

TRAFİK DÜZENSİZLİĞİ VE ÇÖZÜM YOLLARI (*)

Asis. Dr. Köksal BAYRAKTAR

Motorlu taşıt araçlarının endüstri'ye, ulaştırmaya, insan topluluklarının karşılıklı ilişkilerine ve uygarlığa olumlu katkılarda bulunduğu bir gerçektir. Fakat gene bir gerçektir ki taşıt araçları ile meydana gelen kazalarda iktisadî ve insanî büyük kayıplar ortaya çıkmaktadır. Bu duruma bütün dünyada rastlanmaktadır. Nitekim Dünya Sağlık Teşkilâtı bir bildirisinde trafik kazalarından meydana gelen ölüm sayısının kanser ve kalp hastalıklarından hemen sonraki yeri işgal ettiğini trafik kazalarının salgın hastalık gibi yayılmış bulunduğunu belirtmektedir. Kaldı ki, kalp ve kanser hastalıklarından meydana gelen ölümler zaten fizikî yönden zayıf kimselerin ortadan kalkmasını ifade etmektedir; oysa trafik kazalarında ölüm vücudta sağlam kimselerin yokolmasını sonuçlamaktadır. Bunun toplumda yarattığı derin etkiler açıktır.

Türkiyemizde de trafik kazaları büyük bir hızla artmaktadır. Yurdumuzda her yıl 15.000 civarında trafik kazası meydana gelmekte, 2500'ü aşkın kimse ölmekte ve 14.500 kadar insan yaralanmaktadır. Kazalar sonucu her yıl 800.000.000 liraya kadar varan maddî zarara uğranılmaktadır.

Toplumun ve insanın fizikî ve maddî hayatını son derece yakından ilgilendiren bu sorunun çözümü için, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Cemiyetinin düzenlemiş olduğu bu sempozyumda iki gündürlük yapılan çalışmalarda birçok değerli ve önemli sonuçlara ulaşılmış bulunmaktadır. Sempozyumda «trafik» problemi çeşitli yön-

(*) 11-13 Kasım 1971 tarihleri arasında «Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneğinin» düzenlediği Uluslararası Trafik Sempozyumu'na sunulan ve kabul olunan genel rapor.

lerden ele alınmış, tartışılmış ve değişik tavsiyeler ileri sürülmüştür. Taşıt araçlarını kullananların ve yayaların eğitimi, sürücülerin tıbbî özellikleri, araçların muayenesi, trafikle ilgili mevzuatın, idarî yapının durumu, trafiğin şehircilikle yakın ilişkisi ve nihayet yeni bir teşkilatın gerekli olup olmadığı incelenen konuların başlıcalarını teşkil etmiştir.

Burada, yapılan çalışmaların kısaca özetini ve sayın araştırmacı ve konuşmacıların düşüncelerini belirtmeğe gayret edeceğiz.

I — Trafikte eğitim sorunu ve ulaşılan sonuçlar.

Trafik kazalarında, insan, ana unsurlardan biri olarak belirlemektedir. Motorlu taşıt karşısında insan iki hüviyette görünmektedir: Hem bu aracı kullanırken yaptığı hatalı bir hareketle başka bir kimseye zarar vermekte, hem de yaya halinde iken bir kaza vukuunda zarar gören kimse durumuna gelmektedir. Kısaca insan bu araçlarla hem fail, hem de mağdur olmaktadır. Bu sebeple kazaların önlenmesinde en önemli noktalardan birini insanların trafik bilgileri ile eğitilmesi teşkil etmektedir. Öncelikle belirtmek gerekir ki, bu eğitim sadece teorik bilgilerin verilmesi şeklinde değil sosyal-psikolojik-fizyolojik ve kültürel yönlerden bir bütünlük taşıyacaktır.

Eğitim toplumun ve taşıtı kullananın eğitimi olarak ikiye ayrılabilir :

a — Toplumun eğitimi :

Topluma trafik bilgilerinin etkili biçimde verilmesi trafik probleminin çözümlenmesinde başlıca rollerden birini oynamaktadır. Bu konuda sempozyumda son derece faydalı ve değerli görüşler ileri sürülmüştür. Bunları özetlemeğe çalışırsak .

1 — Öncelikle açıklamalıdır ki, «araç sürenler ve yayalar kurallara itaat etme itiyadını taşımaları, yetişirken adeta gayri şuurî olarak kurallara saygı gösteren bir kişilik kazanmalıdırlar».

2 — Bu amaca erişmek için yurt çapında bir trafik eğitimi seferberliğine girişmeli, «okullarda okutulan yılda birkaç saati geçmeyen trafik dersleri yerine, diğer önemli dersler gibi devamlı bir şekilde takip edilen trafik dersleri konulmalıdır». Trafik teorik dersleri ilkokullardan itibaren ders programlarında yer almalı ve 12-13 yaşına gelen öğrenciler bilgilerini trafiği yöneterek uygulayabilmelidirler. Zamanla yüksek öğrenim gençliğinden trafiğin her kesiminde faydalanılmalıdır.

Eğitim genç nesillerden itibaren başlamalı, bu amaçla trafik çocuk bahçeleri kurulmalıdır.

3 — Trafik eğitiminde gazete, dergi, radyo ve televizyon gibi kütle haberleşme araçlarından etkin olarak faydalanılır. Gerçekleştirilecek yayın ve programlarla geniş halk kütlelerine trafik kuralları öğretilmesi gibi kazaların sebepleri, meydana gelişleri ve sonuçları açıklanacaktır. Ayrıca kazalardan hemen sonra alınacak filmlerin sinema ve televizyonda gösterilmesi toplumun olumlu yönde etkilenmesini sağlayacaktır. Bunlardan başka, gene aynı haberleşme araçlarında trafik konusunda yarışmaların düzenlenmesi faydalı olacaktır. Bu hususların gerçekleşmesi için verilen bilgilerin doğru, sağlam ve devamlı olması kaçınılmazdır.

Basın, trafik sorunu, kazaları, çözüm yolları ile daha bilimsel olarak ilgilenmelidir.

4 — Halk yığınlarının eğitilmesinde gönüllü trafik teşkilâtları büyük bir etkinliğe sahiptirler. Bu teşekküllerin çeşitli faaliyetleri trafik kazalarının artmamasını ve trafik kurallarının yerine getirilmesini sağlamaktadır. Batı ülkelerinde bu teşekküller Devletin büyük malî yardımı ile faaliyetlerini yürütmektedirler.

5 — Halkın eğitilmesinde düşünülebilecek başka bir vasıta da trafik kaza ve kurallarının resimlendiği pulların tedavüle çıkarılmasıdır.

b — Taşıt kullananın eğitimi.

1 — Taşıtı kullanan, ehliyetine, köklü bir eğitimden geçtikten sonra sahip olmalıdır. Bu eğitim İsviçre örneğinde görülen sürekli, bir okul şeklinde olabileceği gibi, kurs şeklinde de olabilir.

2 — Şoförde bir trafik hissi uyandırmalıdır. Bu safha safha gerçekleştirilecek bir eğitim sayesinde olacaktır. «Trafik hissi», «trafik zekası» ile birlikte bulunacaktır. Bunu gerçekleştirmek için çevre bilimi, trafik dinamiği ve trafik taktiğine dayalı bir eğitim gereklidir.

3 — Bir takım istatistiklerden görülmektedir ki, bir şoförün sürücülük hayatında en çok ilk 7 yılda kaza yapma ihtimali bulunmaktadır. Şoförü muhtemel bir kazadan önlemek için belirli bir eğitim uygulanmalıdır. Bu konuda ön eğitim, taban eğitim, esas eğitim, ve mükemmeliyete erişme eğitimi safhalarına bölünen bir eğitim sisteminde olumlu sonuçlar elde edilmiştir.

4 — Taşıt kullanan kimseye devamlı olarak yeni bilgiler verilmez; hiç kaza yapmaması halinde ödül, plaket, armağanlar verilerek değerlendirilmelidir.

5 — Ayrıca sürücüleri yetiştiren kimseler de özel bir eğitimden geçirilmelidir.

6 — Sürücüleri eğitmek için sigorta şirketlerince broşürler dağıtılmalıdır.

II — Taşıt kullananın tıbbî durumuna ilişkin sonuçlar.

Tabiidir ki, sürücünün psişik durumu ile taşıtın kurallara uygun kullanılıp kullanılmaması arasında yakın ilişkiler vardır. Sürücünün dengesiz, bozuk psişik durumu, saldırganlığı, aşırı güven duygusu, ve suçluluk kompleksi trafik kazalarının sebepleri arasında yer almaktadır. Kişinin sıhhi durumunun önemi dolayısıyla şu hususlara dikkat edilmelidir.

1 — Sürücünün yorgun olmaması gerekir. Bu husus özel aletlerle tesbit edilmelidir.

2 — Kandaki alkol miktarının artması kaza yapma ihtimalini adeta aritmetiksel bir doğrulukla ortaya koymaktadır. Sürücünün alkollü olup olmadığı polisçe teknik aletlerle tesbit edilmelidir; ağızdan koklama metodu kabul edilebilir olmaktan uzaktır.

3 — Taşıt kullanan, sık sık sıhhi muayeneden geçirilmelidir. Sakat kimselere de, özel otomobiller imal edilerek, ehliyet verilebilmelidir.

4 — Bu konuda önemli bir noktayı ilk yardım teşkil etmektedir. Bugün bilinmektedir ki, trafik kazalarında ölen kimselerin % 20'si, kazayı müteakip ilk saatte tıbbî müdahale edilebilse idi, ölmeyecek, yaşayabileceklerdi. Bu sebeple gerek sürücülere, gerekse halk yığınlarına kazayı izleyen 2 saatte ne yapabilecekleri, nasıl hareket etmeleri gerektiği öğretilmelidir.

III — Taşıt araçlarının emniyeti ile ilgili sonuçlar.

Trafik kazalarının önlenmesi için yerine getirilmesi gereken önemli bir husus ta vasıtaların kontrol edilmesidir. Bu kontrolde fren, bağlantı, far, cam sileceği gibi birçok parçalar teker teker gözden geçirilir; iyi işleyen bütün parçalar birleşip emniyetli, güvenli aracı meydana getirirler.

Böyle bir sonuca ulaşmak için gerçekleştirilmesi önerilen hususlar şunlar olmuştur :

1 — Türkiyede hız, geçiş standartları tesbit edilmelidir. Sürat kontrolü polisin katılması ile daha modern ve daha etkili hale getirilmelidir, bunun içindir ki radar kontrolleri yapılmalıdır.

2 — Otomobil kontrolünün basit ve çok kısa zaman içinde sıkıştırılması usulü terk edilmeli, sol-sağ işareti, sellektör ve silici kontrolü yapılmalı, profili olmayan kabak lastikli araca seyrüsefer müsaadesi verilmemelidir.

3 — Gece far kontrolleri yapılmalı, farları bozuk olanları düzelttirdikten sonra trafiğe çıkarmalıdır.

4 — Muayene konusunda İsveçteki uygulama örnek olarak belirtilmelidir: Bu ülkede yılda bir defa her araç muayeneye tabi tutulmaktadır. Aracı baştan sona inceleyen muayeneler, devletin yarından fazla hissesine sahip olduğu bir teşekkülün, bütün ülkede yayılmış istasyonlarında yapılmaktadır. Buralarda bir aracın en önemli 31 parçası muayene edilmekte ve sonuca göre vasıta ya kullanılabilmekte veya tamir mükellefiyeti yüklenmektedir. Muayeneler modern araçlarla yapılmakta ve tekniğin son yeniliklerinden faydalanılmaktadır. Muayene sonucu belirli bir miktar harç alınmaktadır. Ayrıca her yıl muayene sonuçları, sağlam olmayan parçaların özellikleri belirtilmekte ve bu verilerden otomobil fabrikaları faydalanmaktadır.

5 — Batı ülkelerinde çarpma anında insan hayatı için tehlikeli olabilecek alet ve bölümler araştırılmakta ve devamlı bir değişikliğe gidilmektedir.

6 — Ülkemizde en kısa zamanda emniyet kemerleri kullanılmaktadır.

7 — En çok kaza olduğu gün ve saatlerde sıkı bir kontrol yapılmalı, özel tedbirler alınmalıdır.

8 — Eski tip, taşıt aracı kullanılmamalıdır.

9 — Muayenenin gerçekleşmesi ve etkin hale getirilmesi için eğitim ve öğretim kurumlarının, ezcümle üniversite ve akademilerin işbirliği sağlanabilir.

IV — Ceza hukuku ile ilgili sonuçlar.

Türkiyede mevcut trafik düzeni 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve ilgili tüzük ve yönetmeliklerle yürütülmektedir. 6085 sayılı kanun birçok cezaî müeyyideleri ile trafik düzenini ihlal eden-

leri cezalandırmaktadır. Söz konusu kanuna ilişkin çeşitli görüşler ileri sürülmüştür :

1 — Mevcut kanun trafik problemlerini çözümlenmekten uzaktır. Ulaşım araçlarının, tekniğin, yol sisteminin ulaştığı seviyeye uygun yeni bir kanun yürürlüğe konulmalıdır. Ayrıca bu kanuna otomobil yarışlarında sorumlulukla ilgili hükümler de konulmalıdır.

2 — Mevcut cezalar sistemi trafik kazalarını önlemede yetersizdir, ağırlaştırılmaları gerekir.

3 — Halkımız trafik kurallarına uymayan sürücü ve yayaları suçlu olarak kabul etmemekte onlara karşı sosyal müeyyideleri uygulayabilme şuuruna henüz sahip bulunmamaktadır.

4 — Bugünkü düzende yapılacak ilk ve en önemli husus herkesi trafik kurallarına riayet ettirmektir. İçinde bulunulan trafik karmaşıklığından bizi çıkarabilecek ilk ve en önemli hareket tarzı bu olacaktır. Bu husus polisin, idarenin ancak devamlı kontrolü ile mümkün olabilir.

5 — Muhakeme hukukuna ilişkin olarak ta trafik mahkemeleri ve hatta gezici trafik mahkemeleri kurulmalıdır.

V — İdareye ilişkin sonuçlar.

Kuralların uygulanmasını idare sağlamaktadır. İdare, yani konumuzla ilgili olarak polis ile ilgili olarak değerli görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşleri iki bölüme ayırabiliriz.

a — Mevcut sistemi değerlendiren düşünceler.

1 — Trafik sorununun çözümü polisin ve zabitanın çalışmaları ile başlar. Bu sorunun çözümü için oradan hareket etmek gerekir.

2 — Trafik kurallarına riayet edilip edilmediğinin kontrol edilmesi zaruridir, ayrıca hareketli kontrol sisteminin uygulanması gerekir. Oysa bugün yurdumuzda bu kontrol mekanizması işletilmemektedir.

Gene kontrol ile ilgili şunu önemli belirtmek gerekir ki, «karyollarında ve şehir içi trafikte herkes bir kontrol altında bulunduğu şuuruna eriştirilmelidir. Herkes kontrolün varlığına inandırılmalıdır.»

4 — Bugün Türkiyede polis güç şartlar altında ve zaruretler içinde vazife görmektedir. Fakat şehir dışında zabitanın bulunduğu ileri sürülemez; şehir içinde ise, polis sadece trafik akımını sağlamaya çalışmakta, kurallara riayetsizliği önemsememektedir.

5 — Polis, trafik kurallarına riayetsizlikte suçlunun yargı organlarınca cezalandırılmadığı veya uygulanacak olan müeyyidenin çok zayıf olduğu inancı ile trafik riayetsizliklerine müdahalede bulunmamaktadır.

6 — Açıkça belirtmek gerekir ki, yargı organları, trafik suçlarında çoğunlukla ya hiç ya da çok az bir ceza vermektedirler.

7 — Trafik probleminin çözümlenmesinde pilot bölgelerde teşhizatlı polisin faaliyetleri ilerisi için olumlu bir örnek teşkil edecektir.

b — Yeni bir teşkilât sorunu.

Bugün sona ermekte bulunan sempozyumda yeni bir teşkilât kurulması konusunda bir düşünce ileri sürülmüştür. Buna göre «trafik problemi karşısında idari makamlar arasında tam bir koordinasyonsuzluk vardır; bunun yeni bir kanunla düzeltilmesi imkânı yoktur; çözüm için yapılabilecek tek şey tek elden idare olunan bir örgüt kurulmasıdır. Bu örgütte, «taşitlar, işletme, karayolu taşıması, trafik yönetimi, ulaştırma koordinasyonu, trafik kontrolü, araştırma, müşterek teknik hizmetler daireleri» bulunacak, böylece herşey tek bir merkezden yönetilecektir.

Yeni bir teşkilâtın kurulması düşüncesine sayın hocamız Ord. Prof. Dr. Sulhi Dönmezer karşı çıkmışlardır. Muhterem hocamızın görüşlerine göre: «Sırf koordinasyonu sağlamak için devletin başına muazzam bir yeni teşkilât çıkarmak doğru değildir. Zaten devlet bir koordinasyonu ifade eder. Türkiyede merkezileştirme etkin olamamaktadır. Böyle bir teşekkül devleti gereksiz bir malî külfet altına sokacaktır. Ayrıca söz konusu teşkilâtı gene de polis yürütmeyecek midir? Bu yanlış bir hareket olacaktır».

Genel raporun görüşülmesi, tartışılması sırasında bu konuya yeniden değinilmiş ve Türkiyede trafik sorununun devlet kadroları arasında tam bir koordinasyonun varlığı ile mümkün olabileceği sonucuna varılarak yeni bir teşkilât kurulmasına lüzum olmadığına karar verilmiştir.

Gene sempozyumda teşkilât kurma konusunda başka bir düşünce belirtilmiştir. Buna göre: tıpkı Almanyada olduğu gibi bir Trafik Hukuku Enstitüsü kurulmalı ve bu bilimsel kuruluş konunun hukukî teknik ve eğitimsel yönlerini inceleyip, veriler sunmalıdır.

VI — Şehircilikle ilgili olarak ulaşılan sonuçlar.

Sempozyum çalışmaları sırasında trafik sorunu ile şehircilik arasındaki ilişkiler, alınması gereken tedbirler önerilmiştir. Kısaca tekrarlayacak olursak :

1 — Uygulanması gereken hususlar çok iyi tesbit edilmeli ve sürücülere açık seçik biçimde belirtilmelidir. Levhalar, çizgiler, ışıklar, yavaşlatma, durma ikazları örnek olarak sayılabilir.

2 — Planlama mümkün olduğu kadar az kesişmeyi ve mümkün olduğu kadar az trafiği gerektirmelidir. Kesişen yol sistemi yerine akan yol sistemi geliştirilmelidir.

3 — Yaya ve taşıt yolları ayrılmalıdır.

4 — Şehirlerde yeteri kadar otopark, yaya taşıt trafiğini kesen, ayıran iki katlı platformlar yapılmalıdır.

5 — Kütle trafiği servisi biran önce gerçekleştirilmelidir.

6 — Büyük şehirler için kütle trafiği servisi, veya ulaşım etüdüleri yapılmalı, en uygun olan şekil uygulanmalıdır.

7 — Büyük şehirler yatay yönde geliştirilmelidirler.