

İNSAN ODAKLI TRAFİK YÖNETİMİ BAĞLAMINDA TRAFİK ETİĞİNDEN TRAFİK AHLAKINA GEÇİŞ

Abdulkadir MAHMUTOĞLU*

Adnan ÇİMEN**

Nesrin ÇOBANOĞLU***

ÖZET

Trafik 21. yüzyılda ülkelerin en önemli sorunlarının başında yer almaktadır. Bilim ve teknolojiye yaşanan ilerlemelere rağmen trafik kazalarının ve ölümlerin önlenememesi, netice itibarıyla giderek ilkel, acıklı ve acımasız bir görüntüye yol açmaktadır.

Türkiye'deki trafik sisteminin insani değerleri, ahlak ve etik düşüncüyü dışladığı gözlenmektedir. Trafik ahlakı olmadan salt trafik hukukunun çözüm olmadığı gözlenmektedir.

Trafik etiği, insanlara trafik işleyişinde nasıl davranılacağını, iyi ve kötünün ne olduğunu, hayat hakkının kutsallığı, insanlara neden zarar verilmemesi gerektiğini, hak ve hürriyetlere niçin saygı gösterilmesi gerektiğini ifade etmektedir.

Trafik sisteminde etiğin uygulanmasını ifade eden ahlak bakımından bir noksanlık, trafik ahlakına ilişkin temel bir kültür, bilgi ve görgü eksikliği gözlenmektedir.

Etik ve ahlak ilkeleri olmadan sosyal sistemlerin ve hukuk kurallarının beklendiği ölçüde etkili ve faydalı olması güçleşmektedir. Çözüm etik ve ahlak eksenli olmalıdır.

Bu çalışmada trafik etiğinden trafik ahlakına geçiş konusu ele alınarak, aralarındaki yakın ilişki irdelenecek ve trafik sorununun çözümünde insan odaklı anlayış ile etik ve ahlak kavramları vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Trafik, Etik, Ahlak,

JEL Kodu: Y 90

* Dr., Telekomünikasyon İletişim Başkanlığı

** Dr., İçişleri Bakanlığı

*** Prof. Dr., Gazi Üniversitesi

**TRANSITION FROM TRAFFIC ETHICS TO TRAFFIC MORALITY WITHIN
CONTEXT OF PEOPLE-ORIENTED TRAFFIC MANAGEMENT**

ABSTRACT

Traffic is one of the most important problems in both developed and developing countries in this century. Majority of our time in daily life is spent in traffic or places which are exposed to effect of traffic. In other words, traffic has become an integrated part of our life. Although current vehicles enable us to reach target point more faster than before, they are becoming more unbearable day by day due to problems which they cause. Therefore while people use the vehicles to facilitate their daily life, their vehicle lead them into a life-threatening environment.

Deaths and injuries caused by traffic accidents are among major sources of concern in society. Failing in preventing traffic accidents leads to primitive, tragic, and cruel scenes, in spite of much progress in science and technology. Thus traffic accidents take significant place in agenda of society.

Even though humanism and human rights & freedoms are the most important values of our century, humanism is not integrated into the way of traffic application in Turkey. “Human” is thought to be as an existence to be carried in association with other assets such animals and goods, and people who drive vehicles are seen as “drivers”. Based on this perspective fines to drivers is considered the only solution to ensure order in traffic. However, many concepts such as ethics, morality, justice, truth, etc. should be brought to agenda when spoken about human.

It is obvious that traffic system is the one of facts which allows us comparing countries in terms of civilization, human rights, respect to law, etc. Nature and quality of transportation system, functionality of traffic system, and relevant data are indicators of civilization and development status of countries just like functioning of blood vessels and blood values are indicators for health of body. This data can provide sufficient information to evaluate a country and society.

As mentioned, almost there is no humanism in traffic perspective of Turkey. Lack of morality, basic culture, knowledge, and respect is observed in terms of traffic. Unsufficient awareness regarding to lack of traffic morality makes harder solving the problem.

Traffic ethics and morality mean philosophical dimensions of any and all issues about traffic and concepts such as good, true, wrong, etc. and answers to many questions such as what, why, how, etc. are looked for in this area. While traffic ethics is a theoretical concept the traffic morality is about concrete practice, experienced problems, and attributes and attitudes in traffic in daily life. Although people have knowledge and information about traffic the picture drawn in daily life is not good. This indicates the lack of morality, which means practice of ethics in daily life. While ethics represents philosophical background in any field the morality is defined as practice in daily life. In this context, creating and implementing morality in traffic is a major problem. Problems become harder to solve when ethics and morality cannot be connected to each other.

Traffic ethics covers how people behave in traffic, what are the goods and wrongs, about sanctity of right to live, why not to hurt people, and why to show respect to rights and freedoms of other people.

It is observed that traffic law is not sufficient without traffic morality. Without ethics and morality, it is hard –or impossible- to obtain expected results from social systems and laws. In this case, new problems such as excessive prescriptivism, detailed arrangements

for any and all problems, and infinite legislation are arising. The solution should be based on ethics and morality.

Moreover, having knowledge of ethics does not constitute any value on itself likewise computer usage. Computers can compute, storage, and use any and all kinds of information but no one expects them to have a value judgment. Memories of computers do not deserve any respect. In this context, existence of ethics information does not mean anything without practice. Similarly, knowledge on traffic rules and law tells us nothing without practice. That is, practice and application are more important than having knowledge.

Developed countries have established present level of ethics and moral understanding on great effort in long time. Quality of human resources is decisive in all fields. Societies' habit to think and evaluate matters in existing ethics and moral understanding is probably one of the most important values as elements of their social capital. In this respect, development and implementation of traffic ethics and morality will require an ongoing effort.

Meeting the requirements such as human life, happiness, freedom, justice depends on progress of morality and ethic regardless of development in knowledge, science and technology. For example if people who can purchase and use expensive vehicles in traffic do not have ethical thought and moral responsibility level of technological and scientific development remain meaningless to meet the requirements..

Origin of moral rules is the necessity of arranging relations between individuals or need to arrange attitudes and attributes of people in society on basis of a sense of responsibility. Thus, that lies underneath traffic ethics is the rules of traffic, which are based on ethical thoughts, as well.

Ethics and morality are the first rules that continuously applied in social life. Other social, legal, political, or administrative rules may sometimes be interrupted in practice but order of life is predominantly based upon rules of ethics and morality. In society where ethics and moral rules are interrupted it will be harder to keep social life in order. All systems should stand on a moral and ethics understanding in order to stay standing up. Accordingly, functioning of traffic system is essential for keeping social life continuous. Therefore, all other systems and rules will be damaged, as well, when traffic order cannot be established on ethics and moral approach.

Justice is the first and major concept which is in relation with ethics and moral. Without justice, it will not be meaningful to speak about freedom, equity, happiness, peace, etc. which constitute basis for ethics and morality. In this respect, regulations which privilege some individuals and institutions should be avoided of as it will damage the sense of justice in society.

When existing traffic understanding is questioned it is understood that society needs a transformation process which ensure transition from vehicle- or rule-oriented approach to people-oriented approach in order to establish an approach of morality in traffic. When "human" will be the focus of all regulations and activities, especially traffic legislation, as per "Approach of People-Oriented Traffic", traffic system will have an order so as to facilitate life of people and a new understanding of traffic ethics and morality will have been established.

This study is on transition from traffic ethics to traffic morality, examines close relations between these two concepts, and highlights people-oriented understanding, ethics, and morality as solution of traffic problem.

Keywords: Traffic, ethics, morality

JEL Codes: Y 90

1. GİRİŞ

Trafik kazalarında çokça görülen ölüm ve yaralanmalar toplumda büyük bir problem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bilim ve teknolojik ilerlemelere ölümleri azaltmakta çok başarılı olamamaktadır.

Türkiye’de trafik anlayışı içinde etik ve ahlak kavramları ile “**insani**” değerler adeta yok gibidir. Felsefi etik soyut bir kavramken, uygulamalı etik alanlarından trafik etiği ile benimsediğimiz değer sisteminin günlük hayata yansımaları olan trafik ahlakı; trafik sorunlarını konu edinmektedir. Trafik ahlakı olmadan salt trafik hukukunun çözüm olmadığı, trafik sisteminin ahlak ve etik düşünceleri dışladığı gözlenmektedir.

Türkiye’de trafiği düzenleyen temel kanunda “**insan**”, hayvan ve eşyalarla beraber taşınacak bir varlık olarak ele alınmakta, araçları kullanan insanlar “**sürücü**” olarak görülmektedir. Trafikte düzeni sağlayacak şeyde sürücülere ceza kesmek olarak ortaya çıkmaktadır. Oysa insan konu edildiğinde etik, ahlak, adalet, iyilik, doğru gibi bir çok kavram gündeme gelmelidir.

Hayatı kolaylaştırsın diye üretilen, başta kara olmak üzere deniz ve hava araçları ile insanların hareketlerinden meydana gelen trafik bir fırsat, kolaylık ve imkân olmanın yanında ciddi bir külfet, eziyet ve stres kaynağına dönüşmüş durumdadır. Hiç kuşkusuz bunun birçok nedeni bulunmaktadır. Bunların başında ise trafiğin **insan odaklı** olmaması gelmektedir.

Trafiğe her çıkanın “içinizdeki canavarı durdurun” diye uyarı levhalarıyla karşılaştığı ülkemizde sorun, bazen “**trafik terörü**” olarak bile adlandırılmaktadır. Yolların kan gölüne dönüştüğü, her yıl binlerce insanın öldüğü, binlercesinin sakat kaldığı, milyarlarca lira maddi hasarın meydana geldiği ve akıl almaz saygısızlık ve kabalığın yaşandığı bir “**yaşam şekline dönüşen**” trafiğin yol açtığı sorunlar, bu alanda neler olup bittiğinin düşünülmesini zorunlu hale getirmektedir.

Trafik kurallarını ihlal ederek, etik ve ahlaki davranmayarak suç işleyenler, sosyal yaşamda bu suçlarından dolayı ayıplanmaz, dışlanmaz ve kınanmazlar. Başka biçimlerde insan öldürenlere verilen sosyal yaptırımlar ve cezalar trafik aracılığı ile öldürenlere karşı gösterilmez, en azından toplumda nefretle anılmazlar. Bu nedenledir ki çoğu zaman trafik suçu işleyenler kendi içlerinde vicdani bir sorgulama, iç çatışma, utanma duygusu veya ahlaki bir sıkıntı ya da ızdırabı daha az duymakta, hukuki cezasını ödedikten sonra ne kendi içlerinde ne de toplumda hiçbir etik ve ahlaki değerlendirmeye muhatap olmamakta ve bu şekilde konu kapanmaktadır. Netice itibariyle hukuk olarak değilse bile etik ve ahlaki olarak bir boşluk gözlenmektedir. Bu açıdan konunun sahiplenilmesi ve içselleştirilmesi gerekmektedir (Aydın,2012).

Trafik etiği ve ahlaki ile trafiğe ilişkin her türlü konunun felsefi ve düşünsel boyutları ile iyi, doğru, kötü, yanlış v.b. kavramlar anlatılmakta, bu alanda ne, niçin, neden, ne kadar gibi bir çok sorunun yanıtı ele alınmaktadır.

Trafik ile ilgili doğrular bilinmesine rağmen sonuçta kötü bir tablonun olması, etiğin uygulanmasını ifade eden ahlak bakımından bir noksanlığa işaret etmektedir. Her alanda felsefi arka planı temsil eden etik iken, uygulamayı ise ahlak olarak tanımlamak mümkündür. Bu bakımdan trafik ahlakının oluşturulması ve hayata geçirilmesi büyük önem taşımaktadır. Trafik bağlamında etik ve ahlak ilişkisi sağlıklı bir şekilde kurulamadığında sorunların çözümü zorlaşmaktadır.

Gelişmiş ülkelerin en önemli sosyal sermaye unsurları arasında ve en başta sayılması gereken değerlerinden birisi de var olan etik ve ahlaki düşünme ve değerlendirme alışkanlıklarıdır. Bu bakımdan var olan trafik etik ve ahlakının geliştirilmesi ve hayata geçirilmesi gelişmişlik için gerekli şartlar arasında yer almaktadır.

Ülkeler arsında uygarlık, insan hakları, hukuka saygı gibi alanlarda karşılaştırma yapma olanağı veren olgulardan bir de trafik sistemidir. Organizmaların biyolojik ve fizyolojik sağlığının ölçütlerinden biri kan damarlarının işleyişi ve kan değerlerinin durumu ise ülkelerin uygarlık ve gelişmişlik ölçütleri de ulaşım ağının niteliği, trafik sisteminin işleyişi ve trafik ile ilgili verilerin durumudur. Bu veriler ülke ve toplumla ilgili değerlendirme yapmak üzere çok miktarda bilgi sağlayabilmektedir.

Trafik sistemi ve işleyişi bir medeniyetin dışarıdan görünüşü ve adeta aynasıdır. Bir ülkede ve uygarlıkta insanların birbirlerine gösterdiği saygı trafik düzenine bakarak anlaşılmaktadır. Trafik düzeni insanın ne kadar saygıya değer olduğunu da ölçmekte ve göstermektedir (Köse, 2012:90). Neticede başkasına gösterilen saygı neticede kişinin kendisine gösterdiği saygı anlamına gelmektedir.

İnsan odaklı trafik anlayışı trafiğe yasal temel oluşturan mevzuat, bu mevzuatın uygulanmasıyla ortaya çıkan fiziksel alt yapı, trafikte insan-insan, insan araç-kural ve çevre ilişkilerinde **insanların** (yayalardan daha geniş bir kapsamda) sürecin odağında yer almasını ve çevresel değerlerin korunmasını ifade eder. Araçlar, yolar ve diğer alt yapı düzenleme ve planlamalarının insanların rahat, güven ve huzuruna göre belirlenmesini kapsar. İnsan odaklı trafik anlayışı daha çok trafik/ulaşım açısından kamuyla bireylerin ilişkileri ifade etmektedir. Bireylerin kendi aralarında ve dış çevrelerine yönelik tutum ve davranışlarının nasıl olması gerektiği konusu da trafik etiği tarafında irdelenmektedir. Dolayısıyla insan odaklı trafik anlayışıyla trafik etiği ve trafik ahlakı biri birini tamamlayan konular olmaktadır.

Bu çalışmada insan odaklı trafik anlayışı üzerinde durulmakta, trafik etiğinden trafik ahlakına geçiş konusu ele alınarak, aralarındaki yakın ilişki irdelenmekte ve trafik sorununun çözümünde insan odaklı anlayış, etik ve ahlak kavramlarının gerekliliği ve önemi vurgulanmaktadır.

2. İNSAN ODAKLI TRAFİK ANLAYIŞI

Türkiye'deki trafik sorunun hangi boyutlara ulaştığını görmek açısından, diğer konular bir kenara bırakılarak sadece bir yılda meydana gelen kazalara bakmak bile yeterlidir. Resmi verilere göre örneğin, sadece 2010 yılında Türkiye'de meydana gelen 292.308 kazada, 4.045 kişi hayatını kaybetmiş, 211.496 kişide yaralanmıştır. Bu kazalarda meydana gelen maddi hasar ise 593.467.946 TL'dir. Üstelik bu rakamlara kendi aralarında tutanak tanzim eden kişilerin karıştığı 816.045 maddi hasarlı trafik kazaları dâhil değildir (KGM, 2011):

Bu haliyle bir yılda trafik kazalarında ölen kişi sayısı; Kurtuluş Savaşında şehit olan askerlerin yarısına, Kıbrıs Barış Hareketinde şehit olanların 8.3 katına, Kore Savaşında Şehit olanların 5.6 katına eşittir.

Yine 2010 yılında trafik kazalarında yaralananların sayısı; Kurtuluş Savaşında yaralananların 6.7, Kore Savaşında yaralananların 98 ve Marmara Depreminde yaralananların 4.8 katına eşittir.

Konuyla ilgili bilgiler bir tabloya döküldüğünde, **Tablo:1**'de görülen ibretlik ve düşündürücü sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

Tablo 1. Trafikte Ölenlerin Savaş ve Doğal Afetlerde Ölenlerle Karşılaştırılması

Kurtuluş Savaşı			
A. Doğu Cephesi	Ermeni Harekâtı	46 şehit	76 yaralı
B. Batı Cephesi	Gediz Muharebesi	181 şehit	135 yaralı
	1. İnönü Savaşı	95 şehit	183 yaralı
	2. İnönü Savaşı	1.499 şehit	2.470 yaralı
	Kütahya-Eskişehir M.	1.522 şehit	4.714 yaralı
	Sakarya Savaşı	3.282 şehit	13.618 yaralı
	Büyük Taarruz	2.542 şehit	9.977 yaralı
	Toplam	9.167 şehit	31.173 yaralı
Kurtuluş Savaşı döneminde çeşitli hastalıklardan hastanelerde ölenler		22.690 kişi (22.543 er ve 147 subay)	
Kore Harbi		721 şehit	2.147 yaralı,
Kıbrıs Barış Harekâtı		484 şehit	
Marmara Depremi (17 Ağustos 1999)		17.480 ölü	43.953 yaralı
Trafik Terörü			
	2010 yılında	4.045 ölü	211.496 yaralı
	Son 5 yılda(2006–10)	26.481 ölü	955.481 yaralı
	1955–2006 arasında	249.040 ölü	3.774.519 yaralı
	Son 5 yılın ortalaması	5.296 ölü	191.096 yaralı

Tablo-1’de görüleceği gibi trafik âdeta değirmen taşı gibi yaşamları öğütmektedir. Örneğin, 1955–2010 yılları arasında, yani son 55 yılda meydana gelen 9.636.383 kazada¹ 249.040 kişi ölmüş, 3,774519 kişi de yaralanmıştır. **Bu durum, ölenler açısından 27, yaralananlar açısından da 121 Kurtuluş Savaşı demektir.** 2006–2010 yılları arasında 5 yılın ortalaması 5.296 ölü, 191.096 yaralıdır. Bu rakamlar trafiğin savaşıardan daha ağır sonuç ve sorunlara yol açtığını ortaya koymaktadır.

Trafiğin ortaya çıkardığı trajik sorunları inceleyen Ankara Ticaret Odası (ATO)’nun 2003 yılında yaptırdığı “**Trafik Trajik**” konulu araştırma, trafiğin bir trajediye dönüştüğünü ortaya koymaktadır. Araştırmaya göre; “Türkiye’de trafik kazalarında her yıl 1 ilçe nüfusu yitiyor, her 10 yılda 97 bin nüfusa sahip Bayburt, 93 bin nüfusa sahip Tunceli gibi bir ilimiz haritadan siliniyor. Kazaların trajik boyutları bununla da kalmıyor. Son 10 yılda trafik kazalarında yaralanan ya da sakatlananların sayısı 1 milyon 200 bin kişi. 8 milyon kişi de bu dramdan doğrudan ya da dolaylı etkilenmiş. 69 milyon nüfusa sahip Türkiye’de trafik kazası dramı yaşamamış bir aile neredeyse yok” (ATO,2007) denilmektedir.

Trafik, trajediye dönüşen bu yapısı nedeniyle zaman zaman “terör” tabiriyle beraber anılmaktadır. Örneğin IŞIK ve ERDEM tarafından hazırlanan bir çalışmada “*ülkemizdeki trafik terörünün, bölücü terör ve depremlerin aldığı candan daha fazla can aldığı; terörde 15 yılda 30000, depremlerde 50 yılda 50000, trafik kazalarında ise 10 yılda 100000’i aşan insanımızın kaybedildiği*” belirtilmektedir (Işık ve Erdem, 2004:442).

İnsan odaklı trafik anlayışı trafiğin ürettiği sorunların azaltılması için geliştirilen bir çözüm önerilerinden birini oluşturmaktadır. Çünkü en basit anlamıyla trafik, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3. maddesinde belirtildiği gibi sadece “*yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri*” değildir. Trafik, büyük kentlerde yaşayanlar başta olmak üzere herkesin zaman harcadığı, birçok nimet ve külfeti barındıran, kendine özgü sosyal, ekonomik ve psikolojik dinamiklere sahip bir yaşam şeklidir. Dolayısıyla artan trafiğin ortaya çıkardığı sorunlarla etkin mücadele etmek için sadece günümüzde olduğu

¹ Bu rakamlara 2008, 2009 ve 2010 yıllarında kendi aralarında tutanak tanzim eden kişilerin karıştığı 2.060.896 maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil değildir.

gibi kural koymak, konulan kuralları etkin bir şekilde uygulamanın ötesinde farklı şeylerde yapmakta gerekmektedir.

2.1. İnsan Odaklı Trafik Anlayışının Tanımı

Günümüzde özel sektör tarafından benimsenen “müşteri odaklı pazarlama” anlayışının kamu sektöründe “vatandaş odaklı yönetim” anlayışı olarak kabul görmesi yürütülen hizmet ve faaliyetlerde insanın merkezi noktada yer alması gerektirdiği düşüncesini ortaya çıkarmıştır. Sonuç itibarıyla yürütülen bütün faaliyetler insanın mutluluk ve refahına katkı buldukları oranda değer kazanmaları, insanın bir varlık olarak önem kazanmasını beraberinde getirmiştir. Bu yüzden birçok faaliyet, hizmet, politika ve programda insana atıfta bulunma gereği ortaya çıkmıştır.

İşte trafik veya ulaşım sorunun çözümünde insanın esas alınması, trafiğin insan ihtiyaçlarına göre dizayn edilmesi ve sorunların bu zaviyeden çözüme kavuşturması, **insan odaklı trafik anlayışını** ortaya çıkarmıştır. Türkiye’de pek gündeme gelmesi bile “insan odaklı trafik/ulaşım” anlayışı bir süreden beri yabancı akademik çalışmaların ve trafikle ilgili politikaların konusu olmaya devam etmektedir.

Ulaşım sistemlerinin insanların kendilerini sakin, güvenli, rahat ve sağlıklı hissetmelerini sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekir. Bu “insan odaklı trafik” anlayışını ifade eder. Hsu, insan odaklı trafik anlayışına, araç odaklı ulaşım sistemlerinin olumsuz yönlerinin azaltılmasıyla ulaşılabileceğini belirtmektedir. Hsu’ya göre “insan odaklı ulaşım”, *“kamu için tasarlanan ulaşım sisteminin güzel ve sürdürülebilir yaşamın gereği olarak kamu için tasarlanan ulaşım sistemidir”*. Başka bir ifade ile insan odaklı ulaşım sistemi sürdürülebilirlik, daha iyi çevrenin önemi ve amaç olarak toplum refahının iyileştirilmesi düşüncesine dayanmaktadır (Hsu, 2007:1732).

Jen Te PAI insan odaklı ulaşım sistemini dört ana başlık altında toplamaktadır. Bunlar, trafiğin dinginliği, yaya dostu olması, yeşil ulaşım, ulaşım odaklı gelişmedir (Jen Te PAI, 2007:1732-1733).

- **Trafiğin dinginliği**, araçların hız ve gürültü düzeyinin düşürüldüğü bir trafik yönetim tekniği olarak tanımlanır. Böylece mukimlerin yaşam alanları korunarak yerel çevre genişletilir ve motorlu araçlara ulaşımında

güvenlik sağlanmış olur. Bu olumlu yönleri nedeniyle birçok yazar (Lockwood,1977; Lin Jui-Hsien, 2001). Lin and Yeh (2002) trafiğin dinginliği (gerektiği kadar yavaş akması) yalnızca yerleşim alanlarında değil, zaman esasına dikkat edilerek başka alanlarda da uygulanması önerirler.

- **Yaya dostu** veya yayalara uygun bir trafik düzenlemesi, araçtan arındırılmış bir anlayışı önerir. Birçok yazara göre modern kentsel gelişimin çevreyi motorize etmesi ve yayalara yürüme alanı bırakmaması nedeniyle “yürüme” etkinliği azalma eğilimindedir. Otomobil odaklı ulaşım planına göre gelişen şehirler, insan odaklı planlamaya göre güvenli ve gerekli yürüme alanları yaratamamıştır.

- **Yeşil ulaşım**, sürdürülebilir kalkınma lehinde ulaşım ve çevre kirliliği sorunun çözümünde popüler bir yaklaşım olmuştur. Yeşil ulaşım çevreye ve topluma daha az zarar verecek ve daha az kirliliğe yol açacak alternatif ulaşım yöntemlerinin uygulanmasını önermektedir. Yeşil ulaşım modeli yürüyüş, bisiklet kullanma ve toplu taşımacılık gibi çevre dostu taşıma modellerini içerir.

- **Ulaşım odaklı gelişme**, sosyal hayat ve iş ilişkilerinde kalkınmanın ulaşım eksenli olmasını kapsamaktadır. Birçok yazar sürdürülebilirlik bakımından, şehirlerin kendi yerel özellik ve imkânlarını çevredeki sosyal ve ekonomik çevreye uygun amacında olmasını önermektedir. Dahası bir şehrin gelişme planı, sürdürülebilme garanti altına alacak şekilde kendi çevre koşullarına uygun ve çok fonksiyonlu olmalıdır.

Nogi ve arkadaşları insan odaklı ulaşım sistemini, etrafı saran çevre ve insan hareketleriyle ilgili bilgilerin belirli alıcılarla operasyonel kontrol sistemlerine aktarılmasıyla, hareket halindeki araçlar içinde sağlanan güven ve rahat olarak tanımlamaktadırlar. Bu tür bir anlayış daha çok trafiğe açık bir alanda teknik verilerle insan rahat ve huzurunun sağlanmasını ifade etmektedir. Yazarlara göre güvenlik, esenlik ve rahatlık, insanlar üzerinde stres uygulayarak değil, dış dünyada elde edilen verilerin analiz edilip kullanılmasıyla sağlanabilir (Toshiharu v.d., 2009).

Bazı yazarlar bu mobil/hareketli davranışları daha iyi anlamak ve analiz etmek için süreci “*seyahat, ulaşım ve trafik piyasası*” olarak üç ayrı kategoride incelemektedirler. Buna göre, seyahat piyasası, insanların

hangi yolculukları yapmak istediklerini belirlemektedir. İnsanlar nerede yaşamakta nerede iş kurmakta, eğitim, sağlık ya da kamu hizmeti için nerelere gitmektedirler? Bu mekân aktiviteleri seyahat piyasasını belirlemektedir. İnsanların varmak istedikleri yere nasıl gideceklerini **ulaşım piyasası** belirlemektedir. Bu piyasaya yön veren seçilen araçların sadece ne kadar zamanda arzulanan yere gidecekleri değil, aynı zaman da bunun maliyetinin ne kadar olacağıdır. Varılan yere ulaşmada kullanılacak yön ve yollar ise **trafik piyasasını** belirlemektedir. Trafik piyasasında, güzergah, hız, güvenlik, heyecan/zevk, merkezi yerlere varma imkanı gibi hususlar yolculuğun kalitesini etkilemektedir (Godefroj ve Peter:11-13).

Nogi ve arkadaşları, piyasaların oluşturduğu dinamik bir ortamda insan odaklı göstergeleri erişebilirlik, çevre ve iklim, yol güvenliği, olarak sıralamaktadırlar. Bir yere ulaşmada erişebilirlik iki şekilde tanımlanmaktadır. Varılacak yer açısından erişebilirlik (destination oriented perspective) önemli miktarda insanın belli bir mekâna belli bir sürede erişmesi anlamına gelmektedir. Çıkış yeri bakımından erişebilirlik (origin oriented perspective) ise iş, eğitim, sağlık kamu hizmetleri gibi birçok varış noktalarına belirli zaman diliminde ulaşmayı ifade etmektedir. Çevre ve iklim iki farklı husus içerir. Bunlardan biri karbon salınımının azaltılması, diğeri ise koruma stratejileridir. Bu ulaşım sisteminin araç odaklı olmaktan çıkarılıp insan odaklı hale getirilmesi anlamına gelir. Doğal yaşam ve doğal kaynaklara verilen zararın azaltılmasını içerir. **Yol güvenliği** ise, yol hasarlarını ile yolda görme korkusunun azaltılmasını içerir. Bunu ölüm ve ciddi yaralanmaların azaltılmasıyla ölçme imkânı vardır (Godefroj ve Snoeren:15-17).

Amerika Birleşik devletlerinde hazırlanan “Yaşabilir Bir Metropol Toplumunda Ulaşımın Rolü” konulu bir çalışmada, ulaşım açısından kentlerin yaşabilirliğini hangi tür kriterlere bağlanması gerektiği araştırılmıştır. Çalışmaya göre kentlerin yaşabilir olmasında kastedilen hususlar genelde temiz hava, güvenli sokaklar, pozitif insan ilişkileri, ekonomik ve huzurlu evler, kaliteli okullar, yeşil ve açık alanlar, karışık olmayan yollar, düşük vergilerdir. Oysa insanlara günlük hayatlarını zorlaştıran şeyler sorulduğunda genelde kalabalık yollardan geçmenin zorlukları, araç trafiğinin oluşturduğu tehlikelerden bahsetmektedirler (TCRP report 22, 1997:5).

Ulaşım, günlük yaşamla çok yakınından alakalı olup, yaşanabilirliği ifade etmek için mükemmel bir gösterge sağlamaktadır. Örneğin tren istasyonları, otobüs durakları veya diğer ulaşım imkanları, merkezi yerlerde olduğunda veya uygun vasatlarla ulaşım kolay olduğunda, bu bazı yerlere araca gerek kalmadan kolayca ulaşmayı sağlar. Uygun yaya yolları, güvenli karşıya geçiş kavşakları, yaşamı kolalaştırdığı gibi insanlara yürüme ve bisiklet kullanama ve yeme-içme, alış-veriş, eğlenme gibi diğer imkanları verir. Yine insan ihtiyaçlarına göre düzenlenmiş bir ulaşım sistemi, genel yaşam kalitesinin yükselmesine sebep olur (TCRP report 22, 1997:10).

Ulaşım imkânları bekleme yerlerindeki rahat koltukları, güzel yemek servisi, uygun dinlenme yerleri, yardımcı işaretleme gibi diğer önemli uygulamalarla büyük bir memnuniyet sağlar. Aynı şekilde sokakların insanlara göre dizayn edilmesi, renkli bitkiler, sevimli sokak oturakları, pozitif etkinlikler, insanların kendilerini rahat, güvende ve özgür hissedecekleri bir ortam sunar. Rapor bu şekilde ele alma bir ulaşım sisteminin insan odaklı olduğu belirtirken, ayrıca bu anlayışın toplumu bir arada tutuma ve rehabilite edilmesine yardımcı olacağını belirtir. Çünkü bu durum, iş yaşamına katılmayı mümkün kıldığı gibi, bu imkânlarla yeterli açık alan ve ulaşım imkânları verir (TCRP report 22, 1997:10-11).

2.2. İnsan Odaklı Trafik Anlayışının Türkiye Uygulaması

Ulaşım ile ilgili kamu kurumlarının ve özellikle belediyelerin hazırladıkları strateji planlarında “*Yayaları, kadınları, bisikletlileri ve dezavantajlı grupları (engelliler, yaşlılar, çocuklar gibi) kapsayan insan odaklı ulaşım hizmeti verilmesini sağlamayı taahhüt ederiz*”. gibi ifadeler rastlansa bile, Türkiye’de insan odaklı ulaşım/ trafik anlayışının yeterince farkında olduğunu söylemek zordur.

Sorunların farkında olanlar ve bu alanda değişik proje ve çalışma yürütenler Türkiye’de insan odaklı trafik anlayışın eksikliğinde dile getirmektedirler. Örneğin, Sürdürülebilir Ulaşım Merkezi (SUM) Türkiye Direktörü Sibel Bülay bir röportajında “*Eskiden kent içinde trafik tıkağında araba altyapısı geliştiriliyordu. Sürekli yol yapım çalışmaları arttırılıyordu, üst geçitler, alt geçitler yapılıyordu. Fakat*

şehirler öyle bir noktaya geldi ki bunun bir çözüm olmadığı anlaşıldı”(Bülay, 2012), demektedir. Hiç şüphesiz burada trafik sorunlarının bütün tedbirlere rağmen hala devam etmesinin nedeni trafik olgusunun iyi anlaşılmasından, insan odaklı olmaktan uzak olunması dolayısıyla getirilen çözümlerin sorunlarla tam örtüşmemesinden kaynaklanmaktadır.

2.2.1. İnsan odaklı olmaktan uzak olma nedenleri

Kentlerin büyümesi, sosyal ve ekonomik ilişkilerin artmasıyla birlikte trafiğinde artışı kabul edilmektedir. Bu yüzden kentsel dokuların ulaşım ve trafik üzerinde ne tür etkide bulunduğu çeşitli şekillerde araştırma konusu olmaktadır (Zorlu, 2008:81-104). Genel olarak kent içinde trafik sorununun doğmasını otomobil arzının artması, buna karşılık karayolu ağlarının yetersizliği gibi nedenlere bağlayanlar (Çubuk v.d., 2012:45) olsa bile, aslında trafik sorunların önemli bir kısmı kentlerin tarihi ve buna yönelik bakış açısından kaynaklanmaktadır.

Günümüzde var olan kentlerin büyük bölümü belli bir tarihten itibaren kurulmadıkları, başka bir ifade ile öteden beri var olan kadim kentler oldukları için günümüzde yaşanan sorunları, eski kent dokusuyla çözmek zorlaşmaktadır. Tarihi geçmişi olan kadim kentlerin modern yüzyılın önemli sorunu olan trafiği göre dizayn edilmelerini, hatta bu düzenlemenin insan odaklı olmasını beklemek rasyonel bir yaklaşım değildir. Dolayısıyla bu boyutuyla sorun gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ortak sorunu olarak kendini göstermektedir. Fakat sorunun varlığı ortak olmasına rağmen, soruna yönelik çözümler, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere göre değişim göstermektedir.

Gelişmiş ülkeler kadim kentlerdeki trafik veya daha geniş anlamda ulaşım sorunlarını, kentleri tarihi dokusu olan eski kent merkezi ve sonradan gelişen yeni kent merkezini birbirinde ayırarak çözmektedirler. Bu kapsamda, eski kent merkezleri genelde başta trafik olmak üzere büyük alış veriş merkezleri, kamu binaları, sanayi gibi tesislerden arındırılarak, bu kentlerin ortaya çıktıkları dönemin özellik ve fonksiyonları icra edecek şekilde ve park bahçe, dinlenme tesisi gibi imkânlarla daha yaşabilir hale getirmeye çalışmaktadırlar.

Geri kalmış ve gelişmekte olan ülkelerde ise süreç çok çarpık bir şekilde işlemektedir. Kentin diğer sorunlarıyla beraber trafik zaten çok kırılgan olan ve tarihi birikim taşımayan eski kent merkezlerini adeta öğütmekte ve giderek daha yaşanmaz hale getirmektedir. Kendi zamanının koşullarına göre oluşmuş dar sokakların araçlarla tika basa doldurulması, gürültü ve ekzos gazlarının yıkıcılığına dayanamayan ahşap evlerin çaresizliği, zaman zaman tarihi dokuyu dağıtarak açılan yolların ortasında kalan (kalmışsa eğer) cami, çınar ağaçları, türbe, han gibi tesislerin yalnızlığı, sit alana ilan edilip hiçbir şey yapılmayan yerlerin perişan görüntüsü, eski kent merkezlerinin olağan manzaralarını oluşturmaktadır.

Yine gelişmiş ülkelerde eski kent merkezlerinin yanında gelişen yeni kentsel doku büyük oranda planlanıp kontrol altında tutulmaktadır. Trafiğin artmasıyla birlikte buradaki birçok fonksiyonla beraber, trafik anlayışı ve organizasyonu insan odaklı olarak planlanmaktadır. Hatta insan odaklı olsun diye bazen 3-4 şeritli yollar azaltılmakta, araçlardan bağımsız alanlar oluşturulmaktadır.

Gelişmekte olan veya geri kalmış ülkelerde ise bu sorunlar çoğu zaman el yordamıyla ve genelde araçlar lehine çözülmeye çalışılmaktadır. Türkiye örneğine bakıldığında, Orta çağlarda kale içinde, sanayileşme ile birlikte yol kanaralarında (ticaret yolları üzerinde) ve sanayi bölgelerinde yoğunlaşan kentler, son çeyrek yüzyılda özellikle rant alanlarına doğru kayan yeni kent merkezleri ve yoksullara barınma imkan tanıyan gecekondu merkezleri olmak üzere iki yönde ilerlemiştir. Doğrusu tarihi kentlerin bazen içinde, bazen de etrafında gelişen yeni kent alanlarının ne rant alanları nede gecekonulaşan bölümlerinin hiçbiri insan odaklı trafik anlayışıyla dizayn edilememiştir. Artan sorunlar kökten ve geniş kapsamlı çözümlerden ziyade, güncel, geçici ve lokal pratiklerle ele alınmış, sorunlar kartopu gibi katlanarak büyümeye devam etmiştir.

2.2.2. İnsan odaklı olmadan uzak olmanın ortaya çıkış şekilleri

Türkiye’de trafiğin insan odaklı olmadan uzak olması değişik seviyelerde kendini göstermektedir. Bunların başında trafiğin hangi hukuki normlarla düzenlendiğiyle ilgili mevzuat, bu mevzuatın

uygulanması, trafik alt yapısının tasarlanması, işaret ve ışıklandırma düzeni, park, bahçe ve otopark imkânları, yaylara sağlanan haklar ve mekânların dağıtılmasında gösterilen araç-yaya dengesine gösterilen duyarlılık gibi konular gelmektedir.

2.2.2.1. Mevzuat alt yapısı:

Trafik alanını düzenleyen mevzuatın büyük oranda araç eksenli ele alındığı görülmektedir. Örneğin 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 72ncı maddesi dışında² “insanı” ön plana çıkaran düzenlemeler adeta yok gibidir. Bahsi geçen kanunda insan tabirinin geçip geçmesine bakılması bile önemli bir fikir vermektedir. Örneğin bu Kanunda “insan” tabiri sadece 11 yerde geçmektedir. Bunlardan 7’si karayollarında seyreden araçları tanımlanırken bu araçların “insan ve eşya” taşıma özelliğini belirtmek, 3’ü taşınan bir eşya türü olarak, 1’i de indirilen yolcu olarak geçmektedir. 3 yerde insan ve hayvan tabiri yan yana kullanılırken, 3 yerde de insan ve eşya tabiri beraber kullanılmaktadır.

Oysa 2918 sayılı Kanunun çeşitli maddelerinde “sürücü” tabiri 314, “ceza” tabiri 210 defa geçerken, “yaya” tabiri, 16’sı araçların tanımında olmak üzere 52 kez, “çocuk” tabiri eğitime konu yapılmak üzere 9 kez geçmektedir. Trafikte zayıf durumda olan yaşlı ve kadın gibi kelimelere bir kez bile atıfta bulunulmamaktadır. Görüldüğü gibi trafiği düzenleyen temel kanunda “insan”, hayvan ve eşyalarla beraber taşınacak bir varlık olarak ele alınmakta, araçları kullanan insanlar “sürücü” olarak görülmektedir. Trafikte düzeni sağlayacak şeyde sürücülere ceza kesmek olarak ortaya çıkmaktadır.

Karayolları Trafik Kanun uygulamasına ilişkin yönetmeliğinin “Tedbirsiz ve Saygısız Araç Sürme” başlıklı 145. maddesi bazı insanı değerlerin trafik mevzuatında yer almasını yönünde çok küçük bir düzenlemeyi içermektedir. Burada da; “su, çamur ve benzerlerini sıçratmak, atmak, dökmek, korkutmak veya şaşırtmak, Sigara külü ve izmaritlerini veya başka şeyleri yola atıp dökmek, seyir halinde iken

² Bu madde bile doğrudan insani bir yaklaşımdan ziyade araç içindeki cihazların kullanımı bazı esaslara bağlamıştır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 72. maddesi araçlarda “Ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarının” kamunun rahat ve huzurunu bozmayacak” şekilde kullanılmasını öngörmüştür. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 72. Maddesi.

sürücülerin, cep ve araç telefonu ile benzeri haberleşme cihazlarını kullanmak, özel amaçlarla keyfi veya kasıtlı davranışlarda bulunmak suretiyle yaya veya araç trafiğinin seyir emniyetini ihlal etmek veya tehlikeye düşürmek” şeklindeki fiillerin, karayollarında olması ve kamunun rahat ve huzurunu bozacak veya kişilere zarar vermesi şartına bağlanmaktadır. Bu düzenleme bile bu haliyle insan odaklı trafik anlayışın öne çıkarılmasında yetersiz kalmaktadır.

2.2.2.2.Fiziksel alt yapı:

Trafiğin araç üstünlüğü anlayışına göre dizayn edilmiş bu yapısı, Batı ülkelerinin aksine, ülkemizde yoğun yaya trafiğinin olduğu yerlerde “yaya geçiş üstünlüğü” noktalarının yokluğuyla kendini göstermektedir. Oysa trafik insan hayatını kolaylaştıracaksa, zayıf taraf olan yayaların hakkını koruması gerekmektedir. Araç karşısında zayıf olan yaya veya bu kanunda geçmeyen insan olduğuna göre, trafikte üstünlük yayaların hakkı olması gerekir. Bir aracın durarak yayanın geçişini beklemesi, yayanın (yani yaşlı, çocuk veya engellinin) durarak aracın geçişini beklemesinden daha insani ve doğaldır.

Günümüzde bırakın yayalara geçiş üstünlüğü sağlamayı, çoğu büyük şehirlerde yayaların yürümesini kolaylaştıracak yeterli ölçüde kaldırım bile bulunmamaktadır. Standarttan yoksun, bir-iki metre genişliğinde, yıkık dökük taşlarla dolu, basıldığında her taşın altından ayrı bir sıvıyı fişkırtan, kaldırım demeye bin şahit isteyen yerler bile, yerel yöneticilerin ağaçlandırma, kamu kuruluşlarını direk dikme, reklâm asma, araç park etme veya esnafın sergi açma gayretleriyle tamamen işgal altındadır.

Türkiye’deki trafik anlayışının tamamen araçlara yönelik düzenlendiği ve araçların üstünlüğüne göre işlediği gözlenmektedir. Bu anlayışın altında araçların ilk kez kullanıldığı zaman ulaşılmaz ve herkesin sahip olamayacağı kıymetli şeyler olması düşüncesi yatmaktadır. Oysa artık araçların insanlara hizmet eden maddi değerler olduğunu anlamak zorundayız. Bu nedenle araca sahip olan insanlar trafikte yayalara göre daha güçlü olmalarına rağmen, hala kuralların araçların lehine işletilmesi ilkelik örneğidir. “Araç” veya “araca sahip olanlar” odaklı bir trafik anlayışla, insana saygıyı sağlamaya ve uygulamaya imkân yoktur.

2.2.3. Trafik Kazalarında suçlu aramada insan odaklılık

Trafik düzeninin araç odaklı olması, insanın adeta yok sayılmasına karşılık, özellikle kusurlu davranışların belirlenmesinde insanın ön planda yer alması oldukça ilginç bir yaklaşımdır. Bu çalışmanın ikinci bölümünde ele alınacağı gibi “trafik etiği” alanında önemli sorunlar bulunmasına rağmen, Türkiye’de bütün trafik kaza kusurlarının insan üzerine yıkılması da negatif yönlü bir tutum olarak “insan odaklı trafik anlayış eksikliğinin” önemli göstergelerinden biridir.

Bu alandaki en ilginç tutum kendini her yıl düzenli olarak yayımlana Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Kaza Özetleri raporunda görülmektedir. Raporun giriş bölümünde “...kazaların oluşunda sürücü, yaya ve yolcu olarak **insan faktörü** ... gibi çok büyük bir kusur payı ile birinci derecede sorumlu görülmektedir.” klişe bir ifade ile sürekli tekrarlanmaktadır.

Burada asıl garip olan insan faktörü olarak gösterilen kusur oranının genelde %99,5 daha yüksek olması ve yıllar boyunca sürekli devam edip durmasıdır. Konuyu daha iyi açıklamak bakımından Kaza Özetlerinde yer alan rakamlara (Tablo 2ve Tablo 3’de) yarar bulunmaktadır.

Tablo 2. Yıllara ait motorlu araç, nüfus ve kaza artış yüzdeleri

YILLARA AİT MOTORLU ARAÇ, NÜFUS VE KAZA ARTIŞ YÜZDELERİ									
YILLAR	MOTORLU ARAÇ SAYISI	ARTIŞ %	NÜFUS	ARTIŞ %	1 000 KİŞİYE DÜŞEN ARAÇ SAYISI	SÜRÜCÜ BELGESİ SAYISI	ARTIŞ %	KAZA SAYISI	ARTIŞ %
2000	8.320.449	6,75	67.420.000	1,59	123	14.109.116	7,28	500.664	12,45
2001	8.521.956	2,36	68.365.000	1,38	125	14.767.116	4,67	442.960	-11,52
2002	8.655.170	1,54	69.302.000	1,35	125	14.994.960	3,48	439.777	-0,72
2003	8.903.843	2,79	70.231.000	1,32	127	15.488.493	3,29	455.637	3,61
2004	10.236.358	13,02	71.152.000	1,29	144	16.151.623	4,28	537.352	15,53
2005	11.145.826	8,88	72.065.000	1,28	155	16.604.724	2,81	620.789	15,59
2006	12.227.393	9,70	72.987.400	1,28	168	17.962.895	8,17	728.755	17,39
2007	13.022.945	6,51	70.586.256	-3,29	184	18.877.354	5,09	825.561	13,28
2008	13.765.395	5,70	71.517.100	1,32	192	19.924.442	5,55	459.941	-44,29
2009	14.316.700	3,85	72.561.312	1,46	197	20.460.739	2,69	299.569	-34,87
2010	15.095.603	5,44	73.722.988	1,60	205	21.548.381	5,32	292.308	-2,42

Kaynak : TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Ocak (2010)
EGM verilerine Jandarma bölgesinden alınan verilerde dahil edilmiştir.

Tablo 3. Yıllar itibariyle meydana gelen kazalardaki kusur oranları

YILLAR İTİBARIYLA MEYDANA GELEN KAZALARDAKİ KUSUR ORANLARI							T.2
YILLAR	SÜRÜCÜ %	YAYA %	YOLCU %	İNSAN FAKTÖRÜ	ARAÇ %	YOL %	DİĞER %
2006	98,10	1,28	0,13	99,51	0,32	0,17	-
2007	98,19	1,51	0,08	99,78	0,13	0,09	-
2008	87,47	11,80	0,30	99,57	0,26	0,17	-
2009	88,11	11,06	0,37	99,54	0,24	0,23*	-
2010	88,59	10,45	0,38	99,42	0,30	0,28	-

Not : EGM Bölgesinde meydana gelen kazalara göre düzenlenmiştir.

İki Tabloda açıkça görüldüğü gibi kaza artışlarında kusur oranı ortalama %99,5 gibi büyük oranda insan faktörüne bağlanmaktadır. Oysa bu ortamda nüfus ve taşıt sayısı sürekli artmasına rağmen, kaza sayısında dalgalanmalar gözükmemektedir. Madem insanlar %99.5 oranda kusurlu ise kaza sayılarının nüfus ve araç sayısına paralel şekilde yükselmesi gerekir. Rakamlar iddialarla örtüşmemektedir.

Diğer yandan bilimsel araştırmalar, iddia edileleri hiçbir şekilde doğrulamamaktadır. Türkiye bir grup teknik elemanın **Friedrick Ebert Vakfı** ile beraber, Mart 1998 yılında hazırladığı “Karayollarında Trafik Güvenliği” adlı raporda Dünya Bankası’nın verilerine dayanarak kaza nedenleri; teknik nedenler % 41, eğitim % 5, mevzuat % 6, denetim % 27 ve bilimsel nitelikte olanlarda %21 olarak tespit edilmiştir (Özdirim, 2012).

Trafiğin bir mühendislik olduğunu savunan Özdirim (2012), işin bilimsel ve teknik yanının büyük oranda trafik alt yapısını ile ilgili olduğunu belirtmektedir. Oysa yayınlanan resmi istatistiklerde kaza nedeni olarak hala büyük bir % ile şoför, kısa deyim ile insan gösterilirken, alt yapı olan **yolun kabahati % 1’ler** mertebesinde gösterilmektedir. Fakat asıl dolaylı neden olan “**Alt yapı gerekli şekilde yönlendirici olsa, şoför veya yaya kazaya neden olur mu?**” sorusu yetkililer tarafından göz ardı edilmektedir.³

Bu alandaki başka bir sorun kaza sonrası tutulan tutanaklardır. Yol mühendisliğinden habersiz güvenlik görevlilerin hazırladıkları tutanaklara göre (bunlar, rapor bile değil) kazaların analizi, istatistik

³ Özdirim’e göre; trafik kazalarında altyapıya kusur verilmemesinin altında ki nedenlerinden biri yetkililerin yayınladıkları **genelgelerdir**. Bu genelgelerin birinde “Son günlerde kaza tespit tutanaklarında karayollarına çok kusur oranı verildiği görülmektedir. Bu da sonuçta devlete vatandaşların tazminat olarak dava açma hakkını kazandırdığından bu konuda daha dikkatli davranılması”, şeklinde uyarılar yer almaktadır.

toplama, ceza ve tazminatları belirleme, kazaya karışanların olaya etkisi ve kusur oranlarını tespit etmeye adeta imkân yoktur. Üstelik bu görevlilerin genelgeler aracılığıyla “karayollarına fazla kusur vermeyin” şeklinde uyarılması sonrasında hazırlanmış tutanaklara dayanarak toplanan verilere dayanarak Türkiye’de yolların kusur oranlarını %0.17 olduğunu iddia etmek, ancak bir şaka olarak yorumlanabilir.

3. ETİK

“Etik” sözcüğünün kökeni, Yunanca birbirinden oldukça farklı anlamlara işaret eden “ethos” sözcüğüne dayanmaktadır (Pieper, 1999:30). Bu sözcük genellikle bir kişinin esas yeri ve yurdu, ikamet ettiği ev ya da memleket anlamının yanında alışkanlıklar, geçmişten gelen birikimler, insan davranışlarının bilinen tarzları, töreleri ve adetleri gibi anlamları kapsamaktadır. Bunlara ek olarak töresel ve ahlaksal bilinç, inanç, tutum, karakter vb. anlamlar da karşımıza çıkmaktadır (Atayman, 2006:11).

“Ethos” sözcüğünden gelen etik, ahlak kuramı ya da teorik ahlak olarak da basitleştirilebilir. Çok eski dönemlerden beri, evrensel iyi ve evrensel doğru olup olmadığı ve bunlara ulaşıp ulaşılamayacağı ile meşgul olan etik, iyi ve doğru kavramlarının ne olduğunu araştırmaktadır. Ahlak ise kişinin sonradan edindiği tutum ve davranışlar için kullanılırken, aynı zamanda toplumun benimsediği değer sistemlerinin de adı olarak kullanılmaktadır (Arda, 2004: 21-22).

Etik, iki farklı anlama sahiptir. Bunlardan ilkinde, alışkanlık, töre, gelenek anlamlarını taşır ve bunlara uyanların ve uygulayanların etiğe göre davrandığı belirtilir. Diğer anlamı ise daha dar ve asıl anlamı olarak kabul edilir ve kişilerin kendisine aktarılan eylem kurallarını ve değer ölçülerini sorgulamadan uygulamayıp, aksine, kavrayarak ve üzerinde düşünerek talep edilen iyiyi gerçekleştirmek için onları alışkanlığa dönüştürme durumunda, etiğe göre eylemde bulunmuş veya davranılmış olduğu anlatılmaktadır (Pieper, 1999:30).

Bir disiplin olarak etik, felsefenin özel bir kolunu temsil etmektedir. Felsefi etiğin kurucusu Aristoteles; döneminin çok yönlü ve çeşitli sorunlarını felsefe boyutunda incelemiş, ahlaki tutum ve davranışların biçim ve şartlarını analiz etmiş, ahlaki olanın özünü, amaç ve hedeflerini

sistematik bir şekilde ifade etmeye çalışmıştır. Bu çabalarla birlikte etik kavramı felsefeye girmiş ve ahlaka yönelik felsefi incelemelerin tanımlayıcısı olarak kullanılmaya başlamıştır (Atayman, 2006:19).

Etik davranışı; bireye içinde bulunduğu toplumun yüklediği ödev ve sorumluluklar, bireyin kendi vicdanı, iyi niyet duyguları, iyilik, doğruluk ve sevgi anlayışı yönlendirmektedir. Bireylerin eylemlerini iyi ya da kötü olarak değerlendirmek iyilik, doğruluk, sevgi gibi ahlaki kavramlarla mümkün olabilmektedir. Ahlaki olarak uygun görülen eylemler iyi, uygun görülmeyenler ise kötü olarak değerlendirilmektedir. Bu bakımdan Kant, eylemin iyi niyetle yapılmış olmasını bu eylemin iyi olarak nitelendirilmesi için yeterli görmüştür. Bununla birlikte eylemin doğru olması da gerekmektedir ve büyük önem taşımaktadır. Neticede eylemin iyi ya da iyiliğe yönelmesi ile birlikte doğru olması kritik bir şarttır (Kılavuz, 2003:27-30).

Felsefenin bir disiplini olan etik, kendini ahlaki eylemin bilimi olarak anlamakta, ahlakilik kavramını temellendirmek üzere insan pratiğini, var olan ahlakilik koşulları açısından araştırmaktadır. Ahlakilik, bir eylemi ahlaki açıdan değerlendirme sonrasında iyi bir eylem olarak tanımlama olanağını veren nitelik anlamına gelmektedir. Etik üzerinde düşünmek sadece seçkinlere, ahlak filozoflarına ya da etik uzmanlarına özgü bir durum değildir ve olmamalıdır. Her insan az ya da çok etik üzerinde düşünmekle beraber, genelde etiğe sistematik bir yaklaşım ile bakmaz ve kuram oluşturmaz, belirli sorunlar veya çelişkiler üzerinde durur ve sorun ya da çelişki çözüldüğünde de etik o kişinin gündeminden çıkar. Diğer taraftan yaşamın her diliminde insana özgü her tür sorunda etik tartışmalar görülebilmektedir ve çoğu zaman bu tartışmalardan bir çözüm üretilememektedir (Pieper, 1999:22-23). Trafik sistemine ilişkin etik tartışmalar ve çabaların çokluğuna rağmen, gelişmiş ülkelerin bir bölümü dışında bu problemin çözümü henüz mümkün olmamıştır. Burada temel sorun etik bilginin eyleme yani ahlaka dönüşmemesi ve hayata yansımamasıdır.

Toplumsal gelişim veya değişimin büyük bir hızla yaşanması, beraberinde birçok ahlaki ve hukuki ya da normatif zor sorunların çıkması gibi büyümesine ve birikmesine neden olmuştur. Bu sorunların yol açtığı çelişiklere yanıt arama etkinliği bir tür etik çalışmadır. Bu etkinlik yalnızca açık uçlu ve yanıtız soruları ele almakla yetinmez, eski kuralları

ve yanıtlanmış sorunları da yeniden irdeler, eleştirir, inceler ve bunlar için gerekirse farklı çözümler üretir (Çobanoğlu, 2007:3). Trafik konu edildiğinde gündeme gelen bir çelişki, insan hayatı gibi en kutsal bir hakkın çiğnendiği bu süreçte, problemin gerekli ciddiyet ve ilgiden mahrum kalmasıdır. Bu anlayışsızlıktan kaynaklanan çözümsüzlüğü nasıl giderileceği üzerinde durulması gereken önemli bir etik ve ahlaki düşünme platformudur.

Modern toplumların geçirdikleri süreçlerin sonunda ortaya çıkan gereksinimlerinden dolayı her şeyi kapsayan bir etik anlayış ve insanların uymak sorunda olacakları ahlaki kurallar bütünü oluşturulduğunu ifade eden görüş sahiplerine göre Ahlak, insanların toplumla ve birbirleriyle ilişkilerini düzenleyen kurallar dizgesi olup, değişik koşullara göre farklılık göstermektedir (Kodal, 2003:36-37). Yaşanan trafik sorunlarına bakıldığında, trafik ahlakına ilişkin temel bir altyapı noksanlığı, bilgi ve görgü eksikliği olduğu anlaşılmaktadır. Trafik ahlakı trafik hukukunun üstünde ve onu da kapsayıcı bir konumdadır. Trafik eğitimlerinin sadece trafik kurallarının belirlenmesi ve öğretilmesi şeklinde anlaşılması nedeniyle trafik eğitimi sisteminde ahlaki boyut ihmal edilmektedir.

Bilim ve teknolojiye yaşanan gelişmeler, insanlığa sağladığı yararların yanında birçok kaygı yaratan duruma da yol açmıştır. Bu kaygılar etiğe olan ilgiyi arttırmış ve etik kodlar ya da normlar oluşturulmasına çalışılması gerektiğini ortaya koymuştur (Çobanoğlu, 2007:12). Bu süreç kapsamında trafik kazaları nedeniyle görülen ölüm ve yaralanmalar en başta gelen endişe kaynaklarıdır. Bilim ve teknolojik ilerlemelere rağmen trafik kazalarının önlenememesi, netice itibarıyla giderek ilkel, acıklı ve acımasız bir görüntüye yol açmaktadır. Trafik sorunları bir çok bilim alanının ortaklaşa ilgisini gerektirmektedir. Özellikle etik, ahlak, psikoloji, sosyoloji ve hukuk bilgisi bu sorunun çözümüne daha çok katkı yapabilecektir.

Etiğin amaçları arasında ahlaki eylemin insanın keyfine bağlı olmadığını ifade etmek, ahlaki eylemin insan varlığının vazgeçilmez bir niteliği olduğunu göstermek ve insanı sevmeyi öğretmek sayılmaktadır (Pieper, 1999:18). Bu amaçlar aynı zamanda trafik etiğinin ve buna dayalı olarak trafik ahlakının çerçevesini oluşturmaktadır. Trafik kurallarına uyulup uyulmamasının, insanların keyfine, isteğine ve takdirlerine bağlı olmadığı, aksine insan olmanın bir sonucu olduğu,

trafiğin tüm aktörlerinin insan olması nedeniyle sevgi ve saygıyı hak ettikleri öğretilmek durumundadır.

Etik genel inançlarla, tavırlarla ya da alışılmış davranışları yönlendiren kurallarla ilgilidir. Felsefenin bir dalı olarak etik; bize nasıl yaşamamız gerektiğini gösteren geleneğin akıl süzgecinden geçirilmesini amaçlamaktadır. Bu anlamda her toplumun kendine özgü bir etiği vardır (Des Jardins, 2006:46-58). Bu bağlamda trafik etiği insanlara trafik işleyişinde nasıl davranılacağını, iyi ve kötünün ne olduğunu, hayat hakkının kutsallığı, insanlara neden zarar verilmemesi gerektiğini, hak ve hürriyetlere niçin saygı gösterilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Her ülkede yargı erkine duyulan güven, hukukun üstünlüğüne olan inanç, yargı kararlarına karşı saygı gibi hususlar nasıl farklı ise, trafik etiği ve trafik ahlakı da toplumsal kültür ve diğer şartlar doğrultusunda farklılık göstermektedir.

Etik; “iyi” ve “kötü”nün ne olduğu, “yanlış” ve “doğru”nün nasıl anlaşılması gerektiği gibi açılardan insana ait değerleri ele almaktadır (Gündoğdu, 1999:30).

Etik yargılar oluşturmak, doğru ve yanlışa ilişkin değerlendirmelerde bulunmak, neyin gerekli ya da zorunlu olduğunu öğütlemek normatif etikle uğraşmak anlamına gelmektedir. Normatif kararlar insan davranışlarına yön verebilmektedir (Des Jardins, 2006:60). Örneğin; trafik kurallarına herkes uymalı, insanlar trafik ihmallerinden dolayı ölmemeli, insanların yaşam haklarına saygı gösterilmeli, maddi ve manevi kayıplar önlenmeli, stres kaynakları arasında yer alan trafik daha düzenli ve medeni bir işleyişe kavuşmalı, hava ve gürültü kirlenmesi önlenmeli, yakıt tüketilmesi açısından çeşitli tedbirler alınmalı, trafik eğitimi yaygınlaştırılmalı gibi bir çok tutum ve davranış türü açık ya da kapalı bir şekilde belirli bir etik davranış ölçütü ya da kuralına bağlanabilmektedir.

Trafik etiği, insanlara trafik işleyişinde nasıl davranılacağını, iyi ve kötünün ne olduğunu, hayat hakkının kutsallığı, insanlara neden zarar verilmemesi gerektiğini, hak ve hürriyetlere niçin saygı gösterilmesi gerektiğini ifade etmektedir.

Etik bir pusula özelliği taşımakta olup, yolun ya da rotanın yönlerini belirtmekte ancak hangi yoldan veya rotadan gidilmesi gerektiği

konusunu insanların ilgi ve takdirlerine bırakmaktadır. Amaca ulaşmada her yolu meşru sayan, insanlara ve çevreye duyarlı olmayan anlayışlar yeryüzünü birçok alanda krize sürüklemektedir.

Etik bilgiye sahip olunması ve bu birikimin varlığı tek başına bir değer ifade etmemektedir. Bilgisayarlar her türlü bilgiyi depolamakta ve kullanmaktadırlar, fakat herhangi bir değer yargısına sahip değildirler. Bilgisayar hafızaları herhangi bir saygıyı hak etmezler. Bu bakımdan etik bilginin varlığı, uygulama veya pratik olmadan tek başına bir anlam ifade etmemektedir. Trafik kurallarının ve hukukunun bilinmesi de aynı şekilde uygulanmadığı sürece herhangi bir fayda sağlamamaktadır. Bu açıdan öncelikle uygulama ve pratikte olan önemlidir.

Akıl ve bilimde ne kadar gelişme ve ilerleme sağlanırsa sağlansın, insanın hayatı, mutluluğu, özgürlüğü, eşitliği, onuru, adalet duygusu, huzuru gibi birçok gereksiniminin doyurulması etik birikime ve ahlâkî gelişmişliğe bağlı gözükmektedir. Trafikte en son teknoloji ile üretilmiş pahalı araçları satın alabilen ve kullanan insanların etik düşünceye ve ahlaki sorumluluğa sahip olmaması durumunda bahsi geçen gereksinimlerin doyumunun bir kıymeti kalmamaktadır.

4. AHLAK

Ahlak bir açıdan değerlendirildiğinde toplumsal bir kurum olarak, bireylerden isteklerde bulunur, bu istekler dışsal niteliktedir ve bireyler bunu belli ölçülerde içselleştirmektedirler. Toplumsal bir düzen olarak düşünüldüğünde ahlak, hukuk kurallarına, geleneklere veya görgü kurallarına benzemektedir. Diğer taraftan Ahlak hukuk kuralları gibi yasama, yargı veya yürütme gücü aracılığı ile oluşturulamaz ve değiştirilemez bir nitelik taşımaktadır. Fiziksel güç uygulanarak tehdit edilemez ancak, övme, kınama, ödüllendirme, beğenme, yerme ifade eden sözlere dayalı olarak çeşitli yaptırımlara sahiptir (Frankena, 2007:23-26). Trafik kuralları da hukuk kuralları kapsamında ele alınan ve oluşturulan normlardır. Bununla birlikte, trafik ahlakı olmadan trafik hukukunun çözüm olmadığı gözlenmektedir. Her ne kadar trafik kuralları gibi yaptırım ve caydırıcı mekanizmalara sahip olmasa da trafik ahlakının da toplumsal ve bireysel tutum ve davranışları etkileyici ve yönlendirici bir niteliği olduğu inkar edilemez.

Trafikle ilgili bir değerlendirme yapmak yalnız ve sadece somut veri ve istatistiklere dayalı olmak zorunluluğu ile sınırlı ve dar tutulursa sağlıklı ve yeterli sonuçlara ulaşılması güçleşir. Trafik akışının etik, ahlaki ve sosyal yönü kaza ve ceza rakam ve istatistikleri ile tam ve noksansız bir şekilde izah edilmesi zordur. Nasıl ki kan değerleri ile bir insanın fiziksel ve biyolojik sağlık durumu hakkında bir fikir edinilebilir ama o insanın ruhsal ve psikolojik sağlığı hakkında detaylı bir bilgi edinilemez, çünkü bu konu bir yönüyle tutum ve davranışları inceleyen psikiyatri biliminin konusuna girmektedir. Aynı şekilde trafik ile ilgili istatistiksel verilerde fiziksel ve teknik bilgiler vermekte fakat etik ve ahlaka ilişkin veri sağlamamaktadır. Bu nedenle trafik etiği ve ahlaki hususunda gözlem yapmaya ve günlük trafik akışının niteliğine bakmaya gerek bulunmaktadır. Bunun yapılması hem kolay hem de zordur. Kolaydır; çünkü trafik sorunları konusunda toplumda yaygın bir kanaat oluşmuş ve genelleşmiştir. Zordur; çünkü insanlar trafik konusunda başkalarının hata ve kusurlarını fark ettikleri kadar kendi hata ve kusurlarını göremezler, fark edemezler veya görmezden gelirler. Bir başka deyişle özeleştirme yapamazlar. Bu nedenle trafik ile ilgili değerlendirme ve yargılar tarafsız ve nesnel olmak noktasında problemlidir.

Kişilere ahlaki eylemin anlamının yöntemsel, kültürel ve sistematik biçimde aktarılması etik aracılığı ile olmakla birlikte, etik ahlaki eylemin yerini tutmadan bilgiye dayalı yapısını ortaya çıkarmaktadır. Etik, bir yandan ahlaki davranış modellerinin ve temel tutumların betimlenmesi ve çözümlenmesi ile uğraşmakta iken, diğer yandan ahlakiliğin gerekliliğinin yöntemsel açıdan temellendirilmesi suretiyle pratiğin değerlendirilmesine yönelik eleştirel ölçütleri aktararak, karmaşık görünen ahlaki eylem alanını kavramsal olarak açarak insanın bu alanı akılla kavrayabilecek bir hale gelmesine katkı sağlamaktadır (Pieper, 1999:20). Bu boyutuyla trafik etiğinin trafik ahlakının oluşumuna vazgeçilmez bir katkısı bulunmaktadır.

Ahlâk sözcüğü etik kavramından türetilmiştir. Etik daha çok ahlâk ilkelerine ilişkin felsefi çalışma olarak tanımlanabilmektedir. Bu disiplin, yalnızca doğru veya yanlışın ne olduğu ile değil aynı zamanda ahlâkî ödev ve sorumluluğun ne olduğuyla da ilgilenmektedir. Shea'ya göre etik kavramıyla ifade edilen ahlâk; bir ahlâkî ilkeler grubunu ya da değerler dizisini, belirli bir teoriyi ya da ahlâkî değerler sistemini, bir birey ya da

mesleği yöneten davranış ilkelerini ve standartlarını kapsamaktadır. Ahlâk; bir birey ya da grubun belirli eylemlerinin doğruluğunu veya yanlışlığını, eylemi yapanların iyi veya kötü yanlarını ve bu eylemlerin amaçlarına ilişkin olarak insanlığın refahının ve mutluluğunun unsurlarını araştıran, bunları teşvik eden, gerekli tutum ve davranışları açıklayan standartlar, değerler, ilkeler ve kurallardan oluşan bir kavram olarak ifade edilebilmektedir (Özgener, 2004:5-6). Trafik etiği altyapı ise trafik ahlakı da üst yapı olarak nitelendirilebilir. Bütün ortak noktalarına karşın etik ile ahlâk kavramları birçok farklılık taşımaktadır.

İnsan eylemlerine ilişkin ahlaki sorunlar ve çelişkilerin belirlenmesi ve tanımlanması ile çözüm önerileri geliştirilmesi, ahlaki sonuçları üzerinde en ince ayrıntısına kadar düşünebilme ve bu düşünmenin olgunlaşmasıyla haklı gerekçelere dayalı çözümlere karar verebilme etik aracılığı ile olanaklı hale gelebilecektir. Böylece herhangi bir çıkarı nedeniyle eylemde bulunan insana, eylemini etik açıdan temellendirmek istediğinde, kendisine argümantasyon stratejileri sunulmuş olmaktadır (Pieper, 1999:20-21). Bu bilgiye dayalı olarak, trafik ihlal ve ihmallerinde, sadece maddi ve manevi zararlar rapor edilmek suretiyle konu kapatılmamalı, olayın etik, ahlaki ve insani yönleri de bütün boyutları ile ele alınmalı, irdelenmeli, sebep sonuç ilişkileri üzerinde düşünülmelidir. Bu şekilde bir yaklaşım, trafik etiği ve ahlakının oluşumuna katkı sağlamak bakımından önemlidir.

Ahlak felsefesi bir felsefe disiplini olup, bu konu sadece felsefenin değil, dinlerin, hukukun ve sosyal bilimlerin diğer bölümlerinin de ilgi alanına girmektedir (Durak, 2003:10-11). İnsan hakları, hayat hakkı, canlıların değeri v.b. kavramların, din ve sosyal inanışlar göz önüne alınmadan tam olarak izah edilmesi zordur.

Ahlakın içeriğine bakıldığında bağlayıcı olduğu kabul edilerek belirlenmiş olan norm ve değerlerin soyutlaması olduğu görülmektedir. Bunlar daha çok buyruklar ve yasaklar şeklinde uyarıda ve çağrıda bulunan norm ve değerlerden oluşmaktadır. Her bir grubun ve toplumun ahlakı ayrı olarak karşımıza çıkmakla birlikte, çeşitli ahlakları süzerek, buradan kapsamlı bir insanlık ahlakına ulaşmaya çalışmanın başarı şansı da bulunmaktadır. Özgürlük, eşitlik, insan onuru, adalet v.b. birçok temel değer hemen her yerde ahlakın temelini oluşturmaktadır. Asıl zorluk bu değerlerin farklı yaşam biçimlerine ve kültürlerine aktarılmasında ortaya

çıkılmaktadır (Pieper, 1999:36-37). Trafik ahlakı da ülkeden ülkeye farklılık göstermekle birlikte, evrensel bir anlayışa ulaşmak mümkün gözükmemektedir. Kültürler arası aktarmalar zor olsa da her kültürde iyilik ve ahlaki değerler mutlaka etkili olmaktadır.

Kimi düşünürler kişisel ahlakın, toplumsal boyutta da geçerli hale getirilerek, bireyin eylemlerinde sorumluluk kriterine göre hareket edilmesini önermektedir. Günümüz toplumunda birçok olgunun ahlaki etkisizleştirmekte olduğu ve hatta yok etmekte olduğunu belirtilmekte ve eleştirilmektedir. Bilim ve teknolojideki gelişmelerin getirdiği sosyal ve ekonomik sorunların, bugünün dünyasını güvensizlik ve dengesizliklerle sarmaladığını ifade etmektedir. Bu nedenle sosyal, siyasal ve ekonomik yaşamda ahlaki kapasitenin artırılması büyük önem taşımaktadır (Kodal, 2003:55). Bu kapasitenin artırılması trafik ahlakının yaygınlaşması ve yerleşik olmasına da katkısı olacaktır.

Ahlakilik iyi olma isteğidir ve bu isteği temel tavır olarak seçmiş olan kişiler de ahlaki yetkinliğe sahip olan kişilerdir. Ahlaki yetkinlik ve sorumluluk taşıyan bu kişiler, kararlarında yalnızca kendini değil, birlikte yaşadığı insanların ve toplumun da sorumluluğunu üstlenebilen aydın insandır. Etiğin ana konusu da ahlak ve ahlakilik ilişkisidir. Etik bu ilişkiyi yansıtarak eleştirel olma hedefine ulaşmaktadır (Pieper, 1999:48-49). Trafik sistemi ulaşımı sağlamakla birlikte kazaların neticeleri itibariyle kötülük üretmekte, ölüm ve yaralamalara neden olabilmektedir. Bunun önlenmesi eleştirel bir trafik anlayışına yani etiğe bağlı olarak ortaya konacak olan trafik ahlakının varlığı ile ilişkilidir.

İyi ve kötünün ne olduğu, neyin doğru neyin yanlış olduğu, meşru olan ile yasak olanın neler olduğu ve neyi yapmak neyi yapmamak gerektiğine ilişkin sorular ahlaki sorulardır. Sosyal yaşam da her gün karşılaşılan bu tür sorulara etiğin ortaya koyduğu ve toplumsallaşma sürecinde öğrendiğimiz ilkeler çerçevesinde yanıt bulunur. Böylece, davranış ve eylemlerimizi oluştururuz (Karali İnce, 1999:7). Trafik sisteminde de neyin iyi neyin kötü olduğu bilgisi ile trafik işlemekte, ancak ahlakilik boyutunda problem yaşanmaktadır. Etik bilgi ahlakın oluşması için gerekli fakat yeterli değildir.

Ahlâk kurallarının ilk ortaya çıkışı, bireyler arası ilişkilerin düzenlenmesi zorunluluğu ya da başka insanlara karşı tutum ve davranışların bir sorumluluk ilkesi temelinde düzenlenmesi

gereksiniminden kaynaklandığına göre trafik ahlakının temelinde de etik düşünceler sonucu ortaya konan trafik kuralları yer almaktadır.

5. TRAFİK ETİĞİNDEN TRAFİK AHLAKINA GEÇİŞ

Etik ile ahlak arasındaki ilişkiyi açıklamak ve anlatmak bakımından edebiyat bilimi ile uğraşanlar ile edebiyatçılar, tiyatro eleştirmenleri ile tiyatrocular, futbol eleştirmenleri ya da hakemler ile futbolcular arasındaki ilişki verilebilir. Bu ikili ilişkilerde ilkler konulara eleştirel bir yaklaşımla değerlendirme yaparlarken, ikinciler ise bizzat uygulayıcılar olarak işlerini yerine getirmektedirler. Eleştirmenler uygulayıcıların yerlerine geçmeden değerlendirme yapmaktadırlar. Buna benzer şekilde etikle uğraşanlarda ahlak konusuna belli bir mesafeden yaklaşarak değerlendirmede bulunmaktadır. Etikle uğraşanlar bunu yapmakla ahlaki eylemlerde bulunmamakta, aksine sadece bir bilim adamı olarak eleştirel bir yaklaşımla ahlaki olanı ortaya koymakta ve yansıtmaktadırlar. Bir başka deyişle etik, ahlaki pratiğin kuramı olarak bizzat ahlak pratiği değildir (Pieper, 1999:33-34).

Toplumsal yaşamda her an aralıksız işleyen kurallar öncelikli olarak etik ve ahlâk kurallarıdır. Diğer sosyal, hukuk, siyasal veya yönetsel kuralların uygulanışı kesintiye uğrasa bile etik ve ahlâka ilişkin kurallar yaşamın düzenini ve sürekliliğini sağlamaktadır. Etik ilkelerin ve Ahlâk kurallarının aksadığı toplumda sosyal yaşamı ayakta tutmak büyük bir sorun haline gelecek ve zorlaşacaktır. Bütün sistemler etik ilkeler ve ahlâk anlayışına dayalı olarak varlıklarını sürdürme şansına sahip olmaktadır. Buna göre trafik sisteminin işleyişi de sosyal yaşamın kesintisiz sürmesini sağlayan faktörlerin başında gelmektedir. Bu nedenle trafik düzeninin aksamaması ve kuralsız işlenmesi, etik ve ahlak duyarlılığından yoksun kalması halinde diğer bütün sistem ve kurallar olumsuz olarak etkileneceklerdir. Herkesin gözü önünde ve bilgisi dahilinde işleyen trafik sisteminde görülen hukuksuzluk ve duyarsızlık, o toplumda yaşayan bütün insanları devlete, diğer insanlara ve hukuka karşı güvensizlik ve kızgınlık durumuna itmektedir. Bu kısır döngü domino taşları veya kelebek etkisi örneklerinde olduğu gibi sosyal yaşamın bütün ünitelerine olumsuz olarak yansımaktadır.

Etik ve Ahlâk kavramlarına en yakın duran kavramların başında adalet gelmektedir. Adalet olmaksızın etik İlkerleri ve ahlâkîliği sağlayan özgürlük, eşitlik, mutluluk, huzur v.b kavramlardan söz etmek çok anlamlı olmayacaktır. Bu açıdan trafik sisteminde adaleti bozacak şekilde kişi ve kurumlara ayrıcalık tanıyan düzenlemelerden kaçınmak gerekmektedir.

Etiğin soruları, günlük yaşam pratiğinde görülen sorunların radikalleştirilerek öne çıkmasıyla gelişmiştir. Ahlaki sorular daha çok emir ve bildirme kipindeki ifadelerdir. Örneğin; trafik kurallarına uyun, başkalarına saygılı olun, yalan söylemeyeceğine söz ver, sadık kalacağına söz ver, işini düzenli ve titiz yap, saygılı davran, yardım et gibi emir ifadeleri ile yardım etmek bir erdemdir, başarı için çok çalışmak gerekir gibi bildirme cümleleridir. Etik ise konu olarak daha temel ve genel soruları ele almaktadır (Pieper, 1999:49-50).

- Başkalarına neden saygı duymak gerekir?
- Trafik kurallarına uymak neden zorunludur?
- Verilen sözleri neden tutmak gerekmektedir?
- Neden yalan söylenmez?
- Neden güvene ihanet edilmez?
- İnsan neden her zaman üstüne düşeni yapmak zorundadır?
- Düzenli ve titiz olmak insanın neden görevidir?
- İhtiyacı olana yardım etmek neden zorunludur?

Özgürlük, adalet, eşitlik v.b bir çok kavramdan daha önemli ve öncelikli bir kavram olan yaşam hakkının korunması ve sürdürülmesi trafik etiğinin ve ahlakının konusunu oluşturmaktadır.

Trafik ile ilgili etik bilgi insanları ahlaklı yapmaz, bir insan yalnızca kendiliğinden, kendi aracılığı ve kendi iradesiyle iyi ya da kötü insan olabilir. Kötüyü ve iyi ortaya çıkaran nedenler vardır ve trafik etiği eylemde bulunan kişileri ahlaki eylemin konusu ve koşulları hakkında aydınlatarak ve kavratarak etkili olmaya çalışmaktadır. Trafikte ortaya çıkan iyilik ve kötülükler etiğin ne başarısı ne de başarısızlığı olarak değerlendirilebilir. Çünkü etik insanların aklına hitap ederek onları iyiyi yapmaya teşvik etmek için kendi yol ve yöntemlerini sürekli olarak

düzeltilmeye, geliştirmeye ve yetkinleştirmeye çalışmaktadır (Pieper, 1999:154).

Diğer taraftan trafik etiği bir süper ahlak da değildir ve insanlığa bağlayıcı eylem normları içeren bir katalog sunmamaktadır. Bu katalog Ahlaki normlar ile somutlaşmaktadır ve insanların yaşamında karşılıklı olarak birbirlerini kabullenme süreçlerinden doğmaktadır. Trafik etiği bir olaylar ve kazalar koleksiyonu değildir. Sadece eylemde bulunanların bizzat ahlaki yetkinlik kazanmalarını sağlamak ve onların uygulamalarını yönlendirmekle sınırlı bir fonksiyon üstlenebilir (Pieper, 1999:154-155).

Trafik etiğinin amacı davranışlara kılavuzluk edecek olan ilke ve kuralları oluşturmak, geliştirmek ve bunların uygulanmasını savunmak olarak belirtilmektedir. Bu nokta trafik etiğinin trafik ahlakıyla olan en belirgin farkıdır. Bu anlamda trafik etiği eylemleri oluşturan ilke, kurallar, ve değerlerle ilgilidir. Bu bakımdan etik kuramın iki yaklaşımı ortaya çıkmaktadır: eylem etiği ve erdem etiği (Des Jardins, 2006:269-270).

Trafik etiği; trafik sisteminin işleyişinde hem bireysel ahlaki görüşlerden hem de toplumsal ve kamusal politikalardan kaynaklanan sorulara sistematik yanıtlar bulma girişiminin adıdır. Bu çerçevede bireysel sorular arasında “ben trafik sorunları karşısında ne yapmalıyım, nasıl bir kişi olmalıyım, nelere değer vermeliyim” gibi sorular varken, toplumsal ve kamusal sorulara verilebilecek bazı örnekler şöyle özetlenebilir (Des Jardins, 2006:61):

- En huzurlu ve güvenli toplum hangisidir?
- Hangi politikalar toplum için yararlıdır?
- Bireylerin trafik de güvenlikleri nasıl sağlanabilir?
- Bireylerin kendi aralarında anlaşmadıkları durumlarda ne yapılmalıdır?
- Trafik kazaları nasıl önlenir?
- Trafik kazalarının nedenleri ve çözümleri üzerinde nasıl tartışmalıyız?
- Trafik sorunları bağlamında uzlaşma nasıl sağlanabilir?

Trafik etiği açısından bir eylemin iyi veya kötü niyetle yapıp yapılmadığını değerlendirmek için doğru bilgiye ve gözleme dayanmak gerekmektedir. Bu bilgi elde edilen teknik bilgiler ile bilgi teknolojileri ve iletişim teknolojilerinin trafik altyapısında kullanılması ile derlenen bilgilerdir (Arapkirlioğlu, 2003:54). Trafik işleyişine ilişkin veriler, trafik hukuku konusunda yapılacak düzenlemelerde kullanılmaktadır. Bu bilgiler trafik etiği ve trafik ahlakı bağlamında bir anlayış geliştirilmesi konusunda yapılacak çalışmalarda da önem taşımaktadır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

İnsanın amacı, yaşamda karşılaşılan ve yadırganan, istenmeyen, acısı çekilen trafik gibi sorunların çözümünü gerçekleştirmek ve hayatı kolaylaştırmak ise bunu yapmanın yolu, olan bitenleri anlamak, açıklamak ve çözüm önerilerini tartışmak suretiyle konuyu aydınlatmaktan geçmektedir. İnsanı odak olarak kabul ederek, etik düşünme ve ahlaki uygulamalar sayesinde insanlığın bilinçlendirilmesi, yaşamakta olan trafik sorunlarının çözümü konusunda bir umut kapısının açılması; böylelikle insan ve toplum yaşamında trafik ahlakı boyutunda bir aydınlanma çağının yaşanması mümkün olabilecektir.

“**İnsan Odaklı Trafik Anlayışı**” gereğince başta trafik mevzuatı olmak üzere mevcut trafik anlayışı sorgulandığında, araçların ve kuralların yerine insanların trafiğin odağına oturtulması ile trafik etiğinin trafik ahlakına dönüşümünün sağlanması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Trafik, insan hayatını kolaylaştıracak şekilde düzenlemek için yeni bir trafik etiği, ahlak ve anlayışına gereksinim bulunmaktadır.

İnsan yaşamı sürekli bir karar verme sürecini gerekli kılmaktadır. Bu karar verme süreci sonrasında tutum ve davranışlar etik ilkeler doğrultusunda gerçekleştiğinde bu durum ahlâkî olarak değerlendirilmektedir. Bir başka deyişle ahlaklı olmak veya davranmak etik bir altyapıya dayanmaktadır.

Etik gibi ahlâk kavramını da hayatın her türlü alanında ve karşılaşılan problemlerde çözüm amacıyla kullanmak olanaklıdır. İş ahlâkı, sporcu ahlâkı, bilim ahlâkı, toplum ahlâkı gibi kavramlarla birlikte trafik ahlakı kavramını da sosyal yaşamın gündemine getirmek gerekmektedir.

Etik ahlak alanının açıklanmasında ve değerlendirilmesinde araçsal bir rol üstlenmektedir. İnsanların tutum ve davranışları üzerinde görüş belirten ve araştırma yapan psikoloji, psikiyatri, sosyoloji gibi etik ve ahlâk da fikir yürütmektedir. Trafik sorunlarının etik ve ahlak açısından ele alınması, bu yönde araştırma ve inceleme yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır. Sosyal yaşamda olduğu gibi trafik sisteminin işleyişinde de ahlakiliği ön plana çıkarmak ve hukuk kuralları ile desteklemek önemlidir.

Mevcut trafik sisteminin ahlâk ve etik düşünceyi dışladığı gözlenmektedir. Problemler çoğunlukla salt ceza, tutanak, ruhsat, istatistik, maliyet ve kayıpların hesaplanması gibi insani değer ve ahlaki uygulamalardan yalıtılmış bir anlayışla ele alınmaktadır. Aksine insani değerler, etik ve ahlak ilkeleri gibi hususların daha çok önemsenmesi ve vurgulanması sağlanmalıdır.

Etik olmadan ahlâkîlikle ilgili değerlendirme yapmak temelsiz bir bina inşa etmek ya da köksüz bir ağaç dikmek anlamına geleceği gibi, ahlâk olmadığında yapılan etik tartışmalarında meyvesiz bir ağaçtan veya toprağın altına doğru yapılmış olduğundan insanların yaşamalarına elverişli olmayan bir binadan farkı kalmayacaktır.

Etik ile ilgili bütün bilgilerin yüklendiği bir bilgisayarın yaptığı tüm işlemlerin etik olmasının düşünülmesi nasıl olanaklı değilse, iyi ve doğru tutum ve davranışların, üzerinde düşünmeden, anlamını kavramadan, herhangi bir bilinç ve bilgiye dayalı olmadan yalnızca zorunluluklardan dolayı ortaya konmasını da etik olarak yorumlamak ve değerlendirmek olası değildir. Bu açıdan trafik sisteminin sadece teknolojik altyapı ve uygulamalar ile ele alınması etik ve ahlaki değerlerin ihmal edilmesi ile insan odaklı anlayışın göz ardı edilmesine yol açabileceği unutulmamalıdır.

Etik, bir tutum ve davranışın daha düşünce plânında ilk ortaya çıktığı andan sonuçlarının uzandığı en uç noktaya kadar irdeleme yapmakta iken, ahlâk ise daha çok uygulamanın yapılışı ve etkileri ile ilgilenmektedir. Buna göre trafik ahlakı somut olgu ve olaylarla daha çok ilgili olup, trafik sorunlarına bir çözüm listesi sunabilmektedir.

Gelişmiş çağdaş toplumların sosyal yaşamlarının en belirgin özelliklerinden birisi etik uygulamalar olduğundan, ülkelerin bu alanda

sergiledikleri çabalar gelişmişlik ölçütü olarak kabul edilmelidir. Trafik konusunda da etik ve ahlak boyutlarında çeşitli çalışmalar yapmak uygar bir toplum olmanın gerekleri arasındadır. Toplumun trafik bilincinin oluşturulması ülkelerin öncelikleri arasındadır.

Etik ve ahlâk hem bir bilgi birikimini gerektirmekte, hem de bu bilginin yaşama geçirilmesini istemektedir. Etik ve ahlâka ilişkin sorunları salt bir bilgi sorunu olarak görmek eksik bir değerlendirme olacaktır. Bu açıdan trafiğe ilişkin bilgiler yaşama geçirilmediği müddetçe bir anlam ve değer ifade etmeyecektir.

Günümüzde insan odaklı düşünce ve anlayış sahibi ülke ve toplumların aynı zamanda etik alanda da gelişmiş olan ülkeler olduğu dikkat çekmektedir. İnsan odaklı düşünceler ile etik ve ahlak sisteminin işleyişi birbirine paralel süreçler olarak görülmektedir. Çünkü etik düşünce insan yaşamının önemine vurgu yapmakta, bu yaşamın gereken saygı ve özeni görmesi için gerekli ahlaki uygulamaları sağlamaktadır. Bu nedenle trafik sisteminin sorunlarına yaklaşım olarak bu çerçeveden hareket edilmesi çözümü kolaylaştıracaktır.

Bu bağlamda, değer sistemimizdeki gelişmeler doğrultusunda öncelikle insan odaklı trafik yaklaşımıyla gelişmekte olan trafik etiği, giderek tüm canlıları ve çevreyi kapsayacak bir trafik etiğine dönüşmelidir. Böylece trafik etiği, hem günümüz insanını, hem gelecek kuşakları hem de çevreyi değer sistemimizin öğeleri olarak benimseyen bir yaklaşımla geliştirilmelidir. Dünya’da küreselleşme ve yoğun kentleşme olgusuyla artan trafik sorununun çözümü için trafik etiğinin benimsenmesi gereklidir. Trafik ahlaki ile uygulamaya yansıtacak olumlu davranışların desteklenmesi, bu konuda yapısal değişiklik önerilerinin değerlendirilmesi ve cezaların yanısıra kurumsal ödüllendirmelerin düzenlenmesi önemlidir.

7. KAYNAKÇA:

ATO (2012), Ankara Ticaret Odası, “Trafik Trajik, 2003”, <http://www.atonet.org.tr/yeni/index..>, 16.04.2012

Arapkırlioğlu, Kumru (2003), **Sınırşan Suların Kullanımında Ulusal Çıkarlar ve Çevre Etiği**, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara, 2003.

Arda, Berna, Esin Kahya ve Tamay Başağaç Gül (2004), **Bilim Etiği ve Bilim Tarihi**, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara, 2004.

Atayman, Veysel (2006), **Etik**, Trend Yayınları (derleme), İstanbul, 2006.

Aydın, Erdem (2012), “Trafik ve Etik”, <http://www.meze.net/dokuman.php?w=ma&id=12>, 07.08.2012.

Bülal Sibel (2012), “Araç Değil İnsan Odaklı Kentler”, <http://ekoyapidergisi.org/index.asp?action=dosyadetay&id=182>, 16.04.2012.

Çobanoğlu, Nesrin (2007), **Tıp Etiği**, İlke Yayınevi, Ankara, 2007.

Çubuk M. Kürşat, Türkmen Mutlu, Erdem Mehmet (2012), “Ankara’da Yapılan Ulaşım Planlaması Çalışmalarının Raylı Sistemler Bazında Değerlendirilmesi”, www.trafik.gov.tr/icerik/bildiriler/pdf/B6-45, 16.04.2012

Des Jardins, Joseph R. (2006), **Çevre Etiği**, Çevre Felsefesine Giriş, (Çev. Ruşen Keleş), İmge Kitabevi, Ankara, Nisan 2006.

Durak, Nejdet (2003), **Aristoteles ve Farabi’de Etik**, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya, 2003.

Frankena, William (2007), **Etik**, (Çev: Azmi Aydın), İmge Kitabevi, Ankara, 2007.

Godefrooij Tom, Snoeren Peter (2012), “Towards People Oriented Indicators for Accessibility, Road Safety and Environment”, http://www.unep.org/transport/sharetheroad/PDF/ICE_Report.pdf, p.11-13. 16.04.2012

Gündoğdu, Özlem Şeniz (1999), **Kentsel Çevre Estetiğinin Etik Açısından İrdelenmesi**, A.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1999.

Hsu, T. P. (2007), “A Fuzzy-MCDM Evaluation Framework Based on Humanity-Oriented Transport for Transforming Scheme of Major Arterial Space in Taipei Metropolitan”, **Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies**, Vol. 7, 2007, p.1732

Işık Alim ve Erdem, Mehmet (2004), “**Türkiye’de Karayolu Trafik Kazalarına Etkili Faktörlerin Çoklu Regresyon Analiziyle İncelenmesi**”, İkinci Trafik Şurası Serbest Bildirileri, 22 Ekim 2004, Ankara, s.442

Jen Te PAI (2007), “A Fuzzy-MCDM Evaluation Framework Based on Humanity-Oriented Transport for Transforming Scheme of Major Arterial Space in Taipei Metropolitan”, **Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies**, Vol. 7, 2007, p.1732-1733

Karali İnce, Meliha (1999), **Çevre Etiği**, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 1999.

(KGM) (2011) ,Karayolları Genel Müdürlüğü, **Trafik Kazaları Özeti 2010**, Bakım Dairesi Başkanlığı, Kasım 2011

Kılavuz, Raci (2003), **Kamu Yönetiminde Etik ve Bir Sorun Alanı Olarak Yozlaşma**, Seçkin Yayınları, Ankara 2003.

Kodal, Numan, (2003), **Zygmunt Bauman’da Politika ve Etik**, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2003.

Köse, Saffet (2012), “**Trafik Ahlakı**”, 3. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitapçığı, Ajansfa Basım Dağıtım, İstanbul, 2012.

Kuçuradi, İoanna (2006), **Etik**, Türkiye Felsefe Kurumu, Türk Felsefesi Ya da Simurg Dizisi, Yayın No: 5, Ankara, 2006.

Nogi Toshiharu, Tsutomu Yamada, Atarashi Yoshitaka, Goda Kenjiro (2012), “Toward Human-oriented Transportation”, www.hitachi.com/.../r2009_04_109.pdf (16.04.2012)

Özdirim, Muhittin (2012), “Trafik Mühendisliği”, <http://www.trafik.gov.tr/icerik/bildiriler/A6-39.doc>, 16.04.2012

Özgener, Şevki (2004), **İş Ahlakının Temelleri**, Nobel Yayınları, Ankara, Nisan 2004.

Pieper, Annemarie (1999), **Etiğe Giriş**, Ayrıntı Yayınları, Ankara, 1999.

Selek Sabahattin (2004), **Anadolu İhtilali-Cilt: 1**, Kastaş Yayınları, 11. Baskı, İstanbul, 2004, s.116–117

TCRP Report 22 (1997), **Transportation Research Board Executive Committee** , The Role of Transit in Creating Livable Metropolitan Communities, Library of Congress Catalog Card No. 96-61982, New York, 1997, p.5

Zorlu Fikret (2008), “**Kentsel Doku-Ulaşım Sistemi İlişkileri**”, METU JFA 2008/1 (25:1) 81-104