

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM
VAKFI



TRAFİK PLATFORMU
ÇALIŞTAYI

25 OCAK 2025-ANKARA

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM VAKFI

TRAFİK PLATFORMU ÇALIŞTAYI

ÇALIŞTAY DÜZENLEME KURULU

Kurul Başkanı: Prof. Dr. Recai PAPUÇCU

Kurul Üyeleri: Prof. Dr. Serdar HAN

Prof. Dr. Ahmet Hakan HALİLOĞLU

Dr. Nurhan ÖGE

Ahmet DOĞAN

ÇALIŞTAY BİLİM KURULU

Dr. Öğr. Üyesi Serdar ÜNVER

Dr. Öğr. Üyesi Hale ŞAHİN

Arş. Gör. Gökçe SERİM

Arş. Gör. Kardelen KAMILOĞLU

Arş. Gör. Osman Yunus ÖZEY

ÇALIŞTAYA KATILAN PAYDAŞLAR

Bisikletliler Derneği

Fahri Trafik Müfettişleri Derneği

Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği

Motosiklet Sürücüleri Federasyonu (MOSEF)

Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği (TRAP)

Türkiye Fahri Trafik Müfettişleri Derneği

Türkiye Trafik Güvenliği Vakfı

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği

Ufuk Üniversitesi

ÇALIŞTAYA KATILAN DIŞ PAYDAŞLAR

İçişleri Bakanlığı- Emniyet Genel Müdürlüğü- Trafik Başkanlığı Denetim Şube Müdürlüğü

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Karayolları Genel Müdürlüğü

ÇALIŞTAYIN ANA TEMASI: Türkiye’de faaliyet gösteren trafikle ilgili sivil toplum kuruluşları arasında iş birliği sağlanması

ÇALIŞTAYIN GÜNÜ VE YERİ: 25 Ocak 2025- Saat 13.00-18.00, Ufuk Üniversitesi İncek Kampüsü Konferans Salonu/ANKARA

ÇALIŞTAYIN AMACI

Çalıştayın amacı “trafik” paydasında buluşan çalıştay paydaşlarını bir araya getirerek trafik ile ilgili temel sorunları tespit etmek, talep ve önerileri öğrenmek ve bu doğrultuda ilgili paydaşlar tarafından kurulacak bir platformun ortak değerlerini ve çalışma esaslarını tespit etmek; uzun vadede Platform aracılığıyla paydaşlar arasında iş birliği sağlamanın ve ortak çalışmalar yürütmenin yollarını belirlemektir.

ÇALIŞTAYIN YÖNTEMİ

- Çalıştay kapsamında ana sorunların belirlenmesi için paydaş sivil toplum kuruluşlarıyla ön görüşmeler yapılmıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda tespit edilen konular Çalıştayda yapılan sunuşların ana temalarını oluşturmuştur.
- Çalıştay iki oturum şeklinde gerçekleştirilmiştir.
- Çalıştayın verimliliğini arttırabilmek için dış paydaşlar olarak ilgili kamu kurum ve kuruluşları davet edilmiştir; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Denetleme Şubesinden ve Karayolları Genel Müdürlüğünden temsilcilerin katılımıyla sivil toplum ile idare arasındaki ilişki güçlendirilmiştir.
- Çalıştay sonuç raporu kapsamında yapılacak iyileştirme faaliyetleri için Ufuk Üniversitesinden bilimsel destek alınması ve Üniversite ile iş birliği yapılması planlanmıştır.

TRAFİK PLATFORMU ÇALIŞTAYI

A. AÇILIŞ KONUŞMALARI

1. Prof. Dr. Ahmet Hakan HALİLOĞLU

Ufuk Üniversitesi Rektörü

Ufuk Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Ahmet Hakan HALİLOĞLU misafirleri ve katılımcıları selamlayarak başladığı konuşmasında Bolu-Kartalkaya’da meydana gelen elim kazada hayatını kaybedenlere başsağlığı ve yaralılara şifa dilemiş, felaketlerin yaşanmasından önce alınacak önlemlerin hayati olduğuna vurgu yapmıştır. Ufuk Üniversitesi kurucu vakfı olan Trafik Kazaları Yardım Vakfı'nın kuruluş amacına uygun bir çalışma yapmasının mutluluğunu paylaşmıştır. Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre her yıl bir buçuk milyona yakın insanın trafik kazalarında hayatını kaybettiği ve elli milyona yakın insanın engelli kaldığı düşünüldüğünde trafik kazalarının ciddi bir halk sağlığı sorunu olduğuna dikkat çekmiştir. Çalıştayın, Vakfın kuruluş amacıyla gösterdiği paralellik ile trafik kazalarının önlenmesi hususunda alınması gereken tedbirler ve sunulacak öneriler sayesinde faydalı olacağına olan inancını katılımcılarla paylaşmıştır.

2. Prof. Dr. Recai PAPUÇCU

Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı

21 Ocak 2025 günü Bolu-Kartalkaya’da yaşanan kazada hayatını kaybedenler için taziye ve yaralılar için şifa dileklerini paylaşarak konuşmasına başlayan Prof. Dr. Recai PAPUÇCU, her alanda mevzuatın önemini vurgulamıştır. Avrupa standartlarında hazırlanan mevzuatın herkese eşit bir şekilde uygulanması ve bu mevzuata uyulmasında önleyici etkinin sağlanmasının önemini dile getirmiştir. Vakfın kuruluşu, Ufuk Üniversitesi Hastanesinin kuruluşu ve Vakıf bünyesinde daha önce yapılanlara ilişkin tarihi bilgi verdikten sonra, Vakıf Başkanı olarak Vakfın asli amacı gereği trafik güvenliği hakkında bir gündem oluşturmaya ve Vakfı yeniden canlandırmaya yönelik iradesini vurgulamıştır. Üniversite bünyesinde Trafik Kazalarını Araştırma ve Önleme Enstitüsünün yeniden aktif hale getirdiklerini belirterek, bu Çalıştay vesilesiyle diğer sivil toplum kuruluşları ile kamu tüzel kişilerinin katılımı ve Devlet ile iş birliğine açık ve hazır olduklarını ifade etmiştir.

B. PROTOKOL KONUŞMALARI

1. Prof. Dr. Mustafa ILICALI

22. ve 26. Dönem Erzurum Milletvekili, İstanbul Ticaret Üniversitesi Öğretim Üyesi

Prof. Dr. Mustafa ILICALI, trafik kazalarının önlenmesi konusundaki eksikliklerin uzun süredir devam ettiğini ve bu konuda mesafe kaydetmenin hem eğitim hem de caydırıcı cezalar yoluyla mümkün olduğunu belirten konuşmasında mevzuatın yeniden düzenlenmesi ve ilkokullarda bilinçlendirme çalışmalarının artırılması için ilgili dernek ve vakıfların birlikte çalışmalarının önemine dikkat çekmiştir. Daha iyi bir trafik düzeni için büyükşehirlerdeki yolların yeniden düzenlenmesinde diğer ülke örneklerinden faydalanılabileceğini belirtmiştir. Sayın Ilıcalı, başkanı olduğu Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği'nin süregelen projelerinde çeşitli bakanlıkların yardımlarını dile getirmiş, bu toplantı vesilesiyle ülkemizin trafik sorununun çözülmesinde somut adımlar atılacağına dair inancının arttığını ifade etmiştir.

2. Prof. Dr. Veysel EROĞLU

Orman ve Su İşleri Eski Bakanı

Bakan Prof. Dr. Veysel Eroğlu, dernek ve vakıfların birlikte çalışmasının önemini vurgulayarak konuşmasına başlamıştır. Sayın Eroğlu, trafik kazalarının insan hatalarının yanı sıra yol hatalarından da kaynaklandığına dikkat çekerek bölünmüş yolların yapılmasının önemini vurgulamıştır. Konuşmada, hava durumunun da trafiğe etkisini vurgulanmıştır. Meteoroloji Genel Müdürlüğü'nün bu doğrultuda yaptığı çalışmalar ve duyuruların önemi üzerinde durulmuş, buzlanma sorunu için ağaçlandırmanın ve yağmur sularının tahliyesi için yol inşaatlarında drenajın önemini altını çizilmiştir. Profesör Eroğlu, eğitim ve bilinç kazandırma girişimlerini değerli bulduğunu belirtmiş; ayrıca caydırıcı cezaların kurallara uymaya yarayacağına olan inancını bir kez daha ifade etmiştir. İnsan hatalarının başlıca sebepleri arasında sürücülerin uykusuzluğunu ve ihmal edilen araç bakımları bulunduğunu dile getirmiştir. Trafik yoğunluğunu azaltmak için taşımada raylı sistem ağının genişletilmesi gerektiğini belirtmiştir. Konuşmasında, uçak ve gemi kazalarının ele alınmasının ayrıca faydalı olacağını ifade etmiş ve motosiklet/scooter kazalarının azaltılması yönünde bir seferberlik başlatılması gerektiğini vurgulamıştır.

C. SUNUŞLAR

1. Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği

Konuşmacı: Onur ORHON

Konu: Trafik Kazalarının Önlenmesine Yönelik Mevzuat Görüşleri Başlığı Altında Yetersizliklerin Sunumu

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği 1959 yılında kurulmuş olup Türkiye adını kullanan kamuya yararlı bir sivil toplum kuruluşu olarak 66 yıldır faaliyet göstermektedir. Derneğin amacı biz kaza olmadan önce kazaların önlenmesi konusunda alınacak tedbirlerdir. Cumhurbaşkanlığı Hükümet sistemi yürürlüğe girmeden önce Karayolu Yüksek Güvenlik Kurulu üyesi olan Dernek bugün Büyükşehirlerde il ve ilçe trafik komisyonlarında görev almaktadır. Derneğin emniyet kemeri kullanımı, bebek koltuğu ve kış lastiği uygulamalarında önemli katkıları olmuştur.

Ülkede hemen her gün kazalar olmakla birlikte yapılan tartışma ve değerlendirmeler o günle sınırlı kalmakta, konu yargıya intikal ettikten sonra, bir sonraki kazaya kadar unutulmaktadır. Mevzuatta görev ve yetki dağılımı düzenlenmiş olmakla birlikte bu dağılım sorunların çözümüne büyük engel oluşturmaktadır. 8 bakanlık trafikle ilgili konularda görevlendirilmiştir. Büyükşehirlerde Ukome, il ve ilçelerde Trafik Komisyonu yetkilendirilmiştir. Türkiye Odalar Borsalar Birliği, Türkiye Şoförler Odası, Türkiye Otobüsçüler Federasyonu ile Tüm Otobüsçüler Federasyonu ilgilenmektedir. Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği, idari ve hukuki düzenleme taleplerini sürekli olarak ilgili makamlara sunmaya çalışmaktadır.

Uzun zamandır üzerinde durulduğu gibi kazalardaki ölüm oranları artmaktadır. Cumhurbaşkanlığı tarafından açıklanan 10 yıllık Trafik ve Yol Güvenliği Eylem Planı hedefleri kapsamında 2030 yılına kadar sıfır can kaybı hedefi için önümüzdeki bu mevzuat engellerinin kaldırılması gerekmektedir. Bunun için çift yolların devreye girmesi, emniyet kemeri kullanımının vurgulanması büyük fayda sağlayacaktır.

Şehirlerarası yollarda meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kazalarda ise işletmeci, sürücü ve yolcu bazında yeterli bilinçlendirmenin yapılmadığı, işletmelere dair önlemlerin alınmadığı ve karayolu denetimlerinin yetersizliği görülmektedir. Dernek tarafından hazırlanan rapor içeriğinde ayrıca kaza nedenleri ortaya konmuş ve yapılması gereken düzenleme önerileri sunulmuştur. Temelde üzerinde durulan 2 konu bulunmaktadır: birincisi hız, ikincisi ise kış lastiğidir.

Aşırı hızdan kaynaklanan kazaların önlenmesi için araçların yasal hız sınırları içinde hareket etmesi sağlanmalıdır. Bu, otobüslerde 100 km kamyonlarda 90 kilometredir. Bu araçlar fabrikadan yasal hız sınırları belirlenerek çıkmakta ise de merdiven altı işletmelerde müdahale edildiği bilinmektedir. Bu nedenle araçların hız değerleri yeniden ele alınmalıdır. Kısa vadede 100 km sınırlandırma ile ilgili Bakanlıkça yetkilendirilmiş bir servisten belge alınması sağlanmalıdır. Bu servisler de denetlenmelidir. Yol boyunca takograf cihazı kullanımı

yaygınlaştırılmalı ve Trafik Denetleme ekipleri takograf cihazları konusunda eğitilmelidir. Hız sınırı ayarları ve takograf cihazında değişiklik yapmaya çalışan servisler denetlenmeli ve bunlara yaptırım uygulanması için yasal düzenleme yapılmalıdır. Yaptırım konusunda mevcut yasal düzenlemeler bulunmakla birlikte yetersiz kısımlar için yeni yasal düzenleme yapılmalıdır. 2006 yılında çıkarılan Ölçüler ve Ayar Kanunu kapsamında olan hız sınırlandırıcı donanımlar ve bakımlarla ilgili servis hizmetleri yönetmeliği çıkarılmalıdır. Araç muayenesi kusur tablosunda halen hafif kusur olarak görülen hız sınırlandırıcı ağır kusur kapsamına alınması gerekmektedir. Araç muayenesinde yetkili firmaların düzenleyeceği hız sınırlandırıcılara ilişkin bilgi ve belgeler titiz bir şekilde kontrol edilmelidir.

Karayolları Trafik Yönetmeliğine göre hız sınırı otobüslerde 110 km kamyonlarda 99 km'dir. Bu sınırlar 92/ 24/ AT Yönetmeliği ile çelişmektedir. Bu sınırların 100 ve 90 km olarak düzeltilmesi gerekmektedir.

Periyodik bakımların yanı sıra sürücü sağlığı, güvenliği ve sosyal haklarını ön plana çıkararak bir düzenleme de yapılabilir. Birçok bakanlığın yetki alanına giren bu çalışma koordinatör bir bakanlık nezdinde yapılabilir.

Bir diğer konu ise kış lastiğidir. Bilindiği gibi her yıl 1 Aralık- 1 Nisan arasında ticari araçlar olan otobüs, kamyon, minibüs benzeri yük büyük taşıyan araçlar için kış lastiği kullanma zorunluluğu bulunmakta ve ağır hava koşullarının yaşandığı bölgelerde zincir kullanımı da gerekmektedir. Yaklaşık 3 yıldır Dernek olarak üzerinde durduğumuz kış lastiği uygulaması ile ilgili mevzuat eksikliğinin yeni bir kış döneminde daha giderilmediği görülmektedir. Bu konuda bakanlıklar arasındaki yetki ve sorumluluk ikilemi sorunların çözümüne engel oluşturmaktadır. Karayolları Trafik Kanunu ile Kış Lastiği Tebliği arasında çelişkiler bulunmaktadır. Özellikle iç ve doğu bölgelere yapılan yolculuklarda otobüs kamyon tren gibi araçlarda uluslararası mevzuata uygun lastik kullanılması gerekmektedir. Bu çalışma kapsamında yönetmelik ile Tebliğ arasındaki farklılık giderilmeli ve uluslararası standartları sağlayan kurallar getirilmesi gerekmektedir.

2. Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği

Konuşmacı: Gülümser LEKPEK

Konu: Trafikte Küçük Hata Yoktur

Trafikte önemsenmeyen küçük hatalar vardır. Sürücüler, yolcu ve yayaların önemsemediği küçük hata dediği şeyler aslında büyük sorunlar ve sorumluluklar getirmektedir. Türkiye maalesef kuralları sevmeyen, trafik kültürü oluşmamış bir ülkedir. Bu nedenle, Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği küçük yaştaki çocuklardan eğitime başlayarak bu kültürü oluşturmaya çalışmaktadır.

Küçük gibi görünen hatalardan en önemlisi hız limitidir. Çözüm olarak kademeli cezaların artırılması, meblağların caydırıcı olması, hız kontrol sistemi zorunlu olması, sürücülerin hız limitlerine uyulması konusunda yapılan eğitimlerin sıklaştırılması gerekmektedir.

Yaya önceliğine uymamak, yaya geçitlerinde veya yaya önceliği olan bölgelerde araç sürücülerinin durmaması kazalara yol açmaktadır. Çözüm önerisi yine yasal düzenlemelere dayanmaktadır. Ağır ve caydırıcı cezalar ile teknolojik alt yapı ile güçlendirilmiş denetim mekanizmaları geliştirilmelidir. Akıllı trafik sistemleri ile yaya geçidine yaklaşıldığında aracın hızını azaltmak için sensör ve ışıklı sistemler kullanılabilir ve yaya geçitleri görünür hale getirilebilir.

Sinyal vermemek, arkadan gelen araçların beklenmeyen manevralara tepki verememesine ve zincirleme kazalara neden olmaktadır. Çözüm olarak yine cezalandırma. Uyarı veren sensörlerin kullanılabilmesi, kamu spotları ve reklamlar aracılığıyla sinyal vermeme neden olduğu kazalar anlatılmalıdır. Şerit değiştirme noktalarını ve kavşaklara sinyal verin gibi uyarı levhalarının yerleştirilmesi önleyici bir çözüm olacağını düşünülmektedir.

Üçüncü en büyük hata ise cep telefonunu kullanmaktır. Bu sebeple cep telefonlarının araçlara bağlanması sistemi etkinleştirilmelidir. Trafik ekipleri, mobil cihaz kullanımının tespit eden özel denetimlere ağırlık vermelidir.

Trafikte can ve mal kayıplarının sebebi %99 oranla insan hatasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle çocuklarda ve ailelerde trafik bilinci oluşturulması gerekmektedir. Bu projenin amacı da budur. Trafikte küçük hata yoktur projesi ile aileleriyle birlikte ortalama 126.000 çocukta farkındalık oluşturulmuştur. Ayrıca trafikte küçük hata yoktur, mobil oyununu geliştirilmiştir. Bu mobil oyunla öğrencilerin her an her yerde eğlenerek trafik kurallarını öğrenmeye devam etmeleri amaçlanmıştır. Ancak trafik eğitimi gönüllü derneklerle sınırlı kalmamalı bir hükümet programı haline gelmeli ve okullarda trafik dersleri zorunlu ders olarak okutulmalıdır.

Katılımcı Katkı ve Önerileri:

-Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkan Yardımcısı Prof. Dr. Serdar HAN:

Eğitimin çocuk ve yetişkin eğitimi olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Çocuk eğitiminde ilk ve ortaöğretim ders müfredatına trafik dersi zorunlu ders olarak eklenmeli ve Eğitim Fakültelerinde trafik öğretmenliği uzmanlık alanı açılmalı, lisans ve lisansüstü eğitimler verilmelidir. Bu kapsamda Ufuk Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü İlk Yardım ve Acil Tezli Yüksek Lisans programı içinde çalışma yapılabilir ve yeni lisansüstü eğitim programları ile Üniversite bünyesindeki Sürekli Eğitim Merkezi nezdinde programlar tasarlanabilir. Bunun için uzman öğretim üyesi desteği kadar ilgili programlardan mezun olacak öğrencilerin istihdamında kamu ve özel sektör iş birliğine ihtiyaç bulunmaktadır.

-Ufuk Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mustafa KILIÇ:

Trafik kendi içinde çok boyutlu; motor, sürücü ve hukuki boyutları olan bir alan olduğu için lisansüstü eğitim programına dahil edilmesi daha uygundur. Ayrıca eğitimcilerin eğitimi için açılacak programlarla gönüllülere ulaşılabilir ve eğitim ağı genişletilebilir.

3. Motosiklet Sürücüleri Federasyonu

Konuşmacı: Murat TOMRİS

Konu: Motokuryelerin Eğitim ve Sertifikasyonu

Motokuryeler tarafından yapılan trafik kuralı ihlallerinin sebebi mevcut esnaf-kurye sistemidir. Esnaf-kurye sisteminde paket başı ücretlendirme sistemi ile sektörde çalışan motokuryeler günde asgari 12 saat çalışmak zorunda kalırken bazen 18 saate kadar çıkabilmektedir. Bu durum trafik güvenliğini de tehlikeye soktuğu gibi insan hayatı bakımından da tehlikelidir. Motosiklet sürücülerinin dikkatini etkilenmekte ve paket yetiştirme telaşı içinde hata yapma ihtimali artmaktadır. Sektördeki yüksek rant motokuryelerin sigortasız ve kaçak yollarla çalıştırılmasına yol açmakta ve bu durum ülke ekonomisini olumsuz etkilemektedir.

Bu konuda sosyal sorumluluk projelerinin yanı sıra bakanlıklarca motokuryeler için mesleki yeterlilik belgesi programlarının hazırlanması, yirmi yaş altındakilere motokuryelik yapmanın yasaklanması, motokuryeler için sürücü belgesi dışında eğitim ve sertifika programlarının düzenlenmesi gerekmektedir. Motokuryelerin eğitimi ve sertifikasyonu gibi konuların salt prosedür olarak görülmemesi için eğitimler bu işe gönül veren ve durumun vahametinin farkında olanlar tarafından verilmelidir.

Ayrıca Karayolları Taşıma Yönetmeliğinde konuya ilişkin gerekli düzenlemelerin yapılması, ilgili Bakanlıkların sektöre yönelik yönetmelikler hazırlaması; motokuryelerin hızlı teslimat yapma baskısını önleyecek kamu spotlarının hazırlanarak toplumsal bilincin oluşturulması, esnaf-kurye sisteminin denetiminin sağlanması gerekmektedir. Özellikle kuryelerin denetimi konusunda özel sektör ve firmaların da dahil edildiği elektronik bir denetleme sistemi kurulmalıdır.

Son olarak motokuryelerin firmalar tarafından iş ortağı olarak gösterilerek özlük haklarından yararlanması engellenmekte ve hukuki boşluktan yararlanılmaktadır. Dolayısıyla motokuryelerin özlük hakları, çalışma koşulları ile motokuryelerin firmalarla yapacağı sözleşmeler hukuki zemine oturtulmalıdır.

Yine yelek, kask gibi ekipmanlar fahiş fiyatlarla satıldığından motokuryeler daha düşük fiyatlı orijinal olmayan, koruyuculuğu düşük ekipmanlara zorlanmaktadır.

Katılımcı Katkı ve Önerileri:

-Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkan Yardımcısı Prof. Dr. Serdar HAN:

Motokuryelerin eğitiminde Ufuk Üniversitesi Sürekli Eğitim merkezi ve Üniversite Enstitüleri işbirliğinde eğitim programları açılabilir.

-Orman ve Su İşleri Eski Bakanı Prof. Dr. Veysel EROĞLU:

Motokuryelere ilişkin yasal düzenlemeler bir zorunluluktur ve elektrikli bisiklet ve scooter gibi taşıtların da bu kapsama dahil edilmesi gerekir.

-Ufuk Üniversitesi Meslek yüksekokulu Müdürü Prof. Dr. İsmet Türkmen DERDİYOK:

Karayolları trafik standartları bakımından sertifika programları için Türk Standartlar Enstitüsünün öncülük yapabilir. Mesleki yeterlilik için eğitimlerin zorunlu olması ve toplumsal bilinç için Ufuk Üniversitesi bünyesinde farkındalık eğitimlerinin düzenlenmesi önerilebilir.

-Trafikte Ortak Akıl Projeleri Derneği Gülümser LEKPEK:

Motosiklet sürücülerinin kask kullanımını sebebiyle yaşlarının tespitinin daha zordur. Bu sayede küçük yaşta ehliyetsiz motosiklet kullananlar denetimden kaçabilmektedir.

-Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı Prof. Dr. Recai PABUÇCU:

Motosikletlilerin kasklarının kalitesi önemlidir, yüksek kaliteli kasklara daha ucuz yollardan ulaşılabilmesi için gümrükte kolaylık sağlanabilir.

-Prof. Dr. Veysel TİRYAKİ:

Yüksek kaliteli kaskların üretiminin Türkiye’de yapılabilir.

-Türkiye Fahri Trafik Müfettişleri Derneği Başkanı Tahsin SENDİNÇ:

Motosiklet sürücülerinin sürüş ekipmanlarının kalıcı demirbaş olarak kaydedilebilir ve bu sayede denetim kolaylaşabilir.

-Ufuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Dr. Serdar ÜNVER:

Yüksek kaliteli kask üretimi için askeri fabrikaların potansiyeli değerlendirilebilir. Motokuryelerin iş güvenliği kapsamında değerlendirilmeli, işveren firmalar ile hizmet alan firmaları da kapsayan bir mevzuat çalışmasının yapılmalıdır. Hukuki süreçlerle ilgili Ufuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi gereken desteği verecektir.

-Prof. Dr. Yeşim YASAK:

Milli Eğitim Bakanlığı sürücü eğitimlerine trafik adabı konusunu da eklemişse de bu konuya motosikletlilerin de dahil edilmesi, bu bağlamda Milli Eğitim Bakanlığı ile koordineli olarak çalışılmalıdır. Benzer şekilde trafik psikolojisi üzerine de çalışmalar yapılmalı, trafikte stresin kontrol altına alınması temalı araştırmalar yapılmalı ve eğitimler verilmelidir.

-Haktan MAZMANOĞLU:

Yemek sipariş sitelerinde trafik güvenliğini tehlikeye sokacak şekilde hızlı teslimat baskısının oluşturulmaktadır. Bu platformda bir araya gelen sivil toplum kuruluşları aracılığıyla bu baskının kırılması için faaliyetler yapılmalıdır. Özellikle zorlu hava şartlarında verilen siparişlerle motokuryelerin can güvenliğinin tehlikeye atılmaktadır.

-Ufuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ahmet Alpay DİKMEN:

Trafikte korunması gerekenler zayıflardır. Motosikletliler de zayıf konumdadır. Bu nedenle eğitim ve baskı güçlü olandan, yani otomobil vs. sürücülerinden başlamalıdır.

4. Fahri Trafik Müfettişleri Derneği

Konuşmacı: Sami GÜLEÇYÜZ

Konu: Trafikte Algılanabilirliği ve Caydırıcılığı Sağlayan İstisna ve Muafiyetsiz, Etkin ve Adil Denetimin Yolları ve Olumlu Sonuçları

Trafik sorunlarının çözümü için eğitim, mühendislik ve denetim başlıkları altındaki eksiklikler incelenmelidir. Eğitim için ilk olarak trafik bilincinin artırılması ve ailelere trafik kültürünün aşılanması gerekmektedir. Diyanet İşleri Başkanlığı da dahil olmak üzere trafik konusunda bilinç oluşturulması için kamu kurum ve kuruluşları ile medyanın desteği alınmalıdır.

Trafik denetimleri herkes için adil ve eşit olmak zorundadır. Özellikle bürokratlar, hkim-savcılar, siyasiler yönünden trafikte sağlanan istisnaların kaldırılması ve muafiyetsiz denetimin sağlanması zaruridir. Denetimin etkin ve yaygın olmalıdır. Trafik polisleri tarafından sabit noktalarda yapılan kısıtlı denetim yetersizdir ve bu anlamda teknolojiden de yararlanarak herkese karşı geniş kapsamlı bir denetimin yapılabilmesi için gerekli çalışmalar yapılmalıdır.

Fahri trafik müfettişleri özellikle denetim noktasında önemli bir görev ifa etmektedir. Trafikte işlenen suçlar ve haksız fiiller için görülen kamu davalarında sivil toplum kuruluşlarının ortak hareket ederek müdahil olması gerekmektedir. Bu alıştay kapsamında bir araya gelen dernek ve vakıfların buna vesile olması önerilmiştir. Aynı zamanda özellikle trafikte işlenen suçlar bakımından mahkemelerin verdiği kararlar toplumun vicdanıyla örtüşmemekte ve bu suçlar bakımından gerekli hukuki düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Katılımcı Katkı ve nerileri

-Murat TOMRİS:

Mahkemeler nezdinde silah ya da kesici aletle birini öldürmek ile trafikte öldürmek birbirinden farklıdır. Bir sürücü kasıtlı bir biçimde yani alkol ya da uyuşturucu madde olarak araç kullanırken birinin ölümüne neden oluyorsa burada cezalandırma daha ağır olmalıdır. Daha önce bilinçli taksir düzenlemesi getirildi ama cezaların caydırıcılığı bakımından yeterli sonuç alınamamış görünmektedir.

5. Türkiye Trafik Güvenliği Vakfı

Konuşmacı: Tacettin KINAY

Konu: Trafik Güvenliğinde zelleştirmelerin Etkisi

Sayın Tacettin KINAY yaşadığı kayıp nedeniyle çalıştaya katılamamıştır.

6. Türkiye Fahri Trafik Müfettişleri Derneği

Konuşmacı: Tahsin SENDİNÇ

Konu: Trafikte Denetim

Trafikte denetim eksikliği trafik sorunlarının başında gelmektedir. Bu eksiklik özellikle trafikte standartların belirlenmesinde ve kuralların uygulanmasında ön plana çıkmaktadır. Aynı ilin farklı ilçelerinde bile araçların hız sınırlarının değişiklik göstermesi bir yana özellikle büyükşehirlerde yerleşim yerlerinde park yasaklarına ilişkin yasal düzenlemelere uyulmamaktadır.

Denetim eksikliği denetimde şeffaflık ile devlete güven ilkelerinin geliştirilip bütünleştirilmesiyle giderilmelidir. Örneğin MOBESE cihazlarının hız ölçümünde hata payı bulunmakta ve ihtimal nedeniyle orantısız trafik cezalarıyla karşılaşan insanların güveni zedelenmektedir. Bunun yolu trafik konusunda sadece sürücülerin değil; yolu yapanların, denetleyenlerin, araç onarımı işiyle uğraşanların da eğitim almasıdır. Ayrıca unutulmamalıdır ki trafik milli servetin bir parçasıdır ve bu bilinç oluşturulmalıdır. Bu bağlamda, fahri trafik müfettişlerine tanınan yetkilerin arttırılması ve trafik cezalarının iptaline ilişkin davalarda ispat yükünün ceza kesilen (davacı) tarafa yüklenmesi yönünde hukukî düzenlemeler yapılması önerilmektedir. Trafikte standartların belirlenebilmesi için trafik konusunda veriye sahip olmak gerekmekte ise de veri toplama ve analiz açısından eksiklikler bulunmaktadır. Bu bakımdan, platformun trafik hakkında veri toplamasının, bu konuda bilimsel araştırmalar yapmasının önemli olacaktır. Bu verilerin toplanmasında bilimsel yöntemler ve teknolojiye ve mümkünse yapay zeka araçlarından yararlanılması gerekmektedir. Bu konuda kamuoyu desteği ile Meclis'ten de yardım alınabileceğini ve platformun inisiyatif alması gerektiğini belirtilmiştir.

Katılımcı Katkı ve Önerileri:

-Gürbüz ERDOĞAN:

Şehirlerarası yollar ve şehir içi trafiği azaltmak için yapılan çevre yolları yapıldıktan kısa süre sonra şehirler hızlı büyüdüğü için şehir içinde kalmaktadır. Yol planlaması şehirlerin büyüme oranı dikkate alınarak yapılmalıdır.

7. Bisikletliler Derneği Konuşmacı:

Murat SUYABATMAZ

Konu: Bisikletli Ulaşım Temel Trafik Eğitimi

Yol ve trafik güvenliği bakımından bisiklet kullanımına dikkat edilmelidir. Türkiye'de bisiklet kültürü oluşturulamamış ve bisiklet kullanımı için yeterli altyapı sağlanamamıştır. Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri bağlamında belirlediği bütün hedefler -özellikle sürdürülebilir kentlerin inşası- bakımından bisikletlerin önemli bir yeri bulunmaktadır ve bu konuda eyleme geçilmesi gerekmektedir. Bu da eğitim ile mümkündür,

öncelikle ilk ve orta okullarda trafik güvenliğine ilişkin derslerde müfredatların ve kitapların güncellenmesi, trafikte bir taşıt olarak bisiklet kullanımının merkeze alındığı bir müfredat gerekmektedir. Böylece bisikletin bir hobi aracı olarak değil de trafikte bir taşıt olduğu bilinci çocuklara aşılmalıdır. Çocukların eğitimi bakımında diğer önemli husus ise trafik eğitim parklarıdır.

Trafik eğitim parklarına gereken önem verilmemekte ve bu parklar, lunapark ve kafeterya işletmecileri tarafından idare edilmektedir. Bu yanlışın düzeltilmesi ve çocuklara trafik eğitim parklarında bisiklet odaklı eğitim verilmesi gerekir. Trafik eğitim parklarında akülü arabalar ile yapılan eğitim isabetli değildir, bu durum çocukları araba kullanımına teşvik etmekte ve bisikletten uzaklaştırmaktadır. Aynı zamanda bisiklet kullanımı için sadece yol ve park yeri yapmanın yetmez, bu konuda uygulamalı eğitimlere ağırlık verilmesi gerekir. Trafik güvenliği için trafik işaret ve levhaları yönünden de bilincin artırılması elzemdir ve bu konuda Yüksek Öğretim Kurulu bünyesinde trafik öğretmenliğine önem verilmelidir.

Katılımcı Katkı ve Önerileri

-Prof. Dr. Ahmet Hakan HALILOĞLU:

Örneğin Ankara'da düzenlenen bisiklet turları için yollardaki bariyerler kaldırılıp, turdan sonra tekrar koyulmaktadır. Bu da hem masrafa sebep olmaktadır. Bariyerlerin ya tamamen kaldırılması yoluna gidilebilir ya da alternatif bisiklet güzergahları belirlenebilir. Ayrıca çocuklara bisiklet eğitimi yanlış verilmektedir. Öncelikle çocuklara denge eğitimi verilmelidir. Ayrıca yurtdışı örneklerdeki gibi bisikletin temel bir ulaşım aracı haline gelmesi için insanlar bilinçlendirilmelidir.

8. Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği

Konuşmacı: Vedat ŞAHİN

Konu: Araç Muayene İstasyonlarının Donanımı, Muayene Süresi, Ücret ve Hizmet Kalitesinin Değerlendirilmesi

Araçların periyodik muayenesinden amaç; Karayolunda seyreden motorlu ve motorsuz araçların TRAFİK GÜVENLİĞİNİ tehlikeye sokmadan seyredebilecekleri teknik donanıma sahip olup olmadıklarını kontrol etmektir. Bu görev Türkiye'de 3 ortaklı TÜVTÜRK tarafından yapılmaktadır. Biri yerli ikisi yabancı olan ortaklar 0.33 oranda hisselerine sahiptir. Basında ve sosyal medyada çokça tartışılan ücretlerin yüksekliği konusunda, kamuoyunun bilmediği bir konunun açıklanması gerekir. Alınan ücretin kdv si, ücretin yarısı ve gecikme zamlarının tamamı doğrudan hazineye gitmektedir. Ayrıca bu şirketler ihale sırasında Devlete 500 milyon dolar ihale bedeli ödemiş, 1 milyar dolarlık ta yatırım yapmışlar ve 313 istasyonla hizmet vermektedirler. Konuya bütüncül olarak baktığımızda alınan ücret fahiş miktarda değildir. Ayrıca verilen bu ücret trafikte, güvenli araçlarla karşılaşmamıza, araçlardan kaynaklanacak olumsuzlukları bertaraf etmeye geçecek bir ücrettir. Müşterilerin park yeri ve sosyal ihtiyaçlarını karşılamaya daha fazla özen gösterilmesi, randevu sıkışıklığına çözüm üretilmesi, kredi kartı ile ödemede komisyon alınmasına son verilmesi gerekir.

Araç muayene istasyonlarının trafik ve yol güvenliği bakımından önemlidir. Bu sayede, trafiğe çıkmaması gereken kusurlu araçlar tespit edilebilmektedir, araç muayene istasyonlarında karşılaşılan bazı sorunlar mevcuttur. Bunlardan biri vatandaşların araç muayene istasyonlarındaki yoğunluk sebebiyle randevu almakta çektiği sıkıntılardır. Bir diğer sıkıntı ise araç muayene istasyonlarında sürücüler bakımından konfor olmamasıdır. Bu sorunların çözülmesi gerekmektedir. Almanya, Danimarka, İran gibi ülkelerdeki araç muayene sistemi incelendiğinde bu ülkelerdeki sistemler Türkiye için örnek teşkil edebilir. Araç muayene sistemi yaygınlaştırılarak rekabet ortamının sağlanmasının vatandaşın lehine olabilir. Son olarak araç muayene istasyonları üzerinde denetim yapılmalıdır.

9. Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı

Konuşmacı: Prof. Dr. Serdar HAN

Konu: Platformun Çalışma Prensipleri, Alt Çalışma Grupları, 2-9 Mayıs trafik Haftası

Toplam 9 derneğin bir platform çatısı altında etkin bir şekilde çalışması için öncelikle çalışma ilkeleri belirlenmelidir. Bu ilkeler; ortak vizyon ve misyon belirleme, iletişim ve bilgi paylaşımı, karar alma süreçlerinin ortaklaştırılması, eşitlik ve adalete dayalı çalışma, koordinasyon ve iş birliği, çatışma halinde çözüm mekanizmaları, hesap verebilirlik ve denetim, esneklik ve adaptasyon, eğitim ve kapasite geliştirme ile hedeflere ulaşma ve izlemedir.

Bu amaçla bir araya gelen Vakıflar ve Dernekler için Çalıştay Bilim Kurulu'nda görev alan Dr. Öğr. Üyesi Serdar ÜNVER ve Dr. Öğr. Üyesi Hale ŞAHİN tarafından hazırlanan protokol taslağı Çalıştaya katılım sağlayan dernek ve vakıflar ile trafikle ilgili çalışmalar yürüten diğer sivil toplum kuruluşlarıyla paylaşılacaktır.

Katılımcı Katkı ve Önerileri

-Prof. Dr. Recai PABUÇCU:

Ufuk Üniversitesi trafik konusunda eğitim için önemli bir rol oynayabilecektir. Bunun için Üniversite öğrencileri teşvik edilerek sahaya sürülebilir. Ortak çalışmalar yapılabilmesi adına bütün derneklerin tek platform altında buluşmasının değerlidir. Mayıs ayında Trafik Haftası kapsamında tekrar derneklerin, vakıfların ve Üniversitenin ortaklaşa bir çalıştay düzenlemesini önermiştir.

-Prof. Dr. Mustafa ILICALI:

Çalıştaya katılan derneklerin ve vakıfların tek çatı altında toplanarak bir federasyon kurulabilir. Bu federasyon devletin desteğini de alarak trafik konusunda önemli çalışmalar yapılabilir. Devletin ilgili birimleriyle sivil toplum kuruluşlarının ortak çalışmasının başarıya ulaşmada önemli bir faktördür. Bu Çalıştay vasıtasıyla önemli bir altyapının oluşmuş ve hazırlanan protokol için dernek ve vakıflardan görüş alınarak son halinin verilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca bu platform sadece Çalıştaya katılan dernek vakıflarla sınırlı kalmamalı, trafikle ilgili diğer dernek ve vakıfların da tespit edilerek platforma dahil edilmelidir.

Dış Paydaş Katkı ve Önerileri:

-Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı Denetleme Şube Müdürü Zafer AYDIN:

2024 yılı yıl sonu itibariyle Türkiye'de tescilli araç sayısı 31.000.000'un belki biraz üzerindedir, Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından 83.000.000 araç denetlenmiştir yani 2024 yılı sonu itibariyle bir araç yaklaşık 3 kez denetlenmiştir. Çalıştayda motosiklet federasyonunun değerli katkıları oldu, onların da bahsettiği gibi daha öncesinde de yaptığımız çalıştaylar oldu ve bu çalıştaylarda tespit edilen sorunlar ve çözümüne önerilerinin hepsi not alınarak bundan sonraki yapılması gerekenler dahilinde hedefler belirlendi. Bu konudaki çalışmalarımız devam ediyor. Biz yol durumlarına göre hangi gün, hangi saatte yoğunluk oluşuyorsa buralarda denetimler planlayarak trafik kazalarını önlemeye çalışıyoruz. Bunu kendimizin asli vazifesi olarak görüyoruz. Bu noktada yaptığımız analizler çerçevesinde hazırlanan kontrol programlarıyla bunu uygulamaya çalışıyoruz. 3 Şubat 2021 tarihinde Karayolu, Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Trafik Güvenliği Eylem Planı yayınlandı ve bu strateji belgesi ve eylem planının devamı niteliğinde olan 2024 - 2027 Trafik Güvenliği Eylem planı yayınlanmıştır. Kısaca bahsetmek gerekirse 41 amaç, 104 hedef ve 518 tane performans göstergesi bulunmakta ve bu performans göstergeleri bugün burada bahsedilen trafik öğretmenliği, şehirler arası yollarda hız sınırlarının standartlaştırılması gibi konulara değinebilecek niteliktedir. Yapılan çalışmaların guvenlitrafik.gov.tr internet adresinden incelenmesi mümkündür.

-Karayolları Genel Müdürlüğü Genel Müdür Yardımcısı Ahmet ASLAN:

Karayollarında yolcu ve yük taşımacılığının artmasına rağmen kaza oranlarının düşmektedir. Bölünmüş yollar bu azalmada önemli bir yere sahiptir. Karayolları Genel Müdürlüğünün bisiklet ve motosiklet sürücüleri için de çalışmaları vardır.

D. SONUÇ VE ÖNERİLER

Çalıştayda trafik ile ilgili sorunlar eğitim, denetim, yatırım ve mevzuat olmak üzere 4 temel başlık altında incelenmiştir. Bu kapsamda öneriler aşağıdaki gibidir:

1. Eğitim

Eğitimin çocukluk çağından itibaren aile ve okulda verilmesi gerekmektedir. İlk ve ortaöğretim ders müfredatı düzenlenmeli ve trafik dersi zorunlu ders olarak okutulmalıdır. Bunun için de Eğitim Fakülteleri bünyesinde trafik öğretmenliği uzmanlık alanı açılmalı, özellikle lisansüstü eğitim programları ile öğretmenlerin trafik eğitimindeki rolü güçlendirilmelidir.

Yetişkin trafik eğitimi için de mesleki eğitim ile sertifikasyon programlarına ağırlık verilmeli, bu eğitimler uzman ve gönüllü kişilerce yürütülmelidir. Eğitim yalnızca sürücü ve yayalar için değil; denetimle görevli kurumlar, yol yapımında görev alanlar ve hatta araç servis ve tamircileri için de zorunlu olmalıdır.

Ufuk Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü ile Sürekli Eğitim Merkezi bu eğitimleri yapma ve belgeleme görevini üstlenebilir.

Kamuoyunda genel bilinç düzeyinin artırılması için kamu spotu ve reklam filmleri hazırlanmalıdır.

2. Denetim

Denetimin şeffaf, etkin, yaygın, istisnasız ve eşit olması gerektiği tespitiyle denetim firmalarının denetlenmesi için gerekli alt yapının hazırlanması gerekmektedir.

Denetim yapan firmaların yetkinliğini arttırmak için eğitim ve sertifikasyonun zorunlu hale getirilmesi önerilmektedir.

Türkiye genelinde trafik güvenliğini sağlayabilmek için trafik kurallarının standartlaştırılması ve bu sayede denetimin de yeknesaklaştırılması bir çözüm yoludur.

Denetimin yaygın ve etkin hale getirilmesi için teknolojiden yararlanılmalıdır.

3. Yatırım

Trafik ile ilgili sorunlarla ilgili mevcut veri eksikliğinin giderilmesi için bilimsel araştırmalar ile veri analiz ve geliştirme için gerekli bütçe hazırlanmalıdır.

Bilimsel veriler ışığında yol yapım ve onarım çalışmaları geleceğe dönük, nüfus ve yerleşim planlarını dikkate alınarak yapılmalıdır.

Yatırım, teknolojik gelişmeleri dikkate alarak yapılmalı, sinyalizasyon ve akıllı yol projelerinde yapay zeka destekli gelişmeler takip edilmelidir.

Birleşmiş Milletler'in sürdürülebilir kalkınma hedefleri doğrultusunda sürdürülebilir kentler inşa edebilmek için bisiklet gibi çevre dostu ve pratik ulaşım araçları teşvik edilmeli ve bu kapsamda bütçe oluşturulması için çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Yerli ve kaliteli kask üretimi özendirilmeli, yerel yatırımcı teşvik edilmelidir.

4. Mevzuat

Trafik mevzuatında birbiriyle çelişki içeren düzenlemeler (yasa, yönetmelik, tebliğ) gözden geçirilmeli ve ortaklaştırılmalıdır.

Trafik kazalarının büyük bir kısmında motokuryelerin dahil olduğu düşünülürse Türkiye'de motokuryelik sektörü ile esnaf-kurye sistemi üzerine hem yol güvenliği hem de iş güvenliği bakımından gerekli hukuki düzenlemeler yapılmalıdır. Motokuryelerin özlük hakları ve iş güvencelerinin düzenlenmesi ve denetimi için yasal alt yapı oluşturulmalıdır. Karayolları Trafik Yönetmeliği bu bağlamda gözden geçirilmelidir.

Trafikte işlenen suçlar ve yapılan ihlaller bakımından yaptırımların caydırıcılığı artırılmalı, bunun için mevzuat gözden geçirilmelidir.

E- KARARLAR

Trafik güvenliğine ilişkin düzenlemelerin hayata geçirilmesinde, toplumun bilinçlendirilmesinde ve bunlara ilişkin hedeflerin belirlenmesinde sivil toplum örgütlerine büyük iş düşmektedir. Öte yandan, trafik ve ulaşım ile ilgili sorunların çeşitliliği nedeniyle sivil toplum örgütlerinin birbirlerinden farklı sorunlara öncelik verdikleri, sivil toplum faaliyetlerinin gönüllülük esası çerçevesinde şekillenmesi nedeniyle birçok sivil toplum örgütünün sesinin hak ettiği şekilde duyulmadığı, çalışmaların çoğunlukla ülkemiz geneline yayılamadığı görülmektedir. Bu konudaki engeller ancak bir araya gelmekle ve bir arada olmakla aşılabilecektir. Ortak bir platform, kamu idaresi ile de çok daha verimli ilişkiler kurabilecektir. Bu nedenle çalışmaya katılan tüm paydaşlar, kendi kimliklerini koruyabilecekleri ortak bir yapı altında bir araya gelmek hususunda mutabakata varmışlardır. Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı tarafından önerilen taslak protokol metni çalışmaya katılan paydaşlar tarafından değerlendirilecek ve ortak bir yapı için gerekli adımlar atılacaktır. Paydaşlar, trafik platformunun çalışma ilkelerini nihai olarak belirlemek ve platformu hukuken hayata geçirebilmek için 2025 yılı Mart ayı içerisinde İstanbul'da toplanmak hususunda mutabıktır. Platformun geniş kesimlere duyurulabilmesi amacıyla ve paydaşların trafik bilinci yaratma konusundaki uzun vadeli işbirliklerinin ilk adımı olarak 2025 yılı Trafik haftası kapsamında yüksek katılımı ortak bir etkinlik düzenlenmesine tüm paydaşların desteğiyle karar verilmiştir.

