

T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
İŞÇİ SAĞLIĞI VE İŞ GÜVENLİĞİ ANABİLİM DALI

**BİR KAMU KURUMUNDA GÖREVLİ PERSONELİN
KARIŞTIĞI ÖZEL ARAÇ KAZALARININ
DEĞERLENDİRİLMESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İbrahim ERASLAN

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Işıl MARAL

ANKARA
Ekim 2007

İÇİNDEKİLER

Kabul ve Onay	I
İçindekiler	II
Tablolar	III-IV
Önsöz	V
1. GİRİŞ VE AMAÇ	1
2. GENEL BİLGİLER	3
2.1. Kazanın Tanımı ve Sınıflandırılması	3
2.2. Trafik Kazasının Tanımı	5
2.3. Avrupa Birliğine Üye Ülkelerde Trafik Kazaları	7
2.4. Türkiye’de Trafik Kazaları ve Başlıca Nedenleri	10
2.5. Kurum Personelinin Karıştığı Özel Araç Kazaları	13
2.6. Trafik Kazalarını Önlemek için Genel Bilgiler	14
3. GEREÇ VE YÖNTEM	18
3.1. Araştırmanın Yeri ve İzin	18
3.2. Araştırmanın Tipi	18
3.3. Araştırmanın Evreni ve Örneklem Seçimi	18
3.4. Veri Toplama Tekniği	18
3.5. Araştırmanın Uygulama Şekli	19
3.6. Araştırmanın Süresi	19
3.7. Araştırmanın Analizi	19
3.8. Araştırmanın Sınırlılıkları ve Karşılaşılan Güçlükler	19
4. BULGULAR	20
4.1. Sosyodemografik Özelliklere İlişkin Bulgular	20
4.2. Kaza Verilerine İlişkin Bulgular	21
4.3 Sürücü Dışında Araç İçerisinde Bulunan Kişilerin Durumlarına İlişkin Bulgular	37

5. TARTIŞMA	39
6. SONUÇ VE ÖNERİLER	42
6.1. Sonuç	42
6.2. Öneriler	43
7. ÖZET	44
8 . SUMMARY	46
9. KAYNAKLAR	47
10. EKLER	
Ek-1. Anket Formu	50
11. ÖZGEÇMİŞ	55

TABLÖLAR DİZİNİ

<u>Tablo No:</u>	<u>Sayfa No:</u>
1. Avrupa Birliğine Üye 13 Ülkelerin Trafik Verilerinin Karşılaştırılması	8
2. Avrupa Birliğinde 100 000 Araca/Nüfusa Düşen Ölü Sayısı	9
3. Avrupa Birliğinde 100 000 Araca/Nüfusa Düşen Ölü Sayısı	11
4. 2002–2006 Yılları Arasında Meydana Gelen Kazalardaki Kusur Oranları	12
5. 2002–2006 Yılları Arasındaki İlgili Kurum Personelinin Karıştığı Özel Araç Kazası Durumu.	13
6. Çeşitli Ülkelerin Taşımacılığında Yolların Payı	15
7. Sürücülerin Yaş, Eğitim, Medeni Hal ve Statü Durumuna Göre Dağılımı.	20
8. Kazaya karışan sürücülerin Sürücü Belgesi Sahip Olma Süresine Göre Dağılımı.	21
9. Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Yaptıkları Yer Dağılımı.	21
10. Kazaya Karışan Sürücülerin Yaptıkları Kazaların Meydana Geliş Şekilleri ve Kaza Sonucu Hasarların Dağılımı.	22
11. Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Yaptıkları Andaki Durumlarının Dağılımı.	23
12. Kazaya Karışan Aracın Hızı ve Araçta Kazayı, Ölümü/Ağır Yaralanmayı Önlemeye Yeterli Seviyede Güvenlik Paketi Olma Dağılımı.	24
13. Kazaya Karışan Sürücünün Mola ve Seyahat Süresi ile İlgili Bilgilerin Dağılımı.	25
14. Kazaya Karışan Sürücülerin Yola Çıkış Saatleri ve Kaza Saatlerinin Dağılımı.	26
15. Kaza Anındaki Hava Şartları ve Yol Durumu Dağılımı.	27
16. Kazaya Karışan Sürücülerin Kazadan Sonra Sağlık Kuruluşuna Sevk Durumu ve Tedavi Sonrası Ne Kadar Süre	28

ile İş ve Gücünden Kaldığı Durumu Dağılımı.

17.	Sürücülerin Ceza Alma Durumu ve Nedenleri Dağılımı.	29
18.	Kazaya Sebebiyet Veren Asıl Nedenlerin Dağılımı.	30
19.	Kazaya Etken Olan Diğer Nedenlerin Dağılımı.	31
20.	Kazaya Karışan Sürücülerin Daha Önce Yaptıkları Kaza Durumu Ve Kaza Sıklıkları Dağılımı.	31
21.	Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Yaptıkları Andaki Yıllık İzin, İdari İzin, Hafta Sonu İzni, İstirahat vb. Durumlarda Bulunmalarının Dağılımı.	32
22.	Kaza Yapan Sürücünün Statüsü, Eğitim Durumu, Sürücü Belgesi Sahip Olma Süresi, Kazanın Meydana Geldiği Yere Göre Kaza Cinsleri Durumunun Dağılımı.	34
23.	Kaza Yapan Sürücünün Statüsü, Eğitim Durumu, Sürücü Belgesi Sahip Olma Süresi, Kazanın Meydana Geldiği Yere Göre Kaza Şekilleri Durumunun Dağılımı.	35
24.	Kaza Yapan Sürücüye Yola Çıkmadan Önce Uyulması Gereken Kuralların Tebliğ Edilme Durumunun, Mola Verme Durumuna Etkisi İle Kazanın Asıl Nedenlerinden Aşırı Hız ile Uzun Süreli Araç Kullanma Durumuna Dağılımı.	36
25.	Sürücü Dışında Araç İçerisinde Bulunan Kişilerin, Sürücüye Yakınlık Derecesi Yaş, Cinsiyet, Araç İçerisindeki Yerleri, Emniyet Kemeri Kullanma Durumu ve Kaza Sonrası Sağlık Durumlarının Dağılımı.	37

ÖNSÖZ

Tez çalışmam süresince büyük desteğini gördüğüm, bilgi ve önerilerinden yararlandığım Doç.Dr.Işıl MARAL,Yrd.Doç.Dr.Nur AKSAKAL hocama, desteğini esirgemeyen bölüm hocalarıma, öğrenimim süresince önemli katkılarından dolayı kurum amirlerime ve arkadaşlarıma, ayrıca her zaman manevi desteği ile yanımda olan sevgili eşim Raife ERASLAN' a, canım kızım Edanur ve oğlum Eren Berk ERASLAN' a şükranlarımı sunarım.

1.GİRİŞ

Günümüzde kazalar, insan sağığı, sağık hizmetleri, işgücü ve yaşam kalitesi üzerindeki olumsuz etkileri, maddi külfeti ve korunulabilir olma özelliğı ile halk sağığıının önemli konuları arasına girmiş, özellikle genç ve yaşlılar için ihmal edilmeyi ve yetersiz kontrolü affetmeyecek bir sağık problemi haline gelmiştir.¹

Kazaların içerisinde yer alan ve sonuçları itibariyle yarattığı kayıplarla önemli bir halk sağığı sorunu haline gelen trafik kazaları, Avrupa Bölgesinde her yıl yaklaşık 127.000 kişinin ölümüne yol açmakta ve hoş görülmesi mümkün olmayan bu kayıpların yanı sıra, her yıl yaklaşık 2.4 milyon insanın da yaralanmasına neden olmaktadır.²

Trafik kazaları, toplumların sağığıına ve gelişmesine yönelik küresel bir tehdittir. ²

Türkiye; trafik kazalarında istatistiklere girmeyenler ile yaralı olarak kayıtlara geçtiğı halde daha sonra vefat edenler ile birlikte her yıl ortalama 10.000 insanını kaybetmektedir.³

Bu sorunu yaşayan pek çok ülke sorunlarını ve sorunun sonuçlarını minimize etme yolunda önemli gelişmeler göstermekteyken Türkiye’de bu sorun sıklıkla ülke gündemine gelmesine rağmen, sorun büyüyerek devam etmektedir. Konu hakkında yönetimlerin, uzun ve kısa vadeli çözüm üretme konusunda yetersiz kalındığı yazılı ve görsel basına yansıyan haberlerden ve her yıl açıklanan trafik istatistiklerinden açıkça anlaşılmaktadır. ⁴

İnsanların belli bir amaca yönelik yer değiştirmelerine seyahat ismi verilmektedir. İnsanların yaşadıkları dönemlere ve ihtiyaçlarına göre seyahat amaçları değişmekte ve sosyal ve ekonomik seviyenin yükselmesiyle bu seyahatlerin sayısının ve hızlarının artması doğal olarak trafik kazalarının da artması sonucunu kendiliğinden getirmektedir.³

Yol kullanıcısının amacı dışında beklenmedik şekilde ve birden oluşan kısaca “trafik kazası” olarak adlandırılan insan taşıt-yol-evre uyumsuzluğu, tüm toplumlar için, savaş, salgın veya amansız hastalıklar ve doğal afetlerle kıyaslandığında, çok defa bunların da önüne geçen bir yıkım halini almıştır.⁴

Her yönüyle gelişmekte olan Türkiye’de, hızla artan nüfusa bağlı olarak ve gelişen teknolojiye paralel bir şekilde görülen taşıt sayısındaki büyük artışlara rağmen alt yapı ve sürücü eğitimleri ile kontrol ve denetim faktörlerinin aynı oranda gelişmediği ve böylece mevcut trafik sorununun daha da arttığı düşünölmektedir.⁴

Çalışmanın Hedefi:

Bu çalışmanın amacı;

İlgili kurum personelinin 2005–2006 yılları arasında kendi özel araçlarıyla ve kendi yönetimlerinde bulunan araçlarla karıştığı trafik kazalarının neden ve sonuçlarını incelemektir.

2.GENEL BİLGİLER

2.1. Kazanın Tanımı ve Sınıflandırılması

Kazalar; mortalite ve morbiditeyi artırması, yaşam kalitesini azaltması, işgücü kaybı ve ekonomik kayıplara yol açması nedeniyle "önemli" bir sağlık sorunu olarak değerlendirilebilir.⁶⁻⁷

Dünya Sağlık Örgütü'nün tanımına göre Kaza; önceden planlanmamış ve beklenmeyen, ancak yaralanma ile sonuçlanabilecek bir olaydır. Diğer bir tanımlamaya göre, insan iradesi dışında bir dış güç tarafından meydana gelen, fizik ve mental yaralanmaya neden olan akut olaydır. Kaza, beklenmeyen bir anda, ani olarak ortaya çıkar, ne zaman nerede ve nasıl olacağı, kimleri etkileyeceği önceden tahmin edilemez ve yaralanma, hasar veya can kaybı ile sonuçlanır.⁸

Çoğu kez yanlış olarak birbirleri yerine kullanılırsa da "kaza" ve "yaralanma" farklı kavramlardır. Her kaza yaralanma ile birlikte olmayabilir Dünya Sağlık Örgütü'nün yaralanma tanımı şu şekildedir. 'İnsan vücudunun "kasıtlı" veya "kasıtsız" olarak mekanik, elektriksel veya kimyasal enerjiye akut maruziyeti veya oksijen, ısı gibi yaşamsal unsurlardan uzaklaştırılması nedeniyle ortaya çıkan durumlardır". Bu durumda yaralanma tanımı kaza sonucu olan yaralanmaları içerdiği gibi, kasıtlı yaralanmaları da içermektedir. Bu durum ise kazadan ziyade yaralanma terminolojisinin kullanımı yaklaşımını gündeme getirmektedir. Kasıtsız yaralanmalar "kaza" olarak tanımlanırken, kasıtlı olan yaralanmaların temelinde kişilerin şiddete maruz kalmaları da yer almaktadır. Bir diğer yaralanma nedeni ise doğal afetler nedeniyle olan yaralanmalardır. Deprem, sel baskını, fırtına vb doğal afetler sonucunda Dünya ve Türkiye'de birçok insan yaralanmakta ya da yaşamını kaybetmektedir.⁹

Dünyada yaralanma nedenli ölümler bütün ölümlerin %12'sini oluşturmaktadır. Yaralanma nedenli olan ölümlerin dörtte biri trafik kazalarına bağlıdır, %16'sı intihar %10'u kasıtlı olarak bir başkası tarafından öldürülme, %9'unu yanıklar, %6'sını zehirlenmeler, %6'sını düşmeler, %6'sını savaşlar, %5'ini boğulmalar ve %17'sini diğer nedenlerledir.⁹

Ülkelerin gelişmişlik düzeyleri yaralanma nedenli ölümlerin görülme sıklığını çok fazla etkilememektedir. Hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde yaralanmaya neden olan kazalar ve kasıtlı olan yaralanmalar ilk 15 ölüm nedeni arasında olduğu görülmektedir. Gelişmiş ülkelerde tüm yaş gruplarında ölüm sıralamasında trafik kazaları yüz binde 16,5 ile onuncu sırada ve intiharlar yüz binde 15,3 ile onbirinci sırada yer almaktadır. Gelişmekte olan ülkelerde trafik kazaları yüz binde 20,4 ile onuncu sırada, intiharlar yüz binde 16,2 ve kişiler arası şiddet yüz binde 13,9 ile ondördüncü sırada yer almaktadır.⁹

Dünyada (2001) yaklaşık 3,8 milyon erkek ve 1,9 milyon kadın olmak üzere toplam 5,8 milyon kişinin yaralanma nedeniyle öldüğü tahmin edilmektedir. Dünyada yaralanma nedenli ölüm hızı 97,9/100.000 olup, erkeklerde 128,6/100 000 ve kadınlarda 66,7/100,000 olarak hesaplanmaktadır. Her gün yaralanma nedeniyle 16.000 ölüm olduğu tahmin edilmektedir.⁹

Çeşitli nedenlerle çeşitli yerlerde oluşan kazaların her yıl toplumdaki meydana gelme oranı gittikçe artmakta ve bunun sonucu olarak da tıbbi, sosyoekonomik ve hukuki sorunlar, üzerinde durulmayı gerektirecek kadar büyük boyutlarda olmaktadır. Toplum açısından özel önem taşıyan kazalar çocuk, genç, yaşlı kısaca kim olursa olsun herkes için önemlidir. Özellikle de fiziksel, ruhsal, biyolojik ve sosyal yönden sürekli değişim içinde bulunan ve dış etkenlere büyüklerden daha duyarlı olan çocuklarda, daha da önemlidir.¹⁰

2.2. Trafik Kazasının Tanımı

1771 yılında Fransa Paris'te Cugnotun buhar gücüyle çalışan ve "Kendi kendisine hareket eden" anlamına gelen otomobil adı verilen üç tekerlekli aracın yapılması, 1862 yılında İngiltere'de motorla çalışan aracın icadı ve 1335 yılında Almanya'da Karl-Benz' in atölyesinde, halka satılan ilk otomobilin yapılması, motorlu araç tarihinin kökenini oluşturmaktadır.¹¹

1771'de Fransızların yaptığı bu aracı yolda duvar delenlere çarpması sonucu oluşan kaza dünyada ilk trafik kazası olarak anılmaktadır. İngiltere de 1821 de yapılan ilk buharlı posta aracının neden olduğu kaza ise dünyada ilk olumlu trafik kazası olarak belirlenmiştir.¹¹

Dünyada ölüm nedenlerine bakıldığında; kazalar, çocuk ölümleri ve kanserlerden sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Kazaya bağlı ölümlerin 1/3' ini de trafik kazaları oluşturmaktadır.¹¹

Trafik kazaları, sağlık ve kalkınma açısından devasa bir sorun oluşturmaktadır. Bu yüzden dünyada yılda hemen hemen 1,2 milyon kişi ölmekte, 20 ila 50 milyon arasında insan da yaralanmakta veya sakat kalmaktadır. Gerek Dünya Sağlık Örgütünün, gerekse Dünya Bankasının elindeki veriler, gerekli müdahalelerde bulunulmaması durumunda bu sonuçların 2020 yılına kadar daha da ağırlaşacağına, bunun hızla motorize olan ülkelerde daha belirgin biçimde görüleceğine işaret etmektedir Trafik kazaları sonucunda ortaya çıkan maliyetle ilgili veriler sınırlı olmakla birlikte, durumun kişiler aileler, topluluklar ve ülkelere getirdiği ekonomik maliyetin çok büyük olduğu açıktır. O kadar ki, Trafik kazaları sonucunda ortaya çıkan kayıplar, ülkelerin gayrisafi ulusal hâsıllarının yüzde 2'sine kadar ulaşabilmektedir. Bütün bunların üstüne kazalardan doğrudan etkilenenlerin, bunların ailelerinin, dostlarının ve çevrelerinin fiziksel ve psikolojik olarak altına girdikleri ağır ve trajik yük söz konusudur.¹²

Trafik kazaları ve sonuçlarına ilişkin güvenilir veriler sağlayan kayıt ve denetim sistemler birçok ülkede bulunmamaktadır. Özellikle ölümcül olmayan sonuçlarla ilgili göstergelerde standardizasyona gidilmeyebilmekte ve bu da karşılaştırmaları güçleştirmektedir. Örneğin, polis kayıtları ile sağlık kuruluşlarındaki kayıtlar arasında sık sık farklılık görülebilmektedir.¹²

Ülkemizde yıldan yıla artan nüfus ve araç sayısına paralel olarak, trafik kazaları sayısı ve bu kazalarda ölen ve yaralananların sayısı da artmaktadır Araç sayısı bizden yaklaşık altı kat fazla olan Çin'de daha az sayıda trafik kazası meydana gelmektedir. Yine Fransa'da bizden dört kat fazla araç sayısı varken, kaza sayısı bizden üç kat azdır.¹³

Türkiye'de trafik kazalarının nedenlerine bakıldığında başta gelenlerin; karayollarına ağırlık verilmesi ve demir yollarının ihmal edildiği görülmüştür Oysaki karayolunun, demiryolundan 18 kat daha tehlikeli olduğu belirlenmiştir.¹³

Öte yandan trafik kazalarında yalnızca 2005 yılında 100 bini aşkın vatandaşımız yaralanmıştır.¹⁴

Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığında kullanılan taşıtlar eski, bakımsız ve teknik yönden yetersizdir. Son yıllarda teknolojiye olumlu gelişmeler ve düşük banka kredili satışlar sayesinde ortalama taşıt yaşı küçülmüştür.¹³ Kazalara karışan araç sayısı 2004 yılında toplam 931.435 iken 2005 yılında 1 054 261'e çıkmıştır. Bu değerlere bakarak 2005 yılında meydana gelen kaza ve ölüm oranlarında ki artışın trafiğe çıkan araç sayısındaki artışa bağlanabileceği düşünülebilir.¹⁴

Trafik kazalarına dikkat çekmek için, Başbakanlık Makamınca 2004 yılı Trafik Yılı olarak ilan edilmiştir Toplantılarda trafik güvenliğinin 4 önemli elemanı olan. alt yapı, eğitim, denetim ile acil yardım-kurtarma hizmetlerinde yaşanan sorunlar ve bu sorunları aşabilmek için alınması gereken önlemler üzerinde durulmuş ve iletişim kampanyaları düzenlenmiştir 2004 Trafik Yılında düzenlenen iletişim kampanyalarının ana sloganı belirlenirken özellikle genç sürücüleri "önce diğerleri kurallara uysun, ben zaten hazırım" anlayışını değiştirmek hedef alınmıştır Böylece karayolu trafik güvenliğinde "Bireysel sorumluluk ve duyarlılık olmadan toplumsal duyarlılığa ulaşamayacağı" anlatılmaya çalışılmıştır.¹⁵

2.3 Avrupa Birliğine Üye Ülkelerde Trafik Kazaları:

Avrupa'da gerek yolcu gerekse yük taşımacılığının istikrarlı bir biçimde artmaktadır. Avrupa Birliği'nde 1999–2000 yılları arasında karayolu yolcu taşımacılığı % 18, yük taşımacılığı ise % 40 artmıştır. Bu artış tartışmasız olarak trafik kazalarının boyutunun da önemli bir şekilde artmasına neden olmuştur. Örneğin, 2002 yılında Avrupa bölgesi karayollarında meydana gelen trafik kazalarında 127.378 kişi ölmüştür. Bu sayı, tüm dünyada trafik kazaları sonucunda meydana gelen toplam ölümlerin % 10'unu oluşturmaktadır.²

IRTAD (International Road Traffic an Accident Data Base) tarafından yapılan değerlendirmelerde Avrupa Birliğine üye olan ülkelerdeki trafik kazaları ortaya konulmuştur (Tablo 1) ¹⁸.

**Tablo 1: Avrupa Birliğine Üye 13 Ülkelerin Trafik Verilerinin Karşılaştırılması
(Türkiye 2006, Diğer Ülkeler 2005 Yılı Verileridir)**

Ülke	Kaza Sayısı (yaralanmalı)	Ölü Sayısı	Araç Sayısı (x1000)	Nüfus (x1000)	1000 Kişiyeye Düşen Araç Sayısı
Almanya	354 534	6613	53656	82537	650
Avusturya	43426	931	5114	8118	630
Fransa	90220	6058	36198	59625	608
Polonya	51078	5640	15899	38191	416
Çek Cumhuriyeti	27320	1447	4490	10203	441
Finlandiya	6907	379	2657	5206	510
Hollanda	31635	1028	8387	16192	518
İspanya	99987	5399	25170	42196	597
İsveç	18365	529	4998	8941	559
Portekiz	41495	1546	5197	10475	496
Norveç	7921	280	2752	4577	601
İngiltere	220079	3658	31950	59554	537
Slovenya	11910	242	1065	1996	534
Türkiye	92497	4633	12227	72987	168

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü 2006 Yılı Trafik Kazaları Özeti

Avrupa Birliği ÷lkelerindeki araç başına ve nüfusa düşen ölüm oranları incelendiğinde de Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarındaki ölüm oranları gelişmiş ÷lkelerin araç başına düşen ortalama ölüm oranının oldukça üzerinde seyrederken, nüfus başına ortalamanın altındadır. Bu durum, Türkiye nüfusunun diğerk ÷lkelere oranla daha fazla olması nedeniyle dir (Tablo 2) ¹⁸.

**Tablo 2: 100 000 Araca/Nüfusa Düşen Ölü Sayısı
(Türkiye 2006, Diğerk ÷lkeler 2005 Yılı Verileridir)**

÷lkeler	100 000 Araca Düşen Ölü Sayısı	100 000 Nüfusa Düşen Ölü Sayısı
Almanya	12	8
Avusturya	18	12
Fransa	17	10
Polonya	36	15
Çek Cumhuriyeti	32	14
Finlandiya	14	7
Hollanda	12	6
İspanya	22	13
İsveç	11	6
Portekiz	30	15
Norveç	10	6
İngiltere	11	6
Slovenya	23	12
Ortalama	19	10
Türkiye	19	6

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü 2006 Yılı Trafik Kazaları Özeti

2.4. Türkiye’de Trafik Kazaları ve Başlıca Nedenleri

Taşımacılıkta karayolunun payı Amerika'da % 27,2, Almanya'da % 58,2'dir. Türkiye'de ise eşya taşımacılığının % 90 kadarı ve insan taşımacılığının % 95'i karayoluyla yapılmaktadır. Görülüyor ki ülkemizde taşımacılığın % 90-95'i karayolu ile olmaktadır. Buna karşın Demiryolu taşımacılığı Amerika'da % 33,3 Almanya'da % 22, Türkiye'de ise % 4'tür. Denizyolunda bu oran Amerika'da % 24, Almanya'da % 12 ve üç yanı denizlerle çevrili olan Türkiye'de ise % 0,8'dir. Havayolu taşımacılığı Amerika'da % 10 5, Almanya'da % 7,3 ve Türkiye'de % 0,2'dir.¹⁵

Karayolunun toplam taşımacılıktaki payı 1970'lerde % 74'e, 1990'larda % 89'a, günümüzde ise %95'lere ulaşmıştır.¹⁶

Türkiye'de karayollarındaki korkunç kaza rakamlarına mukabil, demiryolları ve havayollarında oldukça az sayıda kaza olduğu gözlenmektedir.¹³

Demiryolu taşımacılığının toplam taşımacılıktaki payı 1955 öncesi döneminde %50'nin üzerindeyken daha sonraki yıllarda çok büyük oranda azalmıştır. Petrole dayalı karayolu taşımacılığı batı ülkeleri tarafından özendirilip yönlendirilmiştir. Dış ülkeler 1950'den beri kendi araçlarını satabilmek için tüm gelişmekte olan ülkelerde aynı siyaseti gütmektedir. Ayrıca ülkemizin üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen deniz taşıma araçlarının yaygınlaşmaması ve gerekli alt yapının yeterince oluşturulamaması, hava taşımacılığının da yüksek maliyetli oluşu karayoluna olan talebi artırmaktadır.¹³

Demiryolları gerek yolcu gerekse yük taşımacılığında Avrupa Birliği (AB) ülkelerinin ortalama 7-8 kat altındadır. Avrupa'da şehirlerarası yolcu taşımacılığı çift yönlü trenlerle yapılmakla, sadece köy yollarında otobüsler çalışmaktadır. Ayrıca ülkemiz demiryolları, Avrupa Birliği ülkeleri demiryolları toplam hat uzunluğuna nazaran çok yetersizdir.¹³

Türkiye'de trafik kazalarının başlıca nedenleri aşağıdaki şekilde sıralanmaktadır.

1. Taşıma ortamı,
2. Karayolu altyapısı,
3. Trafik Yönetimi, denetimi ve uygulamaya ilişkin konular,
4. Taşıt ve trafik şartları,
5. Sürücü, Yaya, Yolcu olarak yolu kullananların davranışları,
6. Çevre şartları,
7. Sosyal, kültürel ve hukuksal nedenler gibi başlıklar altında sınıflamak mümkündür.¹¹

Türkiye'de son beş yıllık dönemde meydana gelen trafik kazaları sayısına baktığımızda sorunun tahmin edilenden çok daha büyük olduğu dikkat çekmektedir (Tablo 3)¹⁸.

Tablo 3: 100 000 Araca/Nüfusa Düşen Ölü Sayısı

Yıl	Trafik Kazası Sayısı	Ölü	Yaralı
2002	439.958	4.169	116.045
2003	455.667	3.966	128.689
2004	537.384	4.428	152.214
2005	621.183	4.525	154.094
2006	728.756	4.633	168.550

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü 2006 Yılı Trafik Kazaları Özeti

Ülke genelinde son beş yıllık dönemde meydana gelen trafik kazalarındaki kusur oranlarını incelediğimizde kusur oranlarındaki en büyük payın sürücü kusurunda bulunduğu dikkat çekmektedir (Tablo 4) ¹⁸.

Tablo 4: 2002–2006 Yılları Arasında Meydana Gelen Kazalardaki Kusur Oranları

Yıllar	Sürücü %	Yaya %	Yolcu %	Araç %	Yol %
2002	96,99	2,48	0,12	0,25	0,16
2003	97,29	2,16	0,13	0,25	0,17
2004	97,46	2,08	0,10	0,21	0,15
2005	97,68	1,98	0,05	0,15	0,14
2006	98,10	1,28	0,13	0,32	0,17

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü 2006 Yılı Trafik Kazaları Özeti

Sürücü kusurunda ilk sırayı arkadan çarpma ve bunu doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma izlerken, yaya kusurunda ilk sırayı yola birden bire çıkmak, ikinci sırayı ise araçlara ilk geçiş hakkını vermemektir. Yolcu kusurunda ise ilk sırayı taşıtın dışında seyahat etmek ve bunu habersiz inmek ve binmek davranışı izlemektedir.

2.5. Kurum personelinin karıştığı özel araç kazaları.

Son beş yıllık dönem olan 2002 ile 2006 yıllarını kapsayan dönemde kendi yönetimlerinde bulunan özel araçları ile 566 trafik kazasına sebebiyet verilmiş ve bu kazalarda 50 sürücü vefat ederken 418 sürücü ise yaralanmıştır (Tablo 5).

Tablo 5: 2002–2006 Yılları Arasındaki İlgili Kurum Personelinin Karıştığı Özel Araç Kazası Durumu.

Yıl	Özel Araç Kazası Sayısı	Ölü	Yaralı
2002	91	9	79
2003	108	11	69
2004	93	8	66
2005	121	11	95
2006	153	11	109

Kaynak:Kuruma Ait Kazalar Broşürü

2.6. Trafik Kazalarını Önlemek İçin Genel Bilgiler:

Trafik kazalarının önlenmesine yönelik tedbir alanları uluslararası düzeyde 4E olarak adlandırılan formül ile izah edilmektedir.²⁰ İlk üç (E) kaza olmadan yapılacak faaliyetleri, dördüncü (E) ise kaza olduktan sonra zararın azaltılmasına yönelik tedbirleri ifade etmektedir. Bunlar;

- Eğitim (Education)
- Teknik Koşulların Düzeltilmesi (Engineering)
- Yasal düzenlemeler {Enforcement}
- İlk ve Acil Yardım {Emergency Care and First Aid}'dir.²⁰

Birinci (E); Trafik Eğitimidir (Traffic Education). Bu alanda trafik güvenliğine uygun olarak yolu kullananlar (sürücü, yolcu, yaya) başta olmak üzere herkesin olumlu tutum ve davranış göstermesine yönelik faaliyetlerin öğretimi vardır.

İkinci (E); Trafik Mühendisliğidir (Traffic Engineering). Bu alandaki faaliyetlere yollar, otoparklar, araç vb. teknik işler örnektir.

Üçüncü (E); Trafik Mevzuatı ve Denetimiyle (Traffic Enforcement) ilgilidir. Bu alan uygulanabilir iyi mevzuat, caydırıcı cezalar ve sürekli etkin bir denetimi içine alır.

Dördüncü (E); Trafik kazası sonrası ilk ve acil tıbbi hizmetlerle (Emergency) ilgilidir. İlk ve acil yardım ile ilgili tıbbi faaliyetlerin süratli ve kaliteli olmasını öngörür.

Ulaştırma türlerinde karayolu lehine olan dengesizliğin bir an önce çözümlenmesi için; denizyolu ulaşımının desteklenmesi, maliyeti daha az olan demiryolu ağına ağırlık verilmesi, ülkemizin sırtında büyük bir yük olan hantal demiryolu işletmeciliği anlayışının değişmesi, kaliteyi artıracak, maliyeti düşürecek özelleştirme çalışmalarına hız verilmesi, mevcut karayolları üzerinde tespiti yapılmış kaza kara noktalarının iyileştirilmesi, ağır vasıta oranları dikkate alınarak tırmanma şeridi yapımına ağırlık verilmesi ile karayolu güvenliğini artırmak maksadıyla mevcut yolların bölünmüş yol statüsüne kavuşturulması, kazaların azaltılmasında büyük önem arz etmektedir (Tablo 6).²¹⁻²²

Tablo 6: Çeşitli Ülkelerin Taşımacılığında Yolların Payı

Ülkeler	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
ABD	27,2	38,3	24	10,5
Almanya	58,2	22	12	7,3
Türkiye	95	4	0,8	0,2

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü 2006 Yılı Trafik Kazaları Özeti

Sürücü kursu açacak kişilerin niteliklerinin yeniden belirlenmesi, sürücü belgesi alma esaslarının yeniden düzenlenmesi, sürücü adaylarının mutlak suretle psikoteknik testten geçirilmesi, belge kazanmaya hak kazananlara 2 yıllık deneme süresi uygulamasına geçilmesi ile sürücülerin yeterli trafik bilgi ve becerisine ulaştırılması sağlanmalıdır.

Karayolları ile ilgili diğer bir önemli husus “kaza kara noktaları” ‘dır. Onarım bekleyen kaza kara noktalarının bir an önce tamamlanması gerekmektedir.

Yüksek standartlı yol statüsündeki otoyollarda trafik kazalarını önlemek maksadıyla;

Kontrolsüz yaya ve hayvan hareketlerinin engellenmesi için yapılmış, tel örgülerin sık sık bakım ve kontrolünün yapılması,

Otoyol satırlarının bozulmasını önlemek amacıyla, otoyol girişlerine tonaj tartı aletinin konulması ve ağır tonajlı vasıtaların devamlı kontrol edilmesi,

Trafik ekiplerinin hareket kabiliyetinin artırılması,

Kazalara süratle müdahale edilmesi, ilk yardım ve ambulans hizmetlerinin gecikmeden yerine getirilmesi için karşı yöne geçişi sağlayacak uygun aralıklarla “acil durum geçiş noktaları”nın açılması,

Otoyollar üzerinde acil yardım telefonlarının çalışır durumda bulunması gerektiği değerlendirilmektedir.

Türkiye’de yayın yapan ulusal, bölgesel, yerel televizyon ve radyo kanalları aracılığı ile vatandaşlarımızın bilinçlendirilmesi açısından trafikle ilgili konularda, Radyo Televizyon Kuruluş ve Yayınları Kanunu’nun 4 ncü maddesi gereğince, yapacakları haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimi ile ilgili programlara ayırması gerekirken, söz konusu kuruluşların programlarını gecenin ilerleyen saatlerinde kamunun istifade etmediği zamanlarda yayınladıkları veya hiç yayın yapmadıkları görülmektedir.

Diğer taraftan Türkiye’de hali hazırda acil yardım ve ambulans hizmetlerinin yetersizliği dikkate alındığında, kazalara genellikle ilk müdahale eden trafik zabıtasına, sağlık bakanlığı ile yapılacak bir protokol çerçevesinde ilk yardım kurslarının verilmesinin, ölüm vakalarını azaltacağı değerlendirilmektedir.

Asıl sebep, trafik kuralları eğitiminde düşümlenmektedir. Eğitim politikasındaki değişiklikler eğitim düzeyini etkilediği kadar trafik kültürü ve eğitimini de etkilemektedir. Trafik eğitimi okul öncesi eğitimden başlayarak, her yaşta ve her aşamada ön plana çıkarılması ile toplumun tüm kesimlerine yaygınlaştırılmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Şüphesiz ki eğitim, sonuçları sabırla beklenerek alınması gereken çok uzun vadeli yatırımdır.

Buna karşın yollarımızın iyileştirilmesi ya da standartlara göre uygun nitelikte yapılması, sürücü eğitimlerinin mevzuatta belirtilen şekilde denetlenmesi ve işletilmesi, trafiğin denetim ve kontrolünden sorumlu trafik zabıtası, gerektiğinde genel zabitanın denetim ve kontrol faaliyetlerini uygun koşullarda etkin bir biçimde yerine getirebilmesi için hemen hemen hiçbir ilave yatırım ihtiyacı yoktur. Bu faaliyetlerin yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından izlenmesi, denetlenmesi, uygulama koşullarının düzenlenmesi ile arzu edilen sonuçlara rahatlıkla erişilebilecektir.

Trafik kazalarının meydana gelmesindeki nedenlerin çoğu, insanların alacağı etkin tedbirlerle ortadan kaldırılabılır türdendir. Trafik kazaları kader değildir. Kazaların azaltılmasında herkesin ve her kesimin sorumluluğu vardır. Kazaların önlenmesinde sorumluluklarını gereği gibi yerine getiren toplumlarda, herkesin ve her kesimin dolaylı ve doğrudan kazancı bulunmaktadır.

3.GEREÇ VE YÖNTEM

3.1 Araştırmanın Yeri ve İzin

Araştırma kapsamında ilgili kurumdan izin alınmıştır. Kazaya karışan sürücülere anketler ilgili kurumun intranet ortamında gönderilerek ulaşılması sağlanmıştır.

3.2 Araştırmanın Tipi

Araştırma tanımlayıcı tipte bir araştırmadır.

3.3 Araştırmanın Evreni ve Örneklem Seçimi

Araştırmanın evrenini 01.01.2005–31.12.2006 yılları arasında görev dışında özel yaşamlarında kendi yönetimlerindeki araçlarla kazaya karışan 240 kişi oluşturmaktadır. Meydana gelen bu trafik kazalarında vefat eden 22 kişinin dışında hayatta kalan 218 kişiye anket formu gönderilmiş, 192'si uygulamaya katılarak geri dönüşü sağlanmıştır.

3.4 Veri Toplama Tekniği

Araştırmanın verilerini toplamak amacıyla EK-2'de gösterilen ve araştırmacı tarafından oluşturulan anket formu hazırlanmıştır.

Anket, anketi yanıtlayan kişinin temel tanımlayıcı özelliklerini sorgulayan 8 soru, yaptığı kazaya etken olan nedenleri ve sonuçlarını belirlemeye yönelik 25 soru, kaza anında araçta bulunan diğer kişilerin durumları ile ilgili tablo yer almaktadır.

3.5 Araştırmanın Uygulama Şekli

Anket formu kazaya karışan sürücülere 11.06.2007 tarihinde intranet ortamında gönderilmiş ve 22.06.2007 tarihine kadar uygulamanın yapılarak geri gönderilmesi istenilmiştir. Kazaya karışan 218 personelden 192'sinin (% 88) anket formu dönüşü olmuştur. Gelmeyen anketlerin ise personelin hastane, izin, emeklilik vb. nedenlerle görevi başında bulunmaması nedeniyle uygulanamadığı bildirilmiştir.

Anketin uygulanma süresi ortalama 10 dakikadır.

3.6 Araştırmanın Süresi

Mayıs 2007 içerisinde kazaya karışan sürücüler tespit edilmiş ve 11-22.06.2007 tarihleri arasında anket uygulanmıştır.

Veri giriş ve analizleri ise Eylül 2007, tez yazımı Ekim 2007'de tamamlanmıştır.

3.7 Araştırmanın Analizi

Araştırma sonucu elde edilen veriler araştırmacı tarafından, Epi-Info istatistiksel analizlerden ki-kare önemlilik testi kullanılarak değerlendirilmiştir

İstatistiksel olarak önemlilik sınırı $P < 0.05$ olarak kabul edilmiştir.

3.8 Araştırmanın Sınırlılıkları ve Karşılaşılan Güçlükler

Araştırma esnasında herhangi bir sınırlılık ve güçlük karşılaşılmamıştır.

BULGULAR

Bu araştırmada 2005-2006 yılları arasında kazaya karışan 192 sürücünün geçirmiş oldukları kazaların etkenleri ve meydana geliş şekilleri incelenmiştir.

Araştırmaya katılan sürücülerin tamamı erkektir.

Tablo 7’de Sürücülerin yaş gruplarına, eğitim, medeni hal ve statü durumlarına göre dağılımı görülmektedir.

Tablo 7: Sürücülerin Yaş Gruplarına, Eğitim, Medeni Hal ve Statü Durumlarına Göre Dağılımı

Yaş	Sayı	%
20-24	17	8,9
25-29	64	33,3
30-34	55	28,6
35-43	56	29,2
Mezun Olduğu Okul		
Lise	79	41,2
Yüksekokul	70	36,5
Üniversite	43	22,4
Medeni Durumu		
Evli	160	83,3
Bekar	29	15,1
Esi Ölmüş/Boşanmış	3	1,6
Görev Durumu		
Üst Yönetici	32	16,7
Orta Yönetici	77	40,1
Alt Yönetici	80	41,6
İdari Personel	3	1,6
Toplam	192	100,0

% Kolon Yüzdesi

Araştırmaya katılan sürücülerin yaş ortalaması 31.08 ± 5.05 , ortancası 30 (Min:21, Max:43)’dür. Yaş gruplarına göre incelendiğinde ise %33.3’ünün en büyük yüzdeyle 25–29 yaş grubunda olduğu görülmüştür. Sürücülerin % 41,2’si lise mezunu, % 83,3’ü evli ve % 40,1’i orta yöneticidir.

Tablo 8’de Kazaya karışan sürücülerin Sürücü Belgesi Sahip Olma Süresine Göre Dağılımı görülmektedir.

Kazaya karışan 192 sürücünden 2’sinin sürücü belgesi bulunmamaktadır. Sürücü belgesi bulunan 190 kişinin sürücü belgesi sahip olma süresine göre dağılımı Tablo 2’de görülmektedir.

Tablo 8: Kazaya Karışan Sürücülerin Sürücü Belgesi Sahip Olma Sürelerine Göre Dağılımı

Sürücü Belgesine Sahip Olma Süresi	Sayı	%
0-6 yıl	69	36,3
7-12 yıl	68	35,8
13-25 yıl	53	27,9
Toplam	190	100,0

Kazaya karışan sürücülerin sürücü belgesine sahip olma sürelerinin ortalaması 9.08 ± 5.17 , ortancası 9.00 (Min:1,Max:25)’dur.

Tablo 9’de Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Yaptıkları Yer Dağılımı Görülmektedir.

Tablo 9: Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Yaptıkları Yerlere Göre Dağılımı

Kaza Yapılan Yer	Sayı	%
Şehir içi yol	48	25,0
Şehirler arası karayolu	126	65,6
Park yeri,diğer	18	9,4
Toplam	192	100,0

Kazaların meydana geldiği yerlere baktığımızda % 65,6’sının şehirlerarası karayolunda meydana geldiği görülmektedir.

Kazaya karışan sürücülere özellikle yıllık izin gibi nedenlerle uzun yola çıkmadan önce amirleri tarafından seyahat esnasında uyulacak kurallar başlıklı uyarıların % 74,5’ine yapıldığı ve yapılan uyarıların sürücüler tarafından % 97,2’sinin okunduğu bildirilmiştir.

Tablo 10'da Kazaya karışan sürücülerin yaptıkları kazaların meydana geliş şekilleri ve hasar durumuna göre kazaların dağılımı görülmektedir.

Tablo 10: Kazaya Karışan Sürücülerin Yaptıkları Kazaların Meydana Geliş Şekilleri ve Hasar Durumuna Göre Hasarların Dağılımı.

Kaza sekli	Sayı	%
Direksiyon hâkimiyetini kaybederek tek taraflı devrilme-çarpma	80	41,7
Çift taraflı çarpışma	58	30,2
Yayaya çarpma, arkadan çarpma, diğer	54	28,1
Hasar Durumuna Göre Kaza Tipi		
Sadece maddi hasarlı	29	15,1
Maddi hasarlı ve yaralanmalı	140	72,9
Maddi hasarlı, yaralanmalı ve ölümlü	23	12,0
Toplam	192	100,0

Meydana gelen kazaların %72,9'unun maddi hasarlı ve yaralanmalı olduğu, % 41,7'sinin ise direksiyon hâkimiyetini kaybederek tek taraflı devrilme veya çarpma olarak meydana geldiği beyan edilmiştir.

Tablo 11’de Kazaya karışan sürücülerin kaza yaptıkları andaki durumları görölmektedir

Tablo 11: Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Yaptıkları Andaki Durumlarının Dağılımı.

Sürücünün Kaza Anındaki Durumu	Sayı	%
Herşey Normaldi	107	55,7
Uykusuz Olma	24	12,5
Yorgun Olma	17	8,9
Alkollü Olma	6	3,1
Dalgın Olma	36	18,8
Cep Telefonu İle Konuşma	2	1,0
Diğer	25	13,0
Toplam	192	100,0

Kazaya karışan sürücülerin kaza yaptıkları andaki durumlarına ilişkin beyanları incelendiğinde; %12,5’inin uykusuz, % 8,9’unun yorgun, %3,1’inin alkollü, %18,8’inin dalgın, %1,0’inin cep telefonu ile konuştuğu, %55,7’sinde ise hiçbir olumsuzluk olmadığı görölmüştür.

Sürücülerin %13,0’ü ise diğer başlığı altında kaza anında aracın radyosu ve müzik sistemi ile ilgilendiklerini, başka bir işle ilgilendiklerini, karşı tarafın hatalı olduğunu, stresli olduklarını ve yolun bozuk olduğunu bildirilmiştir.

Tablo 12’de Kazaya karışan aracın hızı ve araçta bulunan, kazayı, ölümü/ağır yaralanmayı önlemeye yeterli seviyedeki güvenlik paketi donanımlarının dağılımı sunulmuştur.

Tablo 12: Kazaya Karışan Aracın Hızı ve Araçta Bulunan, Kazayı, Ölümü/Ağır Yaralanmayı Önlemeye Yeterli Seviyedeki Güvenlik Paketi Donanımlarının Dağılımı.

Aracın Hızı (Km/Saat)	Sayı	%
0-44	27	14,1
45-89	98	51,0
90-134	60	31,3
135-180	7	3,6
Araçta Bulunan Güvenlik Paketi Donanımları		
ABS	70	36,5
ASR	17	8,9
Tek Hava Yastığı	27	14,1
Çift Hava Yastığı	47	24,5
Daha Fazla Hava Yastığı	16	8,3
Hepsi	30	15,6
Toplam	192	100,0

Kazaya karışan araçların hızlarına baktığımızda % 51,00’inin 45–89 km/S arasında seyrettiği, araçlardaki güvenlik paketi bulunma durumunu incelediğimizde % 63,5’inde ABS (Anti Blokaj Sistemi), % 91,1’inde ASR (Araçların Patinaj Etmesini Önleyip Yola Tutunmasını Sağlayan Sistem) donanımlarının olmadığı, % 85,9’unda hiç hava yastığı olmadığı, %15,6’sında söz konusu donanımların tümünün olduğu görülmektedir.

Tablo 13’de Kazaya karışan sürücülerin kaza anına kadar ki seyahat sürelerinin toplam ne kadar olduğu ve bu süre içerisinde mola verme durumları ile kaza anından ne kadar süre önce mola verdiklerine ilişkin bilgilerin dağılımı görülmektedir

Tablo 13: Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Anına Kadar ki Seyahat Süreleri ve Mola Durumlarına İlişkin Bilgilerin Dağılımı.

Kaza Anına Kadar Toplam Seyahat Süresi	Sayı	%
0-120 dakika	53	41,1
121-240 dakika	30	23,3
241-360 dakika	21	16,3
361-480 dakika	6	4,7
481-600 dakika	12	9,3
601-1200 dakika	8	5,4
Toplam	130 *	100
Mola Durumu		
Evet	59	45,4
Hayır	71	54,6
Toplam	130 *	100
Kaza Yaptığı Andan Ne Kadar Süre Önce Mola Verdiği		
0-60 dakika	34	57,6
61-120 dakika	13	22,0
121-180 dakika ve daha fazla	12	20,3
Toplam	59	100
Aynı Yolu Daha Önce Kullanma Durumu		
Hiç Kullanmadım	29	15,1
1-2 defa	34	17,7
3 ve daha fazla	129	67,2
Toplam	192	100,0

* Şehirlerarası karayolunda kaza yapan sürücü sayısı.

Kazaya karışan sürücülerin kaza anına kadar olan seyahat sürelerinin ortalaması $180,00 \pm 232,74$, ortancası 229,42 (Min:2,Max:1200)'dir. Kaza anından ne kadar süre önce mola verildiğinin ortalaması $60,00 \pm 75,52$, ortancası 77,03 (Min:5,Max:390)'tür. Kaza yapan sürücülerin % 41,1'inin ilk iki saat içerisinde kaza yaptığı, % 54,6'sının mola vermeden aralıksız araç kullandığı, % 67,2'sinin kaza yaptığı yolu daha öncesinde üç ve daha fazla kullandığı görülmektedir.

Tablo 14'de Kazaya karışan sürücülerin yola çıkış saatleri ve kazanın meydana geldiği saat görülmektedir.

Tablo 14: Kazaya Karışan Sürücülerin Yola Çıkış Saatleri ve Kaza Saatlerinin Dağılımı.

Yola Çıkış Saati	Sayı	%
00.00-05.59	17	8,9
06.00-11.59	74	38,5
12.00-17.59	59	30,7
18.00-23.59	42	21,9
Kazanın Meydana Geldiği Saat		
00.00-05.59	21	10,9
06.00-11.59	51	26,5
12.00-17.59	63	32,9
18.00-23.59	57	29,7
Toplam	192	100,0

Kazaya karışan sürücülerin; % 38,5'inin 06.00-11.59 saatleri arasında yola çıktığı, % 32,9'unun 12.00-17.59 saatleri arasındaki zaman diliminde kaza geçirdiği görülmektedir.

Tablo 15’de Kaza anındaki hava ve yol durumu görülmektedir.

Tablo 15: Sürücülerin Kaza Anındaki Hava Şartları ve Yol Durumlarına İlişkin Beyanları.

Hava Şartları	Sayı	% *
Açık	138	71,9
Kapalı	21	10,9
Yağışlı	26	13,5
Kar Yağışlı	11	5,7
Fırtınalı	1	0,5
Sisli	3	1,6
Diğer	7	3,6
Yol Durumu		
Normal	97	50,5
Yağış Nedeniyle Kaygan	30	15,6
Buzlu	11	5,7
Karlı	5	2,6
Yol Bakım Çalışması	12	6,3
Mıcırılı	33	17,2
Virajlı	45	23,4
Diğer	14	7,3
Toplam	192	100,0

* Her bir yüzde 192 üzerinden hesaplanmıştır.

Kaza anındaki hava şartları incelendiğinde; % 71,9’unda havanın açık, % 10,9’unda kapalı, % 13,5’inde yağmur, % 5,7’sinde kar yağışı olduğu, 1,6’sında sisli olduğu, % 3,6’sında da diğer başlığı altında (gece, alacakaranlık, vb.) hava koşullarının nasıl olduğu bildirilmiştir.

Yol durumu incelendiğinde ise; % 50,5’inin normal, % 15,6’sının yağış nedeniyle kaygan, % 5,7’sinin buzlu, % 2,6’sının karlı, % 6,3’ünün yol bakım çalışması, % 17,20’sinin mıcırılı, %23,4’ünün virajlı ve % 7,3’ünün diğer etkenler (sıcaktan asfalt erimesi, bozuk satıh, aydınlatma olmaması vb.) olarak görülmektedir.

Tablo 16’da Kazaya karışan sürücülerin kazadan sonra sağlık kuruluşuna sevk edilip edilmedikleri, sevk edilmişler ise tedavi durumları ile ne kadar süre iş ve gücünden kaldıklarına ilişkin bilgiler görülmektedir.

Tablo 16: Kazaya Karışan Sürücülerin Kazadan Sonra Sağlık Kuruluşuna Sevk Edilme Durumları ve Tedavi Sonrası Ne Kadar Süre ile İş ve Gücünden Kaldıklarına İlişkin Bilgilerin Dağılımı.

Kazadan Sonra Sevk Edilme Durumu	Sayı	%
Sevk Edilmiş	147	76,6
Sevk Edilmemiş	45	23,4
Toplam	192	100,0
Sevk Sonrası Yapılan İşlem		
Ayakta tedavi	66	44,9
İstirahat verildi	81	55,1
Toplam	147	100,0
Verilen İstirahat Süresi		
1-29 gün	46	55,1
30-59 gün	15	19,1
60-89 gün	8	10,3
90 gün ve daha fazla	12	15,5
Toplam	81	100,0

Kazaya karışan sürücülerin % 76,6’sının kazadan sonra sağlık kuruluşuna sevk edildiği, % 55,1’ine istirahat verildiği ve % 55,1 oranla 1–29 gün arasındaki personelin iş ve gücünden kaldığı görülmektedir.

Tablo 17’de Kazaya karışan sürücünün sürücü belgesi sahibi olduğu zamandan itibaren kaza yaptığı ana kadar kaç kez trafik cezası aldığı ve ceza almış ise ceza alma nedeni görülmektedir.

Tablo 17: Sürücülerin Ceza Alma Durumu ve Nedenlerinin Dağılımı.

Trafik Cezası Durumu	Sayı	%*
Hiç almadım	119	62,0
1 kez aldım	41	21,4
2 kez aldım	21	10,9
3 kez aldım	8	4,2
4 kez aldım	3	1,6
Ceza Alma Nedeni	Sayı	%**
Aşırı Hız	52	27,1
Sinyalizasyonlara Uymama	10	5,2
Emniyet Kemeri Kullanmama	5	2,6
Alkollü Araç Kullanma	2	1,0
Hatalı Sollama	3	1,6
Geçiş Kurallarına Uymama	4	2,1
Diğer	8	4,2

*% Kolon Yüzdesi 192 üzerinden hesaplanmıştır.

**% Her bir satırdaki yüzde 192 üzerinden hesaplanmıştır.

Kazaya karışan sürücülerin % 62’sinin hiç trafik cezası almadığı, ceza alan 73 sürücünden (% 38,0) %27,1’inin aşırı hız, % 5,2’sinin sinyalizasyonlara uymama, % 2,6’sinin emniyet kemeri kullanmama, %1’inin alkollü araç kullanma, % 1,6’sinin hatalı sollama, % 2,1’inin geçiş kurallarına uymama, % 4,2’sinin diğer (genellikle hatalı park) nedenlerle ceza aldığı görülmektedir.

Tablo 18’de Kazaya karışan sürücülerin, kazaya sebebiyet veren asıl nedene ilişkin değerlendirilmeleri görülmektedir.

Tablo 18: Kazaya Sebebiyet Veren Asıl Nedenlerin Dağılımı.

Kazanın Asıl Nedeni	Sayı	% *
Aşırı Hız	18	9,4
Geçiş Önceliğine Uymama	23	12,0
Alkollü Araç Kullanma	8	4,2
Hatalı Sollama	5	2,6
Uzun Süreli Araç Kullanma	11	5,7
Diğer	128	66,7

* Her bir yüzde 192 üzerinden hesaplanmıştır.

Kazaya karışan sürücülerin % 9,4’ü aşırı hız, % 12,0’si geçiş önceliğine uyulmaması, % 4,2’si alkollü araç kullanılması, % 2,6’sı hatalı sollamayı, % 5,7’si uzun süreli araç kullanmayı kaza yapmalarının asıl nedeni olarak değerlendirirken % 66,7’si diğer etkenler olarak, dikkatsizlik ve tedbirsizlik, hava ve yol şartları, arkadan araç çarpması, yayaların kural ihlali, yolun bozuk olması ve havanın yağışlı olması gibi nedenleri, kazanın asıl nedeni olarak değerlendirmiştir.

Tablo 19’da Kazaya karışan sürücülerin, kazaya sebep olan diğer nedenlere ilişkin değerlendirmeleri görülmektedir.

Tablo 19: Kazaya Etken Olan Diğer Nedenlerin Dağılımı.

Kazaya Sebep Olan Nedenler	Sayı	% *
Yol Hatası	47	24,5
Karşı Tarafın Hatası	76	39,6
Önümde Seyreden Aracın Hatası	19	9,9
Kendi Hatam	60	31,3
Araçta Meydana Gelen Mekanik Arıza	9	4,7
Diğer	27	14,1

* Her bir yüzde 192 üzerinden hesaplanmıştır.

Kazaya sebep olan diğer nedenler olarak; kazaya karışan sürücülerin % 24,5’i yolun hatalı, % 39,6’sı karşı tarafın hatalı, % 9,9’u önünde seyreden aracın hatalı, % 31,3’ü kendisinin hatalı olduğunu bildirirken, % 4,7’si araçta meydana gelen mekanik bir arızayı ve % 14,1’i ise diğer nedenleri kaza sebebi olarak değerlendirmektedir.

Tablo 20’de Kazaya karışan sürücülerin, daha önce kaza yapıp yapmadıkları ve meydana gelen son kaza ile kaza sıklıkları görülmektedir.

Tablo 20: Kazaya Karışan Sürücülerin Daha Önce Yaptıkları Kaza Durumu ve Kaza Sıklıklarının Dağılımı.

Daha Önce Kaza Yapma Durumu	Sayı	%*
Evet	22	11,5
Hayır	170	88,5
Daha Önce Kaza Yapanların Toplam Kaza Sıklığı		%**
2 defa	17	77,3
3 defa ve daha fazla	5	22,7

/* Kolon yüzdesi 192 üzerinden hesaplanmıştır.

/*** Kolon yüzdesi daha önce kaza yapmış 22 üzerinden hesaplanmıştır.

Kaza yapan sürücülerin % 88,5'inin ilk kazası olmakla birlikte, % 11,5'i daha önce de kaza yapmış ve meydana gelen son kaza ile birlikte % 77,3 oranla iki defa kaza yapma sıklığı görülmüştür.

Tablo 21'de Kazaya karışan sürücülerin, kazayı genellikle hangi durumlarda yaptıklarının değerlendirilmesi görülmektedir.

Tablo 21: Kazaya Karışan Sürücülerin Kaza Yaptıkları Andaki Yıllık İzin, İdari İzin, Hafta Sonu İzni, İstirahat vb. Durumlarda Bulunmalarının Dağılımı.

Sürücülerin Kaza Yaptıkları Andaki Durumları	Sayı	%
Yıllık izine gidiyordum/izinden dönüyordum.	56	29,2
Hava değişimindeydim/ istirahatlıydim	2	1,0
Hafta sonu izni için ayrılmıştım	27	14,1
Bayram, mazeret, idari izin vb. gibi nedenle ayrılmıştım	39	20,3
Günlük yaşam esnasında	68	35,4
Toplam	192	100,0

Kazaya karışan sürücülerin % 35,4'ünün günlük yaşamda kaza yaptığı görülmektedir. Günlük yaşam esnasında; şehir içinde mesaiye/sınava gidiş ve dönüşlerde, cenazeye gidiş esnasında, % 29,2'sinin ise yıllık izine giderken veya dönerken meydana geldiği sıklığı görülmektedir.

Ankette yer alan sorulara ek olarak üç sürücü görüş bildirmiştir.
Bunlar;

1. İzin dönüşü ve ayrılışının resmi tatil gününe denk gelmesi halinde mesai başlangıç gününün esas alınmasını,

2. Karayolları Genel Müdürlüğünün görevlerini gerektiği gibi yerine getirmediği,

3. Trafik kontrol ekiplerinin yeterli ve etkin kontrol eksikliği bulunduğunu ifade etmiştir.

Tablo 22'de Kaza yapan sürücünün statüsüne, eğitim durumuna, sürücü belgesine sahip olma süresine ve kazanın meydana geldiği yere göre kaza tiplerinin dağılımı görülmektedir.

Tablo 22: Kaza Yapan Sürücünün Statüsüne, Eğitim Durumuna, Sürücü Belgesine Sahip Olma Süresine ve Kazanın Meydana Geldiği Yere Göre Kaza Tiplerinin Dağılımı

	Kaza Cinsi							
	Maddi Hasarlı		Maddi Hasarlı ve Yaralanmalı		Maddi Hasarlı, Yaralanmalı ve Ölümlü		Toplam	
	Sayı	%*	Sayı	%*	Sayı	%*	Sayı	%**
Statü								
Üst Yönetici	8	25,0	20	62,5	4	12,5	32	16,7
Orta Yönetici	11	14,3	56	72,7	10	13,0	77	40,1
Alt Yönetici ve İdari Personel	10	12,0	64	70,1	9	10,8	83	43,2
	$\chi^2 = 3.46$		$p = 0.48$					
Eğitim Durumu								
Lise	10	13,0	55	71,4	12	15,6	77	40,1
Yüksekokul	12	16,7	56	77,8	4	5,6	72	37,5
Üniversite ve üzeri	7	16,3	29	67,4	7	16,3	43	22,4
	$\chi^2 = 4.79$		$p = 0.30$					
Sürücü Belgesi Süresi								
0-6 yıl	10	14,5	50	72,5	9	13,0	69	36,3
7-12 yıl	8	11,8	56	82,4	4	5,9	68	35,8
13-25 yıl	11	20,8	32	60,4	10	18,9	53	27,9
	$\chi^2 = 7.82$		$p = 0.09$					
Kaza Yeri								
Şehir İçi Yol	6	12,5	37	77,1	5	10,4	48	25,0
Şehirlerarası Karayolu	22	17,5	90	71,4	6	11,1	126	65,6
Park Yeri, diğer	1	5,6	13	72,2	4	22,2	18	9,4
	$\chi^2 = 3.67$		$p = 0.45$					

%* Satır yüzdesi

%** Kolon yüzdesi

Tablo 23'de Kaza yapan sürücünün statüsüne, eğitim durumuna, sürücü belgesine sahip olma süresine ve kazanın meydana geldiği yere göre kaza şekillerinin dağılımı görülmektedir.

Tablo 23: Kaza Yapan Sürücünün Statüsüne, Eğitim Durumuna, Sürücü Belgesine Sahip Olma Süresine ve Kazanın Meydana Geldiği Yere Göre Kaza Şekilleri Durumunun Dağılımı

	Kaza Şekli							
	Tek Taraflı Çarpma, Devrilme		Çift Taraflı		Yayaya Çarpma, Arkadan Çarpma, Diğer		Toplam	
	Sayı	%*	Sayı	%*	Sayı	%*	Sayı	%**
Statü								
Üst Yönetici	12	37,5	12	37,5	8	25,	32	16,7
Orta Yönetici	29	37,7	25	32,5	23	29,9	77	40,1
Alt Yönetici ve İdari Personel	39	47,0	21	25,3	23	27,7	83	43,2
$\chi^2 = 2.54$				p=0.63				
Eğitim Durumu								
Lise	31	40,3	22	28,6	24	31,2	77	40,1
Yüksekokul	35	48,6	19	26,4	18	25,0	72	37,5
Üniversite ve üzeri	14	32,6	17	39,5	12	27,9	43	22,4
$\chi^2 = 3.88$				p=0.42				
Sürücü Belgesi Süresi								
0-72 ay	32	46,4	16	23,2	21	30,4	69	36,3
73-144 ay	25	36,8	24	35,3	19	27,9	68	35,8
145-216 ay	21	39,6	18	34,0	14	26,4	53	27,9
$\chi^2 = 2.91$				p=0.57				
Kaza Yeri								
Şehir İçi Yol	13	27,1	14	29,2	21	43,8	48	25,0
Şehirlerarası Karayolu	58	46,0	38	30,2	30	23,8	126	65,6
Park Yeri, diğer	9	50,0	6	33,3	3	16,7	18	9,4
$\chi^2 = 9.24$				p=0.05				

%* Satır yüzdesi

%** Kolon yüzdesi

Tablo 24’de Kaza yapan sürücüye yola çıkmadan önce uyulması gereken kuralların tebliğ edilme durumuna göre, mola verme durumu ile kazanın asıl nedenlerinden aşırı hız ve uzun süreli araç kullanma durumlarının dağılımı görülmektedir.

Tablo 24: Kaza Yapan Sürücüye Yola Çıkmadan Önce Uyulması Gereken Kuralların Tebliğ Edilme Durumuna Göre, Mola Verme Durumu ile Kazanın Asıl Nedenlerinden Aşırı Hız ve Uzun Süreli Araç Kullanma Durumlarının Dağılımı

Kontrol Listesinin Tebliğ Edilip Edilmediği		Mola Verme Durumu					
		Evet		Hayır		Toplam	
		Sayı	%*	Sayı	%*	Sayı	%**
		Edilmiş	47	46,1	55	53,9	102
Edilmemiş	12	42,9	16	57,1	28	21,5	
		χ ² =0.09		p=0.83			
Kontrol Listesinin Tebliğ Edilip Edilmediği		Aşırı Hız					
		Evet		Hayır		Toplam	
		Sayı	%*	Sayı	%*	Sayı	%**
		Edilmiş	131	91,61	12	8,4	143
Edilmemiş	43	87	6	12,2	49	25,5	
		χ ² =0.63		p=0.42			
Kontrol Listesinin Tebliğ Edilme Durumu		Uzun Süreli Araç Kullanma					
		Evet		Hayır		Toplam	
		Sayı	%*	Sayı	%*	Sayı	%**
		Edilmiş	134	93,7	9	6,3	143
Edilmemiş	47	95,9	2	4,1	49	25,5	
		χ ² =0.33		p=0.56			

%* Satır yüzdesi

%** Kolon yüzdesi

192 kazada aracı kullanan kişi dışında araç içerisinde bulunan toplam kişi sayısı 280 olarak saptanmıştır.

Tablo 25’de Kaza anında sürücünün dışında araç içerisinde bulunan 280 kişiye ait bilgiler sunulmuştur.

Tablo 25: Sürücü Dışında Araç İçerisinde Bulunan Kişilerin, Sürücüye Yakınlık Derecesi Yaş, Cinsiyet, Araç İçerisindeki Yerleri, Emniyet Kemerini Kullanma Durumu ve Kaza Sonrası Sağlık Durumlarının Dağılımı.

Yakınlık Derecesi	Sayı	% *
Eşi	79	28,2
ocuğu	105	37,5
Kardeşi	4	1,4
Akrabası	37	13,2
Arkadaşi	55	19,6
Yaş		
0-12 yaş	95	33,9
13-24 yaş	51	18,2
25-36 yaş	110	39,3
37-48 yaş	14	5,0
48 ve daha büyük	10	3,6
Cinsiyet		
Erkek	127	45,4
Kadın	153	54,6
Oturduğu Yer		
Sağ Ön	112	40,0
Arka	164	58,6
ocuk Koltuğu	4	1,4
Emniyet Kemerini Kullanma Durumu		
Takılı	87	31,1
Takılı Değil	193	68,9
Sağlık Durumu		
Sağ	129	46,1
Yaralı	141	50,4
Ölü	10	3,6
Toplam	280	100,0

* Kolon Yüzdesi

Araç içerisinde bulunan diğer şahısların durumları incelendiğinde; 280 kişiden % 33,9'unun 0–12 yaş aralığındaki çocuklar olduğu, %54,6'sı kadın ve % 37,5'inin kazayı yapan sürücünün eşi olduğu, % 58,6'sının arka koltukta oturduğu, % 68,9'unun emniyet kemeri kullanmadığı ve %50,4'ünün yaralandığı görülmektedir.

5.TARTIŞMA

İlgili kurum olarak personelinin diğer kazalardan korunmasının yanı sıra trafik kazalarının da asgari seviyeye indirilmesi maksadıyla; trafik kazalarına karşı alınabilecek tedbirler konusunda personeline tebliğlerde bulunarak bilinçlendirilmeleri için çaba sarf etmektedir.

Bu kapsamda, özellikle uzun süreli seyahat edecek personele yola çıkmadan önce; uykusuz, yorgun ve alkollü araç kullanılmaması, emniyet kemeri kullanımının alışkanlık haline getirilmesi, araç kapasitesinin üzerinde yolcu alınmaması, gece yolculuğundan kaçınılarak trafiğin az yoğun olduğu saatlerde yolculuk yapılması, önceden seyahat edilmemiş yollarda daha dikkatli ve hız kurallarına mutlaka uyulması, hatalı sollama yapılmaması, mola verilmesinin alışkanlık haline getirilmesi gibi konularda uyarılarda bulunmaktadır.

Türkiye genelinde 2002-2006 yılları arasında meydana gelen kazalardaki kusur oranlarının incelenmesinde sürücü kusurunun her yıl için % 96'nın üzerinde olduğu görüldüğü gibi kurum personelinin karıştığı kazalarda da sürücü hataları % 31,3 oranla ön sıralara yerleşmektedir. Anket uygulamasında sürücülerin kendi hatalarından daha çok “karşı tarafın hatası” (% 39,6) olarak cevap vermeleri sonucu yine değiştirmemiştir. Çünkü karşı tarafın hatası olarak da karşı tarafta bulunan araç sürücüsünün hatası olarak algılanması gerekmektedir.

Özellikle aşırı hız yapılmaması ve uzun süreli yolculuklarda mola verilmesi konularına dikkat çekilmekte iken, yine % 9,4 oranla aşırı hız ve % 5,7 oranla uzun süreli araç kullanmak nedeniyle küçümsenemeyecek sayıda kaza meydana geldiği görülmektedir.

Araçların belirlenen hız limitleri dahilinde kullanılması esastır. Bu limitler belirlenirken yol, araç ve emniyetli sürüş için gerekli her türlü faktör dikkate alınmıştır. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 50,51 ve 52. maddeleri ile Karayolları Trafik Yönetmeliğinin ise 100 ve 101. Maddeleri hız kuralları ile ilgili esasları düzenlemiştir. Buna göre araç ve yol cinslerine göre azami hız limitleri, otomobil için şehir içi yollarda 50, şehirlerarası karayolunda 90, otoyollarda ise 120 km/S'dir.¹⁹ Araştırmamızda, kazaya karışan araçların hızlarının % 51.0 gibi büyük bir yüzdeyle 45-89 km/s aralığında, % 14,1'inin 0-44 km/s aralığında olduğu görülmüştür. Dolayısıyla sürücülerin hız limitlerine uydukları söylenebilir. Ancak, kazaya karışan sürücülerin kazanın asıl nedenleri arasında % 9,4'ünün aşırı hız, trafik cezası alma nedenleri incelendiğinde ise % 27.1'inin yine aşırı hız olduğu dikkate alındığında, ortaya çıkan çelişkinin, anket uygulaması sonucunda personelin kendilerine bir yaptırım yapılabileceği endişesi ile kaza anındaki araç hızının bu şekilde cevaplandığına bağlanabilir.

Kazaya karışan sürücülerin de % 12,5'inin uykusuz, % 8,9'unun yorgun ve % 18,8'inin dalgın olduğu görülmektedir. Bu durumda, söz konusu olumsuz etkenler olduğunda kaza yapma ihtimalinin oldukça yüksek olduğu değerlendirilmektedir.

Özellikle şehirlerarası yollarda şerit ihlali nedeniyle kafa kafaya çarpışma şeklinde meydana gelen kazaların nedeninin sürücünün yorgun ve uykusuz araç kullanması olarak tespit edilmiştir. Aynı şekilde dalgın, zihni meşgul sürücüler de kazalara neden olmaktadır.⁴

Uykusuz ve yorgun sürücünün intikal süresi ve kalitesi diğer deyişle refleksleri hızla azalmaktadır. Dikkati tamamen dağılmış olan sürücü, gerçekte hayali ayıramaz hale gelmektedir.⁴

Bu şekilde araç kullanmanın nedenlerine baktığımızda;, izine ayrılan personelin bir an önce gideceği yere ulaşmak için sabırsızlıkla ve aceleci hareket etmesinden kaynaklandığı, ayrıca izninden azami sürede istifade etme düşüncesiyle iznini son güne kadar kullanma isteği olarak değerlendirilmektedir. Belirtilen düşüncülerdeki davranışlar da doğal olarak uzun süreli araç kullanmayı, gece yola çıkmayı ve aşırı hız gibi trafik kazasının meydana gelmesine etken birçok olumsuzluğu beraberinde getirmektedir.

Ayrıca, trafik cezası alanların % 27,1'inin aşırı hız nedeniyle ceza aldığı dikkate alındığında sürücülere yönelik olarak yapılan uyarılarda bu konuların üzerinde daha fazla durulması gerektiği değerlendirilmektedir.

Bir sürücünün, 24 saatlik herhangi bir süre içinde toplam olarak 9 saatten ve devamlı olarak 5 saatten fazla araç sürmesi yasaktır. Sürücülerin 5 saatlik devamlı kullanımdan sonra en az 30 dakika araç dışında dinlenmeleri zorunludur.²³

Sürücülerin genellikle kaza anından 4 saat ve öncesinde mola verdikleri ve bu kurala uydukları görülmektedir.

Kaza yapan sürücülerin yaş grupları incelendiğinde 25-29 yaş aralığında bulunan grubunun daha fazla kazaya karıştığı görülmektedir. Bu durumun nedeni olarak, genç yaştaki ve uzun yol tecrübesi olmayan personelin araç sahibi olma isteğinin sonucu olarak değerlendirilebilir. Bunun yanı sıra sürücü belgesine sahip olma süresine göre kaza yapan sürücülerin % 36,3'ünün 0-6 yıllık sürücü belgesi sahibi olmaları da bu bulguyu desteklemektedir.

6.SONUÇ VE ÖNERİLER

6.1. Sonuç

Çalışmada, % 33,3 oranla 25-29 yaş aralığında bulunan genç yaşta ve yeterli sürüş tecrübesi bulunmayan personel, % 65,6 oranla şehirlerarası karayolunda seyahat ederken kaza yapan, ölümü ve yaralanmayı önleyebilecek olan yeterli güvenlik paketi bulunmayan araçlar, seyahate başlamayı müteakip % 41,1 oranla ilk iki saat ile % 54,6 oranla yeterince mola verilmemesi, mola verilmesinden sonraki % 57,6 oranla ilk bir saatlik süre, % 9,4 oranla aşırı hız, % 18,8 oranla dalgınlık, % 12,5 uykusuzluk, % 66,7 oranla sürücülerin dikkatsizlik ve tedbirsizliği, % 88,5 oranla daha önce hiç kaza yapmayan sürücüler öncelikli risk faktörleri olarak belirlenmiştir.

Kaza sıklığının % 35,4 oranında günlük yaşam esnasında meydana gelmesi de; personelin mesaiye veya şehir içindeki çeşitli faaliyetleri esnasında, hız limitleri şehirlerarası karayolundaki hızlarına oranla daha az olduğu için bu ortamda meydana gelen kazanın daha hafif olabileceği düşüncesi ile daha dikkatsiz ve tedbirsiz olarak araç kullanmaları ayrı bir risk faktörü olarak belirlenmiştir.

Ancak, bu risk faktörünün değerlendirilmesinde, yıllık izinlere gidiş ve dönüşlerde şehirlerarası karayolunda meydana gelen trafik kazalarının önlenmesi, şehir içinde meydana gelen trafik kazalarındaki maddi hasarlı kazalara nazaran ölümlü ve yaralanmalı olması nedeniyle daha çok önem kazanmaktadır.

Personelin yıl içerisinde yıllık izin nedeniyle bir veya iki defa şehirler arası karayolunda seyahat ettiği, bunun da yeterli tecrübe olmaması ve diğer olumsuz etkenlerle birleşmesi halinde kazaların kaçınılmaz olduğu görülmektedir.

6.2 Öneriler

Uzun sürecek seyahatlerde, havayolu veya demiryolu gibi yüksek güvenli li ulaşım araçları kullanılması, bunun mümkün olmadığı durumlarda ise diğer toplu ulaşım araçlarını tercih edilmesi teşvik edilmelidir.

Personelin sahip olduğu özel araçların model ve kalitelerini yükseltmeleri, özellikle güvenlik donanımları gelişmiş araçları kullanmaları tavsiye edilmelidir.

Özellikle genç yaştaki ve yeterli sürüş tecrübesine sahip olmayan personelin şehirler arası uzun yolculuğa çıkmamaları, yeni aldıkları veya arkadaşlarından  d n   aldıkları ve teknik özelliklerini yeterince tanımadıkları araçları kullanmamaları ikaz edilmelidir.

Seyahat öncesinde, alkol veya dikkati, düşünmeyi, algılamayı azaltıcı ilaçların kullanılmaması, kusurlu ve periyodik bakımları yapılmamış araçların kullanılmaması konularında uyarılar yapılmalıdır.

Personel, izinlerini son gününe kadar kullanmaları halinde; gece yola çıkmanın, aşırı hızın ve yorgunluğun neden olacağı kaza ihtimalinin kaçınılmaz olduğu konusunda bilinçlendirilmelidir.

şehir içi araç kullanımlarında da olsa, sürücü her zaman dikkatli ve tedbirli davrandığı gibi, karşı tarafın hata yapma ihtimalini de göz önünde bulundurmalıdır.

ÖZET

“Bir Kamu Kurumunda Görevli Personelin Karıştığı Özel Araç Kazalarının Değerlendirilmesi”

Kazaların içerisinde yer alan ve sonuçları itibariyle yarattığı kayıplarla önemli bir halk sağlığı sorunu haline gelen trafik kazaları, toplumların sağlığına ve gelişmesine yönelik küresel bir tehdittir.

Maddi ve manevi sonuçları ile daima kamuoyunun gündeminde ve ön sıralarda yer almaktadır. Bu trafik kazaları sadece büyük ölçüde yaralanmalara, sakatlıklara ve ölümlere değil aynı zamanda önemli ekonomik kayıplara da neden olmaktadır. Bu çalışmada 01.01.2005–31.12.2006 döneminde kurum personelinin özel araçları ile karıştıkları kazaların risk faktörlerinin incelenmesi bakımından çalışılmış ve trafik kazalarının önlenmesi için öneriler geliştirilmiştir.

Yapılan araştırmada; kazaya karışan sürücülerin, kendi hataları % 31,3 oranla ön sıralarda yer almakta, kaza nedenlerinde % 39,6 oranında karşı tarafın hatası da yine sürücü hatası olarak dikkat çekmektedir.

Sürücülerden genellikle % 33,3'ünün 25-29 yaş aralığındaki genç ve % 36,3'ünün 0-6 yıl sürücü belgesine sahip, yeterli sürüş tecrübesine sahip olmayan sürücülerin kaza yaptığı görülmektedir.

Kaza yapanların; % 12,5'inin uykusuz, % 18,8'inin dalgın olduğu, % 54,6'sının seyahat süresince hiç mola vermediğı, % 41,1'inin seyahate çıktığı ilk iki saat içerisinde kaza yaptığı, % 62'sinin hiç trafik cezası almadığı ve trafik cezası alanların % 27,1'inin aşırı hız nedeniyle ceza aldığı, aşırı hız nedeniyle % 9,4'ünün kaza yaptığı, % 88,8'inin daha önce hiç kaza yapmadığı ve % 67,2'sinin kaza yaptığı yolu üç ve daha fazla kullandığı halde kaza yaptığı elde edilen bulgulardan anlaşılmaktadır.

Kurum personelinin trafik kazalarına karışmasını önlemek için; yola çıkmadan önce; uykusuz ve yorgun araç kullanılmaması, emniyet kemeri kullanımının alışkanlık haline getirilmesi, gece yolculuğundan kaçınılarak trafiğin az yoğun olduğu saatlerde yolculuk yapılması, sürekli kullanılan yol dahi olsa yolun nitelikleri değişebileceğinden sürücüde bir güven duygusu olmaması gerektiğı, önceden seyahat edilmemiş yollarda daha dikkatli ve hız kurallarına mutlaka uyulması, hatalı sollama yapılmaması, mola verilmesinin alışkanlık haline getirilmesi gibi konularda uyarılarda bulunulmalıdır.

Anahtar Kelimeler :Trafik, Kazalar

SUMMARY

“Analysing the private automobile accidents which person worked in the public institution get involved.”

Traffic accidents, which become an important public health problem owing to casualties they cause, are a global threat to communities' health and development.

Traffic accidents regarding both material and spiritual consequences have always utmost priority for public agenda and do not only cause wounds, fatal injuries and deaths but also have significant economic losses on a large scale.

In this study, risk factors of the accidents, in which personnel get involved between 01.01.2005-31.12.2006, have been examined and some preventive measures have been recommended.

First of all, driver's faults have been strongly noticed as one of the traffic accident by a rate of %31,3 percent in which personnel get involved. However, other parties' fault have had a higher rate by %39.6 percent.

When we looked at the traffic accidents data; %33,3 of the drivers who cause an accident are between 25-29 ages; %36,3 of them have had driver license for 0-6 years, %12,5 them are sleepless, %18,8 of them are pensive, %54,6 of them have no break during the trip, %41,1 of them have the accident in the first two hours of trip, %88,8 of them never had a traffic accident before, %67,2 of them has utilized the way at least three times they have an accident, %62 of them never have a traffic punishment before. %27,1 of the personnel have punished because of over speed.

In order to avoid such cases, personnel must be warned about using safety belt avoiding from rush hour times or night drives and mispasses. and not to drive while sleepless or tired.

The personnel must not have too much confidence, even though they have driven on the same road before, because of possible changes in the quality of the road. They must drive more carefully on the roads which they are not familiar to. They must have breaks during the trip, and strongly commit to any of traffic rules and specifically obey the speed rules.

Key Words: Traffic, Accidents

KAYNAKLAR

1. Eraslan R. Bir İlköğretim Okulu İkinci Kademe Öğrencilerinde Okul Kazası Görülme Sıklığının İncelenmesi. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Kazaların Demografisi ve Epidemiyolojisi Anabilim Dalı; Ankara: 2007.
2. Racioppi F. Eriksson L., Tingvall C., Villaveces A., Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi (Avrupa İçin Bir Halk Sağlığı Perspektifi), Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Bölge Ofisi; İsveç: 2004
3. Ege, R. "Türkiye'nin Trafik Düzeni", EGM Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü; Ankara: 2000 s -1-5.
4. Çetin H. Jandarma Genel Komutanlığı Personelinin Karıştığı Özel Araç Kazaları. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kazaların Çevresel Ve Teknik Araştırması Anabilim Dalı; Ankara: Haziran 2004
5. Karayolları Trafik Yönetmeliği, 9'uncu madde, 18.07.1997 tarihli Resmi Gazete; Ankara: 1997
6. Mukaddes N. "Ergenlik Çağı Ruhsal Gelişim Özellikleri", Çocuk ve Ergen Psikiyatrisi, Nobel Tıp Kitapevi: 2002.
7. Tezcan S, Aslan D. "Ankara İli Altındağ Merkez 1 Nolu Sağlık Ocağı Bölgesinde Kaza Sıklığının Saptanması ve Kazaların Bazı Faktörlerle İlişkisinin Belirlenmesi" Ege Tıp Dergisi. 2001; 40 (3): 165-173.
8. Backett M. Domestic Accidents; World Health Organization, Public Health papers: 26, Ceneva, 1965.
9. Özcebe H. Yaralanma Kontrol ve Korunma Programları ve Güvenli Toplamlar. Halk Sağlığı Temel Bilgiler; Ankara: 2006.
10. Bertan M, Çakır B, Güler, Ç. Halk Sağlığı Yönünden Kazalar, Halk Sağlığı Temel Bilgiler; Ankara: 1995.
11. Trafik Kazaları, Zaman Merceği Altında Direksiyonda Ölümün Anatomisi <http://www.TÜTEV.Org./Trafikkazaları.Php>. Erişim Tarihi 03 Ekim 2007
12. Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi Dünya Raporu-1 <http://www.who.road/DünyaÖzet.Pdf>. Erişim Tarihi. 09 Eylül 2007

13. Akaya Ş. Altıntaş H., Türkiye'de Karayolu Trafik Kazaları İstatistik Analizi' .Çukurova Üniversitesi Beşinci Ulusal Ekonometri ve İstatistik Sempozyumu
14. Emniyet Genel Müdürlüğü İstatistik Yıllığı. <http://www.egm.gov.tr> Erişim Tarihi: 12 Mayıs 2007
15. İkinci Trafik Şurası 2004. www.trafik.gov.tr/araştırma/trafik_surası Erişim Tarihi: 10 Ekim 2007
16. Önder N. Gülveren E., İstatistiklerin Trafik Denetimlerinde Kullanılması ve Bu Denetimlerin Yol Güvenliği Üzerindeki Etkileri "Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi; Ankara:2004 s 226
17. Kara Nokta El Kitabı, Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi, Karayolları Genel Müdürlüğü: Ankara; Aralık 2001.
18. 2006 Yılı Trafik Kazaları Özeti, Karayolları Genel Müdürlüğü, Bakım Dairesi Trafik Şubesi Müdürlüğü; Ankara: Haziran 2007
19. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, TBMM; Ankara.
20. Işıldar S. Gönüllü Kuruluşların Karayolu Trafik Güvenliğinin İyileştirilmesi Rolü, Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Ankara:2002, s 283.
21. Ege, R., "Türkiye'nin Trafik Düzeni ve Yasaları Yeterli mi?", EGM Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü; Ankara: 2000, s 70.
22. Tunç,A., "Trafik Mühendisliği ve Uygulamaları", Feryal Matbaacılık; Ankara: 2003, s 500-524.
23. Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Dairesi Başkanlığı <http://www.egm.gov.tr> Erişim Tarihi 01 Ekim 2007

**BİR KAMU KURUMUNDA GÖREVLİ PERSONELİNİN KARIŞTIĞI ÖZEL
ARAÇ KAZALARININ BAZI RİSK FAKTÖRLERİ AÇISINDAN
DEĞERLENDİRİLMESİ ANKET FORMU**

Adı Soyadı:

Tel :

2005-2006 yılları arasında meydana gelen özel araç kazalarının incelenmesi amacıyla bu tarihler arasında kaza yapan sürücülere uygulanmak üzere hazırlanan bu anketin amacı; meydana gelen kazaların gerçek nedenlerini ortaya çıkararak özel araç kazalarının önlenmesi maksadıyla alınması gereken tedbirlerin geliştirilmesine katkıda bulunmaktır.

Lütfen Anketi cevaplarken sizden sonra yola çıkacak arkadaşlarınızın aynı acıyı paylaşmaması nedeniyle doğru cevap vermeye özen gösteriniz. Bu dönemde birden fazla kaza yaptı iseniz her kaza için bu anketten çoğaltarak ayrı bir tane daha doldurunuz.

1. Cinsiyetiniz

2. Medeni haliniz

1. Evli 2. Bekar 3. Eşi Ölmüş/Boşanmış

3. Öğrenim durumunuz

1. Lise
2. Yüksekokul
3. Üniversite, Yüksek Lisans, Doktora

4. Kaza yaptığınız tarihteki yaşıınız.

.....

5. Kaza yaptığınız tarihteki statünüz

1. Üst Yönetici 2. Orta Yönetici
3. Alt Yönetici 4. İdari Personel

6. Kaza yaptığınız tarihteki makamınız

.....

7. Sürücü belgeniz var mı?

1. Evet
2. Hayır

8. Var ise kaç yıldır sürücü belgeniz var. Lütfen yazınız.

.....

9. Kaza yaptığınız yer.

1. Şehir içi yol
2. Şehirler arası karayolu
3. Park Yeri
4. Diğer (.....)

10. Yola çıkarken amiriniz tarafından tebliğ edilmesi gereken kontrol listesi tebliğ edildi mi? Tebliğ edildiyse okudunuz mu?

1. Evet
2. Hayır

11. Evet ise okudunuz mu?

1. Evet
2. Hayır

12. Kaza hasar durumu nedir?

1. Sadece maddi hasarlı
2. Maddi hasarlı ve yaralanmalı
3. Maddi hasarlı,yaralanmalı ve ölümlü

13. Kaza şekliniz nasıldı?

1. Direksiyon hakimiyetini kaybederek tek taraflı devrilme-çarpma
2. Çift taraflı çarpışma
3. Yayaya çarpma, Arkadan Çarpma, Diğer.....

14. Kaza yaptığınız esnadaki durumunuz. (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz)

1. Uykusuzluk
2. Yorgunluk
3. Alkollü olma
4. Dalgınlık
5. Cep telefonu ile konuşma
6. Diğer(.....)
7. Her şey normaldi.

15. Araçta kazayı ve ölümü/ağır yaralanmayı önlemeye yeterli seviyede güvenlik paketi var mıydı?

1. ABS
2. ASR
3. Tek hava yastığı
4. Çift hava yastığı
5. Daha fazla hava yastığı

16. Kaza yaptığınız esnada aracın saatteki tahmini hızı kaç km idi.?

.....

17. Şehirlerarası karayolunda kaza yaptı iseniz aralıksız olarak kaç saattir araç kullanıyordunuz?

.....saat.....dakika

18. Şehirler arası karayolunda kaza yaptı iseniz kaza anına kadar mola verdiniz mi? (Hayır ise 20' nci soruya geçiniz.)

1. Evet
2. Hayır

19. Kaza anından ne kadar süre önce mola verdiniz?

..... saatdakika önce

20. Kaza yaptığınız karayolunu daha önce kaç kere kullandınız?

1. Hiç kullanmadım.
2. 1-2 defa
3. 3 ve daha fazla

21. Yola çıkış saatiniz. (Lütfen 24 saat esasına göre 02.45, 05.00, 15.30 gibi yazınız.)

.....

22. Kaza yaptığınız saat? (Lütfen 24 saat esasına göre 02.45, 05.00, 15.30 gibi yazınız.)

.....

23. Kaza anında hava durumu? (Birden fazla şık işaretleyebilirsiniz.)

1. Açık
2. Kapalı
3. Yağışlı
4. Kar yağışlı
5. Fırtınalı
6. Sisli
7. Diğer (.....)

24. Kaza yerindeki yol durumu? (Birden fazla seçenek işaretleyebilirsiniz.)

1. Normal
2. Yağış nedeniyle kaygan
3. Buzlu
4. Karlı
5. Yol bakım çalışması vardı
6. Mıcırli
7. Virajlı
8. Diğer (.....)

25. Kazadan sonra herhangi bir sağlık kuruluşuna sevk edildiniz mi?

1. Evet
2. Hayır

26. Evet ise sevk edildiğiniz sağlık kuruluşunda tedaviniz sonucu ne işlem yapıldı?

1. Ayakta tedavi
2.gün istirahat verildi
3.ay istirahat verildi
4.gün/ay yatarak tedavi gördüm.

27. Sürücü belgesi aldığınız zamandan başlayarak kaza yaptığınız ana kadar kaç kez trafik cezası aldınız?

1. Hiç almadım.
2.kez aldım.

28. Trafik cezası almış iseniz hangi neden/nedenlerden aldınız? (Birden fazla şık işaretleyebilirsiniz.)

1. Aşırı hız
2. Sinyalizasyonlara uymama
3. Emniyet kemeri kullanmama
4. Alkollü araç kullanma
5. Hatalı sollama
6. Geçiş kurallarına uymama

29. Sizce kaza yapmanızın asıl nedeni hangisidir?

1. Aşırı hız
2. Geçiş önceliğine uyulmaması
3. Alkollü araç kullanma
4. Hatalı sollama
5. Uzun süreli araç kullanma
6. Diğer

30. Sizce kaza yapmanıza etken olan diğer neden/nedenler nelerdir? (Birden fazla şık işaretleyebilirsiniz.)

1. Yol hatası
2. Karşı tarafın hatası
3. Önümde seyreden aracın hatası
4. Kendi hatam.
5. Araçta meydana gelen mekanik arıza.
6. Diğer.....

31. Daha önce de herhangi bir trafik kazası yaptınız mı?

1. Evet
2. Hayır

32. Evet ise bu kaçınıcı kazanızdı?

Bukazam.

33. Kaza Yaptığınız Andaki Durumunuz?

1. Yıllık izne gidiyordum.
2. Yıllık izinden dönüyordum.
3. Hava değişiminde/istirahatlıydım.
4. Hafta sonu izni için ayrılmıştım.
5. Bayram, mazeret, idari izin vb. gibi nedenle ayrılmıştım.
6. Diğer.....

34. Belirtilenlerin dışında ifade etmek istediğiniz bir husus var ise belirtiniz.

.....

35. Kaza yaptığınızda araçta sizden başka bulunan şahıslarla ilgili aşağıdaki tabloyu lütfen doldurunuz.

KİŞİ	YAKINLIK DERECESİ	YAŞI	CİNSİYETİ	EMNİYET KEMERİ KULLANMA DURUMU	ARAÇTAKİ YERİ	ÇOCUK KOLTUĞU KULLANMA DURUMU	ÖLÜ	YARALI
1.								
2.								
3.								
4.								
5.								

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : İbrahim Eraslan
Doğum Yeri ve Tarihi: Burdur, 08.09.1973

e-mail : ibrahim0615@gmail.com

Eğitim Derecesi	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	: Gazi Üniversitesi / Sağlık Bilimleri Enstitüsü/İş Sağlığı ve Güvenliği	2007
Lisans	: Anadolu Üniversitesi İşletme Fakültesi	2002
Lise	: Cumhuriyet Lisesi/Burdur	1990
Yabancı Dil	: İngilizce	