

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

DİLEKÇE KOMİSYONU

ŞEHİR MERKEZLERİNDEKİ İŞLEK CADDELERİN TRAFİK SORUNLARININ ARAŞTIRILMASI VE ALINABİLECEK ÖNLEMLERİN BELİRLENMESİ ALT KOMİSYONU



**KONU: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Türkiye
Trafik Eğitimini Geliştirme ve Kazaları Önleme Vakfı,
Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği,
Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Karayolu Trafik ve
Yol Güvenliği Derneği yetkililerinden sunum alınması.**



1.11.2017 Tarihli Alt Komisyon Toplantı Tutanağı

01 Kasım 2017 Çarşamba

BİRİNCİ OTURUM

Açılma Saati:15.26

BAŞKAN: Orhan KIRCALI (Samsun)

BAŞKAN – Alt komisyonumuzun değerli üyeleri, sayın milletvekillerimiz, sayın misafirlerimiz; hoş geldiniz. Alt komisyonumuzun üçüncü toplantısını açıyorum.

Dilekçe Komisyonumuza başvuran İstanbul Milletvekilimiz Hurşit Yıldırım Bey başta İstanbul Bağdat Caddesi olmak üzere, büyükşehirlerdeki işlek caddelerde meydana gelmiş olan trafik kazalarının önlenmesiyle alakalı olarak Dilekçe Komisyonumuza bir başvuruda bulundu. Dilekçe Komisyonumuzun bu nitelikteki başvuruları önemsemesinin bir sonucu olarak 22 Şubat 2017 tarihinde şu anda içinde bulunduğumuz şehir merkezindeki işlek caddelerin trafik sorunlarının araştırılması ve alınabilecek önlemlerin belirlenmesi amacıyla bir alt komisyon oluşturdu. Biz bugün bu alt komisyonun üçüncü toplantısını gerçekleştiriyoruz.

Gerçekten, komisyonumuz üç oturmudur önemli, bu konuda uzman kişileri burada dinledi. Bugün de burada bulunmamızın nedeni, yine konularında uzman kişileri dinlemek. “Gerek Bağdat Caddesi’ndeki gerekse diğer illerimizdeki işlek caddelerde meydana gelmiş olan trafik kazalarının nedenleri nedir ve bunları nasıl önleyebiliriz?” sorusuna cevap arayabilmektir. Geçen komisyon toplantımızda, Hurşit Bey’in de ifade ettiği gibi, “Her bir ilin bir Bağdat Caddesi vardır.” yönünde bir slogan geliştirdi, gerçekten de her bir ilin bir Bağdat Caddesi var. Değerli uzman arkadaşımızın da demin ifade ettiği gibi, aslında il ve ilçelerde meydana gelmiş olan trafik kazalarında ölüm oranları çok düşük olduğundan veya hiç olmadığından bu tür kazalar gözden kaçıyor. Ancak bunların maddi kayıplarına ve manevi kayıplarına bakacak olursak gerçekten büyük maddi ve manevi kayıplar meydana geliyor. İşte, biz bu komisyonumuzla gerek illerimizde gerek İstanbul’daki Bağdat Caddesi’nde gerekse diğer ilçelerimizin işlek caddelerinde meydana gelmiş olan bu tür trafik kazalarının nedenleri nelerdir, bunları nasıl önleyebiliriz, bu minval üzerine çalışmalarımızı gerçekleştirip en sonunda da komisyonumuzun raporunu üst Komisyonumuza, Dilekçe Komisyonumuza arz edeceğiz.

Bundan sonraki çalışmalarımızda da yerinde bir inceleme yapmak istiyoruz. Gerçekten keşif çok önemli. Bağdat Caddesi’ne giderek orada etrafta bulunan esnaflarla görüşerek, orada faaliyette bulunan esnaflarla görüşerek veya o yolu kullananlarla görüşerek Bağdat Caddesi’nde meydana gelen trafik kazalarının çözümüyle alakalı çalışmalarımızı devam ettireceğiz.

Bugünkü misafirlerimizin dinlenmesine geçiyoruz değerli arkadaşlar.

Birinci olarak Erzurum Milletvekilimiz Sayın Mustafa Ilıcalı konuşacak. Konusunda kendisi de uzman, bu işe hayatını vermiş olan birisi, severek, aşkla şevkle bu işi yapan birisi.

Mustafa Bey, buyurun.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Değerli Başkanım, değerli üyeler, değerli katılımcılar; hepinizi saygılarımla selamlıyorum.

Böyle bir önemli konuda yıllarımı verdiğim, Başkanımızın da biraz önce söylediği gibi, bu konunun Dilekçe Komisyonunda gündem olmasına vesile olan İstanbul Milletvekilimiz Hurşit Yıldırım Bey’e teşekkür ediyorum. Kanayan yara, çok çok önemli, bir vekil olarak mesela bulunduğu bölgenin en önemli sorunu bence. Yani bu kadar genç hayatını kaybediyor ve Türkiye’de birçok zaman gündem oluyor. O açıdan tebrik ediyorum. Ben de beni davet ettiğiniz için teşekkür ediyorum.

Ben burada bir milletvekili olarak değil, hani esasında ben de milletvekiliyim ama bu Komisyona uzman kimliğimle davet edildim. Gelen diğer uzmanları da geçmişten zaten tanıyorum. Katkıda bulunabilmek için ben bir sunum hazırladım, siz bana ne kadar süre verirsiniz ben ona göre ayarlarım.

BAŞKAN – On dakika.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – On dakikada tamamlayayım ben.

Şimdi, bu bir kere Dilekçe Komisyonuna gelen yazıyı okudum. Ya, Hurşit Bey o kadar güzel özetlemiş ki, nedenlerini koymuş gerçekten bir vekil ne yapar işte halkın önemli sorunlarına çözüm oluşturur. Bu konuyu almış. Komisyon da almış bunu alt komisyon yapmış, gündem yapmış. Ya, ben otuz beş senedir uğraşıyorum işte nerede gündem yapabiliriz, iki senedir Meclisteyim nasıl mesafe alabilirim diye. O açıdan yani bizim de işimizi, sağ olsun, çok kolaylaştırmış oldu. Ben yedi yıllık milletvekiliyim ilk defa Türkiye Büyük Millet Meclisinde bu konu resmî olarak bu Komisyonda gündem oldu. Kalbî olarak değerli kardeşime tekrar teşekkür ediyorum.

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

Değerli Başkanım, değerli üyeler; ben geçen hafta Sürücü Eğitimcileri Konfederasyonu Toplantısına gittim. Orada bazı rakamlar verdim. Bir hafta geçti bütün CNN, NTV, altıyazı geçiyor yani bu rakamlar ilgi çekiyor. On yıllık boyutu, rakam olarak alsak, parasal olarak alsak çok büyük bir boyutta. Bir baktığımız zaman maalesef yani ülkemizde son yıllarda çok muazzam yatırımlarımız var demir yolu, hava yolu ama payına baktığımız zaman ağırlıklı olarak yükte ve eşyada kara yolu. E, tabii kara yolunda fazla yük olması kazaya karışma riskini artırıyor. 2010 yılına göre 2016 yılında nüfusumuz bakın, yüzde 8,3 artıyor hâlbuki sürücü belgesi sayısına bakın, oradaki artış yüzde 33. 4 kat daha fazla kişi sürücü oluyor. Yani nüfusun artışına göre sürücü belgesi artış sayımızı görüyorsunuz. 2016 yılındaki taşıt, araç sayımız artıyor işte 21 milyon ülkemizde neredeyse 3,6 kişiye bir araç düşüyor. Yani nüfusumuz yaklaşık yüzde 8 artarken araç yüzde 40 artıyor. Bu çok kolaylaşıyor işte kredi kullanma, faiz oranlarının az olması, hepsi kaza riskini artırıyor. Baktığımız zaman, 2006'yla 2016 arasındaki yaralı sayıları, bunları hızlı geçeyim. Ama Değerli Başkanım, şöyle çok önemli bir değişiklik oldu, 2016'dan önce Türkiye'de olay anında ölü sayıları veriliyordu. 2016'da istatistik değişti, bir ay daha izliyoruz, bir ay içerisinde de hayatını kaybederse o zaman "Trafik kazasından öldü." diye, onun için bakın, 2016 da iki tane istatistik var: Birisi kaza yeri 3.800, onun üstlerine bakın, hep 3.500, 4.000. Hâlbuki bakın, olay sonrasını koyduğumuz zaman durum vahim. Bu, Emniyet Genel Müdürlüğünün rakamı, toplam 7.300 kişi. Günde 20 kişi ölse 360'la çarp 20 den fazla. Bayramlarda hep böyle gündem oluyor, başka gündem yok diye, sanki sadece bayramlarda oluyor diye, biz yani 7.300 kişiyi kaybediyoruz Emniyet Genel Müdürlüğünün, Süleyman Soylu Bey'in de bir önce kullandığı bir rakam.

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

Şimdi, kazalara baktığımız zaman yüzde 89'u açık havada, yüzde 7'si yağmurlu havada. En fazla temmuz, ağustos, eylülde oluyor. Yani havanın şoför üzerindeki etkisi, ondan sonra, daha fazla sürat yapmaya...

BAŞKAN – Tatil şeyi mi var acaba?

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Tatildeki trafiğin artması, bunlar tabii ki nedenleri şey yapılabilir.

Biraz önce konu oldu toplantı başlamadan kazaların yüzde 74,1'i yerleşimde. Yani şimdi, bak, gündeme getirdiği ne kadar önemli. İstanbul'un en önemli yeri. Deddiği gibi, her yerin böyle bir kaza olan yeri var. Biz onları, zaten fazla kaza olana yerleri "kaza kara noktası" olarak tarif ediyoruz. Şimdi, şehir içinde de İstanbul Emniyet Müdürlüğünü arasanız, "Bana İstanbul Emniyet Müdürlüğü kaza kara noktalarını ver." gönderir, Bağdat Caddesi en başta gelir.

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

BAŞKAN – Eğitim seviyesi artmış olmasına rağmen neden böyle bir şey oluyor acaba?

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Hiç alakası yok. Onu da bir genelde anlatayım, onu da anlatmak lazım.

Şimdi, bakın, bu kadar zamanda, 2008'den 2015'e Marmaray'ı geçirmişim, Avrasya'yı geçirmişim, Kıbrıs'tan; Silifke'den, denizin altından suyu akıtmışım, kazalardaki payda bir şey yapamamışım.

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

BAŞKAN – Hocam, şey çok ilgincime gitti, ters yön...

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Ters yönden giriyor, "girilmez" şeyi var, giriyor.

BAŞKAN – Yani ters yönden gitmek... Yani, çünkü ters yönden giden bir insanın, bilmiyorum, akli melekeleriyle ilgili bir tedaviye de ihtiyacı var bence.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Kesin var.

BAŞKAN – Çünkü o 2.53, hatta alkol kullanımından bile fazla.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Fazla. Bir de arkadaşımızla dün beraber... Bölünmüş yol ya, bir baktım karşıdan ışık... Ya bölünmüş yolda ters geliyor, kavşağı geçmiş, geri dönmüş, geliyor.

BAŞKAN – Ama Sayın Vekilim, gerçekten yüksek bir rakam; 2,53.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Başkanım, on dakika zaman verdiğiniz için yani...

BAŞKAN – Onları ilave edeceğiz.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Şimdi, burada bizim kendi yaptığımız üniversitede, ben bu milletvekilliğinden önce Bahçeşehir Üniversitesinde öğretim üyesiydim. Kendi rakamlarımızla bir baktık ki yani ne oluyor diye; 2010, 2011, 2012. Bunlara baktığımızdaki en önemli neden, yine gördüğümüz gibi, uygulanan trafik cezalarına göre baktığımda, en büyük pay hız. Anket yap, al şeyleri tutanakları incele; hız, hız, hız.

Şimdi, burada da mesela bir inşaat mühendisliğinden ulaştırma Türkiye'de, mühendislikte oluyor. İşte, bu da teorik bir bilgi. Bir hızın karesiyle orantılı enerji ortaya çıkıyor. Yani demek ki bakın, şu da 80 kilometrenin üstesinde yani bunun ölüm riskinin yüzde 50'lerin üstüne çıktığını görüyorsunuz. Bu bir yayaya çarpma şeklinde olabilir, bir araca çarpma şeklinde olur; hız arttıkça kazaya karışma, ölme şeyi artmış oluyor.

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

Çarpım hızının yayalara olan etkileri, bunları, hızları geçip...

Şimdi, bir de bizim en büyük sıkıntımız, inşallah, sizin bu Komisyondan şu çıkar. Denetimi Emniyet Müdürlüğü yapıyor, sayılı elemanı var, bir de sabit değil, bugün asayişte, yarın başka bir yerde, öbür gün trafikte; bugün İstanbul'da yarın Ankara'da... İşin uzmanı değil denetimi yapan polisler ve onun yöneticileri. Bunun için de çok önemli bir önerim var 10. Şuraya da geçmiş. Denetim yayıflayınca kazalar azalıyor. Elektronik denetimden yararlandık, onun da çıkmasına bir katkı olmuştu, geldi ticaretle bozdular işi, ondan sonra haklı olarak İçişleri Bakanımız da kaldırdı.

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

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

BAŞKAN – Tabii, daha önceden belki de en çok hatalı sollamadan kaynaklıydı.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Evet, oran daha fazla. Ama şu anda şuna dikkatinizi çekeyim: 25 bin kilometrelik bölünmüş yolumuz var, toplam devlet yolumuz 60 bin, daha bunun çok üzerinde bölünmemiş yol var, şehir içi yollarda bölünmemiş yol var, kırsal kesimde bölünmemiş yol var. Yani, en az bir 300 bin kilometre daha başka yolumuz var yani bölünmemiş, bir gidiş bir geliş.

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

Şimdi, yıllara göre denetim faaliyetlerini görüyorsunuz. Son on yılda bütün buna rağmen bu işte şu rakamı alt yazı geçiyor, on yılda 18.1 milyar lira trafik cezası kesilmiş. Bu da elimizdeki az denetimle, daha sıkı bir denetim olsa 18.1 milyar katlar. Ya, bu ne demek? 18.1 milyar. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ne kadardı? 10 milyar. Yani demek ki son on yılda iki köprü... Bir de 95 kilometrelik bağlantı yolu var bunun.

Şimdi, bir de Avrupa Birliğine bakalım. Avrupa Birliğini bu sıralar çok gündem yapıyoruz ama şu yönüne baktığımız zaman diyeceğim hiçbir şey yok: 28 ülkedeki trafik kazalarındaki sayıya bakın, yıllara göre azalırken maviyle, kırmızıyla, bizim ülkemizde bu maalesef artıyor. Şimdi, burada, tabii, çok hassas bir denetimleri var. Yani, Hollanda'nın denetim olarak sayısına baktığımız zaman daha çok eleman almamız lazım, uzmanlaştırmamız lazım, elektroniği kullanmamız lazım. Özeti: Hollanda'daki istatistikler bizim çok üstümüzde ama denetim miktarı olarak 1/31'i diyoruz. Hâlbuki, bir taraftan da bakın, bu, isabetli bir hareket olmuş Meclis adına, tekrar tekrar sevindim: 2020 yılında Hurşit Bey demişiz ki bir deklarasyona imza atmışız, o günkü AK PARTİ'nin İçişleri Bakanı demiş ki: "2020 yılında ölümlü kazaları yüzde 50 azaltacağız." Şu anda 2017, istatistikleri değiştirmişiz, durum vahim yani. Moskova'da imzalamışız. Tahmin ediyorum ki o gün ki İçişleri Bakanı Beşir Bey.

Şimdi, peki, bunları anlatıyoruz, yüzde 98 hata var, bir sürü istatistik daha verebilirim. Çözüm önerisi ne? Ben burada size çözüm önerisi sunmazsam bu anlattıklarım boşa gidiyor. Bunun için çok basit 3 tane... Hurşit Bey'in tespitlerini de okudum, önerilerini, onun da bütün o tespitlerine çözüm olacak, bütün Türkiye'deki o ele alacağınız ana arterlere çözüm olacak üç başlık var. Bir: Teknolojik imkânların en iyi şekilde kullanılacağı bir denetim. Yani, öyle bir denetim yapalım ki sürücü yolda hatayı yaptığı an bunu muhakkak yakalayalım. Bu elemanla olmaz, burada bir teknoloji var, teknolojiyi kullanalım. Sürücülerin bu teknolojiyi yakalama şansı olmasın, hani radara ait alet alıyor, haritada yerlerini buluyor, biri diğerine farlarla işte "Burada denetim, radar var." diyor. Yani, demek ki teknoloji, en yeni nesil teknolojiyle, en ileri inovasyonla bunu muhakkak denetimde kullanalım. Biz de bunu üniversitede, işte ben buraya gelmeden önce değişik üniversiteden hocalarla Efkan Ala Bey İçişleri Bakanırken bir yardım istemişti, biz oraya İçişleri Bakanlığına sunduk, kurullarından da geçti, iki tane yüksek teknoloji önerdik: İnteraktif uyarı sistemi, interaktif denetim sistemi. Uyarı sistemi şu: Yolda herhangi bir hata olduğu zaman, bir kara nokta, herhangi bir gizli buzlanma olduğunda -bakın sabaha karşı Ankara'da bir gizli buzlanmadan kaç araç birbirine girmiş- bunu oradaki sürücüyü bildirecek, bir kaza olduğu zaman sürücüyü bildirecek; hava şartlarında, yol durumunda ve sürekli denetleyecek sistem. Neydi en büyük ölümlü kazadaki neden? Hızdı. Öyle radar madar değil, aracın içinden 7/24 göreceğim kaç yapıyor, uyarıyı vereceğim. İstersem birinci uyarıyı verebilirim, ikinciye verebilirim, üçüncüde e-tebligat yapabilirim veyahut da direkt polisle karşı karşıya getiririm. Yani şu bilinci bugün... Bunu da şöyle izah ediyorum Değerli Başkanım, değerli üyeler: Bugün benim uçakta kullandığım teknolojiyi 2017'de lastikte, tekerlekte de kullanmıyorum. Hepsi karada da geçerli. Bir türbülans olduğu zaman hemen hostes dolaşüyor, kemer takın diyor. Otobüs bir düşük yarı çaplı kurba girdiği zaman uyarı muyarı yok, savruluyor, hepsi kemersiz gidiyor. Otobüste yok mu kemer? Var. Otobüsün türbülansı ne? Küçük yarı çaplı viraj dediğimiziz, kurp dediğimiziz kurba giriş.

Şimdi, bunun kesin çözümüne biz, İçişleri Bakanlığı ve üniversite çalışıyor bir sözleşme kapsamında ve burada da değerli katılımcılar olduğu için bu proje Türkiye'nin projesi. Herkes fikriyle 1'inci maddeye katkıda bulunabilir. Bu bir ticari proje değil; bir daha, tekrar altını çizeyim, sosyal sorumluluk projesi, çalışanlar, insanların hayatını kurtarmaya katkıda bulunması için.

İkincisi, eğitim, bilinçlendirme. Şimdi, bunun ne kadar önemli olduğunu gördük. Yüzde 98 insan hatası, kurallara uymuyor. Demek ki biz eğitimde, bilinçlendirmede bir farkındalık oluşturmuyoruz. Bunu nasıl yapabiliriz? İlkokula ders koyuyoruz, trafiğin öğretmeni yok. Üniversitede trafik mühendisi filan diyoruz, mühendislik diye bir bölüm yok. Buradaki o eğitim, bilinçlendirmelerden dolayı, sekiz

yıllık istatistik verdim, değişen bir şey yok. Burada çok farklı bir kapı açmamız lazım. Bu konuda Milli Eğitim Bakanlığına çok önemli görev düşüyor. Sürücü kurslarından ilköğretime kadar, üniversite öğrencilerine kadar önemli çalışmalar yapmak lazım. Bunun için de bizde tabii ki bunların ayrıntıları da var.

Üçüncüsü de idari yasal düzenlemeler. Yani bizim Meclis olarak burada yapacağımız çok şey var. Ha, ben yasal düzenleme yaptım, kazaları önleme değil, bir kere birinci yasal düzenleme denetimden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğünde bir yardımcı düzeyinde... Düşünebiliyor musunuz? Bir yardımcı var, illerde trafik denetim müdürleri var, her an değişebilir, hiçbir uzmanlığı yok, polisleri eğitimi vermemişiz. Bunu yeniden yapılandırmamız lazım. bugün TOKİ'ye bir konut yapan... TOKİ'yi Başbakanlığa bağlamışız, bir yasa çıkarmışız, konutta rekorlar kırıyor; dar gelirliyle ucuz konut veriyor mevcut yasasıyla. Emniyette, bu kadar kişi ölüyor, bir genel müdür yardımcısı düzeyinde... Bugün mesela yeni gelen genel müdür yardımcısına bakıyorsun, ne zaman geldi? Yeni. Öbürü ne kadar kaldı? Bir yıl. Öbürü, git bakalım Ankara denetleme müdürü kaç yıl yaptı? Yani bu bir uzmanlık. Karayollarındaki mühendis sabit kalıyor, şehircilikte nasıl, belediyede nasıl, bunu düzenlemek lazım.

Diğer taraftan bir önemli düzenleme de -çok ayrıntısına girmeyeyim- teknolojiyi kullanacak Trafik Kanunu'muzda yasa yok, zorunluluklar. Madem bu kadar yeni teknolojilerden bahsediyoruz 1'inci maddede, onun altını dolduracak düzenlemelere ihtiyaç var. Yani bu üç başlıkta yapacağımız çalışmalarla belli bir sürede çok önemli mesafe alınabileceğini düşünüyorum. Otuz beş yıldır bu işle ilgileniyorum, bu kazaların mağduruyum, üç kazada birinci derecede 5 yakınımı kaybetmişim. Bunun haricinde bu kadar yıllık emeğimle, meslektaşlarımla -burada bir kısmı var- bunun üstüne bir dördüncü koyamıyorum. Bunların uygulanabilir bir hâle getirilmesi hâlinde, bu kanayan yarımıza da, ülke bu kadar problemi çözmüş, bunu da çözebiliriz diyorum.

Son cümle olarak mesela hemen Hurşit Vekilimin önermesine geçelim. Orada aşırı hız yapıyorlar. Şu sistem uygulandığı zaman hız yapma imkânı yok, kesin denetime takılacak. Eğitim bilinçlendirmeyi kuvvetli yaptığımız zaman birçoğu üniversite öğrencisi, zengin çocuğu, kalıcı bilinç oluşturmamışız. Avrupa'da emniyet şeridini kullanan bir adamı trafik polisi götürdüğü zaman mahkemeye ayıplıyorlar "Aa, bu şerit kullanmış."

BAŞKAN – Ondan bahsediyorduk demin, girmeden önce.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Bizde göğsünü gere gere gidiyor "Ya benim, ne olmuş." Yani sanki esrar içmiş gibi burada, Türkiye'de götürmek gibi... Orada o muameleyi yapıyor, burada bunu yapmıyor. Bu yasal düzenlemeleri de Meclisin yapması da çok önemli. Burada bir çalışma olmuş, bundan dolayı da mutluyum. Söylediğimiz süreye de yaklaşık biraz belki geçmiş olabilir.

BAŞKAN – O da bizden kaynaklanıyor.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Sualleriniz olursa cevap veririm, teşekkür ediyorum.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum Mustafa Bey.

Yani, şimdi, en son göstermiş olduğunuz üç tane unsur vardı. Bu üç unsur trafik kazalarının önlenmesiyle alakalı. Üçü de birbiri kadar değerli, birbirini tamamlayan unsurlar ama ben normal hayatta şunu da görüyorum. Yani gerçekten trafik kurallarıyla alakalı yapılan denetimler çok önemli. Denetim olduğu sürece sürücüler ister istemez o denetimlerde biraz daha dikkatli davranma ihtiyacı hissediyor. Ama tabii, karşılaşmış olduğumuz, belki siz de çok karşılaşmışsınızdır, avukatlık mesleğini icra ederken Bafra ilçemizde, ben şöyle bir olayla karşılaştım hep anlatıyorum, çok uç bir olay olduğu için ve genellikle de bu her yerde böyle oluyor galiba: Trafik polisi arkadaşımızın bir tanesi bir denetleme yapıyor. İşin ilginç tabii, kendisine göre bir teknik geliştirmiş. Bakıyor içeride kravatlı, yanında eşisi olan, biraz daha böyle -çünkü ben biraz durdum orada, biraz tartışmamız da olmuştu- arabası düzgün olan varsa onları durduruyor. Nedir? Problem olmayacak, işte bütün evrakları tamam olabilecek, hız

yapmayacak... Hatta o tartışmamız sırasında bizim Alaçam ve Bafra arasında çok daha böyle garip arabalar geçtiği için, o eski tip araçlar. Hatta bir tanesine dedim ki: “Bunu niye durdurmuyorsun?” Yani mazotu böyle savurarak gidiyor araba yani kapısı paçası dökülmüş vaziyette, onu durdurmuyor, gözümüzün önünde geçiyor. Bu da bir şey aslında. Yani bu denetimi yapan arkadaşlarımızı, memurlarımızı da eğitmemiz gerekiyor. Yani mantığı şu galibe oradaki polis arkadaşımızın: Akşam bana sorduklarında “Kaç araç denetledin?” “100 araç denetledim, 150 araç denetledim.” “Kaç tane problem var?” “Hiç problem yok.” Çünkü eminim ki o aracı durdurduğunda problem olabileceğini biliyor ve sıkıntı yaşayacağını biliyor.

Yine mesleğimizi icra ederken bize gelen, büromuza birisi geldi. “Ya, akşam çok ilginç bir şey yaşadım.” dedi. Trafik polisi önce beni durdurdu. “Evraklarınız tamam mı, bir denetleme yapacağız, eğer bir sıkıntı varsa gidin yoksa denetleyelim sizi?” diye bana sordu diyor. Yani bu noktaya da biraz daha... Hem sürücüyü eğitmek hem de denetleyiciyi eğitmek, toplu olarak bu üç...

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – İşte, denetleyiciyi eğitiyorsunuz, bir ay sonra değişiyor. O düzenlemeyi muhakkak yapmamız lazım. Şu anda Meclis olarak biz trafik denetim birimini güçlendirirsek -10’uncu şurada da ilgili görmüştü- en büyük hizmeti yapmış oluruz.

BAŞKAN – Evet.

Teşekkür ediyorum, çok sağ olun.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – O arada bahsettiğim şeyleri de slaytlarda gösteriyorum hani interaktif uyarı sistemiyle hangi bilgileri vereceğiz, ben onu slaytlarda konuşma devam...

BAŞKAN – Geçen...

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Bakın, şimdi, Sayın Başkanım, bak, şurası acayip içler acısı bir durum. Şu karayollarının haritasında kaza kara noktaları var, bunlar kara noktası, arkadaş burada dikkat et. Ya, ne yapsın sürücü burada? İşte, bizim bu sistemde o noktaya araç geldiği an bir şekilde bir sistemle ben ona uyarı veriyorum. “Bak, burada kaza kara noktası vardır, tedbir al.”

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Dikkat et.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Dikkat et. Şimdi, orada Bağdat Caddesi kesin baştan sona kaza kara nokta.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Tam kara nokta.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Bugünkü sistemde bana bir günlük yetki verilsin, orada giden bütün araçların yüzde 100 denetimini sağlarım, bir kere daha o hatayı yapamaz çünkü sürücüyü memur arasında değil, “Ben kimin oğluyum, sen biliyor musun?” demeden direkt sisteme giriyor yaptığı hata. Şurada bak kaza kara noktaları var, bu uyarıyı veremiyor. Bir kaza oluyor, ikinci bir kaza daha oluyor, onu bildiremiyorum veya yol saatlerce kapanıyor. Şimdi, bunlar acayip ilginç noktalar. İşte, bugün, bak, ne kadar sistemler var, takografi var. En basiti, hiçbir şey yapamazsan, bir akıllı telefonda bütün bu uyarıları verecek sistemin var. Biz burada, tabii, şurada çalışabiliyor muyuz?

(Hatibin tablet bilgisayardan bir ses kaydı dinletmesi)

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Bak, burada uyarıyı veriyoruz biz. Bunu anında o geçen araçlara bir kısmını Süleyman Bey’le görüştük Kurban Bayramı’nda bir küçük teknoloji kullanıldı.

BAŞKAN – Güzel bir çalışma evet.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Mesela, buradaki herhangi bir aparatla onu veriyor sistem.

(Hatibin tablet bilgisayardan bir ses kaydı dinletmesi)

BAŞKAN – Özellikle, toplu taşıma araçlarında daha verimli olur.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Burada bak, otobüslerde bu ekranlar vasıtasıyla bildiriyoruz, kemerinizi bildiriyoruz uçaktaki gibi. Bunlar yani çok rahat yapılabilecek şeyler. Şu denetim sistemine bakın, mesela, hızdan bu kadar kişi hayatını kaybediyor.

(Hatibin tablet bilgisayardan bir ses kaydı dinletmesi)

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Birinci uyarıyı verdim, bir daha yapsa ikinci uyarıyı verebiliyorum, üçüncü de tebligat yapabilirim, polisle karşı karşıya getirebilirim.

(Hatibin tablet bilgisayardan bir ses kaydı dinletmesi)

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Uyarıyoruz, tuzak olmasın, vatandaşı tuzağa düşürmeyelim. Daha ne yapsın bu sistem size? Söyleyin değerli üyeler.

BAŞKAN – Toplu taşıma araçlarında mesela, eğer şoför hız sınırını aşmışsa bunu cama yansıtıp yani oradaki yolculara da bir otokontrol sağlama imkânı olabilir.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Bu baş slayta gelmiş oldum.

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum Sayın Mustafa Bey.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Bana soru yoksa, ben müsaade isteyebilir miyim.

BAŞKAN – Tabii ki. Eğer sorusu olan arkadaşlarımız varsa.

Biz çok teşekkür ediyoruz, çok çok sağ olun.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) - Benim ne kadar bir katkı olursa sizin bu önemli rapora...

BAŞKAN – Hurşit Bey’e de bir söz verelim, size teşekkür etmek istiyor.

FİKRİ DEMİREL (Yalova) - Hurşit Bey’e çok teşekkür edin. Ben Mustafa Hocamızı dinleyelim diye geçen toplantıda teklif ettim.

BAŞKAN – Evet, Fikri Bey’in aklına geldi.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Fikri Bey’le geçen hafta biz bir yolculuk yaptık, beni –sağ olsun- Yalova’dan buraya kendi arabasıyla getirdi. Şoförü hiçbir hız ihlali, kural hatası yapmadı.

FİKRİ DEMİREL (Yalova) - Yapıyoruz.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Yok yok, yapmadı. Otoyolda verilen toleranslar içerisindeydi. Hiç tedirgin olmadım. Bir de bu toplantıyı Fikri Bey haber verdi, teşekkür ederim.

BAŞKAN – Evet, Fikri Bey de Mustafa Bey’i dinleyelim diye geçen toplantıda bir teklifte bulundu, onu da...

FİKRİ DEMİREL (Yalova) - Yakınlarını kaybettiğini bildiğim için, bayağı uzun yıllardır bununla ilgili çalışmaları var.

BAŞKAN – Evet. Çok da güzel oldu, verimli oldu. Teşekkür ediyoruz Fikri Beyciğim.

FİKRİ DEMİREL (Yalova) – Teşekkür ediyoruz.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Kara yolu yolculuğunu da en fazla yapan vekil, Yalova’da havaalanı olmadığı için. Ben diyeceğim, yapmayalım...

BAŞKAN – Bizde de öyle, biz de Samsun’a hep karayoluyla gidip geliyoruz şey olsa da.

FİKRİ DEMİREL (Yalova) - Aşağı yukarı aynı kilometrelerde.

BAŞKAN – Değil mi? Aynı kilometrelerde.

Hurşit Bey, buyurun.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Ben de Sayın Ilıcalı’ya çok teşekkür ediyorum. Gerçekten burada trafik konusunda hem bu işin acısını yaşamış hem de bu değerli istatistikleri, bu değerli sunumu yapıyor, bu konuda kendisi uzman. Vermiş olduğu katkı için müteşekkirdim ifade etmek istiyorum.

Gerçekten, hele hele geçen haftadan sonra, en son yaptığımız toplantıdan sonra, özellikle İstanbul kamuoyunun -ben çok yakından takip ettim- konuya ne kadar duyarlı yaklaştığını, bu tür meselelerin kamuoyunda tartışılmasında ne kadar fayda olduğunu da kendi bölgemde de ulusal kamuoyunda da gördüm. Hatta Sayın Başkanla da paylaştım. İşte vermiş olduğumuz teklifin Azerbaycan’da dahi, Bakü’de dahi karşılık bulduğunu gördük. Demek ki mesele sadece Türkiye’nin Bağdat Caddesi’nin meselesi değil, yine aynı zamanda uluslararası kamuoyunun yakından takip ettiği bir mesele. Hatta, oradan iki milletvekili de biz de böyle bir kanun verelim diye...

Aslında biz bir kanun teklifi vermedik, şu anda bir trafik komisyonunda bunun altlığını yapmaya çalışıyoruz. Saygıdeğer hocamdan da inşallah bu süreçte yardım alacağız. Gerçekten çok kıymetli emekleri de var. Hatta, algı da şöyle oldu: Sanki böyle bir kanun teklifi verildi diye Bağdat Caddesi’nde, biz bunu konuştuktan, haber olduktan bir gün sonra ne yazık ki aynı noktada yine bir kaza oldu. Kazadan sonra basın mensupları bizi çağırdı, biz aynı kaza noktasında görüşme yaptık. Karşıdaki esnafın bir tanesi dedi ki: “Bu 100 metre karelik alanda benim bildiğim bu üçüncü, dördüncü kaza.” Sanki böyle bir kanun teklifi varmış, geçerliymiş ve müspet bulunmuş gibi de aynen Sayın Ilıcalı’nın ifade ettiği gibi sürücülerde, esnafta yani bu kanun teklifi gelmiş, arabamız altımızdan alınmasın gibi bir denetime yakalanmış gibi de duyarlılık oluştu.

Şimdi, tabii, bu işin kanuni altyapısı farklı. Meclisin çeşitli çalışma yöntemleri var, yasama, denetleme ve bu tür komisyonlarda gibi eğer bu Komisyon bu şekilde yine ciddiye alıp yine devam ettirerek Kıymetli Hocamızın da katkılarıyla beraber bunu, bu önerileri bir kanun teklifi olarak getirmekte fayda olacağını ben düşünüyorum.

Tabii, burada...

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Esas bir tane, çok özür dileyerek...

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Tabii.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – O kadar önemli bir yere...

BAŞKAN – Mustafa Bey, bir basabilerseniz kayıtlara girmesi açısından.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Ya şimdi, Karayolu Yüksek Güvenliği Kurulu var -buradaki arkadaşlar biliyor- o, Başbakanın başkanlığında toplanıyor, çok seyrek. Mesela daha o durum duruyor, değişmedi, o toplantının gündemine bu Meclisin şeyi gelirse acayip bir mesafe alır.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Ben aynen sizin gibi düşünüyorum. Şimdi, tabii, bizim her toplantıda da farklı bir... Hocam genelleri söylemişti, teknolojik imkânların en iyi şekilde kullanılması, eğitim bilinçlendirilmesi, farkındalık, idari, yasal düzenlemeler gibi. Genel tarifi yapmış, bunun altını doldurmak, her bir toplantıda farklı bir teklif de getirip bunu en azından burada tartışıp... Kamuoyunun da bunu tartışması çok çok önemli, mesela benim yine geçen haftadan bu hafta aklıma gelen işte eğitim diyoruz. Sayın Hocam, Bağdat Caddesi’nde kaza yapanların büyük oranı üniversite...

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – O değil, o eğitim değil.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Aynen sizin diyeceğinizi söyleyeceğim. Eğitim, üniversite eğitimi alması, yüksek lisans eğitimi alması, doktora eğitimi alması değil, trafik eğitimini alması gerekir.

BAŞKAN – Tabii, tabii, eğitim derken zaten onu kastetmiyoruz yani o sizin ikinci söylediğinizi kastediyoruz.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Trafik eğitimini alması gerekiyor.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Trafik adabı, trafik kültürü, trafik eğitimi.

BAŞKAN – Saygı eğitimi alması gerekir galiba yani insanın birbirine saygı eğitimi.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Trafik kurullarında başka birinin hayatını tehlikeye attığını bilmesi gerekiyor.

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Bir emniyet şeridini kullanan bir adamın kırmızı ışık ihlal etmemesi mümkün müdür, ihlal etmemesi?

BAŞKAN – Çünkü bizim şimdi bakıyorsunuz, lise eğitim düzeyi, artı üniversite eğitim düzeyi artı ama bakıyorsunuz yine yüzde 90 sürücü hatası.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Tabii, hocamın dediği gibi inovasyonların, algoritmaların mutlaka denetlemede artırılması lazım. Bu eğitimi, trafik eğitimini alanlara -bu toplantıdaki benim teklifim şahsım adına- kasko veya trafik sigortalarında bir indirim yapılmasına mesela gündeme gelebilir. Çünkü vatandaş buradaki eğitimi aldığı takdirde bu eğitim hem içselleşir hem özelleştirir hem de kaskodan bir indirim alacağını bilirse belki kendisine de bir teşvik yapılabileceğini düşünüyorum. Yerinde keşfin de mutlaka yararlı olacağını düşünüyorum çünkü orada esnafımız, vatandaşımız, özellikle buradan Hocamın istatistiklerinde görüldü, hiç alakası, ilgisi olmayan günahsız yaya gidiyor. Geçen hafta...

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Benim annem, babam yaya geçidinden geçerken çarptı öldürdü adam.

PROF. DR. NEBİ SÜMER – 1.100 kişi, 1.100 yaya ölüyor.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Kurallara uyan, trafikte seyir hâlinde olmayan...

MUSTAFA ILICALI (Erzurum) – Nebi Hocam, bir ay sonraya eklersek...

PROF. DR. NEBİ SÜMER – İstanbul’un geneli için söyleyemiyorum ama tabii, onun rakamları var, bekliyoruz. En riskli olanından, dezavantajlı olanlar yani çocuklar, başta yaşlılar, hiç günahsız olanlar ölüyorlar ve kadınlar en çok.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Sayın Hocam, trafikte biraz önce Hocam istatistik olarak da verdi, alkollü araç kullananların biz sadece ehliyetini mi alıyoruz, mesela araçlarını trafikten men edemiyor muyuz?

PROF. DR. NEBİ SÜMER – Türkiye’de şimdi oralara girecek miyiz bilmiyorum ama bu trafikte psikoteknik değerlendirme var, yeni yasal düzenlemeler var, 4 tane madde var, uzar ama yapıyoruz aslında ama Mustafa Hocam çok güzel özetledi. Denetlemede çağdaş yöntemleri uyguluyoruz. Bunun raporları var burada fakat bir şeyi söyleyeyim sıramı almadan müsaade ederseniz.

BAŞKAN – Estağfurullah, buyurun.

PROF. DR. NEBİ SÜMER – Şimdi, bu Mustafa Hoca’nın son söylediği ve sizin belirttiğiniz niye eğitimler konusu, çok kritik çünkü trafik ihlallerinin ahlaki, vicdani yükü yok, bunu çok konuşuyoruz psikolojide biz yani bir başka suç işlediğinde utanç, suçluluk duyan insan trafik ihlalinde duymuyor. Bu suçluyu yarattığımız durumda, kamuda ancak etkili olabilir. Öyleyse eğitimin bunu içermesi lazım, diğer türlü örgün eğitimde bu olamıyor. Bunun ayrıntılı dokümanları var, zamanı geldiğinde konuşacağım.

BAŞKAN – Bu geçenki toplantımız başlamadan önce de anlatmıştım, işte Japonya’da bir sistem kurmuşlar dediğimiz gibi, bu sistemde aşırı hız yapan plaka numarası, adını, soyadını yazıyor, orada bir nevi teşhir ediyor onu. Ama bizde ne kadar utanç oluşturulabilir yani bizde acaba denebilir mi, o tabelaya ismimizi yazdırdık...

PROF. DR. NEBİ SÜMER – Hızıyla gurur duyduğunu anlatıyor yani bakın tam tersi.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Bunu uyanıklık olarak görüyor hatta bir kazanç olarak görüyor. Hocamın ifade ettiği gibi herkesin denetlendiğini bilmesi lazım, takip edildiğini bilmesi lazım trafikte.

Ben tekrar Komisyona, Kıymetli Hocama, arkadaşlara da ben de çok teşekkür ediyorum. Güzel yol alıyoruz, inşallah devam ederiz. Bunu da kanun ve yasa teklifi olarak da inşallah Meclisin önüne getiririz.

BAŞKAN – İnşallah.

Çok teşekkür ediyoruz biz de çok sağ olun, ayaklarınıza sağlık, çok çok teşekkür ederiz.

HURŞİT YILDIRIM (İstanbul) – Biz müsaade isteyelim Hocamla.

BAŞKAN – Tabii ki, çok teşekkür ederiz katılımınızdan dolayı, verdiğiniz bilgilerden dolayı hassaten çok teşekkür ediyoruz.

Evet, üçüncü olarak değerli katılımcımız, Ulaştırma Bakanlığı Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğünden Mühendis Sayın Mehmet Erdem Atılgan.

Evet, Mehmet Bey, buyurun.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI KARAYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TEMSİLCİSİ MEHMET ERDEM ATILGAN – Sayın Başkanım, sayın hocamızın, sayın milletvekillimizin söylediği her şeye katılıyoruz.

Şimdi, onu tabii, bütün konuşulacak birçok şeyi söylediği için ben başka şeylere değinmek istiyorum. Şimdi, öncelikle bu sene Trafikte Saygı Yılı ilan edilmişti, onu belirteyim. Şimdi, burada davranış psikolojisi çok önemli. Yani trafikteki sürücülerin şöyle bir şeyi var, hani siz şeyden bahsettiniz ya -ismini- onu Türkiye’de belki de övünçten ismini yazdırdım şeklinde bahsedecek sürücüler var. Şimdi, burada eğitimden bahsedildi. Trafik eğitim, trafik kültürü, trafikte saygı, trafik adabı veya işte trafik ahlakı ancak davranış psikolojisinin tespit edilmesiyle veya bu davranış psikolojisi neden insanlar böyle davranıyor, bunu tespit etmekle ancak düzeltilebilir, yoksa bizim mevcut eğitim sistemimizdeki -beyefendinin de dediği gibi- özgün eğitim şeklinde işte, hız sınırı şudur veya işte yaya geçidinde şöyle dikkat edilir gibi kural eğitimleriyle bunu gerçekleştirmek çok zor görünüyor. O yüzden benim önemli olarak, öncelikli olarak üzerinde durduğum şey, özellikle üniversitelerde trafik psikolojisi konusunda mutlaka özel çalışmalar yapılmalı ve bu da ilgili birimlerle mutlaka paylaşılmalı ve ona göre bir eğitim sistemi düzenlenmeli. Bu yapılmadığı sürece mevcut biz de mesela trafikte sorumluluk hareketi kapsamında birçok eğitim veriyoruz sürücülere olsun, öğrencilere olsun fakat bu belli bir miktar bilgi artışını sağlıyor fakat ahlaki olarak ben işte trafikte iyi gitmeliyim, işte insanlara saygılı olmalıyım gibi bir etki yaratmıyor. Yani bunu yaratması için hem küçüklükten itibaren insanları eğitirken bu tip şeylere önem verilmesi lazım. Bizim insanımız genelde bir musibet bin nasihatten önde gelir şeyini uyguluyor yani bir trafik kazası geçirdiği zaman anlıyor yani “Trafik kazası geçirdim, dikkat etmem lazım.” O noktaya gelene kadar hep aynı davranıyor, öyle bir sıkıntı var.

BAŞKAN – Bana bir şey olmaz.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI KARAYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TEMSİLCİSİ MEHMET ERDEM ATILGAN – Mesela bir toplantıda şey söylenmişti: Otobüste yer verdiğimiz yaşlı kişiye trafikte neden bağıryoruz, bu gündeme gelmişti mesela, bir kişi onu söylemişti. Gerçekten de otobüste yer verdiğimiz kişiye trafikte niye bağıralım, bu önemli bir şey. Psikolojiyi etkileyen bu. Yani, Türk kültüründe nedir? Yaşlıya yer ver, yaşlının elinden öp, bu önemli ya hani insan düşünüyor, diyor ki hani ben yaşlıya yer veriyorum ama niye trafikte bağıryorum acaba, bunun gibi.

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

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

Bir de araç-arac haberleşmesi, araç-yol haberleşmesi, akıllı ulaşım sistemlerinin tam anlamıyla kullanılması, elektronik denetim sistemlerinin tam olarak kullanılması çok önemli ölçüde trafik kazalarını azaltacaktır. Bu da önemli bir altyapı yatırımı gerektiriyor. Yani şu anda, mesela “eCall” yani acil bir durumda elektronik arama gündemde araçlarda. Bütün araçlarda bu yok, yeni araçlarda var. İşte, bu tip yeni güncel şeyler var. Mesela, hocamız, araca monte edilen sistem vasıtasıyla araç yol haberleşmesini sağlayan bir sistem gösterdi. Bunlar çok önemli. Bir de denetimden sorumlu birimlerin yapısal değişimi de önemli. Gerçekten, şimdiye kadar, eğer bu böyle gitmiyorsa mutlaka müdahale edilmesi lazım.

BAŞKAN – Mustafa Bey’in bize göstermiş olduğu slayttan gördüğümüz, artarak devam ediyor.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI KARAYOLU DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TEMSİLCİSİ MEHMET ERDEM ATILGAN – Evet.

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

BAŞKAN – Çok teşekkür ederiz Mehmet Bey verdiğiniz bilgiler için.

Şimdi, 4’üncü sırada Sayın Hocamı yazmışlar, Nebi Bey’i ama Nebi Bey, sizi sona bırakalım çünkü işin psikolojik boyutu biraz daha şey değil mi? İşin psikolojik kısmı biraz daha önemli olduğu için en son bir toparlayalım sizinle.

Şimdi, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Sayın Cemal Tamer Altunay’a söz veriyorum.

KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ BAŞDENETÇİSİ İHSAN MEMİŞ – Sayın Başkanım, biz de konuşma yapmak istiyoruz.

BAŞKAN - Tabii ki.

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ CEMAL TAMER ALTUNAY – Ben de sizleri saygıyla selamlıyorum.

Çok teşekkürler böyle bir konuda hassasiyet gösterildiği için. Hurşit Bey’e de tabii çok teşekkür ediyoruz.

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği 1959 yılında kuruldu, o zamandan beri çalışmalarımız sürüyor. Tabii, eski kuşak... Ben daha sonradan katılmış biriyim. Çeşitli uzmanlarımız var bünyemizde, hem Yönetim Kurulunda hem üyelerimiz içinde. Üniversitede kara yolu konusunda eğitim veren uzmanlarımız da var -kent içinde cadde düzenlemelerine kadar varan- onun dışında psikoloji alanında eğitim veren üyelerimiz. Ben iletişimden sorumluyum dernekte.

Şimdi, konu kent içi trafik olduğu için, Bağdat Caddesi özelinde uzmanlarımız size ulaşan bir metin hazırladı. İsterseniz çok kısaca aktarayım ben. İki ana başlık altında toplandı önerilerimiz. Biri altyapı önlemleri; bunları “mühendislik” ve “trafiği sakinleştirme” diye geçiriyoruz. İkincisi de “denetleme önlemleri”. Bizde zaten -Mustafa Hocam da dile getirdi, sizler de belirtiyorsunuz- yüksek hız en baştaki temel sorun. Onun arkasında tabii pek çok psikolojik etken ve başka şeyler yatıyor. Altyapı önlemleri bazında önerilerimiz, bir, şerit genişliklerinin düzenlenmesi. Çünkü 110, 120 kilometre/saat hıza izin verilen otoyollarda şerit genişliği 3,5 ila 3,75 metre arasında ancak 50 kilometre/saat hız yapılmasına izin verilen kent içi yollardaki genişlikler ise 2,75 ila 3 metre arasında oluyor. Bağdat Caddesi’nin yol tasarımının ise hatalı olduğunu düşünüyoruz. Siz belirttiniz, mesela, kazalarda, bu istatistiklere yansıyan şeylerde insan unsuru hep öne çıkıyor fakat o kazanın neden gerçekleştiğine baktığımızda, mesela arkasında altyapı, yolun hatalı olması, eksik işaretleme, sinyalizasyon eksikleri gibi benzeri bir sürü şeyler de rol oynayabiliyor. Bunlar ama denetim sırasında tam anlamıyla yansımayabiliyor tutanaklara. Dolayısıyla Bağdat Caddesi’nin yol tasarımının hatalı olduğunu düşünüyoruz. 3 şeritlik yolda kaldırımlar arası 11 ila 11,5 metre arası uygulanmış. “Bunun en fazla 9,5 metre olması gerekir.” diyor uzmanlarımız. Yine, bir yoldaki şerit genişliği ile yapılabilen hız doğru orantılı. Geniş şerit daha yüksek hıza olanak tanıyor. Dolayısıyla taşıt yoğunluğunun çok olduğu zamanlarda dahi aralarda oluşabilecek boşluklarda geniş şeritler sürücülerini hızla teşvik ediyor ve sürücülerin algılamaları dışındaki hız artışları ve kazalar meydana geliyor. Gündüz veya gece yolun تنها olduğu zamanlarda ise bu risk daha da büyüyor ki Bağdat Caddesi’nde gece unsurunu da görüyoruz. Caddenin yol genişliği daraltılmalı diyoruz biz. Caddede zaten oluşmuş olan yol kenarı otoparkları için cep düzenlemeleri yapılabilir. Böylece taşıtlar gerçek 3 şeritte, 9 metre yani, düşük hızda seyrederler.

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

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

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

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

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

İkinci ana başlığımız yani tüm bu altyapı başlıklarının arkasından denetleme önlemlerine ilişkin önerilerimiz var. Hız sınırlaması: Kent içi hız politikasından ayrı olarak caddede düşük hız uygulaması yapılabilir. Hız sınırının 20 kilometre/saat seviyesine kadar düşürülmesi mümkün Bağdat Caddesi'nde. Zaten asıl trafik yoğunluğu da var bir yandan ama gece saatleri tabii daha çok şey.

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

Yine, tüm bunların paralelinde başka bir çalışma yapmak lazım. Tabii, siz keşfe gideceksiniz.

BAŞKAN – Evet.

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ CEMAL TAMER ALTUNAY – Yani, bir, tüm bu paralel caddeler, sokaklar, bağlantı noktalarına baktığımızda -Kadıköy merkezli olarak bakarsak Bağdat Caddesi'ne- burada geçmişe yönelik ölümlü kazaların raporlanması, onların analizi. Yine, saptanacak kavşaklarda haftanın günlerine, günün saatlerine göre taşıt sayımı yapılması ki bu uygulanan bir şey, sizler de biliyorsunuz. Trafik yoğunluğu yaratabilen merkezleşmenin incelenmesi yani AVM'ler, hastaneler, iş yeri ve benzeri gibi. Buralarda da trafiğin iki yönlü hâle dönüştürülmesi bile düşünülebilir diyoruz. Hatta bu iki yönlü hâle gidiş-geliş şeklinde dönüştürülürse ortada oluşacak bir refüj, bölünme özellikle kaza riskini düşürebilir. Yani bu da dikkate alınabilir tüm bu çalışmalar yapılırken.

Bizim genel olarak bu konudaki düşünce ve önerilerimiz bunlar, bunları sunmak istedik.

BAŞKAN – Cemal Bey, çok teşekkür ederiz.

Siz "buradaki işaretler" deyince, Hac farızasını yerine getirmek için bu yaz Arabistan'a gittiğimde yolda şöyle bir şey gördüm -hani uygulanabilir mi diye söylüyorum- belki gideniniz varsa görmüştür: Bunlar şeritlerin olduğu yerleri normal şeritlerle değil yani -biz nasıl beyaza boyuyoruz, sarıya boyuyoruz- boya şeklinde değil yuvarlak, böyle çok pürüzsüz bir şey yapıştırmışlar şeritlere ve bu şeritler birbirine paralel bir şekilde değil, şu şekilde duruyor mesela. Yani araç şeritten şeride -tabii onlar çok düz yollar olduğu için- iki şerit arasında yol değiştirirken ister istemez aracın içerisindeki konfor bir değişiyor ve dolayısıyla hız yapmayı biraz engelliyor. Yani uygulanabilir mi, bilemiyorum. Çok farklı bir şey, bizim o kullanmış olduğumuz o tırtıklı malzemeden farklı. Yani aracı böyle çok etkilemiyor. Böyle çok pürüzsüz, yapıştırmışlar, çakmamışlar da onu.

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ CEMAL TAMER ALTUNAY – İlginç.

BAŞKAN – Hatta, baktım, ben onu cam zannettim ilk etapta. Çok pürüzsüz, şöyle pürüzsüz bir şey fakat tümsek şeklinde. İster istemez araç azıcık şeridi değiştirdiği anda..

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ CEMAL TAMER ALTUNAY – Size fark ettiriyor.

BAŞKAN – Uygulanabilir yani mantıklı, hatta fotoğraflarını da çektim, bir dahaki şeyde paylaşıyoruz burada.

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ CEMAL TAMER ALTUNAY – İlginç.

BAŞKAN – Cemal Bey, çok teşekkür ediyoruz.

TÜRKİYE TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ CEMAL TAMER ALTUNAY – Sağ olun.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, şimdi, Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği Başkanetçisi Sayın İhsan Memiş Bey.

İhsan Bey, buyurun.

KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ BAŞDENETÇİSİ İHSAN MEMİŞ – Sayın Başkan, sayın misafirler; hepinize saygılar sunuyorum.

Gerçekten, böyle bir toplantı Türkiye için, can ve mal güvenliği için çok çok önemli.

Ben biraz rahatsızlık geçirmiştım, ameliyat olmuştım ama buna rağmen bu kent içi trafiğini gerçekten biz çok önemseydiğimizden dolayı bu toplantıya katılma için sağlık şartlarımı da elverdiği ölçüde zorladım ve geldim.

Çok çok teşekkür ediyorum. Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneğinin bugün 18 ilde şubesi var. Çok iyi bir kütüphanesi var, bunu vurgulamak istiyorum. Araştırma yapmak isteyenler, ihtisas yapmak isteyenler, yüksek lisans ve doktora yapmak isteyenler dahi bizim kütüphanemize başvuruyorlar. Yerli-yabancı bütün kaynaklar var. Dünya Sağlık Örgütü dâhil, Almanya ve Avrupa'nın bütün kaynakları var, İTÜ kaynakları, kara yolları, emniyet, 500'e yakın doktora ve yüksek lisans tezi de dâhil hepsi var. Şimdi, böyle bir şeyde böyle bir kütüphanenin desteğiyle de biz gerçekten çok şeyler yapmak istiyoruz. Ancak Türkiye'nin genel politikasında -Sayın Mustafa Hocamızın da bahsettiği gibi- zor ilerlemeyi gösteriyoruz yani kolay çözümden değil de zor çözümden sanki yanayız. Yani gayretimiz zannedersiniz zor çözümden, zor ilerlemeden, hep böyle itmeyle gidiyor. Kamu otoritesi tabii ki bunun lokomotif olması lazım ama kamu otoritesinin sürekli müdür değiştirmesi, daire başkanı değiştirmesi, genel müdür değiştirmesi, ihtisaslaşmaması Türkiye'nin en büyük sorunu. Çünkü aradığımız insanları bir ay sonra bulamıyorsunuz, yeni gelen sıfırdan başlıyor.

Şimdi, ben Sayın Mustafa Ilıcalı Hocamızın ve Sayın Hurşit Bey'in konuşmalarına ilaveten, olayda, onların da konuştuğu konularda benim konuşacağım da vardı ama ben değişik perspektiften de bakıyorum, alternatif olarak, Türkiye'nin çok eksikliğini de görüyorum. Bu eksikliğini görmemizde yabancı ülkelerdeki araştırmaları da bildiğimden dolayı bu beni gerçekten bir vatandaş olarak, bir sivil toplum kuruluşu temsilcisi olarak ve Türkiye'de bu kadar iyi bir eğitim almamıza rağmen her gün, yirmi dört saat yaşadığımız riskten dolayı çok da üzüyor yani. Her gün yirmi dört saat biz risk yaşıyoruz.

Değerli Hocamız Mustafa Ilıcalı'nın da açıklamaları var, onlar elbette, yüzde yüz desteklenmesi lazım gelen hususlar. Ancak diğer yönüyle de şöyle bakmak lazım: Bizim 81 ilde büyükşehir belediyelerimiz veya il belediyelerimiz var ama il belediyelerimizin ve büyükşehir belediyelerimizin kanunlarda trafik ile ilgili çözümlerde, kent içi trafik ile ilgili çözümlerde gerçekten çok çok güzel maddeleri var, çok güzel çözümleri var, çok güzel hükümleri var ama maalesef Türkiye'de ulaştırma ana bilim dallarında dahi, büyükşehir belediyelerinin ulaştırma ana bilim dallarında dahi ulaştırma mühendisi yok, trafik mühendisi yok, trafik ile ilgili teknisyenler yok. Şimdi, böyle olunca, siz zaten kenti sıradan insanlara teslim ediyorsunuz yani trafik anlamında sıradan insanlara teslim ediyorsunuz veya eğitimi o konuda olmayan insanlara teslim ediyorsunuz. Bunların çalışmalarının hiçbir kente faydası da maalesef olmuyor, daha çok da eskilerin deyimiyle hercümerç oluyor.

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

kazalarında. Bir de otopark kavgasından ölenler var, bunlar bunun içine dâhil değil. Bunların da ilave olması lazım çünkü otopark kavgası, adı üstünde otopark kavgası, o da bir trafik. Artı, şehirlerarası yollarda veya şehir içinde trafikte “magandalar” denen bir zümre türediği için insanlara “Biraz ileri git.” veya “Geri git.” veya işte “Kaşını kaldırdın, gözünü kaldırdın.” diye, sinyalden veya kornadan çekip insanları tabancayla vuruyorlar. Bunlar da bir trafik kazası. Normal cinayete bunlar sokuluyor. Otopark kavgalarındaki ölümler de normal cinayete sokuluyor. Şimdi, olaya bu açıdan da daha çok bakmak lazım, daha çok açılım yapmak lazım. Otopark konusunda kamu otoritesinin binalarına bakıyorsun hiçbirisinin otoparkı yok, hastanelerin otoparkı yok; belediyelerin otoparkı yok, tapu, vergi dairelerinin otoparkı yok. Pekî, vatandaş özel sektörler... İşte, AVM’lerde biraz otoparklar gelişti ama eski binaların yerine yapılan yeni binalara bakıyorsun, müteahhitler otoparkı otopark kanununa göre, otopark yönetmeliğine göre yapıyorlar ancak 20 daireli, 30 daireli yerin otoparkını bakıyorsun ya kahve yapmış, ya kiraathane yapmış ya pastane yapmış, müteahhit cezasını ödüyor ama belediye demiyor ki: “Kardeşim, sen bunun cezasını ödedin ama bu cezayı ödemen otoparkın olmamasını meşrulaştırmıyor. Sen bunu yine ödeyeceksin ama şu otoparkı da yapacaksın.” 20 hane insan nereye aracını park edecek? En büyük sorunlardan birisi, yerel yönetimlerin yani belediyelerin otopark yapmaması, otoparkları uygulamaya koymaması, projede var ama uygulamada yok. Pekî, senede 1 milyon aracın Türkiye’de trafiğe girdiğini düşünecek olursanız bunlar nereye park edecekler? Bu bakımdan da otopark konusu Türkiye’nin en önemli konusu, Türkiye bu konuda yaslanmış durumda ve günde de ortalama 2 insanın canına mal oluyor. En değerli insanlardan mesela halter millî takımının antrenörü bile İstanbul’da bunun yüzünden öldürüldü ve onun oğlu da öldürüldü yani. Şimdi, benim bu aklıma gelen ilk örnek ama bunlar çoğaltılabilir. 6 maddede özetledim.

Diğer bir madde, Karayolları Trafik Kanunu’nun 100’üncü maddesi var, hız sınırlarını orada belirtiyor. Ancak Değerli Başkanım, değerli katılımcılar; şimdi, Ankara’yı düşünelim, Ankara’da ben sokak sayısını saymadım ama caddeleri biliyorum, sokak sayısının da belki binlerce olduğunu biliyorum ama sokaklarda hız sınırının ne olduğu kanunda yok, yönetmelikte yok. Yönetmelikte olmayınca, kanunda olmayınca sokakta 100 kilometre hız yapan bir delikanlıyı düşünün veya alkollü bir insanı düşünün... Ben, aynı zamanda, Ankara adli yargıda yeminli sulh ve ceza bilirkişiliği yapıyorum trafik konusunda, bize dosyalar geliyor ve ara sokakta hız yapıyor. Bazı yerlerde, çok çok nadir anlamda, 30 kilometre hız levhası görebilirsiniz sokak başlarında ama diyelim ki Ankara’da 5 bin tane sokak varsa bunun ancak 500 tanesinde vardır bu, diğerlerinde yok; kanunda da yok, yönetmeliğinde de yok. Şimdi, hâkim nasıl karar verecek; kanunda yok, yönetmeliğinde yok? Sokaklarda 30 kilometre sınırı mutlak ve mutlak yönetmelikte, kanunda yerinin olması lazım ve mutlaka da buradaki sokak girişine ve çıkışına bu 30 kilometre azami süratin konulması lazım, azami. Ama bu olmadığı sürece hem mahkemeler tıkanıyor hem vatandaş da bilmiyor hem de işine gelen maganda takımı veya hız yapmak isteyen gençler anlamında önünü almak mümkün değil.

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

Bir diğer husus değerli katılımcılar, Sayın Başkanım; Türkiye’de şu da var: Şehir plancılığı burada devreye giriyor. Benim ihtisasım ve yüksek lisansım da kentleşme olduğundan dolayı konuya şey yapıyorum. Mesela, Ankara başkent, kuzey-güney, doğu-batı aksında bir tane caddemiz var, iki tane yan caddemiz var sağlı sollu ama bir trafik kazasında bizim ana arter yani Avrupa standardında ana arter caddelerimiz yok. Bir tanesi kapandı mı Ankara felç oluyor. Geçenlerde, 29 Ekimde kapandı Dikmen

Caddesi ve Ulus'a kadar her şey yerinde kaldı, herkes evinde oturmak zorunda kaldı, çıkamadı. Şimdi, şehir plancıları olarak, yerel yönetimler olarak ana arterleri çoğalttığımız zaman trafik oldukça rahatlar. Bu anlamda, kent trafiğinin de rahatlaması lazım ve güvenli olması lazım.

Diğer bir boyut, sürücü belgesi ve sürücü belgesi konusunda ben ömrümce, yaşı 70, "Devlete hakkımı helal ediyor musun?" deseniz, bu alanda helal etmiyorum, Türkiye Cumhuriyeti'ne adam yetiştirme anlamında hakkımı helal etmiyorum. Niye etmiyorum? Geçende Diyarbakır'da bir haber vardı, NTV'de bir haber vardı, diyor ki: "Binlerce adam sürücü belgesi sınavına girdi, sahte sürücü belgesi aldı, o şebeke yakalandı." Güzel de şimdiye kadar yüz binlerce alındı, yüz binlerce sahte sürücü belgesi alındı. Değerli katılımcılar, biz 2010 yılında biz bir istatistik yaptık, internet üzerinden istatistik yaptık, 10 soru sorduk, aktif araç kullanan insanlara sorduk. Üçte 1'i trafik kurallarını unutmuş, diğer üçte 1'i yüzde 60 falan hatırlıyor, diğer üçte 1'i de geçer not alıyor, pekiyi değil de yüzde 80, yüzde 90 biliyor. Ama Millî Eğitim Bakanlığı en iyi parayı alıyor. Millî Eğitim Bakanlığı en iyi parayı almasına rağmen... Hepimiz Ankara'da yaşıyoruz, ülkemizi seviyorum ben, bir insanın ölmemesi için büyük çaba sarf ediyorum ben, aile olarak da çaba sarf ediyoruz, sivil toplum olarak da çaba sarf ediyoruz. Şimdi, sürücü belgesi alıyor, ben gözlemliyorum, ben de bunun içindeyim; sürücü belgesini alan insan bir hafta sonra kırmızıda geçiyor. Ya, sürücü belgesi devlet teminatı olarak sana veriliyor ama bir hafta sonra kırmızıda geçiyor. Bakıyorsun, bir hafta sonra aynı adam veya başka biri alkol alıp araç kullanıyor veya şehir içinde 150 kilometre hız yapıyor. Mesela, Ankara'da, ben yaşıyorum, halk otobüsü pik saatleri içerisinde 100 kilometre hız yapıyor ve bu insanlar da kıdemli şoför, hani, cahil adam değil, tecrübesiz adam değil. Ama Millî Eğitim Bakanlığının şunu yapması lazım, devlet anlamında: Kaliteli sürücü yetiştirmesi lazım, sürücü belgesi değil, kaliteli sürücü yetiştirmesi lazım. Uluslararası Yol Federasyonunun çok güzel bir sloganı var, diyor ki: "Kaliteli yol, kaliteli dünya." Bizim de sloganımız, kaliteli sürücülerden başlaması lazım. Yani sürücü belgesini alan insan bir hafta sonra kırmızıda geçiyorsa Millî Eğitim Bakanlığının yakasına yapışmamız lazım. Daha bir hafta oldu, alan adam nasıl kırmızıda geçer, alkollü araç kullanır, emniyet kemerini takmadan araç kullanır. Ben âcizane şunu da söylemek istiyorum: Ankara'da ben araç kullanıyorum, en çok bilen insandan en az bilen insana kadar sağ ve sol sinyal veren kalmadı artık, çok çok nadir ama ben veriyorum, kendim veriyorum. Ama sağ ve sol sinyali dahi vermeyen insanların hepsine bakıyorsun, otuz yıllık araç kullananlar, kırk yıllık araç kullananlar, yirmi yıllık araç kullananlar. Hâl böyle olunca bizim beynimizi tekrar, Millî Eğitim Bakanlığı anlamında, daha çok kaliteli insan yetiştirmeye odaklandırmamız lazım. Bugün sürücü belgelerinden alınan ücretler 1.500 liradan aşağı değil ama yetiştirdiğin insanlar kırmızıda geçiyorsa, alkol alıyorsa, emniyet kemerini takmıyorsa veya şunu yapıyorsa, bunu yapıyorsa onu orada sorgulamak lazım. Bizim en kaliteli sürücüyü yetiştirmemiz lazım. İskandinav ülkelerinde trafikte sıfır ölüm için mücadele ediyorlar, sıfır ölüm için proje üretiyorlar. Biz neden bunları yapmayalım? Biz onlardan çok daha zekiyiz, çok daha sorumluyuz, çok daha duyarlı insanlarız ve birbirimizi de çok seviyoruz biz. Avrupa gibi bireysel yaşamıyoruz biz, daha çok toplumsuymuz, daha çok seviyoruz birbirimizi. Bu bakımdan da kaliteli sürücü yetiştirmek anlamında daha çok çaba sarf etmemiz lazım. Sayın Ilıcalı "yüzde 90 sürücü" dedi, isterseniz bütün yollarınızı otoban yapın, bütün yollarınızı bilmem ne yapın, kaliteli sürücü bulamadığımız müddetçe bu sorunları çözmek mümkün değil. Çözüm kaliteli sürücüde diye ben arz etmek istiyorum.

Değerli konuklarımız, Sayın Başkanımız; beşinci konu çok çok önemli bir konu; trafikte ilk yardım. Şimdi, bir sürücünün sürücü belgesi alması programında ilk yardım eğitimi iki saat verilir ama o teoriktir. Türkiye'nin her yerine bakın, kaza oldu, başkası kaza yaptı veya siz kaza yaptınız veya bir başkası size geldi, çarptı; herkes elini cebine sokar, ambulansa telefon açar, ölen ölür, kalan sağlar bizimdir. İşte, annesine, babasına dua eder, "Anne, baba dayan; oğlum, kızım, eşim dayan, ambulans gelecek." Ambulansı arar, iki arar, üç arar, dört arar, beş arar. Ama uygulamalı ilk yardımı 16 saat

Türk Kızılâyı bunu veriyor, Sağlık Bakanlığı da verebilir. Araç kullanan her insanın mutlaka hayat kurtarma bilgisini uygulamalı olarak alması lazım. Bizim 7.532 insanımız bu ülkede şehit oluyorsa, gerçekten, trafik kazası şehidi de sayılır, kendi kusurundan da, ondan da, bundan da diye ayırt etmek mümkün değil ama inanın, yüzde 50'sini kurtarabiliriz, yüzde 50'sini hayata kavuşturabiliriz. Çünkü bir ambulansın olay yerine gelme süresi en hızlı yedi dakikada, sekiz dakikada, o da kent içinde olursa ama şehirler arasında olursa bu süre otuz dakikayı buluyor, o zaman da orta yaralı insanlarımız bile eks oluyor. Bu da muazzam bir insan kaybının ve yollarda insan kaybının devamını da sağlıyor. Bu konuyu da ben önemle arz etmek istiyorum bilginize.

Altıncı madde de çok önemli; üniversiteli gençlerimiz. Bizim yüzlerce üniversitemiz oldu, her ilde üniversitemiz var, maşallah artıyor da sayıları bunların, mutlu oluyoruz ama kaliteli olmasını da çok çok arzu ediyoruz, o başka. Vakıf üniversiteleri de yani hemen hemen 200 tane üniversitemiz oldu. Her üniversitede binlerce, on binlerce üniversite genci okuyor 18, 19, 20, 21 yaşlarında ama üniversite gençlerinin trafik kazalarında ölümlerini biz her sene için hesapladık, 300'e yakın üniversite genci trafik kazalarında ölüyor. Niye ölüyor? Hız yapmaktan kaynaklanarak ölüyor, alkol alıp ondan ölüyor veya kız arkadaşına hava atmak için yarış yapıyor, ondan ölüyor. Böyle olunca, bizim üniversite sınavlarında gerçekten...

Sayın Ilıcalı da söyledi, biz de defalarca YÖK'e yazı yazdık, dedik ki: Hiç olmazsa mesela hız, alkol, emniyet kemeri veya kış lastiği gibi can güvenliğini öne alan en azından -100 tane soru mu soruyorsunuz 6 tane soruyu ÖSYM bundan sonra... Arkadaş, kıyamet kopmaz yani bu da bir bilgi hem de insanın ömür boyu kullanacağı bir bilgi. Kendi canı, hanımının canı, babasının canı, annesinin canı, kızının, oğlunun, komşusunun canı; can taşıyan bir insanın bunları bilmesi lazım. Senede, bizim saptamamız, 300'e yakın üniversite genci bu yollarda ölüyor. Geçen sene Van Yüzüncü Yıl Üniversitesinde meydana gelmişti, 7 üniversite öğrencisinin cenaze namazını rektör kılıyor, ne kadar üzücü, ne kadar üzücü. Şahsen ben bunları görünce inanınız ki bir hafta, üç gün, beş gün bunlar rüyalarım giriyor ve ben kendim şok yaşıyorum yani üzüntümden şok yaşıyorum. Bu üniversite gençlerinin can güvenliği için çözüm yok değil ama üniversite sınavlarında 6 tane de can güvenliğini koruyan soru sorun, her seferinde de değiştirin. Bunların amacı, o insanların can güvenliğidir. O insanın sürücü can güvenliğini korursan o annesini de korur, babasını da korur, komşusunu da korur, eşini de korur diye düşünüyorum.

Ben biraz heyecanlı anlattım, kusura bakmayın.

Teşekkür ediyorum beni dinlediğiniz için.

BAŞKAN – İhsan Bey, biz teşekkür ederiz bu geniş bilgi için, sağ olun; ağzınıza sağlık, çok çok teşekkür ediyoruz.

Değerli hazırun, Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Sayın Vedat Tuncer.

Vedat Bey, buyurun.

KARAYOLU TRAFİK ve YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ VEDAT TUNCER – Teşekkür ederim.

Hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Efendim, bütün konuşmacılar konuyu birçok yönleriyle ele aldı, konunun birçok yönlerini ifade ettiler. Ben de burada akla gelmeyen veya burada söylenemeyen birkaç konuya müsaade ederseniz değinmek istiyorum.

Şimdi, kazaların sebeplerinden bir tanesi aşırı hız, bu gerçek ama İstanbul Bağdat Caddesi'yle ilgili olarak söyleyecek olursak burada trafik yoğunluğu da çok fazla, hız yapmak mümkün değil, trafik yoğunluğu fazla. O hâlde, çözümlerden bir tanesi bu trafik yoğunluğunu azaltabilmek olmalı. Nasıl

azaltacağız? Eskiden, benim öğrenciliğimden hatırladığım kadarıyla o yol üzerinde bir banliyö treni vardı, Tuzla'ya kadar uzanırdı ama bu yol üç dört senedir zannediyorum yapım çalışmalarının uzaması nedeniyle açılmadı. Eğer bunun açılması konusunda hızlandırma olursa veya alternatif bir başka konu, çözüm önerilebilirse yoğunluk azaltılabilir yani demir yolu toplu taşımaları mutlaka o hatta hizmete sokmamız lazım, hem de büyük yoğunlukta sokmamız lazım. Bunun yanında, tramvay hattı konulabilir, bu da yok orada. İstanbul'da deniz yoluyla ilgili taşımalarda da sadece karşıdan karşıya, boğazın iki yanı arasında bir taşıma var ama aynı Anadolu Yakası'nda ilçeler arasında veya Avrupa Yakası'nda ilçeler arasında seyreden gemilerimiz yok. Deniz yolu taşımacılığı da devreye girerse bu bölgedeki yoğunluk kesinlikle azaltılabilir, bunu arz etmek istiyorum.

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

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

Sabit noktaya koyamazsak, araç içerisinde, araçla birlikte devriye hizmeti yaparak jandarma ve polis kara yolu üzerinde denetim yapmak mecburiyetindedir ama maalesef bu da yıllardan beri terk edildi. Sebep? Elektronik denetim sistemleri konu, kameralar konu, radarlar konu, ondan sonra polis ve jandarma yollardan çekildi. Yani, bizim insanımız da polisi gördüğü zaman birazcık yavaşlıyor korkusundan, jandarmayı gördüğü zaman duraksıyor ama bunlar olmadığı zaman da hıza devam ediyor.

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

Yetiştirilme konusu, eğitim konularında da çok farklı. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün trafik mevzuatı, trafikle ilgili okullarında göstermiş oldukları trafik ders kitapları -affedersiniz- boyum boyunca ama Jandarma Genel Komutanlığındaki şu kadar. Jandarma Genel Komutanlığının trafik hizmetleriyle ilgili bir okulu yok. Kara Kuvvetlerinin bir ulaştırma okulu var Genelkurmay'a bağlı ama orada bir harp zamanında genel ulaştırma konuları, taşıma, lojistik konuları işleniyor. Peki, jandarmanın

trafik hizmetleri nerede öğreniliyor? Hiçbir yerde. Kim öğretiyor? Ancak derslerde üç beş saatlik dersle. Kendi kendilerini zaman içerisinde yetiştirebilirlerse yetiştirmeye çalışıyorlar, yetiştiremezlerse zaten fırsat kalmıyor, iki sene sonra, üç sene sonra bir başka göreve atanıyor. Özellikle il jandarma komutanlıklarında ve daha büyük bölge komutanlıklarında -ki bir kısmı kalktı- trafikle ilgili yetiştirilmiş subay mevcudu yeterli değildir. Bu kadar.

Arz ederim.

BAŞKAN – Çok teşekkür ederiz, çok sağ olun Vedat Bey.

Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Uzman Usta Öğretici Sayın Kaya Başçuhadar Bey.

Buyurun.

KARAYOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU ÜYESİ
UZMAN USTA ÖĞRETİCİ KAYA BAŞÇUHADAR – Ben de teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Değinilmesi gereken konulara bütün konuşmacılar değindiler. Bu “sivil denetim” dediğimiz fahri trafik müfettişlerinin daha etkin bir şekilde görev yapmalarını sağlama açısından sayıları artmasına rağmen, maalesef ilk yıllara göre 4 kat daha düşüş yaşanmakta. Nedeni, yazdıkları ceza tespit tutanaklarını elektronik ortamda gönderme işlemleri çok basit olmasına rağmen hâlâ çözüme kavuşturulmadı, bir gerçek. Fahri trafik müfettişlerinin yazdıkları bu ceza tespit tutanaklarını yedi gün içerisinde polise teslim etmeleri gerekiyor. Tabii, yaz kış polisi her yerde bulmak mümkün olmuyor. Yani Ankara’dan örnek verecek olursak ya Kızılay’a veya Ulus’a gitmemiz gerekiyor ki sabit trafik polisi bulabilelim. Şimdi, bunu teslim ederken de bazı sıkıntılar oluyor yani tam pik saat dediğimiz saatte denk geliyor, polisi meşgul ediyoruz. O açıdan eğer bunlar, bu ceza tespit tutanakları elektronik ortamda gönderilirse yani il emniyet müdürlüğünün web sitesinden böyle bir şey ayarlanabilirse son derece faydalı olur, son derece yararlı olur diye düşünüyorum.

Saygılar sunuyorum.

BAŞKAN – Çok teşekkür ederiz Sayın Kaya.

Şimdi de son olarak, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Psikoloji Bölümünden Sayın Profesör Doktor Nebi Sümer Hocamız, buyurun.

PROF. DR. NEBİ SÜMER – Çok teşekkür ediyorum Sayın Başkan.

Ben de önce, gerçekten gönülden teşekkür ediyorum başta bu öneriyi sunan Sayın Hurşit Yıldırım Vekilimize ve sizlere özeniniz için çünkü çok hayati bir konu gerçekten bu, kanıksadığımız için konuşmuyoruz rakamları, biraz önce Mustafa Hocam çok güzel verdi. Yıllardır ben bu işin içerisindeyim, benim alanım, trafik ulaşım psikolojisinde çalışırım. Yıllardır çalıştık yetkililerle, yirmi yıldır dokümanlar ürettik. Örneğin, Birleşmiş Milletlerin bir kuralı vardır, orada kural şudur: Bir kaza olduğunda kazaya karışanlar bir ay takip edilir, bir ayın sonucundaki rakamlar işlenirdi. Bunu Türkiye yıllarca yapmadı uyarılarımıza rağmen, nihayet 2016 yılında yaptı.

Ama ben rakamları çıkardım arkadaşlarımla, doktora öğrencilerimle. Örneğin, yayınların bir tanesinden, onunla başlayayım. Bizim resmî rakamlara göre 2010 yılındaki toplam ölü sayımız, kaybettiğimiz kişi 4.045, oysa gerçek rakam 8.758. Bunu tek tek çıkardık. Bunun istatistiğini biliyoruz, yöntemi var, tahmin hesaplarımız var. Bu sayılar 8 bin ile 10 bin arasında değişiyor. Yani gerçek rakama baktığımızdaki risk çok yüksek ve bu risk Avrupa’nın 4 katı oranında. Son yıllarda iyileşme var, bunların da rakamlarını tek tek çıkardık. Son yıllarda özellikle bölünmüş yollar, diğer işlemler nedeniyle yüzde 35’e yakın ölümde bir azalma var ama kaza sayısında, yaralı sayısında artış hızla devam ediyor, ortalama 250 bin yaralı, 1,1 milyon kaza yılda. 50 bin kişi iş gücünden kaybolarak yaralı kalıyor ve bunların büyük çoğunluğu genç insanlar. Bunların ailelerine, toplumda ocağa

düşen ateşi düşündüğünüzde inanılmaz, belki de terörden daha öncelikli bir sorun ama kanıksandığı için konuşulmuyor, ancak işte, böyle farkında olan bir vekilimiz, bir kişi bir öneri sunarsa gündeme gelebiliyor, büyük kaza olursa ancak konuşabiliyoruz. Bu öncelikli bir sosyal epidemimiz, sorunumuz, böyle bakılması gerekiyor, bunu söyleyeyim.

Bunun dışında ben, şimdi zamanımız yok ama size Türkçe yayınların bir kısmını sonra vereceğim. Emniyet Genel Müdürlüğünde Mustafa Hocadan önce danışman olarak çalıştım, orada iki yıl boyunca Türkiye'nin ayrıntılı istatistiğini çıkardım. Onlarla ilgili bir kitabı vereyim ama ayrıntılı kitap hâlâ Emniyet Genel Müdürlüğünün sayfasında PDF duruyor, 81 ilimizin kaza istatistikleri var. Bunlar yılda, kilometreye göre ve araç sayısına göre düzeltilmesi gerekiyor, yaptık onları da, bir gösterge oluşturduk fakat bunları anlatamıyoruz. Yıllarca çalıştığımız bazı şeyler başarılı yalnız, onu söyleyeyim, bir tanesi benim çok uğraştığım aday sürücülüktü. Yani biraz önce bahsettiğimiz bir kaliteli sürücü olması için ilk aldığında uygulamalı güvenlik önlemini öğrenmesi gerekiyordu. Batı ülkeleri ehliyeti iki yıl geçici veriyor, iki yıl içerisinde belli sayıda kaza yapmazsa kalıcı oluyordu. Nihayet bunu kabul etti Türkiye, aday sürücülüğü ama maalesef, bir yıla düşürdü bu süreyi. Bir yıl yeterli değil çünkü altı aydan sonra aktif sürücü olmaya başlıyor. Bu ayrıntıya girmeyeceğim ama önce size şunu söyleyeyim, bakın, bu çok önemli bir nokta: Trafik güvenliğinin bir felsefesi ve anlayışı vardır, kent içini konuşuyoruz özellikle şimdi burada, kent içi, Bağdat Caddesi önünde, olay şu: Trafikte akışkanlık ile güvenlik arasında bir denge kurulur. Trafik kent içi olduğunda denge güvenlik yanındadır, akışkanlık değildir. Kesintisiz yol yapıyorum anlayışı aslında gelişmişlik göstermesine rağmen risk artar. Bakın, Ankara'da 4 ana arterde her bir yol eklediğimizde o yollarda ölen yaya sayısı artmıştır, rakamları var, yayınları var burada, 25 kişi öldü, yaya çünkü yayanın karşıdan karşıya geçme süresini artırırken aracın hızını artırıyorsunuz, en tehlikeli karşılaştırmaya getiriyorsunuz. Öncelik güvenliktedir. Şimdi, öncelik eğer akışkanlıkta olursa siz yola aracın içinden bakarsınız, öncelik güvenlikte olursa yayanın gözünden bakarsanız. Bakın, Bağdat Caddesi'nin kendi içindeki öncelik yayadır yani "yaya öncelikli yol" kavramıdır, bütün ülkeler bunu böyle çözmüştür, bu kavrama başlamamız lazım, yeni bir tanım şimdi, ben bu işin literatürünün içindeyim. Şimdi, biz bütün dünyadaki trafik psikologları bir araya gelerek kent içindeki ihlallerin adını değiştirdik, buna biz "saldırgan sürücülük" diyoruz artık. Normalde yaptığınız hız sınırını aşma, yakın takip, hatalı sollama, ihlal, bunun yeni adı "saldırgan sürücülük"tür yani bu ihlal değildir artık. Nedir saldırı sürücülüğü? Birinci nedeni, tabii, hız, 71'i hızdan kaynaklanıyor, kesinlikle hızdır. İkincisi, yaya önceliğini tanınamamaktadır çünkü yollar sanki araç için yapılmış gibi düşünülüyor. Yollar öncelikle yayanındır, sonra araçındır kentte; bu kural birinci kuraldır. Üniversite içerisinde, kampüste hâlâ öğrenci geçerken aracı bekliyorsa büyük ayıptır, dünyada yok bu. Öğrenci geçer, yaya, ondan sonra araç geçer yani önce insandır, sonra araçlıdır çünkü avantajlı olan araçlıdır, avantajsız olan, dezavantajlı olan insandır. Buna uyulması gerekiyor ve bu saldırı sürücülüğün ne olduğunu biz biliyoruz, bunun kuralları var. Bu anlayışı da kabul etmemek gerekiyor. Bu, şunun için önemli çünkü baştan konuştuk, ben bunu çok anlatırım, dünyada da böyle, bize ait bir olay değil bu, trafikte işlenen ihlallerde kasıt aranmadığı için herkes bunu kasıtsız yapılmış bir iş diye düşünüyor ve hukukta cezası verilmiyor. Bakın, şu hikâyeyi yaşad Türkiye, hâkim ve savcılara, kendilerine ve milletvekillerine ceza yazılmasını diye bir kural çıkarıldı biliyorsunuz, bu çok tartışıldı yani kabul edilemeyecek bir şeydi bu, bu olacak bir şey değil. Yani bir ihlali biri yaptığında doğru, biri yaptığında ceza yazmıyoruz. Bunları yaşad Türkiye ve hâlâ 2 tane vaka dışında, bir tanesi Ankara'dır, hakimlerimiz çok ölümlü ve kasıt açık olan durumlarda bile onlara ceza veremiyorlar. İşte, 8 Dışişleri mensubunun Ankara'da öldüğü, 8 kişinin öldüğü kazada nihayet bir tane yürekli hâkim "Bu, kasıt." dedi ve sekiz yılla cezalandırabildi ama çıkıyor tekrar. İşte, ünlülerin çocuklarını görüyorsunuz, çıkıyorlar dışarıya. Bağdat Caddesi'nde oldu bu olay da yani orada oturan -Vekilim koymuş, sağ olsun- çiçekçiyi 4 metre girip öldürdü ve çıktı tekrar. Şimdi, bu kamu vicdanı burada... Siz trafikte ihlali ahlaki, vicdani olarak görmezseniz, bunun şakasını yaparsanız olacak olay bu. Kastettiğim şey, toplum olarak bunu söylüyorum, trafik kültüründe, trafik

psikolojisi, önce suçluluk duygusuyla bu ihlallerin arkasındaki psikolojinin araştırılması lazım. Biz bundan önce bunun temelini oluşturduk, istatistiklerini, rakamlarını biliyoruz. Önlemler bakın şurada. Ben size bunları arz edeceğim birazdan ama isterseniz bunların sunumlarını daha ayrıntılı verebilirim.

Benim için de hem bir akademik çalışma hem de bir insani konu, iki nedenle... Ben de annemi, babamı trafik kazasında kaybettim 1984 yılında ve alanımı buna dönüştürdüm kısmen ve zamanımın yüzde 50'sini buna ayırıyorum çünkü ben bir kişiyi kurtarsak bile onların şeyine dua okumak kadar kıymetli bir şeydir, annem, babam için, hep böyle çalıştım.

Bakın, yıllar önce hesabını yaptık çünkü benim bir alanım da istatistik. Ortalama hızı 7 kilometre düşürürseniz Türkiye'de ve emniyet kemeri kullanımını şehir içi ve şehir dışı ortalama 81'e çıkarırsanız hiçbir yatırım yapmadan ölümleri tam yüzde 50 azaltıyorsunuz, rakamı net bunun yani 150 kilometreyle giden 143 gidecek, 100'le giden 93'le gidecek ve hâlâ emniyet kemeri kullanımı şehir içlerinde yüzde 41-50 arasında değişiyor -geçen sene yapıldı biliyorsunuz, bizim bölümden bir arkadaşımız yaptı Türkiye'nin bütününde- şehirler arası yolda daha 76'ya yeni ulaştık, bunun Avrupa ortalaması 88. Güvenlik konularında düzenleme olması gerekiyor mutlaka.

Şimdi çok zamanımız yok, benim alanım olduğu için ne kadarını söyleyeceğimi bilemiyorum ama zamanınızı almamak için kısa keseceğim. Şimdi, kent içinde biraz önce bahsedildi, kabul edilen şey "sıfır vizyon" diye bir politika var artık biliyorsunuz yani kent içinde bir kişi bile ölse bunun sorumluluğu kamudur anlayışı var artık. Yani "Ne yaptık da ben bu düzenlemeyi yapamadım da bunu öldürdüm." diye düşünmesi gerekiyor, bu sıfır vizyona göre hareket etmek gerekiyor biliyorsunuz, eğer bunu yapamazsak geliştiremeyiz.

Ben Mustafa Hoca'nın önerdiği önlemlere katılıyorum ama bunların ayrıntılarının alınması lazım, siz de bir tanesinden bahsettiniz. Bunları bir kere, artık tartışmaya bile gerek yok, tüm dünyanın geldiği birinci önlem nedir? Kesinlikle elektronik denetleme çünkü denetlemede -bakın, size bu konuda da bir makalemi sunacağım, Türkçe olanları, denetleme ilkeleri konusunda yazdığımız- en önemli kural şudur, istisnasız olmasıdır yani ihlal ettiğinde yakalanacağına yüzde yüz inanan insanlar kesinlikle kurala uyuyorlar. Bu artık mümkün yeni teknolojiyle. Bunun mutlaka şehir içine kurulması lazım. Şehir içinde -biraz önce siz gayet güzel anlattınız- akışkanlığı güvence altına almak için dar olması lazım yolun, oysa biz şehir içi yolların genişliğini şehir dışıyla aynı yapıyoruz, yani teknik yolu var. Sizin Arabistan'dan gösterdiğiniz örnek Avustralya'da çıkmış bir psikolojik uygulamadır. Bunlar yeni algılarla, şeylerle yolda biz buranın uyarıcı dediğimiz farklı yöntemle riskli olduğunu ya da cezaya yakın olduğunu gösteren kural koyabiliriz. Yeni uygulandı, sadece algıyla aslında tümsek olmadığı hâlde çizgiyi üç boyutlu tümsek gibi gösteriyorsunuz, herkes uyuyor; üzerinden geçerken araba hiç hareket etmiyor, tekrar yine orada uyuyor çünkü bu psikolojiktir. 30 kilometre levhalarının kritik yerlerde ebadının yüzde 50 büyütülmesi gerekiyor, bunlar psikolojik taktikler. Niye? 30 yazısı hep aynı şekilde gelirken büyüdüğünde "Nasıl oluyor?" diye insanlar düşünüyor. Bunun bir sürü yöntemiyle biz bunu yapabiliriz. Dolayısıyla Komisyonun şunu yapması lazım: Elektronik denetleme, psikolojik müdahale ve bunun için gerekli yasal düzenlemenin ayrıntılarını mutlaka ve mutlaka uzmanların yapması gerekiyor. Sizler ya da bu işte çalışmayan insanlar vicdanen iyi insanlar olduğunuz için, ülkeyi sevdiğiniz için gidiyorsunuz ama bunun arkasında bir bilim var, bir birikim var ve bu insanlara... Türkiye'de bunlar var. Bunların görüşüne bakmadan hepsini katmamız gerekiyor bunun içine çünkü bu bizim bir gerçekten millî meselemiz.

FİKRİ DEMİREL (Yalova) – Hocam, bundan öncekileri de bilim adamlarıyla, şunlar bunlarla görüşülerek yapıldı yani.

PROF. DR. NEBİ SÜMER – Ama uygulanmadı bir kısmı. Bakın, şimdi, 2017’de değiştirirken Trafik Kanunu’nu kaç kez öneride bulunduk, kaç kez gittik. Şimdi, oralara girmek istemiyorum ama bizim geleceğimiz yer bir yere kadar geliyor. Eğer sizler buna önem verirsiniz devam edebiliyor çünkü biz duvara toslayıp... Ben yirmi sene konuştum stajyer sürücülük diye, aday sürücülük diye, daha geçen yıl yasalasabildi bu, oysa yirmi senedir biz biliyorduk bunu. Yani aşamıyoruz belli sınırları. ODTÜ’de öğretim üyesi olmam da bana göre bir sınır, risk oldu burada çünkü ODTÜ’den pek sorulmuyor bu, bu şekilde. Başkanım, açıkça bunu da söyleyeyim.

Burada hakikaten millî mesele, bunun bir siyaseti yok; bu, gerçekten, kim yaparsa büyük sevap işleyeceği bir konu ve Türkiye geldiği ekonomik seviyeyle de birikimle de bunu yapabilir. Ben şunları yapmayalım istiyorum: Bir, kültürü suçlamayalım, onu çok yanlış buluyorum. “Bizim insanımız işte böyledir.” Böyle bir şey yok, doğru kuralı koyarsak, doğru uygulamaları yaparsak insanımızın dünyanın diğeriyle arasında hiçbir farkı yok, hatta daha iyi bir şekilde buna uyar ve yaparlar. Ama ne olduğunu, tek tek bunları çıkarmamız lazım.

Son olarak, birkaç tane temel konuyu söyleyeyim. Şimdi, biraz önce bahsetti, işte, yol öfkesi, bu magandalar ve diğer konular. Ciddi bir konu. Ben bir öğrencime bir yıl saydırdım, 2015 yılında, sırf trafik kavgasından ölen 13 insan bulduk İstanbul’da. Annesinin, babasının gözü önünde okula giderken geçme, yol verme kavgasıyla ölen. Yani trafik kültürü ülke kültürünün bir parçasıdır. Şimdi, şehir içi yollarda yetkiyi mutlaka ve mutlaka sorumlulukla beraber belediyeye vermek zorundasınız. Dünya böyle yapmış. Bağdat Caddesi’nin güvenliğinin oradaki yerel belediyeden sorulması gerekiyor ve belediye bir insan öldüğünde sorumlu tutulması gerekiyor. O zaman bakın sorun tam çözülüyor burada. Çünkü Emniyet Genel Müdürlüğü’nün genel denetleme ilkeleri şehir içindeki özel denetime uygun değil, hem yasal mevzuatı yok hem de onu bilmiyor, uzmanlığı yok. Dolayısıyla belediyelerin şu anda trafik daireleri var biliyorsunuz ama uzman çalışmıyor; bu daireler belediye içerisindeki güvenlikten sorumlu kılınmalı ve onlar sorumlu tutulmalı. Bağdat Caddesi’nin hem fizikî altyapısı olarak -girmiyorum- hem de güvenlik altyapısı uzman inceledikten sonra şunları göreceğiz: Şimdi, hakikaten niye araç orada bir kere? Kent içinde öncelik yayanınsa niye toplu ulaşım yok? Niye o yolun ortasında bir ince raylı metro sistemi, tren sistemi -çok güzel söylendi- kurulmadı? Bunun sorumlusudur aslında kazaların yapılmasında çünkü başkentte yok bu. Artık şimdi, 21 milyon oldu, gerçekten de 2030 yılında 30 milyona yaklaşacağız, hâlâ azdır, hâlâ 4 kişiye 1 araç düşüyor, Avrupa ortalaması 1,8’dir. Biz de ortalama gelir 20 bin olduğunda 33 milyona ulaşacağız, o zaman hiç çıkamazsınız. Bakın, ta, bu Meclis kavşağının o alt geçidini yaparken o zaman da Sayın Gökçek Başkandı, dedik ki: “Orada alt geçit yaparak akışkanlığı çözemezsiniz, iki yıl sonra yine tıkanır orası.” Ve hakikaten öyle oldu. Oraya araç getirmemektir sonunda çünkü kent içine araç gelmez, metro gelir, toplu ulaşım gelir. Hem araç gelsin hem güvenlik dersiniz olmaz, araçla gelen öfkelenir çünkü gidemiyor işine, akışkanlık ister, yaya da güvenlik ister, yol yürümek ister. Orta çözümü bulmak için çağdaş kentlerde olan toplu ulaşım ve yaya öncelikli güvenliğe göre düzenlemeniz ve bunun da sorumluluğunu mutlaka belediyeye vermemiz gerekiyor. Yani davul birinin elinde, tokmak birinin elinde olmaz. Şu anda sistem öyle ve parçalanmış, anlattınız. Bunların hepsi çok konuşuldu aslında trafik güvenliği konferanslarında, yıllarca sunduk. Ben hakikaten size teşekkür ediyorum. Bunu daha ciddi olarak yürütüyorsunuz. Bu bir kanuna dönüştüğünde elimizden ne gelir ise yapalım tek tek, yerinde incelemeniz çok yerinde, Başkanın da görüşünü almamız lazım ama bu palyatif olmasın.

BAŞKAN – Tabii ki.

PROF. DR. NEBİ SÜMER – Palyatiften kastettiğim şu: Bir sene yoğun denetimle Bağdat Caddesi’ni kurtarabiliriz ama geleceğini kurtaramayız yani anlayışı, felsefeyi, temel düzenlemeyi yapmazsak kurtaramayız. Yani insan faktörü, eğitimidir ama kesinlikle bu, yaygın örgün eğitim değildir, bunu hep konuştuk; bu, vicdan, ahlak eğitimi ve bu eğitimin de uygulamalı yöntemleri var.

Nasıl suçluluk yaratılır konusunda eğitim var, bunları hep anlattık. Şimdi, biz buna önem vererek 2011 yılında -ben çok uğraştım- Türkiye'nin ilk trafik ve ulaşım psikolojisi yüksek lisans programını kurduk, şu anda doktora programını açtık. Bunlar daha yaygınlaştırılmalı, üniversitelerde, diğer alanlarda bunlar verilmeli çünkü temel bir ihtiyaç bu. Fakat her şeye de olumsuz bakmayalım, bir de geldik, yani Türkiye birikime ulaştı, Emniyet Genel Müdürlüğü aslında yıllardır bu konuda çok iyi işler de yaptılar, bir uzman birikti. Ben yıllarca emniyet müdürlerine eğitime gittim, orada gördüm ama şu var: Orada çok anlatıldı, trafik şubesindekiler uzman değil, yüzde 25'i de eskortta çalışıyor. Yani bir bakan bir kente geldiğinde bütün trafik polislerini alıyorlar eskortta veriyorlar. Yani güvenlik önemli değil orada, geçebilirsiniz... Bu kendilerinin ifadesi, yüzde 25'i evrakta ve eskortta çalışıyor yani bu alan öncelikli olması gerekir. Yani oradaki uzmanlarla bunun yapılması lazım.

Ben şimdi parçalı konuştum yani ayrıntılı isterseniz rapor hâlinde de bunları verebilirim.

BAŞKAN – Evet, lütfen.

PROF. DR. NEBİ SÜMER – Ben size sadece son yayınları sunuyorum burada. İki tane büyük raporumuz da hâlâ orada, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmet Dairesine girerseniz... Biri çok kalın, il raporu var, İstanbul özellikle var orada, dokümanları da var, onları da belirtiyim. Bu saatte daha fazla zamanınızı almayayım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Çok teşekkür ederiz Sayın Hocam.

Sayın Vekilim, Fikri Bey, sorunuz var mıdır, bir şey demek ister misiniz?

Buyurun.

FİKRİ DEMİREL (Yalova) – Soru değil de bir teşekkür edelim.

BAŞKAN – Tabii ki.

Buyurun.

FİKRİ DEMİREL (Yalova) – Ben de hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Hoş geldiniz, teşekkür ediyoruz verdiğiniz bilgiler için.

Tabii, eğitim her şeyin başı da bu gibi konulara sıra geldiği zaman sadece eğitimle olmadığını hepimiz gördük, görüyoruz. Bir gün Yalova'da Almanya'dan gelen bir delikanlı bir hata yapmıştı, dedim ki: “Sen bunu Almanya'da yapabilir misin?” “Nasıl yapacağım?” dedi. “Burada yapıyorsun da Almanya'da niye yapamıyorsun?” diye sordum, dedi ki: “Orada bu işin affı yok.” Şimdi, ben tabii şimdi çok kaliteli şoförüm ama hız yapmayı da seviyorum misal, yani kaliteli şoför olmam beni hız yapmaktan veya o hevesimden alıkoymuyor ama iyi şoför yetiştirmek öncelikli. Ben şuna inanıyorum: Bir kere, denetim şart ve sıkı denetim, cezai müeyyide, artı, sahiplenmeme. Şimdi, yurt dışında hep soruyoruz, baba bile oğlunu bir trafik ihlali yaptığı zaman, bir kırmızı ışıktan geçtiği zaman ihbar ediyor ve ağır bir şekilde de cezası geliyor ama biz oğlumuz, kızımız veya bir yakınımızı trafik polisi durdurduğu zaman hemen bizi arıyor oradan “Vekilim, nasılsın?”, “İyiyim.” “Beni şimdi polis durdurdu.”, “Ee, niye durdurdu?”, “Ya, işte, falan filan, bak, polise veriyorum.” Biz de işte, alıyoruz o telefonu icabında, soruyoruz polise “Nedir?”, “Ya işte, kırmızı ışık...”, “Ya, bir şey olmamış işte, kaza bela olmamış, affet bu seferlik.” falan.

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

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

Dolayısıyla verdiğiniz bilgiler için, geldiğiniz için ben de teşekkür ediyorum. Sağ olun.

BAŞKAN – Çok teşekkür ederim Fikri Bey.

Evet, Değerli Vekilim, değerli katılımcılar; bugün toplantımızın sonuna gelmiş bulunuyoruz. Katılımınızdan dolayı, verdiğiniz bilgilerden dolayı, ilginiz ve alakanızdan dolayı hassaten çok teşekkür ediyorum. Gerçekten çok verimli, önemli bilgileri biz şu anda topladık. İnşallah bunları da Komisyon olarak derleyeceğiz, toparlayacağız ve takipçisi de olacağız.

Sayın Hocam, detaylı rapor vermek isterseniz tabii ki biz onu sizden seve seve alırız.

Toplantımızın da başında ifade ettiğim gibi değerli hazırun, biz burada yetkili olan arkadaşlarımızı dinledik. Tabii ki bir de olayı yerinde görmek açısından, bu soyut bilgilerin yerinde değerlendirilmesi açısından önümüzdeki günlerde İstanbul'da, mahallinde bir değerlendirme ve keşif de yapmayı düşünüyoruz. Bununla ilgili bilgiler arz edilecektir.

Gösterdiğiniz sabırdan dolayı...

KARA YOLU TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ DERNEĞİ BAŞDENETÇİSİ İHSAN MEMİŞ – Başkanım, biz de konuşmamızı rapor hâlinde size takdim edeceğiz.

BAŞKAN – Tabii ki, çok memnun oluruz.

Katılımınızdan dolayı, ilginizden dolayı, özverinizden dolayı da hassaten tekrar teşekkür ediyorum.

Hepinize iyi günler diliyorum. Sağ olun, var olun.

Kapanma Saati: 17.03

