9 MAYIS 2025

TRAFİK HAFTASI SEMPOZYUMUNA HOŞ GELDİNİZ



TRAFİK HAFTASI SEMPOZYUMU KATILIMCILARI

- Prof. Dr. Mustafa ILICALI / Trafikte Ortak Akıl Derneği Başkanı
- Cengiz YEĞEN – EGM Trafik Başkanlığı 2. Sınıf Emniyet Müdürü
- Dr. Ali ÖZGAN – EGM Trafik Başkanlığı 3. Sınıf Emniyet Müdürü
- Prof. Dr. Mustafa YAYLA / Polis Akademisi Trafik Enstitüsü Başkanı
- Prof. Dr. Nihat AYCAN / Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği
- J.Alb. Levent BİRSİN / J.Gn.K.lığı Trafik Daire Başkan Yardımcısı
- Prof. Dr. Zehra ODYAKMAZ / Ufuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi

- Prof. Dr. Yeşim YASAK / Karatekin Üniversitesi – Psikoloji Bölümü
- Murat TOMRİS / Motosiklet Sürücüleri Federasyonu (MOSEF) Başkanı
- Tülay KORKMAZ / Fahri Trafik Müfettişleri Derneği / Uluslararası Yol Güvenliği Uzmanı
- Yüksek Makine Mühendisi Alpay LÖK / Türkiye Trafik Kazaları Önleme Derneği Genel Başkan Yardımcısı
- Dr. Yüksek Mühendis Ali HELVACI / Türkiye Fahri Trafik Müfettişleri Derneği
- Dr. Öğr. Üyesi Seda HATİPOĞLU / Gazi Üniversitesi – Kent içi Ulaşım Teknolojileri Merkezi (KUTEM) Müdür Yardımcısı

- Mukaddes BOZKURT / Ufuk Üniversitesi – Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksekokulu Md. Yrd.
- Tahsin SENDİNÇ / Türkiye Fahri Trafik Müfettişleri Derneği Başkanı
- Tacettin KINAY / Türkiye Trafik Güvenliği Vakfı Başkan
- Uzm. Psikolog Kezban YAVUZ
- Aziz Bülent ÖNCEL / Karayolları Genel Müdürlüğü – Trafik Güvenliği Daire Başkanı
- Mustafa YAVUZ / Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği

KURULUŞ AMACI

Trafik, İş, Spor ve diğer kazalarda, yaralanmalarda ve çeşitli hastalıklarda müdahale, tedavi rehabilite etmek.

Trafik kaza, yaralanma, hastalanma ve sakatlıkların tedavisi ile ilgili sağlık hizmetleri sağlamak, Eğitim ve Araştırma merkezlerinin açılmasına öncülük etmek Yönetim Kurulu, Vakfın kurucusu olduğu Üniversite ile diğer kamu kuruluşlarının yetkili organlarının istemi üzerine bu kuruluşlara aynı ve nakdi yardım yapmaya, borç vermeye, gerekli alet ve malzemeleri sağlamaya ve hibe etmeye yetkili olduğu vb. maddeler yer almaktadır.

Özetle Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı; Türkiye'deki trafik kazalarının azaltılması amacıyla yasal, yönetsel, tıbbi ve sosyal yönden gereken önlemlerin alınması için gerekli kurumlara yardım etmek ve var olan olanaklarla gerekli girişimlerin yapılması amacıyla kurulmuştur. Bunların yanında trafiğin bilimsel yönden incelenmesi ve kurulacak Trafik Enstitüleri tarafından trafikle ilgili öteki çalışmaların yürütülmesi amaçlanmıştır.



Prof.Dr. Muhittin ÜLKER
1905 - 1977

05 Mayıs 1964 tarihinde

Türkiye Modern Cerrahi Eğitim ve Araştırma Derneği kurulmuştur.

Ülkemizde 1970'li yıllarda otomobil kullanımında görülen hızlı artış nedeniyle trafik kazalarında ölen, yaralanan ve sakat kalan insanların sağlık hizmetlerine duydukları gereksinim de aynı oranda artmıştır. Türkiye'de trafik kazalarında yaralanan ve sakatlanan bireylere yapılacak müdahaleleri sistemli biçimde uygulama konusundaki açığı fark eden Derneğimiz ve Kurucu Üyeleri gereksinimi karşılamak ve farkındalığı artırmak amacıyla;

15 Mart 1972 tarihinde

Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı'nı kurmuştur.

Derneğimiz ve Vakfımızın

İlk Başkanı Prof.Dr. Muhittin ÜLKER'dir.

DERNEĞİN VAKFI KURMASI VE

İNŞA HALİNDEKİ HASTANEYİ VAKFA DEVRETMESİ



Hastane kuruluşu ve işleyişi açısından Vakıf statüsündeki bir kuruluşun, Derneğe kıyasla birçok açıdan kolaylık sağlayacağı düşüncesi ile Türkiye Modern Cerrahi Eğitim ve Araştırma Derneği tarafından 15 Mart 1972 tarihinde Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı kuruldu. Vakıf, Bakanlar Kurulu tarafından tasdik edilerek 3 Temmuz 1972 tarihinde Vakıf Senedi Resmi Gazete ’de yayımlandı.

Vakıf senedine göre Vakfa ya da Derneğe en az on bin lira bağışta bulunan veya Türkiye Modern Cerrahi Eğitim ve Araştırma Derneği’ne manevi büyük yardımları olan kimseler Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı’na üye olabileceklerdi.

Vakfın kuruluşu ile inşa edilmekte olan hastane Vakfa devredildi. Vakıf gelişene kadar Dernek Vakfı maddi ve manevi olarak destekleyecek ve yaşatacaktı.

Vakfımızın başkanlık görevini 1978-2016 yılları arasında Prof. Dr. Rıdvan Ege yürütmüştür. Vakıf kuruluş amaçları ve misyonu doğrultusunda pek çok hizmeti yerine getirmiştir. Bu doğrultuda yapılan uğraşlar sonucunda;

- Vakfımız adına, Ülkemizde trafik kazaları, nedenleri ve çözümleri ile ilgili yayınlar yapan, Prof.Dr. Rıdvan Ege, Türkiye'de trafik ile ilgili birçok uygulamanın kanunlaşmasına da öncülük etmiştir. 31 Temmuz 1991'de ilk ve son kez yapılan Trafik Şurası'na bilimsel başkanlık yapan Ege, "Burada iki önemli karar aldırmıştır. Birincisi zamanın siyasetçilerine emniyet kemerinin hayati önemini anlatarak hem şehirlerarasında, hem de şehir içinde emniyet kemeri takılmasını zorunlu hale getirmiştir, ikincisi ise teklif ile sunduğu Emniyet Trafik Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıdır.
- Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanlığı döneminde Prof. Dr. Rıdvan Ege, yaptığı uzun soluklu çalışmalarıyla hâlâ yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu önerisini, 1983 yılında ortaya atmış ve bugün de geçerli olan Karayolu Trafik Kanununun çıkmasına öncülük etmiştir.
- Yine Karayolları ve hastaneler için ilk ambulans alımı Prof. Dr. Rıdvan Ege'nin katkılarıyla gerçekleştirilmiştir
- Trafik düzeni için karayollarında ilk ayırma şeritlerinin başlatılması uygulanması bu konuda öncülük eden Ege'nin çabalarıyla gerçekleştirilmiştir
- Vakıf, misyonu doğrultusunda Karayolları Trafik Komisyonuna uzman görevlendirme, Trafik haftası aktiviteleri düzenleme, Uluslararası trafik komisyonunda Türkiye'yi temsil etme, Uluslararası Trafik Kongreleri ile Uluslararası Ortopedi ve Travmatoloji Kongreleri'nin düzenlenmesi faaliyetlerini yürütmüştür.
- 1986 yılında Alkol ve Trafik Kazaları kitabı ile Karayolları Trafik Kanunu yeni metin madde 48'in çıkarılmasında öncülük etmiştir.
- Vakıf pek çok sağlık personeli yetiştirilmesinde ve ilkyardım eğitimi alanında öncülük etmiştir.



Prof.Dr. Rıdvan EGE
1925 - 2017

Cumhurbaşkanı Sayın Cevdet Sunay
1970 yılında Hastanenin temelini atmış ve Vakfımıza ait Trafik Hastanesi'nin açılışı
3 yıl 5 ay 16 gün sonra Cumhuriyetin 50. Yıl dönümünde tamamlanmış
Cumhurbaşkanı Sayın Fahri Korutürk
tarafından açılışı yapılmıştır.



Büyük emeklerle kurulan Modern Cerrahi Derneğimiz görevi yine büyük emeklerle kurulan Vakfımıza devrettikten sonra yapılan ilk **Trafik Haftası** yürüyüşü. (Mayıs - 1973)


76
EPIDEMIOLOGICAL ASPECT OF TRAFFIC ACCIDENTS IN TURKEY
45
ALKOL VE TRAFİK
ARE THE T EPIDEMIOLO
TRAFİK KAZALAR
Türkiye'n Yasa
Şehirlerd
TRAFİK KA İLK V SAG
TRAFİK F NASIL
61
EMNİYET KEMERİ HAYAT KURTARICI MIDIR?
ANKARA - 1981
IS TRAFFIC A MEANS OF CIVILISATION OR A CATASTROPHE FOR OUR WORLD?


Prof. Dr. RIDVAN EGE
28
Kaza
ve
Yaralanmalarda
İLK
ve
ACİL
YARDIM
1981 Uluslararası Sakatlar Yılı'na Armağandır

44

TÜRKİYE
TRAFİK KAZALARI YARDIM
VAKFI

TRAFİK SORUNLARIMIZ

Prof. Dr. Rıdvan EGE
Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı
ve Uluslararası Acil Yardım ve Trafik Tıbbı
Birliği İkinci Başkanı,
Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme
Enstitüsü Müdürü

ANKARA — 1985

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM VAKFI ★ 1972 ★

45

ALKOL ve TRAFİK KAZALARI

Prof. Dr. Rıdvan EGE — Olcay ÖNER

ANKARA — 1986

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM VAKFI ★ 1972 ★

TÜRKİYE
TRAFİK KAZALARI YARDIM
VAKFI
Yayın No. : 21

50

Şehirlerarası Ulaşım
ve
Kazalar
PANELİ

Moderatör :
Prof. Dr. Rıdvan EGE

EMEL MATBAACILIK SANAYİİ
ANKARA — 1987

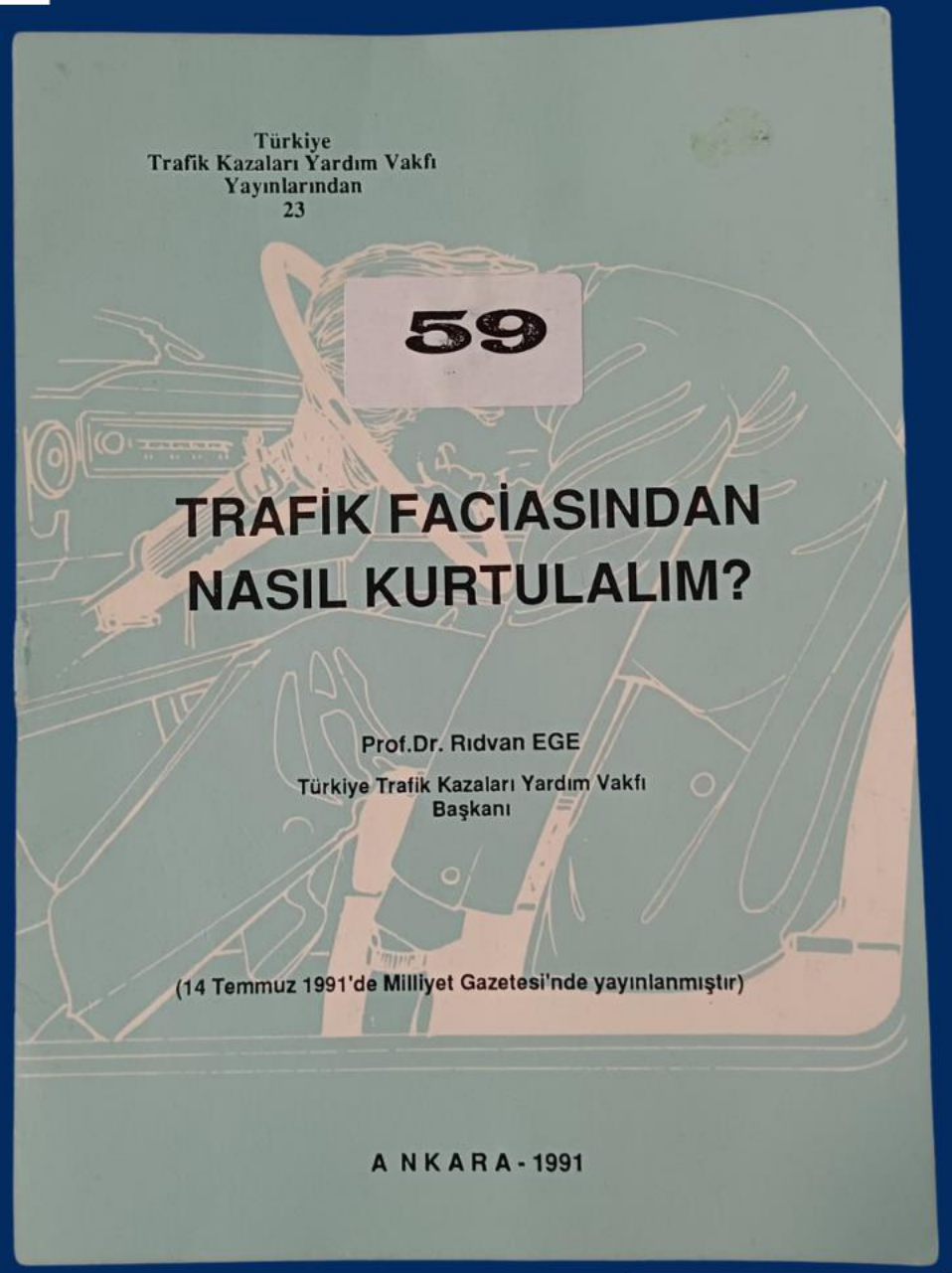
51

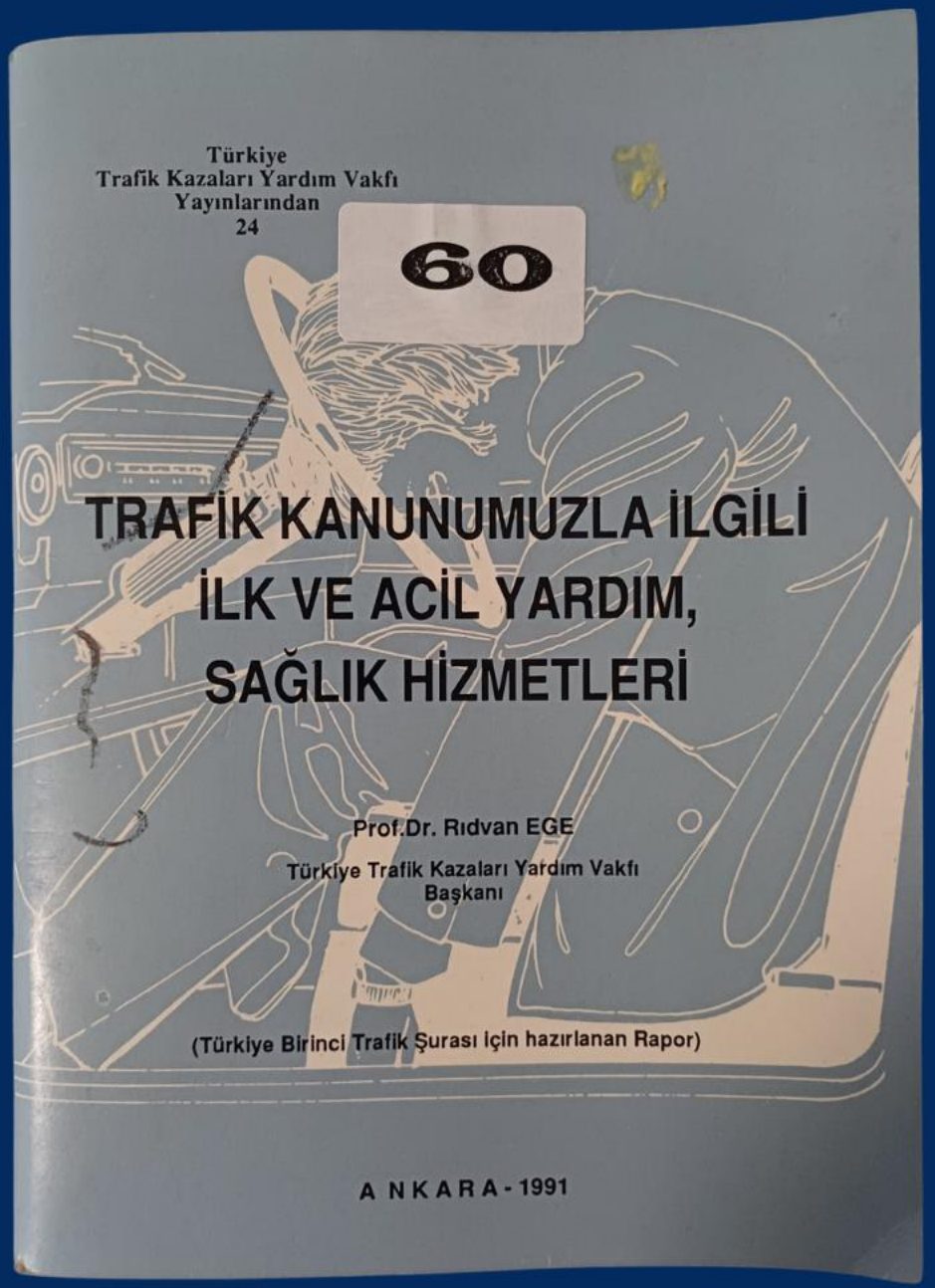
TÜRKİYE
TRAFİK KAZALARI YARDIM
VAKFI
Yayın No : 22

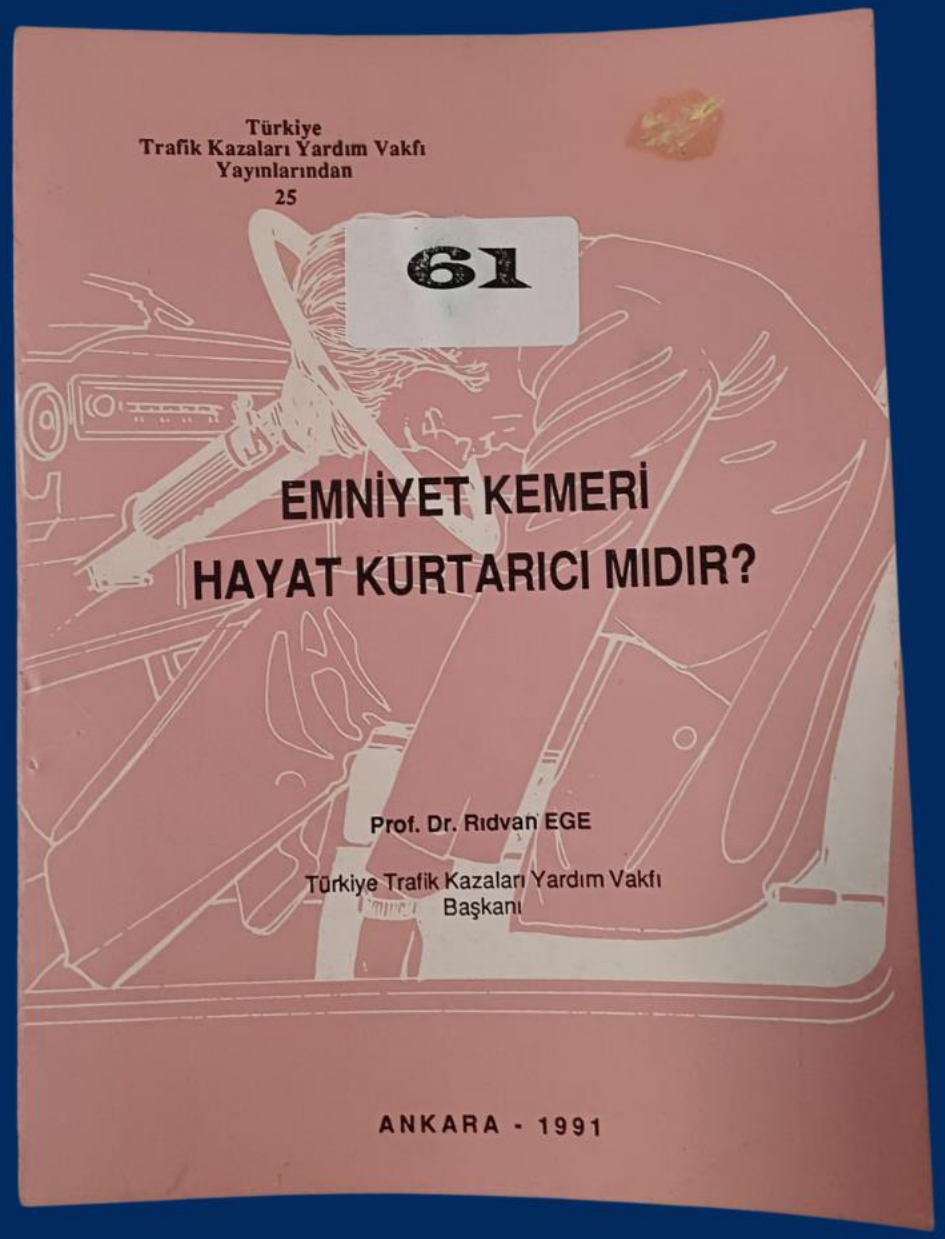
Trafik Suçları ve Ceza Paneli

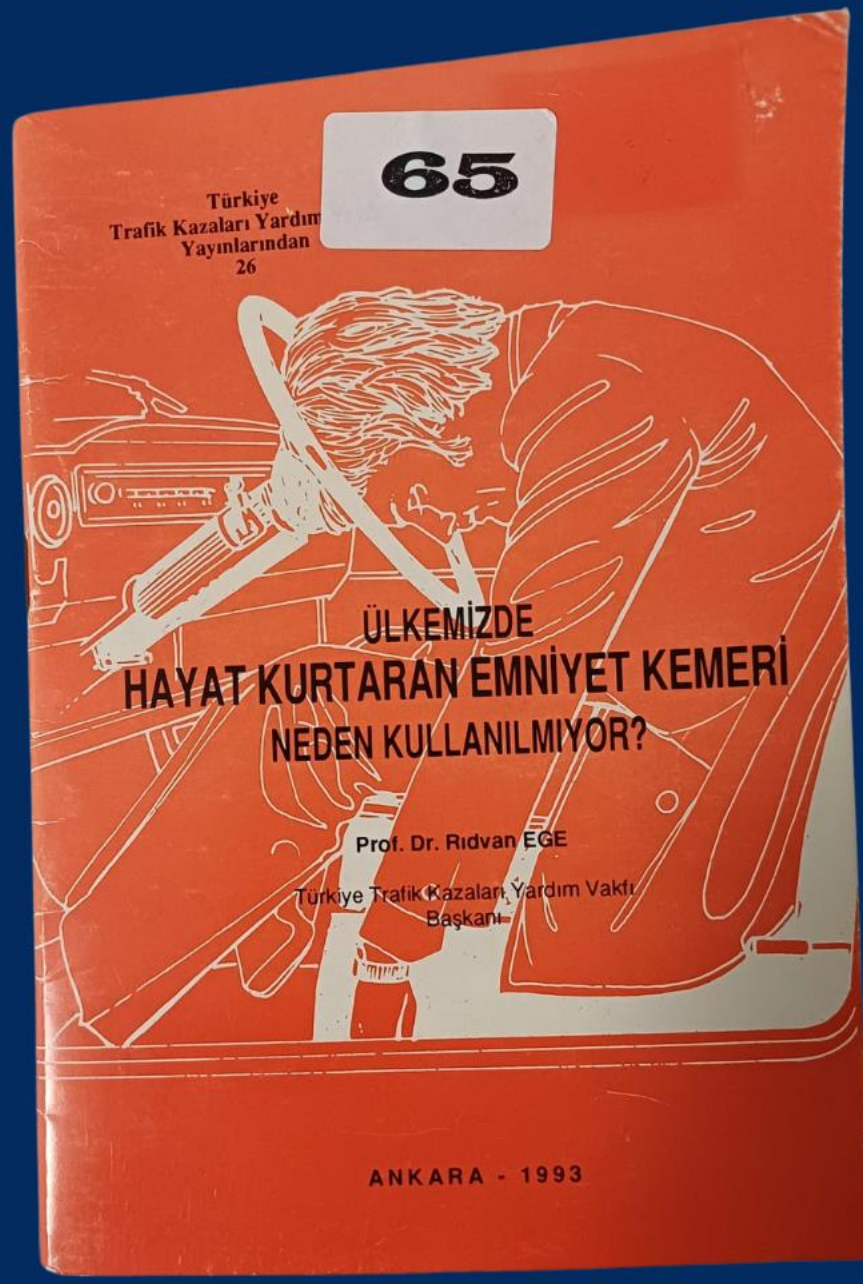
Moderatör :
Prof. Dr. Rıdvan EGE

ANKARA — 1988


Türkiye
Trafik Kazaları Yardım Vakfı
Yayınlarından
23
59
TRAFİK FACİASINDAN
NASIL KURTULALIM?
Prof.Dr. Rıdvan EGE
Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı
Başkanı
(14 Temmuz 1991'de Milliyet Gazetesi'nde yayınlanmıştır)
A N K A R A - 1991


Türkiye
Trafik Kazaları Yardım Vakfı
Yayınlarından
24
60
TRAFİK KANUNUMUZLA İLGİLİ
İLK VE ACİL YARDIM,
SAĞLIK HİZMETLERİ
Prof.Dr. Rıdvan EGE
Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı
Başkanı
(Türkiye Birinci Trafik Şurası için hazırlanan Rapor)
A N K A R A - 1991


Türkiye
Trafik Kazaları Yardım Vakfı
Yayınlarından
25
61
EMNİYET KEMERİ
HAYAT KURTARICI MIDIR?
Prof. Dr. Rıdvan EGE
Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı
Başkanı
ANKARA - 1991


Türkiye
Trafik Kazaları Yardım
Yayınlarından
26
65
ÜLKEMİZDE
HAYAT KURTARAN EMNİYET KEMERİ
NEDEN KULLANILMIYOR?
Prof. Dr. Rıdvan EGE
Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı
Başkanı
ANKARA - 1993

76

EPIDEMIOLOGICAL ASPECT OF TRAFFIC ACCIDENTS IN TURKEY

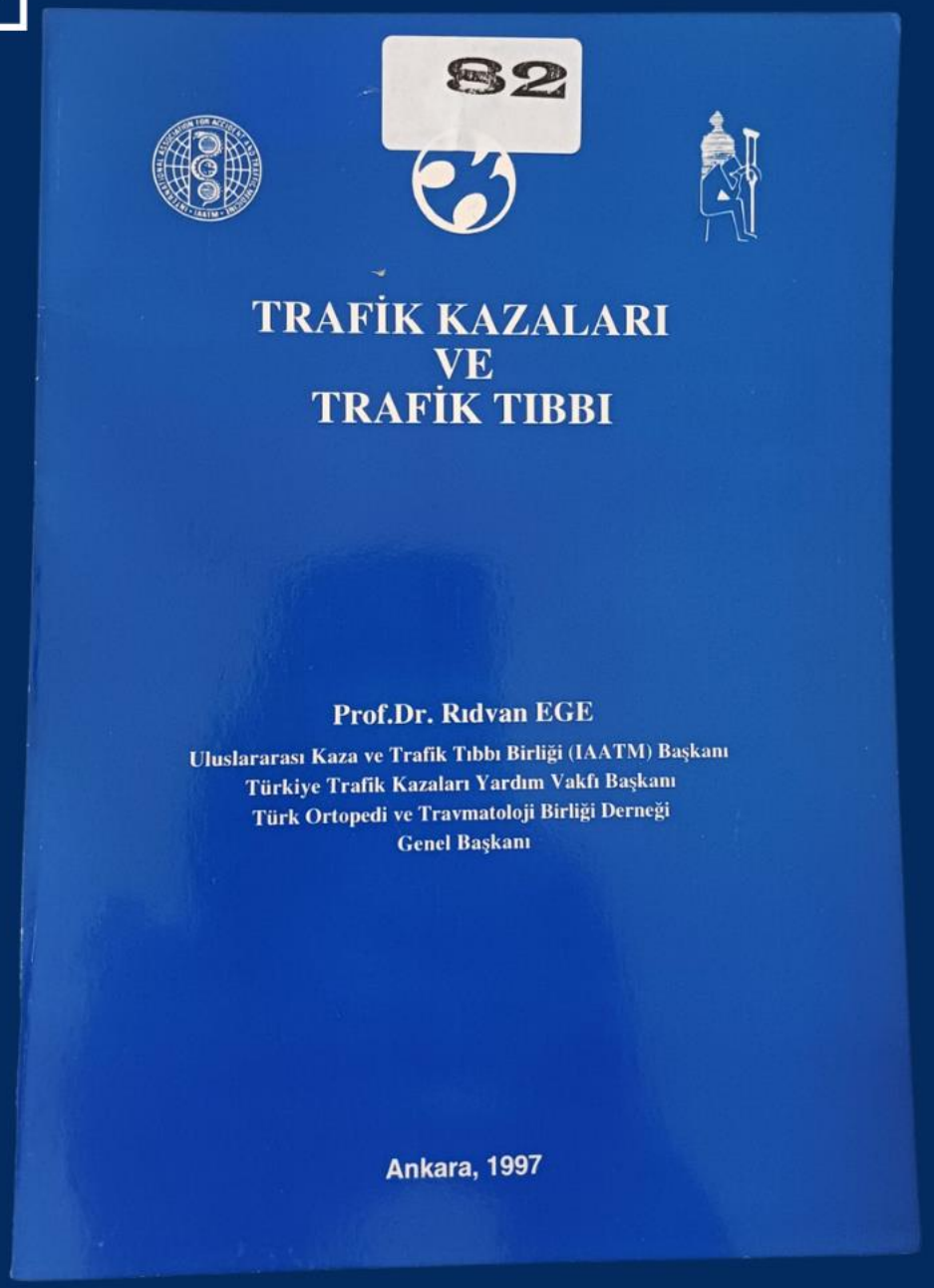
(Past, Present and Future Problems of Traffic Accidents in Turkey)

Prof.Dr. Rıdvan EGE

President, Turkish Foundation of Traffic Accidents
President, Turkish Society for Orthopaedic Surgery and Traumatology

Ankara, 1995

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM VAKFI ★ 1972 ★


82
TRAFİK KAZALARI
VE
TRAFİK TIBBI
Prof.Dr. Rıdvan EGE
Uluslararası Kaza ve Trafik Tıbbı Birliği (IAATM) Başkanı
Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı
Türk Ortopedi ve Travmatoloji Birliği Derneği
Genel Başkanı
Ankara, 1997

84





TRAFFIC PROBLEMS IN TURKEY AND OTHER COUNTRIES

Prof.Dr.Rıdvan EGE
President of the International Association for Accident and Traffic Medicine
President of the Turkish Foundation for Traffic Accidents
President General of the Turkish Society Orthopaedics and Traumatology

Ankara, 1997

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM VAKFI ★ 1972 ★

88

IS TRAFFIC A MEANS OF CIVILISATION or A CATASTROPHE FOR OUR WORLD?

This report is prepared
for 1998 SICOT Scientific Conference.

September 8th-12th 1998, Nairobi-KENYA

Prof. Dr. Rıdvan EGE
President
International Association for Accident and Traffic Medicine
(IAATM)

96

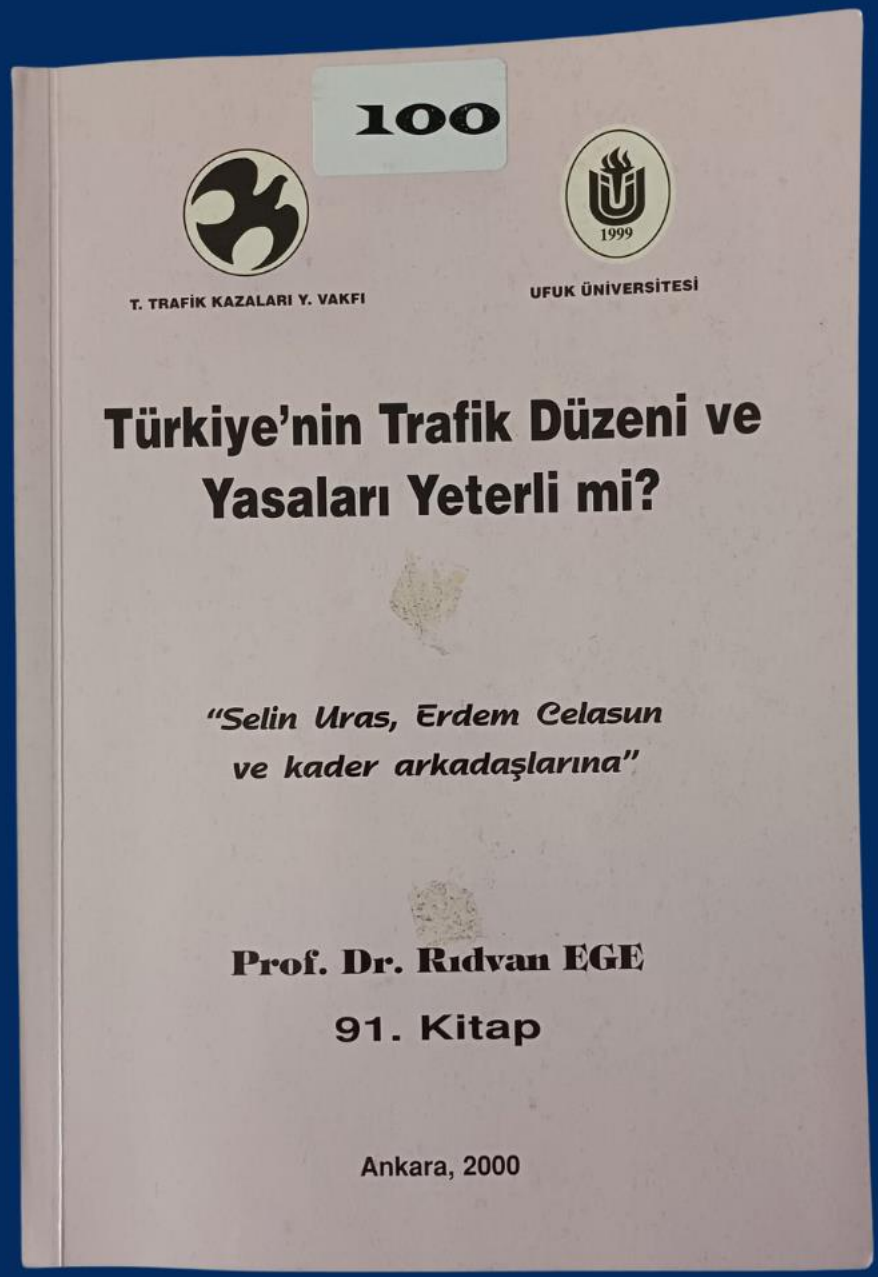
PRESENT SITUATIONS OF TRAFFIC ACCIDENTS IN DEVELOPED AND DEVELOPING COUNTRIES

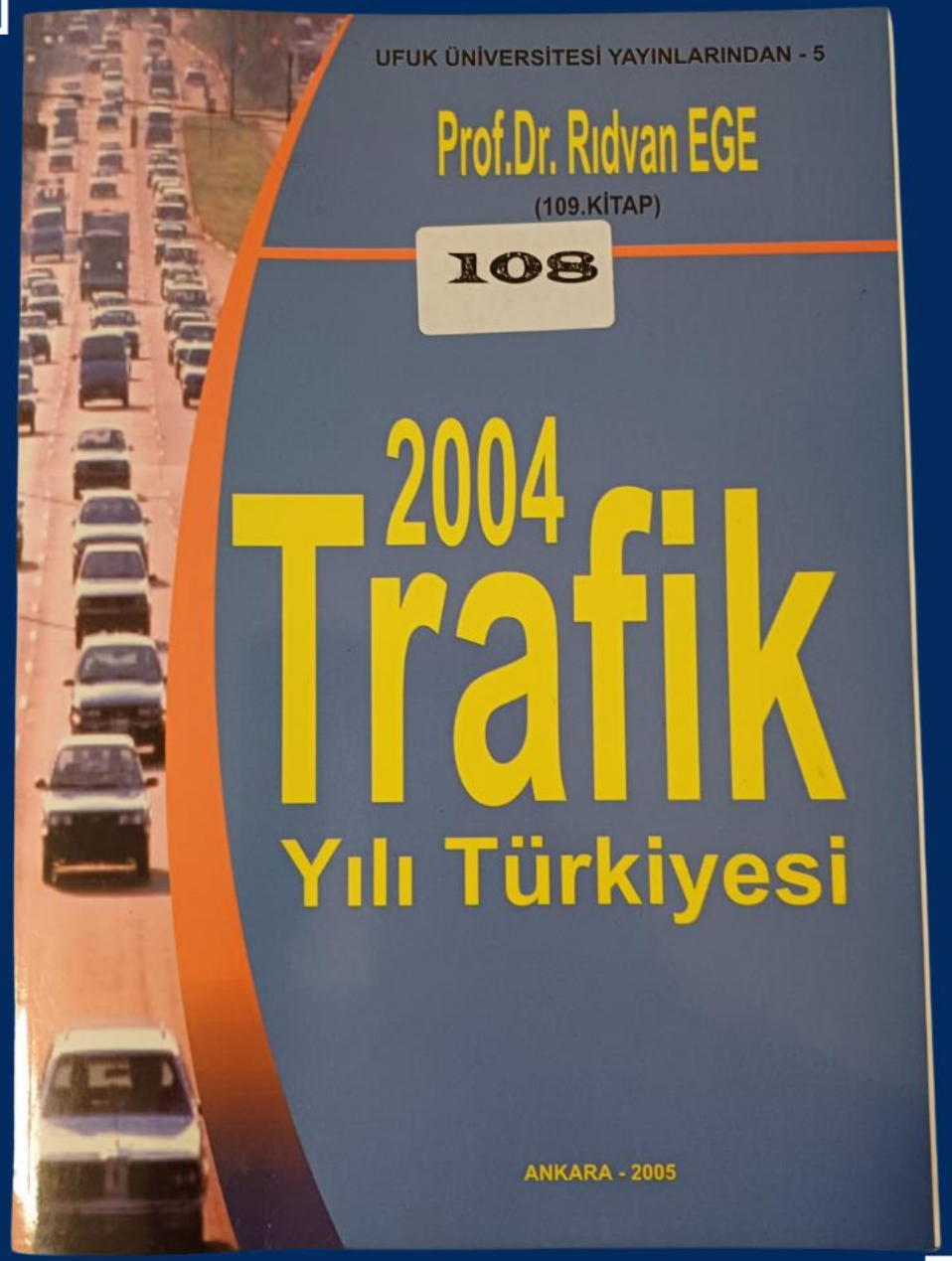
This presentation is reported
for the 21st SICOT World Congress.

April 18-23, 1999, Sydney, AUSTRALIA

Prof. Dr. Rıdvan EGE
President
International Association for Accident and Traffic Medicine
(IAATM)
and
Turkish Foundation of Traffic Accidents
(87. book of Rıdvan EGE)

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM VAKFI ★ 1972 ★


100
T. TRAFİK KAZALARI Y. VAKFI
1999
UFUK ÜNİVERSİTESİ
Türkiye'nin Trafik Düzeni ve Yasaları Yeterli mi?
"Selin Uras, Erdem Celasun ve kader arkadaşlarına"
Prof. Dr. Rıdvan EGE
91. Kitap
Ankara, 2000


UFUK ÜNİVERSİTESİ YAYINLARINDAN - 5
Prof.Dr. Rıdvan EGE
(109.KİTAP)
108
2004
Trafik
Yılı Türkiyesi
ANKARA - 2005

UFUK UNIVERSITY PUBLICATION - 6



ARE THE TRAFFIC ACCIDENTS EPIDEMIOLOGICAL CATASTROPHE?

TRAFİK KAZALARI EPİDEMİOLOJİK BİR FELAKETMİDİR?

Prof.Dr. Rıdvan EGE
President of the XXIII[rd] SICOT Congress (2005)

2005

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARI YARDIM VAKFI YÖNETİM KURULU

1. **PROF. DR. RECAİ PABUÇCU / VAKIF BAŞKANI**
2. **PROF. DR. SERDAR HAN / YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI**
3. **AHMET DOĞAN / MUHASİP ÜYE**
4. **PROF. DR. AHMET MEHMET DEMİRTAŞ / ÜYE**
5. **SADİYE TANGÖR / ÜYE**
6. **OP. DR. FERİDUN KUNAK / ÜYE**
7. **DR. NURHAN ÖGE / ÜYE**
8. **PROF. DR. AHMET HAKAN HALİLOĞLU / ÜYE (MODERN CERRAHİ DERNEĞİ TEMSİLCİSİ)**
9. **PROF. DR. BURAK AKAN / ÜYE MODERN CERRAHİ DERNEĞİ TEMSİLCİSİ**

KAZASIZ, SAĞLIKLI, UMUT DOLU GÜNLER DİLİYORUM.

KATILIMINIZ İÇİN HEPİNİZE TEŞEKKÜR EDİYORUM.



TRAFİK BAŞKANLIĞI

Trafik Güvenliği ve Kolluğun Denetim Stratejisi

Cengiz YEĞEN

2. Sınıf Emn. Müd

Mayıs 2025

SUNUŞ PLANI

01 Eğitim Faaliyetleri

02 Trafik Denetim Stratejileri

03 Veri Tabanları ve İstatistikler

04 Uluslararası İş Birliği

05 Toplumsal Farkındalık

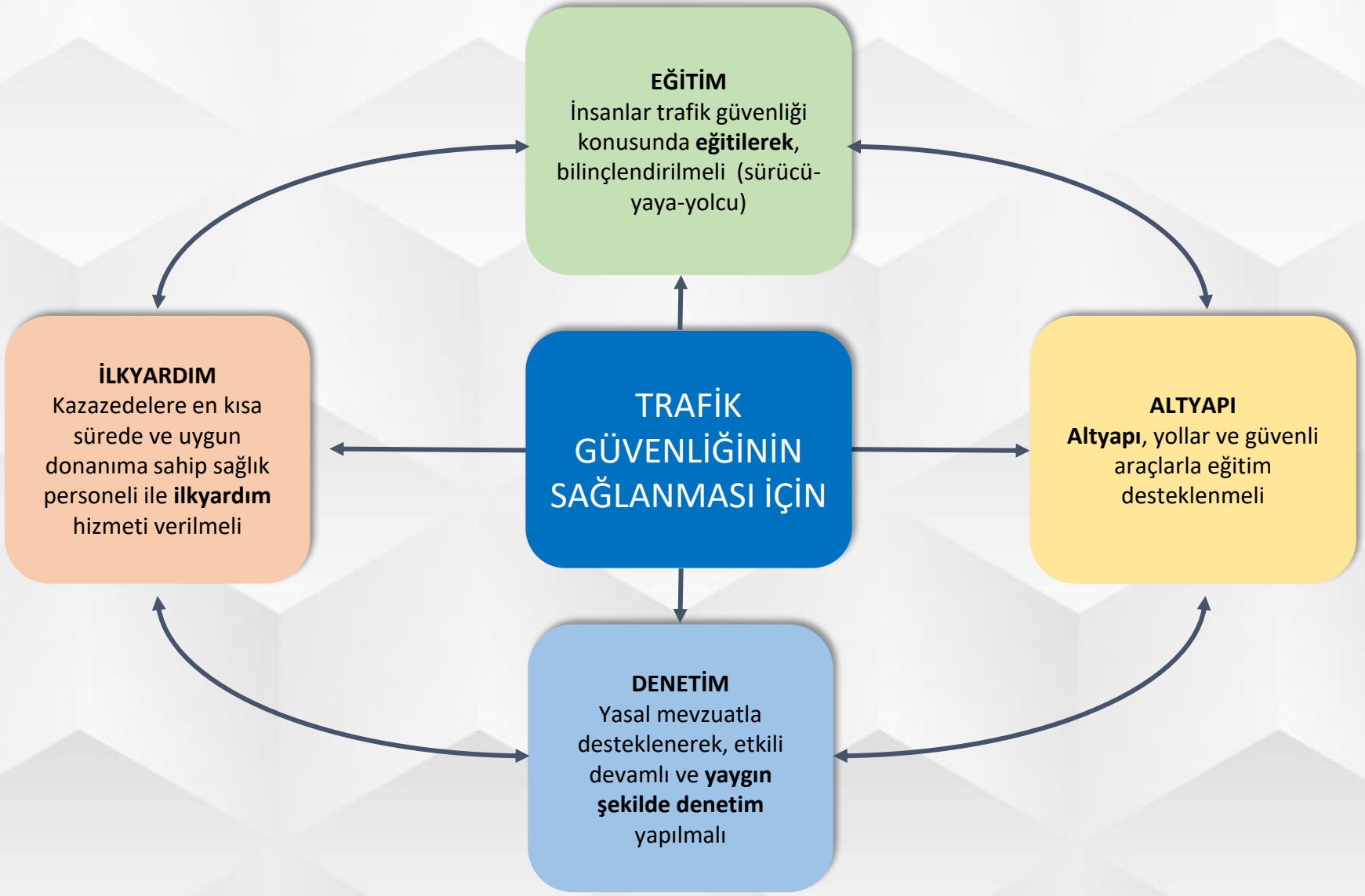




1

GENEL BİLGİLER

TRAFİK GÜVENLİĞİNİN UNSURLARI



TRAFİK KOLLUĞUNUN EĞİTİM FAALİYETLERİ

Trafik Birimlerinde görevli personelin mesleki bilgi ve becerilerinin oluşturulması amacıyla ihtiyaç duyulan her türlü mesleki eğitim faaliyetleri düzenlenmektedir.

Planlanan bu eğitimler personelin ihtiyacına göre yüz yüze, uygulamalı, online vb. olarak düzenlenmektedir.

Eğitimler belirli periyotlarla aynı personele tekrar yapılmaktadır. Bu sayede trafik kolluğunun bilgisinin güncel kalması sağlanmaktadır.





Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitimi

Trafik Birimlerine yeni atanmış yada branşsız çalışan personellerin eğitim ihtiyacını karşılamak amacıyla Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğünde branş eğitimleri düzenlenmektedir.

2024 Yılı itibariyle 5.659 personele eğitim verilmiştir.



Motosikletli Trafik Polis Timleri Kullanıcı Eğitimi



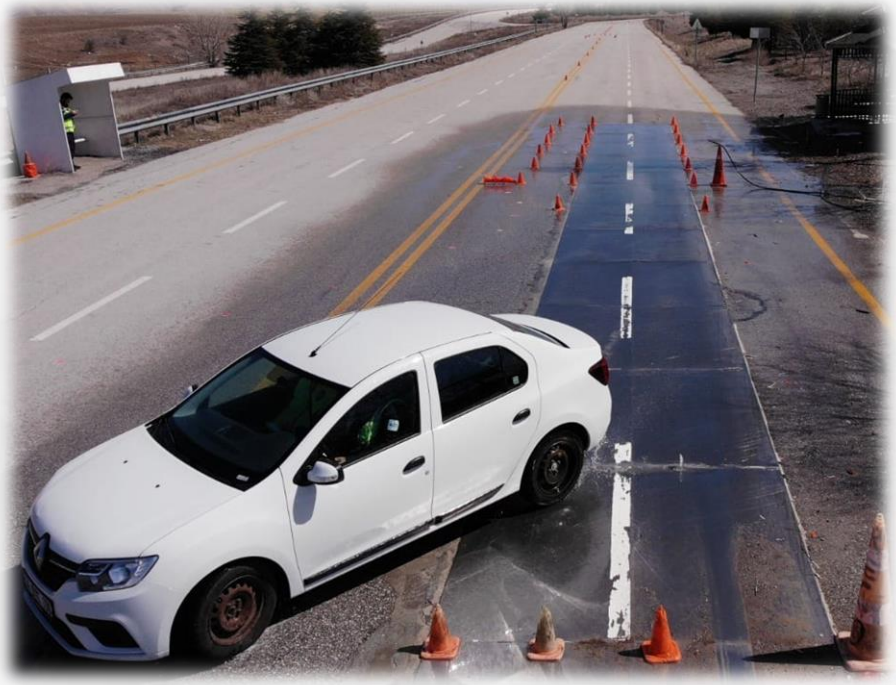
Karayollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri sağlamak üzere kurulan *‘‘Motosikletli Trafik Polis Timleri’’nde* görev yapan personelin, yoğun trafikte kurallara uygun ve hızlı motosiklet kullanım becerilerinin geliştirilmesi amacıyla düzenlenmektedir.

Eğitim almış olan personele daha sonra tazeleme eğitimine tekrar çağırılmaktadır.

Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimi

Emniyet birimlerindeki araç sürücülerine, güvenli ve ekonomik sürüş, trafik kurallarına uyum, araçların teknik özellikleri ve muhtemel arızaları ve kazaları tespit etme ve giderme alanlarında Hizmetiçi Eğitim Planı dahilinde trafik personeline yönelik Ankara Şehit Fethi Sekin Sürüş Teknikleri Eğitim Merkezinde ve Eskişehir Şehit Fethi Sekin Sürüş Teknikleri Eğitim Tesisinde "Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitimi" düzenlenmektedir.









Hız Tespit Sistemleri Temel Kullanıcı Eğitimi

Trafiği denetlemek ve düzenlemekle görevli trafik kuruluşlarımızın denetimlerini etkili bir şekilde yerine getirmelerini sağlamak ve denetimlerde kullanılan araç-gereçlerin kullanımıyla ilgili personelin bilgi ve becerisini artırmak amacıyla eğitimler verilmektedir.

Yeni nesil mobil hız tespit sistemi ile operatör olmaksızın yapay zeka destekli 4 şeride kadar gece gündüz tüm hava şartlarında hız tespiti yaparak EGM POL-Net veri tabanından otomatik sorgu yaparak cezaya dönüştürülmektedir.





Dijital Takografların Denetim Esasları Eğitimi

Trafik birimlerimizde görev yapan personelin eğitim ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğünde Dijital Takografların Denetim Esasları Eğitimi yıl boyunca verilmektedir.

2024 yılı itibariyle 377 personele eğitim verilmiştir.

2025 yılı ilk 4 ay itibariyle 164 personele eğitim verilmiştir.

Tehlikeli Madde Yol Kenarı Denetimi Eğitimi



Tehlikeli madde taşımacılığına ilişkin yol kenarı yol kenarı denetimlerinin daha etkin ve verimli yapılabilmesi amacıyla ülkemiz genelinde Emniyet Teşkilatı personeline yönelik olarak Eskişehir Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğümüzde Eğitim verilmektedir.

Tehlikeli madde denetimi eğitimi, ülkemizin doğu batı kuzey güney yol güzergahı bölgelerinde çalışan KDİ (Karayolu Denetim İstasyonu) personeline eğitimler verilmektedir.

2024 yılı itibariyle 250 personele eğitim verilmiştir.

Hibrit ve Elektrikli Araçlar Teknolojisi Eğitimi

Personellerimizin etkin, daha verimli çalışmalarını sürdürmek adına günümüz teknolojisine ayak uydurmada ve hibrit ve elektrikli araçlar hakkında bilgi sahibi olmak ve bu araçların yaşayacağı kaza, yangın vb. trafik kazalarına nasıl müdahale edilmesi gerektiğine ilişkin eğitimler verilmektedir.



2024 Yılında 2.706 personele eğitim verilmiştir.

2025 Yılında ilk 4 ay itibariyle 681 personele eğitim verilmiştir.

Diğer Eğitimlerimiz

- Derinlemesine Trafik Kazası Araştırma ve Trafik Kazası Canlandırma Eğitimi,
- Güvenli Motosiklet Sürücülüğü Eğitimi,
- Kurtarıcı (Çekici) Kullanıcı Eğitimi,
- Koruma Çerçevesi ve Araç Diğer Aksamları Eğitimi,
- Genel Kolluğun Trafik Kural İhlali Tespit Tutanağı Düzenleme Eğitimi
- FTM. Eğitimi.



Trafik Denetimlerinde Halkla İlişkiler ve İletişim Eğitimi

Trafik personelinin halkla ilişkiler ve iletişim becerilerinin geliştirilmesi, hizmet verdiği toplum kesimiyle oluşabilecek iletişim sorunlarının engellenmesi, stres ve stres ile baş etme yöntemlerini öğrenme amacıyla, Üniversitelerden, Halk Eğitim Merkezlerinden, Sivil Toplum Kuruluşlarından destek alınarak trafik birimlerinde görevli tüm personele eğitimler düzenlenmektedir.

2024 Yılında 25.355 personele eğitim verilmiştir.



2

TRAFİK DENETİM STRATEJİLERİ

TRAFİK DENETİM STRATEJİLERİ

Algılanan Yakalanma Riski Duygusu

- Trafik denetimlerinde, sürücüler üzerinde "***kural ihlali yaparsam cezalandırılırım***" şeklinde tanımlanan duygudur.

Gerçek Yakalanma Duygusu

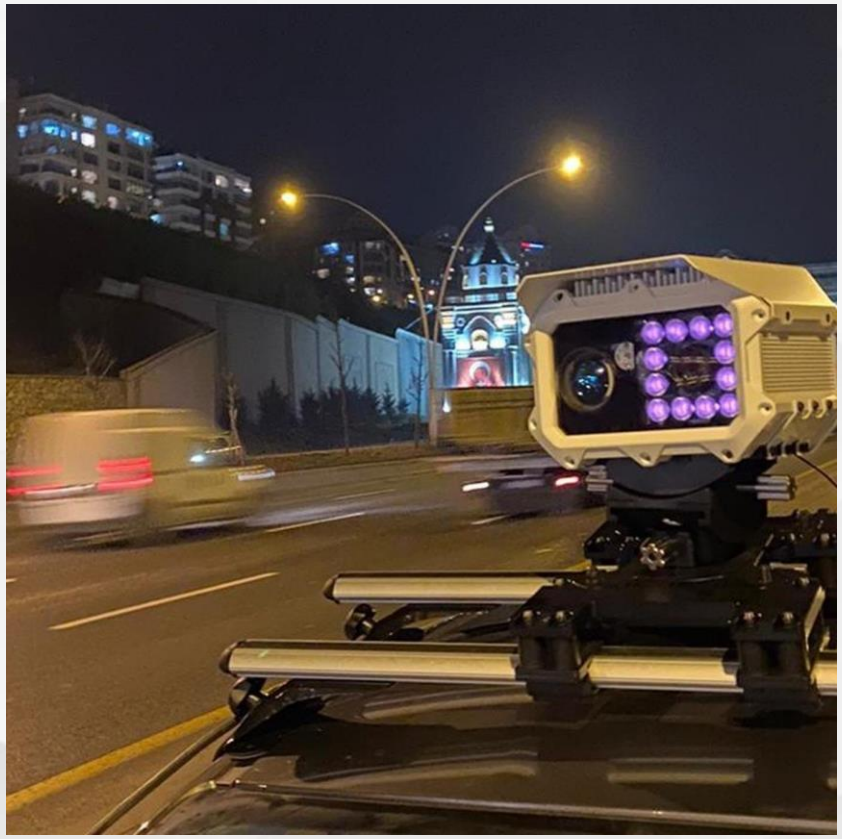
- İhlalin yapıldığı yere en yakın mesafe ve süre içerisinde
- İhlali yapan sürücüye cezanın doğrudan uygulanması önem taşımaktadır

DENETİM YOLUYLA İNSAN DAVRANIŞLARINI DEĞİŞTİRME METODLARI *"CEZALANDIRMA"* *VE* ***"YÜZ YÜZE İLETİŞİM"*** **DİR**

TRAFİK DENETİM STRATEJİLERİ



Hız Denetimi



Ülkemizde trafik kazası neticesi meydana gelen ölümlerin 1/3'ünün ana nedeni olan aşırı veya uygunsuz hız, diğer nedenlere bağlı olarak meydana gelen trafik kazalarının da şiddetini artıran temel etkendir. Hıza dayalı can kayıplarının azaltılması; yol dizaynı, mühendislik tedbirleri, araç içi teknolojilerin kullanımı ve hız yapma alışkanlığının ortadan kaldırılması trafik denetimleriyle mümkündür. Yapılan araştırmalar; etkili yapılan denetim sonucunda kazaların %40 oranında azalabileceğini göstermektedir.

Hız denetimleri diğer tüm trafik ihlallerinin önlenmesinde de ana etken olmaktadır. Hızdan kaynaklı kazalarda sürücü kusuru oranı %40 civarındadır. Ortalama hızın %5 azaltılması ölümcül kazalarda %30'luk bir azalma sağlamaktadır. Hızın düşürülmesinde, Elektronik Denetleme Sistemleri en etkin denetim yöntemidir.

Alkol ve Uyuşturucu - Uyarıcı Madde Denetimi





Ülke genelinde yürütülmekte olan hedef planlı "Alkol Denetimleri"nin yanı sıra, algılanan yakalanma risk duygusunun güçlendirilmesine yönelik özel denetimler de planlanarak gerçekleştirilmektedir.

Uyuşturucu/uyarıcı madde etkisi altında araç kullanma genel olarak; "bireyin kavramasında, psiko-motor becerilerinde veya dürtülerinde ölçülebilen bir azalmaya neden olan ya da bu tür etkileri yaratabilecek herhangi bir maddenin ya da bu tür maddelerin belirli bir orandan fazlasının sürücünün kanında tespit edilmiş olması hali olarak tanımlanmaktadır."

Denetimlerde yapılan ön testlerde; sonucu pozitif olan araç sürücüleri genel kolluk ekiplerine teslim edilerek en yakın sağlık kuruluşuna gönderilmekte, kan numunesi alınması suretiyle doğrulaması yapılarak adli süreç yürütülmektedir.

Tek Araçlı Kazaların Önlenmesi İçin Yapılacak Denetimler

Tek araçlı ve ölümlü trafik kazalarının %60'dan fazlası yerleşim yeri dışındaki yollarda meydana gelmektedir. Yerleşim yerleri dışındaki yollarda meydana gelen tek araçlı kazaları önlemenin en etkin yolu "altyapının iyileştirilmesi" ve "yola uygun hız sınırlarının" uygulanmasıdır.



Yük ve Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçların Denetimleri

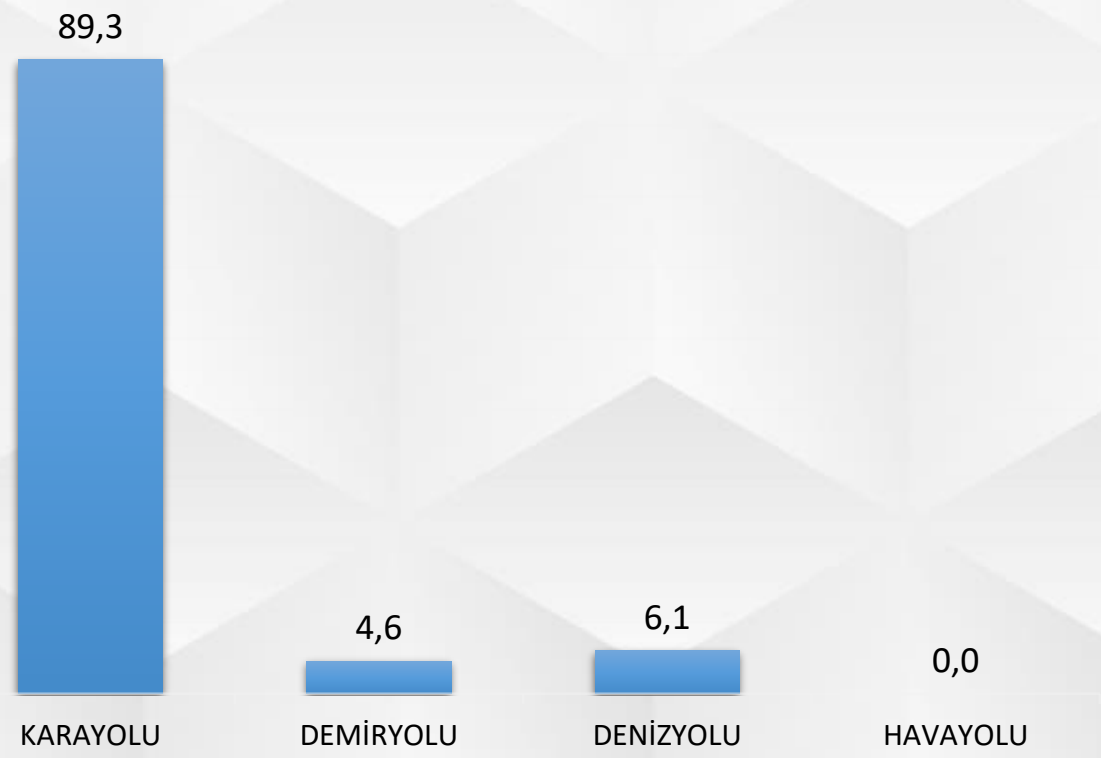
Ülkemizde karayolu trafik güvenliğinin önemli sorunlarından birisi “ulaşım modları“ arasında görülen dengesizliktir. Karyolu lehine taşıma talebindeki yükseliş trendi diğer modlara yönlendirilmedikçe sorunların devam edeceği değerlendirilmektedir.

Karayolu ağından her seviyede faydalanarak ticari faaliyetlerini yürüten tüm iş kolları ve teşekküller ile karayolu ağı üzerinde çalışma, bakım, onarım, inşaat gibi faaliyetler yürüten işletmelerin trafik güvenliğine uygun davranışlar sergilemesi gerekmektedir.

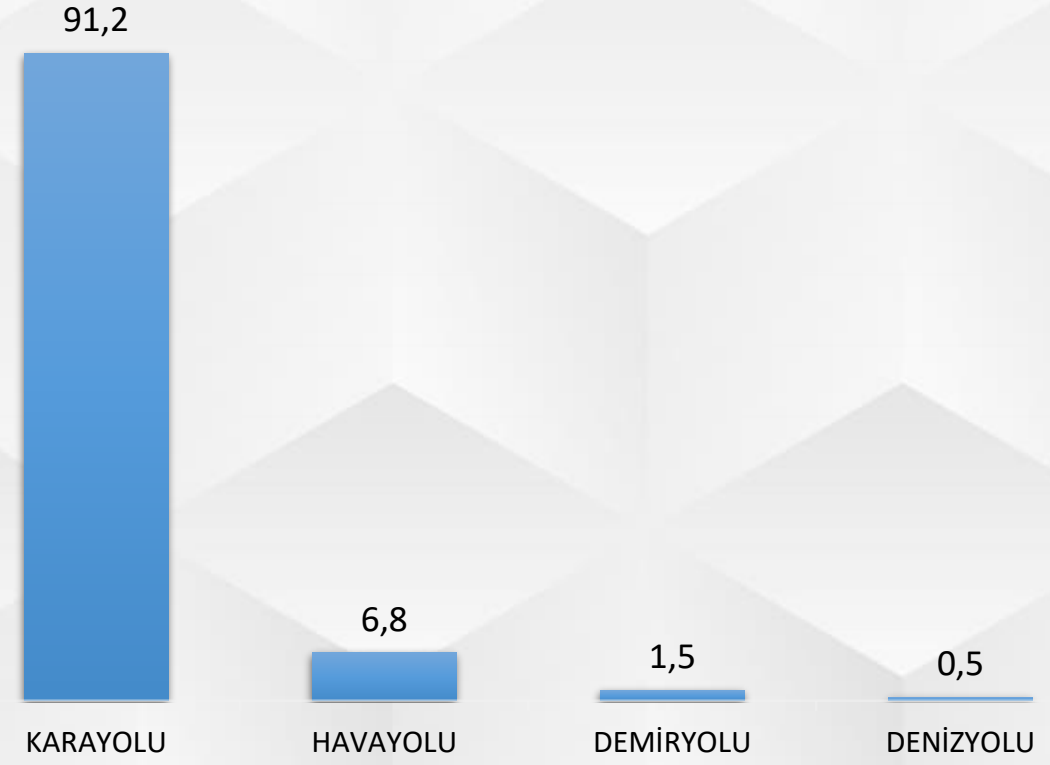


Yük ve Yolcu Taşımacılığı Yapan Araçların Denetimleri

YÜK TAŞIMACILIĞI



YOLCU TAŞIMACILIĞI



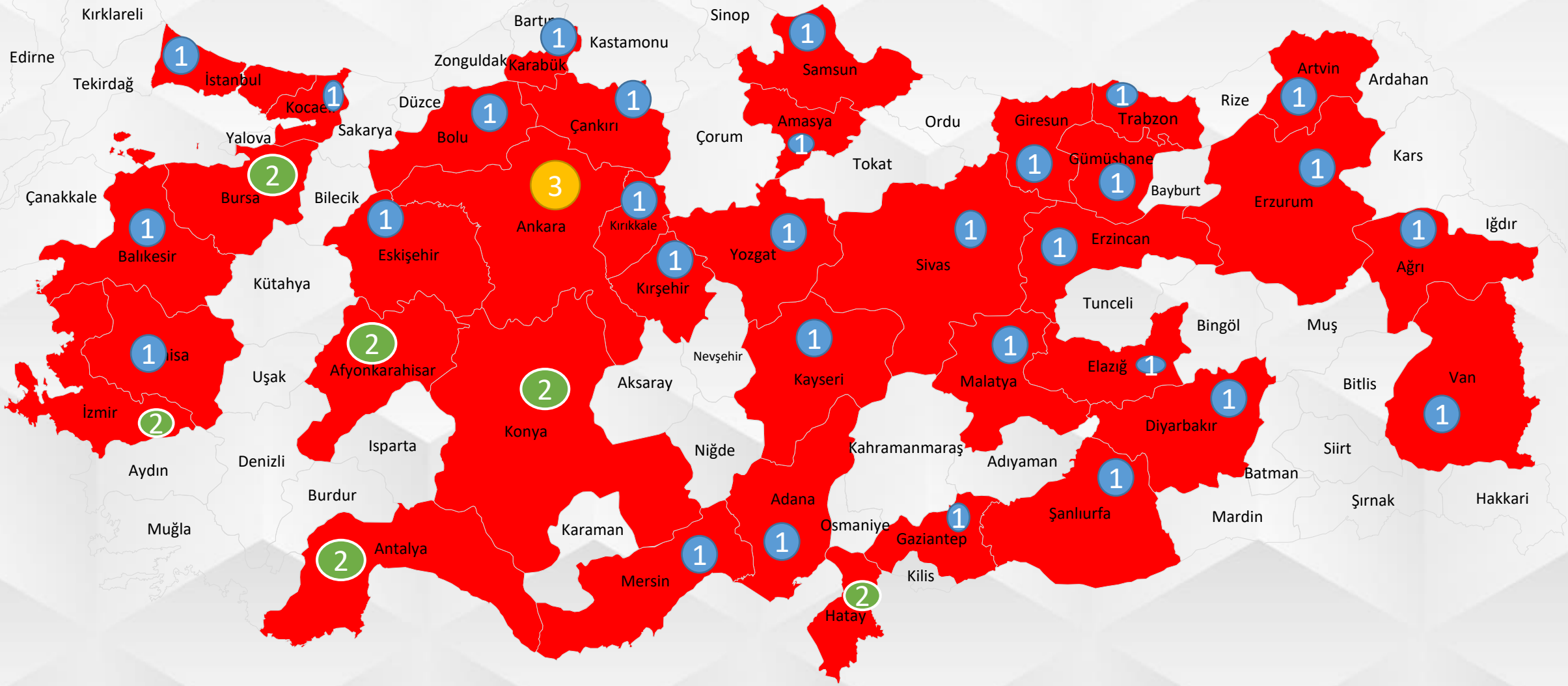
Ülkemizde karayolu trafik güvenliği açısından en önemli sorun, **ULAŞIM MOD'LARI** arasındaki dengesiz dağılımdır.

Karayolu taşıma talebindeki yükseliş trendi diğer modlara **yönlendirilmedikçe**, sorunların devam edeceği değerlendirilmiştir.

ARAÇ ODAKLI DENETİMLER

TAKOGRAF DENETİMİ YAPILAN KARAYOLU DENETİM İSTASYONLARI

37 İL 45 NOKTA



Drone ve Helikopter ile Yapılan Denetimler

Teknik ve teknolojik gelişmelerin trafik denetimlerine adapte edilmesiyle öne çıkan denetleme yöntemlerinin başında havadan trafik denetimleri gelmektedir.

Sürücülere yönelik, trafiğin yoğun olduğu kavşak ve yollarda haftanın farklı günlerinde, helikopter ve drone kullanılarak "havadan trafik denetimleri" yapılmaktadır. Bu denetimler, sürücülerin algılanan yakalanma risk duygusunu güçlendirmek amacıyla, hatalı şerit değiştirme, araçla uygunsuz yerde bekleme, geçme kurallarına uymama gibi ihlalleri engellemeyi hedefler. Ayrıca, şehirlerarası karayollarında sağ şeritte veya bankette bekleme, şehir içinde makas atma, kırmızı ışık ihlali, cep telefonu kullanma, emniyet kemeri takmama, başlık kullanmama, yakın takip ve park etme gibi trafik ihlalleri de denetlenerek, trafik güvenliğinin artırılması amaçlanmaktadır.





Helikopter İle Trafik Denetimi 2025 yılı 2.448

Drone İle Trafik Denetimi 2025 yılı 42.919







Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS)

Trafik güvenliğinin sağlanmasında temel fonksiyonu olan denetim faaliyetlerinin, güvenli sistem yaklaşımı çerçevesinde teknolojik uygulama alanlarından biri olan Elektronik Denetleme Sistemleri ile;

- **İnsan kaynaklı hataların ortadan kaldırılarak daha güvenilir sonuçlara ulaşılması,**
- **Az insan kaynağı kullanılarak en fazla alanda tüm zaman dilimlerinde trafik kontrolünün yapılması,**
- **Sürücüler üzerinde "Algılanan Yakalanma Risk Duygusunun" güçlendirilmesi**

ve tüm bunların neticesinde trafik kazalarından kaynaklı can kayıplarının önüne geçilmesi amacıyla denetimler kesintisiz olarak sürdürülmektedir.

KGYS ÜZERİNDEN YAPILAN TRAFİK DENETİMLERİ

Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı(2024-2027) çerçevesinde Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) ile Trafik Denetimleri Yapılarak Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Katkı Sunulması" hedeflenmiş bu hedef çerçevesinde 2025 yılında 81 ilimizde;



Emniyet Kemeri Denetimi,



Kırmızı Işık Denetimi,



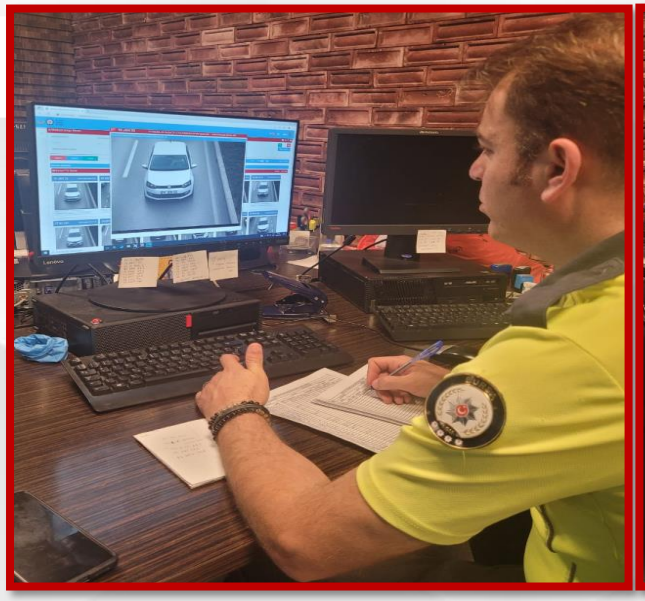
Yaya Önceliği Denetimi,

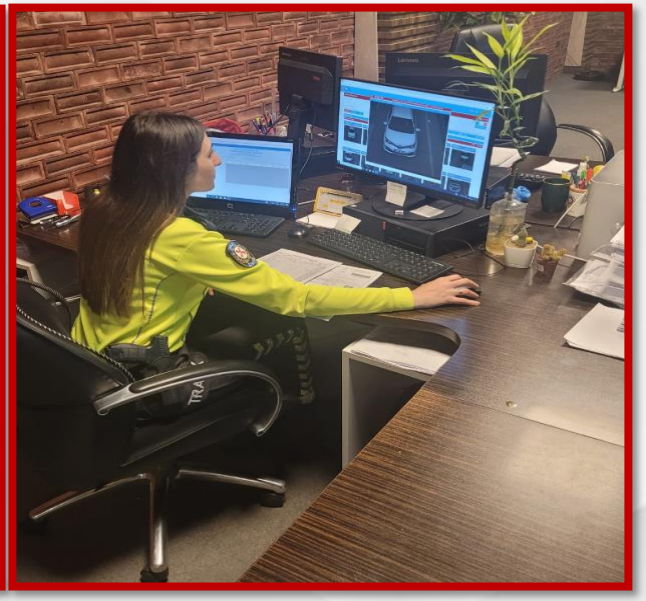


Cep Telefonu Denetimi,



Diğer Trafik Kuralları Denetimleri yapılmaya devam etmektedir.





ORTALAMA HIZ İHLAL TESPİT SİSTEMLERİ BULUNAN İLLERİMİZ



KURULU BULUNAN OHTS'LER

54 İL

468 Hız Koridoru

Toplam 19.326 km

Yaya Öncelikli Denetimleri

2019 yılı ‘Yaya Öncelikli Trafik Yılı’ ilan edildi. Bu kapsamda, ‘Öncelik Hayatın, Öncelik Yayanın’ sloganıyla ülke genelinde trafik farkındalık kampanyaları başlatıldı ve bu kampanyalar ile denetimler her yıl düzenli olarak devam etmektedir. Yaya öncelikli denetimler, merkezi ve yerel düzeyde planlanarak uygulanmaktadır.

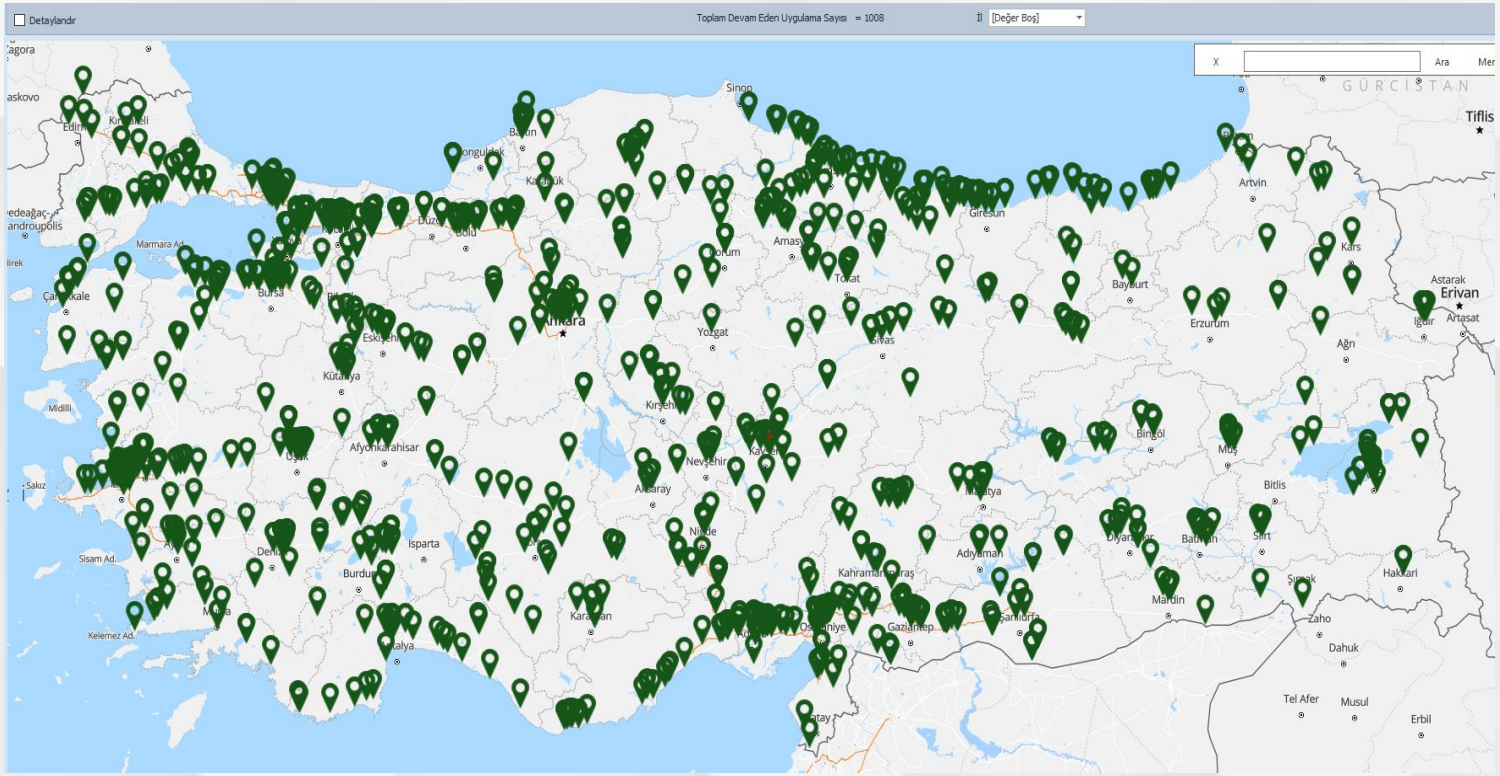




Uygulama Takip Projesi (UTP)

- Trafik ekiplerinin günlük faaliyetlerinin, programa uygun olarak yapılmasını takip etmek, ölçülebilir hedeflerin gerçekleşme düzeyini izlemek ve gerektiğinde müdahale ederek, denetimlerin etkin, sürekli ve yoğun şekilde hedeflere yürütülmesini sağlamak başta olmak üzere;

  - Sürücü ve araçların online sorgulanması, Cezaların elektronik ortamda yazılması
  - Ceza bilgilerinin anlık paylaşılması, Personel ve zaman tasarrufu sağlanması
  - Ekiplerin uzaktan canlı ve anlık olarak denetlenmesi







3

VERİ TABANLARI ve İSTATİSTİKLER

TRAFİK GÜVENLİĞİNİN KÜRESEL BOYUTU

Dünya Sağlık Örgütü ve Dünya Bankası'nın güncel değerlendirmelerine göre;

Can Kaybı ve Yaralanma

Dünyada her yıl trafik kazalarında;

1 milyon 200 bin kişi hayatını kaybetmekte,

Yıllık Maliyet

Trafik kazalarının yıllık hacmi;

Gayri safi yurt içi hasılalarının (GSYİH) 3'üne tekabül ederken,

Düşük ve Orta Gelirli Ülkeler

Düşük ve orta gelirli ülkelerdeki trafik kazası can kayıpları;

Tüm dünyada meydana gelen trafik kazası ölümlerinin **%92'sini** oluşturmaktadır.

İncinebilir Yol Kullanıcıları

Yayalar, bisikletliler ve motosikletliler;

Tüm trafik kazası can kayıplarının yarısından fazlasına tekabül etmektedir.

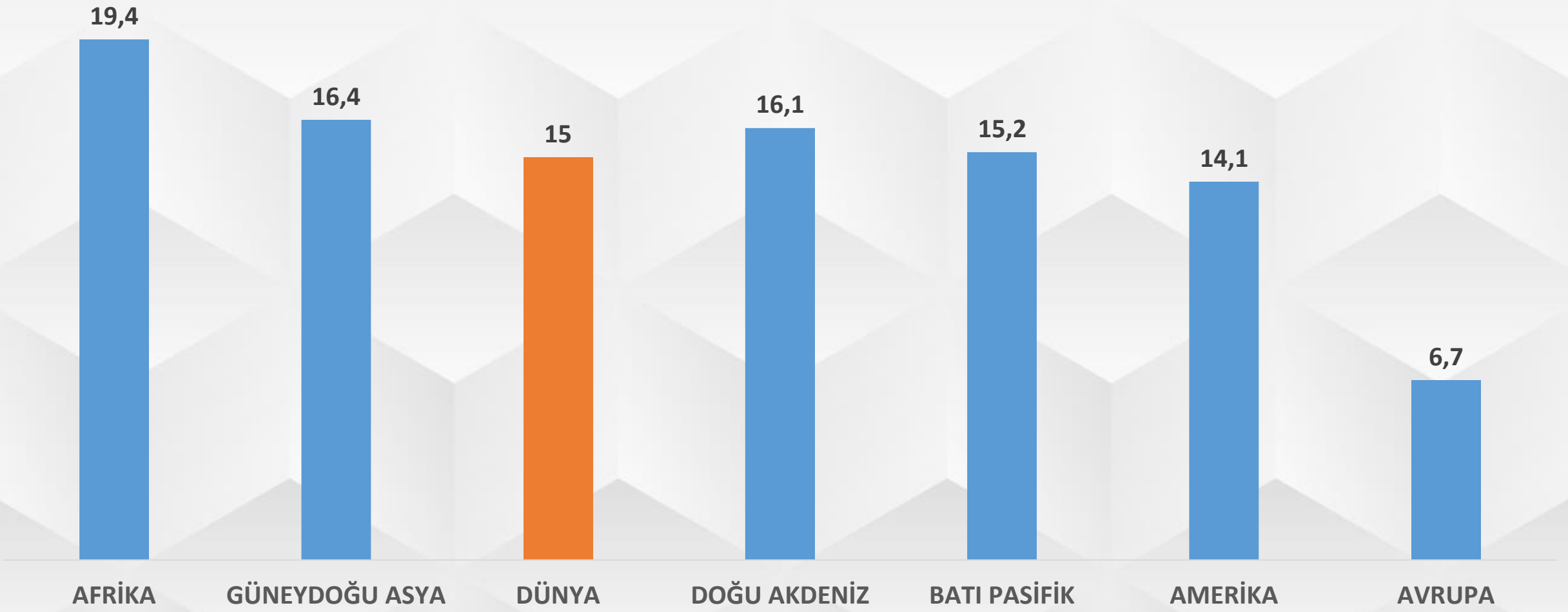
En Çok Etkilenen Yaş

Trafik kazaları;

5-29 yaş arası çocuklar ve genç yetişkinlerin dünyada **birinci sıradaki ölüm nedenini** oluşturmaktadır.

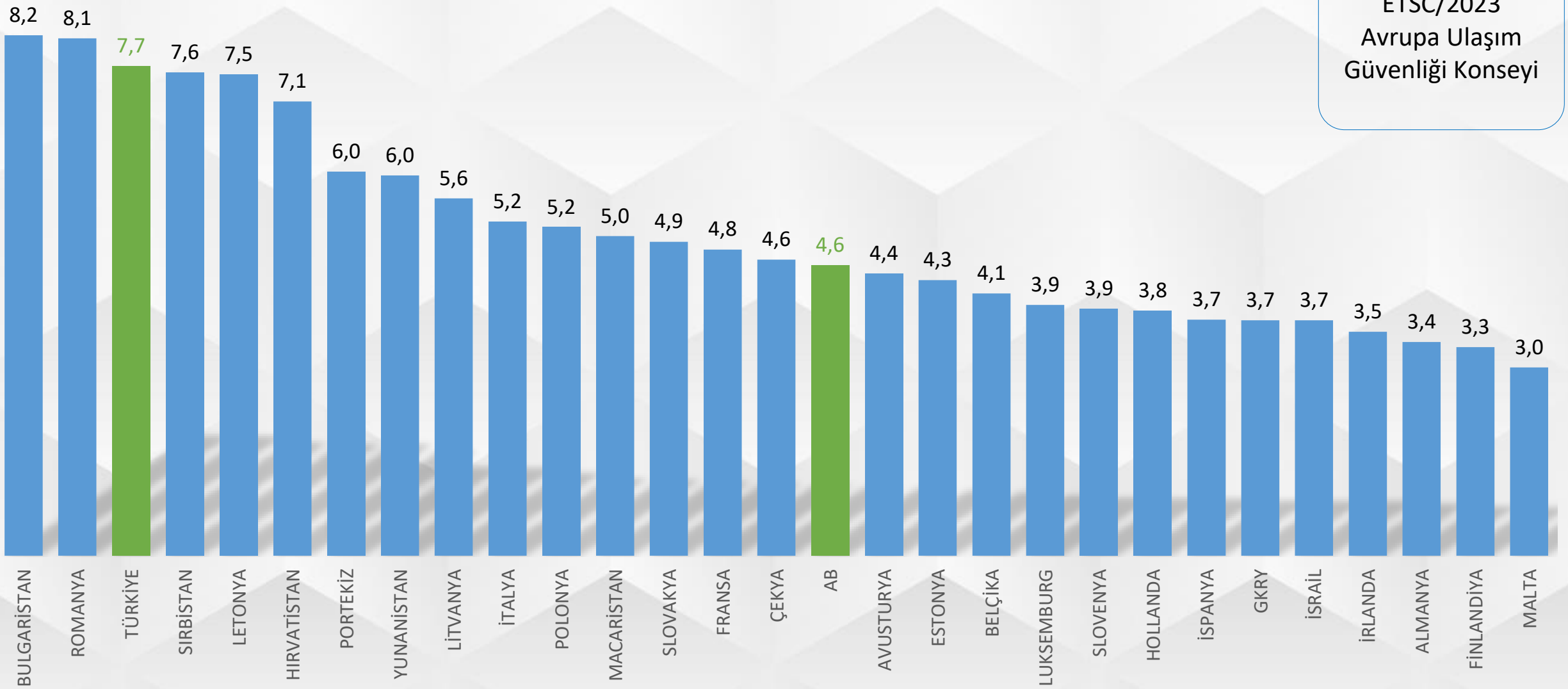
BÖLGELERE GÖRE 100 BİN KİŞİ BAŞINA TRAFİKTEKİ CAN KAYBI

https://www.who.int/data/gho/data/indicators/indicator-details/GHO/estimated-road-traffic-death-rate-(per-100-000-population)



AB ÜYESİ ÜLKELER VE TÜRKİYE'DE 100 BİN KİŞİ BAŞINA TRAFİKTEKİ CAN KAYBI (2023)

ETSC/2023
Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi



TRAFİK GÜVENLİĞİNİN ÜLKEMİZDEKİ BOYUTU

2024 YILI TRAFİK VERİLERİ

Kaza Sayısı

266.876

Ölümlü Kaza (Kaza Sonrası Dahil) :5.597

Trafikteki Can Kaybı (Kaza Sonrası Dahil)

6.351

En Fazla Etkilenen Yaş Grubu

25-45

Ekonomik Kayıp

651,2

milyar TL

(Yaklaşık GSYİH %1,5)

Kazalar sonrasında trafik akışı olumsuz etkilenmekte, trafik yükü önemli oranda artmakta bu durum;
işgücü, zaman ve **maddi kayba** neden olmaktadır.

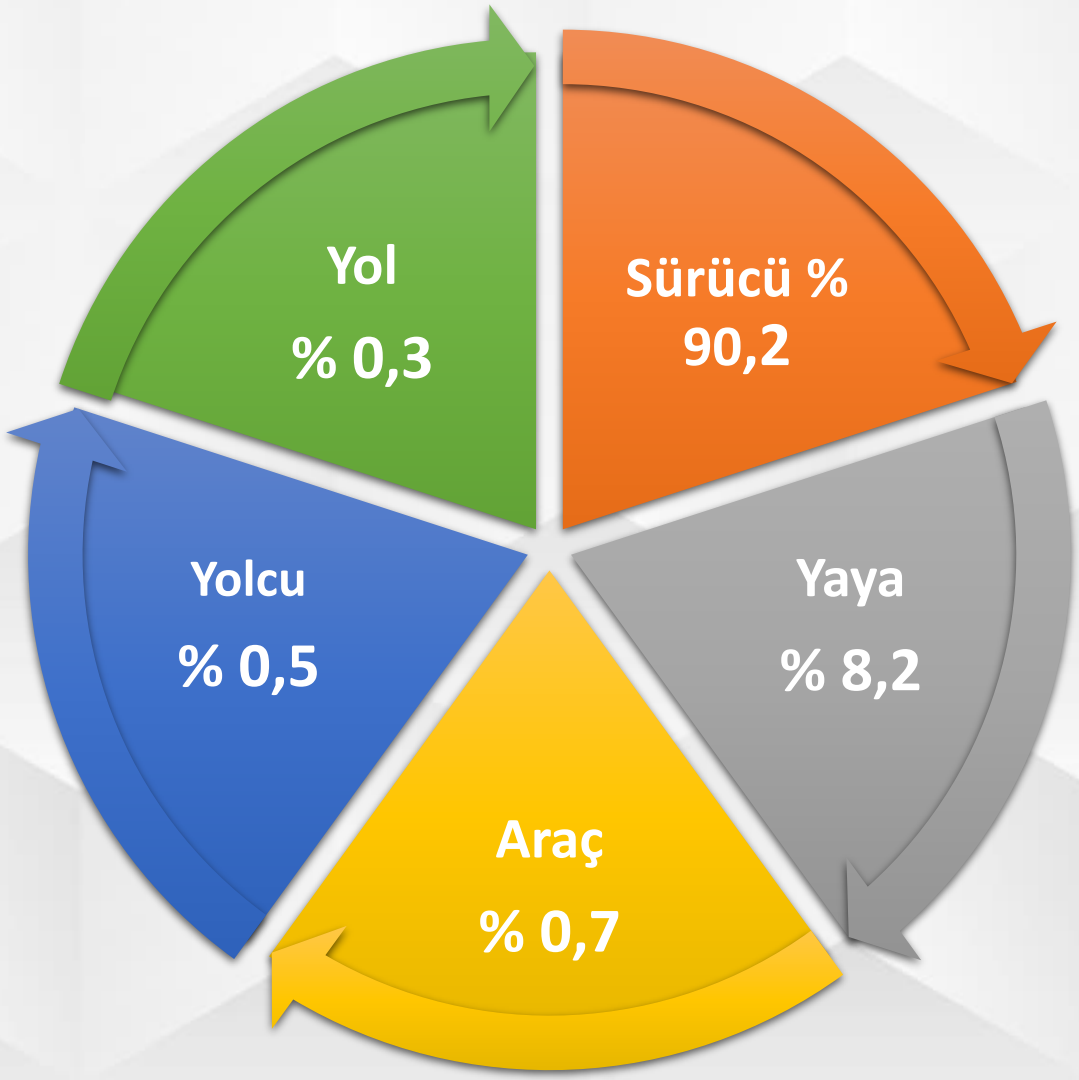
Oysa ki;
Karayolu **trafik kazaları** çoğunlukla **önlenebilir** yapıya sahiptir.

KAZALARA SEBEP OLAN UNSURLAR

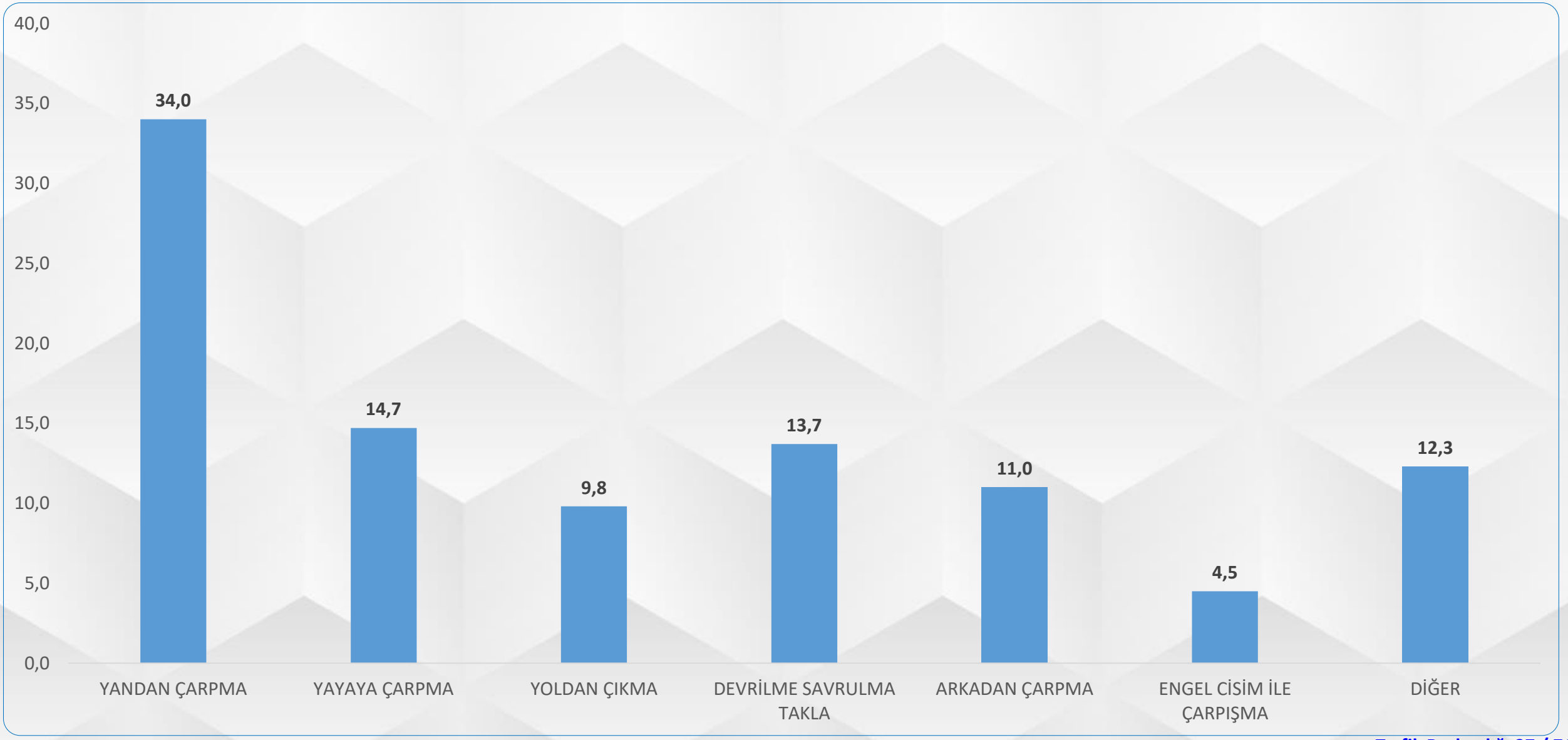
(İNSAN %98,9)

- SÜRÜCÜ % 90,2
- YAYA % 8,2
- ARAÇ % 0,7
- YOLCU % 0,5
- YOL % 0,3

KAZALARA SEBEP OLAN UNSURLAR (2024)



KAZA OLUŞ TÜRLERİ - 2024



SÜRÜCÜ KUSURLARI - 2024

Hız İhlali 38

Kavşak Kurallarına uymamak 16

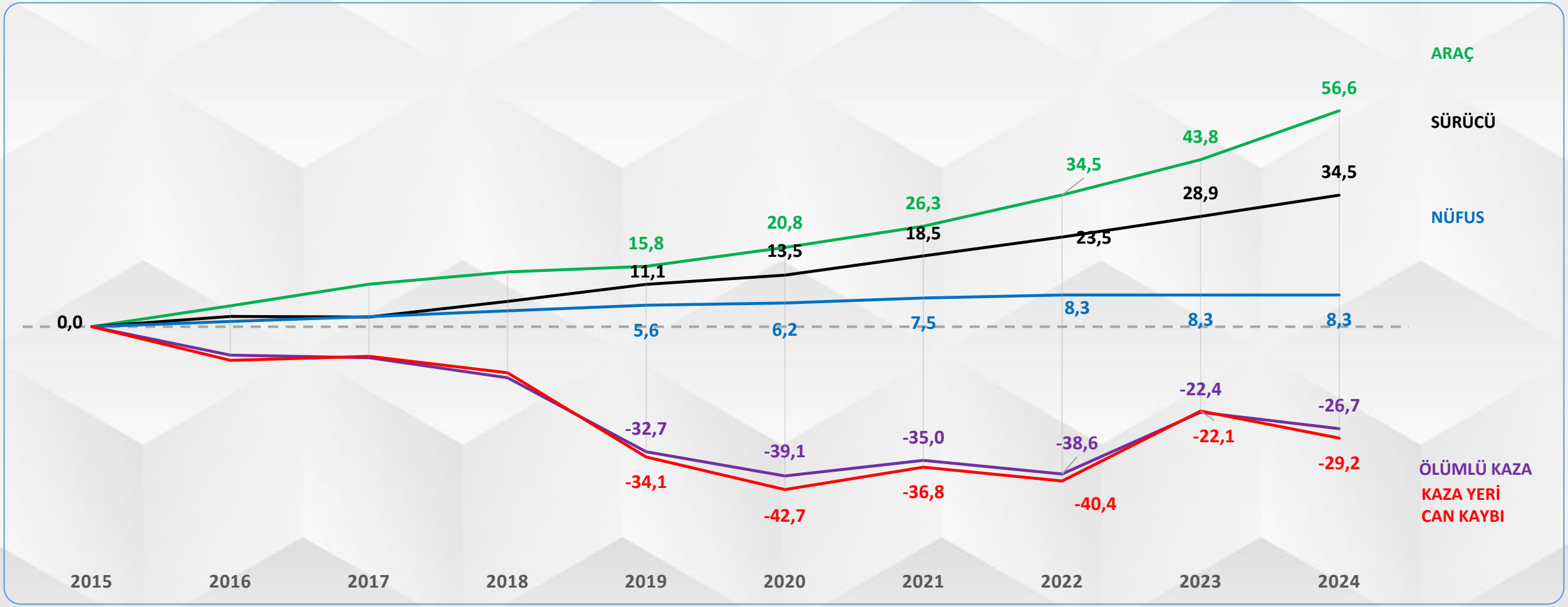
Arkadan çarpma 9

Dönüş kurallarına uymamak 8

Manevra kurallarına uymamak 4

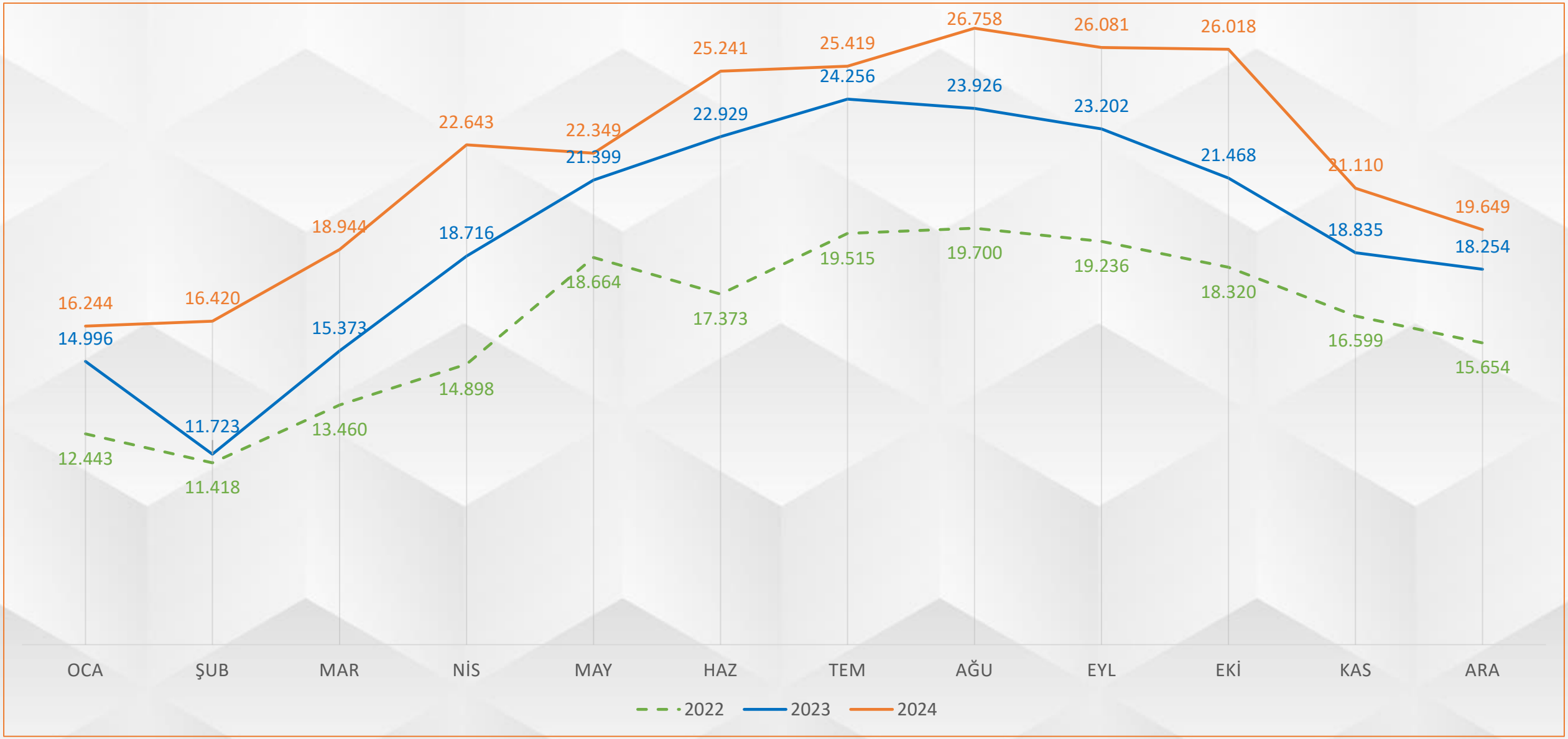


Trafik Verileri (2015-2024) (Ülke Geneli)

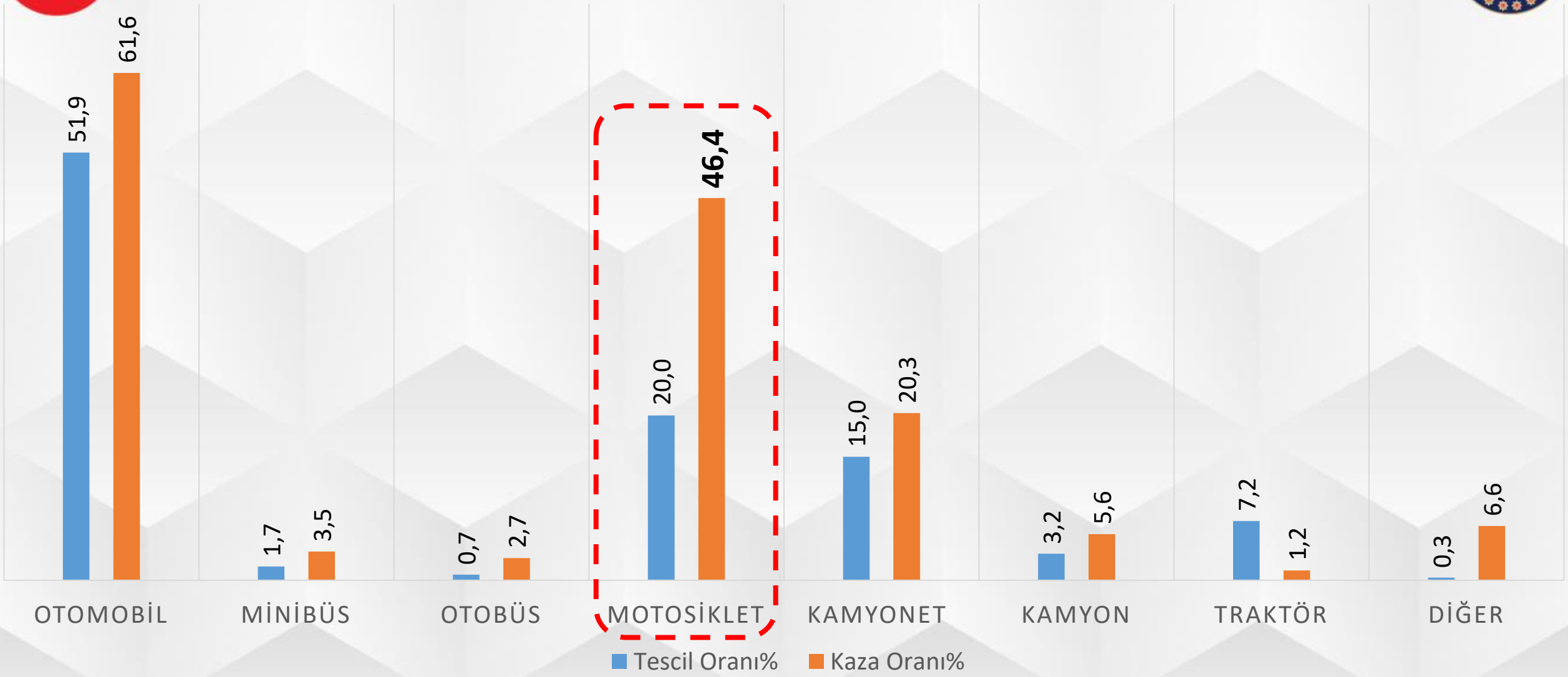


- **Araç, sürücü sayısı** ve **nüfusta artış** olmasına rağmen 2015 yılına göre can kaybında **%29,2** oranında **azalma** sağlanmıştır.

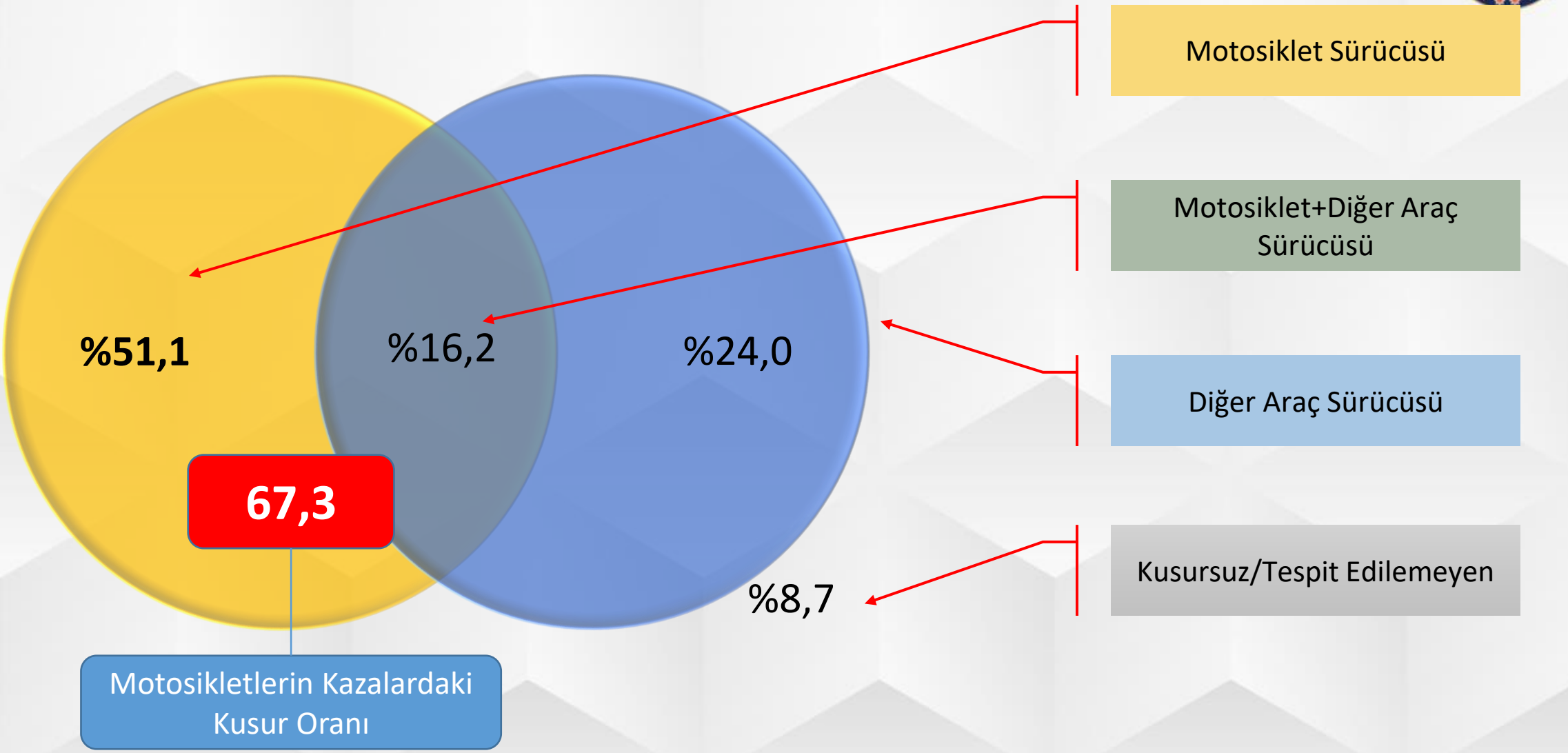
ÖLÜMLÜ/YARALANMALI TRAFİK KAZALARI
2022-2023-2024



TAŞIT CİNSİNE GÖRE TESCİL VE KAZA ORANLARI 2024



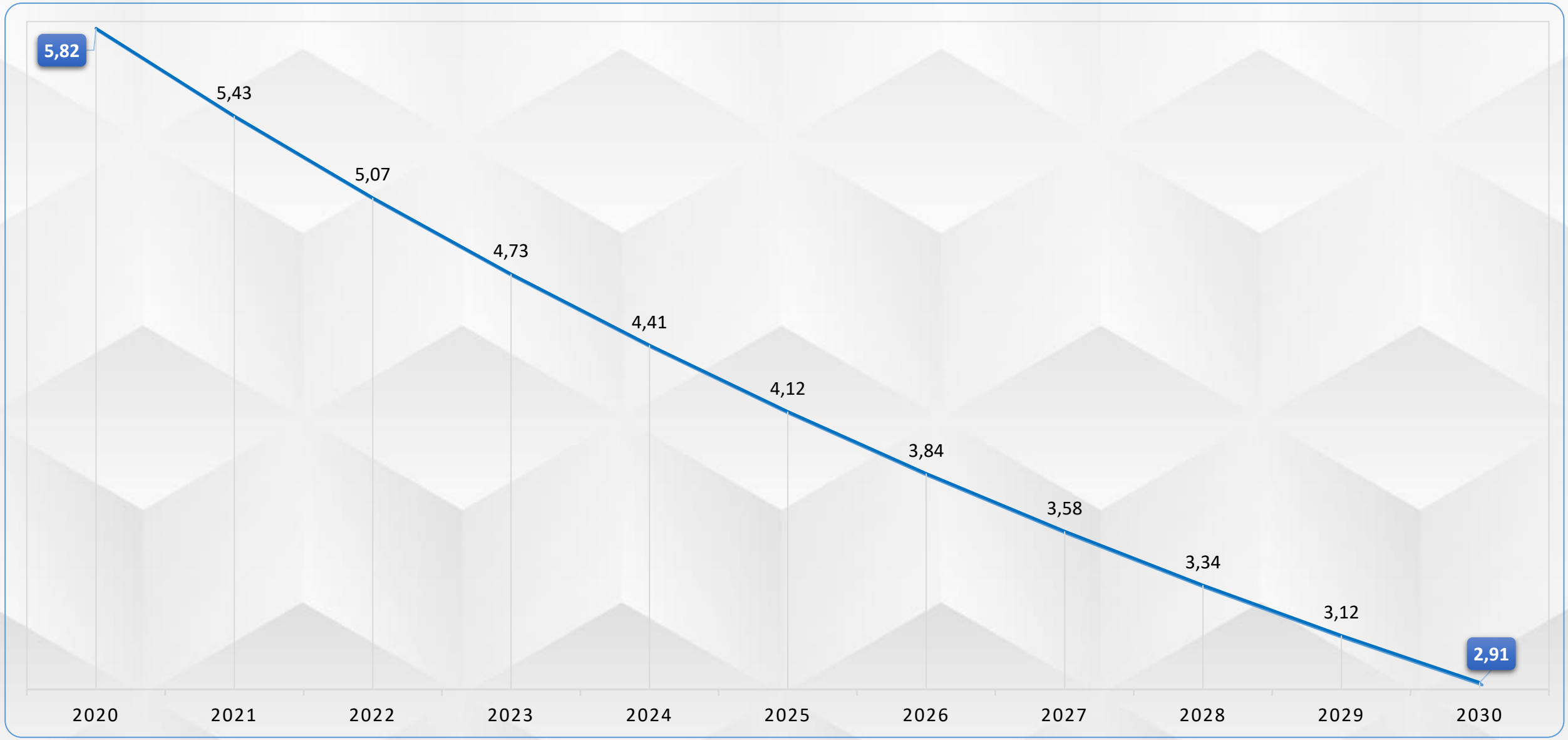
MOTOSİKLET KAZALARINDA KUSUR DAĞILIMI



MOTOSİKLET-MOTORLU BİSİKLET KAZALARI 2023-2024

	2023	2024	% FARK	REEL FARK
KAZA	90.007	123.731	37,5	33.724
ÖLÜMLÜ KAZA	352	449	27,6	97
YARALANMALI KAZA	89.655	123.282	37,5	33.627
ÖLÜ(KAZA YERİ)	379	475	25,3	96
YARALI	109.952	151.389	37,7	41.437

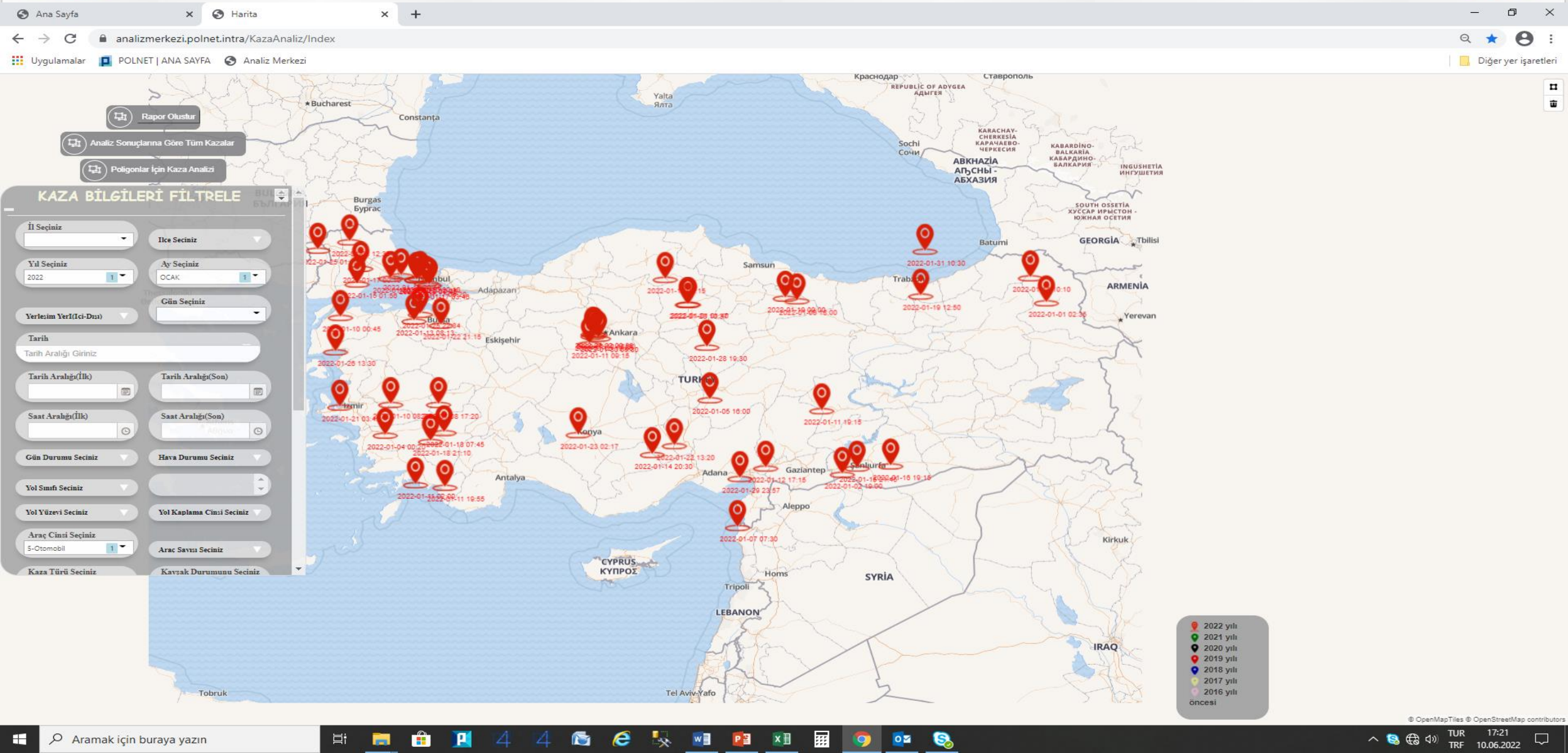
2021-2030 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGESİ
100 BİN KİŞİ BAŞINA CAN KAYIPLARININ %50 AZALTILMASI HEDEFİ



Trafik Denetimleri (2023 / 2024)

Denetim Türü	2023 (1 Ocak –31 Aralık)	2024 (1 Ocak – 31 Aralık)	Artış / Azalış (%)
K-2 Yolcu Taşıyan Araç	3.808.835	4.458.494	17,1
K-3 Radarla Hız Denetimi	987.652	5.725.866	479,7
K-4 Alkol	8.675.149	11.197.277	29,1
K-5 Motosiklet	3.826.004	8.178.076	113,7
K-6 Emniyet Kemeri	26.608.839	38.190.517	43,5
K-11 Okul Servis Araç Denetimi	747.709	904.958	21,0
Tüm Denetimlerin Toplamı	79.512.570	124.370.954	56,4

TRAFİK KAZALARININ ANALİZİ





4

ULUSLARARASI İŞBİRLİĞİ

AB ve BM İşbirliği ile Yapılan Çalışmalar



1. ROADPOL (Avrupa Trafik Güvenliği Polis Ağı)

- Avrupa ülkeleri arasında karayollarındaki trafik güvenliği konusunda yapılan denetim ve farkındalık faaliyetleri kapsamında ***3-4-5 Mayıs 2022 tarihlerinde Kıbrıs/Larnaka'da*** ve ***27-28-29 Eylül 2022 tarihlerinde İspanya/Madrid'de*** düzenlenen Olağan Genel Kurul ve Operasyon Çalışma Grubu toplantılarına çevrimiçi katılım sağlanmıştır.

- Roadpol tarafından üye ülkeler arasında trafik güvenliği alanında koordinasyonu sağlamak, eş zamanlı denetimleri Avrupa genelinde uygulamak, kamuoyunda farkındalığı artırmak, bilgi paylaşımı ve trafik güvenliği kampanyalarını hayata geçirmek amacıyla 26-29 Eylül 2023 tarihleri arasında Bulgaristan Sofya'da düzenlenen Roadpol Olağan Genel Kurul Toplantısı'na Başkanlığımızca katılım sağlanmıştır.

- 8-10 Ekim 2024 tarihlerinde İtalya'nın Fiuggi kentinde düzenlenen; ROADPOL Olağan Genel Kurul Toplantısı, Uluslararası Karayolu Trafik Güvenliği Konferansı (IRS) ve anılan kuruluşun alt birimleri olan Operasyonel Çalışma Grubu (OPG) / Teknoloji Çalışma Grubu (TechWG) toplantılarına ülkemizi temsilen Başkanlığımızdan katılım sağlamıştır.

- 5-7 Kasım 2024 tarihleri arasında İspanya'nın Merida kentinde, ROADPOL ve İspanya Sivil Muhafızlar'ın (Guardia Civil) müşterek desteğiyle düzenlenen "Trafik Kazalarının İncelenmesi Semineri"ne Trafik Başkanlığı'nı temsilen katılım sağlamıştır.







2. ULUSLARARASI ÇALIŞMA ZİYARETLERİ

- Ülkemiz ile İran İslam Cumhuriyeti arasında yürütülen ikili güvenlik işbirliği faaliyetleri kapsamında, ülkemiz İçişleri Bakanlığı ve İran İçişleri Bakanlığı arasında kurulması planlanan Trafik Güvenliği ve Eğitim İşbirliği Komisyonunun ilk toplantısının gerçekleştirilmesi amacıyla; 05-08 Mart 2022 tarihleri arasında Tahran'da İran Ulaştırma Bakanlığına ve Trafik Genel Müdürlüğüne çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.

- İçişleri Bakanlığı bünyesinde kurulması planlanan ''Karayolu Trafik Güvenliği Genel Müdürlüğü'nün yapılanmasında İspanya ülkesindeki örnek kuruluşunun incelenmesi amacıyla 28-29 Mart 2022 tarihleri arasında Madrid'de İspanya Trafik Genel Müdürlüğü (DGT) ve İspanya Sivil Muhafızlar Trafik Müdürlüğü'ne (Guardia Civil) çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.

- Özbekistan İçişleri Bakan Yardımcısı Bekmurod ABDULLAYEV başkanlığındaki çalışma heyetince "Yol Güvenliği" alanında ülkemizin tecrübelerinden istifade etmek amacıyla 23-25 Mayıs 2022 tarihleri arasında Başkanlığımıza çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.

- Sudan Emniyet Genel Müdür Yardımcısı başkanlığında Sudan Trafik Daire Başkanlığı'nda görevli 4 kişilik çalışma heyeti tarafından ülkemizde uygulanan Elektronik Denetim Sistemleri, kameralarla yapılan trafik uygulamaları ve kullanılan denetim cihazlarını yerinde gözlemlemek amacıyla 17-22 Ekim 2022 tarihleri arasında Başkanlığımıza çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.







- Özbekistan İçişleri Bakanlığı Kamu Güvenliği Başkanlığı Trafik Güvenliği Genel Müdür Yardımcısı Jamshid KARİMOV başkanlığındaki bir heyet 11-15 Aralık 2022 tarihleri arasında Başkalığımıza çalışma ziyareti gerçekleştirmiştir.

- Endonezya Polis İrtibat Görevlisi Harviadhi Agung Prathama tarafından 24-28 Nisan 2023 tarihleri arasında trafik mevzuatı hakkında bilgi alınması amacıyla Başkanlığımıza nezaket ziyareti gerçekleştirilmiştir.

- Ülkemizdeki ulaştırma altyapısının yanı sıra trafik yönetimi ve ülkemiz Polis Teşkilatı tarafından kullanılan motosikletler hakkında görüş alışverişinde bulunmak amacıyla Malta Ulaştırma, Altyapı ve Büyük Projeler Bakanı Aaron Farrugia ve beraberindeki heyet tarafından 31 Ağustos 2023 tarihinde Başkanlığımıza çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.

- Küresel anlamda karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik yürütülen çalışmalara fayda sağlaması amacıyla Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından geniş katılımlı bir “Avrupa Trafik Polis Teşkilatları Bölgesel Ağının” kurulması planlanmış ve söz konusu ağın ilk toplantısının 8-9-10 Kasım 2023 tarihlerinde İstanbul’da düzenlenmesi kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda ilgili toplantının düzenlenmesi konusunda gerekli istişarelerde bulunmak ve yapılacak çalışmaları yönlendirmek ve ülkemizde yürütülen trafik güvenliği faaliyetlerine katkı sunması ve yön vermesi, iyi ülke örneklerinin incelenmesine imkân vermesi amacıyla Almanya Berlin’de Berlin Emniyet Müdürlüğüne bağlı Trafik Müdürlüğüne ve Almanya Trafik Güvenliği Konsey Merkezine (DVR) bir 04-08.09.2023 tarihleri arasında çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.





- Ülkemizdeki trafik denetim uygulamaları ve trafik eğitim faaliyetleri hakkında bilgi almak üzere Özbekistan İçişleri Bakanlığı Akademisinde görevli heyet tarafından 05 Mart 2024 tarihinde Başkanlığımıza çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.

- Trafik güvenliği ve ulaşım teknolojileri alanında uluslararası yeniliklerin ve teknolojik gelişmelerin tanıtıldığı ve bu alanda faaliyet gösteren akademik kuruluşların ve firmaların buluştuğu "(Intertraffic Amsterdam) Trafik Güvenliği Uzmanları İçin Dünyanın Önde Gelen Uluslararası Tanıtım Programı"nın 16-19 Nisan 2024 tarihleri arasında Hollanda'nın Amsterdam şehrinde düzenlenen fuara etkileşimli platformlarda, trafik güvenliği ve ulaşım teknolojileri alanında ürün ve sistemlere ilişkin mevcut trendler hakkında bilgi almak; ürünler ve pazar paydaşları hakkında fikir sahibi olmak; dünya çapındaki firmaların temsilcileri ile iletişim kurmak suretiyle yol, park etme ve trafik teknolojisindeki en son yenilikleri takip etmek amacıyla Genel Müdürlüğümüz Trafik Başkanlığı'nı temsilen katılım sağlanmış ve akabinde ülkemizde trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik yürütülen çalışmalara yol göstermesi amacıyla Hollanda genelinde bu konuda yürütülen çalışmalar ve faaliyetler hakkında yetkililerden bilgi almak üzere 18 Nisan 2024 tarihinde Amsterdam Trafik Dairesine çalışma ziyareti gerçekleştirilmiştir.





- 8-9-10 Kasım 2023 tarihlerinde Genel Müdürlüğümüzün ev sahipliğinde ve DSÖ işbirliğinde düzenlenen "Avrupa Trafik Polis Teşkilatları Ağı" 1. Toplantısının devamı niteliğinde görüşülen konuların pekiştirilmesi, trafik güvenliğinde gelişmiş ülkeler arasında bulunan İrlanda'daki trafik polisliği çalışmaları ile kullanılan teknik ve teknolojik yöntemlerin incelenmesi, kaza azaltma faaliyetleri hakkında bilgi alışverişinde bulunulması amacıyla 15 Nisan 2024 tarihinde İrlanda/Dublin'de İrlanda Polis Teşkilatı (Garda Siochana) Trafik Polisliği ve Toplum Hizmetleri Genel Müdürlüğü ile toplantıya ve akabinde 16 Nisan 2024 tarihinde **"Avrupa Birliği Karayolu Trafik Güvenliği Konferansı"** na, ülkemiz adına İçişleri Bakanı başkanlığında oluşturulan Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Sekretaryasını temsilen Başkanlığımızdan katılım sağlanmıştır.

- Asya Kalkınma Bankası (ADB)'nın, trafik güvenliği alanında özel bir firma olan FRED Engineering ile müştereken "Orta Asya Bölgesel Ekonomik İşbirliği (CAREC)" ülkeleri için 25-27 Haziran 2024 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen "Kaza Veri Yönetiminin İyileştirilmesi Eğitimi"ne ülkemizi temsilen etkinliğin açılış konuşmalarını Trafik Başkan Yardımcısı Zeki BAL çevrimiçi şeklinde Polis Memuru Alim DAŞ ise etkinliğe yerinde katılım sağlamıştır.

- Trafik kadrolarının eğitimi ve ülkemizle bu alanda ikili işbirliğinin geliştirilmesi de dahil olmak üzere trafik sistemlerinin incelenmesi amacıyla Irak Trafik Genel Müdürlüğünden 5 (beş) kişilik bir heyet 19-20 Ağustos 2024 tarihleri arasında Başkanlığımıza ve Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'ne, 21-23 Ağustos 2024 tarihleri arasında ise İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'ne ziyaretler gerçekleştirmiştir.

- İran İslam Cumhuriyeti Turing ve Otomobil Kurumu yetkililerinden oluşan 3 kişilik bir heyet tarafından 30 Eylül 2024 tarihinde Başkanlığımıza resmi bir ziyaret gerçekleştirmiştir.



3. DSÖ Karayolu Trafik Polis Teşkilatları Bölgesel Ağı 1. Toplantısı

- Dünya Sağlık Örgütü ile 2020 yılı itibariyle başlatılan ve 2022 yılı Nisan ayı itibariyle de hızlandırılan hazırlık çalışmaları neticesinde Türkiye'nin ev sahipliğinde, DSÖ Avrupa Bölge Ofisi işbirliğinde; davet edilen DSÖ Avrupa Bölgesine üye ülkelerin ve katılımları ülkemiz ve DSÖ açısından faydalı olacağı değerlendirilen ülkelerin Trafik Polis Teşkilatlarının üst düzey yöneticileri ile trafik güvenliği alanında faaliyet gösteren uluslararası kuruluşların temsilcileri olmak üzere toplam 35 ülkeden 60 temsilci ve uluslararası kuruluşlardan 15 temsilcinin katılımı ile 8-9-10 Kasım 2023 tarihlerinde ***"Avrupa Trafik Polis Teşkilatları Bölgesel Ağı 1. Toplantısı"*** İstanbul'da düzenlenmiştir.

- 8-9-10 Kasım 2023 tarihlerinde İstanbul'da gerçekleştirilmiş "Avrupa Trafik Polis Teşkilatları Bölgesel Ağı 1. Toplantısı"nın devamı niteliğinde olan ve 10-11 Aralık 2024 tarihleri arasında Azerbaycan'ın başkenti Bakü'de düzenlenen "Karayolu Güvenliği İçin Trafik Polisliği İkinci Üst Düzey Toplantısı"na ülkemizi temsilen Emniyet Genel Müdür Yardımcımız Sn. Caner TAYFUR katılım sağlamıştır.

- DSÖ nezdinde uluslararası bilgi ve tecrübe kazanımının güçlendirilmesi, trafik güvenliği alanında Birleşmiş Milletler tarafından belirlenen 2021-2030 yılları arasındaki İkinci On Yıllık Eylem Planı döneminde trafik kazası kaynaklı can kayıplarının %50 azaltılması hedefi doğrultusunda örnek ülke olarak gerekli bilgi paylaşımında bulunulması amacıyla 7-8 Aralık 2023 tarihlerinde İsviçre'nin Cenevre şehrindeki DSÖ Genel Merkezinde düzenlenen **"Daha Sağlıklı Toplumlar Etki Paylaşımı Çalışma Grubu Toplantısı"**na Başkanlığımızdan katılım sağlanmıştır.

4. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu Çalışması

- DSÖ ve BM Bölgesel Kuruluşlarınca hazırlanan «***2021 -2030 Karayolu Güvenliği 10 Yıllık Küresel Eylem Planı***» ile ülkelerin karayolu güvenliği üzerine hazırladıkları ve uygulamaya geçirdikleri stratejik planlar üzerinde değerlendirme yapmak amacıyla ABD New York'da 3 Aralık 2021 tarihinde BM Genel Kurulu Başkanı Abdulla Shahid'in sunumuyla İçişleri Bakanımızın konuşmaları video olarak yayınlatılmıştır.

- **DSÖ Veri Anketi Çalışması**

  DSÖ 2023 raporunda yayınlanmak üzere üye ülkelerin güncel 2021 yılında ait trafik kaza verileri ile birlikte DSÖ'nün ihtiyaç duyduğu Trafik güvenliği ile ilgili paydaş kuruluşların yaptığı çalışmaları da içerecek şekilde yayınlanan veri anketine yönelik mevcut tüm bilgilerin toplanarak DSÖ tarafından geliştirilen veri tabanına girilmesi çalışmaları 2022 – 2024 yıllarında yürütülmüştür.







5. BM Küresel Yol Güvenliği Yüksek Düzeyli Toplantısı (YDT)

- Küresel anlamda Karayolu Trafik Güvenliği konusunda ülkelerin almış oldukları mesafe ile 2021-2030 On Yıllık Küresel Eylem Planı ile ortaya konulan can kayıplarının %50 oranında azaltılması hedefinin yanı sıra Güvenli Sistem Yaklaşımı ve BM Sürüdürülebilir Kalkınma Hedefleri bağlamında trafik güvenliğinin ele alınması amacıyla 30 Haziran-1 Temmuz 2022 tarihleri arasında ABD New York'da BM Genel Kurulunda "***Trafik Güvenliği 2030 Ufku: Aksiyon On Yılının Güçlendirilmesi ve Paylaşım*" *konulu Küresel Yol Güvenliği Yüksek Düzeyli Toplantısı (YDT)*** düzenlenmiştir.

- Toplantı programı çerçevesinde BM temsilcilerine, 2010-2020 On Yıllık Dönemde can kayıplarının %50 azaltılması hedefinin ülke olarak gerçekleştirildiği 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nın uluslararası kararlar doğrultusunda hazırlanarak uygulamaya konulduğuna ilişkin bilgilendirme yapılmıştır.

- BM Genel Kurulu tarafından deklare edilen 2020 yılı Stockholm Deklarasyonu ve 2022 yılı Newyork Deklarasyonu doğrultusunda Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Kuruluşları Başkanları Ağı'nın oluşturulması yönünde alınan karara istinaden "1.Küresel Karayolu Trafik Güvenliği Kuruluşları Başkanları Ağı Toplantısı"nın Dünya Sağlık Örgütü'nün koordinesinde İsveç Ulaştırma Bakanlığının ve İsveç İnovasyon Ajansının ev sahipliğinde 28-29 Haziran 2023 tarihlerinde İsveç Stockholm'de düzenlenen "Uluslararası Vizyon Sıfır Konferansı' na Başkanlığımızdan katılım sağlanmıştır.

6. Yürütülen AB Projeleri

- **Trafikte % 100 Yaşam Projesi (Türkiye için Sıfır Vizyonu)**

  Karayolu trafik kazalarından kaynaklanan yaralanma ve ölümleri azaltmak, AB politikaları ve küresel stratejiler doğrultusunda Türkiye'nin karayolu güvenliği durumunun iyileştirilmesine katkı sağlamak ve EGM Trafik Başkanlığının kurumsal kapasitesinin artırılması amacıyla tahsis edilen 2.804.229 Euro bütçe ile 29 Mayıs 2017 - 31 Ocak 2021 tarihleri arasında IPA(Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı)-2 Dönemi kapsamında yürütülmüştür.

- **CARE Veri Tabanının Ortak Kaza Veri Seti CADAS İle Uyumlu Bir Karayolu Trafik Kazası Veri Yönetim Sisteminin Kurulması, Geliştirilmesi Ve Uygulanması**

  Trafik Başkanlığınca yönetilen trafik kaza istatistikleri ve kaza veri sisteminin diğer paydaş kuruluşlarla birlikte AB ile uyumlu uzun vadeli gerekli tüm değişkenleri kapsayan bir veri tabanının kurulması amacıyla IPA-III dönemi kapsamında uygulanmak üzere proje fişi Başkanlığımızca hazırlanmış ve 1.500.000 Euro bütçe ile yönetilmesi konusunda hazırlanan proje komisyonca kabul edilmiştir. Projenin aksiyon dokümanı ve ToR'unun(Teknik Şartname) hazırlanması süreci devam etmektedir.



5

TOPLUMSAL FARKINDALIK

Trafik Güvenliği Kampanyaları



2.000 Adet Afiş
Reklam Panolarında Yayınlamıştır

50 Adet Raket
Reklam Panolarında Yayınlamıştır

50 Adet Billboard
Reklam Panolarında Yayınlamıştır

1.188.250 Adet
Kırmızı Düdük Dağıtılmıştır

1.“Bu Yolda Hep Birlikteyiz” Kampanyası

- Trafik kural ihlallerinin önlenmesi ve bu alanda sorumluluğu bulunan tüm kuruluşların trafik güvenliğinin bir unsuru olduğu düşüncesiyle kamuoyunda farkındalık oluşturmak amacıyla 2018 yılında hayata geçirilmiş ve kampanya faaliyetleri 2025 yılında da sürdürülmektedir.

16.957.553
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.

2. ”Hatalı Sürücüye Kırmızı Düdük” Kampanyası

- Araç sürücüleri olan aileler üzerinde çocuklarımızın kontrol etkisinin oluşturulması ve ihlal edilen trafik kurallarıyla ilgili aile bireylerini uyarmaları ve bu alanda farkındalık oluşturulması amacıyla 2018 yılında hayata geçirilen kampanya faaliyetlerine 2025 yılında devam edilmektedir.
- 2018-2025 yılları arasında kampanyayı tanıtıcı mahiyette çocuklara yönelik hazırlanan materyallerin etkinliklerde dağıtımı sağlanmıştır.

52.000 Adet
Şapka Dağıtılmıştır

52.000 Adet
Tişört Dağıtılmıştır

52.000 Adet
Çanta Dağıtılmıştır



21.593 Adet Tişört Dağıtılmıştır

21.593 Adet Şapka Dağıtılmıştır

559.000 Adet Boyama Kitabı Dağıtılmıştır

12.125 Adet Yapboz Dağıtılmıştır



3- "Öncelik Hayatın Öncelik Yayanın" Trafikte Yaya Önceliği Kampanyası

2018 yılında yapılan yeni düzenleme ile trafik ışığı bulunmayan ancak trafik levhalarıyla belirlenmiş okul ve yaya geçitlerinde ilk geçiş önceliği yayalara verildiğinden kamuoyunda yaya öncelikli trafik bilincini oluşturmaya yönelik ***"Öncelik Hayatın Öncelik Yayanın"*** sloganıyla kampanya 2019 yılında başlatılmış, kampanya faaliyetlerine 2025 yılında devam edilmektedir.

6.033.520
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.

4- "Önce Yaya Uygulaması, Yayalar Kırmızı Çizgimiz" Kampanyası

Trafikte Yaya Önceliği Kampanyasının devamı niteliğinde kamuoyunda farkındalığın artırmak, sürücü ve yayaları trafikte yaya önceliği konusunda bilgilendirmek amacıyla **"Yayalar Kırmızı Çizgimiz"** sloganıyla 2021 yılında başlatılan kampanya etkinlikleri 2025 yılında devam edilmektedir.

21.743 Adet Tişört Dağıtılmıştır

21.743 Adet Şapka Dağıtılmıştır

12.275 Adet Yapboz Dağıtılmıştır

5- "Yayalara Öncelik Duruşu, Hayata Saygı Duruşu'' Kampanyası

Kampanyanın devamı olarak okul önlerindeki yaya geçitlerinde ülke genelinde kampanya etkinlikleri düzenlenmiştir. Ankara'daki etkinlikte ***"Öğrencilerde Trafik Bilincinin Geliştirilmesi İş Birliği Protokolü"*** İçişleri Bakanı, Milli Eğitim Bakanı ve TRT Genel Müdürü tarafından imzalanmıştır.

8.500.000
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.



5.150 Adet
Tişört Dağıtılmıştır

5.150 Adet
Şapka Dağıtılmıştır

50.000 Adet
Boyama Kitabı Dağıtılmıştır

2.550 Adet
Yapboz Dağıtılmıştır

500 Adet
El Pankartı Dağıtılmıştır.



6. "Yol Ver Hayata" Kampanyası

- Trafik yoğunluğunun yaşandığı dönemlerde sürücüler üzerinde trafik kuralları konusunda farkındalık oluşturmak amacıyla; **"Yol Ver Hayata"** temalı kampanya düzenlenmiştir. **"Kaskınla Yol Ver Hayata", "Kemerinle Yol Ver Hayata", "Sabrınla Yol Ver Hayata", "Dikkatinle Yol Ver Hayata"** sloganları ile hazırlanan görseller kamuya açık alanlarda, sosyal medya hesaplarında, TV ve Radyo kuruluşlarında yayınlanması sağlanmıştır.

7.745.492
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.

7. "Kemerin Ses Getirsin" Kampanyası

- Araç içerisinde emniyet kemeri kullanımının önemini vurgulamak amacıyla devletin tüm unsurlarıyla topyekün bir seferberlik ilan edilmiş, 2019 yılında farklı etkinlikler düzenlenerek, sosyal medya üzerinden çocuklara yönelik ödüllü trafik yarışması gerçekleştirilmiştir.

5.299.479
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.





8. “Bi Hareketine Bakar Hayat” Kampanyası

Trafikte araç kullanırken emniyet kemerinin kullanımının yaygınlaştırılması ve trafik kazaları neticesinde meydana gelen can kaybı ve yaralanmaların en önemli önleyici unsuru olan Emniyet Kemeri Kullanımı konusunda farkındalığı artırmak amacıyla “Bir Hareketine Bakar Hayat” kampanyası düzenlenmiştir.

14.840.488
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.

9. “Bayramınız Kemerli Olsun” Kampanyası

Trafik yoğunluğunun yaşandığı dönemde araç içerinde emniyet kemeri kullanımı konusunda sürücü ve yolcuları bilgilendirmek, kamuoyu üzerinde farkındalık oluşturmak amacıyla; ***“Bayramınız Kemerli Olsun”*** sloganıyla ile Valilerin ve Kaymakamların katılımı ile denetim noktalarında eş zamanlı etkinlikler düzenlenmiştir.

5.500.000
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.



10. "Bayram Yolunda Her Şey Yolunda" Kampanyası

Trafik yoğunluğunun yaşandığı 9-12 Temmuz 2022 tarihlerindeki Kurban Bayramı öncesi ve süresince sürücüler üzerinde hız limitlerine uymaları, araç kullanırken cep telefonu kullanımının trafik kazalarının etkisi ve emniyet kemeri kullanımı konusunda kamuoyunda farkındalık oluşturmak amacıyla; **"Emniyet Kemerini Taktıysan Bayram Yolunda Her Şey Yolunda", "Telefona Değil Yola Bakıyorsan Bayram Yolunda Her Şey Yolunda", "Hız Limitlerine Uyuyorsan Bayram Yolunda Her Şey Yolunda"** sloganlarıyla kamuya açık alanlarda, sosyal medya hesaplarında, TV ve Radyo kuruluşlarında yayınlanması sağlanmıştır.

4.815.205
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.

11. "Bu Yolda Sana Çok Güveniyoruz'' Kampanyası

Trafik yoğunluğunun yaşandığı 2023 yılı Ramazan Bayramı süresince **"Bu Yolda Sana Çok Güveniyoruz''** sloganı ile ilgili hazırlanan görseller kamuya açık alanlarda, sosyal medya hesaplarında, futbol müsabakalarında, TV ve Radyo kuruluşlarında yayınlanması sağlanmıştır. Ayrıca kampanya ile ilgili 5 adet TV ve 2 adet radyo kamu spotu hazırlanarak sosyal medya hesaplarında, TV ve Radyo kuruluşlarında, şehirler arası yolcu otobüslerinde ve seyahat trenlerinde yayınlanması sağlanmıştır.

4.527.735
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.



10. "Bayram Yolunda Her Şey Yolunda" Kampanyası

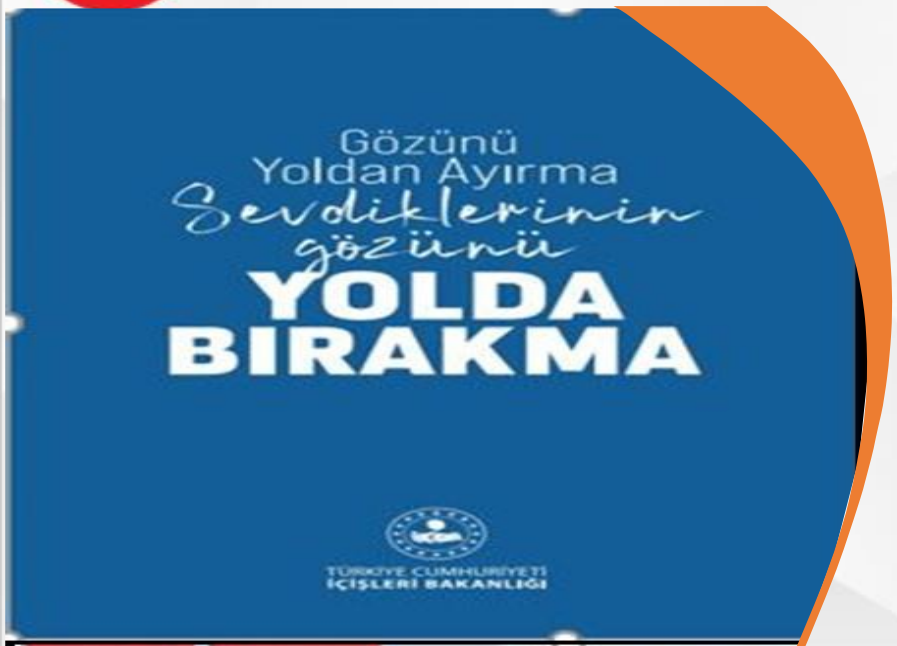
Trafik yoğunluğunun yaşandığı 9-12 Temmuz 2022 tarihlerindeki Kurban Bayramı öncesi ve süresince sürücüler üzerinde hız limitlerine uymaları, araç kullanırken cep telefonu kullanımının trafik kazalarının etkisi ve emniyet kemeri kullanımı konusunda kamuoyunda farkındalık oluşturmak amacıyla; **"Emniyet Kemerini Taktıysan Bayram Yolunda Her Şey Yolunda", "Telefona Değil Yola Bakıyorsan Bayram Yolunda Her Şey Yolunda", "Hız Limitlerine Uyuyorsan Bayram Yolunda Her Şey Yolunda"** sloganlarıyla kamuya açık alanlarda, sosyal medya hesaplarında, TV ve Radyo kuruluşlarında yayınlanması sağlanmıştır.

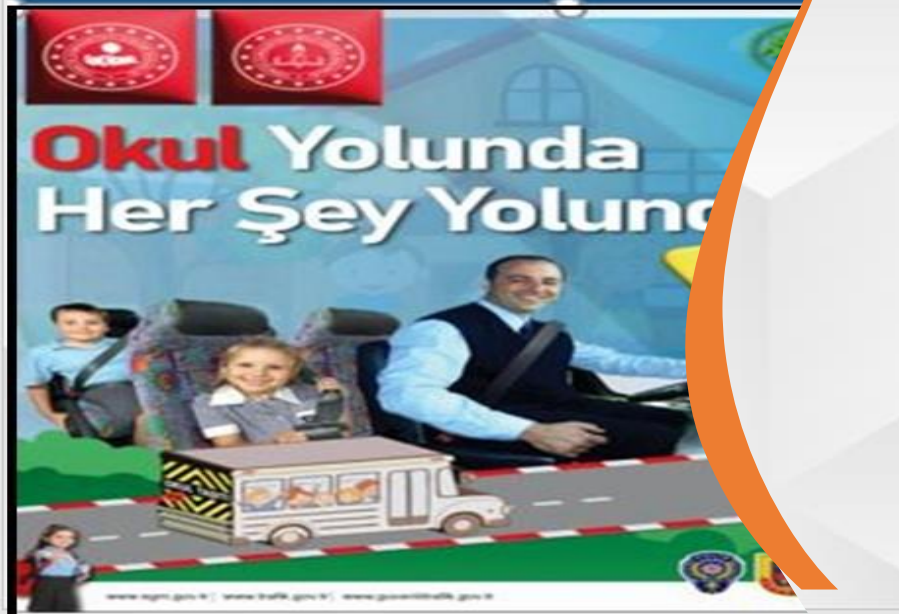
4.815.205
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.

11. "Bu Yolda Sana Çok Güveniyoruz'' Kampanyası

Trafik yoğunluğunun yaşandığı 2023 yılı Ramazan Bayramı süresince **"Bu Yolda Sana Çok Güveniyoruz''** sloganı ile ilgili hazırlanan görseller kamuya açık alanlarda, sosyal medya hesaplarında, futbol müsabakalarında, TV ve Radyo kuruluşlarında yayınlanması sağlanmıştır. Ayrıca kampanya ile ilgili 5 adet TV ve 2 adet radyo kamu spotu hazırlanarak sosyal medya hesaplarında, TV ve Radyo kuruluşlarında, şehirler arası yolcu otobüslerinde ve seyahat trenlerinde yayınlanması sağlanmıştır.

4.527.735
Yol Kullanıcısına Ulaşılmıştır.





12. "Gözünü Yoldan Ayırma Sevdiklerinin Gözünü Yolda Bırakma" Kampanyası

- Trafik yoğunluğunun yaşandığı 2023 yılı Kurban Bayramı süresince şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan otobüs sürücüleri ve yolcular ile tüm araç sürücüleri üzerinde aşırı hız, araç sürerken cep telefonu kullanımı ve emniyet kemeri konusunda farkındalık oluşturmak amacıyla **"Gözünü Yoldan Ayırma Sevdiklerinin Gözünü Yolda Bırakma"** sloganı ile trafik kampanyası ülke genelinde düzenlenmiştir. Tanınmış kişilerin kampanyanın tanıtımı amacıyla düzenlemiş oldukları trafik güvenliğine vurgu yapan öz çekim videoların kişisel sosyal medya hesaplarında paylaşımlarının yapılması sağlanmıştır.

13. "Okul Yolunda Her Şey Yolunda" Kampanyası

- Okul servis araçlarının karıştığı kazalarda can kaybı ve yaralanmaları en aza indirgemek amacıyla 2023-2024 Eğitim ve Öğretim Yılı öncesinde ve devamında ***"Okul Yolunda Her Şey Yolunda"*** sloganıyla ülkemiz genelinde okul servis şoförü olarak servis taşımacılığı yapacak sürücülere ve bu araçlarda görevlendirilecek rehber personele yönelik eğitimlerin verilmesi sağlanmıştır.





14. "Şehirlerarası Otobüs Seyahatlerinde Emniyet Kemeri Kullanımı'' Kampanyası

- Şehirlerarası yolcu taşımacılığı faaliyetinde bulunan otobüslerin karıştığı trafik kazalarından kaynaklanan can kayıplarının azaltılması ve özellikle yolcuların emniyet kemeri kullanımında yaşanan olumsuzlukların giderilmesi amacıyla terminallerde ve güzergahlarda otobüs taşımacılığı faaliyetinde bulunan otobüslerde trafik görevlilerince bizzat binilerek emniyet kemeri takmanın insan hayatını koruması açısından önemi ile yasal zorunluluk olduğu konusunda bilgilendirmeler yapılmıştır.

- Otobüslerde kampanya ile ilgili hazırlanan eğitici spot filmin gösterimi ile basımı yapılan broşürlerin dağıtımı sağlanmıştır. Ayrıca, Valilerimizin koordinesinde trafikten sorumlu emniyet müdür yardımcıları, trafik birim amirleri ve çalışan şoförlerin katılımıyla toplantılar düzenlenmiştir.



15. “Hayatla Yarışılmaz’’ Kampanyası

- Trafik güvenliği konusunda mevcut farkındalığın artırılması ve vatandaşlarımızın bilgilendirilmesi amacıyla kamuoyuna yönelik trafik yoğunluğunun yaşandığı 2024 yılı Ramazan Bayramı tatili süresince ise “Hayatla Yarışılmaz’’ temalı kampanya düzenlenmiştir. Kampanya kapsamında Trafik Başkanlığı Pol-Net ana sayfasına yüklenen kampanya içeriklerinin halkın yoğun olarak bulunduğu alanlardaki dijital ekranlarda, panolarda gösterilmesi sağlanmıştır.

16. “YOLUN SONU BAYRAM OLSUN’’ Kampanyası

- Trafik güvenliği konusunda mevcut farkındalığın artırılması ve vatandaşlarımızın bilgilendirilmesi amacıyla kamuoyuna yönelik trafik yoğunluğunun yaşandığı 2024 yılı Kurban Bayramı tatili süresince **“YOLUN SONU BAYRAM OLSUN’’** temalı kampanya düzenlenmiştir. Kampanya kapsamında Trafik Başkanlığı Pol-Net ana sayfasına yüklenen kampanya içeriklerinin halkın yoğun olarak bulunduğu alanlardaki dijital ekranlarda, panolarda gösterilmesi sağlanmıştır.





17. “Bir Kural Bir Ömür’’ Kampanyası

- 12-15 Mart 2025 tarihlerinde İstanbul Fuar Merkezinde farklı ülkelerden gelen motosiklet sürücülerine yönelik düzenlenen Motobike İstanbul 2025 etkinliğine katılım sağlanarak “Motosiklet Denetim Eylem Planı’’ kapsamında “Bir Kural Bir Ömür’’ kampanyası başlatılmıştır.

- Trafik güvenliği konusunda mevcut farkındalığın artırılması amacıyla kamuoyuna yönelik trafik yoğunluğunun yaşandığı 2025 yılı Ramazan Bayramı tatili süresince **“YOLUN SONU BAYRAM OLSUN”** kampanyasına ait hazırlanan güncel içerikler ile birlikte “Bir Kural Bir Ömür’’ kampanyasına ait içerikler Trafik Başkanlığı Pol-Net ana sayfasına yüklenmiş ve halkın yoğun olarak bulunduğu alanlardaki dijital ekranlarda, panolarda gösterilmesi sağlanmıştır.

ÇOCUK TRAFİK EĞİTİM PARKLARI





MOBİL TRAFİK EĞİTİM TIRI







KAMPANYALARIMIZ









Özetle;

Trafik Güvenliğinin sağlanmasına yönelik öncelik verilmesi gereken

5 Kırmızı Çizgimiz...

- Hız kurallarına uyma
- Emniyet kemeri takma
- Alkollü araç kullanmama
- Seyir halinde cep telefonuyla konuşmama
- Yaya önceliği

Sonuç;

Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik **"Güvenli Sistem"** ve **"Sıfır Can Kaybı"** yaklaşımıyla hazırlanan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Belgesi ve Eylem Planı doğrultusunda ortaya konulan;

Hedefler**, **yürütülen eylem planları, kampanyalar, etkin, sürekli ve yoğun trafik denetimleri, ulusal/yerel ve sosyal medya kullanılarak yapılan bilgilendirme ve algı yönetimi faaliyetlerimiz artarak devam edecek olup, **"Trafikte Her Yıl Daha İyiye"** mesajını tüm paydaşlarımızla toplumun tüm kesimlerine yayma gayretimiz aynı kararlılıkla devam ettirilecektir.

Ayrancı Mah. Dikmen Cad.
No:11 06100 Çankaya/ANKARA
+90 (312) 462 23 00
+90 (312) 462 23 05
trafik@egm.gov.tr
@trafikEGM
www.trafik.gov.tr



KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planları Kapsamında Güvenli Sistem Yaklaşımı

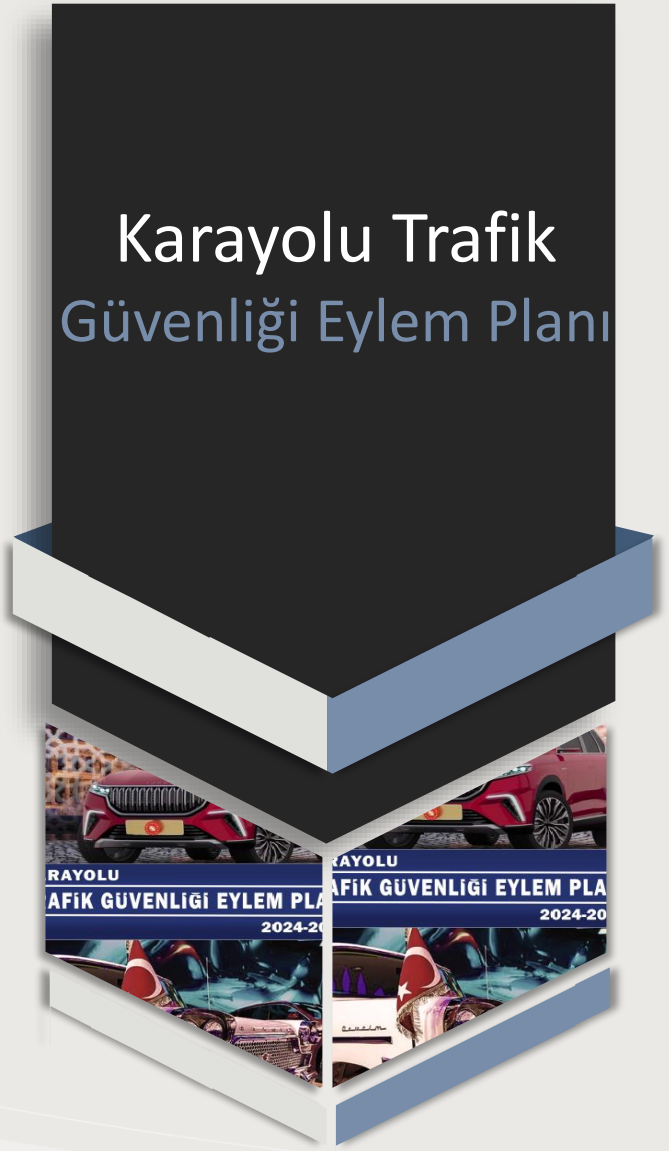
Dr. Ali ÖZGAN
3. Sınıf Emniyet Müdürü
TRAFİK BAŞKANLIĞI

SUNUŞ PLANI

1. Dünya’da ve Türkiye’de Trafik Güvenliği Kronolojisi
2. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Belgesi ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planları
3. Eylem Planında Hayata Geçirilen Faaliyetler
4. Bilgilendirme ve Farkındalık Faaliyetleri



Karayolu Trafik
Güvenliği Eylem Planı



1

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE TRAFİK GÜVENLİĞİ KRONOLOJİSİ

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE TRAFİK GÜVENLİĞİ KRONOLOJİSİ

2009

Moskova Deklarasyonu
(19 Kasım 2009)

Karayolu Trafik Güvenliği'nin sağlanmasına yönelik olarak üye ülkeler **"2011-2020 Karayolları Güvenliği için On Yıllık Hareket Eylem Planı'nı"** ilan etmeye ve 2020 yılına kadar can kayıplarını %50 azaltmaya davet edilmiştir.

2010

2011-2020 Birleşmiş Milletler Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı
(2 Mart 2010)

2011–2020 yılları arasında trafik güvenliğinin sağlanması ve trafik kazalarından kaynaklı ölüm oranının %50 oranında azaltılması amaçlanarak, "Yol Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı 2011-2020" yayımlanmıştır.

2012



Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı
(31 Temmuz 2012)

Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nun aldığı tavsiye kararları çerçevesinde; trafik güvenliğinin sağlanması ve **2011-2020** yılları arasında can kayıplarının %50 oranında azaltılması için 2012/16 sayılı Başbakanlık Genelgesi ile **"Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı" yayınlanmıştır.**

2015

Brezilya Deklarasyonu
(8-19 Kasım 2015)

2. Küresel Yol Güvenliği Bakanlar Konferansı'nda; "2020 yılı hedeflerinin 2030 yılına kadar uzatılması" konusunda prensip kararı alınmıştır.

DÜNYA'DA VE TÜRKİYE'DE TRAFİK GÜVENLİĞİ KRONOLOJİSİ

güvenli trafik KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI

2017

Birleşmiş Milletler Yol Güvenliği İşbirliği Konferansı (Kasım 2017)

- 2030'a kadar bütün ülkelerin BM'in yol güvenliği ile ilgili yasal düzenlemeleri hayata geçirmeleri,
- 2030'a kadar ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının %50 oranında azaltılması kararı alınmıştır.

2017

Trafik Güvenliği Uygulama Politika Belgesi (2017)

İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından trafik kazalarının azaltılması için kısa vadede yapılacaklar ile ilgili **Güvenli Sistem** yaklaşımına dayalı müdahaleler geliştirilmiştir.



2020

Stockholm Deklarasyonu (19-20 Şubat 2020)

Güvenli Sistem Yaklaşımı ve **Vizyon Sıfır Hedefi çerçevesinde 2030** Yılına kadar trafik kazası can kayıplarının **"%50 azaltılması"** ve **2050** yılında ise **"0" can kaybı** ve **ciddi yaralanma** hedefiyle ülkeler kendi stratejilerini belirlemeye davet edilmiştir.

2021

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (3 Şubat 2021)

Stockholm Deklarasyonu'nun gerçekleştirilmesi için 03.02.2021 tarih ve 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.



2022

New York Deklarasyonu (30 Haziran -1 Temmuz 2022)

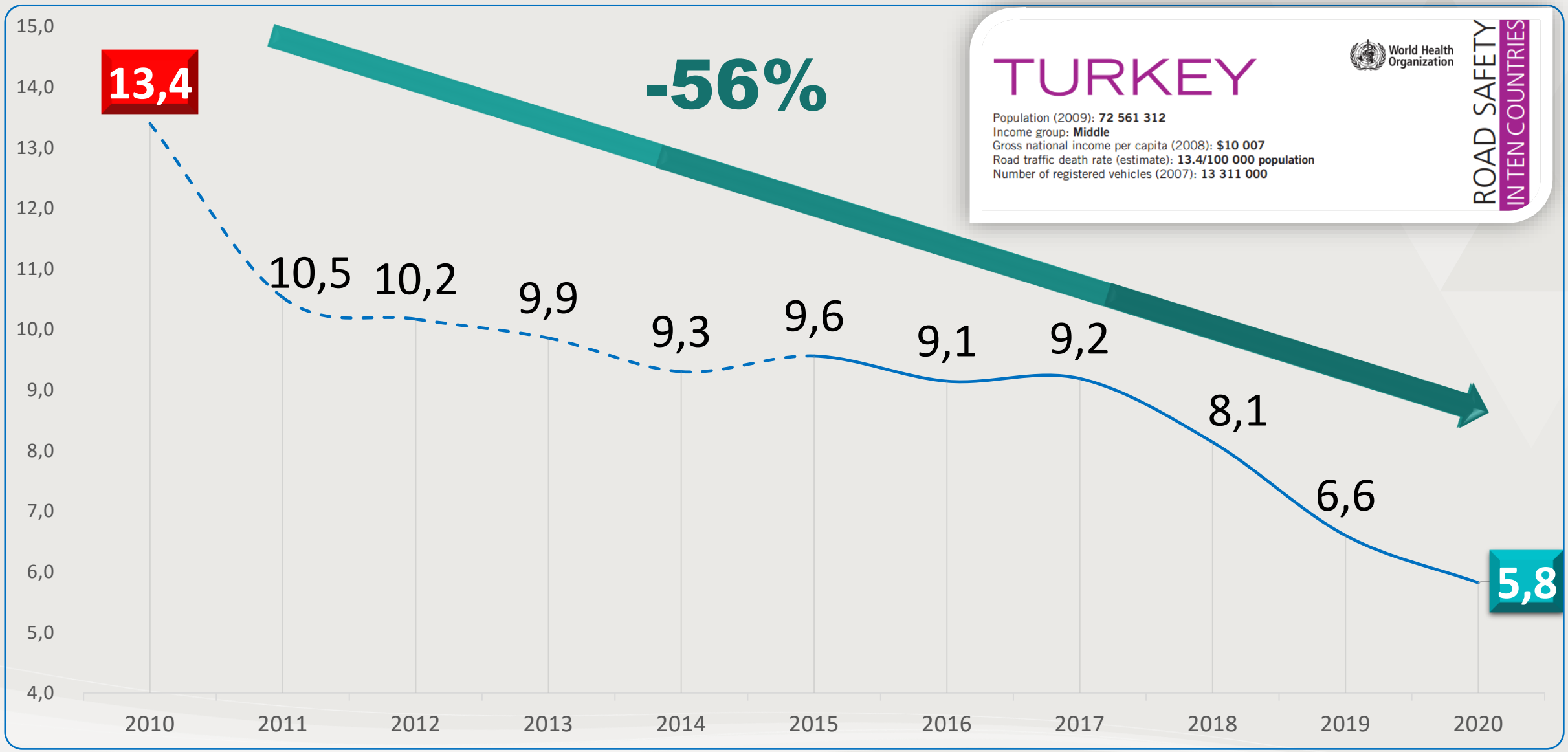
BM Genel Kurulu'nda düzenlenen Trafik Güvenliği Yüksek Düzeyli Toplantısı'nda; 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı ile 2021 Trafik Güvenliği Yıllık Değerlendirme Raporu sunularak Ülkemizin geldiği nokta hakkında katılımcılar bilgilendirilmiştir.



2

2021-2030 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGESİ ile 2021-2023 ve 2024-2027 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANLARI

100 BİN KİŞİ BAŞINA DÜŞEN TRAFİK KAZALARI (2010 - 2020)



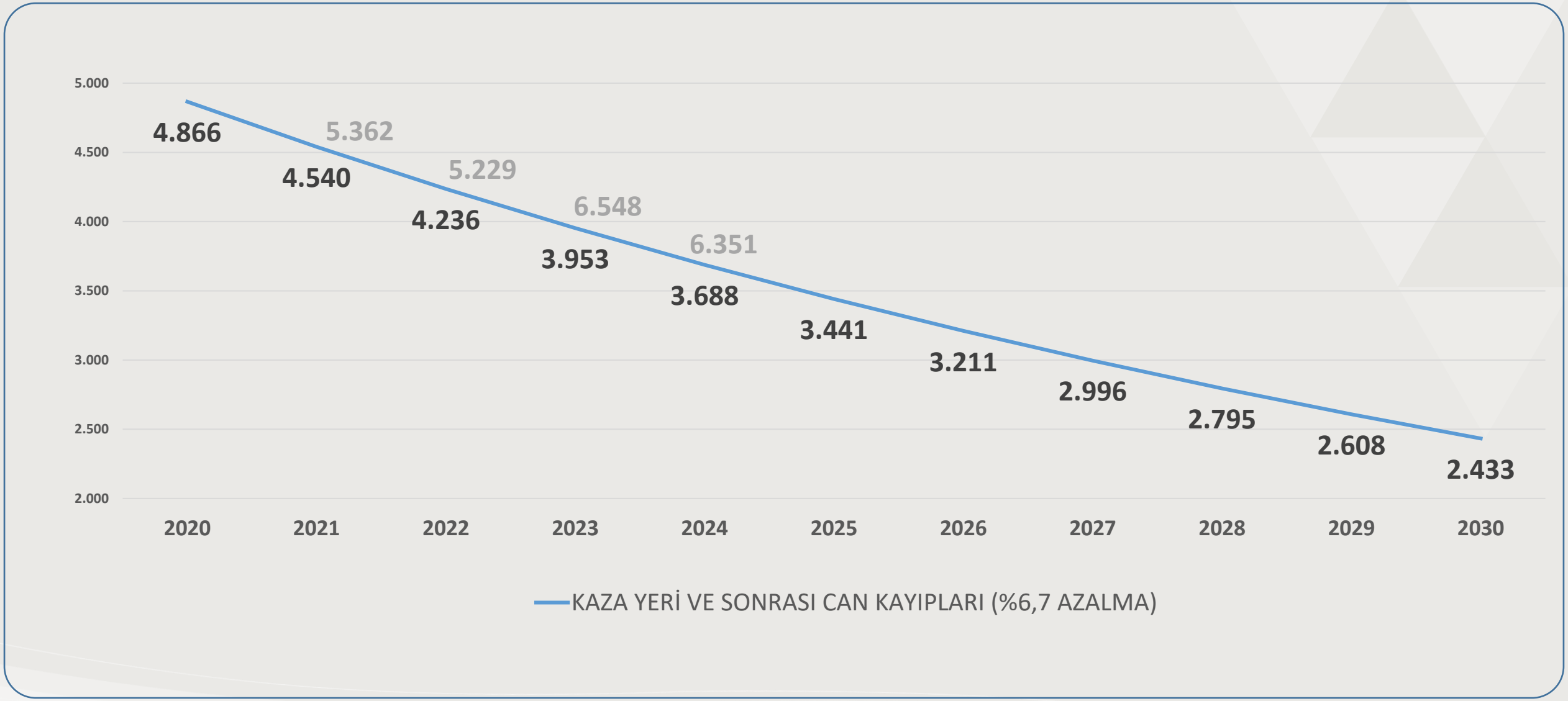
TURKEY

World Health Organization

ROAD SAFETY IN TEN COUNTRIES

Population (2009): **72 561 312**
Income group: **Middle**
Gross national income per capita (2008): **$10 007**
Road traffic death rate (estimate): **13.4/100 000 population**
Number of registered vehicles (2007): **13 311 000**

2021-2030 KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİ BELGESİ
2030 HEDEFİ: CAN KAYIPLARININ %50 AZALTILMASI



2021/2 SAYILI CUMHURBAŞKANLIĞI GENELGESİ





3 Şubat 2021 ÇARŞAMBA Resmî Gazete Sayı : 31384

GENELGE

Cumhurbaşkanlığından:

Konu: Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)

GENELGE
2021/2

- **2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'**nın uygulanmasına ilişkin 2021/2 sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi 03.02.2021 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

- **2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Genelgesi'nin Uygulanmasına İlişkin Usul ve Esaslar** ile de Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile oluşturulan kurumsal yapıların çalışma usul ve esasları ile paydaş kurumların görev, yetki ve sorumlulukları belirlenmiştir.

- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Başkanlığı için Emniyet Genel Müdürlüğü'nce **Alacaatlı Mah. 2887 Sok. No:2 Çankaya/ANKARA** adresinde tahsis edilen yerleşke binası **08 Mart 2022** tarihi itibariyle faaliyete geçirilmiştir.





1- Herkese açık olan modül:

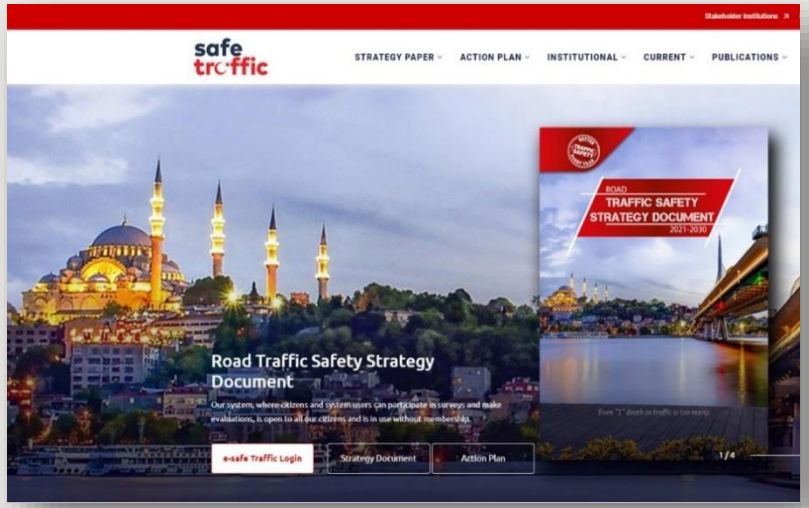
www.guvenlitrafik.gov.tr internet adresi **15 Eylül 2021** tarihinde erişime açılmış olup, trafik güvenliğine ilişkin bir çok faydalı bilgi, çalışma ve yayına erişimin yanı sıra, görüş ve öneri iletme imkanı da sunmaktadır.

2- İhtisas Grubu paydaşlarının veri giriş modülü:

1 Aralık 2021 tarihi itibariyle kurum temsilcileri tarafından veri girişi yapılabilmekte ve sisteme, afiş, broşür, fotoğraf ve video yüklenebilmektedir.







KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ BELGELERİ



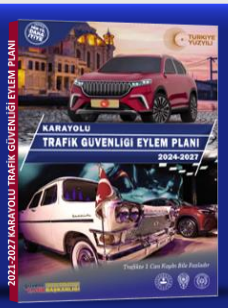
2021-2030
Karayolu Trafik Güvenliği
Strateji Belgesi

01



2021-2023
Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı

02



2024-2027
Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı

03



2028-2030
Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı

Trafikteki can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların **% 50 azaltılması**



3 Şubat 2021 ÇARŞAMBA **Resmî Gazete** Sayı : 31384

GENELGE

Cumhurbaşkanlığından:

Konu: Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi (2021-2030) ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı (2021-2023)

GENELGE
2021/2

2021/2 Sayılı Cumhurbaşkanı Genelgesi gereği 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin ikinci uygulama adımı olan **2024-2027 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'**nın hazırlanması çalışmalarına Sekretarya koordinesinde 2023 yılı Ocak ayından itibaren başlanmıştır.

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİNİN KAYNAKLARI



14.08.2009
(UNECE) ECE/Trans/Wp.1/123 "**Karayolu Trafik Güvenliği**"

21.11.2015 "Sürdürülebilir Kalkınma 2030 Ajandası

19.11.2015 "Brezilya Deklarasyonu"

02.05.2016 "Küresel Karayolu Trafik Güvenliğinin Güçlendirilmesi"

18.04.2018 "Karayolu Trafik Güvenliği"

21.11.2018
BM Karayolu Trafik Güvenliği Fonu (UNRSTF), "**Karayolu Güvenliği Küresel Çerçeve Planı**"

02.02.2020
"**Stockholm Deklarasyonu**" ve 31.08.2020 tarihli ve 74/299 sayılı "**Küresel Trafik Güvenliğinin Geliştirilmesi**"

20.10.2021
Küresel Plan 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Eylem Planı

ON BİRİNCİ KALKINMA PLANI

ON İKİNCİ KALKINMA PLANI

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı 2020-2022 Dönemi Yatırım Programı Hazırlama Rehberi

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı 2023-2025 Dönemi Yatırım Programı Hazırlama Rehberi

Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzu

Performans Programı Hazırlama Rehberi

- **WHO**
- **UNECE**
- **OECD/ITF**
- **ERSO**
- **ETSC,**
- **IRTAD**
- **ROADPOL**
- **SWEROAD**
- **Diğer kuruluşların çalışmaları**

20.07.2010
COM(2010) 389 final, "**Bir Avrupa Yol Güvenliği Alanına Doğru Yol Güvenliğine İlişkin Politika Yönelimleri 2011-2020**"

13.10.2014
"**Yol Güvenliği Planlaması: AB'de Ulusal Yol Güvenliği Stratejilerinden İyi Uygulama Örnekleri**"

17.05.2018
COM (2018) 293 final "**Avrupa Hareket Halinde, Avrupa İçin Sürdürülebilir Hareketlilik: Güvenli, Bağlantılı ve Temiz**"

2018
"**2020-2030 AB Karayolu Güvenliği Stratejisi İçin Hazırlık Çalışmaları**"

19.06.2019
SWD (2019) 283 final, "**AB Karayolu Güvenliği Politikası Çerçevesi 2021-2030 - "Hedef Sıfır" İçin Sonraki Adımlar**"

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİNDE STRATEJİK YAKLAŞIMLAR

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi ve Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı;
Güvenli Sistem ile **Trafikte Sıfır Can Kaybı (Vizyon Sıfır) Yaklaşımına** uygun olarak hazırlanmıştır.

GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI

- **İnsanların yanılabileceklerini** ve **hata yapabileceklerini kabul eden**,
- Mağduru suçlamak yerine **insan hatalarını affetmeye** dayalı,
- Trafik kazalarındaki **can kaybı ve ciddi yaralanmaların önlenmesine** odaklanan,
- Trafik güvenliğini geliştirme **sorumluluğunu TÜM aktörler arasında paylaştıran**,
- **Sistemin bütününü** kapsayan bir yaklaşımdır.

Güvenli Sistem Yaklaşımının Temel Taşları

- Güvenli yollar ve yol kenarları
- Güvenli hızlar
- Güvenli araçlar
- Güvenli karayolu kullanıcıları

VİZYON SIFIR (TRAFİKTE SIFIR CAN KAYBI) YAKLAŞIMI

- **Hiçbir hatanın bedelinin insan hayatı olmaması gerektiği (SIFIR CAN KAYBI)** düşüncesinden hareket eden,
- Karayolu **trafik yönetimine kapsamlı bir yaklaşım** getiren,
- **Sorunu sistem yaklaşımı** ile ele alan,
- Trafik yönetiminde fayda - maliyet analizi yerine **etik ve insani değerleri öne çıkaran**,
- Sorumluluğu sadece sürücülere yüklemek yerine **tüm paydaşlar arasında dağıtan** bir yaklaşımdır.

GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI

Daha Güvenli Yollar:
Yolların **kaza riskini en aza indirecek** ve kaza meydana geldiğinde ise yaralanmaların şiddetini en aza indirecek şekilde tasarlanmalıdır.

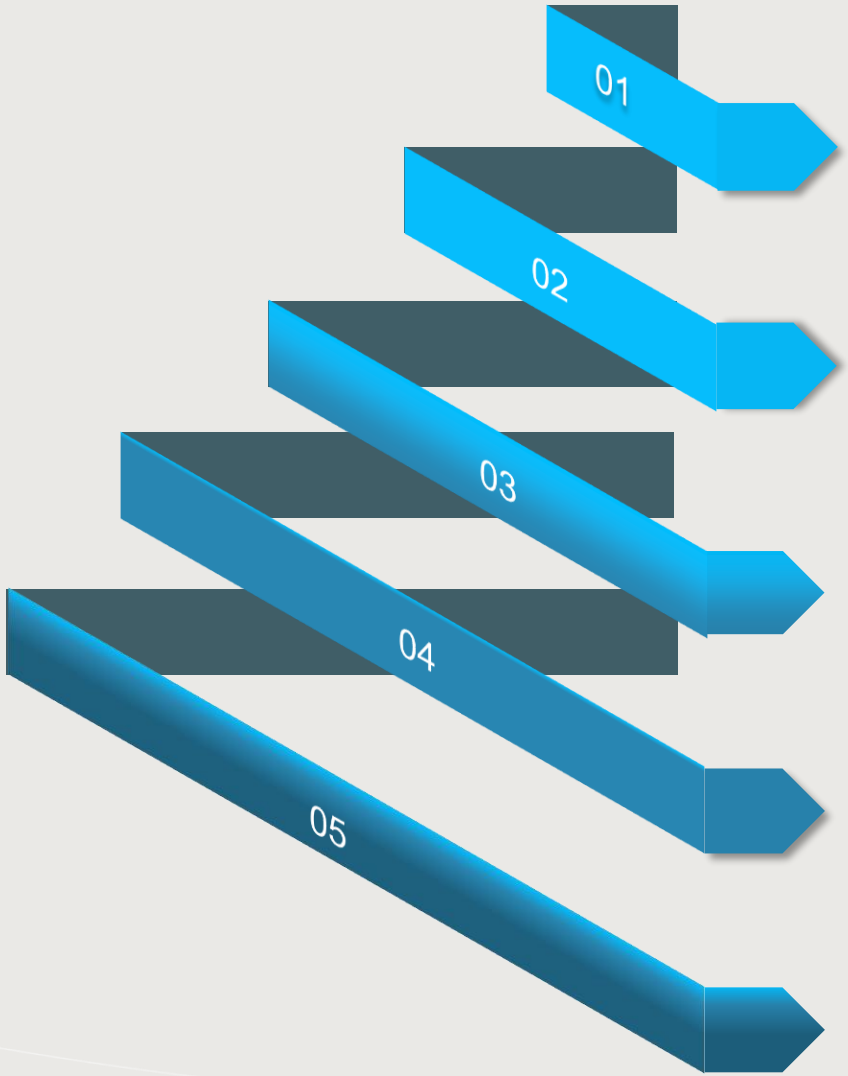
Daha Güvenli Hız:
Hız sınırlarının kazaların önlenmesi ve kaza meydana gelmesi halinde ise insan **vücudunun dayanabileceği fiziksel şiddetin en üst limitine uygun olarak belirlenmesi** gerekmektedir.



Daha Güvenli Araçlar:
Araçlar , kazaların oluşmasını ve **sonuçlarını en aza indirecek** şekilde tasarlanmalıdır.

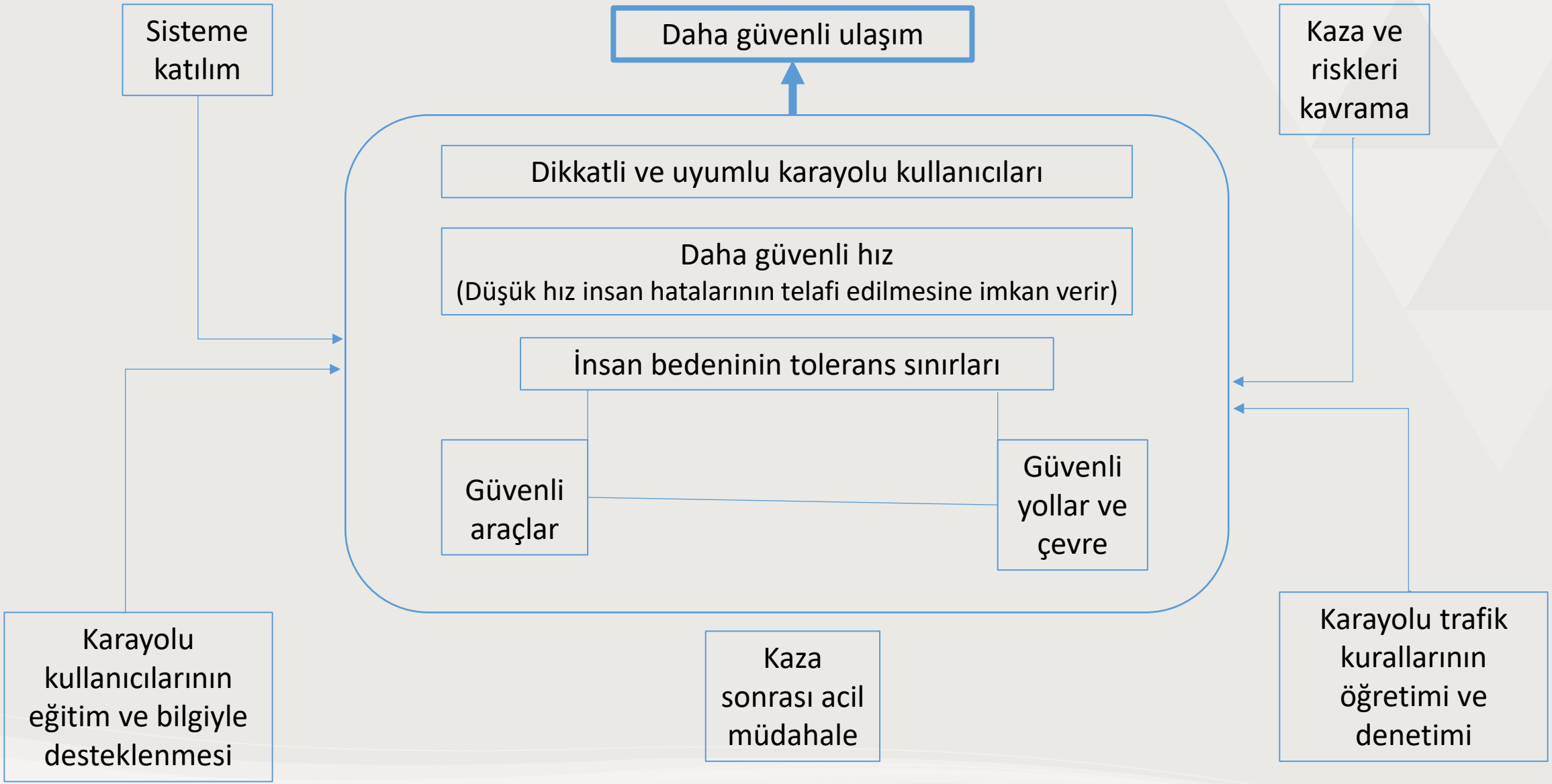
Daha Güvenli Yol Kullanımı:
Karayolunu kullanan herkesin çekinmeden ve **güvenliğinden emin olarak trafiğe katılmasını** sağlamak tüm devletlerin görevidir.

GÜVENLİ SİSTEMİN BEŞ TEMEL BİLEŞENİ



- Sağlam bir kurumsal yönetimin oluşturulması
- Sorumluluğun paylaşılması
- Tüm sütunların güçlendirilmesi
- Trafik Kazalarının önlenmesi
- Güvenli yol kullanıcı davranışlarının desteklenmesi

GÜVENLİ SİSTEM YAKLAŞIMI

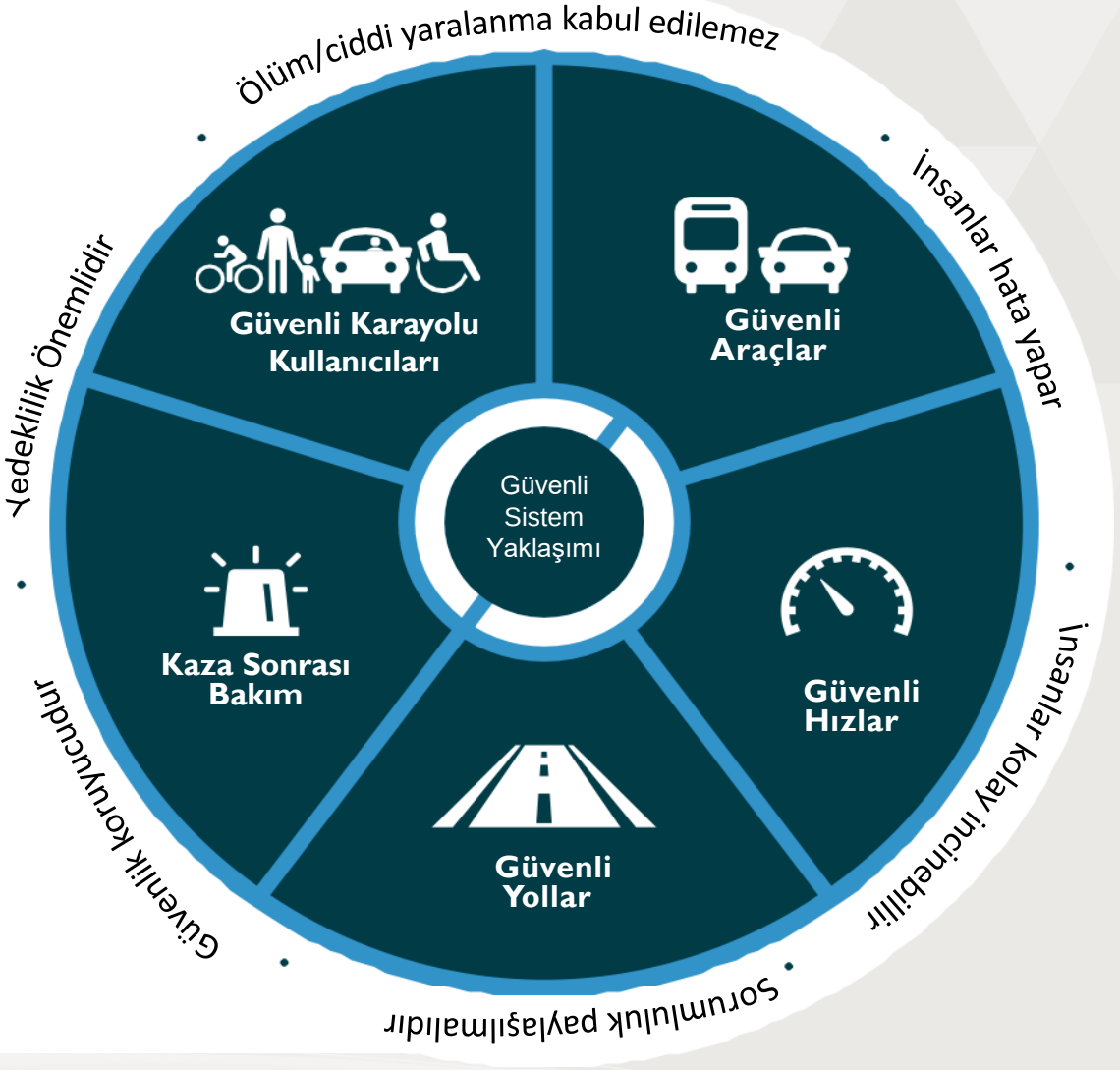


Kaynak *Dünya Sağlık Örgütü*

GÜVENLİ SİSTEM

YAKLAŞIMI

Güvenli Sistem yaklaşımı, tüm karayolu kullanıcıları için ölümcül ve ciddi yaralanmaları ortadan kaldırmayı amaçlamaktadır. Bunu da karayolu sisteminde ilk olarak insan hatalarını öngörerek ve ikincisi de insan vücudu üzerindeki darbe enerjisini tolere edilebilir seviyelerde tutarak bütüncül bir bakış açısıyla ele almaktadır . Güvenlik, ulaşım sisteminin tasarımcıları ve kullanıcıları için etik bir zorunluluktur.



GÜVENLİ SİSTEM İLKELERİ

Ölümlü/Ciddi Yaralanmalı Kazalar Kabul Edilemez

Güvenli Sistem yaklaşımında herhangi bir çarpışma istenmese de, ulaşım sistemini kullanırken hiç kimsenin böyle bir durumla karşılaşmaması nedeniyle ölüm ve ciddi yaralanmalarla sonuçlanan kazalara öncelik verilmektedir.

İnsanlar Hata Yapabilir

İnsanlar kaçınılmaz olarak kazalara yol açabilecek hatalar yapacaktır ancak ulaşım sistemi insan hatalarını ve yaralanma toleranslarını karşılayacak ve ölümle ciddi yaralanmaları önleyecek şekilde tasarlanabilir.

İnsanlar Kolay İncinebilir

İnsanların, ölüm ve ciddi yaralanma meydana gelmeden önce çarpma kuvvetlerine dayanma konusunda sınırları vardır; bu nedenle insan odaklı ve insani hassasiyetleri barındıran bir ulaşım sisteminin tasarlanması ve işletilmesi kritik öneme sahiptir.

Sorumluluk Paylaşılmalıdır

Tüm paydaşlar (ulaşım sistemi kullanıcıları ve yöneticileri, araç üreticileri vb.) kazaların ölümcül veya ciddi yaralanmalara yol açmasını önlemelidir.

Güvenlik Koruyucudur

Kazaların oluşmasını bekleyip sonrasında tepki vermek yerine, ulaşım sistemindeki gizli riskleri belirlemek ve azaltmak için proaktif araçlar kullanılmalıdır.

Yedeklilik Önemlidir

Risklerin azaltılması, ulaşım sisteminin tüm parçalarının güçlendirilmesini gerektirir; böylece bir parça arızalansa bile diğer parçalar insanları korur.

Güvenli Sistem Öğeleri

Sıfır ölüm taahhüdü vermek, aşağıda gösterilen Güvenli Sistemin beş unsuru aracılığıyla çarpışma risklerinin her yönünü ele almak anlamına gelir. Bu koruma katmanları ve ortak sorumluluk, tüm ulaşım sistemi genelinde güvenliğe bütünsel bir yaklaşımı teşvik eder. Güvenli Sistem yaklaşımının temel odağı, insan hatalarını ve yaralanma toleranslarını dikkate alan tasarım yoluyla ölüm ve ciddi yaralanmaları azaltmaktır.



Güvenli Karayolu Kullanıcıları

Güvenli Sistem yaklaşımı, yürüyen, bisiklete binen, araba kullanan, toplu taşıma araçlarına binen ve diğer ulaşım araçlarını kullananlar da dahil olmak üzere tüm karayolu kullanıcılarının güvenliğini ele almaktadır.



Güvenli Araçlar

Araçlar, en son teknolojiyi içeren güvenlik önlemleri kullanılarak çarpışmaların meydana gelmesini ve şiddetini en aza indirecek şekilde tasarlanmış ve düzenlenmiştir.



Güvenli Hızlar

İnsanların yüksek hızlı kazalardan sağ çıkmaları pek mümkün değildir. Hızın azaltılması, insan yaralanması toleransını üç şekilde karşılayabilir: Çarpma kuvvetlerini azaltmak, sürücülere durmaları için ek süre sağlamak ve görüş mesafesini artırmak.



Güveni Yollar

İnsan hatalarını ve yaralanma toleranslarını hesaba katacak şekilde tasarım yapmak, meydana gelen kazaların ciddiyetini büyük ölçüde azaltabilir. Örnekler arasında, farklı hızlarda seyahat eden insanları fiziksel olarak ayırmak, farklı kullanıcılara bir alanda hareket etmeleri için özel zamanlar sağlamak ve kullanıcıları tehlikelere ve diğer yol kullanıcılarına karşı uyarmak yer alır.



Kaza Sonrası Bakım

Bir kişi bir çarpışma sırasında yaralandığında, kişinin yerini hızlı bir şekilde tespit etmek, yaralanmasını stabilize etmek ve tıbbi tesislere nakletmek için acil durum ilk müdahale ekiplerine güvenir. Kaza sonrası bakım ayrıca kaza yerindeki adli analizleri, trafik olayı yönetimini ve diğer faaliyetleri de içerir.

Güvenli Sistem Yaklaşımı ile Geleneksel Karayolu Güvenliği Uygulamalarının Karşılaştırılması

Geleneksel Uygulama		Güvenli Sistem
Kazaları önleyin	→	Ölümleri ve ciddi yaralanmaları önleyin
İnsan davranışlarını iyileştirin	→	İnsan hataları/sınırlamaları için tasarım yapın
Hızı kontrol edin	→	Sistem kinetik enerjisini azaltın
Bireyleri Sorumlu tutun	→	Sorumluluğu paylaşın
Kaza geçmişine göre tepki verin	→	Riskleri proaktif olarak belirleyin ve ele alın

Geleneksel karayolu güvenliği insan davranışını değiştirmeye ve tüm kazaları önlemeye çalışırken, Güvenli Sistem yaklaşımı aynı zamanda ulaşım sistemi tasarımını ve işletimini insan hatalarını öngörmeye ve çarpışma şiddetini azaltmaya ve hayat kurtarmak için çarpma kuvvetlerini indirmeye odaklanmaktadır.

GÜVENLİ SİSTEM VE VİZYON SIFIR YAKLAŞIMLARI

güvenli trafik KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI



Güvenli Karayolu Trafik Sistemi

2030 Hedefi

Can kayıplarının %50 azaltılması

Trafik Kazası Can Kayıpları ve Ciddi Yaralanmalar

Trafikte 1 can kaybı bile çok fazladır!

2050 Hedefi

Vizyon Sıfır: Sıfır Can Kaybı

VİZYON SIFIR
ARTIK TRAFİK ÖLÜMLERİNE SON

- Öncelikli Alanlar
- Trafik Güvenliği Yönetimi
- Altyapı
- Araçlar
- Eğitim
- Denetim
- Kaza Sonrası Müdahale

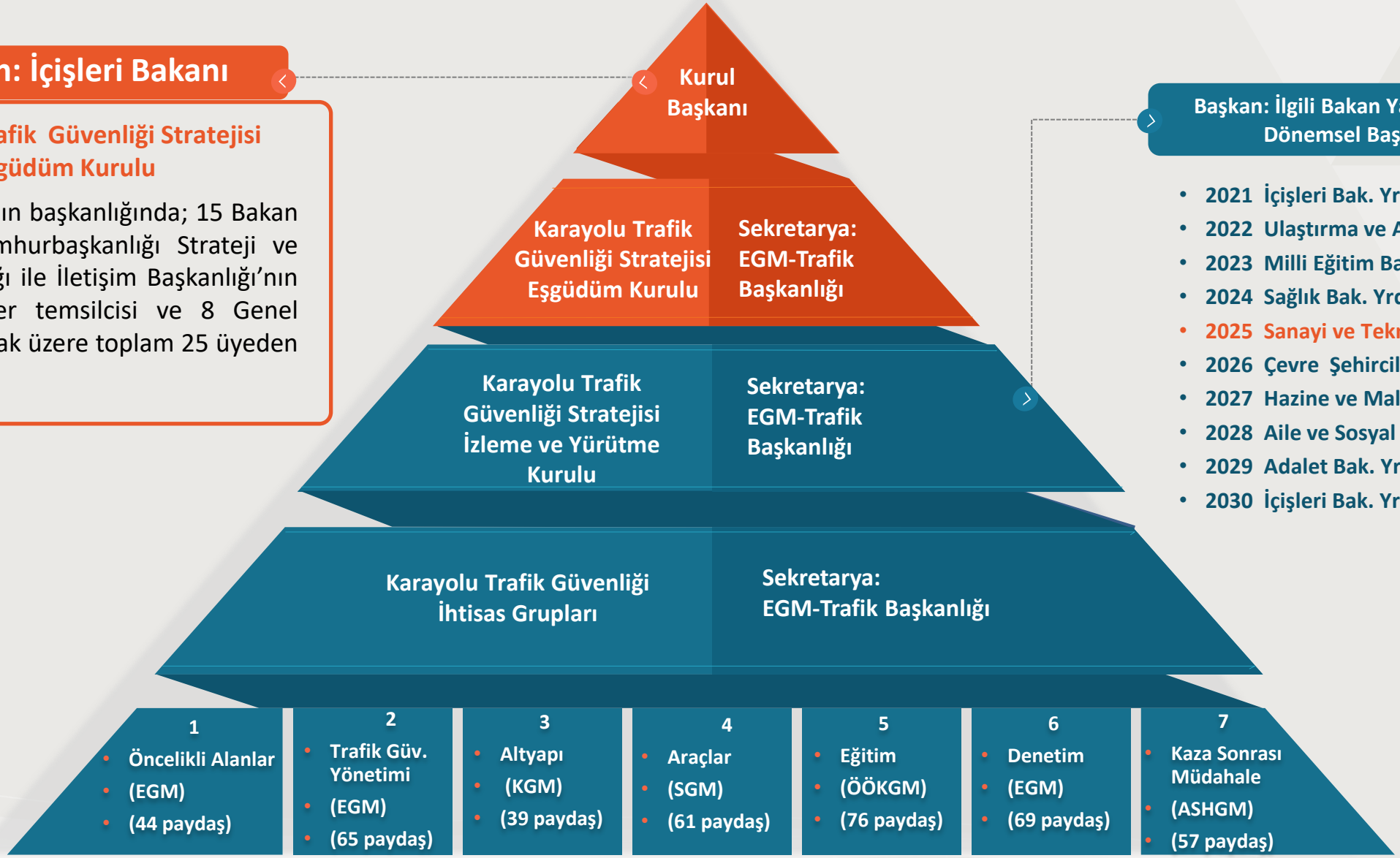
KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ KURUMSAL YAPILAR

güvenli trafik KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI

Başkan: İçişleri Bakanı

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu

İçişleri Bakanı'nın başkanlığında; 15 Bakan Yardımcısı, Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı ile İletişim Başkanlığı'nın üst düzey birer temsilcisi ve 8 Genel Müdürden olmak üzere toplam 25 üyeden oluşmaktadır.



Başkan: İlgili Bakan Yardımcılarının Dönemsel Başkanlığı

- 2021 İçişleri Bak. Yrd.
- 2022 Ulaştırma ve Altyapı Bak. Yrd.
- 2023 Milli Eğitim Bak. Yrd.
- 2024 Sağlık Bak. Yrd.
- 2025 Sanayi ve Teknoloji Bak. Yrd.
- 2026 Çevre Şehircilik ve İklim Değ. Bak. Yrd.
- 2027 Hazine ve Maliye Bak. Yrd.
- 2028 Aile ve Sosyal Hizmetler Bak. Yrd.
- 2029 Adalet Bak. Yrd.
- 2030 İçişleri Bak. Yrd.

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU

güvenli trafik KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI

BAŞKAN

İÇİŞLERİ BAKANI

1 Başkan ve 25 Üye

- ✓ Adalet Bakanlığı
- ✓ Aile ve Sosyal Hiz. Bakanlığı
- ✓ Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- ✓ Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
- ✓ Gençlik ve Spor Bakanlığı
- ✓ Hazine ve Maliye Bakanlığı
- ✓ İçişleri Bakanlığı
- ✓ Kültür ve Turizm Bakanlığı
- ✓ Milli Eğitim Bakanlığı
- ✓ Milli Savunma Bakanlığı
- ✓ Sağlık Bakanlığı
- ✓ Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
- ✓ Tarım ve Orman Bakanlığı
- ✓ Ticaret Bakanlığı
- ✓ Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- ✓ İletişim Başkanlığı
- ✓ Strateji ve Bütçe Başkanlığı
- ✓ Emniyet Genel Müdürlüğü
- ✓ Jandarma Genel Komutanlığı
- ✓ İller İdaresi Genel Müdürlüğü
- ✓ Karayolları Genel Müdürlüğü
- ✓ Yerel Yönetimler Genel Müdürü
- ✓ Sanayi Genel Müdürlüğü
- ✓ Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü
- ✓ Acil Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü

ÜYELER

BAKAN YARDIMCILARI

ÜST DÜZEY TEMSİLCİLER

GENEL MÜDÜRLER

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ İHTİSAS GRUPLARI

Karayolu Trafik Güvenliği İhtisas Grupları;

Strateji Belgesi ve Eylem Planında yer alan görevlerin yürütülmesi amacıyla;

- **163 paydaş kuruluştan 524 uzman** seviyesindeki temsilcinin katılımıyla,
- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kuruluna bağlı,
- **7 İhtisas Grubu** oluşturulmuş ve 2021-2025 yılları arasında bu yapı altında çalışmalar yürütülmeye devam etmektedir.



KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ
İHTİSAS GRUP SORUMLUSU KURUMLAR



KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ İZLEME VE DEĞERLENDİRME GÖSTERGELERİ

güvenli trafik KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI

SİSTEM GİRDİLERİ

İhtisas Alanları

ÇIKTI GÖSTERGELERİ

1.	Hız sınırlarına uyan araçların oranı	% 95
2.	Emniyet kemeri kullanım oranı	% 100
3.	Koruyucu başlık kullanım oranı	% 100
4.	Çocuk koruma sistemi kullanım oranı	% 100
5.	Uyuşturucu ve alkol etkisinde araç kullanmayan sürücülerin oranı	% 95
6.	Araç kullanırken cep telefonu kullanmayan sürücülerin oranı	% 95
7.	Hedef planlı denetimlerin oranı	% 100
8.	İhbarın alınması ile ambulansın olay yerine varışı arasında geçen süre	8 dk.
9.	5 yaşından büyük araçların oranı	% 60
10.	Altyapı güvenlik teftişine tabi tutulan karayollarının kendi içindeki oranı (TürkiyeTrans-Avrupa karayolu ağı)	% 90

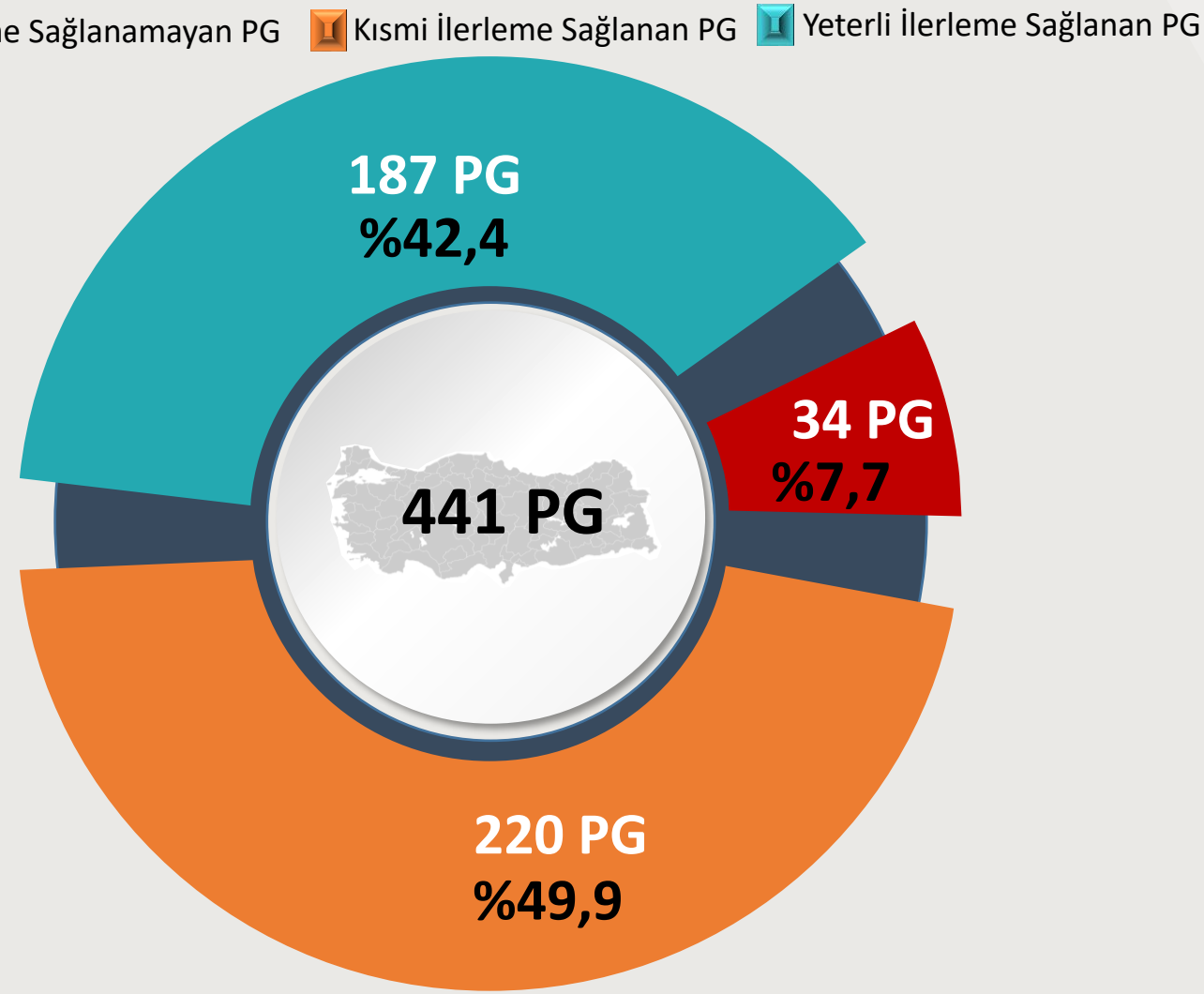


SONUÇ GÖSTERGELERİ

1. Can kaybı sayısı
2. Ciddi yaralanma sayısı
3. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası sayısı

2030 yılına kadar can kayıplarının ve ciddi yaralanmaların %50 azaltılması, 2050'ye kadar «0 can kaybı»

2021-2023 EYLEM PLANI DÖNEMİ İLERLEME DURUMU (441 PERFORMANS GÖSTERGESİ)



2021-2023 EYLEM PLANI DÖNEMİ

İHTİSAS GRUPLARI BAZINDA PERFORMANS GÖSTERGESİ SAYILARI

İhtisas Grupları	2021-2023 Eylem Planı PG Sayısı	2024 -2027 Eylem Planı'na Aktarılan PG Sayısı	Yeni Oluşturulan PG Sayısı	2024-2027 Eylem Planı Toplam PG Sayısı
Öncelikli Alanlar	28	17	14	31
Trafik Güvenliği Yönetimi	65	47	30	77
Karayolu Altyapısı ve Yol Çevresi	46	46	15	61
Araçlar	29	17	31	48
Eğitim	72	68	30	97
Denetim	172	145	25	170
Kaza Sonrası Müdahale	29	20	13	34
TOPLAM	441	360	158	518

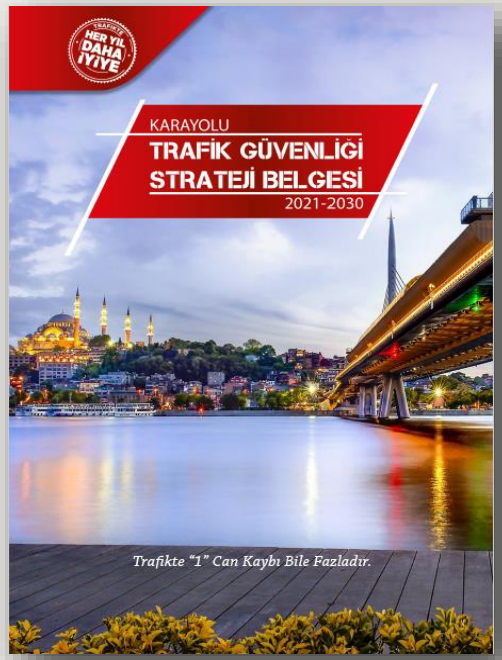
2021-2023 VE 2024-2027
EYLEM PLANLARI KARŞILAŞTIRMASI

2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı



Dönemi	2021-2023
İhtisas Grubu	7
Amaç	41
Hedef	104
Performans Göstergesi	441
Paydaş	119
Anahtar Performans Göstergesi	10

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi



2024-2027 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı



Dönemi	2024-2027
İhtisas Grubu	7
Amaç	41
Hedef	104
Performans Göstergesi	518
Paydaş	163
Anahtar Performans Göstergesi	10

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ İHTİSAS GRUBU TOPLANTISI





- Eylem Planındaki faaliyetlerin, kurumsal sorumlulukların ve yürütülen çalışmaların izlenmesi ve değerlendirilmesi amacıyla 2021-2025 (Nisan ayı dahil) yılları arasında **308 İhtisas Grup Toplantısı** yapılmıştır.

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ
İHTİSAS GRUP SORUMLULARI TOPLANTISI





- Eylem Planında gösterilen her bir Performans Göstergesi ile ilgili çalışmaların **"Sorumlu Kuruluşlar"** ve **"İşbirliği Yapılacak Kuruluşlar"** tarafından ne kadar yerine getirildiği ile ilgili değerlendirme yapılması amacıyla 7 İhtisas Grup Sorumlusu ile iki ayda bir olmak üzere, **2021-2025** (Mayıs ayı dahil) yılları arasında 24 defa **Grup Sorumluları Değerlendirme Toplantısı** gerçekleştirilmiştir.

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ İZLEME VE YÜRÜTME KURULU TOPLANTISI





Strateji Belgesi ve Eylem Planlarında belirtilen stratejik amaç, hedef ve performans göstergelerinin ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından yerine getirilmesinin takibi amacıyla, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İzleme ve Yürütme Kurulu;

- **2021** yılında Dönemsel Başkan **İçişleri Bakan Yardımcısı** başkanlığında **3** defa,
- **2022** yılında Dönemsel Başkan **Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı** başkanlığında **3** defa,
- **2023** yılında ise Dönemsel Başkan **Milli Eğitim Bakan Yardımcısı** başkanlığında **2** defa,
- **2024** yılında ise Dönemsel Başkan **Sağlık Bakan Yardımcısı** başkanlığında **3** defa toplanmıştır.

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU TOPLANTISI





- **Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu**, İçişleri Bakanı başkanlığında 3 farklı tarihte toplanarak yapılan çalışmalar değerlendirilmiştir.

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANI 2021-2024 ÇALIŞMALARI

güvenli trafik KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI

RAPORLAR

- 21-22 Eylül 2022 tarihlerinde düzenlenen Çalıştay doğrultusunda **Trafik Kazalarında Olay Yeri Yönetimi Çalıştay Raporu** hazırlanmıştır.
- 2021-2023 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı'nda yürütülen çalışmalar sonucu sağlanan gelişmeleri içeren **2021 ve 2022 Karayolu Trafik Güvenliği Değerlendirme Raporu** Türkçe ve İngilizce olarak yayınlanmıştır.
- **2023 Karayolu Trafik Güvenliği Değerlendirme Raporu** 2024 yılında hazırlanarak yayınlanmıştır.



KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ EYLEM PLANI 2021-2024 ÇALIŞMALARI



2021 - 2024 yıllarında toplam 402 çalışma

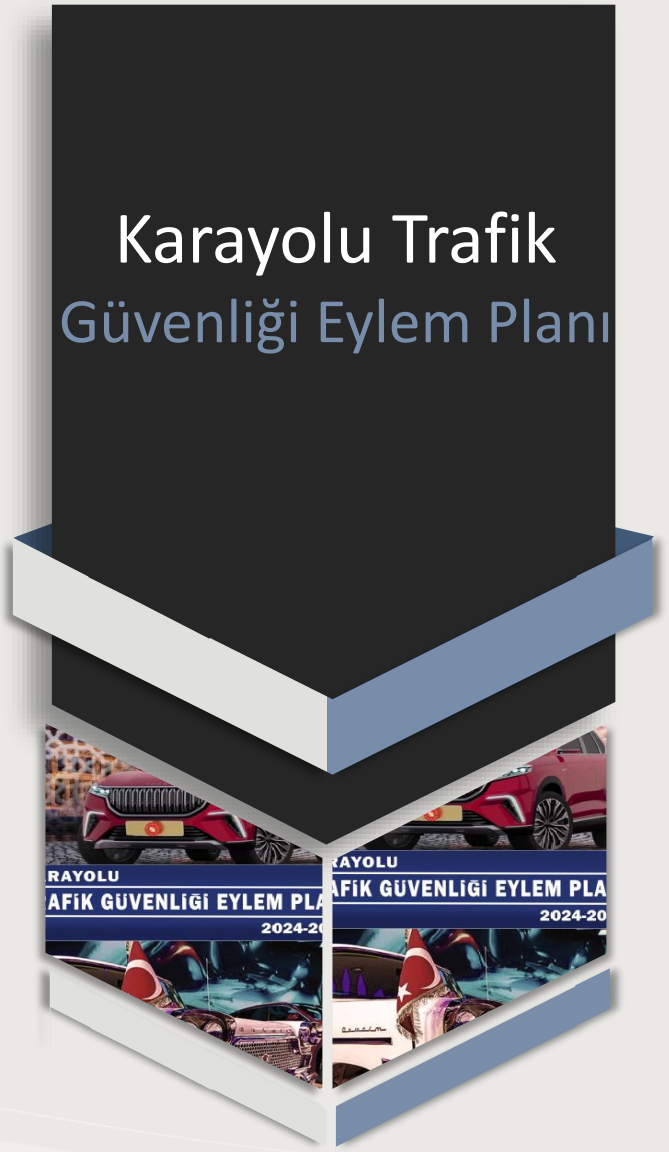
- **2021 yılında;** 22 rapor, 23 kamu spotu, 10 rehber doküman, 7 çeviri, 5 kitap, 2 rapor özeti, 1 radyo spotu, 1 kılavuz, 1 harita, 1 plan, 1 protokol ve 1 analiz olmak üzere **toplam 75 çalışma,**
- **2022 yılında;** 42 rapor, 26 kamu spotu, 13 çeviri, 10 rehber doküman, 6 kitap, 4 radyo spotu, 3 proje, 3 tasarım, 3 kılavuz, 3 usul ve esas, 3 harita, 3 analiz, 1 protokol, 1 genelge üzere **toplam 121 çalışma,**
- **2023 yılında;** 14 rapor, 13 broşür, 12 bilgi notu, 11 rehber doküman, 5 afiş, 4 analiz, 4 şartname, 3 yönetmelik, 3 intro film, 3 çeviri, 3 müfredat, 2 kamu spotu, 2 bakanlık talimatı, 2 Cumhurbaşkanı Kararı, 1 pop-up, 1 plan, 1 eğitim programı, 1 taslak mevzuat, 1 kılavuz ve 1 proje olmak üzere **toplam 87 çalışma,**
- **2024 yılında;** 13 intro film, 12 rapor, 11 bilgi notu, 10 rehber doküman, 10 çeviri, 9 kılavuz, 8 billboard, 8 proje, 5 broşür, 5 radyo spotu, 5 analiz, kamu spotu, 3 afiş, 2 eğitim programı, 1 şartname, 1 yönetmelik, 1 müfredat 1 pop-up, 1 TSE standard olmak üzere **toplam 109 çalışma** trafik güvenliğine kazandırılmıştır.

TRAFİK GÜVENLİĞİNE KAZANDIRILAN ULUSLARARASI KAYNAKLAR

ÇEVİRİSİ YAPILAN ULUSLARARASI KAYNAK DOKÜMANLAR			
EC	Avrupa Komisyonu (4)	**UN**	Birleşmiş Milletler (2)
ETSC	Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi (4)	**GRSP**	Küresel Karayolu Güvenliği Ortaklığı (2)
WHO	Dünya Sağlık Örgütü (2)	**ITF**	Uluslararası Ulaştırma Forumu (1)
IRTAD	Uluslararası Trafik Güvenliği Veri ve Analiz Grubu (2)	**EURAP**	Avrupa Yol Değerlendirme Programı (1)
ACEA	Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (1)		



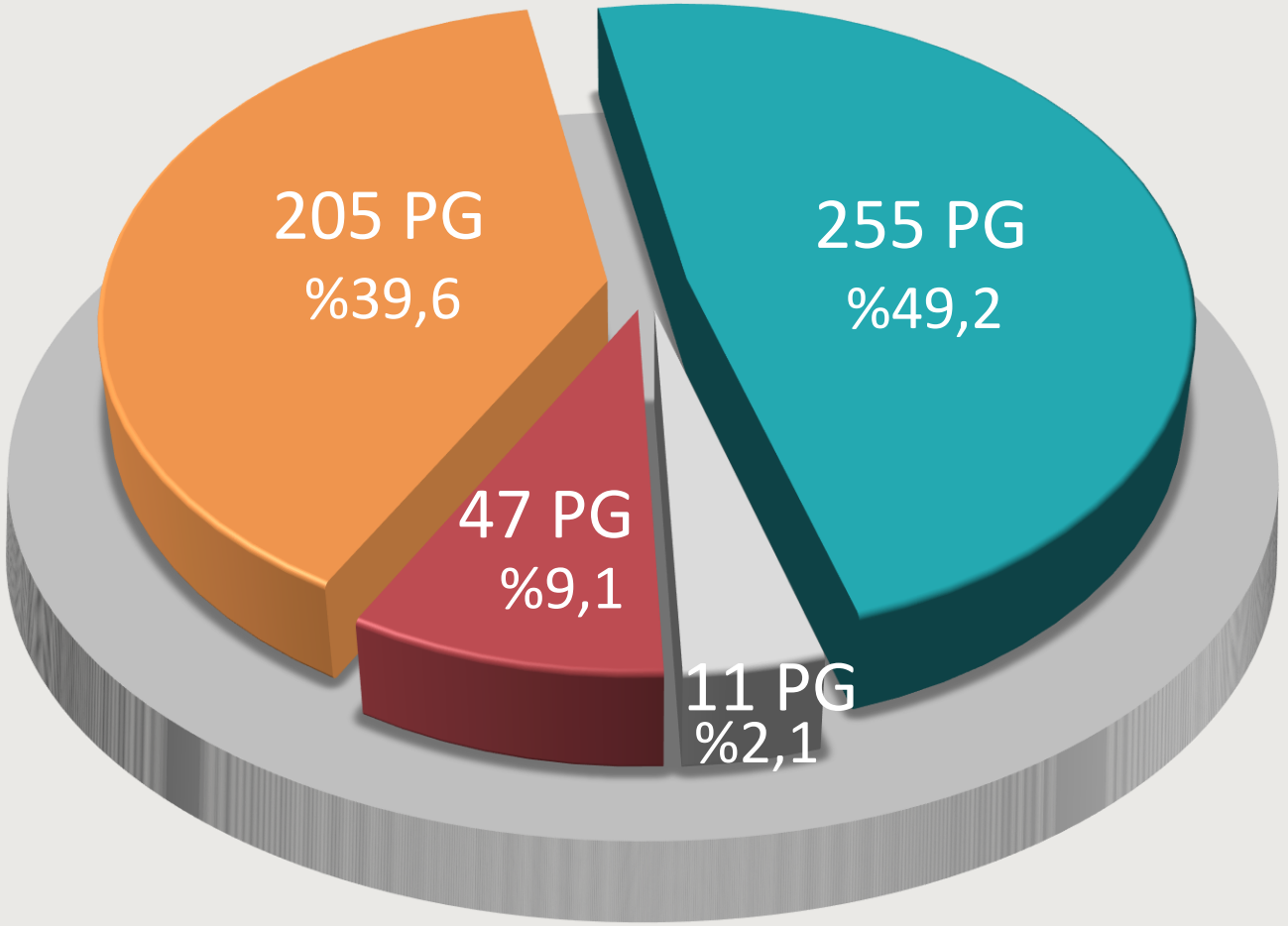
Toplam 19 uluslararası kaynak doküman trafik güvenliği çalışmalarına kazandırılmıştır.



3

EYLEM PLANINDA HAYATA GEÇİRİLEN FAALİYETLER

2024-2027 EYLEM PLANI 518 PERFORMANS GÖSTERGESİNİN 2024 YILI İLERLEME DURUMU



EYLEM PLANINDA HAYATA GEÇİRİLEN FAALİYETLER

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Öncelikli Alanlar	PG 1.1.1 PG 1.1.2 PG 1.1.3 PG 1.2.1 PG 1.2.2 PG 1.2.3 PG 1.2.4 PG 2.2.3	Ülke genelinde yeknesaklık oluşturacak şekilde, şehir içi ve şehir dışı yol ağındaki hız sınırlarının standart hale getirilmesi ve azami hız sınırının, okul, hastane, alışveriş merkezi gibi yayaların yoğun olarak bulunduğu yerlerde ve bu yerlerin çevresindeki cadde, sokak ve güzergâhlarda 30 km/s hıza düşürülmesine ilişkin çalışmaların tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü	Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü ile koordineli olarak söz konusu alanlarda hızın 30 km/s düşürülmesi çalışmaları yürütülmektedir.
Öncelikli Alanlar	PG 3.1.2	Kaza Kara Noktası Belediyelerin sorumluluğunda bulunan yollarda kaza kara noktalarının iyileştirilmesine yönelik; yapılan altyapı çalışmalarının tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü	Coğrafi Bilgi Sistemleri Genel Müdürlüğü tarafından geliştirilen Trafik Güvenliği Analiz Platformu aracılıyla belediyeler tarafından kendi sorumluluk alanlarındaki Kaza Kara Noktaları tespit edilmektedir.

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Trafik Güvenliği Yönetimi	PG 4.1.12	Yükseköğretim kurullarıyla müştereken çalışmalar yürütmek üzere, Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu Sekretaryasına İhtisas Gruplarında ve Kurullarda yürütülen araştırma, geliştirme, inovasyon, doküman üretme, yayın hazırlama gibi bilimsel amaçlar için Trafik Güvenliği Araştırma Fonu, Bilimsel Araştırma Projeleri kapsamında; Normal Araştırma Projesi (NAP), Öncelikli Alan Araştırma Projesi (ÖNAP), Güdümlü Proje, Uluslararası Araştırma Projesi (IRP), Bilimsel Yayınlara Teşvik Desteği (BYP) sağlanabilmesi için yürütülecek çalışmaların tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** Polis Akademisi Başkanlığı	Polis Akademisi Başkanlığı koordinesinde trafik güvenliğine ilişkin çalışmalar yürütülmektedir.

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Trafik Güvenliği Yönetimi	PG 4.3.5	Trafik Güvenliği Analiz Platformu kullanılarak Kaza Kara Noktası (KKN) ve Kaza Yoğunluğu Yüksek Bölge (KYYB) hesaplama yapan ve raporlayan belediye sayısı	**PG Sorumlusu:** Coğrafi Bilgi Sistemleri Genel Müdürlüğü	Coğrafi Bilgi Sistemleri Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Trafik Güvenliği Analiz Platformu kaza kara noktası ve kaza yoğunluğu yüksek bölgelerin hesaplanması kabiliyetine sahip bir platform olup yerel yönetimlerin kullanıma açıktır.

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Trafik Güvenliği Yönetimi	PG 4.4.8	Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde kaza inceleme ve analizi alanında uzman "Kaza Analizi ve Kaza Canlandırma" birimlerinin oluşturulmasına yönelik çalışmaların tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** Emniyet Genel Müdürlüğü	EGM tarafından Trafik Başkanlığı Denetleme Şube Müdürlüğüne bağlı olarak Kaza Analizi ve Kaza Canlandırma Büro Amirliği kurulmuştur.

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Araçlar	PG 6.1.7	Üretimi yapılacak araçların "Gelişmiş Sürücü Dikkat Dağınıklığı Uyarı Sistemi" ile donatılmasına yönelik uluslararası tip onay mevzuatının eş zamanlı olarak yürürlüğe girecek şekilde yayımlanması işlemlerinin tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** Sanayi Genel Müdürlüğü	Gelişmiş Sürücü Dikkat Dağınıklığı Uyarı Sistemine İlişkin Motorlu Araçların Tip Onayı Hakkında Yönetmelik (AB/2023/2590) R.G. 31.12.2024 trh. ve 32769 sayılı (5. mükerrer) yayımlanmıştır. Mevcut tip onaylı araçlarda 7.7.2024 , Yeni tip onaylı araçlarda 7.7.2026 tarihinden itibaren zorunludur.
Araçlar	PG 6.1.8	Üretimi yapılacak araçların "Akıllı Hız Destek Sistemi" ile donatılmasına yönelik uluslararası tip onay mevzuatının eş zamanlı olarak yürürlüğe girecek şekilde yayımlanması işlemlerinin tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** Sanayi Genel Müdürlüğü	AB/2019/2144 Yönetmeliği'nin EK II'si uyarınca yeni tip araçlarda 6.7.2022 ve mevcut tip araçlarda 31.8.2024 tarihinde uygulamaya alınmıştır.

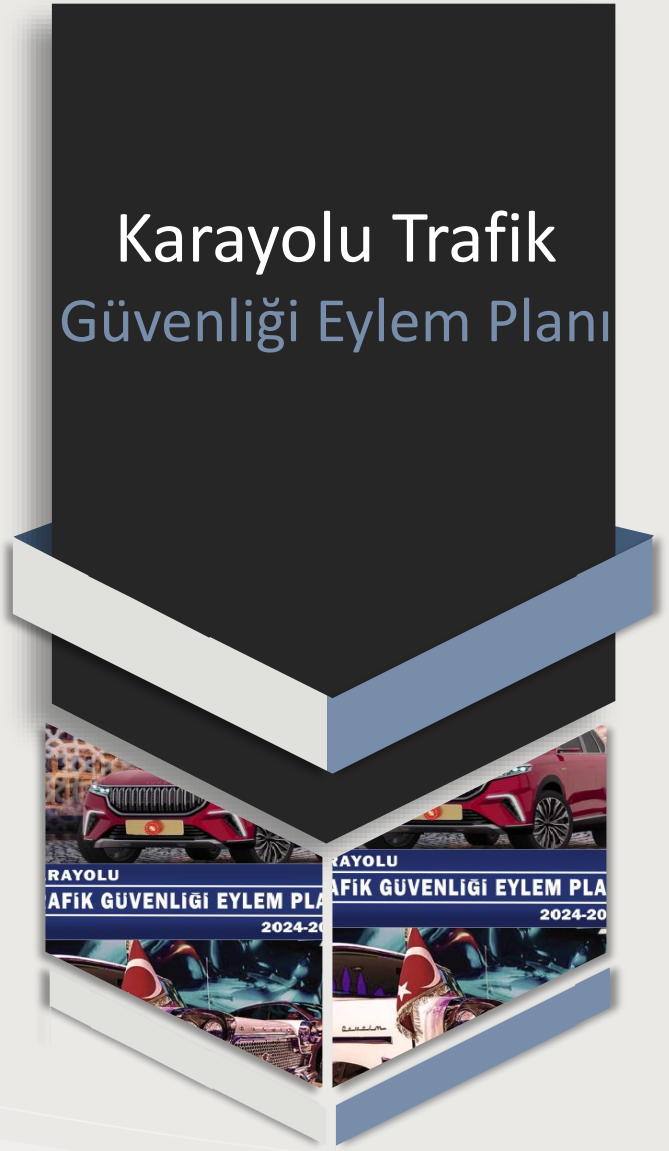
İLERLEME SAĞLANAN PERFORMANS GÖSTERGELERİ

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Eğitim	PG 7.8.3	Yükseköğretime Geçiş Sınavında (TYT) "Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü" ders müfredatından toplumsal farkındalığı artırmak amacıyla soru metinlerinde trafik güvenliğine yer verilmesi	**PG Sorumlusu:** Ölçme, Seçme ve Yerleştirme Merkezi Başkanlığı	Yükseköğretime Geçiş Sınavında (TYT) ve diğer sınavlarda "Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü" ders müfredatından toplumsal farkındalığı arttırmak amacıyla soru metinlerinde trafik güvenliğine yer verilmesi çalışmaları yürütülmektedir.
Eğitim	PG 7.9.1	İlk ve orta dereceli okullar ile Motorlu Taşıtlar Sürücü Kurslarında teorik ve pratik trafik derslerini okutacak öğretmenlerinin yetiştirilmesi amacıyla; lisans seviyesinde "Trafik Öğretmenliği" bölümünün kurulması için gerekli çalışmaların tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** MEB Strateji Geliştirme Başkanlığı	Trafik Öğretmenliği" bölümünün kurulması için çalışmalar devam etmektedir.

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Eğitim	PG 7.12.1	Yapımı tamamlanan "Çocuk Trafik Eğitim Parkı" sayısı	**PG Sorumlusu:** Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü	Belediyelerden ve il özel idarelerinden alınan verilere göre; 36 ilde 37 çocuk trafik eğitim parkı bulunmaktadır
Eğitim	PG 7.12.3	İlk ve Ortaöğretim Kurumlarındaki öğrencilerin trafik güvenliği konusunda farkındalık düzeylerinin artırılması ve trafik kuralları hakkında teorik ve uygulamalı olarak bilgilendirilmelerinin sağlanması amacıyla; "Mobil Trafik Eğitim Tırları" ile eğitim verilen öğrenci sayısı	**PG Sorumlusu:** Emniyet Genel Müdürlüğü	2024 Yılı içerisinde ülkemiz genelinde Mobil Trafik Eğitim Tırları ile 27 ilde 259 okulda 65.485 öğrenciye uygulamalı trafik eğitimleri verilmiştir.

İhtisas Alanları	PG No	PG İçeriği	Kurum	Mevcut Durum
Kaza Sonrası Müdahale	PG 41.1.20	Ambulansların karayolu üzerinde en seri şekilde intikaline yönelik olarak **"Fermuar Sistemi"** uygulanmasının yasallaştırılması ve yaygınlaştırılması için yürütülen çalışmaların tamamlanma oranı	**PG Sorumlusu:** Sağlığın Geliştirilmesi Genel Müdürlüğü	05.12.2024 tarihinde Acil Sağlık Hizmetleri Haftası kapsamında fermuar sistemi lansmanı gerçekleştirilmiştir. 2025 yıında 81 ilde 6 ay süreyle fermuar sistemi tanıtımları devam edecektir.

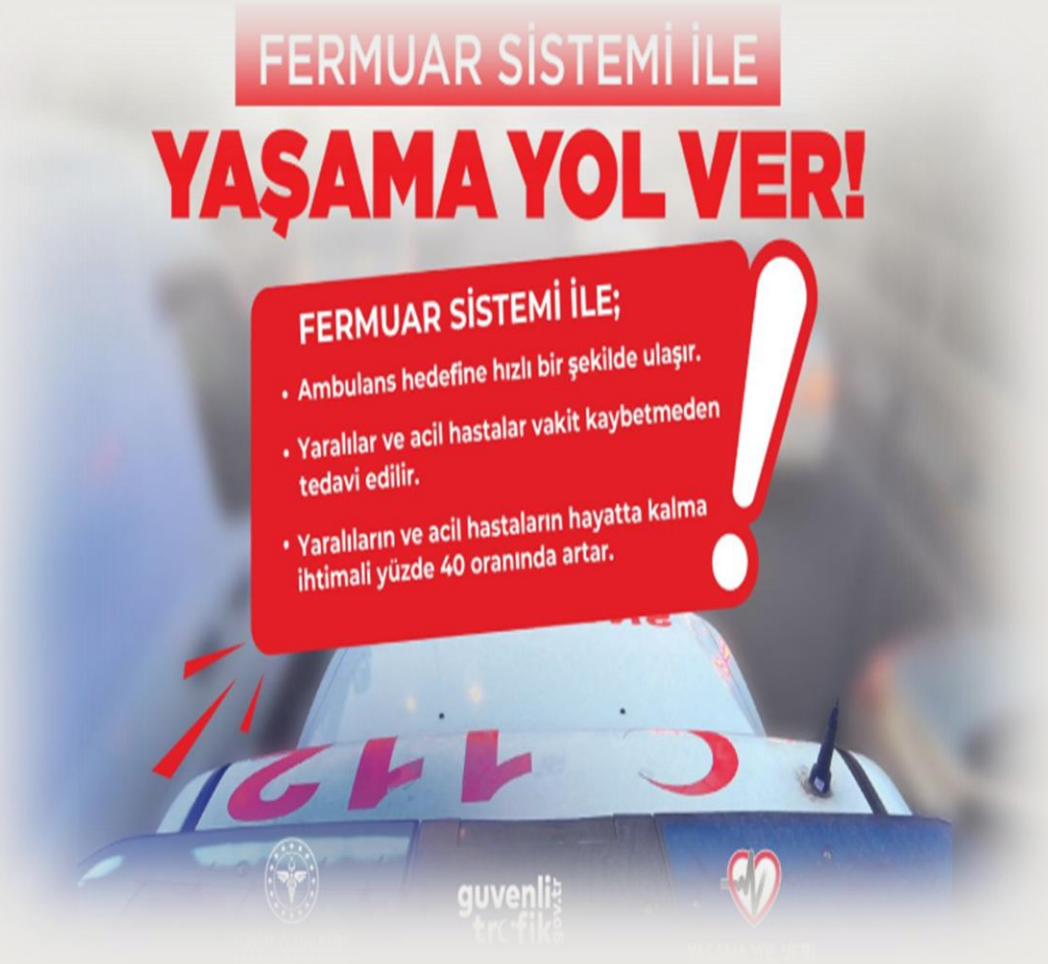
Karayolu Trafik
Güvenliği Eylem Planı



4

BİLGİLENDİRME VE FARKINDALIK FAALİYETLERİ

FERMUAR SİSTEMİ İLE YAŞAMA YOL VER!



2024-2027 Karayolu Trafik Güveliği Eylem Planı Kaza Sonrası Müdahale İhtisas Grubunda yer alan **PG 41.1.20** numaralı **"Ambulansların karayolu üzerinde en seri şekilde intikaline yönelik olarak "Fermuar Sistemi" uygulamasının yasallaştırılması ve yaygınlaştırılması için yürütülen çalışmaların tamamlanma oranı"** performans göstergesi kapsamında Sağlık Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Millî Eğitim Bakanlığı iş birliğinde çalışmalar yapılmıştır. **5 Aralık 2024 Perşembe günü, Sağlık Bakanı Prof. Dr. Sayın KEMAL MEMİŞOĞLU'nun** katılımıyla lansman gerçekleştirilmiştir. 2025 yılında 81 ilde 6 ay süreyle fermuar sistemi tanıtımları devam edecektir.

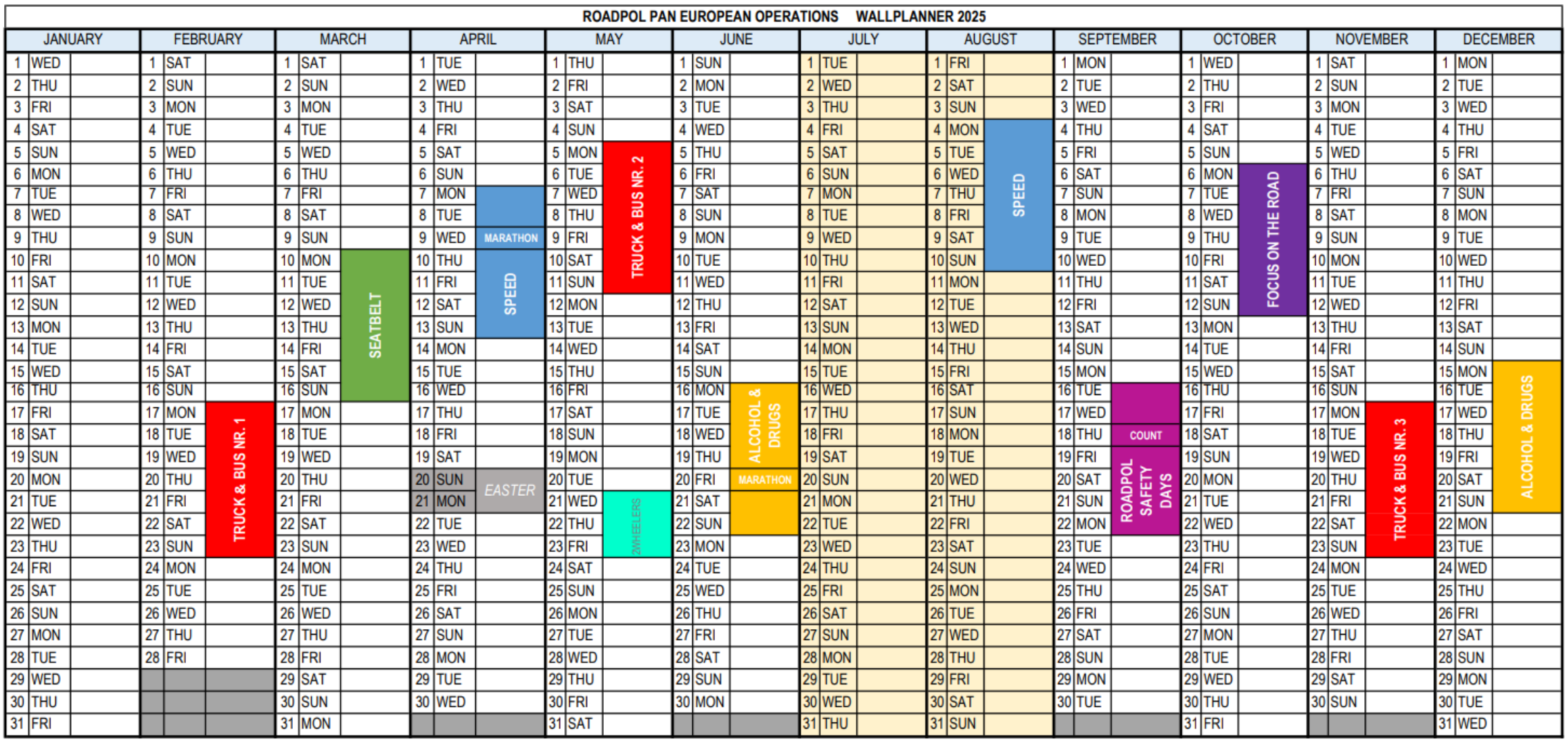




4.2.3 numaralı ve "**Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi İl ve İlçe Yürütme Kurulu oluşturulmasına ve 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesinin ve 2024-2027 Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planının bu kurullar üzerinden yürütülmesine yönelik çalışmaların tamamlanma oranı**" konulu performans gösgergesi çalışmalarına başlanmıştır.



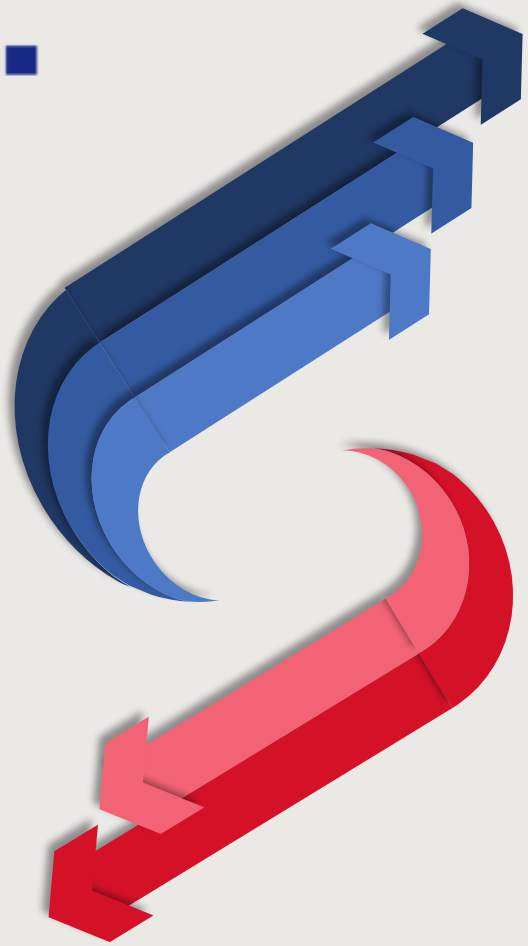
ROADPOL PAN AVRUPA OPERASYONLARI 2025 TAKVİMİ



R-O-A-D-P-O-L

European Roads Policing Network

Avrupa Trafik Polis Teşkilatları arasında trafik güvenliği anlayışını geliştirmek, trafik denetimlerini güçlendirmek, karayollarındaki ölüm ve yaralanma sayısını azaltmak amacıyla kurulan ROADPOL'e Ülkemiz **2019 yılında üye** olarak kabul edilmiştir.



- ROADPOL tarafından organize edilen olağan genel kurul toplantılarına katılmak,
- Üye ülkeler arasında eş zamanlı gerçekleştirilen denetimleri takip etmek,
- Bilgi paylaşımı ve trafik güvenliği kampanyalarını hayata geçirmek **amacıyla** çalışmalar yürütülmekte ve söz konusu faaliyetler **Trafik Başkanlığı** tarafından takip edilmektedir.



Toplantılar

- 9-10 Ekim 2018 İngiltere
- 9-11 Nisan 2019 Prag/Çek Cumhuriyeti
- 24-26 Eylül 2019 Dublin/İrlanda
- 12-24 Nisan 2021 Çevrimiçi Konsey Toplantısı
- 3-4-5 Mayıs 2022 Larnaka/Kıbrıs
- 27-28-29 Eylül 2022 Madrid/İspanya
- 27-29 Eylül 2023 Sofya/Bulgaristan
- 8-10 Ekim 2024 Fiuggi/İtalya
- 5-7 Kasım 2024 Merida/İspanya
- **13-15 Mayıs 2025 BAE/Dubai**

ROADPOL'E ÜYE ÜLKELER

güvenli trafik KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU SEKRETARYASI

- Türkiye
- Avusturya
- Belçika
- Bulgaristan
- Hırvatistan
- Güney Kıbrıs Rum Yönetimi
- Çek Cumhuriyeti
- İsviçre
- Estonya
- Finlandiya
- Fransa
- Almanya
- Macaristan
- İrlanda
- İtalya
- Hollanda
- Letonya
- Litvanya
- Lüksemburg
- Malta
- Moldova
- Kuzey Makedonya
- Polonya
- Ukrayna
- Portekiz
- Romanya
- Sırbistan
- Slovakya
- Slovenya
- İspanya
- İsveç
- Birleşik Arap Emirlikleri

Asya-Pasifik Karayolu Güvenliği Gözlemevi (APRSO):

- Asya ve Pasifik bölgesinde yol güvenliğini artırmak amacıyla, üye ülkelerde yol kazası verilerinin toplanması, analiz edilmesi ve veri odaklı müdahalelerin desteklenmesi hedeflenmektedir.
- Bu kapsamda, teknik yardım, kapasite geliştirme, iyi uygulamaların paylaşılması ve ulusal yol güvenliği kurumlarının güçlendirilmesi teşvik edilmektedir.
- Ayrıca, üye ülkelerin yol güvenliği ilerlemeleri izlenerek, ciddi yaralanmaların azaltılmasına yönelik kanıta dayalı stratejiler geliştirilmektedir
- APRSO, gelişmiş toplumun karayolu trafik güvenliğini ele alma yönündeki ortak çabalarında ülkelere daha iyi hizmet verme ve onları destekleme yönünde ortak bir çabadır ve dünyanın diğer bölgelerindeki benzer düzenlemeleri takip etmektedir.
- Ülkemiz **2023 yılında APRSO'ya üye olarak kabul edilmiş** olup APRSO faaliyetleri Trafik Başkanlığınca takip edilmektedir.

ADB FiA WORLD BANK GRSF Global Road Safety Facility International Transport Forum UNESCAP

APRSO/ÜYE ÜLKELER-TOPLANTILAR

Üye ülkeler;

1. Türkiye,
2. Avustralya,
3. Afganistan,
4. Ermenistan,
5. Azerbaycan,
6. Bangladeş,
7. Butan,
8. Kamboçya,
9. Cook Adaları,
10. Fiji,
11. İran,
12. Kazakistan,
13. Kırgız Cumhuriyeti,
14. Laos Demokratik Cumhuriyeti,
13. Maldivler,
14. Marshall Adaları,
15. Moğolistan,
16. Nepal,
17. Yeni Zelanda,
18. Pakistan,
19. Papua Yeni Gine,
20. Filipinler,
21. Samoa,
22. Solomon Adaları,
23. Sri Lanka ,
24. Tacikistan,
25. Türkmenistan.

Gözlemci üye ülke; Myanmar

Toplantılar

- 7 Aralık 2023 tarihinde APRSO 2023 Yılı Genel Kurul Toplantısı ve 25-27 Haziran 2024 Kaza Veri Yönetiminin İyileştirilmesi Eğitimine katılım sağlanmıştır.

- 2024 Yılı Ekim ve Kasım aylarında gönderilen "İletişim Stratejisi" ve "Karayolu Güvenliği Sistemi" konulu iki farklı anket Trafik Başkanlığı'nca doldurularak APRSO yetkililerine gönderilmiştir.

- **9-12 Eylül 2025** tarihlerinde **Filipinler'de** düzenlenecek olan APRSO Yıllık Toplantısı Trafik Bakanlığı olarak katılım planlanmaktadır.

güvenli trafik
KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ STRATEJİSİ EŞGÜDÜM KURULU
BAŞKANLIĞI



Sunum bitmiştir.

Arz ederim.

Dr. Ali ÖZGAN
3. Sınıf Emniyet Müdürü
Trafik Başkanlığı

ali.ozgan@egm.gov.tr





Trafik Bilincinde Motosiklet Kazalarının Sosyolojik Değerlendirilmesi

PROF. DR. NİHAT AYCAN

KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ





Giriş



Trafik sıkışıklığından kurtulmak için kullanılan motosiklet, ***Endonezya**, Çin, **Gana**, Güney Kore, **Hindistan**, Malezya, **Tayvan*** gibi Asya, Afrika ülkelerinin çoğunda binek taşıtlardan daha fazla tercih edilir.

Gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de motosikletin çok kullanılmasının başlıca nedenleri; *manevra ve park etme kolaylığı, düşük maliyeti, yakıtının tasarruflu olması ve tele-teslimatta pazar* oluşturmasıdır.

Daha sayılabilecek pek çok avantajlarıyla motosiklet, dünyada ve ülkemizde sayısını günden güne arttırmaktadır. Bu sosyal realite ile trafikte adeta bir kördüğüm oluşturan motosiklet ile kazalarından söz edelim.





Motosiklet kazaları, trafik kazaları gibi bireysel bir «olay» değildir. Çünkü, bu kazalar da sürücüsüyle beraber mağduru ve iki tarafın sosyal çevresini etkiler. Dolayısıyla, motosikletle birlikte varlığını sürdüren motosiklet kazaları, bireysel olay olmanın ötesine geçerek toplumsal bir «olgu» halini alır. Bu nedenle motosiklet kazaları, toplumbilim bakış açısı, yöntem ve teknikleriyle incelenmelidir.

Diğer taşıtlarla motosiklet değişkenleri arasında çoklu doğrusallık olmadığı için, motosiklet kazaları; ayrı değerlendirilmeli, önlemleri de farklı alınmalıdır. Örneğin, otomobil veya ağır vasıta taşıtları şerit işaretlemesine, motosikletlerden daha fazla uyar.





Konuyu sistematik bir şekilde ortaya koymamız için önce, motosikletten ne anladığımızı kısaca belirtelim.

Motosikletin en yalın tanımını Motosiklet Güvenliği Vakfı (MSF) **yapmıştır.** Buna göre **motosiklet**, *tek doğrultuda iki tekerli olan, bacaklar arasına alınarak kullanılan, gidon ile kontrol edilen, üç tekerlekli gibi farklı çeşitleri olabilen taşıtlardır*.

Motosiklet çeşitleri: motosikletlerin kullanım amacı ve özellikleri değişince, çeşitleri değişse de genelde; ***cadde motosikletleri***, *çift amaçlı motosikletler* ile ***yol dışı kullanım motosikletleri*** olmak üzere 3'e ayrılır.







Konumuzu ilgilendiren motosiklet çeşidi, caddelerde kullanılmak üzere tasarlanmış ***cadde* motosikletleri**dir. Bunlar, beş (5) alt başlıkta belirtilir.

1.Standart (klasik) motosikletler,

2.Spor Motosikletleri,

3.Cruiser'ler (selesi alçak, tekerlekler arası uzun olan motosiklet),
4.Touring'ler (konforlu sürüşler için tasarlanmış, büyük motor, ekstra bagaj kapasitesi ve büyük rüzgâr önleyicileri olan motosikletler),
5.Scooter"lardır.



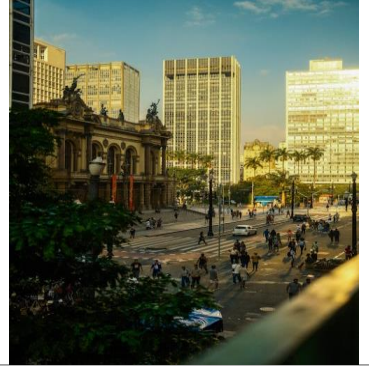


Ülkemizde M, B1, A1 (16'şar yaş), A2(18 yaş), A(20 yaş); şeklinde sınıflandırılan motosikletlerin ***sürücü belgeleri***ni almak için adaylar; önce teorik (50 sorunun 35'ini bilmek), sonra direksiyon (kapalı alan ve trafik içinde) sınavını başarmak durumundadır.

"Direksiyon sınavına hazırlanan birkaç sürücü adayı ile İzmir'de yaptığım görüşmeden aldığım cevaplardan birini paylaşmak istiyorum.

18 yaşındaki erkek, Tıp Fak.1.sınıf öğrencisi sürücü adayı; *adrenalin* için *A2 belgesi almak istediğini*, *toplum sorunlarının kişilere olumsuz etkisiyle* motosiklet kazalarının meydana geldiğini bildirmiştir.

Bu cevap, belli bir eğitim düzeyinde da olsa, sürücü adayının hız *tutkunu olduğunu* ve güvenli *sürüşü önemsemediğini* gösterir.


Ülkemizde olduğu kadar dünyadaki birçok ülkede de **Motosikletler,** diğer taşıtlardan daha çok risk barındırır.

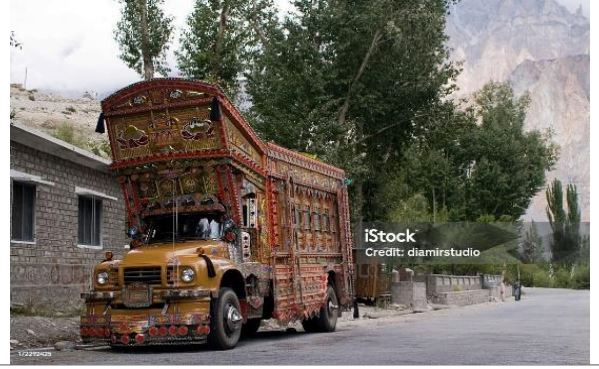
Örneğin, **Malezya**'daki motosiklet kazaları, diğer araç kazalarından üç kat fazladır.

Brezilyada dört tekerli taşıtların kazalarına oranla motosikletler 26 kat daha fazla ölüm riski taşırken, 20 kattan fazla da yaralanma riski taşır.

Yine bu ülkedeki ölümlü kazaların da çok yüksek olduğu saptanmıştır (%83).

Bu nedenle Brezilya hastanelerine 2000-2005, (5) yıllık yatış yüksektir (% 80).







Dünya Sağlık Örgütü’ne göre orta ve düşük gelirli ülkelerde, yaralanmalı kazaların %50’den fazlasını, motosiklet kazaları oluşturur.

Küresel olarak % 28 olan motosiklet kazaları, düşük ve orta gelirli ülkelerde oldukça yüksektir (%90).

Malezya'da motosikletçiler karayolu trafik kazalarının yaklaşık % 40'ını yaparken, ölümlü kazaların da % 60’ını yaparlar.

Singapur ile **Pakistan**’daki motosiklet kazaları, bu sonuçlarla benzerlik gösterir.



Trafik kazaları, bir anda gerçekleşir ve çoğu kez vücut deforme olur.

Deforme vücudun kötü görüntüsü, toplum belleğinde kalıcı bir etki bıraktığından; trafik kazaları, **hayıflı ölüm**, yani kötü ölüm olarak anılır.

Ölümlü motosiklet kazaları doğal ölümlerden olmayıp bir anda gerçekleşen ani ölüm olduğundan hayıflı ölümdür.

Ani ölümler, serzenişte bulunmaya yol açar.

Motosiklet kazalarında vücut, diğer taşıt kazalardan daha çok deforme olduğundan kişiler daha çok serzenişte bulunsa da kimse bu hayıflı kazalardan gereken dersi çıkarmaz.

Önemli toplum sorunu halini almış motosiklet kazaları, toplumbilimiyle kapsamlı, kuşatıcı bir şekilde incelenmelidir.

Bulgular



Bulgular alanyazınlar, trafik paydaşı kurumlar, görüşmeler ile medyada yer almış motosiklet kazaları verilerinden oluşmaktadır.

Trafik paydaşları kamusal ve kamu dışı (sivil) olmak iki gruptadır.

Kamusal trafik paydaşları Emniyet Müdürlüğü ile Jandarma Genel Komutanlığı Trafik Daire Başkanlıkları, Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye İstatistik Kurumu'dur.

Ayrıca İç İşleri Bakanı Yerlikaya'nın trafik ile ilgili açıklamaları da buraya dâhil edilebilir.

Bunlar bulguların bir kısmını oluşturur.

Diğer kısmı, kamusal alan dışındaki trafik sivil toplum kuruluş (STK/NGO) paydaşları olan;

Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı, Motosiklet Sürücüleri Federasyonu, Motonet ve Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği (KTYGD) ile Yazılı basın ve Sosyal Medya'nın motosiklet kazası verileridir.

Motosiklet sürücüleriyle yapmış olduğum yüz yüze görüşmelerden sağladığım veriler, bulguların bir diğer kısmını oluşturur. Bulgular, bu üç farklı kaynaktan sağlanmıştır.

Bunlara göre;



Motosiklet kazasıyla ilgili alanyazınların çoğunda, kazada erkek sürücüler kusurludur (%87,7).

Kazaların vücuttaki kaza yeri lokalizasyonda, **Malezya, Singapur, Nijerya, Ukrayna** ve **Pakistan'da** olduğu gibi (%66), ülkemizde de alt ve üst ekstremite yaralanmaları (bacak/kaval (tibia, fibula), ayak kemikleri ile kalça, uyluk kemikleri ile ön kol (Radius), pazu (Humerus) ve el tarak kemikleri) ilk sıradadır (%48,1).

Bunu; baş, boyun bölgesi yaralanmaları izler (%40,3).







Ülkelere baktığımızda, motosiklet kazasıyla ekstremitelerinden yaralanan **İtalya**n genç motosiklet sürücülerinin çoğu, yılda 4-5 kez acil servise başvurur.

Her ülkede de motosikletlerin karşılıklı çarpışmasıyla başından yaralanma, çoğu kez ölümle sonuçlanır.

Bu oran **Gana**'da (% 71.4), **Tayvan**'da (%84)'dür.








ABD'de 33 yıl, California'da 1 yıllık araştırmalarda; kask türü ile yaralanma ilişkisine dikkat çekilmiş, "güvenli malzemeyle iyi tasarımı yapılmış" kaskların bazı tiplerinin boyun yaralanması ile görünürlüğe olumsuz etkisi, **Kamboçya** örneği ile desteklense de; tüm yüzü koruduğu, ölümlü kazaları azalttığı bildirilmiştir.

Ancak k*ask kabuğunun yan tarafında* daha çok hasar meydana geldiği (%53,2); kaza yaralanma ile atlatılmışa, bunun da uzun süreli ve yüksek maliyetli tedavi gerektirdiği belirtilmiştir.







Hindistan, **Gana, Malezya, Singapur, Pakistan** ve **İsveç**'deki araştırmalarda, eğitimsiz 16-30 yaş (%41), gençlerin *koruyucu kask kullanmama ve riskli davranışlarda bulunmaya yatkın oldukları,* **İtalya Karayolu Güvenliği Sigorta Enstitüsü** de *yetişkinlere göre gençlerin üç kat daha fazla kaza risklerinin bulunduğu* belirtilmiştir.

ABD'nin Alt Ekstremite Değerlendirme Projesi'ne göre *kaza sıklığı, yaştaki artışla azalır.*

İtalya'daki trafik kazalarında ölenlerin çoğu 30 yaş altında olup, bu kazaların % 67'si, motosiklet kullanan ergenlerce yapılmıştır.

Bu oran **Yunanistan**'da biraz daha yüksektir.







Motosiklet kazaları; *deneyimsizlik, alkol, uyuşturucu kullanımı, yorgunluk, dikkatsizlik, acelecilik* gibi nedenlerle «genç erkeklerce» daha çok işlenir.

Antalya, Bursa ve Hatay'da yapılmış araştırmalarda, otomobil sonrası en çok kazayı, motosiklet sürücülerinin yaptığı saptanmıştır.

Kazaların çoğu (¾), otomobil başta olmak üzere, başka bir araçla çarpışma şeklindedir.

Türkiye İstatistik Kurumu, Karayolları Genel Müdürlüğü, Emniyet Müdürlüğü Trafik Daire Başkanlığı'na göre,

2020-2025'de *trafiğe kayıtlı araç sayısında* motosiklet, otomobil ve kamyonetten sonra 3. sırada yer alırken, kazalarda 2. Sıradadır.

Jandarma Genel Komutanlığı Trafik Daire Başkanlığı verilerine göre motosiklet, otomobil ile kamyonetten sonra 3. Sırada yer alır.

Emniyet Müdürlüğü Trafik Daire Başkanlığına göre, 2020 yılından itibaren motosikletlerin trafiğe kayıt sayıları, diğerlerinden daha fazla artmıştır.

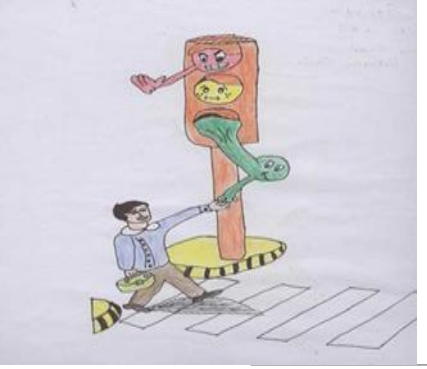




İlk zamanlarda trafiğe kayıtlı taşıtların % 51,9'u otomobil, %20'si motosiklet iken, son yıllarda trafiğe kayıtlı taşıtların % 45,5'u otomobil % 39,6'sı motosiklet şeklinde değişmiştir.

Motosikletlerdeki bu artış, 2024 ile 2025 ilk aylarında *ülke genelinde ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarına karışan* taşıtlarda motosikletlerin, otomobillerin arkasından (% 15.4), 2. sırada yer almasına yol açmıştır (% 6.9).

İç İşleri Bakanı Yerlikaya, *her iki kazadan birine motosikletlilerin karıştığını, şehir içinde gerçekleşen kazaya karışma oranlarının yüksek olduğunu* (% 53) *ölümlü kazaya karışma oranının da yine çok yüksek olduğunu bildirmiştir* (*% 37,5).*







20 Nisan 2025 tarihi itibariyle ehliyetleri kısa süreliğine alındığı halde, iade edilmeyen sürücülerin % 2'sinin aşırı hız, kırmızı ışık ihlali, drift atma nedenli olup*, %25'inin de ölümlü/yaralamalı trafik kazasına karıştığını,*

17-24 Nisan 2025 tarihli denetimlerde, taşıtların 1/3'ine hızdan işlem yapıldığını bildirmiş;

sürücülere, "*lütfen daha dikkatli olun. Tüm trafik kurallarına uyarak, kask ve koruyucu ekipman kullanmayı ihmal etmeyin*" uyarısında bulunmuştur.



Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanlığı Şura Kent Politikaları Araştırma Merkezinin bazı paydaşlarla yaptığı, 8 Şubat 2025 günlü Motosiklet Çalıştay'ında;

il genelinde motosikletlilerin ölümlü trafik kaza oranı % 16,6 yaralanmalı trafik kaza oranı % 51,01'dir.

Genelde motosiklet sürücülerinin, otomobil gibi korumalı araçlara göre ölüm riski 18 kat; ölümcül kaza riski de 29 kat daha fazla olduğu belirtilmiştir.

Dünya Sağlık Örgütü ağır yaralanma ile ölümlerin *sürücü deneyimsizliği, kask takmama, alkol, uyuşturucuların etkisi altında sürüş* ve *gösteriş için risk alma* davranışlarından ileri geldiğini bildirmiştir.



KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ

İşimiz Trafikte Güvenlik
Gücümüz Üyelerimiz
Biz 85 Milyon
Hep Birlikte Türkiyeyiz

Benzer şekilde **Tayvan**'daki motosikletlerin karıştığı ölümlerin çoğu, *kask takmama* (%60'), *ehliyetsiz olma, alkol kullanı*mdan kaynaklanır.

Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği (KTYGD) dernek sitesinde örnek vakaları paylaşır.

Örneğin, taşıt sollamaya kalkan motosikletli kuryenin "kontrolü kaybederek" takla atması, "aşırı hızın kontrol kaybına" yol açtığı belirtilirken;

bir başka örnekte, *yakın mesafe takibi ile yol hipnozunun sakıncaları* tartışılmıştır.

Yine önündeki *kamyona çarparak hayatını kaybeden motosiklet sürücüsünün* (24 yaş), önceden videoya çekip sosyal medyaya verdiği; *Bu film, sonunda; birimiz hurdalığa, diğerimiz mezara* yazacak paylaşımı ibret vericidir.





Kırmızı *ışık ihlali yapan sürücü belgesiz motosiklet kullanıcısının, başkasına ait plakasız motosikletle kamyonete çarpışmasında* 1'i ağır, 2 kişinin yaralanmasına uygulanan ağır para cezası tartışılmıştır (53.066 TL).

Bir başka tartışma, motosikletlerde riskli *davranışın yanlışlığı ile taşıtları sollar ya da takip ederken güvenli mesafenin önemi, Karayolu Trafik Kanununun ilgili maddeleri ve görsellerle desteklenerek* yapılmıştır.

Profesyonel sürücülerle makam şoförlerine ileri sürüş teknikleri eğitimi veren bir dernek üyesi; *trafik kültürünün okul öncesi ve sonrasında yeterince verilmediği, ehliyette 20 yaşın bile riskli olduğunu* belirtmiştir.







Bir başka ileri sürüş teknikleri eğitimcisi, *birçok kural ihlalini sık yapan genç motosiklet sürücüsüne artan oranlarda ceza yazılsa da gencin kural ihlali yapmaya devam ettiği, sürücü ile birebir ilişki kurup "trafik eğitim vermekle" sorunun üstesinden gelindiğini* bildirilmiştir.

Yazılı basın haberlerinde, motosiklet kazalarının hemen hemen her gün, hatta bazen de günde birkaç kez yer aldığı görülmüştür.

Örnek haberde, Kuşadası ve Fethiye'de *direksiyon hâkimiyetini kaybedip* refüje çarparak savrulan, erkek sürücüler hayatlarını olay yerinde kaybetmiştir.

Diğerinde, Nevşehir'de *otomobil ile motosikletin* (15 yaş) *çarpıştığı*, motosiklet sürücüsünün hayatını kaybettiği belirtilen haberin detayında, kazanın akşam saatlerinde ilçe *kavşağında meydana geldiği* bildirilmiştir.





Bir başka kaza örneğinde, *öndeki motosiklet sürücüsünün iki taşıt arasından hatalı geçme hareketi*, arkadaki motosiklet sürücünün kask kamerası ile tespit edilip tüm ulusal medyaya da servis edilmesidir.

Motosiklet tamircisinin gazete haberindeki, *motosiklet kullanımının gençlerde yaygın olduğu, gençlerin heyecan sevdikleri, hız yaptıkları; oysa motor, fren ve lastik bakımlarını yaptırıp hız kurallarıyla yol güvenliğine uymaları gerektiği* uyarısı motosiklet kazalarını özetlemiştir.



Sosyal medyada, bir sürücünün *“merak etme anne, biz 4 kişi biniyoruz*” notunu paylaşması, güvenlik güçlerini harekete geçirmiş, yapılan kural ihlaline yüksek para cezası kesilmiştir (*29. 805 TL*) .

Olay, sosyal medyada farklı şekillerde yorumlanmıştır.

Bazıları, *mizah yaparken ceza yemişler* derken; bazıları, *trafik kurallarına uymamak şaka kaldırmaz* şeklinde bir yorum belirtmiştir.

Sosyal medyanın diğer yorumları *hız, eğitim, küçük yaşın kazadaki önemini* belirtir.








Trafik kazası gerçeği, mezar taşlarına hem yazılı hem de görsel sembollerle belirtilip, **kolektif hafızada** kalıcı hale getirilmiştir.

Kazada *ölenin kimliği kadar, ölüm biçimi* hakkında bilgi veren mezar taşları, kazalar hakkında bilgilendirir.

Trafik kazasında hayatlarını kaybedenlerin mezar taşlarına, *kazanın gerçekleştiği aracın resmi* (otobüs, otomobil, kamyon, tren, uçak), *ölüm sebebinin belirtildiği* serzenişi belirten sözlerin yanında yer alır (Şanlıurfa Eski Mezarlık).

Motosiklet sürücülerinin mezar taşlarında yazı ve resimlerinin yer alıp almadığı bilinmese de sosyal medyadan duyurdukları vasiyetlerinde; öldüklerinde mezarlarının taşlarına konulacak motosikletlerle aparat resimlerini belirtmişlerdir (kask, motosiklet amblemi).





Görüşme yapılan motokuryeler; *Ücretlerini paket sayısına göre aldıklarını, daha fazla paket servisi yapabilmek için zamanla yarıştıklarını, çok yorgun düştüklerini, bazılarının fiziksel - zihinsel yorgunluklarının üstesinden gelmek için uyarıcılar bile aldıklarını* söylemişlerdir.

Zamanla yarıştıklarından *trafikte en kısa yolu tercih ettiklerini, buralarda hep kural ihlali yaptıklarını, birçok kaza geçirdiklerini, kimsenin ben kaza yapmadım diyemeyeceğini, önceleri motosiklet kullanmayı çok severlerken, şimdi motosiklet kullanmaktan nefret ettiklerini belirtmişlerdir.*





Bener sonuç **İtalyan** gençlerinde de bulunmuş*, onların da trafik kurallarını bilerek ihlal ettikleri,* ihlalde; *ergenlerin aileleriyle etkileşim zayıflığı ve dürtüselliğini kontrol edemediği kadar, kendi varlık ve bağımsızlığını ifade etmenin bir yolu olduğunun etkili olduğu* belirtilmiştir.

Kaskın önemli olduğunu vurgulayan motokuryeler, el ve ayağın çok zarar gördüğünü, bacağına platin takılmış arkadaşları olduğunu, vücut alt bölgelerini koruyacak güvenlik donanımlarının göstermelik değil, gerçekten koruyacak kalitede ve kullanımının da zorunlu olmasının gerektiği, ayrıca *kuryelerin sorunlarıyla ilgili güçlü* bir örgüte *ihtiyaç olduğunu* bildirmişlerdir.

Sonuç ve Öneriler



Motosiklet kazalarında, *sürücülerin yaşı*, *deneyimi*, *becerisi, trafik güvenliği eğitimi*, *yolculuk türü* ve özellikle “hız” önemli etkenlerdir (2024 cezası % 63.8).

Gelişmekte olan bazı ülkelerdeki motosiklet kazaları, ülkemizdekilerle benzerdir.

Önlem için çok fazla motosiklet kazası geçiren (%84,6), Malezya Mutan Üniversitesinin 500 öğrencisinin kazaların azaltılmasıyla ilgili önerileri dikkate alınabilir.

Bunlar, *lisanslama sisteminin iyileştirilmesi, motosiklet sürüş eğitimlerinde kampanyalar yapılması* şeklindedir.

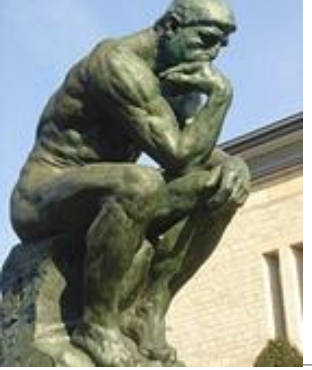
Cezanın etkili olması için daha ilk cezada *zorunlu trafik güvenliği eğitimi* verilmeli, tekrarında para cezasıyla birlikte eğitimin süresi arttırılmalıdır.

Şehir motokuryelerin kural ihlali yapmalarını önlemek için; trafik güvenliği **mesleki yeterlilik** *eğitimleri kapsamlı verilmeli, denetim kararlılıkla sürdürülmelidir.*

Motokurye i***ş koşulları iyileştirilmeli****, üzerlerindeki zaman baskısı hafifletilmelidir.*

İşveren firmalarla motokuryeler, hatta hizmet alanları da kapsayan bir **hukuki düzenleme yapılmalıdır**.

Yaralanmalar, genelde vücudun alt ve üst ekstremite bölgelerinde olduğundan; *eldiven, ceket, dizlik, bot gibi* ***donanım malzemesi*** *kaliteli ve zorunlu olmalı; küçük yaşta* Motokurye çalıştırılmamalıdır.



8 Mart 2025 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren; *kurye yetkilendirme, denetim* ve *iş koşulları* düzenlemesi uygulanmalıdır.

Olumlu bir sonuç alındığında, yoğun trafikte bu sürücülere, bazı ülkelerin yasal olarak uyguladığı "filtering" **filtreleme**'yi gündeme getirilebilir (İngiltere, Hollanda ve Amerika'nın Kaliforniya eyaletinde).

Motosiklet sürücülerine özgü kullanım tarzları*; heyecan, özgürlük, hız tutkusu, rutinden kaçışta riski ihmal algısı, genç yaş (18-30), erkek olma* etkenlerini merkez alan; onlara özgü bir eğitim verilmelidir.

M ve B1 sınıfı ehliyetlerini alma yaşı tartışılmalı**,** A1 sınıfı motosiklet ehliyetindeki yaş sınırının 16'ya düşürülmesi tekrar değerlendirilmelidir.





Trafik güvenliğini tehlikeye düşürmelere (*Trafik İşaretlerine Müdahale*, *Tehlikeli Araç Kullanımı*, *Alkol veya Uyuşturucu Etkisi Altında Araç Kullanma*/1 promilin üzerinde alkollü araç kullanma) **uygulanmış hapis cezalarının** yazılı ve sosyal medyada yer alması sağlanmalıdır.

Kasklı sürücülere indirim yapan **akaryakıt istasyonları** ile kask ve donanım alımını kolaylaştıran **bankalar** ve indirim yapacak **e-ticaret'**ler arttırılmalıdır.

Kaynaklar

Alavcı, T., Gümüş, G., Tekin, M. E., Tekeş, B. Üzümcüoğlu, Y. (2021). Kişilik özellikleri ve risk algısının motosiklet kullanım tarzı ile ilişkisi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi,* 23 (1), 299-320.

Alhassan A., Lawrence Q. and Yussif A.,(2020). Upper and Lower Extremity Injury Pattern and Severity of Motorbike Accident–A Retrospective Study, *Journal of Advances in Medical and Pharmaceutical Sciences,* 22(8): 34-40.

André L.,dos S.,M.,P.,N.,(2016). Car and motorcycle deaths: an evolutionary perspective, *Ciênc. Saúde Colet*, 21 (12).

Anon.,(2013). Motorcycle accidents: comparison between the years 1998 and 2010 in Londrina, Southern Brazil, Saúde Públ., 47 (03).

Aslam, M., Taj, T., Ali, S., Mirza, W., Badar, N. (2008). Non-Fatal limb injuries in motorbike accidents, *Physicians and Surgeons Pakistan,* 18(10), 635-638.

Abdülhamit, K., (2025). Tatil Sepeti Kurye, Video1, 01.04.2025, Çiğli, İzmir.Anony.,Video 2, 10.04.2025, Çiğli, İzmir. Anony.,Video 3, 11.04.2025

Arslan,T., Sağlam, S.,(2017). *Antakya'da Meydana Gelen Motosiklet Kazalarının İncelenmesi,* Uludağ Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi, Cilt 22, Sayı 3, 263-276.

Demirtürk, Atakan.(2021). Motosiklet Kazaları Hakkında Az Bilinen Gerçekler, Türkiye Trafik Kazaları Yardım

Filiz,S.,(2025). SRC-ÜDY-ODY Usta Öğretici, Lojistikte MYK Sınav Değerlendiricisiyle görüşme, Nisan 2025. Güngör, F., Oktay, C., Topaktaş, Z., & Akçimen, M. (2009). Acil servise başvuran motosiklet kazası olgularının özellikleri, *Ulus Travma Acil Cerrahi Derg.,* 15(4), 390-395.

Jandarma Genel Komutanlığı İstatistikler, https://jandarma.gov.tr/kurumlar/jandarma.gov.tr/Veriler

Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Kazaları Özeti, https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/ TrafikKazalariOzeti.aspx

Luca, C., Silvia, C., Giulia, B., Elisa, C., Anna, F., Paola, C.,, Mariangela, C., (2015). Motor vehicle accidents and adolescents: An empirical study on their emotional and behavioral profiles, defense strategies and parental support, *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour focuses on the behavioural and psychological aspects of traffic and transport,* 35, 28-36.

Maciej, O., Szymon, R, Sebastian, G. et Czesław, Ż., (2023). Motorbike protective helmets, construction, testing and its influence on the type and severity of injuries of motorbike accident casualties: a literature review, Vibrations in Physical Systems, 34(1).

Özgen, M., (2025). Anadolu Kültüründe Ölüm Algısı: Sosyolojik ve Folklorik Açıdan İyi ve Kötü Ölüm, *Gaziantep Unıversıty Journal Of Socıal Scıences*, 24(1), 120-140.

Öztürk, E.,(2018). *Kent İçi Yollarda Motosiklet Güvenliğine Etkiyen Unsurların İrdelenmesi,* Tez Dan.: Doç. Dr. H. Onur TEZCAN, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İnşaat Mühendisliği ABD Ulaştırma Mühendisliği Programı.

Peker, R, Köksal Ö, Durak V.A., Aydoğan, G., (2024). Acil Servise Motosiklet, Bisiklet ve Scooter Kazaları Nedeni İle Başvuran ve Ekstremite Kırıkları Olan Hastaların Analizi, *Uludağ Üniv. Tıp Fak. Derg*, 50 (3) 435-441.

Shakeel, A., Lal R., Ali, A., Farrukh, J., (2023). Outcome of head injury in motorbike riders, Pak J Med Sci March, 39 (2), 390-394.

Thomas, J. H.,*The Mental and Emotional Impact of MotorcycleAccidents and How to Cope*

Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Trafik Platformu Çalıştayı, 25 Ocak 2025-Ankara.

Uneb, G., Ashar A.,, Umaira S.,(2021). Predicting Severity of Accidents in Malaysia By Ordinal Logistic Regression Models, *Journal of Traffic and Transportation Management,* 3 (1), 11-16.

İnternet Kaynakları

URL-1:https://www.endurokan.com/2021/08/02/motosiklet-kazalari-hakkinda-az-bilinen-gercekler/#:~:text=*Motor%2Dmekanik%20ar%C4%B1zalar%2C%20motosiklet,bir%20virajda%20kayma%20ve%20d%C3%BC%C5%9Fme, U.T.:28.04.2025

URL-2:https://www.ndhaber.com.tr/nevsehirde-otomobil-ile-motosiklet-carpisti-15-yasindaki-surucu-hayatini-kaybetti, U.T.:30.04.2025

URL-3:https://www.memurlar.net/haber/1129741/bakan-yerlikaya-acikladi-iste-motosiklet-kazalarini-azaltacak-onlemler.html, U.T.:28.04.2025

URL-4: https://www.motosiklet.net/351-bir-kural-1-omur-kampanyasina-benzin-istasyonlari-destek-verdi/; https://www.motosiklet.net/323-merak-etme-anne-biz-4-kisi-biniyoruz/;https://www.motosiklet.net/316-pendikte-trafikte-kaza-sonrasi-gergin-anlar/, U.T.:28.04.2025

URL-5: https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Aralik-2024-53463, U.T.:01.05.2025

URL-6: https://www.facebook.com/tmplatformu/, U.T.:01.05.2025

URL-7: https://www.trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Aylik/202501/Ocak-2025.pdf

URL-8: https://www.sondakika.com/3-sayfa/haber-duzce-de-motosiklet-kazasi-18466152/ U.T.:04.05.2025

URL-9: https://trafikteortakakil.com/motosiklet/, U.T.:04.05.2025

URL-10: https://mosef.org.tr/, U.T.:04.05.2025

URL-11: https://www.gercekfethiye.com/kirmizi-isik-ihlali-yapan-motosiklet-kamyonetle-carpisti-1-i-agir-2-yarali/95649/?p=3; https://www.gercekfethiye.com/bakan-yerlikaya-ehliyeti-gecici-olarak-geri-alinip-teslim-edilmeyen-surucu-sayisi-689-bin-946/97469/; https://www.gercekfethiye.com/fethiye-de-trafik-kazalari-nasil-onlenebilir-can-guvenligi-icin-oneriler/96501/?utm_campaign=bildirt.com&utm_source=bildirt_p; https://www. gercekfethiye.com/traktorle-motosiklet-carpisti-1-olu-1-yarali/96515/?utm_campaign=bildirt.com&utm_source =bildirt_push&utm_medium=bildirt_push; https://www.icisleri.gov.tr/icisleri-bakanimiz-sayin-ali-yerlikaya-gundem-ve-trafik-tedbirleri-konularinda-aciklamalarda-bulundu, U.T.:04.05.2025

URL-12: https://halktv.com.tr/gundem/motosikletlilere-akaryakit-indirimi-geliyor-tek-bir-sart-var-920998h, U.T.:04.05.2025

URL-13: https://www.facebook.com/reel/589206123894939,U.T.:04.05.2025

URL-14: https://www.inletlaw.com/blog.com/blog/2025february/most-common-places-for-motorcycle-accidents-unde/, https://www.nhtsa.gov/road-saffety/motorscycles/, https://www.parishedevaughn.com/blog/the-psychsological-impact-of-motorcycle-accidents-on-riders, https://www.rjrlaw.comemotional-riding U.T.:05.05.2025

TEŞEKKÜRLER



TÜRKİYE CUMHURİYETİ
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

GÜNDEME DAİR: MOTOSİKLET KAZALARINA KARŞI EYLEM PLANI

BİR KURAL 1 ömür

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

#birkural1ömür

09.05.2025



SUNUŞ PLANI

01 Motosikletlere İlişkin Mevcut Durum

02 Motosikletlerin Karıştığı Trafik Kazaları

03 Motosiklet Denetimleri Eylem Planı

MOTOSİKLETLERE İLİŞKİN MEVCUT DURUM



MOTOSİKLETLERE İLİŞKİN MEVCUT DURUM

Toplam Motorlu Taşıt Sayısı

23.2 *Milyon* — **24.1** *Milyon* — **25.3** *Milyon* — **26.5** *Milyon* — **28.7** *Milyon* — **31.3** *Milyon*



%14,4
MOTOSİKLET



3.3 *Milyon* — **3.5** *Milyon* — **3.7** *Milyon* — **4.1** *Milyon* — **5.1** *Milyon* — **6.3** *Milyon*

%20'ye çıkmıştır.

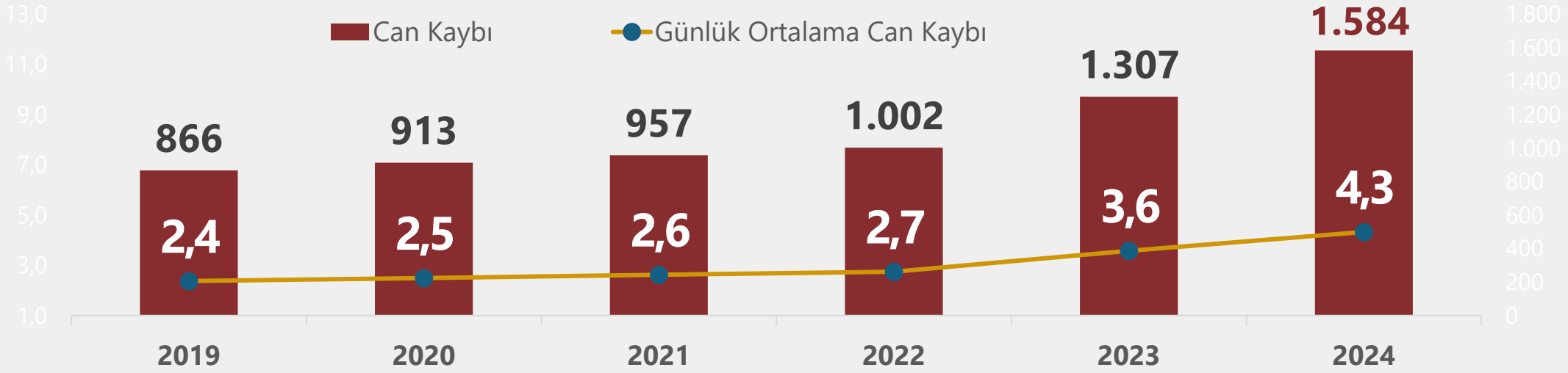
2019 **2020** **2021** **2022** **2023** **2024**

Motosiklet/
Motorlu Bisiklet Sayısı

Son bir yılda diğer araçlardaki artış **%5,8** **'iken** **Son bir yılda motosikletlerdeki artış** **%23,3** **'tür.**

MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI

CAN KAYBI



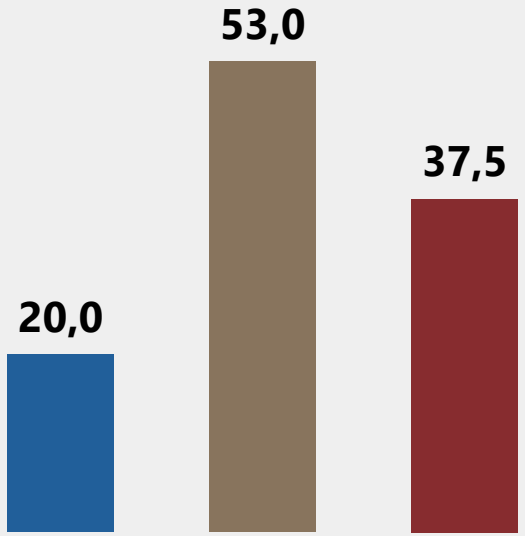
2024 YILINDA GÜNLÜK CAN KAYBI

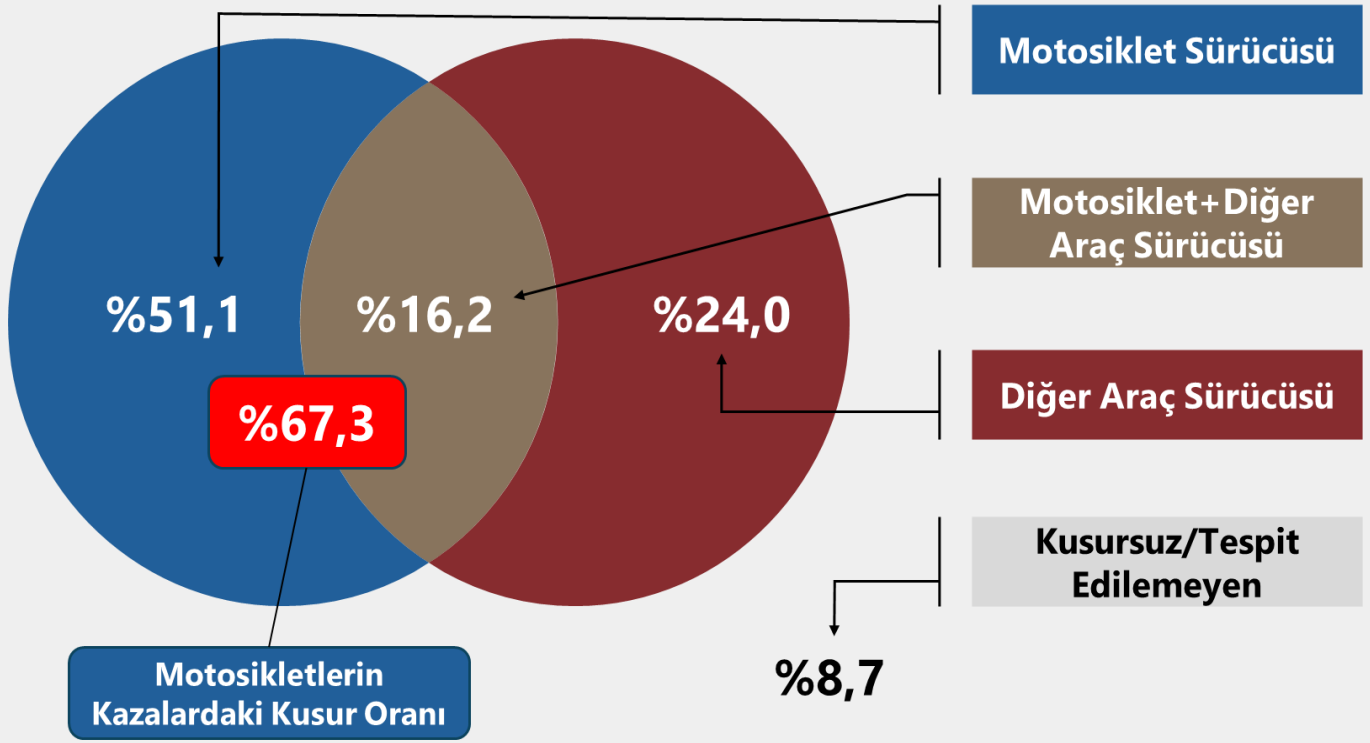
4,3

MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI

Ülkemizde meydana gelen
her 2 kazadan birine
motosikletler karışmaktadır.

Her 3 kazadan 2'sinde
motosiklet sürücüleri
kusurludur.



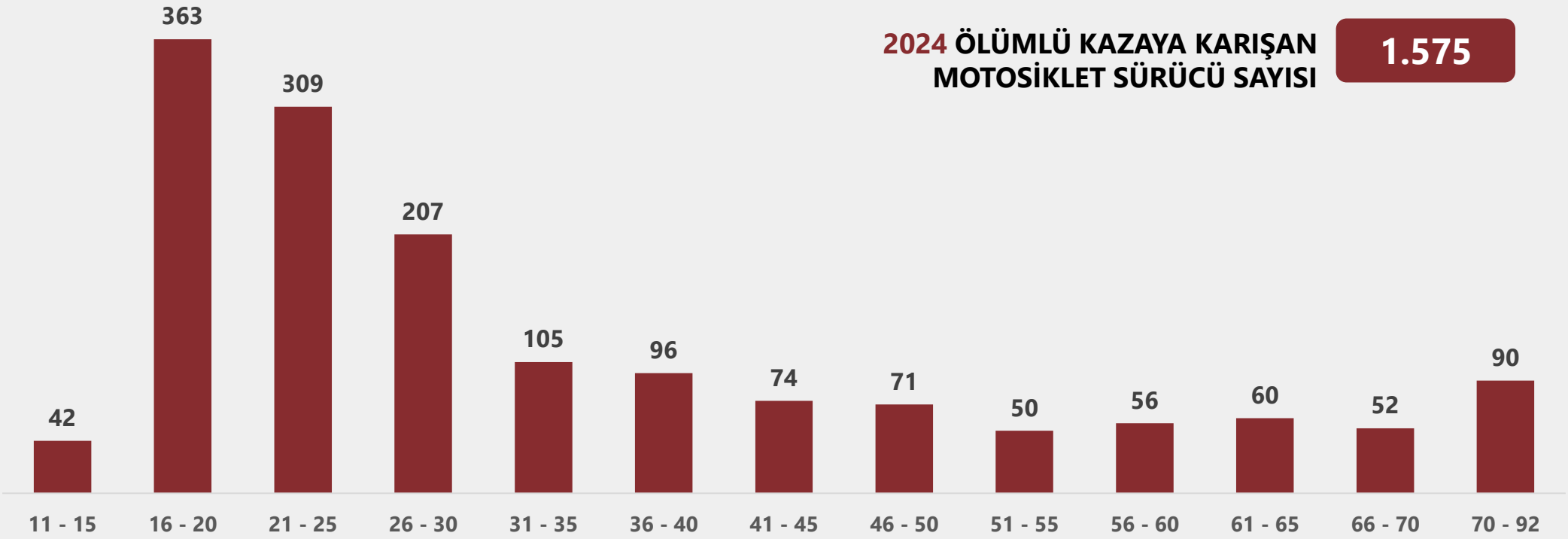


MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI

TÜR	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2023-2024 Artış (%)	2023-2024 Reel Fark
KAZA	44.729	44.632	62.806	69.428	90.007	123.712	%37,4	33.705
CAN KAYBI	866	913	957	1.002	1.307	1.584	%21,2	277
YARALI	55.783	53.976	74.548	83.002	109.952	151.368	%37,7	41.416

MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI

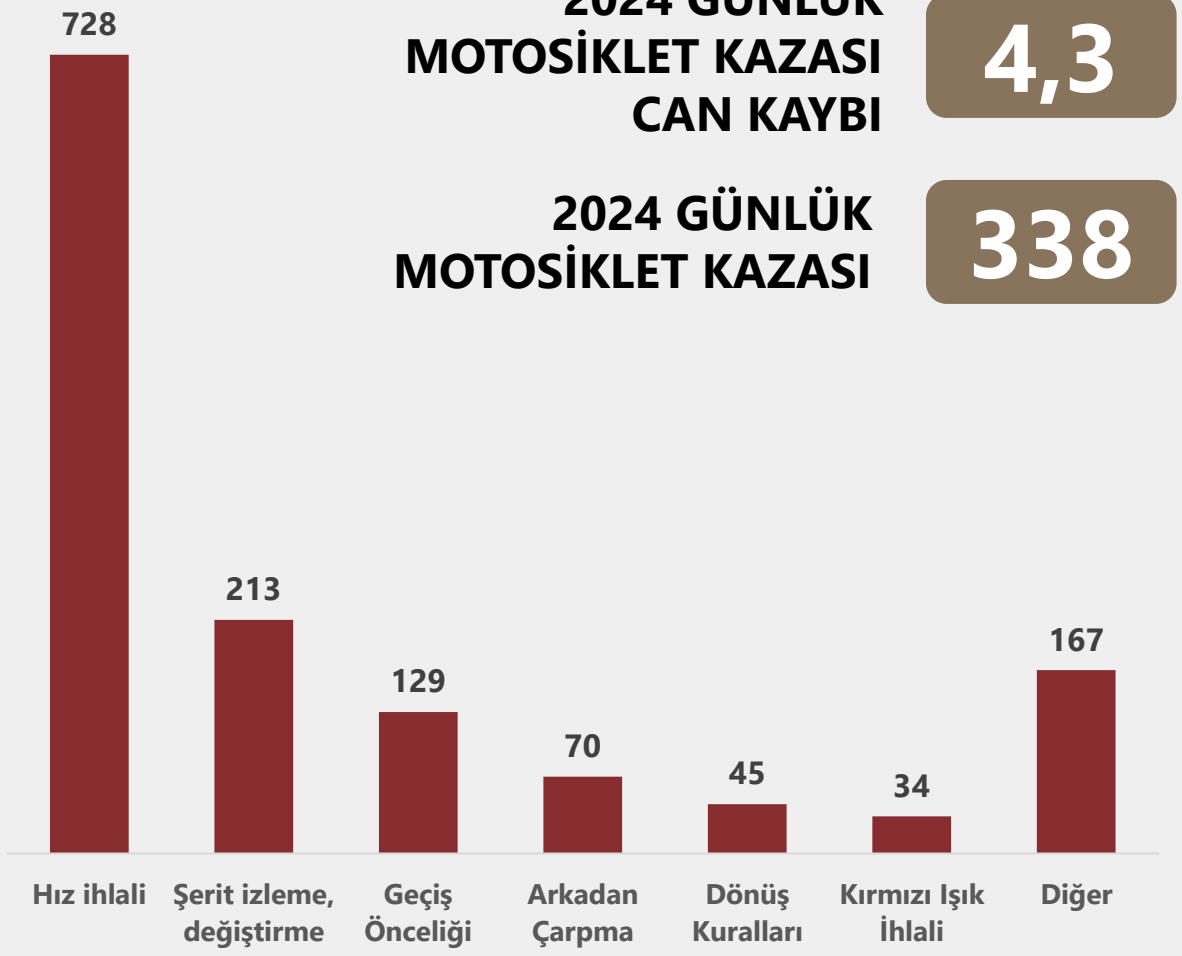
2024 ÖLÜMLÜ KAZAYA KARIŞAN MOTOSİKLET SÜRÜCÜ SAYISI **1.575**



MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİNİN YAŞ GRUPLARI

16-30 YAŞ ARASI SÜRÜCÜ ORANI **%52,06**

MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI



2024 GÜNLÜK MOTOSİKLET KAZASI CAN KAYBI **4,3**

2024 GÜNLÜK MOTOSİKLET KAZASI **338**

2024 TOPLAM CAN KAYBI

MOTOSİKLET SÜRÜCÜSÜ	1.228
MOTOSİKLET YOLCUSU	190
YAYA	112
DİĞER ARAÇ SÜRÜCÜ VE YOLCUSU	54

2024 Yılı Emniyet-Jandarma Trafik kazası Tespit Tutanaklarına göre düzenlenmiştir.

MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI

			
Kask Yok/Takılı Değil: % 30,2	**Muayene Yok: % 31,9**	**Sürücü Belgesiz/Yetersiz: % 33,4**	**Tescilsiz: % 8,4**
			
Yandan Çarpma / Devrilme, Savrulma: % 49,7	**Tek Araçlı: % 46,6**	**Cadde/Sokak: % 37,9**	**Yerleşim Yeri: % 57,7**

Motosikletlerin karıştığı kazalarda sürücülerin %33,4'ünün sürücü belgesiz / yetersiz sürücü belgeli olduğu, büyük çoğunluğunun kask kullanmadığı, motosikletlerin %31,9'unun muayenesiz olduğu görülmektedir.

MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI

2024 YILI MOTOKURYELERİN KARIŞTIĞI KAZA SAYISI

22.545

(%18,2)

2024 YILI MOTOKURYE KAZASI CAN KAYBI

76

(%4,8)



MOTOSİKLETLERİN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARI





SON 1 YILDA ARTIŞ ORANI

Denetim	Cezai İşlem	Kask Cezai İşlem
%114	%101	%115

MOTOSİKLET DENETİMLERİ EYLEM PLANI

AMAÇ	Motosiklet/Motorlu Bisiklet Kazalarının Azaltılması, Sürücü Güvenliğinin Artırılması ve Trafik Güvenliğinin İyileştirilmesi
Hedef-1	Güvenli Motosiklet Kullanımı kampanyasının yürütülmesi
Hedef-2	Trafik güvenliğini iyileştirmek, kazaları azaltmak ve motosiklet/motorlu bisiklet sürücülerinin yasalara uygun davranışlarını teşvik etmek amacıyla trafik denetim stratejileri geliştirerek etkin, sürekli ve yoğun trafik denetim mekanizmalarının oluşturulması
Hedef-3	Trafik güvenliğinin iyileştirilmesine yönelik motosiklet/motorlu bisiklet sürücülerine eğitim verilmesi
Hedef-4	Denetimlerin etkinliğinin ve yaptırımların caydırıcılığının artırılmasına yönelik mevzuat düzenlemeleri yapılması

MOTOSİKLET DENETİMLERİ EYLEM PLANI

Hedef-1: Güvenli Motosiklet Kullanımı kampanyasının yürütülmesi

- Güvenli Motosiklet Kullanımı" kampanyasının hayata geçirilmesi
- Güvenli Motosiklet Kullanımı kampanyası kapsamında eğitici film/kamu spotu, afiş ve broşür hazırlanması
- Motosiklet sürücülerini ve yol kullanıcılarını trafik güvenliği konusunda bilgilendirmek amacıyla ulusal ve yerel radyo/televizyon programlarına katılım
- Motosiklet sürücülerine yönelik farkındalığın artırılması için diğer sürücülerin bilgilendirilmesi amacıyla kurum ve kuruluşlarla iş birliği yapılması
- 21 Haziran "Dünya Motosiklet Günü"nde motosiklet sürücülerine yönelik etkinlik düzenlenmesi
- "Karayolu Trafik Güvenliği Günü ve Haftası" etkinlikleri kapsamında 2025 yılında "güvenli motosiklet kullanımı" temalı etkinliklerin düzenlenmesi

MOTOSİKLET DENETİMLERİ EYLEM PLANI

Hedef-2: Trafik denetim stratejileri geliştirerek etkin, sürekli ve yoğun trafik denetim mekanizmalarının oluşturulması

- 2024 yılına göre motosiklet/motorlu bisikletlerin karıştığı trafik kazalarının önlenmesi amacıyla trafik kolluğunca gerçekleştirilen denetimlerinde artış sağlanması
- Motosiklet ve motorlu bisikletlerin hareket kabiliyetleri dikkate alınarak rutin/alışılmış uygulama yerleri ve denetimlerin dışında, trafik birimlerinde oluşturulacak sivil ekip ve personelden istifade edilerek denetim yapılması
- Trafik harici diğer birimlerin motosikletli ekipleriyle denetimlerin müşterek olarak gerçekleştirilmesi
- Trafik harici diğer birimler tarafından, sistem üzerinden motosiklet/motorlu bisikletler ile sürücülerinin trafik yönünden denetlemeye başlamanması
- Ülke genelinde görevli tüm sivil ekipler tarafından motosiklet/motorlu bisikletlere yönelik eşzamanlı denetimler yapılması
- Ülke genelinde trafik harici diğer resmi ve sivil ekipler tarafından motosikletlerin kural ihlallerinin denetlemesine yönelik özel denetimler yapılması
- PTS kameralarının araçların arka plakasını okumasına yönelik çalışmalar yapılması
- Kent Güvenlik Yönetim Sistemi üzerinden yapılan denetimlerde motosikletlerin yaptığı ihlallerin tespit edilen tüm ihlallere karşılaştırılması ve analizi
- Farkındalık oluşturulması amacıyla motosikletlere yönelik yapılan denetim sonuçlarının sosyal medya ve yerel basınla paylaşılması
- Asayiş Saati toplantılarında motosiklet/motorlu bisiklet kazalarının azaltılmasına yönelik yürütülen denetim ve faaliyetlerin değerlendirilmesi

MOTOSİKLET DENETİMLERİ EYLEM PLANI

Hedef-3: Trafik güvenliğinin iyileştirilmesine yönelik motosiklet/motorlu bisiklet sürücülerine eğitim verilmesi

- Motosiklet sürücülerinin trafikte dikkat edeceği hususlar ve temel davranış şekillerini içeren "Güvenli Motosiklet Sürücülüğü" eğitim modülünün standart hale getirilmesi
- Motosiklet sürücülerine trafik güvenliği konusunda eğitim verilmesi için motosiklet ile kurye taşımacılığı yapan firmalar, motokurye esnaf odaları, motosiklet federasyonları ile işbirliği yapılması
- Zorunlu askerlik hizmeti kapsamında bulunan er ve erbaşlara yönelik motosiklet sürüş güvenliği konusunda eğitimlerin verilmesi
- Ölümlü ve yaralanmalı kazalara neden olan motosiklet sürücü kusurları konusunda farkındalığı artırmak amacıyla çalışmalar yapılması
- Motosiklet sürücülerine yönelik düzenlenen festivaller veya etkinliklerde bilgilendirme çalışmaları yapılaması
- Motosiklet sürüş güvenliğine yönelik hazırlanan afiş, broşür ve eğitici filmin sürücü kurslarında sürücü adaylarına gösterilmesine yönelik çalışmaların yapılması
- Yaşam tünellerinde, TÜVTÜRK muayene istasyonlarında, yol kontrol noktalarında, noterlerde, nüfus ve vatandaşlık müdürlükleri gibi alanlarda motosiklet sürüş güvenliği kapsamında hazırlanan afişler vasıtasıyla sürücülerin bilgilendirilmesi
- Yaygın eğitim kurslarında öğrenim gören kursiyerler başta olmak üzere motosiklet sürüş güvenliği konusunda hazırlanan afiş ve broşürlerin dağıtılması
- Üniversitelerde ve liselerde motosiklet güvenliği konulu düzenlenen etkinliklere (toplantı, seminer, söyleşi, konferans, panel, sempozyum vb.) katılım

MOTOSİKLET DENETİMLERİ EYLEM PLANI

Hedef-4: Denetimlerin Etkinliği ve Yaptırımların Caydırıcılığı Konusunda Mevzuat düzenlemeleri yapılması

2918 Sayılı KTK Kapsamında;

- Kask Kullanmama, Akrobatik Hareket Ve Yarış Ceza Kataloğu (TASLAK)
- Sürücü Belgesiz Veya Sürücü Belgesi Geri Alındığı Halde Araç Kullanma Ceza Katoloğu (TASLAK)
- ‘DUR’ İhtarına Uymayarak Kaçma Ceza Katoloğu (TASLAK)
- Kırmızı Işık İhlal Ceza Katoloğu (TASLAK)
- Şerit İzleme Ve Değiştirme Kuralları Ceza Katoloğu (TASLAK)

MOTOSİKLET DENETİMLERİ EYLEM PLANI

Hedef-4: Denetimlerin Etkinliği ve Yaptırımların Caydırıcılığı Konusunda Mevzuat düzenlemeleri yapılması

2024 MOTOKURYELERİN KARIŞTIĞI KAZA SAYISI

22.545 (%18,2)

2024 MOTOKURYE KAZASI CAN KAYBI

76 (%4,8)

Motokurye ve işletmelere yönelik mevzuat düzenlemeleri kapsamında;

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu (BTK) tarafından **Posta Sektörüne İlişkin Yetkilendirme Yönetmeliği** değişikliği 8 Mart 2025 tarihinde yayımlanmıştır.

Motokuryeler ile ilgili Karayolu Taşıma Yönetmeliğinde taslak değişiklik çalışmaları devam etmektedir.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

GÜNDEME DAİR: MOTOSİKLET KAZALARINA KARŞI EYLEM PLANI

BİR KURAL 1 ömür

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI

#birkural1ömür

09.05.2025

TRAFİKTE İDARENİN SORUMLULUĞU

[*]Prof. Dr. Zehra ODYAKMAZ

Sayın Katılımcılar,

Bildirimin **amaçlarından biri**, "trafik" sorununu idarenin yükümlülüğü açısından ele alırken bir hukuk devletinin en önemli şartlarından biri olan "idarenin sorumluluğu" üzerinde yoğunlaşmaktır.

İkinci amacım ise, yapay zekânın önemini, önleyici etkisini veya kullanıldığı yerlerin doğru olup olmadığını daha sonra tartışmaya açılması için hatırlatmaktır.

Bildirimde özellikle **vurgulamak istediğim husus** ise, her sorunun çözümünde esas alınması gerekenin "**insan unsuru**" olduğudur.

Bu konuşmam idarenin sadece trafikteki sorumluluğu ile sınırlıdır.

"**İdare**" sözcüğü; hem bir faaliyet, yönetmek anlamına gelir hem de bu faaliyeti yerine getiren kuruluşları anlatmak için kullanılır.

Sorumluluk; zarar doğurucu davranışın sonuçlarını giderme yükümlülüğüdür.

Burada idarenin trafik ile ilgili yükümlülüklerine örnekler verip sonra yine sorumluluk konusuna dönelim.

Karayollarının yapımı, bakımı, onarımı; yol düzeyinin düzgünlüğü; asfalt kalitesi; köprü, tünel, refüjlerin güvenliği; belirli yerlerin itfaiye, polis, ambulânsın gireceği şekilde düzenlenmesi; trafik işaret ve levhalarının doğru yerde, görünür ve anlaşılır şekilde konumlandırılması; cadde ve sokak yönlendirmelerinin yapılması; aydınlatmanın kavşaklar, yaya geçitleri gibi riskli alanlarda doğru kullanılmasının sağlanmasını örnek olarak sayabiliriz.

Bu konulardaki yükümlü idarenin duruma göre şehir dışı yollarda meydana gelen kazalarda Karayolları Genel Müdürlüğü ve şehir içi yollarda belediyeler olduğunu söyleyelim ve sorumluluk konumuza dönelim.

[*] Ufuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kamu Hukuku Bölüm Başkanı.

İdarenin sorumluluğu kusurlu sorumluluk ve kusursuz sorumluluk olmak üzere ikiye ayrılır:

Kusurlu sorumluluk; başka bir ifadeyle idarenin **hizmet kusuru**, idarenin yürüttüğü bir hizmetin kurulmasında, düzenlenmesinde ve işleyişindeki bozukluk, aksaklıktır.

Hizmet kusurunun somut görünümleri üç türlüdür: hizmetin kötü işlemesi, geç işlemesi ve hiç işlememesi.

Hizmetin kötü işlemesi; hizmetin beklenen özen, dikkat ve kalitede yapılmaması, gereği gibi yürütülmemesidir.

- Rögar kapağı, pimlerinin gevşek olmasından dolayı üzerinden geçen aracın alt kısımlarına zarar vermiştir. İdarenin hizmet kusuru vardır.
- Danıştay; idarenin önlem almamak, levha koymamak gibi pasif tutumunun da tazmin sorumluluğu doğurabileceğini kabûl etmiştir.
- Karayolları üzerindeki trafik levhalarının yanlış yerlere konulması,
- İdarenin karayollarında asfaltlama çalışması yaparken gerekli önlemleri almayıp, davacıya ait hayvanların zift çukuruna düşüp ölmesine neden olmasını

hizmetin kötü işlemesine örnek verebiliriz.

Hizmetin geç işlemesi; hizmetin makûl sayılmayacak bir gecikme ile yerine getirilmesidir.

- Bir kavşakta arızalanan trafik ışıklarının, yetkililere defalarca bildirilmesine rağmen günlerce tamir edilmemesi sonucu yoğun trafik sıkışıklığı ve kazaların oluşması, ambulâns gibi âcil araçların geçişinin aksaması,
- Trafik kazasından sonra yolların uzun süre kapalı kalması, gerekli ekiplerin geç müdahale etmesi,
- Yoğun kar yağışında yolların zamanında tuzlanmaması, ulaşımın saatlerce aksaması,
- Trafik polisi veya ekiplerinin, trafik akışını düzenlemekte gecikmesi nedeniyle tıkanıklığın büyümesi, geç işlemeye örnektir.

Hizmetin hiç işlememesi; idarenin üstlendiği faaliyetleri hiçbir şekilde yerine getirmemesi, getirememesidir.

- Bakımsızlık yüzünden dolan boşaltma kanallarının, yağan yağmurlar nedeniyle taşması, trafik kazasına sebebiyet vermesi,
- Karlı ve buzlu havaya rağmen idarenin tuzlama yapmaması nedeniyle birçok trafik kazasının meydana gelmesi,
- Yol onarımı sırasında gece gerekli ışıklandırmanın yapılmaması,
- Kazanın meydana geldiği yol üzerinde mıcır bulunması ama mıcırlı bölgeyi gösteren trafik işaret levhası konulmamış olması, hiç işlememeye örnektir.

Burada Anayasanın 65.maddesine de kısaca değinmek gerekir. Bu hükme göre, "*Devlet, sosyal ve ekonomik alanlarda anayasa ile belirlenen görevlerini…. malî kaynaklarının yeterliliği ölçüsünde yerine getirir.*"

Bu anayasa maddesi karşısında hizmetin hiç işlememesi, idarenin malî kaynaklarının yetersizliğinden ileri gelmiş ise, hizmet kusuru sayılmayacak mıdır? Malî kaynakların yetersizliği nedeniyle sorumluluk hallerini sınırlamak gerekir. Aksi takdirde idare her zaman malî kaynaklarının yetersizliğini ileri sürerek sorumluluktan kurtulabilir.

Kamu düzenini sağlamak idarenin aslî görevlerindendir. Sözkonusu gerekçeyi trafikle ilgili yükümlülüğü için ileri süremez.

Kusursuz sorumluluk; idarenin tutum ve davranışlarında kusurlu olmamasına rağmen sorumlu tutulmasıdır. İdareye mâl edilecek bir kusur yoktur. İdarenin davranışı ile uğranılan zarar arasında nedensellik bağının (illiyet rabıtasının) ispat edilmesi yeterlidir.

İdare, hukuka uygun faaliyetlerinden de kusursuz sorumlu olabilir.

Kusursuz sorumluluğun dayandığı iki ilke veya dayanak vardır: Birincisi tehlike (risk) ilkesi, diğeri ise kamu külfetleri karşısında eşitlik ilkesi diğer adıyla fedakârlığın denkleştirilmesi ilkesidir.

Tehlike ilkesine bakalım:

Genel olarak bazı faaliyetler bünyesinde tehlike taşımaktadırlar. Bu faaliyetlerin kişilere zarar vermesi durumunda, bu faaliyet sahiplerinin kusurlu olup olmadıklarına bakılmadan zararın giderilmesi düşüncesine dayanır. Tehlikeli faaliyet ile meydana gelen zarar arasında nedensellik bağının bulunması yeterlidir.

İdare hukukunda, böyle bir durumda idarenin "kurtuluş kanıtı" getirerek, yani sözkonusu tehlikenin önlenmesi için her türlü tedbiri aldığını, gereken özeni gösterdiğini kanıtlayarak bile sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.

Tehlike ilkesinin uygulandığı durumları şöyle sıralayabiliriz:

Birinci olarak **idarenin tehlikeli faaliyetleri veya tehlikeli araç ve gereçleri** vardır.

Örn.: Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yol çalışması yapılıyor. Çalışan iş makinasından yola âni şekilde taş düşüyor ve seyir halindeki bir araca çarparak maddî hasara sebep oluyor. Kazanın olduğu yerde uyarı levhası mevcut, ekip de görevini usulüne uygun şekilde yapmaktadır. Danıştay, yol bakım çalışmasının tehlikeli faaliyet kapsamında olduğunu ifade etmiş, meydana gelen zarar idarenin kusuru olmadan doğmuş olsa bile tehlike (risk) sorumluluğu gereği idarenin tazmin etmesine karar vermiştir. Bu kararını da fedakârlığın denkleştirilmesi ilkesine dayandırmıştır.

İkinci olarak, "**meslekî risk**"; kamu hizmetinde çalışan bir kişinin görevi sırasında veya görevi nedeniyle zarara uğraması durumudur. Bu zarar bu kamu hizmetinin kaçınılmaz bir tehlikesi olarak kabûl edildiği için ortaya çıkan zarar kusuru bulunmayan idare tarafından tazmin edilecektir.

Örn.: Bir asker, askerî araçla intikali sırasında şiddetli yağmurun etkisiyle aniden ortaya çıkan sel sularına kapılarak boğuluyor. Erin kardeşlerine idare kusursuz olmasına rağmen tazminat ödeyecektir.

Örn.: Yangın söndürmeye giderken itfaiyecinin bindiği araç devriliyor. Ölen itfaiyecinin yakınlarına idarenin tazminat ödemesi gerekir.

Kamu külfetleri karşısında eşitlik ilkesinde (Fedakârlığın denkleştirilmesi ilkesi) daha farklı bir durum var. Burada idarenin hiçbir kusuru yok, tehlikeli bir faaliyeti yok, tehlikeli araç-gereç kullanması da yok. İdare hukuka uygun ve kamu yararı için bir idarî faaliyette bulunuyor.

Bu idarî faaliyetten bazı kişilerin diğerlerine göre özel ve olağandışı bir zarara uğramaları durumunda bu zararın idare tarafından tazmin edilmesi işte bu bahsettiğim ikinci ilkeye göre olur.

Örn.: Yol yapımında kullanılan taş ve kum ocağından çevreye yayılan tozlar nedeniyle etraftaki pamuk ürünleri zarar görmüş, idarenin ürün sahibine zararını ödemesi icap eder.

Kamu külfetleri karşısında eşitlik ilkesinin kullanıldığı bir Anayasa Mahkemesi kararını size aktarmak istiyorum: Önce sonucu söyleyeyim, sonra ayrıntıya gireyim.

Anayasa Mahkemesi diyor ki: "Bir sokağın trafiğe kapatılması nedeniyle oluşan gelir kaybının idare tarafından tazmin edilmesi gerekir."

Olay kısaca şu:

Ankara Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (UKOME) kararı ile yabancı bir devlete ait büyükelçiliğin bulunduğu sokak, büyükelçiliğin güvenliğinin sağlanması amacıyla yaya ve araç trafiğine kapatılmış. Bundan dolayı da davacının maliki olduğu taşınmazın kira gelirinde azalma meydana gelmiş. Bölge sakinleri önce UKOME'ye başvurarak sokaktaki engel ve bariyerlerin kaldırılmasını talep etmişler, talepleri kabûl edilmiş, ancak bu olumlu karar idare tarafından uygulanmamıştır.

Bölge sakinleri idareye dilekçe ile başvurmuş, UKOME tarafından alınan kararın uygulanmasını istemişlerdir. İdare bu talebe olumlu cevap vermemiş, böylece talep zımnen reddedilmiştir.

Başvurucular, idare mahkemesinde dava açmış, dava reddedilmiş, Danıştaya temyize gitmiş, temyiz istemleri reddedilmiş, ardından karar düzeltme talepleri de reddedilmiştir.

Bunun üzerine başvurucular ilk derece mahkemesinde ve Danıştayda "kusursuz sorumluluk" ilkesinin tartışılmadan karar verilmiş olması nedeniyle Anayasa Mahkemesine başvurmuşlardır. Anayasa Mahkemesi şöyle karar vermiştir:

"Toplumun menfaatine olan tedbirlerden bazen külfetler doğmaktadır. Doğan bu külfete kişilerin tahammül gösterme mecburiyetiyle karşı karşıya bırakılmaları halinde, kamu yararı ile kişilerin hakları arasında makûl bir denge kurulmalıdır."

Burada kamu yararını sağlamak amacıyla doğan külfetle malikin yani mülk sahibinin mülkiyet hakkı arasında kurulması gereken makûl denge malik aleyhine bozulmuştur. Bu bozulma da mülkiyet hakkına yapılan müdahaleyi orantısız hale getirmiştir.

Çünkü "kamu külfetleri karşısında eşitlik ilkesi" veya diğer adıyla "fedakârlığın denkleştirilmesi ilkesi" ilk derece mahkemesinin ve Danıştayın karar verme süreçlerinde

incelenmediği için, başvuruculaların mülkiyet hakkının ihlâl edildiği sonucuna varılmıştır. O halde idare tazminat ödemek durumundadır.

İdarenin sorumluluğunun doğabilmesi için üç şart gerekir:

Birincisi ortada bir "**idarî tutum ve davranış"ın** bulunması gerekir.

İdarenin sorumlu tutulabilmesi için ikinci şart, ortada bir "**zarar**"ın olması şartıdır.

İdarenin bir zarardan sorumlu tutulması için üçüncü şart; "**zarar ile eylem arasında nedensellik bağı**"nın, yani sebep-sonuç ilişkisinin bulunmasıdır.

İdarenin sorumluluğunu kaldıran veya azaltan sebepleri çok kısaca sayalım:

Birincisi **mücbir sebep**, diğer bir deyişle zorlayıcı nedenlerdir.

Ör.: Heyelan, yıldırım düşmesi, deprem, vs.

Mücbir sebebin bulunması durumunda idarî tutum ve davranış ile zarar arasında nedensellik bağı kurulamaz. Bu sebeple idarenin kusurlu sorumluluğuna da kusursuz sorumluluğuna da hükmedilemez.

Beklenmeyen durum yani **kaza**, idarenin kusurlu sorumluluğunu ortadan kaldırır, ancak kusursuz sorumluluğunu kaldırmaz, çünkü idare olayın içindedir.

Örn: Uçuş sırasında uçağın karbüratörüne kuş girmesi. Burada idareye ait taşıtların kaza yapması sözkonusudur.

Eğer **zarar görenin tutum ve davranışı**, zarar ile idare arasındaki ilişkiyi kesecek nitelikte ise, idare hem kusurlu hem kusursuz sorumluluktan kurtulur.

Üçüncü kişilerin kusuru sözkonusuysa, yani zarara üçüncü kişi sebep olmuşsa, idarenin kusurlu sorumluluğu sözkonusu olamaz ancak idarenin kusursuz sorumluluğu devam eder.

Konuyla ilgili **önerilerim** kısaca şöyledir:

Birinci önerim; **çevre kirliliği ve iklim değişikliğiyle mücadele** sürecine trafik ve idareyi de katarak, bu ortak sorunun birlikte yürütülmesidir.

Toplu taşımanın teşvik edilmesi, elektrikli araçlar için şarj istasyonlarının arttırılması, bisiklet yollarının çoğaltılması trafik yönetiminde sürdürülebilir yaklaşımlar olacaktır.

İdarenin bu sürece katılımı; konuyla ilgili mevzuat geliştirme, teşvik mekanizmaları, kentsel plânlama, denetim ve yaptırımlar ve farkındalık kampanyaları ile olacaktır.

Bu kapsamda, Çevre Kanunu ve İklim Kanunu hükümleri titizlikle uygulanmalı, egzoz emisyon ölçümleri düzenli yapılmalı, şehir plânlamalarında iklim değişikliği ve sürdürülebilir ulaşım ilkeleri dikkate alınmalıdır.

İkinci önerim; **yapay zekâ ve trafik** konusunda ilgilileri daha fazla düşünmeye davet etmektir.

Trafik kazalarını azaltmak amacıyla BM Karayolu Güvenliği İşbirliği kapsamında yapılan çalışmalar yapay zekânın yol güvenliği ve hız sınırlarının korunmasında önemli rolü olduğunu gösteriyor. Yapay zekânın trafikte kullanım alanlarının bir kısmı; otonom (sürücüsüz) araçlar, trafik denetimi ve güvenliği, trafik ışıklarının sürelerinin ayarlanmasıdır. Burada sorumluluk konusunda yine ilgilileri düşünmeye davet ediyorum.

Bir otonom araç kaza yaparsa sorumlu kim olur? Sürücü mü? Üretici mi? Yazılım geliştiricisi mi?

Yapay zekânın sebep olacağı maddî manevî zararlar kimden, nasıl tazmin edilecek? Yapay zekânın cezaî sorumluluğu var mı, yok mu? Varsa nasıl bir yaptırım uygulanacak? Yapay zekânın hukukî açıdan bir kişiliği var mı?

Cezaların şahsiliği prensibi gereği cezaî sorumluluk yapay zekâya yüklenemeyecek, ama yazılımcı veya sistem sorumluları sorgulanabilir.

AB ve BM Avrupa Ekonomik Komisyonu bu konularda çalışmaktadır. Yapay Zekâ Kanunu ile etik ve güvenlik ilkeleri tanımlanmaktadır.

Bu arada yapay zekâ destekli kameraların yaygın kullanımının, bireylerin mahremiyet haklarını ihlâl edebileceği de dile getiriliyor. Yine ilgilileri çalışmaya davet ediyorum.

Ancak, kanunların veya tüm dünyada karayolu güvenliği için sarfedilen çabalar sonucunda ortaya çıkan mesela Stockholm Deklarasyonu'nun, Vizyon Sıfır gibi çalışmaların hiçbirinin "insan unsuru"na eğilmek ve eğitmek kadar etkili olamayacağını düşünmekteyim.

Her zaman her başarının veya başarısızlığın ana öznesi "insan unsuru"dur.

Kazaların büyük kısmı kuralları bilmemekten veya ihmalden kaynaklanır. Her bin (1000) kazanın yalnızca dördü yol kaynaklıdır. Kalanı insanların yaptığı hatalardır.

O halde trafikte idarenin sorumluluğuna; devlet okullarında, özel okullarda, anaokullarında çok yoğun trafik eğitimi dersi koymayı ve takibini yapmayı eklemeliyiz. Böylece, erken yaşta kurallara uymanın sadece bireysel değil, toplumsal bir görev olduğu anlaşılacak, başkalarının haklarına saygı gösterme bilinci gelişecektir (örneğin, yayaya yol vermek gibi).

Yaşam hakkı, sağlıklı çevre hakkı gibi temel hakları ihlâl eden ulaşım politikalarına karşı kamu denetçiliği kurumu gibi yargı dışı denetim mekanizmalarına bireylerin zarar gördüğü trafik uyuşmazlıkları için başvurulmalıdır.

Vatandaşların uğradığı zararlara ilişkin hızlı tazmin süreçleri ile ilgili sulh süreci daha da geliştirilmelidir.

Paris Anlaşması, Avrupa Ulaşım Güvenliği İlkeleri gibi uluslararası sözleşmelere uyum sağlanması için yerel yönetimlerin yetki ve sorumlulukları daha açık şekilde düzenlenmelidir.

Sonuç olarak; idarenin trafikteki sorumluluğu, kamu hizmeti yükümlülüğü, çevre koruma görevi ve insan hakları temelli yükümlülüklerle iç içedir. Bu alanda daha fazla netlik, önleyici düzenleme ve hesap verebilirlik sağlamak, hem hukukî güvenliği arttırır hem de sürdürülebilir bir ulaşım sistemine katkı sağlar.

Trafikte kazasız günlere diyerek konuşmamı bitiriyorum.















Trafik Psikolojisi Bakış Açısından Trafik Adabı (Mindfulness) ve Ulaşım Güvenliği*

Yeşim Yasak

Çankırı Karatekin Üniv. İTBF, Psikoloji Bölümü

*Bu çalışma TÜBİAK 1002 Hızlı Destek Programı Tarafından desteklenen Projenin (Proje No: 121K741) bir bölümünden üretilmiştir.

Trafik Haftası Sempozyumu, 9 Mayıs 2025
Ufuk Üniversitesi, Ankara













DİKKATLİ SÜRÜŞ

SORUMLULUK

HOŞGÖRÜ

SAYGI

EMPATİ

Trafikte, kuralları bildiğimiz halde neden ihlal ederiz?

SABIR

ÖFKE YÖNETİMİ



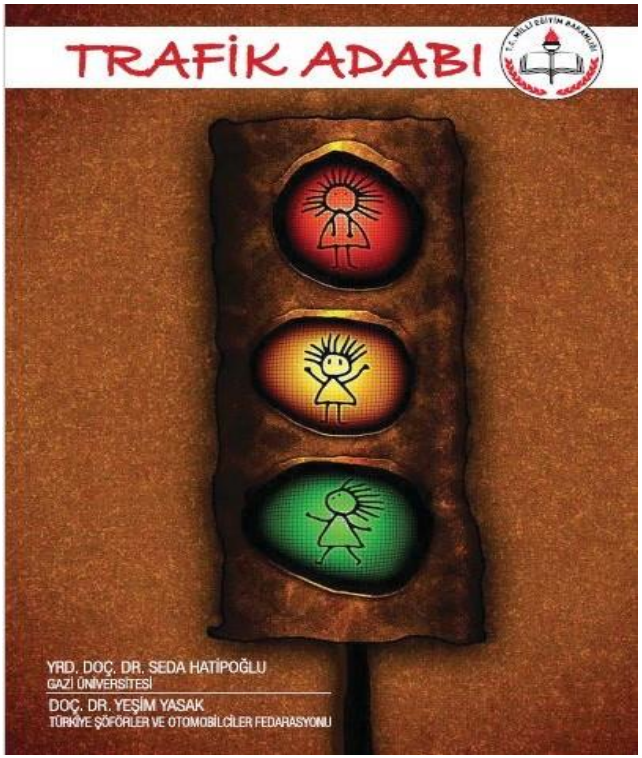





GİRİŞ

- Bu çalışma, 2015 yılında Milli Eğitim Bakanlığı, Özel Sürücü Kursları Eğitim Müfredatı Programı'na, “trafik adabı” adıyla yeni bir dersin eklenmesi kararının alınması ve ilgili yönetmeliğin yayınlanmasıyla (MEB, 2017) başlayan bir araştırma yolculuğunun son aşaması olan çalışmanın bir parçasıdır.
- ‘Trafik adabı’ kavramı ile ilgili alanyazında bir çalışmaya rastlanmadığı için araştırmacılar tarafından bir dizi çalışma başlatılmıştır.

1. Bakanlığın talebi üzerine var olan genel bilgiler çerçevesinde sürücü kurslarında kullanılacak bir kitap yazılmıştır (Hatipoğlu ve Yasak,2016).
2. Yol kullanıcılarının trafik adabı sosyal temsil/şemasını inceleme amacıyla, 286 katılımcı ile yaptıkları çalışmada bireylere açık uçlu olarak, trafik adabına ilişkin belirlenmiş olan konular sorulmuştur. İçerik analizi tekniği ile 17 ana kategoriden 108 alt kategori elde edilmiştir (Hatipoğlu ve Yasak, 2019).



Toplum Bilimleri Dergisi – Journal of Social Sciences
ISSN: 1306-7877 e-ISSN: 2147-5644
Aralık / December 2019, 27 : 485-500

Yol Kullanıcılarında Trafik Adabı Kavramı: Pilot Çalışma, Ankara Örneği

Concept of Manners in Traffic in Road Users: Pilot Study, Ankara Example

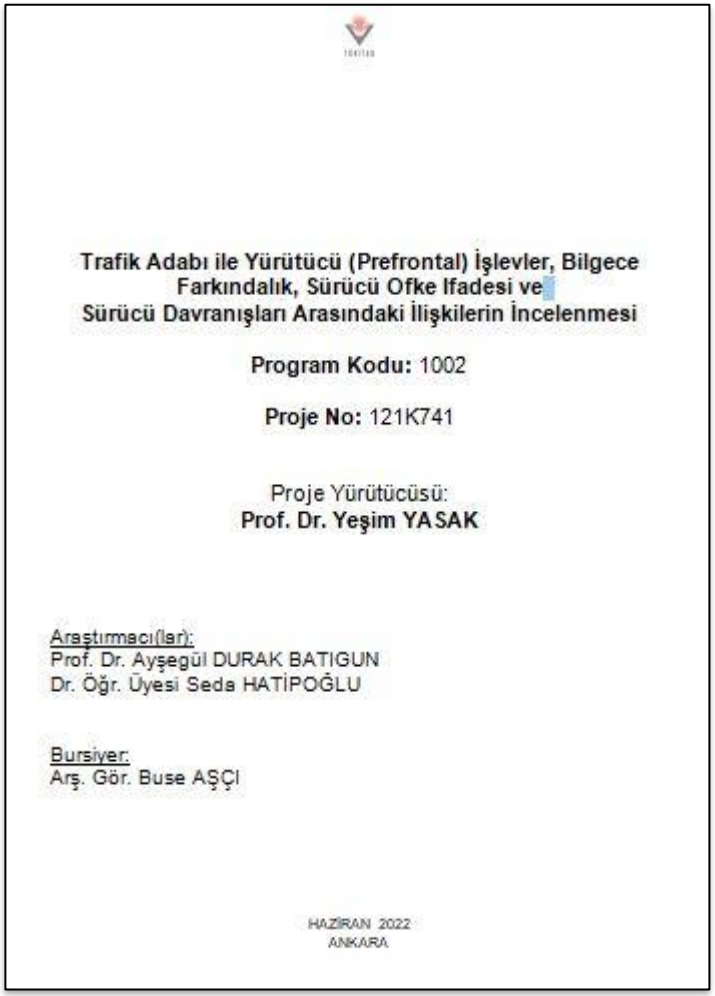
Seda HATİPOĞLU
Dr. Öğretim Üyesi Gazi Üniversitesi, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı
Dr., Gazi University, Traffic Planning and Implementation
Ankara, Turkey
sedab@gazi.edu.tr
https://orcid.org/0000-0002-4511-1914
Yeşim YASAK
Prof. Dr. Çankırı Karatekin Üniversitesi, Psikoloji Bölümü
Prof. Dr., Çankırı Karatekin University, Department of Psychology
Ankara, Turkey
yesimyasak@yahoo.com
https://orcid.org/0000-0001-5965-244X

Makale Bilgisi / Article Information
http://dx.doi.org/10.29228/tbd.2007.24793
Makale Türü / Article Types: Araştırma Makalesi / Research Article
Geliş Tarihi / Received: 11 Temmuz / July 2019
Kabul Tarihi / Accepted: 03 Eylül / September 2019
Yayın Tarihi / Published: 31 Aralık / December 2019
Yayın Sezonu / Pub Date Season: Aralık / December 2019
Cilt / Volume: 27
Sayfa / Pages: 485-500

Copyright © Publishedby Toplum Bilimleri Dergisi – Journal of SocialSciences.
Allrightsreserved. www.toplumbilimleri.com

3. TÜBİTAK projesi yapılmıştır. Bu proje kapsamında yapılan çalışmada ‘trafik adabı’ kavramının bilgece farkındalığa karşılık geldiği bulunmuş ve bilgece sürücülük tutumları ölçeği geliştirilmiştir.

4. Bilgece Sürücülük Tutumları Ölçeği geliştirilmiştir.



Trafik Adabı ile Yürütücü (Prefrontal) İşlevler, Bilgece Farkındalık, Sürücü Ofke Ifadesi ve Sürücü Davranışları Arasındaki İlişkilerin İncelenmesi

Program Kodu: 1002

Proje No: 121K741

Proje Yürütücüsü:
Prof. Dr. Yeşim YASAK

Araştırmacı(lar):
Prof. Dr. Ayşegül DURAK BATIGUN
Dr. Öğr. Üyesi Seda HATİPOĞLU

Bursiyer:
Arş. Gör. Buse AŞÇI

HAZİRAN 2022
ANKARA



Araştırma Makalesi/Original Article

NEÜNE Psikoloji Dergisi

Bilgece Farkındalıkla Sürücülük Tutumları Ölçeği (BFSTÖ) Geliştirme: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması

Yeşim Yasak[1], Ayşegül Durak Batıgün[2], Seda Hatipoğlu[3], Buse Aşçı[4]

Yasak ,Y., Durak Batıgün, A., Hatipoğlu, S. ve Aşçı, B. (2022). Bilgece Farkındalıkla Sürücülük Tutumları Ölçeği (BFSTÖ) Geliştirme: Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması. *Neune, 10*(3), 216-229. DOI: 10.7816/neune-10-24-03

Anahtar kelimeler
Trafik adabı, sürücü davranışları, sürücü eğitimi, trafik kültürü, bilgece farkındalık

Öz
Trafik adabı, denetim ve ceza korkusu olmadan kurallara uyma, yazılı olmayan ve trafik içinde karşılıklı anlaşılması gerekli olan davranışları o kişilerarası ve bu davranışları alışkanlık haline getirme şeklinde kavramsallaştırılabilir. Trafik güvenliğini o kişilerarası unsurlardan biri olan eğitimin "trafik adabını" şekillendirmek için en önemli araçlardan biri olduğu söylenebilir. Bu kapsamda Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, 2015 yılında Özel Sürücü Kursları Eğitim Müfredatı Programı'na "trafik adabı" dersini eklemiştir. Ilgili alanyazında trafik adabını ölçen bir ölçme aracı bulunmamaktadır. Çalışmanın amacı, trafik adabına ilişkin daha ayrıntılı bilgiler elde etmemizi sağlayacak olan bir ölçme aracının geliştirilmesi, geçerlik ve güvenirlik değerlerinin belirlenmesidir. Bu amaçla daha önce Hatipoğlu ve Yasak (2016) tarafından yazılmış olan "Trafik Adabı" isimli kitapta ele alınan temel başlıklar ve ilgili alanyazın göz önünde bulundurularak, ölçek maddesi olabilecek toplam 55 ifade saptanmış ve bunlar Likert tipi ölçek formatına getirilerek, örneklemle uygulanmıştır. Analizler sonucunda 33 maddeden oluşan dört faktörlü (Temel değerler, Empati ve iletişim, Hak ihlalleri ve Birbirini uyarma) bir ölçek elde edilmiştir. Faktörlerin Cronbach alfa değerleri .60 ile .89 arasında değişmektedir. Çalışmada, Sürücü Öfke Ölçeği, Sürücü Davranışları Ölçeği ve Kişilerarası İlişki Tarzları Ölçeği ise eş zamanlı geçerlik ölçütleri olarak kullanılmıştır. Yapılan korelasyon analizleri sonucunda BFSTÖ ile bu ölçekler arasında beklenen yönde ve anlamlı ilişkiler bulunmuştur. Yapılan analizler değerlendirildiğinde, BFSTÖ'nin trafik psikolojisi ve sürücü adaylarının eğitimi alanlarında kullanılabilecek geçerli ve güvenilir bir ölçme aracı olduğu söylenebilir.

Keywords
Traffic etiquette, driver behavior, driver training, safety culture, mindfulness

Development of Mindful Driving Attitudes Scale (MDAS): Validity and Reliability Study
Abstract
Traffic etiquette can be conceptualized as following the rules without fear of traffic control and punishment, acquiring unwritten behaviors that require mutual understanding in traffic, and making these behaviors a habit. It can be said that education, which is one of the elements that make up traffic safety, is one of the most important tools to shape "traffic etiquette". In this context, the General Directorate of Private Education Institutions of the Ministry of National Education added the "traffic etiquette" course to the Private Driving Courses Education Curriculum in 2015. There is no measurement tool for traffic etiquette in the related literature. The aim of the study is to develop a measurement tool that will enable us to obtain more detailed information about traffic etiquette, and to examine its validity and reliability values. For this purpose, a total of 55 statements that could be scale items were determined, taking into account the main topics covered in the book titled "Traffic Etiquette" and the relevant literature, previously written by Hatipoğlu and Yasak (2016), and these were adapted to Likert type scale format and sample was applied. As a result of the analysis, a four-factor scale (Basic Values, Empathy and Interpersonal Communication, Violations of Rights, and To Warn Each Other) consisting of 33 items was obtained. Cronbach's alpha values of the factors ranged between .60 and .89. In the study, Driver Anger Scale, Driver Behaviors Scale and Interpersonal Relationship Styles Scale were used as concurrent validity criteria. As a result of the correlation analysis, significant and expected relations were found between MDAS and these scales. When the analyses are evaluated, it can be said that MDAS is a valid and reliable measurement tool that can be used in the fields of traffic psychology and training of driver candidates.

Makale Bilgisi
Geliş tarihi: 25 Şubat 2022
Düzeltme tarihi: 5 Haziran 2022
Kabul tarihi: 15 Haziran 2022

Yazar Notu: Bu çalışma TÜBİTAK 1002 Hızlı Destek Programı tarafından desteklenmiştir (Proje No: 121K741)

DOI: 10.7816/neune-10-24-03

[1] Prof. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, yesimyasak@karatekin.edu.tr, ORCID: 0000-0001-5965-244X
[2] Prof. Dr., Ankara Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, batigun@ankara.edu.tr, ORCID: 0000-0002-8278-6419
[3] Dr. Öğr. Üyesi, Gazi Üniversitesi, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, sedah@gazi.edu.tr, ORCID: 0000-0002-4511-1914
[4] Arş. Gör., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Psikoloji Bölümü, busease@karatekin.edu.tr, ORCID: 0000-0003-1901-1827

© 2022 sunandergisi. Bu makale Creative Commons Attribution (CC BY-NC-ND) 4.0 lisansı ile yayımlanmaktadır.








AMAÇ

⑩ Çalışmanın amacı bilgece farkındalık (mindfulness) ile sürücü davranışları arasındaki ilişkide yönetici işlevler ve bilgece farkındalıkla sürücülük tutumlarının (trafik adabının) aracı rollerini belirlemektir.

- Bilgece farkındalık (mindfulness);

Bilgece Farkındalık….



Zihnin kendini yöneten, beyni değiştiren özelliği: Bilgece farkındalık

Zihnimizin çalışma alışkanlıklarını ve nedenlerini fark etmek

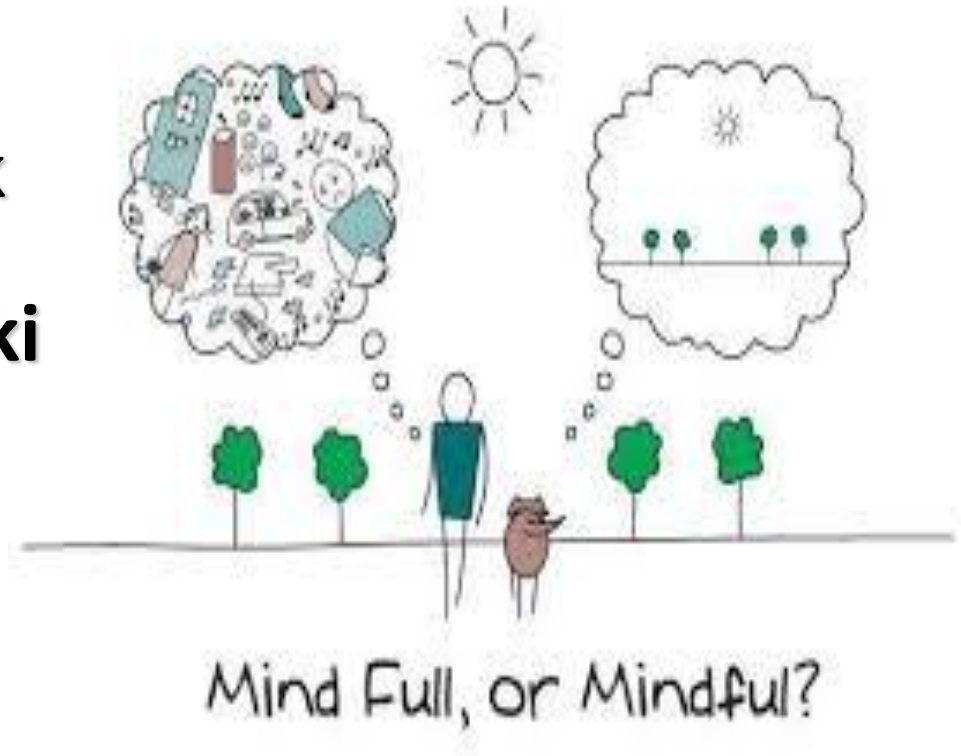
Bilgeliğimizi kullanarak daha olumluya doğru çevirmek

Otomatik işleyişi kırmak



Bilgece farkındalık (Mindfulness)

- **Tanımı**
  - **O anda** olup biten yaşantılara yönelik, **yargılama ve eleştiriden uzak** olarak **şefkat ve anlayışla** odaklanma, onları **tepki vermeden, "uzaktan izleme"**
- **O anda Yaşananlar**
  - Bedensel duyumlar
  - Düşünceler
  - Duygular



Bilgece Farkındalık: Tanımlar

- ***Dimidjian ve Linehan***
  - "O anda oluşan gerçeğin, niyetli/bilinçli ve etkili bir şekilde gözlenme, tanımlanma ve yaşanma süreci"
- ***Jon Kabat-Zinn***
  - Dikkatin amaçlı ve bilinçli olarak O anda, bedende ve zihinde olup bitenlere yönlendirildiği
  - Bu gözlemler sonucunda ortaya çıkan içeriğin
    - Yargılanmadan
    - Analiz edilmeden
    - Tepki verilmeden
    - Merakla
    - Anlayışla
    - Şefkatle
    - İzlendiği
    - Kabullenildiği bir yaşantısal süreç



KATILIMCILAR











	N=528	%
Cinsiyet		
Erkek	332	62.9
Kadın	195	36.9
Bilinmeyen	1	0.2
Yaş		
18-30 yaş	220	41.7
31-40 yaş	92	17.4
41-65 yaş	216	40.9
(Ort.= 36.47, SS=13.03)		
Eğitim		
İlkokul	13	2.5
Ortaokul	20	3.8
Lise	101	19.1
Üniversite	330	62.5
Lisansüstü	64	12.1
Sosyo-ekonomik düzey		
Düşük	30	5.7
Orta	450	82.5
Yüksek	47	8.9
Bilinmeyen	1	0.2

	N=528	%
Son bir yılda yapılan km		
1000 km'den az	89	16.9
1000-5000 km	190	36.0
5000-15000 km	138	26.1
15000 km üzeri	111	21.0
Ort.= 12.96 (SS= 11.37)		
Araç kullanma sıklığı		
Hemen hemen her gün	286	54.2
Haftada 3-4 gün	109	20.6
Haftada 1-2 gün	74	14.0
Ayda birkaç kez	38	7.2
Çok nadir	18	3.4
Bilinmeyen	3	0.6
Son üç yılda trafik kazası		
Var	121	22.9
Yok	406	76.9
Bilinmeyen	1	0.2
Son üç yılda trafik cezası		
Var	212	40.2
Yok	315	59.7
Bilinmeyen	1	0.2








VERİ TOPLAMA ARAÇLARI

- Sosyodemografik Form
- Sürücü Davranışları Ölçeği (SDÖ). (Reason ve ark.,1990; Özkan ve Lajunen, 2005)
- Bilgece Farkındalıkla Sürücü Tutumları Ölçeği (BFSTÖ). (Yasak ve ark., 2022)
- Kişilerarası Nörobiyoloji Temelli Prefrontal (Yönetici) İşlevler Ölçeği (PİÖ). (Şahin ve Özsoy, 2017)
- Beş Faktörlü Bilgece Farkındalık Ölçeği- Kısa Form (BFBFÖ-K). (Baer ve ark.,2006; Ayalp ve Hisli Şahin,2018)








BULGULAR VE SONUÇ

Sürücü Davranışları ile Değişkenler arasındaki ilişkiler

	SDÖ-İhmal	SDÖ-Hata	SDÖ-İhlal	SDÖ-Pozitif	SDÖ-Negatif
Yaş	-.21***	-.08	-.17***	.23***	-.20***
Eğitim	.05	-.03	.11**	.01	.08
Sürücülük Yılı	-.21***	-.04	-.06	.20***	-.12**
Kaza Sayısı	.04	.04	.13**	-.07	.10**
PİÖ-Toplam	-.22***	-.22***	-.29***	.31***	-.31***
PİÖ-Bedensel İşlevler	-.10**	-.09**	-.15***	.18***	-.16***
PİÖ-Korku Yönetimi	-.20***	-.16***	-.13***	.19***	-.19***
PİÖ-Empati/ Tepki/ Esneklik	-.16***	-.18***	-.27***	.19***	-.27***
PİÖ-İçgörü	-.08	-.13***	-.19***	.23***	-.18***
PİÖ-Vicdan	-.24***	-.27***	-.39***	.41***	-.38***
BFÖ-Toplam	-.35***	-.29***	-.26***	.26***	-.36***
BFÖ-Dikkat Düzenleyebilme	-.33***	-.22***	-.22***	.21***	-.29***
BFÖ-Yargılamadan Gözleme	-.06	-.08	.05	-01	-.01
BFÖ-Etkilenmeden Gözleme	-.24***	-.15***	-.21***	.19***	-.25***
BFÖ-Duyumsal Farkındalık	-.04	-.07	-.09*	.10**	-.09*
BFÖ-Duyguları İsimlendirebilme	-.28***	-.25***	-.25***	.21***	-.31***
BFSTÖ Toplam	-.38***	-.35***	-.58***	.36***	-.55***
BFSTÖ-Temel Değerler	-.27***	-.26***	-.50***	.30***	-.46***
BFSTÖ-Empati/İletişim	-.38***	-.35***	-.42***	.40***	-.47***
BFSTÖ-Hak İhlalleri	-.29***	-.28***	-.46***	.23***	-.43***
BFSTÖ-Birbirini Uyarma	-.12***	-.05	-.15***	.03	-.14***



SONUÇ OLARAK



- Trafikte hata yapan, ihlal ve ihmal davranışları fazla olan sürücülerin, ‘bilgece farkındalıkla sürücü tutumları’(trafik adabı) puanlarının düşük olduğu söylenebilir.



- Dikkat çekici bulgulardan biri de prefrontal işlevler ile bilgece farkındalıkla sürücü tutumları arasındaki ilişkidir.
  - İlgili alanyazında bu konuda herhangi bir çalışmaya rastlanmamıştır.
  - Bu nedenle mevcut çalışmanın konu ile ilgili ilk verileri sunması açısından önemli olduğu düşünülmektedir.





- Prefrontal İşlevler Ölçeğinden alınan puanlar yükseldikçe, Bilgece Farkındalıkla Sürücü Tutumları Ölçeği’nin tüm alt ölçeklerinden alınan puanların yükseldiği görülmektedir.



- Diğer bir deyişle, yönetici işlevleri yüksek bireylerin bilgece farkındalıkla sürücü tutumlarının da yüksek olduğunu varsayabiliriz.







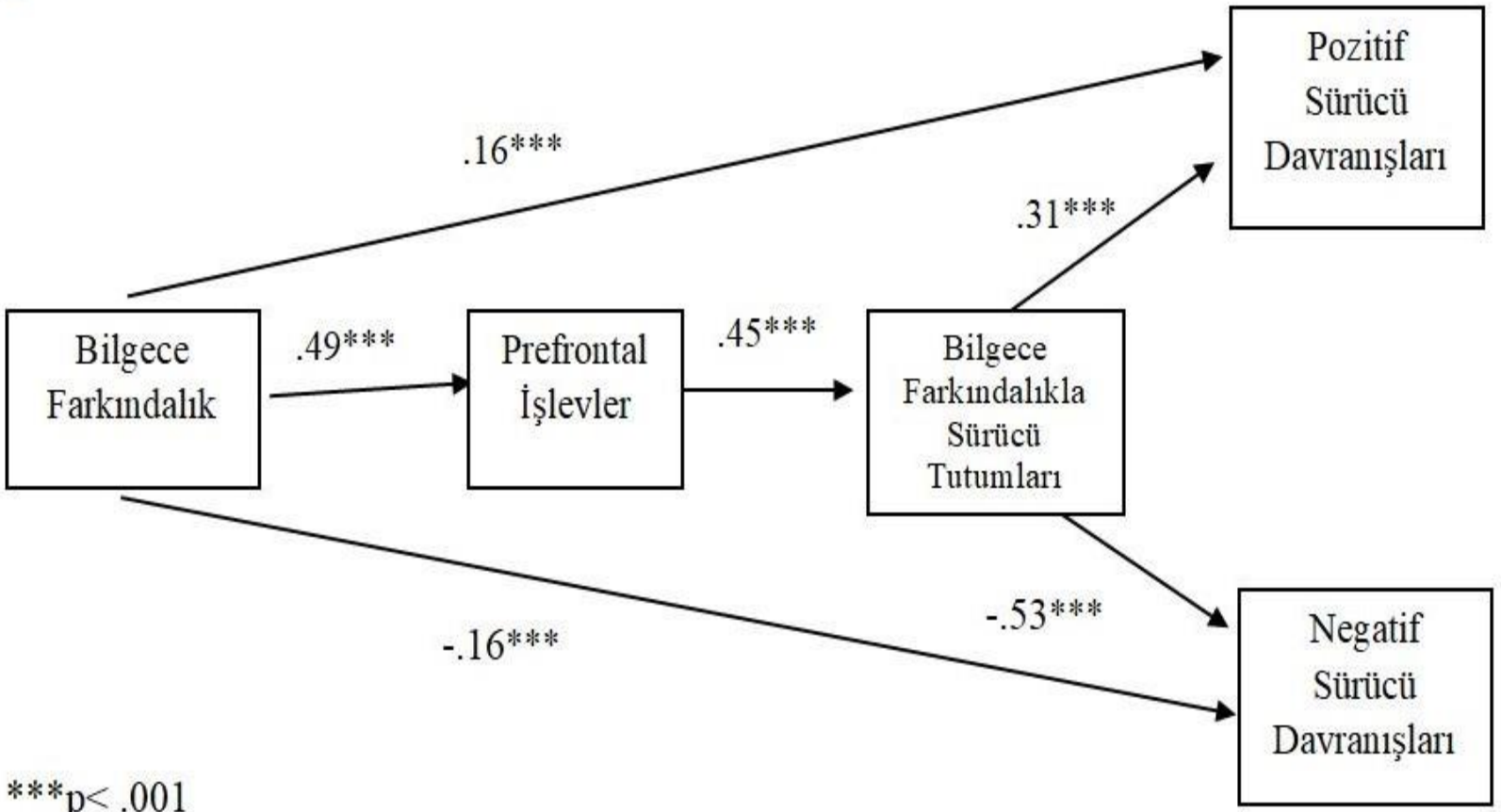

- Çalışmanın ana amacı bilgece farkındalıkla negatif ve pozitif sürücü davranışları arasındaki ilişkide, yönetici işlevler ve bilgece farkındalıkla sürücü tutumları (trafik adabı) değişkenlerinin aracı rolünü araştırmak olarak belirlenmiştir.
- Bu amaçla, bilgece farkındalıktan pozitif sürücü davranışları ve negatif sürücü davranışlarına giden yolları belirlemek amacıyla, “yol analizi” yapılmıştır.
- Sonuçlar, verinin modele uyumunun oldukça iyi düzeyde olduğunu göstermiştir.








Yol Analizi ve Sıralı Aracı (Serial Mediation) Değişken Analizi



***p< .001

Şekil 1. Yol analizi

	X^2	*df*	X^2/df	*CFI*	*GFI*	*AGFI*	*RMSEA*	*NFI*	*IFI*
Model	19.80	4	4.95	.97	.98	.94	.08	.97	.97

Notlar. CFI: Compatative Fit Index, GFI: Goodness of Fit Index, AGFI: Adjusted Goodness of Fit Index, RMSEA: Root Mean Square Error of Approximation, NFI: Normed Fit Index, IFI: Incremental Fit Index








- Diğer bir deyişle, bilgece farkındalık prefrontal işlevleri, prefrontal işlevler, bilgece farkındalıkla sürücü tutumlarını (trafik adabını), bilgece farkındalıkla sürücü tutumları ise olumlu ve olumsuz sürücü davranışlarını anlamlı olarak yordamaktadır.
- Ayrıca bilgece farkındalıktan olumlu ve olumsuz sürücü davranışlarına giden diğer değişkenlerin sıralı aracı etkileri de anlamlı bulunmuştur.
- Bu bulgulardan yola çıkarak, bilgece farkındalık müdahaleleriyle zenginleştirilmiş bir trafik eğitiminin daha güvenli sürücüler yetiştireceğini varsayabiliriz.








- Gözden geçirilmiş yeni sürücü adayı müfredatında, trafik adabı dersi tamamen araştırmacıların bilimsel sezgileriyle hazırlanmış olsa da (Hatipoğlu ve Yasak, 2016)
- Bu çalışma, trafik adabı dersinin psikolojik süreçlerine ve faydalarına ilişkin bilimsel kanıtlar elde etmiştir.
- Bu kanıtlar, trafik adabı dersinin sürücü adayları için önemini göstermektedir.
- O nedenle bu dersin süresinin arttırılmasının, içeriğinin bilgece farkındalık geliştirme yöntemleri ile zenginleştirilmesinin, güvenli sürücüler yetiştirme konusunda çok faydalı olacağını söyleyebiliriz.













SONUÇ VE ÖNERİLER








Daha güvenli trafik ortamı için

- Trafiğe, bilgece farkındalıkla güçlendirilmiş trafik adabına sahip yol kullanıcılarını kazandırmak,
- İç denetimi yüksek sürücülerin kendiliğinden trafik kurallarına uymasını sağlayacaktır.
- Denetim mekanizması da doğal olarak güçlenecektir.










- Duyguların işlevsel biçimde yönetimi, kendiliğinden ortaya çıkan bir yetenek/beceri değildir.
- Beyin (prefrontal korteks) ve zihin (yönetici işlevler) gelişimiyle yakından ilişkilidir.
- Ve anne ile bebek daha sonra da baba ile çocuk arasındaki bağlanma süreciyle başlar bu gelişim.











- Güvenli trafik ortamının olduğu, mutlu, sağlıklı bireylerden oluşan ahenkli bir toplumsal yaşantı istiyorsak,
- Kişilerarası ilişkilerle belirlenen ‘zihnin’ beyni biçimlendirdiği bilgisini dikkate alarak
- Geleceğin anne ve babalarını bu konularda eğitmeliyiz
- Bilgece farkındalığımızı geliştirmeliyiz.


TRAFİKTE,
ÖNCE SİZ ÖRNEK OLUN.
DİĞERLERİNİN DEĞİŞTİĞİNİ
GÖRECEKSİNİZ...



TEŞEKKÜR EDERİM



Motosiklet Sürücüleri Güvenliği ve Trafik Kazalarının Önlenmesi

www.mosef.org.tr

Giriş

- Trafik Haftası, tüm toplumda trafik güvenliği bilincinin artması ve kazaların önlenmesi için farkındalık yaratmayı amaçlamaktadır.

- Motosikletler hızlı, ekonomik ve çevre dostu ulaşım araçlarıdır ancak bu yaygınlık, kazalara ve güvenlik sorunlarına da sebep olmaktadır.



Mevcut Durum ve Sorunlar

Türkiye Trafik Kaza İstatistikleri

2015 yılından bu yana kazalarda;

60.000+
kişi yaşamını yitirdi

Engelli kalan kişi
? bilinmiyor

3.000.000+
kişi yaralandı



Motosiklet Kazalarında

2024yılında
1584 Canımızı kaybettik!

Her gün
4,3 Kişi Yaşamını Yitiriyor.

Her 2 kazadan 1 'ine Motosikletliler Karışıyor.

Mevcut Durum ve Sorunlar

Motorcuların Kusur Dağılımı

Ölümlü Kazaya Karışan Motosiklet Sürücüleri
%52,06 'sı 16-30 Yaş Arası Genç Sürücüler !

Motosiklet Sürücülerinin Kaza Kusur Oranı %67.3

Her 3 kazadan 2 'sinde Motosiklet Sürücüleri Kusurlu!



Gençler, Trafik Kazalarında

Risk Grubunda!

Sürüş öncesi kontrollerin yapılması kaza riskini

%7

oranında azaltmaktadır.

Mevcut Durum ve Sorunlar

Motorcuların En Fazla İhlal Ettiği Trafik Kurallar

- ✗ Kask Kullanmamak
- ✗ Sürücü Belgesiz veya Yetersiz Belge ile Sürüş
- ✗ Trafik İşaretlerine Uymama
- ✗ Motosiklet Sürme Kurallarına Uymama
- ✗ Dur İhtarına Uymamak
- ✗ Kırmızı Işık İhlali
- ✗ Ters Yöne Girmek



2024 Yılında Yazılan
En Çok Ceza Oranı

%38

Kask Kullanmama Cezası

Mevcut Durum ve Sorunlar

Türkiye Trafik Kaza İstatistikleri

2024 verilerine göre
31,3 Milyon Motorlu Taşıtın

%20'si

6.3 MİLYON MOTOSİKLET

Trafikte her 5 araçtan 1'i motosiklet !

Ölümlü ve Yaralanmalı
Trafik Kazalarında

1 NUMARALI NEDEN

AŞIRI HIZ



Dünyada ki Önlemler

Ülkelerin Aldığı Önlemler ve Başarılı Uygulamalar

- A. Eğitim ve Sertifikasyon
- Almanya: Zorunlu teorik ve pratik eğitim (14-18 saat), direksiyon sınavında özel motosiklet modülleri.
- Japonya: Aşamalı ehliyet sistemi (125cc altı ve üstü için farklı sınavlar).
- B. Teknoloji ve Altyapı
- Hollanda: "Motosiklet Dedektörleri" ile trafik ışıklarında öncelik.
- Avustralya: Yollara "motosiklet çarpmasına dayanıklı" bariyerler.
- C. Koruyucu Ekipman Zorunlulukları
- İspanya: CE sertifikalı kask ve yansıtıcı yelek zorunluluğu.
- Vietnam: 2019'dan beri motosikletli yolcular için de kask zorunluluğu (uygulama sonrası kafa yaralanmaları %30 azaldı).
- D. Denetim ve Cezalar
- Tayland: Alkol limitinin 0.0 olması ve kameralı otomatik plaka tanıma sistemleri.
- ABD (California): "Lane Splitting" (şerit paylaşımı) için net kurallar getirildi.

Dünyaca Alınmış Önlemler

- **1. Hollanda**
- **Motosiklet Dedektörleri**: Hollanda, trafik ışıklarında motosikletlerin daha iyi algılanabilmesi için "motosiklet dedektörleri" uygulaması başlatmıştır. Bu sistem, motosikletlerin daha hızlı geçmesini ve trafik ışıklarında beklememelerini sağlar.
- **Motosiklet Şeritleri**: Bazı büyük şehirlerde, motosikletlerin daha güvenli bir şekilde hareket edebilmesi için özel şeritler ayrılmaktadır. Bu şeritler, motosiklet sürücülerinin trafikle etkileşimini azaltır ve kaza riskini düşürür.
- **Eğitim ve Sertifikalar**: Motosiklet kullanıcıları için zorlu eğitim programları ve sertifikasyon sistemleri bulunmaktadır. Bu, sürücülerin daha güvenli bir şekilde trafikte yer almasını sağlar.
- **2. Tayland**
- **Motosiklet Şeritleri**: Tayland'da, özellikle büyük şehirlerde motosikletler için özel yol şeritleri oluşturulmuştur. Bu yollar, motosikletlerin diğer araçlardan ayrılarak güvenli bir şekilde hareket etmelerini sağlar.
- **4. İtalya**
- **Trafik Denetimleri ve Eğitim**: İtalya'da motosiklet sürücüleri için düzenli trafik denetimleri yapılır ve motosikletler için özel trafik eğitimi kursları verilmektedir. Ayrıca, motosikletli sürücüler için özel hız sınırları ve diğer güvenlik önlemleri de vardır.
- **Motosiklet Park Alanları**: Motosikletlerin park edilmesi için özel alanlar ayrılmaktadır. Bu, motosikletlerin trafiği engellememesini sağlar.

Dünyaca Alınmış Önlemler

6. Almanya

- **Motosiklet için Ayrılmış Yol Şeritleri**: Almanya, büyük şehirlerde motosikletler için özel yol şeritleri oluşturarak, motosikletlerin trafikte daha güvenli bir şekilde hareket etmesini sağlamaktadır.
- **Koruyucu Ekipman Zorunluluğu**: Almanya, motosiklet sürücülerinin güvenliğini artırmak için kask ve koruyucu giysi kullanımını zorunlu kılmaktadır.
- **Gelişmiş Eğitim Sistemleri**: Almanya'da motosiklet sürücülerinin eğitimi oldukça detaylıdır. Sürücüler, hem teorik hem de pratik eğitimlerden geçerek ehliyet alabilmektedir.
- **7. İngiltere**
- **Gelişmiş Motosiklet Eğitimi**: İngiltere'de motosiklet sürücülerine yönelik çeşitli eğitim programları mevcuttur. Bu eğitimler, sürücünün güvenli sürüş tekniklerini öğrenmesini ve kaza riskini azaltmasını sağlar.
- **Yol Güvenliği Bilinçlendirme**: İngiltere, motosiklet sürücülerinin güvenliği için düzenli olarak yol güvenliği kampanyaları düzenler. Bu kampanyalar, sürücüleri kask takmaya ve trafik kurallarına uymaya teşvik eder.

4. Türkiye'deki Durum ve Öneriler

Mevcut Durum

- 2025'te motosiklet sayısı **6 milyonu** aştı (yaklaşık %100 artış).
- Kask kullanım oranı %85, ancak %40'ı standartlara uygun değil.



Öneriler

- **A2 Ehliyet Sistemi**: 35 kW üstü motosikletler için kademeli ehliyet.
- **Ücretsiz Eğitim Kampanyaları**: Belediyelerle işbirliği ile temel sürüş kursları.
- **Yol Altyapısı**: Motosikletlere özel şeritler (İstanbul'da pilot uygulama).
  Motorcu dostu bariyerlerin artması
- **Farkındalık Projeleri**: "Motosikleti Gör" kampanyaları ve sosyal medya etkinlikleri.



Önerilen Önlemler

Öneriler

- - Koruyucu ekipman zorunluluğunun etkin uygulanması.
- Caydırıcı cezalar
- - Kask ve ekipmanlarda vergi indirimi.

ÖTV indirimleri ve teşvikler

- - Motosikletlere özel yollar ve park alanlarının oluşturulması.
- - Moto kurye sektörünün standartlaştırılması.



Federasyon Çalışmaları

Federasyon Çalışmaları

- - Güvenli sürüş teknikleri eğitimleri ve seminerler.
- - 'Kask Hayat Kurtarır' bilinçlendirme kampanyaları.
- - Altyapı geliştirme çalışmaları ve ekipman fiyatlarını düşürme önerileri

Kapanış

Son Olarak

- Sürücülere Çağrı: "Bilinçli bir motosiklet kullanıcısı olarak, hem kendi güvenliğinizi hem de başkalarının güvenliğini sağlamak sizin elinizde."
- Devlet ve Toplumun Katkısı: Daha güvenli bir trafik ortamı ancak toplumsal ve kurumsal bir dayanışma ile mümkün olabilir.
- Federasyonun Misyonu: Motosiklet sürücülerinin sesini duyurmak ve kazaları azaltmak için çalışmalarımıza devam edeceğiz.




MOSEF
MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİ
FEDERASYONU
www.mosef.org.tr



TRAFİK BİLİNCİ

TÜLAY KORKMAZ

Fahri Trafik Müfettişleri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi

Uluslararası Yol Güvenliği Uzmanı

FAHRİ TRAFİK MÜFETTİŞLERİ

a. **Tespit ettikleri kural ihlallerine ilişkin olarak; fiziki ortamda düzenledikleri tutanakları, herhangi bir trafik ekip veya kuruluşuna elden, elektronik ortamda düzenledikleri tutanakları Emniyet Genel Müdürlüğüne elektronik sistem üzerinden bir hafta içerisinde teslim ederler.**

b. Trafik güvenliği ile ilgili görüş ve önerileri bildirebilirler.

c. Yer ve zamanla sınırlı olmayıp, ülkenin her yerinde görevli sayılırlar.

d. Görevlerini yürütürken adil ve tarafsız olmak zorundadırlar.

e. Araç durduramaz, sürücülerle muhatap olamaz, belge veya evrak kontrolü yapamazlar.

Her yıl verilen eğitimlerde özellikle FOTOGRAF VE VİDEO çekilmemesi konusunda uyarılar yapılmaktadır.

Eğitim ve Denetim ile
Trafikte Ölüm ve Yaralanmalı
kaza/çarpışmalar önlenebilir





Fahri Trafik Müfettişleri gönüllü olarak Trafikte gördükleri kusurları, belirlenen maddelerde ceza uygulayarak katkı vermektedir.

AKILLI ŞEHİRLER,

AKILLI YOLLAR, AKILLI ARAÇLAR,

AKILLI SİNYALİZASYON VE DENETLEME

PEKİ YA SÜRÜCÜLER?

YOLCULAR? YAYALAR?

Trafikte akıllarını kullanmaları için neler yapılabilir?









TRAFİKTE SÜRÜŞÜ ETKİLEYEN ETMENLER

PSİKOLOJİK ETMEN

YOLA HAZIR OLMAK, YOL VE SÜRÜŞ İLE İLGİLİ YETERLİ BİLGİ VE PRATİK YAPMIŞ OLMAK

FİZİKSEL ETMEN

KIYAFET, DIŞ GÖRÜNÜŞ, BEDEN, CİLT, SAÇ, DİŞ TEMİZLİĞİ YANINDA KIYAFET TEMİZLİĞİ

BİYOLOJİK ETMEN

YEMEK, İÇMEK, DİNLENMİŞ OLMAK, SAĞLIK KONTROLLERİNE GİTMEK

ARAÇ TEKNİK ETMEN

ARACA GÜVENLE BİNEBİLMEK İÇİN KURUMDAN BAĞIMSIZ GÜNLÜK KİŞİSEL KONTROLLER
LASTİK BASINCI, TEMİZLİK, SU, YAĞ BAKIMI, …

Trafikte ölüyoruz, sakat kalıyoruz!!!

Ayrıca;

- Bakım Maliyetleri
  - Kişi
  - Taşıt
- Kamu Maliyeti
  - Personel,
  - Zaman,
  - Trafik sıkışıklığı,
  - Evrak işleri vb....
- Ehliyet Kaybı
- İş Kaybı
- Sigorta Masrafları



Kazalarda kusur oranları



% 90 Sürücü hatası,
% 8 yaya hatası,
% 1 taşıt hatası,
% 0,6 yolcu hatası (emniyet kemeri takmamak,..)
% 0.5 Yol hatası

<u>Sürücü Kusurları;</u>

Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak,
Kavşaklarda geçiş üstünlüğüne uymamak,

Araç Kusurları : Fren, Lastik,..

En büyük yaya kusuru olarak ise geçit ve kavşakların bulunmadığı yerlerde geçme, kurallarına uymamak

Ölümlü yaralanmalı kaza/çarpışma sebepleri;

1- Hız
2- Cep telefonu kullanımı & Dikkatsizlik
3- Yakın takip
4- Doğrultusunu hatalı değiştirmek
5- Yorgun araç kullanımı
6- Emniyet kemeri takmamak





İncinebilir yol kullanıcıları

İncinebilir yol kullanıcıları, motorlu taşıtlar karşısında ciddi hiçbir güvenlik tedbiri bulunmayan yayalar ile motosiklet, bisiklet ve elektrikli skuter sürücülerini ifade etmektedir.



2024 Yılı ölümlü yaralanmalı kazaların %50 si Motorsikletlilerden oluştu.

2025 yılı ölümlü yaralanmalı kazalarda Motorsikletlilerin oranı %52,3 yükseldi.

YAYA GEÇİTLERİNDE YAYALARA YOL VERMEYENLERE KARŞI KGS, MOBİL EDS, İLE ÇÖZÜM ÜRETİLEBİLİR.



Tekrarlı hatalarda ehliyet kaybı yaşanır.

Yayaya yol vermeme cezası 74 b

2025 4512 TL

Ceza puan 20

5 tekrar ile ehliyet kaybı






CNN TÜRK DRON GÖRÜNTÜSÜ
CANLI
İSTANBUL
SON DURUM
MUHABİR: SERDAR ER - KAMERAMAN: ALPER ÖZTÜRK
CNN TÜRK CANLI YAYINDA TEST EDİYOR
MOTOSİKLET SÜRÜCÜLERİ TRAFİKTE HANGİ SORUNLARI YAŞIYOR?
13:34
BU HAFTA BATIDA GÜNEŞLİ GÜNLER DEVAM EDECEK, PERŞEMBE SICAKLIK 30 DERECEYE
cnnturk.com
CNN TÜRK

2024 TRAFİK KAZA RAPORU

TRAFİK KAZALARI	YERLEŞİM YERİ	YERLEŞİM YERİ DIŞI	TOPLAM
TOPLAM KAZA SAYISI	537.128	86.020	623.148
ÖLÜMLÜ KAZA SAYISI	1.049	1.240	2.289
YARALANMALI KAZA SAYISI	227.006	37.485	264.491
MADDİ HASARLI KAZA SAYISI(*)	309.073	47.295	356.368
ÖLÜ SAYISI (**)	1.179	1.534	2.713
YARALI SAYISI	312.367	76.277	388.644

*Tarafların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil edilmemiştir. Bu kapsamdaki bilgilere www.tramer.org.tr internet adresinden ulaşılabilecektir.
** Trafik kazası sonucunda kaza yerinde meydana gelen ölü sayılarını içermektedir
(30 GÜNLÜK TAKİP SÜRECİ, Ambulans, hastane ve eve çıktıktan sonra hayatını kaybedenler ile %50 oranında artmaktadır) .

ÖLÜMLÜ & YARALANMALI KAZA ÇEŞİTLERİ

KAZA OLUŞ TÜRÜ	2024 ARALIK	2024 YILI
1 Karşılıklı Çarpışma	1.042	14.918
2 Arkadan Çarpma	2.076	29.365
3 Yandan Çarpma	6.444	90.780
4 Yan Yana Çarpışma	306	4.778
5 Duran Araca Çarpma	273	3.515
6 Zincirleme Çarpışma	115	1.487
7 Çoklu Çarpışma	149	1.694
8 Engel/Cisim ile Çarpışma	1.005	12.116
9 Yayaya Çarpma	3.267	39.124
10 Hayvana Çarpma	72	1.104
11 Devrilme/Savrulma/Takla	2.510	36.665
12 Yoldan Çıkma	1.941	26.266
13 Araçtan Insan Düşmesi	152	2.227
14 Araçtan Cisim Düşmesi	7	98
15 Park etmiş araca çarpma	198	2.643
TOPLAM	**19.557**	**266.780**

Ölümlü ve yaralanmalı çarpışmalar

- en fazla Ağustos
- en az Şubat ayında



- En fazla Cuma
- En az Pazar günü

- Gündüz % 70 ölümlü yaralanmalı çarpışma
- Gece, akşam saatleri % 30
  (En az alacakaranlıkta)

KAZAYA SEBEP OLAN KUSURLAR

Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak	105.783
Kavşak, geçit ve kaplamanın dar old. yerlerde geçiş önc. uymamak	45.045
Şerit izleme ve değiştirme kural uymamak	25.218
Arkadan Çarpma	25.189
Doğrultu Değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	23.729
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	11.489
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretinde durmamak	7.491
Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek	8.930
Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak	6.930
Yaya ve okul geçitlerinde yavaşlamamak, yayalara geçiş hakkı vermemek	3.777
Alkollü olarak araç kullanmak	1.933
Aşırı hızla araç kullanmak	2.197
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	3.226
Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek	1.307
DİĞER	16.517
TOPLAM	288.761

ASLİ KUSUR - TALİ KUSUR

Trafik kazası kusur oranı belirlenirken kullanılan iki önemli kavram asli kusur ve tali kusur kavramlarıdır.

Asli kusur; kazanın ana sebebi olarak belirlenen tarafı temsil eder.

Tali kusur ise kaza sırasında gereken önlemi almamış olan ya da dikkatli davranmayan taraf anlamına gelir.

2918 KTK Madde 84 – Araç sürücüleri trafik kazalarında; ASLİ KUSURLAR

Trafik kazalarında sürücü kusurlarının tespiti ve asli kusur sayılan haller:

a) Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme,

b) Taşıt giremez trafik işareti bulunan karayoluna veya bölünmüş karayolunda karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit, rampa ve bağlantı yollarına girme,

c) İkiden fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yönden gelen trafiğin kullandığı şerit veya yol bölümüne girme,

d) Arkadan çarpma,

e) Geçme yasağı olan yerlerde geçme,

f) Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma, g) Şeride tecavüz etme, h) Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,

i) Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama,

j) Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama, 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.


CANLI
HABER GLOBAL
SEVDA BOZBOĞA
İSTANBUL
YOL HİPNOZU KAZAYA NEDEN OLUYOR

Albert Einstein der ki;
“Problemi onu yaratanlarla çözemezsiniz.”

Trafik Kazalarının azalması için Kamu, STK ve Trafik Uzmanlarının birlikte çalışması, yeni yaptırımların doğru ve şeffaf bir iletişim ile herkese eşit uygulanması, sürücülerin kurallara tepki göstermeden uyumlanmasını sağlayacaktır.
Davranış değişikliği, kişi ancak kendisi ikna olursa, hızla gerçekleşmektedir.
EN HIZLI İKNA İSE KİŞİNİN KARŞISINDAKİ GÜVENMESİ İLE OLUR.

Güven iknanın temelidir. Güven; şeffaflıktan, içtenlikten, doğallıktan kaynaklanır. İnsanlar kendilerini güvenli bir zeminde hissetmedikleri zaman açık iletişime geçmezler. Açık iletişim olmadan da ikna süreci başlamaz.
GÜVENLİ YOLLAR iiçin GÜVENLi SÜRÜCÜLÜK önceliğimizdir.










İlginize teşekkür ederim

Tülay Korkmaz

532 421 63 14

tulay@abrosa.com.tr



TRAFİK ve YOL GÜVENLİĞİNDE

FREN ve LASTİK

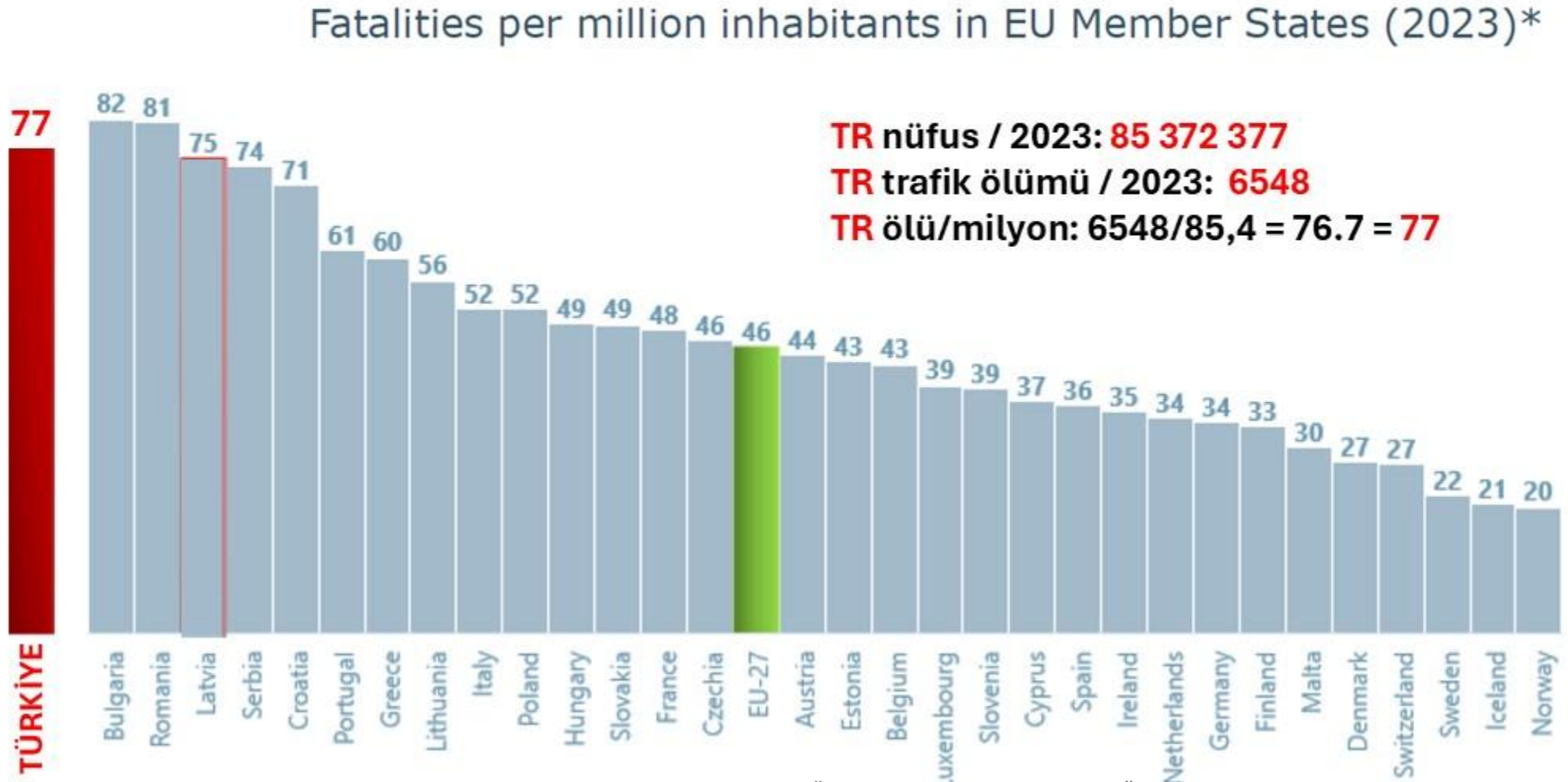
Alpay Lök

TTKÖD

09.05.2025

Where we are in EU?

Trafik ölümlerinde AB'de neredeyiz?



TRAFİK ve YOL GÜVENLİĞİ İÇİN NELER YAPMALI?

- AĞIR TAŞITLARIN HIZ SINIRLAYICILARI DEVREYE ALINMALI
- AĞIR TAŞITLARIN TAKOGRAF SABUNLAMASI ÖNLENMELİ
- RADAR ÖLÇÜMLERİNDE %10 TOLERANS KALKMALI
- OTOYOLLARDA EDS İLE ŞERİT VE HIZ DENETİMİ
- AB SEVİYESİNDE ARAÇ MUAYENESİ (2014/45/EC)
- ARAÇ MUAYENESİ KUSURLAR TABLOSU YAYINLANMALI
- AB SEVİYESİNDE YOL KENARI DENETİMİ (2014/47/EC)
- TİCARİ ARAÇLARA MMO İLE FİLO MÜHENDİSLİĞİ DENETİMİ
- KENT İÇİ 30km/h HIZ SINIRI YAYGINLAŞMALI
- YAYA GEÇİDİNDE YAYA HAKLARI KORUNMALI
- KIŞ LASTİĞİ MEVZUATI (65/A) GÜNCELLENMELİ (3PMSF)

FREN ve LASTİK

Alpay Lök
TTKÖD

09.05.2025



LASTİK ve FREN

Lastik ve Fren bir motorlu karayolu aracı için en önemli iki güvenlik unsurudur.

Lastik, aracın yolla arasındaki üç boyutlu (Eksenel, düşey ve yanal) bağlantıyı sağlayan tek unsurdur.

Fren , hareket halindeki aracı , Lastik-Yol bağlantısını kullanarak, yavaşlatmaya ve durdurmaya çalışan en önemli unsurdur.

Lastik ve Fren ;

- Kazaya neden olan veya,

- Kazayı önleyemeyen,

Teknik Noksan sıralamasında % 80 ile birinci sıradadır.

LASTİK ve FREN

Fren ve Elektronik Güvenlik Sistemlerindeki en son yenilikler;

- **Disk Fren,**
- **ABS (Anti-Blokaj Sistemi) ,**
- **BAS (Fren Destek Sistemi),**
- **EBD (Elektronik Fren Kuvvet Dağıtımı),**
- **ASR (Anti-Patinaj Sistemi),**
- **ESP (Elektronik Stabilite Programı) ,**

iyi bir Lastik olmadan hiçbir işe yaramaz.

LASTİK ve FREN

İyi bir Lastik;

- **Aracın yolla olan bağlantısını güçlendirerek güvenliği artırır,**
- **Fren ve diğer Elektronik Güvenlik Sistemlerinin işlevini güvenceye alır,**
- **Fren mesafesini kısaltır.**

İyi bir Fren;

- **Fren mesafesini kısaltır,**
- **Gereksiz ısınma ve aşınmaları önleyerek Lastik ömrünü uzatır.**

İyi bir Lastik ve Fren (Elektronik Güvenlik Sistemleri dahil) ;

- **Aracın yolla olan bağlantısını güçlendirerek güvenliği artırır,**
- **Fren ve diğer Elektronik Güvenlik Sistemlerinin işlevini güvenceye alır,**
- **Fren mesafesini kısaltır.**
- **Gereksiz ısınma ve aşınmaları önleyerek Lastik ömrünü uzatır.**

LASTİK ve FREN

Lastik ve Fren (Elektronik Güvenlik Sistemleri dahil) ;

- Kazan – Kazan (win-win) ilişkisidir.

Yani;

- İyi Lastik .....daha güvenli Fren ,

- İyi Fren .....daha uzun ömürlü Lastik ,

- İyi Lastik ve Fren ..... daha yüksek güvenlik ve kazanç demektir.

- Bakım ve değişimini doğru yaptıran araç sahipleri her zaman kazançlı çıkarlar.

- **Kışın Kış Lastiği ve Karlı / Buzlu yollarda Kış Lastiği üzerine Kar Zinciri takılmalıdır.**

LASTİK ve FREN

Lastik yaralanmalarına veya aşınmalarına neden olabilecek Fren sorunları:

1) Isınmalardan kaynaklanan lastik yaralanmaları:

- Tekerlek Freni arızalarından kaynaklananlar
- Havalı Fren Sistemi arızalarından kaynaklananlar
- Fren kuvvet dağılımından kaynaklananlar
- AFS (Ana Fren Sistemi) nin yavaşlama amacıyla kullanılmasından kaynaklananlar

2) Frenlerin lastikleri kilitlemesinden kaynaklanan aşınmalar

- Tekerlek Freni arızalarından kaynaklananlar
- Fren Kuvvet Regülatörü olmamasından kaynaklananlar
- ABS olmamasından kaynaklananlar
- ABS arızaları veya sorunlarından kaynaklananlar

LASTİK ve FREN

Lastik yaralanmalarına veya aşınmalarına neden olabilecek Fren sorunları:

3) Fren sisteminin eksikliklerinden kaynaklanan sorunlar

- Fren Kuvvet Regülatörü olmamasından kaynaklananlar
- ABS olmamasından kaynaklananlar
- AFS (Ana Fren Sistemi) nin yavaşlama amacıyla kullanılmasından kaynaklananlar

4) Çekici - Römork fren uyumu bozulmasından kaynaklanan sorunlar

- Çekicinin frenlerinin fazla tutmasından kaynaklananlar
- Römorkun frenlerinin fazla tutmasından kaynaklananlar
- Katar Doğrultma Freninden kaynaklananlar

LASTİK ve FREN

Lastik yaralanmalarına veya aşınmalarına neden olabilecek Fren sorunları:

5) Kullanım hatalarından kaynaklanan sorunlar

- AFS (Ana Fren Sistemi) nin yavaşlama amacıyla kullanılmasından kaynaklananlar
- Katar Doğrultma Freninden kaynaklananlar
- Retarder kullanılmamasından kaynaklananlar

LASTİK ve FREN

Lastik yaralanmalarına veya aşınmalarına neden olabilecek Fren sorunları:

6) Bakım ve ayar eksikliklerinden kaynaklanan sorunlar

- Tekerlek Freni arızalarından kaynaklananlar
- Sağ/sol farklı fren kuvvetlerinden kaynaklananlar
- Kampana veya Disk ovalitesinden kaynaklananlar
- Balata ovalitesinden kaynaklananlar
- Havalı Fren Sistemi arızalarından kaynaklananlar
- Fren Kuvvet Regülatörü ayarının bozulmasından kaynaklananlar
- Çekici-Römork Fren uyumu bozukluklarından kaynaklananlar
- ABS arızaları veya sorunlarından kaynaklananlar
- Katar Doğrultma Freninden kaynaklananlar
- Retarder kullanılmamasından kaynaklananlar
- AFS (Ana Fren Sistemi) nin yavaşlama amacıyla kullanılmasından kaynaklananlar

FREN NEDİR?

HAREKET HALİNDEKİ BİR ARACIN HIZINI AZALTMAYA VEYA TAMAMEN DURDURMAYA YARAYAN DÜZENEKLERDİR.


teve2
TEKRAR
400
400
F R E N
3:48
LATİNCE "ATLARA VURULAN GEM" ANLAMINDAKİ BİR SÖZCÜKTEN EVRİLMİŞ, HIZ KESME VE DURDURMA MEKANİZMALARININ GENEL ADI
K
O

FREN

“GEM / KANTARMA”

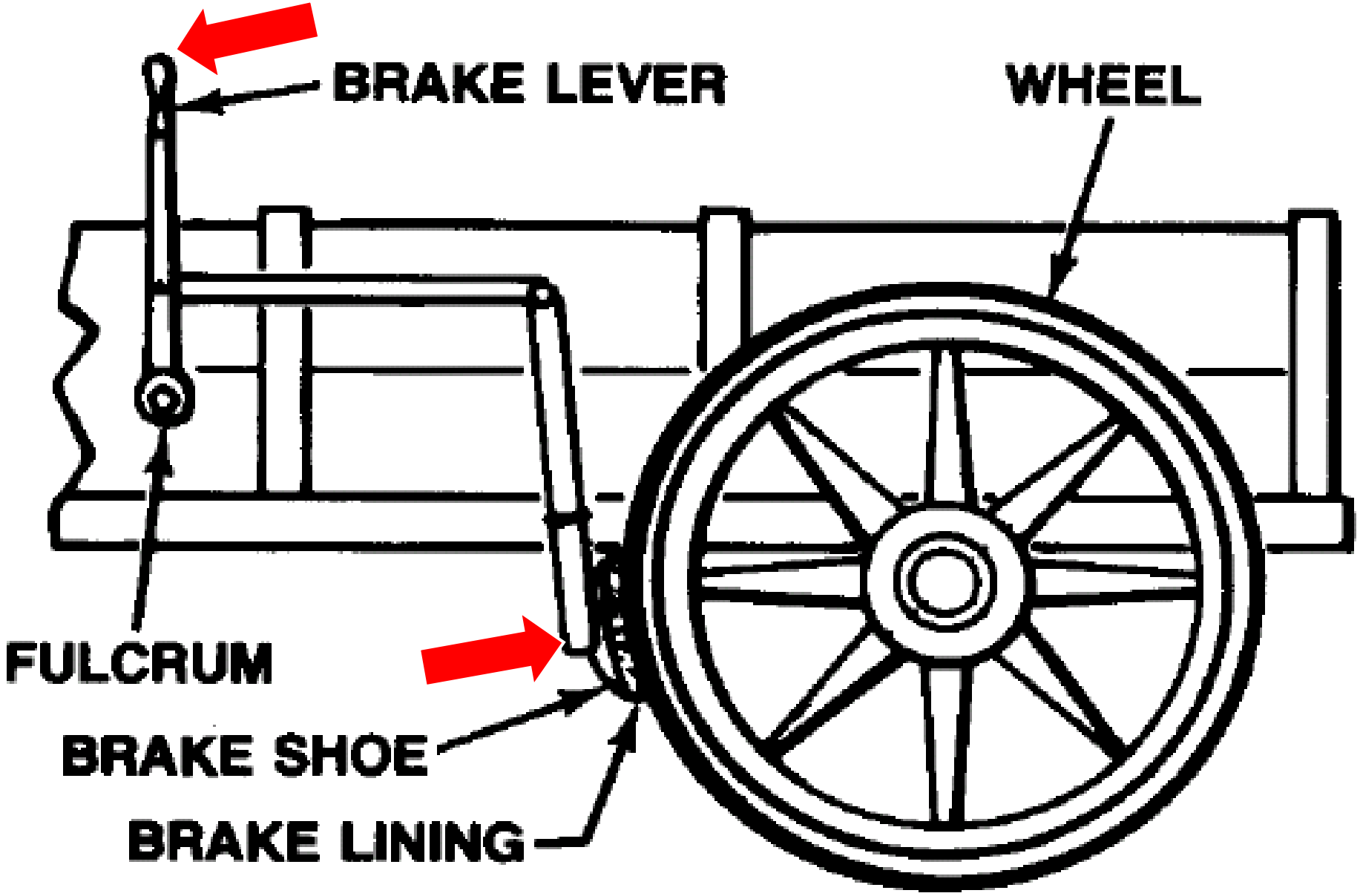
HAREKET HALİNDEKİ BİR ATIN HIZINI AZALTMAYA VEYA TAMAMEN DURDURMAYA YARAYAN DÜZENEKLERDİR.

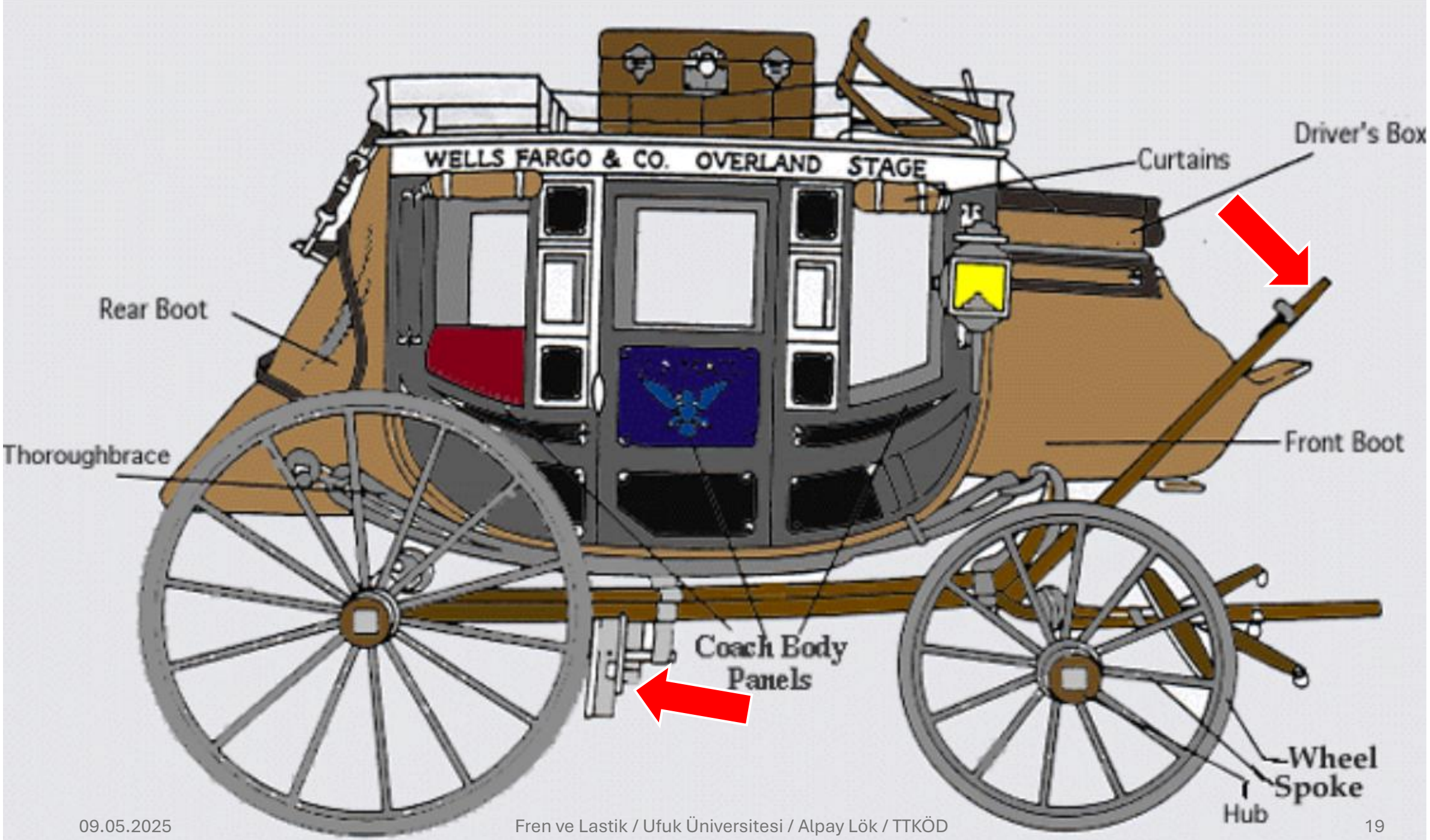


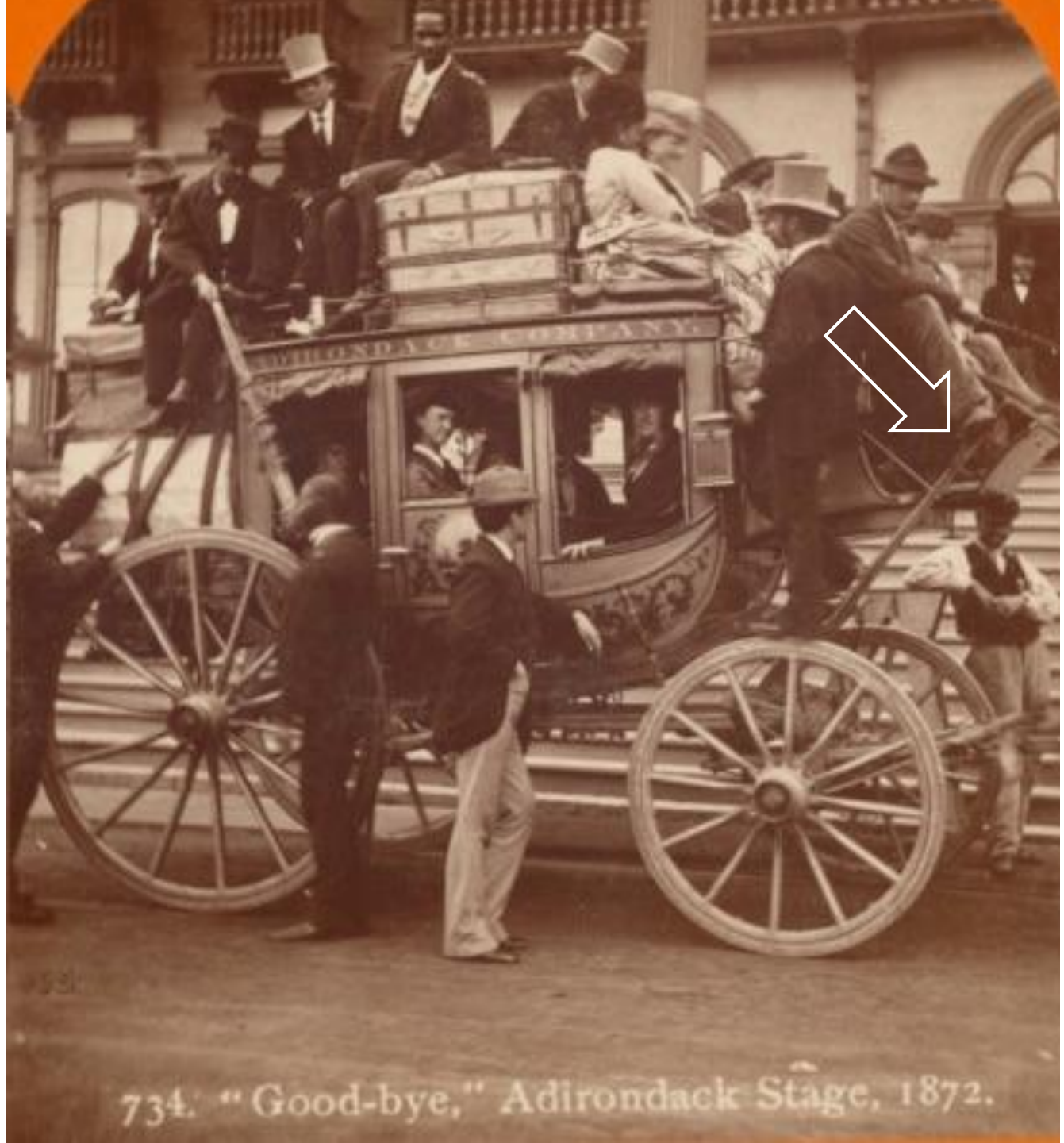
FRENO (Lat.) / GEM / KANTARMA

FREN TARİHİ



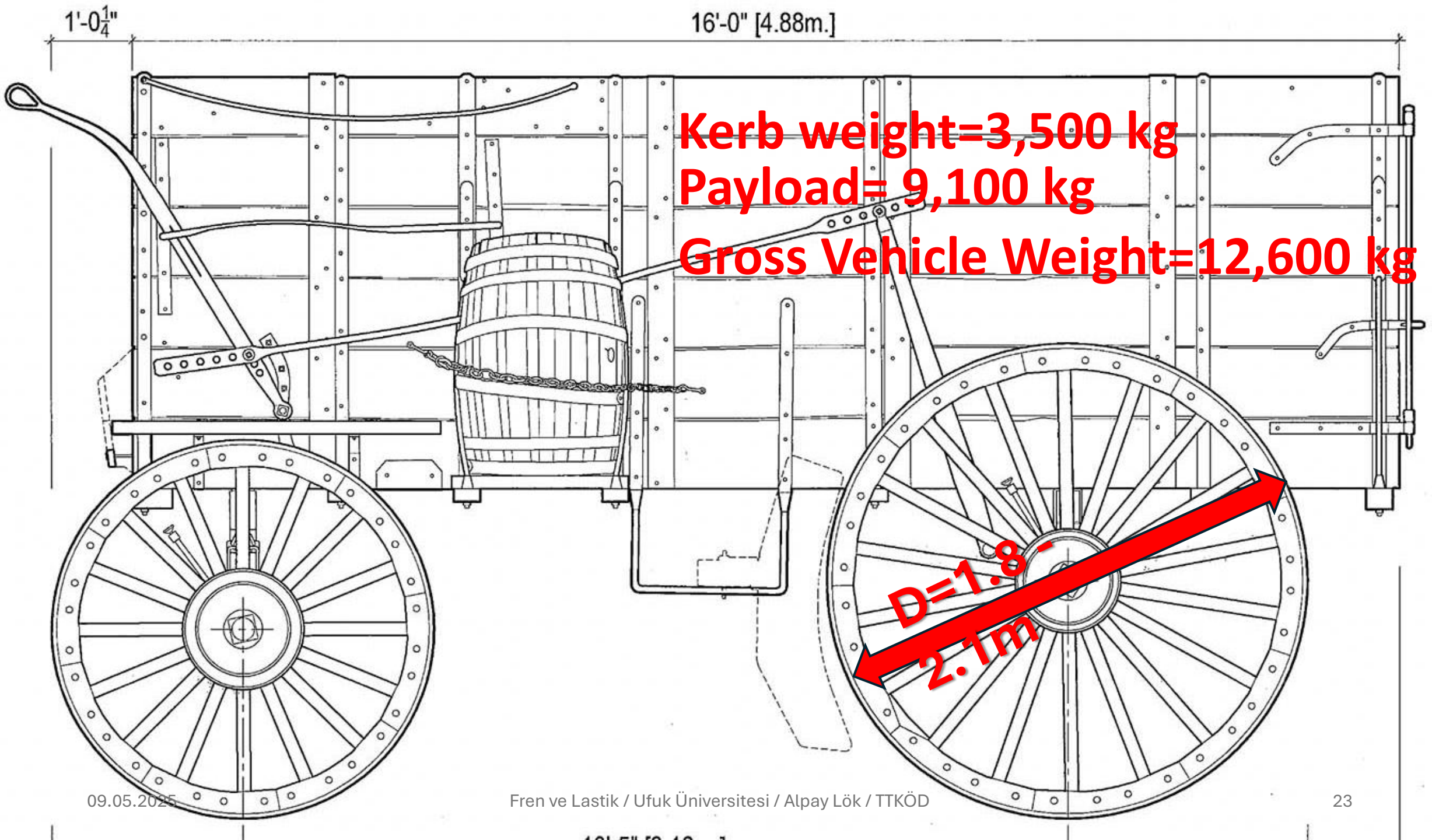

BRAKE LEVER
WHEEL
FULCRUM
BRAKE SHOE
BRAKE LINING


WELLS FARGO & CO. OVERLAND STAGE
Curtains
Driver's Box
Rear Boot
Thoroughbrace
Front Boot
Coach Body Panels
Wheel
Spoke
Hub


734. "Good-bye," Adirondack Stage, 1872.

20 Katır Katarı

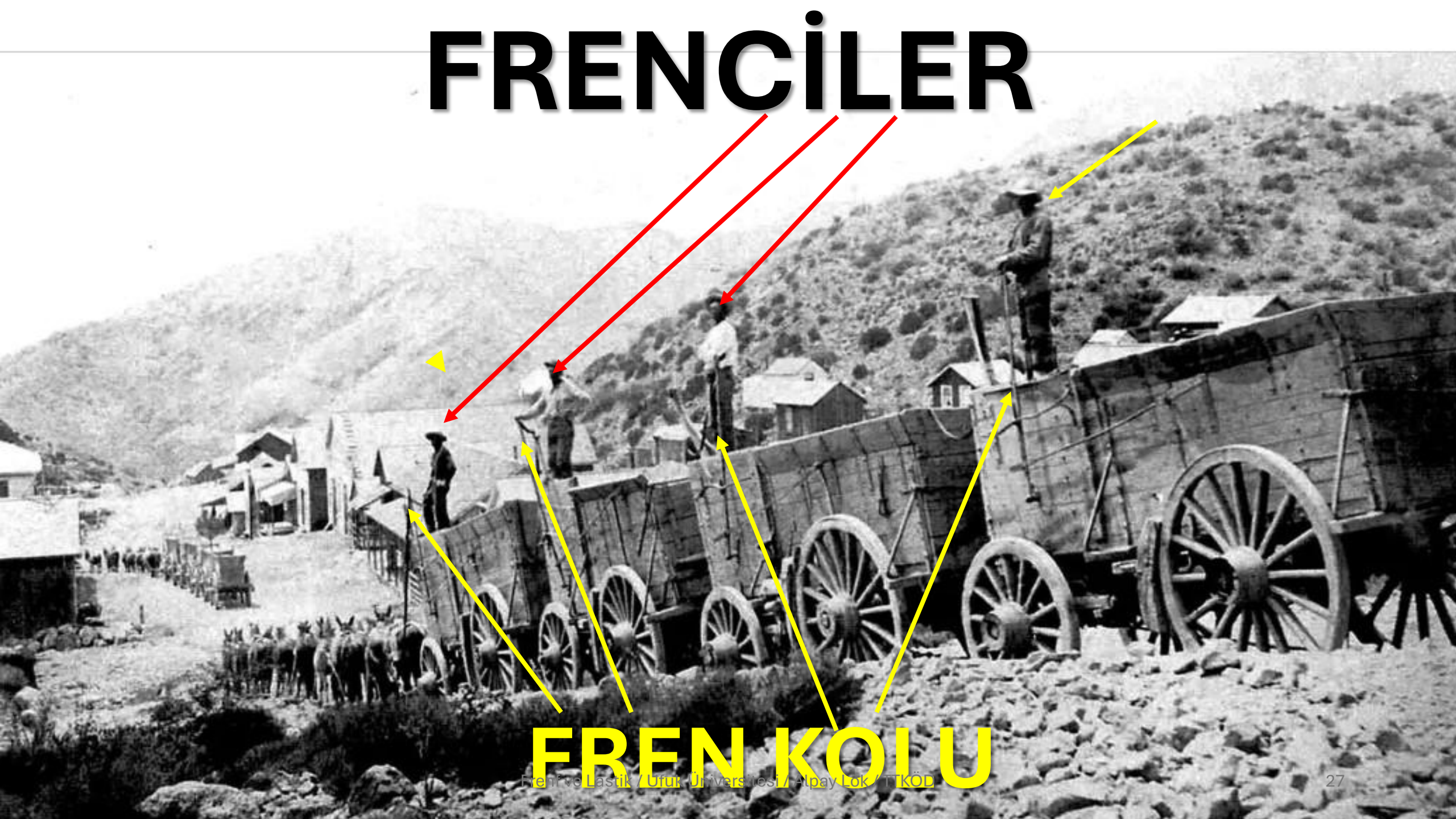



1'-0¼"
16'-0" [4.88m.]
Kerb weight=3,500 kg
Payload= 9,100 kg
Gross Vehicle Weight=12,600 kg
D=1.8 - 2.1m

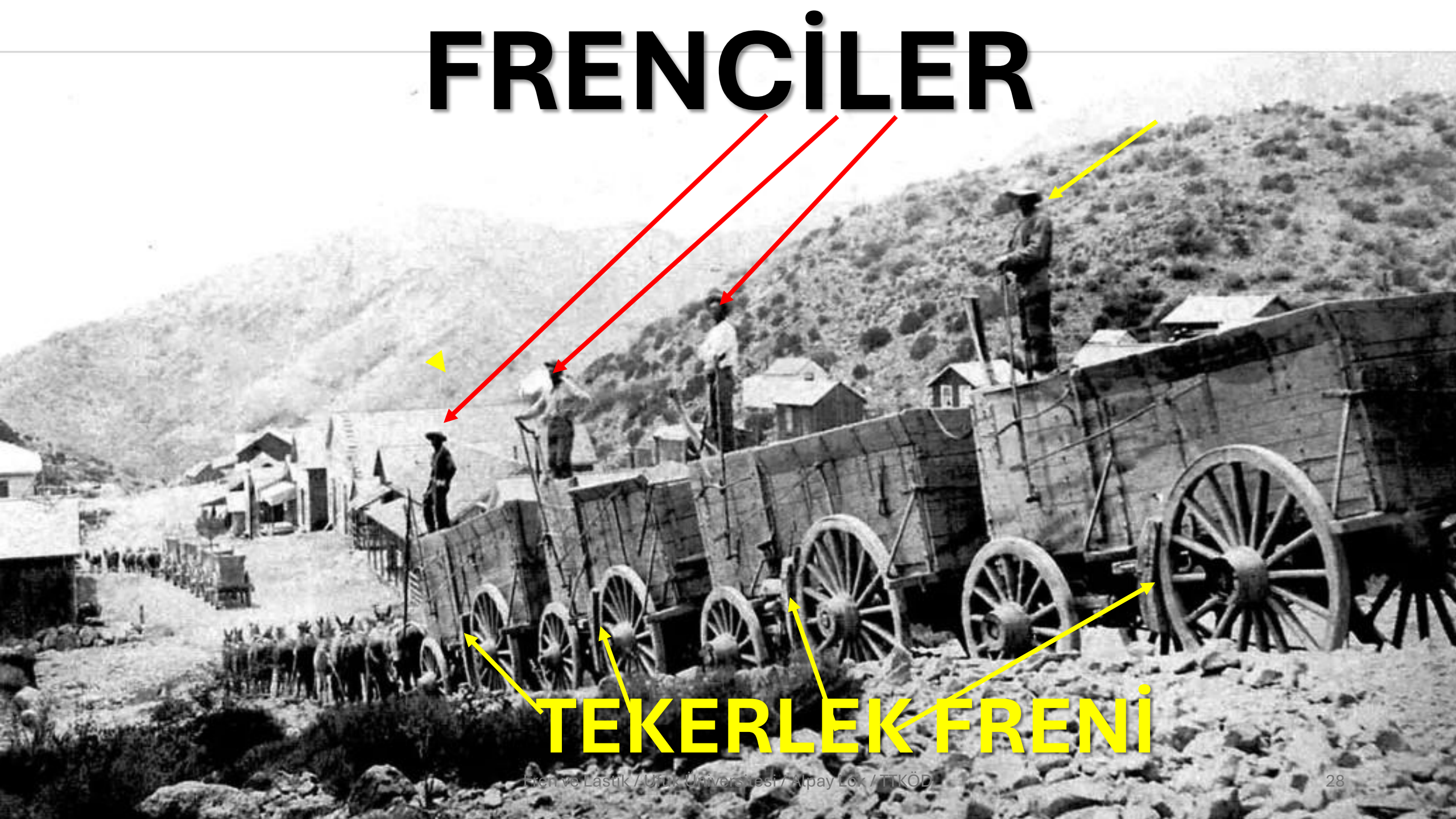
20 katır kataarı



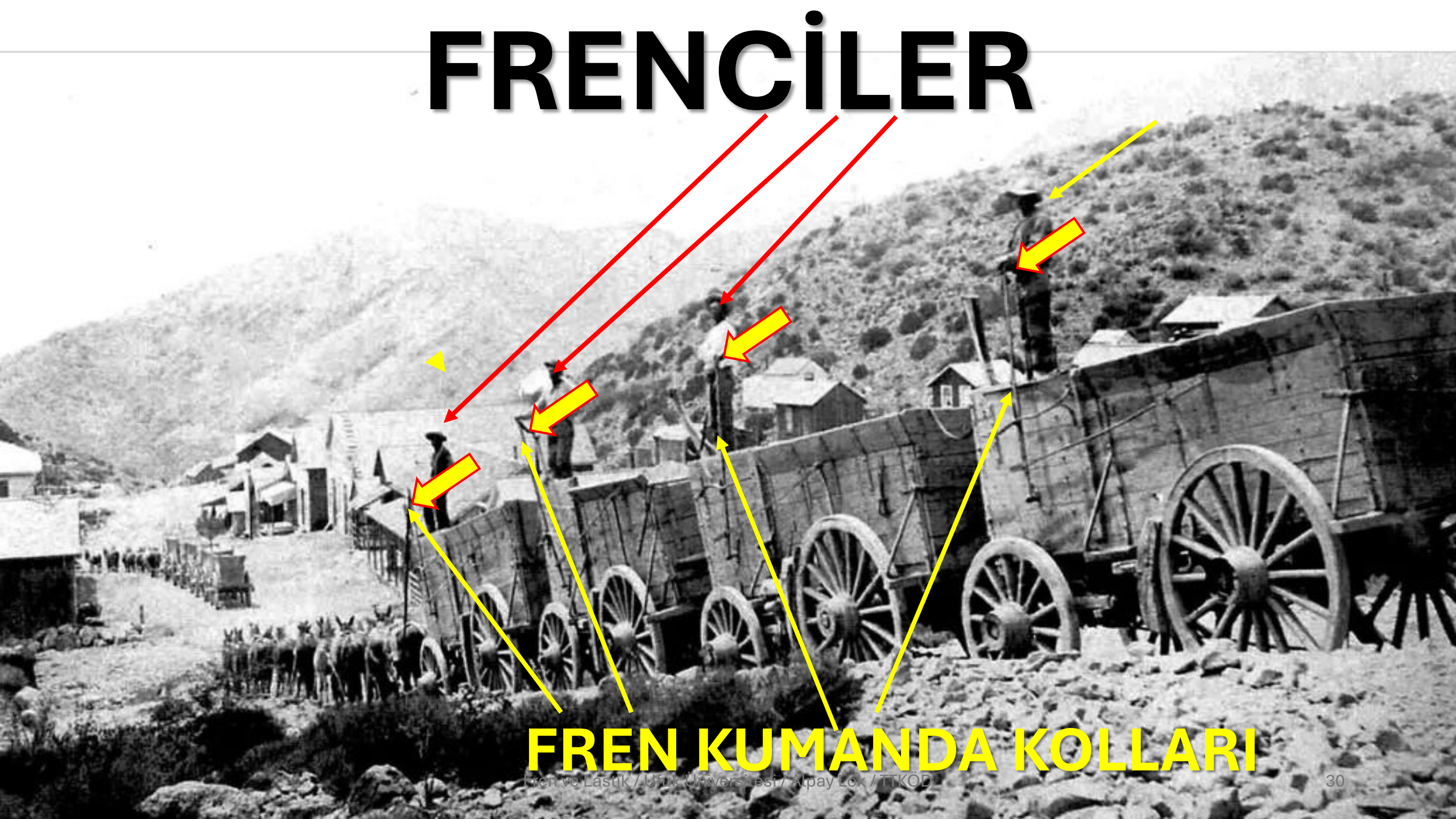
FRENCİLER



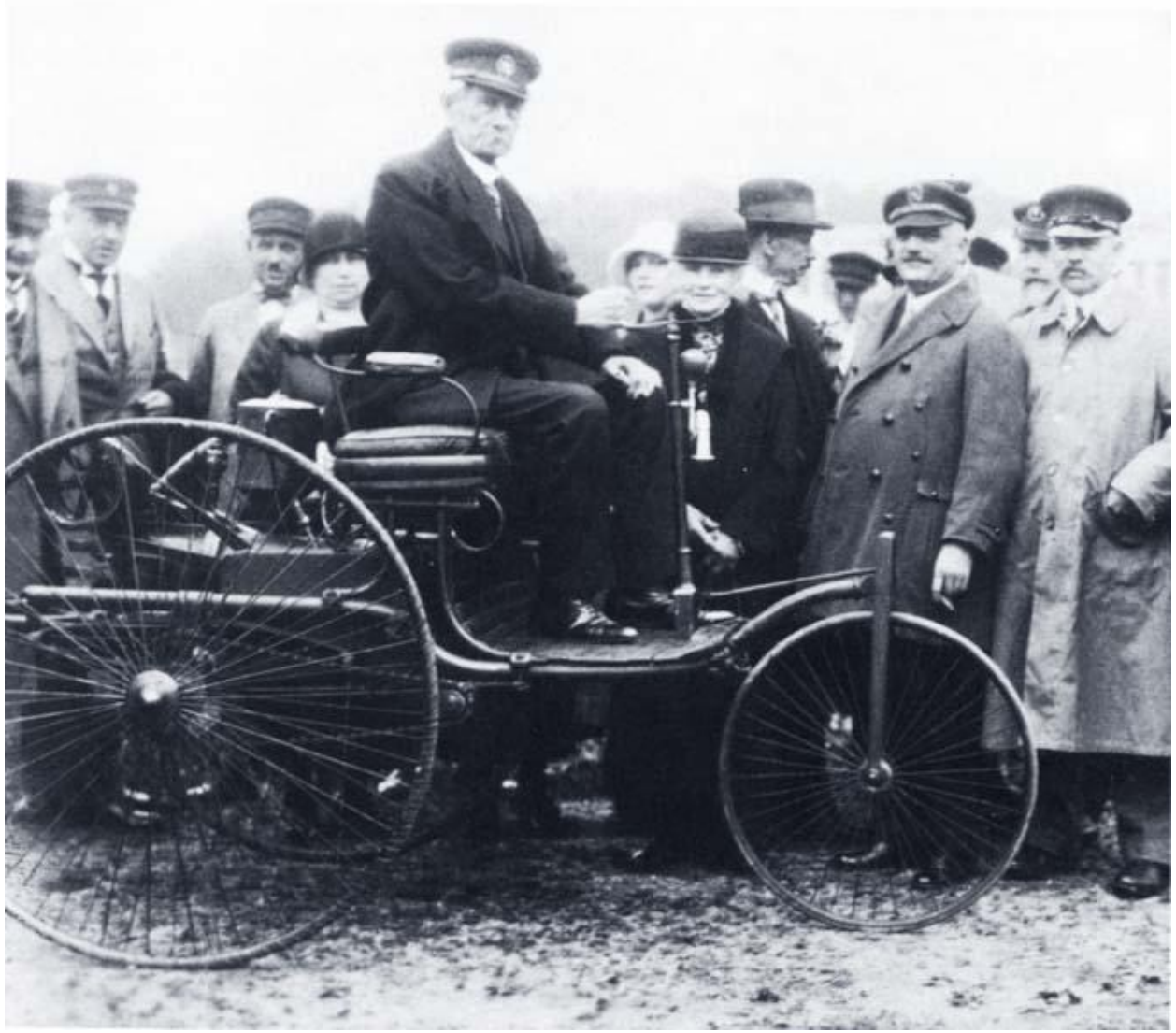
FRENCİLER



FRENCİLER

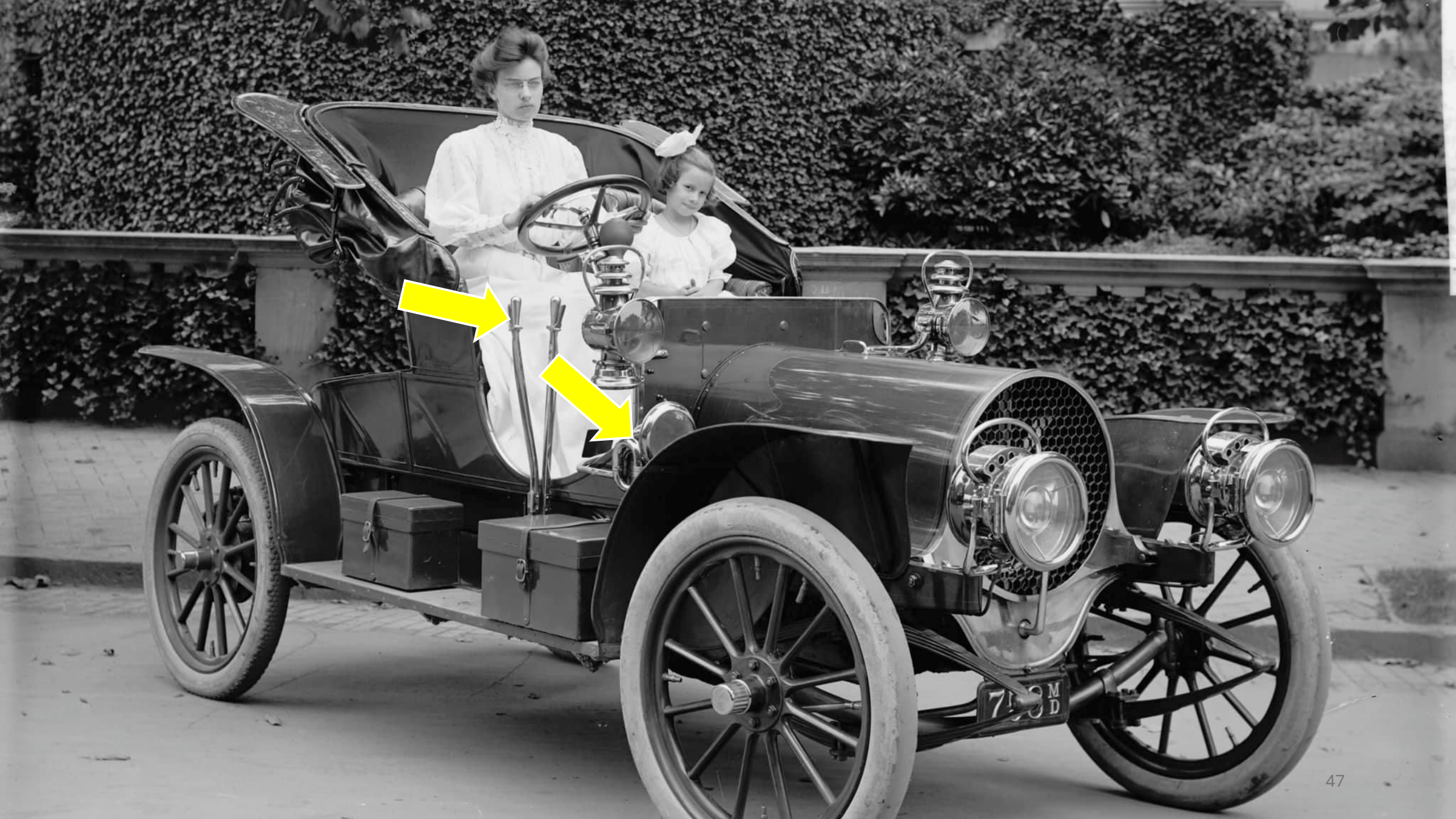


Benz Nr:1 1886

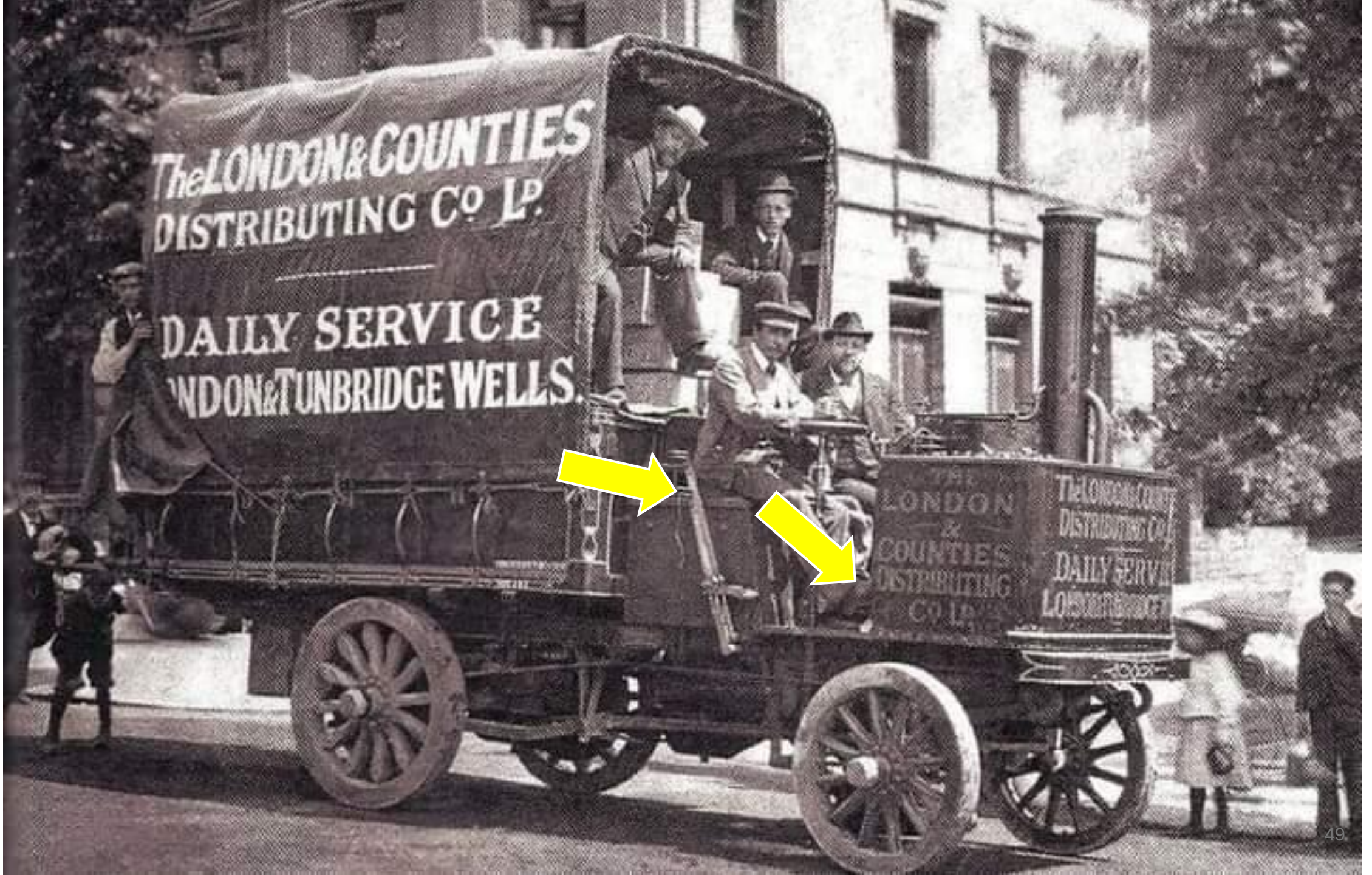


FREN / Benz Nr:1 1886






COMPANY
Coca
Cola
& CANDIES
PHONES
OLD 389
NEW 1218
Coca-Cola


The LONDON & COUNTIES
DISTRIBUTING Co Ld.
DAILY SERVICE
NDON & TUNBRIDGE WELLS.
LONDON
&
COUNTIES
DISTRIBUTING
CO Ld.

KINETİK ENERJİ

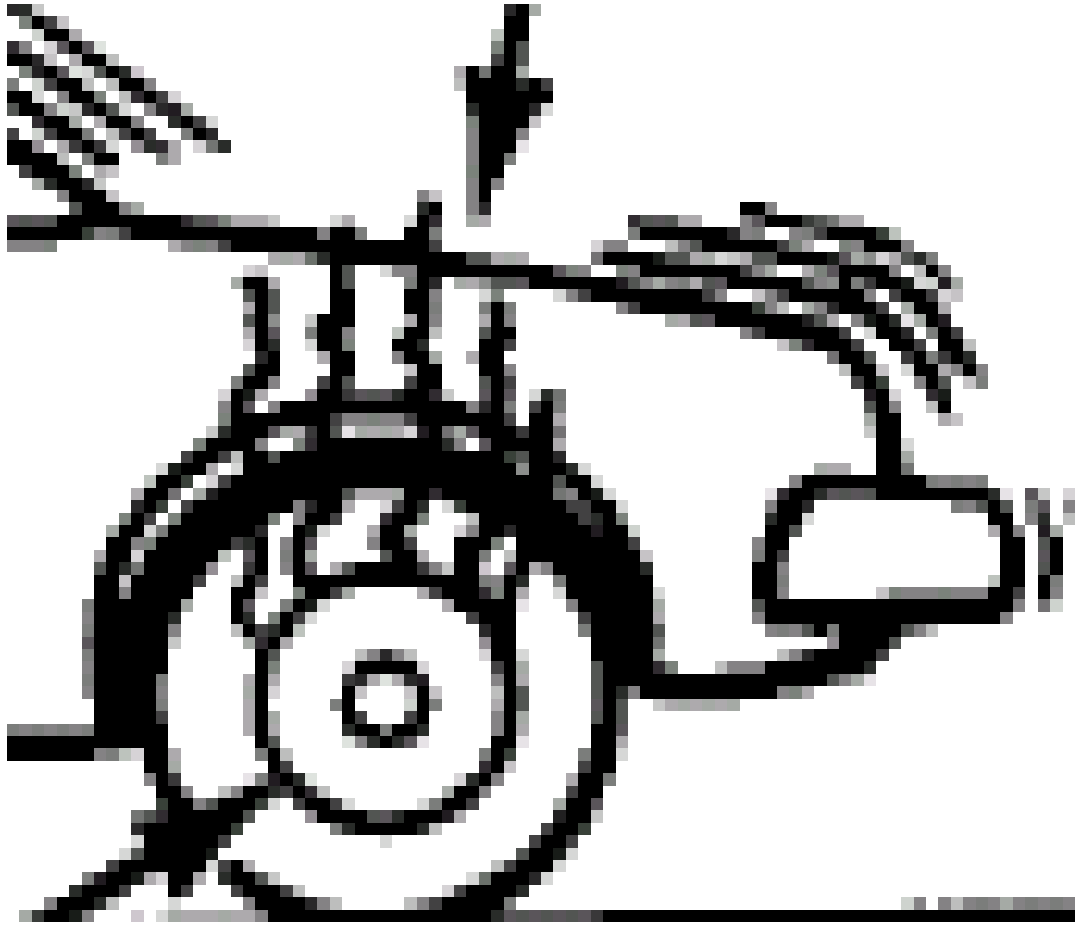
$$KE = \frac{1}{2} m v^2$$

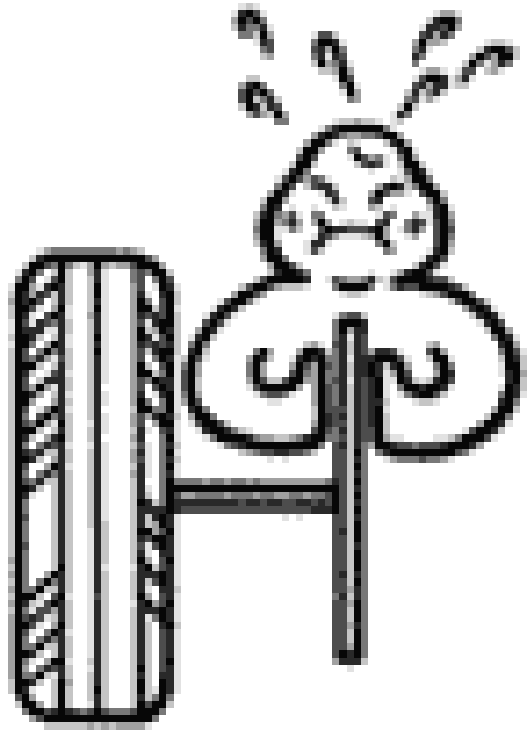
KE: Kinetic Energy

m : Mass

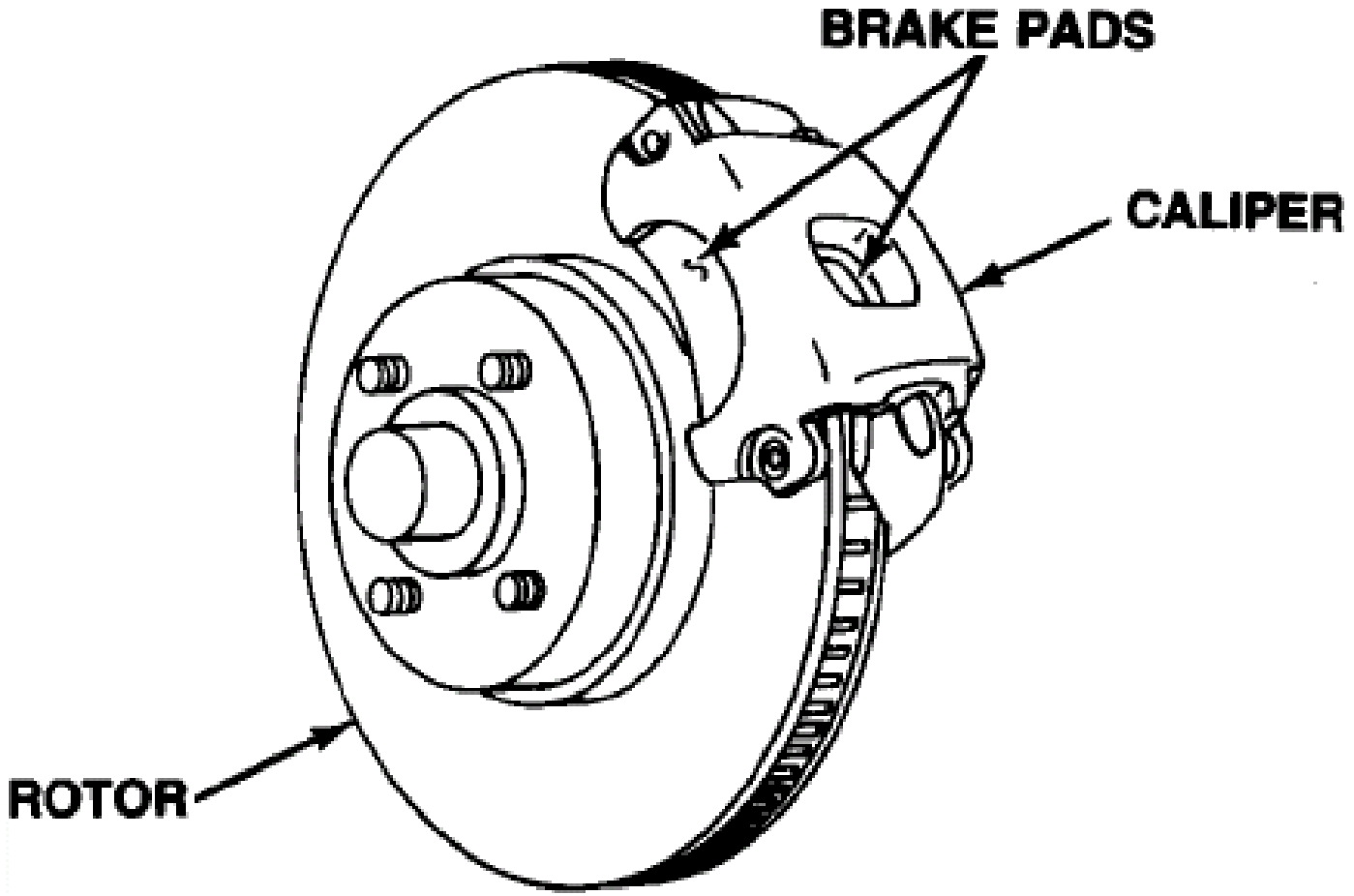
v : Speed

FREN; değerli KİNETİK ENERJİYİ anlamsız ISI ENERJİSİNE DÖNÜŞTÜRÜR





DİSK FREN



ANA FREN SİSTEMİ: .....AFS

HAREKET HALİNDEKİ ARACI; SÜRÜCÜNÜN AYAK KUVVETİ İLE İSTENİLEN UZAKLIKTA DURDURAN KADEMELENDİRİLEBİLİR FREN SİSTEMİDİR.

ÇİFT DEVRELİ FREN SİSTEMİ:

BİRBİRİNDEN BAĞIMSIZ İKİ ENERJİ DEPOLAMA, KUMANDA VE AKTARMA DÜZENİ OLAN FREN SİSTEMİDİR.

Tek devreli fren mevzuata uygun değil!


2 Nisan 2020 İskenderun

FREN PATLAR MI?

Gazetelerde sık sık "fren patlaması" sonucu oluşan şu kaza haberleri ile karşılaşıyoruz:

" Şehiriçi yolcu otobüsünün freni patladı 3 kişiyi ezdi, şöför *" frenim patladı"* **dedi " ,**

" Parketmiş TIR yokuş aşağı kaydı ve 5 aracı ezdi, sürücü *" El Freni boşalmış"* **dedi "**

FREN PATLAR MI?

Akıllara şu soru gelmekte:

"Fren bir lastik gibi aniden patlar mı?"

HAYIR!

FREN PATLAR MI?

Ancak;

- **Bakım eksikliği ,**
- **Frenlerin yanlış kullanım sonucu ısıtılması ve**
- **Yüksek hız**

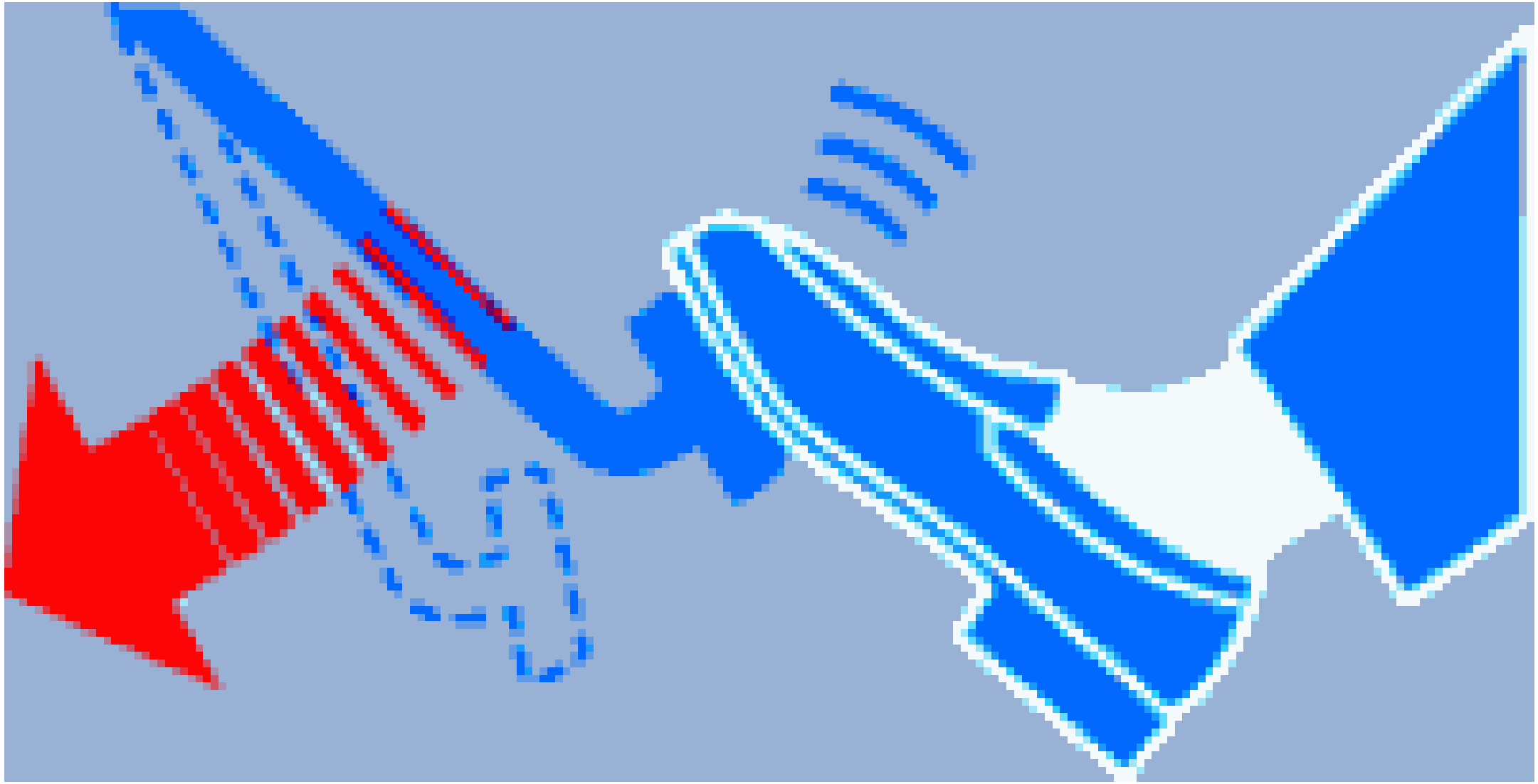
nedenleriyle

fren yetersiz tutar veya hiç tutmaz !!

FREN PATLAR MI?



Sürücü fren pedalına basar fakat sanki pedal boşalmış gibidir. Yani fren tutmaz!



FRENLERİN AŞIRI ISITILMASI

Fren kuvveti azalması;

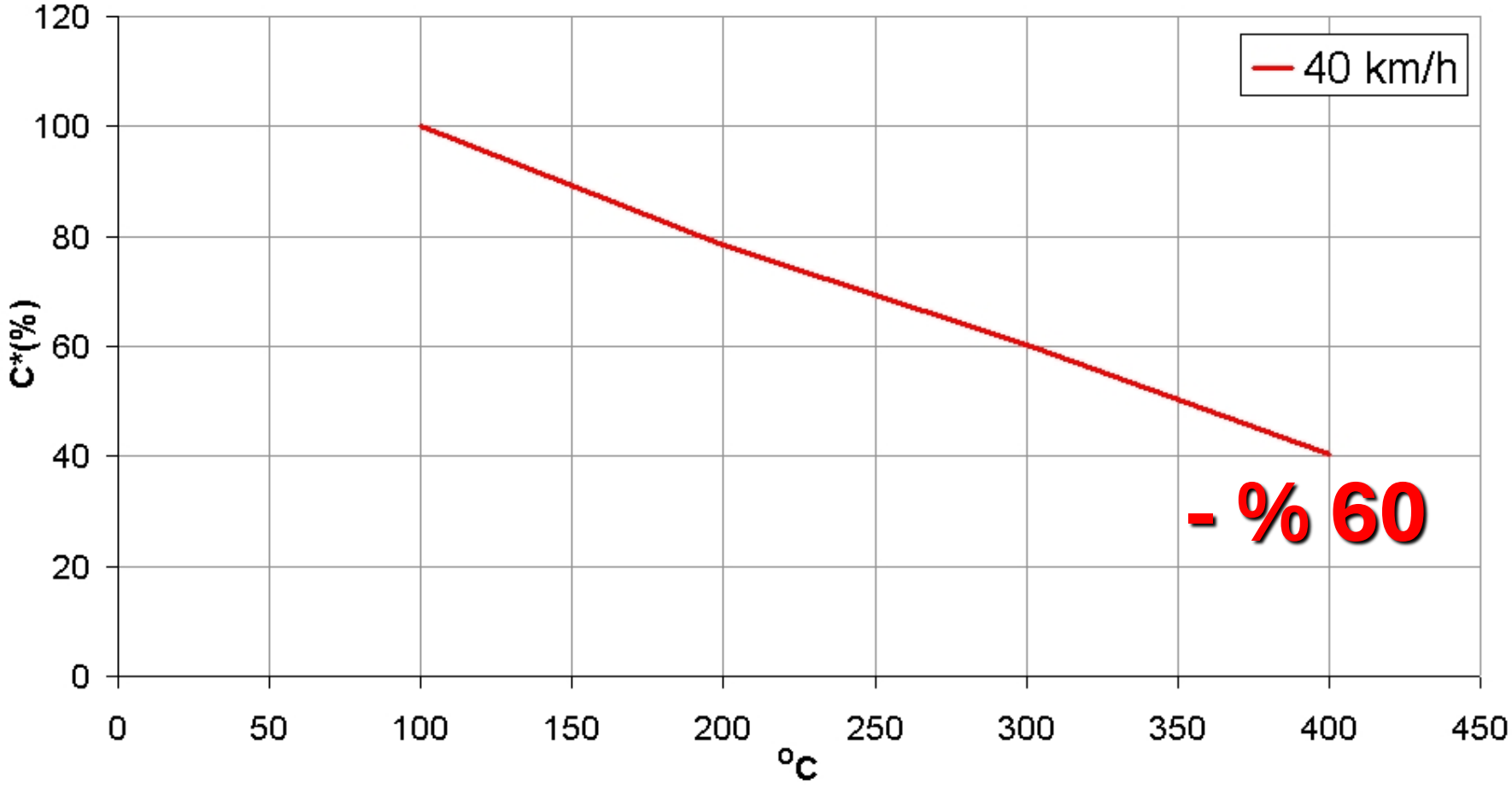
100 °C sıcaklıktan 400 °C sıcaklığa çıkıldığında

Kampanalı frende……% 60 ,

Disk frende……% 10 civarındadır

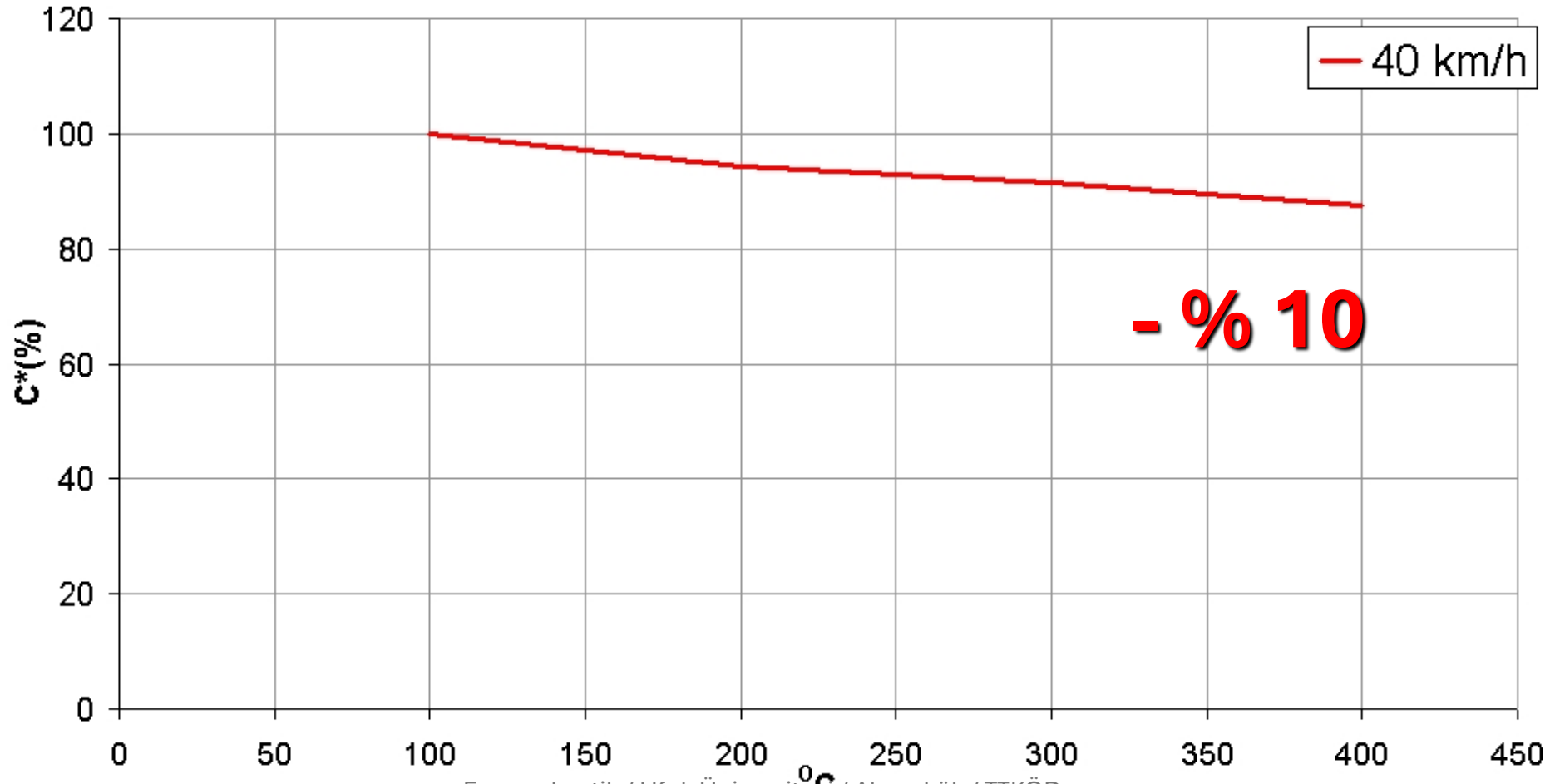


KAMPANALI FREN





DİSK FREN


120
100
80
60
40
20
0
C*(%)
0
50
100
150
200
250
300
350
400
450
°C
40 km/h
- % 10

DİSK FREN ÖLÜMSÜZ MÜ?

HAYIR !

Yukardaki değerlendirmeden disk frenler için “ne kadar ısıtılırsa ısıtılsınlar sorun yok” diye bir sonuç çıkarılmamalı.

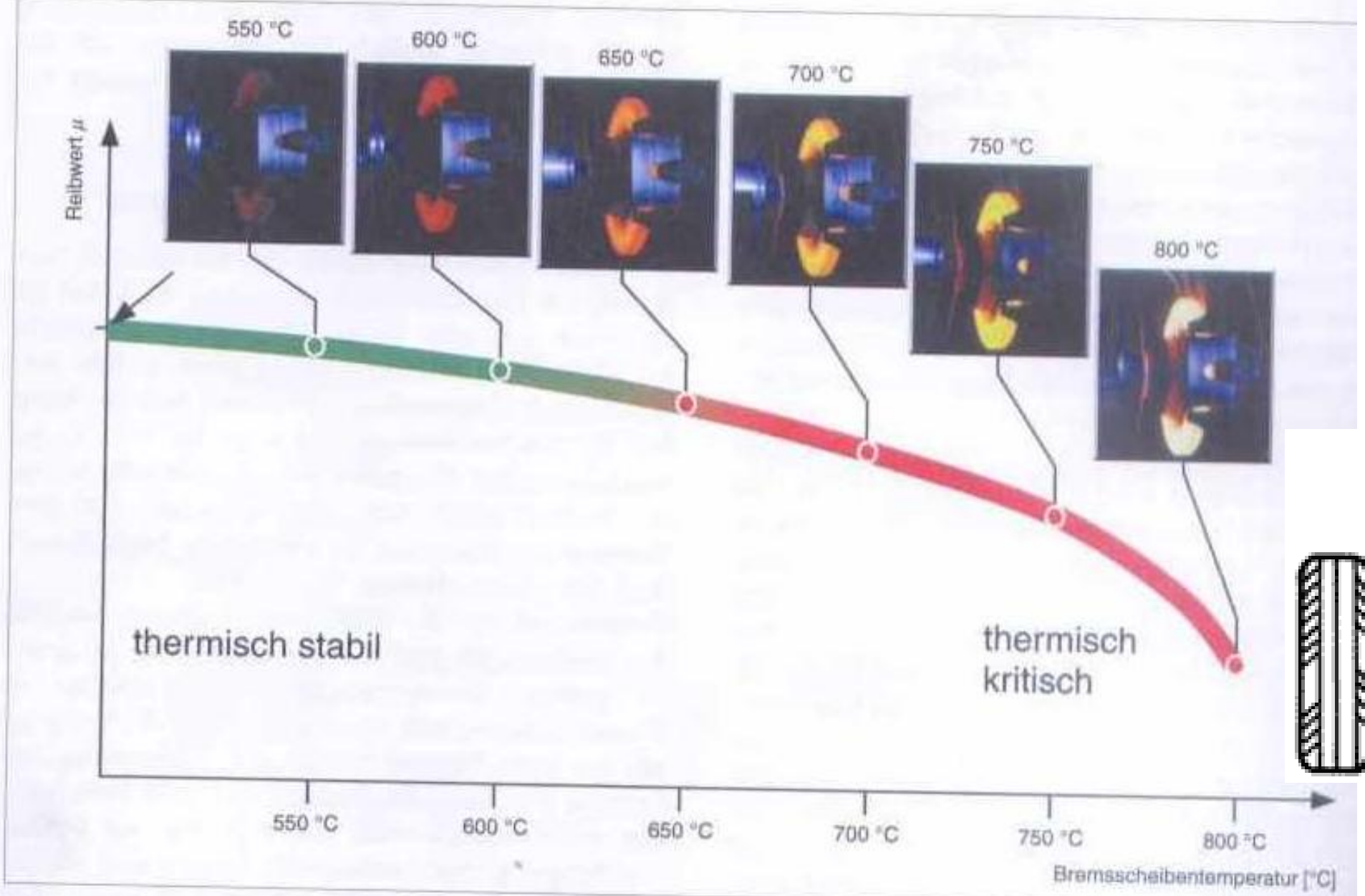
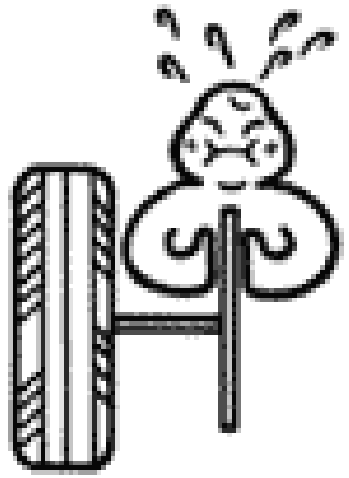
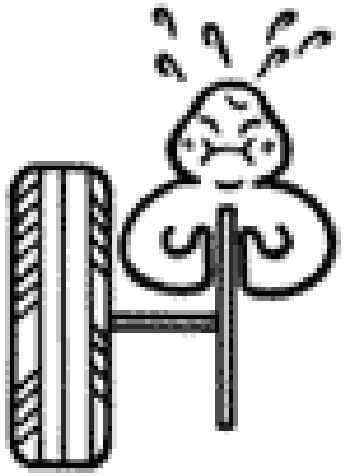
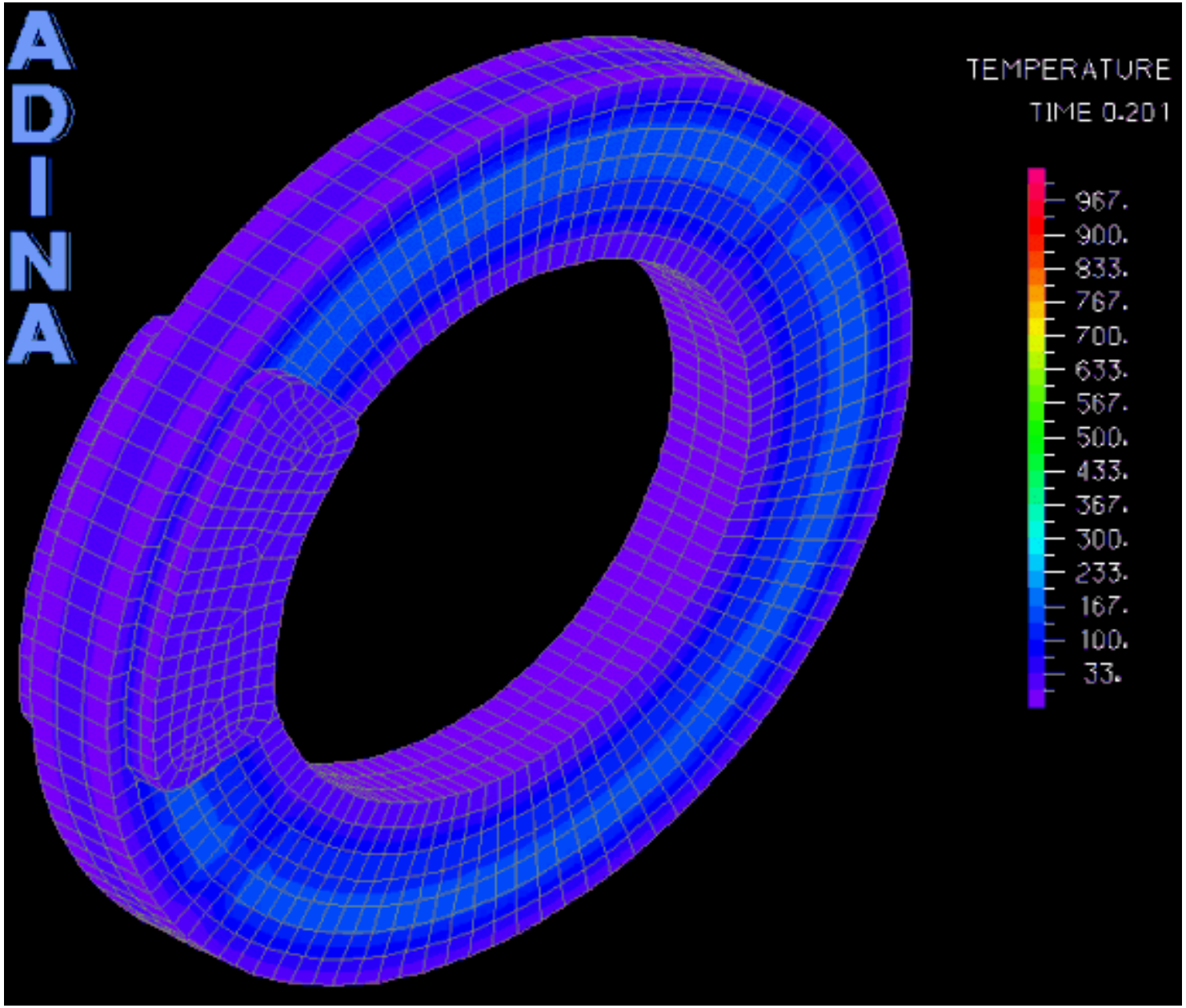


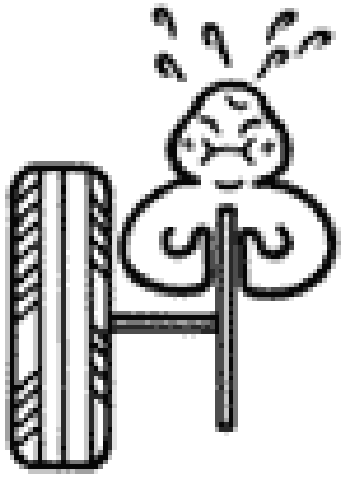
Bild 3-21 Temperaturabhängigkeit des Reibwerts bei Scheibenbremsen



DİSK FREN TEST STANDINDA



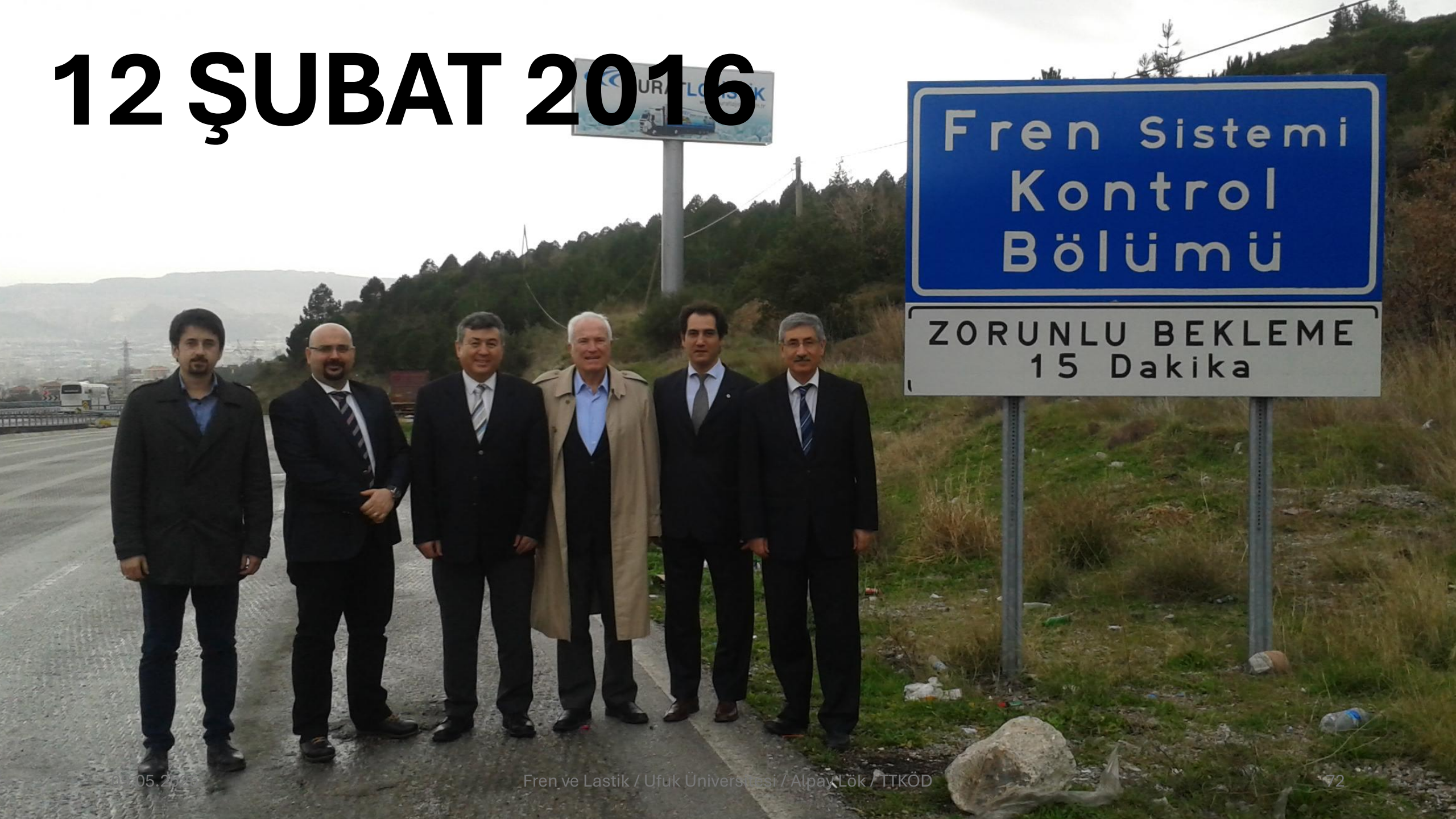

ADINA
TEMPERATURE
TIME 0.201
967.
900.
833.
767.
700.
633.
567.
500.
433.
367.
300.
233.
167.
100.
33.



FRENLERİN SOĞUTULMASI



12 ŞUBAT 2016



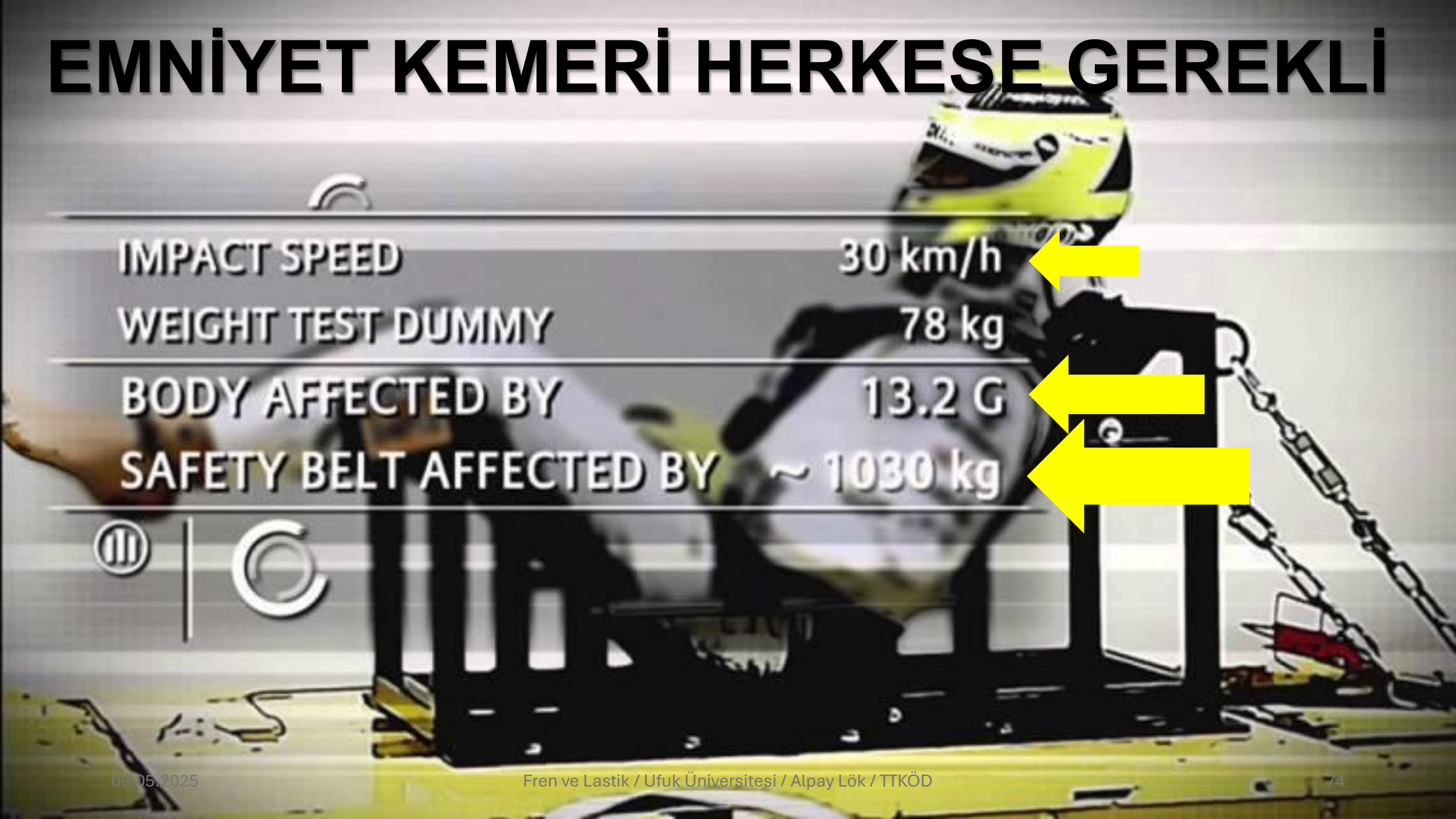
Emniyet Kemeri Sürücü ve Yolcuları Koltukta tutar



Takması zorunlu

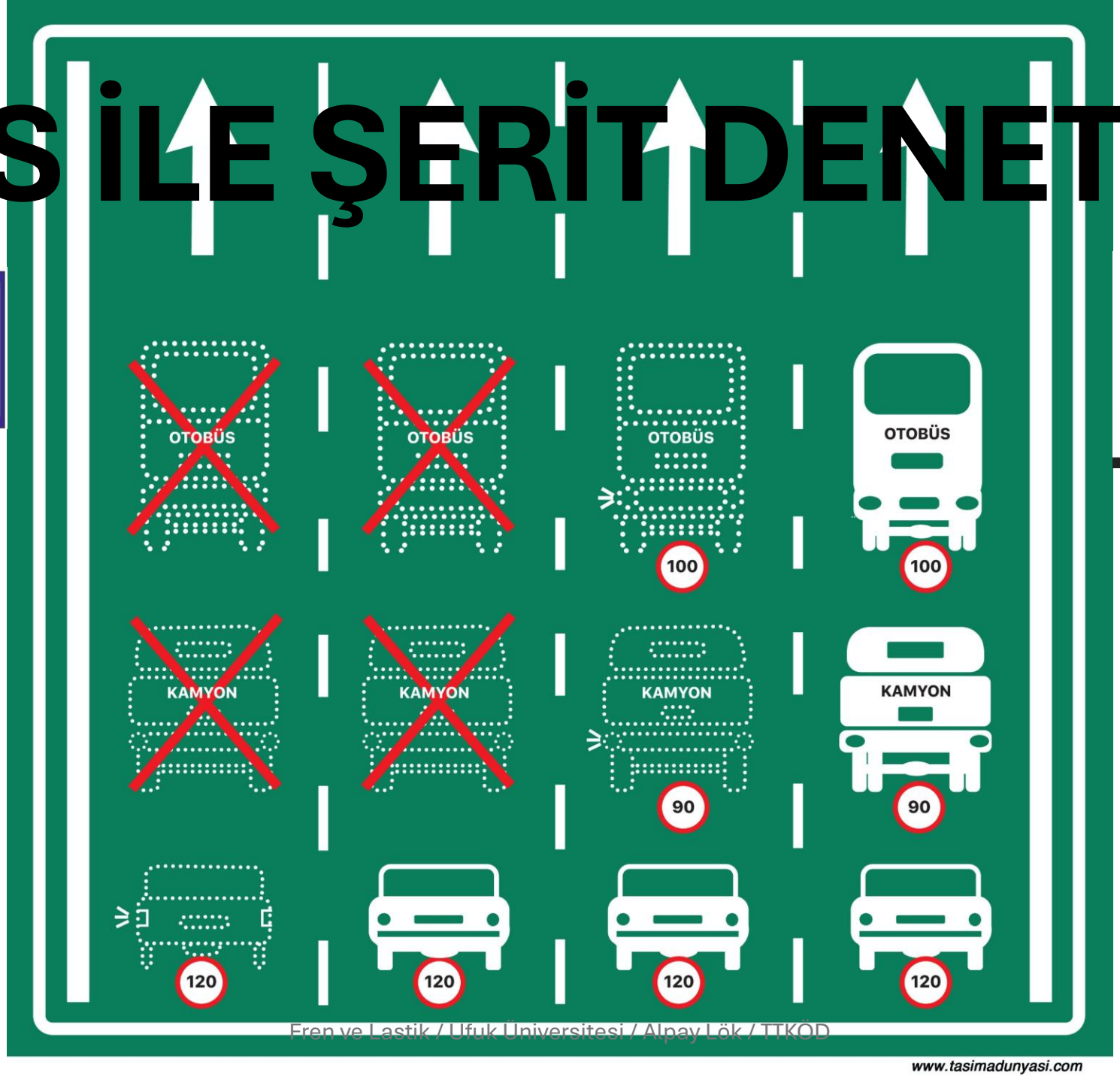
(Karayolu trafik yönetmeliği 150. madde
19 Şubat 2014)

EMNİYET KEMERİ HERKESE GEREKLİ



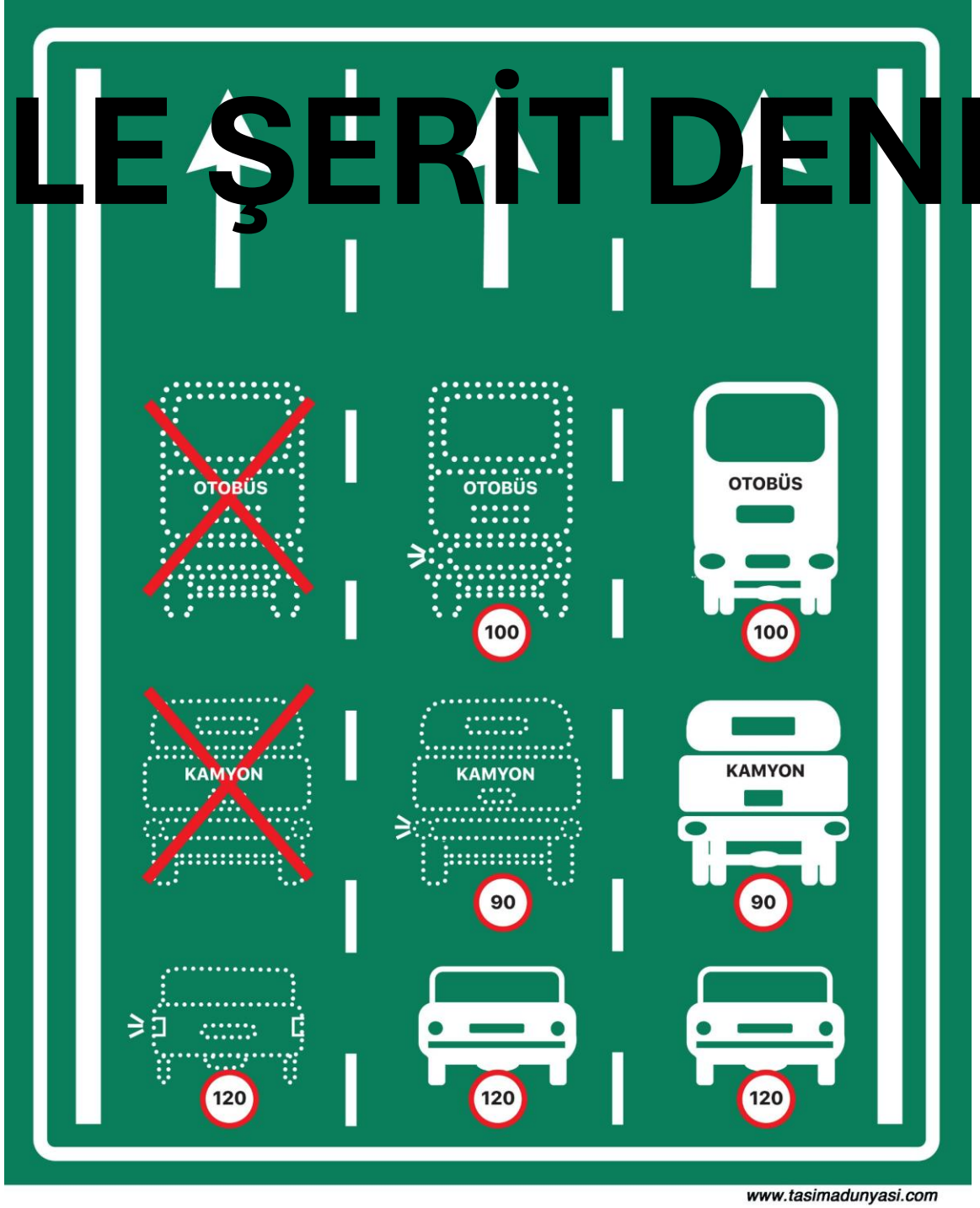

YANLIŞ OTURUŞ
Sürücü Fren Pedalına daha güçlü basabilmek için koltuğa doğru oturmalı.

EDS İLE ŞERİT DENETİMİ



EDS İLE ŞERİT DENETİMİ



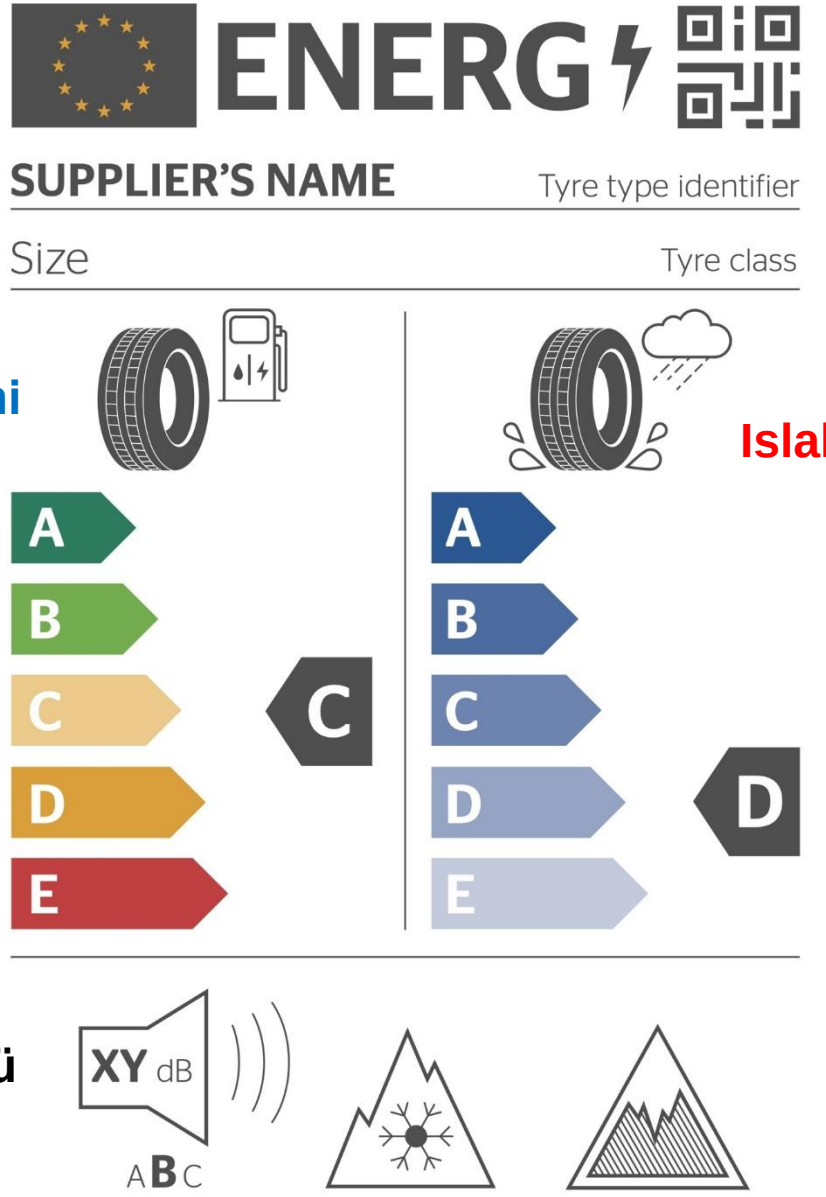




LASTİK SEÇERKEN NELERE DİKKAT EDİLİR?

- TİP ONAYI (YENİ VEYA KAPLAMA)
- YÜK SINIFI
- HIZ SINIFI
- ÖLÇÜLER
- ÖN/ARKA TEKERLEK FARKI
- DÖNÜŞ YÖNÜ
- LASTİK YAŞI/ÖMRÜ
- YAZ /KIŞ / DÖRT MEVSİM LASTİĞİ
- LASTİK ETİKETİ

Lastik Etiketi



Yakıt Tüketimi

Islak yolda FREN

Dış Gürültü

Kış Lastiği

Çivili Kış Lastiği

FREN ve KIŞ LASTİĞİ



HANGİSİ KIŞ LASTİĞİ?

HAYIR



EVET




N
E13
025664

Snow Grip ECE R117.3 (Annex 7)

Winter or snow tyres that receive the official snowflake marking, also known as the 3PMSF '3 Peak Mountain Snow Flake' symbol, provide verified safety for demanding snow conditions.

The definition of a winter tire is stated in the European ECE regulation 117.02. It states that the tire's tread pattern, tread material or structure must be primarily designed in order to provide better characteristics than ordinary tires in terms of acceleration, traction and stopping under demanding winter conditions, and that it must be verified.

The 3PMSF symbol is standardized and controlled by EU authorities, guaranteeing that the product meets the conditions of rigorous testing and is suitable for operation in difficult weather conditions.

3PMSF marked tires have been approved through regulation tests to guarantee a higher level of performance under winter conditions stated in the European ECE regulation 117.02.

3PMSF winter tires are designed to stay flexible in temperatures below 7°C and provide excellent grip on snow, slush, wet roads and bare asphalt. The aggressive tread design and siping provides grip and stability in snow and will disperse away water and wet snow slush.

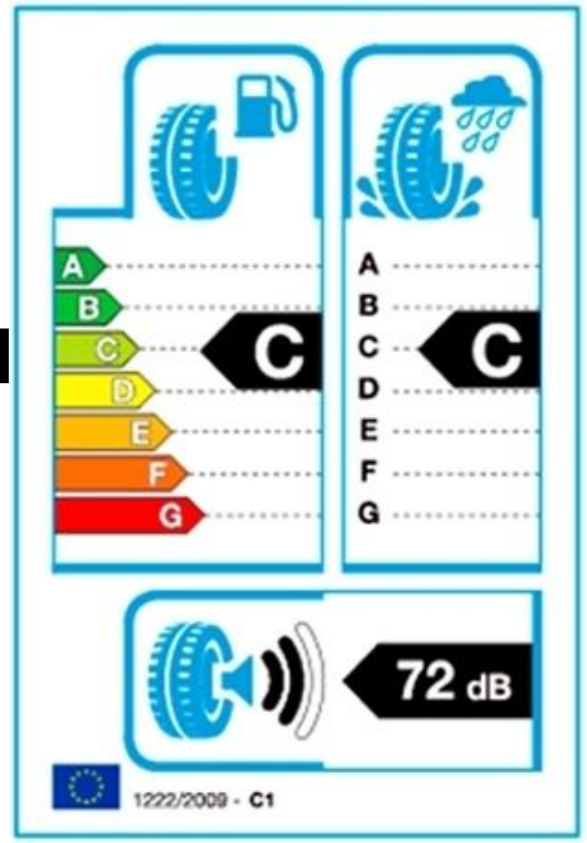
Compared to M+S tyres, 3PMSF winter tires offer superior braking and cornering performance on wet and rough ice, soft and hard-packed snow, and slush. A tire without the 3MPSF marking cannot be marketed as a snow tire or a winter tire.



İYİ KIŞ LASTİĞİ ve LASTİK ETİKETİ







<u>Kış Lastiği Logosu ve M+S</u> <u>Lastik Etiketinde önerilen sınıflar:</u>

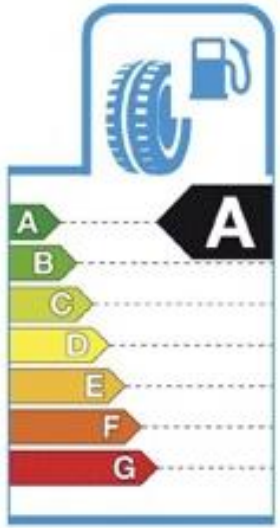
- Yakıt Tüketimi..... C – E arası

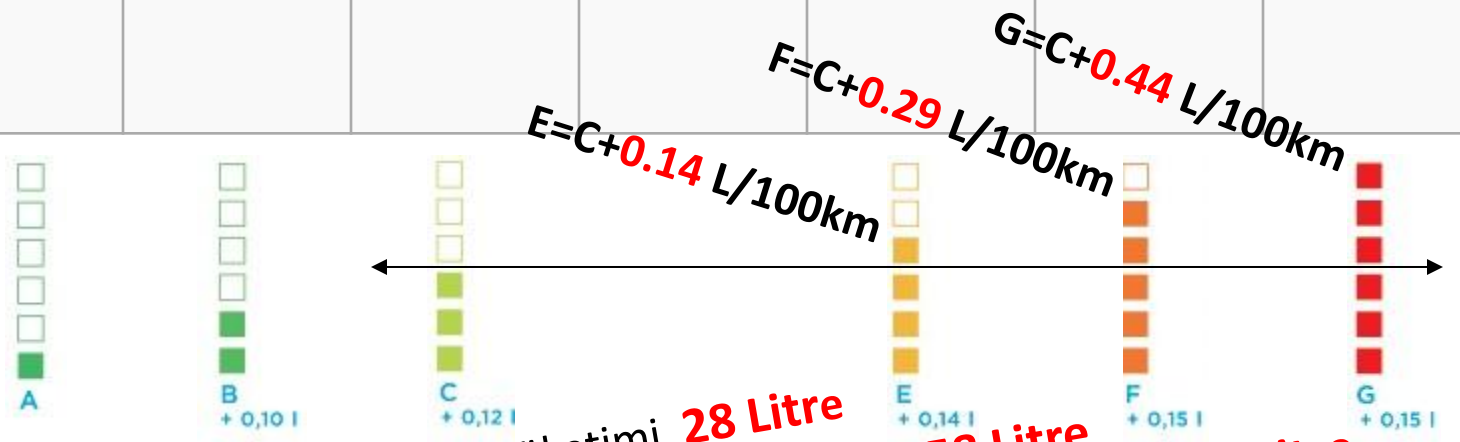
- Islak Yolda Tutunma... C

- Gürültü seviyesi.....))

Kış Lastiği Lastik Etiketi ve Yakıt Tüketimi

Lastik Sınıfı / Yakıt Tüketimi	A	B	C	D	E	F	G
A Sınıfına göre Ek Tüketim (Litre / 100km)	+ 0	+ 0,10 ’e kadar	+ 0,12 ‘e kadar	(Hariç)	+0,14 ’e kadar	+ 0,15 ’e kadar	+ 0,15 ’den çok





C-E Kış Sezonu Ek Yakıt Tüketimi **28 Litre**

C-F Kış Sezonu Ek Yakıt Tüketimi **58 Litre**

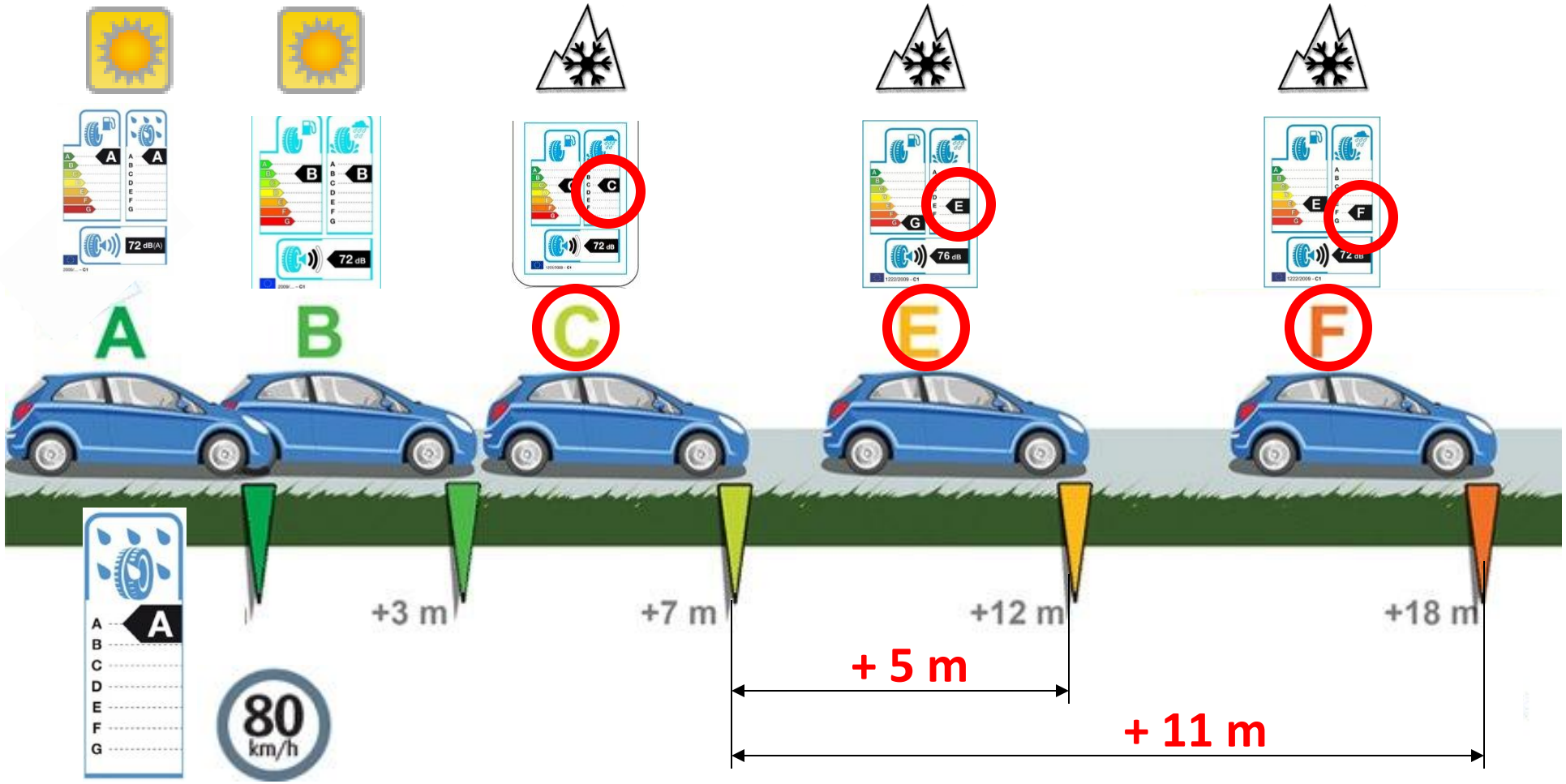
C-G Kış Sezonu Ek Yakıt Tüketimi **88 Litre**

6.6 L/100km ortalama yakıt tüketimi olan baz araca kıyasla

Hafif Ticari Taşıt: 5000 km/Ay

Kış : 1 Aralık – 1 Nisan 20000 km/kış

KIŞ LASTİĞİ LASTİK ETİKETİ ve FREN



80km/h hızda fren testinde "Islak Fren Performansı“ C Sınıfı Kış Lastiği takılı araç;

- **E sınıfına kıyasla 5 metre ,**
- **F sınıfına kıyasla 11 metre**

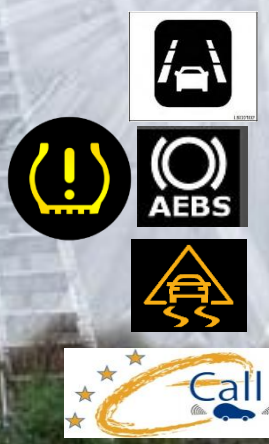
daha kısa mesafede durur.

AB’DE ARAÇ MUAYENESİ / BUGÜN

ETKİN MEVZUATLAR

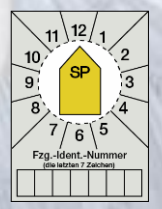
GSR2
2019/2144/EC

GSR1
661/2009/EC



TAMAMLAYICI MEVZUATLAR

SP



FM



2014/45/EC

202x/xx/EC



Foto: Matthias Rathman

BUGÜN / AB

- ARAÇ MUAYENESİ 2014/45/EC (HU),
- AĞIR TAŞITLAR İÇİN EK MUAYENE (SP),
- YOL KENARI DENETİMİ 2014/47/EC,
- SERVİSLERDE DOĞRU (PARÇA + BAKIM),
- FİLO MÜHENDİSLİĞİ,

YARIN / AB

- ARAÇ MUAYENESİ 202x/xx/EC (HU),
- AĞIR TAŞITLAR İÇİN EK MUAYENE (SP),
- YOL KENARI DENETİMİ 202x/xx/EC,
- SERVİSLERDE DOĞRU (PARÇA + BAKIM),
- FİLO MÜHENDİSLİĞİ,

YENİ BM MUAYENE MEVZUATI

Time planning



European Commission | Mobility and Transport

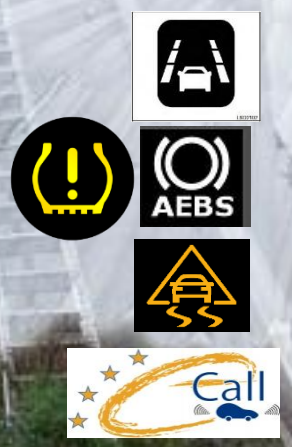
ARAÇ MUAYENESİ (PTI)
TÜRKİYE'DE
BUGÜN

TÜRKİYE'DE ARAÇ MUAYENESİ / BUGÜN

ETKİN MEVZUATLAR

GSR2
2019/2144/EC

GSR1
661/2009/EC



TAMAMLAYICI MEVZUATLAR

96/96/EC
RG 25592
23.09.2004

Foto: Matthias Rathman

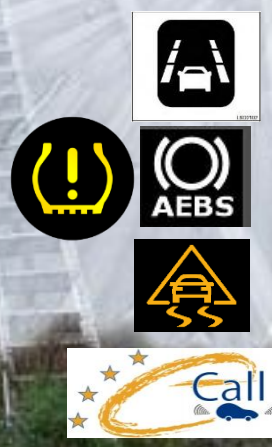
ARAÇ MUAYENESİ (PTI)
TÜRKİYE'DE
YARIN

TÜRKİYE'DE ARAÇ MUAYENESİ / YARIN

ETKİN MEVZUATLAR

GSR2
2019/2144/EC

GSR1
661/2009/EC



TAMAMLAYICI MEVZUATLAR

96/96/EC
RG 25[illegible]2
23.09.[illegible]04



202x/xx/EC

?

Foto: Matthias Rathman

ARAÇ MUAYENESİ (PTI)
TÜRKİYE'DE
YARIN OLMASI GEREKEN

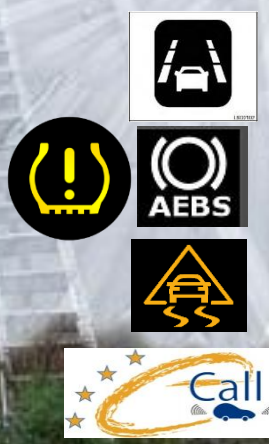
PTI = *202x/xx/AT* + (TGD + FM)

TÜRKİYE'DE ARAÇ MUAYENESİ / YARIN

ETKİN MEVZUATLAR

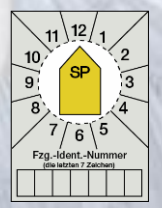
GSR2
2019/2144/EC

GSR1
661/2009/EC



TAMAMLAYICI MEVZUATLAR

SP



FM



TGD

2014/45/EC

202x/xx/EC



Foto: Matthias Rathman

TRAFİK ÖLÜMLERİ 2024
TÜİK

7.5.2025

Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2024

Türkiye'de 266 bin 855 adet ölümlü yaralanmalı trafik kazası meydana geldi

Ülkemiz karayolu ağında 2024 yılında toplam 1 milyon 444 bin 27 adet trafik kazası meydana geldi. Bu kazaların 1 milyon 177 bin 172 adedi maddi hasarlı, 266 bin 855 adedi ise ölümlü yaralanmalı trafik kazasıdır. Yıl içinde meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %85,5'i yerleşim yeri içinde %14,5'i ise yerleşim yeri dışında meydana geldi.

Trafik kazalarında 2024 yılında 6 bin 352 kişi hayatını kaybederken 385 bin 117 kişi yaralandı

Türkiye'de 2024 yılında meydana gelen 266 bin 855 adet ölümlü yaralanmalı trafik kazası sonucunda 2 bin 713 kişi kaza yerinde, 3 bin 639 kişi ise yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edildikten sonra kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde hayatını kaybetti. Karayolu trafik kazalarında 2024 yılında bir günde ortalama 731,1 ölümlü yaralanmalı kaza, 17,4 ölüm ve 1055,1 yaralanma meydana geldi. Türkiye'de son on yılda karayolu trafik kazalarında toplam 62 bin 762 kişi hayatını kaybederken 3 milyon 24 bin 470 kişi ise yaralandı.

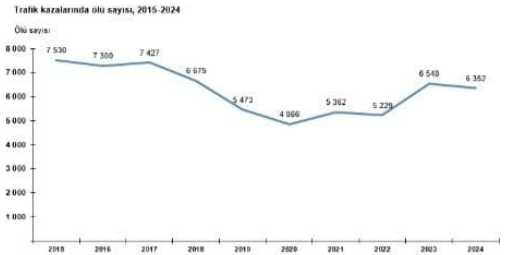
Trafik kaza istatistikleri, 2015-2024

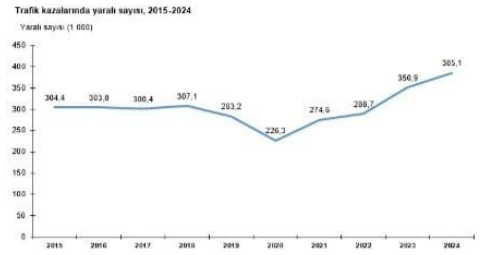
Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası[1]	
2015	**1 313 359**	183 011	1 130 348	**7 530**	3 831	3 699	304 421
2016	**1 182 491**	185 128	997 363	**7 300**	3 493	3 807	303 812
2017	**1 202 716**	182 669	1 020 047	**7 427**	3 534	3 893	300 383
2018	**1 229 364**	186 532	1 042 832	**6 675**	3 368	3 307	307 071
2019	**1 168 144**	174 896	993 248	**5 473**	2 524	2 949	283 234
2020	**983 808**	150 275	833 533	**4 866**	2 197	2 669	226 266
2021	**1 186 353**	187 963	998 390	**5 362**	2 421	2 941	274 615
2022	**1 232 957**	197 261	1 035 696	**5 229**	2 282	2 947	288 696
2023	**1 314 136**	235 071	1 079 065	**6 548**	2 984	3 564	350 855
2024	**1 444 027**	266 855	1 177 172	**6 352**	2 713	3 639	385 117

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

Bir önceki yıla göre trafik kazalarındaki toplam ölü sayısı %3,0 azaldı, yaralı sayısı ise %9,8 arttı

Türkiye'de 2024 yılında 2023 yılına göre trafikteki motorlu kara taşıtı sayısı %8,9, toplam kaza sayısı %9,9, ölümlü yaralanmalı kaza sayısı %13,5, maddi hasarlı kaza sayısı %9,1 ve yaralı sayısı %9,8 arttı. Toplam ölü sayısı ise %3,0 azaldı.

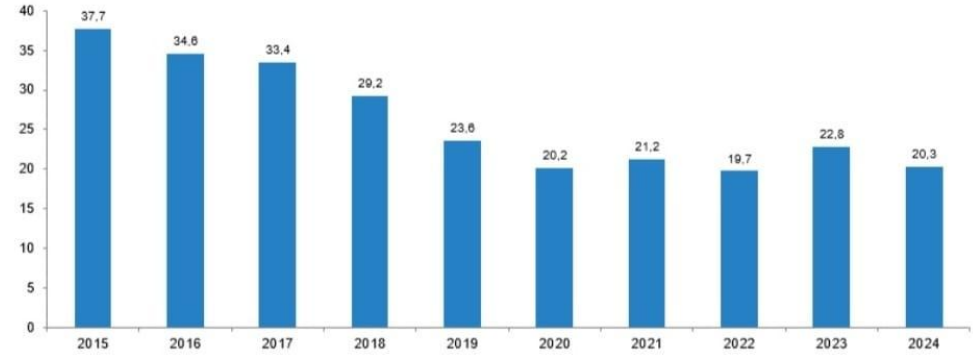




Türkiye'de 2024 yılında 100 bin taşıt başına 20,3 trafik kazası ölümü meydana geldi

Türkiye'deki toplam motorlu kara taşıtı sayısı 2023 yılında 28,7 milyon iken 2024 yılında 31,3 milyona yükseldi. Karayolu trafik kazalarında ölen kişi sayısı ise 2023 yılında 6 bin 548 iken 2024 yılında 6 bin 352 oldu. Böylece 100 bin taşıt başına trafik kazası ölü sayısı 2023 yılında 22,8 iken 2024 yılında 20,3'e geriledi.

Türkiye'de 100 bin motorlu kara taşıtı başına trafik kazası ölü sayısı, 2015-2024

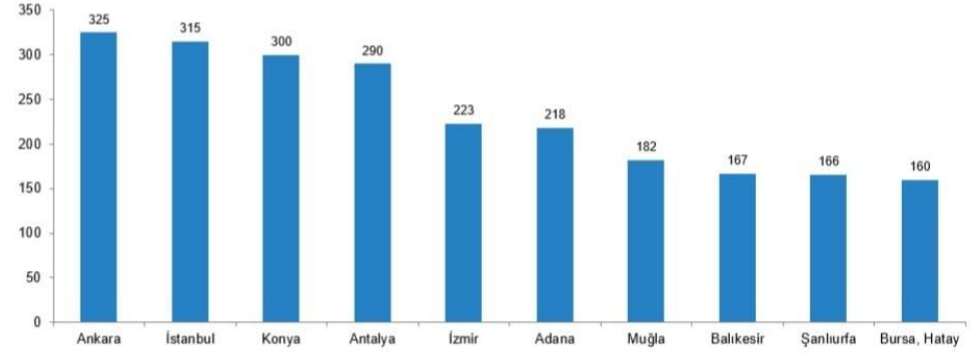


Türkiye'de trafiğe kayıtlı motorlu kara taşıtları tarafından katedilen toplam kilometre, verinin mevcut olduğu en son yıl olan 2023 yılı için 348 milyar olarak hesaplandı[1]. Buna göre, 2023 yılında taşıtlar tarafından katedilen bir milyar kilometre başına trafik kazalarında 18,8 ölüm ve 1007,9 yaralanma olduğu hesaplandı (Tablo 15).

Trafik kazası ölümleri en fazla Ankara'da meydana geldi

Türkiye'de 2024 yılında il düzeyinde en fazla ölü sayısı 325 ölüm ile Ankara'da, en fazla yaralı sayısı 41 bin 414 yaralı ile İstanbul'da görülürken; en az ölü sayısı 4 ölü ile Ardahan'da, en az yaralı sayısı ise 331 yaralı ile Bayburt ilinde gerçekleşti.

Türkiye'de karayolu trafik kazası ölü sayısında ilk 10 il, 2024



Ölümlerin %56,4'ü yerleşim yeri içinde meydana gelen kazalar sonucunda oluştu

Yerleşim yeri durumuna göre trafik kazaları incelendiğinde, toplam 266 bin 855 ölümlü yaralanmalı kazanın 228 bin 120'si yerleşim yeri içinde 38 bin 735'i ise yerleşim yeri dışında meydana geldi. Trafik kazası ölümlerinin %56,4'ü, yaralanmaların %80,5'i yerleşim yeri içinde gerçekleşen kazalar sonucunda, ölümlerin %43,6'sı yaralanmaların ise %19,5'i yerleşim yeri dışında gerçekleşen kazalar sonucunda oluştu.

ık Üniversit

TÜİK 7.5.2025

Trafik kaza istatistikleri, 2015-2024

Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası[1]	
2015	**1 313 359**	183 011	1 130 348	**7 530**	3 831	3 699	304 421
2016	**1 182 491**	185 128	997 363	**7 300**	3 493	3 807	303 812
2017	**1 202 716**	182 669	1 020 047	**7 427**	3 534	3 893	300 383
2018	**1 229 364**	186 532	1 042 832	**6 675**	3 368	3 307	307 071
2019	**1 168 144**	174 896	993 248	**5 473**	2 524	2 949	283 234
2020	**983 808**	150 275	833 533	**4 866**	2 197	2 669	226 266
2021	**1 186 353**	187 963	998 390	**5 362**	2 421	2 941	274 615
2022	**1 232 957**	197 261	1 035 696	**5 229**	2 282	2 947	288 696
2023	**1 314 136**	235 071	1 079 065	**6 548**	2 984	3 564	350 855
2024	**1 444 027**	266 855	1 177 172	**6 352**	2 713	3 639	385 117

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

Bir önceki yıla göre trafik kazalarındaki toplam ölü sayısı %3,0 azaldı, yaralı sayısı ise %9,8 arttı

2023-2024 -%3

Trafik kaza istatistikleri, 2015-2024

Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası[1]	
2015	1 313 359	183 011	1 130 348	7 530	3 831	3 699	304 421
2016	1 182 491	185 128	997 363	7 300	3 493	3 807	303 812
2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7 427	3 534	3 893	300 383
2018	1 229 364	186 532	1 042 832	6 675	3 368	3 307	307 071
2019	1 168 144	174 896	993 248	5 473	2 524	2 949	283 234
2020	983 808	150 275	833 533	4 866	2 197	2 669	226 266
2021	1 186 353	187 963	998 390	5 362	2 421	2 941	274 615
2022	1 232 957	197 261	1 035 696	5 229	2 282	2 947	288 696
2023	1 314 136	235 071	1 079 065	6 548	2 984	3 564	350 855
2024	1 444 027	266 855	1 177 172	6 352	2 713	3 639	385 117

-%3

+%9.8

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

Bir önceki yıla göre trafik kazalarındaki toplam ölü sayısı %3,0 azaldı, yaralı sayısı ise %9,8 arttı

2020-2030 -%50

Trafik kaza istatistikleri, 2015-2024

Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası(1)	
2015	1 313 359	183 011	1 130 348	7 530	3 831	3 699	304 421
2016	1 182 491	185 128	997 363	7 300	3 493	3 807	303 812
2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7 427	3 534	3 893	300 383
2018	1 229 364	186 532	1 042 832	6 675	3 368	3 307	307 071
2019	1 168 144	174 896	993 248	5 473	2 524	2 949	283 234
2020	983 808	150 275	833 533	4 866	2 197	2 669	226 266
2021	1 186 353	187 963	998 390	5 362	2 421	2 941	274 615
2022	1 232 957	197 261	1 035 696	5 229	2 282	2 947	288 696
2023	1 314 136	235 071	1 079 065	6 548	2 984	3 564	350 855
2024	1 444 027	266 855	1 177 172	6 352	2 713	3 639	385 117

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

-%50

2030

2433

HEDEF -%50

Bir önceki yıla göre trafik kazalarındaki toplam ölü sayısı %3,0 azaldı, yaralı sayısı ise %9,8 arttı

2019-2030 -%50

Trafik kaza istatistikleri, 2015-2024

Yıl	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
				Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası(1)	
2015	1 313 359	183 011	1 130 348	7 530	3 831	3 699	304 421
2016	1 182 491	185 128	997 363	7 300	3 493	3 807	303 812
2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7 427	3 534	3 893	300 383
2018	1 229 364	186 532	1 042 832	6 675	3 368	3 307	307 071
2019	1 168 144	174 896	993 248	5 473	2 524	2 949	283 234
2020	983 808	150 275	833 533	4 866	2 197	2 669	226 266
2021	1 186 353	187 963	998 390	5 362	2 421	2 941	274 615
2022	1 232 957	197 261	1 035 696	5 229	2 282	2 947	288 696
2023	1 314 136	235 071	1 079 065	6 548	2 984	3 564	350 855
2024	1 444 027	266 855	1 177 172	6 352	2 713	3 639	385 117

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşuna sevk edilenlerde kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

-%50

2030

2433

HEDEF -%50

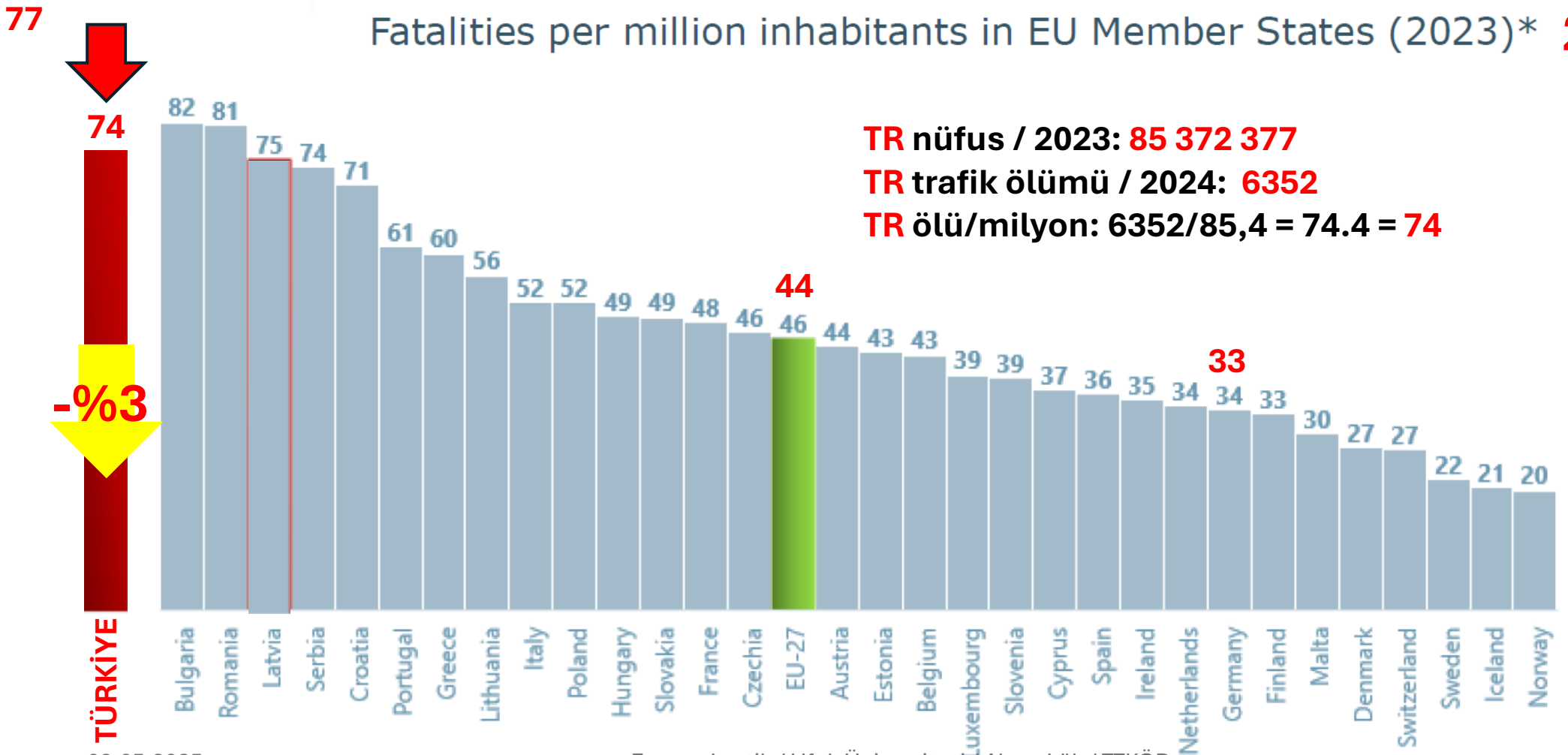
2750

2019-2030

Bir önceki yıla göre trafik kazalarındaki toplam ölü sayısı %3,0 azaldı, yaralı sayısı ise %9,8 arttı

Where we are in EU? TÜİK 7.5.2025

Trafik ölümlerinde AB'de neredeyiz?



*preliminary data

TRAFİK ve YOL GÜVENLİĞİ İÇİN NELER YAPMALI?

- AĞIR TAŞITLARIN HIZ SINIRLAYICILARI DEVREYE ALINMALI
- AĞIR TAŞITLARIN TAKOGRAF SABUNLAMASI ÖNLENMELİ
- RADAR ÖLÇÜMLERİNDE %10 TOLERANS KALKMALI
- OTOYOLLARDA EDS İLE ŞERİT VE HIZ DENETİMİ
- AB SEVİYESİNDE ARAÇ MUAYENESİ (2014/45/EC)
- ARAÇ MUAYENESİ KUSURLAR TABLOSU YAYINLANMALI
- AB SEVİYESİNDE YOL KENARI DENETİMİ (2014/47/EC)
- TİCARİ ARAÇLARA MMO İLE FİLO MÜHENDİSLİĞİ DENETİMİ
- KENT İÇİ 30km/h HIZ SINIRI YAYGINLAŞMALI
- YAYA GEÇİDİNDE YAYA HAKLARI KORUNMALI
- KIŞ LASTİĞİ MEVZUATI (65/A) GÜNCELLENMELİ (3PMSF)

KIŞ LASTİĞİ İLE
GÜVENLİ YOLCULUKLAR



TRAFİK KAZALARINDA HAYAT KURTARMA ZİNCİRİ



Öğr.Gör. Mukaddes BOZKURT

UFUK ÜNİVERSİTESİ

Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksekokulu Md.Yrd.





28 Mayıs 1978 tarihinde
Prof.Dr. Rıdvan EGE
Başkan seçilmiştir.







Trafik Kazası Nedir?

Trafikte seyreden bir veya birden fazla aracın, yayaların ya da nesnelerin karıştığı, can kaybı, yaralanma veya maddi hasara yol açan beklenmedik olaylara trafik kazası denir. Bu olaylar mağdurlar için ani ve travmatik bir deneyimdir.



Türkiye’de Trafik Kazalarının Önemi;

- **Sosyal Etkiler:** Trafik kazaları, toplumda geniş bir kesimi derinden etkileyerek, her yıl binlerce insanı aramızdan alarak ailelerde geri dönülmez kayıplara yol açar.

- **Ekonomik etkiler:** Trafik kazaları ülkelerin ekonomisine de büyük yük bindirir. Kaza sonrası ortaya çıkan sağlık harcamaları, uzun süreli bakım giderleri, araç ve alt yapı hasarlarının tamiri ve kazazedelerin iş gücü kaybı ekonomide milyarlarca liralık zarara yol açar.

Sağlık etkileri: Trafik kazaları, sağlık sistemi üzerinde ciddi bir yük oluşturur. Acil servisler ve yoğun bakımlar, kaza yaralılarıyla dolup taşabilmektedir. Yaralanan 350 bini aşkın kişi (2023 verisi) hastanelerde tedavi görmek zorunda kalmıştır. Bir kısmı basit müdahalelerle iyileşse de, pek çok kişi için kazalar kalıcı sakatlıklara, yaşam kalitesinde düşüşe ve ölümlere yol açmaktadır.



Hayat Kurtarma Zinciri Nedir?

Hayat kurtarma zinciri, bir kaza veya sağlık krizi sonrasında hayatta kalma şansını artırmak amacıyla peş peşe uygulanması gereken kritik adımların bütünüdür. Bu zincir, olay anından başlayıp hastaneye varışa kadar uzanan bir süreçtir ve her bir halkası, doğru zamanda doğru müdahaleyi temsil eder.



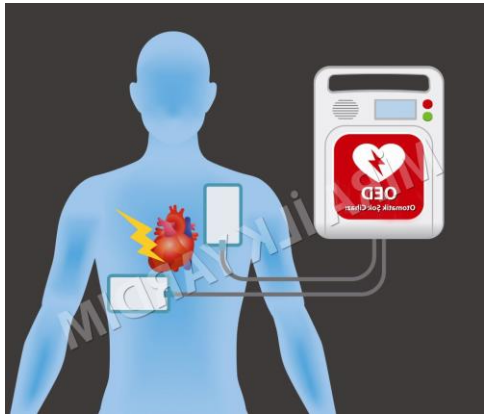
HAYAT KURTARMA ZİNCİRİ



112 aranır



Temel Yaşam Desteği sağlanır



Şok uygulaması (OED)



Ambulans ekiplerince yardım sağlanır.



Hastane acil servislerinde yardım yapılır

Olay Yeri Güvenliği

Zincirin ilk halkası, kaza alanının hem kazazede hem de ilk yardımcılar için güvenli hale getirilmesidir. Bu adımda yapılması gerekenler aracınızı güvenli bir yerde durdurmak, dörtlü flaşörleri yakmak, gerekiyorsa uyarı üçgeni koyarak başka araçların kazaya karışmasını önlemek. Önce kendi güvenliğimizi sağlamadan yaralılara müdahale etmeye çalışmak, hem kendimizin hem de kazazedelerin hayatını riske atabilir.



Acil Yardım Çağrısı

Güvenlik sağlandıktan hemen sonra yapılacak iş, 112'yi arayarak profesyonel yardım çağırmaktır. Mümkün olan en hızlı şekilde olayın yeri, kaza tipi, yaralı sayısı ve durumları hakkında net ve sakin bir biçimde bilgi verilmelidir. Acil çağrı, zincirin kritik bir halkasıdır çünkü ambulans ve kurtarma ekiplerinin vakit kaybetmeden yönlendirilmesini sağlar.

(Ankara'da İl Ambulans Başhekimliğine bağlı 176 istasyon bulunmaktadır)



İlk Müdahale (İlk Yardım)

Sağlık ekipleri gelene kadar geçen sürede, kazazedeye yapılan ilk yardım müdahaleleri hayat kurtarıcı olabilir. İlk yardımın temel uygulamaları yaralının hava yolu açıklığını sağlama, solunumunu kontrol etme ve gerekiyorsa yapay solunum ve kalp masajı (CPR) uygulama, kanamaları durdurma (direkt baskı uygulama veya turnike gibi yöntemlerle), kırıkları tespit edip hareketsiz hale getirme ve şok pozisyonu verme gibi adımlardır.



Profesyonel Destek

Ambulans ekibi ve gerekiyorsa arama-kurtarma birimleri olay yerine ulaştığında zincirin dördüncü halkası devreye girer. Sağlık profesyonelleri (doktorlar, paramedikler, acil tıp teknisyenleri) olay yerinde ileri yaşam desteği ve gerekli acil bakım işlemlerini uygular.



Hastane Öncesi Hizmetler (Taşıma ve Nakil)

Zincirin son halkası, yaralının olay yerinden uygun sağlık kuruluşuna nakledilmesi sürecidir. Ambulans içindeki bakım da bu aşamanın bir parçasıdır. Yaralının hayati bulguları ambulans ekibi tarafından izlenir, gereken tıbbi bakım yol boyunca sürdürülür ve hızla tam donanımlı hastaneye transportu sağlanır.



Zamanında Müdahale ve “Altın Saatler”

- Altın saat kavramı: Trafik kazaları ve ciddi travmalar sonrası ilk dakikalar ile ilk saat, tıp literatüründe “altın saat” olarak anılır. Bu kavram, kazadan sonraki ilk bir saatlik zaman diliminin yaralının hayatta kalması ve iyileşmesi açısından kritik olduğunu ifade eder.



İlk Yardım Eğitiminin Önemi

- Bireysel sorumluluk; trafik kazalarında hayat kurtarma zincirinin ilk halkalarında çoğunlukla olay yerindeki siviller yer alır. Bu nedenle, her bireyin temel ilk yardım bilgisine sahip olması adeta bir vatandaşlık görevidir.

- Kaza anında, profesyonel ekipler gelene kadar yapılacak doğru hamleleri bilmek, yakınlarımızın, sevdiklerimizin veya yol kenarında hiç tanımadığımız bir insanın hayatını kurtarabilir.





HAYAT KURTARMA ZİNCİRİ

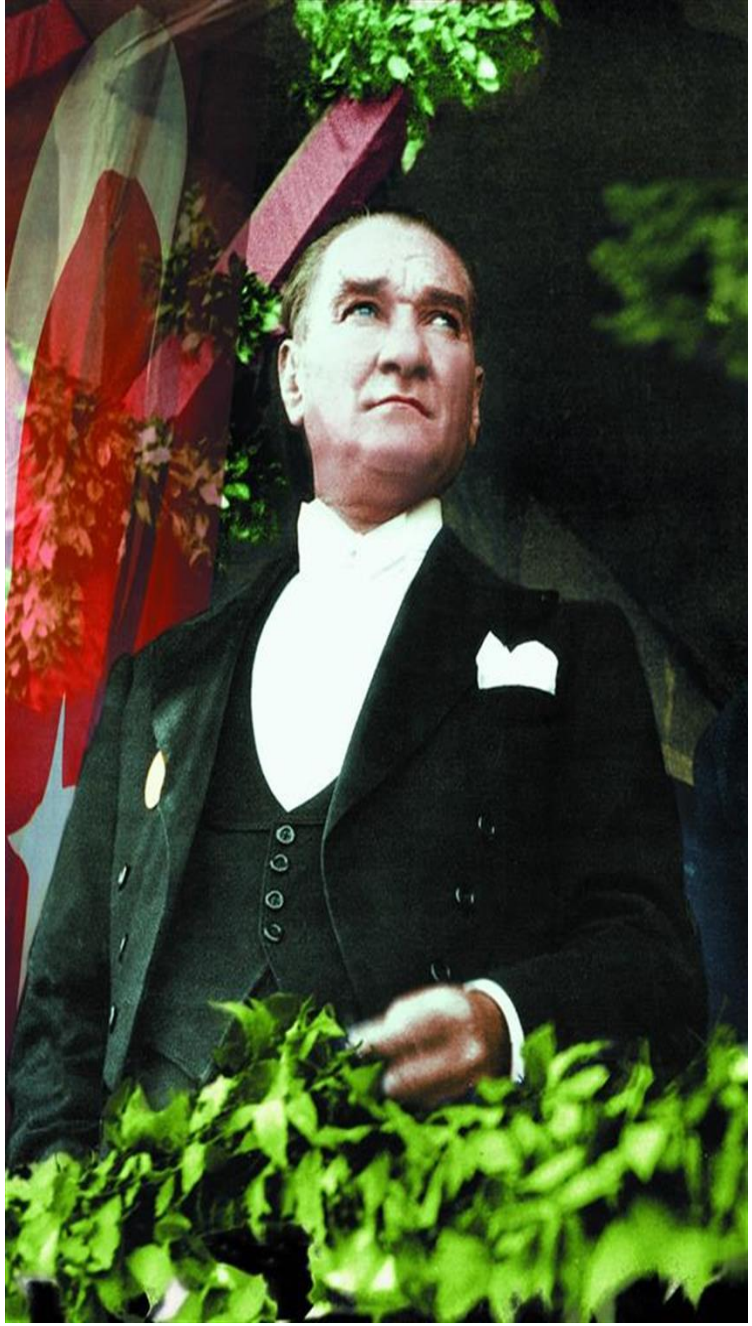


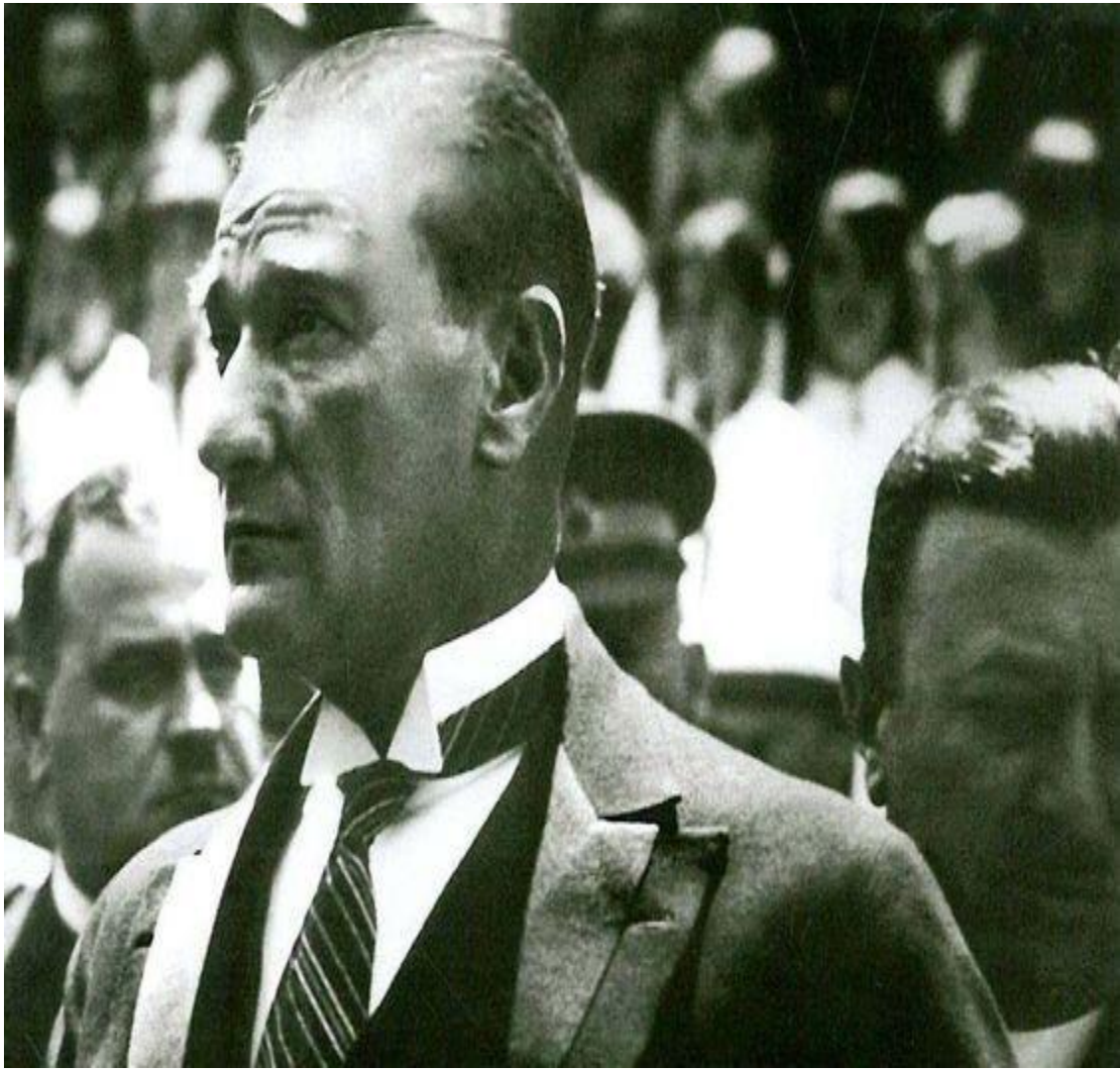
1. Halka
Sağlık kuruluşuna haber verilmesi

2. Halka
Olay yerinde temel yaşam desteği yapılması

3. Halka
Ambulans ekiplerince müdahaleler yapılması

4. Halka
Hastane acil servislerinde müdahale yapılması





Teşekkürler…

TÜRKİYEDE TRAFİK

Türkiye olarak yıllardır çözemediğimiz sorunların biri de trafiktir. Trafik konusu zaman içinde adeta sahipsiz kalmıştır. 1971 yılından bu yana motorlu taşıt kullanan trafik anlatan, bilirkişilik yapan, asli kusurlu trafik kazası karışmamış biri olarak tespit ettiklerimi bilgilerinize sunmak istiyorum.

2

Son yıllarda Karayolu yapımına epeyce kaynak aktarmamıza rağmen trafik kazalarında istenilen düzeyde azalma olmamıştır. Trafik kazalarının ülkemize yıllık maddi zararı kamuya açık platformlarda açıklanmamış olsa da yıllık 15 milyar dolardan fazla bir maliyet olduğu değerlendirilmektedir. Trafik yeterli denetim ve eğitim olmadığı için kazalarda öngörülen azalma olmamıştır. Trafik sigortası yapmayan araç sayısı bize yeterli denetim yapılmadığı anlamındadır. Eğitim eksikliği denince sürücü, yaya, yol yapım, bakım, işaretleme ve onarımı yapanların eğitimleri ile trafikte denetleme görevi yapanların eğitimi anlaşılmalıdır.

3

Teknolojik gelişmeler dikkate alınarak yeniden belirlenecek eğitim müfredatı hazırlanarak eğitim verilmeli ve yapılan eğitim denetlenmelidir. Sürücü adayı olmak için alınacak sağlık raporu eskiden olduğu gibi 5 uzman doktorun onayıyla verilmelidir. Bu güne kadar uygulanan sürücü eğitimi başarılı olmamıştır. Bu itibarla sürücü adayının nasıl eğitileceği, eğitim müfredatının nasıl olması gerektiği, sürücü adayı eğitimi vermeye yetkili öğretmenlerde aranacak vasıfların ne olması gerektiği yeniden belirlenmelidir. Gerekirse sürücü kursu yerine devletin uygun gördüğü eğitimi almış kişilere yetki vererek trafik eğitimin bunlar tarafından yapılması ve yetkili kişi eğitim verdiği adayın sınava hazır olduğunu beyan etmesiyle bağımsız bir komisyon tarafından yapılacak direksiyon sınavı sonrası sertifika verilmelidir.

4

Direksiyon sınavı her mevsimde araç kullanılacağı göz önüne alınarak hazırlanacak sınav pistinde yapılmalı ve sınav komisyonu aracın içinde değil başka bir alanda kameralar ile izleyerek değerlendirme yapmalıdır. Sürücü belgesi alan kişi denetlenmeli ve sürücülük yaşamında kuralsızlık yapıyorsa eğitimi veren kişinin puanı düşürülmelidir. Bu sayede kurallı yaşamı benimsemeyen kişilerin ehliyet almasının önüne geçilmelidir. Esasen bu tür kurallar sektör çalışanlarının talepleri bu konuya bedelsiz emek harcayanların da içinde olduğu çalışma grupları tarafından hazırlanmalıdır.

5

Otobüs, kamyon ve iş makinası türü araçları kullanmak için gereken Mesleki Yeterlilik Kursu (SRC) uygulama yapma imkanları eklenmeli ve gerekli konular eğitim programına dahil edilmeli. İş Makinası kullanacak kişiler hafriyat yaparken ihtiyaç duyacağı kadastro paftası okuma, asfaltın altında bulunan malzemeye göre yolda bulunanın su, doğalgaz, kanalizasyon borusu olup olmadığını anlayacak donanıma sahip olmalı ki su borusunu, doğalgaz borusunu patlatıp çevreye zarar vermesin. Toprak yapısını bilmeli ve kazı esnasında toprak kayma ihtimalini anlayabilmelidir. Bu taşıtları kullanacakların Üniversite mezunları arasından seçilmelidir.

UYGULANMAYAN MADDELER

2918 sayılı kanunun 62 maddesi uygulanmadığı için şehir merkezinde otobüs, kamyon, iş makinası, traktör vb. motorlu araçlar şehir içine park etmeleri yasaktır. Buna rağmen şehir içine girip ve boş buldukları yerlere kime ait olduğuna bakmadan park ediyorlar. Vatandaş işinden evine geldiğinde kendi binasında kendisine ayrılan park yerinde başka araç park etmiş. Polise şikayet etse bile çözüm bulamıyor. Bu durum bazen vatandaşlar arasında tartışmalara sebep olduğunu haber bültenlerinde izlemekteyiz. Devletin vatandaşın mülkünü korumak vatandaşlar arasında huzursuzluk çıkmasını önlemek için yasal düzenleme yapması gerekiyor.

7

62 madde uygulanıyor olsa araç sahipleri belediyeden araçları için park yeri talep edecek ve belediye asli görevi olarak bu araçların park edeceği yeri hazırlayacaktır. Ayrıca bu taşıtların şehir içine girmesi trafik yoğunluğunu artırmaktadır. Bahse konu taşıtlar aynı yerde toplandığında hizmet talep eden vatandaş hizmete daha kolay ulaşacaktır. Benzer uygulama başka merkezlerde bu taşıtların müşteri bulması gerekiyorsa iller arasında iş paylaşımı yaparak gelirleri artacaktır. Örneğin yük götüren taşıtlar gittiği yerdeki terminal ile irtibatlı olacağından geri dönerken yük bulacak ve geliri artacaktır. Bu durumda yollarımızda boş giden kamyon sayısı azalacak yük nakli ucuzlayacak, petrole daha az döviz ödeyeceğiz.

8

Araçların hızını tespit eden cihazları için 07/03/2017 tarihli Resmi gazetede yayımlanan Hız İhlal Tespit Donanımları Muayene Yönetmeliğinin İkinci Bölümü 7. Maddesi açık havada %3 kapalı havada %2 hatalı ölçüm yapacağı tespit edildi. Ayrıca her yıl kalibre yapılmalıdır. Hız limiti aşımından dolayı işlem yapılacaksa bu durum dikkate alınmalı ve %10 tolerans limiti en cihaz araç içinden ölçüm yapıyorsa en az %12 araç dışından ölçüm yapıyorsa %13 olarak hesaplanıp vatandaşın mağdur edilmesi önlenmelidir. Aracın içindeki hız göstergesi ile cihazın göstergesi aynı ölçümü yapmalıdır.

9

Araçların imal tadil ve montaj yönetmeliğinde arkadan çarpmaya karşı koruma demiri zorunlu olmalıdır. Tampon hizasında demir olduğunda arkadan çarpan aracın tamponu önündeki aracın arka tamponuna çarpıyor ve çarptığı aracın altına girerek parçalanma ihtimali önlenecektir.

Trafikte can kayıpları hesaplanırken kazadan bir ay sonra ölenler dahil edilmelidir. Trafik kazasına karışan araçların maddi hasarı, yaralı ve ölenlerin iş gücü kaybının ne kadar olduğu kamuya açık platformlarda açıklanmalıdır.

10 YASAL DÜZENLEME YAPILMASI İÇİN ÖNERİLER

Araç sahiplerinin tamamına PTT UETS hesabı açılmalı ve ceza tebligatları anında kişiye tebliğ edilmelidir. Böylelikle kişi kural ihlali yaptığı yerde suçunu öğrenecek ve aynı suçu tekrar işlemeyecektir. Eğer sürücü cezanın haksız olduğuna inanıyorsa anında elindeki belge ile suçsuzluğunu kanıtlama imkanı verilmeli. Okuryazar olmayan kişilerin araç sahibi olması yasaklanmalı.

Ağır vasıta dediğimiz otobüs, kamyon gibi araçlarla milletlerarası veya şehirlerarası yollarda araç kullanacak şoförlerin en az lise mezunu olma şartı getirilmeli. Şoförlerin trafik kurallarını anlayıp kurallara uymaları için trafik levhalarının önemini kavrayıp tedbir alması için iyi eğitim almış olması önemlidir. Örneğin buzlu yolda ben iyi şoförüm zincir takmama gerek yok ben yoluma giderim dememesi için buzlanmış yolda zincirin önemini idrak etmesi gerekir.

11

Bütün taşıtlar için kış aylarında kar lastiği takılması zorunlu olmalıdır. Kış lastiği takmayan araçların karıştığı trafik kazalarının ülkeye maliyeti dikkate alındığında araç lastikleri üzerindeki vergi kaldırılmalıdır.

Genellikle kırsalda yük taşımada bazen de yolcu taşımada kullanılan PATPAT denilen motorlu taşıtlar tescile tabi tutulup sürücülerinin belge alması ve trafik kurallarına uyması temin edilmelidir. Eğitim almadığından veya kurallara önem vermediği için öngörülemeyen trafik ihlali yapmaktadırlar.

12

Trafik sigorta sistemi yeniden tarifelendirilmelidir. Trafik sigorta bedeli kasko sigortasından fazla olması sigorta sektöründe bazı yanlışlıklar olduğunun işaretidir. Sık kaza yapan dikkatsiz sürücülerin sigorta primleri azami derecede yükseltilerek bu kişilerin araç kullanma sistemi dışına çıkması sağlanmalıdır. Birden fazla ölümlü kazaya karışan kişilerin sürücü belgeleri iptal edilmelidir. Hasarlı araçlar sıkı takip edilip pert olan araçların tekrar trafiğe çıkmasının önüne geçilmelidir. Eskiden kamuya açık olan plaka sorgulama sayfası yeniden açılsa aracın markası, rengi, hacizli olup olmadığı, aranıp aranmadığı ve hurdaya çıkarılıp çıkarılmadığı vb. bilgiler kamunun göreceği hale gelse kötü niyetli kişilerin haksız kazanç sağlamasının ve vatandaşın mağdur olması önlenecek ve yargının iş yükü de azalmış olacaktır.

13

Uzağı görmek için gözlük kullanan sürücüler ticari taşıt kullanmamalı. Gözündeki rahatsızlık sonucu uzağı göremeyen sürücüler kavşağa geldiklerinde trafiği kontrol etmek için durup yolu kontrol etmesi gerekmektedir. Gözü sağlam olan sürücü kavşağa yaklaştığında yavaşladığında kavşaktaki trafiği kontrol edeceği için durmasına gerek olmadan yoluna devam edecektir.

Düşük model araçlar trafikten çekilip hurdaya çıkarılmalı. Bu araçların kaportaları sacdan yapıldığı için herhangi bir kazada kaportayı oluşturan sac eğilip bükülecegi için araç içindekilerin yaralanmasına, arç içinde sıkışmasına, uzuv kayıpları vb. sorunlara yol açacağı için bunların trafikten çekilmesinin yolu bulunmalıdır. Bu araçların karıştığı kazalarda can kaybı fazla, yaralanma ve sakat kalma oranları daha yüksektir. Bu araçların trafikten çekilmesi sağlanmalıdır.

14

Karayolları yapım standartları yeniden belirlenmeli. Yollar araziye uyumlu yapılıp arazinin topografyasını fazla tahrip etmeden, heyelan riski oluşturmayacak, dere yatağı gibi suyu toplayıp belirle yerlerde sel tehlikesi yaratmaması için yeni standartlar oluşturulmaya ihtiyaç vardır. Dönel kavşak yapımları yeniden projelendirilerek gerek olmayan yerlerde araçların kavşağa girmeden geri dönme imkanı yaratılmalı ve dönel kavşak yapıldığı yerlerde kavşak içi trafiği azaltılmalıdır.

Kavşak kolları 90 derecelik dik açılarla yapılmaması, kavşağa cephesi bulunan yapıların diğer yönden gelenleri görmesini engelleyecek duvar yapması önlenmeli. Yaya kaldırımları yayaların güvenli yürümelerine uygun olmalı. Elektrik direği ile ağaç aynı yere olmamalı yayanın yürümesine engel olmamalı.

15

Trafik işaretlemesine yeni bir düzen getirilerek yol kullanıcılarının levhalara güvenilirliği artırılmalıdır. Trafik işaretleri hız limitleriyle orantılı olarak uzak mesafeden görülecek şekilde yolun sağına ve soluna konulmalı. Aynı tehlike için konulan levha sayısı azaltılmalı. Örneğin şehirlerarası karayolunda yaya geçidi levhası konmakla yetinmeli hız sınırlama levhası konulmamalı. Levhayı gören sürücü yaya geçidine yaklaştığını görünce yavaşlayacağı için yaya geçidinde yaya olmayınca yoluna devam edebilmeli.

Buralara çok sık trafik işareti koymak yerine yol eksenine dik kalın çizgiler çizilmesi daha etkili olacaktır. Karayoluna hız sınır bölgesi levhası konulunca hız sınır bölgesi sonu levhası da konulması zorunlu olmalı.

Yollara ortalama hız tespiti bölgesine konulan kameralara dayanarak ceza uygulaması kaldırılmalı veya yasal düzenleme yapılıp kamuoyuna açıklanmalı. Yollarımıza hız tespit cihazları konulması özel firmalardan alınıp yollardan sorumlu KGM. iradesine bırakılmalı.

16

Şehirlerarası karayollarına özel araçları ile yolculuk yapanların dinlenebilmeleri için karayolu kenarına çeşmesi ve tuvaleti olan daha fazla dinlenme yeri yapılmalı. Köylerde, şehirlerde ve şehirlerarası karayollarının yapımı için yeni standartlar getirilmeli ve bunlar şeffaf olarak açıklanmalıdır. Kadastroda yol yazılan yerlerin vatandaş tarafından işgali önlenip yol olarak hizmete açılmasını zorunlu yapacak düzenleme yapılmalı. Şehir içi yollarında saatlere göre araç geçişleri teknolojik cihazlarla sayılmalı ve kavşaklarda geçiş hakkı sırası geçen araç sayısına göre belirlenmesi mecburiyeti getirilmelidir. Vatandaşın özel aracıyla gittiği yerlere (hastane vb.) yeteri kadar otopark yapılması zorunlu olmalı.

17

Trafik denetiminde trafiği bilen sivil vatandaş (FTM) sayısı ve yetkileri artırılmalıdır. 2025 şubat itibariyle trafiğe kayıtlı araç sayısı 35.596 522 adettir. Her bin araca 2 tane Fahri Trafik Müfettişi seçmek mümkündür. Yani Fahri trafik Müfettişi sayısını 70 binin üzerine çıkarmak İçişleri Bakanlığının yetkisindedir. Bakanlık bu yetkisini kullanmayıp sivil denetimin önünü kapatmaktadır. Trafik zabıtası bazı yerlerde gördüğü trafik suçlusuna kendi sicil numarası ile işlem yapmaktan imtina etmekte ve FTM. Sicil numarası ile işlem yapmaktadır. Resmi kolluğa verilen FTM. Yetkisi iptal edilmelidir. Özellikle büyükşehirlerde trafik denetimi belediyelere devir edilmelidir. UKOME üye yapısı emir komuta sistemi dışına çıkarılmalıdır. Trafik denetimi tarafsız yapılıp suç işleyenin cezası UETS sistemi ile otomatik tebliğ edilmeli. Trafik cezasından muaf olanların cezaları ilgili kuruma tebliğ edilip ödenmesi ve o kişi için ne kadar ceza ödendiği kamu ile paylaşılmalıdır. Devlet vatandaşından bilgi saklamamalıdır.

18

Sonuç olarak trafik konusunda amaca ulaşmak için eğitim (sürücü-çocuk-yol yapan-trafikte denetim yapan) sistemi ve kimlerin eğitici olacağı yeni standart belirlenip uygulanmalı.& Karayollarının yapım, bakım ve işaretlemesi standartları yeniden tespit edilip uygulanmalıdır. &Emniyet kemeri önemi başta bazı kurallar televizyonlarda kamu spotu olarak gösterilmeli. &Araçlardan muayene sürecinde nelere dikkat edileceği yeniden belirlenip uygulanmalıdır. &Karayolunu etkileyecek imar düzenlenmesi için yeni standart oluşturulup uygulanmalı. &Araçların bakım onarımını yapacakların yetkilendirilmesi ve sorumluluklarını belirleyen standartlar oluşturulmalı. &Köy, kasaba, mahalle, orman yolu yapım onarım standartları yeniden belirlenip km. ve şerit olarak uzunlukları şeffaf olarak açıklanmalı. &Mesleki yeterlilik belgesi alma şartlarının nasıl olması gerektiği konularında standartları belirleyecek komisyonlar kurulup yeniden ele alınma ihtiyacı vardır.& Geçiş üstünlüne sahip araçlar için yeni standart tespit edilmeli. &Karayolu yapan her kurum standartlara uygun yol yapmalı. &Trafik kuralları her ilde aynı olmalıdır. İlin birinde serbest olan koşmu ilde yasak olmamalıdır. & 09/05/2025

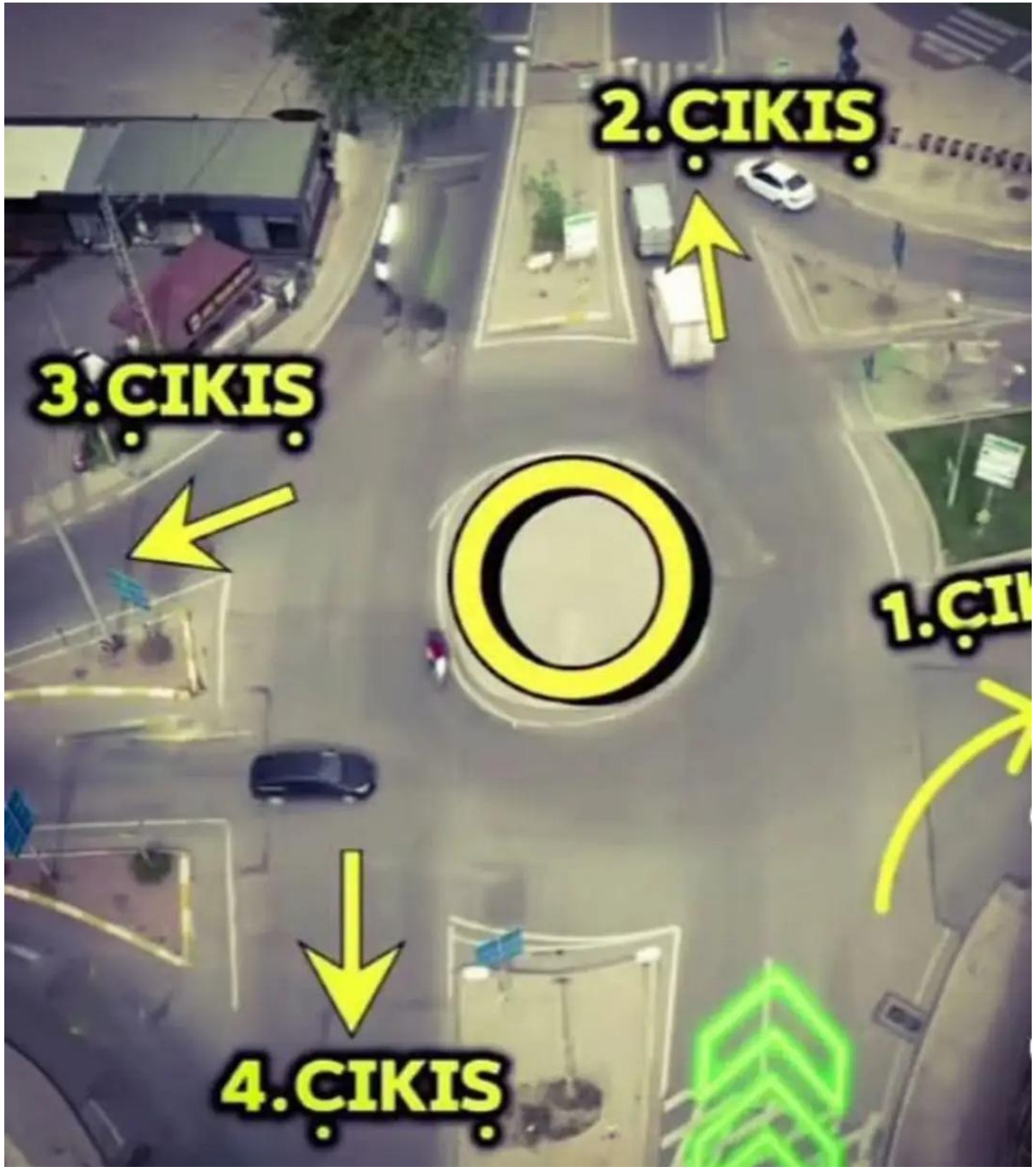
Tahsin SENDİNÇ
TÜRKİYE FTM-DER GEN.BŞK.


5
5
89
35
7
KORKUNÇ KAZA
2 ŞEHİT





karıştırdığı kavşak çıkışları.







TÜRKİYE TRAFİK GÜVENLİĞİ VAKFI

ULAŞIMDA ÖZELLEŞTİRMENİN TRAFİK GÜVENLİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Hazırlayan

Taceddin KINAY

TTGV Yönetim Kurulu Başkanı

TTGV

TÜRKİYE TRAFİK GÜVENLİĞİ VAKFI

1. Vakfın adı; **"Türkiye Trafik Güvenliği Vakfı"** dır. Kısaltılmış adı **(TTGV**)'dir.
2. 167 Vakıf Kurucu Üyesi
3. Kuruluşu, **9 Temmuz 1996 tarihli ve 22691 sayılı Resmi Gazetede** ilan edilerek tüzel kişiliğini kazanmıştır.
4. Trafik ve otomotiv sektöründe faaliyet gösteren ticari kuruluşlar tüzel kişiliği haiz olanlar üye olamazlar.

Trafik Güvenliği Genel Durum

Dünya Sağlık Örgütü tarafından halk sağlığı sorunu olarak tarif edilen trafik kazaları nedeniyle dünyada her yıl:

- ✓**1 milyon 350 bin** kişi hayatını kaybetmekte,
- ✓yaklaşık olarak **78 milyon insan** yaralanmaktadır

Dünya Sağlık Örgütü bu ölçülere ilave olarak; "motorlu ulaşımın sebep olduğu hava kirliliğinden kaynaklanan veya motorlu ulaşımla doğrudan ilişkilendirilemeyen can kayıpları da yaşanmaktadır.

- ✓Bu da yıllık **200 bin can kaybının** daha eklenmesi anlamına gelmektedir."

Trafik Güvenliği Genel Durum

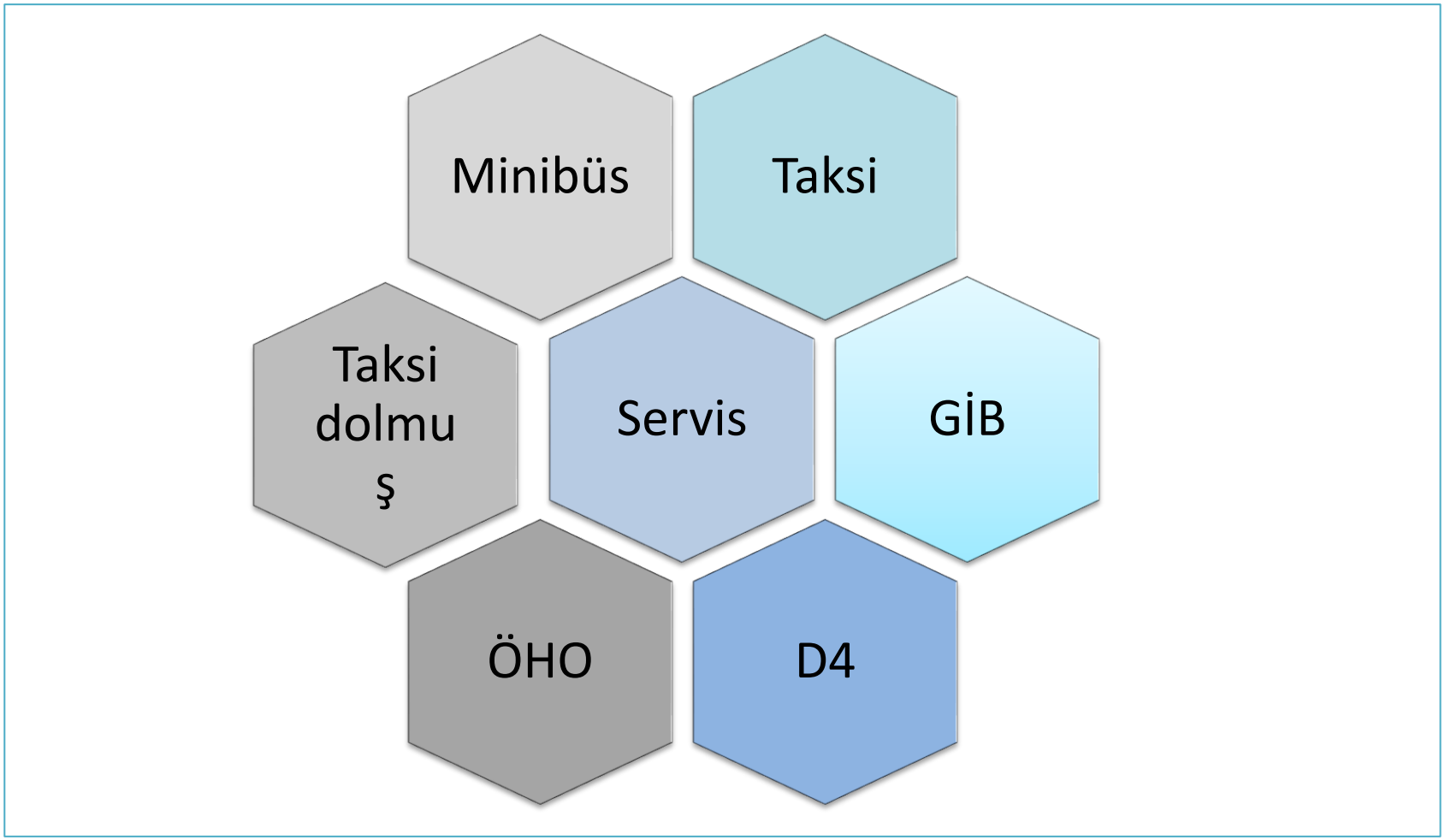
TÜİK verilerine göre ülkemiz karayolu ağında 2023 yılında toplam;

- ✓ **1 milyon 314 bin 136** adet trafik kazası meydana gelmiştir.
- ✓ 235 bin 071 adedi ise ölümlü ve yaralanmalıdır.
- ✓ 6.548 kişi hayatını kaybetmiş ve 350.855 kişi yaralanmıştır.

Özelleştirme Nedir

- Özelleştirme, mülkiyeti ve yönetimi devlete ait olan iktisadi üretim birimlerinin özel sektöre devri” dir.

Ulaşımda Özel İşletme Türleri



Toplu Taşımada Özelleştirme Hukuki Altyapısı

5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 15/f maddesinde

Toplu taşıma yapmak; bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, tünel, raylı sistem dâhil her türlü toplu taşıma sistemlerini kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 7/p maddesinde

Büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek, büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek"

Toplu Taşımada Özelleştirme Hukuki Altyapısı

– 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu'nun 26. maddesinde

Büyükşehir belediyesi, mülkiyeti veya tasarrufundaki hafriyat sahalarını, toplu ulaşım hizmetlerini, sosyal tesisler, büfe, otopark ve çay bahçelerini işletebilir; ya da bu yerlerin belediye veya **bağlı kuruluşlarının % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketler** ile bu şirketlerin % 50'sinden fazlasına ortak olduğu şirketlere, 8/9/1983 tarihli ve 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın belediye meclisince belirlenecek süre ve bedelle işletilmesini devredebilir.

Toplu Taşımada Özelleştirme Hukuki Altyapısı

– 5393 Sayılı Belediye Kanunu'nun 15/ı maddesinde

> Belediye, (e), (f) ve (g) bentlerinde belirtilen hizmetleri Danıştayın görüşü ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığının kararıyla süresi **kırkdokuz yılı geçmemek üzere imtiyaz yoluyla devredebilir**; toplu taşıma hizmetlerini imtiyaz veya tekel oluşturmayacak şekilde ruhsat vermek suretiyle yerine getirebileceği gibi toplu taşıma hatlarını kiraya verme veya 67 nci maddedeki esaslara göre hizmet satın alma yoluyla yerine getirebilir.

Türkiye’de Toplu Taşıma Özelleştirme Tarihi

1.

1960’lı yıllarda oluşan Minibüs İşletmeleri’dir. Bu özelleştirme zamanı ve hukuki altyapısı olmayan ancak genel kabul görmüş bir uygulamadır. Hiçbir ihale uygulaması, sözleşmesi ve süre sınırlaması bulunmayan bu işletme biçimi kurulduğundan bu yana varlığını hemen hemen tüm kentlerde sürdürmektedir.

Türkiye'de Toplu Taşıma Özelleştirme Tarihi

2.

Kamusal alanın ve kamusal hizmetlerin tartışmaya açıldığı 1980'li yıllarda kamuyu küçültme ve özelleştirme düşüncesinin benimsendiği döneme aittir. Genellikle "*Özel Halk Otobüsü" olarak* adlandırılan işletme türü bu aşamada ortaya çıkmıştır.

Toplu Taşıma Özelleştirme Modelleri

- İmtiyaz devri
- İhale
  - Tahditli plaka ihalesi
  - Sınırlı Süreli İşletme İhalesi
- Kiralama
- Belediye iştiraklerine devir

Özelleştirme Biçimi Sorunları



Özelleştirme Biçimi Sorunları

İmtiyaz Devrini Olumsuz Etkiler

1. Kâr Odaklı Yaklaşım

Özel sektör işletmeleri, maliyetleri düşürmek için

- ✓ bakım masraflarından ve
- ✓ sürücü eğitimi gibi önemli harcamalardan kısabilir. Bu, trafik güvenliğini olumsuz etkileyebilir.

2. Yoğun Rekabet

Kendi hat arkadaşları, aynı koridoru paylaştıkları komşu hatları ve belediye otobüsü ile ağır rekabet.

3. Hız Baskısı

- ✓ Yolcu kapmak amaçlı araç sürücülerinin
- ✓ hız limitlerini ve trafik kurallarını ihlal etmelerine yol açabilir.

4. Belediyenin hat kararlarını etkileme

5. Ücretsiz ve indirimli biniş hakkına sahip olanları bindirmeme

Yarattığı Sonuçlar

İmtiyaz Devrini Olumsuz Etkiler

6. Şoför seçimi

- ✓ Yolcuya davranış
- ✓ Trafik kurallarına uymama.
  - Uygun olmayan yerde durma
  - Aşırı yavaş veya hızlı gitme

7. Denetim Eksiklikleri

Kamu otoritelerinin denetim mekanizmaları yeterince güçlü değilse, özel sektörde hizmet kalitesi ve güvenlik standartları düşebilir.

8. Araç Sayısının Artması

Özel sektöre verilen imtiyazlar bazen plansız bir şekilde araç sayısının artmasına neden olabilir. Bu da ulaşımda verimlilik düşüşü ve işletme maliyetlerinin yüksekliğine neden olabilir.



Konya'da tramvay yolcu minibüsüne çarptı

Selçuk Üniversitesi Alaaddin Keykubat Yerleşkesi'ndeki kazada çoğu üniversite öğrencisi 25 kişi yaralandı.



Halk otobüsü alt geçitte kaza yaptı: 8 yaralı (Kayseri)



İBRAHİM ARI
@ibrahimari6507

Van da minibüs lobisinin kural tanımamazlığına kim dur diyecek.. Adamlar kavşakta caddenin ortasında yolcu indiriyor bindiriyor bekleme yapıyor trafikmiş hayat tehlikesiymiş canmış umurlarında değil.
@ayd_atanur @tcvanvaliligi @vanbuyuksehirbb @TrafikEgm



VAN HALKI, MİNİBÜS VE HALK OTOBÜSLERİNDEN ŞİKAYETÇİ


ŞİRİNEVLER
YENİBOSNA
METROBÜS
METRO
METROBÜS


34 M 3172


İSTANBUL'DA ÖĞRENCİ SERVİSİ DEVRİLDİ!
7'Sİ ÖĞRENCİ 10 YARALI

Belediye Kurumsal Yapılanma

İstanbul; İETT, Otobüs AŞ., İstanbul Ulaşım A.Ş., Şehir Hatları A.Ş.

Ankara; EGO,

İzmir; ESHOT, İzulaş, İzdeniz A.Ş., İzmir Metro A.Ş., İzban,

Bursa; Burulaş,

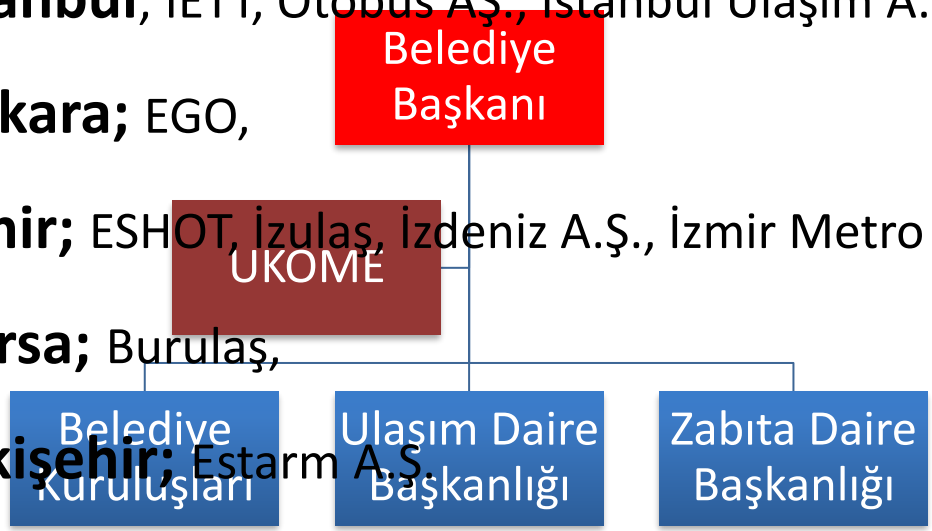
Eskişehir; Estarm A.Ş.

Malatya; MOPAŞ,

Antalya; Ulaşım A.Ş.

Samsun; Samulaş.

Kayseri; Kayseray,



Belediye Kurumsal Yapılanma

Bu özelleştirme modelinin ulaşım sistemine olumsuz etkilerinin görülmesi üzerine ileriki yıllarda yasal düzenlemeler ve yönetmelikler çıkararak;

- Hat ve güzergâhlarını belirlemek,
- Tarifelerini belirlemek,
- Yönetmeliğe göre çalışmalarını denetlemek ile sınırlı müdahalede bulunmuşlardır.

Özel Sektör Kurumsal Yapılanma

Ankara: 199 ÖHO, 2.230 minibüs
İstanbul: 3.076 ÖHO, 5.599 minibüs
İzmir: 1.176 minibüs

- Esnaf Meslek Odası
- Kooperatif
- Şirket
- Durak Başkanı

Özel Sektör Kurumsal Yapılanma

- Esnafın Kurumsal Yapılanma Eksikliği
  - Araştırma ve geliştirme yapacak, gelişmeler karşısında:
    - Stratejiler belirleyecek,
    - Finansman kaynaklarını zenginleştirecek,
  - Denetleyecek ve yönetecek, veri tabanı oluşturacak kurum, personel, yazılım ve donanım kapasitesi bulunmadığı için karşılaşılan sorunlara geniş bir perspektiften bakılmamakta,
  - İhtiyaç duyulan teknik ve profesyonel kadrolar istihdam edilmediği için kararlar bir strateji ve şebekeyi rasyonelleştirme bilinci ile değil, gündelik gereksinimlerle sezgisel alınmakta ve sonuçlar uygulamadan sonra görülmektedir.

Toplu Taşımada Görev Dağılımı

Toplu taşıma;

- Sadece bir ticari faaliyet gibi düşünülmemeli, sosyal faydaları da içeren bir kamu hizmeti olarak kabul edilmelidir.
- Bir kamu hizmeti olarak toplu taşıma için özel sektörün taşımacılık anlayışının da bu çerçevede şekillenmesi gerekmektedir.
- Toplu taşımayı bir kamu hizmeti olarak kabul ettiğimizde, kamu işletmelerinin ve özel sektörün farklı rolleri olduğu ve birbirlerinin yerine ikame edilmelerinin mümkün olmadığı görülmektedir.
- Tüm bu nedenlerden dolayı, kamunun ve özel sektörün ancak birbirlerini tamamladıkları bir sistem ile doğru bir toplu taşıma hizmeti sunulabilir.

Dünyada Özelleştirme Modelleri

Net Maliyet Sözleşme Modeli	• Operatör maliyet ve gelir riskini üstlenir.
Brüt Maliyet Sözleşme Modeli	• Maliyet riskini operatör, • Gelir riskini otorite üstlenir

Toplu Taşımada Görev Dağılımı

Dünya'da Özel Sektörün Toplu Taşımadaki Yeri

Kopenhag modelinde;

- Belediye, toplu taşımacılığı üstlenmiş biriminin elindeki otobüsleri, yine belediyenin sahip olduğu BUS DENMARK adlı firmaya devretmiştir.

- Belediye ulaşım birimi, planlayıcı – belirleyici bir otorite olarak kalmıştır. Hat belirleme, ücret toplama, kontrol, planlama, projelendirme, yeni ihaleler, bilet sistemleri, trafik organizasyonu, müşteri ilişkileri, personel, muhasebe, kalite, ticari işlemler gibi faaliyetleri planlamakta ve yürütmektedir.

Toplu Taşımada Görev Dağılımı

Dünya'da Özel Sektörün Toplu Taşımadaki Yeri

- Hatlar 4 ya da 5 yıllık süre ile ihale edilmekte, her hatta tek firma çalışmakta, ödemeler otobüs/km üzerinden yapılmaktadır.

- Tüm toplu taşıma araçlarında bütünleşik bilet sistemi uygulanmaktadır. Halk anketleri sonucunda iyi çalıştığı tespit edilen firmalara, yılda %4,5 oranında prim ödemesi yapılmaktadır.

- Toplu taşıma hizmeti verecek araçlarla ile ilgili her türlü teknik, idari ve işletme detayı şartnamede ve sözleşme metninde yer almakta, söz konusu şartlara uyulup uyulmadığı 40 kişilik bir ekip tarafından kontrol edilmektedir.

Toplu Taşımada Görev Dağılımı

Dünya'da Özel Sektörün Toplu Taşımadaki Yeri

- Yolcular açısından elde edilen sonuçlar;
  - Yeni otobüs donanımı,
  - Düşük ulaşım ücretleri,
  - Yüksek işletme kalitesi
- Belediye açısından elde edilen sonuçlar;
  - Düşen ulaşım fiyatları,
  - Azalan masraflar,
  - Pazarlama üzerinde yoğunlaşma,
  - Artan kalite,
  - Daha az otobüs işletmecileri.

Kurumsallaştırma Yöntemleri

- ✓ Elektronik ücret toplama sistemine geçiş
- ✓ Ücretsiz ve İndirimli binişler
- ✓ Engelliye uygunluk, GPS, klima, araç içi yolcu bilgilendirme ekranı gibi donanımlar
- ✓ Merkezi planlama
- ✓ Gelir-gider havuzu
- ✓ Hizmet alımı modeline geçiş
- ✓ İşletme Planları ve denetimlerin bir merkezden yapılması
- ✓ Kişisel mülkiyetten tüzel mülkiyete geçiş

Uygulama Örnekleri



Uygulama Örnekleri İZTAŞIT

Bireysel taşımacıların kurumsal bir çatı altında toplanması ve İzmir Ulaşım Sistemine dahil edilmesi ile kamusal maliyetlerin düşürülmesi, kaynakların etkin ve verimli kullanılması amacıyla İzBB tarafından "İZTAŞIT Projesi" geliştirilmiştir.

Uygulama Örnekleri İZTAŞIT

Kurumsallaşma



Uygulama Örnekleri İZTAŞIT

Kamu denetimli işletme



Uygulama Örnekleri İZTAŞIT

Araçlarda



Uygulama Örnekleri İZTAŞIT

EÜTS



TÜRKİYE TRAFİK
GÜVENLİĞİ VAKFI

TEŞEKKÜR EDERİZ

TRAFİKTE PSİKOLOJİK İLK YARDIM

Uzm. Psikolog Kezban YAVUZ

psikologkzyavuz

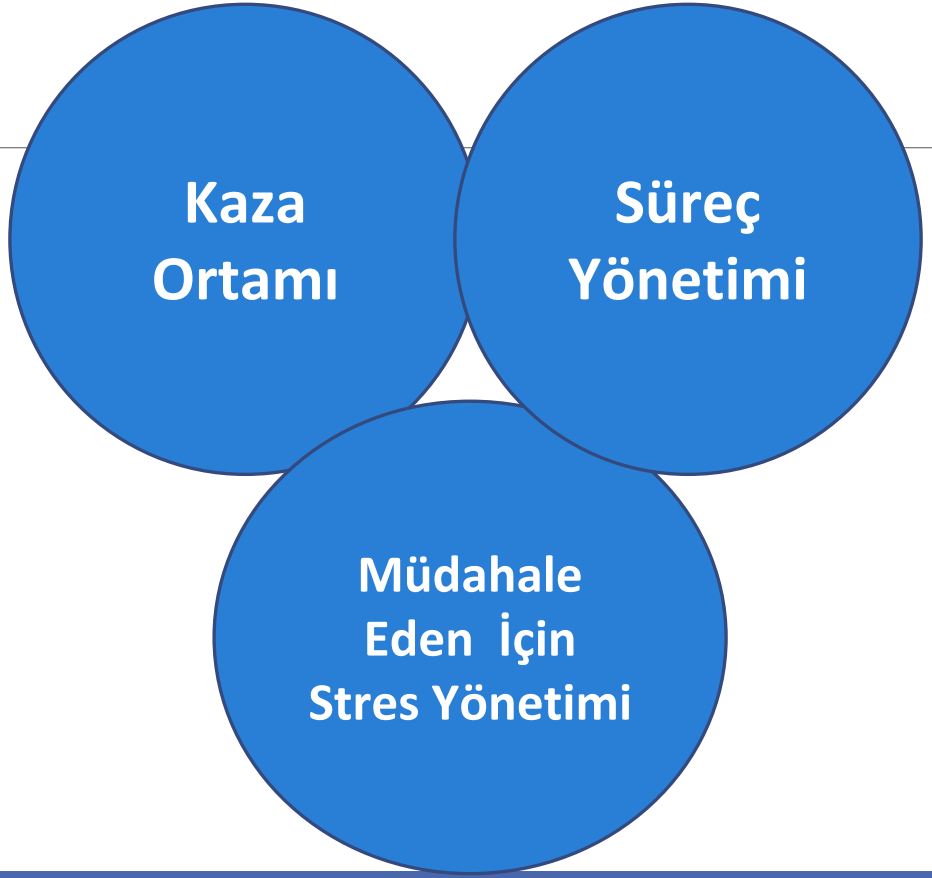
PSİKOLOJİK İLK YARDIM (PİY)

- Psikolojik İlk Yardım (PİY), afet, kaza veya şiddet gibi travmatik bir olay sırasında veya hemen sonrasında sunulan erken dönem psikososyal destektir
- PİY in temel amacı: Bireylerin karşılaşabilecekleri akut ya da süreğen zorlu yaşantılar karşısında, zorluklarla başa çıkabilme, esnek düşünebilme ve uyum sağlamalarına yardımcı olma ile iyi oluş düzeylerini arttırmaktır.
- Tıpkı fizyolojik ilk yardımın hayat kurtarması gibi psikolojik ilk yardım da bireyin psikolojik olarak dayanıklı olmasını sağlar.

Trafikte Psikolojik İlk Yardım

- Trafikte psikolojik ilk yardım, kazaya karışan kişilerin fiziksel olarak sağlıklı görünseler bile ruhsal olarak ciddi travmalar yaşayabilecekleri gerçeğinden yola çıkarak **hayati bir müdahale** biçimidir. Trafik kazaları hem acil müdahale hem de ruhsal destek gerektiren **travmatik** olaylar olarak kabul edilir.
- Araştırmalar, motorlu araç kazası geçirenlerde Travma Sonrası Stres Bozukluğu görülme sıklığının %10–46, akut stres bozukluğu oranının %18–42 arasında değiştiğini göstermektedir.

Trafikte Psikolojik İlk Yardım



Trafikte Psikolojik İlk Yardım

- İlk dakikalar ve saatler kritik bir fırsattır.
- Olaydan hemen sonra verilen psikolojik destek, kişiye kendini yalnız hissettirmeyerek, duygularını düzenlemesine yardımcı olur. Bu sayede olayın ruhsal etkileriyle baş etme kapasitesi artar. **Erken müdahale**, bu belirtilerin kronik hale gelmesini engelleyebilir.
- Sadece kazazedelerin değil, tanıkların, yakınların ve meslek elemanlarınında **Travma Sonrası Stres Bozukluğunu (TSSB)** önleyebilmek önemlidir.

Trafikte Psikolojik İlk Yardım

- Kaza yerinde olan bir tanık, ağır yaralı gören bir çocuk, hayatını kaybeden birinin yakını da en az doğrudan kazazede kadar etkilenebilir. Psikolojik ilk yardım bu grupları da kapsar.
- Amaçları arasında; mağdurun ve çevresindekilerin güvenliğini sağlamak, olayın yarattığı korku ve panik tepkilerini en aza indirmek, sakinleşmeyi desteklemek ve kısa/uzun vadede normale dönebilme kapasitesini güçlendirmek vardır.

Trafikte PİY

- Ehliyetine El Koyulmuş Kişilerin Denetimli Serbestlik Süreçlerinin Sağlıklı Yürütülmesi
- Bireylerin Çözüm Odaklı Yönlendirilmesi
- Destek Alma Süreçlerinin Planlanması
- Trafik Psikologları Tarafından Yönlendirilmelerin Yapılması

ÖNERİ VE DEĞERLENDİRMELER

- Trafik Psikologu’ kavramının ve uygulamalarının ülkemizde de yaygınlaşması

İYİ UYGULAMA ÖRNEKLERİ

- Alman Trafik Psikolojisi Derneği: Trafik psikoloğu yetişmesi için eğitim ve sertifika programları düzenlemektedir .
- - *TÜV Süd Akademie: Almanya'da trafik güvenliği ve psikolojik rehabilitasyon alanında sertifikalı trafik psikologları yetiştiren önemli eğitim kurumlarından biridir. Sürücüler için zorunlu psikolojik danışmanlık programlarını destekler.

ÖNERİ VE DEĞERLENDİRMELER

İYİ UYGULAMA ÖRNEKLERİ

- İsveç, trafik psikolojisini sürücü eğitimi ve trafik güvenliği politikalarına entegre eden ülkelerden biridir. Trafikte tehlikeli davranışlar sergileyen sürücüler, zorunlu psikolojik değerlendirme ve tedavi programlarına katılır.
- Norveç - Trafik psikologları tarafından yürütülen danışmanlık hizmetlerinde sürücülere hem önleyici hem de rehabilitasyon amaçlı programlar uygulanır.
- İngiltere- İngiliz Psikoloji Derneği, Trafik psikolojisi uzmanlığı konusunda akredite olan bu dernek, trafik psikologlarının eğitimi ve sertifikasyonu ile ilgilenir ve trafik kazalarına yol açan psikolojik sorunları ele almak için çeşitli kurslar sunar.

ÖNERİ VE DEĞERLENDİRMELER

- Trafikte PİY uygulamaları konusunda ilgili kolluk kuvvetlerine ve müdahale edicilere eğitimler düzenlenmesi
- Trafikte PİY uygulamalarının başlatılarak yaygınlaştırılması.

Dinlediğiniz İçin Teşekkür Ederim



psikologkzyavuz

KARAYOLU TRAFİK HAFTASI



Aziz Bülent ÖNCEL
Trafik Güvenliği Dairesi Başkanı
Karayolları Genel Müdürlüğü
9 Mayıs 2025

KARAYOLU AĞI GENEL DURUMU

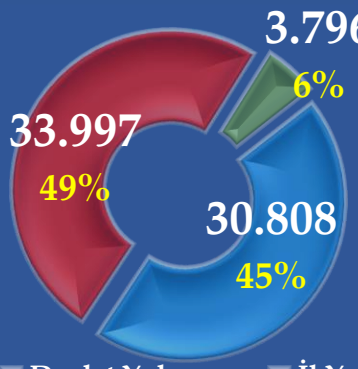
VARLIK DEĞERİ

180 Milyar $
(44 Milyar $ KÖİ)



	OY	DY	İY
162,9 Milyar Taşıt x Km	%21	%65	%14
347,8 Milyar Ton x Km	%27	%66	%7
402,1 Milyar Yolcu x Km	%23	%65	%13

YOL AĞI
68.601 km



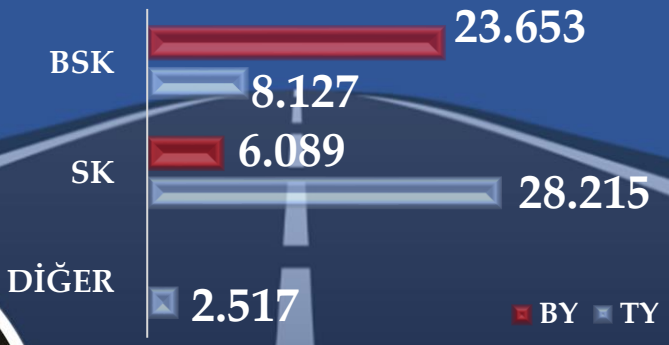
Otoyol
(1.514 km'si YİD)
(2.282 km'si Milli B.)

Devlet Yolu

İl Yolu

BY **29.742** km (% 43)
Devlet Yolunun% 78'i BY

SATIH CİNSİ
68.601 km



BSK **31.780** km (% 46)

KÖPRÜ

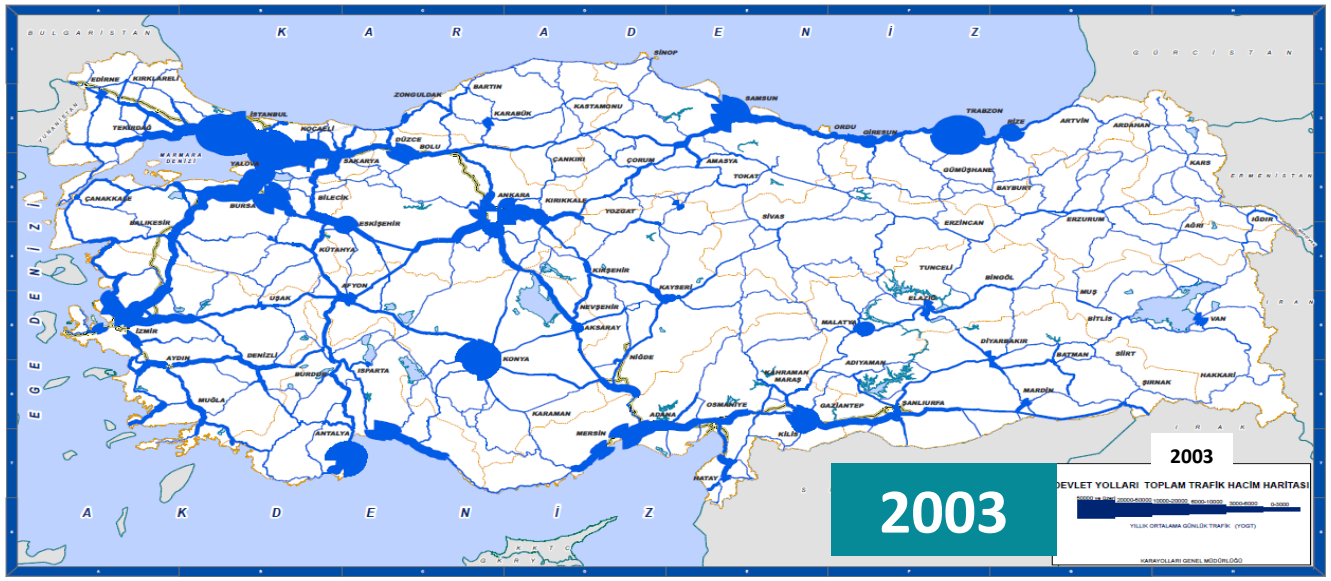
10.031 adet
799 km

TÜNEL

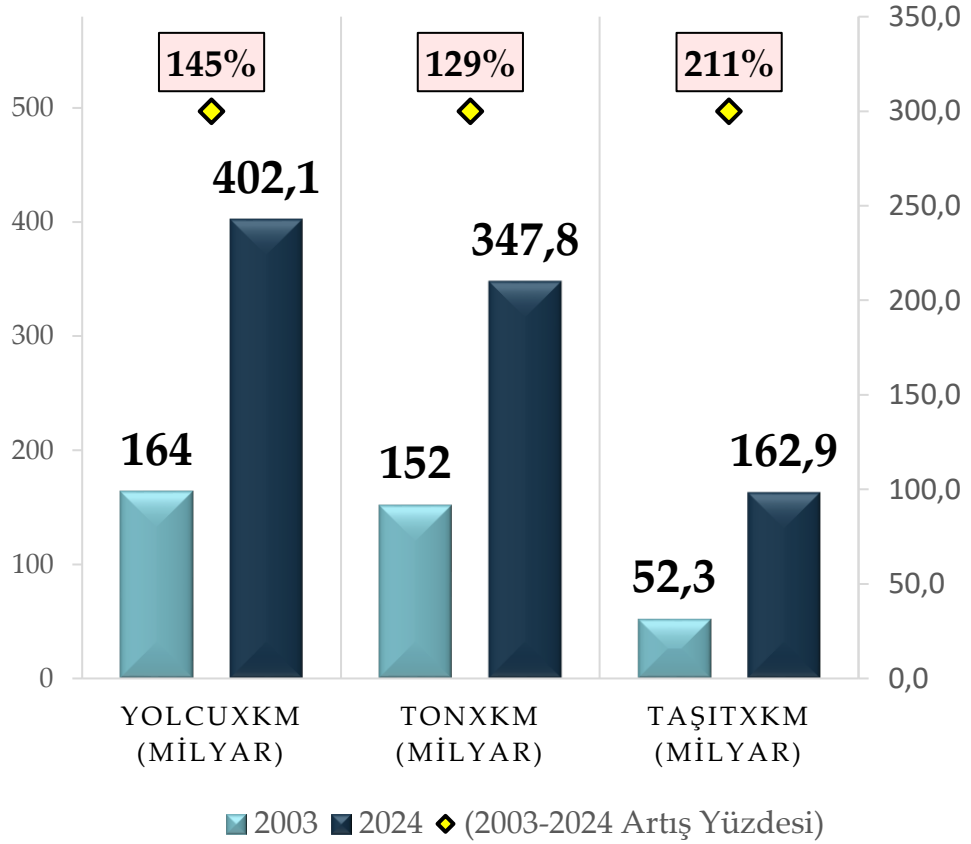
513 adet
790 km

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TRAFİK HACİM ARTIŞI (2003-2024)







Ekonomideki gelişmelere bağlı olarak karayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığının önümüzdeki yıllarda da artmaya devam edeceği değerlendirilmektedir.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

OTOMOBİL VE TOPLAM TAŞIT SAHİPLİĞİ

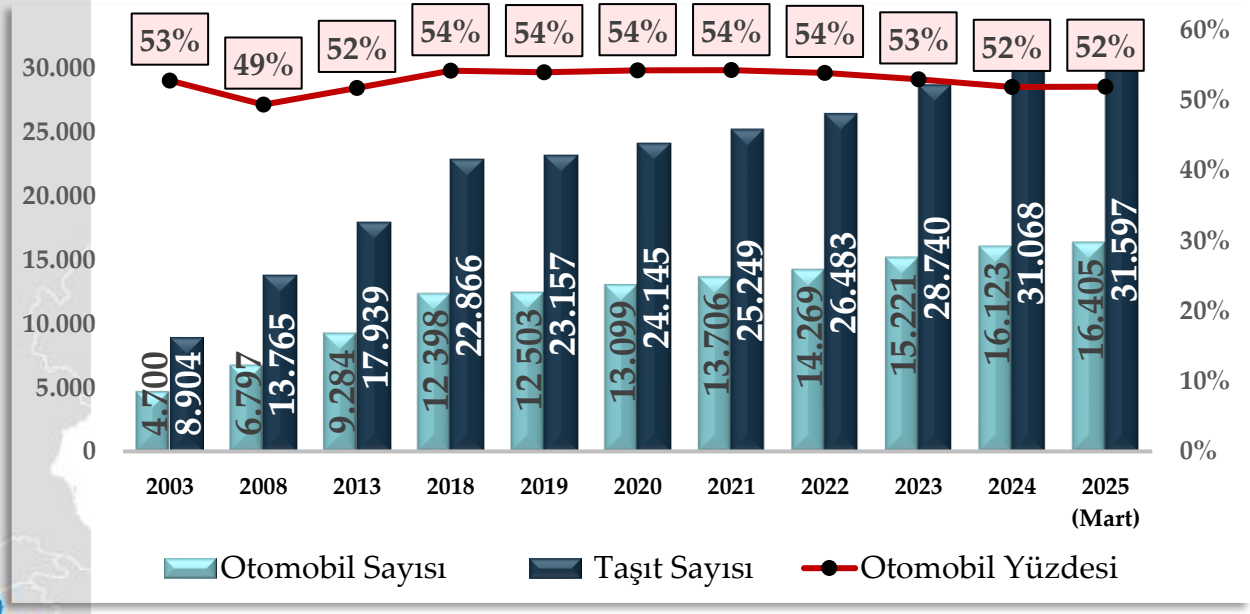
% 249 OTOMOBİL SAHİPLİĞİ ARTIŞI

%255 TAŞIT SAHİPLİĞİ ARTIŞI

Bin kişiye düşen otomobil sayısı (AB27/Türkiye)



AB'nin 1/3'ü düzeyindedir.



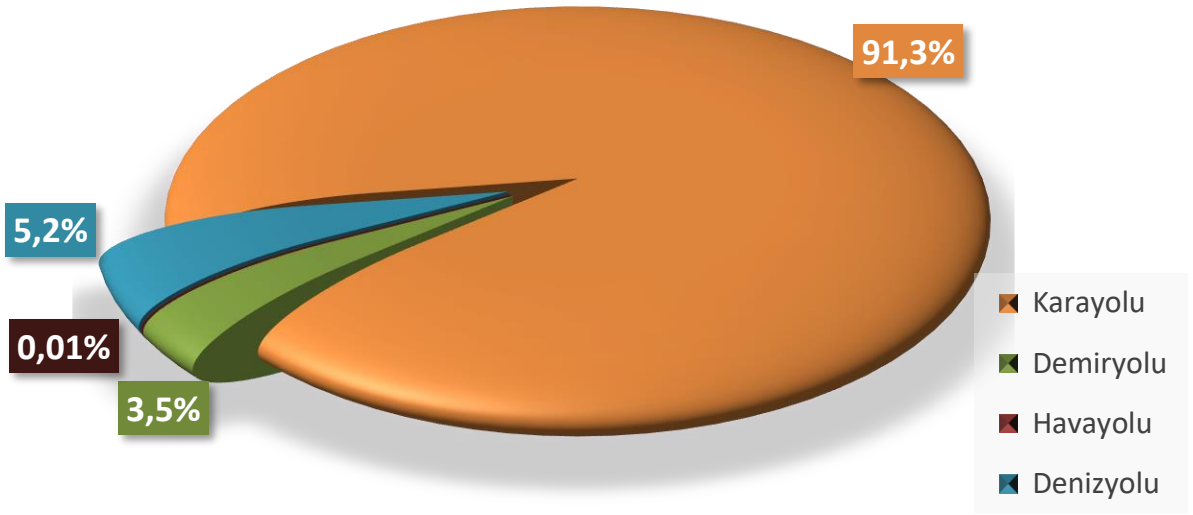
Ülkemizde 1000 kişiye düşen taşıt sahipliliğinin son yirmi iki yılda %187 oranında artması, yolcu ve yük taşımacılığında önemli artışları beraberinde getirmiştir.

Not: 1)Türkiye 2023 verisi 178 olup 2024 güncel verisi ise 184'tür.
Not: 2)Diğer Ülkeler- - EU Transport in Figures Statistical Pocketbook 2023 (2021 yılı bilgileri)

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

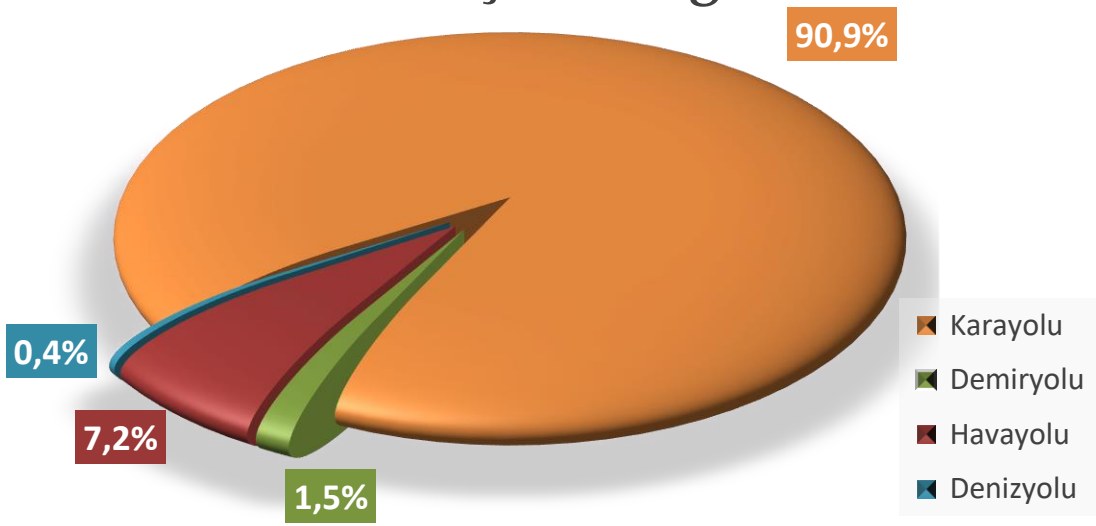
YÜK-YOLCU TAŞIMACILIĞI (2024)

Yük Taşımacılığı



Yük	Yüzdesi
Karayolu	91,3 %
Demiryolu	3,5 %
Havayolu	0,01 %
Denizyolu	5,2 %
Toplam	100%

Yolcu Taşımacılığı

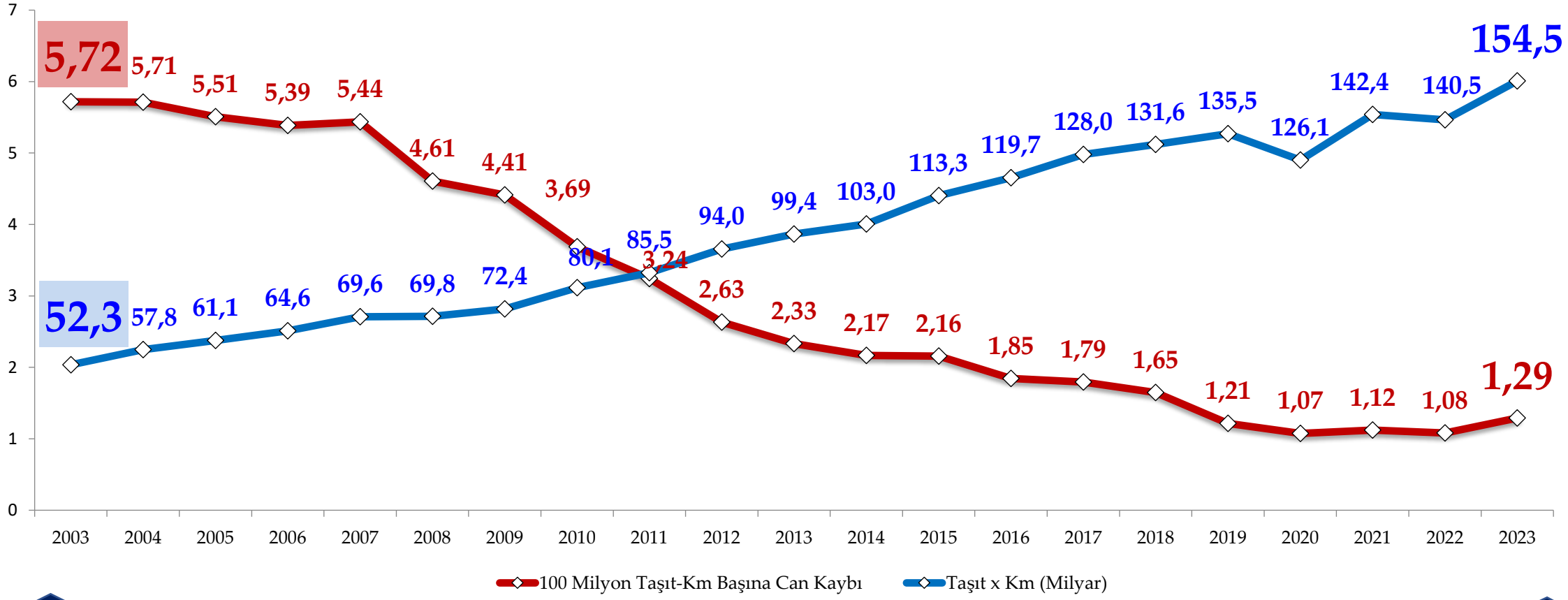


Yolcu	Yüzdesi
Karayolu	90,9 %
Demiryolu	1,5 %
Havayolu	7,2 %
Denizyolu	0,4 %
Toplam	100%

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

100 MİLYON TAŞIT-KM BAŞINA DÜŞEN CAN KAYBI

- ✓ 2003-2023 Yılları arasında taşıt hareketliliği **%195** düzeyinde artarken,
- ✓ 100 Milyon taşıt-km başına can kaybı **5.72'den 1.29'a düşerek %77 azalmıştır.**



52,3 milyar taşıt-km

154,5 milyar taşıt-km

Not: Daha önceki yıllarda yerleşim yeri dışındaki tüm kazalardaki ölümler dikkate alınırken 2012 yılından itibaren sadece KGM sorumluluğunda bulunan yollardaki ölümler dikkate alınmıştır.

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

VİZYON



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ

Bildiğiniz üzere, trafik kazaları ve sonucunda oluşan can ve mal kayıpları dünyada büyük bir sorun olarak güncelliğini korumaktadır. Oluşan can ve mal kayıplarının ekonomik boyutuna baktığımızda dünya genelindeki Gayri Safi Yurtiçi Hasılanın yaklaşık %1,5-2'si civarındadır.

100 bin kişiye düşen trafik kazası can kaybında dünya ortalaması 18, AB ortalaması 5, ABD 11,4, Fransa 4,85, Almanya 3,96'dır. Ülkemizde ise 100 bin kişiye düşen trafik kazası can kaybı 2023 yılı verilerine göre 7,7'dir.

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KAZA İSTATİSTİKLERİ (2024)

- Her **22 saniyede** bir trafik kazası
- Her **2 dakikada** bir ölümlü - yaralanmalı trafik kazası
- Her **1,5 saatte** bir ölüm
- Her **1 dakikada** bir yaralanma

Ülkemizde 2024 Yılında trafik kazalarında; 6.352 kişi hayatını kaybetmiş ve 385.117 kişi yaralanmıştır.

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI

Hedefler

- ✓ Güvenli sistem Yaklaşımı çerçevesinde daha güvenli yol ve yol çevresi (affeden ve kendini ifade yollar),
- ✓ Güvenli sistem Yaklaşımı çerçevesinde güvenli hızlar,
- ✓ Uluslararası standartlara uygun trafik güvenliği kontrolü (safety audit),
- ✓ Uluslararası standartlara uygun trafik güvenliği teftişleri (safety inspection),
- ✓ AUS uygulamalarının yaygınlaştırılması.

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI

Kaçış Rampası



Otokorkuluk



Yatay ve Düşey İşaretlemeler



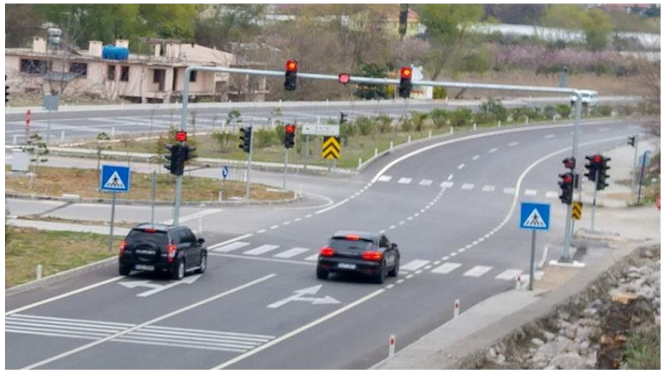
AUS Uygulaması Çalışmaları



Engelli Erişimine Uygun Yaya Üst Geçidi



Sinyalizasyon



Kaza Kara Nokta İyileştirme Çalışmaları



Sarsma Bandı Uygulamaları



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI

Sarsma Bantları





AMAÇ

Sarsma bantları, sesli veya titreşimli ikaz yoluyla sürücülerin seyir halinde bulundukları yolu terk etmek üzere oldukları durumlarda araçlarını yola yönlendirmeleri ve beklenilmeyen trafik ve yol koşullarına doğru yaklaştıkları hususunda uyarılması

- ✓ Yol ağımızda toplam **6.099 km** (2016-2024 yılları arasında)
- ✓ Yoldan çıkma türü tek araçlı kazalarda ortalama **%40** oranında azalma

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KAÇIŞ RAMPASI

KAÇIŞ RAMPALARININ YERLERİ

	Yer	K.K. No	KM
1	**İzmir** *Manisa – İzmir Devlet Yolu*	565-11	10+500
2	**Muğla** *Muğla – Fethiye Devlet Yolu*	550-14	64+000
3	**Konya** *Antalya-Akseki-Konya Devlet Yolu*	695-08	46+200
4	**Konya** *Antalya-Akseki-Konya Devlet Yolu*	695-08	46+500
5	**Ankara** *Ankara – Kırıkkale Devlet Yolu*	200-13	33+000
6	**Adana** *Tarsus – Pozantı Otoyolu*	O21-30	05+515
7	**Adana** *Tarsus – Pozantı Otoyolu*	O21-30	07+500
8	**Mersin** *Pozantı – Tarsus Otoyolu*	O21-33	10+100
9	**Mersin** *Pozantı – Tarsus Otoyolu*	O21-33	13+745
10	**Kayseri** *Kayseri – Develi İl Yolu*	38-50	29+300
11	**Erzincan** *Refahiye – Erzincan Devlet Yolu*	100-24	56+600
12	***Mardin*** *Mardin – Derik Yolu*	47-75	34+500



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI

Motosiklet Koruyucu Ray Sistemi





Yol ağımızda günümüz itibariyle 196 km motosiklet koruyucu ray sistemi mevcuttur.

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2024 TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI

Yatay işaretleme 32 milyon m^2/yıl
Düşey trafik işaretlemeleri 161 bin m^2/yıl



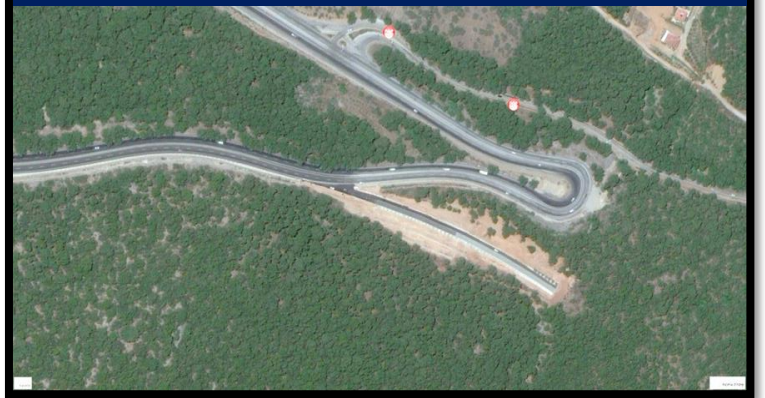
Otokorkuluk: 2500 km/yıl



Sarsma Bandı : 677 km/yıl



Kaçış Rampası Yapılması

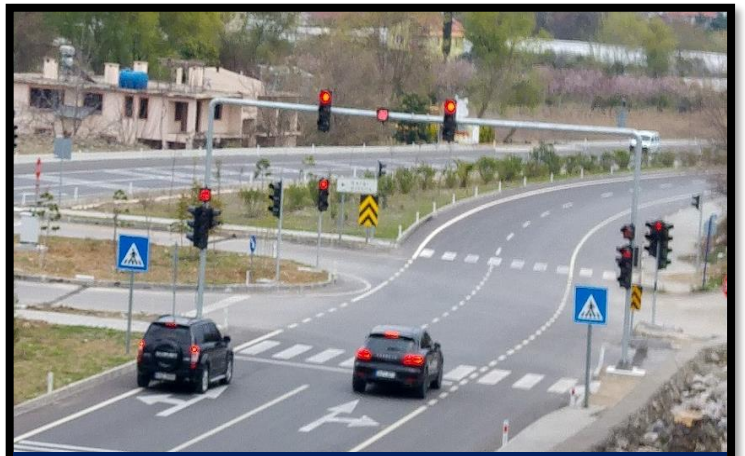


Kaza kara nokta iyileştirmesi: 61 adet/yıl

Özel yük izin belgesi: 72.000 adet/yıl



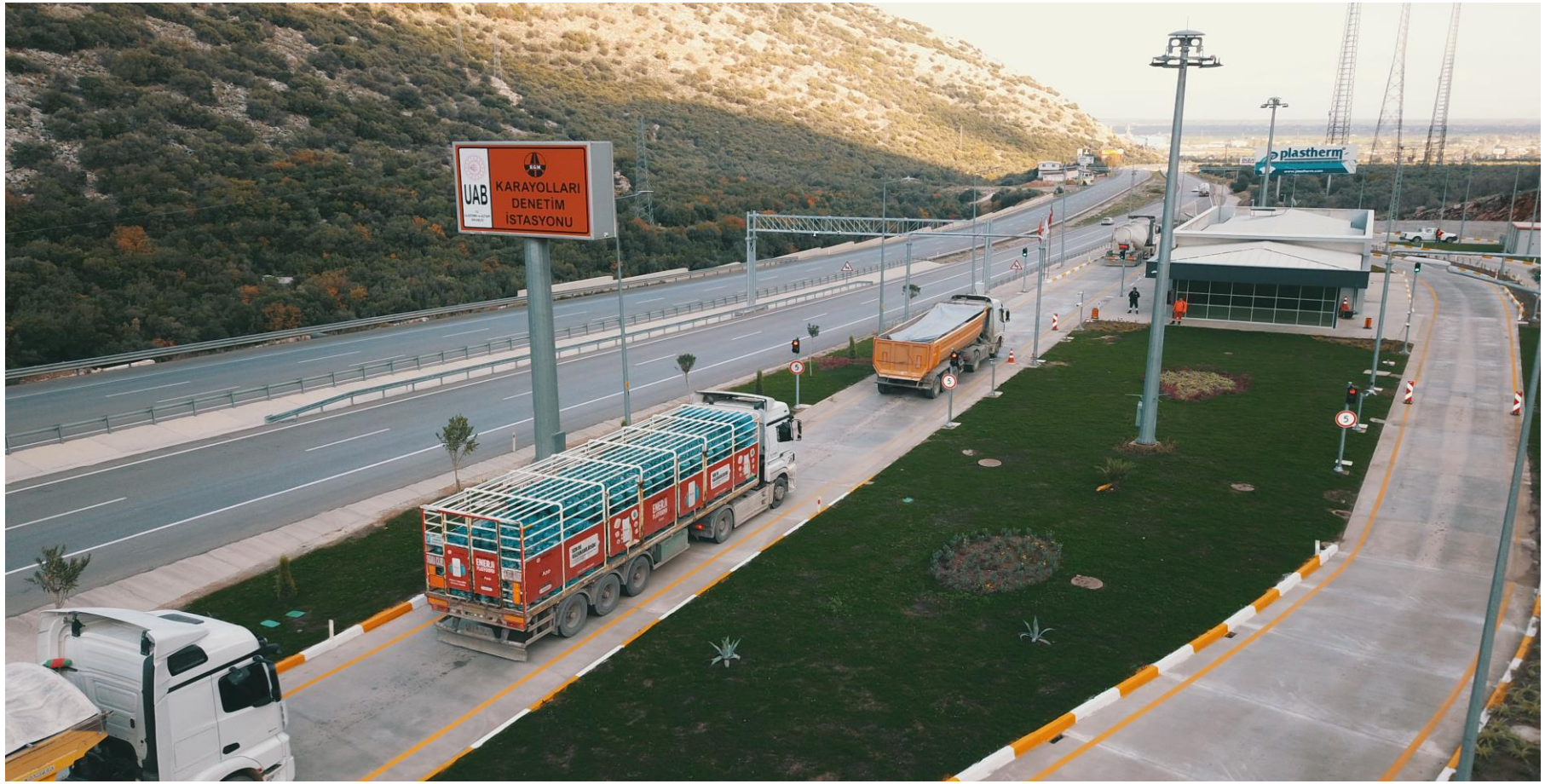
Ağırlık ve boyut denetimleri: 31 milyon taşıt/yıl



Sinyalizasyon: 264 adet/yıl

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

AĞIRLIK VE BOYUT DENETİMLERİ



Trafik güvenliğinin sağlanması ve aşırı yüklü araçların yola zarar vermesinin önlenmesi amacıyla 104 adet Karayolları Denetim İstasyonunda yılda yaklaşık 47 milyon araç denetlenmektedir.

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

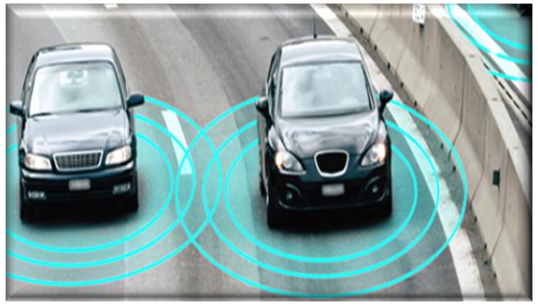
AKILLI ULAŞIM SİSTEMLERİ

YOL KULLANICISI



ALTYAPI





ARAÇ



MERKEZ



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

AKILLI ULAŞIM SİSTEMLERİ UYGULAMALARI



Sinyalizasyon Sistemleri



Değişken Mesaj İşaretleri (DMİ)



Değişken Trafik İşaretleri (DTİ)



Meteorolojik Bilgi İstasyonları (MBİ)



Görüntü ve İzleme Sistemleri



Araç Algılayıcılar



Akıllı Ulaşım Sistemleri Merkezleri (AUSM)



Olay Algılama Sistemleri



Elektronik Ücret Toplama Sistemleri



Tünel Kontrol Sistemleri

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Adaptif Sinyalizasyon Sistemleri

- Değişken Yeşil Süreleri
- Faz Atlama
- Talep Yönetimi
- Dinamik Faz
- Artık Süre Yönetimi



- Trafik Analiz Verileri
- Araç Sınıflandırma
- Koridor Yönetimi

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Adaptif Sinyalizasyon Sistemi Kazanımları





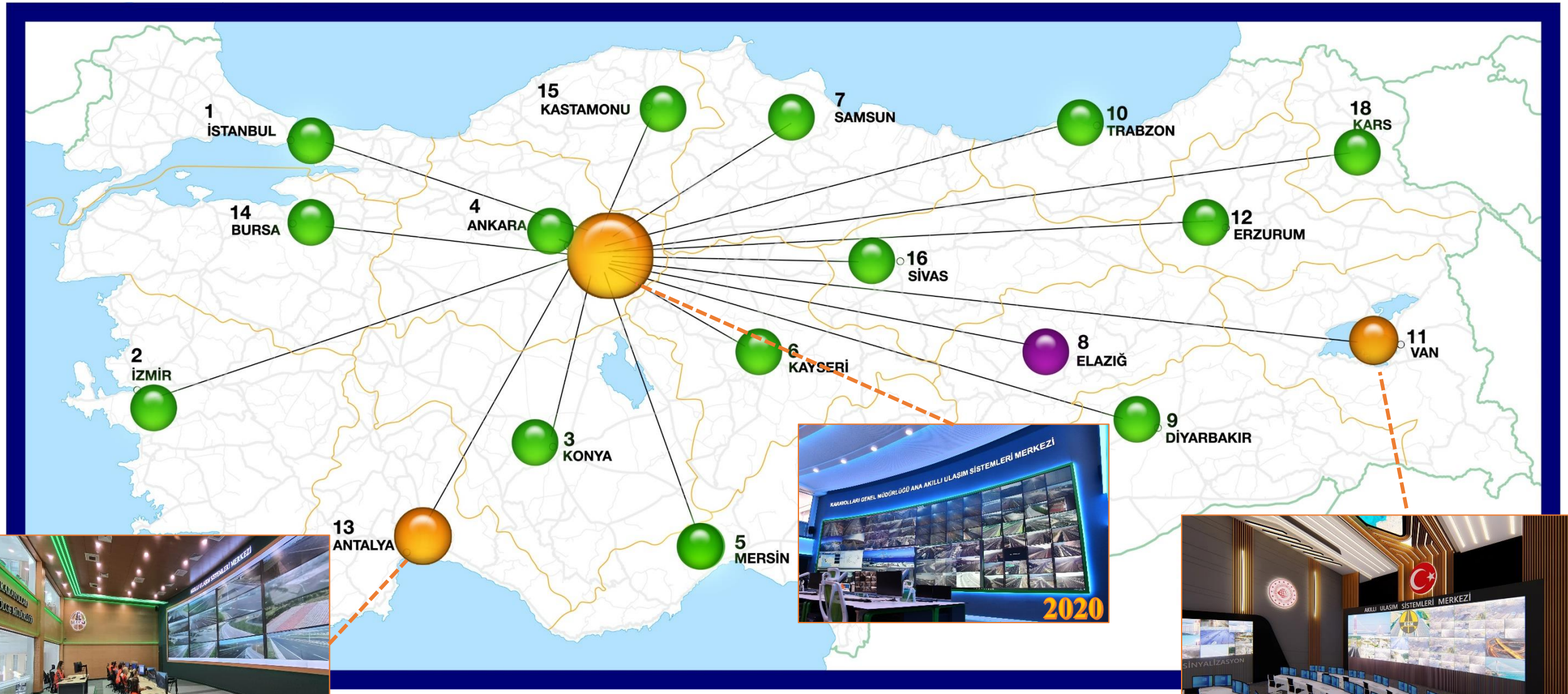
Taşıt başına gecikme süresinde
%30 iyileşme

Yakıt tüketiminde
125.000 litre tasarruf

Karbondioksit salınımında
213 ton azalma

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Akıllı Ulaşım Sistemleri Merkezleri



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Akıllı Ulaşım Sistemleri Merkezleri



Antalya



Van



Erzurum



Bursa

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Karayollarında Dijital Altyapı



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Fiber Optik Kablo Haberleşme Altyapısı Saha Çalışmaları













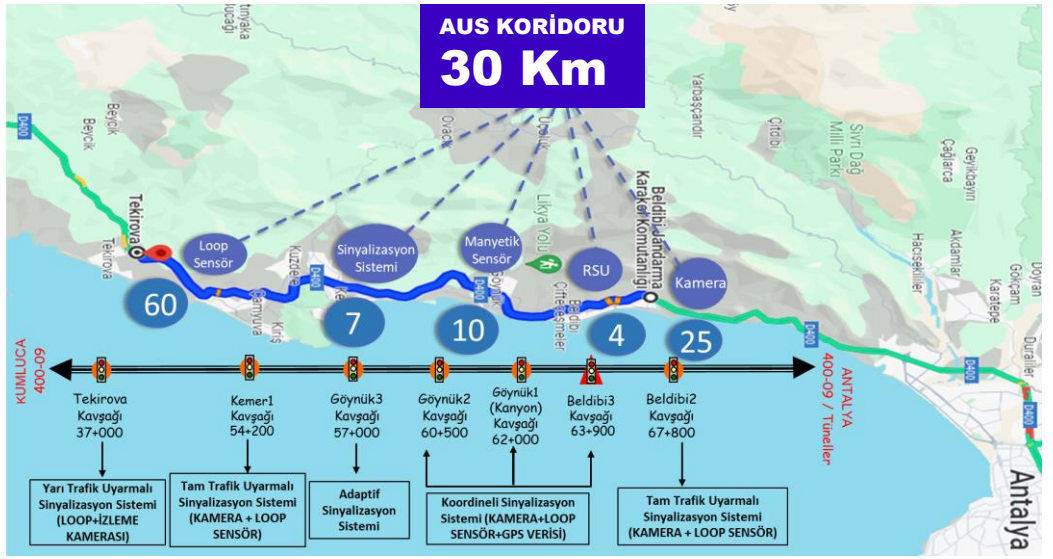
KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

K-AUS TEST VE UYGULAMA KORİDORU

HASDAL - İSTANBUL HAVAALANI TEST VE UYGULAMA KORİDORU



ANTALYA-KEMER UYGULAMA KORİDORU





ANTALYA-SANDIKLI UYGULAMA KORİDORU

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

K-AUS Koridorunda Uygulanacak Senaryolar

5 Yeşil Işık Optimum Hız Tavsiyesi (GLOSA)

6 Araç İçi Trafik İşaretleri

7 Araç İçi Hız Limiti

8 Tehlikeli Bölge Uyarısı

9 Belirli Araçlar için Trafik Sinyal Öncelik Talebi

4 Yol Çalışması Uyarısı



10 Ters Yönde Sürüş Uyarısı

3 Hava Koşulları

11 Yol Sürüş Konforu

2 Acil Durum Araç Uyarısı

12 Kaza Kara Noktası

1 Yavaş / Duran Araç Uyarısı

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Proje Kazanımları

Entegrasyon
AFAD, 112, Tüneller,
Belediye ve Özel Yollara
Entegre Edilebilir

Yol Kullanıcısı
Mobil Uygulama
Etkileşimli Yaya ve Araç Servisleri
Yakıt ve Zaman Tasarrufu

Sürdürülebilir
Yaygınlaştırma, İşletme ve
Operasyon Kolaylığı

Standartlaşma & Uyum
Ulusal AUS Mimarisi
Uluslararası Standartlar
Entegre Ulaşım Teknolojileri

İhraç Potansiyeli
Yüksek Katma Değerli
Yerli & Milli Çözümler

Merkezi Yönetim
Kontrol Merkezleri
Farklı Ulaşım Modları için
Ortak Yönetim Altyapısı

Kamu Faydası
Maliyet Etkin Çözümlerle
Mükerrer Yatırımlar ve
Teknoloji Karmaşasının
Önlenmesi

Trend Teknolojiler
AUS **IoT** Portalı
Büyük Veri & Yapay Zeka
Haberleşme Teknolojileri
Otonom Altyapılar

Güvenli & Çevreci
Güvenli ve Çevre Dostu
Akıllı Yollar



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

Merkezi Yazılım Platformu

Yönetim

Akıllı Ulaşım Sistemleri Merkezi: Trafik Analiz ve Dinamik Yol Yönetimi

İş Akışı, Görev, Envanter, Harita Modülleri

Veri Merkezi & Analitik & Raporlama

Eğitim & Operasyon & İşletme

AUS Uygulama

Kamera & Olay Algılama

Sinyalizasyon, DMİ & DTİ & Meteoroloji

Araç Algılama & PTS

Haberleşme Teknolojileri

F/O & Mobil & Uydu

RF, WiFİ, Bluetooth

K-AUS & V2X & RSU & OBU

ONVIF & NTCIP & TCPIP



25 alt modül

Kullanıcı

AUS Merkez Platform

Mobil Uygulama

Akıllı Yol Servisleri (K-AUS, GLOSA, POI, Uyarı vb.)

Trafik Güvenliği & Yoğunluk Bilgileri

Dış Entegrasyonlar

AFAD & 112 Acil

Tünel & Özel Otoyol İşletmeleri Belediyeler

Demiryolu & Hava & Deniz

Yerli Yazılım Teknolojileri

IoT ve Mobil Uygulama Modülleri, Görüntü İşleme

İş Zekası & Yapay Zeka

Büyük Veri & KDS

KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

ARZ EDERİM.

UFUK ÜNİVERSİTESİ TRAFİK HAFTASI SUNUMU

ÇOCUKLARIN TRAFİKDEKİ GÜVENLİĞİ ULUSAL PROJESİ

TRAFİK GÜVENLİĞİ

- TRAFİK GÜVENLİĞİNDE; KAZALARIN AZALTILMASI, ÖLÜM VE YARALANMALARIN MİNİMUMA İNDİRİLMESİ, MALİ VE MADDİ KAYIPLARIN ÖNLENMESİ KAÇINILMAZ BİR HEDEF OLMASINDA BİRİNCİ UNSUR **% 97.4 İNSAN FAKTÖRÜDÜR**.
- SÜRÜCÜ, YOLCU VE YAYA OLARAK BÜTÜN İNSANLARIN YAŞ FARKI OLMAKSIZIN TRAFİK DE OLMA ZORUNLULUĞU GERÇEĞİNDEN HAREKETLE, HERKES İÇİN GEREKLİ EĞİTİMİN VERİLMESİ VE DENETLENMESİ KAÇINILMAZDIR.

TRAFİK GÜVENLİĞİ

- TRAFİK GÜVENLİĞİNDE BİLİNÇLİ BİR KÜLTÜRÜN OLUŞMASI, YERLEŞMESİ VE UYGULAMAYA KONULMASINDA HER BİR SORUMLULUĞU OLAN KURUM VE KURULUŞLARIN EĞİTİM BOYUTUNU PAYLAŞMASI, STRATEJİLER ÜRETMESİ, BİRBİRLERİYLE DİALOG İÇERİSİNDE **SÜRDÜRÜLEBİLİR EFOR SARFETMESİ, KAZALARDA ÖLÜM VE YARALANMALARIN AZALTILMASINDA ÖNEMLİ BİR ETKENDİR.**

TRAFİK GÜVENLİĞİ



EĞİTİMİN PAYDAŞLARI

- KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ
- OLARAK 2007 YILINDAN İTİBAREN AKTİF OLARAK
- YURDUMUZ GENELİNDE TAMAMEN GÖNÜLLÜ VE
- BİLİNÇLİ ÜYELERİMİZLE BU SORUMLULUĞU
- TAŞIMAKTAYIZ.
- ZİRA **ÜLKEMİZDE HER (2,5) İKİ BUÇUK DAKİKADA**
- MEYDANA GELEN KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN;
- TRAFİK BİLİNCİNİN ARTTIRILARAK GÜVENLİ BİR TRAFİK
- ANLAYIŞININ YERLEŞTİRİLMESİ YÖNELİK DEĞİŞİK
- KURUM VE KURULUŞLAR İLE STK LARA YÖNELİK EĞİTİM
- PROJELERİ GELİŞTİRDİK.

EĞİTİMİN PAYDAŞLARI

- İŞTE BU PROJELERDEN EN ÖNEMLİSİ *''ÇOCUKLARIN*
- *TRAFİKDEKİ GÜVENLİĞİ ULUSAL PROJESİ '' AKTİF*
- OLARAK 2013 YILINDAN İTİBAREN MEB, EGM ARGE
- ÇALIŞMALARINDAN GEÇEN VE UYGULAMASI
- DERNEĞİMİZ TARAFINDAN TAMAMEN ÜCRETSİZ
- İLKÖĞRETİM OKULLARINDA DEVAM ETMEKTEDİR.
- BU EĞİTİM, KALICI VE ETKİLİ SONUÇLAR İLE İLKOKUL
- 2.SINIF , 4.SINIF VE LİSE 9.10.SINIFLARI
- KAPSAMAKTADIR.

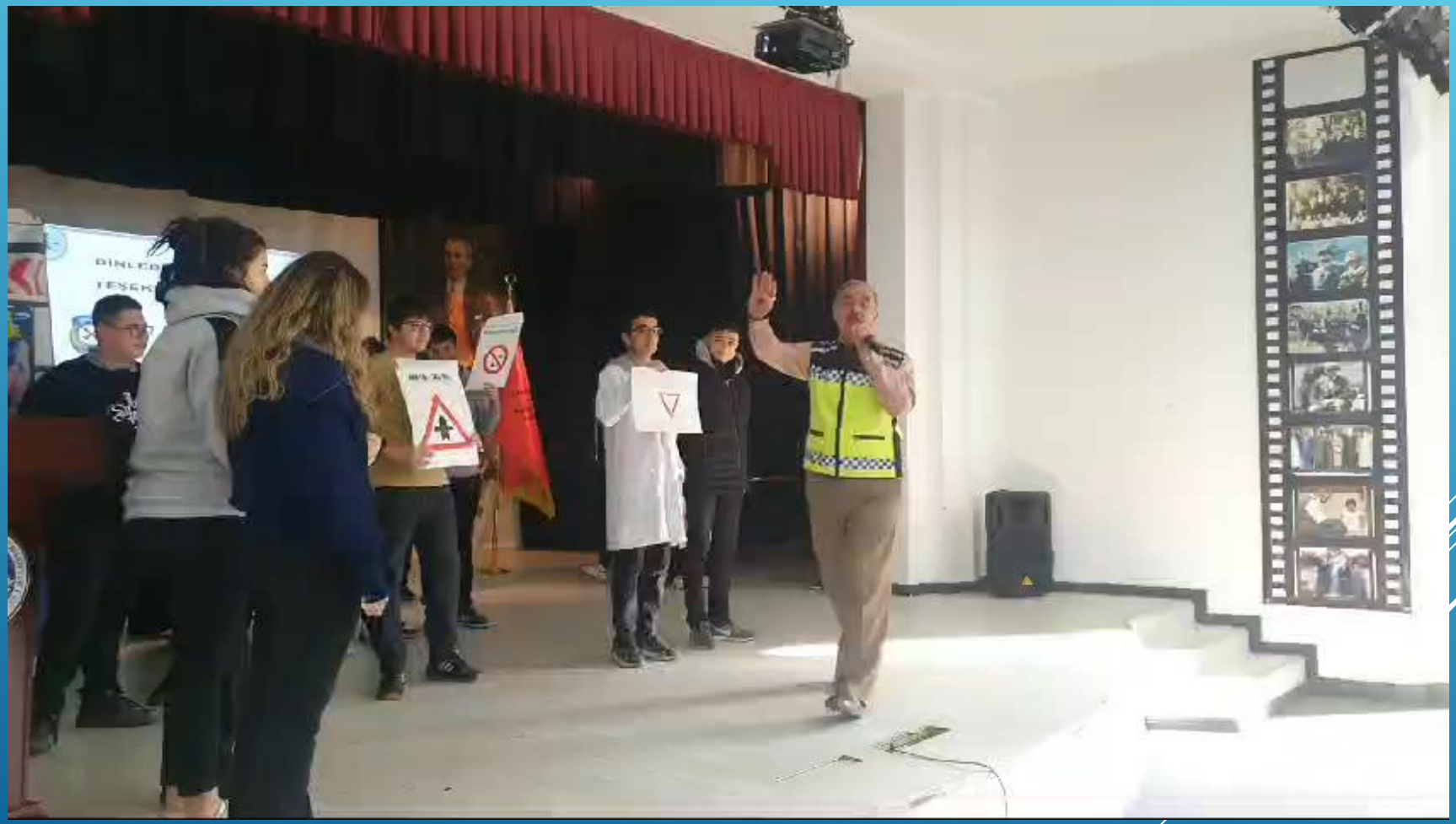
EĞİTİMİN PAYDAŞLARI



2023-2024 YILI VERİLEN EĞİTİMLER

- İLKOKUL 2.SINIF : 3762
- İLKOKUL 4.SINIF : 3189
- LİSE 9 SINIF : 2244
- ÜNİVERSİTE : 354
- **TOPLAM : 9549**

ANAYOL-TALİ YOL VE YOLVER VİDEO



İNSAN FAKTÖRÜ

- AFFETMEK GEÇMİŞİ DEĞİŞTİRMEZ, AMA
- GELECEĞİN ÖNÜNÜ AÇAR…(günün sözü)

- SÜRÜCÜ KUSURU ; % 88.1
- YAYA KUSURU ; % 8.0
- YOLCU KUSURU ; % 1.3

- İNSAN FAKTÖRÜNE AİT KUSURLAR TOPLAMI;
- **% 97.4 DÜR.**

MALİ KAYIP (GENEL KAZA MALİYETLERİ)

- TÜRKİYE'NİN GAYRİ SAFİ YURTİÇİ HASILA(GSYH) 'SI
- YILLIK YAKLAŞIK 800 MİLYAR DOLARDIR.
- TRAFİK KAZALARI İSE,GAYRİSAFİ YURT İÇİ HASILA(
- **GSYH)NIN % 1.5 TEKABÜL** EDEN YILLIK 12 MİLYAR
- DOLARLIK BİR EKONOMİYİ ETKİLİYOR.
- BİR TEK TRAFİK KAZASININ ÜLKEMİZE ORTALAMA
- MADDİ KAYBI (YÜKÜ)
- **22.000 TL DİR.**

TRAFİKTE BAKIŞ AÇINI DEĞİŞTİR

- TRAFİK DE ‘’***HAKKINDAN DİĞER YOL KULLANICILARA ÖNCELİK VEREREK VAZGEÇMEK*** ‘’ OLABİLECEK KAZALARI ZAMANINDA ÖNLEMEK DEMEKTİR.
- HIZINI AZALT, ÖMRÜNÜ UZAT.
- HASTASI VARDIR. POSTASI VARDIR. DELİ OLABİLİR…

KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ
MEŞRUTİYET CADDESİ NO: 10 / 66 KIZILAY
ANKARA
BENİ DİNLEDİĞİNİZ ÇOK TEŞEKKÜR EDERİM.
TRAFİK HAFTASI , MAYIS 2025

MUSTAFA YAVUZ
EMEKLİ EMNİYET MÜDÜRÜ
TRAFİK EĞİTİMİ UZMANI

TRAFİK KAZALARININ TEKNİK YÖNDEN İNCELENMESİ VE BİLİRKİŞİLİĞİN ÖNEMİ

Dr. Yük. Müh. Ali HELVACI MÜSTEŞAR (E)

Tüm insanlığın kazalardan korunması dileğiyle! Konuşmamı sunuyorum. 09.05.2025

TRAFİK KAZALARINA GENEL BAKIŞ

Trafik Kazaları fiziki ve mekanik olaydır. Trafik kazası, aynı zamanda bir olaylar zinciridir.

Bilindiği üzere trafik kazasını, sadece bir veya birçok motorlu aracın karıştığı ölüm, yaralanma veya maddi hasarla sonuçlanan "OLAY" olarak tanımlamak yeterli değildir.

Belki bir sanat olayını, bir fiziki olayını, bir müzik olayını çok anlamlı sözcüklerle anlatabiliriz.

Tarihte birçok olaylar, çok yönlü kelimelerle yazılarak günümüze gelebilmiştir. Ve bu olaylardan çok anlamlı sözcüklerle alınan dersler vardır.

Her ne kadar (Eğer ders alınabilseydi tarih tekerrür etmezdi denilirse de, bu atasözünün aslında "trafik kazaları" için söylenmiş olması gerekir. Çünkü ders alınmayan tek olay "Trafik Kazasızdır.

Ders alınmadığı için de Motor çağı başından beri tekrar ederek binlerce, milyonlarca insan ölmektedir, yuvalar yıkılmakta ve insanlar sakat kalmaktadır.

Trafik Kazası; "Motor çağının" bir geleneğidir diyebiliriz. Bir alışkanlık ve bir ortak sonuç gibi motorlu araç ile trafik kazası adeta özdeşleşmiştir. Motorlu araç sayısı arttıkça tehlikesi çoğalan ve yaşamı tehdit eden bir olaydır.

Trafik kazası böylece motorlu taşıtlar ile can almaya devam ediyor.

Karşılığı Can - Mal ödenerek elde edilen "Motor Çağı", nimetlerini insanlık asla kabul etmemelidir.

Trafik kazalarının nedenleri incelendiğinde genellikle kazalara sebep olan kusurlar; **Sürücü kusurları, Yaya kusurları, Yolcu kusurları, Yol kusurları ve Araç kusurları,** olarak karşımıza çıkmaktadır.

Sürücü kusurları:

Sürücü kusur oranlarının yüksekliğinde, sürücünün eğitim düzeyi, kültürü ve psikolojik durumunun yanında, özellikle şehir içi yollarda sürücüleri aşırı hız yapmaya zorlayan yol ve çevre faktörlerinin de payları büyüktür.

Ayrıca eğitim eksikliği kadar denetim eksikliğinin de bu artışta etkili olduğu değerlendirilmektedir.

Yaya kusurları:

Yayaların rahat ve güvenli hareketlerini sağlayacak alt ve üst geçitler ile yaya geçitlerinin yetersizliği, Sinyalizasyon sistemlerinde geçiş süresinin kısa tutulması, Toplu taşıma sistemlerinden etkin olarak yararlanamamaları, Kaldırım genişliklerinin yetersizliği ve kaldırımların sürücüler tarafından araç park yeri veya esnaf tarafından da eşya konulan ya da işgal edilen bir alan olarak kullanılması, gibi nedenlerden dolayı güvenliklerini tehlikeye atarak taşıt yolundan yürümekte ve kazalara neden olmaktadırlar.

Yolcu kusurları: Yaya kusurları gibi yıllara göre azalan bir eğilim göstermiştir.

Yolcu kusurlarında ilk sırada; taşıtın dışında seyahat etmek, daha sonra ise taşıttan habersiz inmek ve binmek kusurları yer almaktadır.

Yol kusurları:

Yol kusurlarının başında % 45 ile yol yüzeyindeki gevşek malzeme, daha sonra ise yolda münferit çukurlar bulunmaktadır.

Araç kusurları:

Ülkemizde ekonomik nedenlerle ikinci el olarak tanımlanan araçlara olan ilgi daha fazla olduğundan araç kusurlarından kaynaklanan kazalar, araçların donanımına ve teknolojik kalitesine bağlı olarak, orantılı bir durumda görülmektedir. Araç kusurlarının başında % 60 gibi yüksek oranla lastik patlaması yer almakta ve bu oran şehir dışında % 73'e çıkmaktadır.

Araçlarda kullanılan lastiklerin kalitesi, dayanıklılığı ve kullanım süresi güvenli bir yolculuk için gerekli olan fiziki koşulların başında gelmektedir.

Araçlar ne kadar yeni ve güçlü, donanımı ne kadar mükemmel olursa olsun lastikler özelliklerini kaybetmiş ve uygun olmayan kullanım şartları (lastik iç basıncı, tonaj ve iklim koşulları) söz konusu ise, kaza yapma olasılığı her zaman daha yüksektir.

Bu konuda araç sahiplerinin ve sürücülerin bilinçlendirilmesi, özellikle lastik satın alırken nelere dikkat etmeleri gerektiği konusunda bilgilendirilmeleri önemlidir.

Trafik kazalarının azaltılması ve düzenli ve güvenli bir trafik ortamının sağlanması için insan faktörünün, yol ve trafik güvenliği konusunda yeterince eğitilmesinin ve yetkililerce denetlenmesinin başlıca önlemlerden olacağı açıkça anlaşılmaktadır.

A) TRAFİĞİN UNSURLARI

1. İnsan Unsuru

İnsan unsuru, trafiğin önemli unsurlarının başında gelmektedir. Trafik içinde insan, araç sürücüsü, yaya, yolcu ve trafiği düzenleyen veya trafiği denetleyen trafik görevlisi şeklinde yer alabilir."

a) Sürücü

"Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir. "Şoför ise aynı maddede, "Karayolunda, ticari olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişidir"

b) Yaya

Trafik içerisinde herhangi bir ulaşım aracı kullanmaksızın hareket eden kişilere yaya denir. Sürücüler gibi yayalar da bütün trafik kurallarına uymak zorundadırlar?7

c) Yolcu

Yolcu, "Taşıtı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında taşıtta bulunan kişileri ifade eder" şeklinde düzenlenmiştir.

d) Trafik Görevlisi

Trafik, "Trafik Zabıtası" olarak isimlendirilen trafik polisi tarafından denetlenir ve düzenlenir.

Trafiğin düzenini ve güvenliğini sağlamak, bu görevli birimlerin temel amacıdır.

Trafik kazalarının son yıllardaki istatistik verileri incelendiğinde kazaların oluşum etmenlerinde; insan faktörü % 66, sürücü % 27, yolcu %1, araç faktörü %5 ve yol faktörü de %1 gibidir.

2. Araç Unsuru

“Karayolunda kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır”

3. Çevre ve Yol Unsuru

Yağmur, sis, kar gibi doğa olaylarının tümü, trafikte çevre faktörünü oluşturur. Bu faktörlerin, kazaların meydana gelmesinde etkili olmaları sebebiyle, sürücüler tarafından göz önünde bulundurulmaları ve gerekli tedbirlerin alınması mühimdir. Bununla birlikte, sürücüyü kötü bir şekilde yönlendiren, altyapısı bozulmuş, projesi yanlış çizilmiş, işaretlemeleri yanlış ve eksik olan bir yol da trafik kazalarının meydana gelmesinde önemli rol oynamaktadır.

B) TRAFİK KAZASI KAVRAMI

“Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararla sonuçlanmış olan olaydır" şeklinde düzenlenmiştir.

Karayolları Trafik Kanunu’nda yer alan tanıma göre trafik kazasının unsurlarının sıralanışı:

• Bir veya birden fazla aracın karıştığı bir olay olmalı,

• Araç veya araçlar karayolu üzerinde bulunmalı,

• Araç veya araçlardan en az biri hareket halinde olmalı,

• Olayın meydana gelmesinde kasıt bulunmamalı,

• Olay sonucu kişiye veya mala zarar gelmeli,

• Kaza ile ölüm, yaralanma veya maddi hasar arasında nedensellik bağı bulunmalı.

C) TRAFİK KAZASI SAYILAN HALLER

Trafik kazalarının aşağıdaki şekilde dört halde ortaya çıktığı söylenebilir:

• Taşıt-Taşıt çarpışması,

• Taşıt-Yaya çarpması,

• Taşıt-Hayvan veya sabit engel çarpması,

• Trafik zorunlulukları nedeniyle taşıtta meydana gelen ani ve beklenmeyen manevra değişiklikleri (ani ve sert fren ve direksiyon hareketleri vb.)

Trafik Kazasının Meydana Geldiği Yere Göre Kazalar

a) Karayolunda Meydana Gelen Kazalar

b) Karayolu Dışında Meydana Gelen Kazalar

c) Trafik Kazasına Karışan Araçların Cinslerine Göre Oluşan Kazalar dır.

Ülkemizde ve tüm dünyada ulaşımda yaşanan teknolojik gelişmeler, motorlu taşıtların kullanım alanlarının genişlemesi, birtakım trafik sorunlarını da beraberinde getirmiştir.

Uzun tecrübeler sonucunda, araçların, sürücülerin ve yayaların güvenliği için ortaya çıkan trafik kuralları, aynı zamanda en çok ihlal edilen kurallar olmaktadır.

Trafik kurallarının ihlal edilmesi sonucunda ise çoğu zaman trafik kazalarının meydana geldiğini söylemek pek de yanlış olmayacaktır.

Bu trafik kazalarının sonucunda ise hukuki ve cezai birtakım sonuçlar ortaya çıkmaktadır. Kimi insan, trafik kazalarını "kadere" bağlıyor**. Şirazlı Hafız'ın "hiçbir yiğidin kaza ve kader okuna karşı kalkanı yoktur"** sözündeki anlamı hakikat biliyor. Sanki her şey "alın yazısında" yazılmıştır, olacak

olan olur, kaderden kaçınılmaz, katlanmak gerekir. Oysa yaşam sürecinde rastlanan umulmadık felaketleri hemen alın yazısına bağlamak kolaycılık ve teslimiyetçiliktir.

Ne var ki insan "akıl ve irade" sahibidir, kaderin insafına onun düşünce gücü boyun büküp yenik düşemez. Trafik felaketinin ana kaynağı insandır. Yine de bu sorunun çözümü de insandadır.

Ülkemizde ne yazık ki trafik kazaları karşısında kitlesel yozlaşma giderek yoğunlaşıyor.

Can kolay harcanır mı? Neden bunca trafik terörüne direnmez, çare arayıp bulmaz insan? Oysa "hiçbir şey yaşam kadar kıymetli değildir".

Ortalıkta kol gezen trafik terörünü durduracak **hukuk yiğitlerine** giderek ihtiyaç artıyor. Trafik sorunu böyle sürüp gittikçe; tartışmalar, görüşmeler yoğunlaşsa da umutsuzluk bekçisini kapıdan kovmak kolay görünmüyor.

Kanuna Göre Taksirin Çeşitleri:

- Dikkatsizlik
- Tedbirsizlik
- Meslek ve Sanatta Acemilik
- Nizamlara Emirlere Talimatlara Uyuşmazlık

Kusuru Etkileyen Hususlar:

- Mağdurun Kusuru ve Üçüncü Kişinin Kusuru

Özetlersek;

a) Araçlara Ait Kusurlar:

• Fren patlaması ya da fren boşalması,
• Rotların aşınması, kopması veya kırılması,
• Tekerlek lastiklerinin patlaması ya da dişleri aşınmış lastikler nedeniyle kayma..
• Far, stop, cam sileceği ve dönüş lambalarının ani sönmesi, bozulması, ışık ayarsızlığı,
• Makas kırılması, bağlantı kopması.

b) Yola Ait Kusurlar:

• İşaretlenmemiş yol arızalan,
• Yolun kayganlığı ya da buzlanmış olması,
• Banket düşüklüğü,
• Eksik yada yanlış konmuş işaret levhaları.

c) Havaya Ait Kusurlar:

• Havanın yağışlı, sisli olması.

d) Sürücülere Ait Kusurlar:

• Gereksiz aşırı hızla aracı sürmek,
• Dalgın, yorgun olarak araç kullanmak,
• İlk geçiş hakkına uymamak,
• Sollama yaparken hatalı davranmak,
• Öndeki aracı yakın aralıkla izlemek,
• Şerit izlemede yanlışlık yapmak,
• Kırmızı ışıkta ya da “dur” işareti veren görevlinin ikazında durmadan seyretmek,
• Şerit tecavüzü, hatalı dönüş yapmak, vs

e) Yaya ve Yolculara Ait Kusurlar:

• Taşıt yoluna hatalı ve ani çıkışlar,
• Yolun ortasından yürümek, oynamak, vs.
• Kırmızı ışıktan geçmek,
• Yaya geçidi ve kavşak başları dışından geçmek,

• Seyir halindeki araca asılmak, sarkmak,
• Araç durmadan inmek ya da binmeye çalışmak,
• Dikkatsiz ve tedbirsizce taşıt yolunda yürümek vs

f) Diğer Kusurlu Haller

• Makul mesafeden yayayı gördüğü halde hızını azaltmamak ve korna ile ikaz etmemek,

• Seyir halindeki araçtan inmek veya böyle bir araca binmeye çaba göstermek,

• Meskûn yerlerde yasanın öngördüğü hız sınırlarına uymamak,

• Geri manevra yaparken arkayı kontrol etmeden kazaya neden olmak,

• Sert ve ani fren yapıp, aniden durmak ve aracın devrilmesine neden olmak,

• Sollayan aracın geçmesine imkân vermek için sağa yanaşıp hızını azaltmamak,

• Gereksiz şerit değiştirmek, kendi şeridinde seyretmemek,

• Her an çıkabilecek bir tehlikeye karşı durabilecek şekilde seyir hızını ayarlamamak,

• Sürekli yolun ortasından gitmek, ikaza rağmen sağa yanaşmamak,

• Yayaların yoğun bulunduğu yerlere hızla dalmak,

• Sarı ışıkta aniden (fırlar gibi) aracı hareket ettirip yayaya ya da başka bir araca çarpmak,

• Sollamak için işaret veren araca, sollamasını engellemek için sağa yanaşmamak ve hızını azaltmamak,

• Yol üzerindeki işaretlere aldırmadan seyretmek,

• Aracın teknik bakımını zamanında yaptırmamak,

• Sollayan bir aracın ardından yanaşıp sollamaya çalışmak,

• Karlı ve buzlu havalarda tekerleklere zincir takmamak,

• Yaya, hemzemin ve okul geçitlerinde yavaşlamamak,

• Hareket halindeki araçtan yere atlamak.

D) TEKNİK KUSUR

- **Teknik Kusur Nedir**

Kaza doğrudan motorlu araçtaki kusurdan meydana geldiği zaman teknik kusurdan söz edilirse de, çoğu kez bu durum sürücünün tamamen kusursuz sayılmasına neden olmayabilir.

Önemli olan kazadan önce meydana gelen teknik arızanın zamanında sürücü tarafından giderilme imkanı olmasına rağmen "bakım ve gözetim ihmali" sonucu olup olmadığının tespitidir.

Ancak, kazanın teknik arıza yüzünden meydana gelmiş olmasının anlaşılması halinde failin kusuruna etkisi bilirkişi marifetiyle saptanmış olunmalıdır.

Uygulamada teknik arızalar lastiklerin kazadan önce patlaması, fırlaması; direksiyon dişlilerinin kırılması, hidrolik yağın aniden boşalması veya frenlerin kilitlenmesi veya sıkışması nedeniyle tutmaması; ışıkların aniden sönmesi vs. şekilde oluştuğu gözlenmektedir.

A- Araç Arızaları (Teknik Arıza)

1- Lastikler

2- Amortisörler Ve Makaslar

3- Frenler

4- Motor Ve Diferansiyel Arızaları

5- Korna - Lamba - Silecek Vs.

a) Kornalar (Klakson)

b) Cam Silecekleri

c) Gözetleme Aynaları

6- Yükler

B- Etkileyici Kusurlar

a) Sürekli kusurlar : Taşıtın, bazen kazadan önceki günlerde taşıt yardımcı donanımında ve yüklemede görülür.

➢ ARAÇTAKİ KANITLARIN ARAŞTIRILMASI

Kazaya karışmış olan araçların üzerinde bilirkişi tarafından inceleme yapılarak bulunacak arızaların tutanağa geçirilmesi gerekmektedir. Bu cümleden olarak evvela aracın cinsi, markası, modeli, tipi hem gözlenmek ve hem de belgelerinden incelenmek suretiyle tespit yapılmalıdır.

Uygulamada yapılan keşiflerde veya soruşturmalarda kazaya neden olan araçların sürücüleri "fren yaptım, tutmadı; rot çıktı, lastik patladı, fırladı" şeklinde kaçamaklı savunmakta bulunmaktadır. Bu savunma sürücünün sorumluluk ve kusur üstlenmek istenmediği anlamındadır. Bu türlü savunmaların içtenliğini inanmak ve kanıtlamak için özellikle araç üzerinde incelemenin yöntemince yapılmasında yarar vardır. Bunlar;

a. Frenlerin incelenmesi:

Kazalarda önce bazen araçların frenleri patlayabilir. Esasen el ve ayak freni olarak araçlara monte edilen frenler aracın hızını düşürmek veya aracı durdurmak veyahut ta duran aracı durduğu yerde tespit etmeye yararlar. Eğer frenlerin kazadan evvel veya kaza sırasında patlamış olup olmadığını anlamak için fren ayak pedalından itibaren fren borusundaki çatlama veya kırılmalar incelenir. Hidrolik frenlerde, fren patladığı zaman yağın aracın durduğu yere kadar damlacıklar halinde akmış olduğu görülür.

Bu gibi patlamalarda tekerlekler bloke olmadığı için yol üzerinde fren veya kayma izlerine rastlanmaz. Halbuki frenler kazadan sonra yapay olarak patlatılmış ve kaza teknik kusura sokulmak istenmişse, yağ lekelerinin ve damlacıklarının aracın son durma noktasında bir küme halinde toplu olarak görülür.

Keza fren pompalandığında normal patlamalarda hidrolik yağı önceden tamamen fışkırmış bulunduğundan borudan artık yağ akmaz. Halbuki kaza sonrası yapay patlatılmalarda, fren pedalını pompalandığı zaman hidrolik yağının fışkırdığını görmek mümkündür.

"Kural olarak sadece fren patlamasından ötürü sürücünün sorumlu tutulmasına olanak yoktur. Ancak davalı sürücünün otobüsün bakım ve onarımını tekniğe uygun ve zamanında yapmakla yükümlü bulunup bulunmadığı araştırılmaksızın ödetme kararı verilmesi bozmayı gerektirir.

“Kazalarda frenlerin tam işlememesinin en belirgin kanıtı zeminde tekerlek izi olmamasıdır. Bu tip kazaların başlıca nedeni, genellikle basınçlı bir akışkanla çalışan fren sisteminde bir patlak, bir sızıntı olması nedeniyle basıncın koruna mamasıdır.

Fren boruları genellikle çok sağlam olduğundan böyle bir olay daha çok bağlantı noktalarında veya tekerlek silindirlerindeki arızalardan kaynaklanmaktadır. Gene fren patladı hissini veren fakat patlama ile ilgili olmayan bir olay uzun inişlerde firen sürtünme yüzeylerinin ısınması sonucu frenin etkinliğini kaybetmesidir... Frenlerin kısmen işlemesine neden olabilecek bir husus ise, akışkan kanallarının tıkanması olabilir.

Gene fren sistemindeki ısınmalar sürtünme yüzeylerinin istenildiği gibi temasını engelleyeceğinden fren kuvvetleri dağılımı gerek ön-arka, gerek sağ-sol dağılımı açısından mahzurlar yaratabilir. Tekerlek kampana sisteminde bulunan birçok mekanik parça ise çözülerek veya kırılarak pabuçları kampanaya sıkıştırabilirler.

Fren sistemindeki bozukluklar eğer sağ-sol kuvvet dağılımını etkiliyorsa, bunun ön tekerleklerde olması hali genelde daha ciddidir. Ancak sürücülerin, genellikle kanaatinin aksine, yanlış kuvvet dağılımı nedeni ile bir dingil bloke olacaksa bunun arka dingil olması hali daha ciddi sonuçlar doğurur. Fren sistemindeki bir sızıntıdan tekerleğin içine akacak hidroliğin etkisi ise, miktarına bağlıdır.

Az bir miktar daha büyük bir fren kuvveti doğururken, büyük bir miktar kaymayı kolaylaştırır.”

Kazalar kimi zaman frenlerin tutmaması yüzünden oluşabilir. “Fren borusuna veya fren merkezine bir pisliğin tıkanması neticesi hidrolik yağı veya havanın borudan geçip kampanaları sıkıştıramaması neticesi frenin tutmaması bahis konusu olabilir.

Bazen de aracın herhangi bir dereden geçmesi neticesi fren balataları ıslanıp balataların kampanaları sıkıştırması güçleşebilir. Bu durumda frenlerin tutmaması sonucu kazalara sebebiyet verebilir. Bu sebeple araç sudan çıkınca frenleri muayene etmek ve hafif hafif fren yapmak suretiyle kampanaları kızdırıp kurutmak ve ayar yapmak lazımdır. Şoförün bunu yapmaması da başlı başına bir kusur sayılır.”

b. Tekerleklerin incelenmesi:

Salt tekerlek patlaması sürücünün kusursuz sayılmasına neden olamaz. Diyelim ki tekerlek patlasa bile sürücülerin bazı önlemle kazayı daha hafif geçiştirmeleri olasıdır. Böyle bir durumun araştırılması gerekmektedir.

Kazadan evvel tekerlek patlamasını anlamak için, yol üzerindeki teker izlerine bakılmak önemlidir; bir iz görülmüyorsa bu husus tanıklardan sorulmalıdır. **“Eğer izler yol üzerinde gayri muntazam bir seyir takip etmişse ve izlerin genişliği normal patlamamış tekerlek izinden daha genişse, umumiyetle tekerleğin kazadan önce patladığına delil saymak gerekir.**

Tekerlek patladıktan sonra vasıta bunun üzerinde yol almışsa, tekerlekteki yaranın durumu düzgün olamaz. Yaradaki lastik bezlerinin lifleri pürsek bir vaziyette dışarıya çıkar ayrıca araç tekerleğin patladığı tarafa doğru yol alır. Ve izler tekerleğin patladığı istikamete doğru olur ve araç o tarafta bulunur. Dolayısıyla araç patlayan tekerleğe doğru bir uygunluk gösterir.”

Yinelersek, bu çekme aracın sağ ön veya sağ arka tekerleklerinden birisinin patlaması halinde sağa; patlayan sol ön veya sol arka lastiklerden birisi ise çekme sola kaçışlı bir kavis niteliğini alır.

Keza, patlayan lastiklerdeki havanın azalması ile beliren lastik jantının yol üzerinde sürtünmesi yüzünden jant izleri de görülür.

. Tekerlek kazadan sonra yapay olarak patlatılmışsa, “Tekerleğin (normal aracın o tekerleğin) yol üzerindeki izinin genişliği ölçülür; eğer iz genişlikleri aynı ise, tekerleğin suni olarak patlatıldığı

kanaatine varılır. Ayrıca tekerleğin izi, yol üzerinde düzgün bir seyir takip etmişse yine tekerlek kazadan evvel patlatılmıştır.

Tekerleğin patlatılmasında bir alet kullanılacağından tekerlekteki yaranın durumu aletin cinsine göre değişir. Ve yara dudakları temiz ve düzgün olur.

Tekerlek patladıktan sonra araç mesela yumuşak bir taş tepesine, şarampole çarpmışsa tekerleğin kauçuk kısmı ile jantının arasına küçük kum ve taş taneleri dolabilir,"

Kimi zaman kötü niyetli sürücüler trafik ekibi olay yerine gelmeden evvel aracın lastik havasını boşaltmak suretiyle lastiklerin patladığı intibaını verdikleri sık gözlenmektedir. İç lastik şüpheli durumlarda sökülmek, hava verilmek suretiyle lastiğin hava kaçırıp kaçırmadığı kolayca anlaşılabilir.

Kazadan evvel tekerlek fırlaması mümkün olabilir. "Fırlayan tekerlek, yuvarlanarak sıçrar ve yol üzerinde veya dereye doğru fırlar, gider. Ve tekerlek temiz olarak bulunur. Jantta ve kauçuk kısmında yaralar hafiftir. Tekerleğin ağırlığı umumiyetle derin yaralar açmaya kâfi gelmez. Ayrıca, tekerleğin lastik kısmı ile jantın birleştiği daireler aralığını iyice muayene etmek lazımdır. Bu halde jantla lastik kısmının birleştiği aralık temiz olarak görülür... Tekerlek yer üzerinde gömülü olarak bulunmaz.

Kazadan sonra tekerleğin fırlamasında ise "aracın ağırlığı tekerleklerin kopmasına sebebiyet verebilir. Bu halde tekerleklerin ağırlığına aracın ağırlığı da bastırdığından jant ve lastik kısımları üzerinde derin yaralar görmek mümkündür.

Araç tekerlekle birlikte takla atarken, kütle sebebiyle tekerleğin jantı ile kauçuk kısmının birleştiği dairesel aralığa taş ve kum parçacıkları girebilir... Ayrıca, tekerlek aracın ağırlığı nedeniyle yere 5-6 cm. gömülü olarak bulunur. Bu gibi hallerde tekerlek kazadan sonra yani kaza dolayısıyla fırladığı kanaatine varılır."

"Lastik patlamaları yüksek hızlarda çok tehlikeli olabilmektedir. Bunun için nedeni patlayan lastiğin yuvarlanma direncinin artması sonucu aracı çekmesidir. Hele patlama ön tekerleklerde ise, kontrol zordur. Bununla beraber arka tekerlek patlamasının aracın kontrolünü zorlaştırmadığı düşünülmemelidir. Patlayan bir lastik aynı zamanda bir yan kuvvette taşıyamayacağından aracın arkasının savrulması ihtimali vardır.

Lastikler imalat hatası veya işletme hatası sonucu patlayabilirler. Aşırı yük, yüksek hız, yanlış hava basıncı lastiklerin ısınmasına ve patlamasına yol açar. Özellikle yeni sırt geçirilmiş lastikler bu yanlışlıklara karşı daha hassastırlar."

c. Rot'Iarın İncelenmesi:

Rot bilindiği gibi direksiyona bağlı tekerlekleri kumanda eder. Kazalarda aracın rotu, sürücü tarafından kimi zaman yapay bir şekilde çıkarılıp olayın teknik arıza yüzünden meydana geldiğinin süsü verilmek istenebilir. Dikkatli bir bilirkişi bunu kolayca anlayabilir.

Diyelim ki kazadan önce "rot çıkmışsa, aracın tekerlek izlerine bakacak olursak yol zemini düzse araç bir müddet düz gider, bilahare sağa sola çekme sonucu tekerlek izleri zikzak şeklinde yol üzerinde görülür.

Kazadan önce rot tabii olarak çıktığında araba sürücünün kumandasından çıktığı için araba yolun sağına, soluna ve hatta şarampol içine kaçma sonucunda rot sürtünmesi neticesi rot çubuklarında ve rot başında, çubuk başına eğilme, ezilme, zedelenme sıyrık ve çizimler husule gelir.

Halbuki kazadan sonra suni rot kırılmaları, genellikle rot başında somunun geçtiği vidanın yani rot cıvatasının çıkarılmasını temin için taşla ve çekiçle vurulur.

Bu noktaya baktığımızda darbe izleri parlak olarak o andaki renginden farklı bir şekilde göze çarpar, bunlarda suni rot çıkarılmasının delilleridir."

d. Direksiyon Kilitlenmesi veya Karışmasının İncelenmesi:

Direksiyon kutusunda bir arıza varsa direksiyon ya boşa tam devirle döner veya hiç dönmez. Gerektiğinde direksiyon mil ve kutusunun sökülerek incelenmesi zorunludur. "Direksiyon kilitlenmesi halinde, kutu içinde mevcut dişlilerin bir veya birkaçı kırılır. Direksiyon sıkışır ve direksiyon tekerleklere kumanda edemez.

Araç sürücünün idaresinden çıkar. Araç kırılan dişli istikametine veya yolun meyil ve viraj durumuna göre istikamet alır. **Bilirkişi tetkikatında, teknik bir arızadan mı yoksa yıpranma ve bakımsızlıktan mı ileri geldiği tespit edilmelidir."**

Araç yeni ise veya henüz tamirciden çıkmışsa, fabrikasyon veya tamircinin kusuru var mıdır incelenmelidir. Bu husus ilerde hukuki sorumluluğun ve kusurun yükletilmesinde veya paylaştırılmasında önem arz eder.

e. Lambalar ve Ses Cihazı Üzerinde İnceleme:

Bazı sürücüler "aracın lambaları aniden söndü, önümü göremedim, çarptım vs." biçiminde kendilerini savunurlar. Bu savunmanın gerçek olup olmadığı ancak aracın lambaları (far, stop, dönüş ve park) üzerinde yapılacak bir inceleme ile anlaşılabilir. Keza ses ve korna gibi ikaz cihazlarının arızalı olup olmadığını incelemek yerinde olur.

f. Vites Takımı ve Araç motorunun İncelenmesi:

Önce, kaza sonrası ilk anda aracın hangi vites üzerinde takılı olduğu tespit edilmeli ve sonra vites kolunun zor veya kolay geçip geçmediği kontrol edilmelidir. Takılı olan vites sayesinde aracın olaydan evvel hızı hakkında bilgi edinmek mümkün olabilir.

Keza araç motorunda herhangi bir arıza olup olmadığı, motorun çalışıp çalışmadığı bilirkişi tarafından tetkik edilmelidir. Ancak, kaza sonrası motorda veya araçta oluşabilecek arızaların olaya ve kusura etkisi olmadığını gözardı etmemelidir.

g. Aracın Diğer Aksamının İncelenmesi:

Makas, aks, şaft, gibi öteki akşamlarda bilirkişi yardımıyla incelenmelidir. Bunlarda mevcut kırık ve çatlakların kazadan önce mi, yoksa sonra mı olduğunun tespiti önemlidir. Ayrıca, bunlar aracın trafiğe elverişlilik durumu hakkında malumat edinmeye yardım eder.

h. Sürücünün İncelenmesi:

Kazadan evvel alkol veya uyuşturucu almış olan bir sürücünün kaza yapacağından kuşku duyulmamalıdır. Her trafik kazasında sürücülerin mutlaka doktora gönderilip alkol, uyuşturucu, uykusuzluk vs. gibi hallerini gösteren kesin rapor aldırılmalıdır.

Yurdumuzda alkol yüzünden birçok kazaların yoğunlaştığını düşünecek olursak, alkolün verdiği kısa süreli bir zevk, ömür boyu bir acı ve ölümün davetlisi olduğunu anlarız.

ı. Kazalarda Araçların Devrilmesine Etkileyen Öteki Faktörlerin Araştırılması:

Araçlar karayolunda seyrederken bir takım faktörlerin etkisiyle dengesi bozulursa, kayar veya devrilir. Örneğin kaygan bir yolda sürücünün aracını süratli sürmesi tedbirsizliktir; keza virajlara hızlı girip savrulmak, yağışlı yolda aşınmış (kabak) lastiklerle seyretmek, hep kusuru gösteren davranışlara örnektir.

Yinelersek, ani ve sert fren uygulanmasında tekerlek birdenbire bloke olup aracın kütle kuvveti kesilmediği için araç yol üstünde kayacak yahut ta frenler ayarsızsa araç frenin bloke olduğu yöne doğru kayarak savrulacaktır.

Aracın ağırlığı, rüzgar, hız gibi faktörlerin de kazada gözardı edilmemesi gerekmektedir.

➢ TRAFİK KAZA ARAŞTIRMASININ ÖNEMİ

Trafik kazaları başlıca üç sebep için araştırılır.

- Herkes doğal olarak kazanın sebebini öğrenmek ister.
- Polis kazadaki kusur ve suç unsurlarını bulmak, bilmek için kazayı araştırır.
- Savcılar, avukatlar ve şikayetçiler bazı hallerde kusur derecelerini öğrenerek hasar, tazminat ve suçlama için kullanırlar.

Kazanın Teknik Arızadan Meydana Gelmesinde Araştırılacak Olgular:

Araçta kazayı etkileyen bir bozukluk sayılan teknik arıza mücbir sebep değil, umulmayan hal sayılır. Aracın bakımındaki eksiklik sorumluluk doğuran bir kusurdur.

Bilindiği gibi **teknik arızalar** çoğu kez aracın periyodik bakımının zamanında ve gereği gibi yapılmamış olmasından veya imalat hatasından ileri gelir ki; bu da araç sahibi ve işleten için bir kusur teşkil eder. **Teknik arıza kural olarak umulmayan bir hal olup önceden sezilemez ve önlenemez niteliği kanıtlanmadıkça bu hal, bakım kusuru oluşturmaktadır.**

Bu hali 2918 sayılı KTK 86/1. maddesinde işleteni sorumluluktan kurtaran nedenlerden biri olan mücbir sebep değil, umulmayan hal olarak kabul edip, araçta kazayı etkileyen bir bozukluk olarak nitelendirmek gerekmektedir. Çünkü genellikle teknik arızalan önlemek ve karşı koymak mümkündür.

Mücbir sebep sayılmayan teknik arızalar toplumda yarattığı devamlı tehlike alanı ve doğuracağı ağır zararlar nedeniyle işletenin aracın bakımından dolayı göstermesi gereken objektif özeni aşar nitelikte olmalıdır. Bu nedenle işleten ya da (eylemlerinden sorumlu tutulduğu) araç sürücüsü gibi kimselerin aracı üçüncü kişilere zarar vermeyecek şekilde ihtimamla kontrol ve bakım altında tutmaları gerekir.

Teknik arıza önlenememişse, işletmede bir eksiklik, hata, bozukluk ve düzensizlik var demektir. Yargıtay'ın teknik arıza konusundaki yerleşik içtihadı da bu doğrultudadır.

Uygulamada mahkemeler genelde Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesince verilmiş raporlara göre hüküm vermekte iseler de, Adli Tıp Kurumu son mercii olarak algılanmamalıdır.

Çünkü **"Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesinin bilirkişilik konusunda son merci olduğuna ilişkin kesin bir uygulama bulunmamaktadır."**

Keza, örneğin kazada hükme dayanak yapılacak olan bilirkişi raporunda sanığın tamamen kusurlu bulunduğunun belirtilmesi halinde, kusurunu oluşturan nedenler, olayın önlenmesi için alınması gerekli önlemlerin nitelikleri açıklanmalıdır. Soyut ifadelerle "manevraları düzenleyen genel şartlara uymama" şeklinde asli kusur yüklenmesi raporun içeriğinin ve gerekçesinin yetersizliğini gösterir.

Kimileyin gerekçedeki anlatım ile kusur oranının birbiriyle bağdaşmadığı halde bu türlü rapora itibar edilerek hüküm kurulduğu gözlenmekte ise de, söz konusu hükmün Yargıtay'ca bozulacağından kuşku duyulmamalıdır. Mahkeme (ceza), hüküm kurarken kusurun oranına göre cezayı belirler ise de; oluşa uygun düşmeyen bilirkişi raporundaki oranlarla bağlı değildir.

Yinelersek; **trafik kazalarında kusur ve kusur oranının tespiti yönü bir uzmanlık işidir.** Şüphesiz bilirkişi düşüncesiyle mahkeme bağlı değilse de, hâkimin bilirkişi düşüncesini" benimsememesi durumunda kendisini bilirkişi yerine koyamaz, yani kişisel düşünce ve gözlemlerine dayanarak hüküm kuramaz. Yeniden aynı ya da başka bilirkişiden düşünce alması gerekir. Demek istiyoruz ki, teknik bir konu olan trafik kazasındaki kusur durumunun re'sen takdiri yoluna gidilmesi usul ve yasaya aykırıdır. Gerek cezada, gerekse hukukta trafik polisince veya jandarmaca düzenlenmiş tutanaklar bilirkişi raporu olarak kabul edilemez.

Ekleyelim ki, hakimi mutlaka bilirkişi raporuna göre karar vermek zorunda bırakmak onu bilirkişi raporu üzerinde hiçbir takdir yetkisi bırakmamak anlamına gelmeyeceği anımsanmalıdır.

Bilirkişi raporunun değerlendirilmesinden amaç; hakimin rapordan edineceği özel ve teknik bilgiye göre gerekçesini göstermek şartıyla gerektiğinde raporun aksine oluşa uygun bir karar verme yetkisinin tanınmış olmasıdır.

TRAFİK Kazasındaki kusurun olayın oluş şekline uygun düşüp düşmediği yönünde dosya içeriğindeki beyan ve belgelere göre değerlendirme:

a) Trafik Kazası Tespit tutanağı: Anılan tutanaklar bilirkişi raporu vasfında olmadığı için hükme esas alınamaz. Yeminle teyit edilse bile düzenleyen trafik görevlilerin beyanına dayanılarak hüküm kurulamaz. Kaza tespit tutanağının aksinin kanıtlanması mümkündür. Uygulamada söz konusu tutanaklar, matbu ve standart düzenlenmektedir.

- **Kaza tespit tutanağındaki bilgilere göre;**

  - ***Yolun tipi:*** İki yönlü yol,

  - ***Kaplama cinsi:*** Asfalt,

  - ***Yolun sınıfı:*** Devlet karayolu,

  - ***Yerleşim yeri:*** Dış,

  - ***Kaza yerindeki azami hız limiti:*** 70 Km/s gibi,

  - ***Aydınlatma:*** Yok,

  - ***Görüşe engel cisim:*** Yok,

  - ***Yolda çalışma:*** Var, İşaretleme Var,

  - ***Gün durumu:*** Gece,

  - ***Hava durumu:*** Açık,

  - ***Yolun diğer özellikleri:*** Dar yol,

  - ***Olay şekline göre kaza türü:*** Karşılıklı çarpışma,

  - ***İlk çarpışma yeri:*** Yol üzerinde.

- **Kaza yeri krokileri:** Kaza öncesi, Kaza sırası ve Kaza sonrası ölçüleri içeren kroki içeriğine göre; failin kullandığı ……plakalı araç ile, müteveffanın kullandığı ... plakalı motosikletin karşılık olarak motosikletin seyir şeridinde, yol yapım çalışmasının yapıldığı dar yol ve hız tahsis işaretlemesinin olduğu karayolu üzerinde çarpıştıklarının belirlendiği görülmektedir.

  Trafik tespit tutanağının aksi her zaman kanıtlanabilir.

➢ KAZA ARAŞTIRMA ORANI

Adli yetkilinin yemin ettirerek kendisini bilirkişi ataması halinde kendisi bilirkişi olarak kusur oranlarına göre kazaya karışanların kusur durumunu belirtir.

Çarpıp kaçma kazalarında yapılan araştırmalar, "Kaza tahkiki" değildir. Burada önemli olan çarpan aracın hangisi olduğunu meydana çıkartmaktır. Kusur ve sebep aranmaz. Fail taşıt veya sürücüyü çıkarmak için araştırılır. Kaçan sürücünün yerini kestirmek için uğraşılır.

Bu tip araştırmalarda oradan uzaklaşan, kaçan araca ait kalan boya, cam vs. gibi kanıtlar aranır.

Motorlu Araçlar Kazalarda Ne Derece Olumsuz Etkili Olabilir ?

“Motorlu aracın yapısı, donanımları ve yükü kazalarda ne derece olumsuz etkilenme" sorusunu cevaplamak gerekirse, onu kullanan, işleten insanların tutum ve davranışları ile karşılaştırmalı olarak incelemek icap eder. Zira herkes bilir ki motorlu aracın çalıştırılmadan bulunduğu yerde trafik kazasına olumsuz etkisi düşünülemez.

Ancak kural dışı park etme, hareketin olmadığı bir durum ise onda da **insanla - işleten - sürücülerle ilişkisini araştırmak gerekecektir**.

Kaza araştırıcılarının bu noktadan hareketle motorlu aracı daima sürücüsüyle bir arada incelemeleri gereği ortaya çıkmaktadır.

Araç arızasının kazayı hazırlayıcı etkisinden şüpheye düşmeniz (örneğin, aracın civarında akıntı döküntü, kırılmış metal parçalar vs.) halinde incelemenizi, bu şüphenizi giderecek şekilde yapılmalıdır.

Bu araştırma ve inceleme sonucunda bulgularınız araç kusuru olarak sizde kesin bir kanaat uyandırmışsa, o zaman raporunuzda “Teknik Arıza” olarak kazaya karışan araçları suçlayıcı kanaat belirtebilirsiniz.

➢ *Teknik Bilirkişiliğin Kapsamına Giren Konular*

- **Motorlu Taşıt Teknik Bilirkişiliği konuları, uygulamada 3 durumdadır.**

1. Teknik Bilirkişilik

Teknik bilirkişilik esas itibariyle teknik bir konunun açıklanması, teknik bir durumun tarif edilmesi ve teknik bir durumdan hareketle bir değer tespiti gibi konuları kapsamaktadır.

a) Araç Değer Tespiti

Araçların ve teknik sistemlerin değer tespiti ağırlıklı olarak özel sektör tarafından bir tesisin veya aracın alım satımı sırasında yaptırılır. Burada hem satıcı hem alıcı alım- satıma konu olan metanın durumuna uyun değerin tespitini yaptırılmasıdır.

b) Araç Durum ve Deneme Raporları

Araç durum ve deneme raporları genelde aracının teknik durumu hakkında objektif bilgi edinmek, aracının yedek parça ve tamiratı için yardıma gereksinim duyan özel araç sahipleri tarafından kullanılır. Araç durum ve deneme raporları tamir atölyelerine detaylı bir tamirat sözleşmesi dağıtmak amacına yönelik olarak da kullanılır.

***c)* Araç Kusuru**

d) Hasar Tespit Bilirkişiliği,

1) Hasar tespiti, nedenleri ve büyüklüğünün araştırılması,
2) Motor, vites kutusu, diferansiyeldeki parça hasarları,
3) Kaportadaki kaza hasarları,
4) Değer kaybı hesabı

e) Kazanç Kaybı, Ziyanın Karşılanması veya Yedeklenmesi için Bilirkişilik

f) Yetersizlik veya Kusur Tespiti Bilirkişiliği

g) Hasara Neden Olan Sebeplerin Azaltılması Konusunda Bilirkişilik

Bu genelde motor, vites kutusu, diferansiyel, v.s. gibi araç parça veya organları ile ilişkilidir.

2. Trafik Kazası Bilirkişiliği

a) Kaza rekonstrüksiyono, *

b) Kaza sebebi sorgulanması,

c) Hız Tespiti,

d) Kazadan kaçınabilirlik araştırması,

e) Kaza yapan aracın tespiti,

f) Kaza yapan araç sürücüsünün tespiti,

*** Rekonstrüksiyon (*Yeniden yapım*), aracın kalıntıları ve diğer belgeler yardımıyla eski şeklinin belirlenerek yeniden yapılması işlemi.**

Trafik bilirkişiliği esas itibariyle şu konuları kapsar:

• Kaza sebebinin soruşturulması (tahkiki),

• Kaza anındaki hızları ve kaza yeri ile ilişkili olarak kazaya karışan tarafların hareket davranışlarının soruşturulması,

• Kaza mahalline özgü, daha doğrusu öngörülmüş kısıtlayıcı şartların etkileri ile bağlantılı olarak kazadan kaçınabilirlik gözlemlerinin yapılması,

• Kaza yerinden kaçma durumunda zanlının ve kazaya karışan aracın soruşturulması.

3. Teknik Özel Bilirkişilik

Teknik özel bilirkişilik veya kaza rekonstrüksiyonu için uzman bilirkişilik esas itibariyle bir kaza oluşumunun belirli bölümlerini kapsar.

a) Farlar ve Ampullerin İncelenmesi

b) Boya İzlerinin İncelenmesi

c) Yanık Artıklarının (Küllerin) İncelenmesi

d) Araç Kilitlerinin İncelenmesi

e) Saç Kıllarının İncelenmesi

f) Kumaş Dokusu İncelemeleri

g) Kan Lekeleri İncelenmesi

h) Yağlama Maddelerinin (Gres) İncelenmesi

ı) Cam Parçalarının İncelenmesi

i) Lastikler Hakkında Rapor Vermek

k) Işık Tekniği (Aydınlatma) Hakkında Bilirkişilik

l) Takometre Diski ile Hız ve Kilometre Göstergelerinin ***Değerlendirilmesi***

m) Emniyet Kemerlerinin İncelenmesi

n) Teknik Uzman Bilirkişilik Enstitüleri

(Karayolları, Meslek Odaları, Trafikle ilgili Kurum ve Kuruluşları ile Üniversiteler gibi)

Bilirkişi Raporlarını, aşağıda sıralanan kurum ve kişiler de düzenlemektedir.

-Kaza tespit tutanağı,

-Yerel bilirkişi kroki ve raporu,

-Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesinin raporu (sanık 8/8 kusurlu),

-Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesinin raporu (müteveffa 8/8 kusurlu),

-Müdahillerin Adli Tıp raporuna itirazları,

-İTÜ öğretim üyelerinin raporu,

-Muhtelif bilirkişi raporları,

-İş güvenliği uzmanının bilirkişi raporu,

-Karayolları Genel Müdürlüğü uzmanlarının raporu.

- **TRAFİK BİLİRKİŞİLİĞİ**

Bilirkişilere İnceleme Kaynakları

Bilirkişilerin fren izi ve diğer teknik bulgularla kazaya karışan araçlara ait hareket durumlarını ortaya çıkarmak ve gerekli hesaplar yapmaları için bazı bilgiler verilecektir.

Amaç Bilirkişilerin tanık beyanları, şoförlerin değişik beyanları karşısında tarafsız ölçüler içinde değerlendirme yapabilmelerini sağlamaktır.

Sonuç olarak "Adalet" mekanizmasına sağlıklı, güvenilir, inanılır bilirkişi raporları ile kararlarda yardımcı olmaktır.

- **Trafik Bilirkişiliği**

Trafik kazalarında bilirkişi raporları büyük önem arz eder. Hemen hemen tüm yargılamalarda bilirkişinin belirlediği kusur oranlan üzerinden hâkim değerlendirme yapar.

Uygulamada soruşturma aşamasında tek trafik bilirkişisinden hızlı bir rapor alınırken mahkeme aşamasında heyet halinde raporlar alındığı görülmektedir. Halbuki henüz kaza yerinde muhtemel değişiklikler söz konusu değilken heyet halinde nitelikli raporların soruşturma evresinde alınması, mahkeme aşamasında ise yeniden rapor alınmaması daha yerinde olacaktır.

Hukuk öğrenimi görmüş kişiler, hukuk alanı dışında ayrı bir uzmanlığa sahip olduğunu belgelendirmedikçe, bilirkişi olarak görevlendirilesi usule uygun değildir.

Uygulamada sıklıkla yeterli uzmanlığa sahip olmayan **trafik zabıtası** soruşturma aşamasında bilirkişilik yapmaktadır. KTK m.83 gereğince "Trafik zabıtası, usul kanunlarına göre görevlendirilirse, trafik kazalarında bilirkişilik yapar.

Trafik kazaları, kaza tahkik memurluğu, bilirkişilik ve bunlarda aranacak şartlar ile diğer esaslar yönetmelikte gösterilir." Bilirkişilik Kanunun yürürlüğe girmesi, artık bilirkişilik yapacak kişilerin zorunlu eğitim alarak bilirkişi listelerine kayıt olmaları bu türden uygulamayı azaltsa da tamamen ortadan kaldırmamıştır. Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesi veya üniversitelerin mühendislik bölümlerinden bilirkişi görevlendirilmesi gerekir.

Bilindiği gibi, Adli Tıp Kurumu bünyesinde işlevini sürdürmekte olan Trafik İhtisas Dairesi, trafik kazaları ile ilgili olarak kuruma gönderilen dosyaların tetkik edildiği ve kusurların tespit edilerek yerel mahkemelerin istemine yanıt verecek biçimde raporların düzenlendiği müesseselerdir.

Kimi dosyalardaki bazı verilerin eksik olması yüzünden rapor tanzim edilememekte, veri tekmili için dosya, ilgili mahkemesine geri gönderilmektedir.

Bu durum gecikmelere neden olabildiğinden raporun sağlıklı olması ve işlemin bir an evvel bitmesi için Dairece gerek duyulan hususlar şu şekilde takdim edilmiştir:

(28-30 Nisan1988 tarihli Adli Tıp Panel ve Serbest Bildiriler de Erol Yüksel tarafından sunulmuş bildiriden alıntı)

1. Mahallin ve yolun özellikleri,

2. Hava durumu,

3. Olayın meydana geldiği zaman,

4. Olaya karışan vasıtaların cinsi, plaka numaraları,

5. Sürücü tarafından alınan önlemler,

6. Zeminde fren izi olup olmadığı,

7. Çarpmanın yeri ve ölçülendirilmesi,

8. Teknik arızanın tespiti,

9. Sanık tarafından iddia edilen teknik arızaya mukabil tespit,

10. Olayın meydana gelişi hakkındaki çelişkili ifadelerin giderilmesi,

11. Mahallinde behemehâl krokinin tanzim edilmiş olması,

12. Olaya karışan vasıtaların hasarları hakkında detaylı bilgi,

13. Hukuk dosyalarında genellikle olay hakkında ayrıntılı bilgi olmadığından, bu dosya ile birlikte ceza dosyası örneğinin tekmiliyle gönderilmesi,

14. Yerin meskun mahal olup olmadığı ve ışık durumu hakkında bilgi,

15. Gece yolda bırakılmış vasıtalarda ışıklı önlem alınıp alınmadığının tespiti.

Adli Tıp Kurumu Trafik İhtisas Dairesinin ilgili makamlardan inceleme yaparak rapor düzenleyebilmesi için **talep ettiği bilgi, belge ve materyaller listesinin güncel hali** de şunlardır:

Ceza Dosyalarında Kusur Tayini

Tek Taşıtlı Kaza: Sanığın savunması veya ifade eksikliği, olay akabinde araç üzerinde teknik inceleme mevcut değil ise, teknik arıza ile ilgili fotoğraflar

Teknik Arızalı Kaza: Olay akabinde araç üzerinde teknik inceleme mümkün ise teknik arıza ile ilgili fotoğraflar

Taşıt Yaya Kazası: Ayrıntılı olay yeri krokisi, sanık mağdur, varsa tanık beyanları,

Taşıt-Taşıt Kazası: Araçlardaki ayrıntılı hasar durumu, var ise fotoğraflar,

Birden Fazla Aracın Karıştığı Kaza: Zincirleme kazaya karışan araçlara ait fotoğraf ve hasar durumu, ayrıntılı tespit tutanağı ve ifadeler, ölüm ve yaralanmanın hangi araçlarda meydana geldiği,

Hukuk dosyalarında

Kusur Tespiti Hasar Tespiti: Uzman kişilerce araçların üzerinde ayrıntılı hasar tespitinin yaptırılması

Kusur Oranı Tespiti: Ceza Dosyası ve hazırlık evrakı (Savcılık Dosyasının dosyada bulunması

Kusur Oranı-Tazminat Tespiti: Var ise ceza dosyası ile ilgili tüm raporların dosyada bulunması

Tren Kazaları Kusur Oranı: Olay yeri şartlarının belirtilmesi.

Diğer Bilgi ve Belgeler: Kamera görüntüleri gibi

Demek ki bilirkişi raporunda kusur oranı olayın oluş şekline uygun düşmesi gerekmektedir. Aksi halde (rapor Adli Tıp Trafik İhtisas Dairesince düzenlenmiş olsa da) gerçeği yansıtmayan raporlara göre hüküm kurmak o hükmün bozulmasına neden olacaktır

Son olarak önemle vurgulanması gereken nokta bilirkişinin bir kusur değerlendirmesi yapmaksızın sadece kazaya neden olan yükümlülük ihmallerini teknik yönüyle ortaya koyması gerekir.

Kural şudur: ***Bilirkişi raporunda belirlenen kusurun olayın oluş şekline uygun düşmesi gerekmektedir.*** **Bilirkişi raporu seçenekli ise oluşan uygun olanın tercih edilmesi gerekir.**

Bilirkişi münhasıran hâkimin yetkisinde olan kusurluluk konusunda (asli tali kusurlu, kusursuz yüzdelik kusur oranı) herhangi bir değerlendirme yapamaz.

Kusur oranlarının belirlenmesi teknik değil hukuki bir konudur. (Yargıtay, İlgili Hukuk Dairesinin 2018 yılında alınmış kararı bulunmaktadır.)

Aksi yöndeki tutum bilirkişilik görevinin sınırlarını aşmayı ve hakimin yerine geçmeye ifade eder." Böyle durum görev tanımına aykırı değerlendirilir.

Bilirkişi Raporlarında bulunması gereken standartlar başlığında **07.09.2020 tarihinde 32 maddelik bir talimat yayımlanmıştır. Bu talimatın 27 maddesine göre açıkça "Kusurun tespiti normatif bir değerlendirmesiyle mümkündür ve sadece hakimin yetkisindedir**.

Çünkü Trafik kazalarında yapılan işlerin temeli ve esas kaynağı, hukuktur.

Bilirkişi raporu delil değildir, delillerin değerlendirilmesine yardım eden görüş ve düşüncelerdir.

Trafikten kaynaklanan kazalar ve işlemleri ; genel olarak; teknik, mali ve aşağıda belirtilen hukuk mevzuatı ile trafik ve ulaştırma mevzuatı hükümlerinin; birlikte değerlendirilmesi, uygulanması ve yürütülmesiyle sağlanmaktadır.

1) **2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK)**
2) **Karayolları Trafik Yönetmeliği**
3) **Türk Ceza Kanunu**
4) **Kabahatler Kanunu**

➢ *Trafik Kazasının Tespiti (Kayıtlarının Tutulması)*

1. Kaza Mahallinde Grafiksel Dokümantasyon

a) Fren ve Blokaj İzleri : Krokisi çizilir ve hız formülünden hesaplanır.

b) Fren ve Blokaj İzlerinin Birbirinden Ayrı Olarak Çizilmesi

c) Eğri Yayı Şeklinde Devam Eden Fren veya Blokaj İzleri : Özellikle kaçış manevralarında ve maksimum 1 metre mesafedeki başlangıcında tespit edilmesi avantajlıdır.

d) Kazıma İzlerinin Ölçümü : Viraj geçme sırasında eğrilik çapı ve aracın ivmesine göre araç çıkış hızı hesaplanır.

e) Özel Kaza İzlerinin Dokümantasyonu : Çarpışma noktasının yerini sınırlayan diğer aşağıdaki özel iz belirtileri için aynı düşünce geçerlidir:

• Bir yayanın ayakkabının yola sürtme izleri

• Yayanın yanında taşıdığı ve çarpışma sonrası yola savrulan örneğin şemsiye, şapka, çanta v.s. gibi eşyaların son konumları,

• İlk cam kırık kırıklarının yeri

• Cam kırıklarının dağıldığı alanın merkezinin yeri

• İlk pislik veya tortu kalıntıları,

• Yoldaki ilk araç boyası izleri,

• Çarpışmaya bağlı olan tırmalama izleri,

• Çarpışmaya bağlı baskı izleri

f) Yaya Kazalarında Özel Problemler

2. Materyal (*) İzlerinin Emniyete Alınması

Materyal izlerinin tasnifi bulunma yerine uygun olarak 3 kısımda yapılabilir. Bunlar;

- **Kaza yeri**

- Lastik Sürtünmesi
- Boya ve Cam izleri
- Aracın taban koruyucusu (*Bir Araç Kaportasının Alt veya İç Kısmına ait Pislik veya Kirler*)

(Süpürmek, Toplamak, Cam kavanozlar)

- **Kaza aracı**

- Kan ve Doku izleri
- Saç, Lifler
- Aydınlatma

(Ucu pamuklu çubuklar, Elektrik Süpürgesi, Yara bandı)

- **Kazazede**

- İdrar örneği
- Kan örneği

(Plastik kaplar, Numune tüpleri)

(*) Materyal: Bir işin yapılabilmesi için gerekli olan ekipmanlardan her birine materyal (malzeme) denir.

3. Kaza Tespiti (Kaydı) Sırasında Foto - Teknik Yöntemlerin Kullanılması

a) Kaza Yeri Genel Görüntü Fotoğrafları

b) Detay Fotoğrafları

• Fren / Blokaj izlerinde çarpışmaya bağlı süreksizlikler

• Çarpışmaya bağlı kazınma izleri

• Çarpışmaya bağı baskı izleri

• Cam kırıklarının, kir ve pislik döküntülerinin yol yüzeyindeki son konumları

• Özel izlerin karakteristiğinin gösterilmesi (örneğin hıza bağlı tırmalama izleri gibi)

c) Araç Hasarlarının Fotoğraflanması

d) Üstten Fotoğraflama

e) Amatör Resimden Ölçüm Yapılması

f) Kaza Mahallinde Fotoğraf Çekme Tekniği

- Kaza tespiti başlangıcında çekilen fotoğraflar
- Kaza tespiti sonunda çekilen fotoğraflar

Kaza Tespiti Başlangıcındaki Fotoğraflar da ise

Ne zaman: Kaza mahalline gelir gelmez

Ne tespit edilmeli: Cam kırıkları, yol üzerine araçtan gelen kir ve pislik tortuları, son pozisyonlar, son konumlar

Ne yapılmalı: Ön cepheden ve yan cepheden görüntüler, küçük uzaklıktaki özel izlerin detay fotoğrafları

- Ölçü plakası fotoğraflanacak mahalle, uygun doğrultuda konmalı veya kesin bir ölçünün tebeşir ile yol yüzeyine çizilmeli, ölçü değeri tebeşir ile yola yazıldıktan sonra birlikte fotoğraflanmalıdır.

-Ufuk çizgisi fotoğrafta görünür olmalıdır.

-Mümkün olduğunca yukarıdan, yüksek bir yerden fotoğraf çekilmeli (örneğin bir kamyonun yolcu mahallinin üzerinden gibi)

g) Gece Karanlığında Kaza Yerinin Fotoğraflanması

h) Mümkün Olan Tüm Görüş Engelleyicilerin Olması Durumunda Fotoğraflama

i) Kaza Tespiti Sonunda Çekilen Fotoğraflar

- Yol Gidişatının (İstikametinin) Fotoğrafları

f şıkkında açıklanan Ne zaman, Ne yapılmalı, Nasıl ve Neden yapılmalı hususları g, h, ve i şıklarında da yerine getirilmelidir.

➢ TRAFİK KAZALARINI DEĞERLENDİRME

Trafik kurallarına uymayı bir toplumsal ahlak ve kültür olarak görebildiğimiz gün trafik, canavarlık teröründen kurtulacaktır. Bunun için;

1. Özel ve teknik bilgiyi gerektiren durumlardan olan Trafik kuraları ve bu kuralların uygulanması ile trafik kazalarında kusur oranlarının görüş olarak tespitinin yapılmasında bilirkişiye başvurulmasında yarar görülmektedir.

2. Trafik kazası, İş kazası ve Trafik iş kazası sanki benzermiş gibi değerlendirmeler yapılmaktadır. Kazaların ve hataların önlenmesi çalışmalarında genelde alt yapı, taşıtlar, sürücü ve şoför bilinci, mevzuat ve denetim boyutunda incelenmekte olup iş sağlığı ve güvenliği boyutunun da ele alınarak trafik iş kazalarının azaltılmasına katkı sağlanmalıdır.

3. Trafik İş kazalarında sorumluluk ve olay hem bir trafik kazası ve hem iş kazası olarak değerlendirilmelidir.

4. Kazaların oluşmasında her ne kadar insan ana unsur olarak kabul edilse de gerçekçi analizler yapıldığında, her türlü denetim eksiklikleri ile karayolu ve demiryolu alt yapı yetersizliğinin en az insan faktörü kadar etkili olduğu görülmektedir. Trafik alanlarının yapım bakım ve işaretlenmesinde görev ve yetki; Karayolları Genel Müdürlüğü, TCDD ve Büyük şehir Belediyelerindedir. Trafik ve ulaşımla ilgili kurum ve kuruluşlar arasında iş birliği ile etkili koordinasyon sağlanması durumunda kazalar azalacaktır.

5. Teknik kusur açısından düzenlenen bilirkişi raporlarında; araçların mekanik ve teknik özellikleri ile hasarların irdelenmesi açısından kusur oranlarının tespitinde asli-tali kusur

verilen sebeplerde, birlik bulunmasına önem ve özen gösterildiği takdirde kararın hızlı çıkmasıyla karşılıklı mağduriyetler azalmış olacaktır

6. Kazada inceleme ve araştırma yapılması gereken alanlar ve bütüncül değerlendirmede delilleri, 3 kategoride incelemek gerekiyor.

Bunlar; **belge deliller, maddi deliller ve beyan delillerdir**. Trafik kazasını incelerken adım adım gitmek çok önemlidir. Çünkü trafik kazaları çok kriterli (ölçütlü) karar vermeyi gerektiren olaylardır.

7**) Trafik Denetimlerinde Ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge'nin**** (31.10.2011 onay tarihli) 50 ve 51. Maddeleri ve kaza ile ilgili diğer maddelerine göre belge ve maddi deliller aşağıda sıralanmıştır.

a) Öncelikle kaza yeri koşulları, yasal düzenlemeler ve alt yapı ile mühendislik hataları incelenmeli.

b) Sürücü, yaya, yolcu davranışları ve varsa yaralanma/ölüm şekilleri incelenmelidir.

c) Kazaya karışan araçların kaza öncesi ve sonrası hallerinin incelenmesi gerekir.

d) Kaza alanındaki tüm iz, bulgu, deliller ve bunların konumları incelenmeli.

f) Kaza yeri koşulları değerlendirilmeli.

g) Yol kullanıcılarına ait iz ve deliller,

h) Araca ve taşıdığı yüke ait iz ve deliller,

i) Yol ve çevreye ait iz ve deliller,

bilgi ve belgeleriyle toplanmalıdır.

k) Ölçme ve İşaretleme,

l) Her olayı fotoğraflama,

yapılmalıdır.

**** Yönergenin gelişen teknik ve teknoloji ile hukuki mevzuattaki değişimlere göre güncellenmesinde yarar görülmektedir.**

8) Karayollarında hız kaza oluşumunun en büyük etmenidir Bu Yönüyle yol kalitesi, şerit genişliği, banket genişliği, kaplama cinsi, araç kalitesi ve gece/gündüz oluşu gibi faktörler etki edebildiği için Yeşil Dalga ve ORTALAMA HIZ uygulaması yaygınlaştırılarak kaza oranını azaltmak mümkündür.

9) Trafik Kazalarında Bilirkişinin Rolü ve Önemi Yönündeki hususlar da şöyledir.

-Bilirkişilik gerekli bir kurumdur. Mesleki saygınlığı korunmalıdır.

- Bilirkişiler şikayetlerin odağı durumundan kurtarılmalıdır.

-Uzman ve yetkin bilirkişiler seçilmeli ve belirgin somut sorularla yönlendirilmelidir. Hukuki konularda da bilirkişiye, başvurulabilmelidir.

-Bilirkişi görüşünün bağlayıcı olmadığı unutulmamalıdır. Son söz ve karar Hakimindir.

-Hakimlerin de uzmanlaşması sağlanmalıdır.

-Bilirkişilerin ortak çalışmasında, rapor görüş ayrılığı çatışmalarından dolayı denetlenmelidir.

-Bilirkişilerin hangi alanda ve ne ölçüde uzman olduğu belgelenmelidir.

- İş Göremezlik Tazminatı Hesaplama ile Destekten Yoksun Kalma Tazminatı Hesaplama davalarındaki bilirkişi heyetinde, kesinlikle bir Aktüerya Bilirkişiliği belgesi olan yetkili bulunmalıdır.

-Bilirkişilik ücretleri düşük olduğundan, günün şartları ve uzmanlığı ile orantılı emeğine uygun makul bir ücret takdir edilmelidir.

-Meslek odaları gibi Bilirkişi meslek örgütleri de kurulmalı ve Adalet Bakanlığının bu işlerdeki yükü de azaltılmalıdır.

-Trafikle ilgili Bakanlıklar, Kurumlar ve Kuruluşların; idari, mali ve teknik birimleri değişik konularda ilgilidirler. Yol güvenliğini doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren mevzuat dolayısıyla yaşanan mevzuat karmaşası azaltılmalı hatta giderilmelidir.

- Trafik kazalarında teknik analiz karar açısından önemlidir. Özellikle Uzman Görüşü Raporlarında ve çok kriterli kazalar için düzenlenen, Bilirkişi Raporlarında yeni bilimsel karar verme yöntemlerine göre değerlendirme istenilmelidir.

-Trafik kazaları için Uygulama alanı bulunan, Çok Kriterli Karar Verme Analizi Yöntemlerinden önemlilerin isimleri yazılmıştır.

1) Dematel* Metodu
2) Bulanık Küme teorisi (Matrisle çözüm)
3) Makine Öğrenmesi (Yapay Zeka Uygulaması)
4) Kaza Etüdlerinin "Önce ve Sonra" Metodu ile Değerlendirilmesi
5) Bayes Ağları Modeli
6) Coğrafi Bilgi Sistemi Yardımıyla Kaza Analizi
7) İş Zekası Tabanlı Trafik Kaza Analizi

***DEMATEL Metodu; (DEMATEL TEKNİĞİ) The Decision Making Trial and Evaluation Laboratory**

DEMATEL Metodu ile sürücü, yaya, araç, ve yol kusurlarını etkileyen faktörlerden mevsimlerin etkisini inceleyerek kaza nedenlerini araştırmak mümkündür.

Sonuçta;

Trafik kazası bilirkişisi, kazaların teknik ve hukuki açıdan anlaşılmasında çok önemli bir rol oynar.

Adaletin sağlanmasından, kazaların önlenmesine kadar birçok farklı alanda katkı sağlayan bilirkişiler, trafik kazalarının çözüm sürecinin en temel yapı taşlarından biridir.

Trafik güvenliğinin artırılması ve kazaların daha iyi analiz edilmesi açısından da bilirkişilerin doğru raporları, gelecekte daha güvenli yolların ve sürüş alışkanlıklarının oluşmasına yardımcı olacaktır.

Bilirkişilerin, kazaların teknik boyutlarını inceleyerek adil bir değerlendirme yapması, toplumun genel sağlığı ve güvenliği açısından hayati öneme sahiptir.

KAYNAKÇA

1. **Trafik Kazalarında Bilirkişiler İçin Bilgiler**

Prof. Dr. Yük. Müh. Hamit ÖZTEPE İTÜ Yayını 1959 İstanbul

2. **Trafik** Kazalarında Kusur **Bilirkişiliği (Kaza Araştırma Tekniği)**
Kemal ÖZÜM EGM Trafik E. Daire Başkanı Somgür Yayınları 2. Bası Ankara 2001

3. **Ceza Davaları İle Trafik Kazalarında KEŞİF VE BİLİRKİŞİLİK**
H. Enver ÖZDEMİR Cumhuriyet Savcısı (E.) 2. Bası İstanbul 1985

4. **Karayolu Ulaşımında Trafik**
Doç. Dr. Muhittin ÖZDİRİM Özel Yayın Ankara 1990

5. **Trafik Kazalarında Kusur**
Av. Erhan GÜNAY Seçkin Yayıncılık 9. Bası Ankara 2024

6. **Çarpışma Mekaniği ve Örneklerle Trafik Kazalarının Rekonstrüksiyonu**
Doç. Dr. Nusret Sefa KURALAY Makine Müh. Odası Yayını No: 158 İzmir 1994

7. **Trafik Kazalarının Rekonstrüksiyonu ve Teknik Bilirkişilik**
Prof. Dr. Nusret Sefa KURALAY Eylül Üniversitesi Yayını İzmir 2008

8. **Motorlu Taşıtların Yapı Elemanları**
Prof. Dr. Nusret Sefa KURALAY Eylül Üniversitesi Yayını 2. Bası İzmir 2003

9. **Trafik – İş Kazaları**
Çelik Ahmet ÇELİK Seçkin Yayınları 2. Baskı 2024 Ankara

10. **Ortalama Hız Tespit Sistemleri**
Prof. Dr. Banihan GÜNAY Palme Yayıncılık Ankara 2020

11. **Trafik Kazası Davalarında Bilirkişi Raporları ve Yorumlanması**
Av. Esra ÇÖPOĞLU Aristo Yayınevi İstanbul 2022

12. **Karayolu Mühendisliği ve Tasarımı**
Prof. Dr. Baha Vural KÖK Nobel Yayınları 2. Bası Ankara 2020

13. **Trafik Kazaları Gerçeği (2 Cilt) "Cilt 1 2010 yılı ve Cilt 2 2013 yılı Yayını"**
Osman ÖZTÜRK 1. Sınıf Emniyet Müdürü (E) Bahçeşehir Üniversitesi Yayını İstanbul

14. **Trafik Kazalarını İnceleme ve Teknik Analiz**
Necip IŞIK Trafik Bilirkişisi Seçkin Yayıncılık 2. Bası Ankara 2025

15. **Trafik Hukuku**
Dr. Bedrettin MURAT 1. Sınıf Em. Md. (E) Adalet Yayınevi 6. Bası Ankara 2013

16. **Türkiye'nin Trafik – Ulaştırma Sorunları ve Çözüm Önerileri**
Turan ÇEPİK 1. Sınıf Em. Md. (E) Özel Yayın İzmir 2005

17. **Türk Hukukunda BİLİRKİŞİLİK**
Doç. Dr. Yahya DERYAL Adalet Yayınevi 6. Bası Ankara 2017

18. **Bilirkişilik Uygulama Rehberi (Hakim ve Cumhuriyet Savcıları İçin)**
Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanlığı Yayını Ankara 2022

19. **Bilirkişilik Temel Eğitimi Kaynak Kitabı**
Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanlığı Yayını Ankara

20. **Trafikte Hayatta Kalma Teknikleri**
Demir BÜKEY "Demir Bükey Akademi Yayınları" İstanbul

21. **Trafik Psikolojisi**
Dr. Öğretim Üyesi Burcu TEKEŞ Türk Psikologlar Derneği Yayını Ankara 2020

22. **E- Skuterlerin Karıştıkları Trafik Kazalarında Sorumluluk İlişkileri**
Prof. Dr. Ergun ÖZSUNAY Aristo Yayınları İstanbul 2023

23. **Trafik Denetimlerinde ve Trafik Kazalarında Alınacak Önlemlere İlişkin Yönerge**
İçişleri Bakanlığı Emniyet Gn. Müd. / Jandarma Gn. Komutanlığı Yayını Ankara 2019

24. **Çok Kriterli Karar Vermede Güncel Yaklaşımlar**
Doç. Dr. Semin PAKSOY Karahan Kitabevi Yayını Adana 2017

25. **Çok Ölçütlü Karar Verme Yöntemleri ve Uygulama Örnekleri**
Doç. Dr. Aşkın ÖZDAĞOĞLU Makina Müh. Odası Yayını No: 570 İzmir 2011

KUTEM
GAZİ ÜNİVERSİTESİ, KENT İÇİ ULAŞIM TEKNOLOJİLERİ ERİŞEBİLİRLİK, UYGULAMA VE ARAŞTIRMA MERKEZİ

Çocuk Yaya Kazaları: İllere Göre Risk Haritası

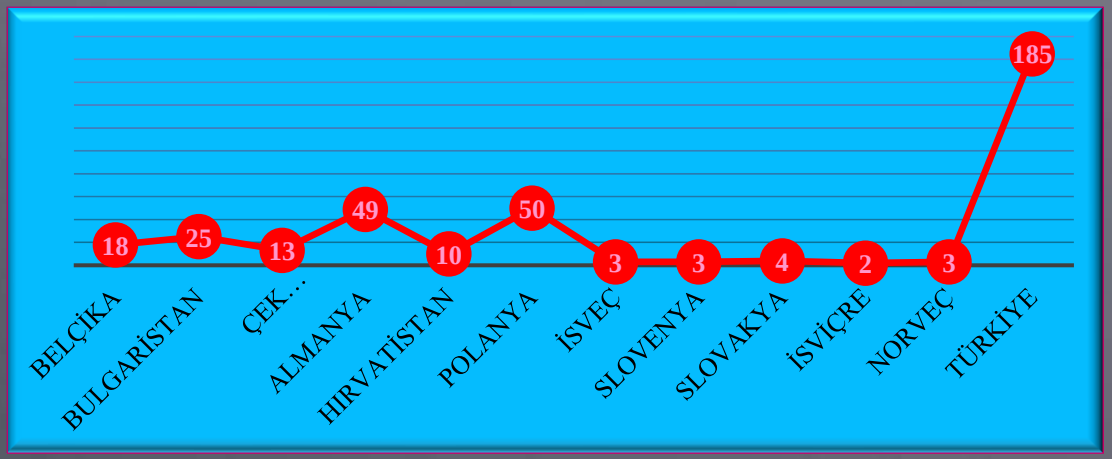
Dr. Öğretim Üyesi Seda Hatipoğlu
Kent içi Ulaşım Teknolojileri Erişebilirlik Uygulama ve Araştırma Merkezi (KUTEM)

Trafik Ortamında En Savunmasız Grup:
0-14 yaş ÇOCUKLAR

- Fiziksel
- Bilişsel
- Ruhsal

ETSC (2022) raporu Avrupa'da;

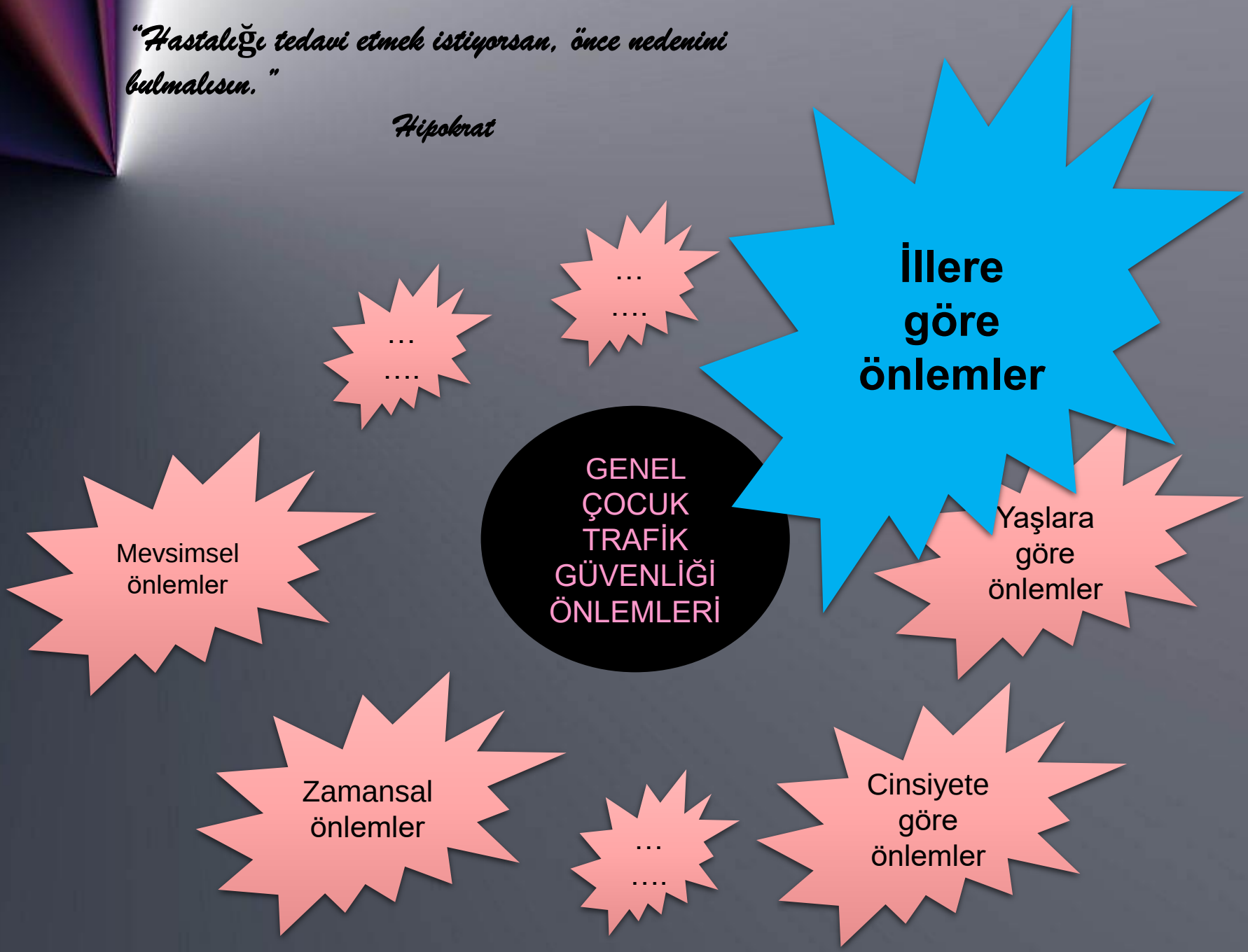
- son 10 yılda 6000 çocuk trafik kazası sonucu öldü
- Her 15 çocuk ölümünden 1'i trafik kazası
- trafik kazalarında her 3 çocuktan biri yaya olarak öldü



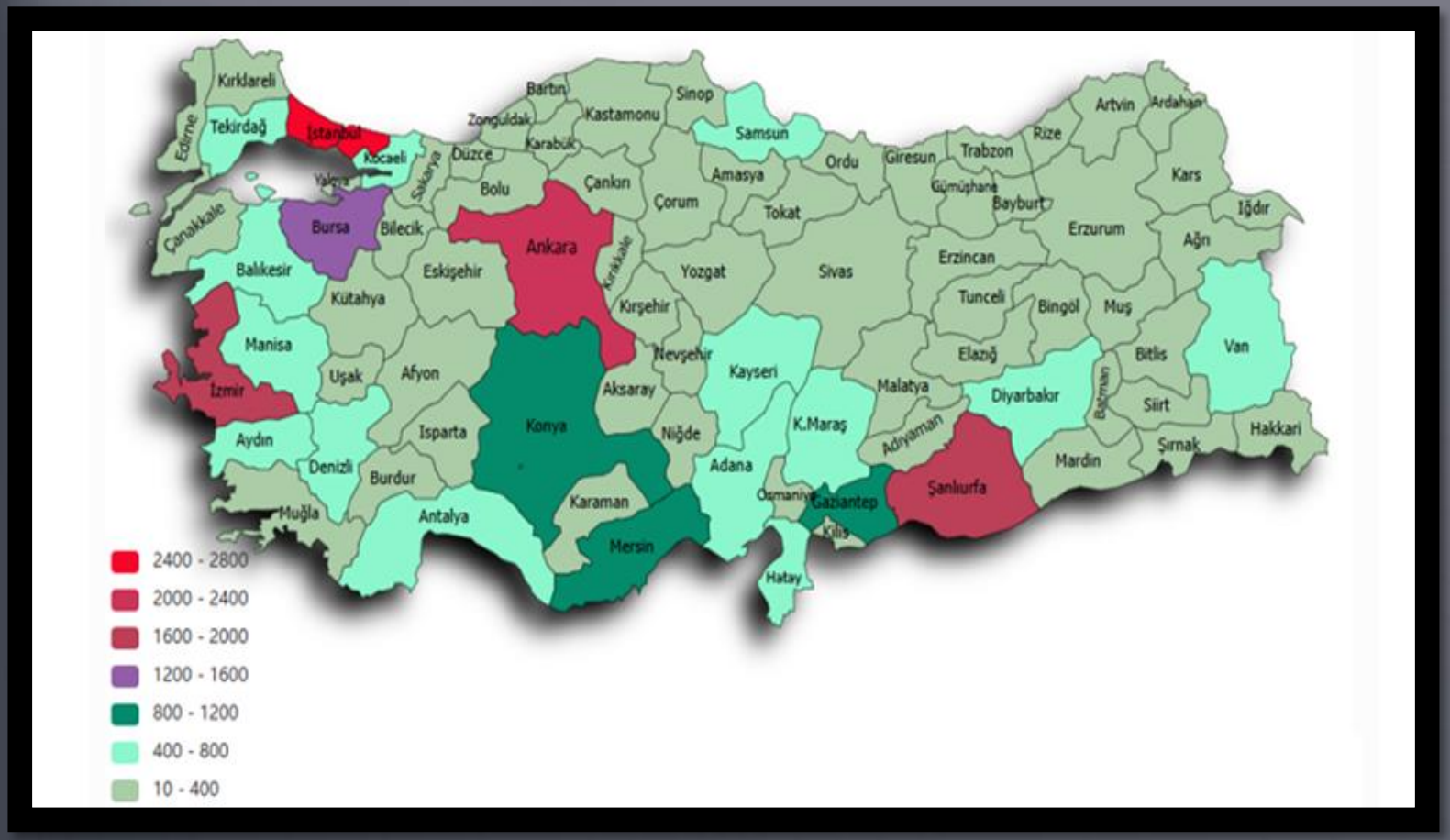
0-14 yaş grubunda nüfusa göre ölüm oranlarında 36 OECD ülkesi arasında Türkiye üçüncü sırada (2019)

"Hastalığı tedavi etmek istiyorsan, önce nedenini bulmalısın."

Hipokrat



0-14 YAŞ ÖLÜMLÜ/YARALANMALI TRAFİK KAZASI

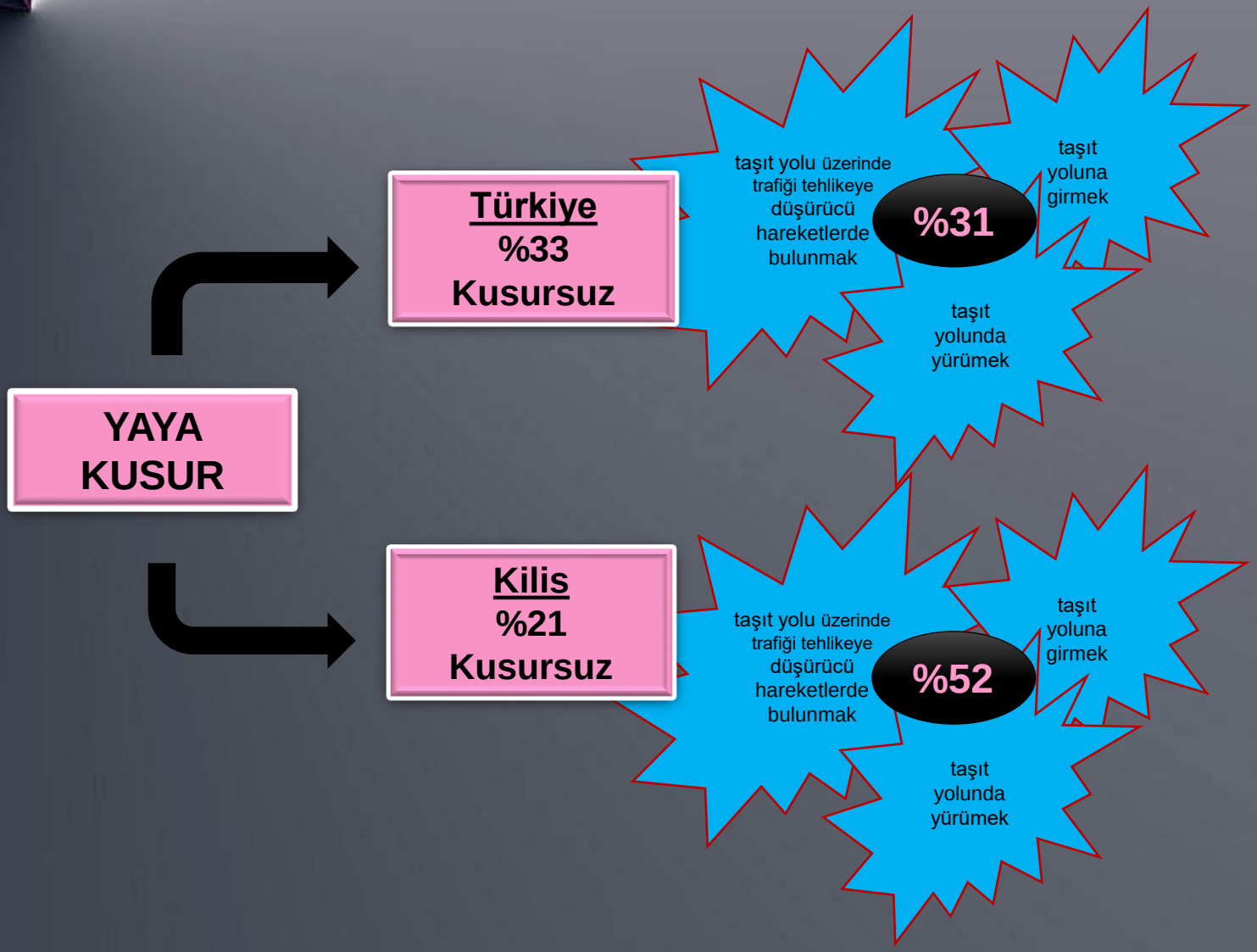


İL	Kaza Oranı	İL	Kaza Oranı	İL	Kaza Oranı
Ardahan	0,74	Giresun	1,57	Uşak	2,2
İstanbul	0,87	Kocaeli	1,6	Kırşehir	2,21
Tunceli	0,95	Şırnak	1,6	Konya	2,21
Iğdır	1	Muş	1,64	İzmir	2,22
Düzce	1,06	Eskişehir	1,68	Denizli	2,24
Zonguldak	1,07	Sakarya	1,71	Samsun	2,24
Kırklareli	1,12	Çanakkale	1,75	Balıkesir	2,26
Kars	1,13	Bitlis	1,81	Şanlıurfa	2,29
Afyonkarahisar	1,14	Hatay	1,81	Ordu	2,44
Elazığ	1,16	Bursa	1,84	Yalova	2,54
Batman	1,16	Muğla	1,84	Mersin	2,56
Diyarbakır	1,18	Sivas	1,84	Amasya	2,58
Adana	1,26	Bolu	1,85	Yozgat	2,62
Hakkari	1,26	Bartın	1,86	Rize	2,64
Erzurum	1,27	Trabzon	1,88	Aydın	2,65
Ağrı	1,31	Tekirdağ	1,89	Karaman	2,67
Karabük	1,33	Edirne	1,9	Tokat	2,71
Mardin	1,39	Kahramanmaraş	1,9	Çankırı	2,73
Gaziantep	1,42	Manisa	1,91	Osmaniye	2,86
Antalya	1,45	Kastamonu	1,96	Bingöl	2,87
Artvin	1,45	Kayseri	1,98	Niğde	3,04
Malatya	1,48	Erzincan	2,02	Kırıkkale	3,06
Adıyaman	1,49	Ankara	2,04	Bilecik	3,11
Gümüşhane	1,51	Aksaray	2,06	Çorum	3,38
Kütahya	1,52	Burdur	2,07	Siirt	3,52
Van	1,53	Sinop	2,1	Nevşehir	3,64
Bayburt	1,53	Isparta	2,11	Kilis	6,74

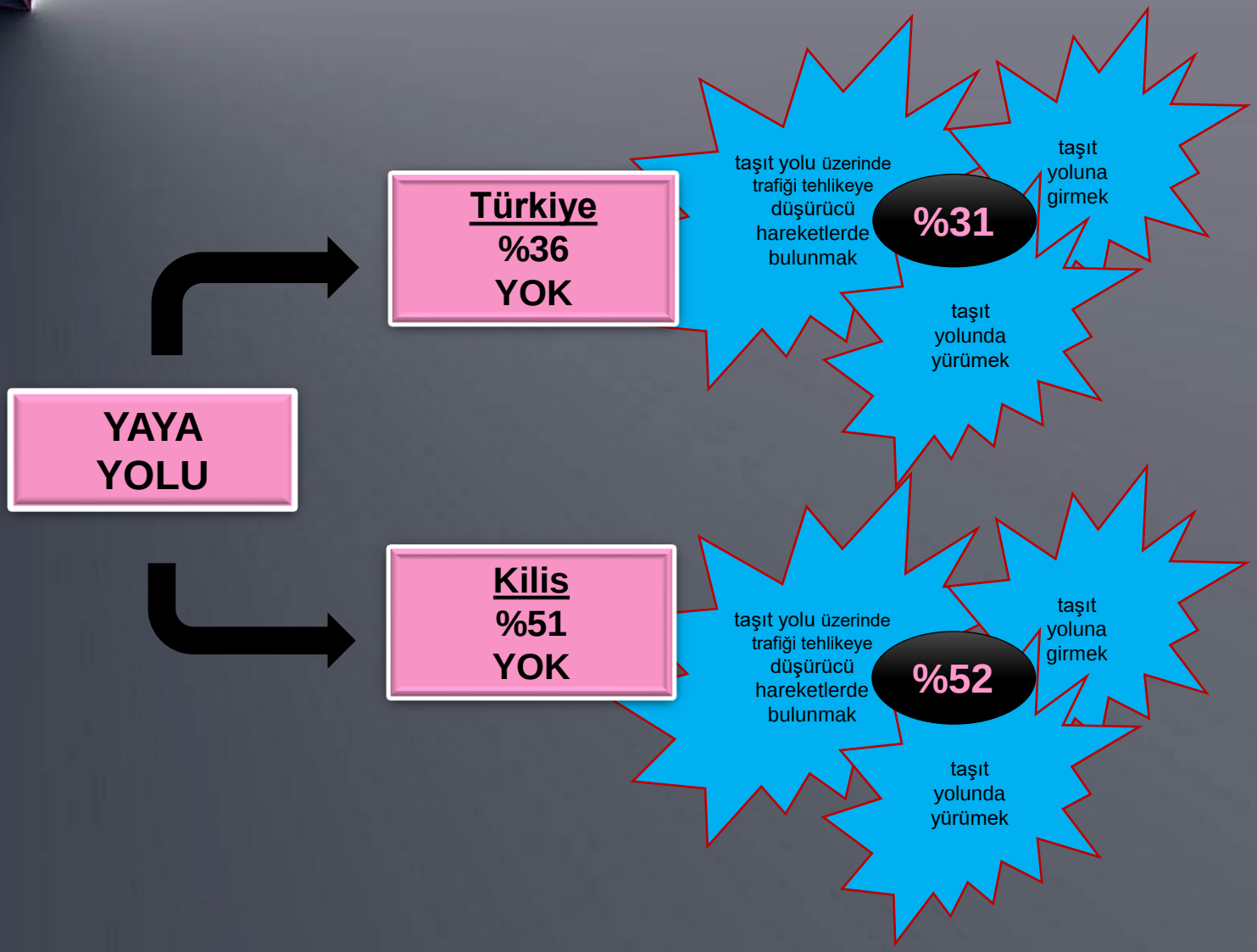

Risk Seviyesi
düşük
orta
yüksek
Syria
© 2024 Mapbox © OpenStreetMap

İL	Kaza Oranı	İL	Kaza Oranı	İL	Kaza Oranı
Ardahan	0,74	Giresun	1,57	Uşak	2,2
İstanbul	0,87	Kocaeli	1,6	Kırşehir	2,21
Tunceli	0,95	Şırnak	1,6	Konya	2,21
Iğdır	1	Muş	1,64	İzmir	2,22
Düzce	1,06	Eskişehir	1,68	Denizli	2,24
Zonguldak	1,07	Sakarya	1,71	Samsun	2,24
Kırklareli	1,12	Çanakkale	1,75	Balıkesir	2,26
Kars	1,13	Bitlis	1,81	Şanlıurfa	2,29
Afyonkarahisar	1,14	Hatay	1,81	Ordu	2,44
Elazığ	1,16	Bursa	1,84	Yalova	2,54
Batman	1,16	Muğla	1,84	Mersin	2,56
Diyarbakır	1,18	Sivas	1,84	Amasya	2,58
Adana	1,26	Bolu	1,85	Yozgat	2,62
Hakkari	1,26	Bartın	1,86	Rize	2,64
Erzurum	1,27	Trabzon	1,88	Aydın	2,65
Ağrı	1,31	Tekirdağ	1,89	Karaman	2,67
Karabük	1,33	Edirne	1,9	Tokat	2,71
Mardin	1,39	Kahramanmaraş	1,9	Çankırı	2,73
Gaziantep	1,42	Manisa	1,91	Osmaniye	2,86
Antalya	1,45	Kastamonu	1,96	Bingöl	2,87
Artvin	1,45	Kayseri	1,98	Niğde	3,04
Malatya	1,48	Erzincan	2,02	Kırıkkale	3,06
Adıyaman	1,49	Ankara	2,04	Bilecik	3,11
Gümüşhane	1,51	Aksaray	2,06	Çorum	3,38
Kütahya	1,52	Burdur	2,07	Siirt	3,52
Van	1,53	Sinop	2,1	Nevşehir	3,64
Bayburt	1,53	Isparta	2,11	Kilis	6,74

KİLİS


YAYA KUSUR
Türkiye
%33
Kusursuz
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%31
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek
Kilis
%21
Kusursuz
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%52
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek

KİLİS


YAYA YOLU
Türkiye %36 YOK
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%31
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek
Kilis %51 YOK
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%52
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek

KİLİS


Türkiye
%25
0-5 yaş
ölü/yaralı
Trafik içinde tek başına yaya olarak yer ALMAMASI gereken grup
Kilis
%32

KİLİS

Kazaya karışan araç

Türkiye
%15
bisiklet, e-scooter, motorlu bisiklet ve motosiklet

Kilis
%43
bisiklet, e-scooter, motorlu bisiklet ve motosiklet

Mikromobilite SORUNU

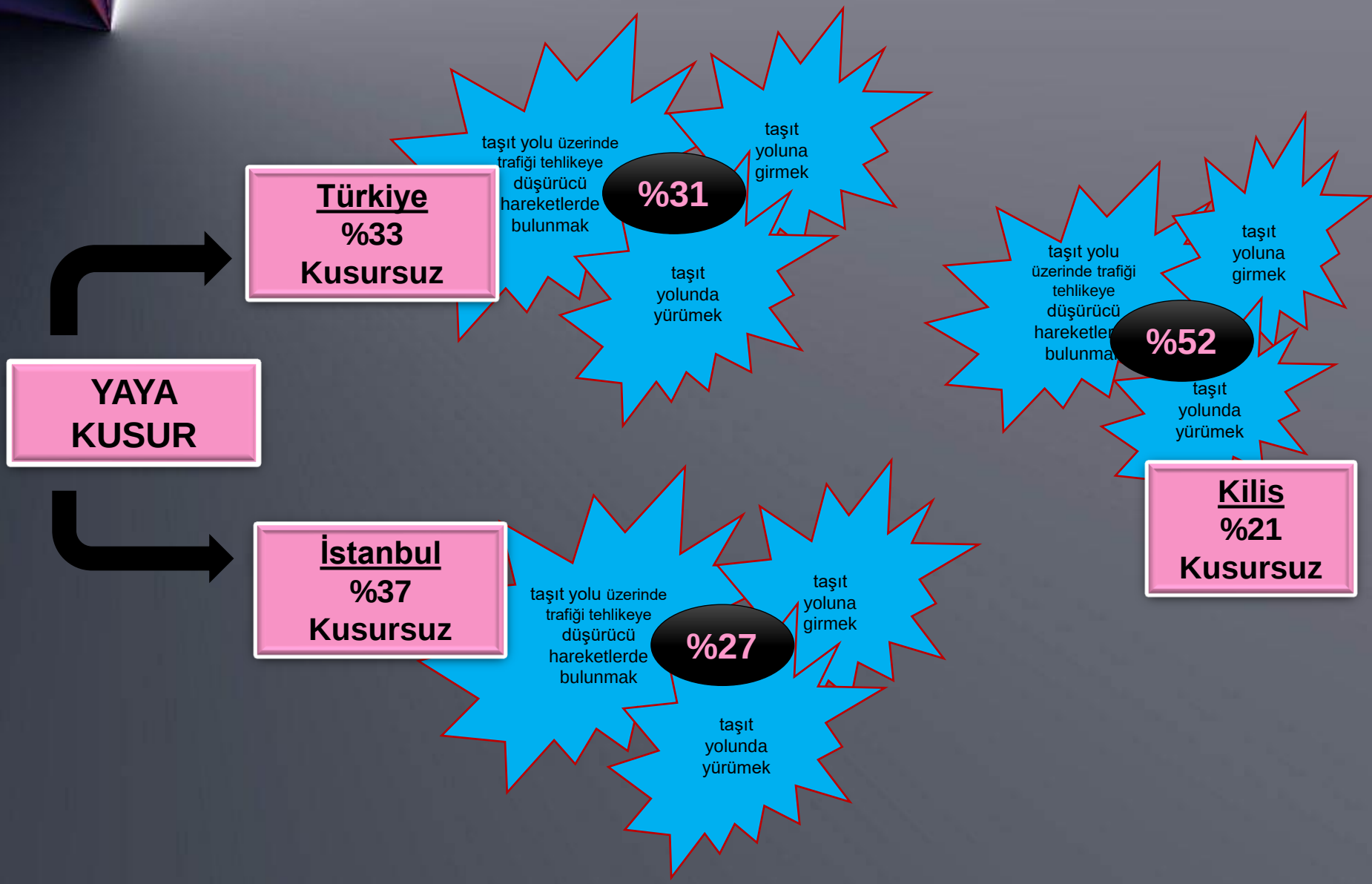
KİLİS

ALTYAPI EKSİKLİĞİ

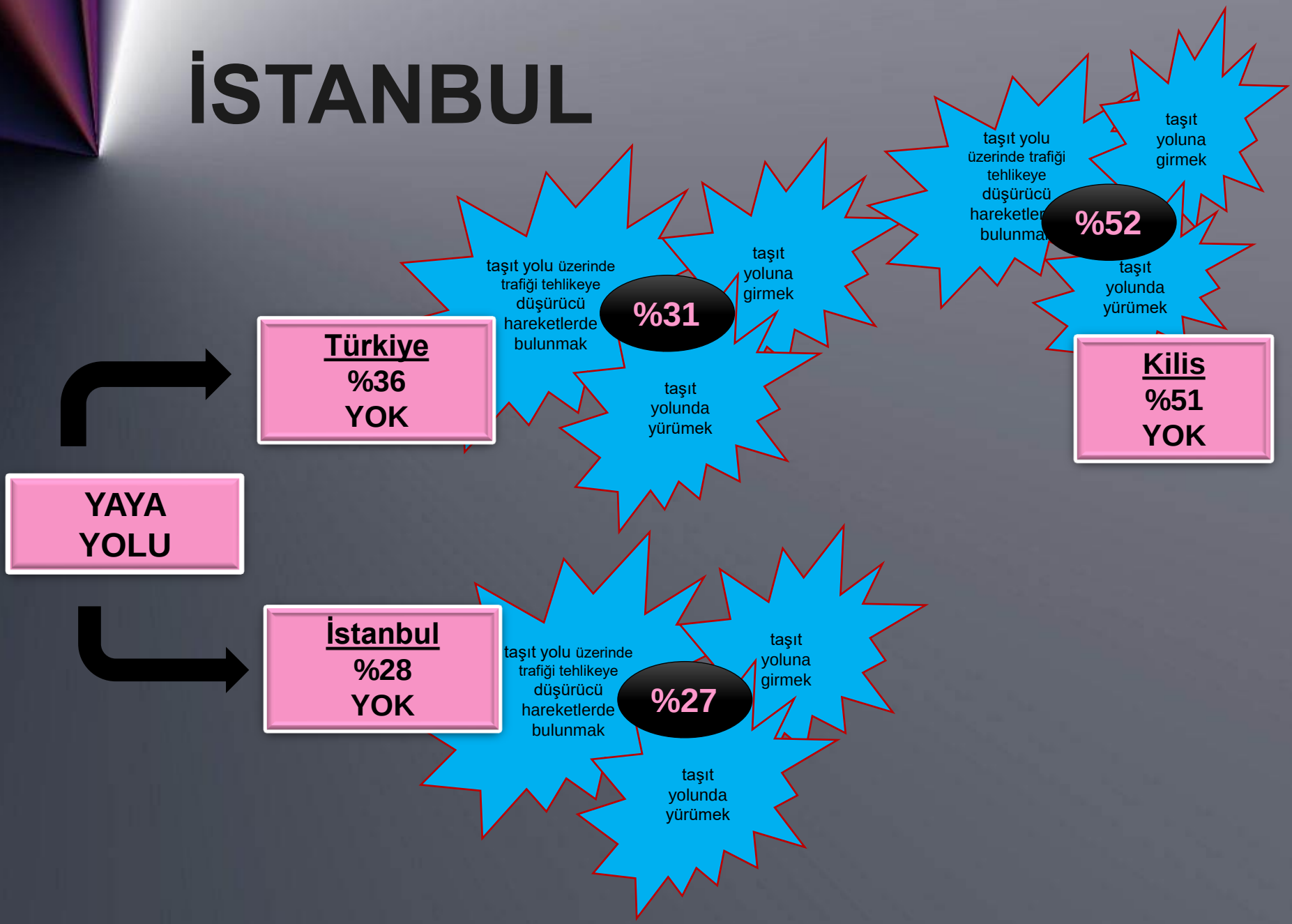
AİLELERE FARKINDALIK EĞİTİMİ

MİKROMOBİLİTE ARAÇ SÜRÜCÜLERİNİN EĞİTİMİ

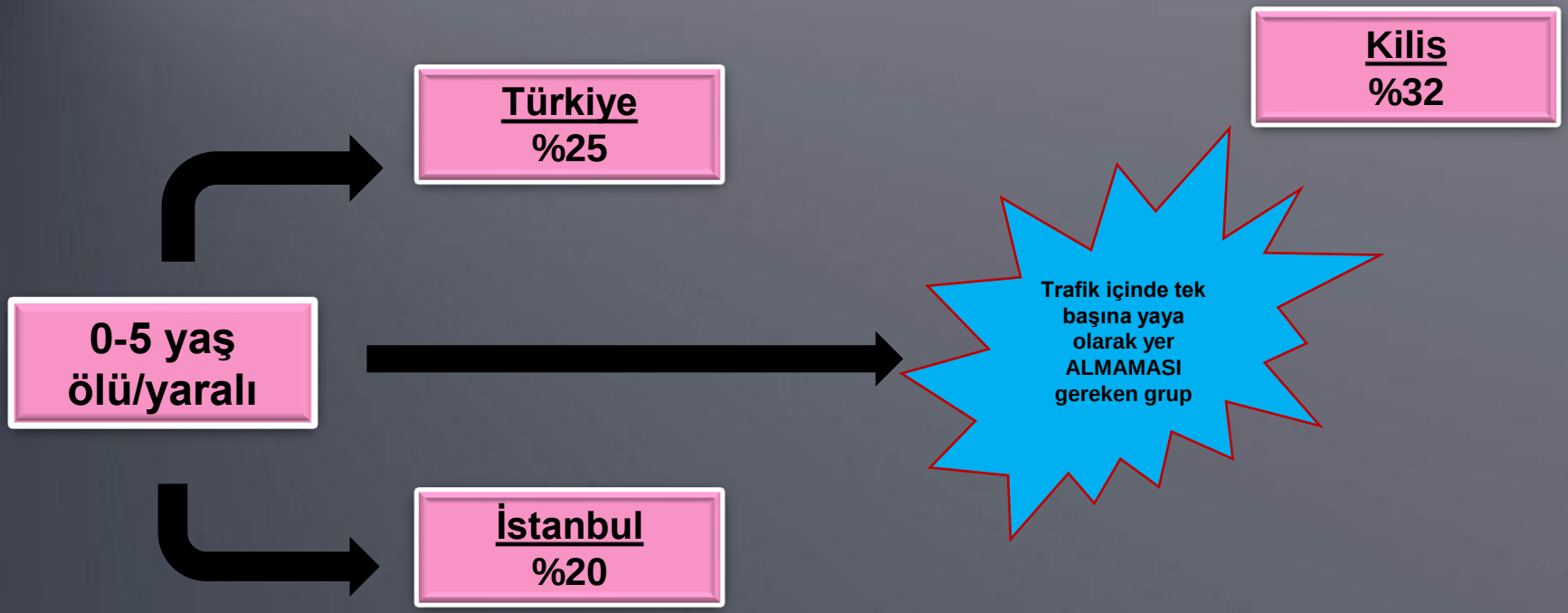
İSTANBUL


YAYA KUSUR
Türkiye %33 Kusursuz
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%31
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek
Kilis %21 Kusursuz
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketler bulunmak
%52
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek
İstanbul %37 Kusursuz
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%27
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek

İSTANBUL


YAYA YOLU
Türkiye
%36
YOK
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%31
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek
Kilis
%51
YOK
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketler bulunmak
%52
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek
İstanbul
%28
YOK
taşıt yolu üzerinde trafiği tehlikeye düşürücü hareketlerde bulunmak
%27
taşıt yoluna girmek
taşıt yolunda yürümek

İSTANBUL


Türkiye
%25
Kilis
%32
0-5 yaş
ölü/yaralı
Trafik içinde tek başına yaya olarak yer ALMAMASI gereken grup
İstanbul
%20

İSTANBUL

ALTYAPI DAHA İYİ

AİLE FARKINDALIK DAHA İYİ

SOSYOLOJİK SORGU

Çocuklar yaya olarak trafik ortamında daha az yer alıyor

KUTEM
GAZİ ÜNİVERSİTESİ, KENT İÇİ ULAŞIM TEKNOLOJİLERİ ERİŞEBİLİRLİK, UYGULAMA VE ARAŞTIRMA MERKEZİ

DİKKATİNİZ İÇİN TEŞEKKÜR EDERİM...

Dr. Öğretim Üyesi Seda Hatipoğlu
Kent içi Ulaşım Teknolojileri Erişebilirlik Uygulama ve Araştırma Merkezi (KUTEM)