

**AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE'DEKİ TRAFİK
DENETİMİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE BU DENETİMİN
ETKİNLİĞİNİN ARTIRILMASI İÇİN ÖNERİLER**

Atilla ÖNAL

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

OCAK 2006

ANKARA

**AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE'DEKİ TRAFİK
DENETİMİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE BU DENETİMİN
ETKİNLİĞİNİN ARTIRILMASI İÇİN ÖNERİLER**

Atilla ÖNAL

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

OCAK 2006

ANKARA

Atilla ÖNAL tarafından hazırlanan AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE'DEKİ DENETİMİN KARŞILAŞTIRILMASI VE BU DENETİMİN ETKİNLİĞİNİN ARTIRILMASI İÇİN ÖNERİLER adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.



Yrd.Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Trafik Planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Mehmet EROĞLU

Üye : Doç.Dr. Hülâgü KAPLAN

Üye : Doç.Dr. Yeşim YASAK

Üye : Yrd. Doç.Dr. M. Kürşat ÇUBUK

Üye : Yrd. Doç.Dr. Seda HATİPOĞLU



Bu tez Gazi Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsü yazım kurallarına uygundur.

**AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ İLE TÜRKİYEDEKİ TRAFİK
DENETİMİNİN KARŞILAŞTIRILMASI VE BU DENETİMİN
ETKİNLİĞİNİN ARTIRILMASI İÇİN ÖNERİLER
(Yüksek Lisans Tezi)**

Atilla ÖNAL

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Ocak 2006**

ÖZET

İnsanların toplu yaşamaya ilk adımlarını attıkları günlerden beri karşılaştıkları temel sorunlardan biri olan trafik, günümüz modern dünyasında da etkisini artırarak hissettirmektedir. Bu etkilerin en önemli ve en acı verici sonuçlarından biri olan trafik kazaları, Türkiye’de ve dünyada her yıl binlerce insanın ölümüne, milyarlarca dolar maddi kayba neden olmakta, geride kapanması çok güç sosyal ve ekonomik yaralar bırakmaktadır. Bu çalışmada, trafiği denetim altında tutma amacı güden Avrupa’nın çeşitli ülkelerindeki polis teşkilatı yapılanmaları, ayrıca Türkiye ve Türkiye'deki Jandarma'ya benzer askeri birimlerin trafik görevi icra etmekte olduğu bazı Avrupa Birliği ülkelerindeki trafik denetimiyle görevli birimlerin teşkilatlanmaları, kadro ve teçhizatları, trafik denetimi uygulama esasları karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır.

Bilim Kodu : 911.1.050
Anahtar Kelimeler: Avrupa Birliği, Türkiye, Denetim, Trafik, Zabıta,
Sayfa Adedi : 191
Tez Yöneticisi : Yrd. Doç.Dr. Seda HATİPOĞLU

**THE TRAFFIC CONTROL IN TURKEY AND IN EUROPEAN UNION
COUNTRIES AND INCREASING THE EFFECTIVENESS OF THIS
CONTROL–A COMPARATIVE ANALYSIS-
(M.Sc. Thesis)**

Atila ONAL

**GAZI UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
January 2006**

ABSTRACT

The traffic, as a problem that human beings have been confronting as they start living together, is still paramount important of which its effect is felt increasingly. The traffic accidents, as one of the most important and most tragic result of its effects, causes thousands of people to die, millions of dollars to waste, unrecoverable social and economical problems. This study examines various police organizations in various countries aiming at controlling the traffic, the organizations of different soldier-like entities in some European Union countries that are also aiming at controlling the traffic similar to gendarme organization in Turkey, regarding their staffs and equipments, the procedures to implement the control; in comparative basis.

Science Code : 911.1.050
Key Words : Europe Union, Turkey, Enforcement, Traffic, Police
Page Number : 191
Adviser : Yrd. Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU

TEŞEKKÜR

Ülkemizin en önemli sorunlarından biri olan trafik güvenliği hakkında bilgi ve birikimlerini aktarmak suretiyle bilinçlenmemize katkı sağlayan başta Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Planlaması ve Uygulaması Bölümü A.B.D Başkanı Prof. Dr. Süleyman PAMPAL ve değerli hocalarımız, Prof. Dr. Mehmet EROĞLU, Doç. Dr. Yeşim YASAK, Doç. Dr. Hülagü KAPLAN, Doç. Dr. İbrahim ATILGAN ile tez çalışmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarını esirgemeyerek beni yönlendiren tez danışmanım ve değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU'na teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
ÇİZELGELERİN LİSTESİ	x
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xii
1.GİRİŞ	1
2.TÜRKİYE’DE TRAFİK KAZALARINA GENEL BİR BAKIŞ	4
2.1.Trafik Kazalarına Etki Eden Faktörler	6
2.1.1. Yolu kullananlar ile ilgili faktörler	7
2.1.2. Yol ve çevre faktörleri.....	7
2.1.3. Taşıt ile ilgili faktörler.....	8
2.1.4. Taşıma, denetim, hukuk ve sigorta düzeni	9
2.2. Türkiye’deki Durum	9
3. TRAFİK DENETİMİ	12
3.1. Denetim Nedir?	12
3.2. Denetimin Amacı Nedir?	14
3.3. Denetim Şekilleri (Türleri).....	15
3.3.1. Seyir halinde kontrol.....	16
3.3.2. İhbarlı kontrol	17
3.3.3. Sabit kontrol	18
3.3.4. Seçici kontrol.....	19

	Sayfa
3.4. Denetimin Nitelikleri	20
4. TÜRKİYEDE TRAFİK DENETİMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE TEŞKİLATLANMA.....	32
4.1. Yasal Mevzuat	32
4.1.1. Kanunlar.....	36
4.1.2. Yönetmelikler	36
4.1.3. Yönerge	38
4.2. 2018 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Uygulama Alanı, Görev ve Yetki Verdiği Kurullar, Kuruluşlar ve Komisyonlar	38
4.2.1. Kuruluşlar.....	38
4.2.2. Kurullar.....	39
4.3.Trafik Zabıtasının Görev, Yetki ve Teşkilatlanması.....	41
4.3.1.Trafik Polisi ve Jandarmanın görev ve yetkileri	43
4.3.2.Trafik Polisinin teşkilatlanması, kadrolaşması ve teçhizatı.....	50
4.3.3. Jandarma trafik teşkilatlanması, kadrolaşması ve teçhizatı.....	53
4.3.4. Sorumluluk alanları	55
5. AVRUPA BİLİĞİ ÜYESİ ÜLKELERİNDE TRAFİK DENETİMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE TEŞKİLATLANMA (JANDARMA KURULUŞU BULUNAN ÜLKELER).....	56
5.1. İtalya	57
5.1.1. Trafik güvenliği ile görevli kuruluşlar	57
5.1.2. Trafik zabıtasının kadro ve teçhizatı.....	59
5.2. Fransa.....	60
5.2.1. Trafik güvenliği ile görevli kuruluşlar	60

	Sayfa
5.2.2. Trafik zabıtasının kadro ve teçhizatı.....	63
5.3. İspanya	64
5.3.1. Trafik güvenliği ile görevli kuruluşlar	64
5.3.2. Trafik zabıtasının kadro ve teçhizatı.....	65
6. TÜRKİYE VE AVRUPA'DA EN FAZLA İHLAL EDİLEN TRAFİK KURALLARI VE BU KURALLARA YÖNELİK DENETİMLER.....	68
6.1. Hız Denetimi	69
6.1.1. Türkiye'de hız denetimi	73
6.1.2. İtalya'da hız denetimi	76
6.1.3. Fransa'da hız denetimi	78
6.1.4. İspanya'da hız denetimi.....	80
6.1.5. Hız denetiminin sağlanması	81
6.2. Emniyet Kemer Denetimi.....	91
6.2.1. Türkiye'de emniyet kemeri denetimi	91
6.2.2. İtalya'da emniyet kemeri denetimi	92
6.2.3. Fransa'da emniyet kemeri denetimi	93
6.2.4. İspanya'da emniyet kemeri denetimi	94
6.2.5. Emniyet kemeri denetiminin sağlanması Türkiye'de diğer ülkelerde emniyet kemeri kullanma oranları	95
6.3. Alkol Denetimi	99
6.3.1. Türkiye'de alkol denetimi.....	99
6.3.2. İtalya'da alkol denetimi	102
6.3.3. Fransa'da alkol denetimi	103
6.3.4. İspanya'da alkol denetimi	105

	Sayfa
6.3.5. Alkol denetiminin sağlanması.....	106
7. TÜRKİYE VE AVRUPA'DA, DENETİMİN NİTELİK VE UYGULAMA AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI	119
7.1.Trafik Verilerinin Karşılaştırılması	119
7.1.1. Karayolu taşımacılığı.....	119
7.1.2. Türkiye ve Avrupa'da aynı alana düşen karayolu miktarı, araç sayıları ve kazalar.....	120
7.1.3.Yapılan taşıma miktarları	126
7.2. Denetim Yoğunluğunun Karşılaştırılması	129
7.3. Denetimlerde Toplum Desteğinin Sağlanma Oranlarının Karşılaştırılması	133
7.4. Görevlendirilen Personel Miktarlarının Karşılaştırılması.....	136
7.5. Denetimde Bulunacak Personelin Nitelik Yönünden Karşılaştırılması	138
7.5.1 Türkiye'de Trafik Polisi ve Jandarmanın seçim ve eğitim süreci	138
7.5.2. Bazı Avrupa ülkelerinde polis teşkilatlanması ve eğitimleri ...	142
7.6. Cezalandırma İhlali Takip Etme İlkesinin Karşılaştırılması.....	151
7.7.Teknolojiden Faydalanma Seviyelerinin Karşılaştırılması	160
7.7.1. Jandarma entegre muhabere ve bilgi sistemi (JEMUS)	163
7.7.2 JEMUS'un ve Avrupa'daki benzer sistemlerin Jandarma trafik hizmetlerine getireceği faydalar	165
7.7.3. Akıllı ulaşım sistemi (AUS).....	166
8. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	167
KAYNAKLAR	186
ÖZGEÇMİŞ.....	191

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Türkiye'de yıllara göre ölü ve yaralı sayıları.....	4
Çizelge 3.1. 2005 yılının ilk dokuz ayına ait sürücü kusurları.....	23
Çizelge 4.1. Trafik zabıtasının(jandarma ve polis) sorumluluk sahaları	55
Çizelge 5.1. Fransa'da trafik zabıtasının kadrosu.....	63
Çizelge 5.2. Fransa'da trafik zabıtasının teçhizat kadrosu.....	63
Çizelge 6.1. Hız limitlerinin değiştirilmesinin etkilerine ilişkin örnekler.....	70
Çizelge 6.2. Yol cinslerine göre en düşük maliyeti veren hız limiti	72
Çizelge 6.3.Türkiye'de araçların uyması gereken yasal hız sınırları	74
Çizelge 6.4. İtalya'da hız sınırları.....	76
Çizelge 6.5. İtalya'da hız sınırı aşılma cezaları.....	77
Çizelge 6.6.Fransa'da hafif araçlar için hız limitleri	78
Çizelge 6.7.Mal nakli için hız limitleri	79
Çizelge 6.8.2 yıldan az sürücü belgesine sahip sürücüler için hız sınırları	79
Çizelge 6.9.Hız sınırına göre cezalar.....	79
Çizelge 6.10.Bazı AB ülkelerinde alkollü araç kullanma limitleri	110
Çizelge 7.1.Türkiye'de karayolları miktarı ve araç adetleri.....	121
Çizelge 7.2.Türkiye'de sınıflarına göre toplam araç adedi	122
Çizelge 7.3. Bazı ülkelerin nüfus, araç sayısı bilgileri ve kaza adetleri	123
Çizelge 7.4.Ülke ve yaş gruplarına göre yaralanma istatistikleri	125
Çizelge 7.5.Ülke ve yaş gruplarına göre ölüm istatistikleri	126
Çizelge 7.6. Türkiye yollarında yolcu ve yük taşımacılığı	127
Çizelge 7.7.Ülkelerin sınırları içerisindeki toplam yolcu taşımacılığı	128

Çizelge	Sayfa
Çizelge 7.8. Türkiye’de uygulanan toplam ceza sayısı ve miktarları	130
Çizelge 7.9.Ankara İl Emniyet müdürlüğüne yapılan telefon ihbarları	135
Çizelge 7.10.Polis adaylarında aranacak genel şartlar	139
Çizelge.7.11.Polis Okulu meslek içi eğitimleri	140
Çizelge 7.12.Uzaktan eğitim konuları.....	141
Çizelge 7.13.Yüz yüze eğitim konuları	142
Çizelge 7.14. Bazı Avrupa ülkelerinde JEMUS benzeri yapılanmalar	164

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 4.1. E.G.M. Trafik Hizmetleri Başkanlığının merkezi teşkilatlanması	51
Şekil 4.2. J.Gn.K.lığının trafik teşkilatlanması	54
Şekil 7.1. Almanya, Fransa ve Türkiye'nin karayolu taşımacılığını kullanma oranları.....	120
Şekil 7.2. Türkiye'de her 100 000 araca düşen kaza miktarı.....	124
Şekil 7.3. Türk karayolları üzerinde yapılan seyir ve taşımalar	129

1. GİRİŞ

Dünya Sağlık Örgütü'nün tahminlerine göre, her yıl üç ile beş milyon arasında kişi kaza ve şiddetten doğan yaralanmalar sonucu ölmektedir. Bu ölümlerin bir milyonu kasıtlı, geri kalanı ise kasıtsız (trafik kazaları v.b) ölümlerdir. Dünyada bütün kazaların %40'ı trafik kazalarıdır. Genel olarak bakıldığında, erişkin yaşlardaki yaralanma nedenli ölümler incelendiğinde, trafik kazaları ilk sırada yer almaktadır. Trafik kazalarına bağlı olarak, her yıl bir milyon kişi ölmekte ve yirmi milyon kişi yaralanmaktadır.

Dünya sağlık örgütü'nün (DSÖ) 1999 yılı raporlarına göre, trafik kazaları ölüm nedenleri sıralamasında dokuzuncu sırada yer almaktadır. Ancak Dünya Sağlık Örgütü ve Harvard Kamu Sağlığı Okulu tarafından, Dünya Bankası finansörlüğünde gerçekleştirilen bir çalışma, 2020 yılında trafik kazalarının ölüm nedenleri sıralamasında 3. sıraya yükseleceğini ön görmektedir. Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) trafik komisyonu raporlarına göre, Türkiye'de her 45 dakikada bir ölümlü kaza olmaktadır. Bu kazalarda binde ortalama 28,5 kişi ölmektedir. Trafik kazaları yıllar içinde ciddi bir artış eğilimi göstermektedir (1).

Trafik kazaları, Türkiye'de de her yıl binlerce insanımızın ölümüne, trilyonlarca lira milli servetimizin yok olmasına neden olmakta, geride acısı hiç dinmeyecek sakatlar, gözü yaşlı yetimler, kapanmayacak sosyal ve ekonomik yaralar bırakmakta ve Türk milletinin en büyük trajedisi olmaktadır.

Trafik kazalarında, büyük çabalar sonucu yetişen ender değerlerimiz ölmekte, yaralanmakta ya da sakat kalmaktadır. Bu kayıpların getirdiği manevi kayıpların yanı sıra Türkiye'nin karşı karşıya kaldığı işgücü kaybı, tedavi masrafları, kaza ile mücadele ve kazaya müdahale masrafları ekonomik olarak Türkiye'ye büyük darbe vurmaktadır. Bu darbenin boyutu, gün geçtikçe azalmak yerine, artmaktadır.

Trafik kazalarının oluşumuna ilişkin yapılan araştırmalarda;

- Mühendisliğin % 31,
- Kuruluşların güçlendirilmesinin % 15,
- Güvenlik etütlerinin % 9,
- Karayolunu kullananlarının eğitiminin % 6,
- Trafik zabıtasınca doğrudan yapılan denetleme hizmetlerinin ise % 12' lik bir paya sahip olduğu ortaya çıkmıştır. Görüldüğü gibi trafik zabıtası, denetleme hizmetlerini yoğun bir şekilde yaparsa kazaları % 12 oranında azaltabilmektedir (9).

Bu oran; Türkiye'de niteliği, niceliği ve dolayısıyla caydırıcılığı yetersiz olan, trafik denetimlerinin tam anlamıyla yapılması halinde, 2004 yılındaki; yaklaşık 500 000 kazadan, 60 000'inin hiç olmaması, ölen 3082 kişiden, 300'ünün halen yaşıyor olması, yaralanan 109 000 kişiden 13 000'inin sağlıklı olması anlamına gelmekte olup, denetimin önemini gözler önüne sermektedir.

Tüm kolluk kuvvetlerinde olduğu gibi trafik zabıtasının da en öncelikli görevi, olayların gerçekleşmeden engellenmesidir. Bu önleyicilik görevini yerine getirirken en yaygın olarak uyguladığı teknik ise denetimdir. Sürücü davranışlarının değiştirilmesi, denetimin etkinliğine bağlıdır. Trafik denetiminin temel hedefi, yol kullanıcıların (yaya,sürücü,yolcu) güvenli olmayan davranışlarını en aza indirgeyerek, trafik kazalarını ve yol açtığı kayıpları azaltmaktır.

Etkin bir denetim mekanizması; insanların, suç işledikleri takdirde yakalanacakları, yakalandıklarında ise alacakları cezanın ağır olacağı öngörüsü ile mümkün olur. Bir çeşit otokontrol mekanizması kuran sürücü, böylece trafik kusurlarını işlemeyecek, dolayısıyla trafik kazalarının sayısında mutlak bir azalma meydana gelecektir.

Kazaları azaltmak için yapılacak çalışmalarda denetim önemli bir yer tutmaktadır. Türkiye'de trafik denetimiyle görevli birimlerin etkinleştirilmesiyle kazaların azaltılmasında kayda değer bir yol alınacağı açıktır.

Bu çalışmada, trafik kazalarının azaltılmasında önemli bir etkiye sahip olduğu bilimsel bir gerçek olarak ortaya çıkan denetim konusu incelenmiştir.

Türkiye'deki Jandarma'ya benzer askeri birimlerin trafik görevi icra etmekte olduğu İtalya, Fransa ve İspanya'daki trafik denetimiyle görevli birimlerin teşkilatlanmaları, kadro ve teçhizatları, trafik denetimi uygulama esasları Türkiye'yle karşılaştırmalı olarak ele alınmış ve Türkiye'deki trafik denetiminin niteliğinin ve etkinliğinin artırılması için öneriler sunulmuştur.

2. TÜRKİYE'DE TRAFİK KAZALARINA GENEL BİR BAKIŞ

Türkiye’de 1960 yılında toplam nüfusa göre kazalarda ölüm oranı yüz binde 29 iken, 1999’da yüz binde 690’a yükselmiştir. Ayrıca 1992 yılında hastaneye yatırılan 207524 yaralının 55235’i trafik kazalarında yaralanmışlardır (Bütün yaralıların %26,6’sı). Bu yaralıların 2810’u (%59 hastanede ölmüşlerdir ve hastane ölümlerinin %49,5 trafik kazası ile yaralanma sonucudur. 1996 yılında Türkiye’de 5 yaş ve üzeri ölümlerin % 1.78’i motorlu taşıt kazaları sonucu olmuştur (2). Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında ölen ve yaralananların miktarları Çizelge 2.1’de verilmiştir.

Çizelge 2.1. Türkiye’de yıllara göre ölü ve yaralı sayıları (3)

TRAFİK KAZALARININ YILLARA GÖRE DAĞILIMI			
	KAZA SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
1980	36 914	4 199	24 608
1981	40 953	4 441	29 744
1982	46,249	4 884	35 976
1983	55 208	5 201	44 769
1984	60 840	5 731	50 521
1985	65 831	5 680	51 586
1986	92 625	7 315	71 264
1987	110 207	7 530	80 321
1988	107 651	6 846	79 174
1989	103 758	6 332	80 013
1990	115 295	6 286	87 693
1991	142 145	6 231	90 520
1992	171 741	6 214	94 824
1993	208 823	6 457	104 330
1994	233 803	5 942	104 717
1995	279 663	6 004	114 319
1996	344 641	5 428	104 599
1997	387 533	5 181	106 146
1998	440 149	4 935	114 552
1999	438 338	4 596	109 899
2000	466 385	3 941	115 877
2001	409 407	2 954	94 497
2002	407 103	2 900	94 225
2003*	422 302	2 818	95 324
2004*	494 851	3 082	109 681
2005**	407 126	2 407	92 824

(*) 2003 ve 2004 yılları Kaza, Ölü, Yaralı ve Maddi Hasar miktarları Trafik İstatistik Yıllığı basımı gerçekleştirilinceye kadar geçici bilgi niteliği taşımaktadır.

(**) 2005 yılı Kaza, Ölü, Yaralı ve Maddi Hasar miktarları Eylül ayı sonu itibariyledir.

Türkiye’de 2004 yılında toplam 495 851 trafik kazası olmuş, bu kazalarda; 3082 kişi ölmüş, 110 000 kişi yaralanmış ve yaklaşık 500 milyon Amerikan doları maddi hasar ortaya çıkmıştır(3).

1994-2004 arasındaki on yıllık sürede, trafik kazaları sonucu toplam 47781 kişi ölmüştür (3).

2005 yılının ilk dokuz ayındaki rakamları incelendiğimizde, kaza sayısı 407 126, ölü sayısı 2407, yaralı sayısı ise 92 824’tür (3).

2004 yılı kaza istatistiklerine göre, her bir saat içinde meydana gelen kaza sayısı 57’dir. Her iki saatte bir kişi hayatını trafik kazalarında kaybetmekte, 25 kişi de yaralanmaktadır (3).

1983-2001 yılında trafik kazalarında kaybettiğimiz insan sayısı 110 000’dir. Bu zaman zarfında trafik kazalarında kaybettiğimiz insan sayısı, terör ile mücadele ederken kaybettiğimiz insan sayısının yaklaşık olarak üç katı kadardır (4).

ABD Ulusal Güvenlik Konseyince yapılan bir çalışmada trafik kazalarının ortalama maliyeti;

- Taşıttaki maddi hasar : 3 000 Dolar
- Bir yaralanma : 14 000 Dolar
- Bir ölüm : 290 000 Dolar olarak hesaplanmıştır(57).

Bazı Avrupa ülkelerinde bu rakamların asgari değerler olduğu değerlendirilerek, gerçek maliyetler iki-üç kat daha fazla olarak hesaplanmaktadır.

Bu değerlendirmeye rağmen ABD Ulusal Güvenlik Konseyi değerleri göz önüne alındığında bile, kabaca bir hesaplama ile Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarının, 2002 yılındaki maliyeti, 3,5 milyar Amerikan doları, 2003 yılındaki maliyeti, 3,5 milyar Amerikan doları, 2004 yılındaki maliyeti ise 4 milyar Amerikan doları olarak ortaya çıkmaktadır. Türkiye; gayri safi milli hasılasının yaklaşık %2,5’ini trafik kazaları nedeniyle kaybetmektedir (5).

Ayrıca; kazalardan sonraki bir aylık takip süresinin kayda alınmaması, şahıslar arasında anlaşılması ve kazaların kayıtlara geçmemesi nedenleriyle, bu kaza istatistikleri tam anlamıyla gerçeği de yansıtmamaktadır. Kazaların gerçek istatiki değerleri ortaya konulduğunda, gerek kaybedilen insan sayısının, gerekse maddi kayıpların miktarlarının daha da artacağı aşıkârdır.

Yukarıda belirtilen değerler ile trafik kazalarına karışma oranlarını da (Türkiye’de araçtan 59’unun trafik kazasına karışmış iken bu değer Almanya’da 16, Fransa’da 29 ve İngiltere’de 12’dir.) dikkate alındığında; “Türkiye trafik kazaları bakımından Avrupa’daki en riskli” ülkedir (2).

2.1. Trafik Kazalarına Etki Eden Faktörler

Nerede, nasıl ve ne zaman meydana gelirse gelsin trafik kazalarında etkili olabilecek faktörleri dört ana başlık altında toplamak mümkündür. Bunlar:

- Yolu kullananlar(sürücü, yaya ve yolcu) ile ilgili faktörler,
- Yol ve evre faktörleri,
- Taşıt ile ilgili faktörler,
- Taşıma , denetim, hukuk ve sigorta düzenidir.

2.1.1. Yolu kullananlar ile ilgili faktörler

İnsan, taşıt ve yol bir kazayı oluşturan üç ana unsurdur. Bunlardan insan etkili esas üyedir. Sürücü yaya ve yolcu olarak bir kazaya karışabilecek insanın yaş ve cinsiyetine bağlı olarak beden yapısı , görme, işitme , intikal, reaksiyon yetenekleri kazaya karışmada etkili olan başlıca normal özellikleridir.

Yorgunluk, hastalık, psikolojik durum, zihinsel dağınıklık ve alkollü olma ve benzeri hususlar, intikal reaksiyon süresini uzatan, refleksi yavaşlatan dolayısıyla kazalara karışma ihtimalini arttıran geçici fiziksel özelliklerdir. Yetişkin bir insanın mesleği, sosyal yapısı, eğitim derecesi, zeka durumu, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, sürücü olarak tecrübesi, bilgi düzeyi trafik kazalarına karışmada önemli olan diğer faktörlerdendir.

Bu arada bazı insanlar doğuştan sahip oldukları bir yapı ile veya sonradan aile ve çevre koşullarının sonucu olarak belirli kurallara uymada zorluk çekebilirler. Sabırlı ve soğuk kanlı değildirler, tehlikeli bir olaya karışmaya meyillidirler. Bu özelliklere sahip olan kişiler trafik güvenliği için son derece tehlikelidirler.

2.1.2. Yol ve çevre faktörleri

Trafik Kanun ve Tüzüğü sürücü ve yayalar için yol, çevre ve trafik koşullarına uymaları, bu koşulların gereği olan davranışları göstermeleri konusunda çeşitli hükümler içermektedir. Ancak yaya ve sürücülerin normal olarak beklemedikleri, tehlikesinin derecesini tahmin edemeyecekleri yol ve çevre özellikleri olabilir.

Bir yolun geometrik özellikleri; kaplama ve banket genişlikleri, enine ve boyuna eğimi, yatay ve düşey kurbpların yarı çapları, yatay kurbplardaki enine

eğim yani dever derecesi gibi değerlerdir ve bunlara yolun geometrik standartları denir.

Bir yolda meydana gelen kazaların azlığı veya çokluğunda, ayrıca kazaların sonucunun ağır olup olmadığında dinamik unsurlar dediğimiz trafik özellikleri de etkilidir. Trafikte yüksek hız kaza ihtimalini arttırdığı gibi kazaya karışma durumlarında da ölüm ve yaralanma ihtimalini de artırır. Bunun yanında kaza sayısındaki yoldaki hızın dağılım şekli de önemlidir. Bir yolda yüksek hızda seyreden taşıtların yanında traktör gibi hızları az olan araçlarında varlığı tehlikeyi arttıran nedenlerdendir.

Şayet bir yoldaki trafik kompozisyonunda kamyon ve benzeri ağır taşıt sayısı fazla ise ve yol bu araçlara ait tırmanma şeridi gibi düzenlemeler içermiyorsa tehlike yüzdesi fazla olacaktır. Ağır taşıtların çokluğu, yoldaki hız homojenliğini bozduğu gibi trafiğin yoğun ve yolun sadece iki şeritli olması halinde, sollama fırsatının azlığı nedeniyle, hızları fazla olan küçük araç sahiplerini emniyetsiz bir şekilde hareket etmeleri yönünde istemeden teşvik etmektedirler.

Trafik yoğunluğu kaza sayılarını değişik şekillerde etkiler. Yoğun trafik, akım hızını düşürür. Ancak yakın takip ve emniyetsiz sollama girişimlerini artırır.

2.1.3. Taşıt ile ilgili faktörler

Bir taşıtın tipinin yani küçük veya büyük taşıt olmasının manevra, hızlanma ve yavaşlama tekniği gibi kazalarda etkili olabilecek faktörler ile yakın ilişkili olabileceği gibi kazaya karışma durumunda içinde bulunanların ölüm ve yaralanma riskinin üzerinde etkisi malumdur. Otomobil tipi küçük taşıtların bir tehlike anında manevra imkanlarının fazla olması, hızlanma, yavaşlama gibi konularda avantajları vardır.

Taşıtın yüklenme şekli, kapasitesine, modeline, fren gücü, direksiyon ve ışık özelliklerine göre yüklenmesi, lastik durumu, trafik kazalarında etkilidir.

2.1.4. Taşıma, denetim, hukuk ve sigorta düzeni

Bir ülke için yolcu ve yük ulaşımında taşıma türleri arasında bir dengenin olması, taşımanın türleri ve taşımayı gerçekleştirenler arasında kırııcı bir rekabet ortamı yerine belirli esaslar çerçevesinde bir disiplin içinde yapılması kazaların azaltılması bakımından sağlanması gereken ilk unsurlardan biridir.

Trafik denetimi yolcu ve yük taşımasının disiplin altına alınmasıdır. Bunun için sürücü belgesi verilmesinden, trafik akımının güvenli bir şekilde sağlanmasına kadar yapılan bütün hizmetler bu konudadır. Ülke düzeyinde trafik güvenliğini arttırmak için belki de en başta gelen unsur denetim unsurudur.

Trafik suçu işleyenlere hızlı ve caydırıcı bir cezalandırma sisteminin getirilmesi, kazalara karışanların hak alış-verişlerinde gereksiz bütün uzamaların önlenmesi, kazaya karışmayan ve karışma riski az olan sürücüler için daha az prim ödemeyi esas alan sigorta düzeninin uygulanması trafik kazalarının azalmasında önemli olan diğer etmenlerdir.

2.2. Türkiye'deki Durum

Türkiye'de kazalar genellikle trafik kazalarının nedenlerini ortaya koyacak bir bakış ile değerlendirilmemekte, kazada etkili sürücü ve yaya davranışlarında yol ve çevre koşullarının etkisi olup olmadığı yeterince araştırılmamaktadır. Tüm bu gerçeklere rağmen insan kusurlarının yaklaşık %95 gibi son derece büyük rakamlar olarak ortaya çıkması düşündürücüdür.

2001 yılında meydana gelen 409 407 kazanın %69,35'i asli sürücü hatalarından, %27,47'si ise diğer sürücü hatalarından kaynaklanmıştır. Buna

karşılık diğer etkenlerin (yolcu, araç, yaya, yol) yüzdesinin toplamı ise %3,18'dir (4).

2005 yılının ilk dokuz ayında ise; % 97,63 sürücü hatalarından, % 2,37'si ise diğer etkenlerden (yolcu, araç, yaya, yol) kaynaklanmıştır (3).

1979-1983 yılları arasında Slovenya'da yapılan bir araştırma sonucuna göre sürücü hatalarının nedenlerini şu şekilde aktarılmaktadır.

- % 87,6 Davranışa Dayalı Hatalar
- % 11 Sürücünün Psikolojik Durumu, Deneyimsizlik Gibi Özel Durumlar
- % 1,3 Çevresel Faktörler

Her ne kadar bu araştırma Slovenya'da yapılmış olsa bile, 2004 yılı verilerine göre sürücü hatası kaynaklı kaza sayısının toplam kaza sayısındaki payının % 97,63 olduğu Türkiye'de de aynı sonuçlara ulaşılması beklenebilir (6).

Bu durum göstermektedir ki; meydana gelen trafik kazalarının azaltılması ancak sürücü hedef kitlesinin davranışlarında meydana gelecek değişimlere bağlıdır.

Bilindiği üzere iyi bir trafik düzeni sağlamanın üç ana yaklaşımı (3 E Kuralı) vardır: (7)

- Engineering (Mühendislik): Araç, yol, ve Trafik Mühendisliği hakkında alınacak tedbirler.
- Education(Eğitim): Sürücülerin eğitimi, okulda Trafik Güvenliği dersinin verilmesi vb.
- Enforcement(Denetim): Trafik Kanununu uygulama.

Bunlardan sonuncusu olan denetim, kanun yapanlar ile polisin kanunları halka duyurması ve sınırlamalara uymayı sağlamasıdır (7). Talimatname ve kurallar doğrultusunda yol kullanıcıları bilgilendirilir. Bunlara uyulması gerektiği kanısı, yol kullanıcılarında bilgi düzeyinden tutum haline getirilir. Denetimlerin önemi ise bu aşamada ortaya çıkmaktadır. Yol kullanıcıları (yaya, yolcu ve sürücüler) aşağı yukarı hangi davranışların tehlikeli olduğunu, bunların trafik güvenliği sağlamada olumsuz etkisinin varlığını bilmektedir. Örneğin hız limitini ihlal eden bir kişi bu kuralı bilgi eksikliği sebebiyle değil, doğru tutumların oluşmamış olması sebebiyle ihlal etmektedir. Sürücü, aracına uygun hızın saatte 90 km/s olduğunu bilmektedir, ama sürücü geç kalmıştır, ve vakit kaybetmekten hoşlanmamaktadır. Ya da sürücü hızlı araç kullanmayı sevmektedir (değer). Sürücü yolun ve aracının hız yapmaya uygun olduğunu ve bu hızda olabilecek bir kazanın kendisine zarar vermeyeceğini düşünmektedir (bilgi hatası). Eğer sonuç olarak sürücü polisin yol denetimini yapmadığını veya yaptığı halde denetimin etkili olmadığını biliyorsa (bilgi), rahatlıkla aşırı hız yapabilir. Görüldüğü gibi trafik kazaları bir sistem hatası neticesi meydana gelir (8).

3. TRAFİK DENETİMİ

3.1. Denetim Nedir?

Kanunda denetim, "Araçları, bu kanuna göre araçlarda bulunması gerekli belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek" şeklinde tanımlanmaktadır (10).

Trafiğin üç temel bileşeni vardır. Bunlar; insan, araç ve yoldur. Araçların da yolların da yapımının insan bileşeninin inisiyatifi dahilinde olduğunu göz önüne aldığımızda 'insan faktörünün' trafikte asıl ve etken bileşen olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu nedenledir ki insan, bu yönü itibarıyla trafiğin bileşenleri arasında en önemli yeri almaktadır.

Birinci bölümde de belirtildiği gibi, istatistiklere göre, tüm dünya üzerinde, insan kusurunun en büyük orana sahip olduğu anlaşılmaktadır. Ancak, genel olarak trafik kazalarında, sadece tek bir faktörden söz etmek uygun değildir. Trafik bileşenlerinin (İnsan+Araç+Yol) tümü veya bir kaç kazanın faktörleri olabilmektedir.

Araç ve yolun güvenliğini artırmaya yönelik tedbirler, ilgili alan uzmanları ve mühendisler tarafından geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu tedbirlerin temel hedefi, daha güvenli karayolu trafiğine ulaşmak ve kazalar sonrasındaki can ve mal kayıplarının bileşkesinden oluşan "Sosyo-ekonomik" kayıpları en aza indirmektir.

Trafik ortamında yol kullanıcılarının kusur, ihmal ve ihlalleri polis denetimi yoluyla önlenmeye çalışılmaktadır. Polis denetimi uzun vadeli eğitim programları ve orta vadeli kampanya faaliyetlerine kıyasla insan davranışı üzerinde daha hızlı sonuç veren, oldukça etkili bir yöntemdir. Trafik ihlallerinin acil müdahale gerektiren durumlar olması nedeniyle, yalnız uzun

vadeli eğitim ve kampanya hedeflerinin gerçekleşmesini beklemek akılcı bir yaklaşım olamaz. Bu nedenle polis denetimlerinin kesintisiz olarak sürdürülmesi esastır.

Denetim, adım adım ilerleyen bir süreç olarak düşünülebilir (57).

İlk adım yasa yapmaktır. Çoğu ülkede yol kullanıcıların yerine getirmeleri gereken konuları belirleyen bir dizi yasa vardır. Kimi ülkelerde bu, oldukça genel bir kurallar dizisi olabildiği gibi (örn: karayolu kanunu); başka bazı ülkelerde trafik yasaları belli durumlarda yapılması gereken belli davranışları ele alabilmektedir. Trafik yasalarının ne ölçüde belirli oldukları, otomasyon olasılıkları açısından büyük sonuçlar doğurur. Bu nedenle uygun yasalar koyma adımı çok önemlidir (57).

İkinci adım, yoldaki genel davranışların yasalara uygun olmalarını sağlamak için polis kontrolünü içerir. Farklı durumlar ortaya çıktığında polis, ihlallerin şiddetine bağlı olarak birtakım alternatif işlemler yapabilir. Sürücüyü durdurup resmi kayıt tutmadan uyarabilir, durdurup para cezası yazabilir, aracı bir saatliğine trafikten men etmekten araca el koyma ya da tutuklamaya kadar değişebilen yaptırımları olay yerinde uygulayabilir. Yasada belirlenen hükümlere dayanarak, sürücüyü durdurmadan olayı ve plaka numarasını kaydedebilir (57).

Üçüncü adım, suçun polis tarafından kaydedilmesi sonucu yasal işlem yapılmasını kapsar. Yine çok çeşitli işlemler yapılabilir. Kimi ülkelerde idari düzeyde park ve hız suçları sabit ceza sistemi kullanılarak cezalandırılır. Kimi bu durumlarda ceza puanı sistemini kullanırlar. Daha ciddi suçlar mahkemede sonuçlanır; dava öncesinde savcı çoğunlukla mahkemeye gitmeden anlaşma yapmak üzere davacı bulunur. Suç için dava açıldığı durumda ise hem davalı hem de davacıya açık olan, çok çeşitli başvuru işlemleri vardır. Bu gibi davalar hem savcılık hem de polis memurlarının çok zamanını aldığı için, kimi durumlarda savcı, özellikle kesin kanıtlar bulmakta zorlanıyorsa, davayı

dosyalayabilir. Sonuç olarak bu gibi durumlar polis memurunun kararını da yalnızca bir uyarı cezası kesmek yönünde etkiler (57).

3.2. Denetimin Amacı Nedir?

Trafik denetimlerinin amacı her şeyden önce etki alanı içinde önleyici güç olmak, trafik güvenliğini sağlamaktır (10). Trafik polisi ceza yazan bir devlet görevlisi olarak değil, trafik kazaların önleyen bir kanun görevlisi olarak bilinmelidir. Bu genel amacın bütün denetimlere aktarılması gereklidir.

Trafik denetimlerinin amacı; güvenliğini temin hususunda yolu kullananların duyarlılığını artırmaktır. Kontrol yaparken yaklaşım şekli, kontrol edilenin öncelikle güvenliğini düşünülüğünü göstermek olmalıdır. Kontrol yönergesi ve müdahale şekli bu yaklaşımın inandırıcılığına yönelik olmalıdır. Kontrollerin sıklaştırılması ve kontrol yapma tarzı sistematik hale getirilmelidir. Kontrol konuları, trafik güvenliğinde önem arz eden hususlar (alkol, hız v.b.) olmalıdır. Kontrol amacını kabul ettirme oranını arttırmak önemlidir (11).

Trafik akıcılığı ve güvenliğini sağlanması denetimlerin diğer bir amacıdır. Karayolu kullanıcılarının tutumlarında değişiklik meydana getirilerek, sürücülerin yaptıkları hatalı davranışlar minimuma indirilmelidir (12). Meydana gelen değişim sürecinin etkinliği denetimin nitelikleri ile alakalıdır.

Yol kullanıcı davranışlarını değiştirmek, yine iyi bir denetimin amaçları arasındadır (13). Ancak bunun aslında öğrenme psikolojisi içinde yeniden ele alınarak daha öğretim aşamasında değerlendirilmeli, yol kullanıcılarının hatalı davranışlardan uzak durmaları sağlanmalı ve yol kullanıcı tutumları bu şekilde belirlenmelidir. Bu tür bir yaklaşım ile büyük bir kaynak israfının önüne geçilmiş olacaktır.

Trafik denetimlerinin amaçları arasında, trafik sıkışıklığını, kazaları azaltma, kirliliği önlemek ve enerji tasarrufu sağlamak ta vardır. Denetimlerin amaçlarına yasaların gönüllü olarak kabul edilmesini sağlamak, yasalara uygun sürüşü sağlamak üzere trafik kurallarını ihlal edenleri caydırmak, engellemek ve cezalandırma ta eklenmelidir (14). Denetim, bütçe açıklarını kapatmak, devlete gelir sağlamak, kişileri cezalandırmak veya dava açılması için olabildiğince çok kayıt tutmak üzere değil, insanların yasanın uygulandığının farkında olmalarını sağlamak ve bunlara uymayı tutum haline getirmek için yapılmalıdır (15).

Bu amaçları maddeler halinde toplayacak olursak;

- Önleyici güç olarak trafik güvenliğini sağlamak,
- Karayolu kullanıcılarının öğrenme sürecinde kazanmış oldukları hatalı davranışları gidermek,
- Trafik akıcılığını hatalı davranışları en aza indirerek mümkün olan en yüksek seviyeye getirmektir.

3.3. Denetim Şekilleri (Türleri)

Motorlu araç sayısındaki artış denetim yapan birimlerin etkinliğini günden güne azaltmaktadır. Zabitanın trafik denetiminde daha verimli olmasını sağlamak için yeni yollar inşa etmek veya görevli trafik zabıtası sayısını artırmak mümkün değildir. O halde denetimin etkinliğini artırmanın yolu teknik cihazlardan ve teknolojik gelişmelerden azami istifade etmek olarak ortaya çıkmaktadır.

Teknolojinin uygulanması, görevlerin azalmasına ve yüksek ölçüde toplumsal ihtiyaçların sağlanmasına imkan sağlayacaktır. Nasıl bir şirket teknik yenilikler olmaksızın zamanın gerisinde kalıyorsa, zabitanın da teknoloji olmadan toplumsal ihtiyaçların gerisinde kalacağı hesaplanmalıdır.

Teknik birimleri desteklemenin hayati önem taşıdığı hiçbir zaman unutulmamalıdır. Polis ve Jandarma, sadece memurlardan oluşan bir teşkilat değildir. Bu anlamda, 21.yy. trafik zabıtası faaliyetleri, insan gücünden elektro mekanik güce doğru bir değişim göstermelidir.

Türkiye’de trafik kontrolleri teknik cihazların ve malzemelerin yetersizliği nedeniyle istenilen düzeyde değildir. Bu yetersizlik Jandarma ve Polisi kazaları önlemede çok fazla etkinliği olmayan sabit kontrol yapma durumuna itmektedir. Türkiye’de Trafik Kontrolleri Yönergesi esaslarına göre, trafik denetimleri aşağıdaki biçimlerde yapılır (33).

- Seyir halinde kontrol
- İhbarlı kontrol
- Sabit kontrol
- Seçici kontrol

3.3.1. Seyir halinde kontrol

Seyir halinde kontrol yönteminin temel amacı; ekip aracının seyir halinde olması nedeniyle uzun bir karayolu kesimindeki sürücüler üzerinde “Algılanan Yakalanma Riski Duygusu” geliştirerek, kurallara uyma oranını artırmaktır.

Bu kontrol yöntemi, sürücülerin ihlal oranlarının belirli noktalarda değil, uzun yol kesimlerinde yoğunlaştığı durumlarda kullanılmaktadır. Sorumluluk güzergahında seyir halinde görev alan bir resmi veya sivil ekip aracı, sürücülerin kurallara uygun araç kullanmalarında olumlu etki yapmaktadır.

Seyir halinde kontrol yöntemi, sürücülerin akan trafik ortamında kurallara uyma oranını yükseltmeyi amaçlayacak, tehlikeli ve kural dışı araç kullanımının önlenmesi sağlanacaktır.

Seyir halinde denetimlerde görev alan personel, büyük bir titizlikle davranacak ve ihlal veya ihmâl şeklinde ortaya çıkan sürücü kural dışı davranışlarına anında müdahale edecektir. Böylece, sürücüler üzerinde “Kural ihlali yaparsam polis beni yakalar!..” şeklindeki “Algılanan Yakalanma Riski Duygusu” oranı artırılmaya çalışılacaktır.

Seyir halinde denetim görevi, araçla sorumluluk güzergahında dolaşmak değildir. Kural ihlali yapan sürücülerin davranışlarında, kurallara uyma şeklinde bir değişikliğin olabilmesi için seyir halinde denetimle görevlendirilen ekiplerin kural dışı davranışlara müdahale etmesi zorunludur.

3.3.2. İhbarlı kontrol

İhbarlı Trafik Kontrolü yönteminde; resmi veya sivil bir trafik ekip veya personeli, denetlenecek olan hedef bölgede görevlendirilir. Bu ekip veya personel, özel olarak seçilmiş bir trafik kuralını veya herhangi bir trafik kuralını ihlal eden sürücüleri tespit ederek, ileride önlem almış olan çevirme ekibine bildirir. Çevirme ekibi hedef aracı olarak yasal işlem yapar.

İhbarlı kontrol yöntemi, sürücülerin seyir halinde işledikleri kural ihlallerinin belirlenerek cezalandırılması amacıyla sık olarak uygulanmaktadır. İhbarlı kontrol, gerek düşük maliyeti, gerekse sürücüler üzerindeki etkisi bakımından son derece etkili bir yöntemdir.

Bu yöntemi seyir halinde kontrolden ayıran en önemli özellik; bir ihbar edenin bulunması ve hedef aracın bir çevirme ekibi tarafından durdurularak ceza uygulaması yapılmasıdır. İhbar eden ile çevirme ekibi personeli ve hedef aracın sürücü ve/veya yolcuları, yüksek düzeyli güvenlik önleminin uygulanmakta olduğu “alanlarda” durdurulmakta ve bulunmaktadır.

İhbarlı kontrol yöntemi; kural ihlalleri nedeniyle kazaların veya trafik akım-kapasite sorunlarının bulunduğu kesimlerde de uygulanmalıdır. Aksi takdirde

denetimden beklenen hedeflere ulaşılamayacak ve denetimlerde görev alan personelin yaptıkları işin önem ve ciddiyetine inançları azalacak ve verim düşecektir.

İhbarlı trafik kontrolü yönteminde, ihbar eden resmi veya sivil araç ya da personel olabileceği gibi, helikopterden de kural ihlali yapan sürücüler çevirme ekibine bildirilerek, ceza uygulanabilmektedir.

İhbarlı kontroller yaygın olarak; “radarla hız kontrolü, kırmızı ışık ihlalleri ve hatalı geçme, yakın takip” yapanların tespit edilerek cezalandırılması şeklinde gerçekleştirilmektedir.

3.3.3. Sabit kontrol

Sabit kontrol; bir ihbar olmaksızın araçların sondajlama usulü seçilerek kontrol cebine alınması ve burada; sürücüye ve araca ait belgeler ile araçta bulunması gereken zorunlu gereçler, “Araçların İmal Tadil ve Montajı Hakkındaki Yönetmelik”te belirlenmiş olan teknik şartlar ile tescil ve trafik belgelerine göre aracın uygunluğunun denetimi amacıyla yapılır.

Esasen sabit kontrolün kazaların önlenmesinde, sürücü davranışları üzerinde doğrudan bir etkisi bulunmamaktadır. Bu modelin temel amacı, araçların kazalarda etken olabilecek riskli ve teknik şartlara uygun olmayan durumlarının önlenmesi ve Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası gibi, trafiğe çıkacak araçlarda bulunması hukuken zorunlu olan belgelerin denetimidir.

Sabit veya İhbarlı Denetimlerde Çevirme Ekiplerinin bulunduğu kesimlerde, sürücülerin kurallara uyumunun yüksek düzeye çıktığı gözlenmiştir. Bu şekilde resmi ekiple şerit daraltılarak önlem alınmış olan bölgelerde, trafik akımı daha güvenli ve yüksek kapasiteli olarak akmaktadır.

Ancak bu etkinin sağlanması için trafik personelinin ve ekip araçlarının yoldaki konumu önemlidir. Ekip personelinin trafiği izlemeyerek başka işlerle (gazete okumak, bir şeyler yemek gibi) meşgul veya şerit daraltma önlemlerinin alınmamış olması, ekip aracının da hatalı davranışları belirlenen sürücülere ceza uygulamaya hazır bir konumda bulunmaması durumunda, sürücü davranışları üzerinde olumlu etkiden söz etmek mümkün değildir. Şerit daraltma yöntemini uygulayan ekiplerin tüm yol kullanıcılar tarafından düz ve uzun güzergahlarda “görünür” ve ihlal yapanları yakalamak üzere “aktif” olmaları sağlanmalıdır.

İhbarlı denetimde yer alan Çevirme Ekibi veya Sabit Kontrolü ifa eden ekiplerdeki personel sayısının zaman zaman artırılması, o yol kesimini kullanmakta olan sürücüler üzerinde “Polisin gücü ve her ihlalin cezalandırılması konusunda” uzun süreli bir psikolojik etki bırakmaktadır.

3.3.4. Seçici kontrol

Seçici trafik kontrolleri, genel olarak trafiğin yoğun, ihlallerin çok ve trafik denetim personeli, araç ve gereç sayısının yeterli olmaması durumunda, denetimin sürücü davranışı üzerindeki etkisini artırmak amacıyla uygulanır.

Bu durumda hangi tip ihlallerin ne zaman ve hangi şartlarda yapıldığını gözlem/sayım yöntemiyle belirlenir. Buna göre kazalara neden olan ihlallere odaklanmış ve bu ihlalleri önlemeye yönelik; ihlalin saati, niteliği ve süresini dikkate alarak, bir denetimi programını hazırlanır ve uygulamaya konur.

Seçici denetimin başladığından itibaren 4-6 hafta sonra ikinci kez ve ilk denetimdeki metodu kullanılarak, bir ihlal sayımı daha yapılır ve bu yöntemin, ihlal sayısını azaltmadaki düzeyi belirlenir. İhlal oranları ve bunlara bağlı olarak, kazalarda da göreceli bir düşüş tespit edilememiş ise seçici denetimlere devam edilir.

Seçici denetim, ihbarlı veya sabit denetim yöntemlerinden biri ile bütünleşik olarak yapılır.

Seçici denetim modelinde, bir karayolu kesimindeki trafik yoğunluğuna karşın, ihlallerde paralel bir yoğunluk söz konusu ise; hangi ihlalin, hangi cins araç kullanan sürücüler tarafından ne zaman yapıldıkları belirlenir ve yalnız ihlal ile ihlali yapan sürücülere yönelik bir denetim programı uygulanır (16).

3.4. Denetimin Nitelikleri

Yapılan denetimlerin amacı kadar, denetimin nasıl yapıldığı ve denetimin nitelikleri de önem taşımaktadır. Denetim amacıyla kullanılacak olan kaynakların sınırlı olması ve zamanın sürekli olarak kayıplarımız (ölü, yaralı maddi hasar) lehine işlemesi; yapacak olduğumuz uygulamaların daha da önem kazanmasına sebep olmaktadır. Bu arada denetim faaliyetlerinin kötü nitelikler neticesinde olumsuz sonuçlara ulaşılabilceğı de bir gerçektir. Türkiye'deki bir çok uygulamada genel kural olan deneme-yanılma tekniğinin, denetime uygulanması akla ve mantığa tamamen aykırıdır. Çünkü uygulanan teknikte yanılma durumunda kaybedeceklerimiz yol kullanıcıları yani insanlarımız olacaktır. Bu bakımdan denetimlerin nitelikleri bilimsel ve daha önce denenmiş tekniklere dayanmalıdır.

“Denetim yoğun olmalıdır.”

Denetim uygulamasının taşıması gereken bir nitelik, programın daha yoğun olarak algılanmasıdır. Bunu sağlamanın en etkili yolu uygulama etkinliklerini son derece görünür biçimde gerçekleştirmektir. Yol kenarında bulunan kontrol noktaları bu bakımdan hem görünür, hem de oldukça etkilidir. Ayrıca kontrol noktalarında yapılan kontrollerde mümkün olduğunca fazla araç denetlenir ve denetlenmeyen diğer araçlar da polisin denetim yaptığını açıkça farkına varır.

Bunun yanında denetimlerin yoğunlaşacağı süre içinde program bir basın toplantısı ile ilan edilebilir. Uygulanacak denetim programının amacı açıklanır; denetim programına başlamadan önceki trafik güvenliği durumu sayı ve grafikler ile basına verilir. Denetim için ücretli reklam kullanılmasına ihtiyaç olmasa da radyo ve televizyon haberleri ile denetim uygulamasının yoğunluğu arttırılabilir. Böylece halka ulaşmada genel bir destek sağlanmış olur (11,17).

Yapılan faaliyetlerde maksimum ilgiyi çekebilmek için denetimler halkın ummadığı yer ve zamanlara yönelmelidir. Aksi takdirde sürücüler denetimlerden küçük sapmalar ile kurtulabilirler. Halbuki yol kullanıcılarında, kurallara uymadıkları takdirde büyük bir ihtimalle yakalanacakları, şuuru oluşturulmalıdır. Yoğunluk şunlara bağlıdır:

- Denetimlerin sıklığına: yapılan denetimlerde sıklık, mümkün olan bütün kaynaklar kullanılarak birim zamanda yapılan denetim miktarının arttırılması ile sağlanır.
- Geniş bir kitleye yönelmeye: denetimlerin hedef kitleleri belirli bir grup değil bütün sürücüler olmalıdır. Yapılan denetimlerde, denetimlere katılanlar arasında ayırım yapılmamalıdır. Ancak bazı kural ihlallerinin bazı karayolu kullanıcılarında yoğunlaşması gözden kaçırılmamalıdır.
- Değişik ve tahmin edilmeyen zaman ve mekanların seçilmesine: polisin yaptığı denetim belirli saatler ve güzergahlar arasına sıkışmamalıdır. Aksi takdirde sürücüler denetimleri ufak sapmalarla (güzergah veya yola çıkma saatini değiştirerek) atlatabilirler (7).
- Bilgilendirme kampanyalarına: yapılacak denetimlerden halk haberdar edilmelidir. Bilgilendirme için radyo ve televizyonlar kullanılabileceği gibi firmaların promosyon hizmetleri de denetime dahil edilebilir. Oluşturulan

işbirliği sayesinde denetimler süresince denetime uğrayıp, hatası bulunmayan yol kullanıcılarına çeşitli mağazaların indirim kuponları verilebilir. Veya çeşitli çıkartmalar, logolar ve broşürler dağıtılabilir. Böylece halkın dikkatinin denetimlere çekilmesi ve yardımcı firmanın reklamlarının halkın şuuraltına denetimleri aktarması sağlanabilir.

Texas'ta yapılan bir deneyde, uygulamanın boyutunda herhangi bir genişleme olmaksızın yol kullanıcılarına uygulamanın geniş çapta olduğu izlenimini vermek üzere çeşitli stratejiler belirlenmiştir. Bu denemeler ile hedef seçilen ortalama hızda %5'lik bir azalma sağlanmış ve hız limiti ihlallerini azaltılmıştır. Bu azalma uygulamanın olmadığı diğer yol kesimlerine nazaran %11 daha fazladır (18).

Görünen ve gizli denetim arasında mutlaka bir fark vardır. Gizli denetimin hedefi, yol kullanıcılarının ne zaman ve nerede denetime maruz kalacakları hakkında belirsizliği artırmaktadır. Ayrıca amaç, yol kullanıcılarının ilerdeki bir kontrol olduğunu her gördüklerinde hız sınırına uymalarını önlemektir. Gizli uygulama, hiçbir şeyde şüphelenmeyen yol kullanıcılarının yakalanmasına imkan tanır ve bu nedenle ciddi yasa ihlallerinde belirli bir bireysel önleyici etkiye sahiptir. Ancak genel önleyici etkisi çok azdır (15). Bu netice denetimlerin resmi araçla ve görünür şekilde yapılmasını gerekliliğini bir kez daha ortaya koymaktadır.

“Denetimin hedefi iyi belirlenmelidir.”

Denetim konusunda belirlenmesi gereken diğer bir nitelikte denetimin etki alanıdır. Denetim her şeyden önce konunun uygulanmasını sağlamaya yönelmelidir. Hedef belirlenirken mutlaka, ihlal edilişte en çok zarara sebebiyet veren unsurlar göz önüne alınmalıdır. Örneğin 2005 yılının ilk dokuz ayında gerçekleşen sürücü kusurları Çizelge 3.1.'deki şekilde tespit edilmiştir.

Çizelge 3.1. 2005 yılının ilk dokuz ayına ait sürücü kusurları (3)

SÜRÜCÜ KUSURLARI	MİKTAR	ORAN
Arkadan Çarpma	84 445	18,37
Doğrultu Değiştirme Manevralarını Yanlış Yapma	68 461	14,89
Kavşaklarda Geçiş Önceliğine Uymama	60 743	13,21
47/1-D (Trf. güvenliği ve düzeniyle ilgili olan dğr. kural, yasak, zorun., yüküm.uymamak.)	48 645	10,58
Manevraları Düzenleyen Genel Şartlara Uymama	37 133	8,08
52/1-A (Araçların hızını;kavşaklara yaklaşırken, dönemeçlere girerken.....azaltmamak.)	26 335	5,73
Park Etmiş Araçlara Çarpma	25 349	5,51
52/1-B (Araçların hızını aracın yük ve tek.özel.görüş yol hava ve Trf şart uydurmamak.)	22 720	4,94
Şeride Tecavüz Etme	19 395	4,22
Kırmızı Işıklı Trafik İşaretinde Veya Görevli Memurun Dur İşr. Geçme	10 625	2,31
Geçme Yasağı Olan Yerlerde Geçme	6 042	1,31
56/1-C (Önde giden bir aracı güvenli ve yeterli mesafeden izlememek.)	4 875	1,06
Taşıt Giremez İşr. Veya Bölünmüş Yol. Karşı Yöne Ait Yol Böl. Girme	4 171	0,91
BEŞden Fazla Şeritli Taşıt Yol., Karşı Yöne Ait Şerit Veya Yol Böl. Girme	3 931	0,86
48/5 (Alkol miktarı 0.50 promilin üstünde iken araç kullanmak.)	3 690	0,80
53/1-B (Sola dönüş kurallarına riayet etmemek)	3 482	0,76
57/1-A (kavşak,yakl.yavaş ve geçiş hakkı olan arç,önce geçmesine imkan vermemek.)	3 146	0,68
51/2-A + 51/2-B (Aşırı hızlı araç kullanmak)	3 003	0,65
56/1-A (Şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymamak .)	2 567	0,56
Kaplanın Dar Olduğu Yerlerde Geçiş Önceliğine Uymama	2 309	0,50
53/1-A (Sola dönüş kurallarına riayet etmemek)	2 201	0,48
Yerleşim Birimleri Dışındaki Taşıt Yolu Üzer. Park Etme veya Duraklama.	1 680	0,37
DİĞER	14 786	3,22
TOPLAM	459 734	100,00

Denetimlerde dikkat edilmesi gereken sürücü hataları, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığının hazırladığı Trafik Kontrollerine ilişkin yönergede de belirtilmiştir (19). Denetimler ile başta;

- Aşırı Hız

- Yakın Takip
- Hatalı sollama
- Alkollü araç kullanma konularında hassasiyetle çalışması gerektiği yönerge ile personele bildirilmiştir.

Hatalı davranışlarda bulunan kitlenin bir profili çıkarılmalıdır. Bu profil denetimin esas hedefidir. Her ne kadar diğer yol kullanıcıları denetimler neticesiyle davranışlarını değiştirseler de asıl, davranışları değişmesi beklenen grup bunlardır. Örneğin, alkollü araç kullanma hatası daha çok gecenin ilk saatlerinde eğlence merkezlerinden şehir merkezine hareket süresince meydana gelmektedir. Tutumları değiştirilecek olan yol kullanıcıları bunlardır. Ancak denetimler sadece bu süreye ve mekana sıkıştırılmamalı akşamın ilk saatlerinde herkesin dikkatinin çekileceği yer ve zamanlarda yapılmalıdır. Bu yer ve tarihlerin basın toplantılarında ve beyanatlarda kesinlikle bildirilmemesi gerekir. Denetim çalışmalarına karşı dirençli olan yol kullanıcıları ise özellikle uygulamalar süresince belirlenmeli, yaptıkları hatalar göz ardı edilmemeli, sürücü belgelerinin iptali sonucu psiko-teknik testten geçmeleri sağlanmalıdır (15).

Yıllardan beri yapılan eleştirilere rağmen şehir dışı yollarda başta belge denetimi hakimdir. Hareketli denetim etkin şekilde yapılmamaktadır. Bunun sonucu olarak da kural ihlali yapanların pek çoğu anında yakalanamamaktadır. Sürücülere; seyirleri sırasında her an izlenmekte oldukları, kuralı çiğnedikleri an yakalanacakları ve affedilmeyecekleri korkusu verilememiştir (20).

“Denetimlerde toplumun desteği sağlanmalıdır.”

Diğer dikkate alınması gereken bir unsur da polis denetiminin toplum tarafından kabulünü (desteklenmesini) sağlamaktır (21). Her kural yürürlük kazanmasıyla birlikte hedef kitlenin özgürlüğü kısıtlamaktadır. Bu ise normal

bir insanda elem doğurur. Ancak hedef kitleye bu kuralların zevk için değil kendi hayatlarının kazalar ile kısaltmaması için konulduğunu aktarmak gerekir. Bilindiği gibi sıradan denetimlerden tüm yol kullanıcıları rahatsızlık duymakta, bir huzursuzluk yaşamaktadır. Halbuki bu denetimlerin kendileri için yapıldığı aynen denetimin bilgilendirilmesi konusunda olduğu gibi radyo, televizyon ve özellikler afişlerle yol kullanıcılarının bilinçaltına aktarılması gerekir. Yol kullanıcısı denetim yapan bir trafik otosuna rastladığında bu ekibin kendi güvenliğini sağlamak üzere orada bulunduğunu düşünmelidir.

“Denetim hukuka uygun ve adil olarak gerçekleştirilmelidir.”

Adil bir denetimin trafik güvenliğine olan etkisi şüphesiz tartışılmaz. Trafik polisinin denetimler süresince kimi yol kullanıcılarına karşı farklı bir tutum içinde olması, kimi zaman görmezlikten gelmesi yol kullanıcısının edinmiş olduğu tüm tutumları bir anda zedeler ve spekülasyonlara yol açar.

“Yeterli personel görev almalıdır.”

Personel denetim için gerekli sayıya sahip olmalıdır. Bu sayıya ulaşamıyorsa denetim otomasyon veya gezici ekiplere yönelmelidir. Başarı için bu iki yöntem de güvenilirmiyorsa diğer kolluk kuvvetlerinden yardım alınmalıdır. Ancak yeni görevlendirilen personel denetimlere yeterli bilgi verildiği taktirde çıkmalıdır. Bu durum, çok yoğun denetimlerde akla uygun gelebilir. Fakat denetimin gerçekten yoğun olarak yapılması ve yasalarla ortaya konulan durumun hemen uygulamaya geçirilmesi düşünülüyorsa yapılacak yol denetimi için bu tür bir eğitime başvurulabilir.

Kontrol elemanlarının görülebilir (resmi üniforma – resmi araç) olması kazaların önlenmesindeki etkiyi arttırmaktadır. Sürekli ve etkili denetim için trafik denetimine trafik polisine katılması yanında genel zabıta ve jandarmanın da denetime katılması sağlanabilir. Türkiye’de personel yetersizliğinin bir sebebi de eskortluk hizmetinin gerek şehir içi gerekse şehir

dışı trafik kuruluşlarının mesaisinin büyük bölümünü kaplamasıdır. Bu hizmetin asgariye indirilmesi için gerekli tedbirler alınmalıdır. Trafik polisinin - kanunca verilen- asli görevine dönebilmesi için büro görevlerine sivil personel atanmalıdır.

Trafik personelinin hizmetlerinde daha verimli ve güler yüzlü, görevinde dikkatli olmasını sağlamak üzere 24 saatte 8 saat görev yapacak şekilde düzenlemeler getirilmelidir (9).

“Denetimde bulunacak personel özenle seçilmelidir.”

Denetimde bulunacak personelin niteliği de denetimin niteliğini belirler. Personelin yol kullanıcılarının tutumunu değiştirebilmek için yeterli iletişime imkan sağlaması gereklidir. Önyargı ile yaklaşan personel yol kullanıcısı ile arasındaki iletişim bağına koparır. Neticede denetim ile amaçlanan hatalı tutumun kaldırılması sonucuna ulaşamaz. Aynı zamanda personeldeki diğer olumsuz etkiler motivasyon eksikliği, bilgisizlik vs. denetimin neticelerini etkiler (21).

Polisin, eğitim ve sayısı kadar şu özellikleri de denetimde etkilidir:

- Olaylara süratle yaklaşıp, analiz yaparak karar vermek,
- Politik ve yönetim baskılarından etkilenmemek,
- Olaylar ve kişiler karşısında tarafsız olmak, dürüst, zeki, sağlıklı ve kişisel çıkarları düşünmemek,
- Daima suçsuz ve hatasız olduğunu söyleyebilecek kişilere ve karşısındakiler suçlamalarına karşı soğukkanlı, nazik ve görevinin gerektirdiği ciddiyette olmak,
- Sorumluluğunu, bunun sınırlarını ve yetkilerini iyi bilmeli ve böylece trafik düzenlemesini ve denetimini ustalıkla yapabilmelidir (22).

1997 yılında ticari taşıt şoförleri üzerinde yapılan bir çalışma da sürücülerin %63'ü hatalarına rağmen cezasız geçiş yapılabildiğini ifade etmişlerdir (22). Bu bir anlamda oldukça yüksek bir hoşgörüyü yol kullanıcılarına sunmaktadır. Bununla birlikte şoförlerin %24'ü ise trafik kurallarını ihlal ettiklerinde hiçbir polis müdahalesi ile karşılaşmadıklarını belirtmişlerdir. Aynı zamanda trafik kuralı ihlal edildiğinin gözlenmesine rağmen, farklı derecelerde de olsa trafik polislerinin %76'sinin ceza vermeyebildiği anlaşılmaktadır.

Bu sonuçlar “suç ve ceza” kavramları ile “trafik polisinin işlevi” konusunda cevaplandırılması gereken önemli sorunların olduğunu ortaya koymaktadır.

Trafik kurallarının ihlallerine $\frac{1}{4}$ oranında bir oranda polis müdahalesinin yapılabildiği anlaşılmaktadır. Bu durum Türkiye'deki trafik denetiminin iyi yapılamadığı, önemli sorunlar bulunduğu izlenimini vermektedir.

Yine farklı derecelerde de olsa şoförlerin %77'sinin trafik polisleri tarafından verilen cezayı hak etmediklerini belirtmektedir. Ancak yine aynı çalışma şoförlerin %11'nin trafik cezalarındaki kanun maddelerini hiç bilmediklerini, %48'inin bir kısmını bildiğini göstermiştir (23). Bu rakamlar ve şoförlerin içinde bulunduğu ön yargı ile polisin davranışını değerlendirdiğini hiçbir zaman akıldan çıkarılmamalıdır.

Yine aynı çalışmada ticari araç şoförleri farklı derecelerde toplam %79 olarak polisin etkili olduğunu belirtmektedirler. Denetimleri sağlıklı bulanların oranı ise %62'dir. Anlatımlarda polis ile şoförler arasındaki en önemli sorunlar;

- Adamına göre davranmak,
- Dinlemeden ceza yazmak,
- Nazik davranmamak ,
- Keyfi ceza yazmak,
- Hor görmek,

- Halkla ilişkiler,
- Yardımcı olmamak,
- Trafikte yetersiz kalmak, olarak ifade edilmiştir.

Görüldüğü gibi trafik polisi ile şoförler arasında en önemli sekiz sorundan ilki adamına göre davranmaktır. Bu sorunun giderilmesi denetimde bulunanlar üzerindeki her türlü siyasi ve idari baskının kaldırılması ile gerçekleştirilir.

İlk sorunun temel sebebi “objektif davranmama” olmasına rağmen ikinci meselede ile şoförler polisin “dinlemeden ceza “yazdıklarından şikayetçidirler. Şoförlerin bu davranışı ancak, ussallaştırma ile açıklanabilir. Polis görevini yaparken şoförün açıklamalarını ve/veya bahanelerini) dikkate almamaktadır. Yapılması gereken de budur. Şoförün işlediği fiil suç teşkil ediyorsa mutlaka cezası tutanakla tespit edilmelidir.

Diğer önem arz eden bir sorun ise keyfi cezalandırmadır. Her ne kadar bu konuyu şoförlerin objektifliği ile birlikte incelenmesi gerekiyorsa da , böyle bir durumun söz konusu bile olmaması için denetimlerinde denetimi yapılmalıdır.

Eldeki diğer meseleler ise polisin yol kullanıcıları ile olan ilişkilerinin düzenlemesi ile giderilebilir. Çalışma, polisin şoförleri kullandığı aracın değeri ve kılık kıyafetine göre değerlendirdiğini ortaya çıkarmıştır. Sürücülerin %90'ı bu konuyu vurgulamıştır.

Çalışmada dikkat edilmesi gereken bir hususta çalışmaya katılan şoförlerin %54'nün beş yıllık ilkokul mezunu olduğudur. Polisin yol kullanıcıları ile kurduğu diyalogda özellikle bu unsura dikkat etmelidir.

“Cezalandırma ihlali takip etmelidir (on-spot fines).”

Denetimden istenilen sonucun alınabilmesi için hatalı davranışlar görüldükleri yerde cezalandırılmalılardır (9). Yerinde cezalandırmanın diğer yol kullanıcıları üzerindeki dramatik etkisi asla göz ardı edilmemelidir (7). Hollanda da yapılan bir radar ile hız kontrol denetiminde 90 km/s hız sınırı üzerinde seyreden araç miktarı %45-50 bulunmuştur. Radar kontrolü ile denetime başlanıldığında, bilgilendirme kampanyalarının da etkisiyle bu sayıda %10'luk bir azalma tespit edilmiştir. Denetime sabit kontrol uygulaması da eklenince fazladan %5'lik bir azalma daha tespit edilmiştir. Üç hafta sonra, denetimde sadece tanıtım yapılan denetim yerlerinde, uygulama öncesi duruma dönülürken, sabit uygulama yapılmış yerlerde etki oranı halen %10 civarında olmuştur (24).

“Denetimin denetimi mutlaka yapılmalı ve elde edilen sonuçlar değerlendirilerek yeni yaklaşımlar belirlenmelidir.”

Özellikle ekiplerin hareketli denetim süresince görevini yerine getirip getirmediği dikkatle izlenmelidir. Ancak amirlerin bu ekiplerin kullandıkları yakıttan tasarruf etmeyi düşünebildiklerini, hatta bu ekiplere sabit denetim yaptırarak yaptıkları tasarrufu, amirlerine şirin gözükmek maksadıyla tahsis edilen yakıtı devlete geri iade ettikleri bilinen bir gerçektir. Böyle iyi niyetli tutumlara rağmen işlenen fiil görevi aksatmak ve ifa etmemek olarak görülmeli, bu tutum yetersiz denetim sonucu önlenemeyen kazalarla birlikte değerlendirilmeli, denetimin denetimi mutlaka yapılmalı ve kanuni uygulamalardan kaçınılmamalıdır.

“Trafik denetimlerinde teknolojiden mutlaka faydalanılmalıdır.”

Trafik polisinin daha etkin kontrol yapabilmesi ve trafik suçları ile daha iyi mücadele edebilmesi için trafik kontrollerinde kullanılan (radar, troffi-phot, kapalı devre televizyonları, -ITS) modern cihazlarla donatılması gerekir.

Bilhassa hız kontrollerinde kullanılan radar cihazlarının aşırı hız sebebiyle kazaların meydana geldiği şehir içi ve şehir dışı yol kesimlerine sabit şekilde konulması sağlanmalıdır.

Karayolu kullanıcıları, insan tarafından yapılan denetimlerde hatalarının tespit edilmemesi ve ceza almamaları konusunda şansları olduğunu çok iyi bilmektedirler. Buna rağmen merkezi bir sistemin bilgisayarına bağlı radar ve kapalı devre televizyon sistemlerince izlenen sürücülerin bu tür bir denetimi “atlatma” imkanları asla yoktur.

Akıllı Trafik Sistemlerince (ITS) yapılan trafik denetimleri karayolu kullanıcılarının algılanan yakalanma riskini oldukça arttırmaktadır. Bir bakıma yol kullanıcılarını “ağabey izlemektedir”. Bunun amacı 1984 romanındaki gibi kusursuz bir toplum elde etme amacından, özel hayatın kısıtlanmasından ziyade; bilinçaltınca trafik suçunun işlenmesinin engellenmesi çabasıdır.

Almanya otoyollardaki trafik denetimini yolun geliş ve gidiş bölümleri arasına yerleştirilmiş güneş enerjisiyle çalışan, kumanda edilebilen Trafik Bilgi Panoları ile yapmaktadır. Bunlar üzerinde video kamera, fotoğraf makinesi ve radar bulunmaktadır. Böylece hız limiti ihlalleri çok kolaylıkla ve düşük maliyetle tespit edilmektedir. Böyle bir panonun maliyeti 550 000 DM. Buradan tahsil edilecek yıllık ceza ise 20 milyon DM. ‘dir (25).

Singapur’da kırmızı ışık ihlalinin fotoğraf makineleriyle tespit edilmesi kırmızı ışık ihlallerini %40 azaltmıştır (26). Avustralya’nın Victoria eyaletinde bu makineler kazalarda %3 azalma sağlamıştır. Norveç’teki bir otomatik hız uygulaması çalışması hız sınırı 80 km/s. olan bir yolda ortalama hızın 90 km/s. azaldığını göstermiştir. Hollanda’da alkometrenin kullanılması mağduriyet oranını kabaca %20’den %10’a düşmüştür.

Kuzey Kore’de 4 ay süresinde 39 istasyonda uygulanan ITS denetiminin sadece hız ihlallerine yönelmesi neticesinde 200 000 ihlal tespit edilmiş, 12 milyon US\$ tahsil edilmiş ve ölümlerde % 57 azalma görülmüştür (27).

4. TÜRKİYE'DEKİ TRAFİK DENETİMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE TEŞKİLATLANMA

4.1. Yasal Mevzuat

Parlamento tarafından çıkarılan yasalar ve idare tarafından yapılan düzenlemeler ve tamimler olmak üzere iki tip standart kategori vardır.

Türkiye'de yasama organınca, 01 Mart 1926 tarihinde kabul edilerek, 13 Mart 1926 da yayımlanan ve 01 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren 765 sayılı TCK'nun 564. ve 565. maddeleri ile getirilen hükümlerle mal ve can emniyetini tehlikeye düşürecek şekilde taşıt kullanılmasını takip ve kontrol etmek üzere ilk defa genel zabıtaya yetki verilmiş ve bazı cezai müeyyidelerin uygulanmasına başlanmıştır.

Daha sonra trafik ile ilgili görevler, 14 Nisan 1930 gün ve 1471 sayılı resmi gazetede yayımlanan 1580 sayılı belediye kanunu ile belediyelere verilmiştir.

Ancak trafik hizmetlerinin belediyelerce yapılması, her belediyenin diğerlerine uymayan kurallar uygulamasına, araçların teknik muayenelerinin gereği gibi yapılamamasına sürücü belgesi sınavlarında müsamaha edilmesine, şehirlerarası yollar ile kırsal kesimlerde trafik kontrol ve denetimlerinin yapılamamasına neden olduğu görüldüğünden yeni önlemler alınması zorunluluğu ortaya çıkmıştır.

Bu amaçla, 14 Temmuz 1934 gün ve 2751 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 2559 sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanununun 19. Maddesinde "Polisin sokak, meydan ve umuma mahsus yerlerde intizamı temin ve seyrüsefer talimatnamesindeki mesafelere uygun olmayan nakil vasıtalarını işletmekten ve bu vasıtaları sarhoş olarak veya seyrüseferin intizam ve selametini bozacak surette idare edenleri çalıştırmaktan men edeceği" hakkında bir hüküm mevcut ise de, seyrüsefer kaide ve nizamlarını

tespit eden esas hükümler bulunmadığından bu hükmün verimi tam alınamamıştır.

Karayollarını, ülkenin taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak düzeye getirmek ve alt yapıyı gerçekleştirmek üzere 11 Şubat 1950 tarihinde kabul edilen ve 01 Mart 1950 tarihinde yürürlüğe giren 5539 sayılı kanunla Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur.

Böylece, karayolu altyapısı hızla gerçekleştirilmeye başlanmış, zamanla yol kullanıcılarının çoğalması sonucu meydana gelen trafik kazalarının can ve mal güvenliğini artan bir şekilde tehlikeye düşürmesi ve hatta tehdit etmeye başlaması nedeniyle karayolu trafiğinde bir düzenleme ve kontrol sistemi getirmek üzere hazırlanan kanun tasarısı 11 Mayıs 1953 tarihinde yasama organınca kabul edilerek 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak 18 Mayıs 1953 gün ve 8411 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

6085 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3. Maddesinde trafiğin tanzim ve murakabesinin Emniyet Genel Müdürlüğüne teşkil edilecek bölge ve il trafik zabıtasınca yapılacağı, ayrıca merkezde ve teşkilatında şube müdürlüğü bulunan il emniyet müdürlüklerinde trafik şubesi ve diğer il emniyet müdürlüklerinde de trafik büroları kurulacağı hükme bağlanmıştır.

Bu kanunla Emniyet ve Karayolları Genel Müdürlüklerine mevcut görevlerine ilave olarak yeni görevler verilmiş, şehirlerde trafik düzenine ait kararları almak üzere “İl Trafik Komisyonları” kurulmuştur.

Ayrıca belediyelere şehir içinde trafiğin düzenlenmesine ve alt yapının yapılmasına ilişkin yükümlülükler getirilmiştir.

6085 sayılı Karayolları trafik kanununun 76. maddesiyle 1580 sayılı belediye kanununun karayolları trafiğine ilişkin hükümleri kaldırılmıştır.

6085 sayılı Karayolları trafik kanunu ile:

- Trafik suçlarına ilişkin cezaların istisnasız olarak mahkemeler tarafından verilmesi,
- Trafiğin tanzim ve kontrolünün motorlu araçlarla donatılmış trafik zabıtası tarafından yapılması,
- Teknik muayene ve kontrollerin, trafik güvenliği donatımı ve bunların sürekli hale getirilmesi işinin Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılması benimsenmiştir.

6376 sayılı kanunla (Resmi Gazete 20.3.1954 18663) Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Teşkilatı, 6376 sayılı kanunla (Resme Gazete 20.3. 1954 18664) Karayolları Trafik Fen Heyeti kurulması karara bağlanmıştır.

6406 sayılı kanunla (Resmi Gazete 21.3. 1954 18664) Trafik mahkemeleri kuruluş kanunu çıkarılmıştır.

Bilahare 6085 sayılı kanunun 77. maddesi 6498 sayılı kanunla değiştirilerek, yürürlüğe giriş şekli 4 yılda kademeli olarak yeniden tespit edilmek üzere Bakanlar Kuruluna yetki verilmiştir.

Trafik Hizmetlerinde görülen bazı aksaklıklar nedeniyle, 1981 yılında İçişleri Bakanlığınca, karayolu trafiği yönünden günün ihtiyaçları ve ülke şartlarına ve uluslararası antlaşmalara uygun olarak bütün konuları kapsayacak şekilde hazırlanan yeni Karayolları Trafik Kanunu tasarısında teknik konu ve ortak hükümler için yabancı ülke mevzuatlarından yararlanmıştır.

Bu tasarı, Danışma Meclisi ve Milli Güvenlik Konseyi ihtisas komisyonlarında daha da olgunlaştırılarak 13.10.1983 tarihinde Milli Güvenlik Komisyonlarında kabul edilmiş, 18 Ekim 1983 gün ve 18195 sayılı

resmi gazete de yayımlanarak 18.06.1985 tarihinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak yürürlüğe girmiştir.

18.06.1985 tarihinde yürürlüğe giren yeni Karayolları Trafik Kanunu ile uzun ve kısa dönemli çok yönlü tedbirler getirilmeye çalışılmıştır. Bu kanunla Trafik hizmetlerinin yürütülmesi konusunda yeni bir teşkilatlanmaya gidilmiştir.

Bu kanunla, trafik kazalarının bilimsel esaslara göre tespit edilmesi, trafik suçu işleyenlerin her zaman her yerde yakalanabileceği imajının verilmesi ve karayolları üzerinde devletin varlığı ve otoritesinin hissedilmesini sağlayacak şekilde trafik zabıtasına önemli görev ve yetki verilmiştir.

Ayrıca, alt yapı hizmetleri gibi teknik hizmetlerin geliştirilmesi, yolların daha güvenli hale getirilmesi, eğitim ve sağlık alanlarında Bayındırlık ve İskan, Milli Eğitim, Sağlık, Ulaştırma, Tarım Orman ve Köy işleri Bakanlıkları ile belediyelere, il ve ilçe trafik kuruluşlarına önemli görev, yetki ve sorumluluklar verilmiştir.

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile getirilen temel yenilikler şunlardır:

Trafik kuralının insan, araç ve yol gibi unsurlar açısından değerlendirilmesi yapılarak ilgili kuruluşların yetki ve sorumlulukları yeniden belirlenmiştir.

Sürücü adaylarının yetiştirilmesi amacı ile, sürücü kursları açılması hükmü getirilmiştir.

Milli Eğitim Bakanlığınca ilköğretim ve orta dereceli okulların ders programlarına yeteri kadar zorunlu trafik dersleri konulması esası getirilmiştir. Öğrencilerin Trafik Güvenliğini sağlanması amacıyla okul geçidi görevlilerinin yetkili kılınması kararlaştırılmıştır.

Trafik polisine, sürücüsü tespit edilemeyen araçların kural ihlali yapması halinde, aracın tescil plakasına göre tutanak düzenleme yetkisi verilmiştir.

Taşıtların teknik yönden daha bilimsel esaslara göre muayeneye tabi tutulmaları sağlanmıştır. Karayolu Trafik Güvenliğini arttırıcı çeşitli çalışmalar yapılmakta olup, konu ile ilgili günün ihtiyaç ve şartlarına göre yasal düzenlemelere gidilmektedir. En son 4199 ve 4262 sayılı yasal düzenlemelerle bazı yenilikler getirilerek sorunun çözümlenmesine çalışılmaktadır. Kanunla ve karayolu taşımacılığı düzenlemeleriyle getirilen suçlar, adli ve idari suçlardır (29).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda; 4199 ve 4262 sayılı kanunlarla 1997 yılında yapılan değişikliklerle J. Gn.K.lığına da, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle trafiği denetleme ve düzenleme görevi verilmiştir.

4.1.1. Kanunlar

Türkiye'deki trafik ile ilgili kanunlar aşağıya sıralanmıştır.

- 2918 Sayılı Karayolları Kanunu.
- 1593 Sayılı Erişme Kontrolü Karayolu Kanunu.
- 237 Sayılı Taşıt Kanunu.

4.1.2. Yönetmelikler

Türkiye'deki trafik ile ilgili yönetmelikler aşağıya sıralanmıştır.

- Karayolları trafik yönetmeliği.
- Trafik işaretleri hakkında yönetmelik.
- Karayolu trafik güvenliğinin sağlanması yönünden, yolun yapısında yapılacak her türlü çalışmalarda alınacak tedbirler ile karayolu dışında,

kenarında veya üzerinde levhalar, ışıklar ve işaretlemeler hakkında yönetmelik.

- Karayolu kenarında yapılacak ve açılacak tesisler hakkında yönetmelik.
- Ticari araçlarda reklam bulundurulması hakkında yönetmelik.
- Araçların imal, tadil ve montajı hakkında yönetmelik.
- Araçların muayeneleriyle muayene istasyonlarının açılması ve işletilmesi hakkında yönetmelik.
- Tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınması hakkındaki yönetmelik.
- Karayolları trafik garanti fonu yönetmeliği.
- Trafik para cezalarının tahsilinde ve takibinde uygulanacak esas ve usuller ile kullanılacak belgeler hakkında yönetmelik.
- Motorlu taşıt sürücüleri kursu yönetmeliği.
- Trafik hizmetleri geliştirme fonu yönetmeliği.
- Ticari taşıt kullanma belgesi yönetmeliği.
- Ticari taşıt kullanma belgesi eğitim ve sınav yönetmeliği.
- Fahri trafik müfettişliği görev ve çalışma yönetmeliği.
- Otopark yönetmeliği.
- Karayoluyla şehirlerarası yolcu taşımaları hakkında yönetmelik.
- Karayoluyla uluslararası yolcu ve eşya taşımaları hakkında yönetmelik.
- Tehlikeli atıkların kontrolü yönetmeliği.
- Okul servis araçları hizmet yönetmeliği.
- Karayolu güvenliği yüksek kurulu kuruluş, görev ve çalışma yönetmeliği.
- Egm trafik hizmetleri başkanlığı merkez ve taşra trafik kuruluşları görev ve çalışma yönetmeliği.
- Trafik araştırma merkezi müdürlüğü'nün kuruluş, görev ve çalışma yönetmeliği.
- Tekerlekli araçlar ile bu araçlara takılan ve/veya araçlarda kullanılan aksam ve parçalar ile ilgili teknik mevzuatın uygulanmasına dair yönetmelik.

4.1.3. Yönergeler

İçişleri Bakanlığı'nın trafik kontrollerine ilişkin yönergesi bulunmaktadır.

4.2. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Uygulama Alanı, Görev ve Yetki Verdiği Kurullar, Kuruluşlar ve Komisyonlar

4.2.1. Kuruluşlar

Konu ile ilgili kuruluşlar ve görevleri aşağıda kısaca özetlenmiştir.

İçişleri Bakanlığı Jandarma Genel Komutanlığı; trafik denetimi, düzenlemesi, yönetimi ve kaza tetkiki, istatistiklerini tutmak.

İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü; trafik denetimi, trafiği düzenlemek, yönetmek, araçların kayıt ve tescilini yapmak, sürücü sicillerini tutmak, istatistikler çıkarmak, sürücü belgelerini vermek.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı; yapım ve bakımından sorumlu olduğu yol ağını trafik güvenliği yönünden işaretlemek, işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak, Taşıt tekniği ile ilgili görüş vermek, trafik kazalarının oluş nedenlerine göre yapısal tedbirler almak, altyapı projelerini geliştirmek, araçların ağırlık kontrollerini yapmak, teknik muayenelerini yapmak.

Karayolları Genel Müdürlüğü; yapım ve bakımından sorumlu olduğu yol ağını trafik güvenliği yönünden işaretlemek, işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak, taşıt tekniği ile ilgili görüş vermek, trafik kazalarının oluş nedenlerine göre yapısal tedbirler almak, altyapı projelerini geliştirmek, araçların ağırlık kontrollerini yapmak, teknik muayenelerini yapmak.

Milli Eğitim Bakanlığı; motorlu taşıt sürücülerinin yetiştirilmesi, sınavının yapılması ve sertifika verilmesini sağlamak, okul öncesi okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenlemek.

Sağlık Bakanlığı; karayolunda meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk yardım ve acil yardım hizmetlerini planlamak, uygulamak, ilk yardım istasyonları kurmak, acil yardım ambulansları bulundurmak.

Ulaştırma Bakanlığı; karayolu taşımasına ilişkin koordinasyonu sağlamak.

Adalet Bakanlığı; yasal düzenlemeler ve uygulamaları takip etmek.

Tarım ve Köy işleri Bakanlığı; yapım ve bakımından sorumlu oldukları yollarda trafik güvenliği ile ilgili tedbirleri almak.

Orman Bakanlığı; yapım ve bakımından sorumlu oldukları yollarda trafik güvenliği ile ilgili tedbirleri almak.

Radyo, Televizyon Üst Kurulu; yayın denetimi ve yayınla eğitime yardımcı olmak

Yerel Yönetimler; yapım ve bakımından sorumlu olduğu yollarda trafik güvenliğini sağlamak, tedbirler almak, planlama ve düzenleme yapmak(38).

4.2.2. Kurullar

Konu ile ilgili kurullar ve görevleri aşağıda kısaca özetlenmiştir.

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu; Başbakanın başkanlığında, Adalet, İçişleri, Maliye, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık, Ulaştırma, Orman Bakanlığı ve Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğünün bağlı olduğu Bakan ile Jandarma Genel Komutanı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı

Müsteşarı, Emniyet Genel Müdürü ve Karayolları Genel Müdüründen oluşur. Bu kurul, karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulatmak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla kurulmuştur. Kurulun sekreteryası görevi Emniyet Genel Müdürlüğünce yapılır. Yani yasanın getirdiği ve yaptırım gücü olan bu kurulda hiç uzman bulunmamakta, alt kurul doğrudan temsil edilmemekte, bu kurula sonuçlar ve bilgiler dolaylı olarak ulaşmaktadır. Bu kurulun araştırmacılarla hiç teması bulunmamaktadır.

Karayolu ve Trafik Güvenliği Kurulu; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanının başkanlığında, Karayolu Güvenliği Yüksek Kuruluna katılan kamu kurumlarının en az daire başkanı seviyesinde görevliler, Jandarma Genel Komutanlığı, Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisi ile İçişleri Bakanlığınca uygun görülen trafikle ilgili üniversiteler, Türkiye Mimar ve Mühendis Odalar Birliği, Türkiye Trafik Kazaları Önleme Derneği ve Trafik Kazaları Yardım Vakfının birer temsilcisi ve Başkent Büyükşehir Belediye Başkanından oluşur. Kurulun, Trafik Güvenliğinin sağlanması için her konuda öneride bulunma ve koordinasyon sağlanması gibi görevleri olmasına karşın, herhangi bir yaptırım yetkisi bulunmamaktadır. Bu kadar görev yüklenen bu kuruldan hiç kimse üst kurula katılamamaktadır.

İl ve İlçe Trafik Komisyonları; İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde illerde Vali veya Vali Yardımcısı başkanlığında, belediye, emniyet, jandarma, milli eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri, valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşlarının birer temsilcilerinden oluşan il trafik komisyonu, ilçelerde kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı ilçe trafik komisyonu kurulur. Bu komisyonun trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak, yolcu ve yük

taşıtları ile ilgili çalışacağı güzergahı tespit etmek, otopark yerleri tespit etmek, yolların kapatılması, konulacak trafik işaretlerinin belirlenmesi gibi konularda görev ve yetkiye sahiptir. Bu kurulda da uzmandan fazla, konunun tarafları, kararlardan çıkar ya da zarar görecektir unsurlar bulunmaktadır (38).

UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi); Büyükşehir Belediye Başkanının Başkanlığında, Büyükşehir Belediyelerinin ulaşım ve yatırımla ilgili işletmeleriyle bağlı kuruluşların genel müdür veya müdürleri, ulaşım hizmet ve yatırımlarıyla ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının büyükşehirdeki genel müdür veya bölge müdürleri, görev alanına giren konuların görüşülmesi sırasında ilçe belediye başkanlarının, asli ve sürekli üye olarak katılmaları ile kurulur. UKOME, Büyükşehir dahilindeki raylı-raysız her türlü kara ve deniz taşımacılığını etkili bir şekilde sonuca ulaştırma, ulaşım planı yapmak, toplu taşıma araçlarının bilet tarifeleri, yol ve kavşak sinyalizasyon planlarını denetlemek, il trafik komisyonları ile gerekli koordinasyonu sağlamak konularında görev ve yetkiye sahiptir.

4.3. Trafik Zabıtasının Görev, Yetki ve Teşkilatlanması

Trafik zabıtasının asli görevi trafik hizmetlerini yürütmektir. Trafik zabıtası görevi sırasında karşılaştığı acil ve zorunlu hallerde genel zabıta görevi yapmakla da yetkilidir.

Mülki idare amirlerince, emniyet ve asayiş bakımından zorunlu görülen haller dışında, trafik zabıtasına genel zabıta görevi verilmez, araç gereç ve özel teçhizatı trafik hizmetleri dışında kullanılamaz.

Trafik zabıtası, trafik düzeni ve güvenliği açısından karşılaştıkları ve tespit ettikleri suçlara el koyarak; trafik suçu işleyenler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenler ve düzenlenen tutanaklardan, mahkemelik suçlara ait olanların ilgili mahkemeye, para cezası tahsil ve takibini gerektirenlerin de

ilgili kuruluşuna iletilmesini sağlarlar. Tutanaklar; mahkemelik olanlar için suç, para cezaları için ceza tutanağı olmak üzere iki şekilde olur. Trafik zabıtası tesbit edilmiş para cezaları için olay yerinde tahsil yapılabilir.

Trafik zabıtası, karşılaştığı trafik suçunun niteliğine göre (hafif suçlar için) yolu kullananları eğitici ve öğretici uyarılarda bulunur. Yapılan bu uyarılar ile, yolu kullananlarda istenilen tutum ve davranış değişikliği gözlenmezse, suçların karşılığı olan ceza-i müeyyideler uygulanır.

Tutanakların düzenlenmesine ve yapılacak diğer işlemlere ait uygulamalar "Trafik para cezalarının tahsilinde ve takibinde uygulanacak esas ve usuller ile kullanılacak belgeler hakkında yönetmelik " esaslarına göre yapılır.

Sürücülerin işlediği trafik suçu için, işlenmiş olan suçun özelliğine göre, yalnız idari veya adli işlem yapıldığı gibi, hem idari hem de adli işlem aynı anda yapılabilmektedir.

Örneğin, Karayolu Trafik Kanununun 36. maddesine göre, sürücü belgesiz araç sürenlerin ve sürölmesine izin verenlerin Trafik zabıtası tarafından para cezası ile tecziye edildiği gibi, bunlara mahkeme tarafından da hafif hapis cezası verilebilmektedir.

Trafik suçlarına, ağırlığına göre verilecek ceza miktarı ve bu cezayı uygulayacak kuruluş Karayolları Trafik Kanununda belirtilmiştir. Bu çerçevede trafik zabıtası tarafından olay yerinde trafik ceza tutanağına göre para tahsili yapılmaktadır. Tahsilat derhal yapılamadığı takdirde düzenlenen ceza tutanağının bir örneğinin ilgiliye verildiği veya tebliğ edildiği tarihten itibaren 10 gün içinde ödenmesi gerekir. 10 gün içinde ödenmeyen para cezaları 2 katına çıkar ve ödeme süresi 10 gün daha uzar, bu süre içinde de ödenmeyen para cezaları 3 katına çıkar. Uzama süresi içerisinde de ödenmeyen para cezaları 6183 sayılı kanun hükümlerine göre 3 kat olarak takip ve tahsil edilir.

Trafik zabıtası;

- Trafiği tehlikeye düşürecek, engel olacak şekilde veya yasaklanmış yerlerde park eden araçlara,
- Trafik kural ve yasaklarını aykırı davranışları belirlenmiş bulunan, sürücüsü tesbit edilemeyen araçlara,
- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 26/1-2, 31/b, 36/son ve 49. maddeleri hükümlerine uymayan araçları kullanan sürücüler, aynı zamanda araç sahibi değilse, araç sahiplerine aynı miktar kadar, tescil plakasına göre tutanak düzenler.

Trafik zabıtasının, karşılaştığı trafik suçunun niteliğine göre olay yerinde yapabileceği müdahaleler ve işlemler, Karayolları Trafik Kanununda ve buna bağlı olarak çıkartılan yönetmelikte ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidirler.

4.3.1. Trafik polisi ve jandarmanın görev ve yetkileri

Trafik polisi ve Jandarmanın trafik hizmetlerinde görevli personeli; trafiğin düzenlenmesi ve trafik suçlarına el konulmasına ait olarak kendi sorumluluk sahalarında;

- Kontrolünden sorumlu olduğu karayolları üzerinde araçları ve bu araçlarda bulundurulması gereken belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek, duran veya akan trafiğin düzenlenmesini ve yönetilmesini sağlamakla,

- Meydana gelen trafik kazalarına el koymak, kazanın oluş nedenlerini tüm kusurlu unsurlara göre inceleyerek, iz ve delillerini tespit etmek, adli işlemlere ve istatistiki bilgilere esas olmak üzere kaza tespit tutanağı tanzim etmek veya ettirilmesini sağlamakla,
- Ölüm veya yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarında, kazazedelere ilk ve acil yardımın yapılmasını, en yakın sağlık kuruluşuna götürülmesini, götürülmesi sağlık yönünden sakıncası bulunan yaralıları için, sağlık personelinin olay mahalline getirilmesini sağlamakla,
- Trafik kazaları sonucu yolun trafiğe kapanmış olması halinde, kazaya ait iz ve delilleri kaybolmayacak şekilde işaretlemek, trafik güvenliği yönünden gerekli tedbirleri almak ve yolun trafiğe açılmasını sağlamakla,
- Şehirlerarası akaryakıt istasyonlarında bulundurulması mecburi görülen ilk yardım malzemeleri ile karayolları üzerinde açılacak tesislerle ilgili yönetmelik hükümleri uyarınca, taşıtlar için bulundurulması mecburi tutulan malzemeleri kontrol etmek, noksan veya uygun durumda bulundurmamaları hakkında gerekli yasal işlemlerin yapılmasını sağlamakla,
- Meydana gelen trafik kazalarını oluş nedenlerine göre incelemek, tüm kusurlu unsurlara göre değerlendirmek ve sonuçlarına göre gereken tedbirleri almak ve gerektiğinde ilgili kuruluşlara bilgi vermekle,
- Karayolları Trafik Kanunu'nun suç sayıldığı bir fiilden dolayı sürücüler hakkında, suç veya ceza tutanağı düzenlemek, mahkemelik suç tutanaklarının bir örneğini (7) iş günü içinde yetkili mahkemeye, trafik para cezası tutanaklarını ise (7) gün içinde takip ve tahsili için ilgili mal sandığına göndermek, tutanakların kaydedildiği listeleri ise, örneğine uygun olarak tanzim ve tasdik ederek Emniyet Genel Müdürlüğü Bilgi İşlem Merkezine intikal ettirmek üzere ilgili trafik kuruluşuna gönderilmesini sağlamakla,

- Karayolları Trafik Kanunu'nun 116ncı maddesi uyarınca sürücüsü tespit edilemeyen araçların tescil plakalarına göre tutanak düzenlemek, işlemiş olan suç mahkemece ceza tayinini gerektiriyorsa, tutanağın mahkemeye, trafik zabıtasının yetki sınırları içerisinde kalan suçlardan ise adres tespiti için sürücü veya sahibine tebligat yapılmak üzere aracın tescilinin yapıldığı İl Trafik Kuruluşuna göndermekle,
- Sorumluluk sahaları üzerindeki karayollarında yapılacak milli ve milletlerarası yarış ve koşularla ilgili olarak bu yönetmelikte belirlenen esaslar doğrultusunda gerekli trafik tedbirlerini almak ve koşuların güvenli şekilde yürütülmesini sağlamakla,
- Sorumluluk alanlarının kesin hatları ile belirlenmesini sağlamak, icabında trafik zabıtası ile müşterek kontroller yapmak amacı ile mülki amire teklif ve önerilerde bulunmak, bu konuda hazırlanarak mülki amirce onaylanıp yürürlüğe konulan protokolle verilen görevleri yapmakla,
- Mevsim şartlarına, milli ve dini bayramlara, turizm bölgeleri ve mevsimlerine, haftanın günlerine ve günün muhtelif saatlerine göre trafiğin arz ettiği genel durum dikkate alınarak, kontrol hizmetlerinin kendi sorumluluk sahasındaki tüm yollara yaygınlaştırılması ve devamının sağlanması amacıyla günlük, aylık veya mevsimlik kontrol programları hazırlamak ve uygulanmasını yapmakla,
- Karayolları genel müdürlüğü yol ağı ve dışındaki yollarda trafik düzenlemede kullanılan işaret levhaları, ışıklı ve sesli işaretler, yer işaretlemeleri ile benzeri trafik işaretlerinin görülen eksikliklerini ilgili kuruluşlara bildirmekle,

- Ayrıca, Karayolları Trafik Kanunun ve bu kanuna göre çıkarılmış olan yönetmeliklerle jandarmaya verilen diğer görevleri yapmakla,
- Çeşitli kişi, kurum ve kuruluşlara, karayolu yapısında yapılacak çalışmalar sırasında ve çalışma mahallinde trafik akımı ve güvenliği yönünden, Karayolları trafik kanunu ve bu kanuna göre çıkarılmış yönetmeliklerde belirlenen tedbirlerin alınması, yeterli ve uygun olmaması veya yolun yapım ve bakımından sorumlu kuruluşun talebi halinde, gerekli tedbirleri aldirmek, bu çalışmalar sırasında meydana getirilen tehlikeli durum ve engelleri, bütün sorumluluk bunları yaratan kişilere ait olmak üzere, ortadan kaldirmek ve yapılan masrafları sorumlulara ödettirilmesine ait işlemleri yürütmekle görevli ve yetkilidir.

Yukarıda sayılan görevlere ilave olarak trafik polisi;

- Araçların tescil işlemlerini yaparak belge ve plakalarını vermek,
- Sürücülerin belgelerini vermek,
- Ülke çapında taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, teknik ve hukuki değişikliklerini işlemek, istatistiki bilgileri toplamak ve değerlendirmekle görevli ve yetkilidir.

Bu yetkiler ;

- Emniyet Genel Müdürlüğünün;Trafik zabıtası personeli, Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 7. Maddesindeki esaslara uygun olarak diğer birimlerdeki Emniyet hizmetleri sınıfı personeli,
- Jandarma Genel Komutanlığının bu yönetmeliğin 8. Maddesi esaslarına göre yetkili kıldığı personeli;
- Karayolları Genel Müdürlüğünün yetkili kıldığı personeli tarafından kullanılır.

Ayrıca, sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle sorumlu olan yetkililere yardımcı olmak üzere, Karayolu Trafik Kurulunca önerilen ve Karayolu Trafik Güvenliği Üst Kurulunca uygun görülen kişilere valilerce "Fahri Trafik Müfettişliği" görevi verilmektedir.

Bu yetkiler kapsamında; denetimin önemli bir unsuru olan cezalandırma konusundan da bahsetmenin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Karayolları Trafik Kanununda yazılı trafik suçlarını işleyenler hakkında, suçun niteliğine göre ceza miktarı ve uygulayacak kuruluş, kanunla belirtilmiştir. İdare tarafından verilecek cezalar ise işlenen trafik suçunun ağırlığına göre, para cezası, ceza puanı, ve aracı trafikten men cezası olarak uygulanır.

Uluslararası ikili veya çok taraflı anlaşmalar uyarınca, diplomatik muafiyeti olan yabancı kişiler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlenmesini gerektiren durumlar ile çeşitli ülkelerdeki değişik uygulamalar dikkate alınarak trafik görevlilerince yapılacak işlemlerin yürütülmesi ve uygulanması esasları İçişleri Bakanlığınca valiliklere bildirilir.

Karayolları Trafik Kanununun ilgili maddelerinde gösterilen ;

- Hafif para cezasını ,
- Hafif para cezası ile birlikte ;
- Hafif hapis cezasını ,
- Belgelerin geri alınması ve iptali cezasını ,
- İşyerlerinin kapatılması cezasını, gerektiren trafik suçlarına ilişkin davalara, aynı kanunun 112. maddesindeki hükümler çerçevesinde trafik mahkemelerinde, bunların bulunmadığı yerlerde sulh ceza mahkemelerinde bakılır.

- Türk Ceza Kanunu'nun 455. maddesi ölümlü, 459. maddesi ise yaralamalı trafik kazaları ile ilgili uygulanacak ceza miktarlarını belirlemektedir.

Süresinde ödenmeyen para cezaları için 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun Hükümleri uygulanır (30). Bu kanunun uygulanmasında ceza verilen yol kullanıcısının adresi büyük önem taşımaktadır. Tebligatlar verilen adrese yapılmaktadır. Halbuki bir çok sürücü adres beyanlarında doğru adreslerini bildirmemektedirler. Neticede para cezalarının tahsili nerede ise imkansız kılınmakta trafik kontrolleri ancak torpido gözleri ihbarname ile dolu sürücülerin artmasına hizmet etmektedir. Cezaların takibinde bilgisayar kullanılmasına rağmen özellikle 1774 Sayılı Kimlik Bildirme Kanununun uygulama alanı bulunamamasından ve dolayısı ile de sürücülerin iş ve ikamet adresi değişikliğinin tespitinin yapılamamasından dolayı cezalar etkisini gösterememektedir.

Polisin üzerine düşen görev ise K.T.K.'nın 42/b (Sürücü belgesi alırken yanlış bilgi veya sahte belge verenler fiil daha ağır bir cezayı gerektirmediği takdirde iki aydan üç aya kadar hafif hapis ve 57 600 000 lira hafif para cezası ile cezalandırılırlar.) ve 44/a (İkamet adresi değişikliklerini 30 gün içinde belgeyi veren kuruma bildirmedikleri takdirde 11 300 000 lira ve 5 ceza puanı ile cezalandırılırlar.) maddelerinin yürürlük kazanmasını sağlamaktır. Bu denetim sürücü belgesi almak üzere başvurularda şüphelenilen şahısların adreslerinin derhal kontrol edilmesi ile kolaylıkla gerçekleştirilebilir.

Diğer ülkelerde cezalar şu nitelikleri taşımaktadırlar;

- Ceza miktarları beş yılda bir ekonomik şartlara göre ayarlanmaktadır.
- Ceza miktarları suçun tekrürü halinde değişmektedir.
- Para cezaları, trafik suçu işleyen şahsa ağır mali yük getirecek seviyede olduğundan caydırıcıdır.

- Para cezasının yanında suçun verdiği zarara paralel olarak ilave cezalar ve tedbirler getirilerek caydırıcılık sağlanmaktadır (31).

Cezaların caydırıcılığında olay yerinde cezalandırmanın büyük etkisi vardır. Ceza işlenen suçta kesintisiz takip ettiğinden oldukça etkilidir. Hata yapan toplum içinde azarlanıp, işlediği suçta toplumca kötü kabul edilir. Yolu kullanan diğer sürücüler polis denetimini gördüklerinden algılanan yakalanma riski artar. Böylece karayolu kullanıcıları yola devam ettikleri süre içinde kurallara uymaları konusunda yerinde ve zamanında ikna edilirler.

Aynı zamanda bu tür cezalandırmaların diğer sürücüler üzerindeki dramatik etkileri de yadsınamaz. Fakat bu tür cezalandırmalar diğer denetim türlerine göre %50 daha fazla polis müdahalesi ve buna bağlı olarak da, daha fazla iş gücü gerektirmektedir.

Karayolu kullanıcılarının zihnindeki “Kanun uygulaması imkansızdır” düşüncesinin önüne geçilmelidir. Bu fikir denetim stratejileri düzenlenirken akıldan çıkarılmaması gereken bir husustur (32).

Yine aynı çalışmada ticari taşıt şoförlerine para cezalarının arttırılmasının trafik kazalarını azaltıp azaltmayacağı konusundaki görüşleri sorulmuş ve şoförlerin %63’ü bunun trafik kazalarının azaltılmasına bir etkisi olmayacağını söylemiştir. Aynı soru “Ceza Puanı” için sorulmuş %65’i ceza puanının kazaların meydana gelmesini etkilemediğini söylemiştir (23).

Özet olarak trafik cezası adil, tutarlı ve caydırıcı olmalıdır. Bu nitelikleri taşımayan cezaların uygulanması devlet otoritesinin yol kullanıcıları üzerindeki etkisini de belirlemektedir. Yol kullanıcıları, işledikleri trafik suçu sebebiyle cezalandırılmayınca; hem yol kullanıcısının bunda sonraki davranışlarına hem de diğer yol kullanıcılarına kötü örnek teşkil etmekte onları olumsuz bu durum için desteklemektedir. Özellikle cezanın tahsilinde

yetkililer trafik cezalarını angarya olarak görmekten vazgeçmelidirler ve ek cezalar, para cezalarına eklenmelidirler.

Sürücü belgesinin geri alınması geçimini sürücülükten sağlayanlar için çok adil bir ceza olarak görülmeyebilir. Fakat bu cezanın uygulanması cezaları sürücülerini daha iyi araç kullanmaya ve daha güvenli bir trafik akışı sağlamaya itecektir. Sürücü belgesi ile trafiğe çıkma arasındaki bağ devam ettiği sürece sürücü belgesinin geri alınması en etkin cezadır.

Uygulamada bir yıl içinde 100 ceza puanını aşanların sürücü belgeleri 2 ay süre ile geri alınır ve bunlar eğitime tabi tutulurlar. Aynı yıl ikinci kez 100 ceza puanını doldurursa 4 ay süre ile geri alınır. Sürücü psiko-teknik muayeneye tabi tutulur. Sürücülük yapmasına engeli olmayanlar süre sonunda sürücü belgelerini geri alırlar.

Bir yıl içinde 3 defa 100 ceza puanını dolduranların sürücü belgeleri süresiz iptal edilir. Ölümle sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet verenlerin sürücü belgeleri ise bir yıl süre ile geri alınır. Denetimlerde uygulanan bu cezanın başarılı olması ancak suçun işlendiği yerde belgenin geri alınması ile olur. Bunun için denetim ekipleri ile Bilgi İşlem Merkezi arasında canlı bir bağ olmalıdır (2).

4.3.2. Trafik polisinin teşkilatlanması, kadrolaşması ve teçhizatı

Trafik görevleri, Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesindeki, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca yürütülmektedir. Trafik Hizmetleri Başkanı Emniyet Genel Müdür Yardımcısı olup, Başkanlığa bağlı (3) Daire Başkanlığı ve ilgili Şube Md.lüklerinden oluşmaktadır. Trafik Hizmetleri Başkanlığında (195) Polis amir ve memurunun görev yaptığı ifade edilmektedir. Trafik Hizmetleri Başkanlığının merkezi teşkilatlanması Şekil 4.1’de olduğu gibidir.



Şekil 4.1. E.G.M. Trafik Hizmetleri Başkanlığının merkezi teşkilatlanması

Emniyet teşkilatının yapı fonksiyonlarını yeniden düzenleyen, illerin genel durumları itibariyle statü ve tiplerini belirleyen, teşkilat malzeme ve kadrolarını belli bir standarda bağlayan ve Genel Müdürlük (TMK) uygulamasına göre teşkil olunan il ve ilçe trafik kuruluşları, trafik işlerinden sorumlu İl Emniyet Müdür Yardımcısına bağlı olarak;

- Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü,
- İl Trafik Tescil Şube Müdürlüğü,
- İl Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü,
- İl Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü,
- İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği,
- İlçe Trafik Denetleme Büro Amirliği'nden oluşur (md.78).

Taşradaki Bölge trafik, trafik şube ve amirliklerinde, (20 227) personel görev yapmakta olup, merkezdeki personel ile birlikte toplam (20 442) Polis görev yapmaktadır.

Şehir içi ve şehir dışı karayollarında 4221 trafik ekibi tarafından trafiğin yönetimi ve denetimi hizmetleri yürütülmektedir. Trafik hizmetlerinde toplam 4645 trafik aracı kullanılmaktadır (33).

Emniyet Gn.Md.lüğü şehiriçi trafik birimlerinde çalışan personel 12 saat çalışıp, 24 saat istirahat etmekte olup, bu personele hafta sonu izni verilmemektedir. Bölge trafik ekipleri ise 12 saat çalışıp, 12 saat istirahat etmekte haftada bir gün de istirahata ayrılmaktadır.

Trafik Polis ekibi; (1) amir, (1) memur, (1) araç şoförü olmak üzere (3) personelden oluşmaktadır. Ekipteki bütün personel trafik ceza yetkisine haiz olduğundan ekipler çoğu yerde 2'şer kişiye düşürülerek 24 saat esasına göre görev yapacak şekilde vardiya sistemi kurulmuştur. Bir polis bölge trafik ekibine (15) km. devlet-il yolu düşmektedir.

Polis trafik ekiplerinde görev yapan Polis memurları (8) haftalık kursu müteakip tecrübeli memurlar yanında göreve çıkarılmaktadırlar.

Ekip amiri olan rütbeli polisler ise, Polis akademisi son sınıfında trafik bölümüne ayrılarak (1) yıllık akademik düzeyde trafik eğitimi alarak öncelikli olarak merkez teşkilatı ve taşra trafik birimlerinde görevlendirilmektedirler.

Trafik akışının gözlenmesi ve düzenlenmesi amacıyla özellikle büyük şehirlerde ve yaz aylarında turistik bölgelerde EGM-Havacılık Daire Başkanlığı ile ortaklaşa olarak bir trafik görevlisinin de katıldığı havadan helikopterle denetimler gerçekleştirilmektedir.

Çalıntı oto kayıtları, araç ve sürücüyle (alkollü araç kullanımı, ceza puanı vb.) ilgili bilgilere en seri şekilde ulaşmak amacıyla merkezileştirilmiş bilgisayar ağı mevcuttur.

Ayrıca, trafik denetleme hizmetlerinde personelin kullanacağı teknik araç ve gereçte (kurtarıcı, motosiklet, radar, alkolmetre, kapalı devre televizyon sistemi, mobil bilgisayar, traffi-phot, far kontrol cihazı, dominint lamba, polis dur-geç lambası, reflektif kemer vb.) eksiklikler bulunmakla beraber, sağlanmasına çalışılmaktadır.

Trafik Hizmetlerinin yürütülmesinde finansman problemi Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde kurulan "Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonundan" karşılanmaktadır. Fonun temel gelir kaynakları; fon için bütçeye konan ödeneklerin yanı sıra, KTK'da belirtilen araç ve sürücülere ait yapılması gereken bir kısım işlemlerin bedellerinden ayrılan paylardan, yardım bağış ve gelirlerden sağlanmaktadır (29).

4.3.3. Jandarma trafik teşkilatlanması, kadrosu ve teçhizatı

J.Gn.K.lığı 1991 yılına kadar kendi sorumluluk bölgesinde, Emniyet Genel Müdürlüğü Bölge Trafik İstasyon Amirliklerinin sorumluluk alanları dışında trafik hizmetleri görevini yerine getirmiş, ancak; 1991 yılında kanun değişikliği ile trafik hizmetleri yürütme yetkisi sadece Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Birimlerine bırakılmıştır. 1997 yılında, Türkiye'deki trafik kazalarındaki artışa paralel olarak, köy ve il yollarının tamamında trafik denetimini sağlayabilmek ve ülke coğrafyasının %92'lik bölümünde emniyet ve asayiş hizmetini yürüten jandarmanın imkanlarından faydalanabilmek maksadıyla; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda 4199 ve 4262 sayılı yasa ile yapılan değişikliklerle, Jandarmaya 01.09.1997'den itibaren, trafik görevi verilmiştir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 6 ncı md. (b) bendinde“....jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle, yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya yetkili ve görevlidir.” hükmü yer almaktadır.

Jandarma Genel Komutanlığınca, Asayiş Daire Başkanlığı bünyesinde Trafik Şube Müdürlüğü, İl J.K.lıklarında Asayiş Şubeleri bünyesinde Trafik Kısımları, İl Merkez ve İlçe J.K.lıklarında Jandarma Trafik Timleri teşkil edilmiştir. Bu timler (1) Astsubay (tim komutanı), (2) Uzman Jandarma olmak üzere (3) kişiden oluşmaktadır. Halen mevcut bulunan (1021) J.Trafik Timi ve (19) Otoyol Asayiş timi ile trafiği düzenleme, denetleme ve kontrol görevlerini

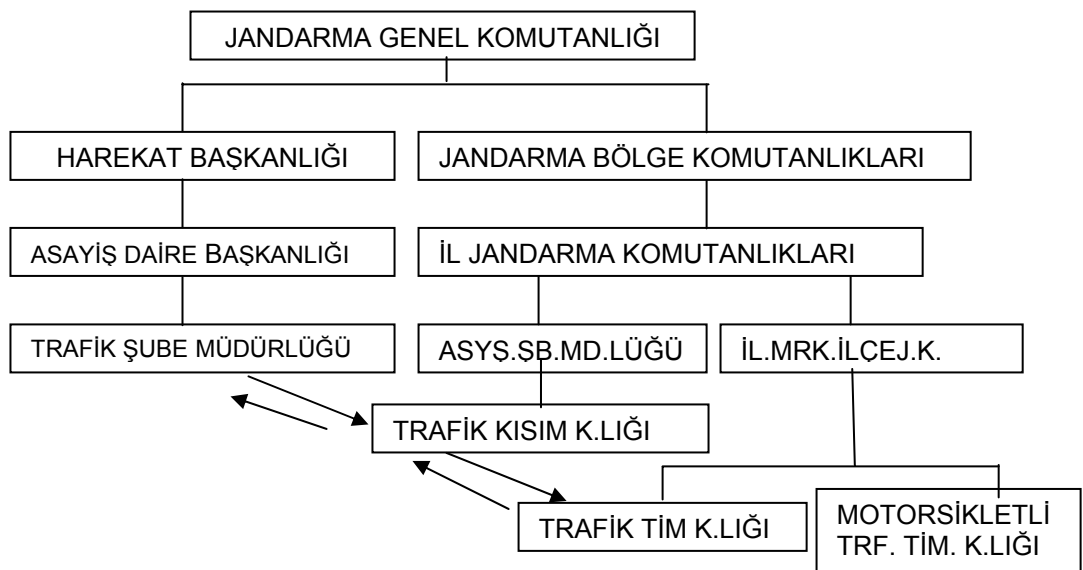
yerine getirmektedir. Ayrıca, deneme amaçlı (2) adet Jandarma Motosikletli Trafik Timine dönüştürülmüş olup, konu ile ilgili çalışmalar sürdürülmektedir.

Bir trafik timinde (1) Astsubay ve (2) Uzman J.Çvş. görev yapmakta olup, jandarma trafik hizmetlerinde toplam (3900) personel görev yapmaktadır.

Trafik hizmetlerinde 1042 trafik aracı, 1042 alkolmetre ve 344 hız tespit radarı kullanılmaktadır. Trafik denetleme hizmetlerinde personelin kullanacağı teknik araç ve gereçte eksiklikler bulunmakla beraber, temin edilmesine çalışılmaktadır.

J.Trafik timinde astsubayların trafik cezası yazma yetkisi bulunmakta olup, Uzm.J.Çvş.ların yetkileri yoktur.

J.Trafik timlerinde her araç başına (1) trafik ekibi düşmekte, personelin vardiyalı görev yapma imkanı bulunmamaktadır. Bir J.Trafik timine (30) km. devlet-il yolu ve (294) km. köy yolu düşmektedir (34). J.Gn.K.lığının Trafik Teşkilatlanması Şekil 4.2.'da gösterilmiştir.



Şekil 4.2. J.Gn.K.lığının trafik teşkilatlanması

4.3.4. Sorumluluk alanları

Polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde Jandarma; trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman Jandarmalar eliyle yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymakla görevli ve yetkilidir.

Jandarma ve polisin görev yapacağı karayolları, vali veya görevlendireceği vali yardımcısının başkanlığında, jandarma ve polis yetkililerinden oluşturulacak bir komisyon tarafından protokol ile tespit edilir.

Bugüne kadar 64 ilin protokolü tamamlanmış olup, 17 ilin (Antalya, Batman, Gaziantep, Giresun, Hakkari, Hatay, Iğdır, Karaman, Kırklareli, Kilis, Kocaeli, Muğla, Niğde, Siirt, Şanlıurfa, Van ve Yozgat) protokol çalışmaları devam etmektedir. Hali hazırdaki sorumluluk sahaları Çizelge 4.1’de gösterilmiştir.

Çizelge 4.1. Trafik zabıtasının(Jandarma ve Polis) sorumluluk sahaları (34)

Yol Cinsi	Türkiye Geneli Toplam Yol Uzunluğu (Km.)	Polis Sorumlu-luğundaki Yol Uzunluğu (Km.)	Oran (%)	Jandarma Sorumlu-luğundaki Yol Uzunluğu (Km.)	Oran (%)
Devlet Yolu	31 388	20 630	65,73	10 758	34,27
İl Yolu	29 535	8 013	27,13	21 522	72,87
Köy Yolu	282 393	0	0,00	282 393	100,00
Toplam	343 316	28 643	8,34	314 673	91,66

5. AVRUPA BİLİĞİ ÜYESİ ÜLKELERDE TRAFİK DENETİMİ İLE İLGİLİ MEVZUAT VE TEŞKİLATLANMA

Trafikte denetim ve izleme organizasyonu, her ülkenin idari ve politik yapısına göre değişim göstermekte, merkezi otoritenin altında olabileceği gibi (Örn.:İtalya) bölgesel (Örn.: Almanya) ya da mahalli otoritelerin (Örn.:İsviçre) bünyesinde de olabilmektedir. İspanya hariç, genel yol güvenliğinden sorumlu otoriteler genellikle trafik-izleme servislerinden sorumlu birimler üzerinde doğrudan yetki sahibi değildirler. Sonuç olarak, bunların polis kuvvetlerinin organizasyon ve operasyon stratejileri üzerinde doğrudan söz hakkı yoktur. Diğerleri ise yol güvenliği otoritelerinin taleplerini karşılamak zorunda olmayıp, kendi imtiyazlarına sahiptirler. Aynı şey, bütçeleriyle ilgili konular için de geçerlidir (39).

Ülkeler içinde aktiviteleri sınırlı yetkilerle polis tarafından desteklenebilecek, tüm yol ağıyla ilgili sorumlulukları olan, bir ya da daha fazla ulusal polis kuvveti etrafında yerleşmiş çeşitli organizasyon biçimleri bulunmaktadır:

- Tüm yol ağı için bir ulusal kuvvet; Hollanda
- Tüm yol ağı için birkaç ulusal kuvvet; Fransa
- Bir ya da daha fazla ulusal kuvvet ve belediyelere bağlı kuvvetler; İspanya, İtalya, Fransa, Norveç
- Bölgesel kuvvetler ve belediyelere bağlı kuvvetler; Almanya, İngiltere, İsviçre.

Bazı ülkeler, ulusal polis kuvveti içinde kolayca belirlenen, merkezi, bölgesel ve mahalli yönetim düzeyleri bulunan ve temel aktivitesi yol politikaları oluşturmak olan uzmanlaşmış karayolu polislerini tercih etmişlerdir. İspanya'da (Agrupacion de Trafico) ve İtalya'da (Polizia Stradale) durum böyledir. Fakat geriye kalan ülkelerin çoğunluğu, özel eğitilmiş personeli ve kendi işlerine yöre yapılmış teçhizatıyla donanımlı, farklı uzmanlaşmış polis

kuvvetleri prensibini adapte etmişlerdir. Bu uzman birimler genellikle otoyol ağından ve büyük geçiş yollarından sorumludurlar. Bu durumdaki ülkeler: Almanya, İngiltere, Fransa, İsviçre ve Hollanda'dır.

Her ne kadar pek çok ülke, bu görevi belediyelere bağlı polis kuvvetlerine vermeyi tercih etmişse de, bir ülkeden diğerine, bu kuvvetlere tanınan yetkiler değişiklik göstermektedir. Mesela; İtalya'da, belediyeye bağlı polis kuvvetlerinin hareket halindeki araçların yaptığı ihlallerin kaydedilebilmesine kadar uzanabilen çok geniş trafik ihlali kayıt yetkileri bulunmaktadır. Bu, Polizia Stradale'nin aktivitelerinin çok geniş bir alana yayılmasını sağlamaktadır. Öte yandan Fransa'da bunun tersi bir durum olduğu, belediyeye bağlı kuvvetlerin belediyeye ait bölge içinde işlenen az sayıdaki ihlaller (park etme, sürücü güvenliğine aykırı durumlar vb.) için yetkilendirdikleri görülmektedir (39).

Bu bölümde İtalya, Fransa ve İspanya'daki trafik denetimi ile ilgili mevzuat ve teşkilatlanmalar incelenmiştir.

5.1. İtalya

5.1.1. Trafik güvenliği ile görevli kuruluşlar

Karayolu polisliği alanında, kendine özgü yetkilerine sahip sadece tek bir yapı yoktur. Ulusal Polis (Polizia Stradale), The Carabinieri, C.I.D polisinin bazı yan bölümleri ve kasabalarda belediye polisi de yol güvenliği görevlerinde bulunmaktadır.

Bir kaç kamu kuruluşu da, karayolu kazalarına karışanlar haricinde, bazı suçları kaydedebilmektedirler. Bunlar:

- Ulaştırma Bakanlığı;
- Çalışma Bakanlığı;

- Bölge, İl ve Komünler Bakanlığı'dır.

Sadece Polizia Stradale, teşkilatlanması, kaynakları ve görevleri ile yol güvenliğine uygun uzman ekip oluşturmaktadır.

Bu teşkilatlanma, 19 bölgeye, 95 vilayete, 276 ilçeye ve 9 otoyol hareket merkezine bölünmüştür.

İdari ve adli polislik gibi diğer görevleri olan diğer polis hizmetleri, görevlerini yaparken sadece Polizia Stradale ile işbirliği yaparlar.

Karayolu polis birimleri arasındaki koordinasyon İçişleri Bakanlığı (Trafik Polis Müdürlüğü) sorumluluğu altındadır. Burası, kontrol görevlerinin yerine getirilmesi ve koordinesi veya Karayolu Trafik düzenlemeleri için genel polisiye prensipleri düzenler.

Karayolu trafik polisliği görevinin icrasında iki daire aslen ilgilidir. Polizia Stradale, otoyollarda ve Carabinieri ile birlikte sıradan yollarda özel olarak yetkilidir. Kasabalarda yol güvenliği polisliği öncelikle Belediye Polisine bırakılmıştır.

Belediye Polisinin özellikle büyük şehirlerde geniş bir iş gücü vardır: Roma'da 6400 ve Milan'da 2500. Her küçük kasabanın en az bir Belediye Polis memuru vardır. Gerektiğinde, komünler sayılarını artırmak için bir araya gelirler.

Belediye Polisinin büyük şehirlerde çok önemli faaliyetleri vardır. Roma'da örneğin (800 kişi için 2 polis memuru), 1992 yılında 4 milyona yakın karayolu suçunu rapor etmişlerdir, ki bu sayı Polizia Stradale'nin aynı dönem boyunca tüm ülkede rapor ettiği sayının iki katıdır.

Polizia Stradale'de 13.000 ve Belediye Polis hizmetlerinde 60.000 civarında polis memuru vardır.

5.1.2. Trafik zabıtasının kadro ve teçhizatı

Karayolu polisliğı görevlerine sürekli atanan kadrolar polisliğı alım kampanyaları süresince seçilirler. Altı aylık temel pratik eğitimden sonra, Cesena Karayolu Polis Eğitim Merkezinde uzmanlık eğitimi alırlar. Bu eğitimden sonra polisler ve memurlar karayolu polis birimlerine atanmak zorundadırlar, fakat meslek yaşantıları süresince diğer branşlara nakledilmek için müracaat edebilirler. Temel eğitim verildikten sonra yol polisliğı görevleri, aynı zamanda bir uzman tarafından yardım edilmesi koşuluyla yerel polis müdürlükleri veya motorize ulusal polis ekipleri tarafından icra edilebilir.

Trafik polisliğı görevleri için ulaşım vasıtaları 1000-1300 ve 1800 cc'lik arabalar ile 500 ve 850 cc'lik motosikletleri kapsamaktadır (11).

Kazalar ve acil müdahale sürücülerini için polisin ulusal polis araçları gibi işaretlenmiş karavanları ve arazi araçları vardır. Araçların kadroya oranı; 4 kişiye bir araç civarındadır (39).

Öncelikli gözlem faaliyetleri hız ölçmek için takometreler, alkol seviyesini ölçmek için alkol metreler, çevreye ait riskleri (gürültü ve kirlilik) gözlemlemek için ses ölçüm cihazları, yükleri kontrol etmek için geçici tartım makinaları ve son olarak fotoğraf teçhizatları ile yürütülmektedir.

Alkol seviyesini ölçmek için başlıca aletler: Tespit için: Draeger 7110, Yasal seviyelerin kontrolü için Seres sabit cihaz (Tip 5697 T) veya portatif cihaz (tip 6797); Environnement (Tip ET4M); Siemens (Tip Alcomat)dır. Bu ekipmanın planlamasına, alımına ve idaresine merkezi seviyede karar verilir, ancak bakımları kullananların sorumluluğundadır.

Otomobil filosu, sıradan araçlar için 150 000 km, otoyollarda kullanılan araçlar için 200 000 ile 250 000 km. arasında kullanıldığında yenilenmektedir (33).

Gözlem cihazları düzenli kontrollerde artık istenen güvenilirlik seviyesinde çalışmadığında değiştirilmektedir.

Karayolu polisi çalışmalarında ulusal polisten en küçük birimine kadar telsiz-telefon-telgraf bilgisayarlı muhabere sistemleri kullanılır.

Yollar, kazalar, suçlar ve bilgi sistemleri ile ilgili dosyalar Bayındırlık Bakanlığınca hazırlanmaktadır.

Polis tarafından yazılan para cezalarından gelen gelir, yeni Trafik Yasasının şartlarına uygun olarak tahsis edilmektedir. % 80'i yol güvenliği çalışmaları için Çalışma Bakanlığı'na,% 20'si araç güvenliği çalışmaları için Ulaştırma Bakanlığına aktarılmaktadır.

Trafik bilgileri, bu maksatla özel kanala sahip RAI tarafından toplanmakta ve yol kullanıcılarına yayınlanmaktadır (42).

Kaza istatistikleri Ulusal İstatistik Enstitüsü tarafından hazırlanmaktadır.

5.2. Fransa

5.2.1. Trafik güvenliği ile görevli kuruluşlar

Karayolu polisliği görevini yürüten, Ulusal Jandarma ve Ulusal Polis olmak üzere iki temel polis kategorisi vardır:

Ulusal Jandarma, Savunma Bakanlığının emrinde yaklaşık 96 000 personeli olan bir askeri polis gücüdür. Bu kuruluş, 10 000'in üzerinde nüfusu olan yerleşim birimleri ile çevre yolları hariç tüm karayolu şebekesini kapsamaktadır.

Faaliyetleri birkaç şekildedir: Trafik denetimi, trafik ve ulaştırma polisliği, yaralamalı kazaları rapor etme, eskortluk, büyük olaylarda topluluğu kontrol eden polis birlikleri, okullarda trafik eğitimi, karayolu kullanıcı bilgisi.

Karayolu güvenliği görevlerinde aşağıdaki birimler görev almaktadır:

Bölgesel Tugaylar (3642) ve tüm ülke topraklarına yayılmış Ulusal Jandarma Denetleme ve Müdahale timi (185). Bunlar genellikle tali yollarda tüm faaliyetlerinin % 20'sini karayolu polisliği görevine tahsis eden genel amaçlı birimlerdir.

Motorize polis ekipleri (93), öncelikle ulusal yollarda faaliyet gösteren uzman birimlerdir.

Otoyol birimleri (107 ekip, 2 şube ve 24 hızlı müdahale timi) ücretli otoyolları da kapsayan uzman birimlerdir.

Eyalet Jandarması istisnai olarak motorize jandarmadan yardım alır. Bu özellikle yoğun tatil trafiği dönemlerinde gerçekleşir. Motorize jandarmanın 14 motosiklet ekibi eyalet jandarmasına yardım etmektedir.

Ulusal polis, İçişleri Bakanlığının sorumluluğu altında bir sivil polis kuvvetidir. Trafik polisliği görevlerini, nüfusu 10 000'in üzerindeki kasabalarda, onların varoşlarında ve bazı büyük ulusal yollarda yapmaktadırlar (39).

Görev yaptıkları alan, nüfusun yaklaşık % 50 oranında yoğunlaştığı ülke topraklarının % 5'inden fazlasını içine almaktadır (41).

Karayolu güvenliği görevleri şu birimlerce yerine getirilir:

Paris Prefecture de Police (Paris Polis Müdürlüğü); 3 uzman karayolu polis birimi üzerinde otoriteye sahip bir Trafik Müdürlüğü içermektedir.

Paris Ring Yolu Polisi (200 memur);Paris Motosiklet Polisi (400 memur);

Trafik Polisi (400 memur); bu üç birim faaliyetlerini koordine eden bir komuta merkezine bağlıdırlar (39).

Securite Publique; Asayişini sağlamakla görevli Securite Publique'nin 128 motosikletli ekibi için yaklaşık 1800 personeli ve 30 trafik ekibi için ise 1200 memuru bulunmaktadır.

Bu uzman birimlere ilaveten, nüfusu 10 000'den fazla kasabalarda nöbetleşe (Rotasyon usulü) esasına dayalı görevler yapan yaklaşık 31 500 memur bulunmaktadır (41).

Compagnies Republicaines de Securite; ulusal polisin kaynağını oluşturan bu mobil ünitelerde motosiklet ekiplerindeki 1300 memur dahil yaklaşık 2350 memur karayolu ve otoyol polisliği görevlerine tahsis edilmiştir. Bu 2350 memur 17 otoyol ünitesi ve 30 motosiklet ünitesi arasında dağıtılmıştır. Bu üniteler çevre otoyollarını (1750 km) ve ulusal karayolu ağını kapsamaktadır(39).

Polis ve jandarmanın yanı sıra, diğer memurların da karayolu trafiğine yönelik kural ihlali yönünden kanunlar ve yönetmeliklerle belirlenmiş sınırlı yetkileri vardır. Ülke içi ulaşım kontrolörleri, belediye polisi, kırsal polis, v.s.

Trafik görevlerinin polis birimleri arasında dağılımı ise şu şekildedir.

Yollardaki polis; polis ve jandarma, yollardaki güvenliği sağlayıcı görevlerini birlikte yürütürler.

İdari polis; genel denetim, kamu güvenliği ve huzuru, Asayiş, kişilerin ve malın korunması, kanunların ve yönetmeliklerin uygulanması ile görevlidir.

Adli polis; suçları rapor etme ve suçluları arama, delil toplama ile görevlidir.

Askeri polis: askeri karayolu trafiğini düzenlemektedir.

Karayolu trafik polisi; karayolu ağının güvenliğini ve mümkün olan en iyi şekilde işlemlerini sağlamaktır. Karayolu kazalarından sonra çağrılırlar. Başlıca görevleri; genel şebeke denetimi, danışma, trafik kontrolü, destek ve ilk yardımdır (39).

5.2.2. Trafik zabıtasının kadro ve teçhizatı

Fransa'da trafik zabıtasının kadrosu Çizelge 5.1.'de gösterildiği gibidir.

Çizelge 5.1. Fransa'da trafik zabıtasının kadrosu (39)

	Securite Publique	CRS Kargaşa Timi	Paris Polis Karargahı	Ulusal Jandarma
Uzman birimler	3 000	2 350	1 000	8 000
Uzman olmayan birimler	31 500			37 000

Fransa'da trafik zabıtasının teçhizat kadrosu Çizelge 5.2.'deki gibidir.

Çizelge 5.2. Fransa'da trafik zabıtasının teçhizat kadrosu (39)

	Securite Publique	CRS Kargaşa Timi	Paris Polis Karargahı	Ulusal Jandarma
Araçlar	136	243	67	1.134
İşaretsiz Araçlar	46	86	21	300
Motosikletler	1.143	717	278	3.200
Alkol metreler	590	47	3	3.745
Sabit radar	252	65	19	1.000
Kamera	34	60	7	515
Mobil radar	0	9	-	90

Çizelge 5.2.'de gösterilen temel kontrol ekipmanının yanı sıra, polis ve jandarmanın, araçtan kaynaklanan çeşitli kirliliği ve ışık sistemleri ayarlarını ölçecek özel ekipmanı vardır.

Ulusal jandarma helikopterlerini nadiren yoğun tatil trafiği dönemlerinde veya bazı karayolu ağında nokta kontrolleri için kullanmaktadır.

Polis bilgisayar aracılığıyla birçok dosyayı sorgulayabilmekte olup bunların en önemlileri:

- Polis ve jandarmaya çalındığı bildirilen tüm araçları içeren ve her gece güncelleştirilen çalıntı araç dosyası,
- Aranan şahıslar dosyası,
- Ulusal araçlar kayıt dosyası,
- Ulusal sürücü belgesi dosyasıdır.

5.3. İspanya

5.3.1. Trafik güvenliği ile görevli kuruluşlar

Trafik güvenliği ile ilgilenen birimler, The Guardia Civil teşkilatı, özerk ve belediyeye ait polis kuvvetleridir.

The Guardia Civil'in özel bir karayolu güvenliği polisi ünitesi vardır. 6965 mevcuttu bu birim "the Agrupacion de Trafico" olarak isimlendirilmektedir.

Bask ülkesinde, yol güvenliğini de kapsayan tüm polis görevleri özerk bir polis kuvveti olan ERZAINA tarafından yerine getirilir (39).

Ana arterler hariç, kasabalarda sayıları yerleştirildikleri kasabalara göre değişen belediyeye ait kuvvetler yol güvenliği görevlerini icraya yetkilidirler. 7000 kişilik ahalisi olan bir kasabada 100 ila 120 belediye polis memuru olmalıdır (40).

Bu polis kategorileri yıllık karayolu güvenliği planları hazırlayan bir Trafik Genel Müdürlüğünden gelen emirleri uygulamakla yükümlüdürler. Bu müdürlük İçişleri Bakanlığının emri altındadır. Her bir polis kuvveti, The

Guardia Civil, Özerk ve Belediye polisi, bu merkezi dokümanı temel alarak kendi emir ve talimatlarını verirler.

The Guardia Civil bütün karayolu ve otoyollarda görevlidir. Bask ülkesi sorumluluğu altında değildir. Toprakları üzerindeki yetki alanı her biri bir generalin komutasında 6 alan üzerine yayılmıştır. Her alan birkaç bölgeyi kapsar. İdari birim vilayettir. Bu seviyede bir sivil vali, Trafik Genel Müdürlüğünden bir temsilci ve yol güvenliğinde görevli bir The Guardia Civil şefi vardır. Bu şefin emrindeki kadro büyük iller için 500, küçük iller için 100'dür (39).

The Guardia Civil birimleri oldukça uzmanlaşmışlardır.

Belediye polisi kasabalarda faaliyet gösterir. Kadrosu uzman değildir, ancak genel amaçlı görevleri ifa ederler.

Bütün trafik polisi birimleri, branşları ne olursa olsun (The Guardia Civil, ERZAINA ve Belediye Polisi) önleyici faaliyet gösterirken, ana görevleri cezaları uygulamaktır.

Trafik kazalarına, The Guardia Civil'in uzman görevlileri ve uzman olmayan ENZAINA ve belediye polisleri tarafından bakılır. Çalışma metodları, Trafik Genel Müdürlüğü tarafından belirlenir ve bu alandaki birimlere aktarılır.

5.3.2. Trafik zabıtasının kadro ve teçhizatı

Kadro uzman ve uzman olmayan birimler olarak yapılandırılmıştır. Uzman birimler, The Guardia Civil (Tamamı uzman Agrupacion de Trafico: Telsiz kullanıcısı, sürücü.kaza rapor tanzimcisi ve muhabereci)'dir. uzman olmayan birimler, belediye polisi ve özerk polistir.

:

Eğitim, The Guardia Civil'in uzmanlaştığı 1959'da kurulmuş Valdo Moro okulunda verilmektedir:

Memurlar, böyle bir nitelikleri olsun veya olmasın, iki ay uzmanlık eğitimi alırlar.

Görevlendirilmeyen memurlar ile diğer rütbelilere de genel kaza raporu, takograf okuma, fotoğraflama, karayolu operasyonları gibi konularda eğitim verilmektedir.

Bu okul aynı zamanda istek üzerine özellikle üst rütbeli belediye polislerini de eğitmektedir.

Bu okul kendisine kaza araştırması ve motosiklet kullanımı eğitiminde bir itibar getiren yüksek bir eğitim standardı sunmaktadır.

The Guardia Civil aynı zamanda vatani görevini yerine getiren askerlerden de yararlanır.

The Agrupacion 6500 toplam kuvvetinin dışında 300 yardımcı kullanır. The Guardia Civil görevinde gönüllü olan bu askerler 10 aylık normal askerlik hizmeti yerine 8 aylık hizmet verirler. Bundan ötürü The Guardia Civil bünyesinde sayıları 4000 ila 8000 arası değişen yardımcı barındırır. Bunlar bir motosiklet sürücüsü gibi kullanılmaz ancak asıl görevlilere özellikle kaza raporu tanziminde yardımcı olurlar.

Ekipman merkezi olmayan bir tabanda idare edilmektedir.

The Agrupacion'un 2608 motosiklet ve tüm türlerde 1627 aracı vardır. Yol denetimleri ve trafik suçlarının kaydı için uçak kullanılır. Belli başlı ekipmanlar karada kullanılanlardır. Bunlar, alkol nefes testi ve alkol metreler,

suçları fotoğraflayan otomatik teçhizatlı ve yalnız kullanılan hız kontrol cihazlarıdır.

Haberleşme, UHF ekipmanlarıyla yapılmaktadır. Bu temelde bölgesel prensiplere dayalıdır. İller birbirleriyle haberleşme sağlarlar. Haberleşme ücretsiz fakat son derece disiplinlidir.

Kayıtlar Trafik Genel Müdürlüğü tarafından tutulur ve trafik zabıtasına aktarılır.

6. EN FAZLA İHLAL EDİLEN TRAFİK KURALLARI VE BU KURALLARA YÖNELİK DENETİMLER

Kazaların nedenleri ile ilgili olarak yapılan araştırmalar, kazaların büyük oranda sürücü hataları sebebiyle meydana geldiğini ortaya koymaktadır. Türkiye’de 2004 yılı verilerine göre; sürücülerin asli ve tali kusurlu oldukları kazaları oranı % 97,59 olarak tespit edilmiştir. Oranı daha düşük olmakla birlikte, Avrupa ülkelerinde de sürücü hataları birincil kaza sebebi olarak tespit edilmiştir.

Ülkeler arasında farklılıklar olmakla birlikte sürücü kusurları genellikle:

- Uykusuz, yorgun, hasta ve dalgın olarak araç kullanma,
- Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama,
- Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma,
- Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama,
- Aşırı hızlı araç kullanma,
- Araç geçiş kurallarına uymama,
- Alkollü araç kullanma olarak gerçekleşmektedir.

Trafik denetimleri, yukarıdaki değerler göz önüne alınarak, aşırı hız, alkollü araç kullanma, kavşaklarda geçiş önceliğine uymama ile ölüm ve yaralanmaların azalmasına önemli katkı sağlayan emniyet kemeri kontrollerine ağırlık verecek şekilde düzenlenmektedir.

Bu doğrultuda, Türkiye, İtalya, Fransa ve İspanya’ da yukarıda sayılan konulardaki denetimlerin yapılma usulleri incelenmiştir.

6.1. Hız Denetimi

Hız sınırının aşılması en fazla işlenen trafik suçlarından birisidir. Yüksek hız yada uygun olmayan hız problemi, en fazla görülen ve en ciddi yol güvenlik problemidir. Sadece Türkiye’de değil, Batı dünyasında da kanuni olarak en çok ihlal edilen kurallardandır. Yapılan çalışmalara göre sürücülerin %90’ından fazlasının sürücülük kariyerlerin herhangi bir döneminde hız sınırlarını aştığı tahmin edilmektedir.

Aşırı hızın trafik güvenliği üzerine etkisi dört ana başlık altında toplanabilir:

- Aşırı hız ile kullanılan araç bazı özel durumlarda (dönüş ve sert frenlemede) daha az kararlı bir yol tutuşuna sahiptir ve aracı kontrol etmek daha zordur.
- Yüksek hızlarda sürücünün potansiyel riskler için daha az tepki süresi vardır.
- Yüksek hızlarda hareket eden bir araca karşı diğer sürücülerinde tepki süresi azdır.
- Yüksek hız trafik kazalarının sonuçlarının daha da ağırlaştırmaktadır

Aşırı hız, hız limitinin aşılmasını, uygun olmayan hız ise mevcut karayolu koşullarına göre çok hızlı araç kullanılmasını ifade etmektedir. Bu karayolu koşulları sürücülerin yasal limitlerin çok daha altında bir hızla seyretmesini gerektirebilecektir.

Çalışmalarda; ortalama hızın %5 yani 100 km/saatten 95 km/saate düşürülmesi kaza ve hasarlarda %25, ölümlerle sonuçlanan kazalarda %18,5, ciddi yaralanma ile sonuçlanan kazalarda ise %14.3 azalma olduğu ve araç başına ortalama 66 ECU tasarruf sağlandığı tespit edilmiştir (11). Ortalama hızın saatte sadece 5 km azaltılması ile Avrupa Birliğine üye ülkelerde yılda 11 000 kişinin ölümden, 180 000 kişinin yaralanmalardan kurtulacağı tahmin edilmektedir.

Hız yükseldikçe kaza oranı ve kazaların ciddiyeti de artmaktadır. Ortalama olarak, hızda 1 km/s'lik bir azalma, kazalarda %4'lük bir azalmaya neden olmaktadır (41).

Araba ile meydana gelen bir kazada, eğer çarpışma hızı 40 km'den 60 km'ye çıkarsa yayanın ölme riski 5 kat kadar artmaktadır (11).

Hız iki fizik kuralıyla yakından ilişkilidir. İlk olarak durma mesafesi (acil durumlarda), hızın karesiyle doğru orantılıdır. Aşırı hızın kaza olasılığını artırdığı açık olarak görülmektedir. İkinci kurala göre kinetik enerji taşıt hızının karesiyle doğru orantılıdır. Buradan yüksek hızda meydana gelen kazada, daha fazla hasar ve ağır yaralanmaların olacağı sonucu çıkarılabilir. Alışım Araştırma Labratuvanı (Transportation Research Laboratory,TRL), deneysel verilere dayanarak şu sonuca ulaşmıştır; ortalama hız 1 km/saat azaltılabilirse, kaza ve yaralanmalar ortalama olarak %3 oranında azalacaktır (41). Hız Limitlerinin Değiştirilmesinin Etkilerine İlişkin Örnekler içeren bir çalışma Çizelge 6.1'de verilmiştir.

Çizelge 6.1. Hız limitlerinin değiştirilmesinin etkilerine ilişkin örnekler (43)

ÜLKE	KARAYOLU TÜRÜ	LİMİT DEĞİŞİMİ	ORTALAMA HIZ ETKİSİ	ÖLÜMCÜL VAKALAR
İsviçre	Motorvay	130 m/h/120 km/h	5 km/h azalması	12%Azalma
İsviçre	Kırsal Alan	100 km/h/80 km/h	10 km/h Azalması	6% Azalma
Danimarka	İskan Alanlarında	60 km/h/50 km/h	3-4 km/h Azalması	24% Azalma
A.B.D.	Eyaletlerarası Otoyol	55 mph/65 mph	2-4 miles/h Artması	19-34% Artma
İsveç	Motorway	110 km/h/90 km/h	14.4 km/h Azalması	21%Azalma

Buna paralel olarak ortalama hızın saatte 5 km düşürülmesi, 10 km'lik bir yolda, seyahat süresini orjinal hız saatte 50 km iken 1 dakika 20 saniye, orijinal hız saatte 90 km iken sadece 23 saniye uzatmaktadır.

Yüksek hız, çarpışmadan kurtulmak için gerekli zaman süresini kısalttığı ve çarpışmanın etkisini daha da şiddetlendirdiği için karayollarında meydana gelen kaza sorununun odak noktasını oluşturmaktadır. Yüksek hızlarda egzoz gazlarının yayılması ve trafik gürültüsünden kaynaklanan çevresel zararlar orta hızlara kıyasla daha yüksektir. Bu nedenle hız denetiminde söz konusu dezavantajları, yüksek hızın sağladığı seyahat süresini kısaltılması faydası ile dengelemek gerekmektedir.

Aşırı hız problemi, en yaygın ve ciddi yol güvenlik problemlerinden birisidir. Araç kullanma hızı arttıkça, hem kazaların olma sıklığı hem de meydana gelen kazaların ciddiyeti artmaktadır. 50 km/s hızla seyreden araçların çarptığı yayalarda ölüm oranı yaklaşık olarak %85 dolaylarındadır. Bununla birlikte eğer araç kullanma hızı ortalama 30 km/s dolaylarında ise ölüm oranı %10 olarak ortaya çıkmaktadır. Daha önce yapılmış 36 araştırma sonucunun analizine göre şehir dışı alanlarda araçların 50 km/saat hızla yakın seyretmeleri durumunda meydana gelen kazalarda %2'lik bir azalma meydana gelmiş olduğu ve şehir içi alanlarda 50 km/saatin altındaki her 1 km/saatlik hızın azalması sonucu meydana gelen kazalarda %4'lük bir azalmaya sebebiyet verdiği anlaşılmıştır.

Aşırı hız yapma sorununun temelinde sürücülerin hız yaptıklarını ve aşırı hızın tehlikeli bir şey olduğunu kabul etmemeleri yatmaktadır. Bununla birlikte, aşırı hız yapmanın bazı faydalı tarafları olduğuna da inanılmaktadır. Bunlar arasında seyahat süresinin kısılması, bir çok sürücünün aşırı hızdan zevk alması, sürücülerin hız yaparak heyecan yaşamaları ve aşırı hızlarda kendi araç kullanma kabiliyetlerini test etmek istemeleri gibi durumları sıralayabiliriz. Aşırı hız yapma davranışının, kaza riski algılamasının

azalması, güvensizlik duygularının yaşanması gibi olumsuz sonuçları da bulunmaktadır (11).

Her yıl meydana gelen kazaların yaklaşık % 13'ü aşırı hızdan kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, hız denetimi trafikte özel önem taşımaktadır.

Hız sınırlaması kazaları azaltmanın yanı sıra yakıt tasarrufu sağlayarak ülke ekonomisine büyük kazanç sağlamaktadır

Yapılan hesaplamalara göre bir aracın 90 km / saat yerine 100 km/saat hızla seyretmesi halinde yakıt tüketimi % 9 artmaktadır. Türkiye'de kullanılan yakıtın üçte birinin şehirlerarası yollarda tüketildiği varsayımına dayalı bir hesaplama göre, 2001 yılında araçların 90 km/saat yerine 100 km/saat ile seyretilmeleri halinde, bugünkü fiyatlarla bir yıl içinde 132 trilyon TL daha fazla yakıt bedeli ödemek gerekecektir. Hızın 110 km/saat' e çıkması halinde fazladan ödenmesi gereken bedel 191 trilyon TL olacaktır.

ABD'de yapılan bir araştırma hız sınırlaması getirilmesinin yakıt tüketiminde % 3 oranında tasarruf ve hız limitlerinin düşürülmesi ile kaza sonrası ölümlerde % 24 oranında azalma sağlandığını ortaya koymuştur (12).

Norveç Trafik Güvenliği El Kitabı'na göre yol cinslerine göre en düşük maliyeti veren hız limiti Çizelge 6.2.'deki şekilde tespit edilmiştir (57).

Çizelge 6.2. Yol cinslerine göre en düşük maliyeti veren hız limiti (57)

YOL CİNSİ	EN DÜŞÜK MALİYETİ SAĞLAYAN HIZ
Otoyol	95
7 m eninde YOL	60
11 m eninde YOL	70
13 m eninde YOL	80

Hız denetimleri gerçekleştirilirken sürücünün denetime ait halo etkisini de göz önünde bulundurulmalıdır. Sürücüler denetim faaliyeti sona ermiş olsa bile yapılan denetimin niteliklerine bağlı olarak bir süre daha denetimin etkisini hissetmekte ve hızlarını bu etki ile belirlemektedirler.

Yapılan çalışmalarda geleneksel hız denetimlerinin ölümlü kazaları % 14 yaralamalı kazaları ise % 6, hız ihlaline yönelik yenilikçi yol üzerinde yer alan sabit kameraların ise yaralamalı kazaları % 17 azalttığı görülmüştür .

Hız denetiminin temel amacı, sürücülerin aşırı hız nedeniyle kaza yaptığı yol kesimlerinde, yasayla belirlenmiş miktar kadar hız yapmalarını sağlamaktır. Bu denetimdeki hedef; aşırı hızdan kaynaklanan kazaların çok olduğu kesimlerde kazaların azaltılması, şehir içi ve şehir dışı yollarda sürücülerin hız sınırlarına uymalarının sağlanmasıdır. Ayrıca, yapılan hız denetimleri sürücülerin daha dikkatli ve duyarlı olmalarına, kazaların azalmasına, ölü ve yaralı sayısının düşmesine, ekonomik kaybın en aza inmesine yol açmaktadır. Hız denetiminin bir başka ekonomik etkisi de, yakıt tasarrufunun sağlanarak, ülke ekonomisinin milyonlarca dolar kazanmasıdır. Bu nedenle, otoyollar gibi daha güvenli yollarda bile, yasalarla çeşitli hız sınırlamaları getirilmiştir.

6.1.1. Türkiye'de hız denetimi

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 50'inci ve Yönetmeliğin 100 ve 101'inci maddelerine göre, şehirlerarası karayollarında hız sınırı otomobiller için 90, şehir içinde 50 ve otoyollarda 120 km/saat'tir. Aynı kanunun 51'inci maddesi uyarınca da, hız sınırlarında % 10 tolerans söz konusu olduğundan, otomobiller için azami hız limiti sırasıyla, 99, 55 ve 130 km. olmaktadır. Çizelge 6.3'te Türkiye'de uyulması gereken yasal hız sınırları görülmektedir.

Çizelge 6.3. Türkiye'de araçların uyması gereken yasal hız sınırları (64)

ARAÇ CİNSİ	YERLEŞİM YERİ İÇİNDE	YERLEŞİM YERİ DIŞINDA	OTOYOLDA
	(Km/Saat)	(Km/Saat)	(Km/Saat)
Otomobil	50	90	120
Otobüs	50	80	100
Minibüs, kamyon ve kamyonet	50	80	90
Arazi taşıtları ve motosikletler	50	70	80
Tehlikeli madde taşıyan araçlar ve özel yük taşıma izin belgesi veya özel izin belgesi ile karayoluna çıkan araçlarda (Belgelerinde aksine bir hüküm yoksa)	30	50	60
Motorlu ve motorsuz bisikletler	30	50	-
Lastik tekerlekli traktörler, arızalı bir aracı çeken araçlar ve iş makineleri	20	20	-

Bununla birlikte Türkiye'de 1 Ocak 2006'dan itibaren trafikte uygulanacak yeni para cezaları şu şekildedir :

- Süresi bitmiş geçici trafik belgesi ve plakasıyla trafiğe çıkmak; 92.40 YTL
- Sürücü belgesiz araç sürmek veya sürülmesine izin vermek; 188.80 YTL
- Trafiği aksatacak / tehlikeye atacak şekilde şerit değiştirmek; 92.40 YTL
- Trafik zabıtası ve diğer yetkili kişilerin işaretlerine uymamak; 92.40 YTL
- Kırmızı ışık kuralına uymamak; 92.40 YTL
- Trafik işaret levha, cihaz ve işaretlemelere uymamak; 45.80 YTL
- Alkollü içki alarak araç kullanmak; 379 YTL
- Uyuşturucu ve keyif verici maddeleri alarak araç kullanmak; 760.90 YTL
- Hız sınırlarını yüzde 30'da fazla aşmak; 188.80 YTL
- Geçme kurallarına riayet etmemek; 92.40 YTL
- Park etmenin yasak olduğu yerlerde / hallerde park etmek; 45.80 YTL (65).

Hız kontrolleri üç polisten oluşan bir polis ekibi tarafından gerçekleştirilmektedir. Genellikle hız kontrolleri çeşitli illerde aynı yerlerde yapılmaktadır. Hız kontrolünün yapıldığı yerler çok nadir olarak değişmektedir.

Radar, Türkiye’de hız ölçüm cihazı olarak kullanılan tek araçtır. Araçtan yansıyan ışının frekansında meydana gelen değişim, aracın hızının büyük bir doğrulukla tespit edilmesine imkan vermektedir. Yüksek yoğunlukta trafik akışı olan yerler için ise elverişli değildir.

Meskun mahallerdeki trafik yoğunlukla tıkalı olduğundan, aracın hızına ilişkin doğru bir radar değeri elde etmek imkansızdır. Kullanılan radar (500-1500 metre) uzun mesafelerdeki araçların hız değerini saptamaktadır.

Son yıllarda lazer donanımlı hız ölçüm cihazları uluslar arası alanda giderek daha yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Bu cihazın özelliği, trafik yoğunluğu çok fazla olan yollarda bile araçların hızlarını ayrı ayrı tespit edebilmesidir.

Trafik denetiminden sorumlu kuruluşlar da lazer esaslı hız ölçüm cihazları kullanarak, daha sağlıklı hız tespiti yapılabilecek, trafiğin yoğun olduğu bölgeleri, hız ihlalleri açısından kontrol altına alabileceklerdir. Mevcut radarlardan eski olanlarının en son teknolojik yeniliğe sahip radarlarla değiştirilmesi, yeni alınacaklarda belirtilen özelliklerin aranması etkin denetime yardımcı olacaktır.

1999 yılı sürücü tali kusurları sonucunda meydana gelen toplam 155 735 kazanın %16,13’ünü aşırı hızla araç kullanmak kusuru oluşturmaktadır. Bu oran, % 74,04 oranı ile birinci sırada bulunan uykusuzluk, yorgun, hasta ve dalgın araç kullanmaktan kaynaklanan sürücü tali kusurunu takiben ikinci sırada yer almaktadır. Aynı yıl aşırı hızlı araç kullanma sonucu 1170 kişi yaşamını yitirmiştir. Bu rakam, ölüm oranları içinde % 38,84’le ikinci sırayı oluşturmaktadır (35).

2005 yılı ilk üç ayında meydana gelen 409 000 kazanın 37 358'inin nedeni aşırı hızlı araç kullanmak olarak tespit edilmiştir. Oranı %11,3'tür (3).

Bu rakamlar, aşırı hızlı araç kullanma ile ilgili yoğun denetim faaliyetinin ne kadar gerekli olduğunu ortaya koymaktadır.

Özellikle büyük şehirlerimizin şehir içi trafiğinde hız, en önemli trafik ihlallerinden biridir. Hız denetiminde tam bir başarı sağlanamamaktadır. Hız limitlerine uymayan sürücülerin saptanmasında yetersiz kalınmakta, hız sınırlamasına uyan araç sürücüleri korna, el kol hareketleri v.b. ile taciz edilmekte, böyle bir durumda nereye başvuracaklarını bilememekte, çoğu zaman sonuç alma umutları bulunmadığı için ilgili makamlara ihbarda bulunmamakta, trafiğe kural tanımaz sürücüler egemen olmaktadır.

6.1.2. İtalya'da hız denetimi

İtalya'da hız sınırları Karayolu Trafik Kanununun 141. ve 142. maddelerinde belirlenmiştir. Trafik güvenliği için gerektiğinde, karayolu ağını idare etmekle görevli teşkilatlar geçici olarak genel kurallardan farklı minimum veya maksimum hız sınırları konusunda talimat verebilmektedir. Ancak, normal şartlar yerine gelir gelmez Ulaştırma Bakanlığıca tespit edilmiş standartlara dönülmekte olup, hız sınırları Çizelge 6.4.'teki gibidir.

Çizelge 6.4. İtalya'da hız sınırları (14-44)

Araç Tipi	Otoyol	Öncelikli Yol	Önceliği Olmayan Yol	Meskun Mahal
Hafif Araçlar	130	110	90	50
12 Tondan Hafif Kamyonlar	120	70	70	50
12 Tondan Ağır Kamyonlar	80	70	70	50
Tehlikeli Yük Taşıyan Araçlar	50	50	50	30
Otobüsler -Trolleybüsler	100	80	80	50
Çiftlik Araçları	40	40	40	40
Mopedler	40	40	40	40

Hız sınırlarına bakmaksızın, kanun, sürücülerin şartlara uygun hızlarda araç kullanmalarını gerektirmektedir. Kanun koyucunun bundaki amacı, sürücülerin gerek fiziksel gerekse davranışa ilişkin tüm parametreler için hazırlıklı olmalarını ve önceden görülebilen tüm tehlikeli durumları kontrol edebilmeleri için hızlarını ayarlamalarını sağlamaktır (29-51).

Sürücülerin, diğer yol kullanıcılarından daha hızlı ve trafik akışını tehlikeye sokacak ya da engel yaratacak yavaşlıkta araç kullanmaya çalışmamaları gerekmektedir. Yer, şebeke tipi ve araç sınıfı için müsaade edilen sınırlarını aşma, Çizelge 6.5.' teki cezalarla cezalandırmayı gerektiren idari bir suçtur (14-44).

Çizelge 6.5. İtalya'da hız sınırı aşılma cezaları (İtl / Ytl = 1210) (14-44)

Suç	Ceza
Hız sınırını 10 km'ye kadar aşma	Para cezası 50.000- 200.000 lired
Hız sınırını 10 ile 40 km arası aşma	Para cezası 200.000-800.000 lired
Hız sınırını 40 km'den fazla aşma	Para cezası 500.000-2.000.000 lired + 1 ile 3 ay trafikten men / genç sürücüler için 2 ile 6 ay arası.

Bu cezalar araç sınıfına göre ikiye katlanmaktadır. Hız sınırının 40 km üzerindeki hızlar, Hükümet görevlisinin emri ile alı konmasından önce, sürücü belgesinin polis tarafından derhal geri alınmasını gerektirmektedir. Bunlar ayrıca ilin polisten sorumlu kamu görevliliğine bildirilmektedir (11).

Suçlu durdurulmadığı zaman, hız suçu radara bağlanmış kamera ile çekilmiş bir fotoğraf ile resmedilmekte ve suçun yerini, tarihini ve saatini gösteren bu fotoğraflar araç sahibine gönderilmektedir. Fakat insanlar bu uygulamayı özel hayatlarına saldırı olarak algılamaktadırlar.

Tüm idari suçlarda, fakat yalnız parasal cezalarda araç sahibi daima sürücü ile birlikte (bilinmese bile) müşterek ve tek tek cezalandırılmaktadır (14,44).

Meskun mahallerde, yol şartlarına uygun olmayan sürat suçları, belediye polisi tarafından geçen araçlar üzerinde çok sık kaydedilmektedir. Polis raporları aracın neden durdurulmadığını belirtmektedir. Polis ve diğer yolu kullananlar için emniyet koşullarından sık sık bahsedilmektedir.

Gişe biletleri ve takograf diskleri hız delili olarak kullanılabilir.

Gözlem teçhizatı, sürat ölçütlerine uygulanacak müsamaha sınırlarında karar veren Bayındırlık Bakanlığı tarafından onaylanmaktadır.

Yolun ve trafik koşullarının ışığında araç hızını kontrol etme zorunluluğunun ihlali, polisin takdiri tabanında ele alınmaktadır.

6.1.3. Fransa'da hız denetimi

Hız sınırı sistemi karmaşıktır ve altyapıya, hava durumuna, araç ve kullanıcı kategorilerine göre değişmektedir. Hafif araçlar, mal nakli, tehlikeli madde nakli, toplu yolcu taşımacılığı için ayrı limitler bulunmakta olup, hafif araçlar için hız limitleri, Çizelge 6.6'te, mal nakli için hız limitleri, Çizelge 6.7'deki şekildedir. Ayrıca 2 yıldan az sürücü belgesine sahip genç sürücüler için hız sınırları ayrı belirlenmiş olup, Çizelge 6.8' de verilmiştir. Hız sınırlarının aşılması halinde uygulanacak cezalar ise Çizelge 6.9'dadır.

Çizelge 6.6. Fransa'da hafif araçlar için hız limitleri(14,44)

HAFİF ARAÇ	OTOBAN	EKSPRES YOL	DİĞER YOLLAR	MESKUN MAHAL
Normal durum	130 km/s	110 km/s	90 km/s	50 km/s *
Yağışlı hava	110 km/s	100 km/s	80 km/s	50 km/s
Görüş < 50 m	50 km/s	50 km/s	50 km/s	50 km/s

* Belediye Başkanı tarafından 30 veya 70 km'ye dönüştürülebilir.

Çizelge 6.7 Mal nakli için hız limitleri(14,44)

ALTYAPI	KAMYON > 3.5	KAMYON > 12 TON *
Meskun mahaller	50 km/s **	50 km/s **
Diğer yollar	80 km/s	80 km/s 60 km/s treylerli veya yarı treylerli kamyon
Ana Yollar	80 km/s	80 km/s
2x2 ayrı şeritli Ana Yollar	100 km/s	100 km/s
Otobanlar	110 km/s	90 km/s

* Maksimum 90 km'ye ayarlı hız sınırlayıcı ile donanımlı araçlar

** Paris ring yolunda 80 km

Çizelge 6.8. 2 yıldan az sürücü belgesine sahip sürücüler için hız sınırları (14,44)

ALTYAPI	SINIR
Meskun mahallerde	50 km/s
90 km/s ile sınırlı yollarda	80 km/s
110 km/s ile sınırlı yollarda	90 km/s
Otobanlarda	110 km/s

Çizelge 6.9. Hız sınırına göre cezalar (Eur / Frf = 6,559 , Frf / Ytl = 4,06) (11)

SINIRI AŞAN HIZ	CEZA	DİĞER CEZALAR	CEZA PUANI
20 km/s'den az aşma	900 F *		1
20 ile 30 km/s arası aşma	900 F *		2
30 ile 40 km/s arası aşma	900 F *		3
40 km/s'den fazla aşma	5.000 F maksimum	Sürücü belgesinin polis şefince 6 ay ve mahkemece 3 ay alıkonması	4

* Tespit edilmiş para cezası. Maksimum 5.000 Frank.

Hız suçları radar kontrolleri ile kaydedilmektedir. Bu radarlar suçun karakteristiklerini (tarih, saat, tam mevki, radar hızı, vs.) gösteren ve sürücünün tanınmasını sağlayan ön cepheden çekim yapan kameralı veya kamerasız sabit olabilmektedir. Tanınmayan hareketli bir araç üzerinde takılı olarak kullanılmaktadır.

Kamyon hız kontrolleri, suçun tam yerinin belirlenebilmesi koşuluyla, araç takografi üzerindeki disk kullanılarak yapılabilmektedir.

Hız kontrol ekipmanının kullanılabilmesinden önce, Sanayi Bakanlığı tarafından onaylanması gerekmektedir. Bu ekipman her yıl denetlenmektedir.

Ekipman Onayı Kurulunca tespit edilen tolerans sınırları kontrol cihazlarının kaydettiği hızlardan düşülmektedir (39).

Sabit radar cihaz ölçümleri için 5 veya 10 km/s (- veya + 100 km/s); Hareketli radar cihazı ölçümleri için % 5 veya % 10 (- veya + 100 km/s); Takograflar için 6 km/saattir.

Suçların bu tür ekipmanla kaydedilmesinin yanı sıra, motorlu araç sürücüsü, eğer bulunduğu hız bir kazaya sebebiyet verebilecekse yetkili bir polis memuru tarafından da hız yapmakla suçlanabilmektedir. Sadece tanıklar tarafından veya yazılı olarak verilebilen aksine bir delil olmadığında polis raporları her zaman kanıt olarak tutulmaktadır.

6.1.4. İspanya'da hız denetimi

17 Ocak 1992 tarihli komisyon kararı 45-52 maddeleri hız sınırlarını araç kategorilerine ve karayolu otoyol altyapısına göre belirlenmekte olup, şehirdışı yollarda 50 Km/saat, şehir dışı yollarda 90 Km/saat, otoyollarda 120 Km/saat olarak tespit edilmiştir. Özel durum kapsamında, okul taşımacılığı, çocukların veya tehlikeli maddelerin taşımacılığı, 10 km/saat;

Motorlu bisikletler: 40 km/saat, şehir içi hatlar, 50 km/s (Bu limit mahalli şartlara göre ayarlanabilir.) olarak saptanmıştır (39).

Polis tarafından, hız kontrol ekipmanı ile kontrol edilmeyen, fakat aracını aşırı hızda kullandığı kanaatine varılan motorlu araç sürücüsü tehlikeli araç kullanmakla suçlanabilmektedir.

Hız yapma suçları sabit pozisyonda bulunan fotoğraf makinası ile teçhiz edilmiş radar cihazı ile kaydedilmektedir. Ayaklı hız kontrol ekipmanları da kullanılmaktadır.

Suçun yöntemi ne olursa olsun, The Guardia Civil memurları kendilerine verilen talimatlara uygun olarak sürücülerin kimliklerini kontrol etmek ve herhangi bir şüpheli durumdan kaçınmak için araçları durdurmaktadırlar. Ancak eğer araç durdurmazlarsa hiçbir ceza uygulanamamaktadır.

6.1.5. Hız denetiminin sağlanması

Aşırı hızın önlenmesi için tüm trafik zabıtaları tarafından benzer teknikler, yöntemler, usuller ve teçhizatlar benzerlikler taşımaktadır. Bu usullerle ilgili uygulamalar ve elde edilen neticeler müteakip maddelere çıkarılmıştır.

Hızı engelleme

Bir çok önlemler zinciri araç kullanma hızını etkilemektedir. Hız limitleri ve hız limitlerinin denetlendiği alanlar (örneğin trafik akışının yavaşlatıldığı alanlar) bir çok Avrupa ülkesinde gerekli şartları taşıyan alanlardan seçilmektedir.

Bir çok Avrupa Birliği ülkesinde, hız limitini aşma ve kırmızı ışıkta geçme gibi ihlallerle ilgili cezalar otomatik olarak saptanmakta ve kayıt edilmektedir. Bu tür yaklaşımlar masraf-fayda açısından çok avantajlı olup, trafik düzenlemesi ile ilgili kanun uygulamalarında geniş ölçüde uygulamaya geçirilmelidir.

Sürücülerin araç kullanma hızları konusunda kendilerine bilgi veren farklı şekillerdeki geri besleme teknikleri, bireysel veya genel olarak araç içi alarm sistemleri veya yol kenarındaki uyarıcı cihazlarla uygulanmaya çalışılmaktadır.

Genel olarak uygun hız tercihlerinin teşvik edilmesi ve hız limiti konusunda kanun uygulamasının yapılması halen hız yönetimi konusunda hayati bir rol oynamakta olup, bireysel araç kullanma hızlarının belirlenmesi konusunda da bu rolünü oynamaya devam etmektedir.

Bu durum fiziksel önlemlerin uygulanmadığı alanlarda hızı azaltmak için kullanılan bir yöntemdir. Hız limitleri uygulandıkları yolların fonksiyonlarına göre ayarlanmalı ve belirlenmelidirler. Eğer hız yapmaya müsait yollar, düşük hız limiti uygulanmasını gerektiren hız uyarı levhalarını bulundursa burada polisin görev yapması daha da zorlaşmaktadır (11).

Hız kontrolleri

Davranış, kaza ve yaralanmalar konusunda polisin kanun uygulamasının etkileri kullanılan kanun uygulama yöntemlerinin kesin olarak tanımlanmasına imkan sağlamamaktadır. Buna ilaveten, bir çok araştırma, birden çok yöntemi içeren uygulamaların herhangi belirli bir yöntemin uygulanmasına imkan tanımadığını göstermektedir.

Bununla birlikte, bu konuda açık ve net bir sonuç ta artık sabit veya seyir halinde yapılan kanun uygulama yöntemleri arasında bir ayrım yapılması gerekliliğidir. Bu ayrımın yapılması her iki yöntemin de davranış ve kazalarda farklı etkilerinin olmasından kaynaklanmaktadır.

Sabit olarak yapılan uygulama yöntemi genelde bir gözlem birimine sahiptir. Bu birimde kolay göze çarpmayacak ve genellikle yol kenarına gizlenmiş bir polis aracı bulunmaktadır. Yolun daha ileriki kısmında ise açıkça görülebilen resmi

polis araçları ise aşırı hız yapan araçları durdurma ve yakalama birimini oluşturmaktadır.

Seyir halinde yapılan kontrol yöntemleri ise trafik davranışları alanında kanun uygulaması yaparlar ve kuralları ihlal eden sürücüleri resmi veya sivil polis araçları ile yakalarlar. Yapılan çalışmalar seyir halinde yapılan kontrollerin hız davranışı üzerinde ve de hız ile bağlantılı olarak meydana gelen kazalarda çok fazla etkisinin olmadığını göstermiştir. Bununla birlikte seyir halinde yapılan kontrollerin tamamen faydasız olduğu söylenemez ve yapılan araştırmaların sonuçları bize, seyir halinde yapılan kontrollerin alkollü araç kullanma gibi diğer sürücülük davranışları üzerinde etkili olduğunu göstermektedir (43).

Bu alanda yapılan çalışmalar sabit olarak yapılan hız kontrollerinin hız davranışı ve buna bağlı olarak meydana gelen kazalarda etkili olduğunu gösteren kanıtlar ortaya koymuştur. Daha önce sadece sabit hız kontrollerinin veya sabit hız kontrolleri yanında diğer kanun uygulama yöntemlerinin de kullanılmasıyla yapılmış olan çalışmaların analizlerinden çıkan sonuca göre, sabit uygulama kazalarda % 6 oranında ve ölümlü kazalarda ise % 14 oranında bir azalmaya sebebiyet vermektedir. Bir çok çalışma sabit hız uygulamalarının masraf fayda ilişkisinin fayda yönünde olduğunu göstermiştir. Bu çalışmalar sabit hız kontrollerinin yapılan masrafın 3 ile 12 katı arasında bir fayda sağladığını göstermektedir (41).

Sabit hız kontrolü

Hız uygulaması sadece hız kanunun uygulamasının yapıldığı alanla sınırlı değildir. Bazı sürücüler hız kanun uygulamasının yapılmadığı zamanlarda veya hız kanun uygulamasının yapıldığı alanlar dışında kendilerini hız konusunda sınırlamamaktadırlar.

Kanun uygulamasının hız üzerindeki etkilerini ölçmede bir çok mekanizma bulunmaktadır. “Halo Zaman” etkisi, polisin hız kontrolü uygulamasını bitirdikten sonrada, sanki hız kontrolü devam ediyormuş gibi yapılan hız kanun uygulamasının psikolojik olarak halen sürücüler üzerinde etkisini hissettirmesine denilmektedir. “Halo Mesafe” etkisi ise hız uygulamasının, uygulama alanından ne kadar uzakta hız kanun uygulamasının etkilerini hissettirdiğine denilmektedir. Bu ölçümlerin etkisi ise trafiğin bir çeşit ortalama hızını gösteren işaretlerdir. Halo mesafe etkisinin hız ölçümlerinde en fazla etkili oldukları alan uygulamanın yapıldığı yerden 1.6 ile 3.5 km. aşağıya ve 0.5 km. yukarıya olan alanlarda olmaktadır. Fakat bazı çalışmalarda ise bu etkinin daha uzun mesafelerde etkili olduğu ölçülmüştür. 1980 yılında Barackett ve Beecher'in yapmış olduğu çalışmalarda bu etki toplam alan olarak 22.5 km. olarak ölçülmüştür. Bu istisnai Halo mesafe etkisi, uygulama yeri, günü ve uygulamanın yapıldığı aracın görünen radar donanımlı bir araç olup olmamasına göre veya rasgele seçilmiş olmasından kaynaklanmaktadır. Halo zaman etkisi ise yapılan hız uygulamasının süresine göre bir gün ile 9 hafta arasında değişmektedir. Halo zaman etkisi uygulama süresinin artmasıyla etkisini daha fazla sürdürüyor gibi görünmektedir. Sürücülerin yakalanacaklarını hissettikleri anda hızlarda büyük derecede bir düşüş olduğu açık bir şekilde görünmektedir (43).

Bu konuda üç çeşit stratejinin etkili olduğuna kanaat edilmiştir. İlk çalışmada üç farklı derecedeki amaç anlayış olarak kabul edilmiştir (41).

Üç farklı alanda dört hafta boyunca yapılan hız kanun uygulaması sonuçlarının değerlendirilmesiyle, otoyollarda hız sınırını aşan sürücülerin sadece ortalama hıza kadar hızlarını düşürdükleri gözlenmiştir. Ortalama hızlarda ise en fazla 1 ile 3.5km/saat'lik bir düşüş meydana gelmiştir (41).

İkinci bir çalışmada ise, altı hafta boyunca günde 9 saat süre ile yapılan hız kanun uygulamasının etkileri değerlendirilmiştir. Bu aşamada yapılan hız uygulaması ise ortalama hızlarda yaklaşık olarak 0.8 ile 4.8km/saat'lik bir

düşüşe neden olmuştur. Bu uygulama sona erdirildikten sonra 8 hafta gibi en uzun süreli etki Halo zaman etkisi gözlemlenmiştir (41).

Üçüncü olarak uygulanan strateji de ise, yollara polis tarafından hız kontrollerinin yapıldığını ikaz eden tabelalar konulmuş ve uygulama bu şekilde yapılmıştır. Bu çalışmada levhalar 40 km/saat hız limitini göstermiş ve aynı zamanda da polis araçları ile radar kontrolleri yapılmaya da devam edilmiş ve bir hafta sonra ise levhalar yerinde kalmak suretiyle polis kontrolleri sona erdirilmiş ve uygulamanın sürdüğü iki hafta içerisinde daha az sürücünün önceki duruma oranla hız limitini ihlal ettiği görülmüştür. Bu uygulamanın sonuçları polis kontrolleri bitirildikten sonra sınırlı bir zaman diliminden 9 haftalık bir süreye kadar devam etmiştir (39).

Raporun sonucuna göre, hız konusunda yapılan uygulamalarından en verimli sonucu almak için uygulamalar uzun süreli ve yoğun olarak yapılmalıdır.

Resmi/sivil polis / jandarma araçları ile seyir halinde hız kontrolünün yapılması

Sivil polis ve jandarma araçları ile yapılan kanun uygulamasının etkilerinin belgelendirilmesi çok kolay olmamaktadır. Bir çok çalışma bu tür yapılan uygulamaların etkileri konusunda kanıt bulmakta yetersiz kalmakta olup diğer çalışmalar da sivil veya resmi araçlarla yapılan hız kontrollerinin etkilerinin aynı yol güzergahında yapılan sabit uygulamaların etkililiği ile kıyaslanamayacağını belirtmektedirler. Sivil araçlarla yapılan hız kontrollerinin etkilerinin belirlenmesinin zorluğu göz önünde bulundurulsa bile, sabit hız kanun uygulamaları tavsiye edilmektedir (41).

Hız kameraları

Hız kameralarının uygulamaya konması geleneksel hız kanun uygulamasına bir çok yeni olumlu katkılar sağlamıştır. Daha önce bu konuda yapılmış olan çalışmaların sonuçlarının incelenmesi hız kameralarının ve bunlarla alınan

önlemlerin kazalar da yaklaşık % 19'luk bir azalmaya etki ettiğini göstermişlerdir. Bu azalma şehir içi alanlarda (% 28) şehir dışı alanlara oranla (% 4) daha fazla olmuş bulunmaktadır. Bir çok ülkede otoyolların belirli bir bölümünde otomatik olarak hız kontrolünün yapıldığı yol kenarındaki sürücülere yönelik uyarıcı levhalarla belirtilmektedir. Hız kameralarının Halo mesafe etkisinin şehir içi alanlarda 500 m. şehir dışı alanlarda ise 1000 m. dolaylarında olduğu tesbit edilmiştir. Finlandiyalıların yapmış olduğu bir çalışmada hız kameralarının Halo Mesafe etkisinin yaklaşık olarak 4 km. ile 10 km. arasında olduğu ortaya konulmuştur. Hız kameralarının etkilerinin dağılımı konusundaki bilgi, kullanılan değerlendirme yöntemine bağlı olmaktadır (43).

Birçok ülkede edinilen deneyimler, mahkemelerin suç komisyonlarında hız kameralarını fotografik delil olarak kabullenilmesinin oldukça düşük maliyetli olduğunu göstermektedir. Söz konusu ekipmanın kamuya iyi bir biçimde tanıtılmasının, uygunsuzluk gösteren ve kaza riskinin yüksek olduğu yörelerde kazaları önemli ölçüde azalttığı ve kamu tarafından benimsendiğini göstermiştir. İdari açıdan izlenebilir kayıtlı suçlar sayısının fazlalığı ciddi bir caydırıcı etki yaratmaktadır

Hız kameralarının sosyal olarak kabul edilme derecesi Norveç, Finlandiya ve İngiltere'de geniş çapta olmuştur. Norveç'te yapılan bir araştırmaya göre ankete katılanların % 67'si hız kameraları konusunda olumlu fikir beyan etmişlerdir. İngiltere'de ise ankete katılanların % 57'si yerleştirilen hız kameralarından memnun olup, % 24'ü ise daha fazla hız kamerasının yerleştirilmesini desteklemiş ve % 16'sıda kamera sayılarında azaltılmaya gidilmesini istemişlerdir. İsveç'te yapılan bir araştırmaya göre ise ankete katılanların % 44'ü olumlu % 46'sı ise olumsuz görüş bildirmişlerdir (41).

Hız kameralarının masraf fayda ilişkisi ise 3'e 27 oranında olarak hesaplanmıştır (39).

Avustralya'nın Victoria eyaletinde yapılan araştırmalarda 1992 yılında hız kameralarının ölümlü ve yaralanmalı kazaları önlemede % 9,3 etkili olduğu ortaya konulmuştur.

Diğer önlemler

Özellikle hız limitlerinin uygulandığı alanlarda 50 km/saatin altındaki hızlar ve hız limitinin 50 km/saatin altına indirilmesi ile ilgili olarak yapılan değişikliklerin sürücülerin hız davranışlarını etkiledikleri pek fazla söylenemez. Bu yüzden yol tümsekleri gibi fiziksel olarak hız kesmeye yönelik önlemler sadece düşük hızlarda araç kullanılan alanlarda uygulanabilmektedir.

Sürücülere kendi araç kullanma hızları hakkında bireysel veya kollektif olarak bilgi veren ve yol kenarındaki levhalarla belirtilen hız konusundaki bazı geri besleme yöntemleri hızın azaltılmasına yardımcı olmaktadır. Polis /hız kontrol alanı uyarı levhasına müteakiben polisin hız kontrollerini yapmasıyla ortaya çıkan Halo zaman etkisi ile bu hız kontrollerinin uygulama bittikten 9 hafta sonra bile etkili olduğu görölmüştür (41).

Radyo, televizyon ve gazete gibi basın ve medyada belli yollarda hız kanun uygulamasının yapıldığına dair anonslar, normalde bu gibi uyarılar olmadan yapılan hız kontrollerine göre daha etkili olmaktadır. Halkı bilgilendirmenin faydası sürücülerin yakalanma risk algılamalarının artması ve hız kontrolleri ile karşılaşacaklarını bilmesinden kaynaklanmaktadır.

Hız konusunda olumlu bir sonuç alınmasında diğer bir etkende yapılacak olan hız kontrollerinin halka duyurulduğuunda mutlaka yapılması güvenilirlik açısından önemlidir. Eğer sürücüler halka duyurulan zamanda belirtilen yerde hız kontrollerinin yapılmadığını görürlerse, bunun bir kandırmacadan ibaret olduğunu ve yakalanma risklerinin bulunmadığını anlayacaklardır. Bazı uzmanlar bu gibi kontrollerin halka duyurulmasının hız ile mücadelede

tek etken olamayacağını aynı zamanda da diğer yöntemlerin uygulanması gerektiğini belirtmektedirler.

Halkı bilgilendirme yönteminin kullanılmasının önemli bir mekanizması da toplumsal ve sosyal anlamda bunun potansiyel etkisidir. Kanun uygulamasının halk tarafından kabulü davranışların değişim sürecinde önemli bir rol oynamakta olup, medya ve basın kullanılması da bu konuda destekleyici bir hava oluşturmaktadır (41).

Hız kanun uygulamalarının yer ve zaman olarak rasgele yapılmasının olumlu sonuçları olduğu ortaya çıkmıştır (45).

Sabit halde hız kontrolünün yapıldığı zamanlarda, polis ve jandarma kendisine araçları izleyebilecek ve gerekli gördüğü aşırı hız yapan araçları yakaladığında sorunsuz bir şekilde durdurabilecek, yol kenarında belirli alanlara ihtiyaç duyar. Polis ve jandarma, bu açıdan bakıldığında yolun yapısından kaynaklanan çalışma alanı olarak belirli yerleri kullanabilmektedir. Sürekli aşırı hız yapanlar veya profesyonel anlamda mesleki araç sürücüleri polisin bu hız uygulama alanlarını bilmektedirler. Hız yapan sürücülerin gözlenmesinde uçak ve lazer kullanımı, imkanları arttırdığı halde polisin hız yapan sürücülerini yakalamak için kullandığı alanlar halen çok kısıtlıdır. Bu yüzden yolları yapan yetkililer bu gibi gereklilikleri göz önünde bulundurarak yeni yapılan yollarda veya revize edilen yollarda trafik zabıtasının daha rahat çalışabileceği alanların oluşturulmasına önem vermelidirler (41).

Lagget (1998) yılında Tasmania, Avustralya'da yapmış olduğu ve rasgele hız kanun uygulama prensibini uygulamaya koyduğu araştırmada, uzun vadeli-düşük yoğunluklu rastgele hız kanun uygulaması konusunda bilgi vermektedir. Bu strateji 16-20 km. uzunluğunda ve kazaların en fazla meydana geldiği bir otoyol kesitinde eşit aralıklarla üç adet görülebilir sabit trafik zabıtası aracının konmasını gerektirmektedir. Yolun ayrılan bu bölümleri 1 km.'lik daha küçük bölümlere ayrılarak, her polis aracının günün en

fazla kaza olan saatlerinde günde iki saat olarak rasgele kontrol yapacak şekilde düzenlenmiştir. Gerçek kanun uygulaması iki veya üç bölgede her hafta farklı alanlarda uygulanarak iki yıllık bir süre için uygulanmış ve bu uygulama sonucunda tüm ortalama hızlarda yaklaşık 3.6 km/saatlik bir hız azalmasını sağlamıştır. Bu uygulamanın sonucu olarak tüm kazalarda ise % 58 oranında bir azalma meydana gelmiştir. Leggett'in yapmış olduğu araştırmanın masraf fayda analizi ise 1'e 4 oranında olmuştur (41).

Zaman ve alanın rasgele seçilmesiyle yapılan sabit hız kanun uygulamaları kapsamında, Bareckett ve Beecher Texas'ta yapmış oldukları öğrenme teorisi prensiplerine dayanan geniş çaplı bir araştırma yapmışlardır. Sabit radarla yapılan hız kanun uygulaması zaman ve alanların rasgele olarak seçildiği 24 ayrı yolda yapılmıştır. Bu seçilen 24 adet test yolu özel olarak hız kanun uygulaması faaliyetinin yapılmadığı diğer 24 adet yolla karşılaştırılmıştır. Bu uygulama yaklaşık olarak 18 ay sürmüştür. Bu denemenin bitirilmesinden sonra, genel olarak hızlarda yaklaşık olarak 1.8 km/saatlik bir düşüş meydana gelmiş olup ve aynı zamanda sürücüler arasında hız yapma durumu da % 9 oranında olmuştur. Ölümcül kazalar % 15, yaralanmalı kazalar % 11,5 ve maddi hasarlı kazalar % 3 oranında ayrı ayrı olarak azalmışlardır. Bu çalışma aynı zamanda araştırmaya katılan polislerle ilgili motivasyonla ilgili çalışmaların da yapıldığı bir araştırma durumundadır. Genel olarak, polis memurları hız konusunda bu denli yakın olarak araştırmanın sonuçları ve hedeflerini burada olduğu gibi yakından görememektedirler. Burada uygulamaya katılan personelin motivasyonları ile ilgili sorunlar rasgele gözlenmiş olup, genel olarak daha çok kanun uygulamasının etkili olması için çaba sarf edilmiştir (41).

Bir taraftan hızın ilk başlangıç aşamasında azaltılması ile ilgili elde iyi bir bilgi birikimi bulunmakla birlikte kazalar ve hız davranışının uzun vadede kanun uygulaması çabalarıyla düzenlenmesi konusunda da iyi bir bilgi birikimi bulunmaktadır. Bununla birlikte bir kez hızda bir azalma yakalandıktan sonra bu

hız azaltılmasının sürekli kılınmasında gerekli olan strateji ve hız izlemesi konularında bilgi kopukluğu yaşanmaktadır (41).

Hız kanun uygulamasıyla hız davranışıyla mücadele etmenin temel esası, yakalanma risk algılamasının artırılması konusunda daha fazla çaba harcamaktır. Yakalanma riskini algılanmasını arttırma da en etkili yol sabit uygulamaların sivil polis ve jandarma araçları ile yapılarak daha ileride bulunan resmi ekipler tarafından aşırı hız yapan araçların yakalanması yöntemidir.

Hız kanun uygulama stratejileri daha uzun süreli olarak uygulanmalı ve bu uygulama süreci içerisinde de çok fazla ve yoğun bir şekilde kontroller yapılmalıdır. Bu tür olmayan uzun vadeli hız kanun uygulama stratejilerinin ise etkileri kısa vadeli ve geçici olacaktır.

Hız kameralarının yerleştirilmesi hızın azaltılmasında kabul edilebilir ve etkili bir araç olmakla birlikte, aynı zamanda da insan gücünün etkili olarak kullanılmasına imkan sağlamaktadır. Bununla birlikte hız kameralarının uygulanmasındaki amaç sürücülerin yakalanma risk algılamalarının arttırılmasıdır (43).

Hız konusundaki düzenlemeler küçük farklılıklar gösterse de temelde bütün ülkelerde aynıdır.

Avrupa Birliği'ndeki otoyollarda otomobillere uygulanan hız limiti saatte 90 ile 130 km arasında, tek şeritli kırsal yollarda ise saatte 70 ile 100 km arasında değişmektedir. Belirli yörelerde ve zamanlarda daha düşük hızların uygun olması nedeniyle, bu üst limitler hava, trafik ve yol koşullarına göre yöresel olarak belirlenecek değişken hız limitleri şeklinde uygulanabilir. Kentsel alan yollarında tipik olarak saatte 50 km ve yerleşim alanlarında saatte 35 km hız limitleri uygulanması giderek yaygınlaşmaktadır. Geçerli olan bu hız limitleri

geniş ölçüde kabullenilmekte ve hız denetimi önlemlerini tamamlayıcı rol oynamaktadır.

Kentsel yollardaki hız limitleri konusunda tüm Avrupa Birliğinde etkili bir şekilde uyum sağlanmış olmasına karşın, kentler arasındaki yollarda çok büyük farklılıklar bulunmaktadır. Bu konuda uyum sağlanmasına yönelik ilk adım her bir üye ülkenin kendi otoyollarındaki hız limitini saatte 120 km'ye veya bunun daha altına indirmeleridir (11).

6.2. Emniyet Kemer Denetimi

Emniyet kemeri ile ilgili olarak ülkelerdeki örnek uygulamalar incelenmiş olup, müteakip maddelerde açıklanmıştır.

6.2.1. Türkiye'de emniyet kemeri denetimi

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 78'inci ve Yönetmeliği'nin 150'inci maddeleri şöyledir:

“Otomobil ve tescil bakımından otomobil gibi işlem gören arazi taşıtlarında sürücüsü ile ön ve arka koltuklarda, minibüslerde ise sürücüsü ile yanında oturan yolcuların; kamyon, kamyonet ve çekicilerde sürücü ve sürücü yanındaki koltuklarda; şehirlerarası otobüslerde (sınıf III) arka koltuklar hariç olmak üzere, sürücüsü dahil en ön ve önünde boşluk olan arka koltuklarda, önünde boşluk olan kapı önü koltuklarında; iki katlı şehirlerarası otobüslerde merdiven önü, en ön ve önünde boşluk olan en arka koltuklarda, masa etrafında buluna koltuklardan aracın gidiş yönüne doğru olanlarda oturan yolcular için emniyet kemeri, bulundurulması ve kullanılması mecburidir.”

“Bu yönetmelik hükümlerine göre 1995 yılı itibari ile Türkiye’de imali yapılan veya yurtdışından ithaline izin verilen araçların arka koltuklarında emniyet kemeri bulundurulması ve kullandırılması mecburidir. Bunların dışında kalan

ve halen trafikte kullanılmakta olan diğer taşıt sahipleri isteğe bağlı olarak 1 sayılı cetvelde yer alan “Emniyet Kemerini”ni numunesine uygun olarak taktırabilirler. Minibüslerin arka koltuklarında, kamyon, kamyonet, çekici ve şehirlerarası otobüslerde emniyet kemeri ile ilgili hükümler 01.08.1998 tarihinden sonra üretilen araçlarda uygulanır. Bu araçlar yerleşim yeri içinde sürülürken gerekli görülenler için emniyet kemeri kullanma mecburiyeti İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak genelgeler doğrultusunda aranmayabilir.”

10 yaşından küçük çocukların aracın ön koltuğunda, kendisine refakat eden birinin yanında, hatta tek başına oturtulduğu, çocuklarını arka koltukta “çocuk emniyet koltuğu” içerisinde oturtan aile sayısının hayli düşük olduğu trajik bir gerçektir. Bu konudaki bireysel duyarlılığımız son derece zayıftır. Yapılan denetimlerde de kural dışı bu uygulama gerekli şekilde takip edilmemektedir.

Ceza konusu ise 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun 78/1-a maddesinde düzenlenmiştir. Kanuna göre otomobil ve minibüs cinsi taşıtlarda emniyet kemeri bulundurmayan ve kullanmayanlar 5 600 000 TL para cezası ve 5 ceza puanı ile cezalandırılmıştır.

6.2.2. İtalya'da emniyet kemeri denetimi

Güvenlik sistemlerinin kuralları Karayolları Trafik Kanunun 172 maddesinde düzenlenmiştir. Ön ve arka koltuklarda emniyet kemeri kullanmak, 26 Nisan 1990'dan bu yana tescil edilen araçlarda zorunludur. 1 Ocak 1978'den sonra tescil edilen araçlarda, sadece ön koltuklarda kemer takmak zorunludur.

4 ile 12 yaş arası çocuklar sadece, uygun bir koruma sistemi kullanmaları halinde ön koltuklarda oturabilirler. Fakat 4 yaşından küçük çocuklar için arka koltuklarda uygun koruma sistemi kullanılması zorunludur. İki'den fazla çocuk olduğu zaman sadece bir tanesi onaylanmış bir sistemle korunmalı, diğerleri ise 16 yaşından büyük bir kişi tarafından refakat etmek zorundadır. Emniyet kemerleri ve çocuk koruma sistemleri Spor Bakanlığı tarafından

onaylanmaktadır. Uygun olmayan teçhizata trafik zabıtası tarafından el konabilmektedir. Sürücü ve yolcular şahsen emniyet sistemlerini kullanmamaktan dolayı cezalandırılabilir. Çocuğu koruma altına almamak, çocuk bakıcısının araçta olması durumunda hariç, sürücünün cezalandırılmasını gerektiren bir suçtur.

Emniyet kemerini takma ile ilgili birçok özel muafiyet vardır:

- Görevini ifa eden polisler,
- Acil çağrı hizmetleri,
- Taksi şoförleri,
- Kamu ulaşımı araçlarının şoförleri,
- 1,5 metrenin altındaki veya 1,9 metrenin üstündeki boyda olan insanlar (Bu muafiyetler, Adli Tıp bürosunca verilen sertifikalarda belirtilmelidir),
- Fiziksel özürllüler veya belli başlı patolojik bozukluğu olan insanlar,
- Hamile kadınlar,
- Yasal güvenlik hizmetleri yapan görevliler.

Uygun ekipmanı takmamak 50 000 lîre para cezasını gerektiren idari bir suçtur. Onaylanmamış sistemleri ithal etmek, üretmek ve pazarlamak gibi, uygun olmayan ekipmanı kullanmakta suç sayılmaktadır. Çocuk koruma sistemi ve emniyet kemeri takmama konusunda suç tekrarı getirilmemiştir. Genelde, bu tür ekipmanın giyilmesi meskun mahal dışında tatmin edici orandadır. Gözlem ve denetim daima polisin inisiyatifinde yapılmaktadır (39).

6.2.3. Fransa'da emniyet kemeri denetimi

Toplam yüklü ağırlığı 3,5 tona kadar olan araçların ön ve arka koltuklarında oturanların emniyet kemeri takmaları ve 10 yaşına kadar çocuklar için de onaylı çocuk koruma sisteminin kullanılması zorunludur.

Ön ve arka koltukta emniyet kemeri takmama 230 frank para cezası ile cezalandırılmayı gerektiren 2. sınıf suçu oluşturmaktadır.

Emniyet kemeri takmayan sürücüye para cezasının yanı sıra, sürücü belgesinden de 1 puan düşülme cezası uygulanmaktadır.

Ceza ihbarnamesi sadece, 13 yaşın altındaki yolcuların emniyet kemeri veya koruma sistemlerini takmalarını sağlamakla sorumlu araç sürücüsüne değil aynı zamanda diğer suçlu veya suçlulara da yazılmaktadır.

Acil servis, polis, taksicilik gibi bazı profesyonel meslekler hariç, emniyet kemeri takmak zorunda olmayan insanlar muafiyet sertifikasına sahiptirler. Bu sertifikalar eyaletin sürücü belgesi sağlık komisyonunun doktorları tarafından verilebilmektedir (39).

6.2.4. İspanya'da emniyet kemeri denetimi

17 Şubat 1992 tarihli komisyon kararının 117. maddesi ile; turist araçlarının ve 3,5 tona kadar olan ticari araçların ön ve arka koltuklarında oturanların, 3,5 tona kadar olan yük taşıtlarının ve 5 tondan ağır olmayan 9'dan az koltuklu yolcu taşıma araçlarının ön koltuğunda oturan yolcuların, araç, emniyet kemerleri ile teçhiz edilmiş ise, emniyet kemerlerini takmaları zorunlu tutulmuştur.

Komisyon kararının 119. maddesi gereğince, 12 yaşın altındaki çocuklar aracın arka koltuğunda emniyet kemeri kullanmak zorunda değildir. Ön koltukta, özel, resmi onaylı koruma sistemleri kullanmalıdırlar.

Polis bu konuda tüm suçları sistematik olarak kaydetmektedir. Emniyet kemeri takmamak küçük suç iken, aracı emniyet kemeri ile donatmamak ağır suçtur.

Bazı üst rütbeli The Guardia Civil üyelerine göre, 15 Haziran 1992'den beri uygulanan şehir içinde emniyet kemeri takmayı zorlamak güçtür (39).

6.2.5. Emniyet kemeri denetiminin sağlanması, Türkiye’de ve diğer ülkelerde emniyet kemeri kullanma oranları

Emniyet kemeri, bir kaza anında, sürücü ve yolcuları ağır yaralanma ve sakatlıklardan % 35, ölümlerden % 40 oranında korumaktadır.

1996 yılında yapılan bir çalışma ile, ani fren ve arkadan çarpmalarda baş ve gövdenin direksiyon simidine çarpmasını ve başın ön camdan, araba yuvarlanma ve devrilmelerinde araçtan fırlamayı önleyen emniyet kemerini, Avrupa Birliği üyesi ülkelerde, ön koltukta oturanların % 75-80’inin kullandığı saptanmıştır. Bu oranın 2000 yılı itibariyle yükselmiş olduğu tahmin edilmektedir. Aynı çalışmada, Avrupa’da meydana gelen kazalarda ölen 25000 kişiden 10000’inin emniyet kemeri kullanmış olsalardı hayatta kalacakları belirtilmiştir.

Amerika’da emniyet kemeri kullanım oranı 1984’te mecburi tutulmadan önce sadece % 15’ti. Bugün bu oran % 68’e çıkmıştır.

A.B.D. Ulaşım Araştırma Laboratuvarı (TRL) tarafından yapılan son emniyet kemeri kullanma oranı araştırmasında, araçlarda bulunması zorunlu olan arka koltuk emniyet kemerlerini, yetişkinlerden % 57’si, çocuklardan da %74’ü kullanmaktadır.

Kanada’da yapılan çalışma 240 noktada gerçekleştirilmiş ve 84 000 araç kontrol edilmiştir. Buna göre sürücülerin % 92’si, yolcuların % 90’ı emniyet kemeri kullanmaktadır. Genel ortalama % 88’dir. Kanada’nın bu sonuçlara ulaşması 1989 yılında başlayan bir program ile olmuştur. Bu program neticesinde 1989-1994 yılları arasında emniyet kemeri kullanımının artırılması ile 2 400 hayatın kurtarıldığı, 55 000 yaralanmanın önüne geçildiği ve 3 milyar dolarlık sosyo-ekonomik maliyetten tasarruf yapıldığı tahmin edilmektedir (45).

Avustralya’da yapılan çalışmalar emniyet kemeri takma oranlarını açıkça ortaya koymuştur. Arka koltuğun orta kısmında oturan yolcularda % 88,5’le en dşşk orana sahiptir. Bununla birlikte Viktorya kırsalındaki 25-35 yaş grubundaki erkekler % 73 gibi (bayanlara ait % 84 oranına nazaran) dşşk bir sayıyla erkeklerin bayanlardan daha dşşk oranda bu kurala uyduklarını göstermektedir. Bu yaş grubu (26-39) geceleyin en dşşk emniyet kemeri kullanma oranına sahiptir (% 66). Bu grubu takip eden grup ise % 84 ile 18-25 yaş grubudur.

Havai’de 1998 yılında gerçekleştirilen çalışmada emniyet kemeri kullanım oranı % 78 olarak bulunmuştur. Çalışmada hava durumuna göre yapılan değerlendirme de emniyet kemeri kullanımının sisli havalarda 2 puan arttığı ortaya çıkmıştır. Araç gruplarına göre bir değerlendirme yapılırsa kamyon sürücüleri %64 ile en tehlikeli grup olmaktadır. Otomobil sürücüleri ise %81’lik bir oranla en başarılı gruptur (45).

Finlandiya’da yapılan çalışmalarda emniyet kemeri kullanma ile diğer kural ihlalleri arasındaki korelasyon araştırılmıştır. Emniyet kemeri kullananlar şehirlerarası yollarda her 13 km, kent içinde 9 km’de bir kural ihlali yapmaktadır. Emniyet kemeri kullanmayanlarda bu mesafe 8,5 ve 2,5 km gibi anlamlı bir fark oluşturmaktadır.

Emniyet kemeri takanların en çok işledikleri kural ihlali hatalı sollama olurken, emniyet kemeri kullanmayanların ihlalleri yakın takip ve şerit ihlalidir.

Araştırmaların ilginç bulguları ise çocuklara aittir. Çocuklar yetişkinlere nazaran daha dşşk oranda emniyet kemeri kullanmaktadır (% 81). Bu oran geceleri % 67.5’e kadar düşmektedir. 4-7 Yaş grubunda bu oran % 58’dir. Kız çocukları erkek çocuklara göre daha az emniyet kemeri kullanmaktadır (45). Cinsiyet kadar yaş ta önemli bir faktördür. İnsanlar yaşlandıkça emniyet kemeri takma eğilimi artmaktadır. Yine Teksas’ta yapılan bir çalışmada

insanlar emniyet kemeri takmama nedeni olarak başta unutkanlığı, daha sonraları emniyet kemerinin etkisizliğini ifade etmişlerdir.

Teksas Kamu Güvenliği Bölümü otomobil kazalarında ölenlerin % 61.6'sının emniyet kemeri takmadığını açıklamıştır. Aynı kurumun 1994 yılı istatistikleri trafik kazası ölümlerinde emniyet kemeri kullananların, kullanmayanlara göre 11 kat daha fazla hayatta kalma şansına sahip olduğunu saptamışlardır (45).

Birçok çalışma denetimin emniyet kemeri kullanımını artırdığını gösterse de bu kazalara yansımamıştır. Fakat emniyet kemeri kullanımının yaralanmalar üzerindeki etkisi açıktır. Norveç'te yapılan 14 çalışmada bu oran (%60-%70) arasındadır (45).

Teksas'ta yapılan araştırmalar halkın % 25'inin hala emniyet kemeri kullanmadığını göstermiştir. 1985'te çıkarılan kanun da etkisiyle 1995'te tahmin edilen emniyet kemeri kullanma oranı % 71,75'tir.

Aynı çalışma otomobil kullanıcılarının pick-up kullanıcılarına oranla daha duyarlı olduğunu göstermiştir. En yüksek oran ise %73,3 ile şehir içinde yalnız araç kullananlara aittir.

Nitekim cinsiyette emniyet kemeri kullanımında etkilidir. Bayanlar erkeklere nazaran % 10 daha fazla emniyet kemeri kullanmaktadır. Aynı zamanda kullanma süresi erkeklere göre daha uzundur.

Kazalarda ölen sarhoş sürücülerin emniyet kemeri takma oranı % 17,5 iken, kazalarda ölen alkolsüz sürücülerin emniyet kemeri takma oranı % 44,6'dır.

Amerika'da emniyet kemeri takma oranı en düşük yaş grubu 18-29 yaş grubuna aittir, 30 yaş grubu en yüksek orana sahiptir.

Amerika’da yapılan Roger araştırmasına göre, halkın % 78’i emniyet kemeri takmayı iyi veya mükemmel bir fikir olarak görürken, % 68’i cezalandırmanın bu konuda etkin olduğunu bildirmektedir.

Emniyet kemeri takmayan yolcu ve sürücülerin yaralanmaları neticesinde kaza sonrası tıbbi tedavileri takanlara göre % 55 daha uzun sürmektedir (45).

Türkiye’de emniyet kemeri kullanımını destekleyen kampanyalar ve yoğun denetimler sırasında emniyet kemeri kullanımı % 92’lere kadar çıkmıştır. Ancak zamanla bu yüksek kullanım oranı gerilememiş ve günümüzde %21’e kadar düşmüştür (46).

Yedi yıl içinde meydana gelen bu muazzam düşüşün sebebi elbette en başta denetim eksikliğidir. Emniyet kemeri kullanımı denetimi gittikçe önemini yitirmiş, karayolu kullanıcıları da zaman ile tutum halinde bıraktıkları “emniyet kemeri kullanmama” alışkanlıklarına dönmüşlerdir.

Trafik denetimlerinin etkinliği sağlanmalıdır. Yol kullanıcısı emniyet kemeri takmadığı takdirde çok kısa bir süre içinde trafik cezası alacağını bilmelidir.

Emniyet kemeri kullanımında şunlara dikkat edilmelidir:

- Daha etkin bir denetim sağlamak üzere kanunlara daha etkin bir yapı kazandırmalı, cezalar ağırlaştırılmalıdır.
- Otomatik aşırı hız kontrollerinde olduğu gibi emniyet kemeri kullanımını da otomatik olarak yakalayabilecek ve böylece algılanan yakalanma riskini arttırabilecek teknolojik uygulamalara gidilmelidir.
- En kolay ve en etkili yöntem emniyet kemeri kullanımının bütün polis denetimlerinde göz önüne alınmasıdır.
- Bunun yanında denetim yüksek yoğunlukta ve periyodik uygulamalar ile de etkinleştirilmelidir.

- Denetim uygulamaları toplumun geri beslemesini de içeren bilgilendirme uygulamaları ile de desteklenebilir.
- Polis eğitim programlarına emniyet kemeri kullanımının karayolu güvenliğini sağlamada etkinliğini gösteren konular eklenmelidir.

Yapılan bunca çalışma sürücülerde emniyet kemeri kullanımının tutum haline getirilememesi sonucu boşa gitmiştir. Önemli olan sürücülerde bu uyma davranışının yerine, tutum oluşturmaktır. Eğitimin göz ardı edilemez etkisi burada ortaya çıkmaktadır. Sürücülerin ve yol kullanıcılarının emniyet kemeri kullanmanın önemini kavraması şarttır.

Televizyonlar için hazırlanacak olan programlarda halka doğrudan bilgi pompalamak yerine, bunu özellikle emniyet kemeri kullanımının önemini gösteren kaza görüntüleri yayınlanmalıdır.

Yapılacak çalışmaların bir bütünlük teşkil etmesi ve birbirini desteklemesi sonucunda Türkiye’de emniyet kemeri kullanımının artacağı kesindir. Bu konuda harcanan her kuruş misli ile tekrar kendimize dönmektedir. Kurtarmış olduğumuz hayatları da göz önünde tutarak yeni bir politika belirlenmeli, yol kullanıcılarında emniyet kemeri tutum haline getirilmelidir.

6.3. Alkol Denetimi

6.3.1. Türkiye’de alkol denetimi

Türkiye’de meydana gelen pek çok kazanın nedeni, alkollü olarak araç kullanılmasıdır. Çünkü, alkol miktarı arttıkça, kandaki oksijen azalmakta, beyin yeterince oksijen alamadığı için fonksiyonlarını yitirmeye başlamakta, sürücüler üzerinde, uyarıcı ve uyuşturucu (yatıştırıcı) etkiler göstermekte. her iki hal de, sürücünün kaza yapma olasılığını artırmaktadır (45).

Kandaki alkol miktarı arttıkça, kişinin denge, görme ve işitme gibi beyinsel fonksiyonlarında azalmalar meydana gelmekte, kas kontrolü, dikkat, reaksiyon süresi gibi çok önemli duyu ve kontrol kabiliyetleri azalmakta, alkolün söz konusu etkileri altındaki sürücünün önüne, aniden bir canlı veya aracın çıkması halinde, alkolsüz bir sürücüye göre intikal ve fren yani durma mesafesi artmaktadır. Bu artışa paralel olarak kaza yapma olasılığı da yükselmektedir.

Ankara Üniversitesince 366 alkollü araç kullanan sürücü üzerinde yapılan araştırmada; kan alkol konsantrasyonu ile trafik suç ve kazaları arasındaki bağ ortaya konulmuştur. Bu çalışmada, trafik suçu ve kazalarının 0,50 promilden itibaren artmaya başladığı ve kanında 1,00 promil alkol saptanan sürücülerin, % 70'inin çeşitli suç ve kazalara neden olduğu tespit edilmiştir (41).

Türkiye’de, taksi veya dolmuş, otomobil, minibüs, otobüs, kamyon çekici gibi araçlarla kamu hizmeti, yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücüler ile resmi araç sürücüleri alkollü içki kullanmış olarak bu araçları süremezler. Alkollü içki almış olarak araç kullandığı tespit edilen diğer araç sürücülerinden kanlarındaki alkol miktarı 0,50 promilin üstünde olanlar araç kullanamaz. Alkollü olarak araç kullanıldığından şüphe edilen ve yalnızca hasarla sonuçlanan trafik kazalarında, sürücülerin alkol durumları kaza tespit tutanağını tanzim eden elemanlarca olay yerinde teknik cihazlarla tespit edilerek, kaza tespit tutanağına yazılır. Bu halde hasarlı kazaya karışanların alkol durumlarının tespiti için ayrıca adli tabibe veya resmi sağlık kuruluşlarına sevki yapılmaz.

Cihazla yapılan tespit sonunda alkollü içki aldığı tespit edilen sürücülerin, birinci defada 3 ay, ikinci defada da 1 yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınır. Üçüncü defa tekerrürü halinde ise, bu sürücüler, 1 aydan 2 aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar ve belgeleri 5 yıl süreyle geri alınır. Bu süre sonunda yapılacak psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi neticesinde belgenin iadesinde sakınca bulunmayanlara sürücü belgesi iade edilir. Alkollü araç kullandığı tespit edilenlere ayrıca her defasında

para cezası ve 15 ceza puanı ceza verilir. Para cezalarının miktarı her yıl değişmektedir.

Alkollü olarak ölümlü yada yaralamalı trafik kazasına neden olunması halinde ağır kusurun varlığı kabul edilir.

Cihazla yapılan tespite sürücünün itiraz etmesi halinde, kanındaki alkol miktarının belirlenmesi için, bu konuda eğitilmiş ve kan almaya yetkili kılınmış personel tarafından kan alınarak, tahlil için polis kriminal laboratuvarına gönderilir.

Polis kriminal laboratuvarında tahlilin mümkün olmaması halinde, sürücü kanındaki alkol miktarının tespiti için adli tıp merkezlerine ve Sağlık Bakanlığına bağlı tahlil yapabilecek teknik ve tıbbi imkanlara sahip olan en yakın sağlık kuruluşlarına gönderilir.

Sürücülerin alkollü içki alıp almadığının tespitinin cihazlarla yapılmasının mümkün olmaması halinde test uygulanır. Uygulanan test neticesinde alkollü içki aldığına kanaat getirilenlerden 0,50 promilin üstünde alkollü içki alındığını kabul ve beyan edenler hakkında yapılacak kanuni işleme esas olmak üzere alkol test tutanağı düzenlenerek sürücü ve görevli tarafından imzalanır. Test sonucuna itiraz eden sürücüler hakkında ise kanlarındaki alkol miktarının tespiti için kan örneği polis kriminal laboratuvarına gönderilir veya en yakın sağlık kuruluşunda kanındaki alkol miktarı tespit edilir.

Kanlarındaki alkol miktarının teknik cihazlarla ve kan alınarak laboratuvarında tespit imkanlarının bulunmadığı hallerde, alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücüler en yakın resmi sağlık kuruluşuna sevk edilerek, kurum hekimi tarafından rutin alkol muayenesinden geçirilir.

Alkol kontrolleri LION S-D2/T alkol metre cihazı kullanılarak nefes havasındaki alkolü analiz ederek kandaki alkol seviyesini ölçme şeklinde yapılmaktadır (45).

6.3.2. İtalya'da alkol denetimi

Trafik kanununun 186. maddesi alkol tesiri altında araç kullanmayı yasaklamakta ve bu kanuna ait komisyon emrinin 379. maddesi maksimum müsaade edilebilecek kan alkol miktarını 0,80 g/l olarak tespit etmektedir. 0,80 g/l veya daha üstü alkol seviyesindeki sürücü alkol tesiri altında olarak kabul edilir (39).

Alkol testleri sadece polis tarafından bir kazadan sonra veya alkollü araç kullanıldığı açıkça ve objektif olarak tespit edildiğinde yapılmaktadır. Alkollü araç kullanmayı karakterize eden hal ve tavırlara çok büyük önem verimlidir. Çünkü, eğer bunlar şüphenin ötesinde tespit edilmezlerse, sürücü kendisinin teste tabi tutulmasını reddedebilmektedir. Sürücü alkol testini reddettiğinde gerçekten alkolün tesiri altında ise bu ilave bir suç oluşturmaktadır (41).

Tespit, alkol nefes testleri (Draeger veya elektronik tipleri) ile yapılmaktadır ve alkol oranı, Ulaştırma Bakanlığı (Hususi Araçlar Dairesi) tarafından onaylanan ve periyodik olarak kontrol edilen alkol metreler (Siemens) ile yeniden kontrol edilebilmektedir. Beş dakikalık aralarla iki ölçüm yapılmakta ve sonuç not edilmektedir. Alkolmetreler yaygın olarak kullanılmaktadır (41).

Alkol nefes testleri ile kendi kendisini test etmek için hiçbir koşul olmadığına rağmen diskotek yöneticilerinin alkol metreleri adapte etmeyi planlamaları dikkat çekmektedir.

Kan testleri yazılı metinlerde uygulanmaya konmuştur, fakat suçlunun reddetme hakkı vardır. Ölümlü kazalardan sonra böyle testler sulh hakimleri tarafından talep edilebilmektedir. Alkollü araç kullanma (açıkça alkol tesiri

altında veya 0,80 g/l alkol seviyesinin üzerinde araç kullanma) en fazla bir ay hapis cezası (genellikle hüküm ertelenir), 15 gün ila 3 aylık dönem için sürücü belgesinin alı konmasıyla ve 500 000 ila 2 000 000 lireden arası para cezası ile cezalandırabilecek bir suçtur. Eğer suç bir yıl içinde tekrarlanırsa, bu ertelenmeyen hapis cezasına dönüşmekte ve sürücü belgesinin alı konma periyodu ikiye katlanabilmektedir (39).

Açıkça alkollü araç kullanma suçu için, eğer araç başka bir kişi tarafından sürülemiyorsa, polis, aracı sahibinin gösterdiği bir yere veya çekilmesi gerekiyorsa en yakın bir garaja çektirebilmektedir (41).

6.3.3. Fransa'da alkol denetimi

İntoksikasyonun görülebilen belirtileri olmasa bile, kanda binde 0,8 gr. (veya nefeste 0,4 mg/l)' den fazla olmamak koşuluyla kanda en az binde 0,7 gr. (veya nefeste 0,35 mg/l) alkol konsantrasyonu bulunması ile ortaya çıkan alkollü araç kullanma suçu 4. sınıf hemen işlem gören suçlar için düzenlenen cezalarla cezalandırılabilir. Bu şu demektir:

- 5 000 frank maksimum para cezası;
- Maksimum 3 yıla kadar sürücü belgesinin yasal olarak alıkonması;
- Sürücü belgesinden 4 puan indirilmesi (39).

İntoksikasyonun görülebilen etkileri olmasa bile, kanda binde 0,8 gr. veya nefeste 0,4 mg/l üzerinde alkol seviyesi ile araç kullanma, aşağıdaki cezalarla cezalandırılabilen suçu oluşturmaktadır.

- İki yıla kadar hapis cezası (Tekrarlanan suçta dört yıl),
- 30 000 frank para cezası (Tekrarlanan suçta 60 000 frank).

Mahkemeler, kamu hizmeti cezası, paraya çevrilen hapis cezası veya hakların sınırlandırılması veya mahrumiyeti cezasını da içeren birden fazla ceza (sürücü belgesinin 5 yıla kadar alıkonması veya geri çekilmesi, aracın 1 yıla kadar trafikten men edilmesi.v.s.) vermeye yetkili kılınmıştır (39).

Karayolu Trafik Yasası da ilave kamu hizmeti cezalarını, paraya çevrilen hapis cezasını, sürücü belgesinin alıkonmasını veya 3 yıla kadar geri çekilmesini ve mahkeme sonuçlandığında sürücü belgesinden 6 puan indirilmesini düzenlemiştir.

Aynı zamanda yasal cezalar gibi, sürücü belgesinin 1 yıla kadar alı konması idari otoriteler tarafından da yapılabilmektedir.

Alkol seviyesi kontrolleri birbirini izleyen şu iki aşamada yerine getirilir (41).

Alkol tesiri altında araç kullanıldığı şüphesini ortaya çıkarmak için yapılan ilk test: Yaralamalı veya ciddi suçların işlenmiş olduğu kaza olaylarında zorunludur. Yaralamasız maddi hasarlı kazalarda isteğe bağlıdır. Savcının isteği üzerine veya bir üst düzey Adli Polis görevlisinin önleyici alkollü araç kullanma operasyonları için karar verildiğinde sistematiktir. Polisin üst düzey bir görevlisinin veya onun emrindeki daha ast bir görevlinin inisiyatifindedir.

Alkol seviyesi, çıkarılan havayı analiz eden (elektronik veya kimyasal) nefes testi ile tespit edilmektedir.

Kontroller; tespit pozitif sonuç vermesi, sürücünün nefes testini reddetmesi, aleni sarhoşluk, sürücünün ölmesi, sürücünün fiziksel özürli olması durumlarına karşı yapılır.

Kural olarak, kontrol çıkarılan havayı analiz eden bir alkol metre ile yapılmaktadır. Kan testleri istisnaidir ve sadece kişinin fiziki durumu (yaralamalı kazalarda) ile doğrulandığında veya tıbbi bir belgeyle tasdikli ehliyetsizlik

durumunda yapılabilmektedir. Bu durumda, kan örneği bu amaçla çağrılan bir doktor tarafından alınmaktadır (41).

6.3.4. İspanya'da alkol denetimi

Alkollü araç kullanma kurallarını, hem aleni alkol etkisi altında araç kullanmayı suç sayan Ceza Kanunu (340-2a), hem de aşağıda belirtilen kan alkol seviyesini düzenleyen 13 Ocak 1992 tarihli Genel Trafik Düzenlemelerinin 20 ila 26 maddeleri ihtiva etmektedir (39).

Genel kural olarak, 100 g/l kanda 0,80 g/litre alkole izin verilmektedir. Bu seviye; 3,5 ton üzerindeki yük taşıyan araçların şoförleri için, 0,50 g/litre (kanda), 9'dan fazla koltuklu yolcu araçlarının veya kamu araçlarının, okul ve çocuk servislerinin, tehlikeli yük, acil servis veya özel ulaşım araçlarının şoförleri için ise, 0,30 g/litre (kanda) olarak belirlenmiştir.

Aleni alkol etkisi altında araç kullanma cezai işlemi gerektiren bir suçtur ve 1 aydan 6 aya kadar hapis cezası veya 100 000 den 1 000 000 pesetaya kadar para cezasıyla ve 3 aydan 5 aya kadar araç kullanmaktan men cezası ile cezalandırılmaktadır. Öte yandan, müsaade edilen kan alkol seviyesini aşmak maksimum 15 000 peseta para cezasıyla cezalandırabilecek idari bir suçtur. Bunun sonucu olarak, İçişleri Bakanlığınca önleyici kontroller yapılması emredildiğinde, örneğin, sürücü yasayla müsaade edilenden fazla kan alkol seviyesine sahipse veya numune vermeyi reddederse basit olarak para cezası verilebilmektedir. Eğer sürücü açıkça alkol tesiri altında bulunuyorsa yasal işlemler için rapor tanzim edilmesi zorunludur (41).

Sürücüler;

- Kazadan sonra; açıkça alkol tesiri altında araç kullanma veya karayolları trafik kurallarını ihlal etme;

- İçişleri Bakanının talimatları doğrultusunda The Guardia Civil Şefinin emrettiği önleyici kontrolleri durumlarda alkol testine girmek zorundadırlar (39).

Alkolün varlığı polis tarafından alkol nefes testi ve alkol metre kullanılarak tespit edilmektedir.

Sanık, kan alınarak yeniden bir kontrol yapılmasını isteyebilmektedir. Alkolmetre ölçümlerinden reddedilemez bir delil sonucu çıkarılamamaktadır. Talimatlarda belirtilenden daha yüksek bir kan alkol seviyesiyle araç kullanmayı yasaklayan 2 Mart 1990 tarihli komisyon kararının 12. maddesi alkol metre cihazları ile nefesteki alkol miktarını kontrol ederek "normal" delil tespitini, ancak yasal otoritelerin ricası üzerine kan ve idrar örneği alınarak veya diğer metotlarla karşı bir kontrol yapılmasını şart koşturmaktadır. Bundan başka, 2 Mart 1990 tarihli kararın 12. maddesi alkolü uyuşturucu ile bağdaştırmakta, sürücünün uyuşturucunun etkisi altında olduğundan şüphelenilmesi durumunda polisin uygun biyolojik testler yapılmasını emretmektedir (41).

6.3.5. Alkol denetiminin sağlanması

Alkollü araç kullanma, çok sık görülmemekle beraber diğer trafik suçları ile karşılaştırıldığında, çok fazla tehlikeli bir davranıştır. Tüm A.B. ülkeleri ele alınırsa, yapılan tüm yolculukların ortalama % 3'ü yasal alkol sınırının üzerinde alkol alan sürücüler tarafından yapılmakta olup, bununla birlikte yaralanan sürücülerin % 30'u alkol etkisi altında araç kullanan sürücülerdir. Alkol kazalara sebep olan ana etkenlerden birisi olup, yaralanmaların ciddiyetini de yükseltmektedir (42).

Alkol bağlantılı kazalarda ölüm sayısını azaltacak her strateji için bir önlemler paketi gerekmektedir. İlk olarak, kandaki alkol miktarının limiti sürücülere güvenli araç kullanmada açık bir şekilde rehberlik edecek bir seviyeye getirilmelidir. Kaza analizleri bu limitin 0,5 promil olması gerektiğini desteklemektedir. Geçmişteki tecrübeler, izin verilen kandaki alkol miktarının

0,5 promile indirilmesinin trafik suçlarında pozitif bir etkiye sahip olmasının yanında, yol kazalarından dolayı meydana gelen yaralanmaları da azalttığı şeklindedir. Bu, trafikteki düzenlemeleri açıklamak için yürütülen kampanyaların davranışları değiştirmede de etkili olması için temel gerekliliklerden birisidir. Polisin kanun uygulaması ve cezalar birbirini tamamlayan unsurlardır.

Thurman, Jackson ve Zhao'nun (1993) araştırmalarının sonuçlarına göre, insanlar, sarhoşken araba kullanmaya karar verirken, polislerin sık sık yol kontrolleri yapıp alkollü sürücülerini durdurması, cezalar ve yasal kısıtlamaları dikkate almaktadırlar (47).

Alkolden kaynaklanan kazaları azaltmak için, başarılı kanun uygulama stratejilerinin anahtarı, aşağıdaki maddeleri içeren programlar dahilinde sürücülerin yakalanma olasılığı algılamasının artırılması gerekmektedir (41).

Çok sayıda sürücünün test edilmesi (her yıl en az 10 sürücünden birisi, mümkünse Finlandiya'daki gibi her 3 sürücünden birisi). Bu, sadece geniş çapta yapılan rasgele nefes testleri ve kanıta dayalı nefes testleri ile sağlanabilir.

- Zamansız ve tahmin edilemeyecek yerlerde sürücülerin bu uygulamadan kaçışını engelleyecek şekilde yol ağının büyük bir bölümünde uygulamanın yapılması,
- Yoğun bir şekilde polis operasyonlarının yapılması, Sürekli aynı suçları işleyen sürücülerin yakalanması için hedefe yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Yakalanan sürücülerle ilgili olarak, geleneksel cezaların yerine sabıkalı kişileri olumlu yönde etkileyecek farklı çözümler bulunmalıdır.

Kanun uygulamaları gerektiğinde halka duyurulmalı ve sürücüler bilgilendirilmelidir. Bu durum halk arasında yapılan uygulamaların haklılığını gösterir ve alkollü araç kullanmanın azaltılmasına katkıda bulunur. Halka duyurularak yapılan kanun uygulamaları Finlandiya'da geçtiğimiz son on yılda

çok büyük bir başarı sağlamış ve alkollü araç kullanan sürücü sayısı 1000'de 33'ten 14'de düşmüştür.

Son yirmi yıl içinde birçok ülkede sağlık konusundaki artan duyarlılık, trafik güvenlik önlemlerinin başarılı bir şekilde uygulanması ve ekonomik durgunluk sonucunda alkollü araç kullanımında sürekli bir azalma meydana gelmektedir. Buna rağmen uluslararası araştırmalar ve deneyimler alkol alma ve araç kullanma bileşimini günümüzde de trafik güvenliğini etkileyen en önemli unsurlar olarak göstermektedir.

Avrupa Birliğinde araç sürücüsü nüfusun küçük bir yüzdesi (yüzde 5 veya daha düşük) her an alkolün etkisi altında trafik kazalarından kaynaklanan ciddi ve ölümcül hasarların önemli bir yüzdesine (yaklaşık yüzde 20) neden olmaktadır. Alkol etkisi altında araç kullanmada çok küçük bir azalma, kazaların meydana gelmesi üzerinde çok büyük etki yapmaktadır (43).

Alkolün sürücü performansı üzerindeki etkileri, çok fazla alkol alınması halinde duyum yitimine (anestezi) yol açmasından, düşük dozlar alınması halinde davranış ve kavrama yeteneklerinin azalmasına kadar büyük farklılıklar göstermektedir. Alkol, rekabetçi davranış veya hızın giderek artırılması gibi tehlikeli durumların meydana gelmesi ile sonuçlanan güvenlik standartlarına uyum güdüsünü azaltmaktadır. Genel olarak, motorlu aracın güvenli bir şekilde kullanımını sağlamada önem taşıyan tüm fonksiyonlar alınan alkol seviyesinden olumsuz yönde etkilenmektedir (48).

Birçok AB ülkesinde "alkollü araç kullanım saatlerinde" karayollarında bilimsel amaçla yapılan tesadüfi nefes testlerinde, sürücülerin yaklaşık yüzde 5'inin yasal limitlerin üzerinde alkol aldığı, bir kaç ülkede de bunun yüzde 1 veya daha düşük düzeylerde olduğu saptanmıştır (43).

Alkol trafik kazalarında kazanın şiddetini artırıcı bir rol oynamaktadır. Mevcut verilerden A.B'nde meydana gelen trafik kazalarında alkolün rolünü tam

olarak belirlemek mümkün olmamakla birlikte, yapılan bazı araştırma sonuçlarına göre, alkolün yaralanma ile sonuçlanan kazaların yaklaşık yüzde 19'una, ciddi ve ölümcül kazaların yüzde 22'sine neden olduğu ortaya konulmuştur. Araştırmalar kandaki alkol miktarının sürücülerin kaza riskini önemli ölçüde artırdığını göstermektedir (41).

İngiltere'de yapılan bir araştırmada alkollü araç kullanma suçlarında sürücülerin üçte birinin kandaki alkol seviyelerinin 1,50 promilin üstünde olduğu, yüzde 40'nın ise haftada 20 adet yarım litrelik bira tükettikleri ve bu sürücüler için alkol aldıktan sonra araç kullanımının normal bir alışkanlık olduğu ortaya konulmuştur (41).

Araç kullanan nüfus içinde alkol kullanım düzeyine ilişkin istatistik bilgilerin elde edilmesi, alkol sonucu meydana gelen kazalar ve hasarların epidemiyolojisi ve nefes testleri sonuçları alınması gerekli karşı önlemlerin belirlenmesi ve değerlendirilmesi açısından zorunlu görülmektedir. Nefesteki alkol seviyesinin karayollarında tesadüfi örnekleme yoluyla taranarak saptanması, alkol düzeyinin belirlenmesindeki en iyi yöntemdir. OECD tarafından 1978 yılında imzalanan araştırma protokolü bu konudaki en iyi örneklerden biridir. Kaza meydana geldikten sonra hastanelerde yatarak tedavi sırasında yapılan kandaki alkol miktarının saptanmasına yönelik testler bu konuda önemli ek bilgiler vermektedir.

Otomatik kontrol sistemleri, uygulandıkları araçlarda alkollü sürücülere araçlarını çalıştırma imkanı vermezler ve bu sistem Amerika'da alkollü sürücülerin tekrar tekrar suç işlemelerini engelleme de ek bir önlem olarak değerlendirilmektedir. Bu tür otomatik olarak ateşlemeyi kilitleyen sistemler alkollü olarak araç kullanma suçlarını % 28 ile % 65 oranında azaltmaktadırlar. Bu otomatik kilitleme sistemlerinin % 100 olarak etkili olmamasından dolayı bu cihazların değerlendirilmesinde yöntemsel problemler bulunmakta olup, bu tür cihazların alkollü araç kullanımını azaltmak için, çok daha fazla geliştirilmeleri konusunda tartışmalar bulunmaktadır (41).

Alkollü araç kullanımının azaltılmasına yönelik karşı önlemlerin bir "paket" yaklaşımıyla uygulanması geniş ölçüde kabul edilmektedir. Bu uygulamanın ana unsurları aşağıda özetlenmiştir (41).

İçkili araç kullanmamanın en güvenli seçenek olduğunun hükümetler ve güvenlik kuruluşları tarafından tavsiye edilmesine rağmen, bir çok sürücü yasal limitleri güvenli şekilde içkili araç kullanma seviyesinin bir göstergesi olarak algılamaktadır. AB'nde 0,20 , 0,40 , 0,50 , 0,70 ve 0,80 promil olmak üzere beş farklı limit geçerli olup, bazı AB ülkelerinde alkollü araç kullanma imitleri Çizelge 6.10'dadır.

Çizelge 6.10. Bazı AB ülkelerinde alkollü araç kullanma limitleri (43)

ÜLKE	Kandaki Yasal Alkol Miktarı	Rasgele Nefes Testleri	Kanıtı Dayalı Alkol Testi	Yasal Alkol Limitini Aşan Sürücülerin Yüzdesi	Sürücü Belgesi Sahibi Başına Teste Tabi Tutulanların Sayısı
FİNLANDIYA	0.5	EVET	EVET	0.2(1990)	10 sürücüde 4 sürücü
FRANSA	0.5	EVET	EVET	1.7 (1996 LİMİT:0.5) 2.4(1990LİMİT:0.8)	4 sürücüde 1 sürücü
HOLLANDA	0.5	EVET	EVET	4.3(1997)	16 sürücüde 1 sürücü
İSVEÇ	0.2	EVET	EVET	0.2(1996)	5 sürücüde 1 sürücü
İNGİLTERE	0.8		EVET	1(1990)	30sürücüde 1 sürücü
İSVİÇRE	0.8	HAYIR	HAYIR	44(Hafta sonu1987)	Bilinmiyor

Üst yasal limit belirlenirken kaza verileri ve deneysel araştırma verileri mutlaka dikkate alınmalıdır. Kaza verileri, sıfır alkol seviyesi karşısında, kandaki alkol miktarları 0.70 promil olan sürücülerin kazaya karışma riskinin çok ciddi bir şekilde arttığını göstermektedir.

Üst limitlerini 0.50 promil veya altına düşürmüş olan birçok ülke, bu uygulamanın tanıtım ve geliştirilmiş yaptırım prosedürlerini içeren bir önlemler paketi ile birlikte yürütülmesi halinde kazaların azalmasında önemli ölçüde katkısı olduğunu saptamıştır. Örneğin, Avustralya'da yasal limitin 0,80'den 0,50'ye indirilmesinden sonra, karayollarında tesadüfi örneklemeye göre yapılan nefes testleri sonucunda, kandaki alkol miktarı 0,50 ile 0,80 arasında olan sürücülerde, yüzde 90 oranında, kandaki alkol miktarı 1,50 olanlarda ise % 41 oranında azalma olduğu belirlenmiştir (41).

Genç sürücüler açısından, sıfır seviyesindeki alkol miktarına göre kandaki alkol miktarının 0,20 promil veya üzerinde olması kaza riskini önemli ölçüde artırmaktadır. Avusturya ve bazı ABD eyaletleri genç sürücüler için yasal limitleri genel olarak 0,20 promile indirmiştir. Söz konusu düşük limitlerin uygulanmasından sonra alkolle ilgili ölümcül kazaların önemli ölçüde azaldığı görülmüştür (43).

Tüm karşı önlemler uygulamalarının ön koşulu, içkili araç kullanımının sosyal açıdan kabul edilmeyen bir davranış olduğu konusundaki düşünce ortamının yaratılmasıdır. Uygulamalı araştırmalar tanıtım kampanyalarının davranışların gereken ölçüde değiştirilmesinde katkıda bulunduğunu ortaya koymaktadır. Örneğin, Hollanda'da yapılan bir araştırma bulguları, beş yıl süren ve içkili araç kullanma aleyhindeki yoğun kampanyaların, içkili araç kullananların kendilerini rapor etmelerinde ve yasal limitlerin üstünde araç kullanmaya karşı davranışlarında çok olumlu sonuçlar verdiğini ortaya koymuştur.

Aşırı alkolle ilgili suçluların saptanması ve potansiyel suçluların caydırılması polisiye uygulamaların en önemli iki amacını oluşturmaktadır. Bu konudaki araştırma ve deneyimler, açıklıkla görülebilir şekilde sistematik veya tesadüfi olarak yapılan nefes testleri (caydırma amacıyla) ile karayolu ağı üzerinde hedef saptanarak yapılan nefes testlerinin (yakalamak amacıyla) birlikte uygulanması ile amaca ulaşılabileceğini göstermektedir. Kamuoyu

araştırmaları, polis tarafından yapılan yoğun nefes testlerinin kamu tarafından geniş ölçüde desteklendiğini ortaya koymaktadır.

Delil niteliğindeki nefes test aletleri: Tüm A.B ülkelerinde kandaki alkol miktarını tespit testleri uygulanırken, delil niteliği taşıyan nefes test aletleri birçok üye ülkede yeni yeni kullanılmaya başlanmış olup bu tür aletlerin kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır.

Elde portatif olarak taşınabilen ve flaşör monte edilmiş pasif alkol algılayıcıları, polis tarafından sürücünün yüzüne doğru tutulmakta, sürücü rutin sorulara yanıt verirken dışarı verilen soluk algılayıcı tarafından örnek olarak alınarak alkol düzeyi belirlenmektedir. Bu yöntem henüz tesadüfi nefes testleri uygulamayan ülkeler için geniş bir uygulama potansiyeli yaratacak nitelikte görölmektedir.

Ülkelerde aşırı alkollü araç kullanımına yönelik cezalar farklılık göstermekte, ağır para cezalarından hapis cezasına kadar değişebilmekte, ancak genel olarak sürücü ehliyetine belirli süreler için el konulması cezası ile birleştirilmektedir.

İskandinav ülkelerinde, ABD'nde, Kanada'da ve Avustralya'da uygulanan ağır hapis cezalarının alkollü araç sürücülerini caydırma veya yeni suç işleme eğilimini azaltmada genellikle başarılı olmadığı deneyimler sonucunda ortaya konulmuştur. Hafif cezaların değil sert yasal tedbirlerin, alkollü araba kullanmayı engellediği bulunmuştur. Örneğin, ehliyetin uzun süreli geri alınmasının, hapis cezalarının, yollarda sık polis denetimlerinin ve yüksek para cezalarının alkollü araba kullanımını azalttığı gösterilmiştir.(49)

Delil sayılır bir nefes testinden sonra sürücünün ehliyetine el konularak araç kullanımından men edilmesi, bu tür işlemlerin hızla sonuçlandırılması ve kesin olması nedeniyle, alkollü sürücülerini caydırmada daha etkili olabilmektedir.

Birçok ülkede birkaç yıldan beri içkili araç kullananlara yönelik olarak yaygın bir şekilde sürücü geliştirme kursları düzenlenmektedir. Söz konusu kurslar sadece suçu işleyenlere yönelik olmaları, yaklaşımları, içerikleri, eğiticileri, fiyat ve süreleri açısından önemli farklılıklar göstermektedir. İçkili araç kullanma rehabilitasyon kurslarına katılanların yeniden suç işlemelerinin incelenmesi için yapılan araştırmalar, kursların yeniden suç işleme eğiliminin azaltılması yönünde olumlu sonuçlar verdiğini ortaya koymaktadır (45).

Alkolün araç kullanma performansı üzerindeki etkileri, bir trafik kazasına karışmanın genel sonuçları ve özellikle alkolsüz araç kullanımı hakkında bilgi aktarımı okul ders programları içinde yer alması gereken önemli konulardır. Okul çağındaki çocuklar için kolaylıkla işlenebilir olan bu konulara mevcut sağlık eğitimi veya trafik güvenliği eğitim programlarında yer verilmektedir. Sürücü eğitim programlarında ise dikkat, alkol ve trafik üzerine çekilmekte ve içkili araç kullanımı ile araç kullanım performansı ve kaza arasındaki ilişkiler üzerinde yoğunlaşmaktadır, insanların kendi hareketlerinin sonuçlarının yaratacağı riskleri gereğinden daha düşük tahmin etme eğiliminde olmalarından dolayı eğitimlerde yolcuların ve karayolunu kullanan diğer kişilerin başına gelebilecek olaylara ağırlık verilmelidir.

İçkili araç kullanımı sonucunda meydana gelen kazaları azaltmayı amaçlayan mühendislik önlemleri alkol tüketim miktarını denetlemede araç içine yerleştirilen aletler ile sınırlıdır. Bunlardan biri, kandaki gerçek alkol miktarını saptayan monitördür ve bu monitör sürücünün belirli bir alkol düzeyine ulaşılması durumunda aracın çalıştırılmasına engel olmaktadır (48).

Alınmış olan sürücü lisansının iade edilmesi veya sürücü lisansının alınmaması koşulları öne sürüldüğünde, bu monitörlerin yeniden suç işleme eğilimi üzerindeki etkisinin olumluluğu konusunda raporlar bulunmaktadır. Söz konusu monitörlerin genel olarak uygulanması halinde, yaralanma ile sonuçlanan kazalarda yüzde 7 (yüzde 16'sı ölümcül kazalar olmak üzere) oranında azalma sağlayacağı tahmin edilmektedir (11).

Bir diğerk seçenek araç kullanılırken, sürücünün asıl davranışlarıyla örneğın, alkol kullanımı nedeniyle davranışlarında önemli farklılıklar olduğunu karşılaştırabilen ve sürücüye motorun kendiliğinden stop etmesi için birkaç dakika süre veren, "akıllı kart" uygulamasıdır. İçkili araç kullanımına ilişkin olarak yapılan bir araştırma kapsamındaki sürücülerin yüzde 65'inin araç içine yerleştirilen bu tür aletleri olumlu karşıladığı, öte yandan genel olarak sürücülerin ancak yüzde 20'sinin araç içi aletleri kabul ettiğı saptanmıştır.

İçkili araç kullanımı suçları genellikle bir pub veya lokantaya gittikten sonra işlenmektedir. Bu tür sosyal olaylar, genellikle özel otomobil kullanmaksızın ulaşılması zor veya mümkün olmayan konut alanlarından uzak mekanlarda yer almaktadır. Bu yörelere kamu ulaştırmasının artırılması veya pub, disko ve benzeri sosyal aktivitelerin kişilerin yaşadığı alanlara yakın yerlere transferi içkili araç kullanımının azalmasına yardımcı olabilecektir.

Son yıllarda düşük alkollü ve alkolsüz çok çeşitli türde içecek piyasaya sunulmuştur. Bazı ölkelerde bu tür içecekler, sosyal aktivitelerle araç kullanımının birlikte yapılmasında sevilen ve tercih edilen bir alternatif olarak kabul edilmektedir. Düşük alkollü veya alkolsüz içecekler ve bunları kullananlar üzerinde pozitif imaj yaratmayı amaçlayan ve aynı zamanda, eşdeğer alkollü içkilere göre bunların fiyat ve vergi avantajlarını belirten daha etkili bir pazarlama yaklaşımı bu tür içeceklerin pazar payını artırabilir.

Alkollü araç kullanımının önlenmesi için;

Kolaylıkla görünebilen nefes test noktaları konulması gibi, polisiye işlemlerin caydırıcı etkisini artırmak üzere bir rehber geliştirilmeli,

Alkollü araç kullanımına karşı yoğun ve uzun dönemli, okullarda ve sürücü kurslarında verilen eğitimle desteklenen kamuoyunu aydınlatıcı kampanyalar düzenlenmeli,

Düşük alkollü içeceklerin, alkollü içeceklere göre fiyat avantajları olduğunu içeren daha cezbedici pazarlama yöntemleri desteklenmeli,

Alkollü araç kullanımının yoğun olduğu saatlerde kamu ulaşımı olanaklarının artırılması ve disko ve benzeri sosyal aktivitelerin yerlerinin değiştirilmesi yaklaşımları desteklenmeli,

Genç ve deneyimsiz sürücüler için daha düşük yaş ve deneyimlere göre yasal limitler belirlenmeli,

Yaptırımlar için en optimum düzeyin saptanmasına yönelik araştırmalar yapılmalı ve ayrıntılı bilgi edinilmeli,

Alkol rehabilitasyon kurslarının daha etkili bir şekilde çalışmalarına yönelik araştırmalar yapılmalı ve geliştirilmeli,

Aracın alkollü olarak kullanımını engelleyecek araç içi ekipmanların yapılabilirliği konusu araştırılmalıdır.

Avustralya, sürücünün alkol alıp almadığı konusunda kuşkuya meydan bırakmadan yapmış oldukları rasgele alkol nefes testlerinin etkililiği ve bu yöntemin üst düzeyde bir kontrol sağladığı konusunda çok iyi bir örnek teşkil etmektedir. New South Wales rasgele alkol nefes testlerinin düzenli olarak uygulanmaya başlandığı ilk eyaletlerden birisidir. New South VWest eyaletindeki 12 ay boyunca yapılan rasgele alkol testleri boyunca bir milyon kişi test edilmiş olup, bu da nüfus içerisinde sürücü belgesi sahibi olan her üç kişiden birinin test edildiği anlamına gelmektedir. Avustralya'nın uygulamış olduğu bu program gece meydana gelen kazalarda yaklaşık %20 bir azalmaya sebep olmuş olup, bu durum da son on yıldır en az kazanın görülmesine etken olmuştur. Bu başarının kazanılmasında elbette kontroller

boyunca sürdürülen medya kampanyaları ve reklamların büyük bir etkisi bulunmaktadır (39).

Hollanda'da rasgele yoğun bir şekilde yapılan alkol kontrolleri ile ilgili olarak yapılan araştırmalar, polis tarafından bu şekilde yapılan rasgele alkol kontrollerinin yol kullanıcılarının alkol tüketimi konusunda büyük bir etkisinin olduğunu ve bu etkinin en az altı ay yol kullanıcıları üzerinde etkisinin devam ettiğini göstermektedir. Leiden şehrinde geniş kapsamlı kanun uygulama stratejisi;

- Uygulamanın başlangıcında yapılan yoğun kontroller sonucunda alkollü araç kullanma oranında düşüş başlaması,
- Küçük kontrol gruplarıyla yapılan kontroller (2-4 polis memuru) yapılması,
- Rasgele yapılan alkol nefes testleri trafiğin yoğun fakat bu suçu işleyenlerin az olduğu zaman ve mekanlarda kanun uygulamasının yapılması,
- Trafiğin az yoğun ve bu suçu işleyenlerin yoğun olduğu yer ve zamanlarda kontroller yapılması,
- Kanun uygulamasının devamlılığı olması,
- Yoğun bir şekilde sürdürülen halkı bilgilendirme kampanyalarının sürdürülmesi gereklerini ortaya çıkarmıştır (41).

Bu çalışma sonucunda, kandaki alkol miktarı 0,5 promilden fazla olan sürücülerin genel trafik içindeki oranı % 8,1'den % 6'ya inmiştir. Bu önlemlerin uzun vadede uygulanmasından dolayı, yasal alkol limiti üzerinde araç kullanan sürücülerin genel trafik içindeki durumları % 3,9'a düşmüştür. Bu tarihten sonra Hollanda polisinin yeniden yapılanması sebebiyle rasgele olarak yapılan alkol kontrolleri yapılmamaya başlanmış ve bu yüzden de kısa bir süre içerisinde alkollü araç kullanma olaylarında bir artış gözlenmiştir. Bu ve aşağıdaki gerçek hayat tecrübesi, rasgele alkol kontrol faaliyetleri ile ilgili olarak çok kapsamlı bir strateji izlenmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Eğer sonuçlar iyi yorumlanırsa, rasgele yapılan alkol kontrol testlerinin yakalanma riskini arttırması durumunda etkili olacağını göstermektedir. Bunun içinde alkol kontrollerinin bir yol bloğu boyunca ve önceden tahmin edilemeyecek yerlerde yapılması gerekmektedir.

Diğer ilginç bir durum da, Finlandiya'daki trafik suçları oranlarına stratejik olarak planlanarak yapılan rasgele alkol nefes testi kanun uygulamasının etkileridir. Finlandiya'da alkollü araç kullananların yakalanma riskleri özellikle 1977 yılından itibaren polisin rasgele alkol nefes testleri uygulamaya başlamasıyla büyük ölçüde artmıştır. Bu testler 1985 yılında yarım milyon sürücüye uygulanmakta iken ileriki üç yılda bir milyon sürücüyü ve şu günlerde ise yaklaşık yılda 1,4 milyon sürücüye uygulanmaktadır. Bu da Finlandiya da her yıl sürücülerin % 40 oranı gibi büyük bir kısmının test edildiğini göstermektedir. Yıllar geçtikçe kanun uygulama stratejileri de gelişme göstermiştir. Burada yapılan alkollü sürücü kontrolleri % 70'lere kadar çıkmıştır. Genel anlamda ise polisin % 15 ile % 30 arası gibi büyük bir kısmı da sadece alkollü sürücülere yönelik çalışmalar yapmaktadır. Bu süreç iki şekilde bilgilendirme faaliyeti ile yürütülmektedir.

- Gönüllü kaza raporları ve kitle iletişimi,
- Esas olarak polis ve trafik güvenliği merkezi organizasyonu tarafından yapılan hedefe yönelik bilgilendirmeler (50).

Tüm bu kanun uygulama ve halkın bilgilendirilmesi faaliyetlerinin geliştirilmesi ve uygulanması sonucu alkollü sürücülerin kaza yapma ve kazaya karışma oranlarında büyük bir gelişme görülmüştür. Alkollü araç kullanmaktan dolayı polis tarafından yakalananların sayısı geçtiğimiz son 10 yılda binde 337'ten binde 147'e kadar düşmüştür.

İsviçre'de yapılan çalışmalar rasgele yapılan alkol nefes testlerinin masraf-fayda ilişkisi açısından en verimli alkollü sürücülerle mücadele şekli olduğunu göstermiştir. Bu çalışmada 22 güvenlik önlemi masraf fayda ilişkileri

açısından karşılaştırılmış ve bu önlemler arasında rasgele yapılan alkol kontrollerinin önlem olarak en uygulanabilir ve en ekonomik bir model olarak ortaya çıktığı görülmüştür. Bu araştırmada kaza istatistikleri, uzmanların görüşleri, beklenen etkiler, uygulamanın derecesi ve bu önlemin uygulama masrafları göz önünde bulundurulmuştur. Bu önlemin masraf -fayda ilişkisi 19'a 1 oranında olmuş olup, 215 milyon İsviçre Frankı gibi büyük bir para milli tasarruf olarak kazanılmıştır (50).

7. TÜRKİYE VE AVRUPA'DA, DENETİMİN NİTELİK VE UYGULAMA AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI

7.1.Trafik Verilerinin Karşılaştırılması

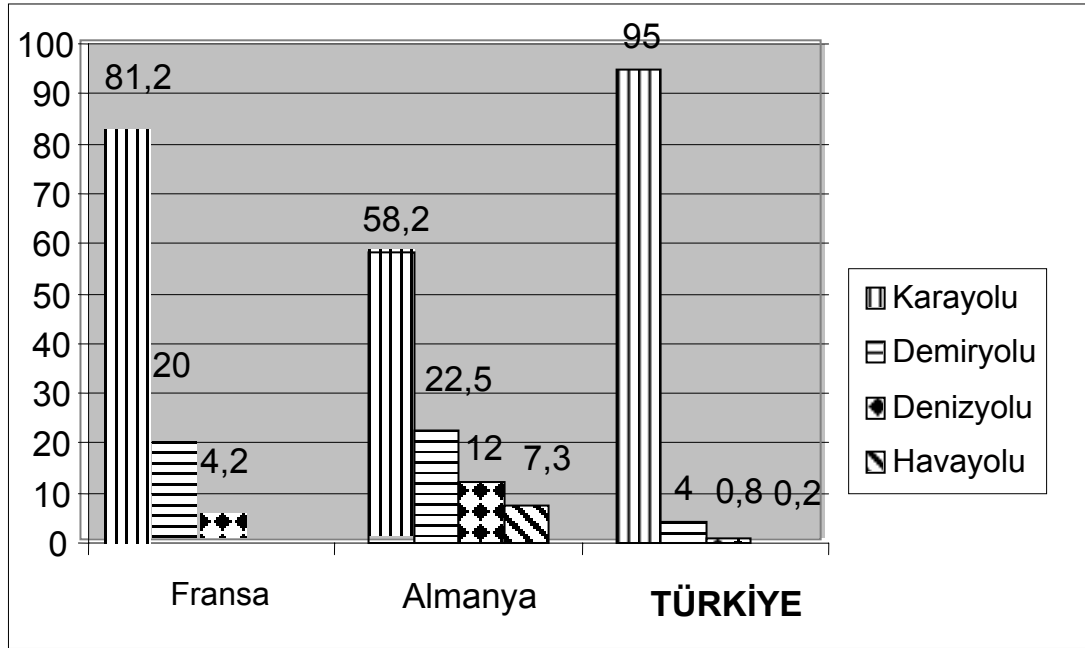
7.1.1. Karayolu taşımacılığı

Karayolu taşımacılığı, üretim noktasından tüketim noktasına aktarmasız ve hızlı taşımacılık yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir. Ekonomik kalkınma ve toplum refahının gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet türü konumundadır. Karayolu ağırlıklı mevcut taşımacılık sistemleri sebep oldukları kirlenme, kazalar ve trafik tıkanıklığı ile ekonominin gelişmesinde hareketliliği sınırlamaktadır.

Dünya yol istatistikleri incelendiğinde, diğer taşıma sistemleri çok gelişmiş ülkelerde dahil birçok ülkede yolcu ve yük taşımacılığında karayoluna olan talebin sürekli artan bir eğilim gösterdiği izlenmektedir (51).

Şekil 7.1'de görüldüğü gibi, ekonomisi daha güçlü ülkeler konumunda bulunan Almanya ve Fransa gibi ülkeler daha maliyetli olan karayolu taşımacılığını, ekonomisi bu ülkelere oranla çok daha zayıf kalan Türkiye'ye kıyasla daha az tercih etmektedirler (61,76).

Bu durum zaten güçlü temeller üzerinde bulunmayan ülke ekonomisini zor durumda bırakmaktadır.Trafik kazaları artmakta (can ve mal kaybı) artmakta ekonomi daha da bağımlı hale gelmektedir.



Şekil 7.1. Almanya, Fransa ve Türkiye'nin karayolu taşımacılığını kullanma oranları (66)

7.1.2. Türkiye ve Avrupa'da aynı alana düşen karayolu miktarı, araç sayıları ve kazalar

Yapılan araştırmalar sonucunda hava ve demir yollarında olduğu gibi eşit alana düşen karayolu miktarında da Türkiye'nin Avrupa'dan oldukça geride kaldığı tespit edilmiştir. Yolcu ve yük taşımacılığının yüzde 90'ından fazlasının karayolu ile yapan Türkiye, kilometrekareye düşen karayolu bazında Avrupa ülkelerinin çok gerisinde olup, karayolları miktarı ve araç adetleri Çizelge 7.1'de verilmiştir.

Çizelge 7.1.Türkiye'deki karayolları miktarı ve araç adetleri (51)

TÜRKİYE YÖZÖLÇÖMÖ (Km²)	İZDÜŞÖM ALAN GERÇEK ALAN	779.452 814.578
NÖFUS	2004	71.789.000
KARAYOLU AĞI (Km) (31ARALIK 2004)	OTOYOL DEVLET YOLU İL YOLU TOPLAM	1.892 31.446 30.368 63.706
	KAPLAMALI YOL YÖZDESİ	%93
	KM² ALANA DÜŞEN YOL YÖGÖNLÜĞÜ (M)	81
KULLANIMDAKİ TAŞITLAR	OTOMOBİL MINİBÖS OTOBÖS KAMYONET KAMYON MOTOSİKLET DİĞER TOPLAM	5.400.440 318.954 152.712 1.259.867 647.420 1.218.677 1.238.287 10.236.357
YILLIK YENİ TAŞİT KAYDI	OTOMOBİL MINİBÖS OTOBÖS KAMYONET KAMYON MOTOSİKLET DİĞER TOPLAM	432.728 19.276 11.979 211.505 37.638 92.187 33.134 838.447
TAŞİT ÖRETİMİ	OTOMOBİL MINİBÖS,MİDİBÖS OTOBÖS KAMYONET KAMYON TOPLAM	617.771 59.169 4.837 106.355 31.125 819.257
	1000 KİŞİYE DÜŞEN OTOMOBİL ADEDİ	75,23
	100 AİLEYE DÜŞEN OTOMOBİL ADEDİ	30
	TOPLAM BENZİN TÜKETİMİ VE KARAYOLU TAŞITLARININ PAYI (TON)	2.962.030 %100
	TOPLAM MOTORİN TÜKETİMİ VE KARAYOLU TAŞITLARININ PAYI (TON)	10.347.405 %65

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerinden derlenen bilgilere göre, Türkiye’de karayolu ağı, gelişmiş ve gelişmekte olan ölkeler ile karşılaştırılamayacak ölçüde düşük düzeyde bulunmaktadır. Kilometrekareye Bulgaristan’da 120, Belçika’da 470, İtalya’da 580 metre yol düşerken Türkiye’de bu oran 80 metredir. Nüfus bazlı araştırmalarda ise Türkiye’de 960 metre olan bin kişiye düşen yol uzunluğu; Bulgaristan’da bin 620, İsveç’te 11 bin 230, Norveç’te 12 bin 200 metre olarak tespit edilmiştir. Ayrıca mevcut yolların durumu göz önüne alındığında Türkiye’de yapılan yenileme, bakım ve onarım çalışmalarının yetersiz kaldığı, bu durumun yolların kalitesini olumsuz etkilediği ve sonuç olarak mevcut yollardan umulan düzeyden düşük verim alındığı görölmektedir. Buna ek olarak söz konusu durum trafik kazalarının oluşmasında önemli bir etkindir.

Çizelge 7.2.Türkiye’de sınıflarına göre toplam araç adedi (51)

YIL	TOPLAM	OTOMOBİL	MINİBÜS	OTOBÜS	KAMYONET	KAMYON	MOTOSİKLET	Ö.A.T.	Y.I.M.	TRAKTÖR
Year	Total	Passenger Car	Minibus	Bus	Small truck	Truck	Motorcy.	S.P.V.	R.V.M.	Tractor
1950	36.028	13.405	—	3.755	—	15.404	3.464	—	—	—
1960	123.588	45.767	—	10.981	—	57.460	9.380	—	—	—
1970	369.798	137.771	20.916	15.980	52.142	70.730	60.994	5.070	6.195	—
1975	785.920	403.546	40.623	23.763	98.579	108.381	91.421	8.450	11.157	—
1980	1.696.681	742.252	64.707	32.783	165.821	164.893	137.931	11.777	24.090	352.427
1981	1.802.742	776.432	66.514	33.839	172.269	172.372	160.557	12.459	26.246	382.054
1982	1.901.926	811.465	69.598	35.432	178.762	180.772	182.795	13.386	30.160	399.556
1983	2.041.244	856.350	73.585	38.478	186.427	190.277	217.327	14.705	33.532	430.563
1984	2.215.174	919.577	80.697	43.638	198.106	197.721	256.338	16.312	39.445	463.340
1985	2.391.357	983.444	87.951	47.119	212.505	205.496	289.052	17.639	45.561	502.890
1986	2.641.353	1.087.234	97.917	50.798	224.755	217.111	327.326	19.448	50.819	565.945
1987	2.887.287	1.193.021	106.314	53.554	233.480	225.872	369.894	21.236	55.129	628.787
1988	3.140.265	1.310.257	112.885	56.172	240.718	234.166	420.889	23.301	58.300	683.577
1989	3.388.259	1.434.830	118.026	58.859	248.567	241.392	472.853	25.060	60.191	728.481
1990	3.750.678	1.649.879	125.399	63.700	263.407	257.353	531.941	26.519	63.024	769.456
1991	4.101.975	1.864.344	133.632	68.973	280.891	273.409	590.488	28.606	66.981	794.651
1992	4.584.717	2.181.388	145.312	75.592	308.180	287.160	655.347	31.158	72.000	828.580
1993	5.250.622	2.619.852	159.900	84.254	354.290	305.511	743.320	33.703	79.233	870.559
1994	5.606.712	2.861.640	166.424	87.545	374.473	313.771	788.786	35.495	83.072	895.506
1995	5.922.859	3.058.511	173.051	90.197	397.743	321.421	819.922	37.272	87.214	937.528
1996	6.305.707	3.274.156	182.694	94.978	442.788	333.269	854.150	40.212	95.318	988.142
1997	6.863.462	3.570.105	197.057	101.896	529.838	353.586	905.121	45.327	107.151	1.053.381
1998	7.371.541	3.838.288	211.495	108.361	626.004	371.163	940.935	49.925	117.913	1.107.457
1999	7.758.511	4.072.326	221.683	112.186	692.935	378.967	975.746	52.105	120.937	1.131.626
2000	8.320.449	4.422.180	235.885	118.454	794.459	394.283	1.011.284	55.677	129.157	1.159.070
2001	8.521.956	4.534.803	239.381	119.305	833.175	396.493	1.031.221	57.490	131.019	1.179.068
2002	8.655.170	4.600.140	241.700	120.097	875.381	399.025	1.046.907	58.790	133.003	1.180.127
2003	8.903.843	4.700.343	245.394	123.500	973.457	405.034	1.073.415	60.511	137.933	1.184.256
2004	10.236.357	5.400.440	318.954	152.712	1.259.857	647.420	1.218.677	28.004	—	1.210.283

Trafik ile ilgili veriler incelenirken göz önünde bulundurulması gereken bir diğer husus söz konusu ülkede trafikte bulunan araç sayısıdır. Avrupa ülkelerine kıyasla bu sayı oldukça küçük olmasına karşın Türkiye’de trafik kaynaklı sorunlar daha ciddi bir şekilde hissedilmektedir. Bayındırlık ve İskan Bakanlığının 2004 verilerine göre Türkiye’de kayıtlı araç sayısı 10236000’dir. Türkiye’de sınıflarına göre toplam araç adedi Çizelge 7.2’deki gibidir.

Aynı rakam İspanyada 25700000, Fransa’da 36198000, Almanya’da ise 53656000dir. Ancak araç sayısındaki büyük farklara rağmen Türkiye’de yaşanan yaralanmalı trafik kazaları Almanya hariç diğer iki ülkeden daha fazladır. Almanya’da 2003 yılında 354 534 adet yaralanmalı kaza tespit

edilmiştir. Aynı yıl İspanyada 99987, Fransa'da ise 90220 adettir. Daha az yolu ve aracı bulunan Türkiye'de ise 2004 yılında 136 229 adet yaralanmalı kaza meydana gelmiştir. Çizelge 7.3'te diğer dünya ülkelerinin aynı husustaki 2003 yılına ait verileri görülmektedir.

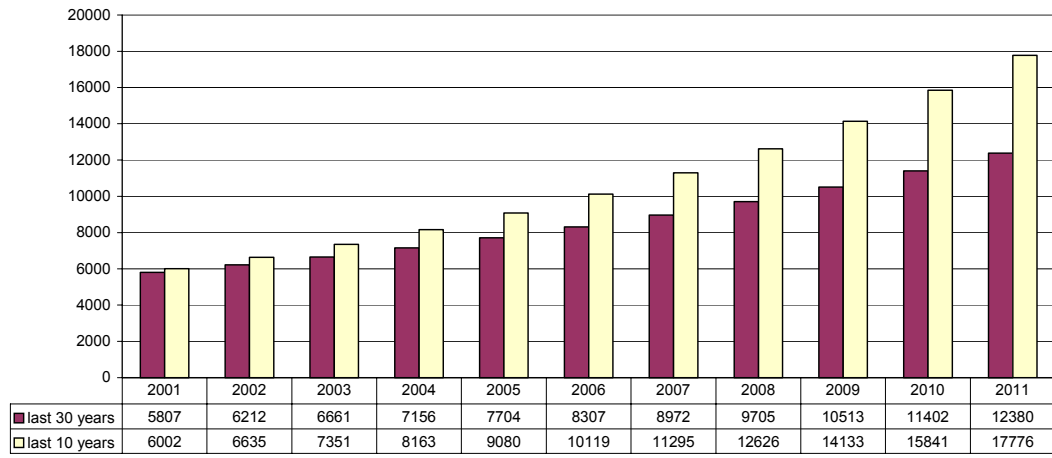
Çizelge 7.3. Bazı ülkelerin nüfus, araç sayısı bilgileri ve kaza adetleri (5)

Ülkeler	Kaza Sayısı	Ölü sayısı	Araç sayısı (*1000)	Nüfus (*1000)	100 000 Araca Düşen Ölü
ALMANYA	354 534	6613	53656	82537	12
AVUSTURYA	43 426	931	5114	8118	18
BELÇİKA	47 619	1353	5980	10356	23
ÇEK CUM.	27 320	1447	4490	10203	32
FRANSA	90220	6058	36198	59625	17
FINLANDİYA	6907	379	2657	5206	14
HOLLANDA	31635	1028	8387	19192	12
İSPANYA	99887	5399	25170	42196	21
İSVEÇ	18365	529	4988	8941	11
İSVİÇRE	23840	546	4888	7318	11
İZLANDA	787	23	207	290	11
JAPONYA	947993	8877	80970	127610	11
KORE	240832	7213	17519	47925	41
LETONYA	51078	5640	15899	38191	35
MACARİSTAN	19866	1326	3141	10142	42
NORVEÇ	7921	280	2752	4577	10
SLOVAKYA	11910	610	1834	5379	33
SLOVENYA	11910	242	1065	1996	23
TURKİYE	136229	4428	10236	71152	43
YENİ ZELANDA	10615	461	2801	4009	16

Görüldüğü gibi nüfusu yaklaşık 70 milyon olan Türkiye'de nüfusa oranla araç sahipliği gelişmiş ülkelere kıyasla oldukça düşük olmasına karşın ölüm ve yaralanmalarla sonuçlanan kaza sayısında ciddi bir fark yoktur.

2003 yılının verileriyle 100 000 araca düşen ölü ve yaralı sayılarında da Türkiye'deki problemi gözler önüne sermektedir. Almanya 100 000 araç başına 12 ölü verirken, nüfus ve özellikle araç sayısı bakımında çok daha geri düzeylerde bulunan Türkiye 43 ölü vermektedir. Bu sayı Hollanda'da 12, İsveç'te ve İsviçre'de ise 11'dir (56).

Number of accidents* per 100 000 motor vehicles
forecasts 2001-2011**



*) EGM and Jandarma reported accidents. "Hit and run" cases are not included.

**) including motorcycles and tractors.

Based on EGM statistics.

Şekil 7.2. Türkiye'de her 100 000 araca düşen kaza miktarı (56)

Şekil 7.2'de Türkiye'de ilerleyen yıllardaki her 100 000 araca düşen kaza adedi üzerine yürütülen tahmini bir çalışma verilmiştir. Alınan ve alınması planlanan önlemlere rağmen artış beklentileri dikkat çekicidir.

Yapılan yaralanmalı ve ölümlü sonuçlanan kazaların istatistiksel incelenmesinde en önemli verilerden biride bu kazaları yapanların yaş gruplarına göre sınıflandırılmasıdır. Bu sayede alınacak önlemlerin daha etkili ve sonuca ulaştıran bir hal alması sağlanır.

Çizelge 7.4. Ülke ve yaş gruplarına göre yaralanma istatistikleri (67)

Ülkeler	Yaş Grupları								
	Toplam	<6	6-9	10-14	15-17	18-20	21-24	25-64	> 65
Avusturya	51,591	1,063	1,295	1,969	4,126	5,590	5,735	27,580	4,195
Belçika	69,543	1,310	1,670	2,792	5,076	6,775	7,689	36,210	4,650
Bulgaristan	7,007	127	302	343	334	518	760	3,800	811
Hırvatistan	16,234	488	610	486	982	1,953	2,114	8,618	969
Çek Cum.	36,608	811	1,474	1,847	2,211	4,493	4,826	18,274	2,617
Danimarka	9,617	135	183	366	694	1,099	1,188	4,943	999
Fransa	169,578	3,504	4,110	7,651	14,944	16,578	20,952	87,421	13,838
Almanya	501,094	9,817	16,210	23,472	35,022	55,695	51,817	274,973	33,127
Macaristan	24,757	586	852	1,189	1,322	2,346	3,074	13,159	2,107
İrlanda	13,115	290	353	543	518	1,126	1,312	5,738	556
İtalya	270,962	2,416	2,555	5,871	15,888	24,170	36,701	149,859	21,200
Hollanda	11,718	207	275	555	1,208	1,099	1,111	5,667	1,489
Norveç	11,823	230	284	498	831	1,342	1,398	5,898	1,075
Portekiz	66,516	1,555	1,476	2,263	4,217	8,177	8,971	33,647	5,660
İspanya	125,247	1,887	1,956	3,232	8,507	14,235	17,039	63,368	9,135
İsveç	21,280	336	448	871	1,177	1,705	2,234	12,014	2,315
İsviçre	27,286	512	757	1,232	1,551	2,372	2,909	15,408	2,545
Türkiye	106,246	7,536	4,172	5,136	5,891	8,093	10,582	59,296	3,755
İngiltere	323,945	8,788	11,889	19,525	20,145	30,435	32,723	172,055	22,818
ABD	3,400,000	103,000	91,000	138,000	298,000	344,000	344,000	1,827,000	255,000

Çizelge 7.5. Ülke ve yaş gruplarına göre ölüm istatistikleri (67)

Ülkeler	Yaş Grupları								
	Toplam	<6	6-9	10-14	15-17	18-20	21-24	25-64	> 65
Avusturya	1,105	11	10	13	54	126	127	552	212
Belçika	1,364	17	14	23	50	98	154	760	237
Bulgaristan	915	12	24	15	21	34	81	499	228
Hırvatistan	714	18	9	13	21	65	76	387	124
Çek Cum.	1,597	19	16	32	47	139	192	879	255
Danimarka	489	10	5	9	16	49	52	216	132
Fransa	7,989	118	98	165	388	739	934	4,129	1,407
Almanya	8,549	115	82	114	373	1,053	889	4,540	1,381
İrlanda	472	6	9	12	33	39	62	202	66
İtalya	6,226	40	35	83	200	399	650	3,136	1,435
Hollanda	1,163	16	11	39	59	92	108	572	266
Norveç	303	8	8	3	18	31	26	137	72
Portekiz	1,939	34	18	41	66	175	219	1,024	339
İspanya	5,604	63	41	79	235	459	587	3,118	890
İsveç	541	11	4	9	14	19	48	265	171
İsviçre	587	13	7	10	22	49	52	297	137
Türkiye	5,125	384	196	207	174	285	322	3,023	355
İngiltere	3,599	47	59	122	211	318	351	1,715	776
ABD	41,967	956	647	1,053	2,703	3,555	3,781	21,601	7,326

Özellikle ölüm sonuçlu kazalar dikkate alındığında Çizelge 7.5 incelenirse ölümlerin Türkiye dahil genelde 25-64 yaş aralığında görüldüğü saptanmıştır.

7.1.3.Yapılan taşıma miktarları

Türkiye yolcu ve yük taşımacılığının ağırlıklı olarak karayolu ile yapıldığı ülkelerden biridir. Özellikle 1950 yılından sonra Türkiye’de karayollarına yapılan yatırımlar diğer ulaşım yollarına kıyasla artmış, bunun sonucu olarak

bu yolla yapılan ulaşım ve taşımacılık, Çizelge7.6.'de de görüleceği gibi her geçen yıl yükselmiştir.

Çizelge7.6. Türkiye yollarında yolcu ve yük taşımacılığı (51)

YIL Year	TAŞINAN YÜK (TON) Goods Transported (tons)		TAŞINAN YOLCU (KİŞİ) Passengers Transported (Pass.)			
	GÜNLÜK Daily	YILLIK Annual	OTOMOBİL İLE By Car	OTOBÜS İLE By Bus	KAMYON İLE By Truck	TOPLAM Total
1960 D	8	2.782	2.604	4.374	1.399	8.377
I	0	153	117	199	54	380
T	8	2.935	2.721	4.573	1.453	8.757
1960 D	28	10.258	10.357	17.419	5.571	33.347
I	3	1.028	1.035	1.742	557	3.335
T	31	11.284	11.393	19.151	6.128	38.882
1970 D	138	50.488	79.182	59.094	14.712	162.988
I	8	3.031	4.747	3.546	883	8.178
T	147	53.519	83.929	62.640	15.595	182.164
1980 D	287	104.592	143.950	81.045	18.850	243.848
I	29	10.459	14.395	8.105	1.885	24.385
T	315	115.051	158.345	89.151	20.735	268.231
1990 D	468	170.840	156.020	190.520	37.338	383.878
I	47	17.084	15.605	19.052	3.733	38.390
T	514	187.704	171.625	209.572	41.071	422.268
1996 D	801	282.187	239.325	193.776	35.830	468.931
I	80	28.219	23.935	19.378	3.583	46.898
T	881	321.406	263.250	213.154	39.413	515.827
1997 O	121	44.140	31.600	25.440	3.885	80.925
D	894	328.328	285.450	199.680	29.795	514.933
I	79	28.928	42.725	13.280	2.738	58.743
T	1.094	389.396	359.785	238.400	36.418	634.803
1998 O	133	48.397	36.785	26.565	3.750	87.100
D	973	355.017	300.725	197.595	30.503	528.823
I	86	31.471	45.000	13.125	2.560	60.885
T	1.191	434.885	382.510	237.285	36.813	658.808
1999 O	117	42.589	36.850	25.085	2.115	84.060
D	963	351.487	302.440	190.458	15.308	508.208
I	85	31.140	45.265	12.515	1.490	58.370
T	1.165	425.198	384.555	228.158	19.913	632.628
2000 O	139	50.741	49.009	29.508	2.155	80.873
D	1.018	371.519	351.128	180.743	15.647	547.518
I	90	32.917	52.254	12.035	1.401	65.700
T	1.247	455.177	452.401	222.286	19.204	683.891
2001 O	121	44.280	41.887	24.293	1.881	88.081
D	959	350.045	334.124	160.523	14.587	509.334
I	84	30.503	44.742	10.530	1.300	56.573
T	1.164	424.828	420.752	195.347	17.868	633.987
2002 O	136	48.541	45.051	28.580	—	74.831
D	937	341.897	320.854	164.775	—	485.930
I	83	30.132	47.782	10.934	—	58.716
T	1.155	421.568	414.687	204.290	—	618.977
2003 O	142	51.841	53.144	30.019	—	83.163
D	937	342.087	321.154	162.184	—	483.348
I	82	30.105	47.832	10.790	—	58.621
T	1.162	424.134	422.139	202.993	—	625.133
2004 O	165	60.288	61.353	34.789	—	96.162
D	939	342.741	363.928	152.510	—	518.538
I	80	28.044	54.314	11.771	—	66.084
T	1.184	432.062	479.605	199.170	—	678.774

Taşımacılıkta Karayollarına ağırlık verilmesi trafik yoğunluğunu ve denetim ihtiyacını artırmakta, zaten yetersiz sayıda olan denetim personeli sayısının daha da yetersiz kalmasına sebep olmaktadır. Bugün gerek batı Avrupa ülkeleri, gerekse Amerika Birleşik Devletleri gibi gelişmiş ülkeler, ulaşım ve taşımacılık sektörünün trafik problemlerine katkısının farkına varmış ve bu alanda trafik denetim yükünü azaltmak maksadıyla alternatif yaratmaya

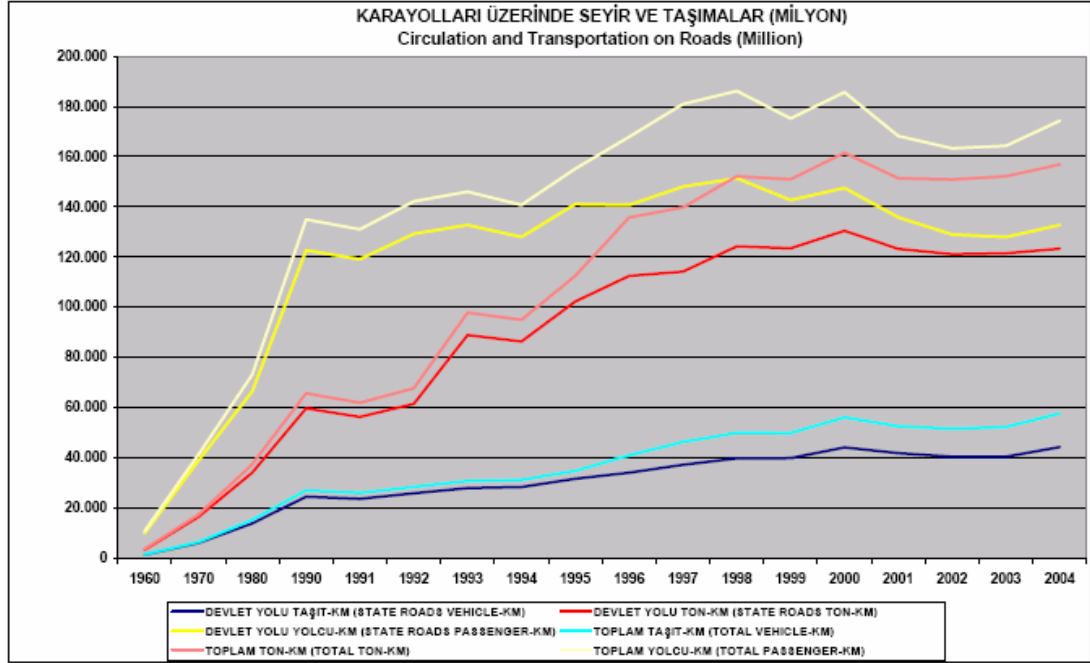
yönelik çalışmalara ağırlık vermektedirler. Çizelge 7.7’da ülkelerin karayolu ile yaptıkları toplam yolcu taşımacıkları görülmektedir.

Çizelge 7.7.Ülkelerin sınırları içerisindeki yolcu taşımacılığı (yolcu/Km.) (66)

Country	ISO3	1999	2000	2001	2002	2003
Pakistan	PAK	204'311.000	216'470.000	229'806.000		
Panama	PAN					
Paraguay	PRY					
Peru	PER	68.800	107.200	124.000		
Philippines	PHL					
Poland	POL	59'448.000	55'827.000	53'466.000	50'045.000	49'634.000
Portugal	PRT	4'308.000	3'834.000	3'899.000		
Puerto Rico	PRI					
Qatar	QAT					
Romania	ROU	18'924.600	17'465.900	21'450.000	13'785.000	
Russian Federation	RUS	313.000	331.000			
Saudi Arabia	SAU	218.000	208.000	267.000		
Senegal	SEN				210.224	
Serbia & Montenegro	SCG					
Sierra Leone	SLE					
Singapore	SGP					
Slovakia	SVK	32'342.000	35'234.000	35'114.000	35'896.000	35'297.000
Slovenia	SVN	2'570.000	2'291.000	2'185.000	1'892.000	1'842.000
South Africa	ZAF					
Spain	ESP	417'688.000	423'311.000	432'207.000	408'869.000	418'259.000
Sri Lanka	LKA	19'093.000	23'072.000	25'183.000	25'146.000	
St Vincent & Grenadines	VCT					
Suriname	SUR					
Swaziland	SWZ					
Sweden	SWE	103'733.000	109'639.000	108'525.000	95'800.000	116'934.000
Switzerland	CHE	101'620.000	102'360.000	108'219.000	108'603.000	110'022.000
Syria	SYR	187'727.000	196'461.000	306'929.000	384'321.000	525'357.000
Tanzania, United Republic of	TZA					1.305
Thailand	THA					
Tunisia	TUN	1'197.000	1'257.000	1'414.000	1'363.000	
Turkey	TUR	173'692.000	183'784.000	166'587.000	168'531.000	170'189.000

Çizelge 7.7 ülkelerin kendi sınırları içerisindeki toplam yolcu taşımacılığı ve yapılan toplam yol miktarını göstermektedir. 1999 ve 2003 yılları arasında Türkiye bu konuda neredeyse yatay bir seyir izlemesine rağmen azda olsa karayolu taşımacılığında düşüş yaşanması alternatif ulaşım yollarının

kullanılması açısından olumlu yönde önem arz etmektedir. Aynı sonuç Şekil 7.3'ten de çıkarılabilir.



Şekil 7.3.Türk karayolları üzerinde yapılan seyir ve taşımalar (56)

7.2. Denetim Yoğunluğunun Karşılaştırılması

Denetimin yoğunluğu, denetim birimlerinin sayısının ve görünürlüğünün artırılmasıyla, tehdit ediciliği ise, denetim ekiplerinin tanınabilirliğinin ve kural ihlalinde bulunan sürücülerini yakalamaya hazır olduğu izleniminin verilme derecesi ile ilgilidir. Algılanan yakalanma riskinin artırılabilmesi için her iki olgunun etkin olması gerekmektedir.

İdeal olan, algılanan (öznel) yakalanma riskinin, denetim (gerçek yakalanma riski) faaliyetlerinin yoğunlaştırılması ile artırılmasıdır. Denetim yoğunluğu doğrudan doğruya personel yada teknolojiyi kullanacak şekilde gerçek anlamda artırılarak, kural ihlallerinde gereken cezai işlemlerin eksiksiz olarak uygulanması bu etkiyi sağlayacaktır. Ancak, buna imkan bulunmayan yerlerde, geçici olmak suretiyle, sürücülerde trafik-polisi=ceza

koşullanmasına bağlı davranışsal değişiklikler sağlayabilecek nitelikte ayırt edici ipuçları kullanılabilir.

Çizelge 7.8. Türkiye’de uygulanan toplam ceza sayısı ve miktarları(56)

	UYGULANAN CEZA SAYISI				UYGULANAN CEZA MİKTARI (YTL)			
	SÜRÜCÜ	YAYA	ARAÇ	TOPLAM	SÜRÜCÜ	YAYA	ARAÇ	TOPLAM
1981	4.408.026	-	-	4.408.026	2.137	-	-	2.137
1982	8.599.557	-	-	8.599.557	4.188	-	-	4.188
1983	6.381.221	-	-	6.381.221	8.512	-	-	8.512
1984	6.050.264	-	-	6.050.264	8.745	-	-	8.745
1985	6.236.717	-	-	6.236.717	10.147	-	-	10.147
1986	5.673.708	-	-	5.673.708	10.604	-	-	10.604
1987	5.981.774	-	-	5.981.774	12.435	-	-	12.435
1988	5.546.301	-	-	5.546.301	23.014	-	-	23.014
1989	4.716.502	-	-	4.716.502	83.799	-	-	83.799
1990	4.802.082	-	-	4.802.082	160.444	-	-	160.444
1991	4.499.030	-	-	4.499.030	207.889	-	-	207.889
1992	5.761.044	-	-	5.761.044	273.863	-	-	273.863
1993	5.901.619	-	-	5.901.619	464.600	-	-	464.600
1994	6.231.594	-	-	6.231.594	766.775	-	-	766.775
1995	8.500.952	-	-	8.500.952	1.632.894	-	-	1.632.894
1996	8.692.490	-	-	8.692.490	2.720.579	-	-	2.720.579
1997	6.858.339	6.772	-	6.865.111	20.215.469	12.475	-	20.227.944
1998	7.738.706	2.207	-	7.740.913	40.195.381	7.109	-	40.202.490
1999	8.344.512	1.611	-	8.346.123	75.063.737	9.089	-	75.072.826
2000	8.735.376	13.047	-	8.748.423	119.143.457	111.049	-	119.254.506
2001	5.925.675	10.173	1.674.533	7.610.381	127.154.187	135.938	29.798.935	157.089.060
2002	4.906.089	10.368	1.786.037	6.702.494	157.155.360	210.671	46.458.732	203.824.763
2003	3.860.520	10.793	1.832.152	5.703.465	233.913.459	356.501	78.211.439	312.481.399
2004	4.115.616	9.741	2.497.894	6.623.251	309.754.619	417.597	119.271.540	429.443.756
2005	2.722.118	4.160	1.332.067	4.058.345	246.719.187	190.709	87.409.133	334.319.030

Çizelge 7.8’de Türkiye’de kesilen cezaların yıllara göre dağılımı görülmektedir. Rakamlar incelendiğinde, denetimin yoğunluğu perspektifinden bakılırsa, Türkiye’de trafik denetiminin istikrarlı bir seyir

izlemediğini söyleyebiliriz. Yıllık toplam 5 ila 8 milyon adet cezanın nüfusa oranla caydırıcı niteliğinin yetersiz olduğu, bazı Avrupa ülkelerinde trafik konusunda sahip oldukları bilinçli toplumlara rağmen 100 kişiye düşen ceza miktarının çoğunlukla daha fazla olduğu bilinmektedir. Denetim yoğunlukları arasındaki bu farkın sonuçları ülkelerin trafik düzeni kıyaslandığında açıkça ortaya çıkmaktadır. Örneğin Londra ve çevresinde 2005 yılında sürücülere yazılan sadece park cezası sayısı 5 942 291'dir (68).

Türkiye'de şehir dışı trafik denetlemesi ile görevli, Bölge Trafik istasyonları, bulunduğu il sınırları itibariyle koordineli bir trafik denetim uygulaması içinde bulunamamaktadır. Denetimler, sorumluluk bölgesinde bulunan yollar üzerinde, değişik güzergahlarda sürdürülmektedir. Trafik kazalarının yoğun olduğu bir güzergahta tüm güne yayılmış, belirli aralıklarla, görevli bir denetleme ekibinden diğerine gecen devamlı bir denetlemenin "algılanan yakalanma riskini arttıracak kanaatine varıldığından, Emniyet Genel Müdürlüğü trafik kontrolünde böyle bir yaklaşımı pratiğe geçirme çabası içindedir.

Türkiye'de denetimin trafik kazalarının önlenmesine etkisi konusunda herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır. Dünya Bankasının 107 Karayolu Güvenliği projesi üzerinde yaptığı çalışmalar, trafik kazalarının önlenmesinde, denetlemenin % 12 gibi önemli bir paya sahip olduğunu göstermektedir (55).

Avrupa'da yapılan araştırmalara göre artırılmış, sabit hız kontrolleri, birçok olayda masraf - fayda bakımından çok olumludur. Otomatik hız kontrolü masraf - fayda bakımından daha olumludur. Devriye araçlarıyla yapılan hareket halindeki trafik kontrollerinin ekonomik olduğunu gösteren neticeler tespit edilememiştir.

Avrupada yapılan bazı araştırmalara göre;

Sabit hız kontrolünün fayda-maliyet oranı, 16 araştırma neticesinde 7 olarak çıkmış ve çok faydalı değerlendirilmiştir.

Otomatik Hız Kontrolünün fayda-maliyet oranı, 10 araştırma neticesinde 8 olarak çıkmış ve çok faydalı değerlendirilmiştir.

Hareket Halinde Hız Kontrolü yapılan araştırmalarda fayda-maliyet oranında masraf daha fazla çıkmış ve faydalı olmadığı sonucu çıkartılmıştır.

Denetimin insan davranışı değişikliğinde başarısı, özel ve genel bir caydırıcılık yaratma kabiliyetine bağlı olduğu, genelde kabul edilebilir. Genel caydırıcılık; trafik kanunu hükümlerinin uygulanacağı, ihlallerin soruşturulacağı ve gerekli halde cezalandırılacağını yol kullananların (sürücü, yaya, yolcu) kafalarında yer ettirmeye bağlıdır. Özel caydırıcılık ise, kontrol edilen, soruşturulan ve cezalandırılan kişilerin gerçek tecrübeleriyle ilgilidir. Her iki caydırıcılık da, "Kanun uygulanması imkansızdır" düşüncesini engellemek için geniş bir trafik güvenliği stratejisiyle birleşmelidir (57).

Denetimin etkinliği ile kaza sayıları arasındaki ilişkilerin incelendiği çalışmalarda, denetim düzeyinde belirgin bir artış olmadığı takdirde, kaza sayılarında belirgin bir azalma olmadığı görülmüştür. Ayrıca, bu araştırmaların sonuçları denetim yoluyla elde edilen güvenlik etkilerinin, deney mahalli ile sınırlı olan alanlarda başarılı olabileceğini, genel bir etki yaratmayacağını göstermektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre; Türkiye'deki trafik denetimlerinin %85'i sabit, %10'u seyir halinde, %5'i ihbarlı denetim şeklinde icra edilmekte ve araç başına akaryakıt tahsisleri bu oranlara göre yapılmaktadır. Fayda maliyet açısından en verimli olan otomatik kontroller yapılmamaktadır.

7.3. Denetimlerde Toplum Desteğinin Sağlanma Oranlarının Karşılaştırılması

Trafik kazalarında bir çok vatandaşımız hayatını kaybetmekte, yaralanmakta ve sakat kalmaktadır. Ekonomik kaybımız da çok büyük miktarda olmakla beraber kazazedelerin yakınlarına ve çevrelerine olan etkileri de ilgisizlik, güven kaybı, korku, intikam duygusu gibi ruh sağlığı ile ilgili konular da göz önüne alınırsa kayıpların daha da büyük olduğu görülür.

Kamuoyu nazarında trafik basit bir olay gibi algılanmasına karşın durumun hiç de öyle olmadığı, sorunun temelinde eğitimden altyapıya, denetimden ilk ve acil yardım hizmetlerinin yürütülmesine, güvenli araç üretiminden çevreci yaklaşıma ve nihayet trafik işinin kazanç getirici yönünün bulunması sebebiyle ticaret kaygısı gibi çok geniş boyutları bulunmaktadır (54).

Türkiye genelinde trafik kuruluşlarınca yürütülen görevlerde, Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığı gerek mevzuat gerekse uygulama ve denetleme açısından yol gösterici, yön verici ve denetleyici faaliyetler yürütmektedir.

Trafik kazalarının azaltılmasında toplumun bütün üyelerinin sorumlulukları vardır. Türkiye'deki sivil toplum örgütlerinin "meslek odaları, dernekler, sendikalar ve üniversitelerin" bilim adamlarının da bu mücadeleye katılması gerekmektedir (54).

Trafik kazalarının büyük bir oranının insan faktörünün çeşitli yönleri nedeniyle meydana geldiği kabul edilen bir gerçektir. Bu insan faktörlerinden biri kaza riskiyle ilişkili olan trafik yasalarının ihlal edilmesi davranışıdır.

Tüm ülkelerde yasaların çiğnenmesi, trafik kaza sayısının artmasına neden olmaktadır. Norveç'te yapılan bir araştırmaya göre (Elvik,1997) en fazla ihlal edilen 16 trafik yasası belirlenmiş ve bu ihlallerin ortadan kaldırılması

durumunda, ölümlü karayolu kazalarında % 48 oranında azalma sağlanabileceğini ileri sürülmüştür. İsveç 'de ise ölümlerin % 76, ölüm ve yaralanmaların ise % 48 oranında azalacağı tahmin edilmektedir. Evans (1991), ABD'de trafik ölümlerinin, alkollü araç kullanılmadığı takdirde % 40 oranında azalacağını varsaymaktadır (54).

Araştırmalar, sürücülerin en fazla ihlal ettikleri trafik kuralının hız limitleri olduğunu ve yol durumuna, ülkeye ve denetim yoğunluğuna bağlı olarak, hız sınırlarını % 20-80 arasında aştıklarını göstermektedir.

Trafik denetiminin asıl amacı, sürücülerini kaza riskini arttıran ihlal davranışlarından caydırarak, kazaların oluşmasını engellemektir. Ancak, kazaları azaltmak için hangi denetim düzeyinin yeterli olabileceğine karar verebilmek için öncelikle, trafik davranışını geliştirmek için ne kadar denetime ihtiyaç olduğuna cevap verebilmemiz gerekir. Bu yönde Avrupa düzeyindeki çalışmalar Türkiye'de de aralıksız sürdürülmekte, toplum bu konuda bütün kademeleriyle bilinçlendirilmeye çalışılmaktadır (54).

Denetimin sağlanmasında en büyük rolü şüphesiz şuurlu bireylerin oluşturduğu toplum oynamaktadır. Toplumun trafik kuralları konusunda sahip olacağı oto kontrol denetim mekanizmasının yükünü hissedilir derecede azaltacaktır. Mevcut kurallardan haberdar ve uygulayıcı bireylerin oluşturduğu toplumlara sahip, medeniyet düzeyi yüksek, kısacası denetimlerde toplumun desteğini arkasına almış ülkeler, trafik veya benzeri birçok problemin üstesinden diğer ülkelere kıyasla çok daha rahat gelmektedir.

Söz konusu problem trafik ise; bilinçli bireyin tanımını yaparken belirtmemiz gereken en önemli özellikler kuşkusuz bireyin suça ve suçluya bakış açısidir. Gelişmiş Avrupa ülkelerinde bilinçli bireyler trafik kuralı ihlallerine tanık olduklarında ihbar veya şahsi müdahale gibi yollara başvururken Türkiye'deki gibi bu bilinç seviyesine sahip olmayan toplumlarda ihlaller görmezden gelinip umursanmayabilmektedir. Bu durum yeni ihlallere ve dolayısıyla

giderek şiddetini artıran bir trafik problemine davetiye çıkarmaktadır. Türkiye'deki suçların zabıtaya ihbar edilmesi ile ilgili tahsis edilen 154 trafik ihbar hattı, 155 polis imdat ve 156 jandarma imdat hatlarına yapılan ihbarlar incelendiğinde, Türk halkının trafik suçlarının tesbiti konusunda zabıtaya katkı sağlamadığı görülmektedir. Ankara İl Jandarma komutanlığına 2005 yılı Kasım ve Aralık ayında yapılan toplam toplam 700 ihbarın 450'si (% 64) trafikle ilgilidir. Ancak trafikle ilgili ihbarların sadece 15'i (% 3) işlenen trafik suçlarıyla ilgili olup, geriye kalanı trafik kazalarını içermektedir.

Ankara İl Emniyet Müdürlüğüne 2005 yılında yapılan 309494 ihbarın 130 466'sı (%42) trafikle ilgilidir. Ancak trafikle ilgili ihbarların 37 773'ü (% 28) işlenen trafik suçlarıyla ilgili olup, geriye kalanı trafik kazalarını içermektedir. Çizelge 7.9'da Ankara İl emniyet Müdürlüğüne 2005 yılı içerisinde yapılan ihbarların miktarı verilmiştir. Bu oranlar Türk halkının trafik denetimine katkısının istenen seviyede olmadığı anlamına gelmektedir. Bu duyarsızlığın sebeplerinin ihbara işlem yapılacağı ile ilgili zabıtaya duyulan güvensizlik ile vatandaşların bu konuda yeterince bilinçlendirilmemesi olduğu değerlendirilmektedir.

Çizelge 7.9 Ankara İl Emniyet Müdürlüğüne yapılan telefon ihbarları

İhbarın Cinsi	155 İhbarları		e-mail ihbarları		Toplam	
	Asıl	Asılsız	Asıl	Asılsız	Asıl	Asılsız
Trafik ile ilgili şikayetler	37403	43	440	10	37773	55
Maddi hasarlı trafik kazası	86557	137			86650	137
Ölümlü yaralamalı trafik kazası	7113	36			5814	37

*Çizelge Ankara İl Emniyet Müdürlüğü kayıtları esas alınarak oluşturulmuştur.

Bu konuda yapılmış çalışmalara ait veri elde edilememiş olmakla birlikte, trafik bilinci gelişmiş Avrupa ülkelerinde bir suç ile karşılaşan vatandaşların

%90'ı trafik görevlilerine ihbarda bulunmakta yada suça kendisi müdahil oldukları bilinen bir gerçektir. Bu düşüncüyü destekleyen çok sayıda haberler ulusal basına sıklıkla yansımaktadır. Örneğin, 2002 yılında Avusturya İçişleri Bakanına saat 02.00 sıralarında makamından evine giderken kırmızı ışıkta geçtiğini gören bir vatandaşın ihbar etmesi üzerine ceza yazılması ve bakanlıktan azledilmesi, bu bilincin önemli bir göstergesidir.

7.4.Görevlendirilen Personel Miktarlarının Karşılaştırılması

Denetimlerin etkinliği açısından en önemli unsur görevli personel sayısının sayısıdır. Trafik denetimi ile ilgili olarak Türkiye genelinde 22000 trafik polisi ve 3900 trafik jandarması görev yapmaktadır. Bu sayıya trafik tescil, trafik vakıfları ve idari hizmetlerde görev yapan personel dahildir.

Bazı Avrupa ülkelerindeki trafik görevlisi personel sayılarına baktığımızda; Fransa'da 1998 verilerine göre polis ve jandarma yaklaşık 83000, İsveç'te 7500 polis ve 5000 belediye görevlisi, İngiltere ve Galler'de belediye görevlileri hariç, polis kuvvetlerindeki 127996 memurdan % 8'i (yaklaşık 11000) personel trafik denetiminde görev almaktadır. Bu miktarları nüfusa oranladığımızda Türkiye'de 3 000 kişi için bir trafik görevlisi düşerken bu oran Fransa'da 750 kişiye bir trafik görevlisi, İsveç'te 800 kişiye bir trafik görevlisi düştüğü görülmektedir (29).

Bu sayı yetersizliğine rağmen Avrupa'daki meslektaşlarına ilaveten Türkiye'de trafik polisi araçların tescil işlemlerini, maddi hasarlı trafik kazaları da dahil olmak üzere trafik kazaları tespit tutanağının tanzimi işlemleri, eskort hizmetleri ve şehir içinde park cezaları ile trafik vakfı hizmetlerini de yürütmektedir. Bu görevler trafik denetimine ayrılan personel sayısını büyük oranda düşürmektedir (30).

Diğer ülkelerle karşılaştırıldığında Trafikle görevli jandarma ve polis sayısındaki yetersizlik üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur. 11000000 nüfuslu İstanbul'da 2414 trafik polisi görev yaparken (ki bunların önemli bir kısmı

karargahlarda ve eskort hizmetlerinde yani denetim görevi dışındadır), 9000000 nüfuslu Londra'da 10000, 2000000 nüfuslu Viyana'da 4000 trafik görevlisi görev yapmaktadır.

Günümüzde Türkiye'de Bölge Trafik Denetleme istasyon ve Denetleme Büro Amirliği, toplam 706 adet birim tarafından yerine getirilmektedir. 15 adet ilçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği ile 14 adet Bölge Trafik Denetleme istasyon Amirliği ise araç, gereç, personel yetersizliği nedeniyle gayri faal durumdadır. Türkiye genelinde toplam 268 adet ilçe Trafik Denetleme irtibat Bürosu görev yapmaktadır.

Emniyet trafik bölgesi sorumluluğunda; 1749 km. otoyol, 21094 km. devlet yolu, 1942 km. il yolu olmak üzere toplam 24785 km, yol bulunmaktadır. Fransa'da ise trafik denetim mekanizması oluşturulmuş birkaç birim tarafından sağlanır. Paris Polis Müdürlüğü 3 uzman karayolu polis birimi üzerinde otoriteye sahip bir Trafik Müdürlüğü içermektedir. Paris Ring Yolu Polisi (200 memur), Paris Motosiklet Polisi (400 memur), Trafik Polisi (400 memur) ile görevini yürütmektedir. Bu üç birim faaliyetlerini koordine eden bir komuta merkezine bağlıdırlar. Asayiş sağlamaya görevli Securite Publique'nin 128 motosikletli ekibi için yaklaşık 1800 personeli ve 30 trafik ekibi için ise 1200 memuru bulunmaktadır. Bu uzman birimlere ilaveten, nüfusu 10000'den fazla kasabalarda nöbetleşe (Rotasyon usulü) esasına dayalı görevler yapan yaklaşık 31500 memur bulunmaktadır. Compagnies Republicaines de Securite ise ulusal polisin kaynağını oluşturur ve bu mobil ünitelerde motosiklet ekiplerindeki 1300 memur dahil yaklaşık 2350 memur karayolu ve otoyol polisliği görevlerine tahsis edilmiştir. Bu 2350 memur 17 otoyol ünitesi ve 30 motosiklet ünitesi arasında dağıtılmıştır. Bu üniteler çevre otoyollarını (1750 km) ve tüm ulusal karayolu ağını kapsamaktadır. Görev yaptıkları alan, nüfusun yaklaşık % 50 oranında yoğunlaştığı ülke topraklarının % 5'inden fazlasını içine almaktadır (41).

Sonuç olarak Almanya'dan sonra Avrupa'nın en kalabalık ülkesi konumunda

bulunan Türkiye nüfusa oranla trafik polisi sayısı söz konusu ülkelerden daha yetersiz durumdadır. Trafik asayışı ve denetimler hususunda oldukça önem arz eden bu yetersizliğin çözümünde mevcut polis sayısını arttırmak atılması gereken en önemli adımlardan biridir.

7.5. Denetimde Bulunacak Personelin Nitelik Yönünden Karşılaştırılması

Denetim yapan polis sayısının az olması kadar, denetim personelinin niteliklerinin yetersiz olması da artan kural ihlallerinin cezasız bırakılması dolayısıyla alışkanlık halini alması sonucunu doğurmakta denetim sisteminin caydırıcılığını ortadan kaldırmaktadır.

Avrupa'da uzman kişiler trafik kontrollerinde kullanıldığı halde, Türkiye'de uzman olmayan kişiler de trafik hizmetinde kullanılmakta veya trafik uzmanları başka görevlere atanmaktadır. Bu durum görevde uyumsuzluk ve görevin aksamasına neden olmakta, yanlış işlemlere ve denetim sisteminin güvenilirliğini zedelemektedir.

Avrupa ülkelerinde trafik denetimiyle görevli personel mesleklerinin her döneminde meslek içi kurslar vasıtasıyla yeni sistemler hakkında bilgi sahibi olmakta ve yeni uygulamaları sisteme adapte edebilmektedir.

7.5.1. Türkiye'de trafik polisi ve jandarma'nın seçim ve eğitim süreci

Trafik polisinin eğitimi

Çizelge.7.10'da verilen şartları taşıyan adaylardan, 2003 yılına kadar 9 ay süreli polis okullarında eğitimlerini müteakip, 2003 yılından itibaren 2 yıl süreli Polis Meslek Yüksek Okulundaki eğitimlerini müteakip il emniyet müdürlükleri emrine atanan çevik kuvvet ve hassas bölge polislerinin içerisinde, İl

Emniyet Müdürlüklerince ihtiyaçları ve kadroları oranında gönüllülük ve görevlendirme esaslarına göre belirlenmektedir.

Çizelge 7.10.Polis adaylarında aranacak genel şartlar (58)

1	Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak
2	Devlet Memuru olma niteliklerini taşımak
3	İlköğretim okulunu üç ve daha yukarı diploma notu ile bitirmiş olmak
4	Sağlık Yönetmeliğinde belirtilen sağlık şartlarını taşımak
5	15-16 yaşında olmak
6	Öğrenime ara vermemiş olmak
7	Herhangi bir okuldan, ahlaki/ disiplin sebebi ile çıkarılmamış olmak
8	Hazırlık sınıfı hariç, lise ve dengi okullara devam etmemiş olmak
9	Kamu haklarından mahrum bulunmamak

Trafik polisliğine seçilen bu personelin eğitimi 1997-2000 yılları arasında Bornova Trafik okulunda verilmiş, 2000 yılından bu tarihe kadar ise Eskişehir Karayolu Trafik Polis Okulunda meslek içi kurs niteliğinde verilmektedir. Toplam kurs süresi 8 hafta olup, Çizelge 7.11’de gösterilen eğitimler yaptırılmaktadır. Ancak trafik polislerinden bu eğitimleri alanların oranı %40 civarındadır. Geri kalan personel İl Emniyet Müdürlükleri bünyesinde iki hafta süreli görev başı eğitimi alarak, trafik denetim ekiplerinde görevlendirilmektedir.

Çizelge 7.11.Polis Okulu meslek içi eğitimleri (58)

1	Trafik denetimleri ,Trafığın düzenlenmesi hizmetleri
2	Trafik tekniği
3	Taşıt mekaniği
4	Trafik polisinin görev hazırlıkları ve asayiş hizmetleri
5	Tescil ve sürücü belgesi işlemleri
6	Kaza tahkiki
7	Çatışma ve stres yönetimi, meslek etiği ,Trafik ve psikoloji

İllerdeki trafik hizmetlerinin yürütülmesi ve denetlenmesinden sorumlu olan Trafik Denetleme ve Tescil Şube Müdürleri İle İstasyon Amirleri trafikle ilgili herhangi bir eğitim almamaktadır. Ancak Emniyet Genel Müdürlüğü merkez teşkilatında trafikle ilgili görevleri yerine getiren personel kendi imkanlarıyla trafik konusunda akademik eğitim yapan personelden seçilmesine özen gösterilmektedir.

Jandarma trafik birimlerinde görevlendirilen personelin eğitimi

Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinde görev almak üzere jandarma okullar komutanlığı bünyesinde eğitim gören tüm jandarma subay, astsubay ve uzman jandarma öğrencileri, 20-32 saat süreli, karayolu uygulama alanı, trafikle ilgili kurul, kuruluş ve komisyonlar, tescil ve trafik belgeleri, sürücü belgeleri, trafik kuralları, hız kuralları, trafik düzenleme hizmetleri, trafik kazaları ve trafik kazası tespit tutanağının düzenlenmesi konularını içeren temel trafik eğitimi verilerek mezun edilmektedir.

Trafik timlerinde görevlendirilmek üzere seçilecek olan astsubay ve uzman jandarmalar; kıtalarda en az üç yıl görev yapmış olmak, 100 üzerinden 85 sicil notuna sahip olmak, en az “B” sınıfı sürücü belgesine sahip olmak ve Jandarma Genel Komutanlığı bünyesinde yapılan ihtisas sınavında başarılı olmak şartlarını taşıyan astsubay ve uzman jandarmalar arasından

seçilmektedir. Seçilen astsubay ve uzman jandarmalar öncelikle 3 hafta süreli Çizelge 7.12'deki konuları içeren uzaktan eğitime tabi tutulmaktadır. Bu eğitimde başarılı olanlar yapılan bir seviye tespit sınavı ile seçilerek yüz yüze eğitime alınmaktadır. Yüz yüze eğitim Çizelge 7.13'deki konuları içerecek şekilde ve 5 hafta süreyle Jandarma Okullar Komutanlığında yürütülmektedir.

Eğitimler Jandarma Okullar Komutanlığı emrinde görevli trafik öğretmenlerine ilaveten bu konuda akademik kariyer yapmış olan üniversiteler, karayolları genel müdürlüğü personeli tarafından verilmektedir. Bu eğitim sürecinden geçmeyen hiçbir personel trafik denetimi ve yönetimi ile görevlendirilmemektedir. İl Jandarma Komutanlıklarındaki trafik hizmetlerine yön veren Asayiş Şube Müdürlükleri bünyesindeki Trafik Kısım Amirliklerinde görevlendirilen 5 subay ve 76 astsubay da aynı eğitim sürecinden geçmektedir. Ancak sorumluluk alanındaki trafik hizmetlerini yönlendirmekten sorumlu olan Asayiş Şube Müdürlerine herhangi bir ilave trafik eğitimi verilmemektedir. Jandarma Genel komutanlığı karargahında trafik hizmetlerinden sorumlu Trafik Şube Müdürlüğü personelinden şube müdürü hariç diğerlerinin trafik konusunda yüksek lisans eğitimi almış olması zorunludur.

Çizelge 7.12. Uzaktan eğitim konuları (3 hafta) (48)

1	2918 S.K.T.K' nu ve uygulama alanı
2	2918 S.K.T.K' nun görev verdiği kurullar, kuruluşlar ve komisyonlar
3	J. Gn. K.lığının trafikle ilgili görev ve yetkileri ile trafik teşkilatlanması
4	Trafik para cezalarının takip ve tahsilinde uygulanacak esaslar
5	Jandarma trafik birimlerince tutulacak kayıtlar
6	Trafik kontrolleri
7	Trafik kazaları

Çizelge 7.13. Yüz yüze eğitim konuları (5 hafta) (48)

1	KATILIŞ VE SEVİYE TESPİT SINAVI
2	TRAFİK MEVZUATI 2918 S.K.T.K. Uygulama Alanı
3	PSİKOLOJİ Stres
4	TRAFİK MEVZUATI Tescil ve Trafik Belgeleri ile Tescil Plakaları
5	TRAFİK MEVZUATI a.) 2918 S.K.T.K.nun Görev ve Yetki Verdiği Kurullar, Kuruluşlar ve Komisyonlar b).J. Gn. K.lığının Trafikle İlgili Görev ve Yetkileri. c.) Tescil ve Trafik Belgeleri ile Tescil Plakaları

7.5.2. Bazı Avrupa ülkelerinde polis teşkilatlanması ve eğitimleri

Gerekli şartlara haiz kimseleri polis memuru yapma yolunda yapılan ilk temel eğitimde ciddi farklar olmamasına karşın bazı Avrupa ülkelerinde özellikle trafik polisinin görevi süresince aldığı ek eğitimlere bakıldığında, Türk polis teşkilatının bu konudaki yetersizliği göze çarpmaktadır. Avrupa'da konuya verilen önemin gereksiz olmadığı özellikle trafik konusundaki düzen ve asayiş kıyaslandığında ortaya çıkmaktadır.

Bu bölümde kimi Avrupa ülkelerinin polis teşkilatları, yapılanmaları ayrıca orta ve üst düzey yöneticileri dahil olmak üzere aldıkları temel eğitim ve görevleri süresince alacakları eğitim üzerinde durulmuştur. Bu çalışmayla doğrudan ilgili olarak üzerinde durulması gereken ve söz konusu yapılanmaların beklide en önemli parçaları sayılabilecek trafik polislerinin de bahsedilen eğitim metotlarıyla doğru orantılı, kimi zaman daha yoğun bir şekilde eğitildikleri göz önünde bulundurulmalıdır.

İsveç'te trafik polisi seçimi ve eğitimi

Polis'in bağlı olduğu birimler, mülki amir, belediye başkanı arasındaki görev ve ilişkileri

1965 yılına kadar Belediye Polisleri bulunmaktaydı ve polis hizmetleri

belediye tarafından karşılanmakta iken, 1965 yılında yapılan reform ile, İsveç Polis Teşkilatı ulusal bir yapıya kavuşmuştur. Ülkede bir Polis Genel Müdürlüğü bulunmaktadır ve yirmi bir ilde genel müdürlüğe bağlı emniyet müdürlüğü bulunmaktadır. Polis Adalet Bakanlığına bağlı olarak görev yapmaktadır. Emniyet Genel Müdürü hükümet tarafından altı yıl süreyle atanmakta ve gerekirse üç yıl süreyle görev süresi uzatılabilmektedir. Emniyet Genel Müdürü polis kökenli değildir, hukuk mezunu olmak zorundadır ve polisiye hiçbir faaliyete katılmamaktadır. İki tane yardımcısı vardır, yardımcılarında birisi ekonomi uzmanı diğeri ise sosyologdur.

İsveç'te 21 il vardır ve her ilin başında il emniyet müdürleri görev yapmaktadır. İl emniyet müdürleri polis geçmişi olan ve aynı zamanda hukukçu olan kişilerden atanmaktadır. 6 yıl süreyle atanmakla birlikte üç yıl daha görev süreleri uzatılabilmektedir. Bunlar ilk olarak il polisinin faaliyetlerinden ve ekonomisinden sorumludurlar. İl emniyet müdürlerinin vali veya belediye başkanı ile bağlantıları işbirliği ölçüsündedir (60).

Polisin temel ve hizmet içi eğitimi

18 yaşında, lise mezunu, lisedeki İsveççe-İngilizce ve Matematik dersi notlarının aritmetik ortalaması dört ve üzeri olan her İsveç vatandaşı polis akademisine başvurabilmektedir. Yapılan sınavlar mülakat, psikolojik test, bilgisayar üzerinde bilgiye dayalı test ve beden eğitimidir.

Ayrıca kişinin daha önceki hayatında yapmış olduğu işlerde referans olarak kabul edilmektedir. Kişinin aile hayatının düzgün olması, sabıka sicil kaydının temiz olması gerekmektedir. İlginç olan polis seçme sınavını askeriye yapmaktadır. Sebebi ise askeriyenin eleman seçiminde daha tecrübeli olmasıdır.

Polisliğe başvurmak için üst yaş sınırı ve askerliğini yapmış olma şartı yoktur. Askerliğini yapmadan asker olan kişi askerlikten muaf tutulmaktadır. Yılda iki kez akademiye öğrenci alımı için sınav yapılmaktadır. Her iki dönemde 250'

şer kişi olmak üzere toplam 500 kişi okula kabul edilmektedir. Son dönem öğrenci alımlarında 4500 adayın müracaatta bulunduğu bildirilmiştir (60).

Hizmet içi eğitimler il emniyet müdürlüklerince düzenlenmekte olup atıcılık, mesleki taktik eğitimi gibi tamamen mesleki eğitime yönelik konulardan oluşmakta, yılda bir veya iki gün süreyle çalışan personele zorunlu olarak verilmektedir. Ayrıca branşa yeni geçen personelde branşla ilgili kurs almaktadır (60).

Polis yöneticilerinin yetiştirilmesi

Polis yöneticilerinin yetiştirilmesiyle ilgili olarak özel bir çaba sarf edilmemektedir. Polis temel eğitimini bitiren polislerin yükselmesi tamamen kendi gelişimlerini kendilerinin tamamlayarak istekli olmalarıyla ilgilidir. Kişisel gelişimde tamamlanması gereken en önemli konular hukuk ile ekonomi olduğu izlenimi oluşmuştur. Çünkü en üst mercilerde aranan öğrenim geçmişi bu iki konu üzerinedir (60).

Bu eğitim sistemi ile yetiştirilen polislerin içerisinde; emniyet ve asayiş birimlerinde beş yıl süre ile görev yapmış olup, trafik polisi olmak için gönüllü olanlardan nitelikli personel il emniyet müdürlükleri tarafından seçilerek ülkede başkent Stockholm ve Goteborg'ta bulunan polis akademisinde üç ay süreli trafik eğitimi almaktadırlar. Bu eğitim sürecinden başarıyla mezun olanlar trafik hizmetlerinde görev almaktadırlar. Trafik hizmetlerinde görevlendirilen bu personel belirli periyotlarda gelip özellikle ileri sürüş teknikleri konusunda testten geçirilmekte başarısız olan personel tekrar bu tür eğitimlerden geçirilmektedir.

Almanya'da trafik polisi seçimi ve eğitimi

Polisin temel eğitimi

Temel eğitimin toplam süresi 2,5 yıl olup, Birinci basamak olan teorik eğitim 12 ay sürmekte, yapılan sınavlarda başarılı olanlar bir üst basamağa geçmektedir.

İkinci basamak ta 12 ay sürmektedir. Önce kendi istediği bir polis karakolunda 1 ay süreyle bu konuda uzman (tecrübeli ve bir haftalık eğitime katılmış) bir memur yanında görevin nasıl yapıldığını takibini yapmakta, kendisinden bir şey yapması beklenmemektedir. Bu bir aylık uygulamadan sonra tekrar okuluna dönmekte 8 ay teorik eğitim almaktadır. Bundan sonra önce bir aylığına gittiği yere tekrar üç aylığına gitmekte ve bu kez basit işlemleri öğrencinin kendisinin yapması beklenmektedir. Bu uzman memurlarda öğrenci takip defteri bulunmakta ve öğrencinin değerlendirilmesi burudan yapılmaktadır. Uzman memur 3 aydan sonra öğrenci için onay vermektedir. Bu uygulamayı geçemezse tekrar etmek zorundadır. Eğer bunu da başaramazsa meslekten atılmaktadır.

Üçüncü basamakta ise 6 ay teorik eğitim yapılmaktadır. Bu eğitim sonunda 2,5 yıl boyunca gördüğü eğitimlerle ilgili final sınavı gibi bir yazılı ve sözlü bir sınav yapılmakta bunu başarıyla bitirenler mezun olmaktadır. Başaramayanlar 3. basamağı bir defaya mahsus tekrar etmektedirler.

Bunların yanında beceri gerektiren eğitimlerde vardır. Bunlar; spor, yakın savunma, atış, yüzme, ilk yardım, B sınıfı sürücü belgesi ve bilgisayar gibi eğitimlerdir. Bu eğitimlerden herhangi birini geçemeyen kaybetmiş sayılmaktadır (59).

Orta kademe yönetici yetiştirme okulu

Bayern eyaletinde 2 tane orta kademe yönetici yetiştirme okulu bulunmaktadır. Bu okullar 6 dönem halinde 3 yıl sonunda yapılan bir sınavla tamamlanmaktadır. İlk bir yıl altı ayı genel hizmet polisinde, sonraki altı ay Kriminal poliste staj şeklinde olmaktadır. İkinci yıl okulda teorik eğitim verilmekte, üçüncü yılda yine altı ay genel hizmet polisi, altı ayda Kriminal poliste staj şeklinde olmaktadır. Buradan mezun olanlar polis yöneticilik diploması almaktadır. Bayern eyaletinde çalışan 34 binin üzerinde polis sayısının % 50'si amir konumundadır.

Üst kademe yönetici yetiştirme okulu

Almanya'da tüm eyaletleri dahil bir tane bulunmaktadır (Münster'de Polis Yüksek Akademisi olarak). Bu okul iki yılda tamamlanmaktadır. İlk yıl pratik üzerine ikinci yılda tamamen teorik dersler verilmektedir. Bu okula eyaletler kendi ihtiyaçlarına göre mevcut kadrolarından adayları seçmekte ve bu okula göndermektedir. Buraya girebilmek için orta kademe polis yetiştirme okulunu başarı ile bitiren personelin % 20'si arasında olmak, son beş yıllık sicilinin olumlu olması, müstakil bir polis karakolunu yönetmiş olmak gibi şartlardan sonra bazı diğer testlere daha tabi tutulmakta ve senede bir kere yapılan seçim eyaletin üst düzey polis yöneticilerinin katılımıyla oluşan bir heyet tarafından yapılmaktadır.

Hizmet içi eğitim, genel anlamda belirlenmiş bir hizmet içi eğitim düzenlenmesi yoktur. Ancak yasa değişikliklerinde veya personeli bilgilendirilmesine ihtiyaç duyulan konularda personel konusunda tecrübeli memurlar tarafından bilgilendirilmektedir. Bu eğitimlere katılım zorunludur. Personelin sicil yönünden değerlendirilmesi her üç senede bir birinci sicil amirleri tarafından yapılmaktadır (59) .

Trafik polisleri bu eğitim sistemi içerisinde yetişen polisler arasından

seçilmekte ve benzer şekilde meslek içi eğitime tabi tutulmaktadırlar.

Hollanda'da trafik polisi seçimi ve eğitimi

NPA Akademisi

NPA Akademisi tüm Hollanda'nın hem memur hem de amir ihtiyacını karşılamaktadır. NPA Akademisinin 3000 öğrenci kapasitesi bulunmaktadır. NPA Akademisi öğretmen ihtiyacını meslekten veya üniversiteden karşılamaktadır (62).

NPA Akademisinde verilen eğitim, polis memuru eğitimi, hizmet içi eğitim, eğitimcilerin eğitimi olarak 3 ana başlık altında toplanabilir.

Polis memuru eğitimi

Polis memurluğuna müracaat etmek için liseyi bitirmek ve Hollanda vatandaşı olmak yeterlidir. Polis memurluğuna girmek isteyenler 26 Polis merkezinden hangisinde çalışmak istiyorsa oraya müracaat etmektedirler. Polis merkezleri de ihtiyaçlarına göre planladıkları sayıda Polis Memuru adaylarını NPA Akademisine acemi eğitimi almaları için yollamaktadır. Bu adaylar NPA Akademisine alınmadan önce sağlık, fiziksel yeterlilik ve psikolojik testlere tabi tutulup, başarılı olanlar okula kabul edilirler. NPA Akademisinde Polis memurlarına verilen eğitim 3 ay teorik 3 ay uygulama olmak üzere 4 sene boyunca devam eder. Bu öğrencileri Polis Merkezleri işe aldıkları için 4 sene boyunca bu öğrencilere maaş ödenmektedir. Öğrenciler her altı aylık periyotlarda öğrendiklerinden hem uygulamalı hem de teorik olarak sınava tabi tutulurlar. Bu sınavlardan geçemeyen öğrenciler en fazla 3 defa daha aynı sınava girebilirler ancak bu sınavlarda da başarısız olurlar ise NPA akademisindeki ve polis merkezindeki danışmanlarının teklifi ve NPA akademisi müdürünün onayı ile okuldan atılmaktadırlar. İlk sene genelde hukuk konuları ağırlıklı dersler işlenmekte olup, silah dersleri ikinci sene

verilmektedir. Öğrencilerin silah dersini başarı ile bitirmeleri durumunda 3 aylık stajları esnasında silah kullanma yetkisini kazanmaları söz konusudur. Polis adaylarına, problem çözümüne dayalı uygulamalı dersler verilmektedir. Örneğin zor kullanma usullerini gösterirken bu konunun hem hukuki boyutu ele alınır hem de zor kullanmanın dereceleri silah kullanmaya kadar aşama aşama gösterilir ve bunların insan hakları boyutu da bu derslerde ele alınır. Ancak programda sadece insan haklarını konu alan ders bulunmamaktadır.

Öğrenciler 3 aylık teorik eğitimden sonra, öğrendikleri konulara ilişkin polis merkezlerinde 3 aylık pratik eğitim almaktadırlar. Bu eğitimleri sürecince devriye yardımcısı olarak görev yaparlar. Bu süreçte 20 öğrenciye hem akademiden hemde uygulama yaptıkları polis merkezlerinden birer danışman tahsis edilmektedir. Bu danışmanlar öğrencilere zorlandıkları konularda rehberlik yapar ve onlar hakkında değerlendirmelerde bulunurlar (62).

Hizmet içi eğitimler

Hizmet içi eğitimlerin başında amirlik eğitimi gelmektedir. Polis merkezleri belirledikleri ihtiyaç kadar amir yetiştirmek üzere 2-3 sene görev yapmış olan Polis memurlarını NPA Akademisinde liderlik eğitimi adı altında 2 senelik eğitime göndermektedir. Liderlik eğitiminin 8 saati okulda teorik olarak, 4 saati evde araştırma ve 8 saati iş yerinde uygulamalı olarak toplam haftada 20 saat üzerinden verilmektedir. Bu öğrencilerin de iki senelik eğitimleri sırasında iki danışman görevlileri bulunur. Ancak bu öğrenciler amir olacakları için danışman görevlilerinden biri başlarındaki müdür ve diğeri ise akademideki öğretmenlerinden oluşmaktadır.

Hollanda Polisinin temel olarak 4 görevi bulunmaktadır, bunlar; ihbar değerlendirmek, acil yardım yapmak, devriye polisliği ve araştırma yapmaktır.

Liderlik eğitiminin ilk senesinde 4 senelik acemilik eğitiminin genel tekrarı ile

ihbar değerlendirme konuları işlenmektedir. İkinci senesinde ise öğrenciler araştırma, acil yardım ve Polis devriyesi konularından hangisinde görev almak istiyorlarsa o konularda branş eğitimi almaktadırlar.

Liderlik eğitiminin dışında polis merkezleri VIP koruma, uyuşturucu, bomba imha, trafik, doğa eğitimi gibi ihtiyaç duydukları konularda personelini yetiştirmek üzere NPA Akademisine gönderebilirler. Ayrıca 26 Polis merkezinde çalışan memurlar sene içerisinde zor kullanma kuralları ve tutuklama, fiziksel güç kullanma tekniklerinden senede bir defa, silah kullanma tekniklerinden ise senede iki defa sınavlardan geçmesi gerekmektedir. Eğer bir polis zor kullanma kuralları ve fiziksel güç kullanma teknikleri sınavlarından geçemez ise kullanmış olduğu tüm silahları (jop, biber gazı ve ateşli silahını) bırakır ve bu sınavları geçinceye kadar resmi olarak görevlerine silahsız devam eder. Eğer polis memuru sadece ateşli silah kullanmaya ilişkin imtihandan başarısız olur ise sadece ateşli silahını bırakır ve görevi esnasında jop ve biber gazını kullanabilir. Bu bahsedilen üç sınav 25 polis merkezinde yapılabileceği gibi polis merkezlerinin talebi üzerine NPA akademisinde de yapılabilmektedir. Eğer polis memurları bu sınavlardan herhangi birini geçemez ise sınavı geçinceye kadar sınava tabi tutulabilirler. Bu, o polis memurunun istemesine bağlıdır. Polis memuru kendini hazır hissettiği zaman bölge merkezine hangi konuda sınava tabi olmak istediğine dair başvurusunu yapar ve polis merkezi tarafından bir hafta içerisinde sınavı yapılır. Ancak polis memurları bir sene sonraki silah kullanma yetkisini bir sene önce alması gerekmektedir. O sene sonuna kadar yetkiyi alamaz ise bir sene silah kullanamaz.

Polisler sınavın haricinde senede 4 kez atış yaparlar ve bu atışlarda fişek kısıtlaması bulunmamaktadır. Ruhsatlı olarak ateşli silahı bulunan sivil vatandaşların ise senede 12 kez kayıtlı oldukları atış poligonunda eğitim atışları yapmaları gerekmektedir. Bu atışların denetimini polis yapar. (62)

Bu eğitim sistemi içerisinde trafik polisi olacaklar 4 yıl (8 akademik dönem) süreli polis eğitim süreci içerisinde 7. dönem sonucunda seçilmekte ve 8. dönemde trafik eğitimi alarak mezun olmakta ve tamamı polis memuru olarak trafik birimlerinde görevlendirilmektedir. Trafik amiri olarak görev yapacak personel bunlar arasından liyakat esasına göre seçilmekte ve meslek içi kurslardan geçirilmek suretiyle görevlendirilmektedir.

Fransa'da trafik personeli seçimi ve eğitimi

Trafik hizmetlerinde görev alacak personel emniyet ve asayiş hizmetlerinde görev yapan liyakatlı ve istekli personel arasından bölge jandarma komutanları arasından seçilmekte ve Parise 50 Km. uzaklıkta bulunan Jandarma Trafik Okul Komutanlığı emrine atandırılmaktadır. Bu okulun eğitim süresi 6 ay olup denetim ve kontrol hizmetleri ile kazalara müdahale ve kaza yeri tutanağı tanzimiyle birlikte, otomobil ve motosiklet sürücülüğü ileri derecede verilmektedir. Bu pist 16 dönüm üzerine kurulu toplam 24 adet parkuru içermektedir. Bu eğitimlerde başarısız olanlar tekrar eski görev yerlerine gönderilmektedirler. Bu okulu başarı ile bitirenler trafik hizmetlerinde görev almaktadır. Trafik hizmetleri personeli belirli periyotlarla tekrar bu okula gelip tazeleme eğitimine tabi tutulmakta, başarısız olanlar eğitim sürecinden yeniden geçmektedirler. İkinci defa eğitimlerden başarısız olanlar karakollarda emniyet ve asayiş hizmetlerinde görevlendirilmektedirler.

Diğer önemli Avrupa ülkelerinden İngiltere ve Galler'in polis kuvvetlerinde 127996 memur olup, bunun % 8'i trafik polisidir. Her kuvvetin mevcudu, bölgenin veya eyaletin büyüklüğüne göre değişmektedir. Karayolu trafik görevlerine atanan tüm memurlar polis kuvvetlerinin rütbelilerinden seçilir ve trafik ekibi adaylarının ise daha önceden iki yıl normal polislik tecrübesinin olması gerekir. Bu görevliler trafik görevleri için kabul edildiklerinde kendilerine sürüş, trafik konuları hakkında hukuki eğitim ve trafik polisliği konularında ders verilir. Her polis biriminin, trafik polisini seçiminde kendine özgü sistemi vardır. Ulusal bir kriter mevcut değildir. Trafik ekibinin

büyüklüğüne ve önemine, iyi koşullar altında ihtiyaçları karşılayacak biçimde sınırlı olarak karar verilir. Her trafik bölümünde küçük bir grup memur MOT testleri, kaza incelemeleri ve takoğraf diski okuması eğitimi alır (53).

7.6. Cezalandırma İhlali Takip Etmelidir İlkesinin (On-Spot Fines) Karşılaştırılması

Trafik en önemli ilkelerden birisi de ihlallerin en kısa sürede ve adil bir şekilde cezalandırılmasıdır. Tüm ülkelerin amacı cezalar konusunda iki yönlü bir amacın gerçekleştirilmesidir. Bu amaç trafiğe çıkanları yol kanunlarında belirtilen kurallara uymaya teşvik etmek ve sürücülerin davranışlarında kalıcı değişiklikler sağlamaktır. Bu iki yönlü hedefe ancak ve ancak, cezaların, suçun işlenmesinin hemen ardından uygulanması sayesinde ulaşılabilir. Bunun nedeni, suçun işlenmesiyle cezanın uygulanması arasında çok fazla zaman geçtiğinde cezanın suçu işleyen kişinin davranışı üzerindeki etkisinin tümüyle kaybediliyor olmasıdır.

Mahkemelerin aktivitesi ve trafik suçlarının yarattığı dava yüküyle başa çıkma kapasitelerine dayanan bu bekleme periyodu suçun doğası ve ele alınma sorununu gölgelemektedir.

Avrupa’da ülkeler ihlallerin cezalandırılmasında farklı metotlar uygulamaktadır.

Almanya’da; trafiği izleyen memurların yazdıkları raporlar, kayıt edilen suçun ciddiyetine ve çok yönlü olmasına göre değişmektedir. Bu raporlar şu şekilde olabilir.

- Uyarıcı para cezası için makbuz,
- Uyarı ya da suç belgesi,
- Para cezası belgesi,
- Yol güvenliği raporu,

- Yakalama emri,
- Tevkif belgesi,
- Alkol testi belgesi,
- İleri bir tarihte gösterilebilecek kontrol belgesi.

Yazılı bir belge her zaman istenmemektedir. Yazılı belge, para cezalarının suç yerinde ödenmediği veya trafik suç belgeleri için veya sürücü ya da araç hakkında daha fazla bilgi gerekli olduğu durumlarda zorunlu olmaktadır.

Bu ülkede, uyarıcı nitelikli para cezası uygulama ve ödemenin suçun işlendiği yerde yapılmasına ilişkin hakların uygulanması polisin inisiyatifinde olan bir şeydir. Para cezalarının derecesi ve suç türlerine uygulanacak olan para cezaları yasayla bir liste halinde düzenlenmiştir. Suçun ciddiyetine göre cezalar 5 ila 75 DM arasında değişmektedir. Yapılan araç kontrollerinde polis, sürücünün aracını düzenlemelere uymayan bir durumda tuttuğunu görürse aracı trafikten men edebilir. Polis sürücü belgesini iptal etme yetkisine sahip değildir. Polis, bir sürücünün araç kullanamayacak durumda olduğunu saptadığında, durumu ileri kontrolleri yapıp yapmamaya karar verecek yetkililere bildirmek zorundadır. Polis yabancı uyruklu kişilerin de sürücü belgelerini iptal etme hakkına sahip değildir (53).

Almanya'da mevcut sistemin tatmin edici olduğu görüşünde birleşilmektedir. Bunun ilk ve başta gelen sebepleri kanunlar ve düzenlemelere uyan insanların sahip oldukları yurttaşlık şuuru olmayıp, aynı zamanda adil ve insaflı olduğu düşünülen karayolu güvenliği kurallarını da benimsemeleridir. Bu yüzden küçük meblağlı para cezalarında, esnek işlem şüphesiz para toplamayı kolaylaştırmakta ve fazla itiraz edilmemektedir. 1974'ten beri, Almanya'da sürücü belgelerine kaydedilebilen bir ceza puanı sistemi bulunmaktadır. Bu sistem ile ilgili bilgiler Flensburg dosyasında merkezileştirilmiştir.

Bu dosyadan 1980-1990 yıllarını içeren istatistiki bilgilerin incelenmesiyle aşağıdaki noktalar açıklık kazanmıştır:

- 1987 yılına kadar sürücü belgesi iptallerinde azalma, sonra ise yavaş bir artış,
- Alkollü araç kullanımı ile ilgili suçlarda azalma,
- 1987'ye kadar diğer trafik suçlarında azalma sonra yavaş artış görülmüştür.

İngiltere ve Galler'de; suçlar üç kategoriye ayrılmıştır;

- Sadece, bir yargıç ve bir jüriden oluşan Kraliyet Mahkemesi tarafından yargılanabilen suçlar,
- Olayın mahiyetine ve sanığın isteğine göre ya Sulh Hakimlerince ya da Kraliyet Mahkemesi Hakimlerince yargılanabilen suçlar,
- Jürisiz meslek hakimlerince yargılanabilen suçlar (53).

Suçlanan bir kişi önce ödemesiz Sulh Hakimliği önünde ilk duruşmaya gitmelidir. Bu meslek sulh hakimleri davalının Kraliyet mahkemesine gidip gitmemesine karar verirler. Meslek hakimleri aynı zamanda yargılanan ve suçlu bulunan kişiyi cezalandırılmak üzere Kraliyet Mahkemesine havale edebilir. Mahkeme heyeti genellikle üç sulh hakiminden oluşur. Yaklaşık 28000 mesleki hakim ve genellikle iş yükünün ağır olduğu yerleşim bölgelerinde tek başına hizmet veren tam gün ücretli 63 sulh hakimi bulunmaktadır. Trafik suçu işlemiş bir suçlu, suçun ciddiyetine göre ya para cezasına ya da hapis cezasına maruz kalır. Aynı zamanda ceza puanı sürücü belgesine kaydedilir ve kişi araç kullanmaktan men edilir. Mahkeme işlemlerine bir alternatif olarak, sürücüye tespit edilmiş bir para cezası verilebilir. Bu durumda suçu ve indirilmiş oranda cezayı ödemeyi kabullenmelidir. Tespit edilen ceza iki kategoridedir. Sürücü belgesine yazılmaksızın 20 poundluk para cezası veya sürücü belgesine suçla orantılı

ceza puanı yazılarak 40 pound para cezasıdır. Polis raporu mahkemeye sevk için düzenlenmiş ise dört ihtimal vardır;

- İşlem yapılmaz,
- Yazılı ikaz,
- Suç kabul edildiği takdirde resmi uyarı,
- Mahkeme duruşması.

Para cezası verilen suçlu mahkemeye başvurabilir. Karayolu Suçluları Kanununun II. bölümü cezaları karayolu trafik suçlarına uygulanabilir şekilde tespit etmektedir. Genel affı destekleyen herhangi bir mevzuat yoktur. 1991 Karayolları Trafik Kanunu, alkollü araç kullanma kuralını ihlal eden sürücülere yeniden eğitim kursları getirmiştir. Böyle bir suça katılan suçlu bundan ötürü sürücü belgesinin alı konma süresinin en az 3 hafta, trafikten men cezasının maksimum % 25'ine kadar azaltılmasından yararlanır. İngiliz sürücü belgesine sahip olmadıklarından ceza puanı tahsis edilemeyen yabancı sürücüler için özel bir uygulama yoktur. İngiliz veya yabancı olsun davet edilebilecek bir adres veremeyen sürücü, mahkeme için tutuklanabilmektedir.

İtalya'da; suçlar görüldüğünde, polis memurları aşağıdaki bilgileri içeren resmi bir form üzerinde rapor tanzim etmek zorundadır.

- Suçun tarihi ve yeri,
- Suçlunun ve araç sahibinin kimliği,
- Araç sicili,
- Görülen hata,
- Suçu kaldıracak prosedür,

Polis tarafından düzenlenen raporlar aksine bir delil olmadığında, kanıt oluşturmaktadır.

Rapor edilen suç sayısı, polis memurları tarafından görevde harcanan zamana bağlıdır, fakat bu sayı belli başlı istatistiklerin eksikliğinden dolayı kesin olarak verilememektedir.

Suç sayılmamış olsa bile, tehlikeli veya yasak manevralar yapan sürücülerini polis çağırıp uyarmaya yetkilidir. Bu durumda tespit edilmiş çalışma prosedürü çerçevesinde kendi inisiyatifleriyle hareket edebilmektedir.

Genelde, kontroller polis memurlarının inisiyatifine bırakılmıştır. Ancak üstlerinin emirleri ile yürütülürler. Belirti kontroller, idari, adli makamların ricaları üzerine icra edilebilmektedir. Aynı şekilde, bazı birimlerce özellikle ana yollarda belli başlı araç kategorileri üzerinde denetleme emri verilmektedir. Tüm yetkili polis memurları suçları rapor edebilmekte, fakat, mahallinde para cezası toplayamamaktadır. Derhal ödemeler için indirimli ceza işlemi yoktur.

Eğer araç hatalı emniyet ekipmanına sahipse veya zorunlu özel ekipman (kar zincirleri gibi) ile tecviz edilmemiş ise, polis memurları sürücüyü yoluna devam etmekten men edebilirler. Bir aracı bağlamaya karar verildiğinde, bu yerinde veya tehlike arz etmeyen fakat özel denetimsiz bir alanda yapılabilmektedir. Aracını kurtarmak için sürücü, aracı bağlamayı gerektiren sebeplerini ortadan kaldırmalı ve kural gereklerini yerine getirmelidir.

Karayolu Trafik yasasının bazı ihlalleri aracın idari müsadereğine veya çekilmesine sebep olabilmektedir.

Sürücü belgeleri, Karayolu Trafik Yasasının getirdiği durumlarda ve çok ciddi suçlarda geçici olarak çekilebilmektedir. Suçlu, sürücü belgesini alıkoyma süresinin sonunda veya emirleri yerine getirdiğinde kurtarabilmektedir.

Avrupa'daki ülkelerin tamamına yakınında suçun ciddiyeti ve buna uygulanabilecek ceza düzeyine bağlı olarak ikili bir sınıflama sistemi kullanılmaktadır:

Bu suçların çoğunluğunun yer aldığı kategoride ciddi bedensel hasara neden olmayan, muhtemel riskler diyebileceğimiz daha az ciddi suçlar bulunmaktadır. Bunlar her ülkede farklı adlandırılmış olabilir ancak, aşırı basitleştirmemek kaydıyla genellikle para cezasına maruz kalan suçlar (küçük boyutta hız yapma, emniyet kemeri takmama, ekipman eksikliği ve benzeri) bu gruba yerleştirilebilir.

İkinci kategori en ciddi suçları içermektedir (Dikkatsiz araç kullanmaktan kaynaklanan ölüm ve yaralanmalar, alkollü araç kullanma, kaza sonrası durmamak,aşırı hız,vb).

Burada dikkat edilmesi gereken, karayolu güvenliği ihlali söz konusu olduğunda suç etiketinin pratikte ortadan kalkıyor olmasıdır. Yalnızca İngiltere ve Hollanda ceza gerektiren karayolu ihlallerini tanımlamada "Suç" terimini kullanmayı sürdürmektedir.

Suça Karşı Muamele, asıl konu olup, gözlemci ceza sisteminin mihenk noktasını teşkil etmektedir. Amaç, karayolu güvenliği ve trafik düzenlemelerine karşı işlenen suçların meydana getirdiği çok sayıda davanın tabiatında var olan problemlere en iyi şekilde cevap vermektir. Bu tür davalar, makul bir süre zarfında sorunlarla ilgilenemeyen mahkemelere aşırı bir iş yükü getirmektedir. Bu durum da sistemi saptırmakta, güvenilirliğini ve hakkaniyetini olumsuz yönde etkilemektedir. Şöyle ki; birçok olaya bakılamamakta, çoğu olay koğuşturma geçirmeden kapatılmakta veya yargılamadan önce zamanaşımına uğramaktadır. Yine bu durum, yaptığı işten elle tutulur bir sonuç elde edemeyen polis memurlarının şevkini kırmaktadır. Bunun sonucu olarak böyle bir sistem tümüyle yetersiz kalmaktadır.

Ortaya çıkan genel düşünce, görünüşte birbiriyle uyuşmayan iki mantık türünü yan yana çalıştırmada ısrar edilmesidir. Bir tarafta, karayolu güvenliğini büyük bir ihtiyaç olarak gören ve kamu yararını tehlikeye sokan her türlü davranışa karşı hızlı ve ağır cezaları savunan sosyal mantık yer almaktadır. Bu yaklaşım motorlu araçların toplum üzerinde yer etmiş risklerini göz önüne almaktadır. Bu durumda, birey riski ortaya koyan konudan sorumlu kişi olarak düşünülmekte ve meydana getirdiği riskle orantılı olarak bir cezaya maruz kalmaktadır. Ceza, suçlunun kişiliğine bakılmaksızın herkes için aynıdır. Diğer tarafta, ceza mantığı, karayolu güvenliğini suçlunun kişiliğine uygun bir tepki vererek kanunsuz bireysel davranışları cezalandırma olarak görmektedir. Bu durumda ceza; kanıtlanmış bir suçun failini cezalandırmayı amaçlayan ve alışlagelmiş bir tepki olmaktadır.

Şüphesiz, gözlemci ceza sisteminin tatminkar bir şekilde çalıştığı ülkelerde, her iki mantık türü birlikte çalışmakta ve küçük suçlar *idari*, büyük suçlar da *yasal* bazda ele alınmaktadır. Bu nedenle, Almanya, yıllar önce belirli suçları mahkemeye götürmeyi kaldırmıştır. Bu anlamda bir federal yasa idari suçlar konusunda çıkartılmıştır. Küçük boyutta hız suçları söz konusu olduğunda, 80 DM'den az para cezasına sebebiyet veren işlemlerin % 80'i ortalama 3 hafta içinde muamele görmektedir.

İspanya, İsviçre, İtalya ve Norveç idari para cezası sistemini benimsemişlerdir. Son zamanlardaki tutumu tartışmaya değer olan Hollanda için de aynı şey söz konusudur. 1990 yılına kadar Hollanda trafik kanunu karayolu suçlarını ele almada en sık kullanılan yasal zemin üzerine şekillenmiştir. O tarihten bu yana, birçok dava problemiyle karşılaşan Hollanda parlamentosu küçük suçlar için "Mulder Yasası" denilen idari bir yasayı benimmiştir. Önemsiz olarak düşünülen suçlar, kişiye ve mala zarar vermeyen suçlardır.

Polis, Mulder Yasası kapsamında bir suçu rapor ettiğinde, özel bir bölüm tarafından, uygulanacak para cezasının miktarını gösteren ve işlemlere yasal zemin oluşturacak bir evrak tanzim edilmektedir. Bu evrak daha sonra itiraz

için 6 hafta süresi olan suçluya gönderilir. Bu süre sonunda evrak tartışılmaz hale gelir ve suçlu para cezasını takip eden 14 gün içinde ödemek zorundadır.

Yavaş yavaş kullanılmaya başlanan ve 1992'den itibaren yaygınlaşan bu kanun, başlangıçta hem zaman verilmemesi nedeniyle halk arasında, hem de otomatik para cezası prensibine karşı olan sulh hakimleri arasında negatif bir etki yaratmıştır. Bu ülkenin Yüksek mahkemesine yapılan çok sayıda itiraz bir sonuç vermemiştir.

Bu yasanın etkileri on yıl sonra takdir edilebilmiştir. Bunlar şöyle özetlenebilir:

- Polis memurları ve savcılar küçük suçlarla daha az uğraşmaktadır.
- Mahkemelerin iş yükü çok hafiflemiştir.
- Suçun işlendiği tarih ile cezanın ödendiği tarih arasında geçen süre olayların % 90'ında bir yılın altındadır ve ortalama iki yıldan fazla süren yasal muamelelerle karşılaştırıldığında çok büyük verimlilik görülmektedir.

Yasal ve idari prosedür arasındaki sınır çizgisinde bazen karma sistem olabilmektedir. Örneğin; İngiltere ve Fransa'da tespit edilmiş bir para cezasını kabul ettirmek gibi bir durum söz konusudur. İngiltere'de suçluyu dava edilmemesi için tespit edilmiş para cezası teklif edilebilmektedir. Eğer suçlu teklifi kabul ederse cezanın ödenmesi suçun kabullenildiğini göstermektedir.

Türkiye'de; trafik zabıtası, trafik düzeni ve güvenliği açısından karşılaştıkları ve tespit ettikleri suçlara el koyarak, trafik suçu işleyenler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek ve düzenlenen tutanaklardan, mahkemelik suçlara ait olanların ilgili mahkemeye, para cezası tahsil ve takibini gerektirenlerin de ilgili kuruluşuna iletilmesini sağlama yetkisine sahiptir. Tutanaklar, mahkemelik olanlar için suç, para cezalan için "ceza tutanağı" olmak üzere iki şekilde olur. Trafik zabıtası tesbit edilmiş para cezaları için olay yerinde tahsil yapabilmektedir.

Trafik zabıtası, karşılaştığı trafik suçunun niteliğine göre (hafif suçlar için) yolu kullananları eğitici ve öğretici uyarılarda bulunmakta, yapılan bu uyarılar ile, yolu kullananlarda istenilen tutum ve davranış değişikliği gözlenmezse, suçların karşılığı olan ceza-i müeyyideler uygulanmaktadır.

Tutanakların düzenlenmesine ve yapılacak diğer işlemlere ait uygulamalar "Trafik para cezalarının tahsilinde ve takibinde uygulanacak esas ve usuller ile kullanılacak belgeler hakkında yönetmelik " esaslarına göre yapılmaktadır.

Sürücülerin işlediği trafik suçu için, işlenmiş olan suçun özelliğine göre, yalnız idari veya adli işlem yapıldığı gibi, hem idari hemde adli işlem aynı anda yapılabilmektedir.

Sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle sorumlu olan yetkililere yardımcı olmak üzere, Karayolu Trafik Kurulunca önerilen ve Karayolu Trafik Güvenliği Üst Kurulunca uygun görülen kişilere valilerce "Fahri Trafik Müfettişliği" görevi verilmektedir. Fahri Trafik Müfettişleri 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun suç saydığı fiilleri işleyenler hakkında işlem yapılması amacıyla, Emniyet Genel Müdürlüğünce kendilerine verilen tutanağı düzenlemek ve bunları aracın tescilli olduğu trafik kuruluşuna gönderilmek üzere en geç bir hafta içerisinde herhangi bir trafik kuruluşuna teslim etmek zorundadırlar.

Trafik suçlarına, ağırlığına göre verilecek ceza miktarı ve bu cezayı uygulayacak kuruluş, Karayolları Trafik Kanununda belirtilmiştir. Bu çerçevede trafik zabıtası tarafından olay yerinde trafik ceza tutanağına göre para tahsili yapılmaktadır. Tahsilat derhal yapılamadığı takdirde düzenlenen ceza tutanağının bir örneğinin ilgiliye verildiği veya tebliğ edildiği tarihten itibaren 10 gün içinde ödenmesi gerekmektedir. 10 gün içinde ödenmeyen para cezaları 2 katına çıkmakta, ödeme süresi 10 gün daha uzamakta, bu süre içinde de ödenmeyen para cezaları 3 katına çıkmaktadır. Uzama süresi içerisinde de ödenmeyen para cezaları 6183 sayılı kanun hükümlerine göre 3 kat olarak

takip ve tahsil edilmektedir. Ancak Maliye Bakanlığı verilerine göre, bu cezaların ancak % 40'lık bir kısmı tahsil edilebilmektedir.

Trafik zabıtası; trafiği tehlikeye düşürecek, engel olacak şekilde veya yasaklanmış yerlerde park eden araçlara, trafik kural ve yasaklarını aykırı davranışları belirlenmiş bulunan, sürücüsü tespit edilemeyen araçlara, tescil plakasına göre ceza tutanağı düzenleme yetkisine sahiptir.

Trafik zabıtasının, karşılaştığı trafik suçunun niteliğine göre olay yerinde yapabileceği müdahaleler ve işlemler, Karayolları Trafik Kanununda ve buna bağlı olarak çıkartılan yönetmelikte ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Ancak tüm bu düzenlemelere rağmen; 1997 yılında ticari taşıt şoförleri üzerinde yapılan bir çalışma da sürücülerin % 63'ü hatalarına rağmen cezasız geçiş yapabildiklerini ifade etmişlerdir (25). Bununla birlikte şoförlerin % 24'ü ise trafik kurallarını ihlal ettiklerinde hiçbir polis müdahalesi ile karşılaşmadıklarını belirtmişlerdir. Aynı zamanda trafik kuralı ihlal edildiğinin gözlenmesine rağmen, trafik polislerinin % 76'sının ceza vermeyebildiği anlaşılmaktadır.

Ayrıca trafik cezası makbuzlarının sürücülere bazen verildiğini söyleyenler % 30, hiç verilmediğini söyleyenler ise % 6 olarak tespit edilmiştir.

Bu verilere ilaveten, Türkiye'de mahkemelere intikal eden davaların ortalama 2 yıl sonucunda neticelendiği de göz önüne alındığında, cezaların ihlali takip etme ilkesinin yeterli seviyede uygulanmadığı ve denetimin etkisizleşmesinde önemli ölçüde etken olduğu değerlendirilmektedir.

7.7. Teknolojiden Faydalanma Seviyelerinin Karşılaştırılması

Günümüzde trafik sorunu ile etkin mücadele edebilen ve sorun olmaktan çıkaran ülkelerin ne gibi yöntemler kullandığını incelediğinde, en başta gelen

işlemin trafikle ilgili çok kapsamlı bir bilgi havuzu oluşturduğu ve bu havuzdan sağlanan verileri ilgili kurum ve kuruluşların hizmetine sunulduğu görülmektedir. Bu bilgiler trafik düzenleme ve denetleme birimleri tarafından bir sisteme bağlı olarak toplanmakta olup, bu sisteme Trafik Bilgi Sistemi (TBS) adı verilmektedir. Bu amaçla elde edilen veriler ile, uygulanacak politikaların ve hedeflerin belirlenmekte, kaynakların etkin dağıtımı, sorunların ve hedeflerin en doğru şekilde tespit edilmesi sağlanmaktadır.

Bunun yanında gelişmiş Avrupa ülkeleriyle kıyas yaparken göz önünde bulundurmanız gereken bir diğer önemli kriter sahip olunan ileri teknoloji teçhizatıdır. Örneğin 100 kişi başına araç sayısında neredeyse yarı yarıya bir orana sahip olan Almanya'da hız denetimi yapmak amacıyla;

- Önden görüntülü radarlı ölçüm cihazları: Multanova ve Truvel. Bu cihazlar, yol kenarındaki kontrol kutularına yerleştirilebilmektedir.
- Video sistem bağlantılı sabit radar ölçümleri: Vama,
- Video sistem bağlantılı hareketli radar ölçümleri,
- Optik lazerli ölçümler: Laveg,
- Işıklı bariyer cihazları ile ölçümler: Eso, gibi yöntemler kullanılmaktadır.

Kural olarak, bu tip kontroller suçluyu durdurmaksızın uygulanmaktadır (53).

43 İngiliz ve Galler polis kuvvetlerinin 17'sinde trafik polisliğini de içeren değişik görevlerde kullanılan hava araçları bulunmaktadır. Çalınan otolarla ilgili bilgiler, bilgisayara geçirilmiş ulusal polis dosyalarında merkezileştirilmiştir. Her polis merkezinin bu merkezi bilgiye girişi mevcuttur. İngiltere ve Galler'deki 43 polis kuvvetinin her birinde polis şefleri görev alanı içindeki tüm polis faaliyetlerinden sorumludur. İngiltere ve Galler'deki polis kuvvetleri % 51 oranında merkezi hükümet, % 49 oranında da yerel otoriteler tarafından finanse edilmektedir.

Norveç Polisi ise karayolu polisliğı görevleri için aşağıdaki ekipmana sahiptir;

- Hız ölçüm cihazı, sivil şebekeye girişli telefon ve radyo ile teçhiz edilmiş serigrafli devriye araçları,
- Birkaç işaretsiz, radyolu ve hız ölçüm cihazlı araç,
- Motosikletler (BMW,Honda).

Çeşitli şebekeler üzerinde kontrol ve operasyon için helikopter kullanımı yoktur. Ekipman alımı ve bakımı Bölge Lojistik Dairesi tarafından yapılır ve bütçe Adalet Bakanlığı tarafından tahsis edilir (53).

Gelişmiş ülkelerde, özellikle otoyollarda denetimin tamamen elektronik araç-gereçlerle yapılması, trafik polisinden tasarruf sağlanmasına yol açmaktadır, 10 milyon nüfuslu Münih şehrinde tüm trafik biriminde 200 trafik polisi çalışmakta ve bu sayı yeterli bulunmaktadır. 4 milyon nüfusu aşkın Ankara'da bulunan 1000'i aşan trafik polisi sayısı yeterli görülmemektedir. 9 milyon nüfusu aşkın Paris'te otoyollarda görevliler hariç 2 330 trafik polisi görev yapmaktadır. Paris'te araç sayısı 5,5 milyondur. 11 milyon nüfuslu İstanbul'da 2 414 trafik polisi bulunmaktadır, İstanbul'daki araç sayısı ise 2 400 000 dolayındadır. Trafik denetiminde modern teknolojinin yaygın olarak kullanıldığı ülkelerde, trafik polisine olan ihtiyaç oldukça azalmaktadır (55).

Londra'da suç ve suçluların tespiti için şehrin tüm alanlarını kontrol edecek şekilde 2,5 milyon kameranın kullanıldığı Otomatik Gözetleme Sistemi faaliyet göstermektedir. Bu sistem sadece emniyet ve asayiş hizmetlerine yönelik olarak değil, trafik suçlarını otomatik olarak tespit ederek tescil plakasına göre cezasını yazma fonksiyonuna sahiptir. Ayrıca sistem ile trafik kazalarının oluş şekli ve hatalı davranışlar tespit edilerek, alınacak önlemler de belirlenebilmektedir. Bu sistem trafik polisinin iş yükünü ve ihtiyaç duyulan polis sayısını azaltmaktadır.

Türkiye’de, Emniyet Trafik Denetleme Hizmetleri, 2 952 adedi resmi, 479’u sivil 343 adet binek oto, 20 adet ambulans, 2 adet büyük kurtarıcı, 110 adet küçük kurtarıcı, 926 adet motosiklet, 87 adet minibüs olmak üzere toplam 4.576 adet araç filosunca görülmektedir. Mevcut araçların % 89’u 1-11 yas arasında, % 11’i, 11 yaşından büyüktür. Tüm Türkiye sathında emniyet trafik denetleme faaliyeti, 223 adet, eski tip, video kamerasız, 212 adet video kameralı radar, 19 adet lodametre, (ağırlık ölçer), 2466 adet değişik markalı alkolmetre ile yürütülmekte, ayrıca, telsiz, el feneri gibi gereçlerle bu hizmetler desteklenmektedir (55).

Türkiye’de gelişmiş devletlerin kullanmakta olduğu modern denetim sistemlerinden biri olan kameralı sistemlerle kural ihlali yapan sürücülerin tespit edilmesi ve bilahare kayıtlarda gözükken adreslerine kural ihlalini tespit eden fotoğrafın da gönderilerek tebligatın yapılmasını içeren bir sistemi kullanıma hazır hale getirme çabaları sürmektedir.

Türkiye’de de trafik düzenlemeleri, trafik kontrolleri ve kazaların azaltılmasında modern teknolojinin kullanılmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir. Bu amaçla Jandarma Genel Komutanlığı, telli, telsiz ve bilgisayar sistemlerinin birbirleriyle haberleşmesinin en son sayısal teknolojilerin kullanılacağı otomasyona geçirilmiş bir entegre haberleşme sistemi üzerinden sağlanması planlanmakta olup, J. Trafik Timleri ile yaya ve motorlu olarak görev yapan devriyelerin bu sistemden faydalanabilmesi amacıyla Jandarma Entegre Muhabere ve Bilgi Sistemi (JEMUS) projesini yürütmektedir. Bu projenin tamamlanması ile Jandarma trafik birimleri tarafından sisteme doğrudan bilgi girişi ve sorgusu yapılma imkanı sağlanacaktır.

7.7.1. Jandarma entegre muhabere ve bilgi sistemi (JEMUS)

Günümüzde sanayileşmenin hızlanması, nüfusun artması, haberleşme ve ulaşım olanaklarının gelişmesinin etkisiyle sosyal hareketlilikte artmıştır.

Dolayısıyla basit olaylar, karmaşık, organize, bölgesel ve ideolojik olaylara dönüşmüştür. Suç işleme taktik ve tekniklerinin değişmesi, suçların örgütsel ve karışık bir durum alması, halka yardım hizmetlerinin önem kazanması güvenlik güçlerinin görev ve sorumluluklarını yoğunlaştırmış ve emniyet ve asayiş hizmetlerinin daha etkin bir şekilde yürütülmesi için suç ve suçlularla mücadele, suçu haber alma, önleme ve aydınlatma gibi konular, kolluk kuvvetlerinin modern araç ve gereçlerle donatılmasını zorunlu hale getirmiştir. Çeşitli bilgilerin saklandığı merkezi veritabanlı büyük bilgisayar sistemlerine, taşınabilir bilgisayarların yaygınlaşması üzerine mobil olarakta ulaşma gereksinimi doğmuştur. Bugün daha fazla bilgi işleyebilmek ve iletebilmek amacıyla bilgi ve haberleşme altyapısını oluşturan temel teknolojiler sürekli gelişmekte ve yenilenmektedir. Bu amaçla Avrupa'da ilk defa geniş alan kaplamalı ortak sistem, Jandarma önderliğinde Fransa'da kurulmuştur. Daha sonra benzeri sistemler Belçika, Çek Cumhuriyeti, Finlandiya, Hollanda, İspanya ve İngiltere gibi ülkelerde kurulmaya başlanmıştır (62).

Çizelge 7.14. Bazı Avrupa ülkelerinde JEMUS benzeri yapılanmalar (62)

S.NO	ÜLKE	PROJE
1.	Fransa	RUBİS
2.	Belçika	ASTRİD
3.	Hollanda	C 2000
4.	İspanya	NEXUS
5.	Finlandiya	VİRVE
6.	Çek Cumhuriyeti	PEGAS
7.	İngiltere	PSRCP

7.7.2. JEMUS'un ve Avrupa'daki benzer sistemlerin jandarma trafik hizmetlerine getireceği faydalar

Trafik Timlerinden Jandarma Genel Komutanlığı karagahına kadar bütün jandarma birlikleri arasında;

- Komuta, kontrol ve haberleşme desteği sağlanabilecektir.
- Ses ve veri akışının güvenilir, emniyetli, süratli ve ekonomik bir şekilde yapılması sağlanabilecektir.
- Telli, telsiz ve bilgisayar sistemlerinin birbirleriyle haberleşmesi gibi faaliyetlerin en son sayısal teknolojilerin kullanılacağı otomasyona geçirilmiş bir entegre haberleşme sistemi üzerinden sağlanabilecektir.
- Telli-telsiz tamamlamasıyla ilçe, il, bölge ve gerektiğinde J.Gn.K.ıgından telefonla dahi J. Trafik Timleriyle haberleşilebilecektir.
- J. Trafik timlerinin araçlarında bulunacak bilgisayar terminali kullanılarak merkezi bilgisayarlara ulaşılabilecek ve kimlik kontrolü, suç ve suçlu sorgulama, parmak izi ve eşkal belirleme gibi hizmetler bilgisayar üzerinden yapılabilecektir.
- J. Trafik Timlerinin araçları ile tüm hareketleri, GPS alıcıları aracılığı ile hareket merkezlerinde sayısal harita üzerinden izlenebilecektir.
- Elektronik posta ve intranetin ast birliklere yaygınlaştırılması ve otomasyona geçilmesi ile haberleşmede kırtasiye giderleri azalacak ve zaman kazanılacaktır (62).
- Sistemlerin işletmesi kolaylaşacak, telsiz kaplama alanları artacaktır.
- Telsiz sisteminde trafik çevrim grupları oluşturulacak ve istendiği takdirde bu grubun dışında olanlar bu görüşmeleri dinleyemeyecektir.
- Telsiz sistemi üzerinden bireysel çağrı yapılabilecek, GSM cep telefonlarında olduğu gibi bu görüşme aynı kanal ve frekansta olsa dahi diğer kullanıcılar tarafından dinlenemeyecektir.

- İlçe seviyesinden itibaren J. Trafik Timleri ile haberleşme entegre telsiz sistemimiz üzerinden yapılacağından haberleşme giderlerinde büyük tasarruf sağlanacaktır.
- Yeni teknolojiler sisteme kolaylıkla entegre edilebilecektir (61).

7.7.3. Akıllı Ulaşım Sistemi (AUS)

Kentsel ulaşımın en önemli problemlerinden biri özellikle zirve saatlerinde sistem kapasitesinin etkin kullanımıdır. Akıllı ulaşım sistemleri ile toplu ulaşımın etkin bir biçimde kullanılması beraberinde trafik altyapısı kapasitesinin daha etkin bir şekilde kullanımı getirecektir. Fayda-maliyet analizleri yapılarak akıllı ulaşım sisteminin en uygun şekilde oluşturulması gerek bölge ekonomisinin sırtındaki ağır yükü indirecek gerekse ulaşım açısından daha efektif bir yol izlenmiş olacaktır.

Akıllı ulaşım sistemi daha az maliyet ve daha az zamanda ulaşım sağlanmasını amaçlar. Genel olarak görüntüleme, trafiği yönlendirme, yoğunluğu önleme, yolcuları yönlendirme ve dolayısıyla para ve zaman tasarrufu sağlama amaçlarını güder.

Türkiye’de bu sistemin kullanılmasına yönelik çalışmalar sürmekte olup, özellikle İzmir bölgesinde Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) tabanlı bir toplu taşıma sisteminin hayata geçirilmesi gündemdedir. Söz konusu sistem Uzaktan Algılama (UA) ve AUS sistemlerinin entegrasyonu olacaktır. Az maliyetle uyarlanabilir teknoloji ile İzmir Metropolitan Alanındaki mevcut toplu taşıma sistemi bu çalışmanın konusudur. Farklı versiyonlardaki akıllı ulaşım sistemleri halen Avrupa’nın çeşitli merkezlerinde uygulanmaktadır (62).

8. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de verdiği sosyal ve ekonomik zarar bakımından ilk sırada yer alan trafik kazalarının önlenmesi, toplumun huzur ve refahının temin edilmesi bakımından, en az terör olaylarının önlenmesi kadar büyük bir gerekliliktir. Kazaların önlenmesi sorumluluğunda, en büyük pay denetimin planlanmasından ve yürütülmesinden sorumlu birimlere ve personele düşmekle birlikte, toplumun bütün kurumlarına ve bireylere aittir.

Kazaların önlenmesinde, araştırmalara göre % 12’lik bir etkiye sahip olan, ancak bazı kaynaklarca ve yetkililerce daha da fazla olduğu belirtilen denetim, önemli bir yer tutmaktadır.

Türkiye’nin konu ile ilgili mevcut sistemin, gerek bu çalışmada da irdedeğimiz önde gelen Avrupa ülkelerinden İtalya, İspanya, Fransa, Almanya, İsveç, Hollanda ve gerekse diğer gelişmiş Avrupa ve Dünya ülkeleriyle kıyaslandığında, otomasyon sistemlerinin kurulmaya başlaması (Akıllı ulaşım sistemi), bilgi havuzlarının oluşturulması (JEMUS), denetim personelinin eğitimi, (Trafik polisinin eğitiminin 1999 yılından itibaren Trafik polis okulu vasıtasıyla verilmesi), denetim teçhizatının artırılması ve halkın bilinçlendirilmesine yönelik faaliyetlere ağırlık verilmesi gibi olumlu gelişmeler olmasına rağmen, kısa sürede çözüme kavuşturulması gereken yetersizlikler içerisinde olduğu görülmektedir. Bu yetersizlikler ve çözüm önerileri genel hatlarıyla aşağıda sıralanmıştır.

- Siyasi makamların ve illerdeki üst düzey yönetici ve karar vericilerin, trafik güvenliğine özel önem ve öncelik vermedikleri gözlenmektedir. Trafik sorununa çözüm bulmak, dolayısıyla denetim faaliyetlerine yön vermek maksadıyla teşkil edilen Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu 6 ayda bir toplanması gerekirken, teşkil edildiği 1997 yılından bu yana sadece bir defa toplanabilmiştir. Bu yaklaşımın bir sonucu olarak, sonuncusu 2004 yılında çıkarılan, vergi barışı yasası ile belirli miktarın altındaki cezalara af

getirilmiştir. Her seferinde olduğu gibi bu aftan en çok trafik suçluları istifade etmiştir. Bu durum ceza alsam bile nasıl olsa affedilir düşüncesi ile trafiği kullananların kurallara uymamasına ve denetimle görevli personeli ciddiyetsiz bir şekilde denetim yapmasına sebep olmakta ve denetim etkinliğini düşürmektedir.

Hükümet ve idaredeki yüksek düzeyde karar vericilerin trafik güvenliği konusundaki bilinç düzeyini ve bu konuya olan ilgilerini artırmak maksadıyla, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ile denetim sorumluluğu olan Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı'nca bilgilendirme çalışmaları yapılmalıdır.

- Trafik denetiminin sorumluluğu EGM ve Jandarma arasında paylaşılmaktadır. Sorumluluğun iki farklı kuruluştaki olması; özellikle bilgi paylaşımı, denetim faaliyetlerinde uygulama farklılıkları, denetim alanlarının paylaşılması, zaten kısıtlı olan denetim teçhizatının verimsiz kullanılması gibi sorunlara yol açmaktadır. Ayrıca, trafik denetimleri konusunda EGM ve Jandarma Genel Komutanlığı arasında çok fazla işbirliği ve müşterek eğitim olmadığı görülmektedir. Örneğin jandarma trafik timleri durdurdukları bir sürücünün ceza puanı sorgulamasını il emniyet müdürlükleri vasıtasıyla yapabilmektedir. Bu uygulamanın getirdiği zaman kaybı hem sürücüler üzerinde hem de denetim personeli üzerinde olumsuz etkiler ortaya çıkarmaktadır.

Bu koordinasyonsuzlukların giderilmesi ve iki kuruluşun senkronizasyon içerisinde çalışmasını temin etmek maksadıyla; İçişleri Bakanlığı bünyesinde trafik denetiminden sorumlu bir müsteşar ile yine bu görevi icra etmek üzere il valiliklerinde bir vali yardımcılığı ihdas edilmeli ve bu görevlere trafik güvenliği konusunda akademik kariyer yapmış personel atandırılmalıdır.

- Avrupa ülkelerinde trafik kontrollerinde genellikle belediyeler ağırlıklı olarak görev almaktadır. Ancak Türkiye'de; " Yerel yönetimlerin görev olarak

verilen hizmetlerin denetimi dışında trafiği denetleyemez ve hiçbir halde trafik suç ve ceza tutanağı düzenleyemezler" (63) yasal hükmü doğrultusunda, hiçbir denetim görevi verilmemiştir. Türkiye'deki yerel yönetimlerin mevcut imkan ve kabiliyetleri ile Avrupa'daki benzerleri gibi tüm trafik denetim işlemlerini yürütmesi mümkün görülmemektedir. Ancak Trafik polisinin şehir içinde en fazla zaman ve personel ayırdığı (2002 yılında trafik polisi tarafından yazılan 4 718 000 cezanın yaklaşık 177 324'ü hatalı park etme cezalarıdır. Bu rakam şehir içindeki cezalar kıstas alındığında birinci sıradadır(4)) park yasağı kurallarının denetimi ile bu kurallara uymayan araçların uygun park alanlarına kaldırılması görevlerinin yerel yönetimlerce yerine getirilebileceği değerlendirilmektedir.

Gerekli kanuni düzenlemeler yapılarak, belediye sorumluluk alanları içerisindeki park yasağı kurallarının denetimi ile bu kurallara uymayan araçların uygun park alanlarına kaldırılması görevlerinin yerel yönetimlere verilmesi trafik zabıtasının görev yükünü azaltacak ve dolayısıyla denetim etkinliğini artıracaktır. Örneğin Fransa'da, belediyeye bağlı kuvvetlerin belediyeye ait bölge içinde işlenen az sayıdaki ihlaller (park etme, sürücü güvenliğine aykırı durumlar vb.) için yetkilendirdikleri görülmektedir (39).

- Türkiye'de araçların trafik tescil işlemleri Emniyet Genel Müdürlüğü'nce yürütülmektedir. Bu işlemlerin yürütülmesi zaten az olan trafik denetim personelinin bir kısmının tefrik edilmesini gerektirmektedir. 2005 yılı personel durumu incelendiğinde, Ankara İl Emniyet Müdürlüğü'ndeki trafik ile ilgili 1144 personelin 164'ünün trafik tescil faaliyetlerinde görev yaptığı görülmektedir. Bu miktar personelin % 14,33'nün asli görevi olan denetim haricinde görevlendirildiğini ortaya koymaktadır (Ankara İl Emniyet Müdürlüğü'nün 27.12.2005 tarihli genel icmali) .

Gerekli kanuni düzenlemeler yapılarak trafik tescil işlemlerinin uygun görülecek sivil veya resmi başka kurumlara verilmesi, trafik zabıtasının görev yükünü azaltacak ve dolayısıyla denetim etkinliğini artıracaktır. Örneğin

Almanya’da tescil ve muayene işlemleri, hükümet tarafından yetkilendirilmiş bir sivil kurum olan TÜV (Teknik Hizmet Servisi) tarafından yapılmaktadır. Kurumun faaliyetleri hükümet tarafından denetlenmektedir.

- Türkiye’de tüm trafik kazalarına sorumluluk esasına bağlı olarak trafik polisi ve trafik jandarması tarafından müdahale edilmekte ve tutanaklar düzenlenmektedir. Bu kapsamda maddi hasarlı trafik kazalarına da gerekli yasal prosedür trafik zabıtasınca yerine getirilmekte olup, bu görev trafik zabıtasının yükünü önemli ölçüde artırmaktadır. 2002 yılında meydana gelen trafik kazaları incelendiğinde meydana gelen 407103 kazanın 352357’i (%86) maddi hasarlı kazadır. Çoğunlukla istatistik kayıtları ve sigorta işlemleri için gerekli olan bu faaliyet trafik zabıtasının önemli ölçüde zaman kaybetmesine ve trafiğin denetim ve yönlendirilmesi işlemlerine daha az emek ve personel ayırmasına sebep olmaktadır (4).

Gerekli kanuni düzenlemeler yapılarak maddi hasarlı trafik kazalarıyla ilgili tutanak ve kayıtların sigorta şirketlerinin eksperlerince düzenlenmesi trafik zabıtasının yükünü azaltacak ve daha fazla zaman ve personel ayırmak suretiyle denetim etkinliğini artıracaktır. Örneğin, Almanya’da maddi hasarlı trafik kazalarında, tarafların anlaşması halinde, polis olay yerinde sadece trafik ihlaline yönelik olarak ceza yazmaktadır. Fotoğraflama, kroki çizme gibi işlemler polis tarafından yapılmamaktadır.

- Türkiye’de yük ve yolcu taşımacılığının ağırlığının karayollarında olması (%95) trafik güvenliğine olumsuz katkı yapmakta, denetim personeli ve faaliyetleri ihtiyacını önemli ölçüde yükseltmektedir.

Gerekli altyapı çalışmaları ve kanuni düzenlemeler yapılmak suretiyle bu oranın gelişmiş Avrupa ve Dünya ülkelerindeki seviyelere indirilmesi, trafik yoğunluğunu ve denetlenecek araç sayısını azaltacak ve denetim etkinliğini artıracaktır.

- Türkiye’de her alanda olduğu gibi trafik denetimi alanında da kural tanımaz ve dokunulmaz kimlikler vardır. Polis siyasi baskı nedeniyle, tayin korkusuyla trafikte hata yapan herkese kanun hükmünü uygulayamamakta, bu durum çifte standart yaratmaktadır. Avrupa’da trafik polisi, kendi amiri dahil, kural ihlal edeni tavizsiz cezalandırmakta ve bu konuda görevli şahsın yetkisine müdahale büyük suç oluşturmaktadır.

"Yasa önünde eşitlik" şeklindeki temel kural, denetim sürecinde her zaman uygulanmalıdır. Bu trafik güvenliği ve yasalara uyum açısından çok elzem bir durumdur (Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı). Trafik zabıtalılarının uygulamalarına karşı gelenlere, kimliği ne olursa olsun, devlet memurunu koruyan kanun hükümlerinin, Avrupa’da olduğu gibi tereddütsüz ve etkin olarak uygulanması için gerekli yasal dayanakların oluşturulması ve tatbik edilmesi maksadıyla, siyasi ve adli makamlar üzerinde kamuoyu baskısını oluşturmak üzere, sivil toplum örgütleri ve üniversiteler tarafından bilinçlendirme faaliyetleri yapılmalıdır.

- Trafik polisinin, denetim ve yasa uygulama çalışmalarında uzun yıllara dayalı bir deneyimi olmasına karşın bugüne kadar "hedefe yönelik çalışma" yöntemi uygulanmamıştır. 2002 yılındaki 483115 kazanın, 95 336’sı (% 19) arkadan çarpma, 68 573’ü (% 14) Trafik güvenliği ile ilgili işaretlere uymamak, 65 811’i (% 13) doğrultu değiştirme, 62 296’sı (% 12) kavşaklarda geçiş önceliklerine uymama, 38 325’i (% 8) hız sınırlarını aşmak, 37 114’ü (% 7) manevraları düzenleyen kurallara uymama, 30 116’sı (% 6) park için ayrılmış alanlar dışındaki yerlere park etme, 20 671’i (% 4) şeride tecavüz etme, 9 956’sı (% 3) kırmızı ışıklı trafik ışığında geçmek kusurlarından meydana gelmiştir. Aynı yıl sürücülere uygulanan 4 718 948 cezanın, 995 278’i (% 21) hız sınırlarını aşmak, 274 237’si (% 5) muayene sürelerini geçirmek, 246 776’sı (% 4,5) Trafik güvenliği ile ilgili kurallara uymamak, 167 819’u (% 3,5) emniyet kemeri takmamak, 166 650’si (% 3,5) araçlarda bulunması zorunlu malzemeleri bulundurmamak, 177 334’ü (% 3,7) park edilmesi yasak yerlere park etmek, 105 070’i (% 2)

kırmızı ışıktaki geçmek suçlarından dolayı yazılmıştır. Bu rakamlar incelendiğinde, hız sınırlarını aşmak ve trafik güvenliği ile ilgili işaretlere uymamak suçları dışında kalanların, kazaya sebebiyet verme oranlarına uygun seviyede cezalandırılmadıkları, hatta arkadan çarpma, doğrultu değiştirme kurallarına uymama, kavşaklarda geçiş önceliklerine uymama, manevraları düzenleyen kurallara uymama gibi temel kusurları cezalandırılma oranlarının % 1 seviyesinin altında kaldığı görülmektedir (4).

"Hedefe yönelik çalışma" prensibi ile denetim etkinliğini artırmak maksadıyla, trafik denetimi ile ilgili birimler tarafından, Türkiye'de en çok ihlal edilen ve kazaya sebebiyet veren trafik kuralları akademik kuruluşlardan destek alınmak suretiyle bilimsel bir çalışma ile tespit edilmeli ve daha sonra yapılacak denetimler, alınacak teçhizat ve personelin eğitimi gibi temel hususlar, bu çalışmanın sonucuna göre ve uzun vadeli olarak planlanmalıdır. Bu kapsam da denetimler özellikle çok daha fazla kayba sebep olan kural ihlallerine yönelmeli, daha çok işlenen suçlar için özel denetim yönergeleri belirlenmeli, istatistiklerden elde edilen verilere göre bunlar belirli aralıklarla bu suçların yoğunlaştığı zaman dilimlerinde uygulamaya konulmalıdır.

- Suça daha uygun olan cezalar uygulanmalı, ciddi suçların daha ağır şekilde cezalandırılmalıdır. Bölüm 7.6'da incelenen Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de en çok işlenen trafik suçlarına (hız limiti aşımı, alkollü araç kullanma vb.) daha katı yaklaşılmalı, suçun tekrarında yaptırımlar artırılmalıdır. Bu konudaki yeni yasalar nispeten bu durumun önünü açmakta, ancak bu yasaların uygulanması sürecinde aksaklıklar yaşanmaktadır. Avrupa ülkelerinde trafik kurallarının ihlali için verilen cezalar, Türkiye'ye göre oldukça ağırdır.

Örneğin Karayolları Trafik Kanunu'na göre Türkiye'de 2002 yılında uygulanacak ceza miktarları 45 milyon lira ile 761 milyon lira arasında değişmektedir.

Türkiye’de alkollü araç kullanmanın cezası 2005 yılında 379 milyon lira para cezası, üçüncü seferde 6 ay hapis ve sürücü belgelerinin geri alınması olarak belirlenirken, Avrupa ülkelerinin pek çoğunda belli bir limite kadar alkol kullandıktan sonra araç kullanımına izin verilmektedir. Ancak bu limiti aşan sürücülere çok ağır cezalar uygulanmaktadır. Örneğin; İngiltere’de aşırı alkollü araç kullananlara 10 milyar liraya kadar para ve 6 ay hapis cezası uygulanabilmektedir. Fransa’da 5 bin frank (yaklaşık 1200 Ytl) para cezasına ilaveten 3 yıl süre ile sürücü belgelerine el konabilmektedir. Norveç’te ceza alkollü sürücünün maaşına göre belirlenmiştir. 150 promile kadar alkollü kişinin maaşının 1,5 katı kadar ceza uygulanabilmektedir. Hız sınırını aşmanın cezası Türkiye’de 101 - 205 YTL (peşin ödemelerde %25 indirim uygulanmaktadır) iken, İngiltere bu konuda daha katı kurallara sahiptir. Sürücü belgelerine el konulurken 1000 pound (yaklaşık 2350 YTL) da para cezası uygulanabilmektedir. İspanya’da para cezasının yanı sıra ehliyete 3 ay süreyle el konulmaktadır.

Türkiye’de trafik suçlarına verilen cezalar önemli ölçüde artırılmış olmakla birlikte yine de Avrupa ülkelerine göre çok düşük seviyededir. Cezalar daha caydırıcı oranlarda yükseltilmelidir ve uygulamakla görevli denetim personeli tarafından her hangi bir sebeple ve hiçbir istisna tanınmadan uygulanmasını sağlayacak tedbirler alınmalıdır.

- Yasalarda trafik polislerinin ve jandarmasının personel, araç ve gereçlerinin başka hizmetlerde kullanılamayacağı belirtilmesine rağmen, elde mevcut veriler olmamakla birlikte, maalesef, trafik ekiplerinin denetleme görevi yerine yoğunlukla koruma, eskort, idari hizmetler, kavşaklarda trafiğin yönetimi görevi gibi alanlarda görevlendirildikleri bilinen bir gerçektir. Bu durum denetim personelinin motivasyonu ile birlikte etkinliğini ve trafik kullanıcıları nezninde saygınlığını da azaltmaktadır. Diğer ülkelerde böyle bir durumun düşünülmesi bile ihtimal dışıdır. Örneğin Ankara’da devlet büyüklerinin intikalleri esnasında intikal güzergahındaki tüm kavşakların en az bir saat öncesinden kesilerek yolun açık bulundurulması ile görevlendirilmiş

trafik polislerini görmek, günün her saatinde mümkündür. Yine trafiğin yoğun olduğu saatlerde her kavşakta ışıklı sinyalizasyon sistemi bulunmasına rağmen bir veya birkaç trafik ekibinin, trafik denetimi yerine, trafiği yönetmekle görevlendirildiği görülmektedir.

Trafik polisine verilen, koruma, eskort, idari hizmetler, kavşaklarda trafiğin yönetimi görevi gibi ek görevler alınarak trafik güvenliğini sağlamakla görevli personelin asli görevine dönmesi sağlanmalıdır. Bu konuda da kamu oyuna ve onlara önderlik etmek sorumluluğundaki toplumsal kuruluşlara önemli görevler düşmektedir.

- Trafikte hataların cezalandırılması, ihlali takiben hemen yapılmalıdır. Ancak Türkiye’de trafik zabıtası tarafından yazılan cezaların çoğunlukla peşin ödenmemekte, adrese gönderilen cezalar ise, adres kayıtlarının sağlıklı olmamasından dolayı muhataplarına ulaşamaması nedeniyle ya ödenmemekte, ya sık sık çıkarılan yasalarla affedilmekte, ya da yaptırım özelliğini kaybettikten sonra ödenmektedir. Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü’nce 2005 Kasım ayı içerisinde yazılan 3830 cezanın sadece 133’ü peşin olarak tahsil edilmiş geriye kalanı için ihbarname düzenlenmiştir. Maliye Bakanlığı’nın verilerine göre trafik cezalarının yaklaşık % 40’ı tahsil edilememektedir. Adli sürece tabi trafik cezalarının takibi Ankara ,İstanbul ve İzmir’de trafik mahkemelerinde diğer illerde ise trafik davalarına bakmakla hükümlü Asliye Ceza Mahkemelerince yapılmaktadır. Bu hükme bağlanması ise adli makamların iş yoğunluğu sebebiyle ortalama 2 yıl içinde sonuçlandırılmakta ve yaptırım özelliğini kaybedebilmektedir.

Araç devir ve araç muayene işlemlerinin ceza sorgulaması sonrasında yerine getirilmesi uygulamasının başlaması ile sürücülerin bu konuda daha hassas davrandıkları gözlenmekle birlikte para cezası tahsilat sisteminin etkinleştirilmesi için gecikme faiz oranlarının artırılması, tescil adreslerinin güncellenmesi ve ödenmeyen cezaların icra takibi ile tahsil edilmesi gibi

tedbirler alınmalıdır. Örneğin İngiltere’de 2005 yılı içerisinde para cezalarını ödemeyen kişilerin cep telefonlarına cezalarını ödemedikleri takdirde hapse girecekleri şeklinde uyarı mesajları gönderme uygulaması başlatılmıştır. 29.12.2005 tarihli Posta Gazetesi haberine göre uygulama sonrası mesaj gönderilenlerin %75’inin cezalarını ödedikleri tespit edilmiştir. Adli takibata tabi cezaların daha etkin ve çabuk bir şekilde sonlandırılabilmesi için adli takibat ve öteki mahkeme muameleleri geliştirilmeli ve uygulanmalıdır. Örneğin; Hollanda’da çıkarılan “mulder yasası” Bölüm 7.6’da açıklandığı gibi etkin sonuçlar doğurmuştur.

- Ciddi suç işleyen ve bunu alışkanlık haline getiren kişilerin cezalandırılması, denetimin etkinliği açısından önemlidir. Tüm Avrupa ülkeleri gibi Türkiye’de de trafik güvenliği açısından en büyük tehlike olarak değerlendirilen alkollü araç kullanma, hız limitlerini aşma suçlarını işleyenler ile devamlı suç işleyenlerin ceza puanı uygulamasıyla sürücü lisanslarının alınması ve sürücü belgelerini geri almadan (yeniden araç kullanmaya başlamadan) önce yeniden eğitim ve psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanına muayene olma uygulamaları yapılmaktadır. Almanya, Fransa, İngiltere gibi trafik güvenliği açısından ileri seviyeye gelmiş Avrupa ülkelerinin çoğunda bu tür suçlular yeni bir sürüş sınavından geçirilmektedir. 2004 yılında 4115616 sürücüye trafik cezası uygulanmıştır. Bu sürücülerden 77579’unun alkollü araç kullanmaktan 1596’sının 5 kez hız limitini aşmaktan, 1987’sinin 100 ceza puanının doldurmaktan dolayı sürücü belgeleri geri alınmıştır. Ceza yazılan sürücü miktarı ile sürücü belgesi geri alınan sürücülerin miktarı kıyaslandığında özellikle 100 ceza puanı uygulaması ve 5 kez hız limitini aşanların sürücü belgelerinin alınması kurallarının ciddiye alınmadığı görülmektedir (4).
- Trafik akışının ve trafik kazalarının yoğun olduğu belirgin yolların tespit edilmesi ve sadece bu yollarda görev yapacak daha iyi eğitilmiş ve daha geniş yetkilerle donatılmış denetim personeli görevlendirilmesi denetim

etkinliğini arttıran efektif bir yöntemdir. Fransa’da, sadece Paris Ring Yolu’nun denetimiyle görevli 200 trafik polisi bulunmaktadır.

Türkiye’de araç yoğunluğunun en çok olduğu Ankara – İstanbul otoyolu ve devlet karayolu, Ankara – Afyon devlet karayolu yolu, Ankara – Adana devlet kara yolu gibi yolların kontrol ve denetimi için özel donanım ve yetkilerle donatılmış trafik birimleri görevlendirilmesinin, Fransa örneğinde olduğu gibi etkili sonuçlar doğuracağı değerlendirilmektedir.

- Denetimin, hem kazaları önleyici, hem de trafiği düzenleyici nitelikte olması gerekir. Hız sınırını ihlal, alkollü araç kullanma, emniyet kemeri takmama gibi trafik güvenliğinin ana problemlerini çözmek için atılması gereken ilk ve en önemli adım, polis kontrollerinin güncelleştirilerek artırılmasıdır. Türkiye’de trafik denetim yoğunluğunun arzu edilen seviyede olmadığı değerlendirilmektedir. Sürücülerin uygun tutum ve davranışlar geliştirmeleri için, denetimlerin sayı ve süre bakımından arttırılması ve trafik kontrolü faaliyetlerinin bölgesel ve mahalli olarak yapılması gerekmektedir. Belli bir yolda denetim yoğunluğunun önceki düzeye oranla üç kattan daha az artırılmasının, öznel tespit edilme riskinde, hız yapma suçlarının ya da kazaların sayısında gösterilebilir çok az etkisi olduğunu ya da hiç etkisi olmadığını belirtmektedirler. Belli bir yolda denetimin üç-beş katına çıkarılması, öznel tespit edilme riskini artırır, suçlu sayısını azaltır ve kaza sayısını %10-20 düşürebilir. Belli bir yolda denetimi beş kattan daha fazlaya çıkarmak ise, öznel tespit edilme riskini artırır, suçlu sayısını azaltır ve kaza sayısında %20-30’a kadar bir azalma sağlayabilir (37).

Ankara Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü’nce 2005 yıl kasım ayında yapılan denetlemelerde 51 973 araç kontrol edilmiştir. Ankara ilindeki, çevre illerden gelen araçların katılımıyla birlikte, yaklaşık bir milyon civarındaki araç sayısı göz önüne alındığında her bir aracın ancak 20 ayda bir kere kontrol edilebildiği ortaya çıkmaktadır.

Ankara'dan İstanbul'a seyahat eden araçlar ortalama olarak 1-2 trafik kontrolü ile karşılaşmaktadır. Bu kontrollerde yoğunlukla aynı noktalarda ve aynı saatlerde yapılmaktadır. Yolu sürekli kullananlar tarafından kontrol yerlerinin kısa sürede öğrenilmesi sebebiyle zaten yoğunluğu az olan denetimlerin etkisi daha da azaltılmaktadır.

Yüz kişiye düşen ceza sayıları karşılaştırıldığında da Türkiye'de denetim yoğunluğunun yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. 2004 yılında Türkiye'de toplam 6 623 251 kişiye ceza yazılmış olup, 100 kişiye düşen ceza miktarı 9,46'dır. Aynı sürede 9 000 000 nüfuslu Londra'da toplam 5 942 291 olup, 100 kişiye düşen ceza miktarı 66'dır (78,65).

Türkiye'de denetim personelinin ve denetim teçhizatı sayısının yetersiz olduğu bilinmekle birlikte mevcut denetim personeli ve teçhizat daha efektif kullanılarak, sürekli değişen kontrol noktaları ve süreleri, mevcut personelin daha çoğunun denetim faaliyetlerinde kullanılması gibi uygulamalarla denetim yoğunluğu artırılmalıdır.

- Denetim personelinin yetersizliği ve bilinçsizliği gibi hususlar denetim faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyen önemli faktörlerden biridir. Bu zafiyetlerin engellenmesi, esas olarak personelin seçim ve eğitim sürecinin sağlıklı olarak yapılmasıyla ilişkili olmakla birlikte, deneticinin denetlenmesi sistemini kurmak gereklidir. Türkiye'de denetim yapan trafik personelinin denetiminin yeterince yapılmadığı, trafik görevlilerinin bilinçsiz davranışlarından, oldukça yüksek oranda kişisel çıkar sağlama olaylarına bulaşmalarından ve bir çok araştırmada ortaya çıkan keyfi davranışlarından anlaşılmaktadır. Ticari taşıt sürücülerinin denetim personeli ile ilişkilerini irdelleyen bir çalışma Bölüm 3.4'te verilmiştir.

Trafik görevlilerinin beklenmedik yer ve zamanda, beklenmedik şekilde ve sıklıkla kontrol edilmesini içeren bir denetim sistemi kurulmalı ve

etkin olarak işletilmelidir. Denetim sonuçları kamu oyuna yayınlanmalı ve zafiyeti görülen personel hakkında adli işlemler tereddütsüz uygulanmalıdır.

- Denetim yoğunluğunu sağlamak, temel iki unsur olan, denetim personeli sayısını ve denetimde teknoloji kullanımını artırmakla mümkündür. Türkiye’de gerek teknoloji kullanımı, gerekse personel sayısı trafik güvenliği açısından sorunlarını büyük oranda çözmüş ülkeler ile karşılaştırıldığında oldukça yetersizdir. Bu iki kriteri birbirlerinin alternatifi değil, tamamlayıcısı olarak değerlendirmek gerekmektedir. Denetimlerin etkinliği açısından en önemli unsur görevli personel sayısıdır. Trafik denetimi ile ilgili olarak Türkiye genelinde 20 442 trafik polisi ve 3 900 trafik jandarması görev yapmaktadır. Bu sayıya trafik tescil, trafik vakıfları ve idari hizmetlerde görev yapan personel dahildir.

J. Gn. K.lığı J.Trafik timlerinde her araç başına (1) trafik ekibi düşmekte, personelin vardiyalı görev yapma imkanı bulunmamaktadır.

Bazı Avrupa ülkelerindeki trafik görevlisi personel sayılarına baktığımızda; Fransa’da 1998 verilerine göre polis ve jandarma yaklaşık 83 000, İtalya’da 13 000 Polis, 60 000 Belediye Polisi olmak üzere toplam 73 000, İsveç’te 7 500 polis ve 5 000 belediye görevlisi, İngiltere ve Galler’de belediye görevlileri hariç, polis kuvvetlerindeki 127 996 memurdan % 8’i (yaklaşık 11 000) personel trafik denetiminde görev almaktadır. Bu miktarlar nüfusa oranlandığında, Türkiye’de 3 000 kişi için bir trafik görevlisi düşerken, Fransa’da 750 kişiye bir trafik görevlisi, İtalya’da 795 kişiye bir trafik görevlisi, İsveç’te 800 kişiye bir trafik görevlisi düşmektedir (29).

Bu zafiyetin giderilmesi için Emniyet Genel Müdürlüğü ve J. Genel K.lığı bünyesindeki trafik denetim personelinin sayısı, Avrupa ülkelerindeki ortalama 750-800 olan kişi başına düşen trafik görevlisi sayısı oranına yaklaştırılmalıdır.

- Trafik denetim personelinin sayısı kadar, iyi eğitilmesi, kalifiye personelden seçilmesi, bilinçlendirilmesi ve hali hazırdaki duyarsızlığının ortadan kaldırılması, kötü çalışma şartlarının ve ekonomik durumlarının düzeltilmesi de kayda değer sorun alanlarını oluşturmaktadır.

Türkiye'deki Trafik zabıtasının eğitim durumu, diğer ülkelerle karşılaştırmalı olarak yedinci bölümde incelenmiştir. 1997 yılına kadar trafik polisi, bazı kısa seminerler dışında özel bir eğitim veya öğretim görmemiştir. Söz konusu tarihten bu yana ise, trafik denetiminde görev alan personel 8 hafta süreli kursa tabi tutulmaktadır. Bu kursu alanlar toplam mevcudun %40'ı kadardır. Jandarma Genel K.lığında ise trafik denetiminde görevli tüm personel 8 haftalık kurstan geçirilmektedir. Ancak her iki kurumda da başlangıçta eğitim verilen personel, periyodik olarak hizmet içi eğitime alınmamakta ve trafik birimlerini sevk ve idare eden yönetim kademelerine herhangi bir trafik eğitimine tabii tutulmamış (bilimsel ve lisans üstü düzeyde), personel atanmaktadır. Avrupa ülkelerinde ise hem yöneticiler, hem de uygulayıcılar, ortalama 6 aylık eğitim verilmeden görevlendirilmemekte, zaman zaman yapılan hizmet içi eğitimlerle ve sonrasında yapılan kontrollerle bilgi seviyeleri yeniden ölçülmekte, yetersiz görülenler denetim görevlerinden refüze edilmekte, yönetici pozisyonundaki kişiler de çoğunlukla akademik kariyer yapan kişilerden seçilmektedir.

Trafik kontrollerinde kullanılan personelin eğitim sistemi yeniden ele almalı, eğitim süresi Avrupa ülkelerindeki seviyeye ulaştırılmalıdır. Jandarma personeline olduğu gibi eğitim almayan hiçbir personel denetim görevlerinde kullanılmamalı, gerek trafik polisinin, gerekse jandarmasının bilgi seviyesi meslek içi kurslarla taze tutulmalı, yenilikleri takip etmeleri sağlanmalı ve gerekli bilgi seviyesini kaybedenler denetim görevlerinden uzaklaştırılmalıdır. Özellikle trafik denetimini yönlendirmekle yönetici kademelerindeki görevli tüm personel, bu konuda akademik kariyer yapmış personelden seçilmeli ve hali hazırda bu görevleri yapanlar üniversitelerin trafikle ilgili programlarına devam ettirilmelidir.

- Personel konusunda eğitim kadar önemli bir diğer konu ise denetimde kalifiye personel görevlendirilmesi gereğidir. Şüphesiz ki emniyet ve asayiş hizmetlerinin her kademesinde dürüst saygın ve nitelikli personel görevlendirilmesi zaruridir. Ancak çoğu zaman denetim ve gözetimden uzakta ve sürekli halkla iç içe görev yapan trafik görevlilerinin özenle ve kalifiye personelden seçilmesi daha fazla önem gerektirmektedir. Trafik polisi ve trafik jandarmasının seçim esasları yedinci bölümde incelenmiş ve Avrupa ülkeleri ile karşılaştırılmıştır. Bu alanda, 100 üzerinden 85 sicil notuna sahip olan ve ihtisas sınavında başarılı olanları seçen Jandarmada önemli bir zafiyet görülmemektedir. Ancak Trafik polisi seçiminde her hangi bir kıstas uygulanmamakta, bu personel tüm polisler arasından atama ile belirlenmektedir. Bununla beraber diğer birimlerde görev yapıp, başarılı olamayan polis memurlarının da trafik polisi olarak görevlendirildiği (sürüldüğü) de bilinen bir gerçektir. Bu yaklaşım, daha önce de bahsedilen denetimsizlikle birleştğinde, duyarsız, toplumun güvenmediği, keyfi davranışlarda bulunan bir trafik polisi portresi ortaya çıkarmaktadır.

Türkiye Ekonomik ve Sosyal Edütler Vakfı'nın 'rüşvet ve yolsuzluk' raporuna göre, Türkiye'de suçunu kapatmak ya da işini çabuk yaptırmak isteyen her 3 kişiden biri, görevlilere rüşvet vermektedir. Rapordaki rüşvet sıralaması, trafik polisine: 53, gümrüğe: 49, tapuya: % 38, polise: % 33, belediyelere: % 23, devlet hastanelerine: % 16, vergi dairelerine: %16, elektrik hizmetlerine: % 14, mahkemelere: % 11 oranlarıyla gerçekleşmiştir. Trafik polisinin birinci sırada olması, düşündürücü olduğu kadar da üzücüdür.

Bu zafiyeti ortadan kaldırmak, beklide denetim sisteminin etkinleştirilmesi için alınması gereken ve şu ana kadar sayılan tedbirlerin en önemlisidir. Bunun sağlanması için, öncelikle denetim personeli seçim sistemini yeniden ele almak, başarısız memurları trafik polisi yapmak gibi yaklaşımlardan uzaklaşmak ve iyi bir deneticinin denetlenmesi sistemi kurmak ve bu tür durumlara karışmış kişileri trafik

denetimi sisteminden uzaklaştırmak için radikal tedbirleri almak, en kısa sürede alınması gereken tedbirlerdir.

- Denetim etkinliğini etkileyen diğer bir personel konusu ise, denetim personelinin, çalışma şartları ve özlük haklarıdır. Diğer kamu görevlilerinden farklı olmamakla birlikte, trafik denetiminde görevli personel, zor şartlar altında görev yapmasına karşın bunun karşılığını alamamakta ve ekonomik zorluklar yaşamaktadır. Çok zor şartlar altında görev yapan trafik zabıtası içinde bazı personel, trafik cezalarını uygulayıp uygulamama konusunda keyfi davranmakta, şahsi çıkarlarını ön planda tutabilmekte ve göreve tam anlamıyla angaje olamamaktadır. Bu durum, büyük oranda personel etkinliğine dayalı denetim sisteminin etkisini azaltmaktadır.

Almanya’da polis haftalık 40 saat üzerinden çalışmaktadır. Eğer devam eden bir olaya müdahale eden bir ekibin görev saati dolduysa fazla çalıştığı süre kadar izin alabilmekte yada bu görev fazla mesai ücreti olarak telafi edilmektedir. Gündüz fazla mesai ücreti saati karşılığı 1,50 € gece ve bayram günlerinde 2,50 € karşılığı ücret verilmektedir. Yeni başlayan bir polis 1500 Euro ücret almaktadır. Bu ücret kıdeme ve rütbeye orantılı olarak artmaktadır. Örneğin okulun yöneticisi konumunda olan idareci 4000-5000 Euro arası ücret almaktadır. Yine okula yeni başlayan bir öğrenci memur sayılmakta ve 400 Euro ile başlayan bir ücretle okula devam etmekte, okuldaki iaa ve ibatesi karşılığında cüzi denebilecek bir ücreti okula ödemektedir. Türkiye’de polisin aldığı 700-800 YTL arasında değişen ücretler Almanya’nın oldukça gerisindedir. Yine Almanya’da polisin üye olabildiği iki ayrı sendika bulunmaktadır. Bu sendikalar polisin gündeme getirmedeği ücret, çalışma şartları konusunda yetkililerle görüşme yapma imkanı bulunmaktadır.

Görevli personelin gelirleri makul oranlarda artırılmasının ve çalışma koşullarının düzeltilmesinin, denetim etkinliğine az da olsa katkı yapabileceği değerlendirilmektedir.

- Ülkemizde denetim faaliyetlerinde teknolojiden yeterince istifade edilmemektedir. Trafikte jandarma ve polisinin karşılaştığı güçlüklerin biriside teknik cihaz ve ekipman eksikliğidir. Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında teknolojik cihazların kullanılma oranlarının yetersizliği görülmektedir. Bu oranlar çalışmanın yedinci bölümünde ortaya konulmuştur

Radar, ülkemizde hız ölçüm cihazı olarak kullanılan tek araçtır. Araçtan yansıyan ışının frekansında meydana gelen değişim, aracın hızının büyük bir doğrulukla tespit edilmesine imkan vermektedir. Ancak yüksek yoğunlukta trafik akışı olan yerler ve meskun mahallerdeki hız denetimi için elverişli değildir. Bu yerler için trafiği gözetleyen ve kusurları tespit eden, otomasyon sistemlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Londra polisi tüm şehri gözetim altında tutan iki buçuk milyon kamera ile aynı zamanda trafiği de kontrol altında tutmaktadır. Avrupa'da bir çok ülkede hız limitlerinin bulunduğu yollara, ihlali tespit ve kayıt eden otomatik hız kameraları yerleştirilmiş ve başarılı sonuçlar elde edilmiştir.

Prensip olarak tüm polis kanun uygulama faaliyetlerini özellikle de gözlemlenebilir davranışlarla ilgili olanları otomatikleştirmek mümkündür. Aşırı hız ihlallerini kayıt etmek ve saptamak için bugün bir çok Avrupa Birliği ülkesinde otomatik cihazlar kullanılmaktadır. Aynı şekilde kırmızı ışık ihlallerini otomatik olarak kayıt eden cihazlar da giderek artan bir şekilde kullanılmaktadır. Bu tür cihazların etkin bir şekilde kullanılması şüphesiz sürücülerin trafik kanununa uyumunda etkili olup, gerçekçi trafik düzenlemeleri ile ilgili kanun uygulama stratejilerinin bir parçası olacaktır.

Yapılan çalışmalar, otomatik polis kontrolünün trafik kurallarına uyumu olumlu yönde etkilediğini göstermiştir. Almanya'daki bir çalışmada yolun belli bir bölümünde, 100 km/s hız sınırı konmasının ortalama hızı 30 km/s düşürdüğü bulunmuştur. Otomatik kontrolün de eklenmesiyle birlikte ortalama hız 20 km/s daha azalmıştır. Yolun kontrol yapılan kısmında kazaların % 91 azaldığını,

aynı dönemde Almanya'daki bütün yollarda meydana gelen kazalardaki azalmanın ise % 56 olduğunu hesaplanmıştır. Ancak bunun, iki karşı önlemin, yani hız sınırıyla otomatik denetimin birlikte uygulanmasının sonucu olduğu unutulmamalıdır. Singapur'da kırmızı ışık fotoğraf makinelerinin kullanılmaya başlanmalarıyla kırmızı ışık ihlallerinin % 40 azaldığı tespit edilmiştir. Avustralya'nın Victoria eyaletinde bu kameralar, kazalarda % 32 azalma sağlamıştır (37).

Türkiye'de trafik zabıtasının, denetim için kullandığı teçhizatın kalitesi ve miktarı son dönemlerde artırılmıştır. Ancak yetersizdir. Mevcut durumda, otomatik kameralarla herhangi bir denetim yapılmamaktadır.

Trafik denetimi yapan birimler, teknik ve donatım yönünden ihtiyaç oranında güçlendirilmelidir. Kontrollerde; teknolojik gelişmelerden istifade ederek, teknik cihazların kullanımına önem verilmelidir. Bu sayede, trafik görevlisine olan ihtiyaç azalacak, sürücülerin mahkeme sürecinde suçu inkar etmelerinin önüne geçilerek cezaların yaptırım etkisi arttırılacak, mahkemelerin iş yükü hafifleyecek ve yargı süreci hızlanacaktır.

- Prensip olarak trafik zabıtasının tüm kural ihlallerini gözetlemesi ve tespit etmesi mümkün görülmemektedir. Bu durumda halkın denetim faaliyetine katkısını sağlamak önemli bir ihtiyaçtır. Türkiye'de halkın denetim faaliyetlerine katkısı yedinci bölümde incelenmiştir. 2005 yılında Ankara İl Emniyet Müdürlüğü'nün 155 Polis İhbar hattına yapılan 309499 ihbarın sadece 37773'ü (% 12) trafik suçları ile ilgilidir. Yine 2005 yılı kasım ayında Ankara İl Jandarma Komutanlığı'na yapılan 700 ihbarın sadece 15'i (% 2) trafik suçları ile ilgilidir. Halkın denetim görevlilerine katkısının yetersiz olduğu bu rakamlardan anlaşılmaktadır.

Kamuoyu, trafik ihlallerinin en az asayiş suçları kadar önemli suç olduğu ve öteki suçlarla aynı şekilde cezalandırılması gerektiği konusunda ikna edilmelidir. Trafik mevzuatı ve özellikle içkili iken araç kullanma, aşırı hız ve

emniyet kemerleri ile araç içi çocukları sabitleyici güvenlik sistemlerinin kullanılması gibi en çok ölüme sebebiyet veren kusurlarla ilgili yönetmeliklerin nedenleri konusunda kamuoyu aydınlatılmalıdır. Kamuoyunun denetimlere katkısının sağlanması için geniş kampanyalar düzenlenmelidir. Bunlara ilaveten kamuoyu tarafından sevilen köşe yazarları, gördükleri trafik kusurlarını gazetelerinde yazmaları için teşvik edilmeli ve bu suçları güvenlik kuvvetlerine bildirmenin vatandaşlık görevi olduğu bilinci işlenmelidir.

- Türkiye’de sürücülerin tamamına yakını trafik kuralı ihlal etmesi halinde trafik zabıtası tarafından hatasının tespit edilemeyeceğini, tespit edilse bile cezalandırılmayacağını düşünmektedir. 1997 yılında ticari taşıt şoförleri üzerinde yapılan bir çalışma da sürücülerin % 63’ü hatalarına rağmen trafik kontrollerinden cezasız geçiş yapılabildiklerini ifade etmişlerdir. Bu göstermektedir ki, Türkiye’de trafiği kullananların algıladığı yakalanma riski çok düşük seviyededir. Almanya’dan Türkiye’ye araçla gelen bir Türk işçisinin, Türkiye sınırından İstanbul’a kadar yaptığı kural ihlallerinin sayısının, Almanya’dan Türk sınırına kadar yaptıklarının yaklaşık dört katı olması bunun en somut göstergesidir.

Yol kullanıcıları arasında hata yaptıklarında yakalanma şansının yüksek olduğu bilincinin oluşturulması, tüm sürücüler için caydırıcı bir etkiye sahiptir. Eskişehir İl Emniyet Müdürlüğü trafik birimlerince Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Bursa Karayollarında kaza kara noktalarına gerçeğe yakın görünümde polis trafik aracı maketi yerleştirmek suretiyle araç sürücülerinin trafik denetimi olduğunu düşünmesi ve daha dikkatli sürüş yapmaları sağlanmış, uygulama ile kazalarda % 40 civarında azalma sağlanmıştır. Gerek gerçek denetimlerin artırılması gerekse bu örnekteki gibi uygulamalarla sürücülerin her zaman her yerde denetime tabii tutulabilecekleri ve polis tarafından her zaman yakalanma riskinin yüksek olduğu bilinci halkta oluşturmalı ve sürücülerin yakalanma risk algılaması arttırılmalıdır. Bu konuda Trafik kontrollerinin ana tema olduğu kampanyalar düzenlenmesi, arttırılmış kanun uygulama faaliyetleri ile medya işbirliği sağlanması ve bu vesileyle

sürücülerin ihlal yapmaktan korkmalarının sağlanması da etkili bir yöntem olarak değerlendirilmektedir.

- Değişen trafik suçu profiline göre trafik denetimi için yeni stratejiler, taktikler ve çalışma yöntemlerinin geliştirilmesi, öğretilmesi ve uygulanması önemli bir ihtiyaçtır.

Trafik denetimi konusunda EGM, Jandarma ve üniversiteler arasındaki işbirliği ve ortak eğitim güçlendirilmeli, ortak stratejiler belirlenmelidir. Özellikle üniversiteler söz konusu problemin çözümü ile ilgili çağdaş projeler üretmelidir. Gelişmiş ülkelerde bu kurumlar arası bağ işleyen bir sisteme sahipken Türkiye’de oldukça zayıftır.

Sonuç olarak , denetim sisteminin ana görevi, herkesin kurallara tam olarak uymasını sağlamak, uymayanları uyarmak ve gerekli yasal işlemleri yapmaktır. Bu amaçla araçların karayolu üzerinde güvenle seyredebilmesi için gerekli şartlara sahip olup olmadığı, karayolunu kullananların belirlenen kurallara uyup uymadıklarının taviz verilmeden kontrol edilmesi gerekir.

Trafik denetimini sağlayan en büyük güç, trafik zabıtasının etkinliğidir. Diğer ülkelerle karşılaştırıldığı zaman, Türkiye’nin bu alanda ciddi problemlerle karşı karşıya olduğu görülmektedir.

Trafik güvenliği sistemi ne kadar geliştirilirse geliştirilsin, trafik altyapısı ne kadar mükemmel hale getirilirse getirilsin, trafikte kullanılan araçların teknolojisi ne kadar artırılsa artırılsın, trafiği kullananların eğitim seviyesi ne kadar yükseltirile y yükseltilsin ciddi bir trafik denetimi olmadan arzu edilen ulaşım ve trafik düzeni sağlanamayacağı yadsınamaz bir gerçektir.

KAYNAKLAR

1. “Trafik Güvenliğinin İncelenmesi”, Araştırma Komisyonu Raporu, **T.B.M.M.** Ankara, 36 (2001).
2. Trafik Araştırma Merkezi, “Trafik Denetimine Bilimsel Yaklaşım”, **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 87-88 (1999).
3. İnternet: Mart ve Eylül Ayı Özet Bülteni, E.G.M. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü web sayfası ve Trafik İstatistik Bülteni, <http://www.egm.gov.tr/teadb/Mart05/orta.htm>, (2005)
4. “Trafik istatistik Yıllığı-2001”, **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 167 (2002).
5. “Trafik istatistik Yıllığı-2003”, **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 153 (2004).
6. Bir A.A., “Trafik Güvenliğinde Algılanan Yakalanma Riskini Yükseltici İletişim Kampanyaları”, **Anadolu üniversitesi Yayınları**, Eskişehir, 73 (1992).
7. Enforcement Manuel, AVT97/VW49650, “Hollanda Polisi Denetim Genelgesi ve Çalışmaları”, Ankara 56 (1997).
8. Trafik Araştırma Merkezi, “Karayolu ve Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler”, **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 71 (1998).
9. Aldoğan A., “Trafik Kaza İstatistiklerinin Değerlendirilmesi ve Kazaların Azaltılmasında Bakanlığımızca Hazırlanan Yeni Uygulamalar ve Alınması Gerekli Kısa ve Uzun Vadeli Teklif ve Öneriler”, **Trafik Şurası**, Ankara, 123-125 (1991).
10. “Karayolları Trafik Kanunu ve Ceza Rehberi”, **T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü**, Ankara, 39 (1997).
11. “Karayolu Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü-1” **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 28 (1999).
12. Bekdes BstMI, “Polisiye Trafik Kontrolüne İlişkin Talimatlar”, **Almanya Polis Teşkilatı**, İstanbul, 54 (1979).
13. Umar K., Comments On Session 1: “Modifying Individual Road User Behaviour”, **Proceedings of the International Road Safety Symposium, SWOV Institute for Road Safety Research Leidchendam**, Netherland, 87-89 (1991).

14. Hakkert A.S., Yelinek A. & Efrat E., "Police Surveillance Methods and Police Resource Allocation Models", ***Proceedings of the International Road Safety Symposium, SWOV Institute for Road Safety Research Leidchendam, Netherland***, 61-64 (1991).
15. Grant B.A., Dussault C., Wilson R.J., "Increasing The Use of Seat Belts Through Selective Traffic Enforcement Programmes", ***Proceedings of the International Road Safety Symposium, SWOV Institute for Road Safety Research, Leidchendam, Netherland***, 93-94 (1991).
16. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, "Trafik Kontrolleri ve Şerit Daraltma Yöntemlerine İlişkin Yönerge", ***Emn. Gn. Md.***, Ankara, 17-18 (2002).
17. Jayet M.C., "The Law Enforcement Task in Traffic Safety: A Review of Past, Present and Future Requirements", ***Safety & Environment in the 21. Century***, Israel, 11 (1997).
18. Braccett R.Q., "Hız Kontrol Stratejilerinin Uzun Süreli Değerlendirilmesi", ***Collage Sation***, Teksas, 46- 47 (1977).
19. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, "Trafik Kontrollerine İlişkin Yönerge", ***Emn. Gn. Md.***, Ankara, 7-9 (1998).
20. "Türkiye'de Karayolu Trafik Güvenliği Nedenler-Öneriler-Eylem Planı", ***Yollar Türk Milli Komitesi***, Ankara, 76, (1994).
21. Karan B., "Trafik Kazalarının Caydırıcılığı", Yayınlanmamış Araştırma Ödevi, ***Gazi Üniversitesi***, Ankara, 43 (1995).
22. Ege R., "Trafik Kazaları ve Trafik Tıbbı", ***Trafik Kazalarını Önleme Vakfı***, Ankara, 27 (1994).
23. "Ticari Taşıt Şoförleri-Trafik Polisi İlişkileri", ***Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu***, Ankara, 20 (1997).
24. Noordzij P.C, Mathijssen P.M., "Police Enforcement And Road User Behaviour" , ***Proceedings of the International Road Safety Symposium, SWOV Institute for Road Safety Research Leidchendam, Netherland***, 123 (1991).
25. Cengiz Ö., Işıldar S., "Toplantı İzleme Raporu (İspanya)", ***Dış İlişkiler Daire Başkanlığı, Emn. Gn. Md.***, Ankara, 23 (1995).
26. Ostvik E., Elvik R., "The Effects of Speed Enforcement on Individual Road User Behaviour and Accidents", ***Proceedings of the International Road***

Safety Symposium, SWOV Institute for Road Safety Research Leidchendam, Netherland, 92-103 (1991).

27. Özkan K., "Teknolojinin Trafik Güvenliğinde Kullanımı", Yayınlanmamış Bitirme Tezi, **Polis Akademisi**, Ankara, 57 (1998).
28. İnternet: Traffic Law Enforcement: A wiew of The Literature, <http://www.general.monash.edu.au/muarc/rptsum/es53.htm>. (2004).
29. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, "Türkiye ve Avrupa'da Karayolu Güvenliğini Düzenleyen Yasal Dayanaklar, Trafik Suçlarının Takibi ile Cezalandırılması ve Trafik Polisi", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 41 (1998).
30. Akçay, O., "Trafik Hukuku ve Yönetimi", **Yüksek Öğretim Kurulu Matbaası**, Ankara, 27-76, 210-243 (1998).
31. "Road Safety, First and Foremost A Matter of Responsibility", **European Comity of Ministries of Transport**, 123-128 (1988).
32. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, "Karayolu ve Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 26 (1997).
33. İnternet: İstatistik Bülteni, <http://www.egm.gov.tr/teadb/Mart05/orta.htm> (2005).
34. İnternet: Jandarma Trafik İstatistikleri, <http://www.egm.gov.tr/teadb/Mart05/orta.htm> (2005).
35. "Trafik İstatistik Yıllığı-1999", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 143 (2000).
36. "Trafik Kazası Tespit Tutanağının Tanzimi ile ilgili Esas ve Usuller", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 17 (1996).
37. "Trafikte Kullanılan Teknik Cihaz ve Malzemeler Hakkında Kılavuz", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 8-12 (1998).
38. İnternet: Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Ulaştırma ÖİK Raporu Trafik Düzeni, Karayollarında Can Güvenliği Alt Komisyonu Raporu, <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulastirm/oik591.pdf> 7 (2002).
39. "Türkiye ve Avrupa'da Karayolu Trafiğini Düzenleyen Yasal Dayanaklar", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 1-130 (1998).
40. "Karayolları Trafik Kazaları Başarıyla Üstesinden Gelinecek Bir Problem", YTMK Yayınları, **Yollar Türk Milli Komitesi**, Ankara, 22-40 (2000).

41. Trafik Araştırma Merkezi Yayınları, "Karayolu Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü-2", **Emn. Gn. Md.**, Ankara 3-150 (2000).
42. J. Gn. K.lığı Trafik Şb. Md. "Jandarma'nın Trafik Hizmetleri", Ekim 1999, **Jandarma Dergisi**, 86: Ankara , 42 (1999).
43. "Trafik Denetimleri", Polis Okulu Ders Kitabı, **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 8-10, 40-44, 82-90 (1998).
44. Trafik Araştırma Merkezi, "Trafik, Cilt-I", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 41, 45 (1998).
45. "Ülkemizde Emniyet Kemerinin Kullanımı", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 67 (1999).
46. R. Ege, "Ülkemizde Hayat Kurtaran Emniyet Kemerinin Neden Kullanılmıyor? ", **Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı**, Ankara, 43 (1993).
47. Thurman O; Jackson, S ve Zhao, J , "Drunk- Driving Research and innovation; A Factorial Survey Study of Decisions to Drink and Drive", **Social Science Research**, 22, 245-264 (1993).
48. "Temel Trafik", **J. Ok. Öğt. Bşk.lığı**, J. Gn. K.lığı Basımevi, Ankara, 47-63 (2001).
49. Berger, E.D. ve Snortum J.R.. "A structural model of drinking and driving : Alcohol consumption", social norms and moral commitments. **Criminology**, 24(1), 139-153 (1986).
50. Trafik Araştırma Merkezi Yayınları, "Denetim Ödüllendirme Stratejiler ve Etkiler", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 34-45 (1999).
51. TÜBİTAK, "Vizyon 2023 Ulaştırma ve Turizm Paneli Ön Raporu" **TÜBİTAK**, Ankara, 73-78 (2002).
52. Trafik Araştırma Merkezi Yayınları, "Türkiye ve Dünyada Karayolu Trafik Kazaları Değerlendirmeleri", **Emn. Gn. Md.**, Ankara, 58 (1999).
53. Özer, F., Ekşi, T., Topdemir, E., Nisan 2004, **Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi**, 44: 41-42 (2004).
54. İnternet: Emniyet Genel Müdürlüğü, www.egm.gov.tr/polisolma.polisakademisi.asp (2005).
55. Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu, "Trafik Düzeni", Karayollarında Can Güvenliği Alt Komisyonu Raporu, **T.B.M.M.**, Ankara, 19-32 (2001).

56. Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, "Trafik İstatistik Bülteni" **Emn. Gn. Md.**, 75, (2005).
57. Darçın, M., "Trafik Denetiminin etkinleştirilmesi" Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, 42 (2000).
58. İnternet : Emniyet Genel Müdürlüğü, www.egm.gov.tr/polisolma.poliskoleji.asp (2005).
59. Öcal, F., Kocadiz, T., Kün, U., Ocak 2004, **Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi**, 43:45-49, (2004).
60. Korkmaz, G., Akdam, M., Saraç, A., Nisan 2004, **Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi**, 44: 53-57 (2004).
61. Ayaröz, H., "Jandarma Entegre Muhabere ve Bilgi Sistemi" , Kasım 2003, **J. Eğitim Dergisi**, 36 :13-16 (2003).
62. Bozdoğan, R., Ertaş, M.N.Şensoy, K., Polat, H.İ., "Akıllı Ulaşım Sistemi Uygulamalarının Trafik Yönetim ve Denetiminde Kullanımı", **TRODSA Trafik ve Yol Güvenliği 2. Uluslararası Kongresi** , Ankara, 1-8 (2004).
63. İnternet : Beşiktaş Belediyesi, <http://www.besiktas.bel.tr/channels /1.asp?id=87> (2005).
64. İnternet: Karayolları Genel Müdürlüğü, <http://www.kgm.gov.tr/hizsınır/asp?3>. (2005).
65. İnternet : Hürriyet Gazetesi haber arşivi, www.hurriyetim.com.tr/arsiv.arama.aspx. (2004).
- 66., "World Road Statistics, Data 1993 to 2003", **International Road Federation**, Switzerland, 63, (2005)
67. "International Road Traffic and Accident Database (OECD)", **U.N.**,87, (2000).
68. İnternet: The Associationn of London Government , <http://www.alg.gov.uk/doc.asp?doc=15052&cat=934> (2005).

ÖZGEÇMİŞ

Atilla ÖNAL 1965 yılında Hatay'da dünyaya geldi. İlk ve orta dereceli eğitimini Antakya'da tamamlayan ÖNAL, 1983'te Kara Harp Okulu'na girdi ve 1987 yılında bu okuldan mezun oldu. ÖNAL; 1988 yılında Piyade Subay Okulu'ndan, 1989 yılında Jandarma Subay Okulu'ndan mezun olmuş ve 2002 yılına kadar çeşitli jandarma birliklerinde görev almıştır. Halen Jandarma Okullar Komutanlığı'nda görev yapmaktadır.