

TRAFİK RAPORU*

1993 Şeker Bayramı, önceki bayramlar gibi, gene belleklerde derin acılar bırakarak noktalandı. Canından çok sevdiği, ancak ölümünden sorumlu olduğu yavrusunun ölü vücudunu kucağında taşıyan ve onu bırakamayan babanın üzüntüsü tanımlanabilir mi?

Ya binlerce öğrenci yetiştirmiş Ankaralı ilkokul müdürünün, eşi ve hekim olan oğluyla birlikte "trafik canavarı" diye adlandırılan felakete yenik düşüşünü nasıl yorumlamalıyız?

Gün geçmiyor ki, ülkemizin genç bir evladını, yetmiş bir insanını trafığe kurban vermeyelim. Oysa canavar olan trafik değil, insanın kendisi.

Trafik sorunu, ülkemizin çözüm bekleyen yaşamsal sorunları arasında yerini korumaktadır. İnsanlarımızın yaşamını hedef alan bu sorun, çok yönlü olarak ele alınmayı beklemektedir. Sorunun çözümü, toplumsal yaşamın pek çok alanına müdahaleyi, tek tek bireylere değin, tüm toplum kesimlerinin etkin savaşımını gerektirmektedir ve bu nedenle de çok zordur. Başarıya ulaşmak, ancak kararlı ve sürekli girişimlerle olanaklıdır.

DURUM

Sorunun boyutlarını ortaya koyabilmek açısından, ülkemizdeki sayısal verileri gözden geçirmekte yarar vardır. Ülkemizde tüm kazaların %40'ını trafik kazaları oluşturmaktadır. Her yıl çeşitli araç kazalarında binlerce yurttaşımız yaşamını yitirmektedir. Çoğu en verimli çağında aramızdan ayrılan bu insanların ölümü, %97 oranında insan faktörüne bağlıdır. Şöyle ki, trafik kazalarının %82.2'sinde sürücü, %14.6'sında yaya, %0.40'ünde yolcu sorumluluğu saptanmaktadır.

Taşıt kusurlarının kazalardaki payı %2.1, yolla ilgili sorunların payı ise ancak %0.7'dir. Özetle, trafik kazalarının ve insan kaybının ezici bir çoğunluğu, sürücü hatalarından kaynaklanmaktadır (%82.2). Bu durum, alınacak önlemlere de ışık tutmaktadır.

Yalnızca 1992 yılında yurt düzeyinde 174.000 trafik kazası olmuş, bu kazalar 9.300 kişinin ölümüyle sonuçlanmıştır. Ülkemizde trafik kazası ölümleri gelişmiş ülkelere göre 10-15 kat daha fazladır. Bir saat içinde 20 kaza olmakta, 11 kişi yaralanmakta, bir kişi ölmektedir. Günde yaklaşık 25 trafik kazası ölümünün %50'sine kamyon ve otobüsler yol açıyor. Ölümün %10'u ilk 5 dakikada, %50'si ise ilk 30 dakikada görülüyor.

SORUNLAR

Ülkemizde ulaşım, ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığına dayanmaktadır: İnsan taşımacılığının %75'i, eşya taşımacılığının %94'ü karayoluyla yapılmaktadır. 60.000 kilometrelik yolda 5 milyon araç hareket durumundadır. Araçların tümünün takografı olma zorunluluğuna karşılık, ancak %15'i takograf bulundurmaktadır.

Emniyet kemeri, trafik kazalarında yaşam kurtarıcı bir araçtır: Kazalarda ücretsiz ve zahmetsiz bir sigorta işlevi gören emniyet kemeri, ölüm, yaralanma ve sakatlıkları %40 oranında önlemektedir. Ülkemizde 1992 başından beri yürürlükte olan emniyet kemeri takma zorunluluğu, başlangıçta çok etkili olmuş, özel araç sürücülerinin %97'sinin kemer taktığı denetimlerde saptanmıştır. Daha sonra denetimin gevşetilmesiyle, özel araç sürücülerinde kemer takma hızı %57'ye gerilemiştir. Aynı hız resmi araçlarda %9 olarak saptanmıştır.

Ayrıca, ülkemizde bu açıdan getirilmiş bulunan yükümlülükler yetersizdir. Halen geçerli olan mevzuata göre, ülkemizde taksi sürücülerinin; arka koltukta oturanların; minibüs ve şehirlerarası otobüs yolcularının, okul araçlarındaki öğrencilerin kemer takma zorunluluğu yoktur. Oysa trafik kazası ölümlerinin yarından fazlası sürücülerde, %20'si arka koltuklarda oturanlarda görülmektedir. Bu nedenle, emniyet kemeri uygulamasının yaygınlaştırılması gerekmektedir.

Yollardaki ve kurallardaki bu yetersizlikler önemli olmakla birlikte, trafik kazalarında en önemli neden, var olan kurallara uyulmamasıdır. Özellikle sürücü kusurları, trafik kazalarının %82.2'sine yolaçarak başta gelen kaza nedenini oluşturmaktadır. Sürücü kusurlarının çoğunluğu; acelecilik, kurallara uyma gereği duymama, hata yapmayacağı yanılgısı, dalgınlık, alkollü ve/veya uzun süre araç kullanma gibi nedenlere bağlıdır. Özellikle alkolün, öldürücü ve sakat bırakıcı kazaların %35-40'unda payı olduğu saptanmaktadır. İnsan etmeninin bu denli belirgin olmasında, caydırıcı olmayan cezaların, yetersiz denetimin ve yetersiz eğitim önemli rolü vardır.

KENT İÇİ TRAFİK

İnsanlar, günlük yaşamlarında en çok kent içi trafikten etkilenmektedirler. Yukarıda genel olarak dikkat çekilen hemen tüm sorunlar kent içinde de geçerlidir. Çünkü sürücüler, kent içinde aynı kural tanımaz tutum içindedir.

Bir caddede kısa bir süre yapılan gözlem, sürücülerin çoğunun, sık sık hatalı sollama ve hatalı şerit değiştirme yaptıklarını, aşırı hızla araba kullandıklarını, minibüs ve otobüslerin aşırı sayıda yolcu aldıklarını göz önüne serer. Bu nedenle, şehir içi kazalar da sıklıkla ölümcül olmaktadır. Araçların büyük çoğunluğundan sağlığa zarar verecek düzeyde egzoz gazı çıkması olağan bir durumdur ve ne yazık ki, böyle zehirli gaz saçan araçların başında, belediye otobüsleri ve kimi resmi araçlar gelmektedir. Hiçbir yaptırım uygulanmaması nedeniyle, pek çok resmi ya da özel araç havayı kirletmekte; çeşitli biçimlerde gürlü üreterek halkın ruh sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir.

* T.T.B. Halk Sağlığı Basın Bülteni 7 Nisan 1993 Sayı: 1

GEREKLİ ÖNLEMLER

İnsanlarımızın en verimli çağlarında, çocuklarımızın ve gençlerimizin yaşamlarının baharında aramızdan ayrılmasına artık bir son vermek istiyorsak, gelişmiş dünyada etkinliği kanıtlanmış koşul ve kuralları bir an önce yürürlüğe koymalıyız.

Alınması gereken önlemleri ulaşım ve insan etmeni olmak üzere iki başlık altında özetleyeceğiz:

1 - Ulaşım ile ilişkili önlemler : Yıllardır ülkemizde yanlış bir seçim sonucu geçerli olan karayoluna dayalı ulaşım politikasından vazgeçilmeli; demiryolu ve denizyolu taşımacılığı geliştirilmelidir. Özellikle büyük kentlerde raylı taşımacılığa ağırlık verilmelidir.

Kent merkezlerine giren özel araçlar, etkin biçimde sınırlandırılmalıdır (Tek-çift plaka uygulaması ya da daha iyisi, kent merkezine özel araçların hiç sokulmaması önerilir). Ayrıca toplum, çevreyi kirletmeyen, bisiklet gibi bireysel taşıma araçlarına özendirilmeli, bu doğrultuda propaganda ve eğitim yapılmalıdır.

Yol durumuyla bağlantılı kazaların en az düzeye indirilmesi için, karayolu yapım ve bakımına özen gösterilmeli; yaya geçidi, işaret kaldırım ve banketler iyi düzenlenmelidir.

2 - "İnsan etmeni"ne yönelik önlemler :

İnsan etmeninin, trafik kazalarında ve ölümlerde %97'ye ulaşan sorumluluğunun bilincinde olarak, insan kusurlarından kaynaklanan kazaların en alt düzeye indirilmesine yönelik önlemlerin ivedilikle alınması ve titizlikle uygulanması süresi başlatılmalıdır. Bu grup önlemleri üç gruba ayırmak gerekir:

- Kurallar ve yaptırımlar,
- Eğitsel önlemler,
- Gerekli örgütlenmenin sağlanması.

a) Kurallar ve yaptırımlar : Trafik sorununu büyük ölçüde çözmüş ülkelerin deneyimleri, başlangıçta kurallara uymanın ancak ceza yaptırımlarıyla gerçekleşebildiğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, trafik kuralları gözden geçirilerek çağdaşlaştırılmalı ve kuralların uygulanışı titizlikle denetlenmelidir. Örneğin, emniyet kemeri zorunluluğu, araçtaki herkesi kapsayacak biçimde genişletilmeli, ayrıca başdesteği (ense-lik) koşulu getirilmelidir (Taksi sürücülerini, okul araçlarındaki öğrenci, minibüs ve şehirlerarası otobüs yolcuları, arabaların arka koltuklarında oturanlar, ivedilikle "zorunlu emniyet kemeri takma" kapsamında alınmalıdır).

Sürücü adaylarına "Sağlık Kurulu Raporu" koşulu getirilmeli, sürücü kursları etkin biçimde denetlenmeli ve değerlendirilmelidir. Özürlülerin sürücülük koşulları yeniden düzenlenmelidir. Ağır araç sürücülüğü için, ilköğretim, en az liseyi bitirmiş olma koşulu aranmalı; profesyonel sürücüler, gelişmiş ülkelerde olduğu gibi özel eğitimden geçirilmeli ve ancak bu eğitimde başarılı olanlara mesleği uygulama olanağı tanınmalıdır.

Sürücülerin yanı sıra, yayaların da trafik kurallarına uyması sağlanmalı, uymayanlara ceza yaptırımları uygulanmalıdır.

Trafik kurallarına uyulmaması durumunda etkili yaptırımların gerçekleştirilmesi için, trafik polisinin sayısı, araç-gereç, eğitim ve davranışı, yeterli ve çağdaş bir düzeye ulaştırılmalıdır.

Kazaların %35-40'ının öldürücü ve sakat bırakıcı olmasından sorumlu olan alkol almış sürücülerin, yerinde ve anında saptanabilmesi için, kaza yerine giden bilirkişide alkometre bulunması sağlanmalıdır. (Halen kaza yapan, alkol muayenesi için Adli Tıp'a gönderilmekte, 3-4 saati alan bu işlem sırasında gerçeği saptama olasılığı azalmaktadır).

Trafik polisi tüm kurallara uyulmasını sağlamalı; sıklıkla görüldüğü gibi, yalnızca trafiği düzenleyici işlev üstlenmemeli, ayrıca, araçlar çağdaş yöntemlerle izlenmelidir. Kurallara uymayan herkese, etkili ve caydırıcı cezalar verilmesi sağlanmalıdır.

b) Eğitsel Önlemler: Çağdaş, etkili ve iyi denetlenen kurallar ve yaptırımlar, tüm eğitim-öğretim süreçlerini kapsayan bir eğitimle desteklenmelidir. Örgün ve yaygın eğitim kuruluş ve gereçlerinde, kitle iletişim araçlarında trafik eğitimine yeterli yer verilmelidir. Trafik dersleri, ortaöğretimde zorunlu dersler kapsamına alınmalıdır.

Gelişmiş ülkelerin deneyimleri gösteriyor ki, tüm bu önlemleri içeren bir yaklaşım, giderek toplumda trafik bilinç ve kültürünün oluşmasını sağlıyor. Böylece kuralların uygulanışını toplumun kendisi denetler duruma geliyor.

c) Gerekli örgütlenmenin sağlanması : Trafik sorununun çağdaş bir çözüme kavuşabilmesi ve kayıpların azaltılabilmesi için, resmi ve sivil kuruluşların katılımıyla gerçekleştirilecek bir örgütlenme gereklidir.

Resmi trafik örgütü bugün nicel ve nitel açıdan çok yetersizdir. Trafikle ilgili sekiz bakanlık vardır ama aralarında eşgüdüm yoktur. Trafikten sorumlu "Trafik Dairesi", Emniyet Genel Müdürlüğü'nün 22 dairesinden biridir. Uzmanlar, trafik örgütünün en tepede, bakanlık, müsteşarlık ya da, en azından güçlü bir genel müdürlük düzeyinde örgütlenmesini öneriyorlar. Ayrıca, trafik örgütü her düzeyde güçlendirilmelidir. Trafik polisleri sayıca artırılarak, çağdaş araç-gereçlerle donatılmalı, çağdaş bilgi ve yöntemlerle eğitilmelidir.

Trafik kurallarına uyulup uyulmadığını yalnızca polis önlemleri ile denetlemek çok zordur. Daha kısa sürede ve daha iyi sonuç alabilmek için, toplumun gönüllü katılım ve katkısı gereklidir. Bu amaçla halk, kurallara uymayan ve trafik düzenini bozanlara karşı etkin bir tutum izlemeye çağrılmalı; bunun için tüm sivil örgütler çaba harcamalıdır. Aynı zamanda, yeni resmi bir "trafik gönüllüleri örgütü" oluşturularak denetimlerde etkin görev üstlenmeleri sağlanmalıdır. Resmi bir belgeyle yetkili kılınan bu gönüllüler, buldukları her yerde işlev görerek, trafik düzenine önemli katkıda bulunabilirler.