

Araştırma Makalesi/ Research Article

Geliş Tarihi / Received: 05.10.2018 • Kabul Tarihi / Accepted: 11.11.2018

Motosiklet Kullanımının Kentsel Trafik Güvenliği Üzerine Etkisi: İzmir Üzerine Bir Araştırma

İbrahim Güray YONTAR

Doç. Dr.

Dokuz Eylül Üniversitesi Kamu Yönetimi Bölümü İzmir Türkiye

ORCID: 0000-0002-7400-0260

guray.yontar@deu.edu.tr

Baran Barış ARAS

Dokuz Eylül Üniversitesi Kamu Yönetimi Bölümü İzmir Türkiye

ORCID: 0000-0001-7791-8782

baranbarisaras.sc@gmail.com

Öz

Dünyada teknolojinin gelişmesiyle beraber taşıt teknolojisi de gelişmekte ve bu durum da beraberinde kara yollarını kullanan motorlu taşıtların sayısında da artış meydana getirmektedir. Gün geçtikçe artan taşıt trafiği zaman zaman kentlerde trafik akışının yavaşlamasına ve hatta tıkanmasına sebep olmaktadır. Ülkeler bu trafik sıkışıklığı sorununu zaman zaman yeni kara yolları yaparak ya da mevcut yol ağını genişleterek aşmaya çalışmaktadır. Ancak yapılan bu önlemler kısa dönemde etkili olsa da uzun dönemde etkisiz kalmaktadır. Çünkü yeni yapılan bir yol ya da genişletme çalışması araçlara olan talebi de aynı oranda hatta yeni oluşturulan kapasiteye oranla daha fazla artırmaktadır. Çözüm olarak günümüzde daha çok ulaşımın sürdürülebilir olmasına yönelik bakış açıları geliştirilmekte ve bu noktada da sıkışık trafiğe alternatif olan ve daha az yer kaplayan ve mevcut alanda da daha çok araç ve kullanıcıların barınabilmesini ve dolayısıyla da faydalanabilmesini sağlayacak araçların öne çıktığını görmekteyiz. Bu araçların başında da gerek teker sayısı gerek de kapladığı hacim açısından otomobillere kıyasla daha küçük olan motosikletler ön plana çıkmaktadır. Ancak artan motosiklet sayısı ile beraber güvenlik unsuru ki özellikle de kent içlerinde trafik güvenliği ön plana çıkmaktadır. İzmir Türkiye'nin en kalabalık üçüncü şehri olup trafikteki araç sayısı da aynı oranda fazladır. Bu noktada da İzmir'de motosiklet sayısı dikkat çekici bir boyutta olup dışarıdan tehlikelere daha çok maruz kalma riski taşıyan motosiklet kullanıcılarının trafik güvenliği açısından değerlendirilmesi ve ulaşım planlarında dikkat edilmesi gerekmektedir. İzmir kentinde motosiklet kullanımının trafik güvenliği açısından ne gibi etkileri olduğunu göstermek ve karar alıcılara yön vermek bakımından bu çalışma yapılmıştır. İzmir ilindeki "Motosiklet Kulüpler Birliği"ne üye motosikletlilere belirtilen kapsamda anket uygulaması yapılmış, sonuçları SPSS programında analiz edilmiş ve sonuçları burada paylaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Motosiklet, Trafik Güvenliği, İzmir, Kent İçi Ulaşımı, Araç Sürücüleri.

The Effect of Motorcycle Use on Urban Traffic Safety: A Research on İzmir

Abstract

With the development of technology in the world, vehicle technology is also developing, which in turn leads to an increase in the number of motor vehicles that use highways. Increasing vehicle traffic from time to time causes traffic flow to slow down and even clogs in cities. Countries have tried to overcome this traffic congestion problem by making new roads or expanding the existing road network from time to time. Although these measures are effective in the short term, they remain ineffective in the long term. This is because the demand for a new road or expansion vehicle increases even more in the same way compared to the newly created capacity. As a solution, nowadays, we are seeing more ways to make transportation more sustainable, and at this point we see vehicles that are alternative to tight traffic and occupy less space and provide more vehicles and users to be able to accommodate and consequently benefit more. At the beginning of these vehicles motorcycles which are smaller than automobiles in terms of both the number of wheels and the volume they cover, are at the forefront. However, along with the increasing number of motorcycles, security is a priority, especially traffic safety in the city. İzmir is Turkey's third most populous city in the number of vehicles in traffic is much the same rate. At this point, the number of motorcycles in İzmir is remarkable and it is necessary to evaluate the motorcycle users who are exposed to the risk of being exposed to the danger more from the perspective of traffic safety and pay attention to transportation plans. This study has been conducted in order to show the effects of motorcycle use in the city of İzmir in terms of traffic safety and to guide the decision makers. Motorcyclists who were members of the Motorcycle Clubs Association in İzmir were surveyed and their results were shared.

Keywords: Motorcycles, Traffic Safety, İzmir, Urban Transportation, Vehicle Drivers.

GİRİŞ

Gelişen teknoloji ile birlikte günümüzde ulaşım sektöründe de gelişmeler yaşanmaktadır. Her ne kadar bu gelişme tüm dünyada bir bütün olarak hava yolu, deniz yolu ve kara yolunda gerçekleşmiş olsa da Türkiye’de diğer ulaşım türlerinden ziyade kara yolu ulaşımının arttığını görmekteyiz. Belirtilen artışa bağlı olarak da kara taşıtları daha çok tercih edilmekte ve yaygınlıkları geçmişten günümüze doğru artış göstermektedir. Bu durum büyük şehirlerde trafiği yoğunlaştırarak trafik sıkışıklığı ve trafik güvenliği sorunlarını içinden çıkılmaz hale getirmektedir. Sıkışık trafik, insanları zamanı daha verimli kullanma imkanı sağlayan ve otomobile oranla daha pratik olan alternatif araçları tercihe yöneltmiştir. 1992’de Avrupa Konseyi bünyesinde kabul edilen Avrupa Kentsel Şartı’nda ulaşım politikalarını otomobillerin domine ettiği ve özel otomobil kullanımının azaltılması gerektiği üstünde durularak seyahat hacminin -ki dolaylı olarak da trafik hacminin- azaltılmasının gerekliliği vurgulanmıştır (Council Of Europe, 1992: 7). 1976 yılında düzenlenen HABITAT I ve 1996’da düzenlenen HABITAT II’de de ulaşım konusunda otomobillere alternatif olan ve daha az enerji tüketen dolayısıyla da daha az CO₂ salınımı yapan motorlu ulaşım araçlarının kullanımına değinilmiştir (United Nation, 1976: 25; United Nation, 1996: 78.). Bu alternatif taşıtların da başında motosiklet gelmektedir. Elbette bu durum zamandan tasarruf sağlasa da kent içi yollar ve bu yolların güvenliği alternatif taşıtların tercih edilmesine paralel bir şekilde geliştirilememiştir. Dolayısıyla da kent içi yollar motosiklet ve kullanıcılarına trafik güvenliği anlamında uygun hale getirilememiştir. Türkiye’de yoğunlukla kara yolu ulaşımının tercih edilmesine rağmen başta kent içlerinde olmak üzere kara yollarında trafik güvenliğinin yeteri kadar oluşturulamaması trafik kazalarının gündemde işgal ettiği yer dikkate alındığında önemli bir eleştiri konusudur. Bu durum kara yolunu kullanan tüm araçlar için özellikle de motosiklet ve kullanıcıları için trafik güvenliğine olan ihtiyacı artan şekilde ortaya koymaktadır.

Trafik güvenliğinin sağlanıp sağlanamadığının önemli göstergelerinden bir tanesi olarak kaza istatistiklerinin değerlendirilmesi büyük önem arz etmektedir. TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu) verilerine bakıldığında 2005 yılında 1 441 066 olan motosiklet sayısı 2015 yılına gelindiğinde 2 938 364 adete ulaşmıştır (TÜİK, Bilgi Edinme Kanunu ile Elde Edilen Veriler, 08.03.2018). Bilgi Edinme Kanunu vasıtasıyla elde edilen TÜİK güncel verilerine baktığımızda Türkiye’de 2018 Ocak ayı verilerine göre 3 105 283 adet trafiğe kayıtlı motosikletin olduğunu görmekteyiz (TÜİK, Bilgi Edinme Kanunu ile Elde Edilen Veri, 08.03.2018). Bu verilerden de anlaşılacağı gibi on üç yılda motosiklet sayısının 2.15 kat arttığı görülmektedir. Bunun sebepleri arasında ise; sosyal medya araçları, motosikletli paket servis sipariş sistemlerinin yaygınlık kazanması ve dolayısıyla da kurye sayısındaki artış, motosikletin artan trafik karşısında zaman tasarrufu sağlayan alternatif bir ulaşım aracı olarak görülmesi sayılabilir (Gökaşar vd., 2017: 144). Motosiklet sayısının artması beraberinde motosiklet kazalarında artışları da

getirmiştir. Otomobil sayısının motosiklet sayısından fazla olduğu Türkiye’de otomobillerin yıllık ortalama kaza oranları 2008’den 2015’e kadar yaklaşık olarak %12 gibi bir artış göstermiştir. Ancak yine aynı yıllarda motosiklet kazalarında artış %14’lük bir oranla daha fazladır (Gökaşar vd., 2017: 143). Motosikletler trafikteki diğer motorlu taşıtlara oranla çok daha hassas ve kırılabilir bir trafik unsurudur. Motosiklet sürücülerinin olası bir trafik kazasında otomobil ya da kamyon/ kamyonet gibi sürücüsünün kapalı kafes içinde olduğu yani etrafı korumalı olan taşıtlara oranla 13 ile 16 kat hatta bazı çalışmalarda da 18 kat daha fazla ölüm riskine sahip oldukları ortaya konmuştur (Services Centers for Disease Control and Prevention, 2011: 9; U.K. Department of Transport, 2004: 6; National Highway Traffic Safety Administration-NHTSA, 2017: 77). Amerika’da Federal Hükümetin yapmış olduğu çalışmada 2015 yılında meydana gelen kazalarda motosikletlerdeki ölümlü kaza sayısının otomobil sürücülerine kıyasla 18.1 kat daha fazla olduğu ve kazalarda motosikletlilerin otomobil sürücülerine oranla 3.9 kat daha fazla yaralandığı ortaya konmuştur (National Highway Traffic Safety Administration-NHTSA, 2017: 77). Yine NHTSA tarafından yapılan bir başka araştırmaya göre de her 1 millik bir mesafede motosikletlilerin ölümcül kaza risklerinin aynı yoldaki otomobillere oranla 29 kat daha fazla olduğu ortaya çıkmıştır (National Center for Statistics and Analysis, 2017: 1). Amerika Birleşik Devletleri’nde motosiklet kazalarında beyin travması veya herhangi bir beyin hasarının yaşanmasından kaynaklı hastanede müdahale edilen kişilerin sayısı motosiklet dışındaki trafik kazalarına oranla 13 kat daha fazladır (Cook vd., 2009: 1).

Tablo 1. 2008–2017 Arasında Türkiye’de Gerçekleşen Motosiklet Kaza Sayısı

Yıl	Motosiklet	
	Taşıt Sayısı	Kaza Sayısı
2008	2 181 383	19 210
2009	2 303 261	20 101
2010	2 389 488	21 604
2011	2 527 190	24 350
2012	2 657 722	31 577
2013	2 722 826	40 699
2014	2 828 466	43 059
2015	2 938 364	46 310
2016	3 003 733	46 481
2017	3 102 800	44 855

Kaynak:TÜİK,[http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051,\(04.03.2018\)](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051,(04.03.2018))

Türkiye İstatistik Kurumunun 2008-2017 yılı kaza istatistiklerinden derlenen tablo 2 yıllar bazında motosiklet sayısındaki artışı ve beraberinde de motosiklet kazalarının artışı gözler önüne sermektedir. Türkiye İstatistik Kurumunun 2017 verilerine göre Ocak 2017 döneminde 128 648 adet taşıt trafiğe kayıtlı olup

bu oran Ocak 2018’de 117 477’ye düşmüştür. Bakıldığında geçtiğimiz yıla oranla trafiğe kaydı yapılan taşıtlarda % 8,7’lik bir azalma olurken trafiğe kayıtlanan motosiklet sayısında %22,6’lık bir artış ile 2017’de 5434 olan motosiklet tescil sayısı 2018’in aynı ayında 6666 adet olmuştur (TÜİK, Haber Bülteni, 2018).

Kısa bir şekilde ortaya konulan istatistiki bilgiler, oranlar ve rakamlar trafikte bulunan motosiklet sayısının her geçen gün Türkiye’de arttığını göstermektedir. Maalesef bağlantılı olarak motosiklet kazalarında da bir artış meydana geldiği görülmektedir. Bu durum kentsel trafik güvenliğinin sağlanmasında motosiklet kullanımı üzerine özel olarak eğilme ihtiyacını ortaya koymaktadır. Çalışmamızda, kentsel trafik güvenliği ve sürdürülebilirliği öncelikli olarak motosiklet ve motosiklet kullanımı noktasında ele alınmıştır. Çalışmanın merkezinde ise İzmir ilinde yer alan ve İzmir kent içi trafiğinde motosiklet kullanan başta İzmir Motosiklet Kulübü (İZMOK), Türk Chopper Motosiklet Kulübü (TCMK) İzmir, Anatolian Soldiers MC İzmir, Pulsarizm İzmir olmak üzere Motosiklet Kulüpler Birliği (MKB)’ye üye diğer motosiklet kulüplerinin üyelerine uygulanmış olan anket sonucunda elde edilen bilgiler ve bu bilgilere ilişkin analizler yer almaktadır.

KENTSEL TRAFİK GÜVENLİĞİ VE ULAŞIMIN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ

Refah seviyesi yüksek toplumlar toplu taşıma araçlarını kullanan toplumlardır. Ancak Türkiye’de bu durum daha çok maddi imkanları elverişli olmayanların kullandığı ulaşım türü olarak karşımıza çıkmakta ve özel araç sahipliğinin de bir statü göstergesi olarak kabul edildiği görülmektedir. Toplu taşıma tercihinin insanımızı yeterince yöneltilmiyorsa en azından özel araç sahipliğini otomobilden ziyade motosiklet noktasında artırmak trafik güvenliği için iyi bir alternatif olarak değerlendirilebilir. Ancak yalnızca motosiklet sayısını artırmak tek başına bir çözüm üretmemekte ve trafik güvenliğini de motosiklet bağlamında tekrar özel olarak geliştirmek gerekmektedir. Bu yaklaşım motosiklet sürücüsü başta olmak üzere tüm diğer araç sürücülerinin ve yayaların trafik güvenliğinin sağlanmasında birbirine saygı duyacak seviyede olmasına bağlıdır.

Dünya genelinde yılda ortalama 1.24 milyon kişi meydana gelen trafik kazalarında hayatını kaybetmekte ve 20 milyon ile 50 milyon arasında insan da yaralanmaktadır (WHO, 2013: 1). Buna ek olarak da trafik kazaları sonucunda meydana gelen can kayıplarının 2030’a kadar beşinci sıraya yükseleceği de tahmin edilmektedir (WHO, 2013: 1). Amerika’da motosiklet kazasında gerçekleşen ölümler 2000 yılından bu zamana yaklaşık % 55 oranında artmış (NHTSA, 2017: 5) ve 2014 yılında 4.594 olan ölüm sayısı 2015 yılında %8 artarak 4.976 olmuştur (National Center for Statistics and Analysis, 2017: 1). Bir yıl içinde kazalara bağlı yaralanmalardan ve ölümlerden kaynaklanan ekonomik yük tek başına toplam Amerika’da motosiklet kazaları için 12 milyar dolardır (Naumann, Dellinger, Zaloshnja, Lawrence, Miller, 2010: 355). Dünya Bankasına

göre, ülkeler açısından kara yolu kazalarının yol açtığı mali yük, tüm dünyada ülkelerin yıllık GSMH'lerinin yaklaşık % 2'i ile % 3'ü arasındadır (World Bank, 2017: 6). Dünya Bankası'nın bu verilerinden hareketle incelendiğinde 2015 yılında trafik kazaları Türkiye'de GSYİH'nin yaklaşık %1,1'i düzeyinde maddi yük oluşturmuştur (WHO, 2013: 221). Bu tablo bize trafik kazalarına karşı önlem almamız gerektiğini göstermektedir. Ulaşımında sürdürülebilirlik ve trafikte güvenlik konularında yapılan çalışmalarda İsveç örnek gösterilebilir. Motosiklet ve bisiklet sürücüleri, İsveç Kara yolu Güvenliği Yasası'nın yürürlüğe girdiği 19 Aralık 2010'dan beri "korumasız yol kullanıcıları" olarak kabul edilmektedir (The Swedish Transport Administration, 2012: 35). Diğer bir ifade ile motosiklet kullanıcılarına diğer taşıt sürücülerine oranla pozitif ayrımcılık uygulanarak diğer taşıt sürücülerinin motosikletlilere trafikte daha dikkatli davranmaları sağlanmaktadır. Tarafımızca, buna benzer bir çalışmanın Türkiye açısından da yapılması trafik güvenliği konusunda faydalı olacaktır. İsveç Ulaştırma İdaresi motosiklet trafik akışının sağlanması ve önlemlerin planlanması için destekleyici bilgiler sağlamak ve motosiklet trafik akışında önemli olduğu düşünülen kriterleri geliştirmek için yöntemler geliştirmektedir (The Swedish Transport Administration, 2012: 11). Mayıs 2009'da, İsveç Parlamentosu motosiklet ve moped sürücüleri için 2012-2020 dönemini kapsayan kara yolu güvenliği için yeni hedefler belirlemiştir. Amaç, 2006-2008 dönemine kıyasla 2020 yılına kadar ölümlerin sayısında %50'lik bir azalma sağlamaktır. Diğer bir ifadeyle, 2020'de motosiklet kazalarında meydana gelecek ölüm sayısının 220'ye indirilmesi öngörülmüştür. Ağır yaralanan kişilerin sayısının ise 2007 ile 2020 arasında % 25 azaltılarak 2020'de motosiklet kazalarında ciddi yaralananların sayısının da 4000'e düşürülmesi hedeflenmiştir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi için belirlenen genel göstergeler şunlardır: Kask kullanımı, Güvenli motosikletler (Anti-Lock Braking System-ABS), Güvenli devlet yolları (The Swedish Transport Administration, 2012: 37). Bu göstergeleri biraz açacak olursak örneğin halihazırda ABS olmaksızın satılan motosikletler 2020 ve sonrasında kaldırılacak ve ABS'li motosikletlere kullanıcıların yönlendirilmesi için yapılan çalışmalara devam edilecektir (The Swedish Transport Administration, 2012: 8). İsveç Ulaştırma İdaresi, önemli motosiklet trafiğine sahip olduğu düşünülen yollarda, korunmasız yol kullanıcıları açısından güvenli yeni bariyerler yapacak ve yoldan çıkmakta olan bir motosikletçi için yol kenarlarında daha iyi yanal alanlar olabilmesi amacıyla kriterler belirlenerek bu alanlarda geliştirmeler yapılacaktır (The Swedish Transport Administration, 2012: 11).

Ulaşımın sürdürülebilirliğine baktığımızda kısaca sürdürülebilir ulaşım, çevreye zarar vermeyen ya da verilen zararı en aza indiren, daha ekonomik, daha etkili, zararlı sera gazı salınımlarını azaltan, sosyal ve siyasi anlamda da sorumluluk ve hesap verilebilirliğe dayalı olan ulaşım (Çelik, 2009: 706). Ayrıca, sürdürülebilir ulaşım güvenli ulaşım yöntemlerinin geliştirilmesi, çevre kirliliği, sera gazı salınımını ve kullanılan enerjiyi azaltmaya da odaklanmaktadır (Uluç & Altınöz, 2016: 226). Ulaşımın sürdürülebilirliği açısından trafik güvenliği oldukça

büyük önem arz etmektedir. Trafik güvenliği açısından mevzuatımızda yapılan tanımlara bakacak olursak: trafik güvenliği, trafikte meydana gelen trafik kazalarının ve maddi ve manevi kayıpların önüne geçebilmek için gerek hayvan ve insanların gerek de taşıtların ulaşım yollarındaki hal ve hareketlerinin düzenlenmesi ve ilgili her türlü bilginin toplanarak değerlendirilmesidir (Kara yolu Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği, 1997: Madde 4). Yine 2918 sayılı Kara yolları Trafik Kanunu da kara yollarının gerek işletiminden gerek teknik yapısında görevli olan bütün sorumluların, yolların teknik yapısını, trafik güvenliğine uygun şekilde getirmekle yükümlü olduklarını ifade etmektedir (2918 Sayılı Kara yolları Trafik Kanunu, 1983: Madde 13/1). Mevzuattan hareket edecek olursak trafik güvenliği, kara yollarında herhangi bir şekilde kaza meydana gelmeden trafik akışının sürekliliği için gereken gerek fiziksel gerek de kültürel ve eğitim koşullarının hazırlanmasıdır. Diğer bir ifadeyle trafik güvenliği, trafik kazalarından sakınılabilecek bir ortam yaratmak, yol kullanıcılarını böyle bir ortamın içinde kalabilmenin bilincine erdirmek ve bu ortamın şartlarını korumaktır (Güçmen, 1975'den akt., Ş. Figen Kalyoncuoğlu, 1999: 1). Trafik güvenliği tasarım olarak 3 temele dayanmaktadır. Bunlardan ilki kara yollarının altyapısını ve kuralları kapsayan "fonksiyon"dur. İkinci olarak da kara yollarının fiziksel ve geometrik yapısını kapsayan "tasarım"dır. Son olarak da kara yollarının kullanım şeklini ve yolun kullanıcılarını ve bu kullanıcıların davranışlarını kapsayan "kullanım"dır (Yüce, 2016: 17-18). O halde kapsamlı bir tanım yapılacak olunursa sürdürülebilir trafik güvenliği: mevcut ve ileride eklenecek olan her tür yol kullanıcısının ihtiyaçlarına cevap veren, ekonomik, çevresel ve sosyal boyutları olan, sürdürülebilir ve güvenli olan trafiktir. Bu noktada sürdürülebilir kentsel trafik güvenliği, araç sayısı artsa da güvenlikten ödün vermeyen, artan teknolojiyle de beraber çağa ayak uyduran ve talepleri karşılayabilme yeterliliği olan ve yol kullanıcılarının her birinin eşit kabul edildiği bir trafiktir. Dolayısıyla da ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarını önleyen, önleyemiyorsa da minimuma indiren trafiktir. Londra Belediyesi'nin 2010 yılı için yapmış olduğu, Londra'nın yollarında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında kayıpları azaltma hedefleri tam da bu tanıma uygun bir örnektir. Belirtilen kapsamda Londra için ortaya konulan hedef, 2010 yılına kadar motosiklet kazalarında ölümlü ve yaralanmalı kayıpları 1994 - 1998 seviyesine göre %40'lık bir oranda azaltmayı içermektedir (Transport For London, 2005: 1). Buna benzer olarak motosikletliler özelinde ayrı bir eylem planı ve gelecek öngörüsü Türkiye'de bulunmamakta olup yapılan trafik plan ve programları tüm taşıtları kapsayacak şekilde yapılmaktadır. Ancak burada da maalesef özellikle otomobiller ön planda tutulmaktadır.

Kara yolu trafik ölümleri ve yaralanmaları dünyada, 5 - 44 yaş grubu için üçüncü ölüm sebepleri arasında yer almaktadır (Peden vd., 2004: 3; Semiz vd., 2012: 55). Türkiye'de de durum farklı değildir. Trafik kazaları dolayısıyla hayatını yitirenlerin %15'i, yaralananların da %25'i 15-24 yaş grubu insanlardan oluşmaktadır (Solak vd., 2013: 270). Trafik güvenliğinin sürdürülebilir olması ve

ulaşımında sürdürülebilirliğin sağlanması altyapı sistemlerinin doğru bir biçimde ve güvenli bir biçimde tasarımı kapsamaktadır. Bu şekilde ileride meydana gelebilecek trafik kazalarının olma olasılığı minimuma indirilebilmekte, insan faktöründen kaynaklanan kazalarda yaralanma ve ölümler oldukça azaltılarak aşağı çekilebilmektedir. Trafik güvenliğinin temeli bireylerdir. Bu sebeple tasarlanacak olan bütün trafik güvenliği ve ulaşım yöntemleri, kara yollarını kullanan bireylerin mevcut durumları (yetenekleri, sınırları, eğitimleri vb.) dikkate alınarak ayarlanmalıdır (Yüce, 2016: 17). Bireylere doğru eğitimin verilmesi de yine trafik güvenliği kapsamında çok önemlidir. Örneğin kask takmanın önemli olduğu bireylere doğru ve etkili bir eğitim ile öğretildiğinde bu trafik güvenliği açısından olumlu etkiler doğuracaktır. Keza kask kullanımı ölüm riskini %37 (National Center for Statistics and Analysis, 2015: 1, 6, 8), kafa travması risklerini de %69 oranında azaltmakta olup (Derrick & Faucher, 2009: 226–242; Liu vd., 2008) 2015 yılında kask kullanımı Amerika’da 1.772 kişinin hayatını kurtarmıştır (National Center for Statistics and Analysis, 2017: 1,8). Ulusal İstatistik ve Analiz Merkezi (NHTSA)’ne göre kask yasası olan eyaletlerde 2015 yılında motosiklet kazasında ölenlerin %8’i; kask yasası olmayan eyaletlerde ise motosiklet kazasında ölenlerin %58’i kask kullanmamaktan hayatlarını kaybetmişlerdir (National Center for Statistics and Analysis, 2017: 1). Oysa Dünya Sağlık Örgütü (WHO) raporlarına göre motosiklet kazalarındaki ölüm ve yaralanma oranları sadece kask kullanımının sağlanması ile dahi %70 civarında azaltılabilir (WHO, 2013: 8-9-10). Verilecek bu eğitimler yalnızca can güvenliğine değil devlet bütçesine de katkı sağlayacaktır. Kask yasaları olan eyaletlerde tasarruf edilen ekonomik maliyetler, bu tür bir yasaya sahip olmayan eyaletlere kıyasla ortalama olarak dört kat daha fazladır (U.S. CDC, 31 Mayıs 2017:16). ABD, 2010 yılında kask kullanımı sayesinde 3 milyar dolar tasarruf etmiştir (U.S. CDC, 31 Mayıs 2017:21). Tüm motosikletçiler kask kullandığı takdirde Amerika Birleşik Devletleri her yıl ortalama 1.1 milyar dolar tasarruf edebilir (National Center for Statistics and Analysis, 2015: 1, 3).

Ulaşımın sürdürülebilirliği ve kentsel trafik güvenliğinin sağlanması daha pratik ve daha az kirlenici araçların kullanımını mantıklı olarak karşımıza getirirse de arzu edilen sonuca ulaşılabilmesi bu konuda hem karar alıcıların hem de tüm bireylerin farkındalık ve bilgi düzeylerinin yükseltilmesi ile mümkündür. Eğer farkındalık ve bilinç artırılmadan (en basit haliyle kask kullanımı) motosiklet sayısındaki artış aynen devam ederse trafik güvenliği daha fazla olumsuz etkilenecektir demek yanlış olmayacaktır. Bu durum ulaşımdaki sürdürülebilirliği ekonomik ve çevresel kayıplar noktasında daha da kötü hale getirecektir. Bu bağlamda tüm sürücü ve yayaları içine alan bütünleşik eğitim programları ve politikaları geliştirmek zorunluluğumuz bulunmaktadır.

İZMİR’DE TRAFİK GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN TEMEL VERİLER

İzmir ilinin toplam araç sayısına baktığımızda da Türkiye ve dünyadaki durumla paralellik gösterdiği göze çarpmaktadır. TÜİK’ten Bilgi Edinme Kanunu

kapsamında alınmış güncel verilere baktığımızda İzmir için toplam araç sayısı Tablo 2'deki gibidir.

Tablo 2. İzmir İli Toplam Motorlu Kara Taşıtı Sayısı

Yıl	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Traktör
2004	387 776	12 974	12 785	107 342	30 641	77 937	43 630
2017	739 809	15 153	16 016	223 571	40 996	246 089	63 934

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Trafğe Kayıtlı Araçlar 2004-2017, TÜİK, 2018.

Tablo 2'de de görüldüğü gibi yıllar içinde motosiklet sayısı İzmir'de artmış ve bugün gelinen noktada da bu sayı 2017 verilerine göre 246 089'a ulaşmıştır. Bu verilere baktığımızda İzmir'de 2004'ten 2017'ye kadar otomobil sayısı 1.9 kat artmış iken aynı süreçte motosiklet sayısı 3.2 kat artmıştır. Diğer bir ifadeyle İzmir ilinde motosiklet sayısındaki artış oranı otomobil ve diğer taşıt cinslerindeki artış oranına göre çok daha yüksektir.

Tablo 3. İzmir Kent İçinde Trafik Kazasına Karışan Taşıt Sayısı ve Türleri

İl	İzmir	
	2003	2016
Yıl		
Toplam	6245	15 328
Otomobil	3 321	7 540
Minibüs	252	376
Otobüs	388	520
Kamyonet	880	2 281
Kamyon	356	297
Çekici	79	189
Motosiklet	698	3 131
Özel Amaçlı	15	33
Traktör	28	47
İş Makinası	1	18
Ambulans	11	11
Tren	-	1
Tramvay	-	-
Bisiklet	213	502
At Arabası	3	2
Diğer	-	380

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Trafik Polisi Sorumluluk Bölgesinde Trafik Kazasına Karışan Taşıtlar 2003-2016, TÜİK, 2018.

Tablo 3'te görüldüğü gibi İzmir kent merkezi içinde gerçekleşmiş motosiklet kaza sayısı 3 131 olup bunu da İzmir'deki toplam trafik kazasına oranladığımızda bu oran %20,4'tür. 2003-2016 tarihleri arasında kazaya karışan otomobil sayısı 2.3

kat artış gösterirken aynı tarihler arasında kazaya karışan motosikletlerin oranı 4.5 kat artmıştır. Ayrıca İzmir ilinde otomobillerin sayısı diğer taşıtlardan fazla olup motosiklet ikinci kamyonet de üçüncü sırada yer almaktadır.

Tablo 4. 2016 Yılında İzmir Kentinde Oluş Yerlerine Göre Trafik Kazaları

A. Kaza Sayısı B. Ölü Sayısı B1. Kaza Yerinde B2. Kaza Sonrası C. Yaralı Sayısı															
TR 310 İzmir	TOPLAM					YERLEŞİM YERİ					YERLEŞİM YERİ DIŞI				
	A	B	B 1	B 2	C	A	B	B 1	B 2	C	A	B	B 1	B 2	C
	10 902	333	159	174	15 075	8 980	188	68	120	11 688	1 922	145	91	54	3 387

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflamasına ve Yerleşim Yeri Durumuna Göre Trafik Kazası ve sonucu 2016, TÜİK, 2018.

2015 yılında Amerika’da motosiklet ölümlerinin %55’i kentsel alanlarda meydana gelmiştir (National Center for Statistics and Analysis, 2017: 3). Tablo 4’te görüldüğü gibi İzmir’de de trafik kazalarının %82,3’ü kent içinde gerçekleşmiştir. Bu da bize İzmir’de kent içi trafik güvenliği noktasında eksiklikler olduğunu ya da yeterince önlem alınmadığını göstermektedir.

Trafik güvenliği, trafiğin hareket ortamında yer alan bireyler ve çevreleri için daha güvenli bir şekilde yapılmasıyla ilgilidir. Trafik güvenliği açısından oluş sebeplerine göre trafik kazalarına bakıldığında “taşıt, insan ve yol” faktörleri üç temel neden kabul edilmektedir (Kaplan, 1993: 244). Bu bakış açısının Türkiye’de de aynı olduğunu TÜİK verilerinden hareketle görmekteyiz. Türkiye’de trafik kazalarının oluş nedeni olarak insan faktörü altında 2016 yılında kusurların %89,6’sının araçların sürücülerinden, %8,7’sinin yayalardan ve %0,4’ünün de yolculardan kaynaklı olduğu kabul edilmekteyken (TÜİK, 2017) bu durum genel olarak insan faktörü anlamında bakıldığında Avrupa’da %50 dolaylarındadır (Çelik, 2007: 131). Ancak Türkiye’de verilen oranların gerçeği tam olarak doğru yansıtıp yansıtmadığı konusu akla gelmektedir. Belirtilen tereddüt için en büyük sebep ise trafik görevlilerince oluşturulan trafik kaza tutanaklarının bu istatistiki verilere esas olarak alınmasıdır. Sonuçta trafik memurlarının kara yollarının geometrik tasarım özelliklerini yahut kara yollarının fiziki/yapı özelliklerini bilme noktasında zorunlu uzmanlık bilgileri yoktur. Olması gereken ise bu kaza tutanakları düzenlendiği sırada trafik polisinin yanı sıra konu hakkında uzman kişilerin (trafik ya da ulaştırma mühendisi vb.) de bulunmasıdır (Karaşahin & Tığdemir, 2001’den akt., Kılınç, 2007: 92). Avrupa’da kara yollarının, kazaların oluşumuna etkisi % 31 civarındadır. Türkiye’de yolların kazalardaki oranını %44 olarak tespit eden bir çalışmaya rağmen Türkiye’deki resmi verilerde bu değer %0,22 seviyelerinde gösterilmektedir. Bu durum istatistiki verilerin ne derece

doğru olduğunu diğer bir ifadeyle ne oranda mevcut gerçek durumu yansıttığını akıllara getirmektedir. Sonuçta alt yapı yetersizliklerinin doğru yansıtılmaması kent ulaşımın planlamasında idarecilerin yanlış karar vermelerine sebep olabilmektedir (Özdirim, 2001: 428-431).

MOTOSİKLET KULLANIMININ KENT İÇİ TRAFİK GÜVENLİĞİ KAPSAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİNE YÖNELİK ALAN ARAŞTIRMASI

Motosiklet kullanımının kent içi trafik güvenliği kapsamında herhangi bir olumlu ya da olumsuz etkisinin olup olmadığının tespiti, varsa nasıl çözümlenebileceğine ilişkin olarak alan çalışması yapılmıştır. İzmir’de bulunan motosiklet kulüpleri ve toplulukları içinden motosiklet kullananlar kanalıyla bu konunun değerlendirilmesinin önemli olacağından hareketle İzmir ilinde yer alan ve İzmir kent içi trafiğinde motosiklet kullanan başta İzmir Motosiklet Kulübü (İZMOK), Türk Chopper Motosiklet Kulübü (TCMK) İzmir, Anatolian Soldiers MC İzmir, Pulsarizm İzmir olmak üzere Motosiklet Kulüpler Birliği (MKB)’ye üye diğer motosiklet kulüplerinin üyelerine anket uygulanmıştır. Araştırma anketi, 3 Mayıs 2018 tarihinde örneklem evrenini temsil ışığında 406 motosiklet kullanıcılarına ulaştırılmıştır. Olması gereken asgari 384 sayısının üzerine çıkmıştır. Anket çalışması 21 Temmuz 2018 tarihine kadar devam etmiştir. SPSS 24 programında frekans analizleri gerçekleştirilmiştir. Frekans analizine ilişkin sonuçlar tablolar halinde ortaya konulmuş ve değerlendirmelere tablo altında yer verilmiştir.

Tablo 5. Kaç Yaşındasınız?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	16-25	148	36,5	36,5	36,5
	26-35	119	29,3	29,3	65,8
	36-45	85	20,9	20,9	86,7
	46-55	37	9,1	9,1	95,8
	56 ve üstü	17	4,2	4,2	100,0
	Toplam	406	100,0	100,0	

Tablo 5’te anket uygulanan motosiklet kullanıcılarının yaş durumlarına ilişkin veriler bulunmaktadır. Bu bilgiler doğrultusunda katılımcıların % 65,8’i 35 yaş ve altı olup %20,9’u 36-45 yaş aralığındadır. 46 yaş ve üstü olan katılımcılar ise % 13,3’tür. Bu tablo bize katılımcıların yarısından fazlasının demografik açıdan genç bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.

Tablo 6. Cinsiyetiniz Nedir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Erkek	337	83,0	83,0	83,0
	Kadın	69	17,0	17,0	100,0
	Toplam	406	100,0	100,0	

Tablo 6’da ankete katılmış olan motosiklet kullanıcılarının cinsiyetlerine dair veriler bulunmakta olup katılımcıların %83’ü erkek, %17’si ise kadındır. Bu bilgiler erkeklerin kadınlara oranla daha fazla motosiklet kullandığını bize göstermektedir.

Tablo 7. Eğitim Durumunuz Nedir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	İlkokul	19	4,7	4,7	4,7
	Ortaokul	19	4,7	4,7	9,4
	Lise	77	19,0	19,0	28,3
	Üniversite	255	62,8	62,8	91,1
	Lisansüstü	36	8,9	8,9	100,0
	Toplam	406	100,0	100,0	

Tablo 7’de ankete katılan motosiklet kullanıcılarının eğitim seviyeleri yer almaktadır. İlkokul ve ortaokul mezunu motosiklet kullanıcılarının yüzdesi ayrı ayrı %4,7 olup bunları %19 ile lise mezunları takip etmektedir. Kullanıcıların büyük bir çoğunluğu ise %62,8 ile üniversite mezunu olup %8,9’u da lisansüstü eğitimlerini tamamlamışlardır. Bu durum anket sorularının eğitimli kişilerce yapıldığını göstermekte olup anket sonuçlarının geçerliliğinin yüksek olmasında önemli bir etken olarak tarafımızca değerlendirilmektedir.

Tablo 8. Her Yıl Düzenli Motosiklet Eğitimi Alır Mısınız?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Hayır	156	38,4	38,4	38,4
	Teorik eğitim alırım	107	26,4	26,4	64,8
	Pratik eğitim alırım	24	5,9	5,9	70,7
	Hem teorik hem pratik eğitim alırım	64	15,8	15,8	86,5
	İleri seviye sürüş eğitimi alırım	40	9,9	9,9	96,3
	Her birini bir kez almak yeterlidir	15	3,7	3,7	100,0
	Toplam	406	100,0	100,0	

Tablo 8’de ankete katılan motosiklet kullanıcılarının aldıkları yıllık motosiklet eğitimleri yer almaktadır. Buna göre katılanlardan “Her birini bir kez almak yeterlidir” cevabını verenlerin de bir kez aldıktan sonra düzenli eğitim almadığı belirlenerek toplamda %42,1’inin düzenli periyotlarda eğitim almadığı tespit edilmiştir. %9,9’u üst seviye olmak üzere toplamda %57,9’unun ise eğitim aldığı ortaya çıkmaktadır. Bu tablo bize ankete katılan motosikletçilerin yarısından fazlasının motosiklet konusunda eğitimli olduğunu gösterse de kalan %42,1’lik kısım azımsanmayacak derecede büyüktür. Motosiklet eğitimi konusunda başta İzmir olmak üzere Türkiye genelinde eğitim almamış motosiklet kullanıcılarına dair eğitim desteği vermek büyük önem taşımaktadır. Bu tip kursların

düzenleniyor olması tek başına yeterli değildir. Bunun nedeni bahsi geçen eğitimlerin yüksek ücretle veriliyor olmasıdır. Bu bağlamda Emniyet Genel Müdürlüğü motosikletli polisleri yoluyla önemli ölçüde destek verebilir. Bu yolla eğitimlerin engel oluşturan yüksek ücreti aşılarak daha çok kullanıcıya ulaşmak ve dolayısıyla trafik güvenliğini artırmak mümkün olacaktır.

Tablo 9. Ne Sıklıkta Motosiklet Kullanırsınız?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Her gün	172	42,4	42,8	42,8
	Haftada 1-2 gün	76	18,7	18,9	61,7
	Haftada 3-4 gün	115	28,3	28,6	90,3
	Tüm hafta (hafta içi 5 gün)	11	2,7	2,7	93,0
	Yalnızca hafta sonu	28	6,9	7,0	100,0
	Toplam	402	99,0	100,0	
Cevap Verilmemiş		4	1,0		
Toplam		406	100,0		

Tablo 9’da ankete katılan motosiklet kullanıcılarının haftalık motosiklet kullanma sıklıklarına yer verilmiştir. Haftada ortalama kaç gün motosiklet kullandıklarını ölçen bu soruya 4 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt veren 402 kişi arasında %42,8’lik bir kısım her gün motosiklet kullanmaktadır. Bunu %28,6 ile haftada 3-4 gün kullanan katılımcılar takip etmektedir. Bu veriler bize ankete katılan motosiklet kullanıcılarının %74,1’inin 1 haftalık periyotta motosikleti çok sık kullandığını göstermektedir.

Tablo 10. Ne Kadar Süredir Motosiklet Kullanmaktasınız?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	0-1 yıl	68	16,7	16,7	16,7
	2-5 yıl	146	36,0	36,0	52,7
	6-10 yıl	84	20,7	20,7	73,4
	11-15 yıl	47	11,6	11,6	85,0
	16-20 yıl	28	6,9	6,9	91,9
	21 yıl ve üzeri	33	8,1	8,1	100,0
	Toplam	406	100,0	100,0	

Tablo 10’da ankete katılan motosiklet kullanıcılarının motosiklet tecrübeleri ele alınmaktadır. Ankete katılanların %36’sı 2 ile 5 yıl motosiklet tecrübesine sahipken bunu %20,7 ile 6-10 yıl ve %16,7 ile 0-1 yıl motosiklet tecrübesine sahip kullanıcılar takip etmektedir. Kalan %26,6’lık kesim ise 11 yıl ve üzeri yıllarda tecrübe sahibidirler. Bu tablo bize ankete katılan kullanıcıların %52,7’sinin görece daha az tecrübeli olduklarını göstermektedir.

Tablo 11. Şehir İçinde Motosiklet Kullanmayı Tercih Etmenizin Öncelikli Nedeni Nedir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde
Geçerli	Daha hızlı	16	3,9	3,9
	Pratiklik	37	9,1	9,1
	Maliyet	12	3,0	3,0
	Kolaylık	31	7,6	7,6
	Diğer ulaşım araçlarını sevmemek	17	4,2	4,2
	Sürüş keyfi	102	25,1	25,1
	Arabadan daha kolay park etme imkanları	22	5,4	5,4
	Trafik tıkanıklığı	69	17,0	17,0
	Özgürlük-esneklik	73	18,0	18,0
	Başka şansım yok-Toplu taşımaya erişimim yok	3	,7	,7
	Diğer ulaşım araçlarından daha güvenli	3	,7	,7
	Tercih meselesi	21	5,2	5,2
	Toplam	406	100,0	100,0

Tablo 11 bize ankete katılan motosiklet kullanıcılarının İzmir şehri içinde neden motosikleti tercih ettiklerini göstermektedir. Buna göre tercih sebepleri arasındaki en büyük ilk üç sebep sırasıyla %25,1 ile sürüş keyfi, %18 ile özgürlük ve esneklik, %17 ile de trafik tıkanıklıklarına yakalanmama olmuştur. %0,7'lik çok küçük bir kesimin ise motosikleti diğer taşıtlara oranla daha güvenli buldukları için tercih ettiklerini görmekteyiz. Genel olarak bu tabloda %60,1'lik bir kesim motosiklet kullanımının verdiği sürüş hissiyatı, kişide uyandırdığı özgürlük ve esneklik yani tek bir şeride ya da güzergâha bağlı kalmama ve trafikte zaman kazanmak için motosikleti tercih etmektedirler. İzmir şehir trafiğinde çoğu zaman yoğunluğun ve sıkışıklığın olduğu bilinen bir gerçektir. Bu nedenle yol kullanıcılarının araç seçimlerinde trafik durumu önemli bir parametre olmaktadır. Taşıt olarak motosiklet seçiminde “yol kullanıcılarının alternatif güzergâhlarda da seyir etmelerine imkân sunabiliyor olması” etkili olmaktadır. Ortaya çıkan sonuç İzmir’de artan trafik yoğunluğu çerçevesinde motosiklet kullanımının daha da artacağını bize düşündürmektedir.

Tablo 12. Trafikte Taşıt Aralarına Girmenizin En Önemli Gerekçesi Nedir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde
Geçerli	Adrenalin ve zevk için	24	5,9	5,9
	Sıkışık trafikte zaman kazanmak için	320	78,8	78,8
	Aldığım güvenli sürüş eğitimlerinde bu şekilde öğretildiği için	62	15,3	15,3
	Toplam	406	100,0	100,0

Tablo 12’de motosiklet kullanıcılarının neden diğer taşıtların arasından geçtiklerine dair veriler bulunmaktadır. Buna göre %15,3’lük bir kısmının güvenlik amaçlı araya girdiği görülmektedir. Yani trafikte normal akış sırasında ya da ileride yanan bir kırmızı ışıkta duramayan ya da freni patlayan bir aracın motosiklete çarpmaması için iki otomobilin arasına girilerek bu iki görece büyük araç tampon görevi görmekte ve olası bir tehlikede motosiklet kullanıcısı tehlikeyi minimize etmektedir. Ancak bunun yanı sıra %78,8’lik çok büyük bir kesim ise sıkışan trafikte zaman kaybetmemek veya gitmesi gereken bir yere yetişebilmek için taşıtların arasına girmektedir. Bu bilgiler bize İzmir’de motosiklet kullanıcılarının bir kısmının bilinçli ve güvenli bir şekilde taşıt aralarına girdiklerini göstermektedir. Ancak sadece zevk ve adrenalin yaşamak amacı da dahil olmak üzere geriye kalan çok büyük bir kısmın ise güvenlik açısından uzak bir biçimde trafik sıkışıklığına yakalanmamak için kendilerini ve diğer yol kullanıcılarını tehlikeye attıklarını göstermektedir.

Tablo 13. Kent İçi Yollarda Yasal Hız Limitlerinin Üzerine Çıkar Mısınız?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Hayır, çıkmam	82	20,2	20,2	20,2
	Nadiren çıkarım	169	41,6	41,7	62,0
	Ara sıra çıkarım	97	23,9	24,0	85,9
	Çoğu zaman çıkarım	37	9,1	9,1	95,1
	Her zaman çıkarım	20	4,9	4,9	100,0
Toplam		405	99,8	100,0	
Cevap Verilmemiş		1	,2		
Toplam		406	100,0		

Tablo 13’te ankete katılan motosiklet kullanıcılarının kent içinde yasal hız limitleri üzerine çıkıp çıkmadıklarına dair veriler yer almaktadır. Bu soruya 1 kişi yanıt vermemiş olup yanıt verenlerin %41,7’si nadiren de olsa hız limitlerini aştığını %20,2’sinin ise ara sıra hız limitlerini aştığını görmekteyiz. %20,2’lik bir kesimin ise hız ihlali yapmadığı ortaya çıkmıştır. Buradan elde edilen bilgiler bize %79,8’lik bir kesimin hız limitlerini aştığını göstermektedir.

Tablo 14. Yasal Hız Limitlerinin Üzerine Çıkmanızdaki Sebep Nedir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Heyecan yaşamak	43	10,6	10,6	10,6
	İşe-okula yetişmek	127	31,3	31,3	41,9
	Diğer araçları sollamak	28	6,9	6,9	48,8
	Güvenli sürüş için diğer taşıtlardan uzak durmak	145	35,7	35,7	84,5
	Diğer	63	15,5	15,5	100,0

	Toplam	406	100,0	100,0	
--	--------	-----	-------	-------	--

Tablo 14'te ise ankete katılan motosiklet kullanıcılarının hız ihlali yapmalarına sebep olabilecek etkenler ele alınmıştır. %35,7'lik bir kısım güvenlik amaçlı hız ihlali yapmaktadırlar. Yani İzmir'de normal trafik akış hızının %5'i ile %10'u kadar fazla bir süratle gitmenin daha güvenli olduğunu aksi takdirde diğer taşıtların kendilerini sıkıştırdığını belirtmişlerdir. %31,3'lük bir kısım ise geç kalmamak adına işe veya okula yetişmek amacıyla hız ihlali yapabildiklerini belirtmişlerdir. Taşıtları solumak için hız sınırının üstüne çıkanlar ise %6,9'luk küçük bir kesimi oluşturmaktadır.

Tablo 15. Motosiklet İle Kaç Kez Kaza Yaptınız?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Hiç yapmadım	71	17,5	17,6	17,6
	Hiç kaza yapmadım fakat çok fazla kaza atlattım	99	24,4	24,6	42,2
	1-3 defa yaptım	132	32,5	32,8	74,9
	4-6 defa yaptım	48	11,8	11,9	86,8
	7-9 defa yaptım	26	6,4	6,5	93,3
	10 ve üzeri defa yaptım	27	6,7	6,7	100,0
	Toplam	403	99,3	100,0	
Cevap Verilmemiş		3	0,7		
Toplam		406	100,0		

Tablo 15'de ise ankete katılan motosiklet kullanıcılarının motosikletleri ile yaptıkları kaza sayılarına yer verilmiştir. Bu soruya 3 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin ise %42,2'sinin hiç kaza yapmadığı ancak bu %42,2'nin yarısından fazlasının birçok kaza atlattığı ortaya çıkmıştır. Kalan %57,8'lik bir kesimin ise 1 veya daha fazla kazaya karıştığı görülmektedir. Bu bilgiler bize ankete katılan motosiklet kullanıcılarının yarısından fazlasının kaza geçirdiklerini ve kaza yapmayanlardan yarısından fazlasının ise kaza atlattığını göstermiştir. Bu iki yüzde bize trafik güvenliği konusunda yetkililerin ve bütün yol kullanıcılarının motosiklet özelinde daha dikkatli olması gerektiğini ve gerekli tedbirlerin ivedi bir şekilde alınması gerektiğini göstermektedir.

Tablo 16. Kaza Yaptıysanız Bu Trafik Kazasının Birincil Sebebi Neydi?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Diğer taşıt sürücüsünün hatası	173	42,6	52,1	52,1
	Diğer motosiklet sürücüsünün hatası	17	4,2	5,1	57,2
	Yayanın hatası	23	5,7	6,9	64,2
	Bisikletçi hatası	5	1,2	1,5	65,7
	Kötü hava koşulları	20	4,9	6,0	71,7

	Kötü yol koşulları	53	13,1	16,0	87,7
	Yola yağ-yakıt dökülmesi	6	1,5	1,8	89,5
	Dikkatsizlik-Konsantrasyon eksikliği	28	6,9	8,4	97,9
	Yasal hız limitinin üstünde kullanmak	7	1,7	2,1	100,0
	Toplam	332	81,8	100,0	
Cevap Verilmemiş		74	18,2		
Toplam		406	100,0		

Tablo 16’da ankete katılan motosiklet kullanıcılarının yaptıkları kazaların ana sebepleri yer almaktadır. Tablo 16 tablo 15 ile bağlantılı olup kaza atlatanlar dahil olmak üzere kaza yaptıklarını belirten kişilerin verdikleri yanıtlar çerçevesinde ele alınmıştır. 3 kişinin tablo 15’te yanıt vermediği belirtilmişti. Bu doğrultuda kaza yapmadım diyenlerin sayısı da 71’dir. Yani kaza yaptım ve kaza atlattım cevabı veren 332 kişi tablo 16’da görülmektedir. Bu noktada olası kazaların veya gerçekleşmiş kazaların en büyük sebebi olarak anket katılımcıları %52,1 ile diğer taşıt sürücülerinden kaynaklanan hataları göstermişlerdir. İkinci en büyük sebep olarak %16 ile kötü yol koşulları yer almaktadır. %8,9’luk bir kesim ise birincil kaza sebebi olarak motosiklet kullanıcılarının kendi hatalarını göstermiştir. Bu tablodan elde edilen veriler doğrultusunda kazaların en büyük 2 etmeninin diğer taşıt sürücülerini ve kötü zemin koşulları olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu noktada İzmir’de yetkililerin motosiklet ve trafik güvenliğine dair çalışmalara daha çok özen göstermeleri ve yolların yapım ve mühendislik durumlarının düzenli gözlemlenerek daha sağlıklı hale getirilmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Tablo 17. Trafikte Fark Edilmemeniz Nedeniyle Hiç Kaza Yaptınız Mı?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Evet, yaya beni fark etmedi	39	9,6	9,7	9,7
	Evet, diğer taşıt sürücüsü beni fark etmedi	171	42,1	42,4	52,1
	Evet, diğer motosiklet sürücüsü beni fark etmedi	8	2,0	2,0	54,1
	Hayır	185	45,6	45,9	100,0
	Toplam	403	99,3	100,0	
Cevap Verilmemiş		3	,7		
Toplam		406	100,0		

Tablo 17’de ise ankete katılan motosiklet kullanıcılarının fark edilmemeleri dolayısıyla trafik kazası geçirip geçirmediği ortaya konulmuştur. Bu soruya 3 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %45,9’luk bir kesimi fark edilmeme sebebi ile trafik kazası yapmadıklarını belirtmişlerdir. Ancak fark edilmeme dolayısıyla ankete katılan motosiklet kullanıcılarının %54,1’lik bir kesimi kaza

geçirdiğini belirtmiştir. Diğer taşıt sürücülerinin motosikleti fark etmemesi nedeniyle kaza geçirenlerin oranı %42,4 iken yayaların motosikletleri fark etmemesi nedeniyle kaza geçirenlerin oranı %9,7'dir. Ayrıca motosikletlerin diğer motosikletleri fark etmemesi nedeniyle kaza geçirenler ise %2'lik bir orana sahiptir. %54,1 ciddi bir oran olup motosikletlerin fark edilmesine dair tüm yol kullanıcılarına eğitim ve bilinçlendirme çalışmaları verilmesi gereğini ortaya koymaktadır. Tablo 16'da yer alan kaza sebepleri arasında "diğer taşıt sürücüsünün hatası"nın sahip olduğu %52,1'lik oranla birlikte değerlendirildiğinde Tablo 17'de diğer taşıt sürücülerinin motosikletleri fark etmeme durumuna ilişkin bilgiler daha da anlamlı hale gelmektedir.

Tablo 18. Hangi Yol Kullanıcısını Daha Tehlikeli Buluyorsunuz?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Bisiklet sürücülerini	16	3,9	4,0	4,0
	Otomobil sürücülerini	193	47,5	47,8	51,7
	Otobüs-dolmuş sürücülerini	156	38,4	38,6	90,3
	Kamyon sürücülerini	21	5,2	5,2	95,5
	Motosiklet sürücülerini	18	4,4	4,5	100,0
	Toplam	404	99,5	100,0	
Cevap Verilmemiş		2	,5		
Toplam		406	100,0		

Tablo 18'de ankete katılan motosiklet kullanıcılarının trafikte karşılaştıkları "en tehlikeli davranışlarda bulunan yol kullanıcıları"na dair görüşleri sorulmuştur. Bu soruya 2 kişi yanıt vermemiş olup yanıt verenlerden %47,8'i otomobil sürücülerini en tehlikeli yol kullanıcısı olarak kabul etmektedir. Bunu %38,6 ile otobüs ve dolmuş sürücülerini takip etmektedir. Bu bilgiler bize motosikletten daha büyük taşıtların motosikletliler açısından daha tehlikeli görüldüğünü ya da diğer bir deyişle büyük araçların motosikletliler için daha büyük tehlikeye yol açtıklarını göstermektedir. Kamyon sürücülerinin az bir yüzdeler dilim alması ise büyük kamyonların İzmir kent içi trafiğine diğer taşıtlara oranla çok daha az girmesi nedeniyle olduğu tarafımızca değerlendirilmektedir.

Tablo 19. Diğer Taşıtların Motosikletleri Araç Olarak Görüp Görmemesinin Trafik Kazalarında Etkili Olduğunu Düşünüyor Musunuz?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Hayır	16	3,9	4,0	4,0
	Ara sıra	160	39,4	39,6	43,6
	Fikrim yok	24	5,9	5,9	49,5
	Çoğu zaman	131	32,3	32,4	81,9
	Her zaman	73	18,0	18,1	100,0
	Toplam	404	99,5	100,0	
Cevap Verilmemiş		2	,5		

Toplam	406	100,0		
--------	-----	-------	--	--

Tablo 19’da motosikletleri araç olarak görüp görmeme ve bunun kazalarda etkisinin olup olmadığı ölçülmüştür. Bu soruya 2 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %4’ü bu durumun kazalara etkisinin olmadığını belirtmiştir. %5,9’luk bir kesim ise fikrinin olmadığını belirtmiştir. %32,4’lük bir kesim çoğu zaman motosikletlerin araç olarak görülmediğini ve kazalarda da çoğunlukla bunun etkisinin olduğunu belirtmiştir. %18,1’lik bir kesim ise bu durumun her zaman kazalarda etken olduğunu belirtmiştir. Bu bilgiler ışığında İzmir’de motosikletlerin diğer taşıt sürücüleri tarafından çoğunlukla araç olarak kabul görmediği ve bunun da trafik kazalarında pasif de olsa önemli bir etken olduğu tarafımızca kabul edilmektedir. Trafikte yer alan bütün sürücülere kullandıkları taşıt fark etmeksizin motosikletlerin de bir taşıt olduğunu ve trafikte onların da yeri olduğunu ve hatta kentlerde bulunan ulaşım yollarının yalnızca otomobil ve daha büyük taşıtlar için yapılmadığını aksine motosiklet dahil bütün taşıtların seyri için yapıldığını özellikle vurgulama ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Belirtilen nedenlerle bu bilgileri insanlara aşıl原因an/öğreten bilgilendirici çalışmalar, reklamlar, kamu spotları, yazılar vb. gibi uygulamaların gerekli merciler tarafından yapılması veya yaptırılması trafik güvenliği bakımından hayati bir önem arz etmektedir.

Tablo 20. İzmir’de Kent İçi Yollar Motosiklet Kullanımı için Tehlikeli Midir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Evet	313	77,1	77,9	77,9
	Hayır	89	21,9	22,1	100,0
	Toplam	402	99,0	100,0	
Cevap Verilmemiş		4	1,0		
Toplam		406	100,0		

Tablo 20’de ankete katılan motosiklet kullanıcılarına İzmir’de kent içi yolların motosikletler için tehlikeli olup olmadığı sorulmuştur. Bu soruya 4 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin ise %77,9 ile büyük bir çoğunluğu İzmir kent içi yollarını tehlikeli bulmaktadır.

Tablo 21. Sizce Motosiklet Kazalarının Meydana Gelmesindeki En Büyük Risk Unsuru Nedir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Diğer taşıt sürücüleri	305	75,1	75,7	75,7
	Kötü zemin şartları	60	14,8	14,9	90,6
	Yayaların aniden yola atlamaları	17	4,2	4,2	94,8
	Diğer motosikletliler	8	2,0	2,0	96,8

	Hava şartları	13	3,2	3,2	100,0
	Toplam	403	99,3	100,0	
Cevap Verilmemiş		3	,7		
Toplam		406	100,0		

Tablo 21’de ankete katılan motosiklet kullanıcılarına tıpkı tablo 16’dakine benzer bir biçimde motosiklet kazalarındaki en büyük sebebin ne olduğu sorulmuştur. Bu soruya 3 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %75,7’si gibi büyük bir çoğunluğu “diğer taşıt sürücüleri”nin en büyük sebep olduğunu söylemiştir ki bu tablo 16’da %52,1’di. İkinci en büyük sebep ise %14,9’ile kötü zemin şartları olmuştur ki bu tablo 16’da %16 idi. Temelde iki soru arasında belli yüzde değişimleri olsa da iki soruda da en büyük sebeplerin sıralamasının değişmediğini görmek mümkündür. Diğer taşıt sürücülerinin davranışı dışında da “kötü zemin yapısı” düzeltilmesi gereken önemli bir konu olarak ortaya çıkmıştır.

Tablo 22. Motosiklet Kullanımınız Sırasında Güvenliğiniz İçin En Ciddi Tehdit Nedir?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Aynaya bakmayan sürücüler	86	21,2	21,3	21,3
	Dikkatsiz (Dalgın)-Sarhoş-Agresif sürücüler	82	20,2	20,3	41,6
	Bariyerler	17	4,2	4,2	45,8
	Şeritleri ihlal eden otomobiller	15	3,7	3,7	49,5
	Taşıtların penceresinden çöp atan sürücüler veya yolcular	7	1,7	1,7	51,2
	Sinyal vermeyen sürücüler	83	20,4	20,5	71,8
	Arabalar dikkat etmiyor (Motosikleti araçtan saymama)	20	4,9	5,0	76,7
	Arabanın aniden açılan kapıları	9	2,2	2,2	79,0
	Dar şeritler	3	,7	,7	79,7
	Otobüsler/Büyük kamyonlar	7	1,7	1,7	81,4
	Kötü yol yüzeyi	20	4,9	5,0	86,4
	Yola atlayan yayalar	7	1,7	1,7	88,1
	Hız limitlerine uymayan sürücüler	1	,2	,2	88,4
	Diğer taşıtların motosikletlileri sıkıştırması	34	8,4	8,4	96,8
	Diğer	13	3,2	3,2	100,0
Toplam		404	99,5	100,0	
Cevap Verilmemiş		2	,5		
Toplam		406	100,0		

Tablo 22’de ankete katılan motosiklet kullanıcılarına motosikletle seyir halindeyken İzmir kent içi trafiğinde motosiklet güvenliği için en büyük tehdidin ne olduğu sorulmuştur. Bu soruya 2 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin cevaplarına göre ilk dört neden sırasıyla şöyledir: %21,3 ile aynaya bakmayan sürücüler, %20,5 ile sinyal vermeyen sürücüler, %20,3 ile dikkatsiz(dalgın)/agresif/sarhoş sürücüler ve %8,4 ile diğer taşıtların motosikletleri sıkıştırması. Bu bilgiler ışığında en büyük tehlikenin insan kaynaklı olduğu ortaya çıkmaktadır. Trafik güvenliğinin temeli bireylerdir. Dolayısıyla kent içi trafik güvenliğini sağlamak ve sürdürülebilirliğini sağlamak için diğer taşıt sürücüleri başta olmak üzere bireyler üzerine daha çok eğilerek trafikte yer alan herkese eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarının daha güçlü ve yaygın biçimde yapılması gerekmektedir.

Tablo 23. Motosiklet Kullanırken Diğer Taşıt Sürücüleri Bilinçli Olarak Sizi Sıkıştırdı Mı?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Evet, çoğunlukla oldu	161	39,7	39,9	39,9
	Evet, bazen oldu	161	39,7	39,9	79,7
	Evet, nadiren oldu	57	14,0	14,1	93,8
	Hayır, olmadı	25	6,2	6,2	100,0
	Toplam	404	99,5	100,0	
Cevap Verilmemiş		2	,5		
Toplam		406	100,0		

Tablo 23’te ankete katılan motosiklet kullanıcılarına diğer taşıt sürücülerinin bilinçli bir şekilde motosikletlileri sıkıştırıp sıkıştırmadığı sorusunu kendi tecrübelerini de göz önüne alarak yanıtlamaları istenmiştir. Bu soruya 2 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %6,2’si kasıtlı bir şekilde sıkıştırılmadığını söylerken kalan %93,8’lik kısım nadiren dahi olsa diğer taşıt sürücüleri tarafından sıkıştırıldığını belirtmiştir. Bu yüzdeye bakılacak olunursa neredeyse motosiklet kullanıcılarının tamamına yakını diğer taşıtlarla sıkıştırılmakta ve güvenlikleri bilinçli olarak tehlikeye atılmaktadır. Bu durum yalnızca 2 sürücü arasında gerçekleşen bir durum olmamakta aynı zamanda tüm ulaşım sistemini aksatabilmekte ve trafik güvenliğini o kentte tehlikeye atmaktadır.

Tablo 24. Sizce Yayalar Trafikte Motosikletleri Dikkate Alır Mı?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Hayır, almaz	73	18,0	18,1	18,1
	Kısmen alırlar	245	60,3	60,6	78,7
	Fikrim yok	23	5,7	5,7	84,4
	Çoğu zaman alırlar	52	12,8	12,9	97,3
	Her zaman alırlar	11	2,7	2,7	100,0
	Toplam	404	99,5	100,0	

Cevap Verilmemiş	2	,5		
Toplam	406	100,0		

Tablo 24'te ankete katılan motosiklet kullanıcılarına yayaların motosikletleri dikkate alıp almadıklarına dair sorulan sorunun yanıtları görülmektedir. 2 kişi bu soruyu yanıtızsız bırakmıştır. Yanıt verenlerin %5,7'si kararsız kalmış, %18,1'lik kısmı ise yayaların motosikletlileri dikkate almadıkları ve dolayısıyla motosikletleri fark etmediklerini belirtmiştir. %60,6'lık bir kesim ise yayaların motosikletleri kısmen dikkate aldıklarını yani motosikleti kısmen fark ettiklerini belirtmişlerdir. Bu sonuçlar bize İzmir'de yayaların motosikletlileri genelde fark etmediklerini göstermektedir. Bunda en büyük pay, motosikletlerin daha küçük olması ve yayaların örneğin karşıdan karşıya geçerken çoğunlukla otomobil vb. büyük taşıtlara odaklanmalarıdır. Yayaların motosikletleri fark etmeleri için yetkililerin ve motosiklet kulüp ve derneklerinin bilinçlendirici broşürler dağıtması ya da billboardlara büyük afişler asması gibi çeşitli bilinçlendirme odaklı çalışmalar yapmalarının önemli bir fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Tablo 25. Kask Kullanır Mısınız?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Kask kullanmıyorum	17	4,2	4,2	4,2
	Kask takmak zorunlu olmadığı halde kasksız yola çıkmam	37	9,1	9,2	13,4
	Kask takmak zorunlu ve kasksız yola çıkmam	348	85,7	86,6	100,0
	Toplam	402	99,0	100,0	
Cevap Verilmemiş		4	1,0		
Toplam		406	100,0		

Tablo 25'de ankete katılan motosiklet kullanıcılarına kask kullanıp kullanmadıkları sorulmuştur. Bu soruya 4 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %4,2'si kask kullanmadığını belirtmiştir. %9,2'lik bir kısmının ise yasaları bilmediği ortaya çıkmaktadır. Çünkü kask takmak Motorlu Araçlar ve Yol Trafik Tüzüğü'nün 58'inci maddesinin 3'üncü fıkrasında zorunludur. Kalan %86,6'lık bir kısım ise kask takmakta ve kask takmanın zorunlu olduğunu da bilincindedir. Bu veriler bize kask takmayan motosiklet sürücülerinin olduğunu hatta kask takmanın yasal bir zorunluluk olduğunu bilmeyen bir kesimin de olduğunu göstermiştir. Bu durum bize yasaların mevcudiyetine rağmen yasaya uymayı sağlamak için önemli bilgilendirme çalışmalarının yapılması gerektiğini göstermektedir. Vatandaşların bilinçlendirilmesi ve yasalardan haberdar edilmesi gerek yetkililerce gerek trafik memurlarınca düzenli olarak sağlanmalıdır.

Denetim önemli bir konu olmakla birlikte ondan önce farkındalık sağlamak gerekmektedir.

Tablo 26. Görünürlük Artırıcı/Reflektif Ekipman Kullanıyor Musunuz?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Evet, kullanıyorum	180	44,3	44,9	44,9
	Hayır, kullanmıyorum	221	54,4	55,1	100,0
	Toplam	401	98,8	100,0	
Cevap Verilmemiş		5	1,2		
Toplam		406	100,0		

Tablo 26’da ankete katılan motosiklet kullanıcılarına görünürlüklerini artırıcı reflektif ekipman kullanıp kullanmadıkları sorulmuştur. Bu soruya 5 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %55,1’i bu ekipmanları kullanmadığını belirtmiştir. Bu veriler doğrultusunda motosiklet kullanıcılarının azımsanamayacak yüzdesinin bu ekipmanları kullanmadığı görülmektedir. Görünürlüklerini dolayısıyla da güvenliklerini artırıcı bu ekipmanları kullanmalarının teşvik edilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır.

Tablo 27. Sizce İzmir Şehir İçi Trafiginde Mevcut Yollar Üzerinde Motosikletlere Ait Özel Şerit Uygulaması Yapılmalı Mıdır? Neden?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Yapılmalıdır, bu sayede motosiklet kazaları azaltılabilir	125	30,8	31,1	31,1
	Yapılmalıdır, kazalar engellenemese de en azından taşıt sürücülerini üzerinde caydırıcı etkiye sahip olur	199	49,0	49,5	80,6
	Yapılmamalıdır, mevcut trafik tıkanıklıkları artacaktır	38	9,4	9,5	90,0
	Yapılmamalıdır, trafik güvenliğini artıracak bir etkisi olmayacaktır	40	9,9	10,0	100,0
	Toplam	402	99,0	100,0	
Cevap Verilmemiş		4	1,0		
Toplam		406	100,0		

Tablo 27’de ankete katılan motosiklet kullanıcılarına İzmir’de kent içinde mevcut yollar üzerinde motosikletler için ayrı özel bir şerit yapılıp yapılmamasına dair soru sorulmuştur. Bu soruya 4 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %80,6’sı ayrı bir şerit yapılması gerektiğini vurgulamıştır ancak bu %80,6’lık yüzdenin de yarısından fazlası buna rağmen kazaların engellenemeyeceğini belirtmiştir. Ancak diğer taşıt sürücülerinin bu şeritlere girip de bir motosikletliye çarptığında

motosiklet dışında girmesi yasak olan taşıtın sürücüsünün doğrudan kusurlu olacağını bilmesi o taşıt sürücüsü üstünde caydırıcı bir etki oluşturabileceğini düşünmektedirler. Bu durum ise toplumumuzda trafik kültürüne dair motosiklet sürücülerinin inancını göstermektedir. Toplumumuzda trafik kültürü konusunda eksiklikler mevcut olmakla beraber bu eksiklikler giderilmelidir. Yine %10'luk bir kesim de bu şeritlerin gereksiz olduğunu çünkü işe yaramayacağını belirtmişlerdir. Kalan %9,5'lik bir kesim ise bu şeritler yapılırsa tıpkı tramvayın sebep olduğu gibi trafik akışının daha da tıkanacağını belirtmişlerdir.

Tablo 28. İzmir’de Motosiklet ve Kullanıcılarının Güvenliğini Artırmak İçin Yapılması Gereken En Önemli Üç Seçenek Sizce Ne Olmalıdır?

	Yanıtlar	
	N*	Yüzde
Diğer yol kullanıcılarına motosikletlilerin farkındalığını arttırmak	284	23,3
Yolların motosikletlere uygun düzenlenmesi	273	22,4
Motosikletliler ve diğer yol kullanıcıları için daha fazla eğitim/bilinçlendirme çalışmaları	202	16,6
Ayrı Motosiklet şeritleri sağlamak	31	2,5
Daha fazla park etme olanağı sağlamak	17	1,4
Bariyerlerin motosikletlere uygun düzenlenmesi	101	8,3
Caydırıcı cezaların getirilmesi	107	8,8
Daha fazla trafik polisi sağlamak/Denetimin artırılması	11	0,9
Aydınlatmaları/Trafik işaretlerini/ışıklarını iyileştirmek	44	3,6
Tüm motosikletlilerin koruyucu kıyafet giymesini sağlamak	39	3,2
Radar/MOBESE gibi teknolojik izleme sistemlerinin yaygınlaştırılması	13	1,1
Kontrolsüz kavşaklar/kesişen yollar ile ilgili düzenlemeler	36	3,0
Mevzuat güçlendirilmelidir	60	4,9
Toplam	1218	100,0

*N sayısı örneklemin hacmini geçmektedir.

Tablo 28’de ankete katılan motosiklet kullanıcılarına İzmir’de motosiklet ve kullanıcılarının güvenliğini artırmak için yapılması gereken en önemli üç seçeneğin ne olması gerektiği sorulmuş ve 3 seçeneği yanıtlamaları istenmiştir. Verilen yanıtlara bakıldığında ankete katılan motosiklet kullanıcıları için güvenlik konusunda İzmir’de yapılması gereken en önemli ilk üç seçenek sırasıyla %23,3, %22,4 ve %16,6 ile “Diğer yol kullanıcılarına motosikletlilerin farkındalığını arttırmak”, “Yolların motosikletlere uygun düzenlenmesi” ve “Motosikletliler ve diğer yol kullanıcıları için daha fazla eğitim/bilinçlendirme çalışmaları” olmuştur. İkinci bir üç seçenek gruplaması yaptığımızda da yine sırasıyla %8,8, %8,3 ve %4,9 ile “Caydırıcı cezaların getirilmesi”, “Bariyerlerin motosikletlere uygun

düzenlenmesi” ve “Yasal mevzuat güçlendirilmelidir” seçenekleri olduğu görülmektedir. Bu veriler bize motosikletlerin İzmir ve buradan da hareketle Türkiye bazında diğer yol kullanıcıları tarafından fark edilmediği, yol ve bariyerlerin daha çok otomobil, otobüs ve kamyon odaklı yapıldığı ve bunların tasarımında ülkemizde motosikletlerin göz önünde alınmadığı düşüncesinde olduklarını göstermektedir. Özellikle bariyerlerin olası bir kaza sırasında motosikletliler için büyük tehlike olduğu bilinmektedir. Bariyere çarpan motosiklet kullanıcısı bariyerlerin açık olan yol zemini ile bağlantıyı sağlayan dikey bacaklarına çarpması durumunda parçalanabilmektedir. Yol ve bariyerler konusunda yetkililerin yurt dışındaki örneklere bakmaları ve Türkiye koşullarına uygun şekilde Türkiye yollarına ve bariyerlerine de bunu uygulamaları gerekmektedir. Bu şekilde ölümlü ve yaralanmalı motosiklet kazalarında azalma meydana gelecektir. Yine bu veriler bize motosiklet kullanıcıları da dahil olmak üzere tüm yol kullanıcılarının gerekli trafik eğitimine ve bilinçlendirme çalışmalarına ihtiyaçları olduğunu ve bu konulardaki mevcut eksik veya yanlış bilgilerinin düzeltilmesi ve tamamlanmasının gerekli olduğunu göstermektedir. Ayrıca mevzuatımızda denetim ve ceza sisteminin trafik güvenliğini artırma konusunda daha caydırıcı olması gerektiği düşüncesi söz konusudur. Daha sık gerçekleşen kontrollerin getirilmesi önemli bulunmuştur.

Tablo 29. Ehliyet Alacak Adayların Ya Da Ehliyet Sahibi Olanların Düzenli Periyotlarla Motosiklete Dair Farkındalık Eğitimi Almaları Trafik Güvenliğine Bir Fayda Yaratır Mı?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Çok faydalı olur	298	73,4	73,9	73,9
	Faydalı olur	72	17,7	17,9	91,8
	Fikrim yok	10	2,5	2,5	94,3
	Az faydalı olur	7	1,7	1,7	96,0
	Faydasız olur	16	3,9	4,0	100,0
	Toplam	403	99,3	100,0	
Cevap Verilmemiş		3	,7		
Toplam		406	100,0		

Tablo 29’da ankete katılan motosiklet kullanıcılarına ehliyet alacak adayların ya da ehliyet sahibi olanların düzenli periyotlarla motosiklete dair farkındalık eğitimi almalarının trafik güvenliğine bir fayda yaratıp yaratmayacağı sorulmuştur. Bu soruya 3 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerin %73,9’u çok faydalı olacağını, %17,9’u ise faydalı olacağı düşüncesindedir. Bu veriler ışığında ehliyet alacak adaylar yahut ehliyeti olan sürücüler belli periyotlar ile motosiklete dair farkındalık eğitimi aldığı takdirde olası kaza risklerinin azalacağı öngörülmektedir. Fark edilmemeye dair bilgilerin olduğu diğer tablolardan da görüleceği üzere motosikletin fark edilmemesi trafik güvenliğini sekteye uğratan ve kazaların oluşmasında büyük bir rol oynayan pasif bir etmendir. Bu açıdan

sonuçlar tutarlıdır. Dolayısıyla belirtilen eğitimlerin artışı trafik güvenliğine katkı sağlayacak ve sürdürülebilirliği açısından önemli adım olacaktır.

Tablo 30. Motosiklet ve/veya Motosiklet Kullanımına Dair Yapılacak Herhangi Bir Kamu Spotu Trafik Güvenliği İçin Faydalı Olur Mu?

		Frekans	Yüzde	Geçerli Yüzde	Birikimsel Yüzde
Geçerli	Çok faydalı olur	280	69,0	69,5	69,5
	Faydalı olur	100	24,6	24,8	94,3
	Kararsızım	10	2,5	2,5	96,8
	Hiç faydalı olmaz	13	3,2	3,2	100,0
	Toplam	403	99,3	100,0	
Cevap Verilmemiş		3	,7		
Toplam		406	100,0		

Tablo 30’da ankete katılan motosiklet kullanıcılarına motosiklet ve kullanımına dair yapılacak herhangi bir kamu spotunun trafik güvenliğine faydası olup olmayacağı sorulmuştur. Bu soruya 3 kişi yanıt vermemiştir. Yanıt verenlerden faydalı ve çok faydalı olacağını düşünenlerin toplam yüzdesi %94,3’tür. Konuyla ilgili yapılacak düzenli bir kamu spotunun trafik güvenliği bakımından etkili bir araç olacağı görülmektedir. Yetkililerin halkı bilinçlendirmek adına motosikletlere ve trafik güvenliği kapsamında motosikletlerin konumuna dair kamu spotu yapmaları ve yapılmış olanların da sayısının artırılmasına dair çalışmalar başlatmaları tarafımızdan önemli bulunmakta ve İzmir’in bu tip çalışmalarla öncü olmasının kentin olumlu imajına da katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

SONUÇ

Trafik, insan ve araçlar gibi bütün yol kullanıcılarının ulaşım güzergahlarını kullanmasıdır. Trafikin sürdürülebilir olması ise bir kentin topyekûn ulaşım noktasında kalkınması olarak ele alınabilir. Bununla birlikte kentin ve ona ilişkin ulaşım ağlarının birbirini destekler biçimde gelişmesi kentsel trafiğin de sürdürülebilir olması gereğini ortaya çıkarmaktadır. Kentsel trafik güvenliği, kentlerdeki hayat kalitesinin artırılması, kentin itici yönlerinin azaltılması, kentin refah seviyesinin artırılması, yerleşim yerleri arası gelişmişlik farkının azaltılması, ulaşım ile ilgili yapısal sorunların düzeltilmesi, alt yapı kalitesinin iyileştirilmesi, trafik eğitimi ile trafik bilincinin bütünleştirilmesi, can ve mal güvenliğini içeren ulaşım güvenliğinin sağlanması, kent üzerindeki nüfus ve dolayısıyla da araç baskısının hafifletilmesinde büyük bir öneme sahiptir. Kentsel trafik güvenliği, ticaret akslarının kesişim alanında bulunan ve ulaşımın önem arz ettiği İzmir gibi bir kent için daha da önemli hale gelmektedir.

İzmir, motosiklet kullanımının Antalya ve İstanbul’dan sonra en yoğun olduğu üçüncü ildir. İzmir’deki motosiklet kullanıcılarının sorularımıza vermiş olduğu

yanıtlar genel olarak değerlendirildiğinde, öncelikle trafikte güvenliğin sağlanmasının ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır. Artan kent nüfusuna bağlı olarak trafikte yaşanan tıkanıklıkların da artması motosiklet kullanımının kentlerimizde artmasına yol açmaktadır. Yol kullanıcıları olası bir trafik tıkanıklığına yakalanmamak için alternatif araçlar tercih etmekte ve araç alırken yaşadıkları kentin ulaşım durumunu da göz önünde bulundurmaktadırlar. Dolayısıyla motosiklet bir alternatif olarak ortaya çıkmakta ve motosiklet sayısı İzmir dahil olmak üzere tüm kentlerde de artmaktadır. Bu durum beraberinde motosiklet kazalarında da artış meydana getirmiş olup motosiklet kazalarında ölümlü-yaralanmalı vakalar da artış göstermiştir. Motosikletler açısından İzmir’de trafik güvenliğini tehlikeye düşüren en önemli konuların başında diğer taşıt sürücülerinin davranışları ve motosikletleri bir taşıt olarak algılamamaları öne çıkmıştır. Ayrıca yol ve zemin şartları da önemli etkenlerin başında gelmektedir. Bu konuda başta belediyeler olmak üzere bütün yetkililer kent içi ulaşımın güvenliğini sağlamaya yönelik çalışmalar yürütürken motosikletleri de göz önüne almalıdırlar. Yapılacak bir bariyer motosiklet kullanıcıları düşünülerek tasarlanmalı ve yapılmalıdır. Yapılacak bir yol, sulanacak bir yeşil alan yine motosikletler düşünülerek ve olası senaryolar değerlendirilerek yapılmalıdır. Kask takmak başta olmak üzere gerek motosiklet kullanıcılarının gerekse de diğer taşıt sürücülerinin ve yayaların trafik ve trafik güvenliği konusunda bilinçlendirilmeleri için yetkililerce ve sivil toplum kuruluşlarınca ortak çalışmalar yapılması gereği ortaya çıkmaktadır. Belirtilen nedenlerle İzmir başta olmak üzere tüm şehirlerde motosikletlerin de bir taşıt olduğuna ilişkin farkındalık çalışmaları yapılmalıdır. İzmir’de artan motosiklet kullanımı gerçeği karşısında otomobil odaklı ulaşım planları ve yol tasarımları bırakılarak alternatif taşıtlar için de bu planlarda yol ve güzergahların uygun bir biçimde dizayn edilmesi gerekmektedir.

KAYNAKLAR

2918 Sayılı Kara Yolları Trafik Kanunu. (1983). Madde 4, Madde 13/1.

Cook, L.J., Kerns, T., Burch, C., Thomas, A., & Bell, E. (2009). *Motorcycle Helmet Use And Head And Facial Injuries: Crash Outcomes in CODES-Linked Data*. Washington (DC): National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation.

Council of Europe. (1992). *Urban Charter*.

Çelik, C. (2007). *AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye’de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Yüksek Lisans Programı (Yüksek Lisans Tezi).

Çelik, M. (2009). *Sürdürülebilir Ulaşım ve Türkiye Kentleri Ulaştırma Sorunları*. 1. TMMOB İzmir Kent Sempozyumu, İzmir, 703-711.

- Derrick, A. J., & Faucher, L.D. (2009). *Motorcycle Helmets And Rider Safety: A Legislative Crisis*. USA: J Public Health Policy, 30(2), 226-242.
- Gökaşar, I., Özer, İ., & Akıncılar, M. (2017). *İstanbul'daki Motosiklet Kazalarında Beşeri Faktörlerin İncelenmesi*. 7. Kara yolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Sunulan Bildiriler Kitabı. (Ed. Şenol Yaprak). İstanbul: AjanEs Görsel Sanatlar. 142-149.
- Kalyoncuoğlu, Ş. F. (1999). *Türkiye'de Trafik Güvenliğinde Etken Sürücü Davranışlarının Analizi*. (Doktora Tezi) İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.
- Kaplan, H. (1993). *Trafik Açısından Kentsel Planlamanın Önemi ve Öneriler*. Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu. İzmir, 239-267.
- Kılınç, B. (2007). Kara yollarının Yapısal Özelliklerinin Trafik Güvenliğine Etkisi. Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı. Erzurum.
- Liu, B., Ivers, R., Norton, R., Boufous, S., Blows, S., & Lo, S. K. (2008). *Helmets For Preventing Injury In Motorcycle Riders*. Cochrane Database Syst Rev. 2008;(1):CD004333. doi: 10.1002/14651858.CD004333.pub3.
- National Center for Statistics and Analysis (NHTSA). (2017). *Traffic Safety Facts 2015 Data*. DOT HS 812 353. Mart 2017 USA.
- National Center for Statistics and Analysis. (2017). *Motorcycles Traffic Safety Facts Research Note*. Report No. DOT HS 812 353. March 2017 Washington, DC.
- National Center for Statistics and Analysis. (2015). *Estimating Lives And Costs Saved By Motorcycle Helmets With Updated Economic Cost Information, Traffic Safety Facts Research Note*. Report No. DOT HS 812 206. October 2015 Washington, DC. 28.03.2018 tarihinde <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/812206.pdf> adresinden alındı.
- National Highway Traffic Safety Administration. (2017). *Fatality Analysis Reporting System: 1994–2010*. Washington (DC): National Highway Traffic Safety Administration, U.S. Department of Transportation.
- National Highway Traffic Safety Administration. (2017). *Traffic Safety Facts, 2015: Motorcycles*. Report No. DOT HS-812-353. Washington, DC: US Department Of Transportation.
- Naumann, R.B., Dellinger, A.M., Zaloshnja, E., Lawrence, B.A., & Miller, T.R. (2010). *Incidence And Total Lifetime Costs Of Motor Vehicle-Related Fatal And Nonfatal Injury By Road User Type, United States, 2005*. USA: Traffic Inj Prev, 11(4), 353-360.

- Özdirim, M. (2001). *Trafik Alt Yapısı ve Trafik Mühendisliği*. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi. Ankara, 428-431.
- Peden, M., Scurfield, R., Sleet, D., Mohan, D., Adnan, A., Hyder, E. J., & Mathers, C. (2004). *World Report On Road Traffic Injury Prevention*, WHO Library Cataloguing-in-Publication.
- Resmi Gazete. (1997). *Kara yolu Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği*.
- Semiz, E., Çelik, Y., & Vursavaş, F. (2012). *Uluslararası Kuruluşlar ve Kara yolu Trafik Güvenliği*. Türkiye Belediyeler Birliği İller ve Belediyeler Dergisi, 54-63.
- Solak S., Yıldız, U., Sungur, E., Kılıç, N., Altınışık, U., Mert, E., vd. (2013). *Trafik Güvenliği Dersi için E-Öğrenme İçeriği Geliştirme ve Sunma Deneyimi*. Eğitim ve Öğretim Araştırmaları Dergisi, 3(2), 269-275.
- The Swedish Transport Administration. (2012). *Increased Safety For Motorcycle And Moped Riders: Joint strategy version 2.0 for the years 2012-2020*, Sweden.
- Transport For London. (2005). *P2W User Survey 2004 Final Report*. London.
- TÜİK. Bilgi Edinme Kanunu, 8 Mart 2018 Tarihli Başvuru, (08.03.2018).
- TÜİK. http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051, (04.03.2018).
- TÜİK. (2018). *Motorlu Kara Taşıtları, Ocak 2018, Haber Bülteni*. 26.03.2018 tarihinde <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27642> adresinden alındı.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2018). *İstatistiki Bölge Birimleri Sınıflamasına ve Yerleşim Yeri Durumuna Göre Trafik Kazası ve Sonucu 2016*, Ankara: TÜİK.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2017). *Kara yolu Trafik Kaza İstatistikleri 2016*, TÜİK Haber Bülteni.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2018). *Trafığe Kayıtlı Araçlar 2004-2017*, TÜİK.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2018). *Trafik Polisi Sorumluluk Bölgesinde Trafik Kazasına Karışan Taşıtlar 2003-2016*, TÜİK.
- U.K. Department of Transport. (2004). *In-depth Study of Motorcycle Accidents, Road Safety Research Report No 54*. London.
- U.S. Department of Health and Human Services Centers for Disease Control and Prevention National Center for Injury Prevention and Control. (2017). *Motorcycle Safety: How To Save Lives And Save Money, Public Health Leadership To Keep People Safe On The Road-Every Day*. USA.

27.03.2018 tarihinde <https://www.cdc.gov/motorvehiclesafety/mc/index.html> adresinden alındı.

Uluç, A., & Altınöz, G. B. (2016). *Tarihi Kentsel Peyzajlar ve Ulaşım İkiçileminin Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Kapsamında Ele Alınması: Antalya Kaleiçi Örneği*. Sürdürülebilir Ulaşım İçin Yol ve Trafik Güvenliği Ulusal Kongresi Bildiri Kitabı (s. 224-234.) Ankara: KUTEM.

United Nation. (1976). *Habitat 1: The Vancouver Decleration*.

United Nation. (1996). *Habitat 2 Report*.

World Bank. (2017). *The High Toll of Traffic Injuries: Unacceptable and Preventable*.

World Health Organization. (2013). *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*. Geneva, Switzerland: World Health Organization.

World Health Organization. (2013). *Violence, Injury Prevention & World Health Organization. Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*, Luxemburg: World Health Organization.

Yüce, O. (2016). *Trafik Güvenliği Önlemleri ve Ekonomik Boyutu*. Sürdürülebilir Ulaşım İçin Yol ve Trafik Güvenliği Ulusal Kongresi Bildiri Kitabı (s. 16-22) Ankara: KUTEM.