

Prof.Dr.Rıdvan EGE

Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı Başkanı

Ufuk Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü Müdürü

Değerli konuklar II.Trafik Şurası'na hepiniz hoş geldiniz.

Taşımacılık bir uygarlık aracı ve göstergesidir. Trafik ise bu taşımacılığın ilkelerini ve kurallarını saptayan ve düzenleyen bir uygulamadır. Karayolu Trafik ise tüm dünyada en çok başvurulan bir taşımacılık aracıdır.

Taşımacılıkta karayolunun payı Amerika'da 27,2%, Almanya'da 58,2%'dir. Türkiye'de ise eşya taşımacılığının 90% kadarı ve insan taşımacılığının 95%'i karayolu ile. Görülüyor ki ülkemizde taşımacılığın 90%-95%'i karayolu ile. Buna karşın Demiryolu taşımacılığı Amerika'da 38,3%, Almanya'da 22%, bizde ise 4%'tür. Denizyolunda bu oran 24%, 12% ve bizim gibi üç yanı deniz olan Türkiye'de ise 0.8%'dir. Havayolu taşımacılığı Amerika'da 10.5, Almanya'da 7.3% ve bizde 0.2%'dir.

Tablo-1

Ülke	Karayolu %	Demiryolu %	Denizyolu %	Havayolu %
Amerika	27.2	38.3	24	10.5
Almanya	58.2	22	12	7.3
Türkiye	95	4	0.8	0.2

A- Karayolu Trafik Kazasını etkileyen 3 faktör vardır.

- 1- Sürücü
- 2- Araç
- 3- Çevre (Yol, yaya, araçtaki yolcu, meteorolojik faktörler)

Trafik Kazalarındaki mal ve can kaybı ve zararları bir yıl içinde kat edilen (Gidilen) 100 milyon Km. göre ifade edilir. Buna göre Tablo-2'deki karşılaştırma yapılabilir.

Tablo-2

Ülke	100.000.000Km.de yaralı	100.000.000 Km.de olan
Amerika	58	0.3
İngiltere	60	1
Almanya	351	1
Japonya	111	1.4
Fransa	27	1.9
Türkiye	108	7.5
Ermenistan	787	101.0

Avrupa'da Yunanistan ve Portekiz'de durumun bizden kötü olduğu söylenirse de bunlara ait sağlıklı istatistik bilgisi yoktur. Buna göre Amerika, Avrupa ve Japonya'da 100 milyon Km.de olan ölüm 0,3-1,9 %'larda iken biz de 6-7 kat fazladır.

Sayısal değerler olarak diğer bazı ülkelerdekilerle bizdeki nüfus, taşıt, kaza ve yaralı oranları Tablo-3'te görülmektedir.

Tablo-3

BAZI ÜLKELERDE TAŞIT-KAZA-YARALI-ÖLÜM ORANLARI					
	Nüfus	Taşıt	Kaza	Yaralı	Ölü
Almanya	82.260.000	53.655.835	362.017	476.920	6.826
Japonya	127.435.000	90.106.830	936.721	1.166.606	9.575
Türkiye	70.000.000	9.500.000	407.247	93.714	Toplam 8.835

2002 istatistiklerine göre kabaca kazalarda üç önemli faktör olan sürücü, araç ve çevrenin suç payları Tablo-3'te özetlenebilir.

Tablo-4

Trafik Kazasını Etkileyen Faktörler Bizde Şöyledir.		
	2002	%
Sürücü	482,003	97,3
Yaya	11,430	2,3
Araç	1,023	0,2
Yol	502	0,1
Yolcu	453	0,09
Toplam	495,411	99,99

Bu oranlar inandırıcı olamaz çünkü diğer ülkelerde sürücü kusuru 50%'leri geçmez, bizde ise 97,3%'tür. Çünkü kaza anında tutanak tutan görevliler en kolay suçlanan faktörün hemen karşısındaki sürücü olduğuna inanır. Diğer ülkelerde yaya kusuru 10%'nun çok üzerindedir fakat bizde senede suçlu bulunan yaya sayısı 10.000 civarındadır, bu 2.3% oranı kaçamayarak yaşamını yitiren veya yaralanan yayalara aittir, polis veya jandarma çok kez Trafik kazasında önemli neden olan yayayı hesaba katmaz. Araç payı 0.2% olması hiç de inandırıcı değildir çünkü 5 ve hatta 10 yaşını geçen veya yılda 1000 km.den çok yol giden araç o kadar çoktur ki. Hele bizim istatistiklere de

görüldüğü gibi yolun Türkiye’de kazalardaki payının 0.1% olduğunu batılılar bilse bize madalya verir, bu rakam büyük bir istatistiksel yanılgıdır. Halbuki 50 yıl önceki dinamik karayolları bugün ödediği çok düşük ücret nedeniyle değerli mühendislerini yitirmekte, bütçe kısıntıları (1960’te Karayolları bütçesi, genel bütçenin 13.3% oranında iken son senelerde bu oran 1%’e kadar inmiştir) Karayolları yatırımlarını felce uğratmıştır.

Bu olumsuzluklara karşın Türkiye’de yıllara göre araç ve kaza sayısı artıyor fakat ölüm azalıyor.

Tablo-4’te görüldüğü gibi Türkiye’de son 43 yılda karayolu uzunluğu 2.3 kez arttığı halde araç sayısı 56 kat, sürücü sayısı 72 kat arttığı halde, kaza sayısı 52 kat, yaralı sayısı 12 kat ve ölüm 1.6 kat artmıştır. Bu elbette çok büyük bir iyileşmedir.

Tablo-5

Nüfus, Yol Uzunluğu, Araçların, Sürücülerin, Kazaların ve Ölümlerinin Artışı							
Yıl	Nüfus milyon	Yol Uzunluğu	Araç	Sürücü	Kaza	Yaralı	Ölüm (kaza yerinde)
1960	27,8	26,711	172,971	215,312	8,136	7,729	1,596
2003	67,8	64,800	9,618,071	15,488,493	422,3	95,324	2,608
Son 43 yılda artış	2,3	2,3	56 Kez artmış	72 Kez artmış	52 kez artmış	12,2 kez artmış	1,6 kez artmış
Son 10 yılda artış				(+)61,4%	+95%	+95%	-53,3%

Sonuç olarak istatistiklere göre 2003 yıl sonunda 422,302 trafik kazası, 95,324 yaralanma ve trafik kazası anında yolda yalnız polis bölgesinde ölen sayısının 2,608 kişi olması az da olsa sevindirici bir azalmanın ifadesidir.

Bununla beraber Jandarma bölgesindeki yollardaki ölüm 1269 olup polis ve jandarmaya ait toplam yollarda olan ölüm 3.937 olup 1.460’a göre toplam artış 2.1 kattır. Kaza yerinden hastaneye kadarki ölüm 1.500, hastanede iken olan ölüm ise 3.250 olup toplam ölüm yılda 8.627’dir (Tablo-6). Bu sayı neredeyse vatani kurtarmak için yaptığımız . Kurtuluş Savaşındaki sayıya yaklaşmaktadır.

Tablo-6

Polis Bölgesindeki Kaza	2608
Jandarma Bölgesinde Kaza	1269
Hastaneye Taşınırken	1500
Hastanede Ölüm	3250
Toplam	8627

Ancak buradaki bir yıldaki 2,608 ölüm, yalnız kaza yerinde polisin tespit ettiği ölümdür. Buna ek olarak, Jandarma bölgesindeki ölüm 2003’te 1.269, hastaneye taşınırken yolda ölen yaklaşık 1.500 kişi ve hastanede ölen yaklaşık 3.100 kişi de bu sayıya dahil edilince yılda trafik kazasından olan ölümlerin yaklaşık 8.500’e ulaştığı söylenebilir. Halbuki biz Kurtuluş savaşında ülkeyi düşmanlardan kurtarmak için 9,167 şehit vermiştik. Ne kadar yürekler acısı, neredeyse her sene trafik kazalarında Kurtuluş Savaşındaki kadar kayıp veriyoruz.

Normal zamanlarda polis kayıtlarında göre yılda 365 günde yolda ölen sayısı 2,818 olduğuna göre günde ortalama insan kaybımız 7.7 kişidir. Diğer yandan hiçbir dinde veya uygar devlette yılbaşı tatili, kurtuluş bayramları, dini günler, yortular bir en çok iki günü geçmezken bizde ise çoğu oruç tutmaz, kurban kesmez, bayram yapmaz insanlarımızın hükümetlerce 9’ar güne çıkarılan bayram tatilleri

sonucu, iki bayramdaki 18 günlük tatilde yalnız yollarda tespit edilen 500 kadar can verdiğimiz bir gerçektir. Buna göre normal koşullarda 18 günde 139 kişi trafik kazasından öldüğü gerçeğini karşılaştırsak yılda 331 kişimizi bayram tatili diyerek yollarda feda etmiyor muyuz?. Trafik kazalarında 2002'deki maddi hasar 2.180.207.000\$'dır bu da işin maddi yönü.

İnsana Bağlı Başlıca Kusurlar (Tablo-7A)

Ülkemizde Kazalara ait istatistiksel verilerde en önemli faktörün kurallara uymama (aşırı hız, arkadan çarpma, alkollü araç kullanma, uyuşturucu alma, kırımızı da geçmek, emniyet kemeri, kavşak geçiş önceliğini uymama, sollama, kusurlu park ve kusurlu manevra kullanmamak, hava ve yol koşullarını önemsememe), hep kendisinin haklı olduğu önyargısı sonucu hatasını bağırarak, karşıdakini sindirmek için kaba davranarak, bağırıp çağırarak ve kavga çıkararak hatasını psikolojik tepkiler göstererek teselli bulur gibidir. Bunun okullardaki eğitim ve sosyal düzey ile ilgili olacağı düşünülürse bir kişilik defekti, üstünlük duygusu, eforik bir güven gibi faktörlerin kişilik kusurlarının rolü göz ardı edilemez.

Tablo-7A

Trafik Kazasını Etkileyen Faktörler		
Sürücü	482.003	97.3
Yaya	11.430	2.3
Araç	1.023	0.2
Yol	502	0.1
Yolcu	453	0.09
TOPLAM	495.411	99.99

Yayalar

Bizde yayaların birçoğu kavşak kural ve işaret dinlemeyen, demir parmaklıkları bile atlayan, hatta atlarken paçaları takılan yaşlılar, aradan koşuşan çocuklar, hatası hatırlatılınca kızan ve köpüren insanlar tam bir uygarlık ve toplumsal bilincin iflasının göstergesidir.

Yalnız Ankara'da Kızılay meydanında hızla geçen araçların arasından kaçışan, kırmızı-yeşil dinlemeyen, itişip kakışan yayaların akıl almaz davranışları sonucu günde 2,000'i geçen yaya kusuru olduğu halde kayda geçen trafik suçlusu değil Kızılay Meydanında tüm yurttaki sayısı 10,368'dir (Tüm ceza alanların 0.5% kadarı) Demek ki Zabıtamız araç takip ederken yayaların da suç yapılabileceğini hesaba katmıyor.

Cezalar

Polis kayıtlarına göre yayaların Trafik suçlarındaki payı 0,5%'dir, bu inanılmaz bir iyimserliktir.

Para cezası olarak 5,257,388,200TL'si peşin, 8,889,169,500TL'si ihbarlı olmak üzere 14,146,551,700TL tahakkuk ettirilmiştir. 8,335 yayaya toplam 169,234,800TL, araç plakalarında da 1,659,386 plakaya 39,109,342,380TL ceza yazılmıştır. Böylece toplam 6,487,810 trafik suçundan ceza kesilmiş, toplam 43,375,128,881TL ceza alınması gerekmiştir (Ne kadarı tahsil edildiği bilinmiyor).

Bir yılda yazılan ceza toplamı 6,697,126'dır. Bu ya polisimizin hoşgörüsü ve insafı, ya sayısal yetersizliği veya ceza yazma sıkıntısının psikolojik bir tepkisidir. Çünkü polis affedici değil, uygulayıcıdır, onun hoşgörüsü veya affetme davranışı ne kadar savunulabilir bilemem.

B- TRAFİK KAZALARINI AZALTICI NEDENLER

Buraya kadar özetle olsa trafik kazalarının oluş nedenlerine kısaca değindik. Şimdi de Trafik Kazalarını nasıl azaltabiliriz gözden geçirelim.

Tablo-7B Trafik Kazalarını önleme veya azaltmada baş harfleri E olan İngilizce 4-E kuralı vardır.
1- E ducation (Eğitim) 2- E ngineering (Teknik Koşulların Düzeltilmesi) 3- E nforcement (Yasal düzenlemeler) 4- E mergency Care and First Aid (İlk ve Acil Yardım) Bu baş harfleri (E) olan 4 önlem şunlardır.

1- Eğitim (1.E) (Tablo-8)

Trafik Kazasını azaltmada en önemli faktör eğitimidir. 1983'de 2,918 ve 1996'daki 4199 sayılı Karayolu Trafik Yasası buna öncülük vermiştir. Buna göre: 1- Sürücü Kursu görmeyen sürücü olamaz, 2- Okullarda Zorunlu Trafik Dersi konulmuştur, 3- Radyo-Televizyonda Zorunlu Trafik Eğitim Programları konulmuştur. 4- Kişilerin ve Ailelerin Trafik Psikolojisi ve Davranışlarını Kavraması, benimsemesi ilkesi kabul edilmiştir, psikoteknik değerlendirme gündeme getirilmiştir.

Tablo-8 MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI
1- Trafik Kanununun 123. Maddesi Uyarınca Sürücü Kursu Açmak, açılmasına izin vermek ve Denetleme yapmak 2- Çocuk Eğitim Parkları Açılması (124 m) (Belediye-Özel İdareler) 3- İlk ve Ortaöğretimde zorunlu, uygulamalı Trafik kuralları ve İlk Yardım (Trafik Kuralları, işaretleri, davranış. Eğitimi, İlk Yardımı (Yeterli öğretmen yoksa yüksek öğrenim görmüş polisler) DERSLER (125 m)

Kaza yapan sürücülerde kaza olasılığına yorgunluk, acelecilik, açlık, dikkatsizlik, uykusuzluk, alkol, hava koşulları etkilediği gibi asıl psikolojik sıkıntı, bezginlik, bencillik, kişilik zaafı, ben yaparım, bana bir şey olmaz felsefesi gibi üstünlük duygusu artırılmaktadır

Kazaları önlemede en önemli faktör; sürücülük kurallarını sürücü ve yayaların benimsemesi ve eğitimidir. Bu yalnız okul diploması ile sağlanamaz. Bizim sürücülerin 64%'ü ilkokul ve ilk öğretim, 17%'si lise, 11%'i Yüksekokul mezunu (8%'i bilinmiyor) dur. **(Tablo -9)** Trafik suçu işleyenlerde ise 78%'i ilk öğretim, 12.5%'i lise ve 6.5%'i Yüksekokul mezunu olup 2.9%'u belirsizdir. Görülüyor ki sürücülerin 64%'ü ilköğretim bitirmiş olduğu halde ölümlü ve yaralanmalı kaza yapan ilköğretim mezunu oranı 78%'dir, kaza yapma oranı ilköğretim bitiren sürücülerde 18.4% oranında fazladır. Türkiye'de 15.5 milyon sürücü olduğu halde yaralanma ve ölüm azalsa da uygar ülkelere göre hâlâ bu sayı çok fazladır, çünkü hâlâ sürücü okullarında devam kontrolü yapılamıyor, uygulamalı ders yetersiz, öğretmenler yeterli Trafik Güvenliği Eğitimi almamıştır ve önemlisi en doğal hakkımız olan bencillik ölçüsünü biraz kaçırmış olmamızdadır, Milli Eğitim Bakanlığının da okul ve kurslarda psikolojik yapıyı geliştirdiği, yeterli eğitim ve denetimi yaptığı söylenemez.

Tablo-9 ÖLÜMLÜ-YARALANMALI KAZAYA SEBEP OLAN SÜRÜCÜLERİN ÖĞRENİM DURUMU			
Öğrenim Durumu	Ölümlü ve Yaralanmalı Kaza Sayı	Kaza Yapan Yüzdesi	Sürücü Yüzdesi
İlk Öğretim	73.283	78.0%	64%
Lise	11.725	12.5%	17%
Yüksekokul	6.131	6.5%	8%
Belirsiz	2.734	2.9%	1%
			99%
Toplam	93.873	99.9%	180.9%

Trafik kanununda eğitimle ilgili 3 madde, 3 fıkra vardır:

A) Okul öncesi çocuklar için trafik eğitim parkları yapılmalıdır Bu Trafik kanununun 124. maddesi hükmüdür, ancak 3 ilde uygulanmıştır. B) Okullarda Trafik Kanununun 125. maddesi gereğince zorunlu trafik dersleri şeklen konulmuştur fakat kaliteli, uygulamalı trafik eğitimi alan öğretmen çok azdır. Çok kez ders saati uygun olan Beden Eğitimi, Müzik veya başka öğretmenler bu Trafik öğretmenliğini üstlenmektedir. Milli Eğitim Bakanlığının en az bir resim, müzik öğretmeni gibi 4 yıllık eğitimle (Trafik Güvenliği, Trafik davranış bilimi, çevre ve ilk yardım konuları için) Trafik Sınıf öğretmeni yetişmesi gerekir. C) Radyo-Televizyonların haftada yarım saat trafik güvenliği ile program yapması yasanın 125. madde hükmü olduğu halde gece saat 24'ten sonra ve çok tutarsız trafik programları yapılıyor.

Ayrıca sözlü ve yazılı basında Trafik Kazası ile ilgili haberler deyince ceset torbaları, üzeri gazeteyle örtülen cesetler, feryat eden insanlar, akordiyon gibi ezilmiş araçlar, enkaz altında inleyen yaralılar ve nihayet ayakta duramayacak kadar alkol aldığı halde “ben sarhoş değilim, ben Türküm, alkol bana dokunmaz” diyen sarhoş psikopatlar gösteriliyor. Batı ülkelerinin çoğunda bunları göstermek yasaktır. Amerika'daki televizyonlar Eylülde bombalanan ikiz kuleleri ve yüzlerce yanan ve ezilen insanları hiç ekranlarda gösterdi mi, fakat bizim İngiliz Başkonsolosluğu veya HSBC banka enkazları aylar geçtiği halde hâlâ ekranlarımızda gösteriliyor ve birçok anarşist ve psikopatın ağzı sulanıyor, hevesi kabarıyor gibi geliyor insana.

Eğitim için eklemek gerekirse;

- Silahlı Kuvvetlerce Trafik Eğitimine devam edilmesi,
- Okul geçitlerinde okulların “okul geçit görevlisi” yetiştirilmesi,
- Ağır vasıta ve otobüs sürücülerinin en az lise mezunu olması kuralı uygulanmalı ve
- Karayolu Trafik Kanununun 124. ve 125. maddelerine sahip çıkılmalıdır.

2- Engineering (1.E) (Teknik Koşullar) (Tablo-10)

Teknik Koşullar 4 başlıkta toplanır.

Tablo-10

2- ENGINEERING (TEKNİK KOŞULLARIN DÜZELTİLMESİ)
1- Karayolları (yol yapımı, bakım, işaretlenmesi)
2- Yük Ağırlığı ve Araç Muayeneleri

- 3- Düzenli trafik için yol akımını sağlamak
- 4- Emniyet Kemerleri
- 5- Takograf

Otobüs ve Kamyon sayılarının düzenlenmesi

a) Araç

Burada ilk konu araçtır: Birincisi teknik kusurlar, ikincisi sayısal dengesizliktir, araç teknik kusuru olarak fren, rot, makas, vites, direksiyon, kapı, far kusurları, aks veya şaft kırılması, silecek ve klakson kusuru ile lastik patlaması sayılabilir. Ayrıca araçların çarpışması (karşılıklı, arkadan, yandan) aracın hayvana çarpması, yoldan çıkması, devrilmesi gibi nedenlere araçların neden olduğu kaza tiplerinden bazılarıdır.

Ülkemizde 2003 verilerine göre 15,488,193 araç vardır. Bunların başlıcaları aşağıdaki **Tablo-11'de** görülmektedir.

Görülüyor ki araçların 1/3'ü otomobildir. Türkiye'de 5,130,686, İstanbul'da 1,327,725 otomobil vardır (tüm otomobillerin 25%'i) İstanbul'daki otomobillerin 17,547'si (1.3%'ü) ticari araçtır, taksidir). Ankara'da ise 687,759 otomobilden 9,549'u (0,7%) özel araçtır, 9,549'u taksidir (**Tablo-11**).

Tablo-11A

Şehir Adı	Toplam Taksi+Özel	Ticari (Taksi)	Özel
Ankara	687.759	9.549	660.000
İstanbul	1.327.725	17.547	1.307.440

Taksiler daha çok şehir merkezlerinde olduğuna göre bunların şehir trafiğini ne kadar sıkıştırdığı rasgele yerlerde durduğu ve daha çok kazalara neden olduğu bir sorun oluşturmaktadır. (**Tablo-11**) Hele yağışlı havalarda trafiğin yoğun olduğu dönemde bu taksiler hem insanları hemen istediği yerde araba bulma kolaylığı, hem de rasgele yerlerde müşteri indirip bindirerek trafiği bozarak bir sosyoekonomik sıkıntı yaratmaktadır. Ekonomistlere göre 22 Ocak 2004'te İstanbul'daki feci kar ve tipi yüzünden araçlar bir günde 30 milyon dolarlık fazladan yakıt sarf etmişler ve bir günlük çalışmama 200 milyon dolar kaybına neden olmuştur. Bu nedenle büyük şehirlerde toplu taşımacılık, özellikle yer altı taşımacılık önem taşımaktadır.

Tablo-11

BAZI ARAÇLARIN DÖKÜMÜ (2002)	
Binek Arabası (4.939.150 Özel, 109.135 ticari, 54.092 resmi)	5.102.377
Otobüs	163.687
Minibüs	311.991
Kamyon	576.781
Kamyonet	970.252
Tanker	28.849
Diğerleri (Motosiklet, çekici, traktör)	

Türkiye’de 163.687 otobüs vardır, Avrupa Birliği ülkelerinin toplamında bu kadar otobüs olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle yeterli denetim ve eğitim yapılamamakta, bir başıboşluk görülmektedir. Amerika ve Avrupa’da şehirlerarası taşımacılık yapan otobüs şirketleri 5-10 kadardır, bizde ise 600’ü geçmektedir. Kazaya karışan otobüs sayıları (**Tablo-12**)’de görülmektedir.

Tablo-12

KAZAYA KARIŞAN OTOBÜS	
Kazaya Karışan Otobüs	3.111
Yaralı Sayısı	5.634
Ölü	136
Otobüs Toplam Sayısı	163.687

Kamyon ve kamyonet sayısı çok fazla (1,594,280) olduğu için yolları özellikle kasabalarda ve kırsal kesimde trafik akımı çok düzensizdir.

Bu şirketlerin yeni taşımacılık kanununa göre yeniden düzenlenmesi gerekiyor.

Ayrıca otobüslerde yedek sürücü bulundurulması, 2-3 saatte yolcuların dinlendirilmesi sağlanmalıdır. Hatta uçaklardaki gibi otobüslerde de yolculara emniyet kemeri takılmalıdır.

b) Karayolları (Tablo-13)

Kazalarda karayollarında heyelan, köprü çökmesi, çökme, düşük banket şerit ve kavşak kusurları yol sathında gevşeme ve çökmeler başlıca kazayı etkileyen nedenlerdendir.

Ülkemizdeki Karayolları dökümü **Tablo-13**'te görülmektedir.

Ülkemiz Karayolu Ağının Durumu:

Ülkemizde karayolu altyapısından, Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Orman Genel Müdürlüğü ve Belediyeler sorumludur..
(1.1.2004 itibariyle)

	ASF. BETONU	SATHİ KAP.	STABİLİZE	TOPRAK	GEÇ.VERMEZ	TOPLAM
OTOYOLLAR	1 860	-	-	-	-	1 860
DEVLET YOL.	6092	24692	270	92	167	31 313
İL YOLU	837	25522	2 102	926	585	29972
TOPLAM	8789	50214	2 372	1 018	752	63 145
	ASFALT	BETON	STABİLİZE	TESVİYE	HAMYOL	
KÖY YOLLARI	90 460	1 742	129 903	58 016	11 081	291 202

Belediyelerin yol ağı hakkında bilgi bulunmamaktadır.

Bölünmüş Yol Uzunluğu: 1860 Km. Otoyol, 5221 Km. Devlet Yolu, 521 Km. İl Yolu olmak üzere TOPLAM 7602 Km.' dir.

Yollara ait geometrik ve fiziki koşulların, otoyollar, duble (geliş-gidiş çift yönlü) yollar ve diğer yolların kazalarda olumlu ve olumsuz etkisi çok fazladır. Her ne kadar bizim istatistikler karayolu kusurunu yılda 1.061 olarak göstermiş (kaza faktörleri içinde payı 0.1% olarak gösterilmiş) ve bunun 20%'si yol bakım ve kusuru, 80% işaret noksanlığı olarak gösterilmişse de yol şeritleri, kaldırım ve banket kusurları, işaret kusurları ve yokluğu, yol kaplaması, şerit eksikliği ve kusurları, kazaların çok olduğu kara noktalar, yolların delik deşik olması, karayollarımızda görevli olan kaliteli mühendis ve teknik kontrol ekiplerinin giderek azalması, maddi ve teknik olanakların sınırlı olması çok düşündürücüdür ve hem de karayollarının kazadaki payının 0.1% olarak gösterilmesi hiç de inandırıcı değildir (**Tablo-4**).

Son bir senedir duble yol denilen geliş ve gidiş yılları ayrı yollar gerçekten çok yararlıdır fakat bu sene duble yol ve kaplamaları kış mevsiminde yapıldığı için yol sathı altındaki 30-40 cm.lik toprak donmasının Mart ve Nisan ayında çözülmesiyle yol kaplamalarında bazı çökme ve sorunlar çıkmışsa da bu sene bu tip asfalt çalışmalarının kış aylarında yapılmamasına özen gösterilecektir. Ayrıca bu sene kazaya neden olan kara noktaların (eşdüzey kavşaklar, iniş-çıkış eğitimleri, yerleşim yeri geçişleri, akaryakıt istasyonları gibi tesis önleri ve yol, alt yapı kusurlarının giderilmesi) düzeltilmesine daha da ağırlık verilmektedir..

Ayrıca karayollarımızda, yollarda ağırlık istasyonları ve gezici ağırlık ölçen araçlar yeterli olmadığından, Trafik muayene istasyonlarının yeterli olmayışından Karayolları gerekli teknik hizmeti sürdürememektedir.

Bizim gözlemlerimize ve araştırmalarımıza göre ülkemizde Emniyet kemeri kullanma oranı 50% kadardır. Halbuki emniyet kemeri kullananlarda ağır kazalarda ölüm 30%-40% daha azdır. Bizim Emniyet Kemerini şehirlerarası yolcuların kullanılma zorunluluğunu benim önerim üzerine 16,6,1983'te (Sayın Bakan Yıldırım Akbulut), şehir içinde kullanılmasını da 31 Ağustos 1991'deki Trafik Şurasından sonra (İç İşleri Bakanı Dr. Mustafa Kalemlı ve Başbakan Mesut Yılmaz'ın desteğiyle) koyduysak da hâlâ halkımız bunun parasız bir hayat sigortası olduğunu kabullenemiyor sıkıldığını dile getirerek kullanmıyor ve sonuçta yılda yaklaşık 500 kişiyi emniyet kemeri kullanmadığından kaybettiğimizi söyleyebiliriz.

3- Enforcement (Yasal Düzenleme) (Tablo-14)

1983'e kadar Trafik düzeni Türk Ceza Kanununun (1926), Belediyeler Kanunu (1930), Polis Salahiyet kanunu (1937) ve 1953'te çıkarılan Karayolları Kanunları ile düzenleniyordu ve yetersizdi.

Tablo-14

3- ENFORCEMENT (YASAL DÜZENLEME)
1- Yasada bazı değişiklikler
2- Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu etkinliği
3- Trafik polisinin sayıca artırılması (İngiltere'de 87.000, bizde 20.271)
4- Trafik hizmetlerinde uzmanlık işi olan Trafik Polislerinin çalıştırılması
5- Tatillerde ve gece, gündüz çalışan Trafik Polisine ücret zammı
6- Jandarma: Kırsal kesim Trafiklerinden sorumlu, polisle daha sıkı işbirliği
7- İşaret, yaya trafiği ve şehiriçi park, trafik ve taksi akışının kontrolü
8- Alkol ve Emniyet Kemerı Kontrolünün daha düzenli kontrolü
9- Trafik Güvenliği fonunun artırılması
10- Yeni Ulaşım Kanununun ciddi olarak uygulanması Trafik Kaza Fonunu öncelikle işler hale getirmek

13.10.1983'te çıkarılan 2918 sayılı ve 27.10.1996'da yayınlanan 2918 no. kanunu destekleyen 4199 sayılı Karayolu Trafik Kanunları bilinçli ve bilgili çalışmalar sonucu çıkarılmıştır. Birincisi 2918 sayılı yasa, dönemin Devlet Başkanı Sayın Kenan Evren'e, ikincisi olan 1996 yasası dönemin Başbakanı Sayın Mesut Yılmaz'a devamlı maruzat ve istirhamlarımızla çıkarılmıştır. Birincisi Danışma Meclisinde ve ikincisi, Türkiye Büyük Millet Meclisinde devamlı takibimizin de etkisiyle çıkarılmıştır. Bu iki yasa çıkışında meclislerde bulunan takipçilerden ancak ben ve Sayın Nizamettin Ateş, halâ bu davanın yolculuğuna devam etmekteyiz (**Tablo-15**).

Tablo-15

KARAYOLLARI TRAFİK YASASI		
13.10.1983	2918 No Trafik Kanunu Çıkarılması	Kenan Evren-Selahattin Çetiner
	112 Acil Sağlık Hizmetleri	
	Alo Trafik (07, 077, 154) 154	Mehmet Aydın-Mehmet Ağar
18.10.1983	155 Polis	
	156 Jandarma	
	4199 Sayılı Trafik Kanunu	Süleyman Demirel, Mesut Yılmaz, Mehmet Ağar
	Trafik Kaza Garanti Fonu	Zekeriya Demirel

1- **Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu:** Başbakan Başkanlığında
(Yılda en az 2) (8 senede 3 toplantı)

2- **Trafik Güvenliği Kurulu:** Trafik Daire Başkanlığında (Em.Gn.Md.Yrd.)

Bu son yasayla Emniyet Genel Müdür Yardımcılarından biri Trafik Hizmetleri Başkanı olarak yetkilendirilerek (buraya üç daire başkanlığı bağlanmıştır) Trafik düzeninden ve güvenliğinden sorumlu kılınmıştır. Bu Trafik Güvenliği Kurulu, devamlı büroları ve ilçelere kadar yayılan Trafik Polis Teşkilatı ve hizmetleri yanında, 9 Bakanlık, Jandarma Genel Komutanlığı, diğer bazı üst düzey bürokrat, Üniversite, Vakıf ve Dernek Temsilcilerinin katılımı ile her ay toplanmaktadır. Bu kurul düzenli olarak çalışmaktadır ve bu kurulun önerisi sonucu Sayın İç İşleri Bakanı başkanlığı da 2004 Trafik Yılı 2005'in olarak kabulüne ve Trafik Şurasını düzenlemesine yardımcı olunmuştur.

Ayrıca bu Trafik Güvenliği'nin de üzerinde Başbakan Başkanlığında 9 Bakan, Jandarma Komutanı, Emniyet Genel Müdürü, bazı Müsteşar ve Genel Müdürler (Karayolları, Köy Hizmetleri) den oluşan **Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu** kurulmuştur. Fakat yasa çıkarıldıktan sonra, yılda iki kez toplanması gereken bu Yüksek Kurul'un 8 senede 16 yerine ancak iki kez toplanmamış olması üzücüdür. Bu nedenle Sağlık, Milli Eğitim, Ulaştırma ve Maliye Bakanlarının huzurunda konuşulup karara bağlanması gereken konular hâlâ çözüm beklemektedir.

Trafik hizmetleri Emniyet Genel Müdür Yardımcılığına bağlanınca bu konuda eğitim görmüş yerleşik kadro esas alınmış, Trafik Polisi yetiştirmek üzere Eskişehir'de Okul açılmış, Polis Akademisinde Yüksek Lisans eğitimi verilmeye başlanmıştır.

Tablo-16

Trafik Polisi Sayısı	20.271
Alkometre Sayısı	4.229
Radar Sayısı	567

Polis Kadrosu güçlendirilmiş, malzeme ve araç-gereci yeterli sayılara çıkarılmaya çalışılmıştır **Tablo-16'da** görüldüğü gibi halen Trafikte 20.271 polis görevlidir, 57 Milyon Nüfuslu İngiltere'de ise 87.000 polis çalışmaktadır. Buna göre bizim trafik polis kadrosunu artırmamız gerekir ve hatta bir yerde espri olarak belirtildiği gibi neredeyse her kişimiz için bir trafik polisi görevlendirilmelidir.

Tablo-17

Trafik Polisi Sayısı	20.271
Alkometre Sayısı	4.229
Radar Sayısı	567

Trafik denetimi Radar ve elektronik cihazlarla yapılmakta, trafik suçları anında merkezi bilgisayara geçirilmektedir ve rüşvet rivayetleri büyük ölçüde ortadan kaldırılmıştır artık daha çok söylentisi kalmıştır (**Tablo-17**). Trafik Hizmetlerinin daha zengin bir teknoloji ve araç parkı olması gerekir. Bu konuda Jandarma Komutanlığı Kırsal kesimde etkinlik göstermektedir.

Yeni kanunla alkol kontrolü alkolle (50 promil) sınır olarak alınmış, 3 kez alkol alan hapis cezası ve psikoteknik labratuvar incelemesine tabi tutulmaktadır. Aşırı hız da artık hiç affedilmemekle beraber kaçamak hız yapanların sayısı aşırı hızdan ceza alanların sayısından en az on kat fazla olduğu sanılıyor. Yılda 10.000 kadar sürücü, 7.000 kadar kişi 5 kez aşırı hız nedeniyle ceza almış ve yasaların belirlediği oranda para cezası trafikten men cezası verilmiştir (**Tablo-18**).

Tablo-18

Geri Alınan Sürücü Belgesi Sayısı (1997-2003) 6 senede		
	Sayı	%
Alkol	538.424	89.3
5 Hız	35.819	5.9
100 Ceza Puanı	28.986	4.8
Toplam	603.229	100.0

Ayrıca ölümlü kazalarda 276 sürücü, yaralanmalardan 387 sürücü, toplam 663 sürücü de uyuşturucu madde aldığı tespit edilmiştir (**Tablo-19**). Bu da gösteriyor ki bazı ülkelerdeki gibi alkol ve uyuşturucu madde aranmalıdır.

Tablo-19

UYUŞTURUCU ŞÜPHEŞİ GÖRÜLEN 80.570 OLGU			
Ölümlü Kazalarda Sürücü Yaralanmaları	271	0.34	
Ölümlü Kazada Sürücü	5	0.15	
Yaralanmaya Karışan Sürücü	266	0.35	
Ölen Sürücüde	3	0.28	
Yaralanan Sürücüde	121	0.36	

Trafik polisi gece-gündüz tatil ve hele herkes eğlenceye veya tatillere giderken ve özellikle de uzatmalı bayram tatillerinde çalışmasına rağmen aldığı aylık ücret yeterli değildir (Amerika'da 40 sene önce 600-750 dolar aylık alan polis aylığı şimdilerde ne oldu bilemem).

Trafik polisinin tutanağına geçen ölüm ve yaralanma oranları **Tablo-20**'de görülmektedir. Buna göre sürücü kusuru 83.5% gibi çok yüksek oranda görmesi polisin dikkatinin öncelikle sürücüyü ön plana alışıdır. Yayalardan yalnız ölenler ve yaralananlar istatistiğe alınmıştır, çünkü trafik yol kusuru ise 1% olarak gösterilmiştir, çünkü trafik polisinin ölü ve yaralıları varken yol kusurunu değerlendirmesi ne mümkündür, ne de yola ait fazla teknik bilgisi vardır. 2003'te 5.705.465 ceza tutanağı, (1.786.037'si araç plakası) için tutulmuştur. Fakat ancak 4.919.422.000TL peşin para cezası alınmış geri kalanın izlenmesi çok güç olmuştur.

ÖLÜM VE YARALANMALARDA KUSUR PAYI			
	Ölüm	Yaralı	Genel Ortalama
Sürücü Kusuru	81.0%	86.5%	83.5
Yolcu Kusuru	1.8%	1.3%	1.5
Yaya Kusuru	14.2%	10.2%	12.2
Araç Kusuru	2.1%	1.3%	1.8
Yol Kusuru	1.2%	0.8%	1.00

2003'te 5.703.465 kez Trafik Cezası verildiği, bunlardan 1.786.037'sinin plakaya ceza yazıldığı fakat bunların çoğundan para tahsil edilemediği anlaşılmıştır (**Tablo-21**).

Tablo-21A

2003 TRAFİK CEZALARI	
Ceza Tutanağı	5.705.465
Plakaya Ceza Verilen	1.786.037
Peşin Alınan Ceza	4.919.422
Fahri Trafik Polislerince Suçlu Bulunan	232.896
Bu 232.896 Sürücüden alınan Ceza	214.409

Yeni Trafik Yasası gereğince kurulan Fahri Trafik Müfettişleri tarafından 232,896 kişiye ceza tutanağı düzenlenmiştir, bunlardan 214.409'una para cezası verilmiştir.

Tablo-21B

Emniyet Kemeri Kullanan (Kazazede Ve Ölenlerde)	
Özel Araçta	62%
Takside	17%
Resmi Araçta	11%
Recep Yazıcıoğlu (185 Km)- Aydın Menderes	
Avusturya 90%-İngiltere, Almanya 95%	

Trafik Suçu işleyenlere aşağıdaki koşullarda Psikoteknik değerlendirme ve Psikiyatrisi muayenesi yapılmaktadır. Fakat Türkiye'nin her yerinde Trafik Hizmetlerinde yararlanacak özel eğitim yapmış psikolog olduğu söylenemez.

Psikoteknik Değerlendirme ve Psikiyatrisi Muayenesi Gerekenler
I- Alkollü Araç Kullandığı Tespit Edilenlerin Sürücü Belgeleri A- 1. Defa 3 ay B- 2. Defa 1 yıl geri alınır, C- 3. Defada ise sürücü belgelerinin 5 yıl geri alınması ve Psikoteknik değerlendirmeye tabi tutulması işlemi yapılır.
II- Hız Kurallarını 1 Yıl içinde 5 Defa İhlal Eden Sürücülerin Belgelerinin 1 Yıl geri alınması,
III- 100 Ceza Puanı sebebiyle sürücü belgelerinin geri Alınması (bir yıl içerisinde): A- Birinci defa 2 ay geri alınma ve eğitim B- İkinci defada 4 ay geri alınma ve Psikoteknik değerlendirme C- Üçüncü defada belgelerinin iptali
IV- Ölümle Sonuçlanan Trafik Kazalarına Asli Kusurlu olarak Sebebiyet veren sürücülerin, belgelerinin 1 yıl süre ile geri alınması

Emniyet Kemeri'nin Türkiye'de uygulanmasına öncülük etmişim çünkü Emniyet Kemeri bedava bir sigortadır, ön koltuklarda oturanların 40%'ını, arka koltuklarda oturanların 20%'ini ölümden kurtarır. Dönemin bakanlarından (1985) ve Başbakanlardan (1991) gayretleriyle Emniyet Kemeri uygulanmaya başlamıştır. Denizli'nin çok başarılı Valisi Emniyet Kemeri kullanmadığı için

kaybettik, Emniyet kemeri kullanan şoförü hayattadır. Türkiye’de taksi sürücüleri 9% oranında resmi araçlar 12%, özel araçlar bölgesine göre 45%-72% oranında Emniyet Kemeri kullanıyor (7.500 sürücü de yaptığımız araştırma) **(Tablo-21)**.

IV- Emergency Care (Acil Bakım) First Aid (İlk Yardım) (Tablo-22)

Trafik Kazası geçirenlerin 10% u ilk 5 dakikada, 30%-40% ı ilk yarım saatte bilgili kurtarma ve ilk yardım yapılırsa ölümden kurtarılır.

Tablo-22

ALO 112 ACİL YARDIM VE KURTARMA
ALO 154 TRAFİK
ALO 155 POLİS
ALO 156 JANDARMA

Bu dönemde en önemli işlemler: Yaralıyı enkaz (basınç) altından (devrilen araç, eğrilen direksiyon simidi, çöken kaporta, toprak, su vb) kurtarıp yapay solunumla solunumu sağlamaktır. Sonra kanama, şok tedavisi, kırık tespiti yaparken yaralı için ambulans istemektir. Yaralıyı enkaz altından çekip çıkarırken boyun, baş, omurgalar, kol ve bacakları iyi destek olunmalı, baş arkaya itilerek nefes yolu açılmalıdır. İlk yardımı, kaza yerinde bulunan, ilk yardım kurallarını bilen herkes ve el altında bulunan araç ve gereçlerle yapmak zorunluluğundadır. Bunun için Sürücü kursları ve Okullarda bu kavram ve yöntemler öğretilmeli ve uygulamalıdır.

Acil Yardım ise bir doktor, hemşire veya sağlık teknisyeni tarafından hayat kurtarıcı alet, ilaç ve donatımı, sedye-battaniyesi olan ambulanslarla başlatılır, yol boyunca devam edilir ve hastane acil servisinde daha bilinçli ve kalıcı tedavi ve girişimlere geçilir.

İlk ve Acil Yardımın 6 Kuralı vardır, baş harfleri T olduğu için 6T kuralı denilir: 1- Tedbir: Yaralı, kaza yerinden çıkarılıp, korunur. **2- Tanı** (Kanama, şok, dolanım, solunum kontrolü ve düzeltilmesi). **3- Tedavi** (Kalp-solunum durması, kanama, şok, kırık-çıkık, yaranın süratle eldeki olanaklarla kontrol altına alınması). **4- Telekomünikasyon** (Kurtarma ve Taşıma için Haber Verme). **5- Triaj (Ayrırma):** Öncelikle ağır yaralılar ayrılır ve gönderilir. **6- Taşıma:** (Durumuna göre) yürütülerek, başka kişilerce tutularak, sedye, özel araç, polis aracı, ambulans, helikopter, uçakla yapılır.

2918 nolu yasada İlk ve Acil Yardım Hizmetleri için Sağlık Bakanlığı görevlendirildiği halde, Yasanın 8. Maddesinde öngörülen Karayolunda belirli mesafelerde kurtarma ve Acil Yardım Merkezi açma işine Sağlık Bakanlığı bir türlü sahip çıkamamıştır. Adı geçen yasa yürürlüğe girince dönemin Sağlık Bakanı rahmetli Mehmet Aydın beye ambulans zorunluluğunu arz ettiğimde, buna inanarak ilkin Ford minibüslerden 8 ambulans yaptırttı, sonra dışardan da ambulans getirtmeye başladı fakat bu hizmet yasanın belirttiği şekilde karayolları üzerinde yaygınlaştırılmadı. Dönemin Ulaştırma Bakanı Sayın Veysel Atasoy’a (Trafik Kazası geçiren kız kardeşine ameliyat yapmışım) ve PTT Genel Müdürü rahmetli Servet Bilir Paşaya istirhamım üzerine Karayolu üzerindeki benzincilerde telefon kulübesi yaptırılmasını sağlayarak buralara ücretsiz bağlantılı telefon sağladılar. Hızır Acil telefon numarası olarak ilkin 07, sonra 077 ve 1985 sonlarında 112 no. Telefon Hızır Acil oldu. Emniyet (Polis) 155’i almıştı, Sayın Mehmet Ağar’da (4199 sayılı Karayolu Trafik Kanunu çıkarılmasına destek olmuştur) 154 no. telefonu Trafik Polisine ayırttırmıştır **(Tablo-22)**.

Yalnız 1983’tenberi Rahmetli Mehmet Aydın’dan sonraki hiçbir Sağlık Bakanı ne karayolları üzerinde Acil Yardım Merkezi, ne de Karayolları için ambulans sistemini kurmamış ve geliştirmemiştir. Ancak Hızır Acil (112) no. telefon ve ambulans sistemini şehir içi acil hasta tedavi ve nakli için kullanmaya başlamışlardı. Kazalarda İlk Yardımın altın dönemi ilk 10

dakikada, en geç yarım saatte ambulanslı acil yardım ekibiyle yapılmaktadır. (Acil yardımla ölümler ilk on dakikadaki girişimle 10%, ilk 30 dakikadaki acil yardımla 40% kurtarılmaktadır). Halbuki geçen sene incelenen 80.570 yaralıdan ancak 15% i Sağlık ekibi tarafından hastanelere getirilmiştir. Diğer 85%'i rasgele hastanelere taşınmak istemiştir veya taşınamamıştır (**Tablo-23**).

Tablo-23

İlk Yardım	Sayı	%
Sağlık Ekibi	12.000	15
Polis	7.140	9
Vatandaş	29.000	38
Belirsiz	31.000	
Toplam	80.570	

Trafik Kanunu 8. Maddesinde Karayollarında Acil ve İlk Yardım Hizmetleri ve ambulans hizmetleri yapılma görevi Sağlık Bakanlığına 1985'te verildiği halde bugün tüm Türkiye'de (Karayollarında değil) 1344 Acil Sağlık Hizmetleri vardır (**Tablo-24**) (**Tablo-25**). Halbuki Karayolu kazalarında ilk 10 dakikada yapılan nefes yolunu açma ve kalp masajı ile ölümlerin 10-15%'i önlenabilir .

Tablo-24

105.539 ÖLÜMLÜ VE YARALANMALI KAZADA SAĞLIK HİZMETLERİ			
	Ölümlü Yaralanmalı Sürücü (9929)	Ölen Sürücü (301)	Yaralanan Sürücü (8.130)
Sağlık Ekibi	17.2%	34%	30.2%
Polis	9.6%	12%	13.2%
Jandarma	1.1%	2.3%	1.7%
Vatandaş	72.5%	51.6%	54.9%

Tablo-25



4199 sayılı kanunun 8. maddesine eklenen 4. fıkra ve 108. madde gereğince Trafik Kazalarında yaralananların tüm resmi (Üniversiteler dahil) ve özel hastanelerde ödeme yapmaksızın tedavi

edileceği, hastane masraflarının kazaya neden olan araç zorunlu sigorta şirketi tarafından 8 gün içinde ödeneceği hükmü getirilmiştir. Yasa 17,10,1996'da yürürlüğe girdiği halde 7.5 senedir bu ödeme Hazine Müsteşarlığı ve kurulan Karayolları Trafik Garanti fonu arasındaki anlaşmazlık sonucu yeterince uygulanamamıştır ve yapılamamıştır. Şubat 2004 sonunda Sağlık Bakanlığındaki toplantıda belirtildiğine göre Sigorta Garanti fonundaki hesapta 103 trilyon kadar paranın beklediği belirtilmiştir. Bizim sigortalarımızdan kesinti yapıldığı halde ödeme yapılmaması çok üzücüdür.

Görülüyor ki trafik kazaları toplumu ilgilendiren Epidemiyolojik ve mediko-sosyal bir felakettir. Bu nedenle ülkeler trafik kazalarını azaltmak için çok çaba gösteriyor. Ben 1959'da Ortopedi Eğitimi bitirerek Amerika'dan dönüşümde Ankara'da Trafik deyince Kızılay, Sıhhiye ve Ulustaki Varil gibi yuvarlak bir saç silindir içinde bulunan polisler eliyle sağ, solu göstererek ve ağızlarından eksilmeyen düdüklere ile trafiği yönlendiriyordu (Hele Kızılay'da duran Cesur adlı Polisin telaşını hâlâ görür gibiyim). Ankara'da tek benzin istasyonu, Sıhhiyede idi (diğer yerlerde benzin 20 litrelik tenekeyle satılırdı). Daha önce belirttiğim gibi 1960'taki ölüm 1.596 idi (şimdikinin 1.5 katından fazla). Yaralılarla en çokta biz Ortopedistler uğraşıyorduk (Ankara'da ancak 4 Ortopedi Uzmanı vardı). Konuyu ilgililere anlatarak 1962 Türk Tıp Kongresine bir rapor sundum ve 1964 Tıp Kongresine Mediko-sosyal sorun paneli (eski yıllarda sıtma, verem, trahom vb. gibi çok önemli konular ele alınmış) olarak Türkiye'de Trafik Kazaları konusunu kabul ettirdim. Benden başka bu panelde Hukukçu, Karayolcu, Emniyetçi, Psikiyatrist ve Sigortacı vardı, bunu 1964'te 224 Sayfalık kitap olarak yayınlamıştım (Çelikkilt Matbaası, İstanbul, 1964).

Prof. Dr. Muhittin Ülker hocanın yanında trafik konularını ele alarak ve açılan Trafik Hastanesi'nde Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfında çalışarak 1975'te Uluslararası Trafik Kazaları Kongresini Ankara'da yaptık. Ben 1980'denberi Uluslararası Kazalar ve Trafik Tıbbı Federasyonu (IAATM) Yönetim Kurul Üyeliği ve 8 senede Başkanlığını yaptım. Tokyo, Singapur, Chonquing (Çin Cumhuriyeti), Stockholm, Ankara ve Nairobi'de Dünya Kazalar ve Trafik Tıbbı Birliği Kongrelerini Organize ettim, başkanlığını yaptım. Trafik Tıbbına hizmetlerim nedeni ile IAATM'nin Bronz+Gümüş ve Altın Madalyasını, Türk Vakıflar Genel Müdürlüğünden iki kez Yılın En Başarılı Vakfı Gümüş Plaketini, Kuwait ve Kenya hükümetlerinin Şükran plaketini, Emniyet Teşkilatımızın 12 paketini, Türk Tabipler Birliği ve Cumhurbaşkanı Sayın Süleyman Demirel'den üstün hizmet plaketini aldım. Bugüne kadar yazdığım 109 kitaptan, Trafikle ilgili olarak 11'i İngilizce olmak üzere 22 kitabım yayınlanmıştır. Trafikle ilgili yüzlerce radyo ve televizyon programlarında, konferans ve kongrelerde konuşmuşumdur. Şimdi de Birincisini 1991'de yaptığımız Trafik Şurasının ikincisinin bu sene yapılması ve bu senenin Trafik Yılı olarak kabul edilmesinde öncülük yapan İçişleri Bakanımız Sayın Abdülkadir Aksu'ya ve Emniyet Teşkilatımıza şükranlarımı sunarım.

Özet ve Sonuç

Görülüyor ki, eski yıllara göre artan araç ve sürücü oranlarına göre Trafik Kazaları ve Yaralanma sayılarında orta derecede, ölüm oranında çok az artma olmuştur. Bunlar ilk bakışta sevindirici gibidir. Fakat oran olarak yaralanma ve ölüm oranı hala daha uygar ülkelere göre bizde 2-24 kez fazladır. Bunda halkımızın özellikle aşırı hız, alkol ve Emniyet Kemerini başta olmak üzere kuralları uygulamamadaki ısrarlı direnişi ve kadercı davranışı ön planda gelmektedir. Ama Okullarımızda Trafik Eğitiminin gereğince yapılmaması, Sürücü Kurslarının hala istenilen düzeye gelememesi, Emniyet Kemerini ve yaya kontrollerinin yeterince yapılamaması, Trafik Polisi sayı, atama ve ücret politikasındaki yöntemler, Demiryollarına gerekli dinamizmi veremeyişimiz, İlk ve Acil Yardım Hizmetlerini karayollarına yayamayıp, Karayollarındaki Bölünmüş yol politikasındaki çok hızlı ve olumlu gelişme yanında yol bakımı, araç ağırlık ve muayene yöntemlerindeki parasal sıkıntıların çözülememesi, Şehirlerarası taşımacılıkla ilgili Taşımacılık yasaının henüz yaygın uygulamaya geçememesi, insanlarımızın trafikte üstünlük ve öncelik gibi patolojik duygu ve davranış, refleks alışkanlıklarının giderilememesi, Emniyet Kemerini kullanılmamadaki ısrar, aşırı alkol ve hız gibi tehlikeli davranışları ciddiye alınmaması,

sürücülerimizin biz yerine çok kez ben demeleri kazaların artmasına, insanlarımızın kaybına ve sakat kalanların acısına daha uzun yıllar seyirci kalmaya mahkum muyuz diye düşünüyorum.

Trafik yılı nedeni ile Emniyet Genel Müdür Yardımcısı Abdullah Bolcu başta olmak üzere Trafik Uygulama Daire Başkanı Mehmet Naldöven'e, Trafik Eğitim Daire Başkanı Sayın Ömer Rıza GÖKÜŞ'a ve ekiplerine, Trafik Etkinlik ve panelleri yaptığımız İl Valilerine, Emniyet Müdürlerine, diğer emeği geçenlere yürekten şükranlarımızı sunarım.

2004 Trafik Şurası çok heyecanlı beklentilerle gündeme gelmişti, hükümetimize çok müteşekkirimiz. 1991'deki 13 sene önceki Trafik Şurasına dönemin Başbakanı ve 9 Bakanımız gelmişlerdi, bu Şura'da üst düzey yetkililerimizin daha önemli işleri olsa gerek ki hiçbirisini 2. Trafik Şurasında göremedik. 1991'deki Trafik Şurasında TRT, yazılı ve görüntülü yayın organları en az 20-30 panel ve program ve yayın yaparken, son senelerdeki cinayet, aldatma, cinsel ve fanatik konuların giderek yoğunlaşması nedeni ile Trafik faciasına onlar kadar yeterli ilgiyi gösteremediler, ancak Trafik zedelerin hastane ziyaretlerinde ve cenaze törenlerinde sorunumuz, trafik bulunabildiler. Ben 45 senedir Türk Trafik sorunları ile hemhal olan bir kişi olarak çok ciddi felaketine bu kadar ilgisiz kalışımızın nedenini anlayamıyorum. Acaba trafikle uğraşan bizler mi bu işi beceremiyoruz diye düşünüyorum. Ama ezilen, devrilen araçlar, kanlar içindeki insanlar veya ayakta duramayan sarhoş sürücüleri ekranlarda ve gazetelerde her gün görmekten hicap duyuyoruz fakat hiçte ders almıyoruz.

Amerika'da 11 Eylül olaylarına ait ölen ve sakat kalan yüzlerce ve yüzlerce kişinin resimlerinin hiç Amerikan veya dünya basınında gördük mü? Hayır, çünkü bu hem yasak hem de tahrir edicidir, fakat bizim basınımız felaket tabloları sergilemekte yarışıyorlar.

Ben hayatta, içinde yarısına kadar su bulunan bir bardağın hep dolu tarafını görüp mutlu olanlardanım. Fakat bardak giderek boşalıyor, lütfen burada bulunan her yaş ve baştakiler bu boşalan trafik bardağını güzelliklerle ve olumlu katkılarımızla dolduralım, aksi halde şairin dediği gibi hangimizin “ne zaman ve nerede bir musalla taşında üzerinde bırakılacağımız bilinemez”.

Ben mesleğim ve uğraşım nedeniyle bir ömür boyu trafik ve trafik zedelerle yaşadığımdan yakınmalarımı ve heyecanımı hoş görmenizi dilerim, çünkü insanlarımızı önlenemez, hiç olmazsa azaltılabilir felaketlerden korumak hepimizin görevi diye düşünüyorum.

Saygılar sunarım.