

# TRAFİK HİZMETLERİNDE YEREL YÖNETİMLERİN ROLÜ

**Rafet ÇEVİKBAŞ**

*Prof. Dr., Kırıkkale Üniversitesi*

**Fatih Hakan DOĞAN**

*Yüksek Lisans Öğrencisi, Kırıkkale Üniversitesi*

## ÖZET

Bu çalışmanın amacı Türkiye’de trafik hizmetleri sunumunun genel işleyişi ve bu işleyiş içinde yerel yönetimlere verilen görevlerin neler olduğu belirtilerek, trafik hizmetlerinin yerel yönetimlere devri konusunda hangi adımların atılması gerektiği konusunda, ekonomik, sosyal, siyasal ve hukuksal açıdan çözüm yolları geliştirilmeye çalışılmıştır. Yine bu bağlamda kamu hizmetlerinde etkinlik ve verimlilik prensibine dayanılarak, globalleşen dünya sistemleri karşısında trafik hizmetlerinin yerel yönetimlere devrine ilişkin diğer ülkelerdeki uygulamalar göz önüne alınarak çözüm önerileri ortaya konmaya çalışılmıştır.

**Anahtar kelimeler:** Trafik, Yerel Yönetimler, Belediye, Trafik Hizmetleri, Yerel Yönetim Reformu, Etkinlik ve Verimlilik.

**Jel Kod:** Z00

## **ROLE OF LOCAL GOVERNMENT IN TRAFFIC SERVICES**

### **ABSTRACT**

The purpose of the overall functioning of presentations traffic services in Turkey this study, indicating that it is functioning in what the tasks given to local governments, on the transfer to local governments of the traffic service which was about the need to take steps, economic, social, political and legal aspects of possible solutions are trying to develop. Again, in this context, based on the principles of effectiveness and efficiency of public services, applications in other countries for the transfer to local governments in the face of a globalized world traffic services system has tried to put forward solutions in mind.

**Key Words:** Traffic, Local Government, Municipal Traffic Services, Local Government Reform, Efficiency and Productivity.

**Jel Classification:** Z00

## **Giriş**

Trafik tüm canlıların araçlı veya araçsız olarak karayolu üzerindeki hareketlerinden doğmuştur. Toplumların gelişmesi sonucu, kentteki nüfus sayısının artması, sanayileşme, ulaşım ve iletişimin artması, trafik sorunlarının ortaya çıkmasında temel etkenler olmuştur. Tüm bu etkenlerin doğurduğu ve beraberinde getirdiği sorunlar insan hayatında çok önemli değişikliklere neden olmuş ve bu sorunlar içinden çıkılmaz bir hal almıştır. Trafik sadece içerisinde canlı ve araçların akışının yönlendirildiği yollar sistemi değil, aynı zamanda toplum bireylerinin bir başka biçimde etkileşim içinde bulunmasıdır. Trafik denilince aklımıza taşıtlar gelir. Fakat trafik, sadece taşıtlardan ibaret değildir. İnsanlar ve hayvanlar da trafiği oluşturan aktörler içinde yer almaktadır.

Motorlu araçlar, icat edildiğinden beri insan yaşamında yer edinmiş ve sundukları faydalardan dolayı gittikçe artan bir öneme sahip olmuştur. Yük ve insan taşımacılığını daha hızlı ve daha verimli bir şekilde gerçekleştirdiği için, toplumların ekonomik ve sosyal gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. Ancak artan bu faydalarına rağmen motorlu araçlar kullanımının artması sonucunda, karayolları ve araç trafiğinin olduğu her alanda, can ve mal kaybını da beraberinde getirmiştir. Türkiye de trafik hizmetlerini bir bütüncü bir yaklaşım içerisinde koordine edecek bir kurum diğer gelişmiş ülkelerde olduğu gibi bulunmamaktadır. Türkiye’de trafik hizmetleri; eğitim ve mühendislik hizmetleri, trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi ile ilgili kuruluşlar olarak parçalı bir yapıdadır. Bu yapı içerisinde sorumluluğun çok çeşitli sektörler ve kurumlar arasında bölünmüş olduğu görülmektedir. Oysa trafik sistemleri karmaşık sistemlerdir ve bu sistemlerin yönetimi kapsayıcı bir program ve bu programa dayalı stratejiler gerektirmektedir.

Yerel yönetimlerin trafik ile ilgili hizmetleri sadece mühendislik hizmetleri ile sınırlı kalmaktadır. Halbuki günümüzde yerleşme ile birlikte, çoğu gelişmiş ülkelerde hizmetlerin sunulmasında yerel yönetimlere ağırlık verilmektedir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda belediyelere görev, yetki ve sorumluluklar verilmiş ancak denetim ve kaynak belediyelerden esirgenmiştir. Bugün Türkiye’de şehir içi trafik hizmetleri dendiğinde daha çok belediyelerin bulunduğu il ve ilçe merkezlerinde yapılan her türlü hizmet kast edilmektedir. Önemli alt yapıyı belediyeler yerine getirmekte, sadece denetleme ve araç tescilini merkezin temsilcisi emniyet teşkilatı yapmaktadır. Bu açıdan burada bir hizmet alanı dağınıklığı bulunmaktadır. Her türlü şehir içi alt yapıyı belediyeler yaparken, merkeze bağlı polis teşkilatı denetlemeyi yapmakta ve çoğunlukla bu hizmetler arasında birliktelik, bütünlük ve koordinasyon sağlanamamaktadır. Belediyelere yaptığı bu hizmetler karşılığı yeterli kaynak aktarılmaması sonucu belediyelerin bu görevleri yerine getirmede etkinlik sağlayamamaktadır. Çalışmamızın amacı ise globalleşen dünya sistemleri karşısında hizmette yerelliğin daha öne çıktığı bu yüzyılda giderek artan trafik

sorununun çözümünde en etkili ve verimli hizmet yolunun seçilerek, can ve mal kayıplarını en az seviyeye indirmenin yollarını araştırmak olacaktır.

## **1. Trafik Kavram ve Kapsamı**

Ülkemizdeki genel itibari ile trafik hizmetlerinin amacı karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir. Bu amaca yönelik yapılmış ve yapılacak tüm düzenlemeler trafiğin kavramsal olarak bir bütün halinde kapsamını ortaya koymaktadır.

### **1.1 Trafik Tanım ve Anlamı**

Trafik sözcüğü, İtalyanca "traffico", Fransızca "trafic", İngilizce "traffic, Osmanlıca da ise "seyrüsefer" yani geliş-gidiş sözcükleriyle ifade edilen bir kelimedir. Türk Dil Kurumu da trafik kelimesini: Ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması, gidiş geliş, seyrüsefer olarak açıklamaktadır (<http://tdk.gov.tr/>). Trafik kelimesinin kökeni tam olarak belli değildir.

Trafik: Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir (Karayolları Trafik Kanunu, md:3). bu maddeden de anlaşılacağı gibi trafik sadece canlıları kapsamadığı içerisinde canlı ve cansız varlıkları barındıran hareketler bütünüdür.

Karayolu: Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır (Karayolları Trafik Kanunu, md:3). Canlı ve cansız varlıkların hareket ettiği alan karayolu olarak tanımlanmıştır. Kamusal alan tüm bireylerin faydalanmasına açık ortak yaşam alanı olarak bilinmektedir.

### **1.2 Trafik Kuralları ve Nitelikleri**

İnsan hayatında trafiğin yarattığı olumsuz durumlar karşısında bazı önlemlerin alınması gerekmektedir. Bu olumsuz dışsallıkları ortadan kaldırmak veya asgari düzeye indirmek için bazı önlemler alınmıştır. Bu kurallar trafiğin içinde bulunan unsurların yani yayalar, araç sürücüleri ve hayvan sürücülerinin karşılıklı uyması gereken bir kurallar bütünü olarak görmek gerekir.

Trafik sorununun temelinde yatan gerçekler, bilimsel yöntem ve teknikler ışığında araştırılıp ortaya konulmadıkça, yüzeysel yaklaşımlarla, yalnızca işin seramonisiyle uğraşarak asla çözümlenemez (Pampal, 2004, s.1). Trafik hizmetlerinin özellikleri iyi bir şekilde analiz edilerek, etkinlik ve verimliliğinin artırılması için yeni stratejiler geliştirilmesi daha isabetli bir yaklaşım olacaktır. Bu yaklaşım içerisinde de diğer gelişmiş ülke uygulamalarında olduğu gibi, hizmetlerin daha verimli ve etkin sunulacağı savı ile olabildiğince yerleşmesi görüşü doğrultusunda, Türkiye’de de trafik hizmetlerinin yerleşmesi gerçeği ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle Türkiye’de

trafik hizmetlerinin daha iyi bir şekilde yerine getirilerek etkinlik ve verimliliğinin sağlanması için, trafik hizmetlerinin yerelleşmesi görüşü sorgulanmalıdır. Ancak bu konunun da bütüncül bir yaklaşımla, kamu hizmetlerinin yerelleşmesinde etkinlik ve verimliliğin sağlanıp sağlanamayacağı bağlamında incelenmesi gerekli görülmektedir.

## **2. Kamu Hizmetlerinde Yerelleşmenin Etkinlik ve Verimlilik Üzerine Etkisi**

En büyük siyasi topluluk olan devletin, hangi toplumsal düzeni benimsemiş olursa olsun, yönetim yapısının iki yönetsel altyapıdan oluştuğu bilinmektedir. Bunlardan ilki merkezi yönetim ikincisi ise yerel yönetimlerdir. (Çelik, 1996, s.1). Geniş anlamda merkezîyet, siyasi, hukuki veya idari bakımdan ülkenin merkezden yönetilmesini ifade eder (Öncel, 1998: 12). Yerel nitelikli hizmetlerin önemi ise, bu hizmetleri yürütecek yerel yönetimlerin varlık nedenini oluşturmaktadır (Sivrekli, 2001: 122).

Serbest piyasa reformlarının yaygın olarak iktisat politikalarının esasını oluşturmaya başladığı ve buna koşut olarak katılımcı demokratik taleplerin sistem değişimlerini zorladığı yeni yüzyılıımızda dünya genelinde ülkelerin merkezi yönetimlerinin giderek sorumluluklarını daha geniş ölçüde alt yönetim düzeyleri ile paylaştığı görülmektedir. Bu gelişim, kamu yönetiminde yerinden yönetimin özerklik unsurlarının güçlendirilmesine ve yerel yönetimlerin hizmet sunumunda ve kaynakların kullanımında etkinliğinin artırılmasına yönelik tartışmaları kuvvetlendirmiştir. Gelişmekte olan ülkeler de dahil olmak üzere, üniter ve federal ülkelerde yerelleşme eğilimlerinin güçlenmesi, halkın demokratik ve katılımcı isteklerinin ve politik liderleri halka karşı sorumlu davranmaya zorlayan politika evriminin bir yansıması olarak değerlendirilmektedir. (Sakinç, 1998: 39-40).

Bütün ülkelerde kamu yönetiminin önemli ve vazgeçilmez unsurunu meydana getiren yerel yönetimler, demokrasi açısından önemli olduğu kadar, yerel hizmetlerde verimliliği ve etkinliği sağlamada da vazgeçilmez kurumlardır (MÜSİAD, 1994: 5). Bu kapsamda kamu hizmetlerinin tümünü merkezi yönetim anlayışı çerçevesinde yürütmenin mümkün olmadığı bir ortamda; yerelleşme kavramı ortaya çıkmıştır. Toplumla sunulacak hizmetlerin bir kısmının yerel yönetimlerce sunulması “yerelleşme” kavramını beraberinde getirmiş ve hizmetlerde verimlilik ve etkinlik artışı ile birlikte toplumsal faydanın sağlanması da mümkün kılınmıştır.

Yerelleşme, kamu hizmetlerinin etkin sunumunu sağlar. Çünkü halka en yakın yönetsel birimler yerel yönetimler olup hizmetlerin daha çabuk, daha kaliteli ve halk tarafından denetlenebilir bir özelliğe sahip olmasına yol açar. Bu ise ülke genelinde hızlı ekonomik gelişmeye katkıda bulunacaktır. Siyasal ve yönetsel güçlerin daha alt düzeydeki yönetimlere devredilmesi, yerel kamusal

hizmet sunumunda ekonomik etkinliğin gelişmesine katkı sağlayacak ve bundan dolayı ulusal ve bölgesel düzeyde büyüme oranı artacaktır (Sezer ve Vural, 2010: 210).

Yerelleşme yönetime katılımın artmasını yani yönetimde katılımı kolaylaştırmaktadır. Hizmetler daha kolay bir şekilde yerel halkın gereksinimleri doğrultusunda sunulabilir. Yerel düzeyde insanların kendi sorunlarına kendilerinin sahip çıkması, bu sorunların çözümünde sorumluluk alma alışkanlığını yerleştirir. Böylece yerelleşme, yerel demokrasi ve yurttaşlık bilincinin gelişmesine katkıda bulunacaktır (Ortaylı, 1985: 11-12).

Hizmette yerelleşmenin getirdiği bu yenilikler ise etkinlik ve verimlilik artışını da beraberinde getirdiği görülmektedir. Giderek büyük sorun haline dönüşen trafik hizmetinin daha etkin ve verimli hale getirilmesi için gerekli sorumluluk alınmalıdır. Giderek artan can ve mal kayıplarının önüne geçilmesi için yerel yönetimlerin trafik hizmetlerinde ki rolü artırılmalı ve uygulamaya geçilmelidir. Bu çalışmamızın önemini daha iyi kavrayabilmek için trafik sorununu büyük oranda azaltan ülkelerin incelenmesi gerekmektedir.

### **3. Yabancı Ülkelerde Trafik Hizmetleri**

Trafik sorunlarının giderek büyümesi ve önemli bir sorunsal haline gelmesi bütün dünya ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de yeni çözüm arayışlarını beraberinde getirmektedir. Bu anlamda trafik hizmetlerini ileri derecede çözüme kavuşturmuş ülkelerin, trafikle ilgili yol haritasını irdelemek ve öğrenmek faydalı olacaktır. Yabancı ülkelerde uygulanan trafik hizmetleriyle Türkiye’de uygulanan trafik hizmetlerini mukayese etme imkanı tanıyacaktır.

#### **3.1 Almanya:**

Almanya federal bir devlettir. Almanya’nın devlet şekli, Anayasada “demokratik ve sosyal bir federal devlet” olarak belirtilmiştir. Ülke 16 eyalete ayrılmıştır Eyalet hükümetleri, vergi koyma, eğitim ve kültür politikası, polis teşkilatının denetimi gibi çok kapsamlı yetkilere sahiptir. Eyaletler de yönetim bölgelerine, ilçelere, beldelere ve ilçeden bağımsız şehirlere ayrılır. Federal Almanya’nın bu yapısı idarenin eyaletler arasında farklı teşkilatlanmasını ve farklı uygulamalardan alınan sonuçların değerlendirilebilmesini mümkün kılmaktadır. Almanya, bu farklılığı mümkün kılan özelliği sayesinde mahalli özerklik, yönetim hakkı, doğrudan demokrasi, idari reformlar gibi alanlarda Avrupa’da öncü ve örnek ülke durumundadır ([www.arem.gov.tr](http://www.arem.gov.tr)).

Savunma, dış işleri, göç, posta ve haberleşme hizmetleri federal devlete bırakılmıştır. Diğer bütün Kamu hizmetleri Anayasada aksine bir hüküm yoksa eyaletlerin görev ve yetkileri içinde bulunmaktadır. Trafik hizmetleri de Eyaletler tarafından yerine getirilmektedir. Almanya’da birçok kamu görevleri birer yerel yönetim birimi olan ilçeler ve belediyeler tarafından yerine getirilir (Bozan, 2015:

99).

Almanya’da gelir faktörü göz önüne alındığında trafikle ilgili hizmetleri eyaletler ve eyaletlerin bir alt basamağını oluşturan ilçeler tarafından yerine getirildiği görülmektedir. Her eyalet kendi yol güvenlik istatistiklerini hazırlar ve yayımlar. Bu veriler federal düzeyde merkezileşmemiştir. Hem polis kuvvetlerinden hem de sivil örgütlerinden yetkililer Almanya’da mevcut sistemin tatmin edici olduğu görüşünde birleşmektedirler. Trafik sorununun çözümünde başta gelen sebepleri kanunlar ve düzenlemelere uyan insanların sadece sahip oldukları yurttaşlık bilinci olmayıp, aynı zamanda adil ve önemli olduğu düşünülen karayolu güvenliği kurallarını da benimsemeleridir (<http://www.arem.gov.tr>).

### **3.2 İngiltere:**

Dünyada il trafik kazası İngiltere’de olmuştur. Buharlı araba kullanan sürücü kontrolden çıkıp duvara çarpmış ve hayatını kaybetmiştir ([www.trafik.gov.tr](http://www.trafik.gov.tr)).

Britanya idari sistemi, tek parlamento ve tek hükümet tarafından yönetilen üniter ve merkezi bir karaktere sahiptir. Bu yapı 12. yüzyıldan itibaren gelişen güçlü merkezi yapı geleneğinin bir devamıdır. Ülkenin bu siyasi yapılanması içerisinde hizmetlerin yürütümünde merkezi idarenin önemli bir ağırlığı vardır. Merkezi hükümet birleşik krallığı oluşturan bölgelerde birçok hizmet alanlarında etkili olan güçlü Ofisler (Galler, İrlanda Ve İskoç Ofisleri) kurarak varlığını hissettirmektedir. (<http://www.arem.gov.tr>)

İngiltere’de, otobanlar, anayollar ve demiryolları merkezi idarenin görev alanına girmektedir. Bunlar dışında kalan yollardaki trafik ve ulaştırma ile ilgili bütün görevleri merkezi idarenin ana planları dahilinde mahalli(yerel) idareler yürütür. Ulaşım konusunda ana yetkili mahalli birim bölge meclisidir. Şehir meclislerinin ise ulaşım altyapısı konusundaki yetkileri sınırlı olup şehir içi trafik düzenlenmesi konusunda daha fazla yetki sahibidirler (Bozan Mahmut, 2015, s. 26). Merkezi yönetimin ağırlığı her alanda hissedilse de trafik hizmetlerini mahalli(yerel) idareler yerine getirmektedir. Genel anlamda vatandaşa daha yakın hizmet birimi olarak görülen mahalli idarelere bu görevler bırakılmıştır. Ancak mahalli idareler üzerinde denetim ve gözetim yetkisi merkezi hükümet tarafından yerine getirilmektedir.

### **3.3 Diğer Gelişmiş Ülke uygulamaları**

Trafikte denetim ve izleme organizasyonu, her ülkenin idari ve siyasi yapısına göre değişiklik göstermektedir. Merkezi otoritenin altında olabileceği gibi (örn: İtalya), bölgesel (Örn: Almanya) ya da mahalli otoritelerin (Örn: İngiltere ve İsviçre) bünyesinde de olabilmektedir. Trafik kontrol etmek için farklı yapılanmalar söz konusudur. Bunlar; tüm yol ağı için bir ulusal kuvvet

(örn. Hollanda), tüm yol ağı için birkaç ulusal kuvvet (örn. Fransa), bir ya da daha fazla ulusal kuvvet ve belediyelere bağlı kuvvetler (İspanya, İtalya, Fransa, Norveç), bölgesel kuvvetler ve belediyelere bağlı kuvvetler (Almanya, İngiltere, İsviçre) gibi değişik önlem alan ülkelerde mevcuttur (<http://www.arem.gov.tr>).

Her ne kadar pek çok ülke, bu görevi belediyelere bağlı polis kuvvetlerine vermeyi tercih etmişse de, bir ülkeden diğerine, bu kuvvetlere tanınan yetkiler değişiklik göstermektedir. Pek çok ülkede değişik uygulamalar bulunsa da günümüz dünyasında giderek artan, globalleşen ve küreselleşen ticari yaşam koşulları, yol güvenliğiyle ilgili görevlerde ulusal nitelikteki yapıları aşan bir hal almıştır.

#### **4. Türkiyede Trafik Mevzuatının ve Yerel Yönetimlere Verilen Görevlerin Gelişim Süreci**

Türkiye’de Trafikle ilgili ilk düzenlemeler 01 Mart 1926 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde kabul edilerek 13 Mart 1926 tarihinde yayımlanan ve 01 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren 765 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun 564. ve 565. maddeleri ile getirilen hükümlerle, mal ve can güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde taşıt kullananları takip ve kontrol etmek üzere genel zabıtaya yetki verilmiştir (<http://www.arem.gov.tr>).

Daha sonra 14 Nisan 1930 gün ve 1471 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 1580 sayılı Belediye Kanunu'nun "Belediyenin Görevleri" başlığını taşıyan 15. maddesinin 9. fıkrası ile belediyeler veya beldelerle köyler arasında seyrüsefer eden yük ve binek araba ve hayvanları ile otomobil, otobüs ve kamyonların azami istiap hadlerini tespit, sınıflarını ve numaralarını tayin ile işletenlerin ehliyet ve sıhhatlerini kontrol etmek görevi, bu vesait sahiplerinin daimi ikametgah adreslerinin bağlı olduğu kaza belediye idaresine verilmiştir (1580 say. Belediye Kanunu, R. gazete: 1471).

Aynı maddenin 10. fıkrası, nakliye vasıtalarının nev'i ve cinsine göre belde dahilinde azami ve asgari süratini belirlemek, seyrüsefer tarifelerini tanzim ve ilan ile trafik düzenini temin etmek görevini belediyelere verilmiştir. Bu maddenin 74. fıkrası ile belediyenin görevleri içinde yer alan seyrüseferleri tanzim için talimatlar yapmak görevinin yerine getirilebilmesi için, öncelikle büyük illerde olmak üzere, taşıtların kayıt tescil işlemlerinin yapılması, şoför adaylarına sınavla ehliyetname verilmesi, trafik düzeninin sağlanması ve araçların fiyat tarifelerinin belirlenmesi amacıyla seyrüsefer talimatnameleri hazırlanmış ve uygulamaya başlanmıştır. Ancak trafik hizmetlerinin belediyelerce yapılması, her belediyenin diğerlerine uymayan kurallar uygulamasına, araçların teknik muayenelerinin gereği gibi yapılamamasına, ehliyet sınavlarında müsamaha edilmesine, şehirlerarası yollar ile kırsal kesimlerde trafik denetimlerinin yapılamamasına neden olduğu görülmüş ve yeni tedbirler alınması zorunluluğu meydana gelmiştir (<http://www.arem.gov.tr>).



Günümüzde en önemli bir sorun haline gelen trafik hizmetlerinin yerel yönetimlere devri konusunda merkezi yönetimin halen kuşkucu ve çekimser davranması bu dönemden gelen bir anlayışı kanıtlar niteliktedir.

1930'larda başlayan kanun hazırlıkları bu dönemde de devam etmiştir. Bu konuyla ilgili Ankara, İstanbul ve İzmir Belediyesi tarafından bazı kanun tasarıları hazırlanıp meclise gönderilmiş ancak kabul edilmemiştir. Özellikle 2. Dünya Savaşından sonra meydana gelen ekonomik ve toplumsal değişiklikler sonucunda ulaştırma alanında bazı yeniliklerin doğmasına öncülük etmiştir. Buna teknolojinin sunmuş olduğu kolaylıklarda eklenince bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de karayolu taşımacılığı büyük ölçüde artmıştır (<http://www.arem.gov.tr>).

Karayollarımızı ülkemizin taşıma ihtiyaçlarını karşılayacak düzeye getirmek ve alt yapıyı gerçekleştirmek üzere, 11 Şubat 1950 tarihinde kabul edilen ve 01 Mart 1950 tarihinde yürürlüğe giren 5539 sayılı Kanunla Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur (<http://www.kgm.gov.tr>). Tüm bu gelişmelerin sonucunda ise, trafik kazalarında ve kaza sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanma sayılarında hızlı bir yükseliş olmuştur. Trafik kazalarının, can ve mal güvenliğini artan bir şekilde tehlikeye düşürmesi sonucunda karayolu trafiğinde bir düzenleme ve kontrol sistemi getirmek üzere 11 Mayıs 1953 tarihinde kanun tasarısı hazırlanıp 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu 18 Mayıs 1953 gün ve 8411 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır (6085 say. Karayolu Trafik Kanunu, Resmi Gazete s. 8411).

Bu kanuna göre ise trafik hizmetlerinin idare ve güvenliği Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı il trafik zabıtası tarafından yapılacağı, ayrıca merkezde ve teşkilatında şube müdürlüğü bulunan il emniyet müdürlüklerinde trafik şubesi ve diğer il emniyet müdürlüklerinde de trafik büroları kurulacağı belirtilmiştir. Böylece özel bir trafik zabıtasının kurulması cumhuriyetin kurulmasından 30 sene sonra mümkün olmuştur. Emniyet ve Karayolları Genel Müdürlüklerinin mevcut görevlerine ilave olarak yeni görevler verilmiş, şehirlerde trafik düzenine ait kararları almak üzere İl Trafik Komisyonları kurulmuştur. Ayrıca, belediyelere şehir içinde trafiğin düzenlenmesine ve alt yapısının yapılmasına ilişkin yükümlülükler getirilmiştir.

Bu dönemde Trafik sistemi gelişmiş ülkelerdeki sistemlere gerek kuruluş, gerekse mevzuat bakımından şeklen benzemiş olmasına rağmen, görev verilen kuruluşlar arasında istenilen düzeyde koordinasyon ve işbirliği olmaması nedeniyle, karayollarında etkili bir trafik güvenliği sağlanamamıştır. Belediyeler bu dönemde etkisini hissettirememiştir. Bunun asıl nedeni ise belediyelerin sadece kendi sınırları içerisinde bazı görev ve yetkilerle donatılmasıdır. Farklı bir bakış açısı olarak da o dönemin toplumsal koşulları dikkate alınarak merkezîyetçi yönetimin her alanda kendini hissettirmesi, Belediyelere olan güvensizlik

hissiyatı Belediyelerin öne çıkmasını engellemiştir.

Gittikçe gelişen trafik hizmetlerinin doğurduğu olumsuz sonuçlar giderek çeşitlilik göstermiş, bu duruma ayak uydurmak amacıyla 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda birçok değişiklik yapılmıştır. Ancak kapsamlı bir değişiklik 1981 yılında İçişleri Bakanlığı'nca karayolu trafiği yönünden günün ihtiyaçlarına, ülke şartlarına ve uluslararası antlaşmalara uygun olarak bütün konuları kapsayacak şekilde yeni bir Karayolları Trafik Kanunu Tasarısı hazırlanmış ve bu tasarının hazırlanmasında teknik konu ve ortak hükümler için yabancı ülke mevzuatlarından yararlanılmıştır (<http://www.arem.gov.tr>).

Bu tasarı sonucunda, bugünde yürürlükte olan, 18 Ekim 1983 gün ve 18195 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu yürürlüğe girmiştir. Bazı konular belirli süreliğine dahil edilmediği için tam olarak uygulanması 18 Haziran 1985 tarihinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak yürürlüğe girmiştir (2918 say. Karayolu Trafik Kanunu, Resmi Gazete s.18195). Bu Kanunla, trafik kazalarının bilimsel esaslara göre tespit edilmesi, trafik suçu işleyenlerin her zaman her yerde yakalanabileceği imajının verilmesi ve karayolları üzerinde devletin varlığı ve otoritesinin hissedilmesini sağlayacak şekilde trafik zabıtasına önemli görev ve yetkiler verilmiştir.

## **5. Trafikle İlgili Genel Hizmet Kurulları, Kuruluşları ve Komisyonları**

Türkiye de trafik hizmetleri bir bütün halinde bir kurumun çatısı altında toplanmamıştır. Trafik hizmetleri farklı kurumlar içerisinde ve farklı yetkilerle donatılmış parçalı bir sistematik yapısı vardır. Trafik hizmetlerinin giderek büyümesi ve ülkeler için önemli bir sorun haline gelmesi ise bu yapının tek çatı etrafında toplanması fikrinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Ancak büyük ve geniş bir yelpazeyi içine alan trafiğin tek çatı altında görev ve yetkilerle donatılması, günümüz parçalı sisteminde dahi aksaklıklara neden olurken tek bir birimin hizmet aksaklığını giderebilmesi zor görünmektedir.

### **- Görevli Kurullar ve Kuruluşlar;**

Karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulamak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla bazı kurullar oluşturulmuştur. Bu kurullar ise **Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu** ve **Karayolu Trafik Güvenliği Kuruludur** (Karayolları Trafik Yönetmeliği md.4). Bu kurulların görev ve yetkileri ilgili yönetmelikte gösterilmiştir.

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu; Trafik Hizmetleri Başkanlığınca hazırlanarak, Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunca uygun görülen önerileri değerlendirip karara bağlayarak ve kararların yaşama geçirilmesi için gerekli koordinasyon önlemlerini belirlemektedir. Bu kurulun çalışmasına ilişkin yönetmelik ise Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılmaktadır (Karayolları Trafik

Yönetmeliği, md.4/a). Genel olarak merkezi yönetim kurum ve kuruluşlarının altında hizmet göstermektedir.

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu; Trafik Hizmetleri Başkanlığınca trafik hizmetlerinin çağdaş ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla önerilen veya katılacak temsilcilerce önerilecek önlemlerin uygulanabilirliğini tartışarak karara bağlar (Karayolları Trafik Yönetmeliği md.4/b). Merkezi yönetime bağlı Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanının başkanlığında toplanarak; Yerel yönetim (Büyükşehir Bld. Bşk.), trafikle ilgili Sivil Toplum Kuruluşları (Trafik Kazaları Yardım Vakfı) ve trafikle ilgili diğer Hizmet birimlerinin (Üniversite, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu) vs. temsilcilerinin yer aldığı bir kuruldur.

### **5.1 Mühendislik Hizmeti Gören Trafik Kuruluşları**

Mühendislik hizmetleri etüt, planlama, projelendirme ve uygulamayı kapsar. Ulaşım ağının yerinin tespiti, nitelikleri, projelendirilmesi ve takibi mühendislik hizmetleri ile yapılır (<http://www.meb.gov.tr>). Ülkemizde trafikle ilgili mühendislik hizmeti veren kuruluşlar ise Karayolları Genel Müdürlüğü, belediyeler ve il özel idareleridir. Köy Hizmetleri Genel müdürlüğü ise (16/10/1988 - KHK - 346/4 md) bu konuda verilen kanun hükmünde kararnameyle yürürlükten kaldırılmıştır.

#### **5.1.1 Karayolları Genel Müdürlüğü**

Ülke içinde karayolu ağının her noktaya ulaşabilmesi, uluslararası düzeyde trafik bağlantı ağlarının oluşturulması, trafik yoğunluğunu kaldıracabilecek düzeyde ve nitelikte yolların yapım, bakım ve onarımından sorumludur. Karayolları genel müdürlüğünün görev ve yetkileri Karayolları trafik kanununun 7. Maddesinde düzenlenmiştir (2918 sayılı Karayolları trafik kanunu md.7). Kanundan da anlaşılacağı üzere genel anlamda bir yapım, bakım ve onarım gibi Mühendislik hizmetlerini yerine getirmektedir.

#### **5.1.2 İl Özel İdareleri**

Köy ve orman yollarının yapım, bakım ve onarımı il Özel idareleri tarafından yapılmaktadır. İl Özel idareleri ana orman yollarını açık tutmak, gerekli bakım ve işaretlemeleri yapmak ve yönetmeliklerle verilen görevleri yerine getirmekle sorumludurlar (Karayolları Trafik Kanunu, md.9).

Ancak Büyükşehir Sınırları içinde bu görevi Büyükşehir belediyesi yapmaktadır. Yeni Büyükşehir belediyelerinin kurulması hakkında kanun ile Büyükşehir olan tüm illerde il özel idareleri kaldırılmıştır. İl özel idaresi hizmet ve görevlerinin büyük çoğunluğunu Büyükşehir belediyesine devretmiştir (Resmi Gazete, 6360 sayılı kanun). Büyükşehir olmayan diğer illerde ise trafik kanunda sayılan görev ve yetkilerini il özel idaresi yerine getirmektedir.

### 5.1.3 Belediyeler

Belediyeler trafik hizmetlerini yerine getirirken iş kapasitelerine göre birimler oluşturarak Karayolları trafik kanununda sayılan görev ve yetkileri yerine getirmektedir. Buradaki temel ölçüt ise iş kapasitesidir. Her belediye başkanlığı bünyesinde, hizmet kapasitesi göz önünde tutularak İçişleri Bakanlığınca tespit edilecek ölçülere ve genel hükümlere göre, **belediye trafik şube müdürlüğü, belediye trafik şube şefliği** veya **belediye trafik şube memurluğu** kurulur (Karayolları Trafik Kanunu, md.10/a).

Belediye trafik komisyonları, yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında;

1. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolları trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmamak,
2. Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak,
3. Karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, aldırarak ve denetlemek,
4. Karayolunda trafik için tehlike teşkil eden engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldırmak,
5. Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vukubulduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak,
6. Çocuklar için trafik eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasını sağlamak,
7. Bu Kanun ve bu Kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmaktadır (Karayolları Trafik Kanunu, md.10/b). Bu Kanunla belediyelere verilen görevler il ve ilçe trafik komisyonları ve mahalli trafik birimleri ile işbirliği yapılarak yürütülmektedir.

#### **- İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının kuruluşu ile görev ve yetkileri;**

İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından Yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde kurulurlar. Bu komisyonlara il veya ilçedeki en büyük mülki amir başkanlık yapar ve başkanın belirlediği gündem ile toplanarak karar almaktadır. Bu komisyonun almış olduğu kararlar bağlayıcı bir özellik taşır. Belediye trafik komisyonu kararları İl Trafik Komisyonunca incelenip vali tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girmektedir (Karayolları Trafik Kanunu, md.12). Görev ve yetkileri;

1. İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,
2. Trafik düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri

ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlenmek, bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmek.

3. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticari amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergahlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,

4. Gerçek ve tüzel kişiler ile resmi ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek,

5. Bu Kanunla ve diğer mevzuatla verilen görevleri yapmaktadır (Karayolları Trafik Kanunu, md. 12/b).

Belediyelere verilen trafik hizmetleri merkezi otoritenin denetimi ve gözetimi altında tutulmaktadır. Belediyeler bu hizmetleri yerine getirirken merkezi otoriteden herhangi maddi bir kaynak akışı sağlanmamaktadır. Günümüz koşullarında maddi kaynak sıkıntısı çeken yerel yönetim birimlerinin bu hizmetleri yerine getirebilmesi ise zor bir olasılık olarak karşımıza çıkmaktadır. Belediyelere verilen görevlerin mühendislik hizmeti olduğunu ve bunu yerine getirirken belirli yükümlülüklerin altına girildiği bunun sonucunda da maddi külfiyat doğurduğu bir gerçektir.

## **5.2 Trafik Eğitim Hizmetleri Gören Kuruluşlar**

**Milli Eğitim Bakanlığı, İçişleri Bakanlığına bağlı Emniyet Genel Müdürlüğü** ve **Karayolları Genel Müdürlüğü** trafik eğitimi konusunda faaliyet göstermektedir. Bunların yanında Sağlık Bakanlığı ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının da eğitim hizmeti ve acil yardım hizmeti gören uygulamaları bulunmaktadır (Karayolları Trafik Kanunu, md.8). Bu kurum ve kuruluşların görev yetkileri Karayolları Trafik kanununda ilgili maddelerde sayılmıştır.

### **5.2.1 Milli Eğitim Bakanlığı**

Milli Eğitim Bakanlığının görev ve yetkileri Karayolları Trafik kanununda sayılmıştır. Bunlar; (Karayolları trafik kanunu, md. 10/a)

- 1) Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak.
- 2) Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için 123 üncü madde gereğince sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek.
- 3) Resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara

sertifika verilmesini sağlamak.

4) Karayolları Trafik Kanununun 125 inci maddesi uyarınca ilköğretim ve orta öğretim okullarında, ders programlarına eğitim amacıyla zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri koymak.

5) Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma esaslarını belirlemektir.

### **5.2.2 İçişleri Bakanlığı**

Kara yollarında trafik akışını düzenlemek, halkı trafik güvenliği konusunda eğiterek can ve mal güvenliğini sağlamak İçişleri Bakanlığına bağlı Emniyet Genel Müdürlüğünün görevidir. Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı afiş, broşür, dergi, kitapçık hazırlar, trafik ve kaza istatistikleri yayınlamak bireylerin bilgilendirilmesine yardımcı olmaktadır.

### **5.2.3 Karayolları Genel Müdürlüğü**

Karayolları Genel Müdürlüğünün trafik eğitimi konusundaki görevleri; gerçek ve tüzel kişilerin, kara yolunu kullananların eğitimi ile ilgili çalışmaları belirlemek, karayolunu kullananların eğitimi yapmak ve yaptırmaktır. Bu amaçla eğitici kitap, dergi, afiş, broşürler hazırlayıp yayımlamak, konferans, sempozyum (bilgi şöleni) ve etkinlikler düzenlemektir (<http://www.meb.gov.tr>).

### **5.3 Trafiğin Düzenlenmesi ve Denetlenmesi ile İlgili Kuruluşlar**

Trafik güvenliğinin sağlanması için mühendislik hizmeti ve eğitim hizmetinin yanında trafik akışının düzenlenmesi ve denetlenmesi de gerekmektedir. Trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi görevi ülkemizde **Emniyet Genel Müdürlüğü**, **Karayolları Genel Müdürlüğü** tarafından yerine getirilmektedir. Ayrıca **Jandarma Genel Komutanlığı** da sorumluluk bölgesinde trafiğin akışını, araçları ve sürücülerini denetleyebilir.

#### **5.3.1 Emniyet Genel Müdürlüğü**

Emniyet Genel Müdürlüğüne verilen görevler, Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı olarak kurulan Trafik Hizmetleri Başkanlığınca yürütülür. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı tarafından yürütülür. Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez bölge, il ve ilçe trafik zabıta kuruluşları Trafik Hizmetleri Başkanlığına bağlı olarak çalışır. Araçlara ve sürücülere ait işlemleri yapmak, plaka ve belgelerini vermek ve bu amaca yönelik hizmetleri yürütmek üzere her ilde ve gerekli görülen ilçelerde tescil şube veya büroları kurulur. Emniyet Genel müdürlüğünün trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi konusundaki görev yetkiler Karayolu Trafik Kanununun 5'inci Madde 'b' bendinde belirtilmiştir (Karayolları Trafik Kanunu, md.5/b). Bunlar;

1. Araçları, bu Kanuna göre araçlarda bulundurulması gerekli belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu Kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek,
2. Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek,
3. El koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek,
4. Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek,
5. Trafik kazası neticesinde hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek,
6. Araçların tescil işlemlerini yaparak belge ve plakalarını vermek,
7. Sürücülerin belgelerini vermek,
8. Ülke çapında taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, bunlara ilişkin teknik ve hukukî değişiklikleri işlemek, işletirmek, istatistiksel bilgileri toplamak ve değerlendirmek,
9. Trafik kazalarının oluş nedenleri ile ilgili tüm unsurları kapsayan istatistik verileri ve bilgilerini toplamak, değerlendirmek, sonuçlarına göre gereken önlemlerin alınmasını sağlamak ve ilgili kuruluşlara teklifte bulunmak,
10. Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.
- 11.. Ayrıca bu Kanunla ve bu Kanuna göre çıkarılmış olan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmaktır.

### **5.3.2 Karayolları Genel Müdürlüğü**

Karayolları genel müdürlüğünün trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi konusundaki görevleri Karayolları trafik Kanununun 7. Maddesinde düzenlenmiştir (Karayolları Trafik Kanunu, md.7). Bunlar;

- 1) Trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirmek, kara yolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri incelemek ve onaylamak,
- 2) Yapım ve bakımından sorumlu olduğu kara yollarında yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlemek ve işaretlemek,
- 3) Trafik kazalarının oluş nedenlerine göre verileri hazırlamak ve kara yollarında gerekli önleyici teknik tedbirleri almak,
- 4) Yapım ve bakımından sorumlu olduğu kara yollarında trafik güvenliğini

ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak ve yaptırmak,

5) Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeye dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak önerilen gerekli önlemleri almak,

6) Araçların ağırlık kontrollerini yapmak veya yaptırmak, aykırı görülen hususlar hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek,

7) Karayolları Trafik Kanununun ilgili maddelerine aykırı hareket edenler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemektir.

Genel anlamda yukarıda açıkladığımız, 18 Haziran 1985 tarihinde yürürlüğe giren Karayolları Trafik Kanunu ve buna bağlı olarak çıkarılan Yönetmelikler ve Trafik ile ilgili olan kurul, kuruluşlar ve komisyonları kategorize edersek;

a- Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu,

b- Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu

c- Emniyet Genel Müdürlüğü,

d- Jandarma Genel Komutanlığı

e- Karayolları Genel Müdürlüğü,

f- Milli Eğitim Bakanlığı

g- Sağlık Bakanlığı,

h- Ulaştırma Bakanlığı,

i- Tarım, Orman ve Hayvancılık (eski Köy işleri) Bakanlıkları,

j- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı,

k- Belediye Trafik Birimleri,

l- İl ve İlçe Trafik Komisyonları, olmak üzere karşımıza çıkmaktadır.

Günümüzde giderek artan ve yoğunlaşan trafik sıkışıklığının neden olduğu toplumsal, sosyal ve ekonomik sorunsalların giderilmesi, önlenmesi temel amaçtır. Trafiğin kurallar bütünü haline gelmesindeki amaç bu sorun ya da sorunsalların meydana getirdiği can ve mal kayıplarını en aza indirmektir. Trafik, hukuksal düzleme oturtularak yayaların, araçların ve sürücülerin uyması gereken kurallar bütünü haline gelmiştir. Bu kuralların uygulanmasını ve denetlenmesini bazı kurul, kurum ve kuruluşlara misyon yükleyerek yerine getirilmesi görev olarak verilmiştir.



Mühendislik hizmetleri, insanların ulaşım özgürlüğünü rahatça yapabilmesi için gerekli olan ulaşım ağlarının planlanması, projelendirilmesi, bakımı, onarımı ve yapımını yerine getirmektedir. Eğitim hizmetleriyle, insanların ulaşım güvenliği konusunda eğitimi ve doğru davranışların kazanılmasını sağlamaktadır. Trafiğin Denetim ve Gözetimi ise toplumsal alanda yapılan kural hatalarının cezalandırılmasını ve trafikte ihmale sebebiyet verecek hataların önlenmesini amaçlamaktadır. Buradaki cezalandırmanın temel gayesi caydırıcılık esasıdır. Tüm bu hizmetleri, ülke sınırlarının tamamı içinde gerçekleştirmek için merkezi otorite ve yerel bazda görev ve yetkiler verilerek gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır.

Türkiye’de Trafikle ilgili genel hizmet sınıflandırması şekil itibari ile yukarıdaki gibidir. Hizmet sınıflandırılmasında ele alınan temel ölçüt ve değerlerin iyi anlaşılması, çalışmamızın üzerinde yapılacak sentez, tahlil ve gözlemlerin daha sağlam temeller üzerine oturtulmasına neden olacaktır. Bu amaç doğrultusundan yola çıkarak Türkiye’de trafik hizmetlerinin hangi kurul, kurum ve kuruluşlar tarafından yapıldığını öğrenip, Belediyelerin trafik hizmetleriyle ilgili temel doktrinlerini açıklamaya çalışacağız.

## **6. Ulaşım ve Trafik Hizmetlerinin Yerel Yönetimlere Devri İle İlgili Çalışmalar**

Liberal politikaların tüm dünyada etkisini göstermesi Türk Kamu Yönetimi ve diğer kuruluşları da önemli derecede etkilemiştir. Değişen ve dönüşen dünya sistemlerine ülkeler de ayak uydurmak için köklü değişiklikler yapmak zorunda kalmıştır. Bu anlamda Türkiye de birçok alanda değişiklik yapılmış ve bu yapıya evrilmeye çalışılmaktadır.

### **6.1 330 sayılı Kanun Hükmünde Kararname**

Trafikte de yaşanan çok yönlü ve hızlı değişim, Avrupa örneklerinde görüldüğü üzere Türkiye’de yerel yönetimlerin etkisini arttırmak için belli çalışmalar yapılmıştır. 5 Ağustos 1988 gün ve 19890 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 330 sayılı "2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile "Emniyet Genel Müdürlüğünün trafik kuruluşlarına verilmiş olan denetim, yönetim ve düzenleme görevleri, İçişleri Bakanlığınca gerekli görülen yerleşim birimlerinde yönetmelikle tespit edilen esas ve usullere göre belediyelere devredilebilir" hükmü getirilmiştir (<http://www.tbmm.gov.tr>).

Bu düzenleme ile amaçlanan, İçişleri Bakanlığı’nın uygun bulacağı ve alt yapı çalışmasından yeterli yerleşim birimlerinde trafik hizmetlerinin, kontrol ve denetimde dahil olmak üzere belediyelerce yerine getirilmesini istenmektedir. Bu çerçevede 330 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin uygulanması konusunda Adalet Bakanlığı ve Danıştay ile Büyükşehir belediyelerinden görüşler alınmış

ve belediyeler bu konuda kendi görüşlerini bildirmişlerdir. Belediyeler genel olarak devir işlemine olumlu bakmak ile birlikte devrin bir zaman süreci içerisinde kademeli yapılmasını, çünkü gerekli altyapının oluşturulması ve personel eğitimi konusunda zamana ihtiyaçları olduğunu belirtmişlerdir.

Adalet Bakanlığı ve Danıştay ise; bazı maddelere çekince koymuştur. Bu çalışmalar belirli bir aşamaya gelmiş iken 3 Kasım 1990 tarih ve 20684 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan 2918 sayılı "Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun" da 10'uncu maddeye ek yapılarak (<http://www.tbmm.gov.tr>), Trafik ile ilgili görev ve yetkilerin belediyelere devrine imkan sağlayan hükümden bahsedilmeyerek devir ile ilgili imkanı ortadan kaldırmıştır.

## **6.2 Merkezi İdare ile Mahalli İdareler Arasında Görev Bölüşümü ve Hizmet Esaslarının Düzenlenmesi**

1998 yılında İçişleri Bakanlığınca hazırlanan, "Merkezi İdare ile Mahalli İdareler Arasında Görev Bölüşümü ve Hizmet İlişkilerinin Esaslarının Düzenlenmesi ve Çeşitli Kanunlarda Mahalli idarelerle İlgili Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun Tasarısı" ile yeni bir değişiklik yapılması istenmiştir. Bu kanunun Ek Madde 21. maddesinde; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Emniyet Genel Müdürlüğüne verilmiş olan trafik hizmetlerinin denetimi, yönetimi ve düzenlenmesi görevlerinin tamamı veya bir kısmı belediye meclislerinin kararına istinaden yapılacak talep üzerine, İçişleri Bakanının onayı ile belediyelere devredilebilir. Devredilen hizmetler belediyelerce genel trafik hizmetleri ile koordineli olarak yürütülür. Devir kararları, devredilen hizmetlerin gerektirdiği personel ve teknik alt yapının tamamlanmasını sağlamaya yetecek ölçüde bir hazırlık süresi verilerek uygulanır. Emniyet Genel Müdürlüğünün devredilen hizmetle ilgili personel, tesis, araç ve gereçleri de ilgili belediyelere devredilebilir. Bu maddenin uygulanması ile ilgili esas ve usuller Bakanlar Kurulunca çıkarılacak bir yönetmelikle düzenlenir." hükmü yer almıştır (Resmi Gazete, Sayı: 206, 1990)

Bu Kanun Tasarısı TBMM, İçişleri ve Plan ve Bütçe Komisyonları tarafından kabul edilerek Genel Kurul aşamasına gelmiş fakat Kanunlaşmamıştır. Bu kanun taslağı mahalli idareler reformu olarak bilinmektedir. Yapılan tüm bu hazırlıklara rağmen belediyelerin görev alanı değişmeyip aynı seyirde kalmıştır.

Ulaşım ve trafik hizmetlerinin belediyeye devri konusunda Adalet Bakanlığı ve Danıştay bazı hukuksal çekinceler koymuştur. Adalet Bakanlığı ve Danıştay; trafik suçu işleyenler hakkında alındı ve tutanak düzenlemek, araçların tescil işlemini yaparak belge ve plakalarını vermek ve el koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek ile ilgili görev ve yetkilerin belediyelere devredilmesinin söz konusu olamayacağını bu yetkilerin trafik

polisleri tarafından kullanılması gerektiğini belirtmiştir.

## 7. Yerel Yönetimlerin Ulaşım ve Trafik Hizmetleri Sunumunda Karşılaşılan Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Türkiye de trafik hizmetleri sürekli bir artışla mal ve can kaybına sebep olduğu medya kuruluşlarınca her gün dile getirilmektedir. Ancak can ve mal kaybının önemli olup olmadığı ve önem derecesinin öncelikle istatistiki verilere dayanarak bilinmesi çalışmanın sağlıklı yürütülmesi açısından önem arz etmektedir. Bu bağlamda aşağıdaki Tablo-1 bize önemli ipuçları vermektedir.

**Tablo 1:** TUİK 2005-2014 trafik kaza istatistikleri

Yıl	Trafik kaza istatistikleri, 2005-2014				
	Toplam kaza sayısı	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Maddi hasarlı kaza sayısı	Ölü sayısı <sup>(1)</sup>	Yaralı sayısı
2005	620 789	87 273	533 516	4 505	154 086
2006	728 755	96 128	632 627	4 633	169 080
2007	825 561	106 994	718 567	5 007	189 057
2008	950 120	104 212	845 908	4 236	184 468
2009	1 053 346	111 121	942 225	4 324	201 380
2010	1 106 201	116 804	989 397	4 045	211 496
2011	1 228 928	131 845	1 097 083	3 835	238 074
2012	1 296 634	153 552	1 143 082	3 750	268 079
2013	1 207 354	161 306	1 046 048	3 685	274 829
2014	1 199 010	168 512	1 030 498	3 524	285 059

(1) Kaza yerindeki ölümleri kapsar

Ülkemiz karayolu ağında 2014 yılında toplam 1 milyon 199 bin 10 adet trafik kazası meydana geldi. Bu kazaların 1 milyon 30 bin 498 adedi maddi hasarlı 168 bin 512 adedi ise ölümlü yaralanmalı trafik kazasıdır. Yıl içerisinde meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %75,1'i yerleşim yeri içinde %24,9'u ise yerleşim yeri dışında meydana gelmiştir. Türkiye'de 2014 yılında meydana gelen 168 bin 512 adet ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası sonucunda 3 bin 524 kişi hayatını kaybederken 285 bin 59 kişi ise yaralanmıştır. Ölümlerin %35,3'ü, yaralanmaların %67,2'si yerleşim yeri içinde gerçekleşirken ölümlerin %64,7'si yaralanmaların ise %32,8'i yerleşim yeri dışında olmuştur. (<http://www.tuik.gov.tr>).

Burada yerel yönetimlere verilecek önemin ne kadar önemli olduğunu tablo istatistikleri ortaya koymaktadır. Çünkü meydana gelen kazaların %75,1'i ölümlerin de %64,7'si yerleşim yeri içinde meydana gelmiştir. Bu rakamlar da bize trafik sorununun 2/3'nün belediye sınırları içerisinde olduğu gerçeğinden hareket ederek, trafik hizmetlerinin yerleşmesinin yani biran önce belediyelere devredilmesinin gerekliliğini hatta zorunluluğunu tüm çıplaklığıyla ortaya

koymaktadır. Çünkü yerel yönetimler halka en yakın hizmet götüren birimler olarak bu sorunun çözümünde en önemli aktör olarak görülmektedir.

Trafik kazalarının sebeplerinin başında; insan (sürücü, yaya, yolcu) taşıt, çevre, Yol, denetim ve uygulama gelmektedir. Bu unsurların birinde meydana gelen olumsuz bir sonuç diğer unsurları da etkileyerek trafik sorunlarının oluşmasına sebep olmaktadır. Trafik kazalarının önlenmesi mümkün olmamaktadır. Bu sorunları çözmek ve çözüme ulaştırmak için herkesin üzerine düşen sorumluluğun farkında olmasına, gerekli ve yeterli tedbirlerin alınmasına bağlıdır. Tedbirler alınırken en yerel düzeyden en merkezi yapıya kadar iş birliği içinde yürütülmesi gerekmektedir

Trafik organizasyonu tek çatı altından yönlendirilebilecek bir yapı olmadığından, farklı birimler etrafında belirli bir program dahilinde, koordinasyon sağlanarak hedeflere ulaşılmalıdır. Ancak ülkemizde parçalı bir yapı olmasına rağmen gerekli koordinasyon ve birliktelik sağlanamadığından sorunlar gittikçe artmaktadır.

Uygulamada trafikle ilgili yer alan görev ve sorumlulukların yarattığı sorunlar hukuksal, siyasal, ekonomik ve sosyo-kültürel açıdan sorgulamak daha isabetli bir yaklaşım olacaktır.

### **7.1 Hukuksal Sorunlar**

Trafikle ilgili genel hizmet kurumları, kuruluşları ve kurullarının akan ve duran trafiğin yönetiminde yetki ve sorumluluk dahilinde verilen görevleri vardır. Bu kuruluşlar kendi asli görevlerinin yanında trafik görevlerini de yerine getirmeye çalışmaktadırlar (örn: Belediye, İç İşleri Bakanlığı, TCK vs.). Bazı ortak görevleri bulunmasından dolayı birbirlerini görevli sayarak ya üstlenmemekte yada üstlendiklerinde kargaşaya yol açmaktadır.

Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleriyle ilgili tedbirleri almak ve sorunları çözümüleme görevi, il ve ilçe trafik komisyonlarına verilmiştir. Bu görev belediyeleri de doğrudan ilgilendirmekte ve yine uygulamada her kurum kendini görevli saymaktadır. Ancak ulaşım planlama, uygulama ve denetleme faaliyetlerinde Büyükşehir Belediyesi ve İl Trafik Komisyonunun, görev ve yetkileri birbiri ile çakışmaktadır.

Karayolları üzerindeki yolcu ve eşya taşınması ile ilgili alt yapının planlanması, bakımı, işletilmesi ve denetimi, ayrıca sürücü belgelerinin verilmesi, araç muayenelerinin yapılması, ağırlık kontrolleri, trafik eğitimi gibi trafik güvenliğini doğrudan etkileyen konularda söz sahibi çok sayıda bakanlık, bakanlıklara bağlı kuruluşlar vardır. Bunların dışında şehir-içi geçişler ile şehir-içi yolcu ve eşya taşınmasında yerel yönetimler, kamu ve özel kuruluşlar da yetki ve söz sahibidirler (<http://www.arem.gov.tr>)

Yukarıda değinilen sorunların temel nedeni hukuksal düzlemin tam olarak oturtulamaması ve gerekli koordinasyon ile haberleşme sisteminin olmayışından kaynaklanmaktadır. Bir konuda birden fazla kurum ve kuruluşun görevlendirilmesi yetki ve görev karmaşasına neden olmaktadır. Gerekli önlemlerin alınmaması ise trafikte yaşanan sorunların giderek büyümesine sebebiyet vermektedir. Bu nedenle yapılacak düzenlemelerle bu sistem karmaşasına son verilmesi gerekmektedir. Belediyelere Trafik hizmetlerinin devri konusunda ise adli mercilerin görev alanına girdiği için bu hizmetlerin belediyelere devrini mümkün kılmamaktadır.

Burada yapılması gereken, yasal düzenlemelerle yetki ve görev çatışmasını ortadan kaldırmak olacaktır. Muallakta kalan görev ve yetkilerin çözüme kavuşturulması trafiğin işleyişi ve sorunların giderilmesinde önemli bir adım olacaktır. Bu görev ve yetkileri bir kurumun bünyesine verilerek görevi ifa etmesini sağlayabilir ya da görevli olan kurumlara açık ve net bir şekilde yasal düzenlemeler yapılarak ortadaki belirsizlik giderilmelidir.

## **7.2 Siyasal Sorunlar**

Yerel yönetimler, halkın ihtiyaçlarının karşılanmasında ve hizmet görme derecesinde ilk basamakta yer almaktadır. Merkezi yönetimin hiyerarşik yapılanması dikkate alındığında yerel yönetimlerin halka daha yakın ve ulaşılabilir olduğu gözlenmektedir. Ancak Belediyeler üzerinde günümüze kadar, cumhuriyetin kuruluş yıllarından itibaren, merkezi yönetim; vesayet denetimi ile kontrol mekanizması kurmuştur. Bu durum 1980'lerden sonra liberal akım politikaları sayesinde bazı reformların yapılmasına imkan tanısa da yerel yönetimler bu vesayet denetiminden tam olarak kurtulamamıştır.

Yerel yönetimler geçmişten beri merkezi yönetim tarafından hizmet sunumlarında 2. plana atılmıştır. Bunun örneklerini, 1930 yılından itibaren süregelen, Trafik hizmetleri sunumunda Yerel yönetimlerin bu görevi yerine getiremeyecek durumda olduğunu ve bunun nedenleri açıkça belirtilmiştir. Yerel yönetimlere verilen görevler ise mühendislik hizmetleri olduğunu belirtmiştik. Bunun arka planında yatan ana nedenlerden biri ise, merkezi yönetimin güç kaybı yaşama endişesidir.

## **7.3 Ekonomik Sorunlar**

Trafik hizmetlerini sunma kapsamında karşılaşılan en önemli faktör ekonomik sorunlardır. Büyük ölçekli ve gelir bakımından zengin Belediyelerin dışında kalan orta ve düşük gelirli Belediyeler ekonomik sorunlarla daha çok karşılaşmaktadır. Kendilerine verilen mühendislik faaliyetlerini de gereği gibi ya da hiç yerine getirememektedirler. Merkezi yönetimin, trafik hizmetlerinde gelir ve kaynağı belediyelerden esirgemesi buna neden olmaktadır.

Trafik hizmetlerinin sunumunun tam olarak yerine getirilmesi için,

Belediyelere kaynak yaratılmalı ve Belediyelerin de üzerine düşen sorumluluğu yapması gerekmektedir. Trafik sorunlarının giderilmesi için yerel yönetimlerin de bu alanda göreve dahil edilmesi şart olarak algılanmalıdır. Keza Avrupa ülkelerinde de görüldüğü üzere en üniter ve merkezi otorite sahibi ülkelerde bile Belediyelere ve yerel yönetim birimlerine büyük sorumluluklar ve büyük görevler vermektedirler.

#### **7.4 Sosyo-Kültürel Sorunlar**

İnsanların ve trafiğin ayrılmaz bir parça olması, karşılıklı sorumlulukların oluşmasına neden olmuştur. Trafik belki de en önemli çözüm noktası, trafiğin bir kültür meselesi haline dönüşmesidir. Trafik sorunlarının sadece yasal kurullarla çözülebilecek bir sorun olmadığı bir gerçektir. İnsanın bir kültüre sahip olmasını sağlayan ilk öge ise bir önceki kuşaktır.

Belediyelerin kanunda verilen trafik hizmetlerini yerine getirip getirilmediği bireyler tarafından sorgulanmalıdır. Bu hususta Türkiye’de maalesef trafik kültürünün eksik olması, hem kurumların gerektiği kadar görevleri yerine getirmemesine hem de kendi üzerine düşen sorumlulukları yapmamasına neden olmaktadır.

Trafik hizmetlerinin Belediyelere tam anlamda devredilmesi varsayımında, vatandaşın göstereceği tepki çok önemlidir. Vatandaşın trafik polisine verdiği tepki ile belediye trafik zabıtasına vereceği tepkinin aynı olması durumunda sorun olmayacaktır. Ancak kültürel anlamda belediye trafik zabıtasına alışkın olmamasının olumsuz sonuçları iyi hesaplanmalı ve gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir.

#### **Sonuç**

Günümüz dünyasında iletişim, ulaşım ve teknolojik araçlar gelişmekte, buna karşılık ihtiyaçlarda hızla artmaktadır. Bu bağlamda özellikle ülkemiz açısından, can ve mal kayıplarının sıklığı ve çokluğu karşısında trafik en önemli sosyal, siyasal ve ekonomik bir sorun haline gelmiştir. Trafik giderek artması ve sorunların giderek büyümesi yeni arayışların ortaya çıkmasını beraberinde getirmiştir. Yerel Yönetimlere trafik hizmetlerinin devri konusu da bu arayışların bir sonucudur.

Trafik çok yönlü bir konu ve süreç olduğu için kapsayıcılık alanı da geniş olmalıdır. Bu yüzden trafik konusu her yönü ve bütün unsurları ile tanımlanarak çözüm aranmalıdır. Bu konuda yerel yönetimlerin arka planda tutulması hem etkinliğin azalmasına hem de verimliliğin düşmesine neden olmaktadır. Çünkü 2014 yılı içinde 1 milyon 199 bin 10 adet trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazaların %75,1’i yerleşim yeri içinde gerçekleşmiştir. Giderek büyüyen bu trafik sorununun aşılması için hizmette etkinliğin ve verimliliğin sağlanması

gerekmektedir. Çözüm olarak, yasal düzenlemelerin bir an önce hayata geçirilerek halka en yakın hizmet birimi olan yerel yönetimlere devredilip, yerel yönetimler etkin ve verimli bir şekilde trafik hizmetlerini sunmaları sağlanmalıdır. Bu sayede yerleşim yerlerinde meydana gelen kazalar asgari düzeye indirilip, hem trafik hizmetlerinde yerelleşmenin sağlanması, hem de trafik kazalarının önlenerek can ve mal kaybının yaşanmasının önüne geçilecektir. Bu da trafik hizmetlerinde etkinlik ve verimliliğin sağlanması açısından son derece önemli bir gelişme olacaktır.

Yerel yönetimler bu hizmetleri yerine getirirken de yukarıda belirtilen hukuksal, ekonomik, siyasal ve kültürel sorunların giderilmesi gerekmektedir. Hukuksal anlamda mevcut görev, yetki ve sorumluluk çatışması giderilecek şekilde hukuksal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Trafik sorunlarının giderilmesinde yerel yönetimlerin etkin bir şekilde rol alması için trafik hizmetlerinin tümüyle yerel yönetimlere devredilmesi gerekmektedir. Bunun oluşması ise bir sürece bağlıdır. Türkiye, trafik kültürü bakımından yerel yönetimlerin trafik hizmetlerini devralması ve sunmasına tam olarak hazır değildir. Bu kültürün oluşması ve merkezi yönetimin yerel yönetimlere olan önyargısının kırılması açısından bir çözüm yoluna gidilmelidir. Bu çözüm için de ‘pilot bölge ya da il’ uygulamasına gidilmelidir. Yani yasal bir çerçeveye oturtularak pilot bölge veya il’de trafik hizmetleri yerel yönetimler tarafından yerine getirilmelidir. Bu süreç içerisinde uygulamada ortaya çıkan hata ve eksiklikler tespit edilerek, gerek yasal zeminde gerekse uygulamada gerekli düzenlemeler yapılarak süreç devam ettirilmelidir. Böylece ülke genelinde uygulamaya başlandığında ortaya çıkan sorunlar önceden tespit edilerek zaman kaybı ve israfın önüne geçilmiş olacaktır. Pilot bölge ya da il uygulamasının başarılı olması durumunda ise etkinlik ve verimlilik kaybına yol açılmadan tüm ülke genelinde uygulamaya geçilmesi başarı açısından en etkili bir yöntem olacaktır.

Trafik sorunlarının giderek artması, sürekli can ve mal kayıplarının meydana gelmesi, neredeyse Türkiye de çözümü bulunamayan sorun haline dönüşmüştür. Bu sorun karşısında ise en önemli unsur insandır. Çünkü hiçbir kurumun ya da kuruluşun yönetme erki, ‘toplum ve insan değeri’ karşısında bir önem taşımamaktadır. Toplumsal fayda sağlayacak yöntemlerin, merkezi otorite veya yerel yönetim tarafından yönetilmesinin pek farkı yoktur. Sosyal sorun olan trafik hizmetleri, hizmette yerelliğin ön plana çıktığı bu yüzyılda çözümü yerelleşme ile bulmaya çalışan batı ülkelerinde olduğu gibi trafik hizmetlerinin asıl sahibi olan yerel yönetimlere devredilmesi gerekmektedir.

Bu sosyal sorunların çözümünde en önemli görev ise bireylere düşmektedir. Toplumsal bir trafik kültürü anlayışı ve eğitimini benimsememiz gerekmektedir. Avrupa’nın trafik sorunlarını çözmesinde en önemli unsur bilinçli bir trafik kültürüne sahip olmasıdır. Avrupa’da kişinin ilk başta yurttaşlık

bilincine sahip olması, adil ve önemli olduğu düşünölen başta trafik güvenliği kurallarını da benimsemiş ve uyguluyor olmalarından kaynaklandığı görüşü ileri sürölmektedir. Bu onlar için ortak bir değer ve költürdür. Bu bağlamda bir költür sorunu olarak, trafik sorunlarının can ve mal kayıplarına sebebiyet vermemesi kendi elimizin altında yatan en önemli faktörlerden biridir. Bu költür kapsamında, sorumluluğu da olan birey olduğumuzu unutmadan; yaya, sürücü, veya yolcu olarak sorumluluklarımızın farkında olup, trafik kurallarını benimseyerek yaşamalı ve bu kuralları uygulamalıyız. Bu költür ise, halka en yakın hizmet birimi olarak ancak yerel yönetimlerce kazandırılabilir ve devamlılığı sağlanabilir.



## KAYNAKÇA

Bozan Mahmut, (2015), **Karşılaştırmalı Kamu Yönetimi**, s.26-99, (bbs.bartın.edu.tr/dosyalar/Dersmateryal/Ensonhali.ppt).

Çelik Ali, (1996), **Yerel Yönetimler**, Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, İzmir, s.1.

Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD), (1994),2000’li Yıllara Doğru Türkiye’de Yerel Yönetimler, **MÜSİAD Araştırma Raporları:5**, İzmir, s.5.

Ortaylı İlber, (1985), **Tanzimat’tan Cumhuriyete Yerel Yönetim Geleneği**, Ankara: Hill Yayınları, s. 99.

Öncel Yenal, (1998), **Mahalli İdareler Maliyesi**, Filiz Kitabevi, İstanbul, s.12.

Özcan Sezer, Vural Tarık, (2010), **Maliye Dergisi**, Sayı 159, Temmuz-Aralık.

Pampal Süleyman, (2004), **Trafik Dergisi**, s.1, (<http://suleymanpampal.com/suleymanpampal/trafikDergisi/files/eylu%CC%88l%20ekim%202004.pdf>)

Sakınç Süreyya, (1998), **Kamusal Mali Yerinden Yönetim ve Yerel Kamusal Malların Sunumunda Etkinlik: Türkiye İçin Bir Model Önerisi**, Emek Matbaacılık, Manisa, s.39-40.

Sivrekli Esra, (2001), Yerelleşme ve Yerel Demokrasi, **Türk İdare Dergisi**, Sayı 431, s.122.

**Belediye Kanunu**, Kanun No. 5393, Kabul Tarihi: 3.7.2005

**Belediye Kanunu(eski)**, Kanun No: 1 580. Kabul Tarihi: 3.4.1930 (14 Nisan 1930 Tarih ve 1471 Sayılı Resmi Gazete).

**Karayolları Trafik Kanunu**, Kanun Numarası: 2918, Kabul Tarihi: 13/10/1983, Yayınlandığı R. Gazete: Tarih: 18/10/1983 Sayı: 18195, Yayınlandığı Düstur: Tertip: 5, Cilt: 22, Sayfa: 687.

**Karayolu Trafik Kanunu(eski)**, 6085 say. Resmi Gazete s. 8411, <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/10705.pdf>

**Karayolları Trafik Yönetmeliği**, Resmi Gazete Tarihi: 18.07.1997 Resmi Gazete Sayısı: 23053 Mükerrer.

**Köye Yönelik Hizmetler Hakkında Kanun**, Kanun Numarası: 3202, Kabul Tarihi: 9/5/1985, Yayınlandığı R. Gazete: Tarih: 22/5/1985 Sayı: 18761, Yayınlandığı Düstur: Tertip: 5 Cilt: 24 Sayfa: 405.

Rafet ÇEVİKBAŞ, Fatih Hakan DOĞAN

**6360 Sayılı Kanun**, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/12/20121206-1.htm>

[http://www.arem.gov.tr/ortak\\_icerik/arem/Projeler/Arastirma\\_raporlari/trafik/B2.pdf](http://www.arem.gov.tr/ortak_icerik/arem/Projeler/Arastirma_raporlari/trafik/B2.pdf)

<http://www.arem.gov.tr/Arem/defaultarem.aspx?icerik=45>

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Tarihce.aspx>

[http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc074/kanuntbmmc074/kanuntbmmc07403672.pdf](http://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc074/kanuntbmmc074/kanuntbmmc07403672.pdf)

[http://www.meb.gov.tr/aok/Aok\\_Kitaplar/AolKitaplar/Trafik1-2/3.pdf](http://www.meb.gov.tr/aok/Aok_Kitaplar/AolKitaplar/Trafik1-2/3.pdf)

<http://www.trafikguvenligiplatformu.gov.tr/>

<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/TrafikMevzuat.aspx>

[www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/.../MODUL%203%20SUNUM.ppt...](http://www.trafik.gov.tr/SiteAssets/Yayinlar/.../MODUL%203%20SUNUM.ppt...)

<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=18760>

<http://tdk.gov.tr>