

GÜZELYURT GENÇLİK DERNEĞİ

Güzelyurt ve KKTC'de Trafik Sorunları

Gençlerin Görüş, Tespit ve Önerileri

Raporu

“Kafama Dakıldı - Trafik” gençlik buluşmasında alınan notların derlenmesi
31 Ocak 2026

Raporun niteliği: Bu metin, etkinliğe katılan gençlerin dile getirdiği görüş ve önerileri tematik olarak derlemektedir. Raporda yer alan öneriler, aksi açıkça belirtilmedikçe Güzelyurt Gençlik Derneği'nin kurumsal görüşü veya resmî politika önerisi olarak değerlendirilmemelidir.

1. Amaç ve Kapsam

Güzelyurt Gençlik Derneği tarafından gerçekleştirilen buluşmada bölgedeki gençler bir araya gelerek Güzelyurt özelinde ve KKTC genelinde karşılaşılan trafik sorunlarını, sürücü ve yaya davranışlarını, sürücü eğitimini, yol altyapısını, denetimleri ve toplu taşıma ihtiyacını tartışmıştır. Bu rapor, toplantıda tutulan el yazısı notların düzenlenmesiyle hazırlanmış; benzer görüşler bir araya getirilerek konu başlıkları altında sunulmuştur.

2. Trafiğe İlişkin Genel Değerlendirmeler

Katılımcıların genel değerlendirmesinde KKTC'deki trafik standartlarının ve yol altyapısının geliştirilmesi gerektiği, yol sayısı ve kapasitesinin bazı bölgelerde yetersiz kaldığı ve sürücülerin trafik kurallarına ilişkin bilgi ve farkındalık düzeylerinde farklılıklar bulunduğu ifade edilmiştir.

Katılımcılar tarafından öne çıkarılan başlıca noktalar:

- Yol ve trafik standartlarının daha tutarlı ve çağdaş bir düzeye çıkarılması gerektiği.
- Sürücülerin trafik kuralları konusunda daha bilinçli hale getirilmesi gerektiği.
- Ehliyet öncesi sürüş eğitiminin niteliği ve yeterliliğinin yeniden değerlendirilmesi gerektiği.
- Lefkoşa'daki sürücü eğitiminin yetersizliğine ilişkin bir örnek verilmiş; bunun yalnızca Lefkoşa'ya özgü olmadığı, farklı bölgelerde de sürücü eğitiminin niteliğinin geliştirilmesi gerektiği görüşü dile getirilmiştir.

Katılımcılar Güney Kıbrıs'taki trafik düzenine ilişkin gözlemlerini de paylaşmıştır. Kontrollü geçişlerin, tabela ve yönlendirmelerin, yol düzeninin ve toplu taşımanın daha sistemli olduğu yönünde görüşler belirtilmiş; ancak iki taraftaki sürücülerin farklı eğitim ve kural sistemlerinden geçtiği için doğrudan karşılaştırmaların dikkatle yapılması gerektiği de ifade edilmiştir.

3. Sürücü Eğitimi ve Trafik Kültürü

Toplantıda en fazla vurgulanan konulardan biri sürücü eğitimi olmuştur. Katılımcılar, trafik güvenliğinin yalnızca ehliyet sınavını geçmekten ibaret görülmemesi gerektiğini; trafik kültürünün küçük yaşlardan itibaren oluşturulmasının önemli olduğunu belirtmiştir.

- Trafik eğitiminin ilkokul çağından itibaren başlaması.
- Ehliyet eğitimlerinin içerik ve uygulama bakımından güçlendirilmesi.
- Yurt dışından gelen sürücü ve turistlere, araç kiralamadan önce KKTC'deki trafik düzeni, soldan trafik, temel kurallar ve riskler hakkında kısa ve anlaşılır bir bilgilendirme/eğitim verilmesi.
- Otel ve araç kiralama şirketlerinin turistlere trafik güvenliği konusunda yönlendirme yapmasının teşvik edilmesi.

Katılımcılar ayrıca esas problemlerden birinin yalnızca bireysel eğitim eksikliği değil, genel trafik düzenindeki tutarsızlıklar olduğunu ifade etmiştir. İyi eğitim almış bir sürücünün dahi düzensiz ve öngörülemez bir trafik ortamına uyum sağlamakta zorlanabileceği görüşü dile getirilmiştir.

4. Yol Altyapısı, İşaretleme ve Trafik Işıkları

Yol altyapısı ve işaretleme konusunda katılımcılar; tabela, yön levhası, yol çizgileri ve trafik ışıklarının daha görünür, anlaşılır ve standart hale getirilmesini önermiştir. Özellikle gece görüşünün zayıf olduğu noktalarda yol çizgilerinin ve işaretlemelemlerin iyileştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

- Yol çizgileri, yönlendirme levhaları ve trafik işaretlerinin görünürlüğünün artırılması.

- Yol aydınlatmasının yetersiz olduğu noktaların tespit edilerek iyileştirilmesi.
- Trafik ışıklarında sürücülerin güvenli biçimde durabilmesi için yeşilden kırmızıya geçiş öncesindeki sarı ışık süresi ve sinyalizasyon düzeninin değerlendirilmesi.
- Yeni yol ve trafik düzenlemelerinin mümkün olduğunca uzun vadeli planlanması; sık ve geçici değişikliklerin sürücü davranışlarını olumsuz etkileyebileceğinin dikkate alınması.

5. Denetim, Yaptırım ve Sürücü Davranışları

Katılımcılar trafik kurallarının uygulanmasında denetimin önemli olduğunu, ancak yaptırımların yalnızca para cezası üretme amacı taşıdığı algısının önüne geçilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Denetimlerin özellikle tehlikeli davranışları azaltmaya ve insan hayatını korumaya odaklanması gerektiği vurgulanmıştır.

- Tehlikeli kavşaklar ve riskli güzergâhlarda polis denetimlerinin artırılması.
- Motosiklet ve kiralık araç kullanıcılarının kurallara uyumunun daha etkin denetlenmesi.
- Araçların teknik uygunluğunun daha etkili kontrol edilmesi; muayene ve araç denetimlerinin trafik güvenliği açısından güçlendirilmesi.
- Aşırı hız, dikkatsiz sürüş ve yol kurallarını önemsememe gibi davranışların trafik güvenliğini ciddi biçimde tehlikeye attığına yönelik farkındalığın artırılması.

Katılımcılardan biri, özellikle motosiklet sürücülerinde farklı ve riskli davranışlarla karşılaşıldığını; düzenli ve etkili denetimlerin bu davranışların azaltılmasında önemli olabileceğini ifade etmiştir.

6. Yaş ve Sağlık Durumuna Bağlı Sürücü Yeterliliği

Sürücülerin fiziksel yeterliliğinin zaman içerisinde değişebileceği düşüncesinden hareketle, periyodik sağlık ve yeterlilik kontrolleri tartışılmıştır. Aşağıdaki hususlar toplantıya katılan kişilerin önerileridir:

- Bir katılımcı, 65 yaş üzerindeki sürücüler için belirli aralıklarla yeniden sürüş/yeterlilik testi uygulanmasını; özellikle ağır vasıta ve motosiklet kullanımında yaş ve yeterlilik kriterlerinin daha sıkı değerlendirilmesini önermiştir.
- Görme problemi bulunan sürücülerin belirli periyotlarda göz muayenesine tabi tutulması; hatta sonradan gelişebilecek görme bozukluklarının tespiti amacıyla tüm sürücüler için periyodik görme kontrolünün değerlendirilmesi önerilmiştir.

Not: Bu maddeler katılımcı önerileridir. Mevcut mevzuatın yaş sınırları veya araç sınıfları bakımından nasıl düzenlendiğine ilişkin hukuki bir tespit olarak sunulmamaktadır.

7. Yayaların Güvenliği ve Sorumlulukları

Tartışmada trafik güvenliğinin yalnızca sürücüler üzerinden ele alınmaması gerektiği, yayaların da güvenli hareket edebilmesi için uygun altyapının bulunmasının ve trafik kurallarına uymasının önemli olduğu belirtilmiştir.

- Yayaların güvenli biçimde kullanabileceği yol, kaldırım ve geçiş alanlarının artırılması.
- Yaya davranışlarının da trafik güvenliği bakımından ele alınması ve kuralları tehlikeli biçimde ihlal eden yayalara yaptırım uygulanmasının gerekip gerekmediğinin tartışılması.
- Trafik eğitiminde sürücüler kadar yayaların sorumluluklarına da yer verilmesi.

8. Toplu Taşıma

Katılımcılar toplu taşımanın geliştirilmesini trafik yoğunluğunu ve özel araç bağımlılığını azaltabilecek önemli araçlardan biri olarak değerlendirmiştir. Güzelyurt ve KKTC genelinde daha erişilebilir, düzenli ve öngörülebilir bir toplu taşıma sisteminin oluşturulması gerektiği görüşü öne çıkmıştır.

9. Vision Zero Yaklaşımı ve Uzun Vadeli Hedef

Toplantıda, trafik kaynaklı ölüm ve ağır yaralanmaları sistematik biçimde ortadan kaldırmayı hedefleyen “Vision Zero” yaklaşımının KKTC için de değerlendirilebileceği gündeme gelmiştir. Bir katılımcı, yaklaşık 10 yıllık bir geçiş dönemiyle bu yaklaşımın uygulanabileceğini önermiştir.

Bu 10 yıllık süre KKTC için yapılmış bilimsel bir tahmin olarak doğrulanamamıştır ve bu nedenle katılımcının önerisi olarak değerlendirilmelidir. Bununla birlikte ABD'deki uygulamalar, Vision Zero hedeflerinin çoğu şehirde 5-15 yıllık dönemler için belirlendiğini ve sonuçların şehirden şehre önemli ölçüde değiştiğini göstermektedir. 18 erken dönem ABD Vision Zero kentini inceleyen 2023 tarihli bir çalışma, yalnızca iki kentte toplam ölümlerde istatistiksel olarak anlamlı düşüş tespit etmiş; bu nedenle yalnızca hedef ilan etmenin değil, somut ve sürekli uygulamanın belirleyici olduğunu ortaya koymuştur.

New York City'nin 2014'te başlattığı Vision Zero programının ilk 10 yılında 1.200'den fazla yol güvenliği projesi tamamlanmıştır. New York City Department of Transportation, 2013 ile 2023 karşılaştırıldığında toplam trafik ölümlerinin %12'den fazla, yaya ölümlerinin ise %45 azaldığını bildirmiştir. Bu örnek, uzun vadeli hedeflerin mühendislik, eğitim ve denetim önlemleriyle birlikte yürütülmesinin önemini göstermektedir.

Katılımcı görüşleri doğrultusunda KKTC için böyle bir yaklaşım ele alınacaksa; önce mevcut durumun ölçülmesi, ölümlü ve ağır yaralanmalı kazaların nedenlerinin ve yoğunlaştığı noktaların belirlenmesi, ölçülebilir ara hedefler konulması ve uygulamanın belirli tarihlerde kamuoyuna raporlanması önerilebilir.

10. Katılımcıların Öne Çıkan Çözüm Önerileri

- Trafik ve yol standartlarının yükseltilmesi; yol çizgileri, tabelalar, sinyalizasyon ve aydınlatmanın iyileştirilmesi.
- Trafik eğitiminin küçük yaşlardan itibaren verilmesi ve ehliyet eğitimlerinin niteliğinin artırılması.
- Sürücü, motosiklet kullanıcısı, turist ve yaya gruplarına yönelik hedefli bilinçlendirme çalışmaları yapılması.
- Turistlere ve kiralık araç kullanıcılarına araç tesliminden önce kısa trafik güvenliği bilgilendirmesi verilmesi.
- Tehlikeli kavşak ve güzergâhlarda denetimlerin artırılması; yaptırımların caydırıcılık ve güvenlik amacıyla uygulanması.
- Araç muayeneleri ile sürücülerin sağlık ve görme yeterliliklerinin belirli aralıklarla değerlendirilmesine ilişkin sistemlerin gözden geçirilmesi.
- Güzelyurt ve KKTC genelinde toplu taşımanın geliştirilmesi.
- Uzun vadeli bir yol güvenliği hedefi için başlangıç tarihi ve ölçülebilir kilometre taşları belirlenmesi; Vision Zero gibi güvenli sistem yaklaşımlarının incelenmesi.

11. Sonuç

Gençlerin görüşleri, trafik sorununun yalnızca yol yapımı veya sürücü hatalarıyla açıklanamayacağını; eğitim, altyapı, denetim, sağlık kontrolleri, yaya güvenliği, toplu taşıma ve trafik kültürünün birlikte ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Toplantıda özellikle daha öngörülebilir bir trafik düzeni, daha güçlü eğitim, daha görünür yol işaretlemeleri, etkili fakat güvenlik odaklı denetim ve uzun vadeli planlama ihtiyacı öne çıkmıştır.

Bu rapor, Güzelyurt bölgesindeki gençlerin trafik konusundaki deneyim ve düşüncelerini görünür kılmak ve ileride yapılabilecek daha kapsamlı çalışmalar için bir tartışma zemini oluşturmak amacıyla hazırlanmıştır. Raporda yer alan önerilerin ilgili kurumlar, uzmanlar ve toplumun farklı kesimleriyle yapılacak çalışmalarla geliştirilmesi ve uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi önem taşımaktadır.

Kaynak Notları

1. New York City Department of Transportation (15 Şubat 2024), "New York City Streets are Safer and More Equitable After 10 Years Of Vision Zero." İlk 10 yılda 1.200'den fazla güvenlik projesi; 2013-2023 karşılaştırmasında toplam trafik ölümlerinde %12'den fazla ve yaya ölümlerinde %45 düşüş bildirilmektedir.
2. U.S. Vision Zero Cities: modal fatality trends and strategy effectiveness, Transportation Letters, 2023. Çalışma, 18 erken dönem ABD Vision Zero kentinin 2007-2019 verilerini incelemekte; hedeflerin genellikle 5-15 yıllık dönemler için belirlendiğini ve kentler arasında sonuçların önemli ölçüde değiştiğini göstermektedir.
3. Evenson ve ark., Mixed-methods approach to describing Vision Zero initiatives in United States' municipalities, Accident Analysis & Prevention, 2023. ABD belediyelerindeki Vision Zero uygulamalarının kapsamı ve uygulama özelliklerini incelemektedir.