

# MODERN TOPLUMDA BİR ÖLÜM NEDENİ OLARAK TRAFİK KAZALARI

\*Dr. Yaşar ERJEM

## **Abstract:**

This study investigates traffic accidents in modern society as a cause of death. In modern world, traffic accidents which pave the way for negative consequences such as personal fatalities, injuries, air pollution and so on, are epidemic problems. In the present study, the problem was held in relation to modern society and its components. The issue was analyzed multidimensionally by constructing a relation between transportation system and traffic system of modern society. In this context, in this article, particularistic solutions toward traffic accidents were deeply criticized, and social dimensions of the problem were tried to be presented on a vast scale. As a result, in this research revealed that deaths in traffic accidents were closely related to mode of production, organization, social structure and transportation system of the modern society.

**KEYWORDS:** traffic, traffic accident, transportation.

---

\* Mersin Üniversitesi, Fen/Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü, Yard. Doç.

## 1. GİRİŞ

Ölüm, diğer canlılarda olduğu gibi insan için de kaçınılmaz bir son ve gerçekliktir. Ancak, insanın hangi neden veya nedenlerle öldüğü tarihsel süreçte toplumdan topluma, yaşanan toplum tipine ve toplumun yaşama tarzına göre değişmektedir. Ünlü yazar Paz (1994:8)'ın da söylediği gibi, ". . . Bir Hristiyanın ölümü ya da bir köpeğin ölümü, yaşama tarzlarını yansıtan ölme tarzlarıdır". Bu bağlamda, toplum, yaşama tarzı ve ölüm; hangi nedenlerle ve nasıl öldüğü arasında sıkı bir ilişkinin olduğunu söylemek olanaklıdır.

Ölüm nedenleri, yangın, sel, deprem. . . gibi doğal felaketlerin dışında büyük oranda toplumsaldır. Toplumsal açıdan üç büyük ölüm nedeni; açlık, hastalık ve savaştır. Bu üç büyük ölüm nedeni, günümüzde de belirgindir. Ancak, toplumlar üzerindeki etkileri farklı derecelerde dir. Örneğin, verem az gelişmiş toplumlarda hala önemli bir ölüm nedeni olmasına karşı, gelişmiş ülkelerde bir ölüm nedeni olma özelliğini kaybetmiştir.

Uluslararası hayati istatistikler, seçilmiş nedenlere göre içinde yaşadığımız modern toplumda elli ölüm nedeni olduğunu göstermektedir (DİE,1990:43). Bu ölüm nedenlerinin büyük çoğunluğu, "hastalıklar" kategorisinde toplanmaktadır. Ancak, hastalıklar kategorisine girmeyen ölüm nedenleri de vardır. Bunlardan birisi ve en dikkat çekici olanı "motorlu taşıt kazaları" ya da "trafik kazaları"dır.

Bir ölüm nedeni olarak trafik kazaları modern topluma özgüdür. Çünkü, tarihsel açıdan bakıldığında ilkel toplum, köleci toplum, feodal toplum. . . gibi hiçbir toplum tipinde trafik kazalarının bir ölüm nedeni olduğu görülmez. Bunun temel nedeni, adı geçen toplum tiplerinde trafiğin bu günkü modern toplumdaki anlam ve niteliğine uygun olarak, "toplumsal bir olgu" olmadığıdır. Bu toplumsal olgu, modern toplumun özellikleri, yapı ve örgütlenmesi, üretim tarzı ve işleyişi ile yakından ilişkilidir.

Trafik kazalarının modern toplumda ne denli önemli bir ölüm nedeni olduğunu istatistikler ortaya koymaktadır. Örneğin, 1988 yılında, kırk ülkede toplam 142 799 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmiştir. Gelişmiş ve modern bir ülke olan ABD'de 1991 yılında gerçekleşen trafik kazalarında toplam 40 250 kişi ölmüştür. Ölenlerin %16'sı (6440 kişi) yayadır. Yine, ABD'de 1989 yılında, ülke içinde meydana gelen tüm ölüm vakalarının nedenleri arasında trafik kazaları 5. sırayı almıştır; bu kazalar sonucunda, başka kazalar yüzünden ya da şeker hastalığı, intihar, bulaşıcı hastalıklar (AIDS dahil), karaciğer hastalıkları veya cinayet nedeniyle ölenlerden daha fazla insan hayatını kaybetmiştir (Freund ve Martin,1996:62-63). 1980-1990 yılları arasında, İngiltere'de trafik kazalarında ölenlerin toplam sayısı 54 136' dır. Fransa'da ise sadece 1996 yılında ölenlerin sayısı 8 080'dir (TC. Emniyet Genel Müdürlüğü,1997:17-29). Türkiye'de ise trafik kazaları önemli bir toplumsal problem haline gelmiştir. "**Trafik terörü**", "**trafik canavarı**" . . . gibi kavramlarla ifade edilen bu olgu her gün toplumun gündeminde yer alabilmektedir. Günde ortalama 20-25 kişinin öldüğü trafik kazalarında yılda 8 -10 bin

kişi hayatını kaybetmekte ve 100 bin civarında insan değişik boyutlarda yaralanmaktadır (Ege,1993:8).

Öte yandan motorlu taşıt sayısı oran olarak diğer ülkelerden az olmasına karşı, Hindistan'da 1989 yılında meydana gelen trafik kazalarında ölenlerin sayısı 46 690 kişidir (Sahdev vd,1994:377). Trafik kazaları Suudi Arabistan'da ise salgın bir halk sağlığı problemidir (Bener ve Jadaan,1992:143).

Dünya Sağlık Örgütü (WHO)'ne göre, çocukların maruz kaldığı trafik kazaları endüstrileşmiş dünyadaki en ciddi epidemik problemdir. 0-14 yaş grubu içerisindeki ölüm nedenlerini %50 ve %25 arasındaki bir oranla kazalar oluşturmaktadır ve bunların yaklaşık yarısı trafik kazalarından kaynaklanmaktadır. Yaya ve bisiklet kazaları çocuklar arasındaki trafik kazalarının ana tipleridir (Joly vd. 1991:765). Avustralya'da, 1-14 yaş grubundaki en yaygın ölüm nedeni ve hastanelerdeki kayıtlı 5. ölüm nedeni trafik kazalarıdır (Rosman ve Knuiman,1994:215). ABD'de ise, ergen ölümlerinde otomobil kazaları ölüme sebebiyet veren dokuz ana etkenin hepsini geride bırakarak 1. sırayı almaktadır (Freund ve Martin,1996:63).

Yukarıda verilen örnekleri çoğaltmak mümkündür. Bu örnekler, trafik kazalarına bağlı doğrudan ölüm nedenlerini belirtmektedir. Bunun yanı sıra, motorlu taşıt emisyonlarının, kirlilik kaynaklı ölümlerin 4/2' lik bir kısmının nedeni olan habis tümör ve akciğer hastalıklarının ortaya çıkışında rol oynayan çeşitli bilinmeyen etkileri mevcuttur (Freund ve Martin,1996:63). Bu durum, trafik ve motorlu taşıtların insan sağlığı ve ölümler üzerindeki dolaylı etkilerini göstermektedir.

Modern toplumda önemli bir ölüm nedeni ve sağlık problemi olan trafik kazaları, daha önce de ifade edildiği gibi, modern toplumun özellikleri, yapı ve örgütlenmesi, üretim tarzı ve işleyişi ile ilişkilidir. Bu bağlamda, problemin anlaşılması ve çözüm yollarının ortaya çıkarılması açısından modern toplumun çözümlenerek yaşama tarzının sorgulanması gerekmektedir. Bu makalenin temel amacı da modern toplumu ulaşım biçimi, ulaşım teknolojisi, trafik, trafik kazaları ve yol açtığı ölümler açısından eleştirel bir bakış açısıyla sosyolojik açıdan incelemektir.

## **2. MODERN TOPLUM ve ULAŞIM**

Ulaşım insanların, malların ve hizmetlerin alış verişini sağlayan süreçler olarak tanımlanabilir (Greer,1970:420). Ulaşım toplum yaşamı için vazgeçilmezdir. Çünkü, toplumsal yaşam insan eylem ve hareketliliğini içerir. İnsanlar birbirleriyle sosyal, ekonomik ve kültürel ilişkiler kurmak için bir yerden başka yere hareket ederler. Bu çerçevede ulaşım, kişilerin, eşyaların ve malların bir yerden başka bir yere iletilmesini sağlar. Ulaşım sosyolojik açıdan bir bütünleşme mekanizmasıdır. Greer (1970:42)' in de belirttiği gibi, ulaşımın temel işlevi, mekan üzerinde ürünlerin ve faaliyetlerin alış veriş, insan, enerji ve malların toplanması ve dağıtım vasıtasıyla insan faaliyetlerini bütünleştirmektir.

Toplumların gelişme sürecine paralel olarak ulaşım sistemlerinin de geliştiği, karmaşıklaştığı ve organize bir endüstriye dönüştüğü görülmektedir. Tarihsel açıdan konuya bakıldığında, ilkel toplumların kara ve su yollarından oluşan ve bu yollar üzerinde sal, kano, hayvan vd. basit ulaşım vasıtalarından oluşan bir ulaşım sistemine sahip oldukları görülür. Bu ulaşım sistemlerinin en basiti, insanların çevrelerinde kullandıkları hayvan izlerinden oluşan yollardır (Tümertekin,1976:275).

Ulaşım araç ve kanallarındaki gelişmeler, özellikle endüstrileşme ve onun temel özelliklerini en iyi yansıtan modern toplumda büyük olmuştur. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi ulaşım kanalları, bu kanallarda kullanılan motorlu taşıtlar, trenler, gemiler ve uçaklar ulaşım kavramını hız, kalite ve verimlilik açısından niteliksel değişmelere uğratmış, modern toplumun kuruluşu ve işleyişi üzerinde önemli etkilerde bulunmuşlardır.

Modern toplum, karmaşık ekonomik ve politik yapılarıyla, üretilen zenginlikleri yaşama standardını artırmak ve genel refaha katkıda bulunmak için, bunları tam ve verimli bir şekilde düzenleyen ulaşım kanal ve araçlarına gereksinim duyar. Bu nedenle, modern toplumu çözümlenmede ulaşım sistemini temel değişkenlerden biri olarak almanın önemli olduğu bilinmektedir. Brady (1961:267) ' nin şu ifadesi bu savı destekler niteliktedir :

. . . Ulaşım, kaynakların, maddi ürünlerin, tecrübelerin ve fikirlerin dokuyucusu, kitle üretimine ve dağıtımına dayanan endüstriyel sistemin can damarı, makina çağında topluluk ve milli hayatın bütünleştirilmesinde önemli bir ajan, insanların ve malların taşıyıcısıdır. Ulaşım, bu , hızla değişen ve büyüyen dünyada, insanları, uygarlıkları ve kültürleri birbirine yaklaştıran ve birbirleriyle temasını sağlayan en önemli araçtır.

Brady'nin yukarıdaki ifadesi, modern toplumu ve onun özelliklerini içermesi açısından oldukça dikkat çekicidir. Çünkü, bu ifade endüstriyel, kitle üretimine dayanan üretim sistemini, insan ilişkisi ve hareketliliğindeki yoğunluğu, ulus temelli bütünleşmiş toplumu, insanlar, kültürler ve uygarlıklarla ilişkide açıklığa ve etkileşime dayanma gibi modern toplumun bir çok özelliğini içermektedir. Özellikle, endüstriye ve teknolojiye vurgu çok önemlidir. Çünkü, modern toplum daha çok endüstri ve teknoloji ağırlıklı tanımlanmaktadır. Örneğin, Giddens (1993:137), modern toplum kuramı ile endüstri toplumu kuramının doğrudan ilişkili olduğunu belirtmektedir. Yine, modernleşmenin - modern toplum olma süreci- geçmişteki endüstrileşmemiş toplum tipinden günümüzde ileri düzeyde endüstrileşmiş toplum tipine doğru bir değişme olduğu (Kongar,1985:228) yaygın bir kabul görmektedir.

Modern toplumun yerleşme biçimi, kurumları ve insan ilişkileri üzerinde ulaşım sistemlerinin çok önemli etkileri vardır. Modern toplumun temel özelliklerinden birisi, "kent toplumu" olmasıdır. Kentleşme süreciyle nüfusun kırsal yerleşmelerden kentlere doğru göç etmesi sonucunda kentler büyümüş, nüfusun büyük çoğunluğu kentlerde yaşamaya başlamıştır. Kentleşme sürecinde gerek endüstrinin ve gerekse konumuzla

bağlantılı olarak ulaşımın, özellikle karayolu ulaşımının büyük etkileri olmuştur. Günümüzde kentlerin yapılanması, büyümesi, işleyişi ve değişimi üzerinde ulaşım sistemlerinin büyük etkisi olduğu bilinmektedir.

Ulaşım sistemi modern toplumda sosyal kurumlar ve insan ilişkileri üzerinde çok yönde etkide bulunmaktadır. Ekonomiden eğitime, aileden boş zamanları değerlendirmeye kadar birçok kurum ulaşımından doğrudan etkilenmektedir. Meta üretimi, üretilen metaların dağıtımı ve hizmetlerden yararlanma ulaşım ile yakından ilişkilidir. Modern ulaşım sistemleri insan ilişkilerini dönüştürmüştür. Modern ulaşım mekanı insan için oldukça genişletirken zamanı oldukça kısaltmıştır. Ülkelerin farklı kent ve bölgeleri arasında insan ilişkileri yoğunlaşmış, bu ilişkiler daha çok ekonomik ve ticari ilişki formlarına dönüşmüştür. Bunun yanı sıra, ulaşım kültürel, etnik ve politik ilişkileri de etkilemiştir. Farklı etnik grupların ulaşım vasıtasıyla etkileşimleri etnik ilişkilere yeni boyutlar katmıştır. Politik yaşamın ulaşım ile ülke çapına yayılması olanaklı olmuş, bu durum demokrasi, parti örgütlenmeleri, parti politikaları, ideolojiler. . . vd. konularda değişimlere neden olmuştur.

Modern toplumlardaki ulaşım sistemlerinin dört temel özelliği vardır. Bunlar; hız, geniş ulaşım ağı, gelişmiş teknolojiye sahip olmak ve inorganik enerjiye gereksinim duymadığıdır.

Bu dört özellik, temel olarak, karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolundan oluşan modern ulaşım sistemi ve araçlarının hepsi için geçerlidir. Ancak, konumuz gereği biz özellikle karayolu ulaşım sistemini bu dört özelliği dikkate alarak modern toplum üzerindeki etkileri açısından inceleyeceğiz.

### **3. KARAYOLU ULAŞIM SİSTEMİ**

Modern ulaşım sistemlerinin en yaygını ve toplum üzerindeki çok yönlü etkisiyle şüphesiz karayolu ulaşım sistemidir. Karayolu ulaşım sistemi, tarih olarak çok eskilere gitmesine rağmen modern karayollarının inşaatı esas itibarıyla 19. yüzyılda, iki İngiliz mühendisin geliştirdikleri teknik ile başlamıştır. Thomas Telford (1751-1834) ve J. L. Mc Adam (1756-1836)'ın geliştirdikleri, "makadam" adı verilen stabilize yollar hızla çalışmıştır (Tümer,1976:283).

Karayollarının gelişmesi üzerine, 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişen sanayi devriminin bir süre sonra ortaya çıkardığı motorlu kara taşıtlarının büyük rolü olmuştur (Dönmez,1982:126).

Ulaşım sisteminde devrim yaratan bu büyük buluş, çok önceleri, 17. yüzyılın başlarında insanların zihninde bir tasarı olarak bulunuyordu. Örneğin, İngiliz filozofu Roger Bacon 1618 yılında şöyle yazmıştır: ". . . İnsanlığı, bilim ve sanatların yardımıyla, başka koşum hayvanına gerek kalmaksızın, inanılmaz bir hızla ilerleyen bir araba yapmayı başaracaktır (Ehrenburg,1984:16)".

Motorlu karayolu taşıtları ulaşım sistemini hızlı bir değişime uğratmıştır. Öncelikle, bütün sanayileşmiş ülkelerde, ekonominin de gereği olarak geniş bir karayolu

ağı kurulmuştur. Bu karayolu ağı vasıtasıyla ülkelerin bütün yörelerine hızlı etkin ulaşım olanağı sağlanmıştır.

Modern karayolu ulaşım sistemi giderek toplumu dönüştüren asli güçlerden biri haline gelmiştir. Bu ulaşım sistemi ekonomi, sanayi ve kentleşme üzerinde doğrudan etkilerde bulunmaya başlamıştır.

Özellikle, bilime dayalı teknolojik gelişmelere paralel olarak, karayolu ulaşım sistemi ve bu sistemin unsurları sanayi ve ekonomik gelişmeyle dinamik bir ilişki içinde olagelmiştir.

Motorlu taşıtların inorganik enerjiye bağımlılıkları, petrol gibi önemli bir enerji kaynağının, başta modern toplumlar olmak üzere tüm dünya toplumlarının temel bir gereksinimi haline getirmiştir. Günümüzde, petrol enerjisine bağımlı olmayan hiç bir toplum yoktur. Bu durum toplumların ne denli enerjiye bağlı olduklarının da önemli bir göstergesidir.

Karayolu ulaşım sistemi, daha önce de ifade edildiği gibi, kent ve kentleşmeyi hızlandırarak, modern toplumda yaygın yerleşme biçiminin kent olması üzerinde çok etkili olmuştur. Günümüzde, kent yapılarını dönüştüren, kentleşmeyi şekillendiren temel etkenlerden birisi karayolu ulaşımıdır.

Karayolu ulaşım sistemiyle başta kentlerin büyüdüğü gözlemlenmektedir. Banliyöleşme (yöre kentleşme) süreci yine ulaşım sistemiyle yakından ilişkilidir. Ayrıca önemli değişimler, kentlerin organizasyonunda da yaşanmaktadır. Tek odaklı kentler giderek çok odaklı kentlere dönüşmektedir.

Kentlerde etkin ve yaygın ulaşım biçimi şehir içi ulaşımıdır. Bu ulaşım tarzı kentin işleyişini oldukça önemli bir biçimde etkilemektedir. Kentsel yaşamda bütün ilişkilerin, ekonomiden politikaya, sanattan beslenmeye kadar şehir içi ulaşımına bağlı olduğunu söylemek olanaklıdır.

Buraya kadar yapılan açıklamalar, modern toplumun, karmaşık, teknolojik, inorganik enerjiye bağımlı ve organize ulaşım sistemleriyle ve de özellikle karayolu ulaşım sistemiyle çok sıkı bir ilişki içinde olduğunu göstermektedir.

#### **4. MODERN TOPLUMDA TRAFİK VE TRAFİK KAZALARI**

Karayolu ulaşım sistemi ile ilişkili bir başka konu da modern toplumdaki, "trafik olgusu" ve insan yaşamı ve sağlığı üzerindeki etkileri (ve özellikle de bir ölüm nedeni olması) açısından "trafik kazaları"dır. Çalışmamızın bu bölümünde, modern toplum-ulaşım sistemi bağlamında, buraya kadar sunulan bilgi ve açıklamalar ışığında, trafik ve trafik kazaları üzerinde duracağız.

Modern karayolu ulaşımının ortaya çıkardığı toplumsal olgulardan biri de "trafik"tir. Trafik kavramı, yayaların, hayvanların ve taşıtların karayolu, trenlerin demiryolu, gemilerin denizyolu, uçakların hava yolu üzerindeki hareketi, gidiş-gelişi olarak tanımlanmaktadır (Erjem, 1996:31-32).

## *Modern Toplumda Bir Ölümlü Nedeni Olarak Trafik Kazaları*

Trafik olgusu, tarih olarak çok eskilere götürülebilir. Örneğin, taşıtların ve yayaların trafiğini düzenlemek için çok eski çağlarda bir takım kurallar konulmuştur. Babil'de trafik kurallarını kapsayan başlıbaşına bir sistem vardı. Ancak, günümüzdeki önemi, yaygınlığı ve karmaşıklığı ile trafik, daha çok modern topluma özgü bir olgudur. Özellikle otomobil sanayinin gelişmesi trafiğin modern toplumda toplumsal bir olgu olması üzerinde etkili olmuştur. Otomobilin gelişmesi, kentlerdeki yolların ve sokakların yapısını değiştirmiş, trafiğin kurallı bir gidiş geliş ve işleyişe dönüşmesine neden olmuştur.

Modern yaşam tarzının önemli bir parçasını oluşturan trafik olgusu, insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri; ölümler ve yaralanmalar, trafik tıkanmaları, sürücü, yaya ve yolcular üzerinde yarattığı sinirsel gerginlikler, çevre ve hava kirliliği üzerindeki olumsuz etkileri gibi pek çok konu ve durum üzerinde önemli bir etkidir.

Bütün bunların yanı sıra Illich (1992:25-26) 'in deyimiyle "trafik modern toplumda sanayileşmiş "ve ayrıca işlevselliği de tartışılır hale gelmeye başlamıştır". Illich bu konuda şunları söylemektedir :

... Tipik bir Amerikan erkeği yılda 1600 saatten fazla zamanını arabasına ayırır. Arabası yürürken ve aylak aylak dururken onun içindedir. Onu park eder ve yer arar. Onu süslemek ve aylık taksitlerini karşılamak için para kazanır. Petrolünü, geçiş ücretini, sigortasını, vergisini ve bandrolünü ödemek için çalışır. Uyanık geçirdiği 16 saatten 4'ünü yolda ve yola hazırlık için harcar. Bu hesaplama ulaşımın hükmettiği diğer faaliyetler için harcanan zaman; yani hastahanelerde, trafik mahkemelerinde, garajlarda, otomobil reklamları izleme veya bir sonraki otomobil alımının kalitesini artırmak için düzenlenen tüketici eğitimi ile ilgili toplantılarda harcanan zaman dahil değildir. Örnek Amerikalı, 7500 mili katedebilmek için 1600 saatini verir; yani saatte 5 milden daha az hız.

Modern toplumdaki ulaşım ve trafiği eleştiren Illich, ulaşım ve trafiğin yarattığı olumsuzlukları enerji dağıtımındaki eşitsizlik ile açıklar.

Illich (1988:59-60)'in modern toplumdaki ulaşım ve trafiği eleştirirken kullandığı önemli kavramlardan birisi de, "radikal tekel"dir. Illich, bu kavramı belli bir tür ürünün egemenliği anlamında kullanır. Endüstriyel bir üretim süreci zorlayıcı bir ihtiyacın üstünde tek başına denetim uyguladığı ve endüstri dışı etkinlikleri rekabetin dışında bıraktığı zaman ortaya çıkar. Arabalar trafik üzerinde radikal bir tekel kurabilirler. Yaya veya bisikletli trafiğini saf dışı bırakarak bir şehri kendi görüntülerine göre biçimlendirebilirler. İnsanların yürüme hakkını kısıtlayabilirler.

Karayolu ulaşım düzeni ve buna bağlı olarak ortaya çıkan trafiğin ortaya çıkardığı sonuçlardan belki de en önemlisi, trafik kazalarıdır.

"Trafik kazası" kavramı, karayolu üzerinde hareket halinde bulunan bir aracın karıştığı ölüm, yaralanma veya zararlı sonuçlanan olay (Baykan,1979:350) olarak tanımlanmaktadır.

Trafik kazaları, çalışmanın giriş kısmında da ifade edildiği gibi önemli bir ölüm nedeni olarak ortaya çıkmaktadır. Trafik kazaları salgın bir halk sağlığı problemidir.

Trafik kazaları ve ortaya çıkardığı sonuçlar modern karayolu ulaşım sistemi ve onun unsurlarıyla sıkı bir ilişki içerisinde.

Trafik kazalarının nedenlerini araştırmaya yönelik çalışmalarda (Baykan 1979, Erdem 1994, Erjem 1996), üç etkenin üzerinde durulduğu görülmektedir. Bu etkenler; yol, taşıt ve insandır.

Yol ve taşıt etkeni fiziksel ve mekanik temelli ele alınırken, insan ise sosyal ve psikolojik temelli ele alınmaktadır. Geniş anlamda ele alındığında yol ve taşıt etkeninin arkasında da insan ve dolayısıyla toplum gerçeği vardır. Toplumların gelişmişlik derecesine göre bu etkenler trafik kazaları üzerinde farklı etkilerde bulunmaktadır.

Yolların ve taşıtların kalitesini artırarak, insan faktörünü eğiterek trafiği düzenlemek ve kazaları önlemek yaygın kabul gören bir paradigmadır. Bu paradigma içerisinde, özellikle "insan faktörü"ne aşırı bir vurguda bulunmaktadır (Garder, 1989, Erdem ,1994). Bütün trafik kazası istatistiklerinde kaza nedeni olarak yüksek oranlarda insan faktörünün etkili olduğu görülmektedir. Yol ve taşıt faktörü çok düşük oranlardadır (DİE. , 1992).

Trafik kazalarına bu tür bir yaklaşım, doğal olarak trafikte sürücü eğitimini ve trafiği denetleyen görevlilerin eğitimini ön plana çıkarmaktadır. Bu bağlamda özellikle, trafikte, sürücüye asli bir unsur olarak bakıldığı görülmektedir (Asogwa,1992:152).

Problemi bu bakış açısından ele alan pek çok ülkede, ciddi çalışmaların trafik kazalarını azaltmada etkili olduğu görülmektedir (Erjem 1996). Ancak, trafik kazalarındaki bu azalmalar, problemin ortadan kalkması veya toplum açısından kabul edilebilir bir düzeye çekilmesi için yeterli değildir. Problem modern dünyada devam etmektedir.

Bu çerçevede, farklı bakış açılarına gerek duyulduğu muhakkaktır. Nitekim, bütün bir toplum sistemini, onun unsurlarını ele alarak konuyu inceleyen makro ölçekli çalışmalar vardır (Geray 1981, Freund ve Martin 1996, Erjem 1996) .

Konu, geniş bir bakış açısından ele alındığında, aslında trafik kazalarını modern karayolu ulaşım sistemi ve modern toplum ilişkisi bağlamında ele almanın daha tutarlı bir yaklaşım olduğu ileri sürülebilir.

Öncelikle, modern toplumda karmaşık, imalat usulü yapay bir çevrede oluşturulan, teknoloji merkezli bir dengenin olduğu görülmektedir. Bu denge iğretidir ve sistem sürekli büyümeye, hızla, teknolojik gelişmeye yönelik kurulduğu için bozulmaktadır. Örneğin, böyle bir dengede karayolu ulaşım sistemine sürekli yeni



araçlar girmektedir. Yollardaki büyüme ve araç sayısındaki artış arasında karalı bir denge kurmak olanaksız görünmektedir.

Trafikteki araç sayısındaki artışı besleyen modern toplumun üretim tarzıdır. Sürekli tüketimi esas alan üretim tarzı, kendisine "özel ideolojiler" oluşturmaktadır. Bu ideolojiler metalar ve yaşama tarzlarıyla ilgilidir. Konumuzla ilişkili olarak, örneğin bir "otomobilleşme ideolojisi"nden söz edilebilmektedir. Otomobilleşme ideolojisi, bir ulaşım aracı olan otomobili gücün, hızın, hareketin, özgürlüğün, bireyciliğin, zevk ve cinselliğin sembolü haline getirmiştir (Freund ve Martin 1996:115-134). Modern toplumda otomobil elde etmek bu ideolojiyle adeta bir tutku haline gelmiştir. İlk çıktığı yıllarda "lüks" bir araç olan otomobil, günümüzde bu özelliğini yitirerek adeta temel bir gereksinim haline gelmiştir/getirilmiştir. Ayrıca, otomobil sosyal bir boyut kazanarak "bir statü sembolü" haline de gelmiştir (Önderman,1993:28-29). Illich (1990:189), bu durumu mizahi bir tarzda şöyle ifade etmektedir: ". . . *Bana kaç kilometre hızla yol aldığını söyle sana kim olduğunu söyleyeyim. Eğer siz, concorde'a yakıt alacak aيداتları ödeyebiliyorsanız mutlaka zirvedesiniz.* "

Karayolu ulaşım sistemiyle ilişkili olan kentleşme de trafik kazaları üzerine etkilidir. Günümüzde trafik kazalarının çoğu büyük kentlerde meydana gelmektedir. Türkiye bu durumu örneklendirmesi açısından ilginçtir. Türkiye'de kazaların en çok olduğu yerler İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Adana, Antalya gibi büyük kentlerdir (DİE, 1992).

Buraya kadar yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, ulaşım, trafik ve trafik kazaları farklı boyutları olan, değişik sosyo-ekonomik etkenlerin bileşiminde meydana gelen birbirleriyle ilgili olgu türleridir. Bu nedenle, konuyla ilgili yapılması gereken ilk saptama, konunun; çözüm önerilerini de içerecek tarzda, "bütünsel" veya "bütüncü" olarak ele alınmasıdır.

Sorunun çözümüne yönelik - özellikle trafik kazaları ve trafiğin düzenlenmesi bağlamında - çeşitli kısmi veya partikularistik çözüm öneri ve uygulamalarının yaygın kabul gördüğü görülmektedir. Örneğin, sürücü ve yola yönelik önlemler almak, araçların kalitesini arttırmak ve dayanıklılık testlerine tabi tutmak, emniyet kemeri takmak, yasal önlemler almak, denetimi arttırmak, trafikte rüşveti önlemek (Asogwa, 1992: 152), ruhsatlı alan programı uygulamak (Simith, 1992: 89) , vd.

Bu çözüm yollarının önemi yadsınmaz. Ancak, bu çözüm öneri ve uygulamaları daha kapsamlı öneri ve uygulamalar yapılmaksızın istenilen düzeyde problemin çözümünü olanaklı kılmamaktadır. Kısmi çözüm öneri ve uygulamalarının, bu bağlamda arttığını/artacağını söylemek de olanaklıdır.

Problemi çözmeye yönelik, bir diğer temel saptama da şudur: Modern karayolu ulaşım sistemi bir kriz içerisindedir. Bu, özellikle kent içi ulaşım için daha net bir saptamadır. Günümüzde, Ay'a insan gönderen ülkelerin bile insanların kent içerisinde rahat, hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşımını sağlamak için bir yol bulmakta zorlanmaları ironik ve aynı zamanda düşündürücü bir durumdur.

Öyleyse, niteliksel değişimleri içeren makro boyutta bir ulaşım reformu yapmak problemi büyük oranda çözmek için gereklidir. Bu ulaşım reformuyla ilgili bazı önerileri şöyle ifade edebiliriz:

Modern toplumda otomobil merkezli ulaşım politikaları durdurulmalı ve otomobilin ulaşımında radikal bir tekel kurması engellenmelidir. Bu bağlamda, otomotiv endüstrisi sorgulanmalı, otomobilleşme ideolojisi çerçevesinde otomobil sahibi olmanın modern toplumda bir sembol niteliği kazanmasının ortaya çıkardığı sorunlar tartışılmalıdır.

Demiryolu, metro, toplu taşımacılık, gibi ulaşım modelleri hız, kalite, ücret ve rahatlık açısından geliştirilerek yaygınlaştırılmalıdır. Toplu taşıma sistemleri, bireysel veya özel bir ulaşım modeli olan otomobile göre çok daha ekonomiktir.

Ulaşım yatırımlarında karayollarının öncelik ve ağırlığı diğer sektörlerle kaydırılmalı ve bu sektörlerde ulaşım teşvik edilmelidir. Bu çerçevede, özellikle yük taşımacılığı karayollarından demiryolu, denizyolu ve havayoluna kaydırılmalıdır. Karayolu yük taşımacılığının trafik ve trafik kazaları üzerindeki olumsuz etkileri bilinmektedir.

Kentlerin, otomobil merkezli ulaşım modeline göre yapılanması önlenmeli; bu bağlamda kent mekanı dönüştürülmelidir. Bu sayede kentlerin düzensiz büyümesi de önlenecektir.

Bütün bunlara ek olarak konu ile ilgili bilgi üretilmelidir. Bunu gerçekleştirmek için, ulaşım ve trafik araştırmaları merkezleri kurarak, bu merkezlerde disiplinlerarası bir yaklaşımla bilimsel bilgi üretilmelidir.

## 5. SONUÇ

Trafik kazaları ve bu kazalarda meydana gelen ölümlerden hareketle, modern toplumdaki ulaşım sistemi, ulaşım teknolojisi, trafik ve trafiğin yarattığı olumsuz sonuçlar incelendiğinde, konu etrafındaki bütün problemlerin toplumsal (modern topluma ait) olduğu görülmektedir.

Bu çerçevede trafik kazalarındaki ölümlerin anlamını kavramanın, her şeyden önce modern toplumun çok yönlü sorgulanmasına bağlı olduğu söylenebilir. Lüks bir otomobilin içerisinde yanarak ya da sıkışarak ölmek, belki de modern bireyin teknolojik odaklı, imalat usulü yapay çevrede aradığı veya bu çevreyle örtüşen ölüm şeklidir. Bu ölüm şekli, modern hayatı aydınlatması açısından önemli bir gösterge haline gelmiştir. Öyle ki, trafik kazaları, "modern medyanın bilançolar halinde sunduğu bilinen haber konu ve kalıplarından birine dönüşmüştür; tıpkı borsa haberleri gibi. . ."

Sonuç olarak, problemin çözümünün modern toplumun köklü bir eleştirisi temelinde, alternatif yaşama tarzları ve ulaşım sistemleri geliştirmekle olanaklı olduğu söylenebilir.

### KAYNAKÇA

- ASOGWA, S. E. (1992). "Road traffic Accidents in Nigeria : A Review and A Reappraisal", **Accidental Analysis and Prevention**, Vol : 24, No: 2, ss : 149-155.
- BAYKAN, Nevres (1979). "Toplum Sağlığı Açısından Trafik Kazaları", (içinde) **Toplum Hekimliği**, (der.) Nevres Baykan vd., Ankara: A.Ü. Tıp Fak. Yay.
- BENER, A. ve JADAAN, K. S. (1992). "A Perspective on Road Fatalities In Jeddah, Saudi Arabia", **Accidental Analysis and Prevention**, Vol : 24, No: 2, ss : 143-148.
- BRADY, Robert A. (1961), **Organization, Automation, and Society : The Scientific Revolution in Industry** , California : Universty of California Press.
- D. İ. E. (1990), **Türkiye Cep İstatistik Yılığ**, Ankara : D. İ. E. Yayını.
- (1992), **Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri**, Ankara : D. İ. E. Yayını.
- DÖNMEZER, Sulhi (1982), **Sosyoloji**, Ankara: Savaş Yayınları.
- EGE, Rıdvan (1993), "Trafikte Geçen Yılın Bilançosu On Biri Ölü", **Cumhuriyet Gazetesi**, 30 Ekim 1993, s. 8.
- EHRENBURG, İlya (1984). **Otomobilli Yaşam**, İstanbul : Oda Yayınları.
- ERDEM, Hüseyin. (1994). Trafik Kazalarına Kültürel Bir Yaklaşım, **Türk Yurdu** ,\_83, Cilt 14, 53-54.
- ERJEM, Yaşar (1996). **Sosyolojik Açından Trafik, Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi :Ankara.
- FREUND, Peter ve MARTİN, George (1996), **Otomobilin Ekolojisi**, İstanbul : Ayrıntı Yayınları.
- GARDER, Per (1989), "Pedestrian Safety at Traffic Signals : A Study Carried Out with the Help of a Traffic Conflicts Technique", **Accidental Analysis and Prevention**, Vol : 21, No: 5, ss : 439-444.
- GERAY, Cevat. (1981). "Trafik Kazaları ve Eğitim", **Ankara Ü. Basın Yayın Yüksek Okulu Yıllık 1979**, Ankara : A. Ü. BYYOY.
- GIDDENS, Anthony (1993), **Sosyoloji**, Erzurum : İhtar Yayıncılık
- GREER, Scott (1970), "The Functions of Transportation", **Neighborhood, City and Metropolis** (iç) Robert Gutman and David Popeno (ed. ) : Random House.
- ILLCH, Ivan (1988), **Senlikli Toplum**, (Çev. Ahmet Kot), İstanbul : Ayrıntı Yayınları.
- (1990) **Tüketim Köleliği**, (Çev. Mesut Kardeşhan), İstanbul : Pınar Yayınları.
- (1992) **Enerji ve Eşitlik**, (Çev. Ufuk Uyan), İstanbul : Ağaç Yayınları.
- JOLY, Marie France vd. , (1991). "Geographical and Socio-Ecological Variations of Traffic Accidents Among Children", **Social Science Medicine**, Vol 33, No : 7, ss : 765-769.
- KONGAR, Emre (1985). **Toplumsal Değişme Kuramları ve Türkiye Gerçeği**, İstanbul : Remzi Kitabevi.
- ÖNDERMAN, Murat (1993), "Kimlik, Trafik ve Modernlik", **Varlık Dergisi**, Sayı : 1027, ss : 28-29, İstanbul, Varlık Yayınları.

- PAZ, Octavio. (1994). "Ölümü İnkâr Eden Bir Uygarlık", **New Perspective Quaterly** Cilt 2, Sayı 8, s. 32: İstanbul.
- ROSMAN, Diana ve NUIMAN, Matthew. (1994). " A Comparison of Hospital and Police Road Injury Data", **Accidental Analysis and Prevention**, Vol : 26, No: 2, ss : 215-222.
- SAHDEV, Patric vd. (1994). "Road Traffic Fatalities in Delhi : Causes, Injury Patterns, and Indience of Preventable Deaths", **Accidental Analysis and Prevention**, Vol : 26, No: 3, ss : 377-384.
- SMITH, Peter (1992), "Controlling Traffic Congestion By Regulating Car Ownership " **Journal of Transportation Economics And Policy**, ss. 89-95.
- T. C. EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ. (1997). **Karayolu Trafik Güvenliği Hakkında Derleme**, Ankara.
- TÜMERTEKİN, Erol. (1976), **Ulaşım Coğrafyası**, İstanbul : İ. Ü. Yayınları.

### SUMMARY

In modern societies, personal fatalities which caused by traffic accidents have reached significant dimensions. Personal fatalities as a result of traffic accidents constitute the subject of the present study.

The subject was held by following a sociological perspective and a critical manner. Especially, social dimensions of the problem and its relation to modern society were tried to be introduced.

The issue was analyzed in relation transportation system, transportation technology, social structure and organization and life style of modern society.

In this article, particularistic solutions toward traffic accidents were criticized, and social dimensions of the problem were tried to be presented on a vast scale. In this context, a relationship between the problem and mode of production was constructed. The effects of transportation system and otomotive industry on traffic system were introduced.

In addition, how ideology of otomobilism cause the increase in the tendency of having otomobile, and in turn cause the increase in traffic accidents was tried to be shown.

Present study proposes that the solution of the problem is possible by criticizing radically the modern society and by developing alternative life styles and transportation systems.