÇEYE KONU İDDİA VE TALEPLER

Komisyonumuzca ele alınan dilekçede özetle;

- Türkiye'de 2015 yılı "Trafik Hizmetleri Başkanlığı" ve "TÜİK" verilerine göre, 1 milyon 313 bin 359 adet trafik kazası meydana geldiği, bu kazaların 1 milyon 130 bin 348 adedinin maddi hasarlı, 183 bin 11 adedinin ise ölümlü-yaralanmalı trafik kazası olarak kayıtlara geçtiği, ülkemizde yaşanan trafik kazalarında en çok hayatını kaybedenlerin ise ne yazık ki 15-29 yaşlarındaki gençlerimiz olduğu,
- Trafik kazalarının en çok ve yoğun olarak yaşandığı günün Cumartesi; Ülkemizde en çok trafik kazasının yapıldığı ilin ise 50.554 gibi çok büyük bir rakamla İstanbul olduğu, İstanbul'daki trafik kazaları da büyük oranda Anadolu yakasında bulunan;



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Kızıltoprak'tan başlayarak Maltepe ilçesine kadar uzanan "Bağdat Caddesi"nde gerçekleştiği, Bağdat Caddesinin, İstanbul Anadolu Yakası'nın hem alış-veriş hem yaya hem de trafik anlamında en yoğun noktalarının başında geldiği,

- Bağdat Caddesinin, İstanbul'da trafik kazalarının en yoğun yaşandığı yerlerin başında geldiği, ancak bu yoğunluk, "Sansasyonel" ölümlerle ve kazalarla sonuçlandığı zaman yerel ve ülke basınında, yazılı-görsel basında, internet medyasında ve sosyal paylaşım platformlarında öne çıktığı,
 - Bu sebeple; özellikle başta "İstanbul/Bağdat Caddesi" pilot bölge olmak üzere diğer büyük şehirlerimizdeki işlek caddelerde uygulanmak üzere, kalıcı ve caydırıcı tedbirlere ihtiyaç olduğu,
- ifade edilmiştir.

3. İLGİLİ MEVZUAT

3.1. 2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU

Amaç :

Madde 1 – Bu Kanunun amacı, karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir.

Kapsam:

Madde 2 – Bu Kanun, trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev, yetki ve sorumluluk, çalışma usulleri ile diğer hükümleri kapsar.

Bu Kanun, karayollarında uygulanır. Ancak aksine bir hüküm yoksa;

a) Karayolu dışındaki alanlardan kamuya açık olanlar ile park, bahçe, park yeri, garaj, yolcu ve eşya terminali, servis ve akaryakıt istasyonlarında karayolu taşıt trafiği için faydalanılan yerler ile,

b) Erişme kontrollü karayolunda ve para ödenerek yararlanılan karayollarının kamuya açık kesimlerinde ve belirli bir karayolunun bağlantısını sağlayan deniz, göl ve akarsular üzerinde kamu hizmeti gören araçların, karayolu araçlarına ayrılan kısımlarında da,

Bu Kanun hükümleri uygulanır.

Görevli kurullar ve kuruluşlar:

Madde 4 – (Değişik: 17/10/1996 - 4199/2 md.)

Karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulamak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla aşağıdaki kurullar oluşturulmuştur.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

a) (Değişik birinci paragraf: 6/2/2014-6518/31 md.) Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu;

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Başbakanın veya görevlendireceği Başbakan Yardımcısının başkanlığında, Adalet Bakanı, Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı, Çevre ve Şehircilik Bakanı, İçişleri Bakanı, Kalkınma Bakanı, Maliye Bakanı, Millî Eğitim Bakanı, Orman ve Su İşleri Bakanı, Sağlık Bakanı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı ile Jandarma Genel Komutanı, Emniyet Genel Müdürü ve Karayolları Genel Müdüründen oluşur. Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu Başkanı, gerektiğinde Kurula bilgi sunmak üzere toplantıda hazır bulunur.

Gereği halinde diğer bakanlar da Kurula çağrılabilir.

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

Kurul yılda bir defa olağan, Başbakanın gerek görmesi halinde de olağanüstü olarak, gündemle toplanır.

Kurulun sekreteryaya görevi Emniyet Genel Müdürlüğünce yapılır.

Kurulun çalışmasına ilişkin esas ve usuller, Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.

b) Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu;

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanının başkanlığında, Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu'na katılan kamu kurumlarının en az daire başkanı seviyesinde görevlileri; Jandarma Genel Komutanlığı, Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisi ile İçişleri Bakanlığınca uygun görülen trafik ile ilgili üniversite, Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği ve Trafik Kazaları Yardım Vakfının birer temsilcisi ve Başkent Büyükşehir Belediye Başkanından oluşur.

İhtiyaç duyulan konularda bilgilerine başvurmak üzere diğer kurum ve kuruluşlardan temsilci çağrılabilir.

Kurul üç ayda bir toplanır, zorunlu hallerde başkan tarafından toplantıya çağrılabilir.

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca Trafik hizmetlerinin çağdaş ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla önerilen veya katılacak temsilcilerce önerilecek önlemlerin uygulanabilirliğini tartışarak karara bağlar.

Kurul katılması gereken üyelerin salt çoğunluğu ile toplanır ve katılanların çoğunluğu ile karar verir.

Kurulun sekreteryaya görevi ilgili daire başkanlığınca yapılır.

Kurulun görev ve yetkileri şunlardır;

1. Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunmak,
2. Trafik kazalarının azaltılmasına ilişkin önerilerde bulunmak,
3. Uygulamada görülen aksaklıkları tespit etmek,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

4. Kendi görev alanına giren konularla ilgili yasal düzenlemeden kaynaklanan eksiklikleri belirlemek.

Bu Kanunla ve trafik hizmetleri konusunda diğer kanunlarla verilen görevler;

a) İçişleri Bakanlığınca,

b) Bu Kanunla yetkili kılınan diğer bakanlık, kuruluş ve belediyelerce, İçişleri Bakanlığı ile işbirliği içinde,

Yürütülür.

Emniyet Genel Müdürlüğünün, merkez, bölge, il ve ilçe trafik kuruluşları, görev ve yetkileri:

Madde 5 – Emniyet Genel Müdürlüğünün trafik kuruluşları ile bu kuruluşların görev ve yetkileri şunlardır :

.....

Trafik zabıtasının görev ve yetki sınırı ile genel zabitanın trafik hizmetlerini yürütmeye ilişkin yetkisi:

Madde 6 – Trafik zabıtası ve genel zabitanın görev ve yetki sınırı;

.....

Karayolları Genel Müdürlüğünün görev ve yetkileri:

Madde 7 – Karayolları Genel Müdürlüğünün bu Kanunla ilgili görev ve yetkileri şunlardır:

.....

Millî Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının görev ve yetkileri

Madde 8 – (Değişik: 12/7/2013-6495/14 md.)

Bu Kanun kapsamında Millî Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının görev ve yetkileri şunlardır:

.....

Tarım Orman ve Köyişleri Bakanlığının görev ve yetkileri:

Madde 9 – (Değişik: 18/1/1985 - KHK 245/2 md.; Aynen kabul: 28/3/1985-3176/2 md.)

Bu Kanuna göre, Tarım Orman ve Köyişleri Bakanlığının görev ve yetkileri şunlardır:

.....

Belediye trafik birimleri, görev ve yetkileri:

Madde 10 – (Değişik: 18/1/1985 - KHK 245/3 md.; Aynen kabul: 28/3/1985 - 3176/3 md.)

Bu Kanunla belediyelere verilen görevler il ve ilçe trafik komisyonları ve mahalli trafik birimleri ile işbirliği yapılarak yürütülür.

a) Kuruluş

Her belediye başkanlığı bünyesinde, hizmet kapasitesi gözönünde tutularak İçişleri Bakanlığınca tespit edilecek ölçülere ve genel hükümlere göre, belediye trafik şube müdürlüğü, şefliği veya memurluğu kurulur.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

b) Görev ve yetkiler

1. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolları trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmamak,
2. Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak,
3. Karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, aldırarak ve denetlemek,
4. Karayolunda trafik için tehlike teşkil eden engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldırmak,
5. Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vukubulduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak,
6. Çocuklar için trafik eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasını sağlamak,
7. Bu Kanun ve bu Kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmak.

İl ve ilçe trafik komisyonları:

Madde 12 – (Değişik: 17/10/1996 - 4199/7 md.)

İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının kuruluşu ile görev ve yetkileri:

a) Kuruluş:

İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından Yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, illerde vali veya yardımcısının başkanlığında, belediye, emniyet, jandarma, milli eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri; Valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşan İl Trafik Komisyonu, ilçelerde kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı İlçe Trafik Komisyonu kurulur.

Kuruldaki üniversite, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların temsilcilerinin toplam sayısı 3'ü geçemez.

Kuruluşu bulunan yerler hariç, İlçe Trafik Komisyonlarına karayolları temsilcisinin katılması zorunlu değildir.

Gündem konuları vali veya kaymakamlar tarafından belirlenir.

Bu komisyonlara, oy hakkı olmaksızın görüşleri alınmak üzere, diğer kuruluş temsilcileri de çağrılabilir.

Kararlar oy çokluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın bulunduğu taraf çoğunluk sayılır.

İl Trafik Komisyonu kararları valinin onayı ile yürürlüğe girer.

İl ve İlçe Trafik Komisyonu kararlarını bütün resmi ve özel kuruluşlar uygulamakla yükümlüdür.

İlçe Trafik Komisyonu kararları, İl Trafik Komisyonunca incelenip vali tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

b) Görev ve yetkiler:



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

1. İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,
2. Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafik ile ilgili sorunları çözümlmek, bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmek.
3. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,
4. Gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek,
5. Bu Kanunla ve diğer mevzuatla verilen görevleri yapmak.

Trafik eğitimi ve denetimi:

Madde 122 – Öğrenim kurumları dışında gerçek ve tüzel kişilerin karayolunu kullananların eğitimi ile ilgili çalışmalarını konu ve kapsam yönünden tespiti ve uygulama yönünden denetlemeye Emniyet Genel Müdürlüğünün koordinatörlüğünde Emniyet ve Karayolları Genel Müdürlükleri yetkilidir.

Eğitim çalışmalarının konu ve kapsamı ile uygulama esasları, denetleme usulleri yönetmelikte gösterilir.

Sürücü kursları:

Madde 123 – (Değişik: 18/1/1985 - KHK 245/14 md.; değiştirilerek kabul: 28/3/1985-3176/14 md.)

Motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafik ile ilgili öğretim ve eğitim yaptırmak üzere kamu kurumları ile diğer hakiki ve hükmi şahıslara Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığınca ilgili mevzuatına göre sürücü kursları açma izni verilir.

Sürücü kurslarının sürücü belgesi cinslerine göre sınıflandırılması, hangi sınıf kursun kimler tarafından açılabilceği, öğretim ve eğitim konuları ile metodu, kurs süreleri, kurslar için eğitim ve öğretimde kullanılacak bina, araç, gereç ve teçhizatın nitelik ve niceliği, teminat miktarları, sertifika sınavlarının esas ve usulleri, sertifika aranmayacak sürücü belgesi sınıfları ve bunların sınavları İçişleri Bakanlığının uygun görüşü üzerine Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığınca çıkartılan yönetmelikle belirlenir.

Ancak, gerçek ve tüzel kişiler tarafından kurs açılmayan il ve ilçelerde bu kurslar devlet tarafından açılabilir.

Bu madde hükümlerine ve yönetmelikteki şartlara uymadıkları, mülki idare amirlerince görevlendirilen yetkililer veya Milli Eğitim Bakanlığı yetkilileri tarafından tespit edilen kursların sahiplerine, olayın özelliğine göre belirlenecek süre içinde şartlara uymaları yazılı olarak bildirilir. Bu süre içinde şartların yerine getirilmemesi halinde kurs sahipleri 18 000 000 lira hafif para cezası ile cezalandırılırlar. Ayrıca, kurs onbeş günden az olmamak



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

üzere mülki amirlerce geçici olarak kapatılır. Bu süre 625 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu hükümleri uyarınca gerekli işlemler sonuçlandırılıncaya kadar uzatılır.

Belge alınmadan açılan kursların sahipleri üç aydan altı aya kadar hafif hapis cezası ve 108 000 000 lira hafif para cezası ile cezalandırılır. Ayrıca, belge alınmadan açılan kurslar zabıtaca kapatılır.

Çocuk trafik eğitim parkları:

Madde 124 – Okul öncesi çocuklara ve ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile il özel idareleri ve belediyeler, yeteri sayıda ücretsiz çocuk trafik eğitim parkı yapar ve belediyeler gerçek veya tüzelkişilere de yapma izni verebilir.

Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma esasları ile diğer hususlar İçişleri, Bayındırlık ve İskan Bakanlıklarının görüşleri alınarak Milli Eğitim Bakanlığınca çıkarılacak Yönetmelikle düzenlenir.

Okul, radyo ve televizyonlarda trafik eğitimi:

Madde 125 – (Değişik birinci fıkra: 17/10/1996 - 4199/41 md.) Milli Eğitim Bakanlığınca, ilköğretim ve ortaöğretim okullarında ders programlarına eğitim amacı ile zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri konulur. Bu dersler için valilik ve kaymakamlıkça yükseköğrenim görmüş emniyet görevlileri görevlendirilebilir.

Üniversite ve yüksekokullar ile lise ve dengi okullarda, zorunlu trafik, ilk yardım ve motor derslerinden başarılı olanlar, sürücü kurslarında, bu derslerden Milli Eğitim Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikteki esaslara göre sınava girmek kaydıyla muaf tutulabilirler.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yayın yapan ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar, 3984 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanunun 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (p) bendi gereğince yapacakları haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimi ile ilgili programlara ayırmak zorundadırlar. Bu fıkra hükümlerine uymayan ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar hakkında 13.4.1994 tarih ve 3984 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanun hükümleri uygulanır.

Silahlı Kuvvetler bünyesindeki birlik ve er eğitimi merkezlerine eğitim amacı ile yeteri kadar trafik dersi konulması Genelkurmay Başkanlığınca düzenlenir.

3.2. KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ (R.G. Tarihi/Sayısı: 18.07.1997/23053 mükerrer)

Amaç

Madde 1- Bu Yönetmeliğin amacı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, can ve mal güvenliği yönünden; karayollarında trafik düzeninin sağlanması ve trafik güvenliğini ilgilendiren hususlarda alınacak tedbirler ile ilgili olarak, Yönetmelikte düzenlenmesi işaret edilen ve gerekli görülen diğer hükümleri ve bunların uygulanmasına ait esas ve usulleri belirlemektir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Kapsam ve Dayanak

Madde 2- Bu Yönetmelik, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa dayanılarak çıkarılmış ve bu Kanun hükümleri çerçevesinde karayollarında ve aksine bir hüküm bulunmadıkça da, Kanunun 2 nci maddesinde sayılan yerlerde de uygulanmak üzere;

- a) Trafikle ilgili kurallara ve bunların uygulanmasına,
 - b) Trafiğin düzenlenmesi ve denetimine,
 - c) Araçların tescili, teknik durumları, muayenelerine ve karayollarında sürülmeleri sırasında alınacak tedbirlere,
 - d) Araç sürücülerinin sınavları ve belgelerinin verilmesine,
 - e) Karayolundan faydalananların hak ve yükümlülüklerine, eğitime,
 - f) Uygulayıcı kurul ve kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları ile işbirliği ve koordinasyon düzenine,
 - g) Trafikle ilgili diğer hususlara,
- İlişkin konulardaki esas, usul, şekil ve şartlara ait hükümleri kapsar.

3.3. EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ VE MALİYE BAKANLIĞINCA HAZIRLANAN VE 18.11.2016 TARİHİNDE YÜRÜRLÜĞE GİREN 2918 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNUN EK 16'NCI MADDESİNİN UYGULANMASINA İLİŞKİN USUL VE ESASLAR

Amaç ve Kapsam

MADDE 1 - (1) Bu Usul ve Esasların amacı, belediyelerce veya sermayesinin tamamı belediyelere ait şirketler tarafından kendi bütçe kaynakları kullanılarak ya da belediyeler tarafından hasılat paylaşımı yoluyla, karayollarında can ve mal güvenliğini sağlamak, düzenli ve güvenli trafik akışını temin etmek amaçlarına hizmet etmek üzere kurulmuş veya kurulacak elektronik sistemlerin. Emniyet Genel Müdürlüğünce trafik ihlallerinin tespiti amacıyla kullanılması durumunda, yapılacak her türlü iş ve işlemler ile Emniyet Genel Müdürlüğü bütçesinden ilgili belediyelere ödenecek sistem kullanımı hizmet bedellerinin belirlenmesine ve ödenmesine dair kuralları belirlemektir.

EDS'lerin Kurulabileceği İl, İlçe ve Beldelerin Belirlenmesi

MADDE 5 - (1) EDS, polis trafik sorumluluk bölgesinde; belediye teşkilatı bulunan ve belediyenin hizmet götürdüğü sınırlar içerisindeki yerlerde kurulabilir. Bu sistemlerin kurulacağı il, ilçe ve beldelerin belirlenmesinde kayıtlı sürücü ve araç sayıları, trafik kazaları ve sonuçları ile karayollarından geçen yıllık ortalama araç sayıları esas alınır.

(2) Nüfusu 10.000'in altında bulunan ilçe ve bekle belediyelerinin HDS kurmak istemeleri durumunda yukarıda belirtilen trafik değerleri dikkate alınarak, kurulum talepleri EGM EDS Komisyonunca değerlendirilir.

EDS Kurulum Süreci

MADDE 6 - (1) Büyükşehir belediyeleri veya il belediyeleri ve büyükşehirle bağlı ilçe belediyelerinde kurulmuş olan veya kurulacak EDS'lerle ilgili yapılacak iş ve işlemleri takip etmek üzere; trafik denetleme birimlerinden sorumlu İl Emniyet Müdür Yardımcısının



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

başkanlığında, trafik denetleme/trafik tescil ve denetleme/bölge trafik denetleme, bilgi teknolojileri ve muhabere ve elektronik şube müdürleri ile belediye temsilcilerinden oluşturulacak İl EDS Komisyonu kurulur.

(2) Büyükşehir statüsündeki ile bağlı ilçelerin tamamı büyükşehir sınırları içerisinde yer aldığından, bu illerde EDS'lerle ilgili iş ve işlemler ilgili büyükşehir belediyesi tarafından yapılır. Büyükşehir belediyelerinin EDS çalışması yapmak istememesi, ilçe belediyelerinin ayrı ayrı EDS çalışması yapmak istemesi vb. tüm hususlar belediyeler açısından UKOME'lerde (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) değerlendirilerek gerekli karar alınır.

(3) Birinci fıkrada belirtilenler dışındaki diğer ilçelerde veya ikinci fıkrada belirtildiği gibi ayrı ayrı EDS çalışması yapılacak ilçelerde kurulmuş veya kurulacak EDS'lerle ilgili yapılacak iş ve işlemleri takip etmek üzere; ilçe emniyet müdürü/amiri veya şehiriçi trafik denetleme/tescil büro amirliğinden sorumlu yardımcısının başkanlığında trafik denetleme/tescil büro/bölge trafik İstasyon amiri, bilgi teknolojileri büro amiri, muhabere elektronik büro amiri ve belediye temsilcilerinden oluşturulacak İlçe EDS Komisyonu kurulur. Gerek duyulması halinde, komisyona ilden personel desteği sağlanır.

(4) Belde belediyelerinde kurulmuş olan veya kurulacak EDS'lerin olması durumunda, EDS'lerle ilgili yapılacak iş ve işlemlerin takibi sistemin kurulacağı yerde trafik denetiminden sorumlu olan emniyet teşkilatı biriminin bağlı bulunduğu il/ilçe EDS Komisyonlarınca yapılır. İl/ilçe EDS Komisyonuna Belde belediyesinden de temsilci alınır. Bölge trafik denetleme istasyon amirliklerinin sorumluluk alanlarında yapılacak çalışmalar İl EDS Komisyonu tarafından takip edilir. İlçe emniyet müdürlüğü/amirlikleri ile bölge trafik denetleme istasyon amirliklerinin birlikte sorumlu olduğu karayollarında yapılacak çalışmalar ya da sadece ilçe emniyet müdürlüğü/amirlikleri sorumluluk alanlarında yapılacak çalışmalar İlçe EDS Komisyonu tarafından takip edilir.

(5) İl/İlçe/Beldede yapılacak EDS çalışmalarında ihtiyaç duyulması halinde İl/İlçe EDS Komisyonunun belirleyeceği teknik personel (Örn: Üniversitelerin trafik ile alakalı bölümlerinden, diğer belediyelerden ya da özel sektörden danışmanlık yapılması amacıyla personel talep edilebilir) desteği alınabilir.

(6) Oluşturulan İl/İlçe EDS Komisyonu tarafından, sistemin kurulacağı yerlerin tespitine yönelik olarak yapılacak inceleme ve araştırma sonucunda yer tespit raporu düzenlenir. Hazırlanan yer tespit raporunda EDS'nin kurulacağı noktalarda tüm ihlal tespit sistemlerinin ayrı ayrı açık adresi ve GPS koordinatlarının da yer aldığı ekte (Ek-3) belirtilen tablo doldurularak raporun ekine konulur. Düzenlenen rapor EDS kurulacak yerde uygulanacak hız limitlerini de belirtir şekilde büyükşehirlerde UKOME, büyükşehir olmayan illerde ise il trafik komisyonunda karar alındıktan sonra ilgili belediyeye bildirilir.

(7) EDS'nin bu Usul ve Esaslar ile Teknik Gereklikler Dokümanına (Ek-1) uygun şekilde ve komisyonun raporunda belirtilen yerlerde kurulması şartıyla, taraflar arasında karşılıklı sorumluluk ve yükümlükleri belirleyen taslak ön protokol hazırlanır. Hazırlanan taslak ön protokol görüş alınmak üzere EGM EDS Komisyonu Sekreteryasına gönderilir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

(8) EGM EDS Komisyonunun görüş ve önerileri doğrultusunda gerekli düzenlemeler yapıp; il/ilçe ve belde EDS ön protokolleri ilde İl Emniyet Müdürü ve Belediye Başkanınca; ilçelerde, İlçe emniyet müdürü/amiri ve belediye başkanınca, beldelerde ise sistemin kurulduğu yerde trafik denetiminden sorumlu olan emniyet teşkilatı biriminin bağlı bulunduğu il/ilçe emniyet müdürü/ilçe emniyet amiri ve belde belediye başkanınca imzalanır.

EDS'nin çalışma esasları

Madde 10 - (1) Sistem bakını, onarım, tadilat ve diğer zorunlu haller dışında 7 gün 24 saat çalışabilecek şekilde tasarlanır. Hangi ihlal tespit sisteminin hangi zaman aralıklarında çalışacağı ile ilgili program, 5326 sayılı Kabahatler Kanununun 15 inci maddesinin 2 nci fıkrasında yer alan hükme aykırı olmayacak şekilde il/ilçe emniyet müdürü/ilçe emniyet amirinin onayı ile uygulamaya konulur. Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü ve bağlı İstasyon Amirliklerinin sorumluluğunda bulunan yollarda yapılacak EDS çalışma programı İl Emniyet Müdürünün onayı ile uygulamaya konulur.

(2) Anlık hız ihlal tespit sistemlerinin bulunduğu noktadan itibaren, otomobiller için geçerli olan yasal hız sınırının kilometre cinsinden en az % 10'una tekabül eden mesafeden daha az mesafede ve aynı yol güzergahı üzerinde aynı istikamette birden fazla anlık hız ihlal tespit sistemi kurulmaması esastır. (Örneğin Hız sınırı 50 km/s ise mesafe 5 km, 70 km/s ise mesafe 7 km olacaktır.)

(3) Anlık hız ihlal tespit sistemleri yukarıda belirtilen en az mesafe aralığı dikkate alınarak, emniyet teşkilatı birimince hazırlanacak çalışma programı dahilinde kullanılır.

4. ALT KOMİSYONUN YAPTIĞI YAZIŞMALAR

Başta İstanbul Bağdat Caddesi olmak üzere işlek caddelerde meydana gelen trafik sorunları ve bu sorunlara çözüm bulunması talebiyle İstanbul Milletvekili Hurşit YILDIRIM tarafından gönderilen dilekçe üzerine, birçok kurum ve kuruluşla yazışma yapılmış ve kendilerinden, konunun teşhis ve çözümüne yönelik görüş ve önerilerini bildirmeleri talep edilmiştir. Söz konusu talep üzerine kurum ve kuruluşlarca hazırlanarak Komisyonumuza gönderilen görüş ve öneriler aşağıdaki şekildedir:

4.1. İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

İçişleri Bakanlığının 22.06.2017 tarihli ve 1356/107769 sayılı yazısında şu görüşler dile getirilmiştir:

“Konu: Şehir içi Trafik Yoğunluğu Olan Cadde ve Sokaklarda Yaşanan Trafik Sorunları ve Çözüm Önerileri;

Ülkemizdeki şehir içi yollarda trafik akışına ilişkin düzenlemeler belediyeler, şehir dışı karayollarında ise Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Bu



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

kurumlarımızca gerekli alt ve üst yapı çalışmaları, trafik işaretleri ve levhalarının bakım ve onarımı konularında ihtiyaç duyulan gerekli düzenlemelere gidilmektedir. Bu bağlamda trafik ekiplerimizce yapılan denetim ve güzergah kontrollerinde görülen aksaklıklara müdahale edilerek ilgili kurum ve kuruluşlara bilgi verilmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna bağlı olarak çıkarılan yönetmeliklerin hazırlanmasında günümüz ihtiyaçları, teknoloji ve bilişim alanlarındaki gelişmeler, AB direktifleri ve Karayolu Trafik Konvansiyonu ve ilgili kurum/kuruluşların görüşleri göz önünde bulundurulmaktadır.

A- Mevzuat

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7/f ve 9'uncu maddeleri ile 5393 sayılı Belediye Kanunu'nun 15/p maddesiyle; Büyükşehir ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak, ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak, kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü toplu taşıma araçlarının sayılarını, güzergâhlarını belirlemek gibi görevler belediyelere verilmiştir.

Ülkemizdeki şehir içi yollarda trafik akışına ilişkin düzenlemeler, Büyükşehirlerimizde UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi), diğer şehirlerimiz ve ilçelerimizde ise İl ve İlçe Trafik Komisyonu kararları doğrultusunda yapılmaktadır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 12'nci [b maddesinin (1) ve (2) numaralı alt bentlerinde; İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak, trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözmek vb. hususlar İl ve İlçe Trafik Komisyonları'nın kuruluşu ile görev ve yetkileri arasında sayılmıştır.

Yine aynı Kanunu'nun "Belediye trafik birimleri, görev ve yetkileri" başlıklı 10'uncu maddesinde, "Bu kanunla belediyelere verilen görevler il ve ilçe trafik komisyonları ve mahalli trafik birimleri ile işbirliği yapılarak yürütülür" hükmü mevcuttur.

Söz konusu işlemler 15/06/2006 tarihli ve 26199 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği doğrultusunda yürütülmektedir. UKOME Yönetmeliği'nin 18'inci maddesiyle de;



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

a. Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, mevzuatla yetkili kılındığı durumlarda mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almakla,

b. Büyükşehir belediye ve mücavir alan sınırları içinde nazım plan çerçevesinde, arazi kullanım ve ulaşım planlama çalışmalarıyla büyükşehir ulaşım planını yapmak, yaptırmak, uygulamak ve uygulatmak için gereken karar ve tedbirleri almakla,

c. Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafik ile ilgili sorunları çözümlmek, trafik ile ilgili olarak ülkeyi ilgilendiren veya mevzuat değişikliği gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmekle,

d. Kara, deniz, göl, nehir, kanal ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergâhlarını belirlemek; otobüs, taksi, dolmuş ve servis durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç park yerlerini tespit etmek, gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü şahıslara işletilmesi için izin vermek, izin verilen otoparklar ile karayolu üzerindeki diğer park yerlerinde özörlüler için işaretlerle belirlenmiş bölümler ayrılmasını sağlamakla,

e. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları ile bu taşıtların teknik özelliklerini tespit etmek, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek, bunlara izin ve çalışma ruhsatı vermekle,

f. Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde, ulaşım, toplu taşıma ve trafik mevzuatının büyükşehir belediyesine verdiği yetki doğrultusunda uygulamaya yönelik yönlendirici karar almak ve görüş oluşturmakla,

g. İlçe ve ilk kademe belediyelerce düzenlenen yol ve kavşaklar ile büyükşehir belediyesince yapılan sinyalizasyon sistemlerinde aksaklık tespit edildiği takdirde uyarıda bulunmak ve düzeltilmesini sağlamakla,

h. Büyükşehir belediyesinin sınırları içinde kalan karayollarının bir kısmının veya tamamının yoldan faydalananların bir kısmına veya tamamına kapatılmasına, park edilecek



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

yerler ile zaman ve süresinin ve araçların geliş ve gidiş yollarının ve yollara konulacak trafik işaretlerinin yerlerinin belirlenmesine karar vermekle,

i. Büyükşehir belediyesi sınırları içerisinde, 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun belirlediği sınırlar içinde araçların kullanacağı şeritleri ve yol kullanım esaslarını tespit etmek ve gerekli yasakları koymak, gerekli hal ve yerlerde en çok ve en az hız limitlerini belirlemekle,

görev ve yetkileri arasında sayılmıştır.

Yerleşim yerlerinde araçların yol açtığı trafik ve park sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğu ile otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tespit ve giderilme esasları, 01.07.1993 tarihli ve 21624 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Otopark Yönetmeliğine göre yürütülmektedir.

B- Tespitler

Ülkemizde nüfus artışı ile birlikte meydana gelen hızlı şehirleşme ve bunun sonucunda ortaya çıkan ulaşım sorunları ile taşıt ve sürücü sayısındaki artışlar trafik sorununu da beraberinde getirmektedir.

Ülkemizde cazibe alanları, kamu kurum ve kuruluşları, hastane, ticari alanlar vb. yerlerin şehir merkezlerinin 5-10 km'lik alan içerisinde yayılmış olması, bu yerlere eş zamanlı ve bireysel olarak araçlarla gidilmesi ve toplu taşımının yetersiz olması gibi nedenlerle cadde ve sokak üzerinde park edilmiş araçların karayolunun kapasitesini düşürdüğü gibi maddi, manevi ve çevresel kayıplara sebebiyet verdiği, kimi zaman ölümle sonuçlanan üzücü olaylarla karşılaşıldığı görülmektedir.

Trafik zabıtası olarak yerleşim yeri içerisindeki taşıt yollarında düzenleme ve denetleme faaliyetleri yürütülmekle birlikte günlük çalışma zamanının büyük bir bölümü düzenleme faaliyetlerinde (park etmiş araçların kaldırılması ve trafik akışının sağlanmasına) yönelik gerçekleşmektedir.

C- Sorun ve çözüm önerileri

1. Toplu taşıma hizmetleri

Kent merkezlerinde bulunan ana arterlerde çok sayıda toplu taşıma aracının durak ve güzergahının bulunması nedeniyle trafik akımının yavaşladığı gözlenmektedir. Bu nedenle söz konusu araçların şehir merkezlerinde trafik yoğunluğunun fazla olduğu zaman



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

dilimlerinde belirlenen güzergahlara girmemesi, metro, tramvay vb. alternatif araçlarla ücretsiz aktarma yapılarak veya alternatif farklı tali yollardan ulaşımın sağlanması,

2. Engelli Düzenlemeleri

Araç ve sürücü sayısının her geçen gün arttığı ülkemizde, engellilerin ulaşımının, doğru etüd edilerek kalıcı ve sürdürülebilir mekânsal tasarım ve planlama yapılması, yakın açık veya kapalı otoparklarda engelli vatandaşlarımızın kolay erişimlerinin sağlanması, yaşam kalitelerinin ve sosyalleşmelerinin artırılması amacıyla; ilgili birimlerin (Belediye Başkanlığı, Aile ve Sosyal Politikalar İl Müdürlüğü, Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, İl Emniyet Müdürlüğü, AVM yönetimi, ilgili oda ve sivil toplum kuruluşları) yetkililerinden oluşacak heyetlerce çözüme yönelik tedbirlerin alınması, engelliler için ayrılmış özel park yerlerine erişim ve yararlanmanın elektronik kilit, bariyer gibi kontrollü şekilde ve sadece hak sahipleri tarafından kullanılmasına yönelik tedbirlerin alınması gerekmektedir.

3. Yaya Kaldırımları ve Yaya Geçitleri

Yayalar için yatay ve düşey işaretlemeler ile alt ve üst geçitlerin yeterince olmadığı, geçit bulunan yerlerde de yayaların buraları kullanmaları konusunda gerekli alışkanlıklara sahip olmadıkları, rastgele yerlerden ve gerekli kontrolü yapmadan karayolunda karşıdan karşıya geçtikleri, sürücülerin de yayalara tolerans göstermedikleri bu konuda etkin önlem ve denetim tedbirlerinin alınması gerekmektedir.

4. Bisiklet yolu

Güvenli bir trafik ortamı için bisiklet yollarının diğer taşıt yollarından ayrı olarak tesis edilmesi, şehir planlamalarında bisiklet kullanımının mutlaka yaya ve araçlarla birlikte düzenlenmesi gerekmektedir. Ülkemizde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılarak trafik sorunlarının önüne geçilmesi, sağlıklı yaşam vb. konularda çalışmalar başlatılması gerekmektedir.

5. Yayalaştırma

Trafiğin yoğun olduğu cadde ve sokakların, araç trafiğine tamamen ya da belirli saatlerde kapatılarak kısıtlama getirilmesi veya toplu ulaşım araçlarının tercih edilmesine yönelik güzergah ve kısıtlamalar getirilmek suretiyle kent merkezlerin yayalaşacağı düşünülmektedir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

6. Park-Otoparklar

Yanlış park ve duraklamalar, karayolu üzerinde alan daralmasına neden olmakta, akan taşıt trafiğini engelleyerek, araçların seyir süresini arttırmaktadır, Görüş açısını daralttığı ve kısıtladığı için trafik kaza riskini arttırmaktadır. Bu durum yaya hareketlerini kısıtlamakta ve ciddi tehlike de oluşturmaktadır. Aksayan trafik nedeniyle duruş kalkışlara sebebiyet vermekte, bu durum görüntü, gürültü, çevre ve hava kirliliğini arttırdığı gibi akaryakıtın verimsiz kullanımına ve ekonomik kayıplara da sebebiyet vermektedir, Gün boyu park edilmiş araçlar nedeniyle ticari hayatı olumsuz etkilenmekte ve polisin ciddi bir şekilde zaman ve hizmet kaybına neden olmaktadır. İhtiyaç duyulan bölgelere ilişkin planlama yapılarak otoparkların uzaklığı, yeri ve konumu cazip hale getirilmelidir. Yapılacak düzenlemelerle toplu taşıma araçları ile entegre sistemlerinin kurularak, güvenlik, ekonomik vb. iyileştirmelerin yapılarak teşvik edilmesi gerekmektedir. Açık alanlar yerine kapasitesi yüksek çok katlı otoparklar tercih edilmelidir.

7. Okul ve personel servis araçları

İş yeri ve okulların genellikle bu bölgelerde olması nedeniyle, okul ve iş çıkışlarında çok sayıda servis aracının birlikte bulunması kurumların yeterli park alanının bulunmaması, giriş ve çıkış saatlerinde yaya ve araç yoğunluğu yaşanmakta ve trafik akışı etkilenmektedir. Bu nedenle okul ve resmi kurumlar başta olmak üzere giriş ve çıkış saatlerinin 15 dakika aralıklarla yeniden düzenlenmesi ve araçların diğer sokak ve caddelerde bekleme yapılması sağlanmalıdır.

8. Taşıma ve araç cinslerine ilişkin kısıtlamalar

Kent merkezlerinin genelde eski yapılanma bölgesi olması, fiziki ve alt yapı eksiklikleri, çok sayıda kavşak ve yaya geçidi bulunması nedeniyle mevcut araç depolama seviyesinin düştüğü, yük taşımacılığı veya diğer alanlarda taşımacılık faaliyetinde bulunan araçların trafiğin yoğun olduğu cadde ve sokaklardan geçişinin trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilemekte ve trafik akışını güçleştirmektedir. Büyükşehirlerde UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi), diğer illerde ise İl Trafik Komisyonu kararları doğrultusunda trafik akışına ilişkin (güzergâh, gün, saat vb.) kısıtlama içeren düzenlemeler yapılmalı ve bu tür taşıtlara güzergâh izin belgesi verilmelidir. Konuya ilişkin olarak, trafik birimlerince, yaşanan sorunları denetim yoluyla çözebilmek amacıyla, ilgili belediyelerle işbirliği içerisinde çalışılarak, belirlenen uygulamalara ilişkin denetimler yapılmalıdır.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

9. Karayolu yapısında ve kenarında yapılan yol çalışmaları

Gerekli izin ve tedbirlerin alınarak kamuoyunu bilgilendirici haberlerin yapıldıktan sonra, trafiğin yoğun olmadığı gün ve saatlerde yeterli personel ve ekipmanla mümkün olan en kısa sürede alt yapı çalışmaları gerçekleştirilmelidir.

10. Altyapı, karayolu ve trafik işaretlemeleri

Trafik güvenliğini sağlamaya yönelik olarak, hız kesici kasis ve sinyalizasyon sistemlerinin kurulması, yer işaretlemelerinin görünürlüğünün artırılması, bazı yol bölümlerinde ve mahallerde ağaç, bina, vb. gibi engellerin kaldırılması, karayolunda trafik düzeni ve güvenliği ile can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi amacıyla yapılmış olan trafik işaretleme ve düzenlemelerinin tüm sorumluluk bölgelerinde düzenli ve planlı bir şekilde yeniden gözden geçirilerek varsa aksaklık ve olumsuzlukların ortadan kaldırılmasını, izinsiz konulmuş olan levha vb. kaldırılmasını, eski ve yıpranmış olanların değiştirilmesini ve eksikliklerin ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği içerisinde giderilip iyileştirilmesinin sağlanması gerekmektedir. Diğer yandan, mazgal ve menfezlerin tıkanmış, kapanmış veya tahliye kapasitesinin yetersiz olması nedeniyle, yağışlı havalarda karayolu yüzeyinde su birikintilerine neden olduğu ve tahliye edilemeyen su birikintilerinin trafik akışını ve güvenliğini tehlikeye düşürerek ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı kazalara sebebiyet verdiği görülmektedir. Bu nedenle görülen eksikliklerin ivedilikle giderilmesi ve gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

11. Semt pazarları, galeriler, seyyar satıcılar vb. ticari faaliyetler

Trafiğin yoğun olduğu ana arterler üzerinde bulunan pazar yerleri ve galeri gibi ticari faaliyetler nedeniyle yol kenarı ve yaya kaldırım işgalleri sonucu karayolunun kapasitesinin düştüğü ve trafik akımının yavaşladığı görülmektedir. Söz konusu faaliyetlerin başka bir alana kaydırılması ya da yoğunluğun yaşanmadığı hafta sonu günlerde gerçekleştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

12. Trafik kural ihlalleri

Vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini sağlamaya yönelik olarak trafik kuruluşlarımızda görevli personelimiz başta olmak üzere, illerimizde tesis edilmiş olan elektronik denetleme sistemleri ile 24 saat aralıksız olarak karayollarında trafiğin yönetimi ve denetimi hizmetlerini aralıksız olarak yürütülmekte olup, bu hizmet 2918 sayılı Karayolları



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Trafik Kanunu, Karayolları Trafik Yönetmeliği ile polise görev veren diğer kanun ve yönetmeliklere göre yapılmaktadır.

Trafik kazalarının azaltılması ile trafik düzenleme ve denetleme faaliyetlerinin etkinliğini artırmak amacıyla, İllerimizin yaptığı trafik denetimlerinin yanı sıra Trafik Hizmetleri Başkanlığımızca değerlendirilen trafik kaza istatistiklerine göre, trafik kazalarının yoğun olduğu yol kesimleri, mevsim, gün ve saatler tespit edilmekte ve bu tespitler doğrultusunda trafik kuruluşlarımıza Özel Denetim Programları hazırlanarak gönderilmektedir. Örneğin, şehir dışı trafik kuruluşlarımıza ağırlıklı olarak hız ihlalleri, otobüs ve kamyonlar üzerinde denetim programları verilirken, şehir içi trafik kuruluşlarımıza ise genelde alkol, kırmızı ışık ihlali, yaya güvenliği, emniyet kemeri kullanımı ve okul servis araçlarının denetimine yönelik özel programlar verilmektedir. Zaman zaman Merkezden çıkarttığımız sivil denetleme ekipleriyle de trafik kuruluşlarımız, ekipleri ve personeli belirtilen hususlara riayet edip etmedikleri konusunda denetlenmektedir.

Şehir içinde meydana gelen korunmasız yol kullanıcılarının karıştığı trafik kazalarının sebepleri irdelendiğinde yayaların; ilk geçiş hakkını vermemek, yola birden çıkmak, duran taşıtların ön ve arkasından yola çıkmak, yolda oynamak ve kırmızı ışıktaki geçmek gibi temel trafik kurallarını ihlal ettikleri, sürücülerin ise; yaya geçitlerinde hız, kırmızı ışık ve şerit ihlali olmak üzere Karayolları Trafik Kanununda belirtilen kurallara uymadıkları tespit edilmiştir.

Trafikte korunmasız yol kullanıcılarının güvenliğinin daha etkin bir şekilde sağlanması amacıyla,

- ✓ Araçların, kavşak yaklaşımlarına ve içine, trafik işaret, levha ve ışıklarının önüne, yaya geçitlerine, kaldırımlarına ve toplu taşıma araçlarının duraklarına park etmelerinin önlenmesi,
- ✓ Kentlerimizin yol ve trafik durumu ile trafik kazalarına ait sonuçları dikkatle değerlendirilerek, özellikle okul, hastane ve alışveriş merkezlerinin yoğun olduğu yerlerdeki yollarda gereken güvenli hız sınırlarına uyulmasını sağlamaya yönelik yatay ve düşey işaretlemeler ile standartlara uygun fiziki tedbirler (Yol Sathı Hız Kontrol Elemanları-Tümsekler-Kasisler) alınıp, etkin bir şekilde uygulanması,
- ✓ Yayaların karşıdan karşıya geçişlerinde yaya geçitlerini kullanmalarına yönelik eğitim ve denetim faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- ✓ Toplu taşıma araçlarının belirlenmiş güzergah ve duraklar dışında yolcu indirme ve bindirme yapmalarına izin verilmemesi,
- ✓ Trafik kontrol programlarına uygun olarak, radar araçları ile şehir içi hız kontrollerine ağırlık verilerek, belirlenen hız sınırlarına uyulması ve yayaların geçiş hakkına riayet etmeleri konularında sürücülere alışkanlık kazandırılmasının sağlanması,
- ✓ Önem arz eden ve yaya kazalarının yoğun olarak meydana geldiği güzergah ve kavşaklarda yeteri kadar (yaya, motorize, ekip) personel görevlendirilmesi,
- ✓ Genelde sinyalizasyonun bulunduğu yerlerde sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemek için EDS (Elektronik Denetleme Sistemi) kurulmuş olup, bu sistem sayesinde sürücüler yolun veya kavşağın dolu ve boş olmasına bakılmaksızın kurallara uyduğu tespitinden hareketle, bu tür sistemlerin yaygınlaştırılması,

hususları başta olmak üzere, tüm yol kullanıcılarının can ve mal güvenliklerini sağlamaya yönelik olarak trafik düzenleme, eğitim ve denetim faaliyetlerimiz aralıksız sürdürülmektedir.

Trafik kazalarının azaltılması ile trafik düzenleme ve denetleme faaliyetlerinin etkinliğini artırmak amacıyla, Trafik Hizmetleri Başkanlığımızca İllerimizin trafik kaza istatistikleri aylık olarak incelenerek, trafik kazalarının artışına sebep olan trafik kural ihlalleri doğrultusunda İllerimize özel denetim programları hazırlanarak gönderilmektedir. Bu denetim programlarına zaman zaman merkezden oluşturulan ekiplerimizin de katılımı sağlanmaktadır. Bununla birlikte belirli zamanlarda merkezden çıkarttığımız sivil denetleme ekipleriyle de trafik kuruluşlarımız, ekipleri ve personeli belirtilen hususlara riayet edip etmedikleri konusunda denetlenmektedir.”

4.2. MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI

Milli Eğitim Bakanlığının 16.05.2017 tarihli ve E.6987341 sayılı yazısında şu görüşler dile getirilmiştir:

“

Ülkemizde Trafikle İlgili Yaşanan Sorunlara Çözüm

Önerileri

- Trafikte kural ihlallerinde herkesin anında şikâyetlerini ulaştırabileceği mobil uygulamalar geliştirilmelidir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- Vatandaşların toplu taşıma araçlarını yoğun olarak kullandıkları saatlerde ihtiyaca cevap verecek düzeyde araç ve sefer sayısı artırılmalı, ayrıca toplu taşıma araçlarını ve bisiklet kullanmayı, kısa mesafelere yaya gidilmesini özendirici kampanyalar başlatılmalı, rol model olarak da yöneticiler ve ünlü şahsiyetlere (sporcu, sanatçı ya da politikacılar) yer verilmelidir.
- Yol kullanım ve kavşak sistemlerinin sürücüler ile yayalar tarafından kullanımı eğitimi verilmelidir.
- Otopark alanları ve kullanımı yaygınlaştırılmalı, otopark kullanımı ile ilgili eğitimler verilmelidir.
- Basın, radyo ve televizyon kuruluşlarınca yolcu ve yayalara yönelik trafik programlarında; toplu taşıma araçlarının kamunun ortak malı olduğu, tüm insanlara hizmet verdiği ve buralarda uyulması gereken kurallar hususunda eğitici programlar ve kamu spotları hazırlanmalıdır.
- Sürücülerin kendi aralarında veya sürücülerle yayalar arasındaki olası anlaşmazlıkların yaşanmamasına ve giderilmesine yönelik anlayışın yaygınlaştırılması çalışmaları yapılmalıdır.
- Köprü, kavşak, kaldırım, üst geçit vb. trafik alanlarından engelli vatandaşların daha verimli yararlanmasına yönelik alt yapı düzenlemeleri yapılmalı ve bu alanlarda engellilerle yardımlaşma konusunda vatandaşlar eğitilmelidir.
- Okul servis şoförlerinin trafik adabı eğitimi alması, bu eğitimi şoförlerine aldırarak şirketlere taşıma ihalelerinde öncelik tanınması, ayrıca ticari araç kullanan tüm sürücülere bu eğitimin verilmesi hedeflenmelidir.
- Trafik denetimlerinde şehir içinde ve şehirlerarası yollarda elektronik ve mobil denetimler yaygınlaştırılmalıdır.
- Trafik kontrol merkezleri yaygınlaştırılmalı ve trafik ile ilgili birimler koordinasyon içinde olmalıdır.
- Sıkça yaşanan kural ihlal istatistikleri çıkarılarak bu ihlallerin özel motorlu taşıt sürücülerine kursu eğitimlerinde gösterilmesi için Millî Eğitim Bakanlığı ile işbirliğine gidilmelidir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- AB standartlarına göre ceza miktarları ile cezalar artırılarak caydırıcı hale getirilmelidir.
- Kaza İstatistikleri analiz edilerek sık kaza yaşanan bölgelerle ilgili tedbirler alınmalıdır.
- Trafiğe ilişkin her türlü veri, bilgi, belge ve görüntünün toplandığı ve kayıt altına alındığı tek bir birim oluşturulmalı; sürücü, araç, ceza gibi trafikle ilgili her türlü iş ve işlemler buradan yürütülmelidir.
- Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 12 nci maddesinde "Her ilin müfettiş sayısı, o ildeki merkez ve ilçe trafik tescil kuruluşlarına kayıtlı toplam motorlu araç sayısının binde iki oranında tespit edilir." denilmektedir. Bu hedefe her yıl ulaşılması planlanmalıdır."

4.3. İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ BAŞKANLIĞI

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığının 22.05.2017 tarihli ve 3502/98177 sayılı yazısında şu görüşler dile getirilmiştir:

"Trafik sıkışıklığı ve yoğunluğu kavramı; karayolu vasıtalarının karıştığı kazaları, kazalar ilave yeni yolların yapılması gerektiği fikrini, yeni yolların inşası ise karayolu ulaşım ağının yetersiz olduğu ve denetim görevinin tam sağlanamadığı düşüncesini akla getirmektedir. Oysa; çağdaş düşünce, trafik kavramını çok daha geniş boyutlarda ele almakta ve genel olarak "mühendislik hizmetlerinin yanı sıra eğitim, ilk yardım, acil müdahale-kurtarma hizmetleri, işletme denetimi ve uygulamaların ekonomik boyutunu" ön planda tutmaktadır.

Bu bağlamda, sorunun nedenleri bir anlamda çözüm yollarını da ortaya koymaktadır. Detaylı olarak yapılmış analizler sonucunda fayda-maliyet boyutu her açıdan değerlendirilmiş olan uygulamaya dönük projeler ile mühendislik hizmetleri alanında gerekli tüm çalışmaların yapılması, ilk yardım ve acil kurtarma hizmetlerinde yapılabilecek iyileştirmeler, ulaşımında güvenli ve kalıcı trafik kültürünün kazandırılması amacıyla düzenlenecek eğitimler, suçla doğru orantılı ceza sistemi uygulaması ve yoğun bir şekilde teknoloji desteği sağlanmış denetim hizmetleri sorunun çözümünde yararlanılacak birincil en önemli faaliyetler olarak kabul edilmeli ve bu çerçevede kalınarak uygun çözümler geliştirilmelidir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Sürekli artan nüfus ve araç sayısı güvenlik, rahatlık ve ulaşım kolaylığı sorunlarının çözümlenmesini zorunlu hale getirmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli unsur, ulaşımın araçlar için değil yayaalar için olduğundan hareketle, öncelikle yayaaların can emniyetinin sağlandığı çözümlerin uygulanması zorunluluğudur.

Zira; ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının başlıca sebeplerini, yüzde 90 civarında sürücüler, yüzde 8,5 oranında yayaalar, yüzde 1 yol ve % 0,5 yolcu kusurları oluşturmaktadır. Aceleci davranmak, dikkatsizlik ve dalgınlık, yaya kaldırımı yerine yayaaların sürekli araç yolunda seyahat etmesi, karşıdan karşıya geçişlerde yaya geçidi kullanmamak gibi trafik kuralı ihlalleri, trafik güvenliğini tehlikeye düşüren yayalara ait kusurlar olarak sayılabilmektedir.

İstanbul'daki ulaşım altyapısı bu açıdan değerlendirildiğinde hazırlanan ve uygulanan projeler ile; dezavantajlı guruplar dahil tüm yayaaların yol güzergahları boyunca emniyetli bir şekilde seyahat etmeleri sağlanmakta, motorlu araç trafiği disipline edilmekte ve motorlu araç trafiğinin sürekli ve düzenli akışı gerçekleştirilmektedir.

Kentimizdeki ulaşım altyapısının düzenli bir şekilde geliştirilmesi ve kentimiz yaşayanlarının trafik ile ilgili davranışlarının iyileştirilmesi hususunda, ilgili tüm paydaşların katılım sağladığı çalışmalar sürekli yapılmakta olup, bu çalışmaların sonucunda ortaya çıkarılan sonuç rapor tüm kurumlar ve birimler ile paylaşılmaktadır.

Bu çerçevede; Ulusal ölçekli Trafik Güvenliği Eylem Planı ve İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı öncelikli eylem önerileri dikkate alınarak hazırlanan "İstanbul İli Trafik Güvenliği Ana Planı" (TGAP) çalışması tamamlanmış olup, aşağıdaki amaçlar hedeflenmiştir (İBB Trafik Güvenliği Ana Planı):

- Kaza Kara Noktaları belirlenerek, İstanbul'un kaza risk haritasını oluşturmak,
- Veri deposu oluşturmak, verileri analiz ederek trafik güvenliği modeli oluşturmak, strateji, politika ve öngörüler belirlenerek eylem planı ve sonuç raporunu hazırlamak,
- Kaza noktaları, kazaların oluş şekilleri, nedenleri ve etkileri irdelenerek, kent yol ağına ait kaza risk derecelendirmesi yapmak,
- Kaza veri tabanının geliştirilmesi ve gerekli iyileştirmelere yönelik uygulama ve performans izleme önerilerini içeren çalışmalar yapmak,
- Altyapı hizmetleri çalışmalarında alınacak gerekli güvenlik tedbirleri, eğitim, ilgili mevzuat düzenleme ve denetim hizmetlerinin etkin bir şekilde uygulanması konularında,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

trafik güvenliğine ilişkin sorunların çok yönlü bir şekilde ele alınarak bilimsel öneri ve değerlendirmeler ışığında çözüm önerileri getirmek,

- Yayaların ve korunmasız yol kullanıcıların (engelli, yaşlı, hamile vb.) metropoliten alanda güvenle dolaşacağı, istedikleri yere kolayca erişilebileceği, toplu taşıma taşıtlarına kolayca erişimlerini sağlayacak öneriler geliştirmek.

Plan çalışması ile detaylı saha çalışması ve analitik etütler yapılarak, temel problemler tespit edilmiş ve bunların çözümüne yönelik politika, strateji, hedef ve ilkeler ortaya konulmuş olup, geliştirilen politikalar uygulanırken ilgili alanlarda faaliyet gösteren ve gösterecek her bir kişi ve kurumun görev ve sorumlulukları bulunmaktadır. Şöyle ki;

1. TGAP ve alt yapısı her yıl güncel tutulmalıdır.
2. Trafik kaza veri seti geliştirilmeli ve güncel olarak depolanmalıdır.
3. Karayolu yapım ve bakımında ulusal ve uluslararası standartlar ile birlikte TGAP standartları göz önünde bulundurulmalıdır.
4. Kaza kara noktaları düzenli olarak tespit edilmeli ve gerekli iyileştirmeler yapılmalıdır.
5. Taşıtların muayenesi takip edilmelidir.
6. Okullarda karayolu güvenliği eğitimi verilmelidir.
7. Kentte yaşayanlara yönelik bilgilendirme ve bilinçlendirme kampanyaları yapılmalıdır.
8. Denetimlerin etkin bir şekilde ve periyodik olarak yapılması sağlanmalıdır.
9. Acil müdahale ve kazazedelere ilk yardım konusunda halk bilinçlendirilmelidir.
10. Trafik güvenliği araştırmaları desteklenmeli ve sürdürülmelidir.

Bu politikalar doğrultusunda, İstanbul'da yaşayanlar için daha güzel ve kaliteli yaşam alanları oluşturmak ve kentlilerin yaşam kalitesini yükseltmek için, bilimsel yöntemlerin öngördüğü doğrultuda kentin geleceğinin her anlamda planlandığı; ölümlü ve yaralanmalı trafik kaza sayılarını azaltma, trafik yönetimi ve denetimini iyileştirilip etkinleştirme, trafik güvenliği eğitimi yaygınlaştırma stratejileri ile trafik güvenliğine ilişkin standartların belirlenmesi çalışmalarımız ve sahadaki uygulamalarımız devam etmektedir. Ayrıca; sorunların çözümüne yönelik eylem planları ve proje önerileri geliştirilerek, uygulamaya yön verecek şekilde bunlar değerlendirilmektedir.”



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Öte yandan İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığının, 18.10.2017 tarihinde Komisyona sunduğu bilgi notunda şu görüşler dile getirilmiştir:

“Bağdat Caddesinde gündüz 2 ve gece 1 adet ekip, 07:00-23:00 saatleri arasında 1 motosikletli ekip ve 16:00-04:00 saatleri arasında 1 motosikletli ekip görev yapmakta olup, cadde üzerinde çalışan yaya görevlimiz bulunmamaktadır.

Bağdat Caddesinde 2016 yılında 166 adet maddi hasarlı, 118 adet yaralamalı ve 1 adet ölümlü trafik kazası meydana gelmiştir. 2016 yılında meydana gelen kazalarda 167 vatandaşımız yaralanmış ve 1 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir.

2016 yılının ilk 9 aylık döneminde 123 maddi hasarlı, 91 yaralamalı ve 1 adet ölümlü trafik kazası meydana gelmiştir. 2016 yılının ilk 9 ayında meydana gelen kazalarda 132 vatandaşımız yaralanmış ve 1 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir.

2017 yılının ilk 9 aylık döneminde ise 119 maddi hasarlı, 79 yaralamalı trafik kazası meydana gelmiş olup, ölümlü kaza bulunmamaktadır. 2017 yılının ilk 9 ayında meydana gelen kazalarda 98 vatandaşımız yaralanmıştır.

Ekiplerimiz tarafından Bağdat Caddesinde 2015 yılında yapılan denetimlerde kural ihlali yaptığı tespit edilen 51.385 adet sürücü veya ilgisine, 2016 yılında 19.886 adet sürücü veya ilgisine 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun ilgili maddelerine istinaden cezai işlem uygulanmıştır.

Bağdat Caddesinde hız denetimi yapılabilmesi için kurulan 5003 ve 5034 numaralı Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS) ile, 2015 yılında hız ihlali yaptığı tespit edilen 1385 adet araca ve 2016 yılında ise 1272 adet araca 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 51/2-a ve 51/2-b maddelerine istinaden cezai işlem uygulanmıştır.

Kırmızı ışık denetimi yapılabilmesi amacıyla kurulan 3334 ve 3336 numaralı Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS) ile 2015 yılında yapılan denetimlerde 2145 adet ve 2016 yılında yapılan denetimlerde 1171 adet 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 47/1-b ve 47/1-c maddelerine istinaden cezai işlem uygulanmıştır.

3334 nolu kırmızı ışık ihlal tespit sistemi Bağdat Caddesi Fener Yolu mevki 3334 nolu trafik sinyalizasyon ışıklarında, 3336 nolu kırmızı ışık ihlal tespit sistemi Bağdat Caddesi Çiftehavuzlar mevki 3336 nolu trafik sinyalizasyon ışıklarında bulunmaktadır.

Hız ihlallerin tespiti amacıyla kurulan 5003 nolu hız koridoru tespit sistemi Kazım Özalp Sokak girişinden başlayarak 3338 numaralı trafik ışıklarının bulunduğu Tütüncü



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Mehmet Efendi Caddesi kesişimine kadar devam etmekte olup 1658 metre uzunluğundadır. 5034 nolu hız koridoru tespit sistemi ise Bostancı Tüccarı Sokak dönüşünden başlayarak Kazım Özalp Sokak girişine kadar olup, 1515 metre uzunluğundadır.

Usul ve Esaslar ile Teknik Gereklilikler Dokümanında 09.09.2016 tarihinde yapılan değişiklikler ve 18.11.2017 tarihinde yapılan revizyon kapsamında 09.09.2016 tarihinden bu yana ilimizde kurulu bulunan EDS'ler aracılığıyla cezai işlem uygulanamamaktadır.

Ayrıca İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca Bağdat Caddesi üzerinde kazaların azaltılabilmesi amacıyla gerekli yer işaretlemeleri (kasis yazıları, İETT Durak Taraması, Bağdat Caddesinin 6 noktasında EDS ve Kamera figürleri çizimi, Koridor Hız Tespit Yavaşlama Çizgileri, Kasis Boyama) yapılmıştır.”

4.4. KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ

Karayolu Trafik Ve Yol Güvenliği Derneğinin 17.04.2017 tarihli ve 06.082.026 sayılı yazısında şu görüşler dile getirilmiştir:

“Türkiye’de toplam araç sayısı 21 milyonu aşarken sürücü belgesi sayısı da 30 milyonu geçmektedir. Ancak sistemin başlangıç eğitim ve denetim boyutunu düzenleyen 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanununda ana yürütücü kuruluşlara esas görev verilecek yerde tam 18 kuruluşa görev dağıtılmıştır. Çoğunlukla görevler sıralanmış ancak görevlerini yapmayan veya yapamayan kuruluşlara ait sorumluluklar yazılmamıştır. Bu bağlamda can kayıpları Avrupa Birliği üye ülkelerinden en az 5 kat daha fazladır.

Kent içinde trafik kazalarında 2015 trafik polisi sorumluluk bölgesinde verilere göre 155.201 ölümlü ve yaralanmalı kaza olmuş ve 3140 kişi ölmüştür. (TÜİK-2015) Bu sebeple alınması gereken önlemler aşağıda belirtilmiştir.

1- Şehir içinde ölümlü kazaların %90'ında aşırı hız ve kırmızı ışık ihlalleri bulunmaktadır. Aşırı hızın azaltılması için hız yapılan cadde ve bulvarların tespit edilerek ve trafik mühendisliği çerçevesinde hız kesiciler ve kameralı denetim sisteminin tam kurulması şarttır.

2- Yaya kaldırımlarının işgalden kurtarılması için yerel yönetimlerin kanunlarla kendilerine verilen yetki çerçevesinde araç yoğunluğuna göre kalıcı yeraltı otoparkları yaptırması, kamu ve özel sektör binalarının personel, müşteri, bina sakini olanlar için



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

projelerde gösterilen ancak başka amaçlarla kullanılan otoparkların mutlaka açılması, olmayanların da yaptırılması şarttır.

3- İlköğretim ve Ortaöğretim çocuklarının yeterli oyun alanlarının yerel yönetimlerce mahallinde yapılması ile bu çocukların cadde ve sokaklarda oyun oynamalarının önlenmesi şarttır.

4- Hızlı kentleşmeden kaynaklanan anne ve babaların yeterli trafik ve yol güvenliği konularında bilinçlendirilmesi için semt okullarında ebeveynlerine yönelik konferansların bu alanda uzman sivil toplum kuruluşların görevlendirilerek toplumsal bilinçlenmenin ve böylece can güvenliklerinin korunması esas alınmalıdır.”

4.5. TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneğinin 02.05.2017 tarihli yazısında şu görüşler dile getirilmiştir:

“Bağdat Caddesinde ve benzeri diğer caddelerde olan kazaların nedeni tektir; **yüksek hız...**

Bahis konusu yollarda trafik kazalarını ve özellikle ölümleri önleyebilmek için iki alanda eyleme gerek vardır; alt yapı (mühendislik) ve denetim... (Bir diğer eylem alanı eğitimidir. Ancak eğitim uzun vadeli olduğundan bu özel vaka çalışmasına etkisi düşüktür.)

ALINABİLECEK ÖNLEMLER

ALT YAPI ÖNLEMLERİ - Mühendislik (trafiği sakinleştirme)

Serit genişlikleri.

110-120 km/saat hıza izin verilen otoyollarda şerit genişliği 3,50-3,75 metredir. Ancak 50 km/saat hız yapılmasına izin verilen kentiçi yollarda şerit genişlikleri TS (Türk Standartları) na göre 2,75-3,00 metredir.

Bağdat Caddesi'nin yol tasarımı hatalıdır. 3 şeritlik yolda kaldırımlar arası 11,00 - 11,50 metre olarak uygulanmıştır. En fazla 9,50 metre olması gerekir.

Bir yoldaki şerit genişliği ile yapılabilen hız doğru orantılıdır; geniş şerit daha yüksek hıza olanak tanır. Dolayısıyla taşıt yoğunluğunun çok olduğu zamanlarda dahi aralarda oluşabilecek boşluklarda geniş şeritler sürücülerini hıza teşvik eder ve sürücülerin algılamaları dışındaki hız artışları ve kazalar olur. Gündüz veya gece yolun تنها olduğu zamanlarda bu risk daha büyüktür.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Caddenin yol genişliği daraltılmalıdır.

Caddede zaten oluşmuş olan yol kenarı otoparkları için cep düzenlemeleri yapılabilir. Böylece taşıtlar gerçek 3 şeritte (9,00 metre) düşük hızla seyredeler.

Yol sathı hız kontrol elemanları.

Yol sathı hız kontrol elemanları (hız kesici, tümsek, kasis) diğer bir önlem olarak kullanılabilir.

Bunlar; alçak hız kesicidir, yol sathından yüksekte yaya geçididir, platformdur, kavşak alanıdır.

Ancak bu uygulamalar standard dışı yapıldığı, boya veya reflektör ile belirtilmediği, uyarı tabelası konulmadığı takdirde özellikle gece sürüşlerinde faydadan çok zarar getirir. Bu bakımdan TS 6283 standartlarına uygun hız kontrol elemanlarının tesisine azami itina gösterilmelidir.

Zemin uygulamaları.

Caddenin bazı kesimleri -kavşağa, otobüs duraklarına yaklaşımlarda- parke taş kullanılarak yol yüzeyi pürüzlü hale getirilebilir. Taşıtların hızını azaltan bu uygulama malzemeye bağlı olarak estetik oluşum dahi sağlar.

Yaya geçitleri.

Sinyal kontrollü kavşakların gerçek anlamda 3 şeride daraltılması caddeyi kullanan taşıtların hızlarını azalttığı gibi karşıdan karşıya geçen yayalar için güvenli bir ortam oluşur.

Kavşak düzenlemeleri.

Müsait olan kavşaklarda orta ada oluşturulmasının ve dönel kavşak uygulamasının hız azaltıcı etkisi yüksektir.

Trafik ışıkları ile taşıt akışının kontrolü.

Cadde boyunca kavşak kontrol sistemleri gözden geçirilmelidir, yeşil dalga sistemi olabildiğince parçalanmalıdır, daha az adette sinyal birbirine yeşil dalga sistemi halinde bağlanmalıdır.

Zamanlama.

Caddeye verilen yeşil süreler azaltılmalıdır. Caddedeki taşıtlara uzun yeşil süresi veren sinyal programları gözden geçirilmelidir ve uzun yeşil süresi taşıt yoğunluğu yüksek olduğu saatlerde tıkanıklığın boyutunu arttırmakta, taşıt yoğunluğu düşük olduğu saatlerde ise taşıtların hızlarının arttırmasına neden olmaktadır.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

DENETLEME ÖNLEMLERİ

Hız sınırlaması.

Kentiçi hız politikasından ayrı olarak caddede düşük hız uygulaması yapılabilir. Hız sınırının 20 km/saat seviyesine kadar düşürülmesi mümkündür.

Elektronik denetim.

24 saatlik EDS ve özellikle TEDES uygulamalarının Cadde boyunca sık kullanılması sürücülerin dikkatini çekecektir ve başlıca caydırıcı yöntem olacaktır.

İdari para cezası.

Mevzuatta değişiklik yapılarak bu gibi caddelerde hız sınırını aşma halinde uygulanan idari para cezalarının iki (veya daha fazla) katına çıkarılması caydırıcı olur.

TRAFİK PATERNİ

Yukarıdakilerden ayrı olarak Caddeye paralel ve dik yolları (cadde ve sokaklar) kapsayan bölgesel (Kadıköy ilçe merkezi) bir çalışma ile geçmişteki ölümlü kazaların raporlarının analizi, saptanacak kavşaklarda haftanın günlerine, günün saatlerine göre taşıt sayımı yapılması, trafik yoğunluğu yaratabilen merkezleşmenin (avm, hastane, işyeri, çarşı) incelenmesi suretiyle Caddenin "iki yönlü" trafiğe dönüştürülmesi düşünülebilir. Orta kaldırım (refüj) oluşturulacak bölünmüş yol özellikle ölümlü kaza riskini düşürecektir.

4.6. TRAFİKTE HAKLARIM DERNEĞİ

Trafikte Haklarım Derneğinin 13.12.2017 tarihli yazısında şu görüşler dile getirilmiştir:

“1) GEREKÇE: RAKAMLAR İLE TRAFİK KAZALARI

1.1) Dünyada Trafik Kazaları

Dünya genelinde nüfusun ve şehirleşmenin artışına paralel olarak artan ulaşım kapasitesi ve ihtiyacı, karayollarında trafik güvenliği sorununu da beraberinde getirmiştir. Nitekim karayollarında meydana gelen kazalarda her yıl 1,3 milyon kişi hayatını kaybetmekte ve 50 milyon kişi de yaralanmaktadır. Bu istatistiği bir başka şekilde ifade etmek istersek, dünyada her gün yaklaşık 20 adet Boeing 737-800 tipi yolcu uçağı düşmekte ve yolcuların tamamı hayatını kaybetmektedir. Dünyada havayolu ulaşımında bu senaryo gerçekleşiyor olsa bu durum kabul edilemezdi fakat, karayolu ulaşımında maalesef ki bu istatistikler bir senaryodan uzak gerçek verilerdir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Trafik kazaları sonucu yok olan ve parçalanan aileler, yetişmiş insan kaybı ve hayatının geri kalan kısmını engelli olarak geçirmek zorunda kalanlar, trafik sorununun korkunç sosyal boyutunu ortaya koymaktadır.

Karayolu trafik hasarları, ekonomik ve insani kalkınmadaki gelişmeleri tehdit etmektedir. Karayolu trafik hasarlarına bağlı küresel kaybın toplam 518 milyar dolar ve hükümetler açısından gayri safi milli hâsılanın %1-%3 arasında olduğu tahmin edilmektedir.

Trafik kazası sonucu meydana gelen yaralanmalar ise 2020 yılına kadar küresel sağlık yükü açısından üçüncü sırayı almış olacaktır. Dünya Sağlık Örgütü'nün 178 ülkeden derlediği verilere dayanarak hazırladığı Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu'na göre, 2004 yılında ölüm nedenleri sıralamasında 9. sırada olan trafik kazalarının, 2030 yılında 5. sırada yer alacağı öngörülmektedir.

1.2) Türkiye'de Trafik Kazaları

Türkiye'de ise her yıl yedi bini aşkın kişi, trafik kazalarında hayatını kaybederken yaklaşık üç yüz bin kişi de yaralanmaktadır. Yani Türkiye'deki yollarda her gün ortalama 22 kişi ölürken 820'den fazla kişi de yaralanmaktadır. Yaralananlardan bazıları ömürleri boyunca engelli kalmaktadır. Bu durum bu kişilerin yaşamlarının önemli bir bölümünün tamamen veya kısmen yok olması anlamını taşımaktadır.

YILLARA GÖRE TRAFİK KAZA İSTATİSTİKLERİ

YIL	KAZA SAYISI	KAZA YERİ ÖLÜ SAYISI	KAZA SONRASI ÖLÜ SAYISI *	TOPLAM ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
2007	825.561	5.007			189.057
2008	950.120	4.236			184.468
2009	1.053.346	4.324			201.380
2010	1.104.388	4.045			211.496
2011	1.228.928	3.835			238.074
2012	1.296.634	3.750			268.079
2013	1.207.354	3.685			274.829
2014	1.199.010	3.524			285.059
2015	1.313.359	3.831	3.699	7.530	304.421
2016	1.182.491	3.493	3.807	7.300	303.812

(*) Trafik kazasında yaralanıp, kazanın sebep ve tesiri ile 30 gün içerisinde ölenleri ifade etmektedir.

Not: Araç Sayısı 2015 yılında 20.286.331 iken, 2016 yılında % (5,5) artışla 21.399.786 olmuştur.

Sürücü Sayısı 2015 yılında 27.489.150 iken, 2016 yılında % (2,7) artışla 28.223.393 olmuştur.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Sağlık Bakanlığı verilerine göre, tüm ölüm nedenleri arasında, “trafik kazaları sonucu ölüm” üçüncü sırada yer almaktadır. Trafik Kazalarını Önleme Derneğinin araştırmasına göre Türkiye’de her 11 aileden biri trafik mağdurudur.

Karayollarında meydana gelen trafik kazaları makro ölçekte ülke ekonomilerine, mikro ölçekte şehir ekonomilerine büyük maliyetler yüklemektedir. Türkiye’de 2012 yılı için, trafik kazalarının maliyetinin 4 milyar Amerikan dolarının üzerinde olduğu hesaplanmıştır.

Karşılaştırılabilir verilerin bulunduğu 2016 yılına ilişkin bazı Avrupa ülkelerine ait trafik kaza bilgileri ve bin kişiye düşen otomobil sayısı aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

TABLO 21: AVRUPA ÜLKELERİNE AİT TRAFİK KAZA BİLGİLERİ VE BİN KİŞİYE DÜŞEN OTOMOBİL SAYISI

ÜLKE	Ölümlü ve Yaralanmalı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayısı	Bir Milyon Otomobile Düşen Ölü Sayısı	Bir Milyon Kişiye Düşen Ölü Sayısı
TÜRKİYE	185.128	7.300	142	645	91
ALMANYA	302.435	3 377	547	77	42
AVUSTURYA	37.957	430	547	92	50
BELÇİKA	41.481	727	495	131	65
BULGARİSTAN	7.015	661	418	223	92
ÇEK CUMHURİYETİ	21.054	688	459	144	65
DANİMARKA	2.881	182	412	79	32
ESTONYA	1.436	78	497	122	59
FİNLANDİYA	5.324	229	581	73	42
FRANSA	58.191	3 384	479	107	51
GÜNEY KIBRIS RUM YÖNETİMİ	758	45	565	94	53
HRİVATİSTAN	10.323	308	349	211	73
HOLLANDA	13.358	477	472	60	28
İNGİLTERE	152.407	1 854	472	61	29
İRLANDA	5.405	193	425	99	42
İSPANYA	91.570	1 688	474	77	36
İSVEÇ	13.091	270	470	59	28
İTALYA	177.031	3 381	610	91	56
LETONYA	3.728	212	331	328	106
LİTVANYA	3.256	267	413	177	91
LÜKSEMBURG	908	35	662	95	63
MACARİSTAN	15.847	626	316	204	63
MALTA	1.449	10	619	38	23
POLONYA	34.970	3 202	526	163	84
PORTEKİZ	30.604	638	433	142	61
ROMANYA	25.355	1 818	247	379	91
SLOVAKYA	5.064	291	360	152	54
SLOVENYA	6.168	108	518	101	52
YUNANİSTAN	11.690	795	472	155	73
AVRUPA BİRLİĞİNE ÜYE OLAN ÜLKELER (AB-28)	1.080.756	25 974	491	104	51

Kaynak: 1)Türkiye verileri 2016 yılına aittir.

2)Diğer Ülkeler - EU Transport in Figures Statistical Pocketbook 2016 (2014 yılı bilgileri)

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2016.pdf> Erişim tarihi:12.06.2017



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Dünyadaki trafik kazalarına bağlı ölümlerin yüzde 48'inden sorumlu 10 ülke: Türkiye, Brezilya, Kamboçya, Çin, Mısır, Hindistan, Kenya, Meksika, Rusya ve Vietnam. (Kaynak: WHO)

Ülkemizde trafik kazalarında yaşamını yitiren her 100 yayadan 26'sı çocuktur. Çocukların, trafik kazaları sonucu hayatlarını kaybetme oranı Türkiye'de % 14,7, Almanya'da %-4,9, İngiltere'de %5,86, ABD'de ise % 6,59.

Verilere baktığımızda, yaşadığımız hiçbir felaketle kıyaslanamayacak kadar vahim bir tablonun ortada olduğu görülmektedir.

Önlem almadığımız takdirde, trafik kazalarına bağlı ölüm ve yaralanmalar artarak devam edecek ve çok daha üzücü bir manzara meydana gelecektir. Mevcut rakamlar bile dikkate alındığında bu konu büyüklüğü gittikçe artan bir halk sağlığı sorunu olarak ortaya çıkmaktadır. Oysa yapılan çalışmalar, diğer halk sağlığı sorunlarında da olduğu gibi, bu nedenlere bağlı ölüm ve yaralanmaların, uzun vadeli yol güvenliği politika ve stratejilerinin uygulanmasıyla önlenabilir olduğunu ortaya koymaktadır.

2) KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANI

Dünyada ve Türkiye'de yaşanan bu olumsuzluklar karşısında, gerekli tedbirlerin alınması kaçınılmaz olmuştur. Nitekim birçok Avrupa Ülkesi geliştirdikleri önlemlerle 2001-2010 yılları arasında trafik kazası ölümlerini %50 oranında azaltmayı başarmıştır. Bu tür faaliyetlerin dünya genelinde yürütülmesi için ülkelerin harekete geçirilmesi amacıyla, Birleşmiş Milletler önderliğinde Dünya Sağlık Örgütü'nün koordinesinde 10 Yıllık Eylem Planı hazırlanmış, 2011-2020 yılları arasında olması beklenen karayolu trafik kazası ölümlerinin %50 oranında azaltılarak 5 milyon hayatın kurtarılması ve 50 milyon yaralanmanın önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

20 Kasım 2009 tarihinde Moskova'da düzenlenen ve İçişleri Bakanımızın da katıldığı "Birinci Küresel Karayolu Güvenliği Bakanlar Konferansı"nda, trafik güvenliği alanında hükümetlerin taahhütlerini içeren Moskova Deklarasyonu kabul edilmiştir.

Türkiye'de 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 4'üncü maddesi ile karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulatmak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla oluşturulan Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu'nun sekretarya görevi İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğüne yürütülmektedir. Bu nedenle trafik kazaları ve kayıplarının azaltılması amacıyla, Moskova Deklarasyonu'ndaki taahhütlerin ülkemizde uygulamaya



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

konulması doğrultusunda, Emniyet Genel Müdürlüğü'nün koordinesinde ilgili kurum ve kuruluşların katılımıyla “Karayolu Trafik Güvenliği 10 Yıllık Eylem Planı” hazırlanmıştır.

31 Temmuz 2012 tarihinde “Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı” Başbakanlık Genelgesi ile Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu Genelge ile İçişleri Bakanı’nın başkanlığında; Eylem Planı’nın takibini yapmak ve kurumlar arası işbirliği ile koordinasyonu sağlamak üzere “Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu” oluşturulmuştur.

Ülkemizin kanayan yarası olan trafik kazalarının azaltılması için, başarılı deneyimler ışığında, ülke genelinde seferberlik niteliğinde bir çalışmanın yürütülmesi gerekmektedir. Bu çalışmada Türkiye Büyük Millet Meclisi, kamu bürokrasisi, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları, iş dünyası ve medya ile birlikte toplumu oluşturan her kesimden kurum ve kişilere görevler düşmektedir.

Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin acilen mevcut yasalarda değişiklikler yapması gerekmektedir. Trafik kazaları sonucunda verilen ödül şeklindeki cezalar, çoğu kez mağdurların mağduriyetini daha da artırmakta, trafik kazaları davalarında kapsamlı soruşturmalar yapılmamakta ve bu da adaletin güvenilirliğinin sorgulanmasına neden olmaktadır.

3) ÖLÜMLÜ/YARALANMALI TRAFİK KAZALARINDA CEZALAR

3.1) Trafik Kazalarında Sürücü Kusurlarının Tespiti Ve Asli Kusur Sayılan Haller:

Madde 84 - Araç sürücüleri trafik kazalarında;

- Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun “dur” işaretinde geçme
- Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme
- İkiden fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme
- Arkadan çarpma
- Geçme yasağı olan yerlerde geçme
- Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma
- Şeride tecavüz etme
- Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- i) Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama
- j) Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak
- k) Yerleşim birimleri dışındaki karayolunun taşıt yolu üzerinde, zorunlu haller dışında park etme veya duraklama ve her durumda gerekli tedbirleri almama
- l) Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park edilmiş araçlara çarpma

Hallerinde asli kusurlu sayılırlar. Ancak, kazada bu hareketlerden herhangi biri, kazaya karışan araç sürücülerinden birden fazlası tarafından yapılmış veya kaza bu hareketler dışında kurallarla, yasaklamalara, kısıtlamalara ve talimatlara uyulmaması nedenlerinden doğmuşsa, karayolunu kullananlar için kusur oranı yönetmelikte belirtilen esaslara göre tespit edilir.

3.2) Trafik Kazalarında Taksirle Adam Öldürme/Yaralama

“**Taksir**, dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülmemeyerek gerçekleştirilmesidir.” şeklinde tanımlanmış ve aynı maddenin üçüncü fıkrasında ise **Bilinçli taksir**; “Kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın, neticenin meydana gelmesi halinde bilinçli taksir vardır.” şeklinde düzenlenmiştir. Yani; taksir ile bilinçli taksir arasındaki ayırıcı ölçüt, taksirde failin öngörülebilir nitelikteki neticeyi öngörememesi, bilinçli taksir halinde ise bu neticeyi öngörmüş olmasıdır. **Olası Kast ise**; “Kişinin suçun kanuni tanımdaki unsurların gerçekleşebileceğini öngörmesine rağmen, fiili işlemesi hali” olarak tanımlanmıştır.

Gerek olası kastta ve gerekse bilinçli taksirde, netice fail tarafından öngörülebilir niteliktedir. Bu açıdan bilinçli taksir ile olası kast arasında bir benzerlik, yakınlık vardır. Olası kast ve bilinçli taksir kriterleri, her iki kusurluluk halinin birini diğerinden ayıracak yeterlilikte değildir. Bunlar zaman zaman birbirine karışabilmektedir. Bu da uygulamada yanlışlar yapılmasına neden olmaktadır.

Bu yüzden trafik kazalarıyla ilgili taksir/bilinçli taksir/olası kast ayrımını net ortaya koyan özel yasal düzenlemeler olmalıdır.

3.3) Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma Suçu

TCK md.179’da yer alan kasten işlenen trafik güvenliğini tehlikeye düşürme suçunun cezası düzenlenmektedir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

(1) Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşımının güven içinde akışını sağlamak için konulmuş her türlü işareti değiştirerek, kullanılamaz hale getirerek, konuldukları yerden kaldırarak, yanlış işaretler vererek, geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey koyarak ya da teknik işletim sistemine müdahale ederek, başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye neden olan kişiye bir yıldan altı yıla kadar hapis cezası verilir.

(2) Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi, üç aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

(3) Alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle ya da başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek halde olmasına rağmen araç kullanan kişi yukarıdaki fıkra hükmüne göre cezalandırılır.

Trafik güvenliğini taksirle tehlikeye sokma suçunun cezası da TCK md.180’de düzenlenmiştir:

Deniz, hava veya demiryolu ulaşımında, kişilerin hayatı sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye taksirle neden olan kimseye 3 aydan 3 yıla kadar hapis cezası verilir.

3.4) Ülkemizde Trafik Kazalarında Takdir Edilen Cezalar

Trafik kazası sonucu meydana gelen ölümlerde;

-Taksirle **bir insanın ölümüne** neden olan kişi, **iki yıldan altı yıla kadar hapis** cezası ile cezalandırılır. (Bu suçlar Asliye Ceza Mahkemelerinde görülür.)

-Fiil, **birden fazla insanın ölümüne ya da bir veya birden fazla kişinin ölümü ile birlikte bir veya birden fazla kişinin yaralanmasına** neden olmuş ise, **kişi iki yıldan on beş yıla kadar hapis** cezası ile cezalandırılır. (Bu suçlar Ağır Ceza Mahkemelerinde görülür.)
Bilinçli Taksir hükümleri gerçekleşmişse ceza 1/3’ten ½ oranına kadar arttırılıyor. **Trafik kazalarındaki yargılamalarda genellikle hâkim takdirinde basit taksir hükümleri uygulanmaktadır. 2 ila 6 yıl arası cezalar veriliyor. Takdiri hafifletici sebeplerin uygulanması, cezanın 2/3’nün infaz edilmesi, hapis cezasının ertelenmesi, Hükmün Açıklanmasının Geri Bırakılması, denetimli serbestlik derken cezaların caydırıcı bir tarafı kalmıyor.**

.....



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Trafik kazalarında **yargılama süreci** (1 yıl soruşturma savcılık süreci, 1–2 yıl Asliye / Ağır Ceza Mahkemelerinde kovuşturma süreci, 1- 2 sene Yargıtay/İstinaf üst mahkeme süreci) **ortalama 5 yıl** sürmektedir. Üst mahkemeden karar onanmadığı sürece bu süre daha da uzun sürmektedir.

Sevdiğini kaybetme/engelli kalması acısıyla birlikte trafik mağdurları uzun yıllar süren zor yıpratıcı hukuki süreçler yaşamaktadır. Bu süreçler sonucunda verilen cezalar hem mağdurları hem de kamu vicdanını derinden yaralamaktadır.

TRAFİK MAĞDURLARI İÇİN ADALET DUYGUSUNUN ÖNEMİ

Trafik mağdurlarının psikolojilerinin iyileşmesi için adalet duygusunun yerine gelmesi çok önemlidir. İnsan eliyle gerçekleştirilen travmalar ‘doğal’ yollarla gerçekleşen travmalardan daha ağır sorunlara yol açabilir. Bunun nedeni insan eliyle olanlara anlam verilmesinin güçlüğüdür. Bir insanın bir diğerini öldürmesi, bilerek ya da ihmalkarlık yüzünden trafikte insanlara zarar vermesi kolay kolay anlamlandırılacak şeyler değildir. Bu nedenle de psikolojik olarak baş edilmesi daha zordur.

Psikolojik desteğin yanında travmatik olaylara yönelik toplumsal ve aile desteği, toplumsal duyarlılık ve dayanışma, **adaletin sağlanması, faillerin gerekli cezaları mümkün olan en kısa sürede alması**, özellikle trafik kazaları gibi önlenebilir travmalara karşı yaya ve yol güvenliğine yönelik tedbirlerin alınması hem yaralanmış kendiliğin onarılması, hem de dünya ve insanların güvenilir olduğu algısını güçlendirmesi, yalnız olmadığı hissini yeniden sağlaması nedeniyle iyileşmede oldukça önemlidir. (Kaynak: Psikiyatrist Dr. Cuma Ülkü)

4) KANUN DEĞİŞİKLİĞİ KONUSUNDA ÖNERİLERİMİZ

1) 2018 sayılı karayolu trafik kanunun 84. maddesindeki sürücülerin asli kusurlu sayıldığı haller

- Araç hızını, yol ve trafiğin uydurduğu şartlara uydurmayan
- Alkollü ve uyuşturucu maddeli araç kullanımı
- Ehliyetsiz araç kullanımı
- Çarpıp kaçma

gibi durumlarda Karayolu trafik kanununda asli kusurlu sayıldığı hallerden birden fazla kusuru sonucunda ölümlü/yaralamalı trafik kazalarında doğrudan bilinçli taksir–olası kast hükümlerine göre cezanın arttırılması yoluna gidilmesi gerekmektedir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

2) Yukarıdaki durumlar göz önüne alınarak kaza yapan kişi ile ilgili kazayı yaptığına dair yeterli delil varsa (görgü tanığı, kamera kaydı vb.) yargılama süresinde kazayı yapan faile:

- *Yurtdışına çıkma yasağı hemen konulmalı.
- *Hürriyeti kısıtlayıcı cezaların süreleri artırılmalı.
- *Ehliyeti yoksa ehliyet almamalı.
- *Ehliyeti varsa ehliyete el koyma süreleri uzatılmalıdır.

3) Ölümlü/ağır yaralamalı trafik kazalarında fail asli kusurlu ise ceza asla para cezasına çevrilmemelidir.

4) Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçunun alt ve üst sınırının arttırılması ve ölümlü yaralanmalı trafik kazalarında cezaların caydırıcı olması için karar vericiler ve uygulayıcıların yeni bir düzenleme yapmaları gerekmektedir.

5) Hasar Danışmanlık Firmaları

Ölümlü yaralanmalı trafik kazası sonucu mağdurların tazminat hakkını almak için kurulmuş özel şirketlerdir. Mağdurların yaşadığı travmadan faydalanarak kazazede aileleri "Sigortadan yüksek tazminat kazanın" diyerek tuzağa düşürmektedirler. Ailelerin alması gereken tazminatın tamamını/büyük kısmını kendileri almaktadır. Bu konuda fırsatçıların önüne geçmek için çok acil yeni düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

6) Sağlık Bakanlığı

Ölümlü trafik kazalarında hastanelerde teşhis için vefat eden kişinin yakınlarına ölen kişinin temizlenmeden gösterilmemesi konusunda prosedürün hazırlanması gerekmektedir.

Trafik kazası sonucu sevdiklerini kaybedenler teşhis için morga girdiklerinde kaza sonrası sevdiklerini temizlenmeden teşhis etmeleri çok daha ağır travmalar yaşamalarına neden olmaktadır.

2015 yılından bu yana sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybedenler de sayılmaktadır. Fakat trafik kazaları sonucu yaralananlardan kaç kişinin engelli kaldığı bilinmemektedir. Bu konuda da Sağlık Bakanlığının engel derecesine göre istatistikleri tutması için gerekli çalışmaları yapması gerekmektedir.”



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

5. ALT KOMİSYONUN YAPTIĞI TOPLANTILAR

5.1. 11.05.2017 TARİHLİ TOPLANTI

Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL'in geçici başkanlığında toplanan Alt Komisyonunda yapılan seçim sonucunda Samsun Milletvekili Orhan KIRCALI Komisyon başkanlığına seçilmiştir.

Orhan KIRCALI, Komisyon başkanlığına seçilmesinden sonra yaptığı konuşmada;

“Değerli hazirun, ülkemizde 2015 yılı verilerine baktığımızda 1 milyon 313 bin 359 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalardan 183 bin 11 adedi ölümlü, yaralanmalı trafik kazası olarak kayıtlara geçmiştir. İstatistiklere girmeyenler ile yaralı olarak kayıtlara geçenlerden daha sonra meydana gelen ölümleri de eklediğimizde her yıl ortalama 5 binden fazla insanımız trafik kazalarında maalesef hayatını kaybetmektedir. Türkiye'de trafik kazaları dünya ortalamalarına göre bakıldığında oldukça fazladır. 100 milyon taşıt içinde kilometreye düşen ölüm oranı sıralaması Amerika Birleşik Devletlerinde yüzde 0,3; İngiltere'de ve Almanya'da yüzde 1 iken Türkiye'deyse bu oran yüzde 10'dur.

Tüm taşımacılığın Amerika'da yüzde 27,29'u kara yoluyla, yüzde 38,3'ü demir yoluyla yapılırken bu oran Almanya'da kara yoluyla yüzde 58,2, demir yoluyla yüzde 22'dir. Ülkemizde 2014 verilerine göre taşımacılığın da yüzde 89,5'i kara yolu, yüzde 4,6'sı demir yolu ve yüzde 5,9'u da deniz yoluyla yapılmıştır. Hem ulaşımda hem de taşımacılıkta kara yolu kullanımının yüksek olması ve ağır vasıta sayılarının çokluğu genel olarak trafik kazalarının artmasına da neden olmaktadır. Ülkemizde yaşanan trafik kazalarında en çok hayatını kaybedenlerse maalesef 15-29 yaşlarındaki gençlerimiz olmuştur. Türkiye Trafik Eğitimi Geliştirme ve Kazaları Önleme Vakfının verilerine göre, Türkiye'de meydana gelen kazaların yüzde 90'ından fazlası insan hatasından kaynaklanmıştır. Bu kazalara son vermek için öncelikle trafik eğitiminin öneminin ve kaza riski bilincinin ülkemizdeki bütün insanların zihnine, hafızasına yerleştirilmesi gerekmektedir.

Öte yandan, trafik kazaları nedeniyle ortaya çıkan ölüm ve yaralanma vakaları, artan engelli birey sayısı, yaşanan maddi kayıpları düşündüğümüzde, trafik kazalarının milli ekonomimize sosyo-ekonomik maliyeti inanılmaz boyutlardadır.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Ülkemizde en çok trafik kazalarının yaşandığı il yüzde 50,5 gibi yüksek bir oranla İstanbul'dur. İstanbul'daki trafik kazalarında son yıllarda samsasyonel vakalarla yerel ve ülke basınında, internet ve sosyal medyada gündem olmaya başlayan ve Kızıltoprak'tan başlayarak Maltepe ilçesine kadar uzanan Bağdat Caddesi'dir. Bağdat Caddesi, İstanbul Anadolu yakasının hem alışveriş hem yaya hem de trafik anlamında en yoğun noktalarından bir tanesidir. Bu sebeple, İstanbul Bağdat Caddesi ve bunun gibi büyük şehirlerimizdeki işlek caddelerde uygulanmak üzere kalıcı ve caydırıcı tedbirlere de ihtiyaç vardır.

İşte, bu ihtiyaçtan yola çıkan Dilekçe Komisyonu Genel Kurulu, 22/02/2017 tarihli toplantısında, bugün çalışmalarına başlayan Alt Komisyonumuzun kurulmasına karar vermiştir. Alt Komisyonumuzun hayırlı olmasını diliyor, beraber çalışacağımız diğer üye arkadaşlarımıza da yeniden teşekkür ediyorum.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Daha sonra söz alan Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL;

“Ben de çalışmalarda inşallah iyi bir sonuç alınmasını diliyorum. Tabii, trafik kazaları içimizi burkuyor zaman zaman. Dolayısıyla, böyle bir çalışmanın yerinde olacağını düşünüyorum.

Şimdilik, tabii, bunların eğitimle alakalı ayağı vardır, emniyetle alakalı ayağı vardır; tabii, belediyelerin alması gereken tedbirler olabilir. Şimdilik, ilk etapta bu ilgili kurumlardan bilgi alınması yerinde olur.

Öte yandan, tabii, ben de Yalova'da oturan birisi olarak bu Bağdat Caddesi'ndeki trafik kazalarının genelde gece geç saatlerde, trafiğin az olduğu saatlerde vuku bulduğunu zaman zaman duyuyorum, işitiyorum. Bence, belki gecenin o ilerleyen saatlerinde Bağdat Caddesi'ne gidilmek suretiyle yerinde “Nedir oradaki durum, kimler buna vesile oluyor?” diye izlenmesini doğru bulurum.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

5.2. 18.10.2017 TARİHLİ TOPLANTI

Bu toplantıda, Dilekçe sahibi olarak İstanbul Milletvekili Hurşit YILDIRIM, Alt Komisyon üyeleri Fikri DEMİREL ve Bursa Milletvekili Erkan AYDIN, Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğünden Daire Başkanı Ercan ALPAY, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı Trafik Müdür Yardımcısı Barış



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

PULUR, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkan Yardımcısı 2. Sınıf Emniyet Müdürü Kayhan KESER konuyla ilgili sunum yapmışlar, görüşlerini dile getirmişlerdir.

Dilekçe sahibi ve İstanbul Milletvekili Hurşit YILDIRIM;

“Şehir merkezlerindeki işlek caddelerin trafik sorununun araştırılması ve alınacak önlemlerin belirlenmesi için alt komisyon kurulmasıyla ilgili zaman zaman bilgilendirme yapıldı. Bizim dilekçeyle ilgili başvuru yapmamızdaki asıl maksat, sadece bölgesel bir talebi değil, aynı zamanda ulusal bir gündemi de hem ülke gündemine taşımak, sadece sosyal farkındalık değil aynı zamanda alınacak teknik tedbirleri de Türkiye Büyük Millet Meclisi kanalıyla oluşturabilmek amacıyla bu çalışmayı başlattık.

... Kadıköy’de hepinizin malumu olduğu marka bir caddemiz var, Bağdat Caddesi. Gerek bu caddeyi emsal alarak gerekse bu caddeyi örnek alarak İstanbul’da, Ankara’da, İzmir’de büyük şehirlerimizde pek çok marka dediğimiz, insanlarımızın çok yoğun olduğu caddeler var. Bu caddelerdeki trafik kazaları tabii daha çok ülke gündemine de geliyor. Trafik kazalarının bir kısmı şehirler arası yollarda, bir kısmı ise şehir içi yollarda oluyor. Şehirler arası yollardaki trafik kazalarını hepimiz görüyoruz. Sebepleri işte aşırı hızdır, başka sebeplerdir ama özellikle şehir içlerindeki trafik kazalarının oluşma sebepleri çok farklı faktörlere bağlı. Biz de bu konuya dikkat çekebilmekle ilgili bu konuda istatistiki araştırmalar yaptık. Özellikle Türkiye’nin 2015 yılında Trafik Hizmetleri Başkanlığı gibi TÜİK verilerine göre 1 milyon 313 bin 359 adet trafik kazası meydana geldi. Bu kazaların 1 milyon 130 bin 348 adedi maddi hasarlı, 183 bin adedi ise yaralanmalı veya ölümlü trafik kazası olarak kayıtlara geçti. Maalesef, özellikle şehirler arası trafik kazalarından ziyade şehir içinde meydana gelen kazalarda ölüm oranlarında gençlerimizin ölüm oranı çok daha yüksek, yetişmiş insanımızın ölüm oranı çok daha yüksek. Böylesine ciddi bir ölüm oranının olduğu trafik kazalarının nerede ve hangi günlerde, hangi sebeplerle yaşandığı ayrıca üzerinde durulması gereken bir konu. ... Tabii bu konuyu gündeme taşıırken aynı zamanda özellikle İstanbul Bağdat Caddesi pilot bölge olmak üzere diğer büyük şehirlerimizde işlek caddelerde uygulanmak üzere kalıcı ve caydırıcı tedbirlere ihtiyaç vardır.

Toplantıya gelirken gerek buradaki STK’lardan gerek Kadıköy Belediye Başkanımız gerekse Kadıköy Emniyet Müdürümüz, Kadıköy Trafik Müdürlüğümüz gibi bu konuda geçmişten beri emek sarf eden arkadaşlarımızın görüş ve kanaatlerini de alarak geldim.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Bununla ilgili bazı tedbirler alınması gerekiyor. Kısaca, hem toplantıyı çok hızlı bitirebilmek hem de teknik olarak bir kısım hususları sizlere aktarmak istiyorum:

Öncelikle gerek Bağdat Caddesi gerek Kadıköy’de gerekse ülkemizin tüm şehirler arası işlek caddelerinde... Şu anda buralar kıymetli yerler, bu kıymetli yerlerde kentsel dönüşüm oranı çok yüksek, kentsel dönüşüm oranı çok yüksek olduğundan dolayı burada özellikle son zamanlarda kamyon kazaları çok fazla oluyor. Basın yayından da bir kısım örnekler de sizlere getirdim. Burada pek çok örnek var; mesela, yakın bir tarihte Bağdat Caddesi’ndeki bir kamyon trafik kazası. Buradaki kazaların büyük sebebi şu: Tabii bu tür caddelere daha önce kamyon girmesi yasaktı ama -kentsel dönüşüm de olması gerekiyor, bu da mecburiyet- kentsel dönüşüm olmasından dolayı buralara gelen kamyonlar hem sürücüler buradan bir kamyon çıkabileceğini, bir kaza olabileceğini tahmin etmiyor hem de kamyon şoförleri bir kaza olabileceğini tahmin etmiyor.

Bağdat Caddesi daha önce yirmi dört saat kamyon trafiğine, mikser trafiğine kapalıydı. Şu anda günde yaklaşık 500 adet kamyon ve beton mikseri buraya geliyor, tabii kentsel dönüşüm olması için buraya gelmesi gerekiyor. Sürücü ve yayalar kamyonu göremiyorlar. Hafızalarında daha önce buradan zaten kamyon geçtiğine dair zihinsel bir altyapı olmadığından dolayı hem kamyon sürücüleri hem de yayalar bir kamyon kazasını beklenen hâl içerisinde de görmüyor. Hatta iki hafta önce burada yine bir kamyon kazası oldu, kamyon ve araç arasında yine benzer ifade ettiğim hususlardan dolayı bir kaza meydana geldi. Bunun için ne olabilir? Bunun için mesela, kamyonun sağ tarafında bir kılavuz personel olabilir. Bu işlek caddelerde, yoğun caddelerde bir kılavuz personelin kamyon şoförünün yanına istihdam edilmesi öngörülebilir. Kamyonların yüksek ve reflektörlü olması istenebilir çünkü dikkat çekmesi lazım, algıda seçiciliğin ortaya çıkması lazım. Bizim Kadıköy’de tren hattında köprüler yıkıldığından dolayı -orada hızlı tren projesi var, o devam ettiğinden dolayı zaten trafik de yoğunlaşıyor- bununla ilgili ara caddelere, ana caddelere veya işte yine Bağdat Caddesi gibi Türkiye’nin her yerindeki bu marka büyük işlek caddelere, ara caddelere “kamyon çıkabilir”, “kentsel dönüşüm aracı çıkabilir” görsellerinin artırılması olabilir.

Bir de burada tabii özellikle sizlerin de malumu, başka bir başlık açmak istiyorum: Bağdat Caddesi gibi konforlu ve yoğun caddede maalesef ralli gibi yarışlar oluyor Sayın Başkan. Emniyet zaman zaman uygulama yapıyor ama Emniyetin uygulaması kalktıktan sonra, özellikle gece geç saatlerde burada gençler, istemememize rağmen burada ralli yarışları



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

yapıyor. Bu ralli yarışlarından da ölümlü trafik kazaları meydana geliyor. Zaman zaman gençler modifiye araçlarla burada yine kazalara davetiye çıkartıyorlar. Bunun için idari para cezası kesiliyor, yüksek miktarda idari para cezası kesiliyor. Bu kazaları, bu ralli yarışlarını engellemek için neler yapılabilir? Tehlikeli araç kullanan, yüksek ve toplu, hızla ralli yapanlara idari para cezası yerine en az iki üç ay trafikten men, aracı men çünkü buradaki araçlar sıradan araçlar değil. Bu ralli yapan araçlar 1milyonluk, 1,5 milyonluk gibi yüksek bedelli araçlar. Bu araçlar trafikten men edildiği takdirde bunun caydırıcı bir sebep olabileceğini düşünüyorum. Ayrıca, trafikten men edilmesi, men edilirken aynı zamanda otoparka çekilmesi, fiilî egemenliğinin de elinden alınması gerekiyor sürücünün. Bu tür bir düzenlemenin yararlı olacağını düşünüyorum. Ayrıca tehlikeli araç kullanarak, bu şekilde ralli, hız yaparak ölümlü trafik kazası meydana gelmesi hâlinde şehir içerisindeki işlek caddelerdeki bu tür trafik kazalarında, ölümlü trafik kazalarında bu araçların da müsadere altına alınmasını uygulayabileceğimizi düşünüyorum. Çünkü bu araçlar dediğim gibi kasko bedeli yüksek miktarda araçlar olduğundan dolayı mutlaka sürücülerde bu caydırıcı bir özellikle taşır, bir.

İkincisi, buradan alınan müsaade bedellerin de, işte bu trafik fonu gibi vardır fonlar, bu fonlarda, değilse böyle bir fon kurularak bu fona bedeli aktarılarak özellikle trafik kazalarının önlenmesinde faydalı olabileceğini düşünüyorum.

Bir de tabii bu tür caddelerde trafik polisinin görseelliğinin artırılması gerekir. Özellikle emniyet makamlarından istirhamımız insan sirkülasyonu çok fazla, araç sirkülasyonu çok fazla görsel hafızada her an trafik polisinin çıkabileceği endişesiyle sürücülerin daha dikkatli olabileceğini, daha polise dikkat edebileceğini ve dolayısıyla hız gibi, sürüş kuralları gibi kurallara daha çok dikkat edebileceğini düşünüyorum.

Bir de şu: Belediyeye mutlaka emniyet arasında, trafik arasında bir koordinasyon sağlanmasının gerektiği de benim notlarım arasında ...”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğünden Daire Başkanı Ercan ALPAY;

“... Biz özellikle Genel Müdürlük olarak alanımıza giren esas konulardan birisi sürücü eğitimleriyle ilgili yani sürücü eğitimlerinin, sürücü kurslarının bağlı olduğu bir genel müdürlüğü. Bu bağlamda baktığımız zaman onlarla ilgili özellikle son dört yıl içerisinde



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

yönetmeliğin değişmesi, sınav sisteminin yeniden güncellenmesi ve yeniden değişmesi ve bunun akabinde de başarı kriterlerinin gündeme alınması ve daha önce 2013 öncesi yüzde 96 olan uygulama sınav başarısı ortalamasının şu anda yüzde 52 civarında olduğunu belirteyim ve ayrıca 2016'yla beraber trafik adabı dersi koyduk zorunlu bir ders olarak, sürücü kurslarında dört saat okutuluyor. Burada da trafikte yazılı olan kurallar trafik tarafından değerlendiriliyor yani cezai işleme tabi tutuluyor. İşte kırmızı ışıktaki geçti cezası var, hız yaptık cezası var ama bizim burada üzerinde durduğumuz konu esas konu yazılı olmayan kuralları içeren yani insanları daha çok adapla ilgili, edeple ilgili yaklaşımlar. ... Yani beraber oturup sohbet ettiğiniz insanın bir saat sonra araca bindiğinde çok farklı davranış sergilediğini görebiliyoruz. Bunu aza indirmek adına da farklı sosyal şeyler yapıyoruz, STK'larla ortak çalışmalar yapıyoruz. Bu dersten sonra da bunlarla ilgili de videolar hazırladık. İstanbul Trafik Vakfı bunun öncülüğünü yaptı, sağ olsunlar, orada şu anda İstanbul Millî Eğitim Müdürümüzün de içinde bulunduğu bir yapıyla. Bunları videolarını şu anda on beş dakika videoya çektik. Bu videolarla da öncelikle sürücü kurslarında verilmesini, arkasından da bu yıl Millî Eğitim Bakanımızın açıkladığı gibi 9'uncu sınıflara, liselerimize İş Güvenliği ve Trafikte Kültür dersi diye bir ders kondu. Orada da bu hazırlanan videoların, bu ders içeriklerinin aynısı orada var. Orada "eba" üzerinden eğitim bilişim ağı üzerinden çocuklarımıza okutulması, gösterilmesi, görsel olarak da bu alanın desteklenmesi sağlanması için onu da takip ediyoruz.

Şimdi tabii konu Bağdat Caddesi Sayın Vekilimiz böyle bir dilekçe vermiş, belki görselde Bağdat ama ülkemizin büyük illerin hepsinde bu problem var bu sıkıntı var.

Biz öneri olarak da göndermiştik ama özellikle insanları etkileyen, insanlara görsel de mesaj içeren... Mesela yollarda şu anda -emniyetteki arkadaşlarla da beraber çalışıyoruz- 82 hız limitinin olduğu yerde biliyorsunuz araçlar geliyor orada yavaşlıyor, orada kameraların olduğunu biliyor insanlar. Orada yavaşlayarak devam ediyor. O kamera sisteminin büyük caddelerde daha da sıklaştırılmasını ve ayrıca yine bu büyük caddelerde -biz de bu konuda her türlü desteği veriyoruz- trafik adabıyla ilgili görseller konarak mesajların verilmesi... Yani insanlar orada okuduğunda biraz da bu içselleştirmeler adına. ... Buradaki davranışları da insanların yaptığı hatanın, yaptığı yanlışın başkasının hakkını yediğini, kul hakkına girdiğini içerecek görsellerle, mesajlarla büyük caddelerde böyle görseller yapılabilir, biz de Bakanlık olarak şeyini yapabiliriz yani ilgili çalışma yapacak belediyemize, trafik dairemize her türlü



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

bu anlamda desteği verebiliriz. Çünkü bu görseli insanlar görseli insanlar gördüğünde kendileri mesajı alacaktır, öyle düşünüyoruz. Mesela kültürler arası da farklılık var. Çünkü Japonlar kazaların çok olduğu bir yer tespit ediyorlar, çok kaza oluyor diye bir nokta tespit ediyorlar, o noktayla ilgili de hemen şey koyuyorlar. Oradan geçen, hız yapan insanların isimleri görülsün diye oraya bir uyarıcı koyuyorlar, ki isimleri çıkıyor orada. İsmi gören hemen yavaşlıyor bu sefer, bunu tespit ediyorlar ve kazayı azaltıyorlar. Bir de ben şöyle düşünüyorum: Tam tersi, bizim çünkü orada adam ismini gördüğünde “O benim ismim çıkıyor burada hız yaptığım için.” deyip daha da hızlanacağını düşünüyoruz. Ama bunları tabii böyle olacak diye de şey yapmak istemiyorum tabii. Yapılmasın anlamında düşüncemiz yok ama özellikle bu görsellerin, yapılacak bu çalışmaların yollarda görünecek yerlere konularak insanları etkileyeceğini düşünüyorum. Çünkü o 82 limitinde hepimiz işte yoldayız, trafikteyiz hepimizi etkiliyor, orada yavaşlıyoruz, işte orayı geçtikten sonra hemen hıza başlıyoruz tekrar. Artırılabilir bu şeyler. Yani o Bağdat Caddesini biliyorum ben, Maltepe’yle ta şeyin bittiği yere kadar, denize gelen yere kadar. Bunlar daha sık bir şekilde o caddelerde yapılabilir yani Bağdat örnek olduğu için diyorum, şeyi azaltacaktır. ...

Televizyonlarda biz mesela en ufak değişikliği, bu dört yıl içerisinde yapılan bu değişikliklerin hepsini kamuoyuyla paylaştık. Gündem oluşsun. İnsanlar artık eskisi gibi direkt hemen giden ehliyetini alamıyor şu anda. ... Yani daha çok eğitimin üzerinde duruyoruz. Eğitim almayan ve eğitimden geçmeyen sınavda da başarılı olamıyor artık.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL;

“Katkı olması açısından şunu söyleyeyim: Tabii Bağdat Caddesi gibi her büyük şehrin mutlaka bir tane Bağdat Caddesi vardır. Bu şımarıklıklar oralarda da yapılıyor, ben buna şımarıklıklar diyorum. Şimdi kamyon olayını ayrı değerlendirmek lazım, Bağdat Caddesindeki o gençlerimizin yaptığı ralli yarışlarını ayrı değerlendirmek lazım. Kamyon normal gündüz trafik içinde olan bir hadisedir. Onun için Hurşit Vekilimizin söylediği gibi orada eskiden “Buradan kamyon geçmez.” düşüncesinde olan insanların hafızasına artık “Kamyon çıkabilir vesaire gibi...” Çünkü sonuçta hayat devam ediyor, orada bir inşaat yapılacaksa ona çakıl da gelecek, beton da gelecek. Veya ben şundan biliyorum: Çok eskiden, bundan otuz-otuz beş sene önce mesela İstanbul’un bazı ana caddelerinde inşaat yapılırken gece belli saatlerde kamyon girebilir denirdi, o insanlar da betonunu gecenin o saatlerinde,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

trafiğin daha az olduğu saatlerde veya kum, çakıl, çimento getirecekse o saatlere denk getirirdi. Kamyonlar için ayrı düşünülür ama tabii, bu Bağdat Caddesi gibi diğer illerimizde de var olan caddeler için söylenen ralli olayı gece trafiğin bittiği -yani azaldığı demiyorum çünkü trafik az da olsa o ralliyi orada yapmak zorlaşabilir- demek ki gecenin ilerleyen, gecenin üçünde, dördündeki o geçmiş saatlerde olabilecek şeyler bunlar.

Tabii, o 1-1,5 milyon liralık araçları o çocuklar kendileri almıyor, tabii, birileri alıp onların altına veriyor. Dolayısıyla polisiye tedbir bir önlemdir ama bizde şöyle bir durum da var: Biz, tabii, polis çevirdiği zaman “Ver ehliyetini, ruhsatını.” dediği zaman hemen bir amcasını, babasını, dayısını arayıp oradaki polise “Ben şunun oğluyum.” veya “Şunun yeğeniyim.” demek suretiyle de... O memurdur, devletin memuru da keyfiyetini, rahatlığını bozmak istemediği için onlarla çok uğraşmıyor gibi de bir düşüncem var benim. Ha, bu ne olabilir? Tabii ki buna eğer biz Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak veya ne bileyim, o polise veya orada görev yapan insanlara o tür yerlerde bir güvence verilir ise oradaki kontrollerin sıklaştırılmasından geçer diye düşünüyorum. Sahayı terk ettiğiniz zaman saha birileri tarafından dolduruluyor. ... Dolayısıyla bu da bunun gibi bir şey. Ben, Bağdat Caddesi gibi farklı illerimizde de var olan caddelerde gece trafiğin bittiği ve bu tip olayların başladığı saatlerde denetimle bu işin... Çünkü cezai müeyyide var ama Hurşit Vekilimin görüşüne katılıyorum, trafikten men etme yani o tür suçu bir veya iki, ona da bir kural getirilebilir yani hemen “Sen hız yaptın.” deyip belki bağlama olmayabilir ama bir, iki, üçüncü tekerrürden sonra aracı altından iki ay, üç ay aldığınız zaman ben bunun bu şekilde önlenebileceğini düşünüyorum yoksa tabii, eğitim, görsel vesaire onlar da etkindir ama onlar mütedeyyin vatandaş için etkindir. Bakın, yani o farklı bir şey, o bahsettiğimiz Bağdat Caddesi’ndeki ve onun gibi caddelerdeki olaylar tamamen şımarıklığın getirdiği durumlardır. Şımarıklık da hani ne kadar tabir yerinde olur bilmiyorum ama nasihattan anlamayanın hakkı veya iyilikten anlamayanın... Dolayısıyla ben, yine de orada gecenin o ilerleyen saatlerinde polisiye tedbirlerin artırılması, artı kesilen maddi cezanın yanında da bir iki tekerrürden sonra otomobilinin -neyse adı- trafikten men cezası alacağı şeklindeki yaptırımlarla o işlerin önlenebileceğini düşünüyorum. Ama eğitim, görsel, televizyon, şu bu vesaire kullanılması da halkımızın eğitilmesi noktasında önemlidir.

Bakın, şurada bir şey dikkatimi çekti: Doğan Cüceloğlu yazmış herhâlde “Bir ülkede insanlar arasındaki iletişim düzeyini öğrenmek istiyorsanız o ülkenin trafiğine bakın.”



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Yani bizim demek ki kendi aramızdaki iletişimsizliğimiz trafikte de yansımaları görüyor, en ufak bir şeyde hemen el frenleri çekilip işte aşağı inmeler, dolayısıyla işte tahammülsüzler vesaire. Ona o sizin söylediğiniz anlamdaki eğitim programları etki edebilir ama ben diğer konunun öyle oraya asacağımız görselle, “Aman, yapma etme evladım, çocuğum.” demekle çok önlenebileceğini düşünenlerden değilim. Ama kamyon için o anlamda işte saatler ayarlanabilir, farklı uygulamalarla o düzene alınabilir diye düşünüyorum.

Şimdi, hep işte yurt dışından gelenler anlatırlar oradaki kurallara uyumu vesaireyi vesaireyi, biz de gıptayla dinleriz onları. Fakat orada şöyle bir şey var: İnanın, trafik cezaları – neyse- ekonomik anlamda da çok ağır fakat insanlar öyle bir kültür veya eğitim veya ne olarak adlandırırsanız adlandırın, evladını trafikte veya farklı yerde bir kırmızı ışıkta, bir bilmem neden geçtiğini gördüğü zaman baba oğlunu ihbar ediyor. Ama bizde şöyle bir şey var: Ya, işte komşudur vesairedir, aman ayıp olmasın, şu olmasın, bu olmasın gibi bizde de böyle bir çekingenlik veya farklı bir düşünce tarzı var. Dolayısıyla biz de vatandaş olarak mesela yolda gidiyoruz, biz şimdi otobanda gidip geliyoruz her hafta. E, ben burada sayın vekillerimi bilmiyorum, belki yapmışlardır ama trafikte makasa girmiş bir aracı hemen 155, 156, neyse, 154’e ihbar ettiğimi... Ya, işte geçtiyse geçti gitti deyip geçiştiriyoruz. Bizde bir de bu ihbar mekanizmasını nasıl hayata geçiririz diye de bir kafa yormamız lazım. Ya, otokontrol, ihbar yani... Çünkü o insan sizin hayatınızı tehlikeye atıyor, onu ihbar etmek kadar doğal bir şey olabilir mi ama biz kaçınıyoruz bu olaydan. Ona da birazcık “Nasıl halkımıza aşılabilir, bir mekanizma hâline getirilebilir?”e de bir kafa yormamız lazım diye düşünüyorum.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı Trafik Müdür Yardımcısı Barış PULUR;

“... Bağdat Caddesi Türkiye’de belki de herkesin bildiği caddedir, İstanbul’da zaten bilinen bir yer, özel bir yer. Çok uzun bir arter olmamasına rağmen, 6 kilometrelik bir arter olmasına rağmen dediğiniz gibi ismi hep kazalarla anılan -sayın vekilim dediği için söylüyorum- şımarık gençlerin ya da kanı hızlı akan gençlerin bulunduğu yer. Onlara dert anlatmak, bir şey söylemek biraz zor. Biz Bağdat Caddesi’nde geçmişten beri trafik standartları gereği yatay işaretleme yapıyoruz ama bunların tabii ki işe yaramadığını görüyoruz. Hani standart gereği olan şeyler. Ne lazım Bağdat Caddesi’ne? Denetim lazım.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Denetim polisle oluyor fakat polis -sayın vekilimin bahsettiği gibi- sıkıntı yaşayabilir, amca, dayı aracılığıyla veyahut da bir valeye 100 lira bahşiş veren bir genç yazılan trafik cezasını çok önemsemiyor, umurunda olmuyor, yaz diyor.

... Şimdi, biz, Bağdat Caddesi'nde yapılan standart işaretlemelerin işe yaramadığını görüyoruz. Levhalar artık böyle hani insanlar anlamını bile bilmiyor bazen veyahut da yere yapılan hız kesici şeyler... Hız kesici şeyler de kitapta yer alan uyarı bantlarıdır 3 milim kalınlığında. Hani trafik kurallarına bile insanlar o hız kesicinin üstünden geçtiği zaman araba sarsılınca "Ha burada tehlikeli bir durum var, yavaşlamam lazım." diye düşünmesi gerekirken o duyarlılığı göstermiyor. Biz de bunun üzerine artık akıllı ışık sistemlerine yönelik İstanbul Büyükşehir Belediyesi olarak. Sadece Bağdat Caddesi için size birkaç veri vereyim isterseniz. Şimdi, Bağdat Caddesi'nde 2 noktada kırmızı ışık EDS diye bir sistemimiz var. Bunları biz belirlerken İstanbul Emniyet Trafik Denetleme Müdürlüğüyle belirledik, hani onların da öngörüsünü alarak yaptık. İki ayrı noktaya da hız koridoru yaptık. Hız koridorunu belki biliyorsunuzdur, iki tane TAG konuluyor, o mesafe arasında yasal hız sınırında gitmen gerekirken veya ondan önce çıkarsan TAG'tan ceza yiyorsun. Biz bunun bayağı işe yaradığını gördük. ... Şimdi, 2016 yılında -yakın tarih olduğu için söylüyorum- bu TAG'lar hizmete girmişti, ondan önce 166 maddi hasarlı, 118 yaralanmalı, 1 adet ölüm trafik kazası olmuşken 2017'nin dokuz aylık döneminde bunun düştüğünü görüyoruz. Ölümlü kaza çok şükür henüz yaşanmadı, inşallah yaşanmaz. Yaralanmalı kazalar da umarım azalır. Hani bunların yarı yarıya azaldığını görüyoruz istatistiklerden. Biz Bağdat Caddesi'nde en son işte, bir çiçekçi -belki duymuşsunuzdur bayağı gündem oldu- gece drift yapan bir araç çiçek satan birinin vefatına sebep olmuştu. Ondan sonra Bağdat Caddesi'nde biz radikal bir karar aldık, kasis yaptık yani Bağdat Caddesi gibi bir yere kasis yaptık. Biz çok tepki alacağımızı düşünürken sıfır telefon geldi. ... Hiçbir şey demediler biz sevindik ama şimdi, Bağdat Caddesi'ne bunu yakıştıramadık, hani kasis birçok yere yapılıyor ama Bağdat Caddesi'ne yakışmadığını düşündük. Ama şu an hâlâ... Resimde vardır sayın vekilim. Bunu da belirlerken yine emniyetin fikrini alarak yaptık. Biz bunların işe yaradığını görüyoruz. Driftle alakalı da tedbirler aldık. Hatta İstanbul Emniyeti bize teşekkür etti, şu an drift yapılmıyor dedi.

Sayın Vekilim, sahil tarafında da var. Kasis bir tane yaptık orada fakat hız koridorlarını artırıyoruz. Şimdi drifti engelledikten sonra bu sefer Tuzla bölgesine kaçmaya başlamışlar. Akfırat'ı bilenler vardır, orası da hıza müsait ve drifte müsaittir, bu sefer Tuzla



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

emniyeti arıyor. Şimdi, genele baktığınız zaman İstanbul çok dertli o konuda. Biz, EDS sistemiyle hani amcayı, dayıyı aramayı engelledik en azından, ceza yazıyor otomatik olarak ama şu an için o sistemler devre dışı. Sayın müdürümün de bilgisi vardır, bazı prosedür gereği sistem çalışmıyor şu an ama yakın zamanda girecek galiba. ...

Ben İstanbul genelinde 155 kırmızı ışık EDS sistemi, 97 emniyet şeridi, 40 nokta hız koridoru tespit, 89 noktada park yasağı EDS, 16 noktada tramvay yolu, ters yola girenler için 18 nokta belirledik, 3 tane yaya EDS, Ofset tarama, taralı alan. Taralı alan da dünyada tekdir. Taralı alan hani trafik adabını aslında bilenler bilir ama bunu da yavaş yavaş yayacağız. Dönüş yasağı ve bizim 11 tane de mobil EDS aracımız vardır, bunu da bu sene artırıyoruz inşallah, motosikletlerle de artıracacağız.

... Mesela o çiçekçi kazası olduktan sonra bir ay Bağdat Caddesi'nde göz açtırılmadı, o kadar çok denetim yapıldı ki. Fakat İstanbul'un polisi çok dertli, görevi çok ve şu anki bazı sebeplerden ötürü yarı yarıya indi polis sayısı. Polis yok, doğru denetim biraz azaldı ama biz yaptırımları... Polis bir kolluk gücü olduğu için en azından caydırabiliyor, varlığı bile insanları en azından yani kural ihlali yapmasını engelleyebilir. Polisin her yerde bulunmasını tabii ki isteyebiliriz ama dediğim gibi biz bu mobil EDS sistemlerini artırarak bunu sağlamaya çalışacağız. ...

Sistem kesinlikle, yani şundan dolayı: Hani yatay işaretleme, düşey işaretleme, eksiklerin tamamlanması isteğinde de şimdi EDS sistemi birkaç kere revize geçirdi. Önce ismi TEDES oldu, TEDES gitti bu sefer fotoğraf makinesi değişti, fotoğraf makinesinin yönü değişti, şimdi EDS tekrar oldu. Şimdi, bunları devamlı değiştirmek biraz sıkıntı yapıyor, ... şimdi trafik işaretleri birbirini tamamlayıcı işaretlerdir aslında. Birinin varlığı sistemin çalışması için yeterlidir. Mesela levha varsa yatay işaret aranmasa bence daha mantıklı, makul olur diye düşünüyorum. Hani biz bunları bitirdik yani gerçi, tüm yatay işaretleri bitirdik ama bu arada zaman kaybettik. Sadece levha varken sistem devrede olsaydı, belki birçok kural ihlalini engelleyebilirdik diye düşünüyorum. Yani demek ki gene koordineye geliyoruz, birbirimizi anlamamız, koordine olmamız lazım. ...

Genel olarak da trafik konusuyla ilgili, trafik eğitimi veren parklarımız var İstanbul genelinde 3 tane var. Sene içinde tüm okullara eğitim verebiliyoruz. Biz artık yetişkinlerde ümidimiz kalmadı zaten kuralları öğretemiyoruz en azından yeni nesilleri eğitelim diye çaba sarf ediyoruz, hatta çocuklara diyoruz ki her biriniz bu eğitimle birer trafik polisi oldunuz.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Hani anne, babanızı bile uyarsanız bir kişinin kural ihlali yapmasını engellersiniz. Biz hani önümüzdeki on seneden umutluyuz, yeni nesil geliyor eğitimli olarak en azından. Engellilere de eğitim veriyoruz, bisikletlilere eğitim veriyoruz, görme engelli arkadaşlarımıza trafik kurallarını öğretiyoruz. Hani bu tür çalışmalarımız var. Trafik adabıyla ilgili, ... umarım gene Millî Eğitimle koordine olup bunu da öğretebiliriz, trafik adabı da olması gerekiyor edebinin yanında.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Bursa Milletvekili Erkan AYDIN;

“Bu alt komisyonda bu konuların ele alınması tabii sadece Bağdat Caddesi değil, Ankara’ya da, Bursa’ya da, bütün hemen hemen illeri ilgilendiren bir konu ...

Şimdi, baktığımızda hemen şuradan çıkın saat üç buçuk, beş altı gibi Kızılay’dan karşıya İçişleri Bakanlığının oraya gitmeye çalışın ya da işte biraz daha aşağıya ben yürüyerek gidip geldiğim için çok net biliyorum, yaya olarak ralli yapmanız gerekiyor. Bir de burada, işte, bu çakarlı arabaların çokluğundan, bakanın, milletvekilinin, şunun bunun çokluğundan kimse kırmızı ışığa, yeşil ışığa da uymadığı için büyük bir sorun. E, tabii, bunlar EDS’yle, cezayla, polisle, her kişiye bir polis koymakla çözülecek şeyler değil. Sayın vekilim anlattı, Avrupa’da hepimiz görüyoruz. Bırakın Avrupa’yı, bizden çok geri diye addettiğimiz ülkelerde ayağınızı attığınızda hemen karşı taraf 50 metreden, 100 metreden duruyor. Bu, çocukluktan gelen, tabii, kültürle alakalı, yetişme tarzıyla alakalı, aileden gelen bir yapı. Biz hepimiz arabaya binince trafik canavarı oluyoruz, yaya olduğumuzu unutuyoruz. İşte, korna üzerine burada bir kitapçık yayınlanmış. Konu başlıkları aslında olması gerekenler; empati, birbirini uyarma, öfke kontrolü, diğerkamlık, bunların hepsi güzel ama uygulamaya geldiğinde bunlar hep kitapta kalıyor ya da önlemlerle... İşte, adam “Veririm cezayı, basarım kardeşim.” diyor, “Öbür radara da girerim.” diyor. Yani bu çok büyük bir sosyolojik olay ve buna bu açıdan bakılması gerektiğini düşünüyorum. Bizim burada alacağımız kararla bunun çözülme şeyi de - kendi kanaatimi söylüyorum- çok kolay değil. Yani gençlik çağındaki, buluş çağındaki, 15-16 yaşındaki her çocuk arabayı aldı mı bunlar oluyor. Azalması da sevindirici. Dolayısıyla bu Cüceloğlu’nun dediği konu da yani trafik düzenimiz, bizim gelişmişlik düzenimizi ayna gibi ... Dolayısıyla bu önlemleri alırken bizim çok daha geniş kapsamlı... Tabii, genlerimiz de biraz herhâlde müsait, eskiden ata binerdik, birbirimizle cirit oynardık, şimdi herhâlde araba onların yerine geçiyor, biraz heyecanı, adrenalin salgılamayı seviyoruz. Bunlara bu açıdan da



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

bakmak lazım. Kurum yetkilileri gelmiş ama sosyolojik olarak, psikolojik olarak neler yapılabilir? Bunlar ilkokullarda seçmeli olarak okutuluyor bildiğim kadarıyla, derslere girdi ama bizim çok daha fazla yol almamız gerekiyor bu konuda. Bu kitap da bilmiyorum, ilkokulda mı okutuluyor, ortaokulda mı?

Sonuç olarak oraya bağlamak istiyorum. Yani bunlar, evet, birer başlangıç olarak iyi ama aynı çocuğun ilkokulda ya da anaokulunda aldığı eğitimin, anne babasının arabasına bindiğinde, anne baba emniyet kemeri takmadan ön koltuğa çocuğu oturttuğunda ya da arabayı çok tehlikeli kullandığında hiçbir anlamı kalmıyor çünkü daha çok aileden oluyor belli bir yaşa kadar, daha sonra belli yaşa geldiğinde kendi deneyimleriyle, yaşadıklarıyla uyguluyor. Dolayısıyla, sigara kampanyası burada güzel bir örnek oluşturdu. Aynısını da bütün toplumda; sadece Mecliste, belediyede, trafikte, millî eğitimde değil, toplumun her kesiminde bunu uyandırmak lazım çünkü rakamlar korkutucu; can kaybı öyle, maddi kayıp öyle, ülke ekonomisine zararı... Hepsi bir araya geldiğinde bizim birçok konudan öncelikli konu olarak bunun olması lazım ama bütün toplumu uyandırmamız gerekiyor. Görsel olacaksa görsel, denetim, hepsi birlikte bir kampanyaya dönüşebilecek bir şeyin de başlangıcı olursa bir fayda olabilir. Yoksa toplanıp Bağdat Caddesi'nde arttırırız, Tuzla'da arttırırız; Tuzla'da olmaz, bu sefer biraz Kartal'a kayar; Kartal, Pendik, böyle devam eder, önleyemeyiz.

Bunu önlemek için sosyolojik yönlerin de hepsinin bir araya gelip, işte, 5 yaşından 70 yaşına kadar Türkiye'yi, 80 milyonu kapsayacak bir yerlere doğru bu olayı götürmekte fayda var.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkan Yardımcısı 2. Sınıf Emniyet Müdürü Kayhan KESER;

“... Tüm şehirlerde olduğu gibi İstanbul'da ... bu karmaşa devam ediyor. İstanbul'da bu konu gündeme geldikten sonra oradaki denetimlerimizin yoğunlaştırılması ... 2017 yılının dokuz aylık döneminde 119 maddi hasarlı kaza, 79 yaralanmalı kaza meydana gelmiş, bu kazalarda 98 vatandaşımız yaralanmıştır. Ayrıca, ölümlü kaza meydana gelmemiş ve sevindirici olay kesinlikle hiçbir vatandaşımız hayatını kaybetmemiştir.

2016'da da bir ölümlü kaza mukabilinde 1 ölü vatandaşımız söz konusudur.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

2017 yılının gene dokuz ayında 15.502 vatandaşımıza trafik ihlalinde dolayı ceza yaptırımını uygulanmıştır.

Buradaki denetimlerimiz yirmi dört saat esasına göre devam etmekte, ayrıca -biraz önce dediğimiz gibi, her vatandaşın veya her aracın başına bir polis vermemiz söz konusu değil, zaten o kadar çok personelimiz yok- gerek basından gerekse MOBESE kayıtlarından tespit edilen ihlaller neticesinde vatandaşımız herhangi bir ihlal yapıyorsa bunlara cezai müeyyidesi uygulanmakta. En son, yaklaşık bir on beş gün önce başına da yansıyan bir olay vardı. E5’te düğün konvoyu giderken trafiği kestiler ve “drift” atmaya başladı iki lüks araç sahibi vatandaşımız. Biz kameralardan bunların plakalarını tespit ettik ve ertesi gün hemen cezai işlemleri uygulandı ve adliyeye sevk edildi aynı zamanda da. Sadece trafik kuralı ihlali olarak değil, Türk Ceza Kanunu’nun 179’uncu maddesine istinaden...

... Şu anda ülkemizin en büyük sorunu, maalesef, ceza yaptırımlarımız yeteri kadar yüksek olmadığından vatandaşlarımız, özellikle maddi sıkıntısı olmayan vatandaşlarımız bunu alışkanlık hâline getiriyorlar. Şöyle bir örnek vereyim...

İsim vermeyeceğim ama bir kargo şirketi... Biliyorsunuz, İstanbul’daki en büyük ihlallerden bir tanesidir emniyet şeridini ihlal edilmesi veya tramvay yolunun veya trolleybüs yolunun ihlal edilmesi. Bunda istatistiklere yansıyan ciddi bir rakam vardı. Bu aracı bir analiz ettik, bir kargo şirketine ait çıktı ve kargo şirketinin sahibiyle irtibat kurduk, dedik böyle böyle. “Ben bu malı yetiştirmek zorundayım, şöyle yapmak zorundayım, böyle yapmak zorundayım ve bu ihlali yapmazsam bunu yapamam. Ben yapmış olduğum ihlalin parasını ödüyorum ama bunu yapmak zorundayım.” gibi bir açıklamayla karşı karşıya kaldık.

Aslında temel problemimiz saygı. Sadece saygıyı çözebilirsek, birbirimize olan saygı, trafikteki saygı ve güncel hayatımızdaki saygı problemini çözdüğümüzde trafik otomatik olarak çözülecektir.

...Ama her ne kadar 2918 sayılı Trafik Kanunu’na göre bir ihlal söz konusu olsa da orada trafik güvenliğini tehlikeye soktuğundan dolayı Türk Ceza Kanunu’nun 179’uncu maddesine göre de işlem yaptırıldı onlara. Otomatik olarak da kendi adli sicillerine işlenmek üzere adliyeye sevk edildi.

... Bu, özellikle Bağdat Caddesi’nde, dediğim gibi, gerek MOBESE’ler tarafından gerekse de bizim özel denetimlerimiz tarafından veya gerekse İstanbul Emniyetinin yapmış olduğu denetimler tarafından takip edilmekte. Diğer taraftan, vatandaşlarımızın gelen ihbarları



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

da değerlendirilmekte; basın, sosyal medya takip edilmekte. Buralarda meydana gelen ihlaller mutlaka ve mutlaka sonuçlandırılarak, ihlal yapanlar da tespit edilerek cezalandırılmakta. Ama cezalandırmak bu işi ne kadar engelliyor veya engellemiyor, orada sadece Emniyetin değil, Millî Eğitim Bakanlığının, belediyenin ve siyasi iradenin hep birlikte bir kamuoyu oluşturarak bunun vatandaşlarımızın üzerindeki etkisini en üst düzeye çıkarabildiğimiz takdirde başarılı olabileceğimizi düşünüyorum.

... Nüfusun artışıyla birlikte hızlı şehirleşme, ulaşım sorunları ve taşıt ve sürücü sayısındaki artış trafik sorununu da beraberinde getirmiştir. Özellikle cazibe alanlarının, kamu kurum ve kuruluşlarının, hastanelerin, ticari alanların, şehir merkezlerinin 5-10 kilometrelik alan içerisinde merkezileşmesi trafik yoğunluğunu olumsuz olarak etkilemiştir. Teşkilat olarak özellikle denetleme alanında yeterli olamamamızın sebeplerinden bir tanesi... Düzenleme ve park sorunuyla geçen zamanı denetlemede geçecek zamandan almamızdan kaynaklı bir handikabımız var.

... Toplu taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi, engelli vatandaşlarımıza ait düzenlemelerin yapılması, yaya kaldırımları ve yaya geçitlerinin yaygınlaştırılması, bisiklet yollarının yaygınlaştırılması, yayalaştırmanın yapılması, park ve otoparkların daha etkin hâle getirilerek belediyeler tarafından özellikle bölgesel otoparkların yaygınlaştırılarak yapılması, okul ve personel araçlarının belirli saatlerde dönüşümlü olarak trafiğe çıkması, taşıma ve araç cinslerine göre kısıtlamaların olması, kara yolu yapısında ve kenarında yapılan yol çalışmalarının vatandaşa zamanında bildirilmesi ve bilgilendirme faaliyetlerinin iyi yapılması, altyapı, kara yolu ve trafik işaretlemelerinin eksikliklerinin giderilmesi, eskilerin değiştirilmesi ve keşfinin yapılarak yeterli şekilde konulması, semt pazarları, galeriler, seyyar satıcılar ve ticari faaliyet gösterenlerin özellikle hafta sonları veya trafiğin yoğun olmadığı saatlerde ve günlerde olması, trafik kural ihlaline yönelik denetimlerimizin artırılması şeklinde temel on iki başlık altında toplayıp size bunu rapor olarak arz ettik.

Bununla ilgili faaliyetlerimiz, özellikle denetim faaliyetlerimiz hızla devam etmekte. Şöyle ifade edeyim ki özellikle kazaların yoğun olarak meydana geldiği saatler ve günler analiz edilmiş durumda. Bu gün ve saatlerde denetimlerimiz daha da artırılmakta, bayramlarda başta daire başkanları ve bizler olmak üzere tüm personelimiz merkezden de çıkarak hem denetim faaliyeti yapan personelimizi denetlemek hem de vatandaşların kusur



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

ihlallerine yönelik faaliyetleri yerinde görmek amacıyla böyle bir özel denetimimiz de mevcut. Bu, sadece bayramlarda değil, hafta sonları özel denetimlerle de desteklenmekte.

...Özellikle pik saatlerde ve pik günlerde diye tarif edeyim, yoğun olan günlerde merkezden yapmış olduğumuz özel denetimler sivil araçlarla yapılmakta. Onun dışında, il emniyet müdürlükleri tarafından sivil denetimler devam etmekte ve özellikle otobüsler üzerinde, meydana gelen otobüs kazalarını denetlemek, analizini yapmak üzere, sivil personelimiz yolcu olarak otobüslere bindirilip özellikle gece saatlerinde gece yolculuklarına çıkartarak sürücülerin yapmış olduğu kural ihlallerini tespit etmek ve yerinde cezalandırabilmek adına sivil denetimlerimiz devam etmektedir. Şimdi, normal sürücü olarak da bundan on beş gün öncesinde sabah 4.00 ile 6.00 arasında kısa mesafede bu yaygınlaştırılarak devam ediyor, pilot olarak yapmış olduğumuz bir uygulama. Rütbeli müdür rütbesindeki arkadaşlarımızı birkaç güzergâha çıkarak hem yol kontrolünü hem de oradaki personelimizin denetimini denetlemek üzere yola çıkardık. Onlar tamamıyla sivil olarak görev yapmaktaydılar. İllerimize tahsil edilen sivil araçlarımız var, bunlarla da sivil olarak denetimler devam etmekte.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

5.3. 01.11.2017 TARİHLİ TOPLANTI

Bu toplantıda, Erzurum Milletvekili Mustafa ILICALI, Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL, Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Kara Yolu Düzenleme Genel Müdürlüğü Temsilcisi Mehmet Erdem ATILGAN, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Cemal Tamer ALTUNAY, Karayolu Trafik Ve Yol Güvenliği Derneği Başkanlığı İhsan MEMİŞ, Karayolu Trafik Ve Yol Güvenliği Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Vedat TUNCER, Karayolu Trafik Ve Yol Güvenliği Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Uzman Usta Öğretici Kaya BAŞÇUHADAR ve Orta Doğu Teknik Üniversitesi Psikoloji Bölümünden Prof. Dr. Nebi SÜMER konuyla ilgili sunum yapmışlar, görüşlerini dile getirmişlerdir.

Erzurum Milletvekili Mustafa ILICALI;

“... Kanayan yara, çok çok önemli, bir vekil olarak mesela bulunduğu bölgenin en önemli sorunu bence. Yani bu kadar genç hayatını kaybediyor ve Türkiye’de birçok zaman gündem oluyor.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Bizim şimdi bu kazalar konusunda Türkiye değil sadece, burada değerli uzmanlar, hepimizin elinde istatistik var. Üç aşağı beş yukarı yılı 2013'teki 1,2 olur, 2015 dersin 1,3 yani dünyada 1 milyon 200 bin kişi hayatını kaybediyor, 50 milyondan fazla kişi yaralanıyor. Sosyo-ekonomik maliyeti 518 milyar dolar. Saatte 158 kişi; her üç dakikada 1 çocuk ölüyor.

Bir baktığımız zaman maalesef yani ülkemizde son yıllarda çok muazzam yatırımlarımız var demir yolu, hava yolu ama payına baktığımız zaman ağırlıklı olarak yükte ve eşyada kara yolu. E, tabii kara yolunda fazla yük olması kazaya karışma riskini artırıyor. 2010 yılına göre 2016 yılında nüfusumuz bakın, yüzde 8,3 artıyor hâlbuki sürücü belgesi sayısına bakın, oradaki artış yüzde 33. 4 kat daha fazla kişi sürücü oluyor. Yani nüfusun artışına göre sürücü belgesi artış sayımızı görüyorsunuz. 2016 yılındaki taşıt, araç sayımız artıyor işte 21 milyon ülkemizde neredeyse 3,6 kişiye bir araç düşüyor. Yani nüfusumuz yaklaşık yüzde 8 artarken araç yüzde 40 artıyor, ... hepsi kaza riskini artırıyor. Baktığımız zaman, 2006'yla 2016 arasındaki yaralı sayıları, bunları hızlı geçeyim. ..., şöyle çok önemli bir değişiklik oldu, 2016'dan önce Türkiye'de olay anında ölü sayıları veriliyordu. 2016'da istatistik değişti, bir ay daha izliyoruz, bir ay içerisinde de hayatını kaybederse o zaman "Trafik kazasından öldü." diye, onun için bakın, 2016 da iki tane istatistik var: Birisi kaza yeri 3.800, onun üstlerine bakın, hep 3.500, 4.000. Hâlbuki bakın, olay sonrasını koyduğumuz zaman durum vahim. Bu, Emniyet Genel Müdürlüğünün rakamı, toplam 7.300 kişi. Günde 20 kişi ölse 360'la çarp 20 den fazla. Bayramlarda hep böyle gündem oluyor, başka gündem yok diye, sanki sadece bayramlarda oluyor diye, biz yani 7.300 kişiyi kaybediyoruz...

Maliyetine baktığımız zaman yani bu anormal bir rakam. Ölenleri geri getiremiyoruz. 39 milyar liralık maddi bir boyutu var. Yavuz Sultan Selim Köprüsü'nü dolardan TL'ye çeviriyorum, en fazla 10 milyar; 4 köprü parası. Şuraya bak ya, 39 milyar.

Şimdi, kazalara baktığımız zaman yüzde 89'u açık havada, yüzde 7'si yağmurlu havada. En fazla temmuz, ağustos, eylülde oluyor. Yani havanın şoför üzerindeki etkisi, ondan sonra, daha fazla sürat yapmaya... kazaların yüzde 74,1'i yerleşimde... İstanbul'un en önemli yeri. Dediği gibi, her yerin böyle bir kaza olan yeri var. Biz onları, zaten fazla kaza olana yerleri "kaza kara noktası" olarak tarif ediyoruz. Şimdi, şehir içinde de İstanbul Emniyet Müdürlüğünü arasanız, "Bana İstanbul Emniyet Müdürlüğü kaza kara noktalarını ver." gönderir, Bağdat Caddesi en başta gelir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Şimdi, trafik kazalarında ölenlerin yaya, sürücü, yolcu olarak dağılımlarını görüyorsunuz. Yani, en fazla sürücü hayatını kaybediyor. Kazalara baktığınız zaman, ... insan hatası yüzde 98 ... İşte, bu, ya sürücü olarak hatalı, ya yaya, ya yolcu olarak. Baktığımız zaman, 2008'den 2015'e pek değişen bir şey yok. Demek ki bakın, biz yedi yılda bu konuda hiç bir mesafe alamamışız yani.

...Şimdi, sürücü hatası mesela, yüzde 90'ı sürücü hatası. Yani, bu kazaların tespit tutanakları incelendiğinde, yüzde 90 sürücü hatası. Şurada, bakın, niye bunlar kaza yapıyor? En fazla yüzde 50'ye yakını aşırı hız, yani hız ihlali, alkollü araç kullanımı, hatalı sollama... Bak, hatalı sollama, Allah'tan o bölünmüş yolları yapmışız, 25 bin kilometre olmasa, 6 bin de saysa bu rakamlar daha fazla.

2010, 2011, 2012. Bunlara baktığımızdaki en önemli neden, yine gördüğümüz gibi, uygulanan trafik cezalarına göre baktığımda, en büyük pay hız. Anket yap, al şeyleri tutanakları incele; hız, hız, hız. Şimdi, burada da mesela bir inşaat mühendisliğinden ulaştırma Türkiye'de, mühendislikte oluyor. İşte, bu da teorik bir bilgi. Bir hızın karesiyle orantılı enerji ortaya çıkıyor. Yani demek ki bakın, şu da 80 kilometrenin üstesinde yani bunun ölüm riskinin yüzde 50'lerin üstüne çıktığını görüyorsunuz. Bu bir yayaya çarpma şeklinde olabilir, bir araca çarpma şeklinde olur; hız arttıkça kazaya karışma, ölme şeyi artmış oluyor.

Bunu ben daha çok benzeteyim filan diye medyanın da çok ilgisini çekiyor. Ya, bakın, bir 50 kilometre saatte bir cisme çarpmamız 3'üncü kattan atlama; 90 kilometre 10'uncu kat; 110 kilometrede çarpma 15'inci kat. Bir insan 15'inci kattan atlar mı? Atlamaz ama 110 kilometre saat/hız'a basıyor. Demek ki o zaman ona bu bilinci vermek lazım. Yani şu görüntü gözünde canlansa kilometreye bakacak, apartmanı, şu gökdeleni, neyse, gözünde canlandıracak. Bu önemli.

Çarpım hızının yayalara olan etkileri, bunları, hızları geçip...Şimdi, bir de bizim en büyük sıkıntımız, ... Denetimi Emniyet Müdürlüğü yapıyor, sayılı elemanı var, bir de sabit değil, bugün asayişte, yarın başka bir yerde, öbür gün trafikte; bugün İstanbul'da yarın Ankara'da... İşin uzmanı değil denetimi yapan polisler ve onun yöneticileri. Bunun için de çok önemli bir önerim var 10. Şûraya da geçmiş. Denetim zayıflayınca kazalar artıyor. Elektronik denetimden yararlandık, onun da çıkmasına bir katkı olmuştu, geldi ticaretle bozdular işi, ondan sonra haklı olarak İçişleri Bakanımız da kaldırdı.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Ağır vasıta... Biz mesela üniversitede bir anket yaptık, dedik ki: “Ya, bu trafik denetimi takılması durumuyla ilgili ne diyor?” Şimdi, öyle enteresan bir şey çıktı ki özeti şu: Yüzde 16’sı diyor ki: “Trafik denetimleri güçlenirse, güçlü denetim olursa uyarım, yoksa ben uymam.” Hatta, onu, şuraya bakın: “Koşulsuz uyarım trafik kurallarına.” diyenlerin oranı yüzde 2. Hız sınırlarına uyan yüzde 2. Ya uymuyor, zaten bu, kaza şeylerin de belli. “Ne uyarım ne uymam.” “Hiç uymam.” diyor. Yani ama biz eğer trafik kurallarına uyma hâli yüzde 90’a yakın olarak korkutucu düzeyde, uymuyorsunuz. Ben size açık söyleyeyim, biz de dâhil mesela, “eğitim” dediniz ya, bir profesörü düşünün en yüksek eğitim olsa, bir gün trafikteyken kaç kere kural ihlali yapıyor yani bunu burada açıklamaya cesaret edemese de kendi kendine bir test etsin... Şimdi, burada diyor ki: Radar uygulamalarının yoğun olduğu bölgelerde biliyorsa onu her zaman uyuyor. Bir de onun da aletini alıyor, radar nerde var diye tespit ediyor, ona da bizim vatandaş çözüm buluyor. Yani, özeti, sürücülerin yüzde 90’dan fazla oranda elektronik denetim sistemlerine uyuyorlar. Ben İstanbul’da da daha önce görev yaptığımda hem Tayyip Bey’in zamanında hem daha sonra Kadir Bey’e danışmanlık yaparken bizim yaptığımız EDS uygulamalarını karşılaştırıyoruz, müthiş bir caydırıcılığı var.

Ulaştırma sektörünün gelişmesi ve on beş yıllık dönemde yapılan çalışmalar... Ya, ülkemizde bir bakıyoruz 2016 yılında 166 düzeyinde çıkmış. Aynı dönemde yani yükümüz, yük taşımamız artıyor ekonomik şeyden, nüfusumuz artıyor, hareketlilik artıyor ama bunlara bağlı olarak da ekonomimize katkısı çok büyük ama burada dezavantaj olarak çıkıyor trafik kazaları. Burada bakın, bu bir bilimsel şey ... bölünmüş kazalarda 100 milyon taşıt kilometreye düşen şeyi yaptığımız bu 25 bin kilometrenin üzerindeki bölünmüş yolla yüzde 62 azaltmışız. Yani, hatalı sollama yapsa da artık yol affedici hâle geldi çünkü hatalı sollama yok.

... Hele şu sürücü belgelerinin alınmasına bakın arkadaşım ya. 2007’de 106 bin kişi alkollü araç kullanımından ehliyetini aldırılmış. Ya, bu adamlar yakalananlar, denetimin izin verdiği imkânla. 2016’da 100 bin. Bakın, hiç değişmiyor, 100 bin, 130 bin kişi alkollü, 5 kez hız limitini aşan, 100 ceza puanını aşan... Yani bütün bunların, bu slaytların her biri size bu sürücülerin kurallara uymadığını gösteriyor.

Şimdi, yıllara göre denetim faaliyetlerini görüyorsunuz. Son on yılda bütün buna rağmen bu işte şu rakamı alt yazı geçiyor, on yılda 18.1 milyar lira trafik cezası kesilmiş. Bu da elimizdeki az denetimle, daha sıkı bir denetim olsa 18.1 milyar katlar. Ya, bu ne demek?



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

18.1 milyar. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ne kadardı? 10 milyar. Yani demek ki son on yılda iki köprü... Bir de 95 kilometrelik bağlantı yolu var bunun.

Şimdi, bir de Avrupa Birliğine bakalım. Avrupa Birliğini bu sıralar çok gündem yapıyoruz ama şu yönüne baktığımız zaman diyeceğim hiçbir şey yok: 28 ülkedeki trafik kazalarındaki sayıya bakın, yıllara göre azalırken maviyle, kırmızıyla, bizim ülkemizde bu maalesef artıyor. Şimdi, burada, tabii, çok hassas bir denetimleri var. Yani, Hollanda'nın denetim olarak sayısına baktığımız zaman daha çok eleman almamız lazım, uzmanlaştırmamız lazım, elektroniği kullanmamız lazım. ...

Şimdi, peki, bunları anlatıyoruz, yüzde 98 hata var, bir sürü istatistik daha verebilirim. Çözüm önerisi ne? Ben burada size çözüm önerisi sunmazsam bu anlattıklarım boşa gidiyor. Bunun için çok basit 3 tane... Bir: Teknolojik imkânların en iyi şekilde kullanılacağı bir denetim. Yani, öyle bir denetim yapalım ki sürücü yolda hatayı yaptığı an bunu muhakkak yakalayalım. Bu elemanla olmaz, burada bir teknoloji var, teknolojiyi kullanalım. Sürücülerin bu teknolojiyi yakalama şansı olmasın, hani radara ait alet alıyor, haritada yerlerini buluyor, biri diğerine farlarla işte "Burada denetim, radar var." diyor. Yani, demek ki teknoloji, en yeni nesil teknolojiyle, en ileri inovasyonla bunu muhakkak denetimde kullanalım. ... iki tane yüksek teknoloji önerdik: İnteraktif uyarı sistemi, interaktif denetim sistemi. Uyarı sistemi şu: Yolda herhangi bir hata olduğu zaman, bir kara nokta, herhangi bir gizli buzlanma bunu oradaki sürücüye bildirecek, bir kaza olduğu zaman sürücüye bildirecek; hava şartlarında, yol durumunda ve sürekli denetleyecek sistem. Neydi en büyük ölümlü kazadaki neden? Hızdı. Öyle radar madar değil, aracın içinden 7/24 göreceğim kaç yapıyor, uyarıyı vereceğim. İstersem birinci uyarıyı verebilirim, ikinciye verebilirim, üçüncüde e-tebligat yapabilirim veyahut da direkt polisle karşı karşıya getiririm. Yani şu bilinci bugün... Bunu da şöyle izah ediyorum... Bugün benim uçakta kullandığım teknolojiyi 2017'de lastikte, tekerlekte de kullanmıyorum. Hepsi karada da geçerli. Bir türbülans olduğu zaman hemen hostes dolaşüyor, kemer takın diyor. Otobüs bir düşük yarı çaplı kurba girdiği zaman uyarı muyarı yok, savruluyor, hepsi kemersiz gidiyor. Otobüste yok mu kemer? Var. Otobüsün türbülansı ne? Küçük yarı çaplı viraj dediğimiz, kurp dediğimiz kurba giriş. ...

İkincisi, eğitim, bilinçlendirme. Şimdi, bunun ne kadar önemli olduğunu gördük. Yüzde 98 insan hatası, kurallara uymuyor. Demek ki biz eğitimde, bilinçlendirmede bir farkındalık oluşturamıyoruz. Bunu nasıl yapabiliriz? İlkokula ders koyuyoruz, trafiğin



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

öğretmeni yok. Üniversitede trafik mühendisi filan diyoruz, mühendislik diye bir bölüm yok. Buradaki o eğitim, bilinçlendirmelerden dolayı, sekiz yıllık istatistik verdim, değişen bir şey yok. Burada çok farklı bir kapı açmamız lazım. Bu konuda Millî Eğitim Bakanlığına çok önemli görev düşüyor. Sürücü kurslarından ilköğretime kadar, üniversite öğrencilerine kadar önemli çalışmalar yapmak lazım. Bunun için de bizde tabii ki bunların ayrıntıları da var.

Üçüncüsü de idari yasal düzenlemeler. Yani bizim Meclis olarak burada yapacağımız çok şey var. Ha, ben yasal düzenleme yaptım, kazaları önleme değil, bir kere birinci yasal düzenleme denetimden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğünde bir yardımcı düzeyinde... Düşünebiliyor musunuz? Bir yardımcı var, illerde trafik denetim müdürleri var, her an değişebilir, hiçbir uzmanlığı yok, polislere bir eğitim vermemişiz. Bunu yeniden yapılandırmamız lazım. ... Emniyette, bu kadar kişi ölüyor, bir genel müdür yardımcısı düzeyinde... Bugün mesela yeni gelen genel müdür yardımcısına bakıyorsun, ne zaman geldi? Yeni. Öbürü ne kadar kaldı? Bir yıl. Öbürü, git bakalım Ankara denetleme müdürü kaç yıl yaptı? Yani bu bir uzmanlık. Karayollarındaki mühendis sabit kalıyor, şehircilikte nasıl, belediyede nasıl, bunu düzenlemek lazım.

Diğer taraftan bir önemli düzenleme de -çok ayrıntısına girmeyeyim- teknolojiyi kullanacak Trafik Kanunumuzda yasa yok, zorunluklar. Madem bu kadar yeni teknolojilerden bahsediyoruz 1'nci maddede onun altını dolduracak düzenlemelere ihtiyaç var. Yani bu üç başlıkta yapacağımız çalışmalarla belli bir sürede çok önemli mesafe alınabileceğini düşünüyorum. ... bunun üstüne bir dördüncü koyamıyorum. Bunların uygulanabilir bir hâle getirilmesi hâlinde, bu kanayan yaramıza da, ülke bu kadar problemi çözmüş, bunu da çözebiliriz diyorum.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Kara Yolu Düzenleme Genel Müdürlüğü Temsilcisi Mehmet Erdem ATILGAN;

... Şimdi, burada davranış psikolojisi çok önemli. ...burada eğitimden bahsedildi. Trafik eğitim, trafik kültürü, trafikte saygı, trafik adabı veya işte trafik ahlakı ancak davranış psikolojisinin tespit edilmesiyle veya bu davranış psikolojisi neden insanlar böyle davranıyor, bunu tespit etmekle ancak düzeltilebilir, yoksa bizim mevcut eğitim sistemimizdeki ... örgün eğitim şeklinde işte, hız sınırı şudur veya işte yaya geçidinde şöyle dikkat edilir gibi kural eğitimleriyle bunu gerçekleştirmek çok zor görünüyor. O yüzden benim önemli olarak,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

öncelikli olarak üzerinde durduğum şey, özellikle üniversitelerde trafik psikolojisi konusunda mutlaka özel çalışmalar yapılmalı ve bu da ilgili birimlerle mutlaka paylaşılmalı ve ona göre bir eğitim sistemi düzenlenmeli. Bu yapılmadığı sürece mevcut biz de mesela trafikte sorumluluk hareketi kapsamında birçok eğitim veriyoruz sürücülere olsun, öğrencilere olsun fakat bu belli bir miktar bilgi artışını sağlıyor fakat ahlaki olarak ben işte trafikte iyi gitmeliyim, işte insanlara saygılı olmalıyım gibi bir etki yaratmıyor. Yani bunu yaratması için hem küçüklükten itibaren insanları eğitirken bu tip şeylere önem verilmesi lazım. Bizim insanımız genelde bir musibet bin nasihatten önde gelir şeyini uyguluyor yani bir trafik kazası geçirdiği zaman anlıyor yani “Trafik kazası geçirdim, dikkat etmem lazım.” O noktaya gelene kadar hep aynı davranıyor, öyle bir sıkıntı var.

Mesela bir toplantıda şey söylenmişti: Otobüste yer verdiğimiz yaşlı kişiye trafikte neden bağıyoruz, bu gündeme gelmişti mesela, bir kişi onu söylemişti. Gerçekten de otobüste yer verdiğimiz kişiye trafikte niye bağıralım, bu önemli bir şey. Psikolojiyi etkileyen bu. Yani, Türk kültüründe nedir? Yaşlıya yer ver, yaşlının elinden öp, bu önemli ya hani insan düşünüyor, diyor ki hani ben yaşlıya yer veriyorum ama niye trafikte bağıyorum acaba, bunun gibi.

Bir de kaza sebeplerinin tespiti de önemli. Kaza tutanakları yapıyor fakat bunun ne derece gerçekten o tutanakta tespit edilebiliyor kazanın gerçek sebebi. “Tamam, sürücü hata yapıyor ama sürücü neden hata yapmış? Acaba yoldaki yanlış bir işaretleme mi ona o hatayı yaptırdı?” gibi şeylerin detaylı incelenmesi lazım. Derinlemesine kaza analizi gündemde.

Bir de denetimin davranışa kesinlikle etkisi var. RS10 Projesi’ni yürüttü Emniyet Genel Müdürlüğü, Afyon’da yaptılar bunu. Afyon’da denetim yapma ve ceza kesme eğrisi ile kemer takma eğrisi bire bir aynıydı. Yani bizim Türkiye’de denetimi azalttığınız an davranış hemen düşüyor. Bu çok net tespit edildi Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından. Fakat bu denetim nasıl bir denetim? Acaba, hani “tuzak”la da deniyor ya, öyle bir denetim mi; yoksa, hocamızın belirttiği gibi, gerçekten hedef odaklı, gerçek bir denetim mi? Yani davranışı değiştiren bir denetim mi? Ona da şey yapılması lazım.

Bir de araç-arac haberleşmesi, araç-yol haberleşmesi, akıllı ulaşım sistemlerinin tam anlamıyla kullanılması, elektronik denetim sistemlerinin tam olarak kullanılması çok önemli ölçüde trafik kazalarını azaltacaktır. Bu da önemli bir altyapı yatırımı gerektiriyor. Yani şu anda, mesela “eCall” yani acil bir durumda elektronik arama gündemde araçlarda. Bütün



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

araçlarda bu yok, yeni araçlarda var. İşte, bu tip yeni güncel şeyler var. Mesela, hocamız, araca monte edilen sistem vasıtasıyla araç yol haberleşmesini sağlayan bir sistem gösterdi. Bunlar çok önemli. Bir de denetimden sorumlu birimlerin yapısal değişimi de önemli. Gerçekten, şimdiye kadar, eğer bu böyle gitmiyorsa mutlaka müdahale edilmesi lazım.

Mesela, hiç olmazsa Emniyet ve Jandarmanın kurumsal bir yapısı var. Diğer, yol kenarı denetim yapma yetkisi olan, belediyelerin, Ulaştırma Bakanlığının, Tarım Bakanlığının, Çevre Bakanlığının, Sanayi Bakanlığının bile yol kenarı denetim yapma yetkisi var takograflarla ilgili. Bu çok parçalı yapıyı bir şeye toplamak lazım, bir araya toplamak lazım. Tek bir sorumlu kurum, sözü geçen tek bir kurum ve elektronik sistemler vasıtasıyla bu konunun hallolacağını düşünüyorum, en azından azaltılacaktır.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Cemal Tamer ALTUNAY;

Şimdi, konu kent içi trafik olduğu için, Bağdat Caddesi özelinde... İki ana başlık altında toplandı önerilerimiz. Biri altyapı önlemleri; bunları “mühendislik” ve “trafiği sakinleştirme” diye geçiyoruz. İkincisi de “denetleme önlemleri”. Bizde zaten yüksek hız en baştaki temel sorun. Onun arkasında tabii pek çok psikolojik etken ve başka şeyler yatıyor. Altyapı önlemleri bazında önerilerimiz, bir, şerit genişliklerinin düzenlenmesi. Çünkü 110, 120 kilometre/saat hıza izin verilen otoyollarda şerit genişliği 3,5 ila 3,75 metre arasında ancak 50 kilometre/saat hız yapılmasına izin verilen kent içi yollardaki genişlikler ise 2,75 ila 3 metre arasında oluyor. Bağdat Caddesi’nin yol tasarımının ise hatalı olduğunu düşünüyoruz. Siz belirttiniz, mesela, kazalarda, bu istatistiklere yansıyan şeylerde insan unsuru hep öne çıkıyor fakat o kazanın neden gerçekleştiğine baktığımızda, mesela arkasında altyapı, yolun hatalı olması, eksik işaretleme, sinyalizasyon eksikleri gibi benzeri bir sürü şeyler de rol oynayabiliyor. Bunlar ama denetim sırasında tam anlamıyla yansımıyor tutanaklara. Dolayısıyla Bağdat Caddesi’nin yol tasarımının hatalı olduğunu düşünüyoruz. 3 şeritlik yolda kaldırımlar arası 11 ila 11,5 metre arası uygulanmış. “Bunun en fazla 9,5 metre olması gerekir.” diyor uzmanlarımız. Yine, bir yoldaki şerit genişliği ile yapılabilen hız doğru orantılı. Geniş şerit daha yüksek hıza olanak tanıyor. Dolayısıyla taşıt yoğunluğunun çok olduğu zamanlarda dahi aralarda oluşabilecek boşluklarda geniş şeritler sürücülerini hıza teşvik ediyor ve sürücülerin algılamaları dışındaki hız artışları ve kazalar meydana geliyor. Gündüz



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

veya gece yolun تنها olduğu zamanlarda ise bu risk daha da büyüyor ki Bağdat Caddesi'nde gece unsurunu da görüyoruz. Caddenin yol genişliği daraltılmalı diyoruz biz. Caddede zaten oluşmuş olan yol kenarı otoparkları için cep düzenlemeleri yapılabilir. Böylece taşıtlar gerçek 3 şeritte, 9 metre yani, düşük hızda seyredeler.

Bir de “Yol Sathı Hız Kontrol Elemanları” başlığımız var. Burada da hız kesici, tümsek, kasis ve benzeri önlemler kullanılabilir. Yine, bunlar, işte alçak hız kesici, yol sathından yüksekte yaya geçidi, platform, kavşak alanı. Ancak bu uygulamalar standart dışı yapıldığı, boya veya reflektörle belirtilmediği, uyarı tabelası konulmadığı takdirde özellikle gece sürüşlerinde faydadan çok zarar getirebilir. Bu bakımdan, Türk standartları 6283 standartlarına uygun hız kontrol elemanlarının tesisine azami itina gösterilmeli diye öneriyoruz.

Yine “Zemin Uygulamaları” başlığımız var. Burada da caddenin bazı kesimlerinde, kavşağa, otobüs duraklarına yaklaşımlarda özellikle parke taş kullanılarak yol düzeyi pürüzlü hâle getirilebilir. Taşıtların hızını azaltan bu uygulama malzemeye bağlı olarak estetik bir oluşum dahi sağlayabilir. Yaya geçitlerine de bakmak gerekli. Sinyal kontrollü kavşakların gerçek anlamda 3 şeride daraltılması caddeyi kullanan taşıtların hızlarını azalttığı gibi, karşıdan karşıya geçen yayalar için güvenli bir ortam da oluşturur.

Yine bir kavşak düzenlemesini de atlamamak gerekli. Müsait olan kavşaklarda orta ada oluşturulmasının ve döner kavşak uygulamasının hız azaltıcı etkisinin yüksek olduğunu biliyoruz.

“Trafik Işıklarıyla Taşıt Akışının Kontrolü” diye bir başlık var. Cadde boyunca kavşak kontrol sistemleri gözden geçirilebilir. Yeşil dalga sistemi olabildiğince parçalanmalı, daha az adette sinyal birbirine yeşil dalga sistemi hâlinde bağlanmalıdır.

Ve zamanlamalar. Caddeye verilen yeşil süreler azaltılmalı, caddedeki taşıtlara uzun yeşil süresi veren sinyal programları gözden geçirilmeli. Uzun yeşil süresi; taşıt yoğunluğu yüksek olduğu saatlerde tıkanıklığın boyutu artıyor tabii, taşıt yoğunluğu düşük olduğu saatlerde ise taşıtların hızlarının artmasına neden oluyor. Böyle bir etkisi gerçekleşiyor.

İkinci ana başlığımız yani tüm bu altyapı başlıklarının arkasından denetleme önlemlerine ilişkin önerilerimiz var. Hız sınırlaması: Kent içi hız politikasından ayrı olarak caddede düşük hız uygulaması yapılabilir. Hız sınırının 20 kilometre/saat seviyesine kadar



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

düşürülmesi mümkün Bağdat Caddesi'nde. Zaten asıl trafik yoğunluğu da var bir yandan ama gece saatleri tabii daha çok şey.

Yine, elektronik denetimle yirmi dört saatlik EDS ve özellikle TEDES uygulamalarının cadde boyunca sık kullanılması sürücülerin dikkatini çekecek ve başlıca caydırıcı unsur olacaktır diyoruz. İdari para cezası, mevzuatta değişiklik yapılarak... Özellikle bu gibi caddelerde -yani "Bir Bağdat Caddesi yok, birçok Bağdat Caddesi var." denildi- hız sınırını aşma hâlinde uygulanan idari para cezalarının 2 veya daha fazla katına çıkarılabilmesi de caydırıcı olabilir.

Yine, tüm bunların paralelinde başka bir çalışma da yapmak lazım. ...Yani, tüm bu paralel caddeler, sokaklar, bağlantı noktalarına baktığımızda -Kadıköy merkezli olarak bakarsak Bağdat Caddesi'ne- burada geçmişe yönelik ölümlü kazaların raporlanması, onların analizi. Yine, saptanacak kavşaklarda haftanın günlerine, günün saatlerine göre taşıt sayımı yapılması ki bu uygulanan bir şey, sizler de biliyorsunuz. Trafik yoğunluğu yaratabilen merkezileşmenin incelenmesi yani AVM'ler, hastaneler, iş yeri ve benzeri gibi. Buralarda da trafiğin iki yönlü hâle dönüştürülmesi bile düşünebilir diyoruz. Hatta bu iki yönlü hâle gidiş-geliş şeklinde dönüştürülürse ortada oluşacak bir refüj, bölünme özellikle kaza riskini düşürebilir. Yani bu da dikkate alınabilir tüm bu çalışmalar yapılırken."

Görüşlerini dile getirmiştir.

Karayolu Trafik Ve Yol Güvenliği Derneği Başkanı İhsan MEMİŞ;

"...Kamu otoritesi tabii ki bunun lokomotifi olması lazım ama kamu otoritesinin sürekli müdür değiştirmesi, daire başkanı değiştirmesi, genel müdür değiştirmesi, ihtisaslaşmaması Türkiye'nin en büyük sorunu. Çünkü aradığınız insanları bir ay sonra bulamıyorsunuz, yeni gelen sıfırdan başlıyor.

...Bizim 81 ilde büyükşehir belediyelerimiz veya il belediyelerimiz var ama il belediyelerimizin ve büyükşehir belediyelerimizin kanunlarda trafikle ilgili çözümlerde, kent içi trafikle ilgili çözümlerde gerçekten çok çok güzel maddeleri var, çok güzel çözümleri var, çok güzel hükümleri var ama maalesef Türkiye'de ulaştırma ana bilim dallarında dahi, büyükşehir belediyelerinin ulaştırma ana bilim dallarında dahi ulaştırma mühendisi yok, trafik mühendisi yok, trafikle ilgili teknisyenler yok. Şimdi, böyle olunca, siz zaten kenti sıradan insanlara teslim ediyorsunuz yani trafik anlamında sıradan insanlara teslim ediyorsunuz veya



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

eğitimi o konuda olmayan insanlara teslim ediyorsunuz. Bunların çalışmalarının hiçbir kente faydası da maalesef olmuyor, daha çok da eskilerin deyimiyle hercümerç oluyor.

Şimdi, en önemli sorunlardan birisi, şu anda bizim 21 milyon 800 bin motorlu aracımız var, en son istatistikler böyle. Bizim yaptığımız istatistiksel çalışmalar ve AR-GE çalışmalarına göre 35 milyon motorlu araca dayanması lazım bir doyma noktasına ulaşması için. Yani bizim, Türkiye'nin çokça araca ihtiyacı var doyma noktasına gelmesi için. Ancak otoparkı yok Türkiye'nin. Şimdi, geliyorsunuz, en modern otomobiller yapılıyor, durumu en iyi vatandaşlarımız ücretlerini ödüyor, arabalarını alıyorlar ancak en pahalı arabalar caddelerde, sokaklarda sürünüyor ve otopark kavgasından dolayı Türkiye'de günde ortalama 2 insan ölüyor. Şimdi, ... olay yerinde ölenler, olay dışında otuz gün takibi sonucunda ölenler olmak üzere 7.532 kişi bir yılda ölmüş trafik kazalarında. Bir de otopark kavgasından ölenler var, bunlar bunun içerisine dâhil, bunlar bunun içine dâhil değil.

Bunların da ilave olması lazım çünkü otopark kavgası, adı üstünde otopark kavgası, o da bir trafik. Artı, şehirlerarası yollarda veya şehir içinde trafikte “magandalar” denen bir zümre türediği için insanlara “Biraz ileri git.” veya “Geri git.” veya işte “Kaşını kaldırdın, gözünü kaldırdın.” diye, sinyalden veya kornadan çekip insanları tabancayla vuruyorlar. Bunlar da bir trafik kazası. Normal cinayete bunlar sokuluyor. Otopark kavgalarındaki ölümler de normal cinayete sokuluyor. Şimdi, olaya bu açıdan da daha çok bakmak lazım, daha çok açılım yapmak lazım. Otopark konusunda kamu otoritesinin binalarına bakıyorsun hiçbirisinin otoparkı yok, hastanelerin otoparkı yok, belediyelerin otoparkı yok, tapu, vergi dairelerinin otoparkı yok. Peki, vatandaş özel sektörler... İşte, AVM’lerde biraz otoparklar gelişti ama eski binaların yerine yapılan yeni binalara bakıyorsun, müteahhitler otoparkı otopark kanununa göre, otopark yönetmeliğine göre yapıyorlar ancak 20 daireli, 30 daireli yerin otoparkını bakıyorsun ya kahve yapmış, ya kıraathane yapmış ya pastane yapmış, müteahhit cezasını ödüyor ama belediye demiyor ki: “Kardeşim, sen bunun cezasını ödedin ama bu cezayı ödemen otoparkın olmamasını meşrulaştırmıyor. Sen bunu yine ödeyeceksin ama şu otoparkı da yapacaksın.” 20 hane insan nereye aracını park edecek? En büyük sorunlardan birisi, yerel yönetimlerin yani belediyelerin otopark yapmaması, otoparkları uygulamaya koymaması, projede var ama uygulamada yok. Peki, senede 1 milyon aracın Türkiye’de trafiğe girdiğini düşünecek olursanız bunlar nereye park edecekler? Bu bakımdan



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

da otopark konusu Türkiye'nin en önemli konusu, Türkiye bu konuda yaslanmış durumda ve günde de ortalama 2 insanın canına mal oluyor...

Diğer bir madde, Karayolları Trafik Kanunu'nun 100'üncü maddesi var, hız sınırlarını orada belirtiyor. Ancak şimdi, ... sokaklarda hız sınırının ne olduğu kanunda yok, yönetmelikte yok. Yönetmelikte olmayınca, kanunda olmayınca sokakta 100 kilometre hız yapan bir delikanlıyı düşünün veya alkollü bir insanı düşünün.... Bazı yerlerde, çok çok nadir anlamda, 30 kilometre hız levhası görebilirsiniz ama diyelim ki Ankara'da 5 bin tane sokak varsa bunun ancak 500 tanesinde vardır bu, diğerlerinde yok; kanunda da yok, yönetmeliğinde de yok. Şimdi, hâkim nasıl karar verecek; kanunda yok, yönetmeliğinde yok? Sokaklarda 30 kilometre sınırı mutlak ve mutlak yönetmelikte, kanunda yerinin olması lazım ve mutlaka da buradaki sokak girişine ve çıkışına bu 30 kilometre azami süratin konulması lazım, azami. Ama bu olmadığı sürece hem mahkemeler tıkanıyor hem vatandaş da bilmiyor hem de işine gelen maganda takımı veya hız yapmak isteyen gençler anlamında önünü almak mümkün değil.

Ama ara sokakların bir de şu özelliği var: Köyden kente gelen muazzam bir akın var. Şimdi, bu ailelerin çocukları nerede oynayacak? Ana caddede mi oynayacak, sokaklarda mı oynayacak? Sokaklarda oynuyorlar ve dolayısıyla, 0-14 yaş çocuk sayısı bu sokaklardaki kazalardan meydana geliyor. Bulvarda karşıdan karşıya geçenlerde meydana gelenler yaşlılardan olabilir ama bebeklerin kazası, çocukların ölümü sokaklarda meydana geliyor. Hep, vurup kaçırmaktan, çocukların hız yapmasından... İşte, babasının arabasını kaçıranlar ara sokakta hız yapıyor.

Bir diğer husus; Şehir plancılığı burada devreye giriyor. ...Mesela, Ankara başkent, kuzey-güney, doğu-batı aksında bir tane caddemiz var, iki tane yan caddemiz var, sağlı sollu ama bir trafik kazasında bizim ana arter yani Avrupa standardında ana arter caddelerimiz yok. Bir tanesi kapandı mı Ankara felç oluyor.... Şimdi, şehir plancıları olarak, yerel yönetimler olarak ana arterleri çoğalttığımız zaman trafik oldukça rahatlar. Bu anlamda, kent trafiğinin de rahatlaması lazım ve güvenli olması lazım.

Diğer bir boyut, sürücü belgesi ... Şimdi, sürücü belgesi alıyor, ben gözlemliyorum, ben de bunun içindeyim; sürücü belgesini alan insan bir hafta sonra kırmızıda geçiyor. Ya, sürücü belgesi devlet teminatı olarak sana veriliyor ama bir hafta sonra kırmızıda geçiyor. Bakıyorsun, bir hafta sonra aynı adam veya başka biri alkol alıp araç kullanıyor veya şehir



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

içinde 150 kilometre hız yapıyor. Mesela, halk otobüsü pik saatleri içerisinde 100 kilometre hız yapıyor ve bu insanlar da kıdemli şoför, hani, cahil adam değil, tecrübesiz adam değil. Ama Millî Eğitim Bakanlığının şunu yapması lazım, devlet anlamında: Kaliteli sürücü yetiştirmesi lazım, sürücü belgesi değil, kaliteli sürücü yetiştirmesi lazım. Uluslararası Yol Federasyonunun çok güzel bir sloganı var, diyor ki: “Kaliteli yol, kaliteli dünya.” Bizim de sloganımız, kaliteli sürücünden başlaması lazım. Yani sürücü belgesini alan insan bir hafta sonra kırmızıda geçiyorsa Millî Eğitim Bakanlığının yakasına yapışmamız lazım. Daha bir hafta oldu, alan adam nasıl kırmızıda geçer, alkollü araç kullanır, emniyet kemerini takmadan araç kullanır. Ben âcizane şunu da söylemek istiyorum: ...sağ ve sol sinyali dahi vermeyen insanların hepsine bakıyorsun, otuz yıllık araç kullananlar, kırk yıllık araç kullananlar, yirmi yıllık araç kullananlar. Hâl böyle olunca bizim beynimizi tekrar, Millî Eğitim Bakanlığı anlamında, daha çok kaliteli insan yetiştirmeye odaklandırmamız lazım. Bugün ... yetiştirdiğin insanlar kırmızıda geçiyorsa, alkol alıyorsa, emniyet kemerini takmıyorsa veya şunu yapıyorsa, bunu yapıyorsa onu orada sorgulamak lazım. Bizim en kaliteli sürücüyü yetiştirmemiz lazım. İskandinav ülkelerinde trafikte sıfır ölüm için mücadele ediyorlar, sıfır ölüm için proje üretiyorlar. Biz neden bunları yapmayalım?... Bu bakımdan da kaliteli sürücü yetiştirmek anlamında daha çok çaba sarf etmemiz lazım.... isterseniz, bütün yollarınızı otoban yapın, bütün yollarınızı bilmem ne yapın, kaliteli sürücü bulamadığımız müddetçe bu sorunları çözmek mümkün değil. Çözüm kaliteli sürücüde....

... Beşinci konu çok çok önemli bir konu; trafikte ilk yardım. Şimdi, bir sürücünün sürücü belgesi alması programında ilk yardım eğitimi iki saat verilir ama o teoriktir. Türkiye'nin her yerine bakın, kaza oldu, başkası kaza yaptı veya siz kaza yaptınız veya bir başkası size geldi, çarptı; herkes elini cebine sokar, ambulansa telefon açar, ölen ölür, kalan sağlar bizimdir. İşte, annesine, babasına dua eder, “Anne, baba dayan; oğlum, kızım, eşim dayan, ambulans gelecek.” Ambulansı arar, iki arar, üç arar, dört arar, beş arar. Ama uygulamalı ilk yardımı 16 saat Türk Kızılayı bunu veriyor, Sağlık Bakanlığı da verebilir. Araç kullanan her insanın mutlaka hayat kurtarma bilgisini uygulamalı olarak alması lazım. Bizim 7.532 insanımız bu ülkede şehit oluyorsa, gerçekten, trafik kazası şehidi de sayılır, kendi kusurundan da, ondan da, bundan da diye ayırt etmek mümkün değil ama inanın, yüzde 50'sini kurtarabiliriz, yüzde 50'sini hayata kavuşturabiliriz. Çünkü bir ambulansın olay yerine gelme süresi en hızlı yedi dakikada, sekiz dakikada, o da kent içinde olursa ama şehirler



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

arasında olursa bu süre otuz dakikayı buluyor... Bu da muazzam bir insan kaybının ve yollarda insan kaybının devamını da sağlıyor...

Altıncı madde de çok önemli; üniversiteli gençlerimiz. Bizim yüzlerce üniversitemiz oldu, her ilde üniversitemiz var... ama kaliteli olmasını da çok çok arzu ediyoruz, o başka. ... Her üniversitede binlerce, on binlerce üniversite genci okuyor 18, 19, 20, 21 yaşlarında ama üniversite gençlerinin trafik kazalarında ölümlerini biz her sene için hesapladık, 300'e yakın üniversite genci trafik kazalarında ölüyor. Niye ölüyor? Hız yapmaktan kaynaklanarak ölüyor, alkol alıp ondan ölüyor veya kız arkadaşına hava atmak için yarış yapıyor, ondan ölüyor. Böyle olunca, bizim üniversite sınavlarında gerçekten...

... Defalarca YÖK'e yazı yazdık, dedik ki: Hiç olmazsa mesela hız, alkol, emniyet kemeri veya kış lastiği gibi can güvenliğini öne alan en azından -100 tane soru mu soruyorsun- 6 tane soruyu ÖSYM bundan sonra... Arkadaş, kıyamet kopmaz yani bu da bir bilgi hem de insanın ömür boyu kullanacağı bir bilgi. Kendi canı, hanımının canı, babasının canı, annesinin canı, kızının, oğlunun, komşusunun canı; can taşıyan bir insanın bunları bilmesi lazım. Senede, bizim saptamamız, 300'e yakın üniversite genci bu yollarda ölüyor. ... Bu üniversite gençlerinin can güvenliği için çözüm yok değil ama üniversite sınavlarında 6 tane de can güvenliğini koruyan soru sorun, her seferinde de değiştirin. Bunların amacı, o insanların can güvenliğidir. O insanın sürücü can güvenliğini korursan o annesini de korur, babasını da korur, komşusunu da korur, eşini de korur diye düşünüyorum."

Görüşlerini dile getirmiştir.

Karayolu Trafik Ve Yol Güvenliği Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Vedat TUNCER;

"... Şimdi, kazaların sebeplerinden bir tanesi aşırı hız, bu gerçek ama İstanbul Bağdat Caddesi'yle ilgili olarak söyleyecek olursak burada trafik yoğunluğu da çok fazla, hız yapmak mümkün değil, trafik yoğunluğu fazla. O hâlde, çözümlerden bir tanesi bu trafik yoğunluğunu azaltabilmek olmalı. Nasıl azaltacağız? Eskiden, benim öğrenciliğimden hatırladığım kadarıyla o yol üzerinde bir banliyö treni vardı, Tuzla'ya kadar uzanırdı ama bu yol üç dört senedir zannediyorum yapım çalışmalarının uzaması nedeniyle açılmadı. Eğer bunun açılması konusunda hızlandırma olursa veya alternatif bir başka konu, çözüm önerilebilirse yoğunluk azaltılabilir yani demir yolu toplu taşımasını mutlaka o hatta hizmete sokmamız lazım, hem de büyük yoğunlukta sokmamız lazım. Bunun yanında, tramvay hattı konulabilir,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

bu da yok orada. İstanbul'da deniz yoluyla ilgili taşımalarda da sadece karşıdan karşıya, boğazın iki yanı arasında bir taşıma var ama aynı Anadolu Yakası'nda ilçeler arasında veya Avrupa Yakası'nda ilçeler arasında seyreden gemilerimiz yok. Deniz yolu taşımacılığı da devreye girerse bu bölgedeki yoğunluk kesinlikle azaltılabilir....

Bunun dışında, o bölgede kazalara sebep olan -kentsel dönüşüm nedeniyle- inşaat araçları, hafriyat yapan kamyonlar, beton taşıyan mikser araçları sanki o bölgede sabahtan akşama kadar, sabahın erken saatlerinden itibaren başlıyor. Trafığın yoğun olduğu mesai saatlerinin başlangıcında, mesai saatlerinin sonunda en azından bunların trafiğe çıkmasının engellenebilmesi lazım ama maalesef bu da mümkün değil ve o araçlar orada hız yapıyorlar. Bunun sebebinin çoğu da firmaların ne kadar çok sefer yaparsa o şoföre belli bir miktar prim ödemesi. Bu da hızı tetikliyor, hız tetiklenince kazalar ortaya çıkıyor, bunları da dikkate almamız lazım.

Elektronik denetim sistemleri kabul, özellikle ... interaktif bir şekilde doğrudan doğruya sürücüyü ikaz eden, araçtaki denetim sistemlerinin çok faydalı olacağını tahmin ediyorum. Ancak, yol üzerindeki denetim sistemleri, radarlar ya da bazı tuzak tedbirler, bunlar vatandaş için pek uygun değil. Neden? Bunların yeri öğrenildiği andan itibaren burada yavaşlıyoruz ama ondan sonra gene bildiğimizi okuyoruz. Ne yapmamız lazım? Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığının trafik denetçilerinin yol üzerinde görünmesi lazım. Zannederim bu konuda Emniyet Genel Müdürlüğü bir ihtiyaç hissetti ki yol üzerinde şimdi birçok maket araç görüyoruz. Sebep? İşte, uzaktan o bölgeyi tanımayan kişi o aracın farlarını görsün, yanan sönen ışıklarını görsün, polis aracı var diye hızını azaltsın. Çok güzel bir şey ama yol üzerindeki denetim yani kişilerin, trafik denetçilerinin denetiminden evvel birçok yollara gittiğinizde hiçbir polisi veya jandarmayı yol üzerinde bizzat göremeyiz. Özellikle jandarma, evet, kırsal alanda görev yapıyor ama kırsal alandaki kaza sayılarımız az, bir protokol yapılarak polisin yeterli olmadığı yere jandarma da inebilir ama maalesef bunları göremiyoruz.

Sabit noktaya koyamazsak, araç içerisinde, araçla birlikte devriye hizmeti yaparak jandarma ve polis kara yolu üzerinde denetim yapmak mecburiyetindedir ama maalesef bu da yıllardan beri terk edildi. Sebep? Elektronik denetim sistemleri konu, kameralar konu, radarlar konu, ondan sonra polis ve jandarma yollardan çekildi. Yani, bizim insanımız da



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

polisi gördüğü zaman birazcık yavaşlıyor korkusundan, jandarmayı gördüğü zaman duraksıyor ama bunlar olmadığı zaman da hıza devam ediyor.

... Polis ve jandarmadaki uzmanlık alanları devamlılık arz etmiyor. Bugün bir amir o hizmetin başına geliyor, trafikle ilgili hizmetin başına geliyor ama üç sene sonra bir başka asayiş görevine gönderiliyor; bunun da olmaması lazım, o konuda uzmanlık kazanması lazım, o yol kesimini çok iyi tanınması lazım, o yol kesimindeki kör noktaları, kara noktaları çok iyi bilmesi lazım ama oradan oraya gezdirilirse bu mümkün olmaz. Evet, Türkiye içerisinde tayin görsün ama gene trafikle ilgili bir konuda görev alsın. Aksi takdirde, asayiş konusuna, görevine girecek olursa o güne kadar edinmiş olduğu tecrübeler, bilgiler sıfırlanacaktır.

Yetiştirilme konusu, eğitim konularında da çok farklı. Emniyet Genel Müdürlüğünün trafik mevzuatı, trafikle ilgili okullarında göstermiş oldukları trafik ders kitapları - affedersiniz- boyum boyunca ama Jandarma Genel Komutanlığındaki şu kadar. Jandarma Genel Komutanlığının trafik hizmetleriyle ilgili bir okulu yok. Kara Kuvvetlerinin bir ulaştırma okulu var Genelkurmay'a bağlı ama orada bir harp zamanında genel ulaştırma konuları, taşıma, lojistik konuları işleniyor. Peki, jandarmanın trafik hizmetleri nerede öğreniliyor? Hiçbir yerde. Kim öğretiyor? Ancak derslerde üç beş saatlik dersle. Kendi kendilerini zaman içerisinde yetiştirebilirlerse yetiştirmeye çalışıyorlar, yetiştiremezlerse zaten fırsat kalmıyor, iki sene sonra, üç sene sonra bir başka göreve atanıyor. Özellikle il jandarma komutanlıklarında ve daha büyük bölge komutanlıklarında -ki bir kısmı kalktı- trafikle ilgili yetişmiş subay mevcudu yeterli değildir.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Uzman Usta Öğretici Kaya BAŞÇUHADAR;

“... Değnilmesi gereken konulara bütün konuşmacılar değindiler. Bu “sivil denetim” dediğimiz fahri trafik müfettişlerinin daha etkin bir şekilde görev yapmalarını sağlama açısından sayıları artmasına rağmen, maalesef ilk yıllara göre 4 kat daha düşüş yaşanmakta. Nedeni, yazdıkları ceza tespit tutanaklarını elektronik ortamda gönderme işlemleri çok basit olmasına rağmen hâlâ çözüme kavuşturulmadı, bir gerçek. Fahri trafik müfettişlerinin yazdıkları bu ceza tespit tutanaklarını yedi gün içerisinde polise teslim etmeleri gerekiyor. Tabii, yaz kış polisi her yerde bulmak mümkün olmuyor. Yani Ankara’dan örnek verecek



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

olursak ya Kızılay'a veya Ulus'a gitmemiz gerekiyor ki sabit trafik polisi bulabilelim. Şimdi, bunu teslim ederken de bazı sıkıntılar oluyor yani tam pik saat dediğimiz saatte denk geliyor, polisi meşgul ediyoruz. O açıdan eğer bunlar, bu ceza tespit tutanakları elektronik ortamda gönderilirse yani il emniyet müdürlüğünün web sitesinden böyle bir şey ayarlanabilirse son derece faydalı olur, son derece yararlı olur...”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Orta Doğu Teknik Üniversitesi Psikoloji Bölümünden Prof. Dr. Nebi SÜMER;

“... Birleşmiş Milletlerin bir kuralı vardır, orada kural şudur: Bir kaza olduğunda kazaya karışanlar bir ay takip edilir, bir ayın sonucundaki rakamlar işlenirdi. Bunu Türkiye yıllarca yapmadı ..., nihayet 2016 yılında yaptı.

... Bizim resmî rakamlara göre 2010 yılındaki toplam ölü sayımız, kaybettiğimiz kişi 4.045, oysa gerçek rakam 8.758. Bunu tek tek çıkardık. Bunun istatistiğini biliyoruz, yöntemi var, tahmin hesaplarımız var. Bu sayılar 8 bin ile 10 bin arasında değişiyor. Yani gerçek rakama baktığımızdaki risk çok yüksek ve bu risk Avrupa'nın 4 katı oranında. Son yıllarda iyileşme var, bunların da rakamlarını tek tek çıkardık. Son yıllarda özellikle bölünmüş yollar, diğer işlemler nedeniyle yüzde 35'e yakın ölümden bir azalma var ama kaza sayısında, yaralı sayısında artış hızla devam ediyor, ortalama 250 bin yaralı, 1,1 milyon kaza yılda. 50 bin kişi iş gücünden kaybolarak yaralı kalıyor ve bunların büyük çoğunluğu genç insanlar. Bunların ailelerine, toplumda ocağa düşen ateşi düşündüğünüzde inanılmaz, belki de terörden daha öncelikli bir sorun ama kanıksandığı için konuşulmuyor... Bu öncelikli bir sosyal epidemimiz, sorunumuz, böyle bakılması gerekiyor...

... Batı ülkeleri ehliyeti iki yıl geçici veriyor, iki yıl içerisinde belli sayıda kaza yapmazsa kalıcı oluyordu. Nihayet bunu kabul etti Türkiye, aday sürücülüğü ama maalesef, bir yıla düşürdü bu süreyi. Bir yıl yeterli değil çünkü altı aydan sonra aktif sürücü olmaya başlıyor. ...Bakın, bu çok önemli bir nokta, trafik güvenliği anlayışı vardır, kent içini konuşuyoruz özellikle şimdi burada, kent içi, Bağdat Caddesi önünde, olay şu: Trafikte akışkanlık ile güvenlik arasında bir denge kurulur. Trafik kent içi olduğunda denge güvenlik yanındadır, akışkanlık değildir. Kesintisiz yol yapıyorum anlayışı aslında gelişmişlik göstermesine rağmen risk artar. Bakın, Ankara'da 4 ana arterde her bir yol eklediğimizde o yollarda ölen yaya sayısı artmıştır, rakamları var, yayınları var burada, 25 kişi öldü, yaya çünkü yayanın karşıdan karşıya geçme süresini artırırken aracın hızını artırıyorsunuz, en



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

tehlikeli karşılaştırmaya getiriyorsunuz. Öncelik güvenliklidir. Şimdi, öncelik eğer akışkanlıkta olursa siz yola aracın içinden bakarsınız, öncelik güvenlikte olursa yayanın gözünden bakarsanız. Bakın, Bağdat Caddesi'nin kendi içindeki öncelik yayadır yani “yaya öncelikli yol” kavramıdır, bütün ülkeler bunu böyle çözmüştür, bu kavrama başlamamız lazım, yeni bir tanım şimdi, ... biz bütün dünyadaki trafik psikologları bir araya gelerek kent içindeki ihlallerin adını değiştirdik, buna biz “saldırgan sürücülük” diyoruz artık. Normalde yaptığınız hız sınırını aşma, yakın takip, hatalı sollama, ihlal, bunun yan adı “saldırgan sürücülük”tür yani bu ihlal değildir artık. Nedir saldırgan sürücülük? Birinci nedeni, tabii, hız, 71’i hızdan kaynaklanıyor, kesinlikle hızdır. İkincisi, yaya önceliğini tanımamaktadır çünkü yollar sanki araç için yapılmış gibi düşünülüyor. Yollar öncelikle yayanındır, sonra araçındır kentte; bu kural birinci kuraldır. ... yani önce insandır, sonra araçlıdır çünkü avantajlı olan araçlıdır, avantajsız olan, dezavantajlı olan insandır. Buna uyulması gerekiyor ve bu saldırgan sürücülüğünün ne olduğunu biz biliyoruz, bunun kuralları var. Bu anlayışı da kabul etmemek gerekiyor. Bu, şunun için önemli çünkü... trafikte işlenen ihlallerde kasıt aranmadığı için herkes bunu kasıtsız yapılmış bir iş diye düşünüyor ve hukukta cezası verilmiyor. ... Şimdi, bu kamu vicdanı burada... Siz trafikte ihlali ahlaki, vicdani olarak görmezseniz, bunun şakasını yaparsanız olacak olay bu. Kastettiğim şey, toplum olarak bunu söylüyorum, trafik kültüründe, trafik psikolojisi, önce suçluluk duygusuyla bu ihlallerin arkasındaki psikolojinin araştırılması lazım...

Bakın, yıllar önce hesabını yaptık çünkü benim bir alanım da istatistik. Ortalama hızı 7 kilometre düşürürseniz Türkiye’de ve emniyet kemeri kullanımını şehir içi ve şehir dışı ortalama 81’e çıkarırsanız hiçbir yatırım yapmadan ölümleri tam yüzde 50 azaltıyorsunuz, rakamı net bunun yani ... ve hâlâ emniyet kemeri kullanımı şehir içlerinde yüzde 41-50 arasında değişiyor ... şehirler arası yolda daha 76’ya yeni ulaştık, bunun Avrupa ortalaması 88. Güvenlik konularında düzenleme olması gerekiyor mutlaka.

Şimdi, kent içinde biraz önce bahsedildi, kabul edilen şey “sıfır vizyon” diye bir politika var artık biliyorsunuz yani kent içinde bir kişi bile ölse bunun sorumluluğu kamudur anlayışı var artık. Yani “Ne yaptık da ben bu düzenlemeyi yapamadım da bunu öldürdüm.” diye düşünmesi gerekiyor, bu sıfır vizyona göre hareket etmek gerekiyor biliyorsunuz, eğer bunu yapamazsak geliştiremeyiz.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

... Tüm dünyanın geldiği birinci önlem nedir? Kesinlikle elektronik denetleme çünkü denetlemede en önemli kural şudur, istisnasız olmasıdır yani ihlal ettiğinde yakalanacağına yüzde yüz inanan insanlar kesinlikle kurallara uyuyorlar. Bu artık mümkün yeni teknolojiyle. Bunun mutlaka şehir içine kurulması lazım. Şehir içinde akışkanlığı güvence altına almak, dar olması lazım yolun, oysa biz şehir içi yolların genişliğini şehir dışıyla aynı yapıyoruz, yani teknik yolu var. Sizin Arabistan'dan gösterdiğiniz örnek Avustralya'da çıkmış bir psikolojik uygulamadır. Bunlar yeni algılarla, şeylerle yolda biz buranın uyaran dediğimiz farklı yöntemle riskli olduğunu ya da cezaya yakın olduğunu gösteren kural koyabiliriz. Yeni uygulandı, sadece altı yola aslında tümsek olmadığı hâlde çizgiyi üç boyutlu tümsek gibi gösteriyorsunuz, herkes uyuyor; üzerinden geçerken araba hiç hareket etmiyor, tekrar yine orada uyuyor çünkü bu psikolojiktir. 30 kilometre levhalarının kritik yerlerde ebadının yüzde 50 büyütülmesi gerekiyor, bunlar psikolojik taktikler. Niye? 30 yazısı hep aynı şekilde gelirken büyüdüğünde “Nasıl oluyor?” diye insanlar düşünüyor. Bunun bir sürü yöntemiyle biz bunu yapabiliriz. Dolayısıyla ... elektronik denetleme, psikolojik müdahale ve bunun için gerekli yasal düzenlemenin ayrıntılarını mutlaka ve mutlaka uzmanların yapması gerekiyor. ... çünkü bu bizim bir gerçekten millî meselemiz.

Bir kültürü suçlamayalım, onu çok yanlış buluyorum. “Bizim insanımız işte böyledir.” Böyle bir şey yok, doğru kurallı koyarsak, doğru uygulamaları yaparsak insanımızın dünyanın diğeriyle arasında hiçbir farkı yok, hatta daha iyi bir şekilde buna uyar ve yaparlar. Ama ne olduğunu, tek tek bunları çıkarmamız lazım.

Şimdi, biraz önce bahsetti, işte, yol öfkesi, bu magandalar ve diğer konular. Ciddi bir konu. Yani trafik kültürü ülke kültürünün bir parçasıdır. Şimdi, şehir içi yollarda yetkiyi mutlaka ve mutlaka sorumlulukla beraber belediyeye vermek zorundasınız. Dünya böyle yapmış. Bağdat Caddesi'nin güvenliğinin oradaki yerel belediyeden sorulması gerekiyor ve belediye bir insan öldüğünde sorumlu tutulması gerekiyor. O zaman bakın sorun tam çözülüyor burada. Çünkü Emniyet Genel Müdürlüğünün genel denetleme ilkeleri şehir içindeki özel denetime uygun değil, hem yasal mevzuatı yok hem de onu bilmiyor, uzmanlığı yok. Dolayısıyla belediyelerin şu anda trafik daireleri var biliyorsunuz ama uzman çalışmıyor; bu daireler belediye içerisindeki güvenlikten sorumlu kılınmalı ve onlar sorumlu tutulmalı. Bağdat Caddesi'nin hem fizikî altyapısı olarak girmiyor hem de güvenlik altyapısı uzman inceledikten sonra şunları göreceğiz: Şimdi, hakikaten niye araç orada bir kere? Kent içinde



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

öncelik yayanınsa niye toplu ulaşım yok? Niye o yolun ortasında bir raylı metro sistemi, tünel sistemi –çok güzel söylendi- kurulmadı? Bunun sorumlusudur aslında kazaların yapılmasında çünkü başkentte yok bu. Artık şimdi, 21 milyon oldu, gerçekten de 2030 yılında 30 milyona yaklaşacağız, hâlâ azdır, hâlâ 4 kişiye 1 araç düşüyor, Avrupa ortalaması 1,8’dir. Bizde ortalama gelir 20 bin olduğunda 33 milyona ulaşacağız, o zaman hiç çıkamazsınız. ... çünkü kent içine araç gelmez, metro gelir, toplu ulaşım gelir. Hem araç gelsin hem güvenlik dersiniz olmaz, ... çağdaş kentlerde olan toplu ulaşım ve yaya öncelikli güvenliğe göre düzenlemeniz ve bunun da sorumluluğunu mutlaka belediyeye vermemiz gerekiyor. Yani davul birinin elinde, tokmak birinin elinde olmaz. Şu anda sistem öyle ve parçalanmış...

... Bir sene yoğun denetimle Bağdat Caddesi’ni kurtarabiliriz ama geleceğini kurtaramayız yani anlayışı, felsefeyi, temel düzenlemeyi yapmazsak kurtaramayız. Yani insan faktörü, eğitimidir ama kesinlikle bu, yaygın örgün eğitim değildir, bunu hep konuştuk; bu, vicdan, ahlak eğitimi ve bu eğitimin de uygulamalı yöntemleri var. Nasıl suçluluk yaratılır konusunda eğitim var... Şimdi, biz buna önem vererek 2011 yılında ben çok uğraştım ve Türkiye’nin ilk trafik ve ulaşım psikolojisi yüksek lisans programını kurduk, şu anda doktora programını açtık. Bunlar daha yaygınlaştırılmalı, üniversitelerde, diğer alanlarda bunlar verilmeli çünkü temel bir ihtiyaç bu. Fakat her şeye de olumsuz bakmayalım, bir de geldik, yani Türkiye birikime ulaştı, Emniyet Genel Müdürlüğü aslında yıllardır bu konuda çok iyi işler de yaptılar, bir uzman birikti. Ben yıllarca emniyet müdürlerine eğitime gittim ama şu var: Orada çok anlatıldı, trafik şubesindekiler uzman değil, yüzde 25’i de eskortta çalışıyor...”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL;

“Tabii, eğitim her şeyin başı da bu gibi konulara sıra geldiği zaman sadece eğitimle olmadığını hepimiz gördük, görüyoruz. Bir gün Yalova’da Almanya’dan gelen bir delikanlı bir hata yapmıştı, dedim ki: “Sen bunu Almanya’da yapabilir misin?” “Nasıl yapacağım?” dedi. “Burada yapıyorsun da Almanya’da niye yapamıyorsun?” diye sordum, dedi ki: “Orada bu işin affı yok.” Şimdi, ben tabii şimdi çok kaliteli şoförüm ama hız yapmayı da seviyorum misal, yani kaliteli şoför olmam beni hız yapmaktan veya o hevesimden alı koymuyor ama iyi şoför yetiştirmek öncelikli. Ben şuna inanıyorum: Bir kere, denetim şart ve sıkı denetim, cezai müeyyide, artı, sahiplenmeme. Şimdi, yurt dışında hep soruyoruz, baba bile oğlunu bir trafik



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

ihlali yaptığı zaman, bir kırmızı ışıktan geçtiği zaman ihbar ediyor ve ağır bir şekilde de cezası geliyor ama biz oğlumuz, kızımız veya bir yakınımızı trafik polisi durdurduğu zaman hemen bizi arıyor oradan ...

Şimdi, belediyeler, doğru şehir içi trafik kontrolü vesairesi şu anda da onlarda bildiğim kadarıyla fakat belediyeler bunu yaparken siyasi endişe taşımamalı, gelecek hesabı yapmamalı. Şimdi, Hocam siz demin dediniz “Biz çok defalar görüşlerimizi veriyoruz, raporlarımızı veriyoruz; bir kısmı yapılıyor, bir kısmı yapılmıyor. İşte, Türkiye’de siyasi gelecek endişesi taşıyarak işleri yürütmeye çalıştığımız müddetçe bu işleri aşamayız.

Şimdi, belediyelere bakıyorsunuz, belediye bir gün yolu, işte, böylesine trafiğe açıyor, oradan esnaflar ertesi gün belediyeye yürüyor, ondan sonra tekrar tersine dönüştürüyor. Bir gün yolu bölüyor trafik akışını daha yavaşlatmak ve daha akışkanlığı sağlamak için, birileri gidiyor, işte, “Görürsün gelecek seçimde.” falan diyor, ertesi gün onu kaldırıyor. Biz hep yapbozlarla ve bu siyasi endişelerle bazı şeyleri de yapamıyoruz. Bizim bunlardan kurtulmamız lazım artık dediğim gibi sahiplenmememiz lazım. Denetim ve cezai müeyyide, tek bu işin... Eğitim falan şart zaten, insanı her türlü bir şekilde eğitmemiz lazım. Cezai müeyyideleri ve denetimi, bir de sahiplenmeyi ortadan kaldırırsak ben inanıyorum aşarız bu konuları, aşmayacak bir şey yok. Aşılmayacak bir şey yok yani Avrupalı aşıyorsa, yapıyorsa, o, işte, bu işi yüzde 10'lara düşürüyorsa biz de düşürebiliriz.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

5.4. 17.1.2018 TARİHLİ TOPLANTI

Bu toplantıda, Alt Komisyon Başkanı Samsun Milletvekili Orhan KIRCALI, Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL ve İstanbul Milletvekili Hurşit YILDIRIM Komisyon çalışmaları ve hazırlanan rapor taslağını değerlendirmiştir. Yapılan görüşmelerde;

Alt Komisyon Başkanı Samsun Milletvekili Orhan KIRCALI tarafından;

- Dilekçe Komisyonu Genel Kurulunun 22 Şubat 2017 tarih ve 17 sayılı Kararı'yla kurulan Alt Komisyonun 4 toplantı gerçekleştirdiği,
- İstanbul'da Bağdat Caddesi'nde incelemelerde bulunulduğu, ilgili birçok kurum ve kuruluş temsilcileri dinlendiği, kurum ve kuruluşlardan bilgi, belge ve raporlar temin edildiği,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- Elde edilen bilgiler kapsamındaki çözüm önerilerinden birinin eğitim ve bilinçlendirme olduğu,
- Trafik kurallarının ihlal edilmesinin vicdani ve ahlaki bir yükü bulunmadığı, vatandaşların bir suç işlediğinde işlemiş olduğu suçun karşılığı olarak suçluluk duygusu hissederken maalesef trafik kurallarının ihlalinde bu vicdani yükü duymadığı, aksine, sürücülerin yaptıkları azami hızla ve kural ihlalleriyle gurur duydukları,
- Japonya’da işlek yola dev bir ekran yerleştirildiği, oradaki azami sınır geçildiğinde o aracın plaka numarası, sürücünün adı ve soyadı bu ekrana yansıdığı ve bu sayede dev ekranın olduğu bölgede trafik kuralları ihlalinin azaldığının görüldüğü,
- Trafik kazalarını önlemek ve ihlallerle etkili mücadele edebilmek için öncelikle trafik güvenliği sorununun “insana verilen değer” olarak görülmesi, duyarsızlığın ortak bir kamu vicdanıyla aşılması, “trafik suçunun” “kamu suçu” olarak görülmesi gerektiği,
- Trafik güvenliği kültürünü oluşturabilmek ve sürdürebilmek için de kuşkusuz bütün yol kullanıcılarının riskli davranış, ihlal ve kaza arasındaki ilişkiyi algılayacakları bir düzeye getirilmesi ve denetiminde aslında her ihlalin bir kaza girişimi olduğu hassasiyetiyle yapılmasıyla mümkün olacağı,
- İkinci önlemin, teknolojik imkânların en iyi şekilde kullanılacağı bir denetim mekanizması geliştirmek olduğu,
- Trafik kazalarında en önemli sorunun hız olduğu, interaktif denetim sistemiyle aracın içerisinde 7/24 denetim imkânıyla hızın aşılması hâlinde 1’inci uyarı, olmazsa, bu 1’inci uyarı sonucunda eğer hız düşürülüyorsa kullanıcı tarafından 2’nci uyarı ve 3’üncüde müeyyide uygulamasına geçilmesi gerektiği,
- Üçüncü önlemin ise yaptırım olduğu ve bu yaptırımların caydırıcı olması gerektiği,

Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL tarafından;

- Komisyonumuza intikal eden bir dilekçeden yola çıkarak İstanbul Bağdat Caddesi bazlı bir konunun gündeme alındığı ancak bu durumun sadece İstanbul Bağdat Caddesi’yle alakalı bir durum olmadığı, Türkiye’deki birçok ilin buna benzer Bağdat Caddesi bulunduğu,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- Alınacak önlemlerin trafik kazalarında önemli bir azalma sağlayacağı, alınacak önlemlerin başında eğitimin yer aldığı ve cezaların da caydırıcı nitelikte olması gerektiği,
- Hız kurallarını ihlal edenlere ciddi ekonomik yaptırımlar uygulanması gerektiği,
- Bu çalışma ile başta İstanbul olmak üzere diğer illerdeki bu gibi trafik kuralları hataları veya sebebiyet verilen kazaların önlenmiş olacağı,

İstanbul Milletvekili Hurşit YILDIRIM tarafından;

- Komisyon çalışmaları kapsamında İstanbul Kadıköy’le ilgili bir sorunu çözmek gayesiyle yola çıkıldığı ancak tüm illerde benzer sorunların olduğu, her ilin bir Bağdat Caddesi olduğu,
- Trafik kazalarının herkesin bildiğinin aksine daha çok şehirlerarası yollarda değil, işlek caddelerde, ana arterlerde de olduğunun yapılan araştırmalarda görüldüğü,
- Kadıköy Bağdat Caddesinin İstanbul’un marka caddelerinden biri olduğu, buradaki trafik kazalarının gündeme gelmesinin bir sebebinin de Bağdat Caddesinin araçların karşı karşıya gelme ihtimali olan bir cadde olmadığı, tek yönlü bir cadde olduğu, bu caddede buna rağmen çok sayıda kaza gerçekleştiği,
- Her olaya genel ceza uygulanmasından ziyade farklı ceza uygulanması gerektiği, Örneğin, Kadıköy Bağdat Caddesi olarak bilinen, deniz tarafındaki Cemil Topuzlu Caddesi olarak bilinen caddede geceleri, özellikle geçen yıllarda, aşırı hız ve toplu rallilerle ölümlü kazaların gerçekleştiği, aşırı hız yapan, toplu ralli yapan gençlerin altlarındaki araçların milyonluk araçlar olduğu ve bu araçlara aşırı hızdan dolayı kesilen 400-500 TL’lik cezaların caydırıcı olmadığı,
- Türkiye’nin trafik ihlalleriyle ilgili karşılaştığı maddi ve manevi zararın ekonomimiz içerisinde önemli bir miktara sahip olduğu, Türkiye’de yıllık maddi zararın 30 milyar TL, on yılda kesilen ceza miktarının ise 10 milyar TL olduğu,
- Kesilen cezayla maddi kayıpların karşılanmadığı ve istatistiklere de tam yansımadağı manevi kayıplar içerisinde de istatistiklerde yer almayan pek çok hususun bulunduğu,
- Bunlardan birinin engellilerimiz olduğu, trafik kazalarında pek çok vatandaşın engelli olduğu ve bu kapsamda toplumun çok geniş kesimlerinin zarar gördüğü,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- Dilekçe Komisyonunda yapılan çalışmanın toplumda, kamuoyunda çok büyük bir ses getirdiği,
- Bu çalışmalarla amacın, çıkan kanunların konjonktürel olmasından daha ziyade toplumun geniş kesimleri tarafından desteklenmesinin ve bunların toplum tarafından kabul edildikten sonra hayata geçmesinin kanunun hem ruhuna hem lafzına daha uygun olacağı,
- Önerilen teklifin, özellikle Bağdat Caddesi gibi, şehir içi işlek caddelerde trafiği ihlal ederek, aşırı hız yaparak, birden fazla aracın bir araya gelerek toplu ralli yaparak trafik güvenliğini tehlikeye düşürmesi hâlinde idari para cezası yerine trafik güvenliğini tehlikeye düşüren araçların en az iki ay süreyle otoparka çekilmesinin sağlanması suretiyle caydırıcılık unsurunun sağlanması olduğu,
- Özellikle keyfi, kastı aşan, taksiri aşan, kasta yaklaşan, adam öldürme teşebbüsüne gelen, aracını bir silah gibi kullanan, toplu ralli yaparak trafik güvenliğini tehlikeye düşüren araçların bir trafik ihlali sebebiyle ölümlü bir kazaya sebebiyet vermesi hâlinde ağır yaptırımların uygulanması gerektiği,
- Eğitim alan kişilerin de trafik sigortası ve kasko sigortası gibi sigortalardan da faydalanmasının da kamuoyuna sunulduğu, bu görüşlerin kamuoyu tarafından geniş takdir topladığı,
- Sadece sürücülerin korunmadığı, sürücülerin muhatap olacağı yayaların da korunmak istendiği,
- Cezayla beraber ödüllendirmenin de faydalı olacağı, ayrıca ehliyet alımında bir staj sürecinin de olması gerektiği,
- Hazırlanan rapordaki tespitler doğrultusunda bakanlıkların gerekli tedbirleri alması ve çalışmaların kamuoyu tarafından desteklenmesi halinde trafik bilincinin artacağı, ifade edilmiştir.

6. ALT KOMİSYONUN YAPTIĞI YERİNDE İNCELEME ZİYARETİ

Alt Komisyon, yaşanan trafik kazaları nedeniyle sık sık gündeme gelen İstanbul/Bağdat Caddesinde yerinde inceleme yapmak, sorunu teşhis ve çözüm önerilerini yerinde değerlendirmek amacıyla 16-17 Kasım 2017 tarihlerinde İstanbul İlnde bir çalışma ziyareti gerçekleştirmiştir.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Komisyon ilk önce İstanbul Valisi Vasip ŞAHİN tarafından karşılanmıştır. Bağdat Caddesi özelinde İstanbul’da ve genel olarak ülkemizdeki trafik sorunları ve bunlara yönelik alınabilecek önlemler hakkında fikir alışverişinde bulunulmuş, Vali Bey İstanbul’daki durum hakkında Komisyon üyelerine bilgi vermiştir. Vali Bey, gerekli prosedürlerin tamamlanabilmesi durumunda, okul bahçelerinin altına otopark yapılmasının düşünülebileceğini, aynı şekilde, trafik sorunlarının azaltılmasına katkı sağlayabileceği düşüncesiyle, belediye zabıtalارına da trafiği denetleme yetkisinin verilmesi konusunun değerlendirilebilir olduğunu belirtmiştir.

Komisyon daha sonra, İstanbul Emniyet Müdürlüğü MOBESE Merkezine geçmiştir. MOBESE Merkezinde, İstanbul’un birçok değişik noktasının çok sayıda kamera ve ekranla izlendiği odada incelemelerde bulunulmuş ve Emniyet yetkilileri tarafından Komisyona bir sunum yapılmıştır. Söz konusu sunumda;

“Trafik kazası, yaralama veya normal trafik kazası. Bunlarla ilgili adliye veya vatandaş, adliye yoluyla veya avukat yoluyla bizden görüntü isterse, bizim elimizde de varsa bu görüntüleri onlara gönderiyoruz, adli delil olarak da kullanılıyor.

Kent güvenlik yönetim binamız, muhabere eğitim ve şube müdürlüğümüz burası. Kent güvenlik yönetim sistemlerinin alt bileşenlerinden birisi sadece kameralar, kameraların dışında da sistemler var. “KGYS İstanbul” özel adı, devlet bütçesinden ziyade, sivil toplum kuruluşları ve yerel yönetimlerden kurulmuş bir proje. 2005’te faaliyete geçti Cumhurbaşkanımızın katılımıyla. Emniyet hizmetlerinin verimliliğini artırmak, aydınlatmak olayları, önceden, meydana gelmeden önleyebilmek, tek çatı altında toplamak ve bütün sistemleri sayısal hâle getirmek ve yönetimlere destek, bilgi, karar desteği sağlamak için kuruldu. Bileşenleri var, komuta merkezleri var, mobil komuta merkezimiz var, çağrı yönetim sistemi var, şehir görüntüleme sistemi var –sıkça duyulan- plaka tanıma sistemi var, araç takip sistemleri, önemli binalarımızın çevre güvenlik sistemleri, kablosuz kamera aktarım sistemleri var. Burası ana komuta merkezimiz. 37 tane bunun gibi küçük ilçe merkezlerimiz var, oradan da izleme yapılabilir. Bütün merkezler valilikteki, yeni yönetmelikle kurulan GAMER’lere (Güvenlik ve Acil Durumlar Koordinasyon Merkezleri) bağlı, vali yardımcımızın komutasında.... İlçelerde de küçük izleme merkezlerimiz var, mesela, Kadıköy’de de var.

Mobil komuta merkezimiz var olay anında sahada müdahale edebilmek adına, içinde bütün sistemleri var, uyduyla iletişim kurabiliyor, telsiz muhabere sistemleri var.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Çağrı merkezimiz, 155 polis imdat merkezimiz aşağıdaki operatörlerimiz tarafından karşılanıyor. ... 1 milyon 977 bin çağrı var ortalama.

Çağrımız şöyle: Günlük şu an itibarıyla 3 dönem olduğundan dolayı, gündüz 12 binlere yakın yani sabah sekiz, akşam sekiz arası; akşam sekizden sabah sekize de 8 bin. Yani günlük 20 bine yakın çağrı alıyoruz. Bazen bu olayımız 30 bini buluyor İstanbul açısından. ... Şu anda biz kendi çağrımıza yetişemiyoruz.

Avrupa Birliğine uyum yönetmeliği kapsamında 112'ler tek numarada birleşti ama İstanbul ilinde gerek yoğunluk gerek personel gerekse görev dağılımı nedeniyle mevcut yazılım ihtiyaçları karşılamadı. TÜBİTAK'a yeni bir yazılım yazdırıyor devlet. Bu anlamda, o sistem geçtiği zaman yeni kriz merkezimiz de kuruluyor, İstanbul kent güvenlik yönetim binası, inşallah, uzun vadede oraya taşınıp bütün zabıta, emniyet, 112'nin birleşmesi öngörülüyor. ...

Şehir görüntüleme sistemimiz: Kameralar şehrin önemli güzergâhlarında bulunuyor, daha ziyade bu noktaları nüfus yoğunluğunun olduğu yerlere kuruyoruz. Suç işleme istatistiklerine göre toplamda değerlendirme puanları var, KGYS (Kent Güvenlik Yönetim Sistemi) Komisyonu var. KGYS Komisyonunda tüm birimlerimizin ortak görüşüyle MOBESE noktalarının yerleri belirleniyor, buna göre planlamalar oluyor. Hâlihazırda 1.655 noktamızda 6.620 İstanbul polisinin yönettiği kamera var, bunların dışında belediyenin TEDES kameraları var. Zaten, TEDES Kontrol Merkezi yani Trafik Denetleme Kontrol Merkezi, Küçükçekmece'deki trafik kontrol merkezinde, orada bizden görev yapan arkadaşlar da vardı. Orada ne yapılıyor? İstanbul ilinin trafiğinin yönetimi, ceza ihlal sistemleri oradan takip ediliyor, burasıysa asayişe müessir konuları takip ediyor. Oranın plaka tanıma sistemleri cezaya yönelik olduğu için de teşhisi daha mümkün, bizimki daha ziyade genel görüş kameraları yani olayların...

Kamera teknolojilerinden burada kısaca bahsetti. İlk kurulduğunda analogdu, sonra HD, sonra 4K yani Full HD'nin 4 katı çözünürlüğe geçtik genel görüş kameralarımızda.

Millî KGYS Projesi imzalandı bundan iki yıl önce. Bu kapsamda, Savunma Sanayii Müsteşarlığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü arasında yapılan protokolle bütün kamera sistemleri yenileniyor, eski sistemler, millî bir izleme yazılımı yapılıyor, ilimize de 275 yeni nokta, 45 de plaka tanıma sistemi kuruluyor bu kapsamda. Bütün merkezlerimizde tek



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

yazılımla entegre olacak. Yeni yönetmelikler de çıktı AVM'ler olsun, benzin istasyonları, okul projeleri. Bunların da hepsi Millî KGYS Projesi kapsamında tek çatı altında yönetilecek.

Kayıt süreleri İstanbul'da otuz gün, kamera kayıtlarını otuz gün saklıyoruz ancak adli bir olay olması durumunda beş yıl saklanıyor. Adli birimlerden resmî olarak talep ediliyor yazıyla, savcılıklara veya idari soruşturma yapana birimlerimize veriyoruz. Noktalarımız da analog noktalar özellikle...

2013 yılında daha henüz bizim çevre yollarında elektronik sistem kurulmamıştı. Karayolları ile Belediye arasında bir anlaşmazlık vardı. Sırf onunla ilgili, çevre yolundaki emniyet şeridinin ihlalinin önlemek için 136 tane trafik polisi görevlendirdik, 136 tane. Ne zamanki kameralar kuruldu o trafik polisini daha ilçe merkezlerine çektik. Dolayısıyla vatandaş da bu sefer daha çok tedirgin olmaya başladı trafik polisine bir şekilde söylerim ederim, ikna ederim ya da bir sefer ceza yazar ama kameradan korkusu daha fazla. Caydırıcılığı daha fazla.”

Görüşleri dile getirilmiştir.

Komisyon buradaki çalışmalarını tamamladıktan sonra Bağdat caddesinin bulunduğu Kadıköy İlçesine geçmiştir. Kadıköy İlçesi Halk Eğitim Merkezi konferans salonunda, Alt Komisyon üyeleri, dilekçe sahibi İstanbul Milletvekili Hurşit YILDIRIM, Kadıköy'e vekalet eden Üsküdar Kaymakamı Murat Sefa DEMİRYÜREK, İl ve İlçe Belediyesi yetkilileri, İl ve İlçe Emniyet Müdürlüğü yetkilileri ve yöre halkının katılımıyla geniş çaplı bir toplantı gerçekleştirilmiştir. Söz konusu toplantıda;

Trafik Denetleme Şube Müdürü Mustafa İŞLEK yaptığı sunumda;

“İstanbul’umuzun nüfusu TÜİK sayımlarına göre 14 milyon 804 bin 115. Buna mukabil olarak kara yollarında 36.397 kilometrelik yolumuz var. 4 milyon 95 bin 262 adet aracımız var İstanbul’da ve her yıl yaklaşık 200-250 bin aracımız da buna ilave olmaktadır. Günlük ortalama 820 aracımız trafiğe katılmakta. 5 milyon 909 bin 1 sürücümüz mevcut ve günlük ortalama 650-700 sürücümüz de trafiğe katılmaktadır. Trafik personel sayımız ise 2.635. Bu 2.635 sayısı içerisinde trafik hizmetleri üç aşamada faaliyet göstermektedir; bunların birincisi tescil işlemleri, ikincisi düzenleme işlemleri, üçüncüsü de denetleme işlemleri. Bu 2.635 personelimiz bu her üç hizmeti de yürütmekte. Trafiğe ait 502 taşıtımız



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

var, ekip sayımız 133, radar ekip sayımız 6, motorize unsur sayımız 85 –şahin unsuru dediğimiz unsurlarımız- 41 çekicimiz ve 110 yaya personelimiz faaliyet göstermektedir. Bu personel sayımız daha önceki yıllara göre kıyaslandığında önemli ölçüde azalma meydana gelmiştir. Sadece Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünde beş yıl önce 2.200 personel varken şu an 1.300 seviyelerine düşmüş durumda yani trafikteki personel sayımız az. Yine, yerleşim yerlerine baktığımız zaman da asıl nüfusun yoğun olduğu yerlerde trafik sorunları daha fazla, ormanlık alanda ise üçüncü köprünün yapılmasıyla birlikte kamyonlar oraya sevk edildi, nispeten kamyon trafiği azaldı. ... Şu an Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünde 1.279 personelimiz mevcut. Bunların bir kısmı geçici görevli, bir kısmı açıkta, bir kısmı farklı görevlerde görev ifa etmekte.

Bağdat Caddesi'ne geldiğimizde, asıl Bağdat Caddesi Bostancı tarafından başlayıp Fenerbahçe stadının oraya kadar giden bir caddemiz, 6,5 kilometre uzunluğunda. Bir de eski Bağdat Caddemiz var, Maltepe sınırlarından başlıyor, Kadıköy istikametine geliyor. Kadıköy ilçesinin İstanbul Anadolu yakasının en önemli kültür, sanat, alışveriş, eğlence mekânlarının bulunduğu yer olması hasebiyle Bağdat Caddesi'ndeki trafik yoğunluğumuz daha önem arz etmektedir.

Şimdi, trafik kaza durumuna geldiğimizde, 2015 yılı içerisinde İstanbul ilinde 207 ölümlü trafik kazası meydana gelmiş. Bağdat Caddesi'nde ölümlü trafik kazamız mevcut değil. Yaralanmalı kazamız 14.985, bunun 103 tanesi Bağdat Caddesi'nde meydana gelmiş. Yine, toplam kaza sayısı olarak da 15.192. Dediğim gibi ölü sayısı yok, ölümlü kazamız olmadığından dolayı, 131 yaralımız var.

2016 yılında 180 ölümlü kazamız meydana gelmiş, bunlardan biri Bağdat Caddesi'nde meydana geldi. 15.106 adet yaralanmalı kazamız mevcut, 118 yaralımız da Bağdat Caddesi'nden. Toplam kaza sayımız 15.236; 119'u da Bağdat Caddesi'nde. Ölü sayısı, maalesef 1 vatandaşımız Bağdat Caddesi'ndeki kazada hayatını kaybetti. ...

2017 yılı içerisinde şu ana kadar yani on aylık dönem içerisinde 142 ölümlü kazamız var İstanbul'da, 1'i Bağdat Caddesi'nde, bu da şu anki Bağdat Caddesi değil, eski Bağdat Caddesi diye tabir ettiğimiz Maltepe civarında meydana geldi yayaya çarpma suretiyle. 12.183 yaralanmalı trafik kazamız mevcut, 91 tanesi Bağdat Caddesi'nde meydana geldi, toplam kaza sayımız Bağdat Caddesi'nde 92.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Bu verilere baktığımızda özellikle 2017 yılı içerisinde Türkiye'deki ölümlü kazalarda bir artma meydana gelmesine rağmen İstanbul'da yüzde 20'lik bir azalma meydana gelmiş. O eski Bağdat Caddesi'ndeki kazamızın özeti, yayaya çarpa suretiyle.

... İstanbul genelindeki kazalarımızın yüzde 29'u yandan çarpma suretiyle. Yine Bağdat Caddesi'nde de yüzde 29 oranında. Yayaya çarpma suretiyle 3.291 adet kazamız meydana gelmiş, bu da yüzde 22'ye tekabül ediyor. Özellikle Bağdat Caddesi'nde yaya geçidi az olduğundan dolayı yüzde 34 civarında, İstanbul geneline baktığımız zaman yayaya çarpmada Bağdat Caddesi biraz ön sıralarda. Yine arkadan çarpma suretiyle 2.414 kazamız mevcut, yüzde 16'ya tekabül ediyor. Bağdat Caddesi'nde de yine aynı. Karşılıklı çarpışma yüzde 8; Bağdat Caddesi tek yön olduğundan dolayı karşılıklı çarpışmamız yok. Sabit bir cisme çarpma suretiyle de yüzde 11'lik kazamız mevcut.

Şimdi, kazalarımızın oluş zamanlarına göre baktığımızda, bunların yüzde 36'sı gündüz meydana gelmiş İstanbul'da, yüzde 61'i gece meydana gelmiş, yüzde 3'ü de alaca karanlıkta. Bağdat Caddesi'nde ise yüzde 34'ü gündüz, yüzde 66'sı gece meydana gelmiş. Kazalarımız genelde iki araçlı yüzde 51, tek araçlı yüzde 45, çok araçlı yüzde 4. Araç cinslerine baktığımız zaman da yüzde 46'sı otomobille, Bağdat Caddesi'nde bunun yüzde 55 olduğunu görüyoruz, motosikletle yüzde 23, minibüs yüzde 9, kamyonet yüzde 8, otobüs yüzde 2 ki bunlar da belediye otobüsü, kamyon yüzde 1, diğer araçlar da yüzde 1.

Zeminin durumuna baktığımızda, kuru zemin yüzde 82, Bağdat Caddesi'nde yüzde 89; ıslak ve nemli zeminde kazamız yüzde 11.

... Günlere göre ayırdığımızda, özellikle pazar günleri, 2015 yılında pazar günleri Bağdat Caddesi'nde kazamızın yüzde 34 olduğunu görüyoruz. Eğlence mekânlarının açık olması sebebi de buna tabii ki etken. Cuma, cumartesi ve pazar.

2016 yılı verilerine geldiğimizde yine yandan çarpma İstanbul geneli yüzde 30, Bağdat Caddesi yüzde 25. Yayaya çarpma demin yüzde 34'tü, şu an yüzde 33 2016 yılı içerisinde, arkadan çarpma yüzde 20. Yoldan çıkmak suretiyle yüzde 7 bir kazamız mevcut, duran araca çarpma yüzde 8. Gece-gündüz baktığımızda yine, yüzde 50 gündüz Bağdat Caddesi'nde, 2016 yılında daha farklı bir verimiz var, gece yüzde 49'u meydana gelmiş. Bu kazaların yüzde 50'si iki araçlı, yüzde 38'i tek araçlı ve yüzde 12'si de çok araçlı.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Yine, araç cinslerine baktığımızda, otomobillerin yüzde 52'ye tekabül ettiği, motosikletin yüzde 24, minibüsün yüzde 9, kamyonetin yüzde 8 ve diğerlerinin de yüzde 1 olduğunu görüyoruz.

Zemine baktığımızda, 2016 yılı içerisinde yüzde 92'si kuru zeminde meydana gelmiş, yüzde 8'i de ıslak ve nemli zeminde meydana gelmiş. Gün itibarıyla baktığımızda, 2016 yılında -demin pazar günü fazlaydı- 2016 yılında da cuma günü yüzde 31 gibi en yüksek rakamı oluşturuyor, pazartesi günü yüzde 9 hafta başı olması sebebiyle. 2017 verilerine baktığımızda, Bağdat Caddesi'nde yine yayaya çarpmanın yüzde 35 olduğu, İstanbul genelinde ise bu rakamın yüzde 19 olduğunu görüyoruz. ...çarpma yüzde 31, Bağdat Caddesi yüzde 26. Gece gündüz ayrımına baktığımızda 2017 yılı içerisinde yüzde 65'i gündüz, yüzde 35'i gece yani gece meydana gelen kazalarda bir düşme meydana geliyor yıl yıl. Yüzde 50'si iki araçlı, yüzde 46'sı tek araçlı, yüzde 4'ü de çok araçlı. Bu kazalarda yine yüzde 55'i otomobille, yüzde 23'ü motosiklet, yüzde 8'i minibüs, yüzde 9'u kamyonet. Havanın yüzde 89 kuru olduğunu, yüzde 11'inde ıslak ve nemli olduğunu görüyoruz. Gün itibarıyla yine pazar günü yüzde 33'le en yüksek rakamda. İstanbul genelinde ise yüzde 18'le yine pazar günü.

... 2015 yılında on iki aylık dönem itibarıyla 3 milyon 331 bin sürücüye ceza kesilmiş, 2016 yılında 2 milyon 294 bin 188 sürücüye ceza kesilmiş. 2017 on aylık dönemde de 1 milyon 926 bin 956 sürücüye trafik para cezası tatbik edilmiş. Bu cezalara baktığımızda da daha çok trafik uyarı ve ikazlarına uymamaktan 3.454 2017 yılı içerisinde, aşırı hız 2015 yılında 4.610, 2016 yılında 1.312, 2017 yılında aşırı hızdan dolayı ceza tatbik edilmemiş Bağdat Caddesi'nde. Cep telefonu ile konuşmak 653. Yine motosikletler üzerinde yaptığımız uygulamadan dolayı kask uygulamalarında yüzde 61 motosiklet sürücüsüne kask takmamaktan dolayı cezai işlem uygulanmış. Alkollü araç kullanmaktan dolayı da 271 sürücüye trafik cezası uygulanmış ve ehliyetlerine el konulmuş. Yine emniyet kemeri çok önemli bir nokta, 214 sürücüye de emniyet kemerinden dolayı ceza tatbik edilmiş. Yasak parktan da 4.958 sürücüye Bağdat Caddesi'nde yasak park ettiklerinden dolayı ceza tatbik edilmiş. Yine fazla yolcudan dolayı özellikle sarı dolmuşlardaki fazla yolcudan dolayı 99 araca ceza tatbik edilmiş, 2016 yılında bu 150 civarında kalmış. Tonaj dediğimiz kamyonların aşırı yük yüklemesinden kaynaklı ceza 2017 yılı içerisinde özellikle kamyon sürücülerinin ölümlü trafik kazalarına karışmasından dolayı yoğun bir uygulamaya başladık özellikle



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Atatürk Caddesi çıkış yolu itibarıyla, yine Bağdat Caddesi üzerinde yaptığımız uygulamalarda 215 araca tonajdan dolayı işlem yapılmış. Kırmızı ışık ihlali 325, korsan taşımacılık dediğimiz yüzde 20, şerit ihlali de 242, muayene eksikliğinden dolayı 2.238 sürücümüze ceza tatbik edilmiş. Sürücü belgesiz olarak araç kullanmaktan 2015'te 242, 2016'da 279, 2017 yılında şu ana kadar 116 sürücüye ceza kesilmiş. Bir de sürücü belgesini yanında bulundurmamak, sürücü belgesi yanında olmadığından dolayı 44/1'den ceza yazılmış 119 sürücümüze. Tescil plakasını üzerinde bulundurmamak suçundan da 38 sürücümüze ceza tatbik edilmiş. Ticari taksi sürücülerinden taksimetre bulundurmayan 16 sürücüye ceza tatbik edilmiş. Modifiye dediğimiz abartı egzoz takan sürücülere 141 adet ceza kesilmiş, 2016 yılında bu 80 civarındaymış. Cuma, cumartesi günleri özellikle Caddebostan Bağdat Caddesi üzerinde sadece modifiye araçlar üzerinde özellikle etkin bir uygulama yapmaya çalışıyoruz. Yine Bağdat Caddesi üzerinde 3334 no.lu kırmızı ışık ihlal tespit kameramız var, yine 3336 no.lu kırmızı ışık ihlal tespit kameramız var. Hız koridoruyla ilgili olarak 5003 no.lu koridorda hız ihlal tespit sistemi var. Bağdat Caddesi'nde dikkat ederseniz görürsünüz. 5034 no.lu koridor hız ihlal tespit sistemimiz var. EDS sistemleriyle ilgili yine 3334 no.lu kırmızı ışık ihlal tespit sistemi, 3336 kırmızı ışık ihlal tespit sistemi ve hız koridor tespit sistemlerimiz mevcut.

Genel bir değerlendirme yapmak gerekirse ölümlü ve ağır yaralanmalı kazaların büyük bir kısmının hız kurallarına uyulmaması sebebiyle meydana geldiği gözlemlenmektedir. Bununla ilgili olarak hız koridoruna EDS kameralarımızın faaliyete geçirilmesiyle birlikte yeni altyapı çalışmaları devam etmekte ve bu cezaların daha caydırıcı olacağı kanaatindeyiz. İlimizde 455 adet kurulu sistemimiz mevcut, EDS, TEDES dediğimiz mevcut. Bunların genel merkezi Küçükçekmece'de ve bunlar hatalı sürücüleri tespit ettiğinde plakalarına cezai işlem tatbik etmektedirler.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Alt Komisyon Başkanı Samsun Milletvekili Orhan KIRCALI;

“Değerli arkadaşlarım, gerçekten, trafik sorununa baktığımızda, trafik kazalarında meydana gelen ölümler, dünya ülkelerinde halk sağlığı ... olarak değerlendirilmiş. Biz, şimdi, on yıllık geriye doğru dönüp baktığımızda 1 milyon 518 bin -belki de bu daha artmıştır yani 1 milyon 518 bin diyoruz ama artmış olabilir- adet trafik kazası, yaralanmalı ve ölümlü trafik kazası... Bu trafik kazalarında biz 52 bine yakın vatandaşımızı maalesef kaybediyoruz ve 2,5



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

milyona yakın vatandaşımız sakat kalıyor, yaralanıyor burada. Şimdi, 2016 yılında belki istatistiklerde görmüşsünüzdür, 2016 yılından sonraki istatistiklerde sadece olay mahallinde meydana gelmiş olan ölümler değil, olaydan sonra da bir aylık bir izleme gerçekleştiriliyor, o bir ay içerisinde trafik kazalarından ... ölümler, trafik kazasında yaralanan bir ay takip ediliyor, eğer bir ay içerisinde ölüm meydana gelmişse o da trafik kazasından öldüğü yönünde istatistiklere giriyor.

2016 yılının trafik kazalarındaki bize maliyeti 39 milyar. Günde 20 vatandaşımızı trafik kazasında maalesef kaybediyoruz. Şimdi, bölünmüş yolların meydana gelmesiyle birlikte ölüm oranları, trafik kazalarındaki ölüm sayılarında azalma meydana geldi fakat taşıt sayısında artış meydana gelmesi hasebiyle de kaza sayısında bir artış var. Nüfusumuz yüzde 8 gibi artıyor 2010'dan bu yana baktığımızda ama ehliyet verilen vatandaş ve trafiğe çıkan araç sayısına baktığımızda ise yüzde 40 gibi bir artış var. Bu çok büyük bir artış. Tabii, bu, hayat standartlarının yükselmesi gibi pek çok şeye bağlı olabilir.

... Bu meydana gelmiş olan trafik kazalarının yüzde 90 insan kusurundan kaynaklanıyor. İşte, bu, sürücüdür ... insan kusuru. İnsan kusuru içerisinde yüzde 89,6'sı da sürücü kusuru ve bu sürücü kusurlarının yüzde 89, yaklaşık yüzde 90'lık sürücü hatalarından da yüzde 43,7'si hız. Düşünebiliyor musunuz yani hız. Demek ki meydana gelen trafik kazalarında en büyük olumsuz unsur hız. ...

Bakın, bunu şöyle çarpıcı bir örnekle açıklamak mümkün: 90 kilometreyle gidip bir cisme çarptığınızda 12'nci kattan atlamış gibi bir sonuçla karşılaşıyorsunuz. 110 kilometre hızla gittiğinizde, 15'inci kattan atlamış gibi bir sonuçla karşılaşıyorsunuz. Şimdi, bize birisi dese ki: "15'inci kattan tut atla." Hiçbirimiz atlar mıyız? Atlamayız, deriz ki: "Ya, ne diyorsun sen?" Ama 110 kilometre hızla çok rahat bir şekilde gidebiliyoruz ve 110 kilometre süratle gittiğimizde bir cisme çarptığımızda 15'inci kattan atladığımızda hangi sonuçla karşılaşacaksak o sonuçla karşılaşırız.

Yine, bakın, 34 kilometre hızla bir yayaya çarptığımızda -istatistik yapılmış- 100 yayadan 5'i vefat ediyor, 5'i ölüyor; 64 kilometre hızla çarptığımızda 100 yayadan 85'i vefat ediyor, 90 kilometre hızla bir yayaya çarptığımızda 100 yayadan 95'i vefat ediyor. ... Demek ki trafik kazalarında en büyük olumsuz unsur, hız. Bu zaten günlük hayatımızda da en çok karşılaştığımız şeylerden bir tanesi; hız, hız, hız yani biz gerçekten Türk insanı olarak, maalesef, hızlı araba kullanıyoruz.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Pekâlâ, bu trafik kazalarında çözüm ne? Ben şöyle diyorum... 3 tane unsur var, bu 3 unsuru da birbirinden ayırmak mümkün değil, bunlar atbaşı gidiyorlar, bunları birbirinde ayıramayız. Birincisi, eğitim, mutlaka. Trafik eğitimi, bir trafik kültürünü oluşturmamız gerek. Trafik kültürünü oluşturabilmek ve devamını sağlayabilmek için de bu ... kullanan unsurlara her şeyden önce trafik güvenliği sorumluluğunun bir insana saygı olduğunu öğretmemiz gerekiyor. Trafik güvenliği sorumluluğu aslında bir insana saygıdır. İkincisi, trafikte işlenmiş olan suçların aslında bir kamu suçu olarak değerlendirilmesi ve ona göre davranılması gerekiyor. Bu trafik kültürünü bir oluşturmamız gerekiyor.

Yine, trafik kazalarını önleyebilmemiz ve etkin mücadele edebilmemiz için, her şeyden önce, karşılıklı olarak birbirimize saygıyı öğretmek gerekiyor.

Kendine yapılmasını istemediğini başkasına yapma. Bu kadar, çok basit ya. Evet, buraya park ettiğim zaman, buraya hızlı gittiğim zaman, şu kuralı ihlal ettiğim zaman; bana yapılsa bu hareket ben ne tepki veririm, buna bakmak gerekiyor. Eğer buna bakıp da kendimizi “check” edebiliyorsak bence hiçbir problem olmaz. Bunu gerçekleştirmek gerekiyor. Fark ettiğiniz gibi, kendinize saygı, insana saygı; bunu anlamak gerekiyor.

Birincisi, eğitim ve bilinçlendirme dedik. ... Bir de şu var: Yani trafik ihlallerinin, maalesef, herhangi bir şekilde vicdani ve ahlaki bir hükmü yok. Ne demek bu? Yani, siz, birisi, bizim vatandaşımız trafik kuralını ihlal ettiği zaman herhangi bir suç işlediğindeki gibi bir suçluluk veya pişmanlık duymuyor. Aksine, yapmış olduğuyla övünüyor. İşte, hızla övünülen, trafik kurallarını ihlalle ettik, övgü gibi bir durumla karşılaşıyoruz. Yani, bunun karşılığı, biz trafik kurallarını ihlal ettiğimizde vicdanımızda bunun şeyini bulamıyoruz, karşılığını bulamıyoruz; bunu da gerçekleştirmemiz gerekiyor. Otokontrolü gerçekleştirmemiz gerekiyor....

İkinci unsur, trafik kazalarıyla mücadele edilebilmesi için ikinci unsur, denetim. Denetim çok önemli. Siz ne kadar bilgiyi vererseniz verin, eğer denetimi gerçekleştirmedığınız takdirde kurallara uyulmuyor. Bu, trafik kurallarında da böyle, her şeyde böyle. Yani denetlemenin yapılması gerekiyor. Denetlemenin az olduğu zamanlarda trafik kazalarının arttığı ve trafik kurallarına uyma sayısının da azaldığı belirlenmiş. Denetim gerçekten çok önemli bir mekanizma. Denetimin de her bir trafik kuralı ihlalinin aslında bir trafik kazasına doğru giden bir yol olduğu bilinci içerisinde gerçekleşmesi gerekiyor. Yani “Çok basit bir trafik kuralı ihlali, bunu atlayalım.” şeklinde değil. Her bir trafik kuralı ihlali



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

aslında nedir? O trafik kazasına açılan bir yoldur. Denetimin de bu hassasiyetle gerçekleştirilmesi gerekiyor ve denetimde de son zamanlarda teknolojik imkânların da en iyi şekilde kullanılması gerekiyor. Biz mesela bunlara “interaktif denetim” diyoruz. Nedir interaktif denetim? İnteraktif denetim ve uyarma sistemi, trafikteki durum, yoğunluk, yoldaki bir kaza, yoldaki bir tıkanıklık, yolun buzlanması, bunun gibi unsurların anında sürücüye intikal ettirilmesi gerekiyor. İkincisi, interaktif denetim. İnteraktif denetim sayesinde 7/24 saat aracın içinden denetim sağlanacak. Trafik kuralını ihlal eden şoför, hız yaptı, trafik kuralını ihlal etti, anında birinci uyarma, mesajla, bir şekilde; ikinci, anında ikinci uyarma; eğer bunların, birinci uyarma ve ikinci uyarmanın yanıt vermediği hususlarda müeyyide.

Birincisi eğitim, bilinçlendirme; ikincisi denetim; üçüncüsü de müeyyide, yaptırım. Kuralları ihlal eden müeyyidesiyle karşılaşmak zorunda. Müeyyide bizim bu Ceza Kanunu’nda veya da yaptırımlarda yazılmış olan kuralların aslında karşılığı olur. Siz eğer müeyyideyi düzgün bir şekilde uygulamadığımız takdirde kurallar... Ceza yaptırımı caydırıcı olmak zorunda. İki türlü özelliği vardır cezanın, birincisi psikolojik bir özelliği vardır, nedir? Alışkanlık oluşturmak. İşte ne bileyim, radar koyuluyor, burada asıl amaç onlara ceza kesmek, adamın parasını almak değildir, bir şekilde alışkanlık oluşturmaktır. Cezanın ikinci yaptırımı da, vazgeçirme, vazgeçireceksiniz yani kişinin o olumsuz alışkanlığından vazgeçireceksiniz....”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Yalova Milletvekili Fikri DEMİREL;

“Tabii, Bağdat Caddesi’nde ölümlü kaza yok denecek kadar az. Ama baktığımız zaman yaralanmalı kazalar çok. Zannediyorum buranın bir diğer özelliği de gecenin ilerleyen saatlerinde... Tabii, burada onların can güvenliği nasıl olur, bilemiyorum. Tabii, onlara ceza da mümkün... Cezaların caydırıcı olması önemli bir husus. Bizim insanımızda şöyle bir şey var: Hapse atıp... Bence cezaların daha caydırıcı olması lazım diye düşünüyorum bazı konularda. Bir de dikkatimi çeken şu, yaralanmalı kazalar biraz fazla. İstanbul’un Avrupa yakasını biliyorum ama bu Asya tarafını çok iyi bilmem. Herhâlde insanlar trafik yoğunluğunda... Bir de caddenin her yerine zannediyorum herkes istediği gibi geçemiyor. Dolayısıyla da hem yaya trafiğinin yoğunluğu hem araç trafiğinin yoğunluğu o yaralanmalı kazalara sebep olabiliyor. Tabii, kuru zemin, ıslak zemin; kuru zeminde biraz daha araçlar hızlı seyrediyor. Yağmurlu havalarda nispeten trafik biraz yavaş seyrettiği için de kazalar



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

biraz daha az diye gördüm. İşte gece gündüz değişebiliyor, hafta sonu değişebiliyor. Ama öncelikli olarak sanıyorum... Yaya geçişlerini, belli mesafelerde yayaların o yoldan geçişini sağlayacak bazı tedbirlerin, önlemlerin alınması gerekiyor.

... Dolayısıyla hem Emniyet teşkilatımızla, Ulaştırma Bakanlığımızla, ilgili bakanlıklarla, bu işlere ağırlık vereceğiz ama asli amacımız da sadece Bağdat Caddesi değil çünkü her ilin bir Bağdat Caddesi mutlaka var. Hani İstanbul Türkiye'nin en büyük ve en güzel ili olduğu için Bağdat Caddesi... Ama Malatya'da da vardır, Edirne'de de vardır, işte Trabzon'da da insanlar, gençlerimiz maalesef bir Bağdat Caddesi buluyorlar kendilerine.”

Görüşlerini dile getirmiştir.

İstanbul Milletvekili Hürşit YILDIRIM;

“... Kazaların büyük bir kısmı bilinenin tam aksine şehirlerarası yolda değil şehir içi yollarda oluyor...”

Tabii, Bağdat Caddesi'nde ralli yapılmaz... Buna ne yapabiliriz? Pek çok trafik derneği var, pek çok trafik işte şeyi var, Bakanlığımız çalışıyor, Komisyonumuz çalışıyor. 2 tane yöntem yapmamız gerekiyor: Bir, ceza; iki, ödüllendirme. Burada söylediğimiz sözün de spot olması lazım ki dikkat çeksinsin. ... Bağdat Caddesi gibi işlek caddelerde toplu ralli yapılarak, aşırı hız yaparak trafiği ihlal edenlere öncelikle araçları hemen nereye gitsin? Otoparka çekilsin. Bu eylem toplu ralli yapma, aşırı hız yapma sebebiyle bir vatandaşımızın ölümüne sebebiyet verildiği takdirde altındaki araç müsadere yoluyla satılsın ve trafik fonu kurulsun, eğitim fonu kurulsun. Buradaki fondan da trafik eğitimi verilsin, trafik eğitimi alanların da trafik sigortalarının kasko poliçesinden indirim sağlanmalı, teklif verilsin... Biz hiç kimsenin arabasının altından alınmasını istemiyoruz. Adı üzerinde “kaza”, taksirli kaza çoktur. Taksirli bile ... kasta yakın bir eylem hâline getirildiğiniz anda aslında o araba, otomobil araç olmaktan çıkıyor silah hâline geliyor...

Biz, burada, tekrar ifade ediyorum, sürücüleri cezalandırmak değil sürücüleri kurtarmak için yola çıktık. Trafikteki eğitimin farklı bir eğitim olmasını öneriyoruz. Bağdat Caddesi'ndeki kaza yapan bir avukattı. Başka bir ölümlü trafik kazasının ... yüksek lisans mezunuydu. Trafik ihlallerinden, önlenmesi için eğitiminden, yaşam toplumsal duruma göre sınıflandırılması gerekir. Burada.... bilinenin tam aksine erkek sürücüler bayan sürücülerden çok daha fazla kaza yapıyor, neredeyse 2 katından fazla.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Yine gördünüz, yaz aylarındaki kaza oranı kış aylarından daha fazla. Sebebi ne? Kış aylarında otokontrol yapıyoruz kendi kendimizi. Yaz aylarında ise, havanın da güzelliğinden dolayı, sürat ve alkolle beraber kazayı... Tabii, eleştirmekle beraber, her birimizin öneri getirmesi lazım. ...

Ceza uygulamalarıyla beraber ödüllendirmenin de gerekli olduğu kanaatindeyim. Ne olur, trafik kurallarını ihlal etmeyenlere ödül verip sigorta şirketleri tarafından kasko poliçesinden indirim yapılabilir. Aynı şekilde yine motorlu taşıtlar vergisinden belli bir oranda hiç kaza yapmamış, trafik ihlali yapmamış, kırmızı ışıktaki geçmemiş, aşırı hız yapmamış olanlara belli oranda indirim yapılmasını da teklif olarak tekrar gündeme getiriyorum.

Başka bir sorun alkol. Tüm kaza oranlarında alkolün oranı yüzde 50. alkollü trafik kazalarının yüksekliği sıkıntı oluşturuyor. Amerika Birleşik Devletleri'nde 2009 yılında her kırk sekiz saniyede bir alkolden dolayı trafik kazası meydana geliyor. Dünyada alkollü araç kullanmaktan dolayı çeşitli önlemler alınıyor. Bizde de sayın milletvekilimiz ifade etti, geçici olarak el koyma. Neye? Ehliyet. Bu yeterli mi? Hayır.

Altı ay en fazla, maksimum altı ay, bir sene sonra ise ehliyetini geri aldığı takdirde aynı sürücünün aynı işlemi yapabilme ihtimalinin yüksek olduğunu görüyoruz. Dünya örneklerine çalıştım, bunu ilk defa... Çünkü her gün toplantımızda yeni bir önerinin toplumda tartışılmasını istiyorum.

Alkollü sürücü trafik memurumuza yakalandı, ehliyetine el konuldu. Altı ay... Altı ay sonra ehliyetini almaya gitti tabii... 876 lira ceza veriyoruz.

Ehliyetini almaya gittiği takdirde yeni bir önerim var. Ehliyetini almaya gittiği takdirde aracına bir alkolmetre takarak alkollü sürücünün nefesinden test eden, ölçen, ölçtüğü takdirde bunun araç kullanmaya mâni olduğunu gösteren bir takometre cihazı, bir alkol ölçer cihazını her araçta –her araç değil, alkollü araç kullanıp da altı ay içinde alan araçlara- getirilmesinin faydalı olacağını düşünüyorum. Bu mekanizma kontağı olduğu gibi açmayacak, aynı zamanda bu mekanizma bir merkeze sinyal gönderecek. Diyorsunuz: “Bunun örneği var mı?” Var. Amerika’da 2009 yılından beri bu uygulanıyor. Türkiye’de uygulanabilir mi? Uygulanabilir. Amacımız sadece alkollü sürücünden diğer sürücüyü korumak değil, alkollü sürücü de bizim Vatandaşımız, onu da korumak istiyoruz. Aynı şekilde trafik kazasında talep üzerine savcı ne yapıyor? Aracın üzerine tedbir koyuyor, ama



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

ehliyetine tedbir koymuyor. Olayın özelliğine göre sayın savcının veya hâkimin, olayın özelliğine göre işte en azından sürücünün ehliyeti üzerinde bir tedbir konmasında... Kadıköy’de sadece Bağdat Caddesi’ndeki hız ihlali değil, aynı zamanda kentsel dönüşüm araçlarının ortaya getirmiş olduğu trafik kazaları var... Bununla ilgili de önlemlerin alınması gerektiğini konuştuk, tartıştık, bunların da... Mesela bu önemli olabilir, burada şimdi Bağdat Caddesi, Erenköy, Ethemefendi, Suadiye, buradaki vatandaşımız yanından bir kamyon geçeceğini düşünmüyor çünkü alışmamışız biz burada kamyon geçmesine. Oradaki kamyon sürücüsü de yanındaki küçük otomobili görmüyor. Görmeyince ezdiğinin farkında değil, arabayı çiğnediğinin farkında değil, vatandaşı ezdiğinin farkında değil. Buradaki görsel işaretler çoğaltılabilir, kamyon sürücüsünün sağ tarafında görmediği alana bir yardımcı personel gelebilir...”

Görüşlerini dile getirmiştir.

Geniş katılımlı toplantının bitmesinden sonra Alt Komisyon üyeleri ve beraberindeki heyet yerinde inceleme yapmak için Bağdat Caddesine geçmiştir. Cadde üzerindeki esnaf ve caddeyi kullanan insanlarla, yaşanan trafik sorunları hakkında konuşmalar yapılmıştır. Bu bağlamda;

- Özellikle kentsel dönüşüm sebebiyle büyük kamyonların, beton mikserlerin caddeyi kullanmaya başlamasıyla trafikte yaşanan sorunların arttığı, bölge halkının Bağdat Caddesinde büyük tonajlı araçları görmeye alışık olmadığı, hafriyat kamyonlarının uyarıcı ışık ve işaretlerle donatılması ya da kamyon şoförünün yanında yardımcı bir eleman bulundurulmasının önlem olarak düşünülebileceği,

- Bağdat caddesindeki trafik kazalarını önlemeye dönük alınan, kasis yapılması, elektronik denetim, yol işaretlerinin artırılması ve benzeri önlemlerin etkili olduğu,

- Ancak özellikle gece saatlerinde yüksek gürültü çıkaran motorsiklet ve araçların bölge halkını rahatsız etmeye devam ettiği, buna yönelik önlem alınması gerektiği,

- Daha önce Bağdat Caddesinde gece saatlerinde gençler tarafından yapılan ralli yarışmalarının bölgenin başka noktalarına (sahil bandına doğru) kaydığı, son zamanlarda oralarda yoğunlaşmaya başladığı,

- Düzensiz park sorununun önlenmesi gerektiği,

- Caddeden tramvay geçişinin sağlanması, deniz ulaşımının artırılarak alternatif ulaşım yollarına yönlendirilmesinin de kazaların azaltılmasına yardımcı olacağı,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Değerlendirilmelerinde bulunulmuştur.

7. 8.5.2018 TARİHLİ GENEL KURUL TOPLANTISI

Komisyon Başkanı Mihrimah Belma SATIR tarafından;

- Trafik kazalarının toplumun kanayan yaralarından biri olduğu, özellikle şehir merkezlerindeki işlek caddelerdeki trafik kazalarıyla ilgili Komisyona dilekçeler geldiği,
- Kentte yaşayan insanlar için trafikte yaşanan sorunların önem arz ettiği, trafikle ilgili yaşanan sorunların tespiti ve çözüm önerileri noktasında Alt Komisyon Raporunun daha yayınlanmadan kamuoyunun dikkatini çektiği,

Alt Komisyon Başkanı Samsun Milletvekili Orhan KIRCALI tarafından;

- Alt komisyon çalışmaları kapsamında, İçişleri Bakanlığı, Millî Eğitim Bakanlığı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı, Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği, Trafikte Haklarım Derneği, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Psikoloji Bölümü ve Erzurum Milletvekili Sayın Mustafa Ilıcalı'yla yazışmalar ve görüşmeler gerçekleştirildiği,
- Alt komisyon çalışmalarında ilgili birçok kurum ve kuruluş temsilcilerinin dinlendiği, kurum ve kuruluşlardan bilgi, belge ve raporlar temin edildiği,
- Alt Komisyonunun kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum örgütlerinin de katılımıyla 4 adet alt komisyon toplantısı gerçekleştirdiği ayrıca, sorunun teşhisini ve çözüm önerilerini yerinde değerlendirmek amacıyla da 16-17 Kasım 2017 tarihinde İstanbul ilinde bir çalışma ziyareti gerçekleştirdiği, yaşanan trafik kazaları nedeniyle sık sık gündeme gelen İstanbul Bağdat Caddesi'nde yerinde inceleme gerçekleştirildiği,
- Ziyarette, İstanbul Valisi Sayın Vasip Şahin ve yetkililer tarafından, Bağdat Caddesi özelinde İstanbul'daki ve genel olarak ülkemizdeki trafik sorunları ve bunlara yönelik alınabilecek önlemler hakkında da bilgi verildiği,
- Geniş katılımlı toplantının bitmesinden sonra alt komisyon üyeleri ve beraberindeki heyetin yerinde inceleme yapmak üzere Bağdat Caddesi üzerindeki esnaf ve caddeyi kullanan vatandaşlarımızla yaşanan trafik sorunları hakkında görüşmeler yapıldığı ve bilgi alındığı,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- Ülkemizde 2015 yılı verilerine bakıldığında, 1 milyon 313 bin 359 trafik kazasının meydana geldiği, bu kazalardan 183.011'i ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası olarak kayıtlara geçtiği, son yıllarda istatistiklere girmeyenler ile yaralı olarak kayıtlara geçenlerden daha sonra meydana gelen ölümler de eklendiğinde her yıl ortalama 5 binden fazla insanın trafik kazalarında hayatını kaybetmekte olduğu,
- Türkiye'de trafik kazalarının dünya ortalamalarına göre biraz fazla olduğu ancak trafiğe kayıtlı araç sayısı 2017'de bir önceki yıla göre yüzde 5,3 artmasına rağmen, bölünmüş çift yönlü yollar, alınan tedbirler ve denetimlerin ardından, ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası sayısının yüzde 1,5 oranında azaldığı,
- Ülkemizde yaşanan trafik kazalarında en çok hayatını kaybedenlerin 15-29 yaşlarındaki gençler olduğu,
- Türkiye Trafik Eğitimi Geliştirme ve Kazaları Önleme Vakfının verilerine göre Türkiye'de meydana gelen kazaların yüzde 90'ından fazlasının insan hatasından kaynaklanmakta olduğu,
- Bu kazalara son vermek için öncelikle trafik eğitiminin öneminin ve kaza riski bilincinin ülkemizdeki bütün insanların zihnine yerleştirilmesi gerektiği,
- Kent içinde trafik kazalarında trafik polisinin sorumluluk bölgesindeki 2015 verilerine göre 155.201 ölümlü ve yaralanmalı kaza olduğu ve 3.140 kişinin hayatını kaybettiği, öte yandan, trafik kazaları nedeniyle ortaya çıkan ölüm ve yaralanma vakaları, artan engelli birey sayısı, yaşanan maddi kayıpları düşündüğümüzde trafik kazalarının millî ekonomimize sosyoekonomik maliyetinin ciddi boyutlarda olduğu,
- Ülkemizde en çok trafik kazalarının yaşandığı ilin yüzde 50,5 gibi yüksek bir oranla İstanbul olduğu, İstanbul'daki trafik kazalarında ise son yıllarda sansasyonel vakalarla yerel ve ülke basınında, internet ve sosyal medyada gündem olmaya başlayan Bağdat Caddesi olduğu, Bağdat Caddesinin İstanbul Anadolu Yakası'nın hem alışveriş hem yaya hem de trafik anlamında en yoğun noktalarından bir tanesi olması sebebiyle İstanbul Bağdat Caddesi ve büyük şehirlerimizdeki işlek caddelerde trafik kazalarını önlemek için uygulanmak üzere kalıcı ve caydırıcı tedbirlere ihtiyaç duyulduğu,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

- Bağdat Caddesi özelinde ülkemizin karşı karşıya kaldığı trafik sorununun çözüm yollarının, eğitim, denetim ve yaptırımdan geçmekte olduğu, bu üç unsurun bir sacayağı gibi olduğu,
- Türkiye’de meydana gelen kazaların yüzde 90’ından fazlasının insan hatasından kaynaklanmakta olduğu, bu kazalara son vermek için öncelikle trafik eğitiminin öneminin ve kaza riski bilincinin ülkemizdeki bütün insanların zihnine, hafızasına yerleştirilmesi gerektiği; ilkokuldan üniversiteye kadar bütün öğrencilerimize trafik kurallarına uyma, trafik adabı, trafikte saygı eğitiminin verilmesi için Millî Eğitim Bakanlığı, YÖK ve ilgili paydaşların bir araya gelmesi gerektiği,
 - Güvenli ve kalıcı trafik kültürünün kazandırılması amacıyla düzenlenen eğitimlerin sayısının artırılması gerektiği, sürücü kurslarında adaylara verilen eğitimin geliştirilmesi için Millî Eğitim Bakanlığı yoğun çaba sarf etmelidir, kaliteli sürücü yetiştirmesi gerektiği,
 - Yoğun teknolojiyle desteklenmiş bir denetim hizmeti verilmesi gerektiği, EDS, TEDES interaktif uyarı ve interaktif denetim sistemi uygulamalarının yaygınlaştırılmasının elzem olduğu,
 - Bu kapsamda, alt komisyonumuzca şehir merkezlerindeki işlek caddelerde ve genel olarak ülkemizde yaşanan trafik sorunlarına ilişkin olarak yukarıdaki teşhis, değerlendirme ve çözüm önerileri dikkate alınarak ve gerektiğinde diğer kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlanarak Başbakanlık, İçişleri Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığından gerekli önlemlerin alınmasının istenmesine oybirliği ile karar verildiği, İstanbul Milletvekili HURŞİT YILDIRIM tarafından;
- İstanbul Kadıköy Bağdat Caddesi’ndeki, özellikle işlek caddelerdeki trafik ihlallerinin araştırılmasıyla ilgili vermiş olduğu dilekçe üzerine komisyon kurulmasıyla yapılan çalışmanın pek çok faydasının görüldüğü,
- Konuyla ilgili pek çok makale, istatistik, bilimsel görüş ve dünya uygulamalarının araştırıldığı, ulusal basın ve medya ile STK’ların gerekli desteği verdiği,
- Raporda bahsi geçen ralli yaparak ölüme sebebiyet verenlerin araçlarının müsadere edilmesi hususunun basında biraz daha dikkat çeksin diye “Kazaya karışan araçlara el konulacak.” diye puntuyla verildiği, buradan maksadın her kazaya karışan değil,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

garibanın veya vatandaşın arabasının altından alınması veya olası öngörülemeyen her türlü kazalardaki aracın müsadere edilmesi olmadığı; buradaki görüşün, Bağdat Caddesi gibi işlek caddelerde lüks araçlarla toplu ralli yapılarak ölüme sebebiyet verilmesi hâlinde şehir içindeki aracını silah gibi kullanan ve sonucunda da lüks, pahalı araçlarla vatandaşın ölümüne sebebiyet verilmesi hâlinde araçlara el konulması olduğu;

- Başka bir ifadeyle, kasta yakın ölümlü trafik kazasının; 1) Şehir içindeki işlek caddelerde meydana gelmesi, 2) Toplu ralli yapılması, 3) Kazanın aşırı hızla meydana gelmesi, 4) Kaza sonunda kasta yakın ağır kusurlu sürücünün eylemi sonucu kusursuz vatandaşımızın ölmesi, hususlarının yani bu dört şartın hep birlikte ve beraber gerçekleşmesi halinde araçların kanuni müsadere edilmesi görüşü olduğu ve bu şartların tamamının birlikte gerçekleşmesi hâlinde uygulanma ihtimali olan bir görüş olduğu; her kazada sürücünün aracının müsadere edilmesi (el konulması) görüşü olmadığı,
- Uygulamada ölümlü trafik kazalarında savcının resen kazaya karışan araç üzerine “satılamaz” kaydı olarak ihtiyati tedbir kararı koyduğu, bu tedbir sebebiyle hukuki durum sonuna kadar aracın satılamadığı, bu durum sonunda da hukuki durumun netliğe kavuştuğu, hukuki netlikten sonra, yukarıdaki şartların mahkemece tespit edilmesinden sonra, müsadere edilen aracın satılarak mağdurun ailesinin tazminat alacağını sigorta veya diğer mal varlığından karşılanması, bu araçtan öncelikle mağdurların zararlarının karşılanması, bakiye kısım varsa bunun da kurulacak trafik fonunda trafik eğitimi için harcanması gerektiği,
- Bu fonlarda kurulacak trafik eğitimi alanlara da trafik sigortalarından, trafik poliçelerinden indirim yapılması görüşünün de toplumun büyük bir kesiminden destek gördüğü,
- Komisyonun Bağdat Caddesi’yle yola çıktığı, sonra “Her ilin bir Bağdat Caddesi vardır.” görüşüyle konunun tüm işlek caddelere yayıldığı,
- Bağdat Caddesi gibi lüks ve işlek caddelerde ralli yaparak, aşırı hız yaparak kaza yapan araçların büyük bir kısmının çok lüks ve pahalı araçlar olduğu, milyonluk araçların gecenin bir vaktinde bir araya gelerek kendi aralarında ralli yapmak için organize olan ve aşırı hızla trafik güvenliğini tehlikeye düşüren sürücülere kesilen idari para



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

cezalarının az olduğu, bu sürücülerimize ihlal edilen eylem ile cezanın caydırıcılığı yönünden aracın otoparka çekilmesinin de başka bir görüş olduğu,

- Ralli yapan, yayaların çok olduğu işlek bir caddede trafiği tehlikeye düşüren 1,52 milyon gibi lüks bir araca kesilen 800-900 TL’lik bir cezanın caydırıcılığı bulunmadığı, lakin toplu ralli yapan sürücünün milyonluk aracının iki ay otoparka çekilmesinin o sürücüye verilecek en büyük ceza olduğunun düşünüldüğü,
- Konunun kamuoyuyla paylaşılması sonrası Bağdat Caddesi gibi caddelerde ralli yarışlarının bittiği, bu hususun tartışılmasının bile olumlu sonuçlar verdiği,
- Ölümlü trafik kazalarının en önemli sebebinin alkol ve aşırı hız olduğu, Trafik Komisyonunda pek çok hususu tespit ederken aynı zamanda bir kısım somut öneriler de getirildiği, aşırı hızla mücadele için dünyadaki örneklerin araştırıldığı, alkollü araç kullanımının ağırlaştırılmış suç kapsamında değerlendirilmesi gerektiği, alkollü araç kullanan âdeta eli silahlı suç aleti haline geldiği,
- Anayasa’mızın 58’inci maddesinde “Bununla mücadelede gerekli tedbirleri devlet alır.” hükmünün yer aldığı, alkollü araç kullanımını engellemek için gereken tedbirlerin alınması gerektiği, alkollü araç kullanımı sebebiyle ehliyetine el konulan kişinin ehliyetini geri almaya gittiğinde aracına belirli bir dönem için bir alkol kiti veya alkol ölçer takılması düşünülebileceği,
- Kişinin aracına alkollü olarak bindiğinde, söz konusu cihaz bunu nefesten anlayacağı ve belirli bir merkeze sinyal göndereceği ve kandaki alkol miktarını ölçebilen bir monitör veya sürücünün alkolden dolayı davranışlarının değiştiğini ölçebilecek akıllı kart uygulaması düşünülebileceği, bu sistemin 2009 yılından itibaren Amerika Birleşik Devletleri’nde ve son yıllarda Avrupa Birliği ülkelerinin çoğunda uygulanan bir sistem olduğu,
- Alkolden dolayı ehliyetine el konulan sürücünün belirlenen bir dönem için –bu, bir yıl olabilir, iki yıl olabilir- uygulanan testin olumlu olarak geçtiği takdirde bir bu kilit veya cihaz ölçer araçtan artık sökülebileceği,
- Burada amacın sadece diğer sürücüleri alkollü sürücülerden korumak değil, aynı zamanda alkollü sürücüyü de herhangi bir hayati risk taşıyan kazadan korumak olduğu bu sayede



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

hem alkol bağımlılığının azalacağı hem de alkollü araç kullanıma son verilip sağlıklı bir toplum ve trafik hayatı sağlanmış olacağı,

- Her araca değil sadece alkollü araç kullanırken yakalanan, alkollü araç kullanırken kolluk kuvvetleri tarafından tespit edilerek ehliyetine el konulan kişinin aracıyla ilgili bir çalışma olarak düşünülmesi gerektiği, zira hiç alkol almamış veya alkollü iken araç kullanmamış vatandaşların da korunması gerektiği, kurallara uyan sürücülere böyle bir külfet getirmemek gerektiği,
- Cezayla beraber ödüllendirmenin de trafik ihlallerinin önüne geçebilecek bir yöntem olduğu, sürücü belgesinin Karayolları Trafik Kanunu'nda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici veya tedbiren geri alınmayan, herhangi bir cezai işlemi bulunmayan, herhangi bir yaralamalı veya ölümlü trafik kazasında kusuru bulunmayan sürücülerden başvuru yapan sürücüler için belli bir periyot veya dönem belirlenip bu dönemlerde hasarsızlık indirimi yanında kasko veya trafik sigortalarına özel indirimler de uygulanabileceği, Ayrıca, yine kuralları ihlal etmemiş sürücüler için motorlu taşıtlar vergisinde periyodik indirim hakkı tanınabileceği,
- Trafik kazalarında maddi ve manevi zararların bedelinin çok ağır olduğu, trafik istatistiklerinde göze çarpmayan bir hususun da kazalardan sonra engelli olarak hayatını sürdüren kişiler olduğu, hem kendisi hem ailesi bazen kendisinin bazen de başkaca bir sürücünün bir dakikalık dikkatsizliği yüzünden hayatının geri kalanını engelli olarak yaşamak zorunda kaldığı, engelli kişiler için engellilere ulaşımın mekânsal tasarım planının yapılması, yaşam kalitelerinin artırılması gerektiği,

İfade edilmiştir.

8. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

8.1. ALT KOMİSYONUN KONYA İLİŞKİN TEŞHİSİ, DEĞERLENDİRMESİ VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

- Ülkemizdeki şehir içi yollarda trafik akışına ilişkin düzenlemeler belediyeler, şehir dışı karayollarında ise Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7/f ve 9'uncu maddeleri ile 5393 sayılı Belediye



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

Kanunu'nun 15/p maddesiyle; Büyükşehir ulaşım ana planını yapmak veya yaptırmak ve uygulamak, ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak, kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü toplu taşıma araçlarının sayılarını, güzergâhlarını belirlemek gibi görevler belediyelere verilmiştir.

- Ülkemizdeki şehir içi yollarda trafik akışına ilişkin düzenlemeler, Büyükşehirlerde UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi), diğer şehir ve ilçelerde ise İl ve İlçe Trafik Komisyonu kararları doğrultusunda yapılmaktadır.

- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 12/b maddesinin (1) ve (2) numaralı alt bentlerinde; İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak, trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlemek vb. hususlar İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının kuruluşu ile görev ve yetkileri arasında sayılmıştır.

- Yine aynı Kanununun "Belediye trafik birimleri, görev ve yetkileri" başlıklı 10'uncu maddesinde, "Bu kanunla belediyelere verilen görevler il ve ilçe trafik komisyonları ve mahalli trafik birimleri ile işbirliği yapılarak yürütülür" hükmü mevcuttur.

- Söz konusu işlemler 15/06/2006 tarihli ve 26199 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği (UKOME Yönetmeliği) doğrultusunda yürütülmektedir.

- Yerleşim yerlerinde araçların yol açtığı trafik ve park sorunlarının çözümü için otopark yapılmasını gerektiren bina ve tesislerin neler olduğu ile otopark ihtiyacının miktar, ölçü ve diğer şartlarının tespit ve giderilme esasları, 01.07.1993 tarihli ve 21624 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Otopark Yönetmeliğine göre yürütülmektedir.

- Ülkemizde nüfus artışı ile birlikte meydana gelen hızlı şehirleşme ve bunun sonucunda ortaya çıkan ulaşım sorunları ile taşıt ve sürücü sayısındaki artışlar trafik sorununu da beraberinde getirmektedir.

- Ülkemizde cazibe alanları, kamu kurum ve kuruluşları, hastane, ticari alanlar vb. yerlerin şehir merkezlerinin 5-10 km'lik alanı içerisinde yayılmış olması, bu yerlere eş zamanlı ve bireysel olarak araçlarla gidilmesi ve toplu taşımanın yetersiz olması gibi nedenlerle cadde ve sokak üzerinde park edilmiş araçlar karayolunun kapasitesini düşürdüğü



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

gibi maddi, manevi ve çevresel kayıplara sebebiyet vermekte, kimi zaman ölümle sonuçlanan üzücü olaylarla karşılaşmaktadır.

- Senede yaklaşık 1 milyon aracın trafiğe girdiği ülkemizde otopark sorunu gittikçe büyümektedir. Öte yandan, yanlış park ve duraklamalar, karayolu üzerinde alan daralmasına neden olmakta, akan taşıt trafiğini engelleyerek, araçların seyir süresini arttırmakta, görüş açısını daralttığı ve kısıtladığı için trafik kaza riskini arttırmaktadır. Bu durum yaya hareketlerini kısıtlamakta ve ciddi tehlike de oluşturmaktadır. Aksayan trafik nedeniyle duruş kalkışlara sebebiyet vermekte, bu durum görüntü, gürültü, çevre ve hava kirliliğini arttırdığı gibi akaryakıtın verimsiz kullanımına ve ekonomik kayıplara da sebebiyet vermektedir, Gün boyu park edilmiş araçlar nedeniyle ticari hayatı olumsuz etkilemekte ve polisin ciddi bir şekilde zaman ve hizmet kaybına neden olmaktadır. İhtiyaç duyulan bölgelere ilişkin planlama yapılarak otoparkların uzaklığı, yeri ve konumu cazip hale getirilmelidir. Açık alanlar yerine kapasitesi yüksek çok katlı otoparklar tercih edilmelidir. Otopark yetersizliği yaya kaldırımlarının işgaline neden olmaktadır. Yerel yönetimlerin kanunlarla kendilerine verilen yetki çerçevesinde araç yoğunluğuna göre kalıcı yeraltı otoparkları yaptırması, kamu ve özel sektör binalarının personel, müşteri, bina sakini olanlar için projelerde gösterilen ancak başka amaçlarla kullanılan otoparkların mutlaka açılması, olmayanların da yaptırılması gerekmektedir.

- Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının başlıca sebeplerini, yüzde 90 civarında sürücüler, yüzde 8,5 oranında yayalar, yüzde 1 yol ve % 0,5 yolcu kusurları oluşturmaktadır. Aceleci davranmak, dikkatsizlik, dalgınlık, trafik kurallarına uymamak gibi hususlar trafik güvenliğini tehlikeye düşüren kusurlar olarak sayılabilmektedir.

- Ülkemizde toplam araç sayısı 21 milyonu aşarken sürücü belgesi sayısı da 30 milyonu geçmektedir. Ancak sistemin başlangıç eğitim ve denetim boyutunu düzenleyen 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanununda ana yürütücü kuruluşlara esas görev verilecek yerde tam 18 kuruluşa görev dağıtılmıştır. Çoğunlukla görevler sıralanmış ancak görevlerini yapmayan veya yapamayan kuruluşlara ait sorumluluklar yazılmamıştır. Bu bağlamda can kayıpları Avrupa Birliği üye ülkelerinden en az 5 kat daha fazladır.

- Ülkemizde 2015 yılı verilerine bakıldığında 1 milyon 313 bin 359 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalardan 183 bin 11 adedi ölümlü/yaralanmalı trafik kazası olarak



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

kayıtlara geçmiştir. İstatistiklere girmeyenler ile yaralı olarak kayıtlara geçenlerden daha sonra meydana gelen ölümleri de eklediğimizde her yıl ortalama 5 binden fazla insanımız trafik kazalarında maalesef hayatını kaybetmektedir. Türkiye'de trafik kazaları dünya ortalamalarına göre bakıldığında oldukça fazladır. 100 milyon taşıt içinde kilometreye düşen ölüm oranı sıralaması Amerika Birleşik Devletlerinde yüzde 0,3; İngiltere'de ve Almanya'da yüzde 1 iken Türkiye'de ise bu oran yüzde 10'dur.

- Tüm taşımacılığın Amerika'da yüzde 27,29'u kara yoluyla, yüzde 38,3'ü demir yoluyla yapılırken bu oran Almanya'da kara yoluyla yüzde 58,2, demir yoluyla yüzde 22'dir. Ülkemizde 2014 verilerine göre taşımacılığın da yüzde 89,5'i kara yolu, yüzde 4,6'sı demir yolu ve yüzde 5,9'u da deniz yoluyla yapılmıştır. Hem ulaşımda hem de taşımacılıkta kara yolu kullanımının yüksek olması ve ağır vasıta sayılarının çokluğu genel olarak trafik kazalarının artmasına da neden olmaktadır. Ülkemizde yaşanan trafik kazalarında en çok hayatını kaybedenlerse maalesef 15-29 yaşlarındaki gençlerimiz olmuştur.

- Öte yandan, trafik kazaları nedeniyle ortaya çıkan ölüm ve yaralanma vakaları, artan engelli birey sayısı, yaşanan maddi kayıplar düşünüldüğünde, trafik kazalarının milli ekonomimize sosyo-ekonomik maliyeti inanılmaz boyutlardadır.

- Kent içinde trafik kazalarında 2015 trafik polisi sorumluluk bölgesindeki verilere göre 155.201 ölümlü ve yaralanmalı kaza olmuş ve 3140 kişi hayatını kaybetmiştir. (TÜİK-2015)

- Ülkemizde en çok trafik kazalarının yaşandığı il yüzde 50,5 gibi yüksek bir oranla İstanbul'dur. İstanbul'daki trafik kazalarındaysa son yıllarda sansasyonel vakalarla yerel ve ülke basınında, internet ve sosyal medyada gündem olmaya başlayan ve Kızıltoprak'tan başlayarak Maltepe ilçesine kadar uzanan Bağdat Caddesi'dir. Bağdat Caddesi, İstanbul Anadolu yakasının hem alışveriş hem yaya hem de trafik anlamında en yoğun noktalarından bir tanesidir. Bu sebeple, İstanbul Bağdat Caddesi ve bunun gibi büyük şehirlerimizdeki işlek caddelerde uygulanmak üzere kalıcı ve caydırıcı tedbirlere de ihtiyaç vardır.

Bağdat Caddesinde 2016 yılında 166 adet maddi hasarlı, 118 adet yaralanmalı ve 1 adet ölümlü trafik kazası meydana gelmiştir. 2016 yılında meydana gelen kazalarda 167 vatandaşımız yaralanmış ve 1 vatandaşımız hayatını kaybetmiştir. 2017 yılının ilk 9 aylık döneminde ise 119 maddi hasarlı, 79 yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiş olup, ölümlü



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

kaza bulunmamaktadır. 2017 yılının ilk 9 ayında meydana gelen kazalarda 98 vatandaşımız yaralanmıştır.

- Kent merkezlerinde bulunan ana arterlerde çok sayıda toplu taşıma aracının durak ve güzergahının bulunması nedeniyle trafik akımının yavaşladığı gözlenmektedir. Bu nedenle söz konusu araçların şehir merkezlerinde trafik yoğunluğunun fazla olduğu zaman dilimlerinde belirlenen güzergahlara girmemesi, metro, tramvay vb. alternatif araçlarla ücretsiz aktarma yapılarak veya alternatif farklı tali yollardan ulaşımın sağlanması gerekmektedir.

- Yayalar için yatay ve düşey işaretlemeler ile alt ve üst geçitlerin yeterince olmadığı, geçit bulunan yerlerde de yayaların buraları kullanmaları konusunda gerekli alışkanlıklara sahip olmadıkları, rastgele yerlerden ve gerekli kontrolü yapmadan karayolunda karşıdan karşıya geçtikleri, sürücülerin de yayalara tolerans göstermedikleri görülmekte, bu konuda etkin önlem ve denetim tedbirlerinin alınması gerekmektedir.

- Güvenli bir trafik ortamı için bisiklet yollarının diğer taşıt yollarından ayrı olarak tesis edilmesi, şehir planlamalarında bisiklet kullanımının mutlaka yaya ve araçlarla birlikte düzenlenmesi gerekmektedir. Ülkemizde bisiklet kullanımının yaygınlaştırılarak trafik sorunlarının önüne geçilmesi, sağlıklı yaşam vb. konularda çalışmalar başlatılması gerekmektedir.

- Trafikğin yoğun olduğu cadde ve sokakların, araç trafiğine tamamen ya da belirli saatlerde kapatılarak kısıtlama getirilmesi veya toplu ulaşım araçlarının tercih edilmesine yönelik güzergah ve kısıtlamalar getirilmek suretiyle kent merkezlerinin yayalaşacağı düşünülmektedir.

- Kent merkezlerinin genelde eski yapılanma bölgesi olması, fiziki ve alt yapı eksiklikleri, çok sayıda kavşak ve yaya geçidi bulunması nedeniyle mevcut araç depolama seviyesi düşmektedir. Yük taşımacılığı veya diğer alanlarda taşımacılık faaliyetinde bulunan araçların trafiğin yoğun olduğu cadde ve sokaklardan geçişi trafik güvenliğini olumsuz yönde etkileyebilmekte ve trafik akışını güçleştirebilmektedir. Büyükşehirlerde UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi), diğer illerde ise İl Trafik Komisyonu kararları doğrultusunda trafik akışına ilişkin (güzergâh, gün, saat vb.) kısıtlama içeren düzenlemeler yapılabilir ve bu tür taşıtlara güzergâh izin belgesi verilebilir. Konuya ilişkin olarak, trafik birimlerince, yaşanan



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

sorunları denetim yoluyla çözebilmek amacıyla, ilgili belediyelerle işbirliği içerisinde çalışılarak, belirlenen uygulamalara ilişkin denetimler yapılmalıdır.

- Karayolu yapım ve bakımında ulusal ve uluslararası standartlar göz önünde bulundurulmalı, taşıtların muayenesi takip edilmelidir. Gerekli izin ve tedbirler alınarak kamuoyunu bilgilendirici haberler yapıldıktan sonra, trafiğin yoğun olmadığı gün ve saatlerde yeterli personel ve ekipmanla mümkün olan en kısa sürede alt yapı çalışmaları gerçekleştirilmelidir.

- Trafik güvenliğini sağlamaya yönelik olarak, hız kesici kasis ve sinyalizasyon sistemlerinin kurulması, yer işaretlemelerinin görünürlüğünün artırılması, bazı yol bölümlerinde ve mahallerde ağaç, bina, vb. gibi engellerin kaldırılması, karayolunda trafik düzeni ve güvenliği ile can ve mal emniyetinin sağlanabilmesi amacıyla yapılmış olan trafik işaretleme ve düzenlemelerinin tüm sorumluluk bölgelerinde düzenli ve planlı bir şekilde yeniden gözden geçirilerek varsa aksaklık ve olumsuzlukların ortadan kaldırılması, izinsiz konulmuş olan levha vb.nin kaldırılması, eski ve yıpranmış olanların değiştirilmesi ve eksikliklerin ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği içerisinde giderilip iyileştirilmesinin sağlanması gerekmektedir. Diğer yandan, mazgal ve menfezlerin tıkanmış, kapanmış veya tahliye kapasitesinin yetersiz olması nedeniyle, yağışlı havalarda karayolu yüzeyinde su birikintilerine neden olduğu ve tahliye edilemeyen su birikintilerinin trafik akışını ve güvenliğini tehlikeye düşürerek ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı kazalara sebebiyet verdiği görülmektedir. Bu nedenle görülen eksikliklerin ivedilikle giderilmesi ve gerekli tedbirlerin alınması gerekmektedir.

- Trafiğin yoğun olduğu ana arterler üzerinde bulunan pazar yerleri ve galeri gibi ticari faaliyetler nedeniyle yol kenarı ve yaya kaldırım işgalleri sonucu karayolunun kapasitesinin düştüğü ve trafik akımının yavaşladığı görülmektedir. Söz konusu faaliyetlerin başka bir alana kaydırılması ya da yoğunluğun yaşanmadığı hafta sonu günlerde gerçekleştirilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

- Kaza kara noktaları belirlenerek, ülkemizin kaza risk haritası oluşturulmalı, trafik kaza istatistiklerine göre, trafik kazalarının yoğun olduğu yol kesimleri, mevsim, gün ve saatlerin tespit edilmesi ve bu tespitler doğrultusunda gerekli önlemlerin alınması sağlanmalı,



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

sıkça yaşanan kural ihlal istatistikleri çıkarılarak bu ihlallerin özel motorlu taşıt sürücüləri kursu eğitimlerinde gösterilmesi için Millî Eğitim Bakanlığı ile işbirliğine gidilmelidir.

- Kentlerimizin yol ve trafik durumu ile trafik kazalarına ait sonuçları dikkatle değerlendirilerek, özellikle okul, hastane ve alışveriş merkezlerinin yoğun olduğu yerlerdeki yollarda gereken güvenli hız sınırlarına uyulmasını sağlamaya yönelik yatay ve düşey işaretlemeler ile standartlara uygun fiziki tedbirler (Yol Sathı Hız Kontrol Elemanları-Tümsekler-Kasisler) alınıp, etkin bir şekilde uygulanmalıdır.

- Yayaların karşıdan karşıya geçişlerinde yaya geçitlerini kullanmalarına yönelik eğitim ve denetim faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması, toplu taşıma araçlarının belirlenmiş güzergah ve duraklar dışında yolcu indirme ve bindirme yapmalarına izin verilmemesi gerekmektedir.

- Trafikte kural ihlallerinde herkesin anında şikâyetlerini ulaştırabileceği mobil uygulamalar geliştirilmeli, bu bağlamda etkili bir ihbar mekanizması kurulmalı, vatandaşların toplu taşıma araçlarını yoğun olarak kullandıkları saatlerde ihtiyaca cevap verecek düzeyde araç ve sefer sayısı artırılmalı, toplu taşıma araçlarını ve kısa mesafelere yaya gidilmesini özendirici kampanyalar başlatılmalıdır.

- Okul servis şoförlerinin trafik adabı eğitimi alması, ticari araç kullanan tüm sürücülere bu eğitimin verilmesi hedeflenmelidir.

- Trafik denetimlerinde şehir içinde ve şehirlerarası yollarda elektronik ve mobil denetimler yaygınlaştırılmalıdır. Trafik kontrol merkezleri yaygınlaştırılmalı ve trafik ile ilgili birimler koordinasyon içinde olmalıdır.

- Trafiğe ilişkin her türlü veri, bilgi, belge ve görüntünün toplandığı ve kayıt altına alındığı tek bir birim oluşturulmalı, veriler analiz edilerek trafik güvenliği modeli oluşturulmalı; sürücü, araç, ceza gibi trafikle ilgili her türlü iş ve işlemler buradan yürütülmelidir.

- Şehir içinde ölümlü kazaların sebeplerinin %90'ında aşırı hız ve kırmızı ışık ihlalleri bulunmaktadır. Aşırı hızın azaltılması için hız yapılan cadde ve bulvarların tespit edilerek ve trafik mühendisliği çerçevesinde hız kesiciler ve kameralı denetim sisteminin tam kurulması şarttır.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

• Bağdat Caddesinde ve benzeri diğer caddelerde olan kazaların en büyük nedeninin hız olduğu görülmektedir. Hız arttıkça kazaya karışma ihtimali artmaktadır. Yol sathı hız kontrol elemanları (hız kesici, tümsek, kasis) diğer bir önlem olarak kullanılabilir. Ancak bu uygulamalar standard dışı yapıldığı, boya veya reflektör ile belirtilmediği, uyarı tabelası konulmadığı takdirde özellikle gece sürüşlerinde faydadan çok zarar getirebilir. Bu bakımdan TS 6283 standartlarına uygun hız kontrol elemanlarının tesisine azami itina gösterilmelidir. Caddenin bazı kesimleri -kavşağa, otobüs duraklarına yaklaşımlarda- parke taş kullanılarak yol yüzeyi pürüzlü hale getirilebilir. Taşıtların hızını azaltan bu uygulama malzemeye bağlı olarak estetik oluşum dahi sağlar.

Kentiçi hız politikasından ayrı olarak caddede düşük hız uygulaması yapılabilir. Hız sınırının 20 km/saat seviyesine kadar düşürülmesi mümkündür. 24 saatlik EDS ve özellikle TEDES uygulamalarının Cadde boyunca sık kullanılması sürücülerin dikkatini çekecektir ve başlıca caydırıcı yöntem olacaktır.

Mevzuatta değişiklik yapılarak bu gibi caddelerde hız sınırını aşma halinde uygulanan idari para cezalarının iki (veya daha fazla) katına çıkarılması caydırıcı olur.

Diğer yandan Caddeye paralel ve dik yolları (cadde ve sokaklar) kapsayan bölgesel (Kadıköy ilçe merkezi) bir çalışma ile geçmişteki ölümlü kazaların raporlarının analizi, saptanacak kavşaklarda haftanın günlerine, günün saatlerine göre taşıt sayımı yapılması, trafik yoğunluğu yaratabilen merkezileşmenin (avm, hastane, işyeri, çarşı) incelenmesi suretiyle Caddenin "iki yönlü" trafiğe dönüştürülmesi düşünülebilir. Orta kaldırım (refüj) oluşturulacak bölünmüş yol özellikle ölümlü kaza riskini düşürebilir.

Bağdat Caddesinin daha önce yirmi dört saat kamyon trafiğine, mikser trafiğine kapalı olduğu bilinmektedir. Şu anda ise kentsel dönüşüm nedeniyle günde yaklaşık 500 adet kamyon ve beton mikseri buraya gelmektedir. Sürücü ve yayalar kamyonu göremeyebilmektedir. Bu işlek caddelerde/yoğun caddelerde bir kılavuz personelin kamyon şoförünün yanında istihdam edilmesi öngörülebilir. Kamyonların üzerinde uyarıcı işaretlerin bulundurulması, reflektörlü olması sağlanabilir. Caddenin değişik noktalarında “kamyon çıkabilir”, “kentsel dönüşüm aracı çıkabilir” görsellerinin artırılması fayda sağlar.

Bağdat Caddesi ve benzeri caddelerde, gece geç saatlerde gençler arasında yapılan ralli yarışmalarının engellenmesi için o bölgelerde devriye sayısının artırılması (Bu tür



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

caddelerde trafik polisinin görselliğinin artırılması sürücülerini daha dikkatli olmaya yöneltecektir.), iki-üç ihlalden sonra kasko değeri yüksek olan bu araçların belli bir süre trafikten men edilmesi, ölümlü kazaya karışmaları durumunda ise kusur oranına ve yargı kararına bağlı olarak araca el konulması gündeme gelebilir.

- Karayolları Trafik Kanunu'nun 100'üncü maddesinde hız sınırları belirtiliyor. Ancak sokaklarda hız sınırının ne olduğu kanunda ve yönetmelikte bulunmamaktadır. Sokakta aşırı hız sonucu kaza yapan bir kişinin yargılama safhası, mevzuatta hüküm olmadığı için zor olmaktadır. Bu konuda mevzuata yönelik düzenleme yapılması gerekmektedir.

- Sürücülere mutlaka acil durum ve ilk yardım eğitimi uygulamalı olarak verilmelidir. Çünkü trafik kazaları sonucu yaralananların önemli bir kısmı, yerinde ve zamanında uygulanan bir ilk yardım desteği ile hayata döndürülebilir.

Üniversite gençleri arasında genelde aşırı hız, alkol vs. sebepleriyle yaşanan trafik kazalarının sayısı gittikçe artmaktadır. Bu konuda YÖK'ün koordinesinde, her bölüme trafik ile ilgili derslerin konulması, trafik ve ulaşım psikolojisi konularında yüksek lisans ve doktora programlarının yaygınlaştırılması vb. çözümlerin geliştirilmesi sağlanmalıdır.

- Şehirlerdeki trafik yoğunluğunu azaltmak için toplu ulaşımın artırılması gibi, demiryolu, tramvay, -İstanbul gibi şehirler için- deniz yolu taşımacılığının da artırılması gerekir.

- Ülkemizde aday (stajyer) sürücülük uygulamasının başlaması çok önemli bir gelişmedir. Bu uygulama geliştirilerek devam ettirilmelidir.

- Sürekli kural ihlali olarak aşırı hız, hatalı sollama, yakın takip vs. yapan sürücüler için "saldırgan sürücü"lük kavramı trafik psikologları arasında kullanılmaya başlamıştır. Burada anlatılmak istenen husus, toplumda trafik kazalarında kasıt aranmadığı için, failer kasti bir eylem yapmamış gibi değerlendirilmektedir. Halbuki kural ihlali yapılarak başkalarının hayatı tehlikeye atılmaktadır. Saldırgan sürücülük kavramı ile, kural ihlali yapanların suçluluk psikolojisi ile karşılaşması amaçlanmaktadır.

- Tüm trafik kaza oranlarında alkolün oranı %50 civarındadır. Alkollü araç kullanımı ağırlaştırılmış suç kapsamında değerlendirilmelidir. Dünyada alkollü araç kullanmaktan dolayı çeşitli önlemler alınmaktadır. Bu konuda ülkemizde de ehliyet geçici olarak el koyulmaktadır. Ancak bu yeterli değildir. Bu konuda yeni bir tedbir olarak; alkollü



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

araç kullanımı sebebiyle ehliyetine el konulan kişi, ehliyetini geri almaya gittiğinde, aracına bir alkol kiti/alkol ölçer takılması düşünülebilir. Kişi aracına alkollü olarak bindiğinde, söz konusu cihaz bunu nefesten/havadan algılayacak ve belirli bir merkeze sinyal gönderecektir. Bu sistem 2009 yılından beri ABD’de uygulanan bir sistemdir. Burada amaç sadece diğer sürücüler alkollü sürücülerden korumak değil, aynı zamanda alkollü sürücüyü de herhangi bir hayati risk taşıyan kazadan korumaktır.

- Ölümlü trafik kazalarında dava sonuna kadar hakim kararıyla ve kusur durumuna göre ehliyete tedbir konulabilir.
- Kamunun trafikle ilgili olan birimlerinde olan görevlilerin alanında uzmanlaşması için sık sık görev yeri değişikliklerinden kaçınılmalıdır.
- Gerek kamu gerek özel sektörde, ilgili tüm paydaşların katılım sağladığı çalışmalar sürekli yapılmalı, trafik güvenliği araştırmaları desteklenmeli, yazılı ve görsel medya ile sosyal medyada, trafik kurallarına uyulması, trafik adabı ve benzeri konularla, trafik kurallarına uyulmaması durumunda yaşanmış ve yaşanabilecek örneklerin yer aldığı programların sürekli olarak yayımlanması ve böylece bu konunun her daim toplumun gündeminde kalması sağlanmalıdır.
- Netice olarak, Bağdat Caddesi özelinde ülkemizin karşı karşıya kaldığı trafik sorununun çözümü üç sacayağına dayanmaktadır: EĞİTİM, DENETİM ve CEZA (MÜEYYİDE).

- Türkiye’de meydana gelen kazaların yüzde 90’ından fazlası insan hatasından kaynaklanmaktadır. Bu kazalara son vermek için öncelikle trafik eğitiminin öneminin ve kaza riski bilincinin ülkemizdeki bütün insanların zihnine, hafızasına yerleştirilmesi gerekmektedir.

İlkokuldan üniversiteye kadar bütün öğrencilerimize trafik kurallarına uyma, trafik adabı, trafikte saygı eğitiminin verilmesi için Milli Eğitim Bakanlığı, YÖK ve ilgili paydaşlar biraraya gelerek proje geliştirmelidir. Güvenli ve kalıcı trafik kültürünün kazandırılması amacıyla eğitimler düzenlenmelidir.

Sürücü kurslarında adaylara verilen eğitimin nitelikli olması için MEB yoğun çaba sarfetmelidir. Kaliteli sürücü yetiştirilmelidir.

- Yoğun teknoloji ile desteklenmiş bir denetim hizmeti verilmelidir. Zira istatistiki bilgilere göre sürücülerin %90’ı elektronik denetim sistemlerine uymakta, bu sistemin



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı

caydırıcılık oranı son derece yüksektir. Bu bağlamda radar, EDS, TEDES, interaktif uyarı ve interaktif denetim sistemi uygulamalarının yaygınlaştırılması elzemdir. Trafik denetim birimleri nicel ve nitelik olarak güçlendirilmelidir.

- Herhangi bir trafik kural ihlali olduğu zaman bu ihlalin cezasının istisnasız olarak verilmesinin sağlanması gerekmektedir.

GEREĞİ DÜŞÜNÜLDÜ

Şehir merkezlerindeki işlek caddelerde ve genel olarak ülkemizde yaşanan trafik sorunlarına ilişkin olarak, yukarıdaki teşhis değerlendirme ve çözüm önerileri dikkate alınarak ve gerektiğinde diğer kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlanarak;

Başbakanlık, İçişleri Bakanlığı ve Milli Eğitim Bakanlığından gerekli önlemlerin alınmasının istenmesine, 3071 sayılı Kanun ve TBMM İçtüzüğü'nün ilgili maddeleri gereğince itiraz yolu açık olmak üzere oybirliğiyle karar verildi.



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
Dilekçe Komisyonu Genel Kurul Kararı



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ
DİLEKÇE KOMİSYONU BAŞKANLIĞI

GENEL KURUL KARARI

Karar Tarihi: 08/05/2018

Karar No: 21

Karar : Şehir Merkezlerindeki İşlek Caddelerin Trafik Sorunlarının Araştırılması ve Alınabilecek Önlemlerin Belirlenmesi Hakkında Karar

 Mithrillah Belma SATIR İstanbul Milletvekili Dilekçe Komisyon Başkanı	 İsmail BİLEN Manisa Milletvekili Dilekçe Komisyon Başkanvekili	 Canan Candemir ÇELİK Gaziantep Milletvekili Dilekçe Komisyon Sözcüsü
 Ramazan CAN Kırıkkale Milletvekili Dilekçe Komisyon Katibi	 Osman MESTEN Bursa Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi	 Orhan KIRCALI Samsun Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi
 Fikri DEMİREL Yalova Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi	 Özcan ULUPINAR Zonguldak Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi	 Özcan PURÇU İzmir Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi
KATILAMADI Melike BASMACI Denizli Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi	KATILAMADI Alican ÖNLÜ Tunceli Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi	KATILAMADI Seyfettin YILMAZ Adana Milletvekili Dilekçe Komisyon Üyesi