

## SAMSUN İLİNDE TRAFİK KAZALARININ GENEL DEĞERLENDİRİLMESİ\*

Dr. Ahmet Tefvik SÜNTER, Dr. Şennur DABAK,  
Dr. Yıldız PEKŞEN

Ondokuz Mayıs Üniversitesi Tıp Fakültesi Halk Sağlığı Anabilim Dalı, SAMSUN

- ✓ Tüm dünyada en sık rastlanan kaza tipi trafik kazalarıdır ve dünyada her yıl yaklaşık 1 milyon kişi trafik kazası sonucu yaşamını yitirmektedir. Samsun ilinde 1991-1995 yıllarında meydana gelen trafik kazalarının genel bir değerlendirmesinin yapıldığı bu çalışmada dünyada en sık rastlanan kaza tipi olan trafik kazalarının oluşumunda rol oynayan faktörleri incelemek amaçlanmıştır. Samsun İl Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü ve Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'nden elde edilen veriler incelenmiştir. Yıl geçtikçe kazaların sayısı ve hasarların boyutunun arttığı buna karşılık ölümlü trafik kazası oranlarının azaldığı saptanmıştır. 1991'de 1031 olan kaza sayısı 1995'de 3168'e, 6,237,910,000 TL. olan maddi hasar miktarı 118,249,450,000 TL.'na yükselmiş, %6.5 olan ölümlü trafik kazası oranı da %1.8'e düşmüştür. Kaza sayısında ve hasar miktarındaki artışın trafiğe çıkan araç sayısındaki artışa, ölümlü kaza sayısının azalmasına ise emniyet kemeri kullanımının yaygınlaşması ve trafik denetimlerinin sıklaştırılması ile ilişkili olduğu düşünülmüştür. Kazalardaki sayı ve hasar miktarı artışını azaltma ve önleme yönünde öneriler tartışılmıştır.
- Anahtar kelimeler:** Trafik kazası, ölüm, hasar

- ✓ **General Evaluation of Traffic Accidents in Samsun Province**  
Worldwide, traffic deaths are approximately 1,000,000 per year and traffic accidents are the most common accident types.  
This study is aimed to investigate traffic accidents occurred in Samsun province for the period 1991-1995 and to define the factors cause accidents.  
Data were obtained from Traffic Authority of Samsun. From 1991 through 1995, the number and the cost of accidents increased from 1031 to 3168 and from 6,237,910,000 TL. to 118,249,450,000 TL. respectively, while the traffic accident-related death ratio decreased (from 6.5% to 1.8%). It was thought that increase of number and cost of accidents might be due to the increase of motor-vehicles in traffic and the decrease of traffic accident-related deaths might be due to the widening usage of safety belts. Suggestions through reducing the number and the cost of accidents discussed.  
**Key words:** Traffic accident, death, cost

### GİRİŞ

Tüm dünyada en sık rastlanan kaza tipi trafik kazalarıdır ve dünyada her yıl yaklaşık 1 milyon kişi trafik kazası sonucu yaşamını yitirmektedir. Türkiye'de de kaza sonucu ölümlerin %40.0'ı trafik kazaları nedeniyle oluşmaktadır ve bu kazaların %97.0'sinde suç ve sorumluluk kişiye aittir. Son yıllarda gelişmiş ülkelerde harcanan çabalar sonucu trafik kazalarının sayısındaki artış hızı azaltılmışsa da, gelişmekte olan ülkelerde sayı her geçen gün artmakta ve trafik ka-

zaları kaza sonucu ölüm nedenleri arasında halen önemini korumaktadır<sup>(1)</sup>.

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının büyük oranda karayollarına kaymış olmasının trafik sorununun başlıca nedenlerinden biri olduğu kabul edilmektedir<sup>(2)</sup>.

Trafik kazalarında, yol, çevre ve taşıt ile ilgili faktörler de önemli rol almaktadır. Buna rağmen ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında yol ve çevre ile taşıt özelliklerinin etkisinin az olarak görülmesi dikkat çekmektedir<sup>(3)</sup>. Bu çalışma Samsun ilinde

\*: V. Ulusal Halk Sağlığı Kongresi'nde poster olarak sunulmuştur.

1991-1995 yıllarında meydana gelen trafik kazalarının oluşumunda rol oynayan yol, çevre ve taşıt özelliklerinin yanısıra kazaların sonuçlarını da incelemek amacı ile yapılmıştır.

### GEREÇ VE YÖNTEM

Çalışmada Samsun ilinde meydana gelen trafik kazaları ile ilgili Samsun İl Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü ve Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü verileri incelenmiş, 1991-1995 yıllarına ait verilerden bu 5 yıllık dönemde Samsun'da meydana gelen kazaların genel özellikleri değerlendirilmiş ve elde edilen veriler tablolar halinde sunulmuştur. İstatistiksel değerlendirmede "İki Yüzde Arasındaki Farkın Önemlilik Testi" kullanılmıştır.

### BULGULAR VE TARTIŞMA

1991-1995 yıllarında Samsun ilinde meydana gelen trafik kazaları sayısal olarak değerlendirildiğinde kaza sayısında yaklaşık 3 kat artış gözlenirken, sonuçlarına göre incelendiğinde ise ölümlü kaza oranının % 6.5'dan %1.8'e, yaralanmalı kaza oranının ise %39.5'dan % 27.7'ye düştüğü, buna karşılık maddi hasarlı kaza oranının %54.0'den

%70.5'a yükseldiği gözlenmiştir (Tablo I). 1991 ve 1995 yıllarındaki ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı kaza oranları arasındaki fark istatistiksel olarak anlamlı bulunmuştur ( $p<0.001$ ). Ölümlü ve yaralanmalı kaza oranlarındaki bu düşüşün emniyet kemeri kullanımının yaygınlaşması ve trafik de-

netimlerinin daha sıklaştırılması ile maddi hasarlı kazalardaki artışın ise trafiğe çıkan araç sayısının artması ile ilgili olabileceği düşünülmüştür. Dülger ve arkadaşları<sup>(4)</sup> 1990-1992 yıllarını kapsayan çalışmalarında Elazığ belediye sınırları içerisindeki trafik kazalarını incelemişler ve ölümlü kaza oranında %54.5'dan %36.5'a, yaralanmalı kaza oranında ise %37.2'den %35.6'ya düşüş olduğunu göstermişlerdir.

1991-1995 yıllarında Samsun'da meydana gelen toplam 10112 trafik kazasının 6302 (%62.3)'si yerleşim alanı içerisinde, 3810 (%37.7)'u yerleşim alanı dışında olurken 302 ölümlü kazanın 254 (%84.1)'ü yerleşim yeri dışında, 48 (%15.9)'i de yerleşim yerlerinde meydana gelmiştir (Tablo II).

Kazalar oluş şekillerine göre incelendiğinde 5619 (%55.6) kazanın çarpışma sonucu meydana geldiği görülmüştür (Tablo: III).

Kazalara karışan araçlar arasında ilk sırayı 11700 (%63.6) adetle otomobil almakta, onu 2200 (%11.9) adetle kamyon izlemektedir (Tablo:IV). Yavuz ve ark.nın<sup>(5)</sup> İzmir'de yaptıkları çalışmada da kazalara en fazla karışan araç sıralamasında otomobilin birinci sırada olduğu belirtilmektedir.

Kazaların haftanın günlerine göre dağılımı incelendiğinde 1634 (%16.2) kaza ile Cumartesi gününün en çok kaza olan gün olduğu saptanmıştır (Tablo V).

Kazaların 6378 (%63)'i gündüz meydana gelirken (Tablo:VI), en fazla kazanın olduğu saatler ise 3533 (%34.9) kaza ile 12.00-18.00

**Tablo I.** Kazaların Sonuç ve Maddi Hasar Miktarına Göre Dağılımı.

YILLAR	Ölümlü		Yaralanmalı		Maddi Hasarlı		TOPLAM		MADDİ HASAR TL.
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	
1991	67	6.5	407	39.5	557	54.0	1031	100.0	6.237.910.000
1992	50	3.2	593	38.3	936	48.5	1549	100.0	12.764.065.000
1993	64	3.0	680	31.8	1394	65.2	2138	100.0	27.158.339.000
1994	64	2.9	722	32.4	1440	64.7	2226	100.0	48.168.410.000
1995	57	1.8	879	27.7	2232	70.5	3168	100.0	118.249.450.000
<b>TOPLAM</b>	<b>302</b>	<b>3.0</b>	<b>3281</b>	<b>32.5</b>	<b>6559</b>	<b>64.5</b>	<b>10112</b>	<b>100.0</b>	<b>212.578.174.000</b>

arasıdır (Tablo:VII). Yavuz ve ark.nın<sup>(5)</sup> çalışmasında da kazaların çoğunlukla gündüz meydana geldiği gösterilmiştir<sup>(5)</sup>.

Kazalarla meteorolojik koşulların ilişkisi değerlendirildiğinde ise kazaların sıklıkla (%)

59.9) açık ve güneşli havalarda meydana geldiği görülmüştür (Tablo:VIII). Yavuz ve ark.<sup>(5)</sup> da çalışmalarında benzer sonuçları bulmuşlardır.

**Tablo II.** Kazalarda Oluşan Ölümün Kazanın Oluş Yeriine Göre Dağılımı.

YILLAR	Yerleşim Yeri		Yerleşim Yeri Dışı		TOPLAM	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
1991	26	23.85	83	76.1	109	100.0
1992	11	15.71	59	84.3	70	100.0
1993	12	15.19	67	84.8	79	100.0
1994	2	2.2	91	97.8	93	100.0
1995	3	3.297	88	96.7	91	100.0
<b>TOPLAM</b>	<b>54</b>	<b>23.85</b>	<b>388</b>	<b>76.1</b>	<b>642</b>	<b>100.0</b>

**Tablo III.** Kazaların Oluş Şekillerine Göre Dağılımı.

YILLAR	Çarpışma		Duran araca çarpma		Sabit cisme çarpma		Yayaya çarpma		Diğer		TOPLAM	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
1991	380	45.4	62	7.4	66	7.9	110	13.1	219	26.2	837	100.0
1992	795	51.9	123	8.0	75	5.0	119	7.7	420	27.4	1532	100.0
1993	1231	55.4	119	5.3	110	5.1	139	6.2	622	28.0	2221	100.0
1994	1218	56.0	129	6.0	71	3.3	124	5.7	632	29.0	2174	100.0
1995	1995	59.6	212	6.4	142	4.2	138	4.1	861	25.7	3348	100.0
<b>TOPLAM</b>	<b>5619</b>	<b>55.6</b>	<b>645</b>	<b>6.4</b>	<b>464</b>	<b>4.6</b>	<b>630</b>	<b>6.2</b>	<b>2754</b>	<b>27.2</b>	<b>10112</b>	<b>100.0</b>

**Tablo IV.** Kaza Yapan Araç Cinslerinin Yıllara Göre Dağılımı.

Araç cinsi	1991		1992		1993		1994		1995		TOPLAM	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Kamyon	234	13.3	293	9.2	496	12.7	528	13.5	649	11.5	2200	12.0
TIR	11	0.6	17	0.5	21	0.5	21	0.5	31	0.5	101	0.5
Otobüs	100	5.7	115	3.6	140	3.6	125	3.2	133	2.4	613	3.3
Otomobil	1027	58.5	2175	68.4	2486	63.6	2372	60.8	3640	64.5	11700	63.7
Minibüs	193	11.0	283	8.9	377	9.7	366	9.4	521	9.2	1740	9.5
Kamyonet	112	6.4	65	2.1	241	6.2	297	7.6	461	8.2	1276	6.9
Motorsiklet	11	0.6	25	0.8	22	0.6	29	0.8	44	0.8	131	0.7
Traktör	35	2.0	66	2.1	78	2.0	104	2.7	101	1.8	384	2.1
Diğer	32	1.9	44	1.4	45	1.1	57	1.5	64	1.1	242	1.3
<b>TOPLAM</b>	<b>1755</b>	<b>100.0</b>	<b>3183</b>	<b>100.0</b>	<b>3906</b>	<b>100.0</b>	<b>3899</b>	<b>100.0</b>	<b>5644</b>	<b>100.0</b>	<b>18387</b>	<b>100.0</b>

**Tablo V.** Trafik Kazalarının Haftanın Günlerine Göre Dağılımı.

GÜNLER	1991		1992		1993		1994		1995		TOPLAM	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Pazartesi	156	15.1	231	14.9	310	14.5	306	13.7	440	13.9	1443	14.3
Salı	143	13.9	206	13.3	264	12.3	266	12.0	448	14.1	1327	13.1
Çarşamba	136	13.2	226	14.6	309	14.5	301	13.5	408	12.9	1380	13.6
Perşembe	138	13.4	194	12.5	272	12.7	300	13.5	443	14.0	1347	13.3
Cuma	138	13.4	224	14.5	317	14.8	350	15.7	464	14.7	1493	14.8
Cumartesi	168	16.3	258	16.7	346	16.2	375	16.9	487	15.4	1634	16.2
Pazar	152	14.7	210	13.5	320	15.0	328	14.7	478	15.0	1488	14.7
<b>TOPLAM</b>	<b>1031</b>	<b>100.0</b>	<b>1549</b>	<b>100.0</b>	<b>2138</b>	<b>100.0</b>	<b>2226</b>	<b>100.0</b>	<b>3168</b>	<b>100.0</b>	<b>10112</b>	<b>100.0</b>

**Tablo VI.** Kazaların Yıllara ve Günün Aydınlanma Durumuna Göre Dağılımı.

YILLAR	Gündüz		Gece		Alacakaranlık		TOPLAM	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
1991	593	57.52	403	39.1	35	3.4	1031	100.0
1992	977	63.07	527	34.0	45	2.9	1549	100.0
1993	1340	62.68	709	33.2	89	4.2	2138	100.0
1994	1368	61.46	770	34.6	88	4.0	2226	100.0
1995	2100	66.29	1002	31.6	66	2.1	3168	100.0
<b>TOPLAM</b>	<b>6378</b>	<b>63.07</b>	<b>3411</b>	<b>33.7</b>	<b>323</b>	<b>3.2</b>	<b>10112</b>	<b>100.0</b>

**Tablo VII.** Kazaların Yıllara ve Günün Saatlerine Göre Dağılımı.

YILLAR	GÜNÜN SAATI								TOPLAM	
	00.00-06.00		06.01-12.00		12.01-18.00		18.01-24.00		Sayı	%
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%		
1991	155	15.0	217	21.0	359	34.8	300	29.1	1031	100.0
1992	203	13.1	387	25.0	556	35.9	403	26.0	1549	100.0
1993	237	11.1	557	26.1	746	34.9	597	27.9	2138	100.0
1994	251	11.3	588	26.4	762	34.2	629	28.3	2226	100.0
1995	348	11.0	823	26.0	1110	35.0	887	28.0	3168	100.0
<b>TOPLAM</b>	<b>1194</b>	<b>11.8</b>	<b>2572</b>	<b>25.4</b>	<b>3533</b>	<b>34.9</b>	<b>2816</b>	<b>27.8</b>	<b>10112</b>	<b>100.0</b>

**Tablo VIII.** Kazaların Yıllara ve Hava Durumuna Göre Dağılımı.

YILLAR	HAVA DURUMU							
	Açık		Bulutlu		Yağmurlu-Karlı		TOPLAM	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
1991	552	53.5	159	15.4	320	31.0	1031	100.0
1992	834	53.8	243	15.7	472	30.5	1549	100.0
1993	1344	62.9	200	9.4	594	27.8	2138	100.0
1994	1350	60.6	223	10.0	653	29.3	2226	100.0
1995	1978	62.4	367	11.6	823	26.0	3168	100.0
<b>TOPLAM</b>	<b>6058</b>	<b>59.9</b>	<b>1192</b>	<b>11.8</b>	<b>2862</b>	<b>28.3</b>	<b>10112</b>	<b>100.0</b>

**SONUÇ**

Dünya genelinde her yıl yaklaşık 1 milyon kişinin ölümüne neden olan trafik kazaları alınacak yeterli ve uygulanabilir önlem ve yasalarla önemli oranda azaltılabilir. Bu amaçla;

1- Karayollarının iyileştirilmesi, genişletilmesi, sayılarının artırılarak taşıt yükünün azaltılması, taşıt aracı tasarımlarının iyileştirilmesi, hız kısıtlaması, emniyet kemeri ve bisiklet-motorsiklet sürücülerinin koruyucu başlık kullanımının yaygınlaştırılması, alkollü araç kullanımının yasaklanması ve trafik denetimlerinin sayı ve kalite açısından artırılması gibi çalışmalara ağırlık verilmesi,

2- Sürücü ve yayaların trafik kuralları konusunda bilinçlendirilmeleri ve eğitimleri için etkili programların hazırlanması ve bu tür çalışmaların sektörler arası işbirliği ve kitle iletişim araçları ile desteklenmesi,

3- Trafik kazalarının önlenmesi amacıyla alınacak önlemlerin daha kapsamlı olması için; bilgilerin kayıt edildiği emniyet ve sağlık kuruluşları kayıtlarının daha düzenli ve ayrıntılı tutulmasının sağlanması gibi uygulamaların yararlı olacağı kanısına varılmıştır.

**Geliş tarihi:** 02.12.1996

**Yayına kabul tarihi:** 21.03.1997

**Yazışma adresi:**

Dr. Ahmet Tevfik SÜNTER

Ondokuz Mayıs Üniversitesi Tıp Fakültesi

Halk Sağlığı Anabilim Dalı

55139 Kurupelit/SAMSUN

**KAYNAKLAR**

1. Bertan M, Güler Ç. Halk Sağlığı, Temel Bilgiler. Ankara: Güneş Kitabevi Ltd. Şti., 1995; 463-466.
2. Ateş N. "Trafik kazalarında alt yapı, araç ve sürücü kusurlarının oransal dağılımı ve çözüm önerileri" Trafikte güvenlik ve çağdaş uygulamaları sempozyumu. İzmir: 1993.
3. Yayla N. "Trafikte mühendisin rolü, kaza- taşıt-yol ilişkisi" Trafik Dünyası: 1988;19(233-234).
4. Dülger E, Bostancı M, Elazığ Emniyet Müdürlüğü'ne bildirilen trafik kazalarının değerlendirilmesi. I. Adli Bilimler Kongresi. Adana:1994; 405-407.
5. Yavuz C, Mandracıoğlu A, Hancı H, Aktaş E. İzmir ilinde trafik kazalarının teknik boyutu. IV. Ulusal Halk Sağlığı Kongresi, Kongre Kitabı; Didim: 1994; 136-139.

