

ÇOCUKLAR VE TRAFİK KAZALARI

Prof. Dr. Ömer Halis TOMBAKLAR

Selçuk Üniversitesi Kazaları Araştırma, Önleme ve Uygulama Merkezi Müdürü

Tel – Faks : 0332 - 241 14 14

otombak@selcuk.edu.tr

Özet

Her milletin amacı ulusal kalkınma hedefleri doğrultusunda geleceğe iyi nesiller yetiştirmek, her anne babanın arzusu da ailesine, çevresine ve topluma faydalı çocuklara sahip olmaktır.

Meydana gelen trafik kazalarında ölen 1-15 yaş grubundaki çocukların toplam ölümler arasındaki oranı bakımından, ülkemiz ön sıradaki yeriyle “tehlike” işareti vermektedir. Avusturya , Belçika , Danimarka , Finlandiya, Hollanda, İrlanda, İtalya , İspanya , İsveç , Portekiz ve Yunanistan’da meydana gelen trafik kazalarında ölen çocukların toplamı, Türkiye’de karayollarında ölen çocukların toplamına eşittir.

İlköğretim okullarının ilk beş sınıfında verilen trafik eğitimi yetersizdir.İsveç Milli Yol ve Ulaştırma Araştırmaları Enstitüsü Başkanı Dr. Kenneth ASP çocukların % 50 sinin hayatları boyunca trafik kazası geçireceğini ve bunlardan bazılarının yaralanacağını ve bazılarının da öleceğini ifade etmektedir. Bu korkunç gerçek karşısında gerekli önlem ve tedbirler alınmalıdır.

İstatistiklere göre Türkiye genelinde 2001 yılında şehir içinde 1309 kişi ölmüş, 62 690 de kişi yaralanmıştır. Ölenlerin ikiyüzonüçü 1 - 15 yaş grubu olup, en fazla ölüm ise okulların dağılma saatlerine tekabül eden 14⁰⁰ - 18⁰⁰ saatleri arasında meydana gelmiştir.

Abstract

Every nation intends an excellent generation for their national program targets in the future. Every person in a society wishes to have effective children to their family and society too.

The one of the sixth of the all population study in primary schools and some of them in their early age.

Turkey has a first place in child dead in accidents among the 15 European countries, USA and JAPAN. As a proportion 1-15 years old children in total dead in traffic accidents. Therefore, Turkey immediately has to take action.

Traffic education was inadequate in Turkey’s primary schools all over the world. Head of the Sweden National and Transportation Research Institute, Dr Kenneth ASP says that %50 percent of the Turkish children die or are injured in traffic accidents in the period of a life.

According to the Turkish Police Departments static’s in year 2000, 1542 persons died in urban areas 62276 persons were injured.271 persons in the 1-15 age group and the maximum rate of accidents were between 14:00-18:00 during the school closing hours. Drivers has to be careful during these hours while passing near the schools.

1- Giriş

Her milletin amacı ulusal kalkınma hedefleri doğrultusunda geleceğe iyi nesiller yetiştirmek, her anne babanın arzusu da ailesine, çevresine ve topluma faydalı çocuklara sahip olmaktır.

Okul Öncesi ve İlköğretim okullarında, ülkemiz nüfusunun yaklaşık altıda birini oluşturan 10 milyon 600 bin çocuğumuz okumaktadır.

Türkiye, trafik kazalarında ölen çocuklar sıralamasında 1996 yılı istatistiklerine göre; ABD, Japonya ve 15 Avrupa ülkesi arasında birinci sıradadır. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 18 ülkede meydana gelen trafik kazalarında ölen 1-15 yaş grubundaki çocukların toplam yaralanan ve ölenler arasındaki oranı bakımından, ülkemiz ön sıradaki yeriyse "tehlike" işareti vermektedir (Tablo 1-2).

Trafikte, yaşamla ölüm arası bir karış olup ölüm bir saniyede vuku bulmaktadır. İlköğretimde trafik eğitimi yetersizdir. 1-15 yaş grubundaki geleceğimizin teminatı sevgili yavrularımızın büyük bir kısmı trafik canavarının tehdidi altındadır. İsveç Milli Yol ve Ulaştırma Araştırmaları Enstitüsü Başkanı Dr. Kenneth ASP çocukların % 50 sinin hayatları boyunca trafik kazası geçireceğini ve bunlardan bazılarının yaralanacağını ve bazılarının da öleceğini ifade etmektedir. Bu korkunç gerçek karşısında gerekli önlem ve tedbirler alınmalıdır. Gündüz kandilini hazırlamayan gece karanlığına razı demektir. Trafik canavarına bu şekilde çocukları kurban veren ikinci bir batılı ülke yoktur. Avrupa Birliği'ne aday olan ülkemiz bu konuda ciddi önlemler almalıdır.

İlköğretim okullarının **ilk beş sınıfında** haftada birer saat olmak üzere dönüşümlü olarak "Çevre, Sağlık, Trafik ve Okuma" dersleri okutulmaktadır. 36 haftalık bir öğretim yılında her ders 9 saat olmak üzere, ilk beş yıllık eğitim sürecinde gezi, gözlem ve uygulamalar dahil 45 saat trafik dersi görülmektedir. Trafik Eğitimi Dersi 6. ve 8. sınıflarda okutulmaktadır. Bu trafik eğitimi yetersizdir.

Tüm ana-babaların en değerli hazinesi çocuklarımızın trafik eğitimiyle ilgilenmemiz onların yaşamını ve ailelerin mutluluğunu sağlayacaktır.

Türkiye'de bir yılda meydana gelen trafik kazalarında ölen çocukların sayısı ,rakamlar değerlendirildiğinde 1996 yılında, 11 batılı ülkenin genel toplamına yakındır. Avusturya , Belçika , Danimarka , Finlandiya, Hollanda, İrlanda, İtalya , İspanya , İsveç , Portekiz ve Yunanistan'da meydana gelen trafik kazalarında ölen çocukların toplamı, Türkiye'de karayollarında ölen çocukların toplamına eşittir (**Tablo2**).

Emniyet Genel Müdürlüğü trafik istatistiklerine göre Türkiye genelinde 2001 yılında şehir içinde 1309 kişi ölmüş, 62 690 de kişi yaralanmıştır. Ölenlerin ikiyüzonüçü 1 - 15 yaş grubu olup, en fazla ölüm ise okulların dağılıma saatlerine tekabül eden 14⁰⁰ -18⁰⁰ saatleri arasında meydana gelmiştir. Bu bakımdan sürücülerin okul döneminde daha fazla dikkatli olmaları gerekir.

Kaza, bir çok etkenin birbirine tesiri neticesinde meydana gelir. Yani kaza, karışık olgudur. Kazaların ne zaman, nerede ve nasıl olacakları bilinmedikçe önlenmeleri mümkün değildir.

Çocuk trafik kazalarına sebebolan etkenler : (Deschamps ,1981)

- a- Çocuğun trafik içindeki hal ve hareketi,
- b- Fiziki çevre (otolar, yol, hava, çalışma günü vs.)
- c- Çocuğun ilişkide bulunduğu insanlar (ebeveynler, öğretmenler, sürücüler, yayalar vs.)

AB Üye Ülkeleri, A.B.D., Japonya ve Türkiye'de 1996 Yılında Yaralanan 0-14 Yaş Grubu Kazazedeler

Ülkeler	Toplam Yaralı Sayısı	0-14 Yaş Grubu Yaralı Sayısı	Toplam İçindeki Payı (%)
Almanya	493.158	48.209	9,78
Avusturya	49.673	4.227	8,51
Belçika	66.873	-	0
Danimarka	9.810	729	7,43
Finlandiya	9.299	936	10,07
Fransa	170.117	14.760	8,68
Hollanda	11.966	1.132	9,46
İngiltere	316.704	40.132	12,67
İrlanda	12.962	1.178	9,09
İtalya	264.213	11.251	4,26
İspanya	124.157	7.119	5,73
İsveç	20.810	1.638	7,87
Lüksemburg	1.538	-	0
Portekiz	66.627	5.367	8,06
Yunanistan	31.180	1.658	5,32
Azerbeycan	2.420	284	11,74
Ermenistan	1.639	-	0
Estonya	1.547	248	16,03
İsrail	46.017	4.904	10,66
İzlanda	1.550	175	11,29
Kazakistan	14.144	2.275	16,08
Kırgızistan	4.022	687	17,08
Macaristan	23.939	2.433	10,16
Makedonya	3.397	572	16,84
Moldova	3.717	668	17,97
Romanya	7.504	1.177	15,68
Rusya	178.378	21.854	12,25
A.B.D.	3.511.000	357.000	10,17
Japonya	942.203	59.023	6,26
Türkiye	104.599	15.396	14,72

TABLO 1

AB Üye Ülkeleri, A.B.D., Japonya ve Türkiye'de 1996 Yılında **Ölen** 0-14 Yaş Grubu Kazazedeler

Ülkeler	Toplam Yaralı Sayısı	0-14 Yaş Grubu Yaralı Sayısı	Toplam İçindeki Payı (%)
Almanya	8.758	358	4,09
Avusturya	1.027	51	4,97
Belçika	1.356	53	3,91
Danimarka	514	37	7,2
Finlandiya	404	31	7,67
Fransa	8.080	364	4,51
Hollanda	1.180	66	5,59
İngiltere	3.598	211	5,86
İrlanda	453	24	5,3
İtalya	6.193	173	2,79
İspanya	5.483	192	3,5
İsveç	537	22	4,1
Lüksemburg	71	-	0
Portekiz	2.100	94	4,48
Yunanistan	2.043	59	2,89
Azerbeycan	763	112	14,68
Ermenistan	359	-	0
Estonya	213	23	10,8
İsrail	517	54	10,44
İzlanda	10	-	0
Kazakistan	2.732	313	11,46
Kırgızistan	663	111	16,74
Macaristan	1.370	51	3,72
Makedonya	154	17	11,04
Moldova	554	72	13
Romanya	2.845	274	9,63
Rusya	29.468	1.776	6,03
A.B.D.	41.907	2.761	6,59
Japonya	9.942	254	2,56
Türkiye	5.428	798	14,7

TABLO 2

Çocuk Trafik Kazalarında Yer ve Zaman Faktörü

Çocuk kazalarında mevsimlere ve günün belli saatlerine göre artış ve azalış olur. İstatistiklere bakıldığında, en yoğun ilkbahar ve yaz tatilinde vukuu bulduğu gözlenir.

Örneğin İsveç'te en çok Mayıs ve Eylül aylarında görülür. Gündüz çocuklarla ilgili trafik kazalarının en fazla olduğu dönem öğleden sonradır. Ülkelerin öğleden sonrası okul saatleri değişiktir. Bu okul saatlerine göre, ülkelerdeki çocuk trafik kazaları artar. Örneğin Kharkov/SSCB'de 12:00 -16:00 arası Uppsala/İsveç'te 14:00-17:00 arası (Report on a WHO ,1996), Türkiye'de ise 14:00-18:00 arasındadır (EGM,2000).

Çocuk kazalarının yoğun olduğu saatlerden birisi de çocukların ebeveynlerini işten dönsünler diye bekledikleri zamandır. Çünkü, bu dönemde çocuklar yeterli derecede gözetim altında bulundurulmazlar. Çocuk sinirli ve aşırı yorgun olduğu zaman zihni dalgın olur ve bu durumu da kaza riskini artırır.

Çocukların okula gitme ve okuldan dönme zamanlarında kaza sayısında artış vardır. Örneğin Danimarka'da çocuk trafik kazalarının %10'u çocukların okula gitme ve okuldan dönme zamanlarında vukuu bulur.

Endüstrileşmiş yerleşim merkezlerinde, diğer yaş gruplarında olduğu gibi çocuk trafik kazaları sayısı, kırsal bölgedekilerine oranla daha çok ölümlü neticelen kazaların sayısı tam tersine kırsal bölgelerde daha fazladır. Örneğin 2000 yılında meydana gelen tüm yaş gruplarına ait ölümlü trafik kazaları sonucuna bakacak olursak,

Ülke	Şehir içinde	Şehir dışında
	<u>ölenlerin toplamı</u>	<u>ölenlerin toplamı</u>
Almanya	922	6.581
Belçika	825	1.078
İsveç	268	533
Türkiye	1.542	2.399

şehir dışında ölenlerin fazla olduğunu görürüz.(Nations Unies ,2001)

Çocuk Trafik Kazalarında Çocukluk Olgusunun Etkisi :

Çocuklar trafik kazası tehlikelerine karşı, fizik ve ruh yapılarına özelliği itibari ile reşitlere oranla daha az duyarlıdır. Çocuk, yetişkin bir kimseye oranla fiziksel olarak küçüktür. Başka bir deyişle, bir çok organları normal bir reşidinkine oranla daha az verimlidir. Örneğin, trafiğin seyrini büyük birisine oranla daha az görür. Aynı şekilde sesin geldiği yeri tespit etmede ve trafik işaretlerinin anlamlarını bilmede güçlük çekebilirler. Hatalı şekilde şoförün yaya geçidine tecavüzü halinde araçtan uzaklaşmak için koşma hız ve zamanı normal reşit birisine oranla daha zayıftır. Çocuk zihinsel faaliyetlerinin çoğunu oyunlarına vakfeder.

Büyükler, genel olarak çocuk kazalarını yaygın özelliklerini tanıma ve açıklamada yeterli bilgiye sahip değildirlir. Örneğin, 6-9 yaş grubu çocukların kazalara karışma nedenlerinden birisi de, yol ve kavşaklardan karşıdan karşıya geçerlerken görüş alanlarının düşük olmasıdır.

Erkek çocukların kaza konusu olmaları, kızlara oranla daha yüksektir. Erkek olma olgusu, cesaret kaynaklarından birisidir. Tehlikeye atılmada, erkek çocuk kıza oranla daha fazla kendisini tehlikeye atar. Çocuğun sosyoekonomik şartları da kazaya uğrama ihtimalinde etken olur. Sosyoekonomik şartları düşük olan çevrede yetişen çocuklar, daha çok kaza konusu olurlar. Bu kaza fazlalığı çevre koşullarını güçlüğü, ebeveynlerin gözetim etkinliğinin azlığı gibi sebeplere dayanır.

Bisiklette, çocukların trafik kazalarına karışmasında önemli rol oynar. Yapılan araştırmalara göre, İsveç'te 0-10 yaş arasında olan çocukların oluşturduğu bir örnek grubunda trafik kazalarına karışma şekli incelendiğinde bu kazaların 1/3'ünün bisiklete binen çocuklardan kaynaklandığı gözlenmiştir. Çocuk yayaların karıştığı trafik kazalarının en fazla konusu 7 ve 8 yaşına gelmiş çocuklar olmaktadır. Yani, yaya olarak en fazla 7 ve 8 yaşındaki çocuklar kazaya karışmaktadır.

Son yıllarda iki tekerlekli araç (bisiklet, mobilet ve motosiklet) kazaları dünya genelinde büyük bir artış göstermektedir. Bazı ülkelerde ölümler neticelen trafik kazalarının 1/3'ten fazlası iki tekerlekli araç kullananlardır ve bisiklet ve mobilet kullananlar bu oranda ağırlık teşkil ederler.(Report on a WHO ,1996).Ölen bisiklet sürücülerinin %30-50 arası 20 yaşından aşağıda, %20-30 arası 10-14 yaşındadır. Motosiklet kazaları neticesinde ölen şoför ve yolcuların çoğunluğunu (% 50-70'ini) 15ve 25 yaşları arasında olan gençler oluşturmaktadır. Çocuğun güvenli olarak bisiklete binebilmesi,sürücülükte belli bir tecrübe ve hüner sahibi olmasına bağlıdır. İngiltere'de yapılan bir araştırmada, bisiklet sürerken yaralanan çocukların % 20'sinin bisiklet sürmeye ait tecrübelerinin 1 aydan az olduğu anlaşılmıştır.

Çocuk Trafik Kazalarında Çocukların Çevresinde Bulunan İnsanların Etkisi :

Çocuğun sosyal çevresinde akla gelebilecek ilk kişiler, ebeveynlerdir. Ebeveynler her yönüyle olduğu gibi, hiç kuşkusuz, trafik kazalarından korunmaları içinde önemlidir. Ebeveynleri tarafından kaza oluşumuna neden olan olgular hususunda bilgi ve duyarlılığı artırılan ve etkili bir şekilde izlenen çocuklar kazalarla yüz yüze daha az gelirler. Yapılan araştırmalar, annelerin kaza risklerine karşı duyarlılık hususunda çocuklarının hünerinin olduğundan fazla olduğuna inanırlar. Yani, gereğinden fazla iyimserdirler. Örneğin, İngiltere'de yapılan bir ankette, 5 yaşındaki çocuk annelerinin % 50'si, 3 yaşındaki çocuk annelerinin % 19'u, 2 yaşındaki çocuk annelerinin % 13'ü çocuklarının yoğun trafik bulunan bir caddeden karşı karşıya problemsiz olarak geçeceklerine inandıkları tespit edilmiştir.(Report on a WHO, 1996)

Çocukların Trafik Kazalarına Karışmalarında Çevre İmarının Etkisi :

Yaşanılan beldenin, çocuk ihtiyaçlarına göre imar edilmesi, çocuk trafik kazalarının az olmasına neden olur. Genellikle, çocuk trafik kazaları çocuk hünerleri ile çevre şartlarının kendisinden beklediği şeyler arasındaki dengesizlik sonucudur. Yol planlaması (yolun cinsi, kavşaklar, yaya geçitleri, trafik ışıkları vs.), trafik özellikleri (yoğunluk, hız, yoldan geçen çocuk sayısı vs.), ikamet çevresi (eski ve yeni bölge, şehir veya kırsal alan, otoparklar, oyun sahaları, okulların yeri, dükkanlar vs.) çocuğun trafik kazalarına karışıp karışmamasında etken olur. Çocukların oyun alanı ile otopark yan yana ise, kaza riskine sahip olunur.

0-14 YAŞ GRUBU ÇOCUK TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİ AMACIYLA BAZI AVRUPA ÜLKELERİNDE YAPILAN BAŞLICA FAALİYETLER :

Çocuk trafik kazalarının üstesinden gelinmesinin zor olduğuna inananlar azımsanmayacak kadar fazladır. Kaza mağduru çocukların ve kaza neticesinde ortaya çıkan maddi hasarın önemini topluma kavratmak çok önemlidir. Aynı şekilde, çocuk trafik kazalarının önlenebileceğine toplumu da inandırmak çok önemlidir.

Kazaları önlemek için herhangi bir tedbiri almadan önce, o tedbirin gerekliliğini topluma inandırmak gerekir. Bu da ülke çapında ilgili kurumların halka inerek alınacak tedbirin hangi olumlu sonucu vereceğini açık ve yeterli şekilde izah etmeleri gerekir. Örneğin, trafik kazalarının maddi ve manevi hasarını azaltmak için tedbir alınması bir hafta içinde halledilebilecek bir şey değildir. Bu nevi uygulamalar olumlu netice vermez. İsveç'te emniyet kemerini kullanma zorunluluğuna 1975'te, başlanmıştır. Tedbire uyma zorunluluğu kanunla

müeyyide altına alınmadan önce, İsveç'te emniyet kemerinin zorunluluğu hakkında eğitici mahalli ve bölgesel kampanyalar yapılmıştır. Halka-şoförlere-sağlık kuruluşları ve yol güvenliği eğitimini verenler bu kampanyalarda etkin rol oynamışlardır. Şoförler emniyet kemerlerinin faydası hakkında olumlu anlayışa ulaştıkları zaman, kemerlerin takılması zorunlu hale getirilmiştir. Neticede, emniyet kemerlerinin kullanımı, İsveç'te vukuu bulan trafik kazaları neticesinde ağır ve hafif yaralanmaları yaklaşık olarak % 50 azaltmıştır. (Report on a WHO ,1996)

Kaza önlenmesinde karşıya çıkan önemli problemlerin birisi, değişik düzeydeki yetkililerin bu alanda uygun karar alamamaları ve bir diğere de kararların uygulanmasında çekilen güçlüktür. Kazaları önlemek için mevcut çözüm yolları uygulanırken uygun tedbirlerin neler olabileceği hakkında araştırmalara devam edilmesi gerekir. Sorunun önemini kavrayan topluma, gerekli tedbiri uygulama yolu da bulundurulmalıdır.

Çocukların trafik kazalarından korunması düşünülürken **Çocukların kabiliyet ve tutumları, Büyüklerin tutumları ve- Yerleşim ve yol çevresi.** gibi hususların göz önüne alınması gerekir:

Çocuk trafik kazalarının önlenmesi için, çocuğun trafiğe uydurulması (uygun davranış-tutum gösterilmesi için çocuğa gerekli bilgi verilmesi) ve trafiğin çocuğa uydurulması(şoför, reşit yayaların tutumunun uygunlaştırılması ve yol şartlarının ıslah edilmesi gibi).Uygun olmayan ilgili kurumlarca, kazaların önlenmesine öncelik verilmeli ulaşım teknolojisi ve kaza tehlikelerine karşı propaganda usulleri geliştirilmelidir.

Kazaların önlenmesinde, değişik kurumlarca yapılan faaliyetleri koordine edip, geliştirmek çok önemlidir. Şayet değişik birimlerce yapılan kaza önleme faaliyetlerinde bir koordine olmazsa emek ve ekonomik kaynakların israfı söz konusu olur. Alınan tedbirlerin zamanla gözden geçirilmesi ve geliştirilmesi gereklidir. Islah edilme olmazsa, etkisiz tedbirlerin uygulanmaya devamı söz konusu olur, bu da amaçsız boş yere insan gücü ve para israfı demektir.

Çocuk Trafik Kazalarının Önlenmesinde Bilgi ve Eğitimin Rolü :

Eğitim, herhangi bir önleme faaliyetinin gerekli bir safhasıdır. Eğitim ve öğretim amaçlarını seçmek çok önemlidir. Eğitim ve öğretimin hedefi,

- Gerekli bilginin artırılması,
- İstenen tutum ve davranışın geliştirilmesi ve
- Kaza sayısının azaltılması olmalıdır.

Temel hedef olduğu için üçüncü hedef çok önemli diğerleri ise, sadece araştırmalar.(Report on a WHO,1996)

Çocukların karıştığı trafik kazalarının önlenmesi eğitiminin hedefleri: Okul ve evdeki çocuklar, ebeveynler, öğretmenler, şoförler, kamu yetkilileri, sağlık görevlileri vs.dir. İsveç'te, koordineli eğitim programları, bölgesel ve ulusal düzeyde, tüm hedeflere hitap etti. Diğer bir çok ülkede yapılan programlar ise yukarıda sayılan hedeflerden bir veya birkaçını hedeflemiştir.

Öğretim metotları çok çeşitlidir. Bir çok ülkede, eğitim amaçlı mesajların iletilmesi için radyo ve televizyon kullanılmaktadır. Çocuklara yönelik gazete, mecmua ve dergilerde Karayolu Trafik Kanunu ve kazaları önleme amaçlı oyunlar basılmaktadır. Bazı ülkelerde, yaya çocuk ve bisikletli çocuk turnuvaları düzenlenmektedir.

0-14 Yaş Grubu Çocukların Trafik Kazalarından Korunması İçin İNGİLTERE'DE Yapılan Başlıca Faaliyetler

İngiltere, çocuk trafik kazalarının önlenmesinde en başarılı ülkelerden birisidir. Başarının sırrı, ülke genelinde köklü çözümler bulup, uygulanmasındadır.

Kraliyet Kazaları Önleme Kurumu(ROSPA), bu alanda çok yönlü faaliyet yapmaktadır. ROSPA, okul öncesi çocuklara yol güvenliği eğitimi için kurulan "Tufty" kulüplerinin organize edilmesi ve işletilmesinden de sorumludur. Tufty dernekleri, 8 yaşına kadar çocukların trafik kazalarına karışmamaları için çocuklara nazari ve pratik eğitim vermektedir. Bu faaliyetlere zaman zaman annelerde katılmaktadır.(Report on a WHO ,1996)

1980 ve 1996 yılları arasında İngiltere'de trafik kazası neticesinde ölen ve yaralanan 0-14 yaş gurubundakilerde 1984'ten itibaren düşüş olduğu gözlenmektedir.

0-14 Yaş Grubu Çocukların Trafik Kazalarından Korunması İçin FRANSA'DA Yapılan Başlıca Faaliyetler:

Fransa'da 0-14 yaş grubu çocukların trafik kazalarından korunmaları için, değişik kurumlarca değişik faaliyetler yapılmaktadır. Bu kuruluşların en önemlilerinden birisi "La Prevention Routiere" (Yoldan Yararlananların Korunması) adlı Fransız Yol Güvenliği Konseyidir.

İlköğretimin ilk beş yılında, çocuklara yol güvenliği hakkında temel bilgi verilir. Orta öğretimin ilk iki yılında temel yol güvenliği hakkında kazanılan tutum ve davranış geliştirilerek, yaya ve bisiklet süren olarak gerekli sorumluluk taşımalarına yönelik eğitim verilir. Daha üst sınıflarda okuyan orta öğretim öğrencileri için yol güvenliği eğitimi, mobilet ve araba sürme konularını kapsar. Çocuklar 14 yaşına gelince Okul Yol Güvenliği Sertifikası alırlar.14 yaşında mobilet sürmek isteyen çocuklar için bu sertifikaya sahip olmak zorunludur. Çocuklar 16 yaşına kadar sertifikasız mobilet süremezler.(WHO ,1996)

0-14 Yaş Grubu Çocukların Trafik Kazalarından Korunması İçin İSVEÇ'TE Yapılan Başlıca Faaliyetler

İsveç'te çocukların trafik kazalarından korunması için ülke çapında yaygın değişik faaliyetler yapılmaktadır. Bu nedenle İsveç'te çocuk trafik kazalarında 1951'den beri düşüş gözlenmektedir. İsveç'te okul öncesi çocukların trafik kazalarından korunmaları için "Çocuk Trafik Dernekleri " kurulmuştur. 3 ile 7 yaş grubu arasındaki çocukların % 25'i bu kulüplere üye olmaktadır. Bu kulüplere üye olmak için en az bir aйдat ödenmektedir. Kulüp faaliyetlerinin ağırlığı, Trafik kazalarına karşı çocukların hal ve tavrını kuvvetlendirmektedir. Bu amaçla derneklere nazari ve tatbiki olarak yaya olarak çocuğun bilmesi gereken hususlar, uyması gereken kaideler (nazari ve tatbiki olarak)öğretilmektedir. Kulüplerin , çocuk ebeveynlerinin eğitimi hususunda yaptıkları faaliyetlerde çok önemlidir. Bu amaçla, dernekler senede iki defa çocuk ebeveynlerine eğitici materyaller göndermektedir. Bu materyaller, hoş metotlarla, ebeveyn ve çocuğun kazalara karşı duyarlılığını arttırmayı hedeflemektedir. Kulüplere üye olan ve olmayan çocukların kazaya karışmaları karşılaştırıldığında, kulübe üye olan çocukların %20-40 arasında az kazaya uğradıkları tespit edilmiştir.(WHO ,1996)

Kısacası, İsveç'te çocukların karıştığı kazaların azalması tesadüf değıl, yukarıda bazılarını kısaca belirttiğim olumlu tedbirler neticesinde olmuştur.

0-14 Yaş Grubu Çocukların Trafik Kazalarından Korunmaları İçin, TÜRKİYE'DE Yapılan Başlıca Faaliyetler

Ülkemizde trafik eğitiminin okulların eğitim programlarına alınması 1958'de olmuştur . Trafik eğitimi öğretim sistemine paralel olarak sosyal bilgiler ve hayat bilgisi derslerinde yer alması sağlanmıştır. 1974 yılında, 9. Milli Eğitim Şurasının aldığı kararla, ortaokullarda trafik eğitimi dersleri seçimli dersler arasında

yer almıştır. Ayrıca Temel Eğitim ve Orta Dereceli Okullar Eğitici Kol Çalışmaları Yönetmeliğinde, Trafik Haftasının teşkil edilmesi ve Trafik Kolu faaliyetlerinin yapılması öngörülmektedir. Trafik Haftası Mayısın 1. haftasındaki cumartesi günü başlıyor.

Çocukların okulda öğrendikleri Trafik Eğitimi Derslerinin uygulaması için, Trafik Eğitim Çocuk Parkları yapımına başlanmıştır.13 Ekim 1966 gün ve 12425 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Trafik Fonu Tahsis Yönetmeliğinin ilgili maddeleri Çocuk Trafik Eğitim Parklarına hizmet ve fon tahsisinin göz önünde bulundurulmasını istemiş, yönetmeliğe göre, Çocuk Eğitim Parklarının yapılması konusunda Belediye ve İl Özel İdarelerine görev verilmiştir.

1996 yılında yeniden düzenlenen 2918 sayılı yasa eğitim kurumlarına yeni düzenlemeler getirmiştir

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 125. maddesi, MEGSB. nca ilk ve orta öğretim de okulların ders programlarına eğitim amacıyla yeteri kadar zorunlu trafik dersleri konulur demesine rağmen, ilgili bakanlıkça bu madde doğrultusunda hareket edilmeyip, sadece bazı derslerin müfredat programında yer alan trafik konularının yeniden düzenlenmesi cihetine gidilmiş, bu çalışma devam etmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü de trafik kazalarından çocukların korunması için, okullarda zaman zaman faaliyet yapmakta, afiş, broşür ve benzeri eğitim malzemeleri vermektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü'nce, çocukların trafik güvenliğini sağlamak amacıyla, 1983 yılında bir çizgi film yarışması düzenleyerek yarışma sonucunda iki esere ödül verilmiştir. Bu filimler t.v.de gösterilmektedir.1988 ve sonrası yıllarda bir çok çizgi film yaptırılmıştır.

0-14 Yaş Grubu Çocukların Trafik Kazalarından Korunmaları İçin BELÇİKA'DA Yapılan Başlıca Faaliyetler

1971 yılından beri , ilk öğretimde Trafik Güvenliği öğretimi Belçika'da zorunlu olmuştur.

12 yaşından küçük çocukların, şoför yanında oturtulması yasaklanmıştır.Çocukların trafik kazalarına karşı korunmaları için alınan son tedbir, 15/08/1987 ve 30/09/1987 tarihleri arasında yapılan "Güvenlik Kampanyası"dır. Bu kampanyada "Tüm Çocuklar Bizim Çocuklarımızdır." sloganı kullanılmıştır.(Belçika Jandarma Teşkilatı,1988)

Kabul edilen yasa ile eğitim döneminde, Okul-Trafik Güvenliği Görevlileri arasında işbirliği öngörülmüştür.

0-14 Yaş Gurubu Çocukların Trafik Kazalarından Korunması İçin, ALMANYA'DA Yapılan Başlıca Faaliyetler

Almanya, 1978 yılından beri 0-14 yaş grubu çocukların trafik kazalarına karşı korunmasında çok başarılı sonuçlar almıştır.

Bu olumlu sonuçlar alınmasında ülke çapında yaygın ve her sınıf bireye hitap eden olumlu faaliyetlerin neticesidir. Bu faaliyetler özet halinde 20/05/1988 tarihinde TRT 1 de akşam yayınlanan "Panorama" programında gösterilmiştir. Yapılan faaliyetler, İsveç'te yapılan faaliyetlere çok benzemektedir. Ebeveynler trafik güvenliği konusunda yeterli bilgiye sahip oldukları ve okul döneminde zorunlu olarak öğretilen trafik güvenliği eğitimi tatbiki olarak da polis tarafından eğitim pistlerinde uygulanmaktadır.

Almanya,da 1980-2000 yılları arasında yaralanan ve ölen 0-14 yaş grubuna bakıldığında yıllara göre kazazede sayısı çok olumlu şekilde düşüş kaydetmektedir.

0-14 Yaş Grubu Çocukların Trafik Kazalarından Korunmaları İçin, Hollanda'da Yapılan Başlıca Faaliyetler

Hollanda'da çocukların trafik kazalarından korunması için okul öncesi ve ilk öğretimde yapılan eğitim faaliyetleri yanında, genel olarak yaya güvenliğini amaçlayan "WOONERF" adı verilen çevre imarı sayesinde 0-14 yaş grubu çocuk yayaların kaza neticelerinde mağduriyeti minimum dereceye indirilmiştir. Grafik-1 incelendiğinde açıkça görüleceği gibi, inceleme konusu olan 7 ülke içinde 1996 da 0-14 yaş grubu yaya çocukların mağduriyeti en az Hollanda'dadır.

Hollanda İmar ve Ulaşım Bakanlığı ikamet yerlerinde "WOONERF" mıntıklarının kurdurulmaları için mahalli idareleri teşvik etmiştir. Bu bölgelerde ikamet olgusu önem arz etmekte, trafik yok denecek kadar azdır. Bu alanlarda motorlu taşıtlara öncelik verilmez. Çocuklar caddelerde rahat rahat oynayabilirler. Araçların hızı, yürüyen yayaların hızı ile aynı olacak şekilde çok düşüktür.

Woonerf önlemi, çocuk trafik kazalarının % 80'nin evlere yakın yerlerde vukuu bulunduğu göz önüne alınarak alınmıştır. "Woonerf" sistemi , Hollanda'da yalnız ikamet bölgelerinde değil, okul, kilise ve oyun sahaları çevresinde de uygulanmakta yani bu yerlerde yaya, yoldan yararlanma bakından motorlu taşıtlardan önde gelmektedir.

Hollanda düz bir araziye inşa edildiği için, bisiklet kullanıma çok yaygındır. Bisikletli trafik kazalarının önlenmesi için, çocuklar 8-9 yaşına geldiklerinde yoğun bir eğitime tabi tutulurlar. Bu eğitimde, ilk okullar, Emniyet Teşkilatı, Kraliyet Otomobilcilik Derneği çok etkin rol oynarlar. Hollanda'da 10-14 yaşına gelen çocukların karıştıkları ölümlü trafik kazalarının yaklaşık % 75 i bisikletli olmaktadır. Birleşmiş Milletler tarafından hazırlanan trafik kazası verileri değerlendirildiğinde, 1990 lı yıllarda Hollanda'da 10-14 yaş grubu çocukların bisikletli trafik kazalarının, diğer trafik kazaları içinde büyük bir oran teşkil ettiği görülecektir.

Hollanda'da çocukların trafik kazalarına karışmalarına engel olmak için, Mahalli İdareler., Kraliyet Otomobilcilik Kulübü, basın ve yayın organları, polis yoğun faaliyet yapmaktadır. Okullara da önce iyi bir yaya olma, daha sonra başarılı bir bisiklet sürme eğitimi öğretmen ve polisçe uygulamalı bir şekilde öğretilmektedir. Okul öncesi, trafik güvenliği eğitimi renkli resim ve posterler yardımıyla ebeveyn veya anaokul öğretmenleri tarafından verilmektedir. Okul çağında ise, yaş gruplarına göre kitap ve öğretim materyalleri kullanılmaktadır. Okul çıkışlarında ve girişlerinde okul çevresindeki yoğun geçitlerde özel şekilde hazırlanmış sarı renkli giysileri giyen geçit görevlileri bulunmaktadır.

0-14 Yaş Grubu Çocukları Trafik Kazalarından Korunmaları İçin Alınması Gereken Yasal Tedbirler:

Bir çok ülkede mevcut kazalara karşı tedbirler, çocuklardan çok büyükler düşünülerek hazırlanmıştır .Bu eksikliğin giderilmesi için, şehir planlaması mevzuatına, okulların işlek yollardan uzak inşa edilmesi için hüküm konması gerekir. İkamet alanlarında, araçlardan çok yayaların ihtiyacına önem verilmesi gerekir. Araçlarda, çocuklar için yapılmış güvenlik tertibatlı koltukların çocuk seyahatlerinde kullanılması zorunlu hale getirilmelidir.

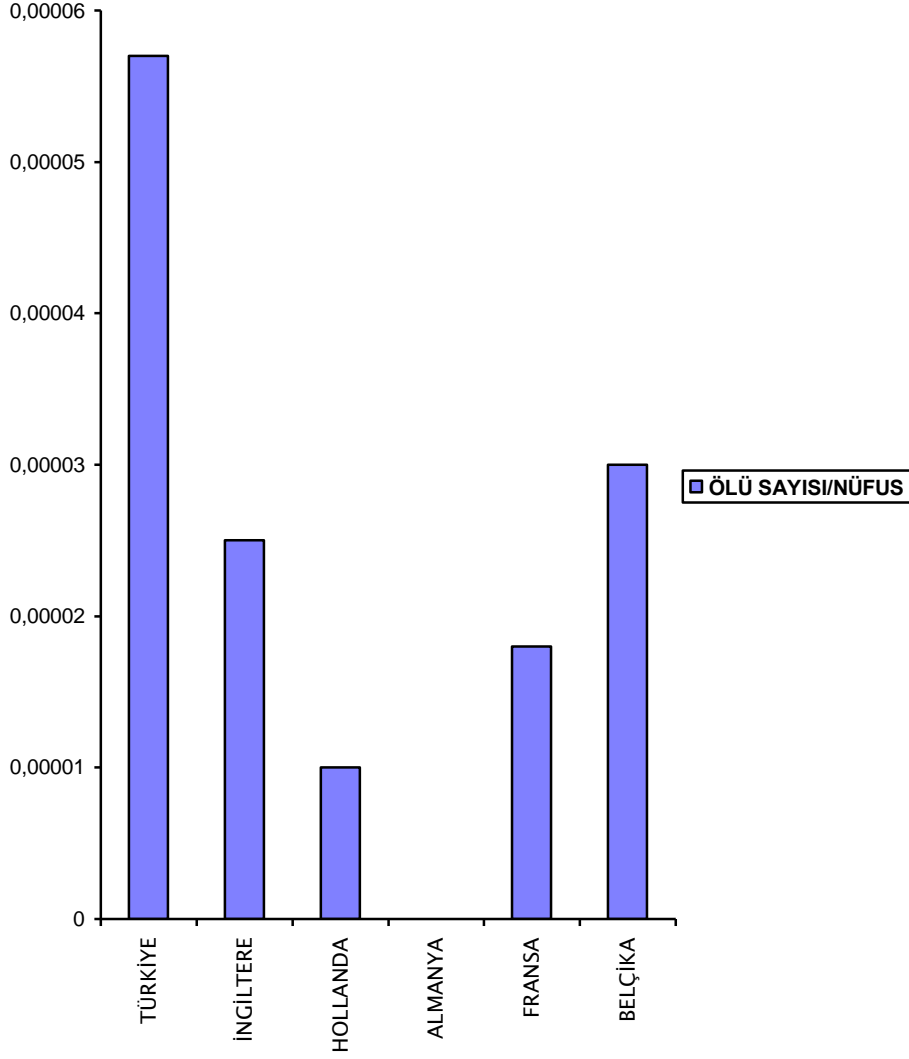
Avrupa Konseyinin, Çocuk Trafik Kazalarını Önlenmesindeki Rolü

Avrupa Konseyi Parlamentosu 1961'den beri ilkokullarda yol güvenliğinin okutulması için faaliyet yapmaktadır. Avrupa ulaştırma bakanları ile birlikte 1963 Paris, 1971'de Viyana'da yaptığı toplantılar neticesinde, yol güvenliği derslerinin okullarda okutulması için hükümetlere tavsiye edilmesine karar vermiştir.

İngiltere, Fransa, İsveç, Türkiye, Belçika, Almanya ve Hollanda'da Trafik Kazası Neticesinde Ölen Tüm Yaş Grubuna Ait 100 Milyon Taşıt x Kilometreye Düşen Ölü 0-14 Yaş Grubuna Ait Çocukların Trafik Kazası Neticesinde Ölüm Toplam Sayılarının Araçların Yaptığı Kilometreye ve Araç Sayılarına Oranları GRAFİK 2 - 3 ve 4'te görülmektedir.

GRAFİK-1

KAZA SONUCU ÖLÜ SAYISI/TOPLAM NÜFUS



Belçika, Almanya,, Fransa, Hollanda, İngiltere, İsveç ve Türkiye’de 1996 yılında 0-14 yaş grubuna ait trafik kazaları neticesinde toplam ölüm sayısının aynı yıl 0-14 yaş grubu nüfusuna oranı grafiği

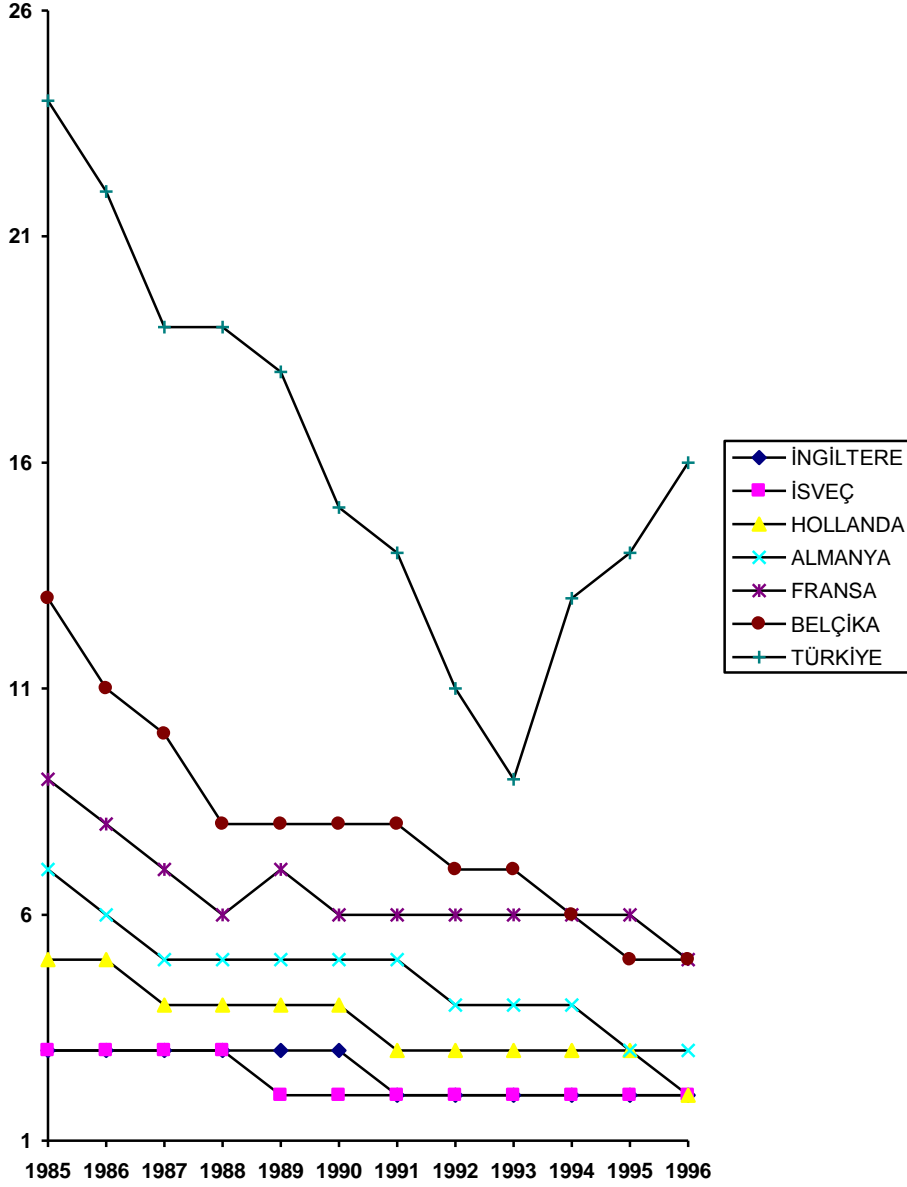
KAYNAKLAR:

STATICS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN EUROPE (BİRLEŞMİŞ MİLLETLER YAYINI) NEW YORK, 1996

E.G.M. BİLGİ İŞLEM DAİRESİ BAŞKANLIĞI TRAFİK KAZALARI 1996

GRAFİK-2

100 MİLYON TAŞIT X KM DÜŞEN ÖLÜ SAYISI

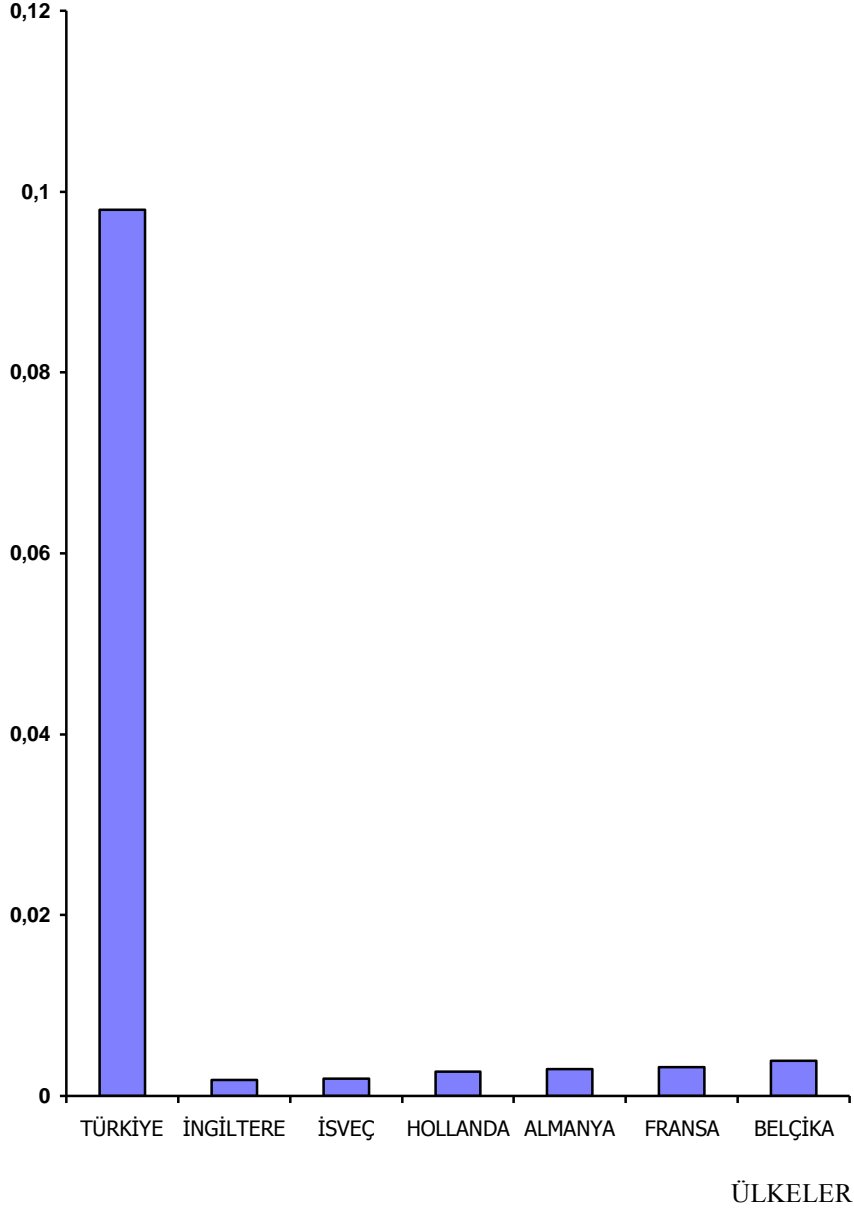


Belçika, Almanya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İsveç ve Türkiye’de tüm yaş grubuna ait 100 milyon taşıt x kilometreye düşen ölü grafiği

KAYNAK : TCK – EGM TRAFİK İSTATİSTİKLERİ 1985-1996

GRAFİK-3

ÖLÜ SAYISI/ ARAÇLARIN YAPTIĞI KM



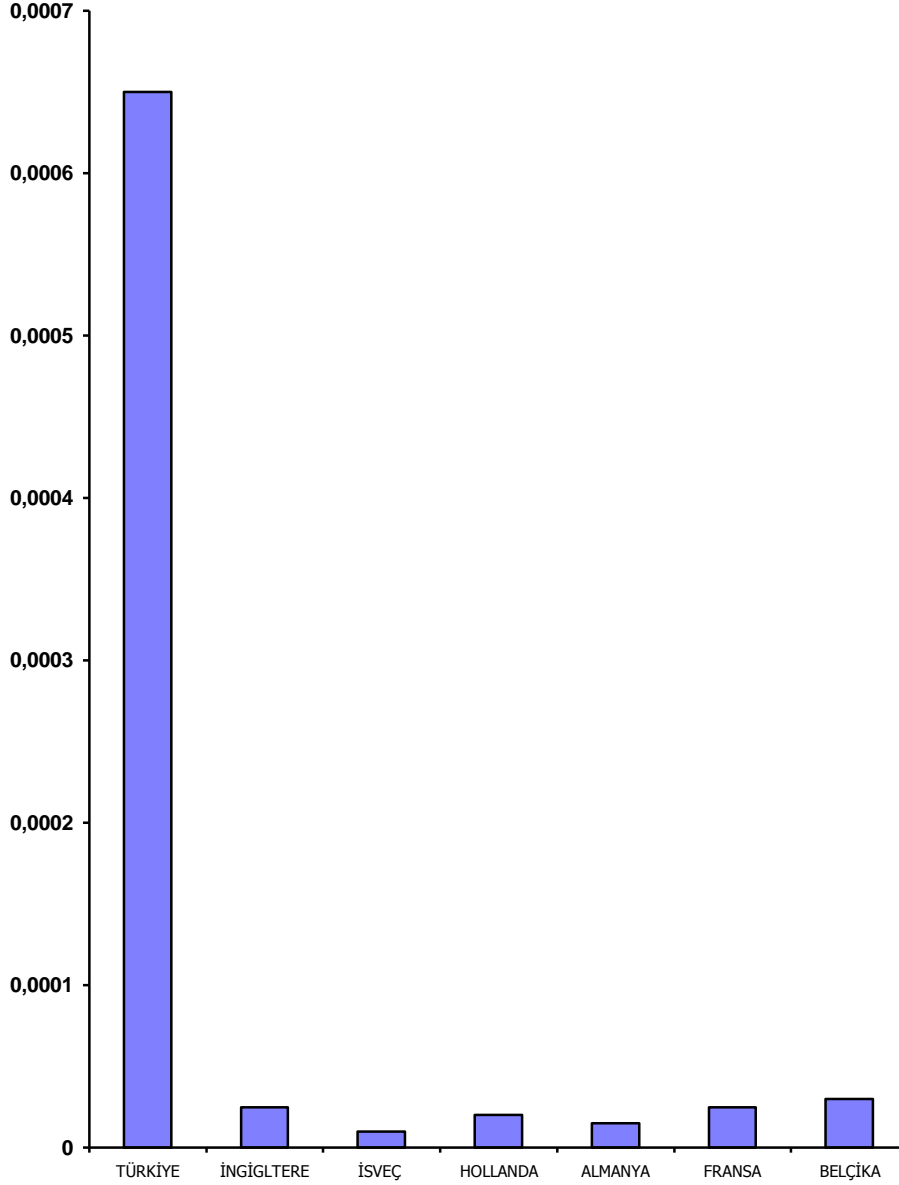
Belçika, Almanya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İsveç ve Türkiye’de 1996 yılında 0-14 yaş grubuna mensup ölü sayısı toplamının aynı yıl içinde araçların yaptığı kilometreye oranı grafiği

KAYNAK: STATICS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN EUROPE

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER YAYINI NEW YORK, 1996

GRAFİK-4

ÖLÜ SAYISI/ARAÇ SAYISI



Belçika, Almanya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İsveç, ve Türkiye’de 1996 yılında 0-14 yaş grubuna mensup ölenlerin toplam sayısının aynı yılda sözü edilen ülkelerde bulunan toplam araç sayısına oranı grafiği

KAYNAK: STATICS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN EUROPE

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER YAYINI NEW YORK 1996

ÇOCUKLARIMIZIN TRAFİK GÜVENLİĞİ BAKIMINDAN NELER YAPMALIYIZ?

- * Çocuğumuzla birlikte sokağa çıktığımızda, trafik kurallarına titizlikle uygun hareket ederek ona iyi örnek olmalıyız.
- * Çocuğumuzun tehlikeli bir davranışını görünce hemen yerinde bu davranışının neden tehlikeli olduğunu göstererek anlatmalıyız.
- * Okul öncesi çocuklarımızı çocuk yuvasına, kreşe, anaokuluna götürüp getiren taşıtın, OKUL TAŞITI niteliğinde olmasına dikkat etmeliyiz. Tespit edeceğimiz eksiklikleri ve güvenli olmayan hususları ortadan kaldırmak üzere, ilgililerle işbirliğine gitmeliyiz.
- * Okula yeni başlayacak çocuklarımız için, evle okul arasındaki yollardan en güvenli olanının tespiti bakımından incelemeler ve araştırmalar yapmalıyız.
- * Şehir içi karayolu kenarında, inşaat, kazı benzeri çalışmalar yapılıyor ve bu çalışmalar sebebiyle yaya yolunun kullanılması imkansız hale gelmiş ise iş sahiplerinin, kaldırımlarda tünel, tünel aydınlatması ve benzerlerini yaparak güvenli geçişi sağlayıp sağlamadıklarını kontrol etmeli, sağlamamışlarsa bunu yapmalarını temin etmeliyiz.
- * Okula yeni başlayan çocuğumuza bir süre eşlik etmeli, evle okul arasındaki yollardan en güvenli olanının seçiminde kendisine rehber olmalıyız. Yolun güvenli olması şartlarını yerinde göstererek izah etmeliyiz.
- * Öğretim yılı boyunca çocuklarımızın trafik güvenliğini sağlamak amacıyla, okul idaresiyle ve trafik teşkilatıyla sürekli işbirliği halinde olmalıyız.
- *İnsan olma bilincine varmış yanında, karşısında, çevresinde bulunanlara ve olaylara karşı kendisinde sorumluluk duyan, insanı seven, sayan bireylerden oluşan bir toplum olabilirsek hızla gelişmiş ülkelere arasına gireriz.
- * Bunun için yollarda, sokaklarda, garlarda, hasta hanelerde, kamu kurum ve kuruluşlarında, TV lerde, radyolarda, gazetelerde her yerde her an herkesin gözün içine sokarcasına afiş ve sloganlarla insanları etkilemeyiz. Bu eğitim orta dereceli okullarda da yetersizdir. Trafikte, yaşamla ölüm arası bir karış olup ölüm bir saniyede vuku bulmaktadır. Her iki eğitim kurumunda da hayatta kalma sanatının verileceği trafik dersleri haftada en az bir saat olmalıdır.
- * Trafik Güvenliği Eğitimi okul öncesinde başlatılmalıdır. İsveç'teki çocuk trafik kulüpleri örnek alınmalıdır.7 yaşından itibaren güvenli bisiklet sürme eğitimine ağırlık verilmelidir. Eğitim faaliyetlerinde öğretmen ve polis yanında psikolog gibi uzmanlarda rol almalıdır.
- * Trafik kazalarına karşı daha etkili olmak için sağlık,sigorta, polis-jandarma kurumlarında yapılan faaliyetlerin verimliliği bilimsel ve objektif kriterlere göre değerlendirilmeli, tespit edilen eksiklikler giderilmelidir. Bu kurumlar arasında iyi ve etkili bir işbirliği tesis edilmelidir.
- * Yol çevresi çocukların güvenliği düşünülerek inşa edilmelidir. Motorlu araç yolu, yaya yolu ve bisiklet yolları ayrılmalıdır. Çocukların tehlikesizce oynayıp eğlenmeleri için yeterli park ve oyun sahaları yapılmalıdır. Motorlu taşıtların teknik yönden eksiksiz olmasına dikkat edilmelidir. Özel yapılmış çocuk koltuklarının kullanılması yaygınlaştırılmalıdır. İki tekerlekli araçlar için başlık takılması zorunlu olmalıdır
- * Çocukların trafik kazalarından korunmaları için karar vermeye yetkili kişi ve kurumlar bilimsel verilere önem vermelidirler.

SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Trafik kazalarının bu acı ve korkunç boyutları ve günden güne artması karşısında toplumun tüm bireylerinin trafik bilgilerini tazeleme ve ileri trafik bilgileri konusunda kurslar ve seminerler düzenlenmelidir.

İsveç Milli Yol ve Ulaştırma Araştırmaları Enstitüsü Başkanı Dr. Kenneth ASP çocuklarımızın % 50 sinin hayatları boyunca trafik kazalarında yaralanacak veya öleceğini iddia etmektedir. Bu korkunç gerçek karşısında gerekli önlem ve tedbirler alınmadığı ve duruma seyirci kaldığımız takdirde daha çok dövünürüz. Gündüz kandilini hazırlamayan gece karanlığına razı demektir.

Vereceğimiz eğitimle çocuklarımızın trafik kazalarına daha az maruz kalacağı ölü ve yaralı sayılarının azalacağı muhakkaktır. Bu konuda ebeveynlere, öğretmenlere büyük görevler düşmekte sürücülerin çok dikkatli davranmaları gerekmektedir. Tüm sürücüler her an önlerine çıkacak yayaların kendi çocukları veya yakınları olabileceklerini aklından çıkarmamalıdır.

Emniyet Genel Müdürlüğü 2000 yılı trafik istatistiklerine göre Türkiye genelinde şehir içinde 3.941 kişi ölmüş ve 115.877 kişi de yaralanmıştır. Meydana gelen trafik kazalarında yaralanan ve ölenlerin büyük bir kısmını 5-15 yaş grubu oluşturmuştur. En fazla ölü ise okulların dağıtılma saatlerine 16.00-18.00 saatleri arasında meydana gelmiştir. Özellikle bu saatler arasında ilkokul öğrencilerini büyük tehlikeler beklediğinden, öğrenciler ve sürücüler daha dikkatli olmalıdır. Çocukların trafik kazalarından korunması için ilkokuldan başlayıp lisede biten bir trafik eğitimine tabi tutulması gerekmektedir.

Ağaç yaş iken eğilir, bu yüzden trafik eğitiminin küçük yaşlarda verilmesi gerekir. Vereceğimiz eğitimle çocuklarımızın trafik kazalarına daha az maruz kalacağı ölü ve yaralı sayılarının azalacağı muhakkaktır. Bu konuda ebeveynlere, öğretmenlere büyük görevler düşmekte ve sürücülerin çok dikkatli davranmaları gerekmektedir. Tüm sürücüler her an önlerine çıkacak yayaların kendi çocukları veya yakınları olabileceklerini aklından çıkarmamalıdır.

Orta dereceli okullarda ayrıca ilk yardım konusunda kurslar düzenlenmelidir. Tüm sürücüler her an önlerine çıkacak yayaların kendi çocukları veya yakınları olabileceklerini aklından çıkarmamalıdır.

Çocukların trafik kazalarından korunmasında son derece titiz davranılması gerekmektedir. Gerek okul öncesi eğitimde ve gerekse ilköğretimin ilk beş yılında hayatta kalma sanatı ve trafik kurallarının öğretileceği trafik dersleri haftada en az bir saat olmalıdır.

“TRAFİK CANAVARINI ANCAK EĞİTİMLE YOK EDEBİLİRİZ...”

İleri batılı ülkelerde, yürümesini ve konuşmasını öğrenen çocuğa, ilk olarak anne ve babası tarafından trafik kuralları konusunda bilgiler verilmekte ve kurallar uygulamalı olarak günlerce anlatılmaktadır. “Herkes sorumluluğunu bilmelidir. Evlerde anne ve babalar, okullarda da öğretmenler trafik kuralları konusunda çocukları aydınlatmalıdır. Ayrıca , ebeveynler trafik kurallarına uyma konusunda, çocuklara örnek olmalıdır” şeklinde konuştu.

Tüm ana-babaların en değerli hazinesi çocuklarımızın trafik eğitimiyle ilgilenmemiz onların yaşamını ve ailelerin mutluluğunu sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- 1-** J. P. Deschamps, Prevention of Traffic Accident in Childhood, Dünya Sağlık Teşkilatı (World Health Organization-WHO-) yayını (1996)
- 2-** Report on a WHO Tecnical Group, "Seat Belts & Other Devices to Reduce Injururies From Traffic Accidents" WHO yayını, Copenhagen, 1996
- 3-**Prevention and Control of Road Traffic Accidents WHO yayını Copenhagen, 1996
- 4-** Traffic Safety Education for Children and Young People Aged 0-20 (The Swedish The Road Safety Office) Report 1996,
- 5-** Road Safety Program 1996- İsveç Yol Güvenliği yayını
- 6-** Report on a WHO Study Carried out in Collaboration with The International Children Center and University of Uppsala/ Sweden (Copenhagen - 1996)
- 7-** Road Safety of Children in U.K., (Transport and Road Research Laboratory Yayını) 1996
- 8-** LIIASIONS (Paris Emniyet Müdürlüğü Dergisi) ,1996.
- 9-** Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim Raporu 1996
- 10-**Statistics of Road Traffic Accidents in Europe (Birleşmiş Milletler Yayını) Newyork 1979-1996
- 11-** T.C. Bayındırlık Ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Kazaları İstatistiği 1985-1996
- 12-** Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kazaları İstatistikleri, 1995-1996
- 13-** Öğrenciler İçin Trafik Bilgileri Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim Yayınları No. 1998
- 14-**Une Activite Generale En Hausse (Fransız Polisi 1996 Trafik Kazaları İçin verdiği rapor)
- 15-** Süleyman İŞILDAR, Yüksek Lisans Tezi ,Gazi Üniversitesi, 1988