

«1955 TRAFİK KAZALARI»

1955 TRAFİK KAZALARI. T. C. Nafia Vekâleti Karayolları Umum Müdürlüğü Yayınları No : 56 (Ajans Türk Matbaası : Ankara, 1956). Sayfa adedi : 88.

Nafia Vekâleti Karayolları Umum Müdürlüğü Trafik Fen Heyeti tarafından hazırlanan bu eser, kendisinden önce neşredilen ve 1951, 1952, 1953 ve 1954 yıllarına ait trafik kazaları hakkındaki diğer dört broşürün bir devamı olmakla beraber, gerek muhteva, gerekse tertip bakımından çok daha istifadeli bir veçhe ile yayınlanmış bulunuyor.

Bilindiği gibi, memleketimizde trafik kazaları gerek maddi hasar, gerekse can kaybı itibariyle büyük bir ehemmiyet arz etmektedir. Trafik kazalarının önlenmesi herşeyden evvel bu kazaların sebeplerinin bilinmesine ve bu sebeplerin giderilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasına bağlıdır. İşte, her yıl neşredilmeğe devam olunan ve halen beşincisi elimizde bulunan bu broşürlerin bu bakımdan faydası büyüktür.

İki harita, 12 grafik ve 30 kadar tablo ile gaye ve metodu aydınlatan bir önsöz ve elde edilen neticeleri özetliyen bir netice bölümünden ibaret bulunan «1955 Trafik kazaları» başlıklı eser ; başlıca dört kısımdan müteşekkildir.

Birinci kısımda, 1955 yılındaki Trafik Akımı ile aynı yılda vukubulan kazaların kesafetini gösterir iki harita ; şehir içi ve dışında vukubulan yıllık kaza toplamını gösteren bir tablo ile 1955 yılında vukubulan kaza, ölüm ve yaralı sayılarını muhtelif bakımlardan ifade eden 12 adet grafik yer almıştır. Bu çeşit harita ve grafikler bundan önceki broşürlerde de yer almış bulunduğu cihetle, bunların bilhassa ilk bakışta derli toplu mukayese imkânı vermek bakımından faydasına işaretle yetineceğiz. Bu grafik ve şekiller, bunların çizilmesine esas teşkil eden rakam ve bilgiler olmaksızın daha derin tetkikler için pek az elverişlidir. Bu broşürün en belirli özelliklerinden biri, sadece grafik ve şekillerle yetinilmiyerek bunlara kaynak teşkil eyliyen bilgilerin de esere konulmuş olmasıdır. Nitekim, ikinci kısımda, birinci kısımda yer alan grafiklerin hazırlanmasına ve tefsirine yardımcı mahiyette rakam ve bilgileri ihtiva eden 29 tablo vardır. Daha geniş tetkiklere elverişli olan bu tablolar da, kaza sayısı, hasar miktarı ; kazaların vukubulduğu yerler, vilâyetler itibariyle dağılışı ; muhtelif vasıta nevilerine göre kaza ; ölü ve yaralı

sayısı ; kazaların aylar, günler ve saatlere göre dağılışı ; kaza yapan şoförler ve sürücülerin yaşları, sebep oldukları kazalar, ölü ve yaralı sayısı ; yayaların karıştığı kazalarla bu kazalarda ölen ve yaralananların, kazaya uğrıyanların yaşlarına göre miktarları hakkında derli toplu bilgiler verilmektedir.

Birinci kısmın ilk bölümünde yer alan 2 ve 3 numaralı tablolarla, memleketimizdeki kazaların % 79 gibi büyük bir kısmının bedenî hasarla ; % 20 den fazlasının da maddî hasarla neticelendiğini ; şehir içinde şehir dışından daha çok kaza vuku bulunduğunu, şehir dışında kazaların maddî bakımdan az, fakat ölüm itibariyle fazla zarar tevhit ettiğini ; Türkiye'de trafik kazalarından mütevellit maddî zararların 1955 yılında 3.5 milyon Türk lirasını aştığını müşahade ediyoruz. Memleketimizde kazaların en çok «yayaya çarpma» (% 43, 6), «çarpışma» (% 26, 3) ve «devrilme» (% 16, 1) şeklinde vukubulduğu ; kazanın oluş şekli bakımından şehir içi ve dışı arasında fark bulunduğu ; nitekim, şehir içinde yayaya çarpma, şehir dışında devrilme suretiyle vukulan kazaların daha yüksek bir nisbeti teşkil eylediği 4 numaralı tablonun tetkikinden anlaşılıyor. Memleketimizde, en çok kaza yapan vasıtalar arasında birinci derecede kamyon, ikinci derecede otomobil ve üçüncü derecede otobüs gelmektedir (Tablo : 5). Mamafih, şehir içindeki kazalarda otomobil ; şehir dışındakilerde kamyon önde gitmektedir.

Birinci kısmın «c» bölümünde kazaların dağılışı gösteren tablolar var. Bunlardan 9 numaralı tablonun tetkikinden, Türkiye'de kazaların aylar ve günler itibariyle dağılışının büyük farklılık göstermediğini ; şehir içinde Mayıs, şehir dışında Ağustos ayında kazaların azamiye yükseldiğini ; Pazartesi günleri biraz daha fazla kaza vukubulduğunu ve kazaların genel olarak saat 16 ilâ 18 arasına tekâsüf ettiğini öğreniyoruz.

Birinci kısmın, kazalara giren kimseleri yaşları bakımından ele alan «D» bölümündeki bir tablodan (Tablo : 12), kaza yapan şoförlerin büyük kısmının 30 yaşından aşağı yaşlarda buldukları, bunlar arasında da 18 ilâ 25 yaş arasındakilerin büyük bir yekûn teşkil eyledikleri ; 40 yaşından sonrakilerin az kaza işledikleri anlaşılıyor. Diğer enteresan bir tablo da (Tablo : 13) yayaların iştirak ettikleri kazalarda ölen veya yaralananların, kazaya uğrıyanların yaşlarına dairdir. Bundan anlaşıl-

dığına göre, 6 ilâ 10 yaşlar arasındaki çocuklar en çok kazaya marûz kalanlar grubunu teşkil eylemektedir.

Birinci kısmın «Kaza Olan Yerdeki Yol Durumu» başlıklı «E» bölümündeki tabloların tetkiki, memleketimizdeki trafik kazalarının % 62,1 gibi büyük bir yüzdesinin «düz»; %' 14,8 inin «dar» yollarda vukubulduğunu, «virajlı» yollarda ve «kavşak» noktalarında ise kaza nisbetinin daha düşük bir seviyede olduğunu göstermektedir.

Birinci kısmın «Kaza Sebeplerine Göre Tasnif» başlığını taşıyan ve «E» bölümünü teşkil eden sekiz tabloda (17 - 24. tablolar), vasıtaya, yola ve sürücüye ait çeşitli kaza sebepleri hakkında rakamlar verilmektedir. Bu arada, vasıta kullananların şahsi kusur, hata ve hallerinden doğan kazaların bütün kaza sayısının % 65'e yakın bir kısmı teşkil etmesi çok dikkate değer bir husustur. Keza, yayalara ait sebeplerden ileri gelen kazaların nisbeti de oldukça yüksektir. (% 23, 3). Halbuki yola ait sebepler ancak % 10 civarındadır ve yol durumu ve şartları dolayısıyla vukubulan kazalar ise % 0.6 nisbetindedir. Bu bize, bilhassa, şoför ve yayalar için trafik terbiyesinin ne derece elzem olduğunu göstermektedir.

Eserin üçüncü kısmında ; mukayeseli tetkikler için elverişli rakamlar ihtiva eden beş tablo vardır. Trafik kazası, ölü ve yaralı sayısında motörlü vasıta miktarında geçen yıllara nazaran vaki değişimleri gösteren üç tablo yanında ; 1954 yılında Avrupa memleketlerindeki kazalarla Türkiye'deki kazaların, oluş şekli, kazanın vukubulduğu yer bakımından ve kaza, ölü ve yaralı nisbetleri itibariyle mukayeseli bilgiler bulunan iki tablo görüyoruz. Bunlardan anlaşıldığına göre, Türkiye'de motörlü taşıt vasıtaları sayısında 10 yıl içinde takriben en az 10 misli bir artış görülmektedir. Buna muvazi olarak, trafik kazalarında bir artış vardır. Mamafih, 10000 vasıtaya düşen kaza sayısı bakımından 1951 yılından bu yana, oldukça küçük bir nisbette azalma müşahade olunmakta ise de; Türkiye motörlü vasıta başına isabet eden kaza sayısı itibariyle rekor denilebilecek derecede çok yüksek bir nisbet göstermektedir. Bu sebeptendir ki trafik kazalarının memleketimiz için önemi büyüktür ve rasyonel tedbirler alınması zarureti açıktır.

Dördüncü kısım, neticeleri ve bunlarla ilgili bazı teklif ve tavsiye-

leri ihtiva etmektedir. Bu kısımda, grafik ve tabloların özlü bir şekilde tefsir ve izahı yapılmakta ; olayların sebepleri üzerinde durulmaktadır.

Eserde müşahede edilen hususları ve varılan neticeleri tahlile girişmek bu yazının çerçevesini ve hacmini aşacağı cihetle burada sadece rakkamların toplanması konusu ile ilgili bir noktaya temas etmek istiyoruz. Gerek 1954, gerekse 1955 yılları hakkındaki rakkamlarda, aylık raporlarla, münferit raporlar arasında mühim bir yekün farkı görülmektedir. Valiliklerce Dahiliye Vekâletine gönderilen aylık raporlarla mahallinde tutulan münferit kaza raporları toplamı arasındaki bu fark, ehemmiyetli bir miktara varmaktadır. Bu da yapılan tahlillere ve varılacak sonuçlara takriben yüzde 15 nisbetinde bir tesir icra edecek derecede küçümsenmiyecek bir farklılık teşkil etmektedir. Bunun büyük ölçüde yanıltmalara sebep olması mümkündür. Gerek eserin önsözünden, gerekse adıgeçen genel müdürlüğün bir vesile ile bize vermiş olduğu resmî bilgilerden anlaşıldığına göre, aradaki önemli fark, bazı kazalar hakkında «Trafik Kaza Normu» adı verilen tutanak fişinin doldurulmasından veya merkeze gönderilmemesinden ileri gelmektedir. Valilikler kanalıyla Emniyet Umum Müdürlüğüne bildirilen aylık rakkamların daha kabarık olması, bunu teyid etmektedir. Keza, eserin önsözünde de belirtildiği gibi, bazı münferit raporlar da eksik veya yanlış doldurulduğundan tahlile elverişli görülmemektedir. Yine eserde açıklandığına göre, Karayolları Trafik Kanununun ilk olarak tatbik olunmağa başladığı ve motörlü nakil vasıtalarının yüzde yirmisinin kayıtlı bulunduğu bir vilâyetimiz olan İstanbul, maalesef kaza raporlarını muntazam göndermemektedir. Aradaki farkın yüzde 85'inin İstanbul Valiliğine ait olması dikkati çekmektedir.

Bu konuda istatistik ve anket çalışmalarının verimli olabilmesi, toplanan bilgilerin doğruluğuna ve bunların eksiksiz bir şekilde biraraya getirilip tasnif edilebilmesine bağlıdır. Bunun ilk şartı, her kaza hakkında basılı tutanak fişinin doğru bir şekilde doldurulması ve ilgili merkezi makama tezelden gönderilmesidir. Bu şart yerine getirilmedikçe yapılacak tahlililer eksik kalır, bazan da yanıltıcı olur. Bugünkü eleman durumu ile teknik bir bilgi isteyen böyle bir mevzua ait raporların doğru ve güvenilir bir tarzda doldurulduklarını sanmak ve bunların doğruluğuna inanmak kolay değildir. Basılı Tutanak doldurulmuş olsa bile, bun-

dan istifade edilebilmesi için, onu dolduran kimsenin bu konuda temel bazı bilgilere sahip olması gerekir. Burada, önemle ele alınacak ilk mesele, vukuat raporlarını dolduracak kimselerin yetiştirilmesini sağlayacak tedbirlerin alınmasıdır. En az bunun kadar önemli olan ikinci mesele ise, münferit kaza raporlarının merkeze eksiksiz gönderilmesini temin maksadiyle, ilgili ve görevli emniyet ve jandarma teşkilâtının «Karayolları Umum Müdürlüğü ile daha sıkı bir işbirliği yapmasını sağlamaktadır. Bu bir koordinasyon işidir ve bir nevi angarya durumundan kurtarılmalıdır. Bu bakımdan da, Karayolları Umum Müdürlüğünün ilgili diğer teşkilâtın işini hafifletecek ve işleri daha muntazam, daha basit bir şekle koyacak teknik yardımda bulunması ve personeliyle takviye etmesi uygun düşmektedir.

«1955 Trafik Kazaları» adlı eser, evvelce de belirttiğimiz gibi, kendinden evvelkilere nazaran, daha derli toplu ve daha elverişli bilgileri ihtiva etmektedir. Temennimiz, bu müşkilin halledilmesi ve böylece Karayolları Umum Müdürlüğü Trafik Fen Heyetince hazırlanan bu eserlerin daha doğru ve eksiksiz rakkamları ihtiva etmesidir. Eseri, bu konuyla uzaktan veya yakından ilgilenen herkese olduğu kadar bütün aydınlarımıza tavsiye ederiz. Bu örnek çalışmaya devam eden Karayolları Umum Müdürlüğüne tebriklerimizi ayrıca belirtmek istiyoruz.

Cevat GERAY
