

# TRAFİK

## Düzeni ve Problemleri

NİZAMETTİN ÖZBEK

**M**otorlu taşıtın özellikle 2. Dünya savaşından sonraki çok hızlı gelişmesi, insan yaşantısının türlü alan ve aşamalarında büyük değişikliklere sebep olmuştur.

Bu bakımdan 20. yüzyıl medeniyetine etki yapan ve bu yüzyıl toplumunu inşa eden sosyal değişimleri sağlayan araçların başında motorlu kara taşıt araçları gelmektedir. Bu nedenle uzay yüzyılı olarak adlandırılan 20. yüzyıl, motorlu taşıt yüzyılı olarak da nitelenmektedir.

Söz konusu alandaki gelişmesi hemen hemen tamamlanmış, motorlu araç sayısı bakımından doymuşluk noktasına varmış bulunan Amerika'da durum incelenince motorlu taşıtın, aileden başlayarak köy ve kent yaşantısında büyük değişiklikler yaptığı, yeni yerleşme ve iş alanları vücudunda getirdiği, her türlü arazide hızla hareket edebilme yeteneğiyle eğitim, sağlık, askerlik ve güvenlik hizmetlerine büyük bir çeviklik kazandırdığı görülmektedir. Ayrıca turizm endüstrisi yine bu araç sayesinde şimdiye kadar benzerine rastlanmayan ölçülerde atılımlar kaydetmiştir.

Diğer taraftan öteki dünya ülkelerinde de ekonomik ve kültürel faktörlerin zorunlu kıldığı bir miktar gecikme ile benzeri gelişmeler kaydedilmektedir.

Motorlu taşıt modern hayatın bütün alan ve aşamalarında hızla ve yoğun bir şekilde yer tutmaktadır. Çünkü motorlu taşıt diğer taşıt araçlarına kıyasla daha pratik, daha elastiklidir; dolayısıyla farklı ortamlardaki ulaştırma istek ve ihtiyaçlarına daha kolay cevap verebilecek niteliktedir.

Ancak bu taşıtların, gerek kendi bünyelerinden ve gerekse içinde buldukları ortamın düzensizliğinden ileri gelen bazı sakıncaları da vardır. Bunlar da önem sırasıyla ilk akla gelen trafik kazalarıyla, ulaşımdaki tıkanma ve gecikmelerdir.

### TRAFİK KAZALARI :

Trafik kazaları sebep olduğu kayıplar bakımından diğer kaza çeşitlerinin (Ev

kazaları, iş kazaları ve umumi yerlerdeki kazaların (ormanlar ve plajlar) hemen hemen daima başında yer almaktadır.

Memleketimizde yaklaşık olarak her yıl 3500-4000 kişinin ölümüne, 17.000-18.000 kişinin yaralanmasına ve bir milyar TL. tutarında ekonomik kayıplara sebep olan trafik kazalarını meydana getiren kusurlar genel olarak dört bölümde toplanır :

1. İnsana ait kusurlar, diğer bir deyişle yoldan faydalananların kusurları,
2. Mekanik kusurlar, yani taşıttaki eksik ve bozukluklar,
3. En önemlisi yoldakilerden ileri gelen topoğrafik kusurlar,
4. Olağan dışı kullanma koşulları yaratan hava değişiklikleri.

### • İnsana Ait Kusurlar :

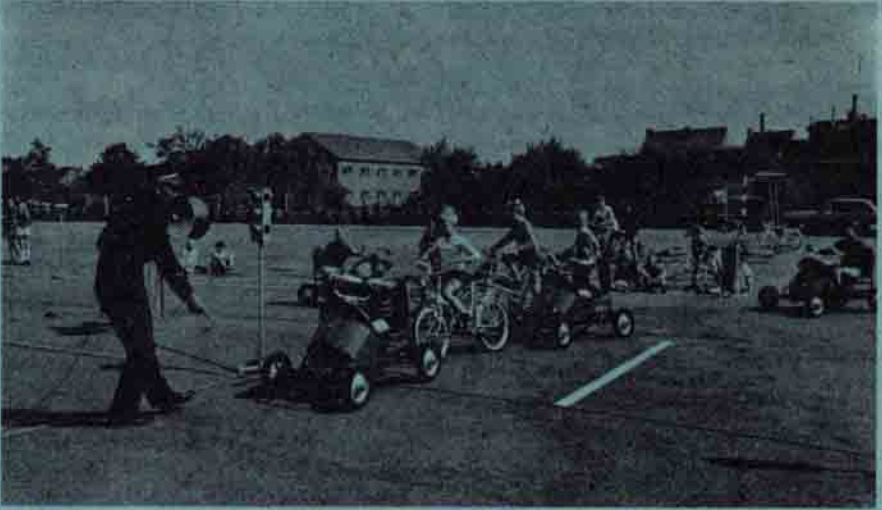
Bütün kusurlar arasında en büyük yeri insana ait olanlar tutmaktadır. İstatistikler kazaların en az % 85'inin insana ait kusurlardan ileri geldiğini göstermektedir. (1969 yılına ait Karayolları Genel Müdürlüğü kaza bülteninde bu oran % 95,8 dir.)

Bu kusurların nedenleri çeşitlidir :

- Fizyolojik olanlar; görme bozukluğu, işitme bozukluğu, reflekslerdeki bozukluk, kalp krizi.
- Psikolojik olanlar, aşırı korkusuzluk, kendine güvensizlik, zihni meşguliyet, saldırganlık, kırgınlık.
- Anormal, geçici bir durumdan doğanlar; yorgunluk, sarhoşluk, güç hazım.
- Bilgisizliğe, daha doğrusu trafik kurallarının bilinmemesine bağlı bulunanlar.
- Kullanılan taşıta alışkın olmamaktan ileri gelenler.

Söylemeye hacet yoktur ki, bütün bu faktörler birbirini etkiliyerek bir kazanın esas nedenlerini alabildiğine çetrefil bir hale getirirler.

Sağır, çok saldırgan, trafik kanun ve tüzüğünden habersiz durumdaki bir şoförün sarhoş olarak araba kullanması bu bakımdan komple bir örnek olabilir.



**Belçika'da yol güvenliği Yüksek Kurulu tarafından Jandarma Teşkilâtı emrine verilen bir okul trafik eğitim parkından çalışma halinde iki görünüş.**

● **Mekanik Kusurlar :**

Doğrudan doğruya araçtaki (otomobil, kamyon, motosiklet) kusurlarda olabilir. Teknik gelişmeler sayesinde bu kaza nedenleri öneminden çok kaybetmiştir. Gerçekten kazaların onda biri ile artık araçtaki bozukluktan ileri gelmemektedir. Bununla beraber sık sık suçlandırılan kısımlar şunlardır :

- Frenler (Özellikle ağır araçlarda).
- Lâstikler, direksiyon, ön cam (herhangi bir nedenle donuklaşma).

Bu kaza nedenini yok etmenin en kestirme çaresi kullanılan arabanın iyi durumda ve bakımlı olmasını sağlamaktır. Arabasına iyi bakmak kaygusu bir mizaç işi olmayıp, insanın kendisine, ailesine ve topluma karşı sorumluluğunu taşıdığı bir görevdir.



### ● *Topoğrafik Kusurlar :*

Kazalardan çoğunun, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak görevine iyi adapte edilmeyen bir topoğrafik durumdan ileri geldiği bir gerçektir.

- Anormal derecede bozulmuş yollar;
- Kötü çizilmiş veya uygulanmış kurplar,
- Anlamı belirsiz yol işaretleri,
- İyi tertiplenmediği için «ölüm»le adı çıkmış kavşaklar.

Topoğrafik faktörün kaza nedeni olarak önemini belirten noktalardır.

### ● *Hava Değişiklikleri :*

Yağmur, kar ve ince buz genellikle kazalarda direkt faktörler olarak hesaba katılmaz. Buna rağmen bazı özel hava koşulları, yalnız tehlikeleri hissedilir derecede çoğaltmakla kalmaz bir de şoförlerin tehlikesiz olarak atlatamayacağı elverişsiz durumlar yaratır. Bu çeşitli tehlikelere :

Güneş (göz kamaşması) rüzgâr, yağmur, sis, kar ince buz sebep olabilir.

Bu tehlikelere alışkanlık, doğacak sonuçların önemini hissedilir derecede azaltır.

### *Memleketimizdeki Durum :*

Buraya kadar gözden geçirilen çeşitli kusurlar nedeniyle memleketimizde vukubulan trafik kazalarının analizi, Karayolları Genel Müdürlüğüne her yıl yayımlanan trafik kazaları bülteninde yapılmak-

tadır. Söz konusu bülten de (burada yalnız konumuzla direkt ilgisi olan hususlar özetlenmiştir) yıllara göre kaza ve kazaya uğrayanların sayısı şu tabloda belirtilmiştir.

Aynı bültenin diğer bir tablosunda kaza yeri cinsi bakımından yapılan incelemeden, trafik kazalarının büyük kısmının şehiriçi yollarda vukubulduğu buna karşılık şehirdışı yollardaki kazaların, özellikle aşırı hız nedeniyle daha çok ölümlere sebep olduğu anlaşılmaktadır.

### *Aylara göre kazalar :*

Rakamlar trafik kazalarının genellikle Temmuz, Ağustos ve Eylül aylarında fazla olduğunu, en az kazalı ayın ise Şubat olduğunu göstermektedir

### *Günlere göre kazalar :*

Kazalar genellikle Pazartesi ve Cuma günlerinde fazla, Pazar günü ise nisbeten az olmaktadır.

### *Günün saatlerine göre kazalar :*

Günün en kazalı saatleri 10.00-11.00 ve 16.00-18.00 arasındadır. Günün ilk saatlerinde ise sayısı diğer saatlere kıyasla çok düşmektedir.

### *Kazaya uğrayanların yaşları :*

Çeşitli yaş grupları arasında en çok kazaya uğrayan 5-14 yaş grubu, en azı da 65 den yukarıdır.

Kaza nedenlerinin kusurlu oranlara dağılışı :

YIL	KAZA		ÖLÜ		YARALI	
	Sayı	Oran	Sayı	Oran	Sayı	Oran
1960	7986	100.0	1552	100.0	7897	100.0
1961	10269	128.5	1822	117.3	10327	130.7
1962	11760	147.2	2123	136.7	11787	149.2
1963	12619	158.0	2422	156.0	12001	151.9
1964	14043	175.8	2526	162.7	13273	168.0
1965	14805	185.3	2564	165.2	13654	172.9
1966	16218	203.0	3134	201.9	15138	191.6
1967	16763	209.9	3364	216.7	15211	192.6
1968	19973	250.1	3747	241.4	17615	223.0
1969	19663	246.2	3760	242.2	17233	218.2

Kaza yeri cinsine göre kazalar :

Yıllara göre Milyon taşıt × Km. ye düşen kaza ve kazazedeler :

Y I L		1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
Milyon Taşıt × Km.'ye Düşen	Kaza	2.56	2.68	2.66	2.39	2.28	2.18	2.11	1.93	1.95	1.64
	Ölü	0.50	0.47	0.48	0.45	0.41	0.37	0.40	0.38	0.36	0.31
	Yaralı	2.53	2.69	2.67	2.26	2.15	2.04	1.97	1.75	1.72	1.44

Tablonun tetkikinden Milyon taşıt × Km.'ye düşen kaza, yaralı ve ölü sayısının son yıllarda azaldığını görmekteyiz.

Araç kullanan şoför ve sürücü % 75  
Yaya % 20  
Araç % 4  
Yolcu % 0,8  
Yol % 0,2  
oranlarına yakındır.

Diğer bazı tabloların tetkikinden de, şoförlerin en çok aşırı hız yüzünden kazaya sebebiyet verdikleri, yayalarla yolcuların ise sırasıyla yola birden dalmak ve taşıttan habersiz inmek nedeniyle kazaya uğradıkları anlaşılmaktadır.

Yıllara göre Milyon taşıt × Km ye düşen kaza ve kazazedeler :

Ulaşımındaki tıkanma ve gecikmeler :

Ulaşımındaki tıkanma ve gecikmelere, birbirini kesen trafiğin sebep olduğu bek-

lemeler, Yol ve taşıttaki bozukluklar ve yönetimindeki aksaklıklarla trafik kazaları sebep olmaktadır.

Nedenleri çeşitli ve birbirinden farklı olan gecikme ve tıkanmalar da türlü şekilde kendini gösteren kayıp ve aksaklıklara sebep olmaktadır.

Örneğin, uzun süren bir tıkanma sonucu vaktinde hastahaneye yetiştirilemeyen bir yaralının ölmesi, güvenlik kuvvetleri tarafından izlenen bir suçlunun kaçması... vb.

Genellikle idare ve kontrolü yeterli olmayan trafik ortamlarında daha sık rastlanılan tıkanma ve gecikmeler bazı büyük şehirlerde önemli bir problem haline gelen hava kirlenmesini daha da artırmaktadır.

Diğer ülkelerdeki Milyon taşıt × Km.'ye düşen kazazedeler :

ÜLKE	1966		1967	
	Milyon taşıt × km. ye düşen			
	Ölü	Yaralı	Ölü	Yaralı
Türkiye	0.38	1.75	0.36	1.72
Almanya	0.08	2.33	—	—
Danimarka	0.05	1.36	—	—
Hollanda	0.08	2.06	0.06	1.37
İngiltere	0.05	2.36	0.04	2.00
İspanya	0.13	3.16	0.14	3.03
İtalya	0.09	2.26	0.08	1.88
Norveç	0.05	1.18	0.06	1.18
Yugoslavya	0.26	3.96	0.26	4.03

Bu tablo, görüldüğü gibi, memleketimizin Milyon taşıt × Km. ye düşen ölü sayısı bakımından en başta yer tuttuğunu göstermektedir.





Uşak - Afyon yolu 1969

Karşıdan gelen şoför duran kamyonu çarpıyor, nedeni : Uyumak.

Teknik ve endüstriyel ilerleme ile modern yakıtların kullanılmasında direkt ilişkisi bulunan hava kirlenmesinde motorlu taşıt trafiğinin payı oldukça büyüktür. Bilindiği gibi insan hayvan ve bitkilerin sağlığını devamlı olarak tehdit eden, hatta bazen cansız şeylere de zarar veren, bu kirlenme bellibaşlı üç nedenden ileri gelmektedir.

Özellikle kirlenme kışın çok şiddetli olup nedenler arasındaki dağılışı şöyledir :

100 de 50 evlerdeki ısıtmalar

100 de 25 endüstrideki ısıtmalar

100 de 25 motorlu taşıtların çıkardığı gazlar.

Bir otomobilin ekzosundan çıkan gazda, karbon diyoksit, karbon monoksit, yanmamış hidrokarbürler, kükürt diyoksit, kurum.... vb. gibi maddeler bulunur. Diğer taraftan motorun yakıt tüketimi, çalışma halinde, aracın sürülüş şekline göre azalır çoğaldığı gibi, ekzosttan çıkan karbon monoksit miktarı da motorun çalışma durumuna göre değişir. Yani hızlı çalışma halinde çok az, normal çalışmada çıkan gaz hacminin % 0,4 ü, rölanti de ise % 3,6 sı kadardır. Dolayısıyla, kirlenme bakımından en zararlı hal, rölanti hali ise, özellikle bekleme ve tıkanmalarda, diğer bir deyişle bu iyi düzenlenmemiş bir trafik ortamında meydana gelmektedir. Bu da duruma hava kirlenmesi açısından bakılınca da düzenli bir trafik ortamının zorunluluğunu belirtmektedir.

Trafik düzeni :

Bilindiği gibi dünyanın her yerinde trafiği düzene koyan temel faaliyetler üç bölümde toplanmaktadır.

1 — Teknik işler,

2 — Eğitim,

3 — Uygulama.

Personel ve donatım niteliği ve uygulanma yeri bakımından birbirinden çok farklı olan bu işler, memleketimizde verimlilik ve yeterli derecelerine göre değerlendirilince, aralarında pek belirli bir fark göze çarpmamaktadır. Başka bir deyişle, her üç alanda da yapılacak çok şey bulunduğu görülmektedir.

Biz buradaki açıklamamızda teknik işlerle uygulama işlerine fazla değinmiyerek, özellikle EĞİTİM üzerinde duracağız.

**TRAFİK EĞİTİMİ :**

Trafik eğitimini memleketimizin bu bakımdan taşıdığı özellik göz önünde tutularak iki bölümde incelemek gerekmektedir :

1 — Trafiği düzenleyen elemanların eğitimi :

2 — Yoldan faydalananların eğitimi :

**1. TRAFİĞİ DÜZENLEYEN ELEMANLARIN EĞİTİMİ :**

Trafiği düzenleyen elemanlar başlıca üç sınıfta toplanır :

a) Teknik sınıf (Mühendis ve teknisyenler)





Kütahya - Eskişehir yolu 1968

Minibüs ile otobüs çarpışıyor. Sonuç 3 ölü, 2 ağır yaralı. Neden : Otobüsün şoförünün uyuması.

- b) Eğitim sınıfı (Eğitimci, psikolog ve pedagog... vb.)
- c) Uygulama sınıfı (Zabita)

## 2. YOLDAN FAYDALANANLARIN EĞİTİMİ :

### I — Çocuk eğitimi

- 1. Okul öncesi,
- 2. Okul çağı,

### II — Yetişkin eğitimi,

### III — Şoför eğitimi.

Belirtilen bu eğitim bölümlerinde gelişmiş memleketler, hızlı ve enerjik adımlarla çok mesafe kaydetmiş ve sistemin özelliklerine uygun usul ve araçlar geliştirmişlerdir. Genellikle okullarda trafik eğitiminin zorunlu kılınması çocuk eğitiminde kukla tiyatrolariyle okul eğitim parklarının kullanılması, yetişkinler için düzenlenen kampanya ve yayımlar, şoförün yetişip gelişmesini sağlayan okul ve kurslar, bunların en etkin örnekleridir.

Memleketimizdeki trafik eğitimiyle, Karayolları Trafik Tüzüğü'nün 5. ve 6. maddeleri gereğince Emniyet Genel Müdürlüğü ile Karayolları Genel Müdürlüğü görevlendirilmiştir. Ancak söz konusu maddelerde bu görevin adı geçen kuruluşlar arasında ne şekilde paylaşılıp uygulanacağını belirtilen bir açıklama olmadığı gibi bu güne kadar bu maksatla bir yönetmelik de hazırlanmamıştır.

Diğer taraftan, sistemli ve planlı çalışmalarla gerçekleştirilebilecek eğitim işini başarmaya elverecek nitelikte bir teşkilât da kurulmadığından görev tamamen

ortada kalmıştır. Ve üzülererek belirtmek zorundayız ki trafik kazalarının memleketimizdeki anormal seyrine ve bu kazaların önlenmesinde eğitimin birinci plandaki rolüne rağmen, henüz etkili bir adım atılmamıştır.

Sonuç olarak, memleketimizdeki durum ve koşullar göz önünde tutularak bir an önce ana çizgileriyle aşağıda belirtilen tertip ve tedbirlerin alınması kanaatimizce zorunludur :

1. Trafik yöneticilerinin (polis, mühendis, teknik eleman, eğitimci) trafikle ilgili asgari tahsil seviyelerinin ve eğitim faaliyetlerinde uyulması gereken standartların tespitiyle buna göre yetiştirilmeleri.

2. Trafik eğitiminin gelişmiş memleketlerdeki usul ve standartlara uygun olarak, bütün okullarda uygulanması.

3. Şoför okullarının sayısı ve seviye bakımından ihtiyaca cevap verecek hale getirilmesi.

4. Yöneticilerin modern esaslar ve belirli standartlara göre yetişmesini sağlamak ve türlü açılardan gerekliliği malûm bulunan araştırma ve yayımları yapmak üzere teknik üniversitelerimizden birinde bir trafik enstitüsünün kurulması.

5. Ehliyetname sınavlarının, amaçlarını cevap verecek şekil ve düzeye getirilmesi.

6. Trafik cezalarının, psikoloji, pedagoji ve sosyoloji bilimlerinin ışığı altında modern ve gerçekçi ilkelere göre ayarlanması ve ayrıca, infaz şeklinin ıslah edilmesi.