

TRAFİK KAZALARINDAN KORUNMA HAFTASI MÜNASEBETİYLE :

MEMLEKETİMİZDE TRAFİK KAZALARI, SEBEPLERİ ve ÖNLEME ÇARELERİ HAKKINDA BAZI DÜŞÜNCELER

Cevat GERAY

10 - 17 Aralık tarihlerinin «Trafik Kazalarından Korunma Haftası» olarak kabul edilmiş olması vesilesiyle, yurdumuzdaki trafik kazaları ile bunların sebepleri ve bunlara karşı alınacak tedbirler konusu üzerinde durmak istiyoruz. *

Hemen hemen dünyanın her tarafında motörlü vasıta sayısının git-tikçe artması yanında trafik kazalarının da arttığı görülmekte; bu kazala-rın sebep olduğu mal ve can kaybı ciddi çözümlenmesi için çok düşündürücü bir manzara arz etmektedir. 1955 de, Amerika Birleşik Devletlerinde, 1, 4 milyon kişinin trafik kazalarında yaralandığı ve bundan doğan kayıp ve zararlar-ın paraca 4 milyon dolara vardığı resmî makamlarca açıklanmıştır. 1954 yılında Fransa'da, 8 bin; Almanya'da 7,5 bin; İngiltere'de, 7,5 bin; İs-veç'te bin kişi trafik kazalarından can vermiştir.

Memleketimizdeki durum daha acıklıdır: Gerçekten, memleketi-mizde motörlü vasıta sayısı (Traktörler dahil) 1945 den 1957 ye kadar on iki yıl içinde 9.609 dan 136.691 e yükselmiştir. Aynı yıllar zarfında trafik kazaları da yılda 957 den 7.861 e yükselmiş bulunuyor. Her bin motörlü vasıtaya düşen kaza sayısı itibariyle Türkiye, Avrupa memleket-leri arasında 113 nisbeti ile başta gelmektedir. Bu bakımdan ikinci du-rumda olan Almanya'da bin vasıtaya 55, İsviçre'de 45 kaza düşmekte olup bizden yarı yarıya düşük nisbettedir. Bu duruma göre 1954 de memleketimizde her 8-9vasıtaya (traktör hariç) bir kaza isabet etmekte idi. Halbuki aynı tarihte Batı Almanya'da 18 vasıtaya bir, İsviçre'de 22 vasıtaya bir kaza düşmekteydi. Avrupa memleketleri arasında kaza nis-beti en düşük olan Norveçte ise 66 vasıtaya bir kaza isabet ediyordu.

Memleketimizde trafik kazalarında ölenlerin ve yaralananların sayı-sı da artmaktadır. 1951 de ölüm sayısı 940 iken, 1957 de 1329 a yüksel-

* Bu yazı hazırlanırken, Karayolları Genel Müdürlüğünce yayınlanan muhtelif yıllara ait «Trafik Kazaları» adlı broşürlerden faydalanılmıştır.

miş; yararlananların sayısı ise aynı yıllar içinde 7004 den 8157 ye çıkmıştır. Görüldüğü gibi, Türkiye'nin trafik kazalarından mütevellit insanca zayıt gerek ölü, gerekse yaralı sayısı itibariyle yüksektir. 1951 yılı rakamlarına göre, trafik kazalarındaki insanca kaybımızın Kore'deki kaybımızdan daha yüksek olduğu resmî makamlarca açıklanmıştır. Gerçekten, bu kazalarda, 1951 de insanca kaybımız günde ortalama 3 kişi (2,8) civarında iken, bu nisbet, 1957 de 3,6 ya yükselmiştir.

Yurdumuzda 10 bin vasıtaya düşen ölüm nisbeti 1954 de 107 olup diğer memleketlerin çok üstündedir. Filhakika, aynı tarihte, bu nisbet yüksek ölüm nisbeti gösteren memleketlerden İtalya'da 50, Japonya'da 70, Mısırdada ise 16 idi.

Diğer taraftan Karayolları Genel Müdürlüğünce yapılan hesaplamalar, memleketimizde vukubulan kazalardan meydana gelen zararların milletimize yalnız 1957 yılında 481 milyon liraya mal olduğunu göstermektedir. Yine aynı hesaplamalara göre aynı yıl içinde Karayollarımızın millî gelirimize kattığı gelirin toplamı 809 milyon Türk lirasıdır. Trafik kazaları bunun % 60 ına yakın bir kısmını ifna etmektedir.

Yukarıdaki izahlarımızın gösterdiği gerçek şudur: Memleketimizde trafik kazalarının sayısı ve nisbeti diğer memleketlerden çok yüksektir ve her yıl yarım milyon lira değerinde can ve mal kaybına sebep olmaktadır. Bundan dolayıdır ki, bu kazaların önlenmesi veya hiç değilse, aşgariye indirilmesi hususu halledilmesi gereken başlıca millî davalarımızdan birisini teşkil eylemektedir. Bu konuda ne gibi tedbirler alınabileceği meselesi elbetteki kolayca halledilebilecek bir husus değildir. Zira trafik kazalarının sebepleri çok değişik ve karmaşık şartların sonucudur. Yola, yolcuya, yayaya, vasıta kullanana ve vasıtaya ait çeşitli âmil-ler kazaların meydana gelmesinde rol oynamaktadır. Bütün bu kaza âmil-lerini bertaraf etmek üzere birbirini tamamlayıcı mahiyette aşağıdaki tedbirleri ileri sürebiliriz :

- 1 — Yola ait teknik tedbirler,
- 2 — Müessir bir zabıta kontrolü ve muayene sistemi,
- 3 — Geniş kütlenin trafik eğitimi,

1 — Kaza sebepleri arasında yola ait elverişsiz şartların rolü büyüktür. Bundan, iyi yollar üzerinde hiç kaza olmayacağı anlamı çıkarılmamalıdır. Bilâkis, kazaların çok büyük ekseriyeti (yüzde 71) düz ve iyi yollar üzerinde vukubulmaktadır. Zira düzgün yollar ekseriya sür'atli gitmeği teşvik etmekte; hele dümdüz uzayan ve hiç kıvrıntısı olmayan yollar ise dikkati azaltmakta hatta uykusuz bazı şoförleri uykuya sevk-

mektir. Biz burada daha ziyade yolun sağlamlığı, kaygan veya çamurlu oluşu, toprak kaymaları, kavşak noktalarının elverişsizliği ve iyi işaretlerin bulunmayışı gibi hususlardan bahsetmek istiyoruz.

Şehir içi kazalarında kazanın vukubulduğu yer bakımından önemli olan nokta, kazaların % 21 inin kavşak noktalarında vukubulmasıdır. Demek oluyor ki şehirlerimizde, belediyelerimizin kavşak noktalarını kaza ihtimalini azaltacak veya bertaraf edecek bir şekilde tanzim etmeleri; vasıta kullananların görüş alanının genişlemesini sağlayacak şekilde kavşakların etrafında yüksek bina ve ağaçlar bulunmalarına engel olmaları; trafik adaları ve kanalları yapmaları, mümkün olduğu kadar çok sayıda işaret lambaları koymaları veya trafiğin kesif olduğu yer ve saatlerde trafik noktaları bulundurmaları; gidiş geliş istikametlerini düzenlemeleri ve bu istikametleri gösteren kolayca görülebilen ve anlaşılabilen işaretler koymaları gerekmektedir. Bu konuda belediyelerin mahallî zabıta ile işbirliği yapması şarttır.

Diğer taraftan şehir dışındaki kazaların oldukça büyük bir kısmının (% 10) kavşak noktalarından ziyade virajlarda vukubulması hususu ilgi çekicidir. Keza, köprülerde ve meyillerde vukubulan kazaların nisbetleri çok olmamakla beraber şehir içinde vukubulanlara nazaran daha fazladır. Toprak çökmeleri de şehir dışı kazalarda daha fazla, % 3 nisbetinde rol oynamaktadır. Demek oluyor ki şehir dışı yollarının yapım ve bakımında birinci derecede görevli bulunan Karayolları Genel Müdürlüğü ile özel idarelerin tehlikeli virajları ve meyilleri ortadan kaldıracak veya daha az tehlikeli hale sokacak tedbirleri almaları, köprülerde geliş geçişleri daha emniyetli bir hale sokmaları, yol ve kenarlarındaki çökmelere karşı önleyici tedbirler almaları ve ikaz edici mahiyette trafik işaretleri koymaları tavsiyeye şayandır. Keza, yayalar için yeraltı ve üstü geçitler yapılmasına da önem verilmelidir.

Trafik kazalarının önlenmesinde yola ait elverişsiz şartların bertaraf edilmesi bakımından modern yol mühendisliği prensiplerinin yerine getirilmesinde ve karayolları genel müdürlüğünün bu konuda belediyeler, il özel idareleri ve orman genel müdürlüğü ile işbirliği ederek koordinasyonu sağlamasında büyük fayda vardır. Ancak bizde kaza sebepleri arasında yola ait olanlar diğerlerine nazaran daha cüz'idir. Bu sebeple, diğer konularda alınacak tedbirlerin yukarıda belirtilen tedbirleri tamamlaması gerekir.

2 — Kaza sebeplerine ait rakamlar, Karayollarındaki trafik kontrollerinin, vasıtaların teknik muayenelerinin daha rasyonel ve verimli bir şekle sokulması zaruretini açıkça göstermektedir. Bu konuda bilhassa kamyonlarla yapılan yolcu nakliyatı konusundaki kanunî yasağa riayet

edilmemesi keyfiyeti üzerinde ısrarla durmak gerekir. Gerçekten kamyon sayısı bütün vasıtaların % 14 ünü teşkil eylesine rağmen vukubulan kazaların % 33'üne kamyonların iştirak ettiği görülmektedir. Diğer taraftan yine resmî makamların gösterdiğine göre kamyon kazaları diğerlerine nazaran fazla ölümlerle sonuçlanmaktadır. Kamyonların yaptıkları kazalardan mütevellit ölümler diğer bütün kazalarda ölenlerin % 54 ünü geçmektedir. Demek oluyor ki, diğer tedbirler arasında Karayolları Trafik Kanunumuzun koyduğu yasağa aykırı olan kamyonla yolcu nakliyatını önlemek ve suçluları cezalandırmak hususunda zabıta kontrollerinde bilhassa dikkat gösterilmesi gerekmektedir.

Bunun gibi traktörle yapılan yolcu ve yük nakliyatı da zabıtaca önemle ele alınması gereken bir konudur. Her 93 traktörden birinin bir kazaya karıştığı unutulmamalıdır. Karayolları Trafik Kanunumuzca yasak edilen bu gibi durumların da zabıtaca önlenmesi gerekmektedir.

Trafik kazalarına sebep olması bakımından vasıtaya ait teknik kusurların arasında fren bozukluğu ve rot arızası başta gelmektedir. Fren ve rot gibi çok hayati ve önemli kısımları arızalı olan vasıtaların seferden alıkonulması gerekir. Karayolları Genel Müdürlüğünce çıkarılan 1957 trafik kazaları adlı broşürde, «vasıtaların periyodik ve normal kontrol esnasında iyice muayene edilmedikleri» resmen açıklanmakta ve periyodik bir muayeneyi müteakip 150 metrelik bir yol aldıktan sonra fren arızasından dolayı kaza yaparak ölüme sebep olan bir kamyonun misali zikredilmektedir. Bu da kontrol ve muayenelerin daha müessir bir şekle sokulması gereğini açıklamaya yeter bir delildir.

3. Zabıta kontrollerinin bilhassa fazla sür'at, tedbirsizlik ve sarhoşluk gibi vasıtayı kullanana ait kaza sebepleri bakımından da önleyici tesiri büyüktür. Memleketimizde kazaların yarısından fazlası vasıtayı kullanana ait kusurlardan ileri gelmekte; dikkatsizlik ve fazla sür'at bunlar arasında mühim bir yer tutmaktadır. O halde, müessir bir zabıta kontrolüne bu bakımdan da ihtiyaç vardır. Fakat zabıta tedbirleri yeter değildir. Bunlar, iyi bir trafik eğitimi ile tamamlanmadıkça kendisinden beklenenleri sağlayamaz. Vasıtayı kullananlar bakımından trafik eğitiminin önemi büyüktür. Zira, dikkatsizlik, sarhoşluk, uykulu veya yorgun vasıta kullanmak, tedbirsizlik, işaretlere ve nizamla riayetsizlik gibi hallerin o şahsın yetişme ve terbiyesi ile yakın ilgisi inkâr edilemez.

Trafik eğitiminin yayalar bakımından önemi daha da büyüktür. Memleketimizde şehir içinde vukubulan trafik kazalarının yarısı, şehir dışındakilerin ise % 18'i yayalara ait kusurlardan ileri gelmektedir. Dikkatsizlik, sarhoşluk, yolun ortasından yürümek, yolun ortasında oynamak,

kırmızı ışıkta geçmek gibi haller yayaların başlıca kusurlarını teşkil eylemektedir. Bu konuda, kazaya uğrayan çocukların durumu çok ilgi çekicidir. Zira, kazaya uğrayanlar arasında 5-14 yaşları arasındaki çocukların nisbeti çok yüksektir. Diğer taraftan 5 yaşından küçük çocukların da kazaya uğramaları çocukların başıboş bırakılmaları ve emin yerlerde değil yollar üzerinde oynamaları ile izah edilebilir. Bütün bunlar bize okul öncesi, okul içi ve sonrası okulda ve aile hayatında trafik eğitimine olan ihtiyacı bütün açıklığı ile anlatmaktadır. O halde, her türlü yayın ve öğretim vasıtaları ile trafik eğitimine önem vermek mecburiyetinde olduğumuzu unutmamalıyız. Zabıta tedbirlerinin yol, bakım ve ıslâh çalışmalarının arzulanan neticeleri sağlayabilmesi için küçük büyük, genç, ihtiyar, şoför yaya her vatandaşa iyi bir trafik terbiyesi verilmesi şarttır. Bu sebeptendir ki, «Trafik Kazalarından Korunma Haftası»nın trafik eğitimi bakımından önemini takdir ediyoruz. Yalnız şunu da unutmamalıdır ki trafik eğitimi meselesi böyle bir kaç bölgeye ve kısa bir müddete inhisar eden haftalar tertibi ile halledilemez. Bu, kanaatimizce ancak trafik eğitiminin lüzumunu ve önemini belirtmek ve halka duyurmak için bir başlangıç veya işaret olabilir. Fakat asıl önemli olan millet çapında, daha şumullü ve devamlı programların bütün vatandaşlara, bilhassa yeni yetişen genç dimağlara kadar ulaştırılmasıdır. Hattâ, diğer birçok yabancı memleketlerde olduğu gibi trafik eğitimi konusunun ders programlarına alınmasının faydalı olacağına inanmaktayız.