

Trafik Güvenliği ve Eğitimi

Dr. AYDIN, Cumhur

Atılım Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi

1. Giriş

Türkiye’de ‘Trafik Güvenliği’ konusunda kalıcı, sürekli iyileşmeler sağlanamamasının nedenlerinin bir kez daha değerlendirilmesi gerekir. Her yıl bu alanda değişik panel, teknik toplantı ya da konferanslar düzenlenmesine ve bu etkinliklerde sayısız öneri, sonuç raporu hazırlanıp, kamuoyu ile paylaşılmasına karşın, bu hususların uygulamaya yansımaması nasıl izah edilmelidir?

İkinci Trafik Şurası bu çerçevede nasıl dikkate alınmalıdır? Bu bildiriye öncelikle kısaca trafik güvenliği konusunda bugüne kadar yapılanlar ve yapılamayanlar değerlendirilecek, daha sonra trafik eğitimi konusu incelenecektir.

2. Trafik Güvenliği konusunda neden başarılı olamıyoruz?

a) Mevcut Durum

1990-2000 döneminde trafik kazalarında yılda ortalama 10 000 insanımızı yitirdik. Uzun süre yalnızca polis bölgesinde kaza noktasındaki kayıpları, toplam rakkam olarak dikkate aldık ve bugünde almayı sürdürüyoruz. Oysa jandarma bölgesi, kaza sonrası hastaneye ulaşım ve nihayet uluslararası tanım gereği hastanede 30 gün içindeki kaza sonrası ölümleri de dikkate aldığımızda, yıkımın boyutu anlaşılmaktadır. Son dört yıl içinde dönem dönem izlenen görece kimi düşüşler hiç bir biçimde olmayan sistematik ve bütüncül bir yaklaşımın ürünü olamaz. Değişik çalışmalar; yaşanan ekonomik krizler, buna bağlı olarak gözlenen akaryakıt tüketimindeki azalmaların taşıt hareketliliğini belirlenen dönemlerde azalttığını ortaya koymaktadır. Öyleyse trafik güvensizliği sorunu yıllardan bu yana ve bugün olanca vahametiyle önümüzde durmaktadır.

b) Yapılanlar-yapılamayanlar

Trafik güvenliği konusunda belirgin iyileşmeler sağlanamamasının temel nedenleri şöyle özetlenebilir:

- Trafik güvenliği birden fazla bilim alanının keşiştiği olağanüstü karışık ve özel bir konudur. Bu nedenle bilimsel, kapsamlı yaklaşımlara gereksinim duymaktadır. Oysa Türkiye’de hiç bir zaman bu konu bilimsel yaklaşımlarla ele alınmamıştır. Bunun gereksinimi bile hissedilmediği için dün de bugün de üniversite öncesi, sırası ve sonrası trafik güvenliği eğitimi yapılamamakta, eğitilmiş insanlar yaratılamamaktadır.
- Milyonluk kentlerin ulaşım, trafik güvenliğine ilişkin kararları hiç bir planlama, hiç bir teknik ve ekonomik etüd yapılmadan, konudan bütünüyle habersiz birkaç yönetici tarafından alınmakta ve hayata geçirilmektedir. Bu alanda çok sınırlı bilimsel birikim dikkate alınmadığı gibi, ilgili eleman istihdamı bile düşünülmemektedir.
- Ülkenin ulaştırma alanında değişik dönemleri içeren hiç bir planı bulunmamakta, hergün karayoluna daha fazla yüklenilen bir sistemsizlik içinde, gereklilikleri tartışılır yatırımlarla, farklı ulaşım modları arasındaki dengesizlikler daha da derinleştirilmektedir.
- Taşımaları disiplin altına alacak hiç bir yasa, yönetmelik değişik çıkar çevrelerinin baskıları sonucu uygulanamaktadır.
- Bütün bunların sonucu olarak, trafik güvenliği konusu hiç bir zaman bilimsel temellere dayanan, bütüncül uzun erimli ulusal ulaşım ve trafik programlarına sahip olamamakta,

ulusal ve kesintisiz bir irade ile ele alınamamaktadır. Böylesine kapsamlı bir ulusal felaketin, birbirlerinden kopuk siyasi kararlar ve farklı kuruluşların bürokratlarının kendi dönemlerinde günlük çalışmaları ile atlatılabileceği sanılmaktadır.

- Bu alanda öylesine bir karmaşa yaşanmaktadır ki, duyarlılıkla bilim birbirine karıştırılmakta, konunun bilimsel yönüyle hiç bir ilgisi olmayan kişi ya da oluşumların eğitim çalışması yapmasına, programlar belirlemesine ve sözde diplomalar dağıtmasına göz yumulmaktadır. Medyanın ülkenin hemen tüm yaşamsal konularında olduğu gibi, trafik konusundaki ilgisizliği de en üst düzeydedir.

3. Trafik Güvenliği Projesi ve Türkiye Ulusal Trafik Güvenliği Programı

Belirtilen bütün bu yanlışlıklar ve karışıklıklar içinde ülkemizin biricik kazancı olabilecek devrim niteliğindeki bir büyük silkinmede şimdilik sonuçsuz ve soluksuz bırakılmış gibidir. 1998-2002 yılları arasında trafik güvenliğinin ilgili hemen tüm uygulamacı taraflarını, Milli Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğünü, yabancı konu uzmanlarıyla bir araya getiren ‘Türkiye Trafik Güvenliği Projesi’ konuya ilk kez bilimsel ve bütüncül bir şekilde yaklaşılmasını sağlamıştı.

Projenin çok önemli kazançlarından biri de, yerli ve yabancı dört yıllık bir uzmanlık ve uygulama birikimi ile hazırlanan **“Ulusal Trafik Güvenliği Programı”**dır.

Bu programı; önceki az sayıda da olsa ilk bakışta benzer gibi görünen çalışmalardan ayıran en önemli özellikler, trafik güvenliği konusunun vizyon ve belirlenmiş stratejilerle ele alınması ve Türkiye’de ilk kez ölçülebilir-izlenebilir ara hedeflerle tanımlanmış değişik alt alanlarda eylem programları ortaya konmuş olmasıdır.

Programın genel hedefi uygulamaya başlanmasından sonraki on yıllık dönem içinde trafik kazası ölümlerinde %40’lık azalma sağlanmasıdır. Ancak bu kuru bir tanım olarak bırakılmamış, bu hedefi destekleyecek, ortak durum ve uygulama hedefleri tariflenmiştir. Örnekleme gerekirse, her yıl hız ihlallerinde hangi azalmaların hedeflendiği, bu hedef gerçekleştiğinde genel hedefe hangi ölçülebilir katkıyı sağlayacağı ve dahası belirtilen bu hız azalması hedefine erişebilmesi için hangi alanlarda hangi uygulama hedeflerine ulaşılması gerektiği tariflenmiştir. Bu tarifler sorumlu kuruluşlar ve yıllar itibarıyla, mühendislik, acil yardım, eğitim ve denetim başlıklarında eylem programlarına ve başka diğer hedeflere de uygulanmıştır. Aşağıda bu Programdan alıntılarla ‘Trafik Güvenliği Eğitimi’ konusunda yapılması gerekenler kısaca özetlenecektir.

“Ulusal Trafik Programı” taslağı konunun bütün ulusal muhataplarınca incelenmiş, son redaksiyonları akademisyenlerinde dahil olduğu bir grupça iki günlük özel değerlendirme çalışmasıyla gerçekleşmiştir. Bu son taslak, ‘Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu’nun Kasım ve Aralık 2001 tarihli toplantılarında da incelenmiş, benimsenmiş ve uygulanmak üzere Başbakan’ın başkanlığında toplanması beklenen “Trafik Güvenliği Yüksek Kurul”una sunulmuştur.

Ne yazık ki, belirtilen tarihten önce ve sonra yasa gereği yılda iki kez toplanması gereken Yüksek Kurul hiç bir toplantı gerçekleştirilememiş ve “Trafik Güvenliği Ulusal Programı” hayata geçirilememiştir.

Programın kimi alt bölümleri bazı ilgili Genel Müdürlüklerce dönem dönem referans alınıyorsa da, bütüncül, bir devlet politikası şeklindeki kesintisiz, uzun erimli uygulama ne yazık ki mümkün olamamıştır.

4. Trafik Güvenliği Eğitimi

Hemen belirtmek gerekir ki, Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi her düzeyde baştan savma gerçekleşmekte ve bilimsel gereklere, temellere uygun yapılamamaktadır.

“Ulusal Trafik Güvenliği Programı”nda “öncelikli stratejik yaklaşımlar ve adımlar” başlığında, “okullarda trafik güvenliği eğitiminin niteliğinin artırılması” da yer almıştır.

Bu amaçla, ilköğretim okulları ve liselerde değişik yaş gruplarının gereksinmelerine uygun, riskler odaklı, kural tarifleri yerine pratik eğitimler destekli yeni müfredat programları hazırlanmış

ve Milli Eğitim Bakanlığı ile Talim Terbiye Kurulu Başkanlığına bu kurumlardan ilgililerinde katıldığı yapılan çok sayıda teknik değerlendirme toplantısının ardından sunulmuştur.

Temel olarak trafikte yaya ve yolcu olarak bulunan öğrencilerin, gençlerin bu durumlarına uygun trafik riskleriyle tanıştırılmasına ve tehlikeleri önceden öngörmeye dayalı müfredatın etkin biçimde uygulanabilmesi için, tepegöz folyeleri ve kitapçıklardan oluşan ‘öğretmen eğitim setleri’ hazırlanmıştır. Bu setlerin ihale ile çoğaltılması sağlanmış ve dağıtımına hazır hale getirilmiştir. Ayrıca formatör öğretmenlere bu yeni yaklaşım trafik güvenliği eğitiminin esasları seminerler yardımıyla sunulmuş, onların hazırlanması sağlanmıştır.

Kısaca, kural ve görev bilgisi ezberi ve çoğunluk gereksiz ve hatta yanlış içerikle dolu mevcut müfredatın kapsamlı bir hazırlık sonucu değiştirilmesi hedeflenmiştir. Ne yazık ki, geride kalan üç yıllık sürede bu değişiklikler plan dahilinde hayata geçirilememiştir.

“Ulusal Trafik Güvenliği Programı”nda ayrıca üniversite ve sonrasına yönelik mevcut az sayıda ve yetersiz/ilkesiz trafik güvenliği eğitim programları yerine, yurt dışından sağlanacak öğretim üyeleri destekli bir ya da en fazla iki güçlü üniversite de ilgili disiplinler destekli kapsamlı y.lisans programları tariflenmiş ve açılmaları yıl ve sorumlular hedefleriyle tariflenmiştir.

Yine aynı Program çerçevesinde bu eğitim adımlarını destekleyecek ilgili personele “geliştirici kurslar”la birlikte öncelikli stratejik adımlardan biri olarak “Bağımsız Trafik Güvenliği Araştırma Merkezi”nin kurulması da önerilmiştir. Bu merkezin ilgileneceği araştırma konuları ile gereksinimi olacak personel nitelikleri tüm detayları ile açıklanmış ve idari yapılanması konusunda da öneriler geliştirilmiştir.

Ne yazık ki belirtilen bu başlıklarda da geçen sürede hiç bir ilerleme sağlanamamıştır. Trafik Güvenliği Eğitiminin, ulusal programın bir parçası olarak ele alınması ve hedeflenen yeniliklerin, adımların gerçekleşmesi gerekmektedir.

5. Sonuç

Gerek ülkenin trafik güvenliği sorununun bütüncül ve bilimsel yaklaşımlarla hafifletilmesi, gerekse böyle bir yaklaşımın parçası olacak şekilde trafik güvenliği eğitiminin çağın gereklerine uygun şekilde yenilenmesi ve etkinleştirilmesi için Türkiye’ye ait mevcut “Ulusal Trafik Güvenliği Programı” hayata geçirilmelidir.

2004 Ekim ayında da, belirtilen program güncelliğini ve önemini korumaktadır. Bu alanda yapılacak tek şey, hiç bir sonuç alınamayan toplantılar, paneller düzenlemek yerine ulusal bir irade ile “Programı” uygulamak, her yıl sonunda da hedeflere erişilip, erişilmediğini, sorunları değerlendirmek ve gerekiyorsa kısmi revizyonlar yapmaktır.

Her yıl on bin insanının karayolu trafik kazalarında yitiren Türkiye’nin bu benzersiz birikimi daha fazla yok sayması, bürokratların günlük koşuşturmalarıyla yetinmesi yeni ölümlere yol açacağı gibi büyük bir savurganlıkta olacaktır