

T.C.
POLİS AKADEMİSİ
GÜVENLİK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

TRAFİK KAZALARININ ÇOCUKLAR ÜZERİNDEKİ
ETKİLERİ VE TRAFİK POLİSLERİNİN ÇOCUKLARI
KORUYUCU GÖREVLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ
Ahmet ALAT

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. İhsan KELEŞ

Ankara - 2014

T.C.
POLİS AKADEMİSİ
GÜVENLİK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
ULAŞIM GÜVENLİĞİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

TRAFİK KAZALARININ ÇOCUKLAR ÜZERİNDEKİ
ETKİLERİ VE TRAFİK POLİSLERİNİN ÇOCUKLARI
KORUYUCU GÖREVLERİ

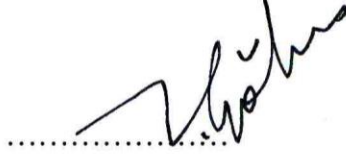
YÜKSEK LİSANS TEZİ
Ahmet ALAT

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. İhsan KELEŞ

Ankara - 2014

ONAY

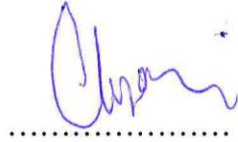
Ahmet ALAT tarafından hazırlanan “Trafik Kazalarının Çocuklar Üzerindeki Etkileri ve Trafik Polislerinin Çocukları Koruyucu Görevleri” başlıklı bu çalışma, 14/05/2014 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği / oyçokluğu) ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.



Prof. Dr. Turgut GÖKSU (Başkan)



Doç. Dr. Orhan FİLİZ



Yrd. Doç. Dr. İhsan KELEŞ (Danışman)

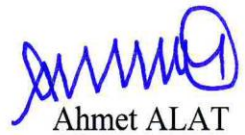
TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ

GÜVENLİK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlardan her seferinde yollama yaparak yararlandığımı belirtir; bunu şerefimle beyan ederim.

Enstitü veya başka herhangi bir mercii tarafından belli bir zamana bağlı kalmaksızın, tezimle ilgili bu beyana aykırı bir durumun tespit edilmesi durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

Tarih: 14.05.2014


Ahmet ALAT

ÖZET

T.C.

Polis Akademisi

Güvenlik Bilimleri Enstitüsü

Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi Ana Bilim Dalı

Trafik Kazalarının Çocuklar Üzerindeki Etkileri Ve Trafik Polislerinin Çocukları Koruyucu Görevleri

Hazırlayan: Ahmet ALAT

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. İhsan KELEŞ

2014 ve 185 Sayfa

Küreselleşen dünyada, iletişim, ulaşım ve otomotiv teknolojilerinde yaşanan baş döndürücü gelişmeler, 21.yüzyılın toplumlarının karmaşık trafik sorunlarıyla ve sürekli artan trafik kazalarıyla karşı karşıya kalmasına neden olmuştur.

Bu tez çalışmasının temel amacı; 0-14 yaş grubundaki çocukları trafik kazalarından ve bu kazaların zararlarından koruyacak eğitsel, denetsel ve çevresel boyutları olan trafik güvenliği stratejileri geliştirmektir.

Teorik bir çalışma olarak yapılan araştırmada ilk olarak, trafiği oluşturan yol, araç ve insan şeklindeki üç temel unsurdan oluşan trafik sistemlerinin kapsamlı analizi yapılmıştır. Daha sonra 0-14 yaş grubundaki çocukların, karayolu trafik sistemleri içinde yetişkinlere göre oldukça farklı olan bilişsel, fiziksel ve eğitsel özellikleri trafik kazaları açısından detaylı bir şekilde incelenmiştir.

Çocukların her türlü kazadan korunması amacıyla geliştirilen, “Haddon Matriksi” Modeli esas alınarak; çocukları mağdur eden trafik kazalarını önleme ve bu

tür kazaların zararlarını azaltmayı amaçlayan, “Trafik Kazalarından Çocukları Koruma ve Kaza Zararlarını Azaltma Modeli” şeklinde yeni bir model önerilmiştir. Önerilen bu model kapsamında, 0-14 yaş grubundaki çocukların trafik güvenliğini, eğitim uygulamaları yoluyla, çocukların yaşadıkları fiziksel çevrenin çocuklara göre yeniden düzenlenmesi yoluyla, trafik polislerince sürdürülen genel trafik denetimlerinde ve trafik polislerinin müdahale ettikleri trafik kazalarında uygulaması amacıyla çeşitli stratejiler geliştirilmiştir.

Böylece araştırmada, “Trafik Kazalarından Çocukları Koruma ve Kaza Zararlarını Azaltma Modeli” kapsamında geliştirilen bu temel stratejilerin ülkemizde uygulanması durumunda, 0-14 yaş grubundaki çocukların trafik kazalarından ve bu kazaların neden olduğu zararlardan büyük oranda kurtulacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karayolu Trafik Sistemleri, Karayolunda Trafik Kazaları, Haddon Matriksi Modeli, Çocukların Trafik Güvenliği

ABSTRACT

Police Academy

Institute of Security Sciences

Department of Traffic and Transport Safety

**The Effects of Traffic Accidents on the Children and
The Protective Tasks of Traffic Policemen for the Children**

Ahmet ALAT

Master's Thesis

Supervisor: Yrd. Doc. Dr. Ihsan KELES

2014 and 185 pages

Amazing developments in communication, transportation and automotive technologies have brought complex traffic problems and rapidly increasing traffic accidents to 21th century societies.

The main purpose of this thesis is to develop traffic safety strategies with educational, supervisory and environmental dimensions in the aim of protecting the 0-14 year old children from traffic accidents and the damages of these accidents.

Literature review method which is evaluated as a qualitative method has been applied within the framework of mentioned main purpose in this research. Firstly, the cognitive, physical and educational characteristics of 0-14 year-old children which dramatically differ from the adults' have been elaborately examined in terms of traffic accidents in this research.

Afterwards, the research offers a model named "Protection of Children from Traffic Accidents and Accident Mitigation Model" which has been developed on the basis of "haddon matrix" model aiming to prevent children from all kinds of accidents.

In the context of the proposed model; some strategies have been developed for the education of 0-14 year-old children on traffic safety, reorganization of the physical environment according to the safety of children, traffic policemen in general traffic controls and traffic accidents.

Thus, it has been concluded that the practice of "Protection of Children from Traffic Accidents and Accident Mitigation Model" in our country would prevent 0-14 year-old children from traffic accidents and dire consequences of these accidents in a large proportion.

Key Words: Road Traffic Systems, Highway Traffic Accidents, Haddon Matrix Model, Children's Traffic Safety

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ONAY	III
TELİF HAKLARI BEYANNAMESİ.....Hata! Yer işareti tanımlanmamış.	
ÖZET.....	V
ABSTRACT	VII
İÇİNDEKİLER	IX
TABLolar LİSTESİ.....	XIII
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XIV
KISALTMALAR LİSTESİ.....	XV
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARINDA TRAFİK GÜVENLİĞİ VE TRAFİK KAZASI KAVRAMININ YAPISAL ANALİZİ

1.1. KARAYOLU TRAFİK SİSTEMLERİNİN YAPISAL ANALİZİ	9
1.1.1. Karayollarında Trafik Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi	10
1.1.2. Karayollarında Trafik ve Ulaşım Sistemlerinin Tanımlanması.....	11
1.1.3. Karayollarında Trafik ve Ulaşım Sistemlerinin Unsurları.....	12
1.1.3.1. Trafikte İnsan Unsuru	13
1.1.3.2. Trafikte Araç Unsuru.....	14
1.1.3.3. Trafikte Yol Unsuru	15
1.1.3.4. Trafik Kuralları Unsuru	16
1.1.4. Trafik ve Trafik Sistemlerinin Önemi	17
1.1.5. Günümüz Dünyasında Karayolları Trafiğine İlişkin İstatistikler	21
1.1.5.1. Dünyada Karayolu Trafik Sistemine İlişkin Göstergeler	21
1.1.5.2. Türkiye’de Karayolu Trafik Sistemi İstatistikleri	25
1.1.5.3. Ankara İlinde Karayolu Trafik İstatistikleri	31

1.2. KARAYOLLARINDA TRAFİK KAZALARI VE TRAFİK GÜVENLİĞİ	33
.....	
1.2.1. Trafik Kazaları ve Trafik Güvenliğinin Tanımlanması.....	35
1.2.2. Türkiye’de Trafik Kazalarının Sınıflandırılması	37
1.2.3. Dünyada Trafik Güvenliğine İlişkin Göstergeler	40
1.2.4. Türkiye’de Trafik Güvenliğine İlişkin Göstergeler.....	45
1.2.5. Anakara Şehir Merkezinde Trafik Güvenliğine İlişkin Göstergeler .	49
1.3. TRAFİK KAZALARINA NEDEN OLAN FAKTÖRLER	51
1.3.1. İnsan Faktörü.....	51
1.3.1.1. Sürücü ile İlgili Faktörler.....	52
1.3.1.2. Yaya ile İlgili Faktörler.....	54
1.3.1.3. Yolcu İle İlgili Faktörler	55
1.3.2. Yol Faktörü	56
1.3.3. Taşıt Faktörü.....	57
1.3.4. İklimsel ve Çevresel Faktörler	58

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARINDA TRAFİK KAZALARI ve 0-14 YAŞ GRUBU ÇOCUKLAR

2.1. ÇOCUKLARIN FİZYO-PSİKOLOJİK ÖZELLİKLERİ VE TRAFİK KAZALARI	62
2.1.1. Çocukların Genel Özellikleri ve Trafik Kazaları	64
2.1.2. 0-2 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları	67
2.1.3. 3-6 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları	68
2.1.4. 7-10 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları	70
2.1.5. 11-14 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları	72
2.1.6. Çocuk Trafik Kazalarına Sebep Olan Etkenler.....	73
2.2. TRAFİK KAZALARI SONRASI ÇOCUKLARDA TSSB PROBLEMLERİNE BAKIŞ	75
2.2.1. Travma, Travmatik Yas ve TSSB’ nin Tanımlanması.....	77

2.2.2. TSSB Oluşumu ve Aşamaları	78
2.2.3. TSBB Çeşitleri ve Diğer Ruhsal Rahatsızlıklar	79
2.2.4. TSSB'de Rol Oynayan Temel Etkenler	81
2.2.5. TSSB'nin Genel Belirtileri	83
2.2.6. Travmatik Bir Vaka Olarak Trafik Kazaları	84
2.2.7. Trafik Kazaları Nedeniyle Oluşan TSSB Karşısında Çocukların Durumu.....	86
2.3. ÇOCUKLARIN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARINA İLİŞKİN İSTATİSTİKLER.....	89
2.3.1. Türkiye'de Çocukların Karıştığı trafik kazalarına ilişkin İstatistikler ve Yorumlanması	90
2.3.2. Ankara'da Kent Merkezinde Çocukların Karıştığı trafik kazalarına ilişkin İstatistikler ve Yorumlanması.....	100

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

0-14 YAŞ GRUBU ÇOCUKLARIN

TRAFİK KAZALARINDAN ve KAZALARIN OLUMSUZ ETKİLERİNDEN KORUNMASINA YÖNELİK TRAFİK POLİSLERİNİN GÖREVLERİ

3.1. TRAFİK KAZALARINDAN ÇOCUKLARI KORUMAYA YÖNELİK MODEL ÖNERİSİ.....	108
3.1.1. Haddon Matriksi Modelinin Tanımlanması	110
3.1.2. Haddon Matriksi Modelinin İlkeleri.....	111
3.1.3. Çocukları Trafik Kazasından ve Kazaların Zararlarından Korumaya Yönelik Yeni Güvenlik Modelinin Tasarlanması	112
3.2. ÇOCUKLARA YÖNELİK TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİNİN PLANLANMASI	115
3.2.1. Okul Öncesi Dönemde Çocuklara Yönelik Trafik Eğitimi.....	116
3.2.1.1. Ebeveynler Tarafından Verilecek Trafik Eğitimleri.....	118

3.2.1.2. <i>Kreş ve Ana Okulu Öğretmenleri Tarafından Verilecek Trafik Eğitimleri</i>	123
3.2.1.3. <i>Trafik Polisleri Tarafından Verilecek Trafik Eğitimleri</i>	125
3.2.2. <i>İlkokul Çağında Çocuklara Yönelik Trafik Güvenliği Eğitimi</i>	132
3.2.3. <i>Ergenlik Çağında Çocuklara Yönelik Trafik Güvenliği Eğitimi</i>	134
3.3. TRAFİK SİSTEMİNİN FİZİKSEL ÇEVRESİNİN ÇOCUKLARA GÖRE DÜZENLENMESİ	135
3.4. TRAFİK DENETİMLERİNDE ÇOCUKLARIN TRAFİK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK STRATEJİLER	138
3.4.1. <i>Çocuk Yayaların Bulunduğu Trafik Denetimleri</i>	140
3.4.2. <i>Çocuk Yolcuların Bulunduğu Trafik Denetimleri</i>	144
3.4.3. <i>Çocuk Sürücülerin Bulunduğu Trafik Denetimleri</i>	146
3.4.4. <i>Okul Servis Araçlarının Denetimlerinde</i>	148
3.4.5. <i>Genel Trafik Denetim ve Uygulamalarının Yapılandırılması</i>	151
3.5. KAZA ESNASINDA ÇOCUKLARIN KORUNMASINA YÖNELİK TRAFİK POLİSLERİNİN GÖREVLERİ	156
SONUÇ ve ÖNERİLER	161
KAYNAKLAR	161

TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Bölgesel ve Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Üretimi.....	22
Tablo 2: Yıllara Göre Motorlu Araçların Dağılımı	27
Tablo 3: Yıllara Göre Sürücü Belgesi Sayıları ve Değişim Oranları	28
Tablo 4: Yıllara ve Satış Cinslerine Göre Türkiye’deki Karayolu Uzunlukları	30
Tablo 5: Ankara İli Araç ve Sürücü Sayıları.....	31
Tablo 6: Genişliği 12 Metreden Fazla Olan Yollar.....	32
Tablo 7: Bazı OECD Ülkelerinde Meydana Gelen Trafik Kazalarında Bir Milyon Kişiye Düşen Ölüm Sayıları (1998-2010).....	41
Tablo 8: Son On Yılda Türkiye’de Meydana Gelen Trafik Kazası İstatistikleri	45
Tablo 9: Yıllara Göre Trafik Kazası Nedenlerinin Yüzdelik Dağılımı.....	46
Tablo 10: Ankara İl Merkezinde Yaralamalı ve Ölümlü Kaza Sayıları.....	49
Tablo 11: Yıllara Göre Türkiye’de Nüfus ve Çocuk Sayıları	91
Tablo 12: Türkiye’de Çocukların Yaş Aralıklarına ve Yıllara Göre Dağılımı	94
Tablo 13: Türkiye’de Yıllara Göre Kaza Sayıları (2002-2012).....	95
Tablo 14: Trafik Kazalarında Ölen ve Yaralanan Çocukların	97
Tablo 15: Yaş Gruplarına, Cinsiyetlerine, Trafikte Bulunma Şekillerine ve Kazanın Oluştığı Yerleşim Yerine Göre Trafik Kazalarında Ölen Çocukların Yüzdelik Dağılımı (2011 Yılı).....	99
Tablo 16: Yaş Gruplarına Göre Ankara’da Yaşayan Çocuk Sayıları ve Oranları (2012).....	101
Tablo 17: Ankara Merkez Türlerine Göre Kaza Sayıları (2008-2012).....	102
Tablo 18: Ankara Merkez Çocukların Karıştığı Kaza Sayıları (2008-2012).....	103
Tablo 19: Ankara Merkez Yaralamalı Kazaya Karışan Çocuk Sayıları	103
Tablo 20: Ankara Merkez 2008-2012 Ölümlü Kazaya Karışan Çocuk Sayıları.....	105

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Bazı Ülkelerin 1000 Kişiye Düşen Kara Taşıtı Sayısı (2010).....	24
Şekil 2: Bazı ülkelerin Yol Ağı Yoğunlukları Karşılaştırması.....	25
Şekil 3: Dünya Araç Üretimi ve Türkiye (Araç Sayısı x 1.000)	26
Şekil 4: Motorlu Kara Taşıtları İstatistiği.....	27
Şekil 5: Ulaştırma Türlerine Göre	28
Şekil 6: Ulaştırma Türlerine Göre	28
Şekil 7: Türkiye’de Karayolları Durumu (2012 yılı, Km Olarak).....	29
Şekil 8: Ankara İli Araç ve Sürücü Sayılarındaki Değişimler.....	32
Şekil 9: Bazı AB ülkeleri Yaralanmalı Kaza Sayıları (2011).....	42
Şekil 10: Bazı AB Ülkelerinde Trafik Kazalarında Ölüm Sayıları (2011).....	43
Şekil 11: AB Trafik Kazalarındaki Ölüm Sayısı ve 2020 Hedefi	44
Şekil 12: Türkiye Trafik Kazası Kusur Oranları (2012).....	47
Şekil 13: Türkiye’deki Trafik Kazalarındaki Ölen Kişi Sayısı ve 2020 Hedefi.....	47

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	:Avrupa Birliği
ABD	:Amerika Birleşik Devletleri
ADNKS	:Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi
a.g.e.	:adı geçen eser
a.g.k.	:adı geçen kitap
a.g.m.	:adı geçen makale
AGİT	:Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı
AP	:Avrupa Parlamentosu
ASB	:Akut Stres Bozukluğu
bkz.	:Bakınız
BM	:Birleşmiş Milletler
BRICS	:Brezilya, Rusya, Hindistan, Çin ve Güney Afrika Cumhuriyeti
BSK	:Bitümlü Sıcak Karışım
C	:Servis Aracı Plakası
C.	:Cilt
CBS	:Coğrafi Bilgi Sistemi
D.E.Ü.	:Dokuz Eylül Üniversitesi
DİE	:Devlet İstatistik Enstitüsü
DPT	:Devlet Planlama Teşkilatı
DSÖ	:Dünya Sağlık Örgütü
EC	:Avrupa Topluluğu
Ed.	:Editörler
EGM	:Emniyet Genel Müdürlüğü
EMDR	:Eye Movement Desensitization and Reprocessing, (Göz Hareketleriyle Duyarsızlaştırma ve Yeniden İşleme)
ERF	:Avrupa Yol Federasyonu
GPS	:Geographical Positioning Systems
ICAO	:Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu
IRTAD	:International Road Traffic and Accident Database

	(Uluslararası Yol Trafiki ve Kaza Veri Tabanı)
KGM	:Karayolları Genel Müdürlüğü
Km	:Kilometre
KTk	:Karayolları Trafik Kanunu
MEB	:Milli Eğitim Bakanlığı
MERNİS	:Merkezi Nüfus İdaresi Sistemi
N.	:Number (sayı)
OECD	:Avrupa Ekonomik İşbirliği ve Geliştirme Organizasyonu
PIARCH	: Permanent International Association of Road Congresses (Uluslararası Daimi Yol Kongreleri Birliği)
s.	:sayfa
S.	:Sayı
STED	:Sürekli Tıp Eğitimi Dergisi
TAMM	:Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü
TBMM	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
TC	:Türkiye Cumhuriyeti
TCDD	:Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü
TSSB	:Travma Sonrası Stres Bozukluğu
TŞOF	:Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
TÜBİTAK	:Türkiye Bilimsel ve Teknik Araştırma Kurumu
TÜİK	:Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSİAD	:Türkiye Sanayi ve İş Adamları Derneği
UKOME	:Ulaştırma Koordinasyon Merkezi
UND	:Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNECE	:United Nations Economic Commission for Europe (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu)
UNICEF	:United Nations Children's Fund (Birleşmiş Milletler Çocuk Fonu)
V.	:Volume (Cilt)
v.d.	:ve diğerleri
vb.	:ve benzeri
WHO	:World Health Organization, (Dünya Sağlık Örgütü)

GİRİŞ

21.Yüzyılda bilgi, iletişim ve ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmeler, kentsel yaşam formlarını ve standartlarını derinden etkilemiş, küresel eğilimlerle tüm dünyaya yayılan bu yeni yaşam tarzları, özellikle mega kentlerde yaşayan insanların, trafik ve trafik güvenliği olgularıyla yüzleşmelerine neden olmuştur.

Bu yüzleşmenin en somut yanı olan trafik kazaları, günümüzde tüm toplumların en önemli sorunları arasındadır. Özellikle trafik kazaları sonucunda ortaya çıkan mal ve can kayıpları, en az savaş, ayaklanma ve doğal afetler de yıkımlarda olduğu gibi, insan hayatını tehdit eder hale gelmiştir.

Bu nedenledir ki, günümüz insanlarında trafik kültürü oluşturmaya, trafik bilincini geliştirmeye ve trafik güvenliğini arttırmaya yönelik her türlü etkinlikler büyük önem ve değer kazanarak yaygınlaşmıştır. Ancak bu faaliyetlerin amacına ulaşabilmesi, toplumda trafik kültürünün ve bilincinin oluşturulabilmesi oldukça kapsamlı, uzun dönemli ve katılımcı bir anlayışla konuya yaklaşımı gerekli kılmaktadır. Ayrıca trafik kültürünün geliştirilmesi ve bu kültüre yeni boyutlar kazandırılmasında, insanların hayata hazırlanma evresi olan çocukluk ve ergenlik dönemlerinin, yetişkinlerden ayrı olarak ele alınması gerekmektedir.

Gerçektende insanları çocukluk ve ergenlik dönemlerinde, trafik konusunda bilinçlendirmek, bu olgu karşısında güvenliğini sağlamak, hatta dolaylı veya dolaysız taraf oldukları trafik kazalarının onların fizyolojik, psikolojik ve sosyolojik gelişmelerine yönelik olumsuz etkilerini ortadan kaldırmak çok ciddi bir insanlık görevidir.

Bu önemli görevi, başta ebeveynler olmak üzere tüm yetişkinler, toplumu oluşturan tüm sosyal gruplar, kamu kurum ve kuruluşları birlikte yerine getirmek zorundadır. Aksi takdirde tüm ebeveynler, cinayetten, cinsel istismardan, yangından, selden, savaştan ve diğer doğal afetlerden gözü gibi koruduğu çocuklarını, trafik terörüne ya da trafik kazası sonrası yaşanan stres bozukluklarına kurban vermek durumunda kalması pek yüksek olasılıkla mümkündür.

Öte yandan Türkiye’de trafikle ilgili tüm kamu ve kurumlarının ihtisas alanlarına göre, karayollarında trafik ulaşım sistemlerinin işleminde ve trafik güvenliğinin sağlanmasında çeşitli görev ve sorumlulukları bulunmaktadır. Bu görev ve sorumluluklara bakıldığında; trafikte yolların, trafik işaret levhalarının,

sinyalizasyonların, tünellerin, geçitlerin ve koprlerinin inşasından, tamirinden ve yenilenmesinden belediyeler, karayolları müdürlükleri ve mülki idari amirliklerinin sorumlu olduğu söylenebilir.

Yaya ve sürücülerin trafikte yaşadığı kazalar sonrasında acil tıbbi müdahale ihtiyaçlarının karşılanmasında, kaza sonrası tedavilerinde ve trafik kazası nedeniyle oluşan sağlık problemlerinin çözümlenmesinden tüm sağlık çalışanları ve sağlık kurumları mesuldür.

Aynı şekilde özellikle trafik kazalarında kazazedelerin sıkıştığı yerden çıkarılması, meydana gelen yangın, patlama ve zehirlenmelerden kurtarılması gibi görevler itfaiye ve sivil savunma birimlerinin görev alanlarına girmektedir. Ülkedeki sürücü ve yayalara trafik eğitimi verilmesinden Milli Eğitim Bakanlığı, trafik kültürünün oluşturulmasından ülkedeki yazılı ve görsel medya, STK'lar ve Meslek Odaları, kısacası herkes sorumludur. Türkiye'de trafik polislerinin bu konudaki görev ve sorumlulukları nelerdir?

Bu soruya Türkiye'de mevcut hukuk sistemini oluşturan tüm yasa, yönetmelik ve genelgelerle, sayfalar dolusu cevap vermek mümkündür. Özellikle Türkiye karayolları trafik sistemlerindeki sürücü ve araçların tescillenmesi, sürücülere ehliyet verilmesi, sürücü ve yayaların eğitilmesi, denetlenmesi, trafik konusunda karar vericiler için etkili stratejiler ve politikalar geliştirilmesi, bu konuda istatistik ve veriler toplanması, trafik hukuku kapsamında adli mevzuat hükümlerinin uygulanması vb, kısaca ülkemizdeki trafik sistemini ayakta tutan her şey trafik polislerinin görev ve sorumluluğu içinde yer almaktadır.

Türkiye'de trafik polisleri kendilerine yasa ve yönetmeliklerle verilen çok sayıda görevleri etkili bir şekilde yapma gayreti içindedir. Çünkü bu görev en az terör örgütleriyle, katillerle, çetelerle, uyuşturucu satıcılarıyla ve diğer asayiş suçlarıyla mücadele etmek kadar önemlidir.

Özellikle trafik kazalarında trafik polisinin hızlı bir şekilde olaya müdahalesi, kaza sonrasında yaralılara etkili destek sağlaması, olay anında bir kriz ynetircesine ilgili kamu kurumlarıyla gereken koordinasyonu sağlaması ve her şeyden öte kaza mağduru çocukları koruma altına alması oldukça önemlidir. Çünkü ocuklar yetişkinlere göre trafik kazalarına daha açıktır ve dolaylı yâda dolaysız olarak içinde bulundukları trafik kazalarının en fazla mağduru olan da çocuklardır.

Sonuç olarak çocukların travma sonrası yaşadıkları stres bozuklukları, sosyal yaşantılardan kopmaları gibi tehlikeler göz önüne alındığında, trafik polislerinin çocuklara yönelik görev ve sorumlulukları daha fazla önem kazanmaktadır.

Araştırmanın Konusu ve Kapsamı

Bu tez çalışmasının konusu, trafik kazalarının çocuklar üzerindeki etkileri ve trafik polislerinin çocukları koruyucu görevleri konusunda bilimsel geçerliliği olan strateji ve uygulamalar geliştirmektir.

Özellikle 0-14 yaş grubundaki çocukların trafik kazalarından korunması ve çocukların taraf olduğu trafik kazaları sonrasında yaşadıkları olumsuzluklardan kurtulması için trafik polislerine bir takım görevler düşmektedir.

Her ne kadar bu tür görevler ve sorumluluklara, ülkemizde geçerli olan yasa ve yönetmeliklerle belirlenmiş olsa da, bu tür görevlerde etkinliği arttırmak, bilimsel verilerle bu tür görevlerin önemini ve değerini vurgulamak ve trafik polislerini görevleri esnasında konuyla ilgili daha fazla bilinçlendirmek düşüncesiyle bu tez çalışmasının yapılmasına gerek duyulmuştur.

Böylece günümüzde can kayıplarına ve yaralanmalara neden olan trafik kazalarının olumsuz etkilerinden, yetişkinlere göre oldukça fazla kasıtlılıkları olan çocukları koruyacak önlemlerin daha bilinçli bir şekilde alınması ve bu tür önlemlerin trafik polisleri tarafından uygulanması konusunda gerekli duyarlılığın geliştirilmesi planlanmaktadır.

Araştırmanın Amacı ve Hedefi

Tez çalışmasının temel amacı; ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının olumsuz etkilerinden, 0-14 yaş grubu çocukların korunmasına yönelik trafik polislerinin görev ve sorumluluklarını tespit etmektir.

Bu temel amacın yanı sıra, çocuklara trafik eğitimi verilmesi, çocuk ve ergenleri trafikte bekleyen tehlikeler, trafik kazalarında çocukların riskleri ve trafik kazası sonrasında çocukların yaşaması muhtemel sağlık problemleri konularında, trafik polislerinin görev bilincini artırıcı akademik bilgilere ulaşmak şeklinde hedefleri de bulunmaktadır.

Araştırmanın Temel Varsayımları

Bu kapsamda araştırmanın temel varsayımı, günümüz trafik sistemlerinde trafik güvenliği açısından çocukların yetişkinlere göre daha fazla fizyolojik, zihinsel, eğitsel ve psikolojik kısıtlılıkları bulunmaktadır.

Bu nedenle çocukları hem trafik kazalarından hem de bu tür kazaların olumsuz etkilerinden korunması konusunda trafik polislerinin çok daha farklı stratejiler ve koruyucu tedbirler geliştirmesi ve uygulaması gerekmektedir.

Ayrıca bu tedbir ve uygulamaların bilimsel yönden geçerli, pro-aktif içerikli ve çocukların gelişme çağının özelliklerine göre, kaza öncesi, kaza esnasında ve kaza sonrasındaki dönemleri kapsayacak şekilde önceden tasarlanması ve uygulanması gerekmektedir.

Ülkemizde bu konuda ilgili kamu kurumlarının ve ebeveynlerin önemli eksiklikleri bulunduğu, toplumda konuyla ilgili yeterli bilincin henüz oluşmadığı ve bu yüzden trafik polislerinin bu konuda gösterdiği hassasiyet ve dikkatle, topluma rol model olması gerektiği varsayılmaktadır.

Araştırmanın Evreni ve Kısıtlılıkları

Araştırmanın evreni amacı ve hedefi doğrultusunda bazı kısıtlılıkları bulunmaktadır: Bunlardan ilki araştırmanın 0-14 yaş aralığındaki çocuklara özgü koruyucu ve önleyici tedbirler önerilmiştir.

Bu kapsamda okul öncesi, okul dönemi ve ergenlik dönemi şeklinde bir gruplandırma yapılmakla birlikte araştırma kapsamında 15-18 yaş aralığındaki çocuklarla yetişkinlere yönelik trafik güvenliği stratejilerine değinilmemiştir.

Araştırmanın ikinci kısıtlılığı önerilen stratejilerin trafik denetleme birimlerinde görev yapan polislerin yetki ve görev alanlarına göre planlanmış ve geliştirilmiş olmasıdır. Bu kapsamda trafik tescil birimlerinde ve masa başında çalışan trafik polisleri araştırma kapsamı dışında tutulmuştur.

Ayrıca şehir merkezlerinde görev yapan trafik polislerinin çocuklarla trafikte daha fazla ilişkide olması ve çocukların içinde bulunduğu trafik kazalarına şehir içi trafik ekiplerinin, bölge trafik ve ilçe trafik birimlerine göre daha sıklıkla müdahale etmesi gibi nedenlerle yer verilmiştir.

Son olarak araştırma kapsamında Ankara ili merkezi sınırları içinde yer alan, okul, park ve bahçelerle trafik sisteminde yer alan oyun alanlarına göre trafiğin çevresel koşullarının çocukları kazalardan korumasına yönelik stratejiler geliştirilmiştir.

Araştırmanın Yöntemi ve Bölümleri

Araştırmanın teorik çerçevesi kapsamında ilk olarak, trafiği oluşturan yol, araç ve insan şeklindeki üç temel unsurdan oluşan trafik sistemlerine ilişkin literatür taranmıştır.

İkinci olarak yine teorik kapsamda 0-14 yaş grubundaki çocukların, karayolu trafik sistemleri içinde yetişkinlere farklı olan bilişsel, fiziksel ve eğitsel özellikleri trafik kazaları açısından konuyla ilgili literatürde teorik olarak incelenmiştir.

Bu nitel araştırmalara ek olarak Ankara Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünde arşiv araştırması yapılmış; bu birimde tutulan kayıtlardan son on yılda çocukların karışmış olduğu trafik kazalarına ilişkin istatistikler ve kaza tutanakları alınarak, analiz edilmiştir.

Ayrıca şube çalışanlarının çocuklara yönelik trafik uygulamaları yerinde yapılan ziyaretlerle gözlenmiş, birimde değişik rütbelerde görev yapan personelle 2013-2014 yılı içinde yarı yapılandırılmış mülakat tekniğiyle görüşmeler yapılarak veriler toplanmıştır. Bu kapsamda Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünde görev yapan otuz kadar personelden 0-14 yaşındaki çocukların trafik güvenliğini arttırmaya yönelik görüş ve tavsiyeleri şifahi olarak alınmış ve not edilmiştir.

Bu yöntemlere göre yapılandırılan araştırmanın **ilk bölümünde**; Dünyada ve Türkiye’de karayolu trafik ulaşım sistemlerinin doğuşu, gelişimi ve mevcut durumu sayısal veriler eşliğinde anlatılmıştır. Özellikle dünyada, ülkemizde ve Ankara ili merkezinde son beş yılda yaşanan trafik kazalarına ilişkin veriler esas alınarak, trafik kazalarının nedenleri, türleri ve sonuçları 0-14 yaş arasındaki çocuklar açısından değerlendirilmiştir.

Araştırmanın **ikinci bölümde ise**; 0-14 yaş aralığındaki çocukların genel fizyolojik, biyolojik ve psikolojik özellikleri bağlamında trafikte onları bekleyen riskler değerlendirilmiştir. Yine bu bölümde trafik kazalarının çocuklar üzerindeki

olumsuz etkileri ve trafik kazası sonrası çocukların tedavi süreçleri konularında literatürde yer alan akademik araştırmalar ve uzman görüşleri anlatılmıştır.

Çalışmanın **üçüncü ve son bölümünde**; çocukların her türlü kazadan korunması amacıyla geliştirilen, “Haddon Matriksi Modeli” esas alınarak; çocukları mağdur eden trafik kazalarını önleme ve bu tür kazaların zararlarını azaltmayı amaçlayan, **“Trafik Kazalarından Çocukları Koruma ve Kaza Zararlarını Azaltma Modeli”** şeklinde yeni bir model önerilmiştir.

Önerilen bu model kapsamında, 0-14 yaş grubundaki çocukların trafik güvenliğini, eğitim uygulamaları yoluyla, çocukların yaşadıkları fiziksel çevrenin çocuklara göre yeniden düzenlenmesi yoluyla, trafik polislerince sürdürülen genel trafik denetimlerinde ve trafik polislerinin müdahale ettikleri trafik kazalarında uygulaması amacıyla çeşitli stratejiler geliştirilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARINDA TRAFİK GÜVENLİĞİ VE TRAFİK KAZASI KAVRAMININ YAPISAL ANALİZİ

Her geçen gün küreselleşen dünyada gelişen ulaşım ve iletişim teknolojileri, 21. Yüzyılın insanların bir yandan yaşantısını kolaylaştırırken, diğer yandan toplumsal yaşantıda kendine özgü bazı sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.¹

Bu sorunlardan bir tanesi de özellikle gelişmekte olan ülkelerdeki kontrol altına alınamayan trafik güvenliği sorunudur.² Gerçekten de sağladığı kolaylıklar ve sunduğu hizmetler tartışılmaz olan ulaşım vasıtalarının yaygın şekilde kullanılmasıyla birlikte ortaya çıkan trafik güvenliği sorunu, belki de küreselleşen terör suçlarından daha fazla insan güvenliğini tehdit etmeye başlamıştır.³ Bu noktada insanların ulaşım güvenliğini artırıcı tedbirler geliştirerek, toplumun trafik güvenliği konusunda bilinç düzeyinin artırılması da önemli bir kamusal görev haline gelmiştir.⁴

Ancak trafik güvenliğini arttırmaya yönelik çalışmaların işin doğası gereği uzun vadeli neticeler doğuran faaliyetler olmasından, hem de trafik kazalarının saniyeler içinde meydana gelmesinden dolayı maalesef sürekli bu toplumsal travma her geçen gün ölümlere neden olmaya devam etmektedir.⁵ Bununla birlikte yetişkinler nezdinde önerilen trafik güvenliği tedbirlerinin çocuklara yönelik olarak geliştirilen koruyucu tedbirlerden daha hassasiyetle uygulanması, trafiğin belki de en

¹ M.İbrahim Aybar, (2005), “Ülkemizde Karayolu Taşımacılığının Dünyadaki Yeri ve Sektörde İnsan Faktörü”, *ICAO Dergisi*, İstanbul, C.11, S.3. s.11

² Yavuz, U.Günaydın, (2005), *Türkiye’de Taşımacılık Sistemleri ve Karayollarında Meydana Gelen Trafik Kazaları İçerisinde Ticari Araçların Yeri*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s.11.

³ Pınar Bıçaksız v.d., (2012), “Neden Hız Yaparız?”, *Karayolu Trafik Sempozyumu - 2012*, Durna, T. ve Durmuş, A.A. (Der.), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, Ankara, s. 207.

⁴ Fevzi Basköy, (2005), *Medyadaki Trafik Konulu Haberlerin İçerik Analizi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s.13.

⁵ Hyder, A.A. ve D. Bishai (2012), “Road Safety in 10 Countries: A Global Opportunity”, *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1, p.2.

korumasız parçası olan çocukların her türlü pozisyonda trafik kazalarından ve sonuçlarından izole edilmesi her kamu çalışanının en öncelikli görevleri arasındadır.⁶

Trafikte yolcu veya yaya olarak bulunan çocukların doğrudan doğruya kontrol altına alınamayan trafik terörünün kurbanı olmasında, bir yetişkin gibi bireysel kusuru ya da sorumluluğu bulunmamaktadır.⁷ Ayrıca çocuklar anne, baba veya akrabalarının yaşadıkları trafik kazalarını travma sonrası stres veya psikoloji bozuklukları şeklinde ruhlarında en derinden yaşayarak, yeniden hayata dönmek için oldukça zorlanmaktadırlar..⁸

Bu ve benzeri nedenlerle çocukların trafik teröründen korunması, kendilerinin veya aile bireylerinin yaşadığı trafik kazaları sonrasında bozulan psikolojilerinin düzeltilmesi için bu sürecin ilk evresinin trafik polislerince etkili yönetilmesi gerekmektedir. Oldukça önemli bu trafik polisi görevi kapsamında, geleceğimizin teminatı olan genç kuşaklar hem çocuk yaşta trafik bilinci kazanacak hem de uzun yıllar süren travma sonrası fizyolojik ve psikolojik bozuklukların tedavisi daha başarılı olacaktır.

Bu çerçevede konuya bir giriş yaptıktan sonra, öncelikle karayollarında trafik ve ulaşım sistemlerini tanımlamak, içerdiği unsurlara ve alt sistemlere bakmak yerinde olacaktır.

⁶ Ömer Halis Tombaklar, (2012), “Çocuklar ve Trafik Kazaları”, *Selçuk Üniversitesi Kazaları Araştırma, Önleme ve Uygulama Merkezi Yayınları*, Yayın No:17, Konya, s.3.

⁷ Süleyman Pampal, (2011), “Trafik Kazaları ve Çocuklar”, *Ankara Trafik Vakfı Dergisi*, C.9, S.42, , s.1.

⁸ Savaş Durduran v.d., (2012), “Konya İlinde 0-15 Yaş Grubu Çocuklarının Karıştığı Trafik Kazalarının Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) Yardımıyla Mekansal Analizi ve Halk Sağlığı Bakımından Önemi”, *Karayolu Trafik Sempozyumu - 2012*, Durna, T. ve Durmuş, A.A. (Der.), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, C.2, Ankara, s. 270.

1.1. KARAYOLU TRAFİK SİSTEMLERİNİN YAPISAL ANALİZİ

20.Yüzyılın ikinci yarısından itibaren refah devlet anlayışıyla ülkelerini yeniden yapılandırmaya ve inşa etmeye başlayan batılı devletler, ulaştıkları ileri teknoloji sayesinde küresel ölçekte üretim ve pazarlama yapan dev fabrikalar açmışlardır.⁹

Başta otomotiv sektöründe üretim yapan dev fabrikalar ise gittikçe tüm dünya ölçeğinde pazarlara açılarak üretimini genişletmiştir. Bir yandan 1990'lı yıllarda iletişim ve ulaşım teknolojilerinin tavan yapmasıyla gelişmiş ülkelerden gelişmekte olan ülkelere doğru transfer olan otomotiv üretim teknolojisi, kısa zaman içerisinde en az gelişmiş ülkelerde bile milyonlarca kara ulaşım aracının kullanılmasına neden olmuştur.¹⁰

Her geçen gün yenisi üretilen kara ulaşım vasıtaları 2000'li yıllardan sonra artık tüketim çılgınlığına dönüşmüş, üretilen her yeni model bir önceki üretilen vasıtalar trafikten daha çekilmeden sokaklara çıkmaya başlamıştır.¹¹ Böylece zengininden fakirine toplumun her kesimi araba sahibi olabilir hale gelmiş, büyük kentlere yaşanan kırsaldan göçlere otomobil sahibi olma alışkanlığı eklenince, trafik kazaları kaçınılmaz bir şekilde artmaya başlamıştır.¹²

Ancak kısaca özetlenmeye çalışılan bu gelişmeler, aynı zamanda karayolları üzerinde bir takım trafik kurallarının geliştirilmesine ve dünyada trafik sistemlerinin doğmasına da yol açmıştır.¹³ Yüzlerce alt sistemden oluşan trafik sistemleri bölgesel gelişmişlik düzeylerine göre farklı özellikler taşımakla birlikte, tüm dünyada trafik kazalarını önlemeye ve insanların can-mal güvenliğini arttırmaya yönelik olarak tasarlanmıştır.¹⁴

⁹ Volkan Girgin ve Ahmet Kocabıyık (2013), "Trafikte İnsan Davranışları", (Çevrimiçi), (http://www.dusunenadamdergisi.com/ing/DergiPdf/DUSUNEN_ADAM_DERGISI_0266a672ce704fa79e8989865ede6663.pdf, Erişim Tarihi:01. 05. 2013).

¹⁰ Aybar, a.g.m., s.11.

¹¹ Tombaklar, a.g.m., s.3.

¹² Ahmet Lemi Karabey, (2006), *2004 Yılı İçinde Meydana Gelen Trafik Kazalarından 14 Yaş Ve Altı Çocukların Etkilenmelerinin İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s.7.

¹³ Girgin ve Kocabıyık, a.g.m., s.3.

¹⁴ Hyder v.d., a.g.m., p.2.

Araştırmanın bu ilk bölümünde trafik sistemlerinin doğuşundan günümüze kadar gelen gelişmeler, aşağıdaki başlıklar altında kısaca incelenecektir.

1.1.1. Karayollarında Trafik Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi

II. Dünya savaşıdan sonra gelişmiş devletler bir yandan büyük kentleri sahip oldukları ileri teknoloji sayesinde yeniden imar ederken, diğer yandan da ekonomilerini büyütmek ve insanların zenginleştirmek için tüketim endeksli üretim sistemini ortaya koymuşlardır.¹⁵

Kara ulaşım vasıtalarının üretimi ve pazarlanması küresel ölçekte tasarlanmaya başlamış, ekonomik genişlemeyle birlikte dünyadaki tüm devletlerde çılgın bir şekilde kara ulaşım vasıtalarının kullanımı yaygınlaşmıştır.¹⁶ Bu yaygınlaşmayı henüz geliştirmekte olan ülkelerde yaşanan alt yapı sorunları eklenince, artan araç trafiğini karşılayacak yol ve köprüler yetersiz kalmıştır. Köyden şehre doğru yaşanan hızlı göçler büyük kentlerde hayatı normal akışından çıkartarak, yeni bir karmaşaya neden olmuş; trafik kuralları yeni kentleşen toplumlar tarafından kültürel alışkanlık haline getirilemeyince, bir an da trafik terörü ve kaosu tüm ülkelerin başının belası haline gelmiştir.¹⁷

Özellikle dünya nüfusunun hızla artışı ve ulaşım teknolojilerindeki gelişmeler beraberinde pek çok sorunu da getirmiş, gelişme sürecini 2000’li yıllarda yaşayan ülkeler ekonomik gelişimin temel basamağı olan kentleşme fikrini fiili hale getirirken pek çok sorunla karşılaşmışlardır.¹⁸ Bu sorunlara nüfusun artışı, altyapı yetersizlikleri, plansız kentleşme gibi sebepler eklendiğinde büyük şehirlerde yaşayan insanların, başta çocuklar olmak üzere tüm sosyal hayatı olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır.¹⁹

¹⁵ Ahmet Aydoğdu, (2006), *Avrupa Birliği’ne Giriş Sürecinde Trafik Kazalarının Azaltılması İçin Türkiye’nin Geliştireceği Ulaşım ve Enerji Politikaları*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s.44.

¹⁶ Celal Çelik, (2007), *AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye’de Kara Ulaşımı ve Trafik Güvenliği*, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, s.12.

¹⁷ Günaydın, a.g.e., s.18.

¹⁸ Tombaklar, a.g.m., s.4.

¹⁹ Bıçaksız v.d., a.g.m., s.208.

Gerçekten de 20.Yüzyılın başlarında yaya yollarında ve meydanlarda insanlar istedikleri gibi dolaşırken, artık bu alanları motorlu taşıtlar doldurmaya başlamış ve mega kentlerde genellikle; yayalar, akan trafik ve otopark üçlüsünün bir araya gelmesi ile trafik karmaşası insan hayatını tehdit etmeye başlamıştır.²⁰

Böylece şehir içi ve şehirlerarası çeşitli noktalarda veya tüm yol boyunca ulaşımın akışını, güvenliğini, düzenlenmesini etkileyen çeşitli faktörleri iyileştirmek amacı ile kurulan trafik sistemleri, gelişen teknolojiye paralel olarak yenilenmiş ve bugünkü halini almıştır.²¹

Sonuç olarak özetlemek gerekirse, yüzyılımızda karayollarında çeşitli ulaşım sistemleri gelişmiş, karayolları üzerinde yaşanan bu gelişmeler dünyada trafik olgusunun ve sisteminin yönetilmesi konusunda önemli bir kamusal görev alanını meydana getirmiştir.²²

1.1.2. Karayollarında Trafik ve Ulaşım Sistemlerinin Tanımlanması

Genel anlamda insan ve eşyanın bir araçla bir iz üzerinde, bir hareket gücüne dayalı olarak bir yerden başka bir yere taşınmasına ulaşım; bunu sağlayan araçların içinde yer aldığı sistemler bütünü de ulaşım sistemi denilmektedir.²³

Kentin adeta omurgasını oluşturan bu sistem, özünde insan ve nesnelerin bir yerden başka bir yere güvenli, konforlu ve hızlı bir şekilde aktarılması amacıyla tasarlanmıştır.²⁴ Tanımdaki yer değiştirme faaliyetine konu olan “insan” olunca “seyahat ya da yolculuk”, “eşya” olunca “taşıma” kelimeleri bu hizmetin anlamına daha uygun düşmektedir.²⁵

²⁰ Aybar, a.g.m., s.16.

²¹ Hyder v.d., a.g.m., p.3.

²² Aybar, a.g.m., s.18.

²³ MMO, (2013), “Ulaşımında Demiryolu Gerçeği: Ulaştırmanın Önemi”, (Çevrim İçi), http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdf?tipi=, Erişim Tarihi, 05.04.2013), s.3.

²⁴ Çelik, a.g.e., s.13.

²⁵ Günaydın, a.g.e., s.19.

Taşıma ve seyahat eylemini gerçekleştirmek üzere bir insanın sevk ve idaresindeki bir aracın hal ve hareketlerine ise trafik denilmektedir. Demek ki trafik gerek insanın gerek eşyanın yer değiştirmesi için yapılan hareketlerin oluşturduğu bir bütün, yani ulaştırma hizmetinin yolda somutlaşan görünümüdür.²⁶

Ülkemizde yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ise trafik sistemini şöyle tanımlamaktadır: “Karayolunda insan, hayvan ve yük taşımaya yarayan araçların ya da araç dışında hareketsiz veya hareket halindeki yayaların hal ve hareketlerinin bir düzen içerisinde akışını sağlamak üzere konulan kurallar dizisi.”²⁷

Sonuç olarak trafik sistemi insanların karayollarında ulaşımını sağlayan kurallar, araçlar, insanlar ve yollar şeklindeki tüm alt sistemlerin bir araya gelmesiyle oluşan bir sistemler bütünüdür.

1.1.3. Karayollarında Trafik ve Ulaşım Sistemlerinin Unsurları

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılacağı üzere temel olarak karayollarında tesis edilen trafik sisteminin ana bileşeni insandır ve insanın ulaşım ihtiyacını güvenli, konforlu ve hızlı bir şekilde gidermek üzere tasarlanmıştır.²⁸

Bununla birlikte dünyada ki her şey zaten insan için tasarlanmıştır ve bu yönüyle trafik sisteminin diğer bileşenleri de kendi içerisinde alt sistemlerle birlikte değerlendirilmediğinde, söz konusu yapıyı analiz etmek mümkün değildir. O nedenle literatürde karayolu trafik sistemleri yol, araç ve sürücü olmak üzere üç temel bileşenden oluştuğu ifade edilmektedir.²⁹ Aşağıdaki başlıklar altında karayolu trafik sisteminin bu üç temel bileşenine, trafik kuralları ve düzenlemeleri de eklenerek kısaca bahsedilecektir

²⁶ Girgin ve Kocabıyık, a.g.m., s.2.

²⁷ KTK, (1983), *2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu: Hukuk Cep Kitapları Dizisi*, 21. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2011, s.9.

²⁸ Tombaklar, a.g.m., s.7.

²⁹ M.Cengiz Yıldız ve Mehmet Karaca, (2005), “Otomobil Sürücülerinin Trafik ve Yol Güvenliği Konusundaki Görüşlerine Sosyolojik Bakış”, *Trafik ve Yol Güvenliği II. Uluslararası Kongresi*, 5–7 Mayıs 2004, s.1.

1.1.3.1. Trafikte İnsan Unsuru

Trafik sistemlerinin en önemli bileşeni olan insan, trafik sistemlerinin aynı zamanda varlık sebebidir. Bununla birlikte trafikte insan unsuru, sürücü, yaya ve yolcu gibi formlarda bulunabilmektedir.

Tüm dünyada karayolu ulaşım sisteminde çeşitli özelliklere göre üretilmiş tüm motorlu vasıtaları kullanan sürücüler, belirli eğitim standartlarına ulaştıklarını ilgili kuruma ispat ettikten sonra sürücü kimliğiyle trafik sistemi içinde yer almaya

hak kazanmaktadır.³⁰ Bu noktada ülkenin gelişmişlik düzeyine, verilen trafik eğitimin kalitesine ve toplumda algılanan trafik kültürünün gelişmişlik düzeyine göre sürücüler trafik sistemi içinde yer almaya hak kazanmaktadır.³¹

İnsan unsurunun trafikte yoğun bir şekilde yer aldığı ikinci form da yolcudur. Kara ulaşım vasıtalarının hemen hemen hepsi tek kişilik tasarlanmadığı için, ister binek isterse ticari araç olsun tüm araçlarda sürücünün dışında kalan insanlar yer alarak yolcu hüviyeti kazanmaktadır.³² Günümüzde kara ulaşımı yönteminin tüm ulaşım sistemleri içinde %97'lik oranda gerçekleştiği düşünüldüğünde, yolcu olarak trafik sisteminde yer alan insan bileşenin güvenliğinin sağlanmasının önemi ortaya çıkacaktır.³³

Üçüncü tüm insanlar karayolu trafik sisteminde aynı zaman da yaya formunda yer almaktadır. Çünkü sürücülerden çocuklara kadar herkes kara yolunda seyahat mutlaka etmekte, en az sokağa çıkan bir insan bile kaldırım da yâda evinin bahçesinde bile olsa trafik sisteminin kapsama alanında bir anda kendini bulabilmektedir.³⁴

³⁰ MMO, (2013) a.g.k., s.3.

³¹ Aybar, a.g.m., s.24.

³² Günaydın, a.g.e., s.29.

³³ Bülent Tokat ve Hakan Kara, (2010), “Trafik Kazalarının Azaltılmasında Yetiştirilmiş İnsan Kaynaklarının Rolü” *Dumlupınar Üniversitesi Karayolu Taşımacılığı Dergisi*, C.12, S.1 s.97.

³⁴ Tombaklar, a.g.m., s.11.

Sonuç olarak özelden genele doğru yapılacak bir sıralama da, trafik sisteminde sürücüler ilk sırada olmak kaydıyla, yolcu ve yaya formlarında tüm insanlar bu sistemde yerini almaktadırlar.

1.1.3.2. Trafikte Araç Unsuru

Günümüzün tüketim toplumları artık ayağını yerden kesecek bir kara ulaşım vasıtasına kendisini mahkûm hissetmemekte, dünya sanayisinin bel kemiğini oluşturan otomotiv endüstrisi de günümüz insanın bu talebine anında cevap vermektedir.³⁵

Arz ve talep dengesinde yaşanan bu gelişmeler, dünyanın adeta tekerlekler üstünde kay-kay yapılan bir yer haline gelmesine neden olmaktadır.³⁶ Gerçekten de her geçen gün modeli, kullanım şekilleri, yakıtı, ekonomikliği ve performansı değişen kara ulaşım vasıtaları özellikle büyük kentlerde yollara ve parklara sığmaz hale gelmiştir.

Bununla birlikte bu gelişmelerin önünde durmak yâda vasıta üretimini bölgesel bazda durdurmak mümkün değildir. Küreselleşmenin doğal sonucunda genişleyen otomotiv sektörünün dünya ekonomisindeki yer de düşünüldüğünde trafikte kara ulaşım vasıtalarının varlığına alışmak zorunda olduğumuz ortadadır.

Aslında trafik denilince ilk akla gelen araba ve yollardır ve kara trafik sisteminde yer alan araçlar, kendiliğinden hareket etmediği için, insan bileşeninden bağımsız değerlendirilmemektedir. Dolayısıyla araçlar başlı başına kara yolu trafik sisteminin bağımsız bir bileşeni değildir.³⁷

Öte yandan kullanım amaçlarına, üretim şekillerine ve trafikte yer alma türlerine göre kara ulaşım vasıtalarının trafik sistemi içindeki önemi ve fonksiyonları değişmektedir.³⁸ Örneğin şehir içinde toplu taşıma vasıtaları, hem büyüklüğü hem içinde taşıdığı yolcular açısından şehir içi trafik sistemlerinde kendi içinde alt bir

³⁵ BSTB, (2012), “Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi: Otomotiv Sektörü Raporu, 2012-II”, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sanayi Genel Müdürlüğü Yayınları, (Çevrimiçi), (<https://www.sanayi.gov.tr/Files/Documents/bstb-2012-yili-faaliyet-r-592013104315AM.pdf>, Erişim Tarihi: 21.06.2013), s.4.

³⁶ Hyder v.d., a.g.m., p.3.

³⁷ Bıçaksız v.d., a.g.m., s.209.

³⁸ Günaydın, a.g.e., s.11.

sistem oluşturmaktadırlar. Ticari yönden yolcu taşımacılığı yapan servis otobüsleri, özel yolcu taşıyan taksiler, binek otolar, yük taşıyan kamyon ve traktörler aynı şekilde trafik sistemi içinde kendi kategorilerinde ve yapısal özelliklerine uygun trafik alt sistemleri oluşturmaktadırlar.³⁹

Ayrıca araç yollarındaki akımın yoğunlaşmasına, sıkışmasına ve çeşitli türlerde kazaların karayolu trafik sisteminde meydana gelmesine neden olan araçların teknik özellikleri de kendi içinde gruplandırılmaktadır. Motor gücüne, yolcu taşıma kapasitesine, üretim yılı, egzoz salınım düzeyi vb. özelliklerine göre araçların trafik sisteminde rolleri değişmektedir.⁴⁰

Kısaca belirtmek gerekirse, günümüzde trafik denilince ilk akla gelen kara ulaşım vasıtalarıdır ve bu vasıtaların kara yolları üzerinde, durması, hareket etmesi ve kullanılması başlı başına trafiğin kendisini oluşturmaktadır.

1.1.3.3. Trafikte Yol Unsuru

Karayolu trafiğinin diğer önemli bileşeni de yol faktörü olarak üst başlıkla ifade edilen kara üzerinde insanların ve araçların hareket halindeyken kullandıkları işaretlenmiş yerlerdir.⁴¹

Kara ulaşımında yol kavramı, kaldırımları, köprüleri, tünelleri, otobanları, kavşakları, otoparkları, sokak ve caddeleri kısaca her yeri kapsayan oldukça geniş bir alt sistem ifade edilmektedir.⁴² Bu anlamda çocukların oyun alanları bile trafiğin yol bileşeni içinde yer almaktadır.

Daha bilimsel açıdan konuya bakmak gerekirse, trafiğin yol bileşeni içinde şehirlerarası otoban ve karayolları ile bir kentin ulaşım dokusu içinde yer alan ana arterlerin ayrıca önemi bulunmaktadır. Bu yolların kullanım amaçları ve kullanım

³⁹ Aydoğdu, a.g.e., s.45.

⁴⁰ Yıldız ve Karaca, a.g.m., s.3.

⁴¹ Atilla Önal, (2006), *Avrupa Birliği Ülkeleri İle Türkiye'deki Trafik Denetiminin Karşılaştırılması ve Bu Denetimin Etkinliğinin Artırılması İçin Öneriler*, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s.7.

⁴²

yöntemleri itibariyle insanların toplumsal yaşantıları ve fiziksel varlıkları arasında doğrudan doğruya ilişki bulunmaktadır.⁴³

Her gün işe gidebilmek, sevdiklerine kavuşabilmek, özlem gidermek vb. hedeflerle bu tarz yollara çıkan sürücülerin hızları, dikkatsizlikleri, hataları ve yoğunlukları yolların yapısal özelliklerine göre şekillenmektedir. Bu noktada yollar trafiğin en önemli bileşenleri arasında yer almaktadır.⁴⁴

Günümüzde yol inşaatlarının hızı, araç, sürücü ve nüfus artış hızına paralel gelişmediği için trafiğin bu bileşeninde yaşanan yetersizliklerin neden olduğu olumsuzluklar dikkat çekicidir.⁴⁵ Bu bileşenin köprüleri, tünelleri, alt yapı yatırımlarını ilgilendiren yönleri de bulunmaktadır. Her biri ayrı ayrı uzmanlık ve

mühendislik alanı gerektiren yol inşaat sürecinde her şey dört dörtlük yapılsa bile bu sefer de sürat kazanan sürücülerin meydana getirdiği trafik kazaları büyük acılara neden olduğu düşünüldüğünde, trafiğin bu bileşenin etkili yönetilmesi gereken en önemli trafik sistemi unsuru olduğu görülecektir.⁴⁶

1.1.3.4. Trafik Kuralları Unsuru

İçeriği ve kapsamı değişmekle birlikte, günümüz toplumlarının hepsinde trafik kuralları karayolu ulaşım sisteminin önemli bileşeni olarak görülmektedir.⁴⁷

İnsanların birbiriyle yardımlaşarak yaşayabilmesinin temel koşulu olan tüm yasalarda olduğu gibi trafik kuralları da insanların ortak aklıyla ve ortak faydasına göre geliştirdiği kurallar bütünüdür.⁴⁸ Araç kullanma sertifikasyonu kurallarından yayaların seyahat kurallarına uymasına kadar çeşitli alt başlıklarda şekillenen kuralların ortak amacı ise, insanların trafikte güvenliğini arttırmaktır.

⁴³ Tokat ve Kara, a.g.k., s.98.

⁴⁴ Nurten Kaya, (2008), *Servis Şoförlerinin Trafikteki Tutum ve Davranışları İle Psikolojik Durumlarının Trafik Kazaları Üzerine Etkisinin İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s.36.

⁴⁵ Yıldız ve Karaca, a.g.m., s.3.

⁴⁶ Nihat Aycan, (2012), “Trafik Denetlemede Gönüllülük İflas mı Ediyor?”, *Karayolu Trafik Sempozyumu - 2012*, Durna, T. & Durmuş, A.A. (Der.), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, Ankara, s.286.

⁴⁷ Önal, a.g.e., s.11.

⁴⁸ Bıçaksız v.d., a.g.m., s.221.

Trafik kurallarının düzenlenmesi, kurallara uymayanların önceden belirlenen şekillerde tespit edilerek cezalandırılması, yol üzerinde birbirlerine en az sıkıntı vererek yollardan istifade etmeleri ve her şeyden önemlisi trafiğin temel bileşeni olan insan unsurunun korunması için trafik kuralları oldukça önemlidir.⁴⁹

Bu aşamada trafik kurallarının varlığı insanların bu kurallara uymasıyla trafik sisteminin önemli bileşeni haline geleceğini söylemek yerinde olacaktır.⁵⁰ Ayrıca trafiğin düzenlenmesinden, sürücü ve yayaların kurallara uymasından sorumlu olan trafik polisleri de sadece ülkemizde değil tüm dünyada kurulu bulunan trafik sistemlerinin önemli bir bileşenidir.⁵¹ Çünkü trafik polisi tarzında sürücü ve araçların kurallara uyup uymadığını devlet adına denetleyen kamu kurum ve kuruluşlarının görevlerindeki performansları ciddi bir şekilde trafik sisteminin topyekûn işleyişini etkilemektedir.⁵²

Nitekim denetim faaliyetlerinin artmasına azalmasına göre sürücü ve yayaların kurallara uyma davranışı değişmektedir.⁵³ Böyle olunca da trafik polislerinin varlığı kaçınılmaz olarak trafik sisteminin bir bileşeni olma özelliği devam etmektedir.

1.1.4. Trafik ve Trafik Sistemlerinin Önemi

Yüzyıllar boyunca insanlar, ürünlerini satmak, ihtiyaç duydukları ürünleri almak, yeni yerler görmek ve keşfetmek amacıyla yolculuk yapmış ve bunun sonucunda da toplumlar arası ekonomik, sosyal ve kültürel ilişkiler, zaman içerisinde büyük gelişmeler göstermiştir.⁵⁴

Özellikle 20.yüzyılın başında motorlu taşıtların insanoğlunun emrine girmesi, ulaşım endüstrisinde radikal bir değişikliği meydana getirmiş, asrın ortasından itibaren günümüze baş döndürücü bir hızla gerek taşıt adedi, gerekse hız ve yolculuk mesafeleri artmıştır. Bu artışlar, ulaşım ve trafiğin insan hayatının merkezine

⁴⁹ Hyder v.d., a.g.m., p.1.

⁵⁰ Tokat ve Kara, a.g.k., s.99.

⁵¹ Önal, a.g.e., s.12.

⁵² Aydoğdu, a.g.e., s.49.

⁵³ Yıldız ve Karaca, a.g.m., s.7.

⁵⁴ Tokat ve Kara, a.g.k., s.98.

yerleşmesine neden olmuş ve beraberinde kendine özgü değişik sorunları da getirmiştir.⁵⁵

Dünyada, özellikle gelişmiş ülkelerde, bu sorunların giderilmesi amacıyla, uzun yıllardır çalışmalar halen yapılmakta; ülkelerin kültürel, sosyolojik ve ekonomik yapısına bağlı olarak trafik güvenliğini tehdit eden sorunlar kısmen de olsa çözülmeye çalışılmaktadır.⁵⁶ Bu kapsamda dünya genelinde trafik sistemlerinin daha etkin ve güvenli kullanılmasını sağlamaya yönelik önlemler; bu ülkelerde trafik güvenliği sorunlarını minimum seviyeye indirgenmesi açısından önemli bir aşama kaydetmiştir.

Genel olarak trafik ulaşım sistemleri denildiğinde, her ne kadar kara, deniz ve hava ulaşım taşıt ve sistemleri akla gelse de, bu sistemlerin kullanım oranları değişik nedenlerden dolayı ülkeden ülkeye farklılık arz etmektedir.⁵⁷ Kimi zaman ülkenin iklimi veya coğrafi şartları, kimi zaman ise ekonomik veya sosyal durumu ya da

diğer ülkelerle ilişkileri bunda belirleyici rol oynamaktadır. Gelişmiş ülkelerdeki yük ve yolcu taşımacılığının, kara, hava ve deniz taşımacılığına orantılı olarak dağılımının aksine Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelere ulaşım ve taşımacılığın büyük bir bölümü karayolları üzerinden gerçekleşmektedir.⁵⁸

Bu kapsamda karayolu üzerinden ulaşım ve kara yolu trafik sisteminin kullanımı dünyada en yoğun ve yaygın olan ulaşım sistemi olduğu söylenebilir.⁵⁹ Hemen her ülkede az ya da çok karayolunu kullanma mecburiyeti vardır. Ayrıca karayolları üzerindeki araçlar veya yaya için bir yolculuk esnasında, varılması istenilen yere trafik açısından herhangi bir sorun yaşanmaksızın varılmasının sağlanması etkin ve düzgün işleyen bir trafik sisteminin varlığı ile mümkün olabilir.⁶⁰ Aslında varılması istenilen noktaya, en güvenli şekilde varılmasının sağlanması,

⁵⁵ Bıçaksız v.d., a.g.m., s.212.

⁵⁶ Hyder v.d., a.g.m., p.5.

⁵⁷ Bachani, A.M., Koradia, P., Herbert, H.K., Mogere, S., Akungah, D., Nyamari, J., Osoro, E., Maina, W., K. A. Stevens, (2012), "Road Traffic Injuries in Kenya: The Health Burden and Risk Factors in Two Districts", *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1., p. 24.

⁵⁸ Aydoğdu, a.g.e., s.49.

⁵⁹ Ömür Kaygısız, (2008), *Metropolitan Alanlarda Trafik Kazası Müdahale Birimlerinin Yer Seçimi: Ankara Örneği*, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, s.10.

⁶⁰ Kaygısız, a.g.e., s.11.

çağdaşlık yarışında olan her ülkenin en önemli kamusal hizmet yükümlülüğüdür.⁶¹ Bu yüzden tüm dünyada trafik polisliği ve trafik güvenliğinin sağlanması hizmetleri kamusal hizmet çerçevesinde değerlendirilerek devlet tarafından yürütülmesi kaçınılmazdır. Öyleyse trafik polislerinin vatandaşlara sunduğu kamu hizmet kalitesinin artırılması yanında, trafik güvenliğini geliştirmenin diğer önemli konusu da, toplum nezdinde iletişim ve eğitim aracılığı ile bilinçli bir trafik kültürünü oluşturmaktır.⁶² Çünkü kentsel yerleşim alanları içinde yaşayanlar için rahat, sağlıklı, güvenli ve teşvik edici bir yaşam ortamının geliştirilmesi ancak böyle mümkün olacaktır.⁶³

Aksi takdirde ise, yani trafik güvenliğinin karayollarında tam olarak sağlanamaması, paralelinde toplumsal yaşamda birçok sorunların ortaya çıkması kaçınılmaz olacaktır. Bu sorunların başında da; trafik kazaları sonucunda meydana gelen ölümler, yaralanmalar ve sağlık sorunları gelecektir.

Öte yandan trafik kazalarında meydana gelebilecek herhangi bir ölüm veya yaralanmalar, manevi olarak insanlara zarar verdiği gibi, aynı zamanda maddi anlamda da iş gücü kaybına da neden olmaktadır. Meydana gelen iş gücü kaybı beraberinde maddi külfetler getirerek, milli ekonomiye ciddi zararlar da vermektedir.⁶⁴

Kent içi karayollarında bulunan trafik sistemleri, disiplinler arası işbirliğiyle sürdürülebilir karmaşık bir yapıya sahiptir.⁶⁵ Buna bağlı olarak trafik de yaşanan güvenlik problemlerinin çözümü ancak konunun geniş bir perspektifle ele alınması ile mümkündür. Özellikle birbirinden bağımsız, parçalı analiz ve çözümler anlık ve noktasal çözümler üretirken, bütünde yaşanan sorunların gözden kaçmasına neden olmaktadır.⁶⁶

⁶¹ Yusuf Avan, (2012), “Trafik Güvenliğinin Sağlanmasında Eğitimin Rolü”, *Karayolu Trafik Sempozyumu-2010*, Murat, B.(Der.), Polis Akademisi Yayınları, Ankara, s.496.

⁶² Ahmet Yazar, (2012), “Antalya’da Yaya Önceliğini ve Güvenliğini Sağlamak İçin Yaşam Boyu Öğrenme Projesi (APPSA) Ortakların Sorumlulukları ve Rollerini”, (Çevrimiçi), <http://www.appsa.eu/index.php?page=haber&ind=26>, (02.06.2013).

⁶³ Hyder v.d., a.g.m., p.6.

⁶⁴ Tokat ve Kara, a.g.k., s.99.

⁶⁵ Aydoğdu, a.g.e., s.48.

⁶⁶ Avan, a.g.m., s.496.

Ne yazık ki, gelişmiş ülkelerde görülen kontrol ve yönetim çalışmalarına ülkemiz gibi gelişmekte olan ülkelerde aynı hızla başlamadığı gibi, yaygınlaşması da hayli zaman almıştır. Gerek trafik eğitiminin, gerekse trafik denetiminin yeterince yerine getirilememesi, kural tanımaz sürücü davranışları, trafiğe dayalı önlemlere yeterince önem verilmemesi gibi faktörler, trafik kazalarının ve problemlerinin günlük yaşantımızdaki zararının devamına yol açmaktadır.⁶⁷

Öte yandan trafik sistemleri tamamen bireysel ve insancıl süreçler toplamıdır.⁶⁸ Yani trafik sistemini belirleyen yasal düzenlemeler bu süreçte sadece doğru ve hatalı davranışları ayırmaya yarayan bir araçtır. O nedenle yaşamın pek çok alanında olduğu gibi trafikte de esas olan toplumda farkındalık ve buna dayalı duyarlılık yaratmaktır. Çünkü farkında olarak içselleştirilmemiş hiçbir toplumsal kural ya da sistem sürekli hata vermeden çalışacak şekilde düzelemez.

Son olarak belirtilmelidir ki, trafik sisteminin güvenli bir şekilde işlemesi için, sadece sloganlar yeterli değildir. Çünkü bu sloganları toplumun geneli tarafından benimsenmesi gerekmektedir.⁶⁹

Bu noktada, toplumda yaşayan herkesi yaşamının herhangi bir diliminde az ya da çok, doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemekte olan trafik sistemleri, ulusal yönetim kademelerinin en üst noktasında bulunan kişiden bugün doğan çocuğa kadar herkesi ilgilendirmektedir.⁷⁰

⁶⁷ Önal, a.g.e., s.21.

⁶⁸ Çelik, a.g.e., s.13.

⁶⁹ Yıldız ve Karaca, a.g.m., s.12.

⁷⁰ Fehminaz Temel ve Hilal Özçebe, (2006), “Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları”, *STED Dergisi*, C.15, S.11, s.192.

1.1.5. Günümüz Dünyasında Karayolları Trafikine İlişkin İstatistikler

Kara ulaşımının akışını, güvenliğini, düzenlenmesini etkileyen çeşitli faktörleri iyileştirmek amacı ile kurulan trafik sistemleri, gelişen teknolojiye paralel olarak yenilenmekte ve sağladığı kolaylıklar her geçen gün biraz daha artmaktadır.

Ancak trafik sistemlerini oluşturan ve coğrafi olarak büyüklüğünü tanımlayan bu sistem içerisinde yer alan araç ve sürücü sayıları ile karayolu ağı uzunluklarıdır.⁷¹ Bu nedenle aşağıdaki başlıklar altında genelden başlayarak özele doğru sırasıyla, dünya, Türkiye ve Ankara kent merkezindeki trafik sistemlerine ilişkin istatistiksel göstergeler anlatılarak, trafik sistemlerinin genişliği anlatılmaya çalışılacaktır.

1.1.5.1. Dünyada Karayolu Trafik Sistemine İlişkin Göstergeler

Tüm dünya ülkelerinde karayolu trafik sistemlerine ilişkin ulaşım aracı sayılarındaki değişimler ve karayolu ulaşım ağı uzunlukları, o bölgedeki trafik güvenliğinin sağlanması adına önemli stratejilerin hareket noktasını oluşturmaktadır.⁷²

Bu açıdan öncelikle dünyada otomotiv sektöründeki gelişmelere odaklanmak ve dünyadaki sanayi üretimleri içinde otomotiv sektöründeki 2011-2012 yılları arasında gerçekleşen pazar hareketlerine bakılmalıdır. LMC verilerine göre 2012 yılı dünya toplam motorlu araç pazarı talebi, 2011 yılına göre yüzde 5 oranında artarak 84.471.000 adet ile yeni bir rekora ulaşılmıştır.⁷³ 2012 yılında en fazla talep artışı yüzde 6 ile otomobil pazarında gerçekleşmiş ve pazar 68,3 milyon adet düzeyinde ulaşmış, hafif ticari araç talebi ise yüzde 4 oranında artarak 12,7 milyon adet olmuştur.⁷⁴

Gelişen pazarlar olarak adlandırılan Brezilya, Çin, Hindistan ve Rusya'dan meydana gelen BRIC ülkelerinde ise talep artışı yüzde 6 ile Dünya ortalamasının da üstünde gerçekleşmiş ve bu Pazar toplam 31,1 milyon adet düzeyine ulaşmıştır.⁷⁵

⁷¹ Çelik, a.g.e., s.16.

⁷² Çelik, a.g.e., s.17.

⁷³ Çelik, a.g.e., s.18.

⁷⁴ BSTB, (2012), s.17.

⁷⁵ Çelik, a.g.e., s.19.

Tablo 1: Bölgesel ve Ülkeler Bazında Dünya Motorlu Araç Üretimi

Bölg.	Araç Sınıfı	2011	2012	Yüzdelik Değişim (2012/2011)	Ülke.	Araç Sınıfı	2011	2012	Yüzdelik Değişim (2012/2011)
K.Amerika	Otomobil	5.747	6.982	21	ABD	Otomobil	3.078	4.139	34
	Hafif Ticari Araç	7.349	7.956	8		Hafif Ticari Araç	5.363	5.640	5
	Ağır Ticari Araç	430	482	12		Ağır Ticari Araç	286	326	14
	Toplam	13.526	15.420	14		Toplam	8.727	10.105	16
Mercosur	Otomobil	3.080	3.007	-2	Brezilya	Otomobil	2.502	2.448	-2
	Hafif Ticari Araç	872	871	0		Hafif Ticari Araç	630	678	8
	Ağır Ticari Araç	245	223	-9		Ağır Ticari Araç	250	182	-27
	Toplam	4.197	4.101	-2		Toplam	3.382	3.308	-2
Batı Avrupa	Otomobil	12.655	11.378	-10	Rusya	Otomobil	1.744	1.930	11
	Hafif Ticari Araç	1.349	1.081	-20		Hafif Ticari Araç	145	144	-1
	Ağır Ticari Araç	381	444	17		Ağır Ticari Araç	169	190	12
	Toplam	14.385	12.903	-10		Toplam	2.058	2.264	10
Doğu Avrupa	Otomobil	5.714	5.961	4	Hindistan	Otomobil	2.870	3.155	10
	Hafif Ticari Araç	779	788	1		Hafif Ticari Araç	708	731	3
	Ağır Ticari Araç	260	261	0		Ağır Ticari Araç	452	459	2
	Toplam	6.753	7.010	4		Toplam	4.030	4.345	8
Asya/Pasifik	Otomobil	28.620	31.933	12	Japonya	Otomobil	7.140	8.510	19
	Hafif Ticari Araç	6.942	7.688	11		Hafif Ticari Araç	880	984	12
	Ağır Ticari Araç	2.252	2.227	-1		Ağır Ticari Araç	233	258	11
	Toplam	37.814	41.848	11		Toplam	8.253	9.752	18
Diğerleri	Otomobil	2.326	2.233	-4	Çin	Otomobil	12.270	13.389	9
	Hafif Ticari Araç	2.865	2.850	-1		Hafif Ticari Araç	4.853	5.143	6
	Ağır Ticari Araç	99	102	3		Ağır Ticari Araç	1.347	1.283	-5
	Toplam	5.290	5.185	-2		Toplam	18.470	19.815	7
Dünya	Otomobil	58.142	61.494	6	G.Kore	Otomobil	4.281	4.315	1
	Hafif Ticari Araç	20.156	21.234	5		Hafif Ticari Araç	313	314	0
	Ağır Ticari Araç	3.667	3.739	2		Ağır Ticari Araç	52	51	-2
	Toplam	81.965	86.467	5		Toplam	4.646	4.680	1
					BRIC	Otomobil	19.386	20.922	8
						Hafif Ticari Araç	6.336	6.696	6
						Ağır Ticari Araç	2.218	2.114	-5
						Toplam	27.940	29.732	6

Kaynak: ODD, (2013), “Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası: Talep Tahmini 2012-2016”, Otomotiv Distribütörleri Derneği Raporu, İstanbul, 2012, s.16

Tabloda gösterilen verilere göre 2012 yılı dünya toplam motorlu araç üretimi, 2011 yılına göre yüzde 5 oranında artarak 86.467.000 âdete ulaşmıştır.⁷⁶ 2012 yılı dünya motorlu araç üretiminde 19,8 milyon üretim adedi ile Çin ilk sırada yer almıştır.

⁷⁶ ODD, (2013), “Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası: Talep Tahmini 2012-2016”, Otomotiv Distribütörleri Derneği Raporu, İstanbul, 2012, s.16.

Daha sonra sırasıyla 10,1 milyon adet üretim ile Amerika ve 9,7 milyon adet ile Japonya gelmektedir.⁷⁷

Sonuç olarak Tabloda gösterilen otomotiv üretimi ve taleplerine bakıldığında, dünyada otomotiv üretiminin sürekli olarak arttığı, ancak son yıllarda yaşanan küresel ekonomik krizle birlikte üretimde kısmen düşüş yaşansa da, talebin yaklaşık bir kaç milyon üzerinde üretim yapıldığı görülmektedir.⁷⁸ Bu üretim sayısındaki artış araç kullanım oranlarını da şüphesiz bir şekilde arttırmaktadır. Öyleyse ekonomik gelişme trafik sisteminin genişlemesine ve büyümesine, dolayısıyla da trafik kazalarının artmasına neden olacağı söylenebilir.⁷⁹

Bazı gelişmiş ülkelerde araç ve sürücü sayılarına bakıldığında; gelişmiş ülkelerinde her bin kişiye düşen araç sayısının oldukça yüksek oranda olduğu görülmektedir. Özellikle İngiltere, Fransa, İtalya vb. AB 27 ülkelerinin tamamında her bin kişinin yarısına bir araç düşmektedir.⁸⁰ Oysa 2008 yılı itibariyle Türkiye'deki her bin kişiye 96 araç düşmektedir.⁸¹ Üyesi olmaya çalıştığımız AB ülkelerindeki ekonomik gelişmeyi yakaladığımızda, araç sahiplik oranımız yaklaşık %500 artacaktır.⁸²

Bununla birlikte ülkemizin 2011 yılı verileri bu yükselme trendine girdiğimizi göstermektedir aşağıdaki grafikte ki gibi göstermektedir:

⁷⁷ BSTB, (2012), s.18.

⁷⁸ BSTB, (2012), s.23.

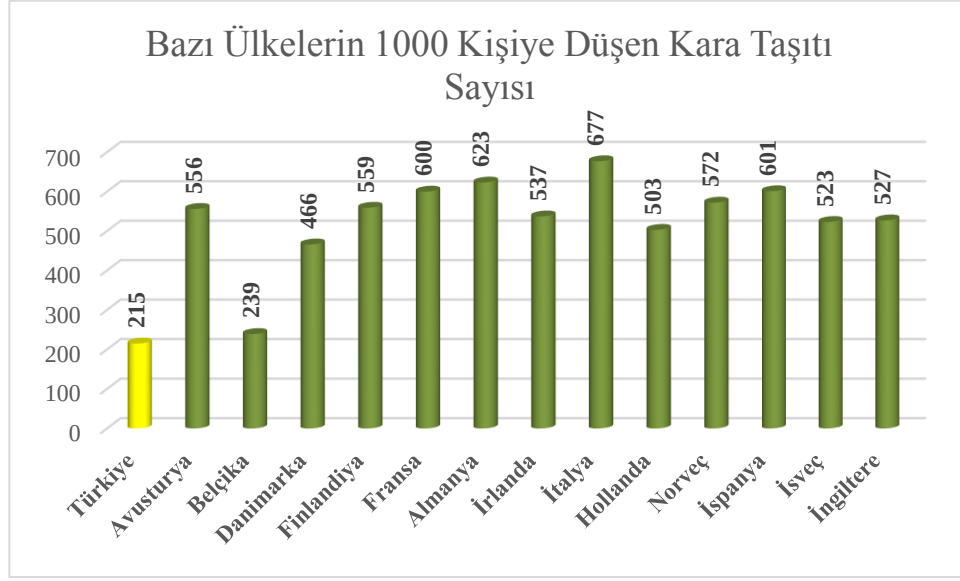
⁷⁹ TAMM, (2010), "AB Üyesi Ülkelerde Karayolu Güvenliğinde En İyi Uygulamaların Özeti ve Yayını Konulu Rapor:Eğitim ve Kampanyalar, (Çev.: TAMM), *EGM Yayın Katalog Numarası: 475, s.13.*

⁸⁰ TAMM, a.g.k, s.14.

⁸¹ Çelik, a.g.e., s.21.

⁸² Çelik, a.g.e., s.22.

Şekil 1: Bazı Ülkelerin 1000 Kişiyeye Düşen Kara Taşıtı Sayısı (2010)



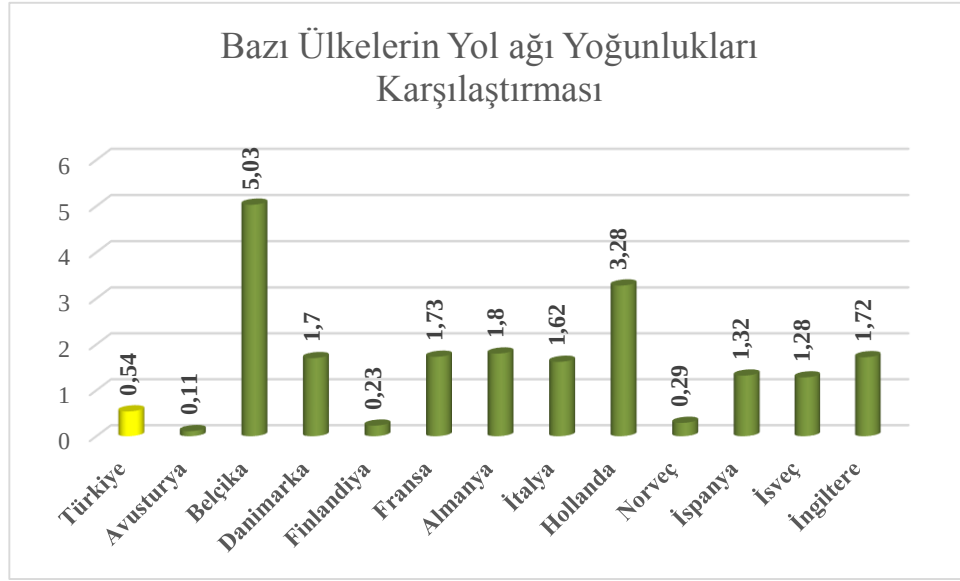
Kaynak: IRF (Uluslararası Yol Federasyonu), “Dünya Yol İstatistikleri, 2010” (Veri Yılı:2007) Not: Türkiye’deki taşıt sayısı Aralık 2011 TÜİK değeridir.

Dünyadaki trafik sistemleriyle ilgili son bir açıklamada yol durumlarıyla ilgili yapmak yerinde olacaktır. Şüphesiz araç sayılarındaki artışın ekonomik gelişmişlik düzeyi ile doğrudan doğruya irtibatlı olması gibi yol düzenlemeleri de doğrudan doğruya ülkelerin zenginliği ile irtibatlıdır.⁸³

Nitekim aşağıdaki grafikte bu yargıya ilişkin veriler bulunmaktadır:

⁸³ Yeşim Yüksel, (2008), *Hava Koşullarının Trafik Kazalarına Etkileri ve Trafik Kazalarının İstatistiksel Analizi*, Fırat Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, s.27.

Şekil 2: Bazı ülkelerin Yol Ağı Yoğunlukları Karşılaştırması



Kaynak: IRF (Uluslararası Yol Federasyonu), “Dünya Yol İstatistikleri, 2010” (Veri Yılı:2007).

Grafikte görüldüğü gibi yüzölçümü düşük olan Belçika ve Hollanda gibi ülkelerin karayolu yoğunluğu oldukça yüksekken, ülkemize coğrafi genişlik ve nüfus oranı olarak benzeyen Almanya, Fransa ve İngiltere gibi ülkelerin karayolu yoğunluğu ise Türkiye’nin 3 katı seviyesindedir.⁸⁴ Ülkemizde otoyol uzunluğunun toplam yol ağına oranı ise yaklaşık %3’tür.⁸⁵

1.1.5.2. Türkiye’de Karayolu Trafik Sistemi İstatistikleri

Türkiye’deki karayolu trafik sistemi bileşenlerindeki gelişmeler de dünyadan çok bağımsız değildir. Türkiye’deki trafik sistemine ilişkin verileri de araç üretim sayıları, trafikte yer alan araç sayıları, sürücü sayıları ve karayolu ağı uzunlukları açısından incelemek mümkündür.

Öncelikle Türkiye’de otomotiv sektöründeki gelişmelere bakmak yerinde olacaktır. Bu anlamda, 2009 yılında dünya otomotiv üretiminde dünyada 17’inci sırada olan Türkiye, 2010 yılında 16’ncı sıraya yükselmiş, ancak 2011 yılında tekrar 17’nci

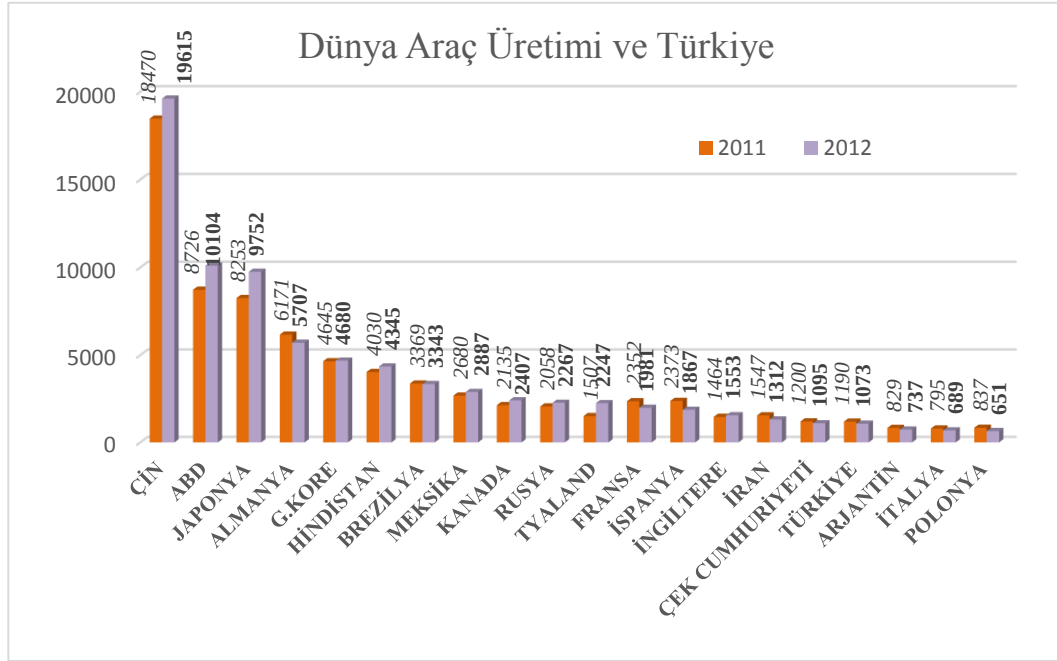
⁸⁴ TAMM, a.g.k, s.17.

⁸⁵ BSTB, (2012), s.25.

sıraya gerilemiştir.⁸⁶ Ülkemizin 2011 yılı Ocak-Haziran döneminde otomotiv üretimi 621 bin adet iken 2012 yılı aynı döneminde üretim %9,2 azalarak 564 bin adet olmuştur.⁸⁷

2012 yılına gelindiğinde ise ülkemizde otomotiv üretimi adeta patladığı aşağıdaki grafikten anlaşılmaktadır:

Şekil 3: Dünya Araç Üretimi ve Türkiye (Araç Sayısı x 1.000)



Kaynak: TÜİK, (2012b), “Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri”, (Çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70, (28/06/2013).

Grafikte görüldüğü üzere 2012 yılında Türkiye toplam 1.073 bin adetlik üretimi ile 86 milyon adetlik dünya motorlu araç üretiminde yine on yedinci sırada yer almıştır.⁸⁸ 2012 yılı itibariyle AB Ülkeleri içinde özellikle hafif ticari araç üretiminde birinci, otobüs üretiminde ikinci sırada yer alması Türkiye’nin küresel üretimdeki başarısının önemli bir göstergesidir.⁸⁹

Ayrıca son 14 yıllık süreçte Türkiye, dünya motorlu karayolu araçları üretiminde aldığı payın her geçen yıl arttırmış; 1999 yılında dünya otomotiv

⁸⁶ ODD, (2013), a.g.k., s.18.

⁸⁷ BSTB, (2012), s.19.

⁸⁸ ODD, (2013), a.g.k., s.18.

⁸⁹ BSTB, (2012), s.19.

üretiminde yüzde 0,53'lik bir pay alan Türkiye, 2012 yılına gelindiğinde otomotiv üretimindeki payını yüzde 1,24'e yükseltmiştir.⁹⁰ Otomotiv sektörümüzdeki bu gelişmeler özellikle ülkemizde trafiğe çıkan araç ve sürücü sayısını her geçen yıl artmasına neden olmaktadır. Aşağıdaki tabloda 2007-2012 yıllarında araç sayılarındaki artış verilmiştir:

Tablo 2: Yıllara Göre Motorlu Araçların Dağılımı

	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Özel Amaçlı Taşıt	Traktör	Toplam	Artış %
2007	6.472.156	372.601	189.128	1.890.459	729.202	2.003.492	38.573	1.327.334	13.022.945	6,5%
2008	6.796.629	383.548	199.934	2.066.007	744.217	2.181.383	35.100	1.358.577	13.765.395	5,7%
2009	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302	2.303.261	34.104	1.368.032	14.316.700	4,0%
2010	7.544.871	386.973	208.510	2.399.038	726.359	2.389.488	35.492	1.404.872	15.095.603	5,4%
2011	8.113.111	389.435	219.906	2.611.104	728.458	2.527.190	34.116	1.466.208	16.089.528	6,6%
2012	8.648.875	396.119	235.949	2.794.606	751.650	2.657.722	33.071	1.515.421	17.033.413	5,9%

Kaynak: EGM, Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı Arşivi.

Tabloda gösterilen verilere göre, 2012 yılı Ocak ayı itibariyle ülkemizdeki karayollarında toplam motorlu taşıt sayısı 17,033,413' tür. Geçen beş yılda 4 milyon 100 bin civarında araç trafiğe eklenmiştir.⁹¹

Grafik 4: Motorlu Kara Taşıtları İstatistiği



Kaynak: TÜİK, (2012b), “Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri”, (Çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70, Erişim tarihi, 28.06.2013).

⁹⁰ ODD, (2013), a.g.k., s.23.

⁹¹ TÜİK, (2012b), “Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri”, (Çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70, Erişim tarihi, 28.06.2013).

Tablo 3: Yıllara Göre Sürücü Belgesi Sayıları ve Değişim Oranları

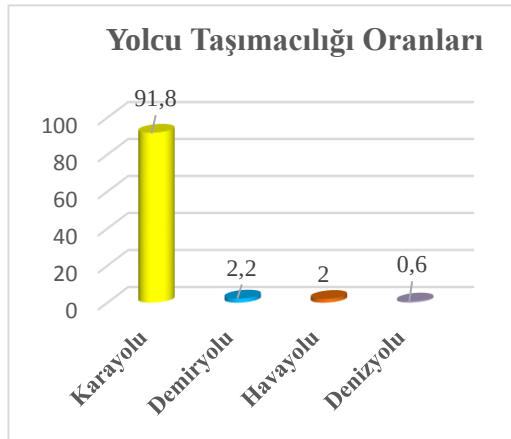
Yıllar	Sürücü Belgesi Toplamı	Artış Oranı(%)
2007	18.877.354	%5,1
2008	19.924.442	%5,5
2009	21.134.069	%6,1
2010	23.045.662	%9,0
2011	24.505.431	%6,3
2012	25.626.383	%4,6

Kaynak: EGM, Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı Arşivi.

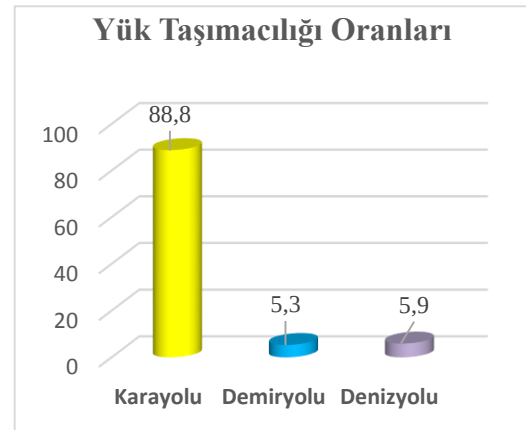
Tabloda görüldüğü üzere, 2007 yılında 18.877.354 adet olan sürücü sayısı, 2012 yılı sonu itibariyle 25.626.383'e yükselmiştir. Son altı yıllık dönemde yıllık ortalama % 6,5'lük bir artış söz konusudur. Bu artış trafiğe çıkan araç sayısındaki artışla hem oran hem de sayısal değer açısından da oldukça uyumludur.

Son olarak ülkemizdeki karayolu kullanımı ve uzunluklarına bakmak yerinde olacaktır. Çünkü bir ülkedeki karayolu trafik sisteminde yük ve yolcu taşımacılığında karayollarının etkinliği ekonomik büyüme ve diğer ulaştırma türlerindeki gelişmelere göre değişmektedir. Aşağıdaki grafiklerde Türkiye'de yolcu ve yük taşımacılığının karayolu ile gerçekleştirilmesi oranları verilmiştir:

Şekil 5: Ulaştırma Türlerine Göre Yolcu Taşımacılığı Oranları (2010)



Şekil 6: Ulaştırma Türlerine Göre Yük Taşımacılığı Oranları (2010)



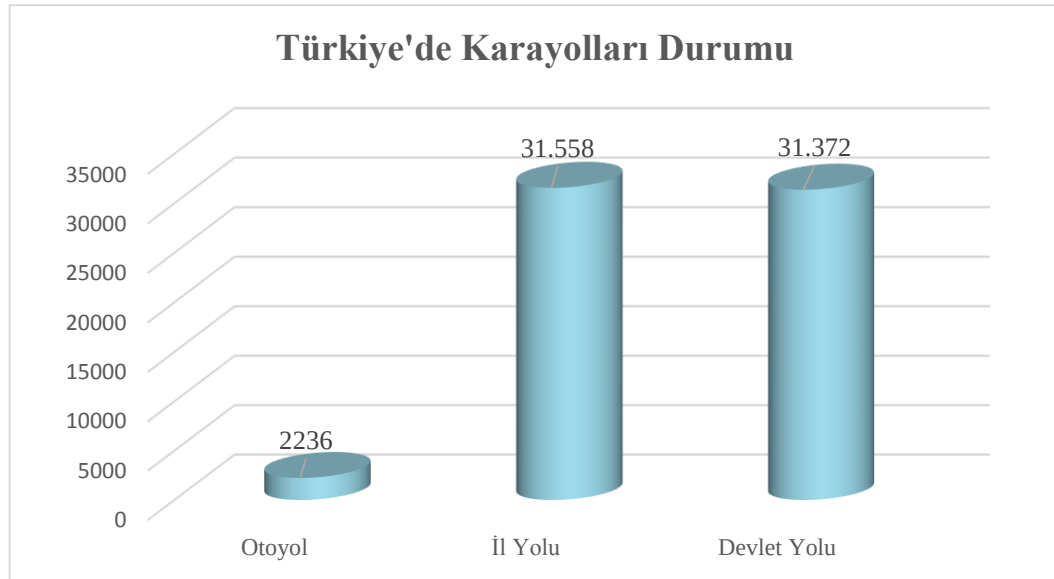
Kaynak: TÜİK, (2012a), “Trafik Kaza İstatistikleri”, (Çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70, Erişim Tarihi, 28.06.2013).

Grafiklerde görüldüğü üzere Türkiye’de yük taşımacılığının %88,8’i; yolcu taşımacılığının ise %91,8’inin karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu sonuç ülkemizdeki karayolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki payı giderek artan bir eğilim gösterdiğinin en güzel ispatıdır.

Özellikle yolcu taşımacılığında 2002 yılında 150 Milyon yolcu-km değeri 2010 yılına kadar düzenli bir artış göstererek 175 Milyon yolcu-km.’ye; yük taşımacılığında ise 160 Milyon yolcu-km’den 225 Milyon yolcu-km’ye yükselmiştir.⁹² Gerçekten de karayolu altyapısı ulaştırma türlerinin omurgasıdır ve ülkemizde taşıt sahipliği paralelinde yüksek standartlı yol ihtiyacı günden güne artmaktadır.⁹³

Son olarak karayollarının ülkemizdeki uzunluklarına ilişkin verileri incelemek yerinde olacaktır.

Şekil 7: Türkiye’de Karayolları Durumu (2012 yılı, Km Olarak)



Kaynak: Karayolu Genel Müdürlüğü, (2012), “Devlet Yolları Trafik Akımı Özellikleri ve Trafik Parametreleri Mevsimsel Faktörlerin Yönel Dağılımı”, *KGM, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Yayınları*, Ankara, s.11.

⁹² UDHB, (2012), “Trafik Kazaları Özeti:2011”, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Raporu, 2012, (Çevrimiçi), (<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazaOzet.pdf>, Erişim Tarihi, 06.05.2013), s.21.

⁹³ KGM, (2012), “Devlet Yolları Trafik Akımı Özellikleri ve Trafik Parametreleri Mevsimsel Faktörlerin Yönel Dağılımı”, *KGM, Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Yayınları*, Ankara, s.14.

Bu anlamda grafikteki verilere bakıldığında ülkemizdeki yol uzunluklarının artan araç sayısını karşılamaktan uzak olduğu söylenebilir. Yukarıdaki grafikte

gösterilmemekle birlikte Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki karayolu ağının 01.01.2012 tarihi itibarıyla %48,14'ü DY, %48,43'ü İY ve %3,43'ü otoyoldur.

94

Ayrıca Türkiye’de mevcut kara yolu ağı ve diğer kırsal yollar dikkate alındığında karayolu yoğunluğu (km/km²) 0.54 seviyesindedir.⁹⁵ Bu durum AB üyesi gelişmiş ülkelere göre üçte bir oranında daha yetersiz olduğumuzu göstermektedir.

Tablo 4. Yıllara ve Satış Cinslerine Göre Türkiye’deki Karayolu Uzunlukları

YILLAR	DEVLET VE İL YOLLAR			Otoyollar	GENEL TOPLAM
	BSK	SK	TOPLAM		
2002	2.176	2.211	4.387	1.714	6.101
2003	243	1.080	1.323	39	1.362
2004	261	1.504	1.765	26	1.791
2005	336	1.709	2.045	5	2.050
2006	260	980	1.240	241	1.481
2007	76	1.006	1.082	*	1.082
2008	396	1.081	1.477	14	1.491
2009	285	1.717	2.002	114	2.116
2010	380	1.776	2.156	72	2.228
2011	194	1.320	1.514	11	1.525
GENEL TOPLAM	4.607	14.384	18.991	2.236	21.227

Kaynak: UDHB, (2012), “Trafik Kazaları Özeti:2011”, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Raporu, 2012, (Çevrimiçi), (<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazaOzet.pdf>, Erişim Tarihi, 06.05.2013), s.21. *BSK :Bitümlü Sıcak Karışım Kaplama (Asfalt Yol), **SK :Sathi Kaplama (Şose Yol)

Tabloda görüldüğü üzere Türkiye’deki şehirlerarası karayollarında yaklaşık %100 ‘lük kaplamalı yol oranına rağmen kırsal bölgelerdeki yollarda kaplama yüzdesi yeterli değildir.⁹⁶ Karayolu ağımızın %21’inin üstyapısı BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) kaplamadır. Mevcut yol ağımızın %73,7’sini oluşturan sathi kaplamalı yolların trafikte ağır taşıtların oranının yüksekliği dikkate alınarak BSK kaplamaya dönüştürülmesi gerekmektedir.⁹⁷

⁹⁴ KGM, (2012), a.g.k., s.25.

⁹⁵ UDHB, (2012), s.25.

⁹⁶ UDHB, (2012), s.22.

⁹⁷ KGM, (2012), a.g.k., s.28.

1.1.5.3. Ankara İlinde Karayolu Trafik İstatistikleri

Ankara, Türkiye Cumhuriyeti'nin başkenti, nüfus açısından da ikinci büyük kentdir. Yüzölçümü 25.706 km² olan kentin, 2012 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemine göre nüfusu 4.762.116 olarak hesaplanmıştır.⁹⁸

Günümüzde dünyanın en kalabalık 45. kenti olan Ankara, İstanbul'dan sonra Türkiye'nin en kalabalık ikinci kentidir. Ankara Kentinin merkezini Keçiören, Mamak, Yenimahalle, Çankaya ve Altındağ Merkez ilçeleri oluşturmaktadır.

Öte yandan kentin Trafik Tescil sistemine kayıtlı 1.397.655 araç bulunurken, bunların % 72'sini otomobiller oluşturmaktadır. Türkiye ortalamalarına göre, 10 kişiye yaklaşık bir otomobil düşerken, başkent Ankara'da her 4 kişiden birinin otomobili bulunmaktadır.⁹⁹ Aşağıdaki tabloda Ankara Trafik Tescil Sistemine kayıtlı araç ve sürücülerin sayıları bulunmaktadır.

Tablo 5: Ankara İli Araç ve Sürücü Sayıları

Yıl	Kayıtlı Araç Sayısı	Kayıtlı Sürücü Sayısı
2008	1.213.309	1.743.408
2009	1.255.908	1.816.479
2010	1.269.271	1.833.855
2011	1.380.209	1.979.164
2012	1.495.321	2.214.321

Kaynak: Ankara Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil Şube Müdürlüğü

Tabloda görüldüğü üzere Ankara'da trafik sistemine kayıtlı olan araç sayıları son beş yılda 184.346 adet artarken, kayıtlı sürücü sayısı ise 263.331 adet artmıştır. Kentin başkent ve İç Anadolu Bölgesinin merkezi olması ile sürekli meydana gelen göç sayıları da eklendiğinde şehir trafiğinde araç ve sürücü sayıları %30 civarında da arttığı düşünülmektedir.¹⁰⁰

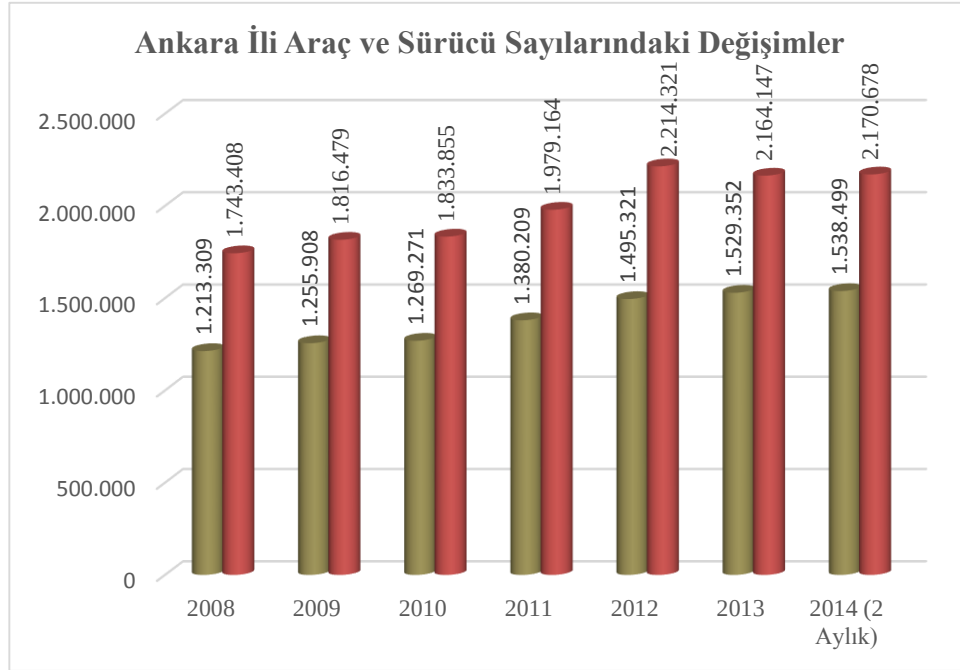
Aşağıdaki grafikte yıllar içerisinde Ankara'da sürücü sayılarındaki artışlar verilmiştir. Bu grafikteki değişimlere dikkat edildiğinde artan sürücü sayıları her geçen yıl mevcut yolların yetersiz kalmasına neden olduğu da söylenebilir.

⁹⁸TUİK, (2012), "ADKS-2012 Sonuçları", (çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=139, Erişim tarihi: 13.02.2013.

⁹⁹ TUİK, (2012), s.3.

¹⁰⁰ TUİK, (2012), s.4.

Şekil 8: Ankara İli Araç ve Sürücü Sayılarındaki Değişimler



Kaynak: Ankara Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil Şube Müdürlüğü, 2014.

Görüldüğü üzere Ankara ili trafiğindeki araç sayısı her geçen gün hızla artmaya devam etmektedir. Şehirde merkez ilçeler olan Yenimahalle, Çankaya, Mamak, Altındağ ve Keçiören’de kara taşıtlarının kullandığı toplam 4.011 Km civarında yol bulunmaktadır. Bu rakama 12 metreden dar ve diğer ilçelerdeki yollar da eklendiğinde 45 bin km civarında bir kara yolundan bahsetmek mümkündür.

Tablo 6: Genişliği 12 Metreden Fazla Olan Yollar

Yol Türü	Sayı	Uzunluk (m)
Bulvar	97	637.758.490
Cadde	2065	2.281.591.970
Sokak	2731	1.091.415.000
Toplam	4.893	4.010.765.460

Kaynak: Ankara Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı, 2012.

1.2. KARAYOLLARINDA TRAFİK KAZALARI VE TRAFİK GÜVENLİĞİ

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kentleşme ve araç sayısındaki hızlı artış, günümüzde şehir içi ve şehirlerarası yolların ihtiyacı karşılayacak şekilde düzenlenmesi ve çoğalması trafik güvenliğinin gün geçtikçe önemini artırmaktadır.¹⁰¹

Bu kapsamda trafiğin kazalar, zaman kayıpları ve yakıt tüketimi israfı gibi olumsuz olgularını en aza indirebilmek için çeşitli trafik güvenliğini çok yönlü (pro-aktif) eğitim ve bilinç arttırma çalışmalarına başlanılmıştır.¹⁰² Bununla birlikte ülkemizde uzun yıllar boyunca trafik ve sistemleri üzerinde birkaç kişisel araştırma dışında herhangi bir ciddi çalışma yapılmamıştır. Trafik yoğunluğunun ve kazaların azaltılmasına yönelik çalışmalar ise ancak son yıllarda bilimsel temellere dayanılarak yapılmaya başlanılmıştır.

Tüm bunlara rağmen dünya genelinde; günlük yaşamın içinde, karayolları üzerinde yaşanan trafik kazalarında, milyonlarca insan ölmekte, yaralanmakta veya sakat kalmaktadır.¹⁰³ Sadece her yıl trafik kazaları, 700 binden fazla kişinin ölümüne, 6 milyonu aşkın kişinin yaralanması ya da sakat kalmasına neden olmaktadır. Bu kazalar tek başına tüm dünyada meydana gelen ölümlerin %2,1'ini oluşturmakta ve ölüm nedenleri arasında 11. sırada yer almaktadır. 2020 yılında ise 3. sıraya yükseleceği tahmin edilmektedir. Ayrıca dünya ekonomisine de yılda yaklaşık 500 milyar dolar zarar getirmektedir.¹⁰⁴

Avrupa Birliği ülkelerinde her geçen gün artan hareketliliğin sonucu olarak yılda ortalama 1.300.000 trafik kazası, 1.700.000 yaralanma ve 40.000 ölüm meydana gelmektedir. Bu üzücü tablonun ekonomik portresi de tahmini olarak 160 milyar

¹⁰¹ Mehmet Erdem, (2006), *Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi İçin Geliştirilen Araç Teknolojilerinin İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi Kazaların Çevresel Ve Teknik Araştırması, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, s.48.

¹⁰² Nebi Sümer, (2012), “Kent İçi Trafik Güvenliği: Problemler ve Çözüm Önerileri”, *Trafikte Alkol Ve Uyuşturucu İle Etkin Mücadele Sempozyumu*, (Ed.), M.Aşırdizer, (Manisa 15-16 Ekim 2012), s.47.

¹⁰³ Ayhan Demiröz, (2006), *Trafik Kazalarının Nedenleri ve Önlenmesinde Halkla İlişkilerin Önemi: Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması*” Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mart Ankara, s.49-87.

¹⁰⁴ Güledal Boztaş ve Hilal Özçebe, (2005), “Trafik Kazası Yaralanmalarında İkincil Korunma:Emniyet Kemerı”, *STED Dergisi*, C.14, S.5, s.94.

Avro olup, bu değer Avrupa Birliği ülkelerinin toplam milli gelirinin yaklaşık % 2'sini teşkil etmektedir.¹⁰⁵

Ülkemizdeki kazaların yaklaşık yüzde 40'ını trafik kazaları oluşturmaktadır. **Ülkemizde**, günde ortalama 1.700 trafik kazası meydana gelmektedir. Bir başka ifade ile her saatte ortalama 71 trafik kazası oluşmaktadır. Bu kazalarda günde ortalama 12 kişi ölmekte, 420 kişi de yaralanmaktadır.¹⁰⁶

Dünya Sağlık Örgütü saptamalarına göre, kaza sonucu ölümlerin yüzde 40'ı motorlu taşıt kazalarına bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Trafik kazaları hastane bakımını gerektiren ve genellikle kalıcı sakatlığa yol açan en önemli etmenler arasındadır. 15-24 yaşlar arasında olan ölümlerin yarısı yine trafik kazalarından kaynaklanmaktadır.¹⁰⁷

Önlemenin tedavi etmekten daha kolay ve ucuz olduğu gerçeği trafik konusunda olmazsa olmaz aktör olan insana dönük süreçleri özellikle de psikolojik alana yönelik olarak daha sık ele almayı ve kalıcı çözümler üretmeyi gerekli kılmaktadır.¹⁰⁸ Bu nedenle trafik güvenliği konusunda tüm özel ve kamu kurumları, sorumluluk almalı ve sürekliliği olan uygulamalarla hem bireysel hem de toplumsal olarak kültürel ve davranışsal boyutlarda trafik güvenliğini sağlamaya yönelik uygulamaları içselleştirmelidir.¹⁰⁹ Diğer bir ifade ile trafikte doğru davranışların sergilenmesi ve doğru uygulamaların eşit olarak yaşanmasını ifade eden "olumlu trafik kültürü" günümüz toplumları tarafından topyekûn benimsenmelidir.

21. yüzyılda trafik kazalarının ve trafik güvenliği sağlamanın önemine kısaca dikkatleri çektikten sonra, literatürde karayollarında trafik kazalarının nasıl tanımlandığına, trafik kazalarına genel olarak neden olan faktörlerin neler olduğuna

¹⁰⁵ TAMM, a.g.k, s.11.

¹⁰⁶ Esin Türkoğlu, (2012), "Trafikte Alkol ve Uyuşturucu İle Mücadelede Okullarda Verilen Eğitimin Önemi", Manisa İl Milli Eğitim Müdürlüğü Raporu, (Çevrimiçi), <http://cbuadlitip5.tripod.com/sitebuildercontent/sitebuilderfiles/09-04-02-et.pdf>, s19.

¹⁰⁷ Serpil Uğur Baysal ve Arzu Birinci, "Çocukluk Çağında Kazalar ve Yaralanma Kontrolü", *Türkiye Klinikleri Pediatri Dergisi*, Cilt:2, Sayı:2, s.64.

¹⁰⁸ Tokat ve Kara, a.g.k., s.102.

¹⁰⁹ TAMM, a.g.k, s.24.

bakmak yerinde olacaktır. Bu kapsamda aşağıdaki başlıklar altında trafik kazalarının yapısal analizi yapılmaya çalışılacaktır.

1.2.1. Trafik Kazaları ve Trafik Güvenliğinin Tanımlanması

En basit ifade ile trafik kazası, karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve bunun gibi zararlar sonuçlanmış olan olaylar şeklinde tanımlanabilir.¹¹⁰

Literatürde trafik kazası “nerede, ne zaman ve nasıl meydana geleceği önceden bilinmeyen ve çeşitli kayıplara neden olan bir olay” şeklinde bir tanımlanmaktadır.¹¹¹ Aslında trafik kazaları insan, araç ve yoldan oluşan bir trafik sisteminin ahengini bozulması olayıdır.

Ülkemizde halen yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’na göre trafik “yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri”; karayolu ise, “trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar” olarak tanımlanmaktadır.¹¹² Anılan yasanın 3. Maddesinde, “karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı, ölüm, yaralanma ve maddi zararlar sonuçlanmış olaylar” “trafik kazası” olarak tanımlanmaktadır.

Dünyada yaşanan öncelikle nüfus ve araç sayısındaki artışa paralel olarak trafik kazalarının da her geçen yıl arttığı bilinen bir gerçektir. Trafik güvenliğinin karayollarında tam olarak sağlanamaması, paralelinde kentte birçok sorunların ortaya çıkmasına neden olur.¹¹³

¹¹⁰ Tülay Alpman (2012), “Okul Trafiği Kontrol ve Düzenlemeleri İçin Risk Değerlendirmesi ve Güvenlik Performans Kriterleri”, *Karayolu Trafik Sempozyumu-2011*, Durna, T. (Der.), Polis Akademisi Yayınları, Ankara, s.192.

¹¹¹ Yeşim Yüksel, (2008), *Hava Koşullarının Trafik Kazalarına Etkileri ve Trafik Kazalarının İstatistiksel Analizi*, Fırat Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, s.27.

¹¹² 2918 Sayılı KTK, s.10.

¹¹³ 2918 Sayılı KTK, s.11.

Çeşitli yabancı kaynaklar da trafik kazası yerine çarpışma terimi kullanılmakla birlikte, her iki terimin de ifade etmek istediği anlam “acil bir durumu” betimlediği söylenebilir.¹¹⁴ Bununla birlikte acil durum sadece karayollarında ya da

trafikte yaşanmaz. Ancak bu konuya kamusal hizmet açısından bakıldığında, trafik kazası acil müdahale gerektiren alarm durumunu gündeme getirir. Dolayısıyla her bir trafik kazası aynı zamanda devletin acil müdahale etmesini gerektiren olağan üstü bir afet durumu anlamına da gelmektedir.¹¹⁵

Biraz daha trafik kazasına “acil durum” betimlemesi kapsamında odaklanarak bakıldığında daha geniş bir tanımlamayla karşılaşılmaktadır. Çünkü acil durum literatürde, “Can ve mal kaybı, yaralanma, sosyal ve ekonomik kayıplar veya çevresel zararlara yol açma potansiyeli bulunan fiziksel olaylar, etmenler ya da insan faaliyetler” şeklinde tanımlanmaktadır.¹¹⁶ Trafik kazaları da acil durumu ifade eder, ancak meydana geldiği sırada trafik kazası spesifik bir olay gibi görünür. Fakat olgu olarak trafik kazaları da en az bir deprem kadar afete dönüşebilecek potansiyel tehlikeli olay veya durumların hepsi gibi acil durum kategorisi içinde yer alır.¹¹⁷

Ayrıca deprem, sel, tsunami vb. gibi doğal acil durumlara yönelik kısmen tedbirler almak mümkündür. Doğada meydana gelen bu acil durumlar, tamamen insani süreçlerden kaynaklanan trafik kazalarına göre daha yıkıcı görülebilir. Oysa konuya olay olarak değil bir olgu olarak trafik kazaları doğal afetlerden daha fazla hasara ve zarara yol açabilen acil durumlardır ve alınacak insani tedbirlerle ortaya çıkan olumsuzlukları büyük ölçüde gidermek de mümkündür.¹¹⁸

Gerek doğal, gerekse teknolojik afetler beklenmedik anda oluşmakta ve oluşan zararı asgariye indirmek ancak acil müdahale ile sağlanabilmektedir. Öyleyse tüm acil müdahale hizmetlerinde olduğu gibi trafik kazalarına müdahale hizmetinde de hizmetin topluma en kısa zamanda, en etkili ve en güvenli şekilde erişebilmesi oldukça

¹¹⁴ Barfffour, M., Gupta, S., Gururaj, G. ve Hyder, A.A., (2012), “Evidence-Based Road Safety Practice in India: Assessment of the Adequacy of Publicly Available Data in Meeting Requirements for Comprehensive Road Safety Data Systems”, *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1, p.17.

¹¹⁵ Alpman, a.g.m., s.198.

¹¹⁶ Girgin ve Kocabıyık, a.g.m., s.9.

¹¹⁷ Hyder v.d., a.g.m., p.4.

¹¹⁸ Bachani v.d., a.g.m., p.25.

önemlidir.¹¹⁹ Ayrıca trafik kazası gibi saniyelerin bile çok önemli olduğu acil müdahale gerektiren olaylarda, erişilebilirliğin önemi katlanarak artmaktadır.¹²⁰

Bu erişilebilirliğe ek olarak, bir ülkede trafik güvenliğinin üst seviyelerde olması, olası trafik kazalarının meydana gelme riskinin o kadar alt seviyelere çekilmesine olanak sağlar. Varılması istenilen noktaya, en güvenli şekilde varılmasının sağlanması, çağdaşlık yarışında olan her ülkenin kamusal yükümlülüğüdür.¹²¹ Bu yüzden trafik güvenliğini arttırmaya yönelik bilimsel, eğitsel ve kamusal çalışmalarının yürütülmesi kaçınılmazdır. Çünkü trafik güvenliğini geliştirmenin en önemli kısmı, eğitim aracılığıyla toplumda olumlu bir trafik kültürü oluşturmaktır.

Sonuç olarak araçlar veya yaya için bir yolculuk esnasında, varılması istenilen yere trafik açısından herhangi bir sorun yaşanmaksızın varılmasının sağlanması trafik güvenliğinin varlığı ile mümkün olabilir.¹²² Özellikle kentsel yerleşim alanları içinde yaşayanlar için rahat, sağlıklı, güvenli ve teşvik edici bir yaşam ortamının geliştirilmesine yönelik güvenlik önlemlerinin alınarak, trafik güvenliğinin sağlanması gerekmektedir.

1.2.2. Türkiye’de Trafik Kazalarının Sınıflandırılması

Türkiye’de trafik kazaları çeşitli kamu kurum ve kuruluşları tarafından istatistiksel bazda rapor edilirken bazı sınıflandırmalar yapılmaktadır. Büyük bir çoğunluğu evrensel standartlarda olmayan bu sınıflamaların içeriğine bakıldığında da, daha çok kazaya müdahale eden trafik polislerinin kendi görev alanlarına göre tasnifin yapıldığı görülmektedir.

Örneğin yıllarca ülkemizde trafik polisleri kazaları maddi hasarlı trafik kazaları, yaralanmalı trafik kazaları ve ölümlü trafik kazaları şeklinde sonuçlarına göre tasnif etmişler ve halen bu şekilde gruplandırmaya devam etmektedirler. Oysa kaza

¹¹⁹ Aydoğdu, a.g.e., s.69.

¹²⁰ Hyder v.d., a.g.m., p.8.

¹²¹ Yıldız ve Karaca, a.g.m., s.11.

¹²² TAMM, a.g.k, s.15.

sonucunda hastanede ölüm gerçekleşen kaza polis kayıtlarında yaralanmalı kaza olarak kalmaya devam etmektedir.¹²³

TÜİK bu karışıklığı önlemek amacıyla Sağlık Bakanlığından aldığı verilere göre trafik kazaları sonucunda meydana gelen ölüm sayılarını tespit etmeye daha yeni (2011 yılı itibariyle) başlamıştır. Dolayısıyla trafik kazası sonucunda maddi hasar sadece meydana gelmişse, 2008 yılından itibaren vatandaşlar kendi aralarında tutanak tutarak bu kazayı resmiyete yansıtabilir hale gelmiştir. Yaralanmalı kazalarda ise, araçta bulunan ya da bulunmayan bir vatandaşın meydana gelen kazada fiziksel olarak yara alması durumu söz konusudur.¹²⁴

İnsanların bu kazadan psikolojik olarak olumsuz etkilenmesi, bir anda buz gibi havada yol ortasında terli terli kaldıktan sonra üşütmek ya da zatürre olması yaralanmalı kaza kapsamında değerlendirilmemektedir.¹²⁵ Sadece yara bere olma durumu ya da baygınlık gibi şuur kapanmaları yaralanmalı kazalar sınıfına girmektedir.¹²⁶

Ölümlü kazalar ise olay yerinde sürücü, yolcu ya da yayanın eks olması durumunda söz konusudur ki, daha önce söylendiği üzere hastaneye giderken meydana gelen ölümler bile kazanın türünü değiştirmemektedir. Yine konuya bu açıdan yaklaşan polisler, meydana gelen trafik kazasının niteliğine göre uzman ekiplerini görevlendirmektedirler.¹²⁷ Örneğin eğer kaza maddi hasarlıysa ya tarafların kendi aralarında tutanak tutması ya da sıradan bir trafik ekibince kazanın gerekli işlemlerinin raporlanması yapılmaktadır. Eğer kaza ölümlü ya da yaralanmalıysa hem kaza bilirkişi uzmanlığı olan trafik polisleri hem de mülki adli polis birimleri olay yerine çağrılarak, savcılıktan alınan talimatlara göre görev ifa edilmektedir.

Türkiye’de diğer bir trafik kazası sınıflandırma yöntemi de kazaya karışan araç sayısına göre yapılmaktadır. Genellikle maddi hasarlı kazalar için kullanılan bu sınıflandırma, kaza tutanağı tanzim etmekten çok, trafiği tekrar eski haline döndürmek

¹²³ EGM, (2012), Trafik Hizmetleri Başkanlığı İstatistikleri, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>, (28.06.2013).

¹²⁴ TÜİK, (2012a). a.g.k., s.2.

¹²⁵ Kaya, a.g.e., s.39.

¹²⁶ Tokat ve Kara, a.g.k., s.98.

¹²⁷ Çelik, a.g.e., s.84.

için gereken kuvvet ve personel sayısını betimlemek için uygulama esnasında kullanılmaktadır. Bunlar, tek taraflı trafik kazaları, çift taraflı trafik kazaları ve ikiden fazla aracın karıştığı zincirleme trafik kazalarıdır.¹²⁸

Tek taraflı trafik kazaları genellikle, yol üstündeki canlı cansız nesnelere çarpma sonucunda meydana gelebileceği gibi, bazen de aşırı hız, kaygan zemin veya bozuk satıh nedeniyle işaretlenmiş karayolundan çıkmak ya da şarampole devrilmek suretiyle yaşanmaktadır.¹²⁹ Çift taraflı kazalar ise hatalı şerit değiştirme, takip mesafesini ayarlayamama, trafik sinyal ve işaret levhalarına uymama, şerit ve doğrultu değiştirme kurallarına aykırı olarak araç sürme sonucunda başka bir araca çarpma suretiyle meydana gelebilmektedir. Genellikle akan trafik içerisinde oluşan bu tür trafik kazaları, akan trafiğin durmasına, sıkışmasına veya yoğunlaşmasına neden olmaktadır.¹³⁰

Özellikle kış mevsimlerinde ve otoban tarzı yüksek süratle gidilen yollarda meydana gelen zincirleme trafik kazaları da bazen gün boyunca yolların araç trafiğine kapanmasına neden olduğu bilinmektedir.

Yazılı ve görsel medyada yer aldığı şekilde alkol kazaları, aşırı hız kazaları ve maganda kazaları gibi bazı trafik kazası sınıflandırmalarına rastlanılmakla birlikte, bu tür kaza gruplandırmalar resmi makamlar tarafından yapılmamaktadır.¹³¹

Ancak nedenlerine göre trafik kazalarında aşırı hız, alkol ve hava muhalefeti yüzünden aracı kaydırma gibi kaza nedenleri de günlük yaşantı içerisinde kazaları daha iyi tanımlamak için kullanılan sınıflandırma türleri olduğunu söylemek yerinde olacaktır.

¹²⁸ Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Arşivi, (Çevrimdışı), Erişim, 21.03.2013.

¹²⁹ Yıldız ve Karaca, a.g.m., s.11.

¹³⁰ Demiröz, a.g.e., s.84.

¹³¹ Basköy, a.g.e., s.15.

1.2.3. Dünyada Trafik Güvenliğine İlişkin Göstergeler

Aslında trafik güvenliği ve trafik kazaları istatistiklerle önemi anlatılamayacak değerde bir konudur. Çünkü istatistiklerde öne çıkan sayılar, konunun öneminden ve değerinden çok basit hesaplamalarla insanın avunmasına neden olmaktadır.

Bununla birlikte dünyada her yıl trafik kazalarında 50 milyon insanın yaralandığını ve 1.2 milyon insanında hayatını kaybettiğini gösteren istatistikler, 2020 yılına gelindiğinde karayollarında trafikte ölen ve yaralanan kişi sayısının gelişmiş ülkelerde % 65, gelişmekte/geri kalmış ülkelerde ise %80 oranında artacağını göstermektedir.¹³²

Bu durum gerekli önlemler alınmadığı takdirde trafik kazalarının 2030 yılında dünyadaki ilk beş ölüm nedeni arasında yer alacağını açık bir işaretçisidir.¹³³

Öte yandan ülkelerin gelişmişlik düzeyi ile gerçekleşen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası sayısının arasında doğrudan bir bağlantı olduğu söylenebilir. Gelişmişlik düzeyinin sadece ekonomik açıdan değil kültürel açıdan da yaşanması gerektiği en güzel Çin ve İngiltere gibi ülkelerde meydana gelen kaza ölümlü-yaralanmalı kazaların oranlarından anlaşılmaktadır.¹³⁴

Nitekim aşağıdaki tabloda 1998 yılından 2010 yılına kadar geçen 13 yıl içinde OECD üyesi ülkelerde meydana gelen trafik kazalarında her milyon kişiye düşen ölüm sayıları ve bu sayılardaki değişimleri görmek mümkündür.

¹³² WHO, (2013), “Global Status Report On Road Safety- 2013”, World Health Organization, *Library Cataloguing-in-Publication Data*, (Çevrimiçi), (<http://apps.who.int/gho/data/view.country.2013>, Erişim Tarihi:28.06.2013), s.31.

¹³³ UNECE, (2010), “Number of Fatalities in Road Traffic Accidents, Number of Injured in Road Traffic Accidents, Number of Pedestrians Killed In Road Traffic Accidents, Number of Pedestrians Injured in Road Traffic Accidents, (çevrimiçi), (http://w3.unece.org/pxweb/quickstatistics/readtable.asp?qs_id=40&lang=1, Erişim Tarihi:28.06.2013).

¹³⁴ WHO, (2013), s.32.

Tablo 7: Bazı OECD Ülkelerinde Meydana Gelen Trafik Kazalarında Bir Milyon Kişiye Düşen Ölüm Sayıları (1998-2010)

YILLAR	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Avusturya	121	135	122	119	118	114	108	94	89	83	81	76	66
Belçika	147	136	143	144	131	117	112	104	102	100	100	88	76
Kanada	97	98	95	90	93	87	85	91	89	83	82	73	65
Çek Cum.	132	141	145	130	140	142	136	126	104	118	103	86	76
Fransa	143	136	129	130	121	96	87	88	77	75	69	69	64
Almanya	95	95	91	85	83	80	71	65	62	60	55	51	44
Yunanistan	207	201	193	178	159	145	151	150	149	141	138	130	111
Macaristan	136	130	118	122	141	131	129	127	130	123	99	82	74
İsrail	93	79	75	87	83	70	72	66	60	55	58	43	47
İtalya	118	116	115	117	117	105	98	94	89	86	79	71	68
Japonya	95	92	93	89	85	78	75	70	65	52	47	45	45
Kore	226	232	218	171	152	151	136	132	131	127	121	120	114
İspanya	150	144	143	135	129	128	115	89	94	85	68	60	54
İsveç	60	65	67	65	63	59	53	49	49	51	43	39	28
İngiltere	62	62	62	63	63	62	57	55	55	50	43	38	31
ABD	154	153	149	148	149	147	146	147	143	136	123	111	106
Çin							82	76	68	62	55	51	50
Hindistan	77	81	80	80	82	84	91	98	106	115	101	104	110
Rusya Fed.	198	203	203	213	228	248	241	237	230	235	211	184	186
Güney Afrika	216	247	196	253	270	268	274	301	325	312	287	-	-
Türkiye	76	69	58	45	62	56	62	62	62	68	57	58	56
AB 27	123	120	117	112	110	103	96	91	87	86	79	79	62
OECD	120	117	114	109	109	103	99	96	93	90	82	75	70

Kaynak: “Global Status Report On Road Safety- 2013”, World Health Organization, *Library Cataloguing-in-Publication Data*, (Çevrimiçi), (<http://apps.who.int/gho/data/view.country.2013>, (Erişim Tarihi:28.06.2013), s.32.

Tabloda görüldüğü üzere AB üyesi 27 ülkede ve OECD ülkelerin genel ortalamasında Trafik kazası sonucu meydana gelen ölümler sürekli azalmakta geçen 13 yıl içinde yarı yarıya düşmektedir.¹³⁵

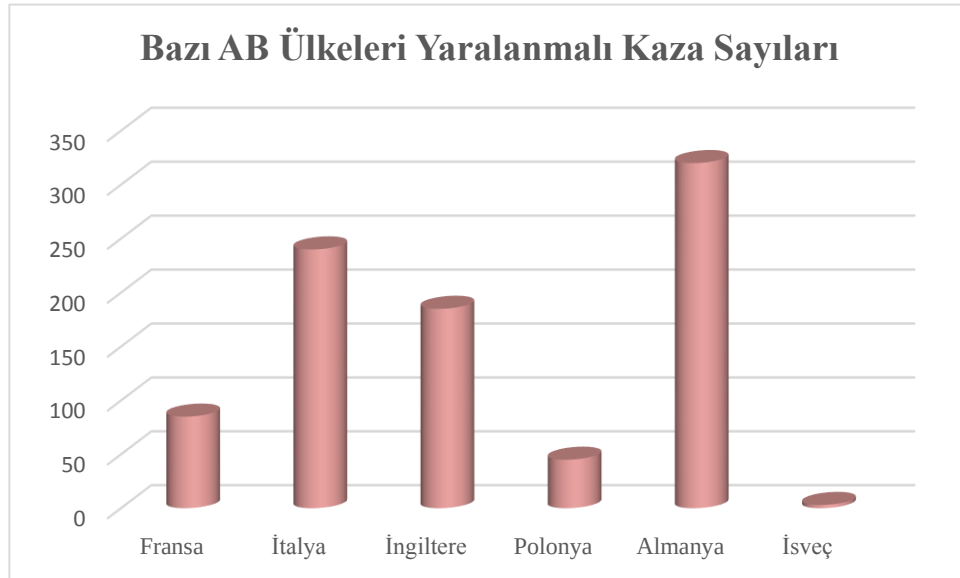
Yine tabloda verilen rakamlara göre 1998 yılında bir milyon kişiden 76 tanesini trafik kazası sonucunda ölümlen büyüyen nüfusumuza rağmen 2010 yılında 56 kişi

¹³⁵ WHO, (2013), “Global Status Report On Road Safety- 2013”, World Health Organization, *Library Cataloguing-in-Publication Data*, (Çevrimiçi), (<http://apps.who.int/gho/data/view.country.2013>, (Erişim Tarihi:28.06.2013), s.32.

öldüğü görülmektedir. Bu sonuca göre ülke nüfusunu 2010 yılında 72 milyon olduğu düşünülürse, $72 \times 56 = 4.032$ vatandaşımızı trafik kazalarında kaybettiğimizi söylemek mümkündür.¹³⁶

Benzer sonuçlar ve hesaplamalar OECD, AB ve tüm dünya devletleri tarafından yapıldığında trafik güvenliğini sağlama yâda artırma adına verilen kamusal hizmetlerin ve görevlerin önemini de ortaya çıkartmaktadır.¹³⁷ Ülkemize coğrafi ve nüfus büyüklüğü açısından benzer olan bazı ülkelerin trafik kaza istatistiklerini aşağıdaki grafikte görmek mümkündür:

Şekil 9: Bazı AB ülkeleri Yaralanmalı Kaza Sayıları (2011)



Kaynak: ERF 2011 Avrupa Karayolu İstatistikleri, Erişim Tarihi 06.06.2013.

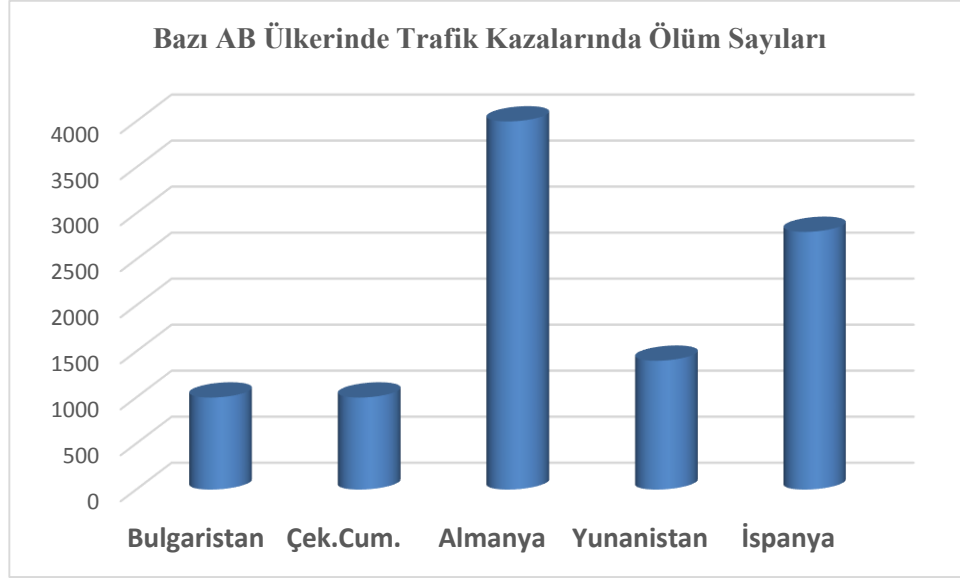
Grafikte de görüldüğü üzere nüfusu Türkiye'ye benzeyen Almanya, İtalya ve Fransa'da yaralanmalı trafik kazası sayıları Türkiye'ye benzer durumdadır.¹³⁸ Nitekim aşağıdaki grafikte verilen ölümlü trafik kazası sayıları da ülkemize benzemektedir:

¹³⁶ EGM, (2012), Trafik Kaza İstatistikleri, (Çevrimiçi), (<http://www.trafik.gov.tr/>), Erişim Tarihi:28.06.2013).

¹³⁷ WHO, (2013), s.33.

¹³⁸ OECD, (2012), s.11.

Şekil 10: Bazı AB Ülkelerinde Trafik Kazalarında Ölüm Sayıları (2011)



Kaynak: ERF 2011 Avrupa Karayolu İstatistikleri, Erişim Tarihi 06.06.2013.

Grafikte görüldüğü üzere nüfusu ve yüz ölçümü itibariyle hemen hemen Türkiye ile aynı olan Almanya'nın trafik kazalarında kaybettiği insan sayısı Türkiye ile aynı şekilde 4.000 rakamında seyretmektedir.¹³⁹ İşte bu durum tüm dünya ülkelerini trafik güvenliğini arttırıcı yöntemler aramaya teşvik etmiştir.

Bu kapsamda, karayollarında meydana gelen trafik kazalarında ölüm ve yaralanmaların azaltılması için dünya çapında BM nezdinde bir çalışma başlatılmış olup, 19-20 Kasım 2009 tarihinde Moskova' da düzenlenen “Moskova Deklarasyonu” nda 2010- 2020 yılları arasında olması beklenen karayolu trafik kazası ölümlerinin % 50 oranında azaltılarak 5 milyon hayatın kurtarılması ve 50 milyon yaralanmanın önüne geçilmesi hedeflenmiştir.¹⁴⁰

Bu deklarasyondan sonra AB üye ülkelerinin ulaştırma politikalarına bakıldığında hedefin toplumun sosyo-ekonomik ihtiyaçlarına cevap verebilecek sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin oluşturulmak adına önemli tedbirler alınmaya başlandığı görülmektedir.¹⁴¹

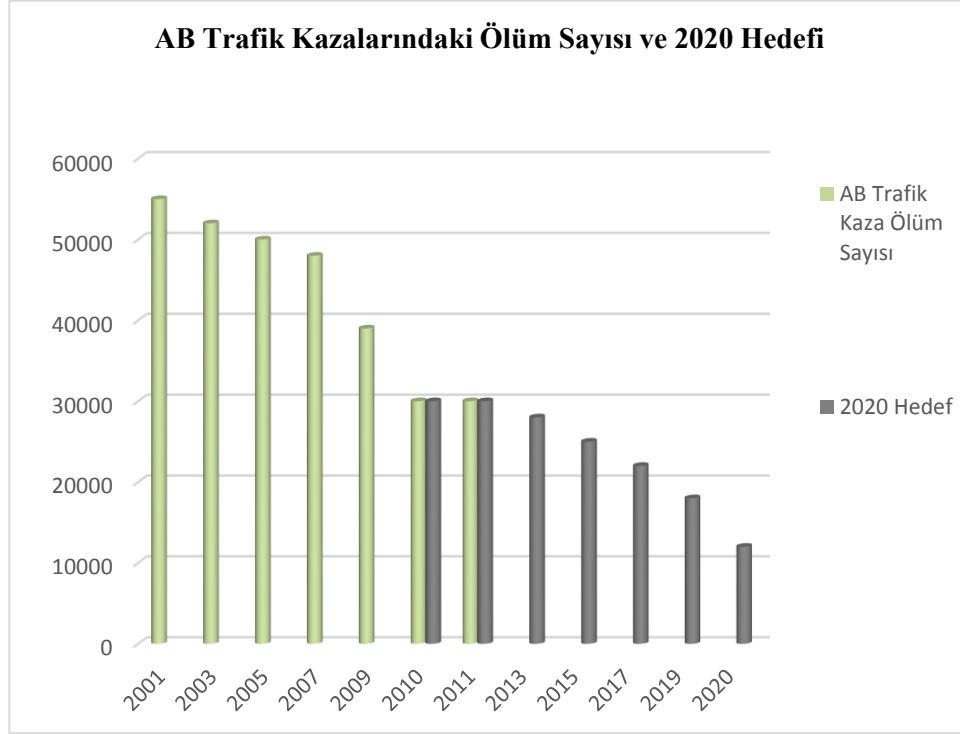
¹³⁹ WHO, (2013), s.33.

¹⁴⁰ EC, (2013), s.6.

¹⁴¹ Demiröz, a.g.e., s.84.

Anılan deklarasyon sonucunda trafik kazalarını önlemek için, hızla gerçekleştirilmesi gereken faaliyetler içerisinde karayolu güvenliğine ilişkin düzenlemelerin olması gerektiği ön görülmektedir.¹⁴² Bu bağlamda AB üye ülkelerinin 2020 yılı için belirlemiş olduğu hedef ve geçmiş yıllara ilişkin kaza istatistikleri Şekil’de gösterilmiştir.

Şekil 11: AB Trafik Kazalarındaki Ölüm Sayısı ve 2020 Hedefi



Kaynak: ERF 2011 Avrupa Karayolu İstatistikleri, Erişim Tarihi 06.06.2013.

Sonuç olarak ister gelişmiş ister gelişmekte olsun tüm dünya ülkelerinin trafik kazalarıyla başı derttedir. Bu sorunu çözmek adına çeşitli güvenlik arttırıcı stratejiler, uluslararası örgütler nezdinde tüm dünyaya yayılacak şekilde sürdürülmekte ve takip edilmektedir.¹⁴³

¹⁴² Hyder v.d., a.g.m., p.7.

¹⁴³ WHO, (2013), s.35.

1.2.4. Türkiye’de Trafik Güvenliğine İlişkin Göstergeler

Daha öncede söylendiği üzere Türkiye’de yolcu ve yük taşımacılığının yaklaşık %90’ı karayolu üzerinden gerçekleşmektedir.¹⁴⁴ Gerçekten de ülkemiz karayolunda meydana gelen kaza sayılarına diğer ulaşım türlerinde meydana gelen kazaların sayılarıyla mukayese kabul etmez bir üstünlüğü bulunmaktadır.¹⁴⁵

Son on yılda Türkiye karayollarında meydana gelen trafik kaza bilgilerinin genel istatistikleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 8: Son On Yılda Türkiye’de Meydana Gelen Trafik Kazası İstatistikleri

Yılı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
2003	455.637	3.959	117.551
2004	537.352	4.427	136.437
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
2007	825.561	5.007	189.057
2008	950.120	4.236	184.468
2009	1.053.346	4.324	201.380
2010	1.104.388	4.045	211.496
2011	1.228.928	3.835	238.074
2012	1.296.636	3.750	268.102

Kaynak: EGM, (2012), Çevrimiçi, (http://www.trafik.gov.tr/istatistikler/10_yil_istatistik.asp, Erişim Tarihi:04.06. 2013).

Tabloda gösterilen kaza verileri incelendiğinde, trafik kazalarında günde ortalama 12 kişi yaşamını yitirmekte olduğu ve her gün trafik kazalarında yaklaşık 440 kişinin yaralandığı gerçeğiyle yüzleşmek kaçınılmaz olmaktadır.¹⁴⁶

Ayrıca yıllık kaza verilerine göre, ortalama olarak Türkiye’de trafik kazalarında yaklaşık 4.000 vatandaşımız hayatını kaybettiği söylenebilir.¹⁴⁷ Yine tabloda da görüldüğü üzere ülkemizde kaza sayısı yıllara göre artış göstermektedir. Kaza sayısı artış göstermesine rağmen ölü sayılarında ve yaralı sayılarında azalma gözlenmektedir. Ancak, bu sonuçlar AB ülkeleri karşılaştırıldığında, İsveç, Norveç,

¹⁴⁴ EGM, (2012), Trafik Hizmetleri Başkanlığı İstatistikleri, (çevrimiçi), (<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>, Erişim Tarihi, 28.06.2013).

¹⁴⁵ EGM, (2012), s.3.

¹⁴⁶ EGM, (2012), Trafik Kaza İstatistikleri, (Çevrimiçi), <http://www.trafik.gov.tr/>, Erişim Tarihi:28.06.2013).

¹⁴⁷ EGM, (2012), s.3.

Danimarka, İngiltere gibi ülkelerin 4-5 katı rakamlara sahip olduğu gerçeği unutulmamalıdır.¹⁴⁸

Sadece 2011-2012 yılında meydana gelen trafik kazalarına ilişkin ayrıntılı verilere bakıldığında ise, Türkiye’de 2012 yılında 1.296.636 trafik kazası meydana gelmiş, 3.750 kişi hayatını kaybetmiş ve 268.102 kişi de yaralanmıştır ¹⁴⁹. Öte yandan TUIK’ nun yapmış olduğu bir çalışmada da trafik kazasına neden olan sürücü, yolcu, yaya, yol ve taşıtın kusur oranı aşağıdaki tabloda belirtilmiştir:

Tablo 9: Yıllara Göre Trafik Kazası Nedenlerinin Yüzdelik Dağılımı

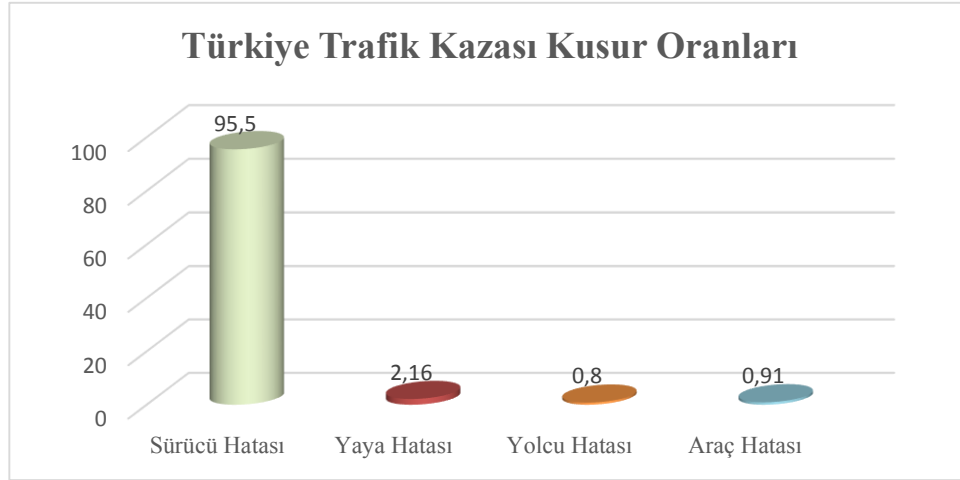
Yılı	Sürücü (%)	Yolcu (%)	Yaya (%)	Yol(%)	Taşıt (%)
2002	96,82	0,23	2,39	0,25	0,31
2003	97,03	0,16	2,32	0,22	0,27
2004	97,3	0,11	2,18	0,19	0,22
2005	97,39	0,11	2,04	0,22	0,25
2006	98,07	0,09	1,62	0,13	0,1
2007	98,03	0,09	1,64	0,11	0,14
2008	90,53	0,43	8,37	0,42	0,26
2009	89,6	0,41	9,09	0,61	0,29
2010	89,72	0,36	8,97	0,63	0,33
2011	90,2	0,39	8,51	0,6	0,3
2012	95,5	0,8	2,16	-	0,91

Kaynak: TÜİK, (2012a), “Trafik Kaza İstatistikleri”, (Çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70, Erişim Tarihi: 28.06.2013).

¹⁴⁸ OECD (2012), Health at a Glance: Europe 2012, OECD Publishing, (Çevrimiçi), <http://dx.doi.org/10.1787/9789264183896-en>, Erişim tarihi: 22.06.2013.

¹⁴⁹ EGM, (2012), s.12.

Şekil 12: Türkiye Trafik Kazası Kusur Oranları (2012)



Kaynak: TÜİK, (2012a), “Trafik Kaza İstatistikleri”, (Çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70, Erişim Tarihi: 28.06.2013).

Grafik ve tabloda görüldüğü üzere Türkiye’de gerçekleşen ölümlü, yaralanmalı ve maddi hasarlı kazaların %95,5’inin sürücülerden, %2.16’sının yayalardan, %0,8’inin yolculardan ve %0.91’inin de araç hatalarından kaynaklandığı görülmektedir. Grafiklerde görülen istatistiksel veriler karayolu güvenliğini tehlikeye atan en büyük etkenin sürücüler olduğunu göstermektedir.¹⁵⁰

Şekil 13: Türkiye’deki Trafik Kazalarında Ölen Kişi Sayısı ve 2020 Hedefi



¹⁵⁰ Demiröz, a.g.e., s.112.

Kaynak: ERF 2011 Avrupa Karayolu İstatistikleri, Erişim Tarihi 06.06.2013.

Görüldüğü üzere tüm istatistiksel veriler ele alındığında, hızla ekonomik yönden büyüme eğilimi gösteren ülkemizde, karayolu güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak 2020 yılı için belirlenen strateji trafik kazalarında ölen kişi sayısının yarıya düşürülmesi hedefi oldukça yerindedir. Aşağıdaki grafikte bu hedefe yönelik beklentiler rakamsal olarak ifade edilmeye çalışılmıştır.

1.2.5. Ankara Şehir Merkezinde Trafik Güvenliğine İlişkin Göstergeler

Ankara kentinde trafik güvenliğine ilişkin veriler Türkiye geneline uyumlu olmakla birlikte, özellikle ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının oluşumu açısından oldukça iyi durumdadır.¹⁵¹

Aşağıdaki tabloda 2008-2012 yılları arasında il merkezinde meydana gelen trafik kazalarına ilişkin kaza istatistikleri yer almaktadır:

Tablo 10: Ankara İl Merkezinde Yaralanmalı ve Ölümlü Kaza Sayıları

Yıl	Y. Kaza Sayısı	Yaralı Sayısı	Ö. Kaza Sayısı	Ölü Sayısı
2008	5.496	7.957	51	61
2009	5.985	8.871	53	68
2010	5.979	8.861	46	59
2011	6.293	9.096	36	40
2012	5.879	8.911	27	34
2013	7.069	10.509	41	44
2014 (2 Aylık)	1.008	1.514	10	13

Yukarıdaki tablo incelendiğinde Ankara merkezinde meydana gelen yaralanmalı kazaların sayısında 2008 yılından sonra, artan araç ve sürücü sayısına oranla küçük bir artış meydana gelirken, sevindirici bir şekilde ölümlü kaza sayılarında ciddi bir azalma görülmektedir.

¹⁵¹ TAMM, a.g.k, s.33.

Kentte artan taşıt sayıları ve sürücü sayıları ile bu sonuçlar birlikte değerlendirildiğinde sonuç daha da olumlu bir şekilde kentteki trafik güvenliğinin sürekli arttığı anlaşılmaktadır.

Ayrıca Ankara Kent merkezinde son beş yılda ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının hızlı bir şekilde azaldığı net bir şekilde yine yukarıdaki tabloda görülmektedir. Bu sonuç, denetim sıklığı, kalitesi, elektronik denetim sisteminin daha etkin kullanılması, güvenli yol ve araç sayısının artması ile de açıklanabilir.¹⁵²

Ankara il merkezinde meydana gelen kazaları şüphesiz mevsimlerin ve hava koşullarının da etkilediği bilinmektedir. Ancak bazı önemli tatil günlerinde aylık olarak kaza istatistikleri değişmektedir. Ankara kent merkezinde beş yıl içinde en çok yaralanmalı kazalar sırası ile Mart, Mayıs ve Haziran aylarında yaşanmıştır. Ölümlü kazalar ise en çok Mart ayında olmakla birlikte, bu ayı sırasıyla Nisan, Mayıs ve Aralık ayları takip etmektedir.¹⁵³ Mart ayında sürücülerin mevsim şartlarına göre hızlarını ayarlayamadıkları ve Ankara ilinde iklim şartları itibari ile bu ayda yolların daha güvensiz olduğu söylenebilir.

Öte yandan konuya mevsimlere göre bakıldığında yine aynı yıllar içerisinde (2008-2012) sanılanın aksine Ankara kent merkezinde yaz ve ilkbahar aylarında yaralanmalı ve ölümlü kaza sayılarında artış yaşandığı görülmektedir.¹⁵⁴ Ankaralı sürücüler havaların ısınmasıyla birlikte kendilerine daha fazla güvenmekle beraber, alkol ve yüksek hızın genellikle bu mevsimlerde sürücülerin bu tür kaza yapmalarına neden olduğu söylenebilir.

¹⁵² Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Arşivi, (Çevrimdışı), Erişim:2013.

¹⁵³ Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Arşivi, (Çevrimdışı), Erişim:2013.

¹⁵⁴ Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Arşivi, (Çevrimdışı), Erişim:2013.

1.3. TRAFİK KAZALARINA NEDEN OLAN FAKTÖRLER

Trafik kazasının oluşabilmesi için insan, yol veya taşıt faktörlerinden biri ya da birkaçına ait bir kısım arıza ya da uyumsuzlukların oluşması, bu nedenle de trafikte güvenlik ilkesinin bozulmuş olması gerekir.¹⁵⁵

Aslında olay olarak bakıldığında trafik kazalarının birçok nedeni vardır. Taşıma ortamı, trafiğin yönetimi – denetimi, trafik koşulları, sürücü-yaya-yolcu davranışları, çevre koşulları, kültürel – hukuksal nedenler, taşıt bozuklukları, coğrafi-iklimsel nedenler ve karayolu altyapısı kaza sebeplerinin başında gelmektedir.¹⁵⁶ Görüldüğü üzere sayılan bu nedenler ya doğrudan doğruya insandan kaynaklanan nedenlerdir ya da insanı etkileyen doğal nedenlerdir.

Bununla birlikte literatürde karayolu trafik kazalarına yol açan nedenler dört temel grup içinde toplanmakta ve bu faktörlerin içinde belli başlı durumlar diğerlerine göre trafik kazası oluşumunda daha fazla ön plana çıkmaktadır.

1.3.1. İnsan Faktörü

Daha önce de ifade edildiği üzere, karayolu trafik kaza istatistiklerinde, kusur payı en yüksek olan bileşen, insan faktörü olarak yerini almaktadır. Ayrıca çok rahatlıkla söylene bilinir ki, tüm trafik kazaları insandan kaynaklanmaktadır.¹⁵⁷

Sürücü yaya ve yolcu olarak bir kazaya karışabilecek insanın yaş ve cinsiyetine bağlı olarak beden yapısı, görme, işitme, intikal, reaksiyon yetenekleri kazaya karışmada etkili olan başlıca normal özellikleridir.¹⁵⁸ Yorgunluk, hastalık, psikolojik durum, zihinsel dağınıklık ve alkollü olma ve benzeri hususlar, intikal reaksiyon süresini uzatan, refleksi yavaşlatan dolayısıyla kazalara karışma ihtimalini arttıran geçici fiziksel özelliklerdir.¹⁵⁹ Yetişkin bir insanın mesleği, sosyal yapısı, eğitim

¹⁵⁵ Sümer, a.g.m., s.51.

¹⁵⁶ Önal, a.g.e., s.17.

¹⁵⁷ Temel ve Özçebe, a.g.m., s.195.

¹⁵⁸ Tokat ve Kara, a.g.k., s.103.

¹⁵⁹ Temel ve Özçebe, a.g.m., s.198.

derecesi, zekâ durumu, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, sürücü olarak tecrübesi, bilgi düzeyi trafik kazalarına karışmada önemli olan diğer faktörlerdendir.

Bu arada bazı insanlar doğuştan sahip oldukları bir yapı ile veya sonradan aile ve çevre koşullarının sonucu olarak belirli kurallara uymada zorluk çekebilirler. Sabırlı ve soğukkanlı değildirler, tehlikeli bir olaya karışmaya meyillidirler. Bu özelliklere sahip olan kişiler trafik güvenliği için son derece tehlikelidirler.¹⁶⁰

Çünkü trafik insanın ulaşım ihtiyaçları için, insani çabalarla ve doğal olmayan yöntemlerle kurulmuş ve aynı şekilde işletilmektedir. Bu nedenle insan faktöründe, insan özellik ve davranışlarının trafik kazalarında çok büyük önemi vardır. Ancak yaşanan trafik kazalarına olay bazında ve istatistiksel olarak bakıldığında bazı sürücü, yaya ve yolcu davranış ve özelliklerinin, normal insan davranışlarına göre daha fazla trafik kazasına neden olduğu görülmektedir.¹⁶¹

Bu nedenle insan faktörü içerisinde kusur payı diğerleri ile kıyas edilemeyecek kadar büyük olan sürücülerin, kazalara sebep olurken ne tür yanlışlıklar yaptığı incelenmesinden önce, hangi sürücü özelliklerinin kazaya davetiye çıkarttığına bakmak yerinde olacaktır.¹⁶²

Bu kapsamda aşağıdaki başlıklar altında trafik kazalarının oluşmasında tek etkili faktör olan insanın, trafikte yer aldığı formlar olan sürücü, yaya ve yolcu statülerindeki kaza nedenlerini incelemek yerinde olacaktır:

1.3.1.1. Sürücü ile İlgili Faktörler

Günümüzde tüm kara ulaşım araçlarını insanlar sahip oldukları duyu organlarının yardımıyla kullanmakta ve sürücü olarak böylece adlandırılmaktadır. Ancak bir insanın gereken araç sürme eğitimini alarak bu kabiliyetini geliştirmesi, onun insanüstü özellikler kazanmasını sağlamamaktadır.¹⁶³

¹⁶⁰ Barfffour, v.d., a.g.m., p.24.

¹⁶¹ Sümer, a.g.m., s.53.

¹⁶² Tokat ve Kara, a.g.k., s.104.

¹⁶³ Girgin ve Kocabıyık, a.g.m., s.2.

Özellikle araç sürme esnasında her insanda doğal olan özelliklerin bir veya bir kaçında meydana gelen değişim yâda kusurlar dışında da, bazı temel kısıtlılıklar trafik kazalarına neden olmaktadır. Sürücülerin genelinde insan olması münasebetiyle var olan ve aynı zamanda bunlara aykırı sürücü davranışlarıyla ortaya çıkan trafik kazası nedenlerini normal fiziksel özellikler, geçici fiziksel özellikler, akli özellikler, ruhsal özellikler başlıkları altında incelemek mümkündür.¹⁶⁴

Trafik kazaları anormal bir durumda ortaya çıkan olaylar olduğu düşünüldüğünde, sürücülerin bu insani özelliklerinin sınırlılıklarını bilmemesi, bu kısıtlılıklarına teknolojiyi kullanırken riayet etmemesi ve dikkatsizce fiziksel kapasitelerini zorlaması, günümüzde trafik kazalarının meydana gelmesine neden olmaktadır.¹⁶⁵

Bilindiği üzere normal fiziksel özelliklerinden yararlanan insanlar belirli bir eğitim aldıktan sonra, uygulamalı ve eğitsel sınavlara girerek, trafik sistemi içerisinde kullanılan ulaşım vasıtalarının sürücüleri haline gelmektedirler.

Bu insani ve fiziksel özelliklerinde geçici olarak meydana gelen kusurlar ve bu özelliklerinin kısıtlılıklarına bağlı kalmamak da trafik kazasına neden olabilmektedir. Sürücülerin normal şartlarda insani duyu organlarına bağlı fiziksel özelliklerinin işleyişi de trafik kazasına neden olan bazı kısıtlılıklar içermektedir.¹⁶⁶ İşte kazaların oluşmaması için bu kısıtlılıkları ve insani fizyolojik özellikleri her sürücünün iyi bilmesi, hem de insani kabiliyetlerine uygun araç sürmesi ve trafikte güvenliğini bizzat kendisinin sağlaması gerekmektedir.

Bu nedenle insanların normal duyu organı özelliklerine sürücü kabiliyetlerini açısından bakarak, insanın doğal özelliklerinin trafik kazalarına neden önlenemez bir şekilde yol açtığını değerlendirmek mümkün olacaktır.

¹⁶⁴ Aydoğdu, a.g.e., s.45.

¹⁶⁵ Tran, N.T., Bachani, A.M., Pham V. C., Lunnen, J.C., Jo, Y., Passmore, J., Nguyen, P.N., A. A. Hyder, (2012), “Drinking and Driving in Vietnam: Public Knowledge, Attitudes, and Practices”, *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1, p.36.

¹⁶⁶ Yıldız ve Karaca, a.g.m., s.21.

1.3.1.2. Yaya ile İlgili Faktörler

Araç sürücüleri trafik sistemlerinde kazaya neden olan en önemli insan faktörünü oluşturmakla birlikte, her gün sokakta bu sistem içinde yer alan yayaların da trafik kazalarına neden oldukları bilinmektedir.¹⁶⁷

Her ne kadar yayalar, davranışları ile trafik kazalarının oluşmasında etkiye sahip olsalar bile sürücü kaynaklı kazalara oranla bu tür kazalar oldukça azdır. Örneğin ülkemizde 2012 yılı içerisinde meydana gelen trafik kazalarında yayalar, % 1,68’lik bir oranla sürücülerin %98’lik oranının nerdeyse 90 kat altında kalmışlardır.¹⁶⁸

Yayaların kusurlu olduğu kazalarda göze çarpan başlıca etken; yolu enine karşıya geçme sırasında gösterilen dikkatsizlik ve tedbirsizlik olmaktadır. Yine yayaların sebep olduğu kazalar üzerinde yapılan araştırmalarda, eğitimsizlik ve bilinç eksikliği, trafik bilgilerinin yetersizliği ve benzeri durumlar yayalarda karşılaşılan özelliklerdir.¹⁶⁹

Yayaların kusurlu davranışlarına ilişkin olarak trafik kaza tutanaklarında matbu olarak belirtilen; Kırmızı ışıktaki geçmek, Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek, Yola birden çıkmak, Duran aracın önünden veya arkasından çıkmak, Yolda yürümek, oynamak, Hareket halindeki taşıta asılmak, otoyola (yaya yasaklanmış otoyola) çıkmak, yolda hatalı şekilde el ile sürülen araç kullanmak, yolda hatalı şekilde hayvan sevk etmek ve görüntü artırıcı tedbirler almamak (koyu renkli fosforsuz elbiseyle yola çıkmak) gibi nedenler sayılmaktadır.¹⁷⁰

Dikkatlice incelenirse bu tarz yaya kusurlarının çok büyük kısmı çocuklar tarafından yapılmakta, sonucunda ise kimin haklı kimin haksız olduğu değil yitirilen canlar ön plana çıkmaktadır.

Son olarak belirtmelidir ki yayaların hatalarından kaynaklanan trafik kazalarında ölüm ve yaralanma oranları, sürücü hatalarından kaynaklanan kazalara

¹⁶⁷ Türkoğlu, a.g.m., s.11.

¹⁶⁸ TMMOB, a.g.m., s.32.

¹⁶⁹ Aybar, a.g.m., s.23.

¹⁷⁰ EGM, (2012), Trafik Hizmetleri Başkanlığı İstatistikleri, (Çevrimiçi) (<http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>, Erişim Tarihi: 28.06.2013).

göre daha fazladır.¹⁷¹ Bu da yaya olarak trafik sistemi içinde başta çocuk ve yaşlılar olmak üzere, insanların genelinin araçlara karşı korunmasız olduklarını bir kez daha göstermektedir.

1.3.1.3. Yolcu İle İlgili Faktörler

Kazaların meydana gelmesinde diğer faktörlere göre daha az oranlı olmakla beraber taşıttaki yolcularında etkisi olabilmektedir. Türkiye de 2012 yılında meydana gelen kazalar incelendiğinde yolcuların kusur oranı % 0,19 gibi çok düşük bir değerde çıkmaktadır.¹⁷²

Trafik kazasına karışan taşıtta yolcu olarak bulunanların gösterdikleri başlıca hatalı davranışlara; hareket halindeki bir taşıttan ve de sürücünün haberi olmadan inip binmek, açık kasa içinde kuralsız yolculuk etmek, yük üzerinde yolculuk etmek gibi ülkemizde çok rastlanan davranışlardandır. Sonuçta sürücü ve yayalarda olduğu gibi yolcularda da doğuştan var olan özellikler ile aile ve toplum içinde geliştirilen bazı özellikler etkilidir.¹⁷³

Trafik kaza tutanaklarında yolculara ilişkin kaza nedenleri şöyle sayılmaktadır: Taşıttan sarkmak, Taşıttan habersiz inmek ya da binmek, Taşıt içinde uygunsuz harekette bulunmak, Taşıttan dışında seyahat etmek, Taşıttan yere atlamak ve Açık yük üzerinde seyir etmek.¹⁷⁴

Sayılan bu kusur ve nedenler yolcu durumundaki trafik sisteminde bulunan insanların kazaya neden olma durumlarıdır.¹⁷⁵ Tıpkı yayalarda olduğu gibi yolcuların neden olduğu kazalarda da çocuklar ön planda yer almaktadırlar.¹⁷⁶ Dolayısıyla oran düşük olsa da genellikle ölüme ve yaralanmaya neden olan bu trafik kazalarından arınmak için çocuklara yönelik koruyucu tedbirler geliştirmek şarttır.

¹⁷¹ Önal, a.g.e., s.71.

¹⁷² Tombaklar, a.g.m., s.41.

¹⁷³ Türkoğlu, a.g.m., s.18.

¹⁷⁴ EGM, (2012), Trafik Hizmetleri Başkanlığı İstatistikleri, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>, (28.06.2013).

¹⁷⁵ Yazar, a.g.m., s.44.

¹⁷⁶ Alpman, a.g.m., s.204.

1.3.2.Yol Faktörü

Bilindiği üzere, tüm ulaşım sistemlerinde temel amaç, yolcu ve eşyaların bir yerden bir başka yere güvenli bir şekilde ulaştırılmasını sağlamaktır.¹⁷⁷ Bu amaçla yapılan yollar ise bazen bizzat kazaya neden olan faktörlerin başında gelmektedir.

Karayolu trafik sistemi içindeki ulaşım yolları genel itibariyle dört grupta toplanmaktadır. İlk grup otoyollardır. Bunlar daha uzun mesafeleri birbirine bağlamak için kullanılan ve bu sayede kent içi trafiğini de hafifleten yollardır (Çevre yolları otoban bağlantıları). Ardından birinci derece yollar gelmektedir. Bunlar kent karayolu ağının büyük bir bölümünü oluşturan ve bölgeler arası yolculukların yapılmasını sağlamaktadır.(Şehir İçinden geçen Çevre Karayolları). İkinci derece yollar ise konut dokusunu bölgesel toplayıcı yollara bağlayan yerel toplayıcılık vazifesi gören yollardır.(Cadde ve Bulvarlar). Son olarak üçüncü derece yollar bulunmaktadır. Bunlar konut dokusu içinde dağıtıcı olan genel ağa bağlı olan ama fazla etkisi olmayan yollardır. (Sokak ve ara caddeler).¹⁷⁸

İşte sayılan bu tür yollarda, kara ulaşım araçlarının belli teknik donanımları üzerinde gittiği yolun geometrik durumu, platform özellikleri, kaplama cinsi ve yol yüzeyi niteliğine göre bazen kazaya neden olabilmektedir.¹⁷⁹ Özellikle trafik sistemini oluşturan karayolunun tasarımı, tamiri ya da inşası sırasında yapılabilecek bir hata, yol işletmeye açıldıktan sonra meydana gelecek bir bozukluk veya yolun donanımındaki bir eksiklik trafik kazalarına neden olabilmektedir.¹⁸⁰ Bu kapsamda meydana gelen kazalar genel olarak, yol ya da yol ile ilgili bir etmen hatasından veya bu etmenlerin yokluğundan dolayı meydana gelen kazalar olarak betimlenmektedir.¹⁸¹

Öte yandan pek çok ülkenin yollarında gelişmişlik düzeyine orantılı olarak, trafik güvenliği açısından kötü sonuçlar doğurabilecek birçok eksiklikler bulunabilmektedir.¹⁸² Karayolu etkenli kazaların nedenleri arasında hız, levha sistemlerindeki eksiklikler, yol çizgi uygulamalarındaki yetersizlik, yanlış kavşak

¹⁷⁷ Aybar, a.g.m., s.17.

¹⁷⁸ Çelik, a.g.e., s.35.

¹⁷⁹ Erdem, a.g.e., s.53.

¹⁸⁰ Çelik, a.g.e., s.41.

¹⁸¹ Boztaş ve Özçebe, s.89.

¹⁸² Temel ve Özçebe, a.g.m., s.199.

tasarımları, plansız trafik yönlendirmeleri ve otopark sıkıntıları yol kusurları içerisinde değerlendirilmektedir.¹⁸³ Özellikle, karayollarındaki köprü çökmesi, tekerlek izine oturma, heyelandan dolayı şerit çökmesi, düşük banket, yol sathında gevşek malzeme kullanılması ve yolda münferit çukur, karayollarımızdaki yo-altyapı eksikliğinden kaynaklanan kazalara neden olmaktadır. Nitekim yol kusurlarının yaklaşık %95'ini yol sathındaki gevşeklik, çukurlar, çökme ve oturmaların oluşturduğu görülmektedir. Heyelan gibi tabii afetlerin ise, yol kusurlarına etkisinin oldukça düşük olduğu anlaşılmaktadır.¹⁸⁴

Ülkemizde, karayolu trafik kazalarının meydana gelmesinde yol ve çevre şartları da etkili olmaktadır. Bu oran her ne kadar mevcut istatistiklerde düşük gibi görünse de, insan faktörünü etkilemesi ve kusurlara sebep olması dolayısı ile önemlidir ve önemsenmesi de gerekir.¹⁸⁵ Nitekim yol ve çevre hatalarının da en aza indirgenerek trafik açısından olması gereken minimum standartların üzerine yükseltilmesi, sürücü, yolcu ve yayaların işlerini kolaylaştıracağından; hem trafik kazalarının önlenmesini sağlayacak, hem de meydana gelen kazalardaki zararı en aza indirgeyecektir.¹⁸⁶

Bununla birlikte, şu gerçeği de gözden kaçırmamak gerekir ki, karayollarında meydana gelen trafik kazalarının sebebi ister insan faktörü, isterse yol veya çevreden kaynaklanıyor olsun muhakkak surette içerisinde taşıt unsuru vardır ve sonuç itibarıyla de bu kazalar taşıtlarla yapılmaktadır.

1.3.3. Taşıt Faktörü

Araç teknolojilerinde meydana gelen yenilikler, kazalardaki insan faktörünün hata payını azaltarak güvenli sürüş sağlamakta, böylece teknolojik imkânların da trafik kazalarının önlenmesinde ve meydana gelen kazalardaki ölüm ve yaralanmaların en aza indirilmesinde göz ardı edilemeyecek bir öneme sahip olduğunu göstermektedir.

¹⁸³ KGM, (2012), s.27.

¹⁸⁴ Erdem, a.g.e., s.63.

¹⁸⁵ Yüksel, a.g.e., s.81.

¹⁸⁶ Erdem, a.g.e., s.69.

Bir taşıtın tipinin yani küçük veya büyük taşıt olmasının manevra, hızlanma ve yavaşlama tekniği gibi kazalarda etkili olabilecek faktörler ile yakın ilişkili olabileceği gibi kazaya karışma durumunda içinde bulunanların ölüm ve yaralanma riskinin üzerinde de büyük etkisi olacaktır. Otomobil tipi küçük taşıtların bir tehlike anında manevra imkânlarının fazla olması, hızlanma, yavaşlama gibi konularda avantajları vardır. Taşıtın yüklenme şekli, kapasitesine, modeline, fren gücü, direksiyon ve ışık özelliklerine göre yüklenmesi, lastik durumu, trafik kazalarında etkilidir.

Karayolu güvenliği, taşıt faktörü bakımında ele alındığında; çoğu kez yolcunun idaresi dışında taşıtta oluşan, lastik patlaması, ön takım arızası, fren patlaması veya makas kırılması gibi teknik arızaların seyir durumunda iken ortaya çıkması taşıtı kaza faktörü haline getirmektedir.

Türkiye'deki karayolu trafik kaza istatistikleri değerlendirildiğinde, taşıt kusurlarının yıllar itibariyle giderek azaldığı söylenebilir.¹⁸⁷ Nitekim 2000 yılındaki kazalarda taşıt kusuru oranı %0,46 iken bu oranın 2004 yılında %0,21'e gerilediği tespit edilmiştir.¹⁸⁸ 2012 yılında ise meydana gelen kazalarda taşıt kusurları % 0,13'lük bir orana gerilemiştir. Bununla birlikte, PIARCH kuruluşu, taşıt kusur oranının, yeterince trafik denetimi bulunmayan ülkelerde %10'lar civarında olduğunu iddia etmektedir.¹⁸⁹

1.3.4. İklimsel ve Çevresel Faktörler

Bir bölgenin jeolojik, topografik ve klimatolojik özellikleri, meteorolojik şartları, o bölgedeki trafik ve dolayısı ile trafik kazaları üzerinde etkili çevre faktörleridir.¹⁹⁰

En önemli çevre faktörü olan hava koşulları; insan yol ve taşıt faktörlerinin tamamının doğrudan ya da dolaylı olarak etkilediğinde trafik kazalarındaki rolü büyüktür. Trafik felce uğratan ve kazalara ortam hazırlayan sağanaklar, aşırı kar

¹⁸⁷ Erdem, a.g.e., s.78.

¹⁸⁸ Boztaş ve Özcebe, s.101.

¹⁸⁹ UDHB, (2012), s.29.

¹⁹⁰ Yüksel, a.g.e., s.52.

yağışı, yoğun sis, buzlanma, kuvvetli rüzgârlar gibi kötü hava koşulları, bir başka deyişle doğa olaylarını engellemek mümkün değildir. Ancak bu olayların trafik üzerindeki olumsuz etkilerini ve bunun sonucunda oluşan trafik kazalarını en aza indirmek için çeşitli önlemler alınabilir.

Aslında hava koşulları ile trafik kazaları arasında doğrudan bir bağlantı kurulması zordur. Bundan dolayıdır ki; trafik kazalarının ana nedenleri arasında hava koşulları yer almaz. Ancak hava koşullarının, trafik kazalarının ana nedenleri olan insan, yol, taşıt ve çevre faktörleri üzerindeki etkilerini göz ardı etmek imkânsızdır.

Hava koşulları sürüş güvenliğinin en önemli detayı olan sürücünün sağlıklı kararlar vermesine engel olarak kaza riskini arttırmaktadır. Ayrıca yağışlı, sisli, puslu ve kapalı havalar insan psikolojisini de etkiler. Bu tür havalar, sürücüde ya da yayada bir endişe korku, aracın bozulması veya yolda kalması gibi ruhsal baskılar yaparak kazaya neden olabilir.

Yine olumsuz hava koşulları özellikle kara yolu üst yapısını etkilemekte, çeşitli olumsuzlukların ve trafik kazalarının oluşmasına sebebiyet vermektedir. Özellikle uzun kış şartlarına maruz kalan bölgelerde yol üst yapısının olumsuz hava koşullarından etkilenmesi ve oluşan bozulmaların yolu kullananlara rahatsızlık vermesi ve trafik şartlarını zorlaştırması trafik kazalarına zemin hazırlamaktadır. Sıcaklık, sis, rüzgâr, yağmur, dolu, kar yağışı, don ve buzlanma yolun yapısında bozulmalar meydana getirerek yolun kaza unsuru teşkil etmesine neden olan başlıca meteorolojik olaylardır.

Son olarak taşıtların yol tutma, frenleme, kaymaya ve savrulmaya karşı stabilite, aydınlatma, hız, yavaşlama ve hızlanma ile manevra yetenekleri gibi özellikleri, trafik güvenliği ile doğrudan alakalıdır. Bu özellikleri etkileyebilecek kötü hava koşullarının (sis, don, rüzgâr, buzlanma, v.b.) karayolu güvenliğini de etkilemesi kaçınılmaz bir sonuçtur.

Kötü hava koşulları; aracın hareket ve manevra yeteneğiyle fren gücünü azaltmaktadır. Çünkü taşıtın yol tutuşu üzerinde, etkili bir frenleme sisteminin ve lastiklerin önemli bir rolü vardır. Taşıtların teknik yetersizlikleri; örneğin ömrünü

tamamlamış ve iç basıncı uygunsuz olarak kullanılan lastiklerin etkisi ve fren yetersizliği, olumsuz hava koşullarıyla birleşince; trafiği oluşturan faktörlerden biri olan taşıt, kaza faktörüne dönüşmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

KARAYOLLARINDA TRAFİK KAZALARI ve 0-14 YAŞ GRUBU ÇOCUKLAR

Geleceğin teminatı olan çocuklar, toplumun en önemli, en zayıf ve korunmaya muhtaç bireyleridir. Bu nedenle insan güvenliğine yönelik her olgu ilk etapta çocukların yaşamını etkilemesi yönüyle tartışılmakta, çocukların yaşam kalitesini yükseltmesindeki etkililiğine göre değer ve anlam kazanmaktadır.¹⁹¹

Çocukların her geçen gün artan trafik sistemlerinde her yönüyle korunması açısından trafik güvenliğine ilişkin eğitimlerin düzenlenmesi önemli olmakla birlikte yeterli değildir. Zira toplumda trafik kültürünü oluşturma ve geleceğin sürücüleri olacak çocukları bilinçlendirme açısından çocuk çağına başlatılan bu eğitimler pratik yaşamda uygulanabilir olmadığı zaman, elde edilecek faydalar çok uzun dönemde elde edilecektir. Ayrıca trafik polisleri açısından konuya bakıldığında senenin bir haftasında çocuklara trafik sistemini anlatmak, okullarda trafik derslerinde kısa bilgiler vermek dışında da yapması gereken pek çok görevi bulunmaktadır.

Gerçekten de çocukları gelişim çağında trafik konusunda eğitmek ve trafik kurallarını onlara belirli evrensel kriterler çerçevesinde öğretmek önemlidir, ancak her gün çocukların karşı karşıya kaldığı trafik kazalarının psikolojik, fizyolojik ve sosyolojik olumsuzluklarından onları kurtarmak adına bu faaliyet yeterli değildir.¹⁹² Aynı şekilde trafikte sürücü ve araçların denetimi esnasında ya da başına gelen bir trafik kazası esnasında trafik polisleriyle tanışan çocukların, polislerin hal, tavır ve davranışlarıyla ilgili edindikleri ilk izlenimler de oldukça önemlidir.¹⁹³ Çünkü çocukların özellikle kendisinin veya ailesinin yaşadığı trafik kazasında gördüğü

¹⁹¹ Seda Hatipoğlu, (2011), “Okul Öncesi Çağı Çocuklarının Trafik Bilgi ve Algıları”, *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi*, C.1, S.3, s.24.

¹⁹² UNICEF, (2012), “Dünya Çocuklarının Durumu: Kentsel bir Dünyada Çocuklar”, (The State Of The World’s Children), s.1.

¹⁹³ Yusuf Avan, Yakup Çalışır ve M. Kamil Ekmekçi, (2012), *Sürücü ve Yaya Eğitimi Seminerleri Eğitici El Kitabı*, EGM, Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını Ankara, s.4.

muamele ve sahneler travma sonrası yaşadığı stresin etkili tedavi edilmesi açısından da oldukça önemlidir.¹⁹⁴

Zaten ülkemizin, gelişmiş ülkelere göre oldukça yüksek olan çocukların trafik kazasına maruz kalma oranları göz önüne alınırsa bu önemli trafik polisi görevinin bilimsel enstrümanlarla desteklenen bir çizgide yürütülmesi gerektiği açıkça görülecektir.¹⁹⁵

İşte bu noktada tez çalışmasının ikinci bölümünde 0-14 yaş arasındaki çocukların öncelikle fiziksel ve bilişsel analizi yapılarak, fizyolojik, psikolojik ve sosyolojik açıdan yapısal özellikleri kısaca tanımlanacaktır. Daha sonra çocukların trafik sistemi içindeki yeri, trafik kazalarına dolaylı ya da dolaysız olarak maruz kalan çocukların yaşadıkları, TSSB bağlamında ele alınarak incelenecektir.

Bölümde son olarak son beş yıl içinde ülkemizde ve Ankara şehir merkezinde çocukların taraf olduğu kazalara ilişkin istatistikler verilerek, yaşanan sorunun ve strateji geliştirilecek alanın sınırları ve önemi tanımlanmaya çalışılacaktır.

2.1. ÇOCUKLARIN FİZYO-PSİKOLOJİK ÖZELLİKLERİ VE TRAFİK KAZALARI

Çocukları trafik kazalarından ve kaza sonrası TSSB'dan etkili bir şekilde korumak için, araştırmada baz alınan 0-14 yaş grubu çocukların yapısal özelliklerini önceden bilmek gereklidir.

Çocukları çok iyi tanımak için öncelikle onları yaşlarına göre gruplara ayırarak tanımlamak, bireysel farklılıklarını göz ardı ederek çocuk olmaları yönüyle ortak özelliklerini betimlemek amacıyla çocuklar, klasik olarak okul öncesi ve sonrası şeklinde bir ayrıma tabi tutulmaktadır.¹⁹⁶ Tamamen çocukların gelişimiyle ilgili olan

¹⁹⁴ Dilşad Fatoş Özdemir ve Şahnur Şener, (2004), “Çocuk ve Ergen Psikiyatrisinde Acil Durumlar”, *Klinik Pediatri*, C.3, S.1, s.5-11.

¹⁹⁵ M. Tayfun Turan, Ertuğrul Eşel, Salih Keleş, (2003), “Motorlu Araç Kazası Geçiren Kişilerde Akut Stres Bozukluğu Semptomlarının Değerlendirilmesi”, *Klinik Psikiyatri*, C.6, s.12.

¹⁹⁶ Betül Bakır ve Candan Öztürk, (2006), “İlköğretim Öğrencilerine Verilen İlk Yardım Etkinliğinin Bilgi Düzeyine Etkisi”, *Millî Eğitim Dergisi*, C.172, S.Güz, 2006, ss.313.

bu gruplandırma içinde trafik güvenliği eğitimini yaşına uygun bir içerikte alması, uzmanlar tarafından ısrarla önerilmektedir.¹⁹⁷

Çocukların öncelikle dünyaya gelir gelmez içine girdiği gelişim sürecinde trafik güvenliği eğitimine yönelik elde edeceği bilgi ve tecrübeleri kullanması kısa dönemde beklenmemektedir.¹⁹⁸ Bununla birlikte ebeveynlerin ve trafik polislerinin bu yaş gruplarındaki (0-6 yaş arası) çocuklara trafik ve trafik kazalarında nasıl davranış sergileyeceği konusunda üzerlerine düşen önemli sorumlulukları bulunmaktadır ve bu görev ve sorumluluklarda çocukların yaşlarına göre değişmektedir.¹⁹⁹

Bu nedenle çocukların okul öncesi dönemden ergenlik dönemine kadar geçen sürelerle özgün yapısal özelliklerini bilmek, ait olduğu yaş grubuna yönelik trafik eğitimi vermek ve karşılaştıkları trafik kazalarının psikolojik gelişimlerine olumsuz etki yapmasını engellemek için tüm çocukluk dönemlerindeki fizyolojik ve psikolojik özelliklerini iyi bilmek gereklidir.²⁰⁰

Bu sayede onları anlamak, trafikteki kazaya neden olabilecek hatalı davranışlarını önceden tahmin etmek ya da başına gelen trafik kazasının ruhunda sebep olduğu travmaları tedavi etme açısından oldukça büyük değeri vardır.²⁰¹ Öncelikle çocukları tanımak adına onların yaş gruplarına göre genel özellikleri aşağıdaki başlıklar altında incelemek mümkündür:

Okul Öncesi ve İlköğretim okullarında, ülkemiz nüfusunun yaklaşık altıda birini oluşturan 16 milyon 350 bin çocuğun olduğu düşünülürse; okul öncesi ve sonrası çocukların yapısal özelliklerini tanımlamak için onları, 0-2; 3-6, 7-10 ve 11-14 yaşa gruplarına ayırarak incelemenin gerekliliği de kendiliğinden ortaya çıkacaktır.²⁰²

¹⁹⁷ Raziye Aydın, Hayriye Argün, Mehtap Erman, Melek Karadağ ve Elif Özel, (2011), “İlköğretim Trafik Güvenliği Dersi Öğretim Programını Geliştirme Çalışmaları” Millî Eğitim Bakanlığı, Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı Yayınları, Ankara, s.1-5.

¹⁹⁸ Mustafa Serinkan ve Mert Özen, (2011), “Pediatrik Yaş Grubunda Trafik Kazası Sonucu Oluşan Yaralanmalar ve Özellikleri”, *Ulus Travma Acil Cerrahi Dergisi*, C.17, S.3. s.243-244.

¹⁹⁹ Serpil U.Baysal, Fatma Yıldırım, Aysen Bulut, (2005), *Çocuk Güvenliği İçin Yaralanmalardan ve Zehirlenmelerden Korunma: Güvenlik Kontrol Listesi*, İstanbul Tıp Fakültesi Basımevi, İstanbul, s.7-16.

²⁰⁰ Türkoğlu, a.g.m., s.14.

²⁰¹ Süheyla Ünal, Levent Küey, Cengiz Güleç, Mehmet Bekaroğlu, Yunus Emre Evlice, Selçuk Kırılı, (2002), “Depresif Bozukluklarda Risk Etkenleri”, *Klinik Psikiyatri*, C.5, S.1, s.8-9.

²⁰² Aydın vd., a.g.k., s.2.

Ayrıca sayılan bu yaş gruplarında çocukların bireysel, ailevi, kültürel farklılıklar olmakla birlikte gelişim, eğitim ve öğrenme açısından hemen hemen her çocuk aynı olaya aynı tepkileri gösterirler. Dolayısıyla trafik kazalarından çocukları korumaya yönelik çalışmanın üçüncü bölümünde geliştirilecek stratejiler de bu durumdan bağımsız değildir ve bu stratejiler çocuklara ne derece uygun olursa o düzeyde olumlu neticeler alınacaktır.

2.1.1. Çocukların Genel Özellikleri ve Trafik Kazaları

Trafik içinde çocuklar ister yolcu ister yaya olsun, bireysel anlamda başlarına gelen trafik kazalarında aynı yetişkinler gibi, hatta onlardan daha fazla zarar gördükleri bilinmektedir.

Çocukların belirli kısıtlılıkları olduğu için olası bir trafik kazasından hem fizyolojik hem de psikolojik zararları daha fazla olmasının en temel sebebi ise, çocukların gelişim çağında zihinsel ve biyolojik olarak henüz gelişimlerini tamamlamamış olmalarıdır.²⁰³ Bu çerçevede çocukların hayatların bu döneminde başlarından geçen gelişim dönemlerine mahsus yaş özelliklerine geçmeden önce çocukların gelişimine ilişkin bazı temel kavramları tanımlamak yerinde olacaktır.

Bunların başında gelişim ve büyüme olguları gelmektedir. Birbirinin aynı gibi görünen bu kavramlar aslında farklı olgulardır.²⁰⁴ Literatürde büyüme olgusu; “Bedenin boy ve ağırlık olarak artışı organların belli bir düzeye gelinceye kadar geçirdikleri değişimler.” olarak tanımlanmaktadır.²⁰⁵ Tanımdan da anlaşılacağı üzere büyüme daha çok bedenle ilgili bir değişimdir. Gelişim ise “insanın beden yapısı, duygusal, sosyal ve zihinsel büyümesi, değişmesi ve istenilen görevleri yapabilecek duruma gelmesi.” olarak tanımlanmaktadır.²⁰⁶

²⁰³ Bakır ve Öztürk, a.g.m., s.313.

²⁰⁴ Hatice Bal Yılmaz ve Ayşe Ersun, (2010), “Hasta Çocuk Ve Ebeveynlerinde Post-Travmatik Stres Bozukluğu” *Ege Üniversitesi Hemşirelik Yüksek Okulu Dergisi*, C.26, S.3, s.45.

²⁰⁵ Aydın vd., a.g.k., s.5.

²⁰⁶ Bakır ve Öztürk, a.g.m., s.314.

Tanımlardan anlaşılacağı üzere gelişim, olgunlaşma ve öğrenmenin etkileşimi sonucu oluşurken, büyüme tamamen fitri bir yaratılış programı çerçevesinde cereyan ederek, kalıtım ve çevrenin etkileşimi sonucunda oluşmaktadır.²⁰⁷ Burada konumuz itibariyle önemli olan husus, çocuklara büyüme evresinde kalıtımla anne ve babadan çocuğa geçen yetenek ve özelliklerin, gelişme evresinde çevrenin etkisiyle şekillenerek ortaya çıkmasıdır.²⁰⁸

Çocukların gelişimiyle ilgili diğer önemli kavramlar ise, olgunlaşma, öğrenme ve hazır olma olgularıdır. Pediatri biliminde olgunlaşma kavramı; “İnsanın ya da organın belli bir yaşta beklenen, saptanmış bir devinimi yapabilecek etkinliğe ulaşması” olarak tanımlanmaktadır.²⁰⁹ Öğrenme ise, “İnsanın olgunlaşma sürecinde çevresiyle etkileşerek deneyim kazanması anlamına gelmektedir.”²¹⁰ Yani olgunlaşma doğrudan doğruya doğal bir süreçken, öğrenme bu doğal olgunlaşma süreci içerisinde insana çevresi, ailesi ve öğretmenleri gibi odaklar tarafından aşılması olayıdır.²¹¹

Bu aşının doğru zamanda ve doğru şekilde yapılmasıyla başarılı bir öğrenme sürecinden bahsetmek mümkündür. Bu noktada çocukların (insanların) öğrenmeye hazır olması oldukça önemlidir. Yazında hazır olma süreci; “İnsanın belli bir gelişim görevini olgunlaşma ve öğrenme yoluyla yapabilecek düzeye gelmesi” olarak tanımlanmaktadır.²¹²

Kavramsal çerçeveyi tanımladıktan sonra çocukların genel özelliklerinde bu yaşamsal dönemlerin birbiriyle ilişkilerine bakmak yerinde olacaktır. Çocuklarda büyüme ve gelişme, baştan ayağa ve içten dışa doğru gelişmektedir. Hatta ana rahminde bile çocukların başının gelişimi, bedenin diğer kısımlarına göre daha hızlıdır ve bunun sonucu olarak bebekler önce başlarını dik tutmayı öğrendikten sonra en son yürümeyi öğrenmektedir.²¹³

²⁰⁷ Melek Er, (2006), “Çocuk, Hastalık, Anne-Babalar Ve Kardeşler”, *Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Dergisi*; C.49, s.155.

²⁰⁸ UNICEF, (2011 b), *2011 Yılı Dünya Çocuklarının Durumu, Ergenlik: Bir Fırsatlar Dönemi*, 1-3.

²⁰⁹ Tombaklar, a.g.m., s.9.

²¹⁰ Alpman, a.g.m., s.192.

²¹¹ Bakır ve Öztürk, a.g.m., s.315.

²¹² Aydın vd., a.g.k., s.7.

²¹³ Aytaç Koçak, Aktaş, O. Ekin, Yıldırım Zeyfeoglu, (2000), “Tıp Fakültesi Öğretim Üyeleri Arasında Çocuk Koltuğu Ve Emniyet Kemerinin Kullanım Yaygınlığı”, Ondokuz Mayıs Üniversitesi & Samsun Emniyet Müdürlüğü, *Trafik 2000 Sempozyum Özet Kitabı*, Samsun, s.17.

Aslında ana rahminde bile yaşanan gelişim, genelden özele doğrudur ve önce bebeğin genel görünümü ortaya çıkarak, daha sonra da diğer organlar gelişmekte ve bu gelişim süreklilik gösterilerek, doğumdan sonra da aynı şekilde devam etmektedir.²¹⁴ Yani insanların gelişimi ana rahminden ölüme kadar süren uzun bir süreçtir. Ancak gelişimin hızı her yaşta aynı değildir ve insanlar her gelişim evresinde diğer gelişim evrelerinden daha değişik hızla gelişirler.

Örneğin; çocuk doğum öncesi dönemde doğum sonrasına göre daha hızlı büyür. Bazı dönemlerde bir gelişim alanı hızlanırken, diğerleri duraklayabilir. Özellikle doğumdan sonraki bir buçuk yılda bedensel gelişim diğer gelişim alanlarına göre çok daha hızlıdır.²¹⁵

Çocukların gelişimiyle ilgili diğer bir yapısal özellik de gelişim alanlarının ve özelliklerinin birbirleriyle ilişkili olmasıdır. Bu noktada gelişim fiziksel, zihinsel, duygusal ve sosyal alanlarda bir bütün olarak ilerleyerek, bir organdaki gelişim diğer alandaki gelişimi de etkileyerek, senkorize bir büyüme gerçekleşir.²¹⁶

Öte yandan gelişme ve büyüme süreçlerinde yaradılış ve gen farklılıklarının bireysel farklılıklara neden olduğu kadar aynı zamanda aile, iklim ve beslenme gibi çevresel farklılıkların da gelişim evresinde bireysel ayrılıklara neden olduğunu söylemek mümkündür.²¹⁷ Dolayısıyla her çocuğun gelişim süreci farklı olduğu gibi, aynı anne babadan doğan çocukların bile kalıtımla sahip oldukları özellikler birbirine göre farklılıklar göstermektedir. Bu nedenledir ki çocukların gelişimleri ve gelişim biçimleri de değişir.²¹⁸

Bu açıklamaları yaptıktan sonra insanların sağlıklı birer yetişkin olma yolundaki ilk dönemi olan ergenliğe kadar geçen çocukluk dönemlerinde dört dönemdeki yapısal özelliklerini aşağıdaki yaş grupları altında incelemek mümkündür.

²¹⁴ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.7.

²¹⁵ Serinkan ve Özen, a.g.m., s.244.

²¹⁶ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.8.

²¹⁷ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.8.

²¹⁸ Aydın vd., a.g.k., s.9.

2.1.2. 0-2 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları

Aslında doğum sonrası dönemin ilk başlangıcı sayılan bu dönemde çocukları etkileyen trafik kaza risklerini bilmek, onlara göre tedbirler almak doğrudan doğruya ebeveynlerin sorumluluğundadır.

Ancak bu yaş grubundaki çocukların sorumluluğunu üstlenen ebeveynlerin çocuklarının trafik kazasına maruz kalmaması için bu yaş döneminde çocuklarına öğretecekleri yâda çocuklarını trafik kazalarının olumsuz etkisinden koruyacak pek çok tedbir bulunmaktadır.²¹⁹ Bunların başında anne ve babalar çocukların cinsiyete dayalı olarak mavi ve pembe renge doğru yönlendirilmesinde olduğu gibi, yasak ve hatalı davranışların kırmızı renkle betimlenmesi, doğru davranışların yeşil renkle süslenmesi gibi alıştırmalar önerile bilinir.²²⁰ Aynı şekilde daha bebekken araç duruyor bile olsa çocuğu direksiyona almama, çizgi film seyrettirirken de trafik kurallarını bilinçaltına kazıyacak bazı görüntüler izletilebilir.

Bu tarz doğru davranışların öğretilmesinin yanında çocukların trafik kazalarından bu yaş grubu içerisinde nasıl korunacağı konusunda da önemli bazı uyarılar yapmak ebeveynlere yapmak yerinde olacaktır. Bunların başında gelen çocukların bu dönemde araç içinde hem önde oturtulmaması hem de araka koltukta bebek koltuğunda oturtulması gelmektedir.²²¹ Yapılan deneyler ön koltukta annesinin kucağında oturan bir çocuğa 45-55 km hızla giden bir araçtayken eğer ani bir frenle yâda çarpışma durumunda, aracın ön torpidosunun yaklaşık 4 tonluk bir kuvvetle zarar verdiği ispat edilmiştir.²²²

Yine başka bir araştırmada Volvo firması 800'ü (0-4 yaş arası) çocuklu olmak üzere 13.000 çocuğun yolcu olarak içinde bulunduğu trafik kazasını incelemiş ve bu yaşta çocukların arka koltukta aracın arkasına bakan bir şekilde çocuk koltuğuna oturmasıyla öne doğru çocuk koltuğunda oturmasında bile önemli farklar tespit etmiştir. Buna göre çocuklar kendilerine özel koltukta otursalar bile trafik kazalarında

²¹⁹ Avan, a.g.m., s.497.

²²⁰ Aydın vd., a.g.k., s.11.

²²¹ Baysal vd., a.g.k., s.8.

²²² Baysal vd., a.g.k., s.8.

çocukların ağır yaralanma riskinin, geriye dönük olduğunda 8%; aracın önüne dönük oturduğunda ise 40%' yükseldiğini gerçek verilere göre tespit etmiştir.

2.1.3. 3-6 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları

Artık bebeklikten çocukluğa bu yaş grubunda giren küçük çocuklar (oyun çocuğu ya da okul öncesi çocukluk dönemi) hayatlarının en meraklı, araştırmacı ve tehlikelerden habersiz oldukları dönemleridir.²²³

Bu dönemde çocuklar yürümeye başlar ve başlayan hareketlilikleri onların özgüveni ile bağımsızlık duygusunu oldukça arttırır. Dolayısıyla çocukların bu ilk döneminde, trafik kazası geçirme, düşme, yanık, suda boğulma ve zehirlenme gibi riskleri yükselir.²²⁴ Bu çerçevede çocukların 3-6 yaş dönemindeki psikolojik ve fizyolojik özelliklerini ve kısıtlılıklarını iyi bilmek gerektir.

Bu dönemde çocuklar duydukları seslerin ne sesi olduğunu algılamakta güçlük çektikleri gibi, aynı zamanda ilgilerini çeken bir sesi dinlerken, kulaklarına gelen başka bir sesi algılamakta güçlük çekerler. Ayrıca duydukları sesin geldiği yönü ve sesin uzaklığını algılamakta güçlük çekerek, duydukları ani bir ses onları doğru harekete yönlendirmek yerine, daha çok şaşkınlıklarına sebep olabilir.²²⁵

Bu dönemde çocukların yürüme kabiliyeti kazanmaları, boylarının kısalığı nedeniyle hem sürücüler açısından hem de kendi duysal hareketleri açısından oldukça olumsuz bir durumun meydana gelmesine sebep olabilir. Çünkü bir yetişkinin yol görüşü ile bir çocuğun kısa boyuyla yol görüşü aynı değildir. Örneğin kısa boy nedeniyle çocuklar yoldaki objelerden, (park etmiş araçlar, reklam levhaları vs.) yolu görmekte güçlük çekerken, araç sürücüleri de çocukları görmekte güçlük çekerek trafik kazasında çocuğu ezebilir.²²⁶

²²³ Koçak vd., a.g.m., s.19.

²²⁴ Baysal vd., a.g.k., s.9.

²²⁵ UNICEF, (2012), s.3.

²²⁶ Boztaş ve Özçebe, s.98.

Çocukların yine bu döneminde objelere ait derinlik algılamaları yetişkinlere göre daha az ve gerçek ölçütlerinden uzaktır. Dolayısıyla yoldaki bir aracın kendisinden ne kadar uzakta olduğunu algılamakta güçlük çekerler. Ayrıca objelerin gelip, gittiğini ya da hareketsizliğini algılamakta güçlük çekerek, yanlış algıyla hareket edebilirler.

Çocukların bu yaş grubunda düşünme tarzları da çok farklıdır. Çocuklar 9 yaşına gelene kadar tehlike kavramını algılamakta güçlük çekerler. Özellikle başta babası olmak üzere tüm araç sürücülerinin hata yapabilecekleri gibi bir düşünceye ya da tecrübeye henüz sahip değildirler. Erkek çocuklar arabaları trafik içindeki bir eleman değil de büyüyünce elde edeceklerine inandıkları bir oyuncak olarak gördükleri bile uzmanlar tarafından söylenmektedir.²²⁷

Gerçekten de bu dönemde çocuklar zaman zaman gerçek ve hayali karıştırarak, son derece sabırsız ve atılgan bir şekilde çok ani kararlarla hareket ederler. Hatta bazen bir anlık zaman diliminde tek bir şeye konsantre olurlar ve örneğin ağaçtaki bir kuşa bakan bir çocuk, o an içinde bulunduğu ortamdaki tüm diğer elemanları zihninden silebilir). Dolayısıyla bu dönemde kesin bir şekilde ezberletilmiş ya da öğretilmiş olsalar bile karışık trafik durumlarında, ya da bildiği bir trafik kuralı karşısında farklı hareket edebilirler. Örneğin Aracın durması için bir zaman gerektiğini düşünemezler ve kendileri nasıl istedikleri an durabiliyorlarsa, araçlarında aynı şeyi yapabileceğini düşünürler.

Bu durum söz konusu yaş grubundaki çocukların henüz yorumlama yeteneklerinin ve sezgilerinin gelişmemiş olmasından kaynaklanır. Örneğin Almanya’da yapılmış bir çalışmada; 3-6 yaş arası 10 çocuğa “Yaya geçitleri karşıdan karşıya geçmek için en güvenli yerlerdir” cümlesi başka bir ek açıklama yapmadan öğretilmiştir.²²⁸ Daha sonra bu çocuklar yaya geçidi olan bir yola götürülmüş ve karşıya geçmeleri istenmiştir. Çocukların hiçbiri trafiği kontrol etme gereği duymamış ve hepsi yaya geçidinden kontrolsüz bir şekilde karşıya geçmeye çalışmışlardır.²²⁹

²²⁷ Aydınlı vd., a.g.k., s.19.

²²⁸ Aydınlı vd., a.g.k., s.21.

²²⁹ Hatipoğlu, a.g.m., s.25.

Bu özellikleri olan çocuklara 3–6 yaş arasında, trafik ile ilgili soru sormasını sağlanılarak doğru cevaplar oyunlarla, resimlerle ve şekillerle örnekler gösterilerek verilmelidir. Çocuklarının yolda oyun oynamasına izin vermemenin yanında, çocuğun kaldırımın iç tarafında yürütmesine dikkat etmek gerekmektedir.²³⁰

2.1.4. 7-10 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları

Çocukların anne ve babaları dışında yeni hayat öğreticileriyle karşılaştıkları ilkökul döneminde gelişimleri büyük ölçüde fiziksel yönden yavaşlarken, öğrenme yönünden artmaktadır.²³¹

Bu öğrenme sürecinde çocuklar hayata ilişkin ilk tecrübelerini edinirler. Özellikle ilköğretim okul çağında hareket becerileri ve bağımsızlık artmıştır; ancak tehlikeyi tanımak için deneyim ve karar verme becerileri henüz gelişmediği için de tehlikelere açık olurlar. Nitekim 7-10 yaş grubu çocuklarda motorlu taşıt ve bisiklet kazalarına, yaya kazalarına, oyun alanı ve spor kazalarına rastlanır.²³²

7 ila 10 yaş grubundaki çocuklara yönelik ülkemizde yapılan davranışsal çalışmalarda ailelerin kazalardan korunma bilgisi yetersiz, çocukların kaza geçirme riski yüksek bulunmuştur.

Özellikle bu yaş grubu çocukların mensup oldukları sosyal grup ve yaşadıkları çevrenin çocuğun davranışları üzerindeki etkisi baskın olarak kendini hissettirmektedir. Örneğin kaza ve yaralanma riski kırsal ve yarı-kentsel yerleşim bölgelerinde, eğitim düzeyinin ve sosyo-ekonomik düzeyin düşük olduğu kalabalık ailelerin 7-10 yaş grubu çocuklarında artmaktadır.²³³

Ayrıca 6–10 yaş arasındaki çocuklar, en fazla yaya olarak trafik kazasına maruz kalmaktadır. Bu tarz kazalarda, çocukların okula gitme ve okuldan dönme

²³⁰ Hatipoğlu, a.g.m., s.26.

²³¹ Durduran, a.g.m., s.272.

²³² Tanzer Korkmaz, Nurettin Kahramansoy, Zerrin Erkol, Fusun Sarıçil, Aysel Kılıç, (2012), “Acil Servise Başvuran Adli Olguların ve Düzenlenen Adli Raporların Değerlendirilmesi”, *Haseki Tıp Bülteni*, C.9, Galenos Yayınevi, s.14.

²³³ Alpman, a.g.m., s.199.

zamanlarında kaza sayısında bir artış olduğu yapılan pek çok araştırmada dikkat çekmektedir. Örneğin Danimarka'da yapılan güncel bir araştırmada çocuk trafik kazalarının %10' u çocukların okula gitme ve okuldan dönme zamanlarında olduğu tespit edilmiştir.²³⁴

Yine biraz daha büyüyen çocukların ön koltukta oturtulması ya da çocuğun anne ve babasının kendisinin büyüdüğünü kabul etmesi açısından ısrarla talebi doğrultusunda onu ön koltuğa oturtmaya başlaması bu yaş grubu çocukların trafik kazası mağduru olmalarında önemli etkenler arasındadır.²³⁵ Nitekim bu yaş grubundaki çocukların karıştığı trafik kazalarına sebep olan temel etkenlere bakıldığında, çocuğun trafik içindeki hal ve hareketi, fiziki çevre ve çocuğun ilişkide bulunduğu insanlar (ebeveynler, öğretmenler, sürücüler, yayalar vs.) ona bir yetişkin gibi trafikte davranma hatasına düşmesinden kaynaklandığı görülebilir.²³⁶

Örneğin sebebi arkadan çarpma olarak tespit edilmiş kazalarda, Türkiye'deki ölüm oranlarının küçük çocuklarda artmasının sebebi, bu yaş grubuna uygun çocuk koltuğu kullanımının yeterli olmaması ya da çocuğun arka koltuğa oturtulması yerine ön koltuğa oturtulması olduğu görülmektedir. Özel otomobillerde 12 yaşına kadar çocukların ön koltukta oturmalarına izin verilmemelidir. Oysa reşitler için yapılan emniyet kemerleri bu yaştaki çocukların korunmalarına uygun değildir.²³⁷ Bu durum hatalı ebeveyn davranışının bu yaş grubundaki çocukları trafik kazası mağduru yapmaktadır. Çünkü bazı ebeveynler çocuklarının 7-10 yaşında olmasıyla birlikte, artık çocuk koltuğu ya da çocuk emniyet kemeri kullanımına gerek görmeyerek önemli bir hata yapabilmektedirler.

Aslında çocuklar, her konuda olduğu gibi trafik ortamındaki davranış kalıplarını önce ailesinden, sonra da bu ortamda karşılaştığı diğer insanlardan model olarak öğrenmekte ve içleştirmektedir.²³⁸ Özellikle kurallara uymamanın marifet sayıldığı, hızlı araba kullanmanın onaylandığı ve prestij olarak görüldüğü ortamlarda yer alan çocuklar, büyüdüklerinde, okulda kendilerine ne öğretilirse öğretilsin,

²³⁴ Yazar, a.g.m., s.11.

²³⁵ Koçak vd., a.g.m., s.23.

²³⁶ Boztaş ve Özçebe, s.98.

²³⁷ Boztaş ve Özçebe, s.99.

²³⁸ Hatipoğlu, a.g.m., s.28.

kurallara uymanın güvenlikleri için gerekli olduğuna inanmakta güçlük çekecek, en kötüsü de bu kurallara uymayarak başta kendini, sonra da diğerlerini tehlikeye atacaktır.²³⁹ Nitekim İngiltere’de yapılan bir araştırmada sıklıkla trafik suçu işleyen sürücülerin babalarının trafik kayıtları incelenmiş ve bu sürücülerin babalarının da geçmişte pek çok kez trafik cezası aldığı belirlenmiştir.²⁴⁰

İşte bu nedenle 7-10 yaş grubu çocukların trafik kazalarından korunmaları için, çocukların yetişkinlere göre öğretim çağının başlangıcında diğer yayalara göre, tecrübe eksikliği, daha kısıtlı hareket kabiliyetleri ve görünmelerini engelleyen kısa boylarından dolayı daha fazla korumacı davranılmalıdır.²⁴¹ Bu yaş grubunda da çocukların güvenliğini geliştirme ile ilgili diğer tüm yayaların güvenliğini ilgilendiren çözümlerle aynı olup, bu konuda çocuğun eğitim ve öğretim almaya başlamış olmasını yeterli görmeyerek ona çocuk gibi davranmaya devam edilmelidir. Bu çözümler, yollarda güvenlik önlemleri sağlanmasını ve çocukların tehlikelere karşı duyarlı olmasını gerektirmektedir.

2.1.5. 11-14 Yaş Grubundaki Çocuklar ve Trafik Kazaları

Artık hayatla ilgili doğru veya yanlış da olsa tecrübeler edinmeye başlayan çocuklar 11-14 yaş arasında ergen olmaya, yani bir anlamda hormonal ve fiziksel yönden doğumdan sonra en önemli gelişim devresine girmeye başlarlar.

Bu yaş döneminde çocukların cinsiyet belirginleşmelerine uyum sağlamaya çalışan organizmaları daha fazla hareketlenir, artan enerji ihtiyacı daha fazla hareketi ve isyankârlığı körükler.²⁴² Bu dönemde çocuklar kendilerine çocuk denilmesinden bile rahatsız olarak yetişkin muamelesi yapılmasından hoşlanırlar. Bununla birlikte trafik güvenliği açısından onlar hale gelişim aşamasında çocuklardır ve bu şekilde güvenlik tedbiri almamak ölümlerine sebep olabilecek kazalara davetiye çıkartır.

²³⁹ Tombaklar, a.g.m., s.17.

²⁴⁰ Tombaklar, a.g.m., s.21.

²⁴¹ Hatipoğlu, a.g.m., s.28.

²⁴² Hatipoğlu, a.g.m., s.29.

Hayatının bu yaş grubunda ergenler ve gençler risk alırlar, arkadaşlarından fazlaca etkilenirler, düşünmeden hareket ederler. Bağımsızlık duyguları ve deneyimleri artmıştır. Bu yüzden de daha çok motorlu taşıt kazalarına ya da spor kazalarına maruz kalırlar.

Yine bu yaş grubunda çocuklar yaralanmalara bağlı ölümlerle fazlaca karşılaşmaya başlarlar. Türkiye genelinde 2006 yılında yapılan bir araştırmada, 11–14 yaş grubunda kazaya yaya olarak karışan çocukların %2'sinin öldüğü, %98'inin ise yaralandığı görülmüştür.²⁴³ Bu yaş grubundaki çocuklar en fazla Kasım ayında kazaya karışırken, kazaya karışan her 10 yayadan yaklaşık olarak 7'si gündüz ve açık havada meydana gelen kazanın mağduru olmuşlardır.²⁴⁴ Bu da gösteriyor ki gençlik çağında çocuklar daha dikkatsiz olmaktadır. Henüz olgunlaşmamış trafik ve yol tecrübelerine güvenerek trafikte kurallara uymamanın bedelini de canlarıyla ödemek durumunda kalmaktadırlar.

2.1.6. Çocuk Trafik Kazalarına Sebep Olan Etkenler

Çocuklar trafik kazası tehlikelerine karşı, fizik ve ruh yapılarına özelliği itibari ile yetişkinlere göre daha az duyarlı ve korunmasızdırlar.

Yetişkin bir kimseye oranla fiziksel olarak küçük olan çocukların, birçok organları normal bir yetişkine oranla daha az verimlidir.²⁴⁵ Görmeden işitmeye kadar pek çok kısıtlılıkla çalışan duyu organlarıyla çocukların kazaya karışma riski çocukların yetişkinlere göre oldukça fazladır. Tüm bunlara ek olarak, çocukların trafik kazalarından yetişkinlere oranla oldukça fazla etkilenmelerinde en büyük sebebin eğitim, dikkat eksikliği ve oyun alanlarının yeterli olmamasından kaynaklandığı söylenebilir.²⁴⁶

Bu genellemeleri belirli başlıklar altında incelemek mümkündür. İlk olarak çocuğun trafik içindeki hal ve hareketi; ikinci olarak çocuğun fiziki çevresi (otolar,

²⁴³ Girgin ve Kocabıyık, a.g.m., s.4.

²⁴⁴ Durduran, a.g.m., s.276.

²⁴⁵ Hatipoğlu, a.g.m., s.30.

²⁴⁶ Tombaklar, a.g.m., s.21.

yol, hava, çalışma günü vs.) üçüncü olarak ise çocuğun ilişkide bulunduğu insanların (ebeveynler, öğretmenler, sürücüler, yayalar vs.). yeterli trafik güvenliği tedbiri almaması çocukları trafik kazası mağduru yaptığı söylenebilir.

Çocuğun trafik içindeki hal ve hareketleri yukarıdaki bölümlerde ayrıntılı bir şekilde yaş grupları çerçevesinde incelenmiştir. İkinci etken bağlamında çocuğun çevresini oluşturan, çevre imarının günümüzde çocukların davranışlarını hızlıca değiştirmesini beklemekten çok “yaralanmaların oluştuğu çevrenin değiştirilmesine ya da düzenlenmesine” doğru yönelim gösteren bir anlayışla yeniden yapılandırıldığı söylenebilir.²⁴⁷

Bu kapsamda yaşanan bir beldenin, çocuk ihtiyaçlarına göre imar edilmesi, çocuk trafik kazalarının az olmasına neden olacaktır. Genellikle, çocuk trafik kazaları çocuk hünarleri ile çevre şartlarının kendisinden beklediği şeyler arasındaki dengesizlik sonucunda meydana geldiği söylenmektedir. Yol planlaması (yolun cinsi, kavşaklar, yaya geçitleri, trafik ışıkları vs.), trafik özellikleri (yoğunluk, hız, yoldan geçen çocuk sayısı vs.), ikamet çevresi (eski ve yeni bölge, şehir veya kırsal alan, otoparklar, oyun sahaları, okulların yeri, dükkânlar vs.) çocuğun trafik kazalarına karışıp karışmamasında etken olur.²⁴⁸

Bununla beraber çevre imarı da çocukların karıştığı kazalarda etkilidir. Çevrenin çocukların ihtiyaçlarına göre planlanması önemlidir. Yeşil alanlarının ve çocuk parklarının eksikliğinin çocuk yaya kazalarının üzerindeki etkisi hakkında herhangi bir yorum yapılamamaktadır; fakat oyun sahaları bulunmayan veya yola yakın olan yerlerde kaza riskinin daha fazla olduğu söylenebilir.²⁴⁹

Yaşanılan çevrenin niteliklerinin geliştirilmesi ve yol şartlarının ıslah edilmesi de bir başka önlem olarak söylenebilir. Okul önü, çocuk parkı, hastane önü gibi yerlerde, yaya yoğunlukları ve yaya profilinin farklılığı tespit edilmeli ve yaya geçitlerinin tipleri belirlenirken, elde edilen bulgular göz önünde tutulmalıdır.²⁵⁰ Özellikle bu bölgelerde düşük hız limitlerinin tercih edilmesi ve bu hız limitlerine

²⁴⁷ Yazar, a.g.m., s.14.

²⁴⁸ Yazar, a.g.m., s.14.

²⁴⁹ Alpman, a.g.m., s.202.

²⁵⁰ Durduran, a.g.m., s.276.

uyulması sağlanmalıdır. Bu önlemleri alacak değişik kurumların yapılan faaliyetlerde koordineli çalışılması da kazaların önlenmesinde alınacak tedbirleri daha etkin hale getirir.²⁵¹

Üçüncü faktör olarak ise çocuğun sosyal çevresindeki öğretici ve eğiticilerdir ki, bunların başında çocuğun anne ve babası geldiği için, ebeveynlerin kaza riski üzerindeki etkisinden bahsetmek yerinde olacaktır. Gerçekten de ebeveynler her yönüyle olduğu gibi, hiç kuşkusuz, trafik kazalarından çocukların korunmaları için de önemlidir. Ebeveynleri tarafından kaza oluşumuna neden olan olgular hususunda bilgi ve duyarlılığı arttırılan ve etkili bir şekilde izlenen çocuklar kazalarla yüz yüze daha az geldikleri yapılan pek çok araştırmada tespit edilmiştir.²⁵²

2.2. TRAFİK KAZALARI SONRASI ÇOCUKLARDA TSSB PROBLEMLERİNE BAKIŞ

Sadece çocuklar için değil tüm yetişkinler için trafik kazaları tıp literatüründe “önlenebilir sağlık sorunları” olarak nitelenerek, günümüz toplumlarında insanların ölümüne ve sakat kalmasına neden olan travmaların başında gelmektedir.²⁵³

İşte 21.yüzyıl toplumlarında ölüm ve engelli hale gelme ya da psikolojik rahatsızlanma nedenlerinin en başında gelen trafik kazaları dünyadaki çeşitli devletlerin, gelişmişlik düzeyleri ne olursa olsun en önemli halk sağlığı sorunu olarak görülmekte ve değerlendirilmektedir.

Trafik kazası ve yaralanma olgusu temel olarak birey, etken ve çevre üçgeninde mevcut enerjinin biçim değiştirmesiyle oluşan, bireyin isteği dışında ani ortaya çıkan, organizmada mekanik ve biyokimyasal hasara yol açan, insan ve diğer canlıların kaybına, özürlü yaşamına ve mal kaybına yol açabilen bir travmatik olaydır.²⁵⁴ Bireysel bir sorundan öte, aynı zamanda sosyal bir sorun olan yaralanmalar DSÖ

²⁵¹ Avan vd., s.34.

²⁵² Tokat ve Kara, a.g.k., s.103.

²⁵³ Turan vd., a.g.m., s.13.

²⁵⁴ Reşat Utku Turna ve Cumhur Aydın, (2010), “Yol Güvenliği Geliştirilmesinin Değerlendirilmesine Yönelik Yaklaşımlar”, *D.E.Ü. Mühendislik Bilimleri Dergisi*, C.12, S.1, s. 97.

tarafından “insan iradesi dışında ani ortaya çıkan bedensel, ruhsal hasara yol açan beklenmeyen bir olay” olarak tanımlanır.²⁵⁵

Bununla birlikte, sadece trafik kazası değil buna ek olarak, yanma, düşme, boğulma vs. gibi her çeşit kazalara bağlı ölümlerin yüzdelik olarak en fazla mağduru olan kesim daha önce ayrıntılı olarak açıklanan nedenlerle çocuklardır. Nitekim 2020 yılına dek karayolları trafik kazalarının, Dünya’da engelliliğe bağlı sağlıklı yaşamı kısaltan nedenler arasında üçüncü sırada, gelişmekte olan ülkelerde ise ikinci sırada olacağı öngörülmektedir.²⁵⁶

Gerçekten kazaların çoğu yüksek risk taşıyan çocuklarda ve ailelerde, yetersiz koşullarda, riskin öngörülemediği durumlarda ortaya çıkar. Bununla birlikte kazaların rastgele, şans eseri olup öngörülemeyeceği ya da önlenemeyeceği düşüncesi kazalardan korunmaya karşı başlıca engeli oluşturma gelmiştir. Çünkü yaralanma teriminin kullanımı, ilginin şanssızlık sonucu olduğu düşünülen olgudan çok bireyde oluşan hasar üzerine odaklanmasını sağlar.²⁵⁷

Günümüzde kazaların önlenmesi ve kontrol edilmesi için başarılı programların geliştirilmesinin yanı sıra kazaya yol açan risk etkenlerinin anlaşılması konusunda da önemli ölçüde ilerleme kaydedilmiştir. Bu ilkeler hekimler tarafından hastanede, acil birimde, pratikte ve toplum içinde uygulanmaya devam etmektedir.

Dolayısıyla trafik kazaları ve trafik kazalarında yaralanmalar ya da ruhsal sorunlara yönelik sağlık sorunlarının çözüm mercisi sağlık kurum ve tıp uzmanlarıdır. Ancak trafik kazalarına ilk olarak müdahale eden, bu tatsız olayı çoğu zaman aileyle yüzleştiren ve özellikle çocukların hafızalarına kazanarak Travma Sonrası Stres Bozukluğu (TSSB) olarak isimlendirilen psikolojik rahatsızlığın temel kaynağını oluşturan trafik kazası olayında, çocukları bu sıkıntıdan koruyabilecek konumda olan trafik polisleri açısından değerlendirmek de gerekmektedir.²⁵⁸

²⁵⁵ KGM, (2012), *Trafik Kazaları Özeti, 2011*, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara, s.3.

²⁵⁶ Tokat ve Kara, a.g.k., s.104.

²⁵⁷ Baysal vd., a.g.k., s.11.

²⁵⁸ Fuat Özgen ve Hamdullah Aydın, (1999), “Travma Sonrası Stres Bozukluğu”, *Klinik Psikiyatri*, C.1, S1.s.34.

İşte bu yüzden çalışmanın bu bölümüne kadar anlatılan, kaza öncesi çocukları trafik kazasından korumaya yönelik stratejilerin bir adım ötesine geçilerek, çocuklara özgü travmatik ruhsal bozukluk yönüyle trafik kazaları aşağıdaki başlıklar altında incelenecektir.

Böylece trafik kazası yaşayarak, TSSB yaşayan çocukların bu rahatsızlığa yakalanmasını önleyecek yâda bu rahatsızlığın olumsuz etkisini azaltacak trafik polisi görevlerinin neler olabileceği, tıp biliminde yapılan araştırmalara göre analiz edilecektir.

2.2.1. Travma, Travmatik Yas ve TSSB’ nun Tanımlanması

Aslında basit kanama yada yaralanma olarak tanımlanan travma kavramı, konu trafik kazaları ve yaralanmalar sonrası meydana gelen ruhsal rahatsızlıklar olduğunda, “Bireyin ruhsal gerçekliği ve kişinin olayı nasıl yorumlayıp tepki verdiği bağlamında ele alınan, kişinin baş edemediği bir gerilim durumu” olarak tanımlanır.²⁵⁹

Çok genel olarak bireyin yaşadığı travmanın, organizmanın enerjisindeki dengede bozulmaya neden olduğu değerlendirilir.²⁶⁰ Travmayla kişinin uyarı engeli, diğer bir deyişle koruyucu kalkını aşılmış, olayın bastırılması, rüyalarda ve düşüncelerde travma hatırasının takıntılı tekrarı, yapma-bozma gibi savunma mekanizmaları, benliğin olayla başa çıkma ve fazla enerjiyi giderme çabaları başlamıştır.²⁶¹ Özellikle çocuklar bu duruma düştüklerinde travmaya saplanma söz konusudur ve kronik gidişli, tedaviye cevap vermeyen şiddetli travma çocuklarda, benliğin tükenerek şiddetli suçluluk ve utanç duymasına sebep olur.²⁶²

Özellikle travmatik olayın şiddeti arttıkça ve olaya maruz kalma süresi uzadıkça hastalanma riski artar. Çocukların yaşadığı trafik kazası gibi travmatik olayın güncel, ölüm, ölüm tehdidi, yaralanma veya kendisinin yâda diğerlerinin fiziksel

²⁵⁹ Özgen ve Aydın, a.g.m., s.35.

²⁶⁰ Ufuk Sezgin, Şahika Yüksel, Zerrin Topçu, Aysun Genç Dişçigil, (2004), “Ne Zaman Travmatik Yas Tanısı Konur? Ne Zaman Tedavi Başlar?”, *Klinik Psikiyatri*, C.7, s.167.

²⁶¹ Önder Kavakçı, Osman Yıldırım, Nesim Kuğu, (2010), “Travma Sonrası Stres Bozukluğu ve Sınav Kaygısı için EMDR: Olgu Sunumu”, *Klinik Psikiyatri*, C.13, s.42.

²⁶² Özdemir ve Şener, a.g.m., s.7.

bütünlüğüne tehdit içerir olması yada bilişsel açıdan sorun (akıldan çıkmaz, takıntılı) yaratması travma sonrasında başlayan bir dizi rahatsızlık süreçlerini tetikleyerek TSSB' nun oluşumuna neden olur.²⁶³

Tıp literatüründe TSSB ise, “Ağır bir psikolojik travma sonrasında ortaya çıkan, travmatik olayın tekrar tekrar yaşanması, olayı hatırlatan uyaranlardan kaçınma ve artmış uyarılmışlık gibi semptomlarla kendini gösteren bir sağlık bozukluğu” şeklinde tanımlanmaktadır.²⁶⁴

Başka bir kaynakta ise TSSB, “Gerçek bir ölüm ya da ölüm tehdidi, ağır yaralanma, bireyin fiziksel bütünlüğünü tehdit eden bir durumla karşılaşması, böyle bir duruma tanık olma gibi ağır travmatik olaylardan sonra ortaya çıkabilen, özgül semptomlarla kendini gösteren bir rahatsızlık” olarak tanımlanmaktadır.²⁶⁵

2.2.2. TSSB Oluşumu ve Aşamaları

Tıp bilimi açısından TSSB'nin oluşumu, “travmatik yaşantının çözülmemiş iç çatışmayı harekete geçirdiği varsayımına dayanmaktadır.”²⁶⁶

Bu noktada önemli bir TSSB alanı uzmanı olan Freud, şiddetli travmaların tüm savunma düzeneklerini aşarak ağır, acı verici şekilde yaşandığını, bu soruna karşı vücudun ruhsal savunma mekanizmasının yetersiz kaldığını ve egonun bununla baş etme gücünün kalmadığını ileri sürmektedir.²⁶⁷ Dolayısıyla travmatik olayın TSSB' ye dönüşmesini engelleme açısından, yaşanan trafik kazası gibi bir travmanın, öncelikle bilinçli alandan ve yaşantı/duygu bütünlüğünden ayrıştırılıp bilinç dışına yerleştirilmesi gerekmektedir.²⁶⁸

Bu yapılsa bile kişinin eskiden önemsemediği, daha sonra tekrar yaşadığı bir olay yaşantının bir yanını anımsatacak yeni bir travma ile tüm anılar yeniden

²⁶³ Özgen ve Aydın, a.g.m., s.37.

²⁶⁴ BURSA PSİKIYATRİ, (2013), “TSSB'de Rol Oynayan Etkenler, (çevrim içi), <http://www.bursapsikiyatri.com/makale.php?id=146>, (Erişim Tarihi:04.06. 2013) s.1.

²⁶⁵ Kavakçı vd., a.g.m., s.44.

²⁶⁶ Sezgin vd., a.g.m., s.169.

²⁶⁷ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.8.

²⁶⁸ Sezgin vd., a.g.m., s.169.

yaşanmasına ve dolayısıyla TSSB' nin oluşumuna neden olabilmekte, baş edilemeyen yeni olay sonrası yaşanan ruhsal çatışmalar karşısında çekilme/kaçınma başlamakta, birey yalnızlık, çaresizlik yaşayarak TSSB' ye yakalanmaktadır.²⁶⁹

Diğer önemli bir noktada, ağır stres karşısında insanların psikolojik yaşantısında doğal ve zihinsel bilgi işleme akışı bozulmakta, yaşanan travmanın bu nedenle asimile edilmesi mümkün olmamaktadır. Özellikle acı verici yaşantılar bastırılmayınca, dışlanamamakta, kaygı/korku ile birlikte kaydedilmiş yaşantılarda, duygu-düşünce öğelerinden birini uyaran uyarılar tümünü harekete geçirerek TSSB oluşumu gerçekleşmektedir.²⁷⁰

Bu yüzden bir travmayla karşılaşan bireyde ilk önce bir karmaşa yaşanır. Bu hazırlıksız/şartlanmamış olarak karşılaşılan durum, sonraki aşamada değişiklik gösterir. Travmadan önceki yaşanmış tecrübeler kullanılarak sanki travma önceden karşılaşılmış gibi algılanır. Önceki durumlarda verilen yanıtların aynısı verilmeye başlanır. Bu, oldukça üst düzeyde öğrenilmiş bir davranıştır. Ancak bu davranış yeni karşılaşılan duruma uygun olmadığından uygun bir cevap olmaz ve verilen cevaplar karmaşılaşır.²⁷¹

Böylece birey sağlıklı uyarlılmışlık halinden çıkarak, travmatik olayı tam olarak bilincine doğru bir şekilde kaydedemez ve hafızaya doğru bir şekilde kayıt edilmeyen travma ve sonuçlarına ilişkin bilgiler zamanla TSSB' nin oluşumu açısından en temel kaynağı oluştururlar.²⁷²

2.2.3.TSBB Çeşitleri ve Diğer Ruhsal Rahatsızlıklar

Çok genel olarak tıpta bir hastalığa uygun bir tedavinin seçilebilmesi için önce sorunun tanımlanması, yani hastalığın teşhis edilmesi gerekmektedir.

Her travma sonrasında yaşanan ruhsal, sinirsel yada biyolojik rahatsızlıklar TSSB kapsamında değildir. Çok genel olarak yaşanan bir travma sonrasında Travmatik Yas, Akut Stres Bozukluğu (ASB), Major Depresyon, Panik Bozukluğu,

²⁶⁹ Kavakçı vd., a.g.m., s.45.

²⁷⁰ Özgen ve Aydın, a.g.m., s.38.

²⁷¹ Turan vd., a.g.m., s.15.

²⁷² Özdemir ve Şener, a.g.m., s.11.

Yaygın Anksiyete Bozukluğu ve TSSB gibi farklı ruhsal bozukluklar gelişebilmektedir.²⁷³ Sayılan bu bozuklukların hangisinin söz konusu olabileceği şüphesiz istenilmeyen sağlık sorununu tedavi ederek çözecek hekimler açısından önem arz etmektedir. Bu noktada güçlü ve derin TSSB' na yukarıda sayılan tüm rahatsızlıklar neden olabileceği için özellikle ASB ve Travmatik yastan trafik kazaları açısından bahsetmek yerinde olacaktır.

Akut Stres Bozukluğu (ASB) bireylerin yaşadığı kaybın hemen ardından olabildiği gibi gecikmiş olarak da çıkabilmekte, gittikçe derinleşerek TSSB oluşumunu sağlayabilmektedir. Aslında ASB TSSB' nin ilk aşamasıdır ve bu rahatsızlık trafik kazasından hemen sonra bilinci açık olanlarda ortaya çıkma eğilimindedir. ASB vakalarında ileri de TSSB geliştiği için ilk evrede tespit edilerek müdahale edilmesi gereken önemli bir ruhsal rahatsızlıktır.²⁷⁴

Yine konuya trafik kazaları açısından bakıldığında, travmatik yas olarak tanımlanan diğer bir ruhsal rahatsızlıktan bahsetmek yerinde olacaktır. Travmatik yas, “sevilen bir kişinin ani ve şiddet içeren bir şekilde ölümü sonucunda bu kaybı yaşayan kişilerde ortaya çıkan belirti ve tepkilerin toplamı.” olarak tanımlanmaktadır.²⁷⁵ Kayıptan sonra ortaya çıkacak olan yas normal ve doğal bir tepkidir, ancak travmatik yas ise bu doğal süreci, kaybın beklenmedik ve dehşet uyandırıcı olması ile etkilemektedir.

Buradaki travmatik etki bedensel ve ruhsal hastalıkların oluşması için bir risktir. Özellikle doğal afetler, trafik kazaları, aile içi-toplumsal şiddet, çatışma ve savaşlar çok sayıda ani beklenmedik kayba neden olmakta ve genel travmatik yas nedenleri olarak sayılmaktadırlar.²⁷⁶

Tıbbi araştırmalarda travmatik yasin ne zaman patolojik ne zaman doğal tepki olarak kabul edilmesi gerektiği tartışması henüz sonlanmamıştır. Travmatik yastan sonra ortaya çıkabilecek olan normal tepkiler gereksiz şekilde patolojik olarak bir sağlık sorunu olarak değerlendirilerek bir yanılgı yaratabileceği gibi riskli olanların,

²⁷³ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.9.

²⁷⁴ Turan vd., a.g.m., s.15.

²⁷⁵ Sezgin vd., a.g.m., s.169.

²⁷⁶ Sezgin vd., a.g.m., s.169.

patolojik belirtilerin göz ardı edilmesi de, kronik gidişli TSSB oluşumuna yol açabilmektedir.²⁷⁷

Bu nedenle literatürde TSSB türü rahatsızlıklar, bu rahatsızlığın önceden tespit edilen bazı semptomlarının kendini gösterme yani ortaya çıkma dönem ve sürelerine göre adlandırılmaktadır. Örneğin TSSB üç aydan kısa sürdüğünde “akut”, daha uzun sürerse “kronik” TSSB şeklinde sınıflandırılmaktadır. Ancak kronik TSSB, akut TSSB’ ye göre daha kötüdür ve özellikle çocuklar açısından sosyal yetersizlik daha ciddi boyuttadır.

Bu noktada hem bu hastalığın tedavisi açısından hem de trafik kazaları açısından önemli olan husus ise, travmatik yaşantıdan 6 aydan uzun bir süre sonra ortaya çıkan TSSB tipleridir. İşte bu tür TSSB’ ları tıp dilinde “gecikmeli başlangıçlı TSSB” adı verilmekte ve trafik kazaları sonrası özellikle çocukların yaşadıkları TSSB bu tür rahatsızlıklar olarak genel kabul görmektedir.²⁷⁸

2.2.4. TSSB'de Rol Oynayan Temel Etkenler

Her bireyin genetik özellikleri, fiziksel yapısı, psikolojik geçmişi ve o durum için motivasyonu, belirli stresörlerle baş etme düzenekleri farklıdır. Bu nedenle TSSB yaygınlığı ve yoğunluğunun yanında bu rahatsızlığın ortaya çıkmasında rol oynayan etkenler farklılıklar göstermektedir.

Bununla birlikte TSSB, daha çok çocuk ve genç erişkinlerle, yetişkinlerin bekâr, boşanmış, dul, ekonomik yönden zayıf ya da sosyal yönden izole olanlarında görülmektedir. Çocuklar için, korku, vahşet ve ya yaralanma olmasa bile gelişimine uygun olmayan trafik kazaları travmatik olay olarak kabul edilmektedir. Travma sonrası stres bozukluğu gelişen hastaların daha önceden çözümlenmemiş çatışmalarının olması ve bunların travma ile yeniden canlanmasıyla ortaya çıkma olasılığı artmaktadır.

²⁷⁷ Sezgin vd., a.g.m., s.169.

²⁷⁸ Özgen ve Aydın, a.g.m., s.38.

Hayatın olağan akışı içinde trafik kazası gibi aniden meydana gelen olaylarda ciddi bir yaralanmayı görme (ki bu kişi anne, baba ya da kardeşlerden birisi olması), başka birinin vahşice öldürülmesi, kaza, savaş, felaket veya beklenmedik bir şekilde birisinin ölüsünün tamamını veya bir kısmını görme de travmatik olay olabileceği gibi; bunların bir başkası tarafından görülüp kişiye aktarılması da travmatik olay olarak kabul edilmektedir.²⁷⁹

Çocuklara yönelik TSSB durumlarında, yakın arkadaş veya aile üyelerinden birinin ölümü, kazaya veya travmaya uğramasının öğrenilmesi de travma sonrası stres bozukluğu oluşturabilecek travma olarak kabul edilmektedir.²⁸⁰ Özellikle insanlar tarafından oluşturulan trafik kazaları gibi travmatik olayların doğal felaketlerden daha kötü etki bıraktığı yapılan pek çok araştırmayla tespit edilmiştir.

Öte yandan TSSB' nin ortaya çıkmasında birden fazla etmenin yer aldığı düşünülmektedir. Bununla birlikte TSSB stresörleri, temel ortaya çıkarıcı etken olmakla birlikte, aynı travmatik olayı yaşayan herkeste TSSB ortaya çıkmamaktadır. Bu durum yaşanan stres ya da travmanın kaynağının hasta için öznel anlamının öneminden kaynaklanmaktadır.

Özellikle 15 yaşından önce psikolojik travma yaşamış olma, sosyal desteğin yetersiz olması, psikiyatrik hastalığa yatkınlık, 10 yaşına gelmeden aileden ayrılmış olma, TSSB' ye yatkınlığı gösteren en temel faktörler olarak düşünülmektedir. Ayrıca bazen sıradan gibi görünen ya da çoğu insan için bir felaket gibi görünmeyen travmatik olaylar, söz konusu olayın kişi için öznel bir anlamı olması nedeniyle TSSB' ye neden olabilmektedir. Dolayısıyla denilebilir ki, TSSB' nin gelişme riskini, stresörün şiddetini arttıran ve kişinin yatkınlığı olduğunu gösteren etkenler belirlemektedir.

Stresörün etki şiddetini arttıran etkenler, yaşanan olayın birey için öznel anlamı olması, yaşanan Travma olayıyla bireyin karşı karşıya kalma süresinin uzaması ve bu karşılaşmanın ani olması (bireyin hazırlıksız yakalanması) gibi etkenler önemli roller oynamaktadır.

²⁷⁹ Özgen ve Aydın, a.g.m., s.39.

²⁸⁰ Ayşe B.Ayaz, Sebla Gökçe İmren, Muhammed Ayaz, (2012), “Ergenlerde Arkadaş Ölümü Sonrası Travma Belirtileri ve İlişkili Etmenler”, *Klinik Psikiyatri*, C.15, s.199.

Özellikle meydana gelen travmatik olayın trafik kazası yada bir cinayet olayı gibi insan tarafından oluşturulması, bireye yönelik ölüm tehdidi içermesi, yaşanan travma olayında bireyin fiziksel yaralanması, yaşanan travmada bireyin suçluluk hissetmesi ve buna bağlı olarak insanın kendisini bu travmatik olay sonucunda köşeye sıkıştırılmış hissetmesi TSSB oluşumunda rol oynayan en önemli etkenleri olarak sayılabilir.²⁸¹

2.2.5.TSSB'nin Genel Belirtileri

Aslında bu tez çalışmasının amaç ve hedefleri açısından TSSB' nin varlığına işaret eden semptom ve uyarıları incelemek çok gerekli değildir. Zira tezin varsayımları TSSB rahatsızlığına teşhis koyma ya da tedavi etmeye odaklanmamıştır.

Tezin temel odak noktası TSSB' ye neden olan faktörlerin trafik kazaları açısından değerlendirilmesi ve önemli bir TSSB nedeni olan trafik kazalarında çocukların bu rahatsızlığa yakalanmaması açısından trafik polislerince alınması gereken bazı tedbirler nelerdir sorusuna yanıt aramaktır.

Bununla birlikte çok kısa bir şekilde TSSB'nin varlığına işaret eden semptomlardan kısaca bahsetmek, en azından trafik kazalarına karışan sürücüleri, çocuklar konusunda bilinçlendirme adına gerekli görülmüştür. Bu çevrede konuya bakıldığında TSSB' nin ortaya çıkmasında travmanın o birey için niteliği, şiddeti, daha önce yaşadığı travmatik olaylar ve travma sonrası içinde yaşadığı koşullar gibi belirleyici faktörlerden kısaca bahsetmek yerinde olacaktır.

Bireyin geleceğe ilişkin anlamsızlık hissi, duygusal tepkisizlik, kopukluk, donukluk hissi, şok, taşlaşma hissi, ölümü kabulde güçlük, hayatın boş olduğu hissi ve ölen olmadan da yaşamın anlamlı olabileceğini hayal edememe TSSB semptomlarının başında gelmektedir.²⁸²

²⁸¹ Naci Kula,(2006), “İstenmedik ve Beklenmedik Olaylarla Karşılaşan Bireylere Yönelik Moral ve Manevî Desteğin Önemi”, *Din Bilimleri Akademik Araştırma Dergisi*, C.6, S.2, s.73-95.

²⁸² Özgen ve Aydın, a.g.m., s.38.

Özellikle trafik kazalarında bireyin bir parçasının yok olduğu hissetmesi, dünyanın darmadağın olduğunu düşünmeye başlaması, kendinin sürekli emniyette olmadığını düşünmesi, güvensizlik hissi gibi belirtiler bir TSSB vakasında tanı koyabilmek için bu belirtilerden en az 4'ünün bulunması gerekmektedir.²⁸³

2.2.6. Travmatik Bir Vaka Olarak Trafik Kazaları

Trafik kazaları önemli psikolojik sorunlara ve özellikle ASB (Akut Stres Bozukluğu) ile travma sonrası stres bozukluğuna (TSSB) yol açabilen olaylardandır.²⁸⁴ Yapılan çalışmalarda trafik kazası geçiren kişilerin %14-18'inde TSSB geliştiği tespit edilmiştir.²⁸⁵

Trafik kazaları sonrasında Travma sonrası Stres Bozukluğu (TSSB) oldukça yaygındır, Olofsson ve ark. 'nın (2009) yakınlarda yayınlanan gözden geçirmesine göre çocuk ve ergenlerde trafik kazası sonrası ilk bir ayda TSSB semptomlarının yaygınlığı %30 ve 3-6 aylık dönemde %13 olarak bulunmuştur.²⁸⁶

Özaltın ve arkadaşları (2004) ise, motorlu araç kazası nedeniyle hastaneye yatan 40 hastanın takibinde birinci ayda %20'sinde akut stres bozukluğu, üçüncü ayda %30'unda TSSB geliştiğini saptamışlardır. Altıncı ayda TSSB oranı %17 oranında bulunmuştur.²⁸⁷

Türkiye ve Amerika Birleşik Devleti'nde karşılaştırmalı yapılan bir çalışmada travma olguları değerlendirilmiştir. Trafik kazalarının her iki ülkede de yüksek (Türkiye: %40,32, ABD: %45,23) olmasına karşın, araç dışı trafik kazalarının ülkemizde daha yüksek (Türkiye: %18,97, ABD: %2,93) olduğu tespit edilmiştir.²⁸⁸ Çocuk ve ergenlerin katıldığı başka bir çalışmada ise, trafik kazaları sonrası TSSB

²⁸³ Ünal vd., a.g.m., s.9.

²⁸⁴ Turan vd., a.g.m., s.13.

²⁸⁵ Cem Ali Gizir, (2006), "Bir Kayıp Sonrasında Zorluklar Yaşayan Öğrencilere Yönelik Bir Yas Danışmanlığı Modeli", *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C.2, S.2, s.195-213.

²⁸⁶ Olofsson vd. 2009'dan Akt. Turan vd., a.g.m., s.14.

²⁸⁷ Özaltın vd. 2004'den Akt. Turan vd., a.g.m., s.15.

²⁸⁸ Ayaz vd., a.g.m, s.199.

septomlarının kızlarda erkek çocuklardan; yolcularda bisiklet sürücülerinden veya yaya olanlardan daha sık ortaya çıktığı tespit edilmiştir.²⁸⁹

Bu veriler ve araştırmalar trafik kazaları sonrasında en çok TSSB' ye yakalanan kesimlerin 0-14 yaş arasındaki çocuklardan oluştuğunu göstermektedir.²⁹⁰ Özellikle trafik kazası anında ölüm korkusunun yaşanmasının ya da yaşamın tehdit altında olduğunun algılanmasının TSSB gelişimi için en temel faktörler olduğu bildirilmektedir. Aşağıda anlatılan örnek TSSB rahatsızlığı nedeniyle Gazi Üniversitesi hastanesinde yakın zamanda tedavi gören 13 yaşındaki C.K. isimli çocuğun yaşadığı trafik kazası sonrasında geçirdiği TSSB rahatsızlığı verilmiştir.²⁹¹ Bu örnek olay trafik kazaları açısından TSSB rahatsızlığının önemini görme ve anlama açısından çok değerli görülmüştür:

"Bir kız çocuğu C.K. 13 yaşında, ilkokul 7. sınıf öğrencisi, anne, baba ve ağabeyi ile yaşıyor. Üç ay önce araç içi trafik kazası geçirmiş, dört gün yoğun bakımda kalmış, teyze kadar değer verdiği bir aile dostları da yaralanmış, uzun süre yoğun bakımda kalmış ve kurtarılamamış. CK olaydan üç ay sonra; kazadan hemen sonra başlayan çabuk öfkelenme, sinirlilik, kaza ile ilgili görüntüleri yeniden yaşama, olay hakkında konuşmama ve çevresindekiler konuştuğunda odadan kaçma, yalnız kalma, ağlama, ders başarısında düşme, her an kötü şeyler olacağı, yakınlarını kaybedeceği şeklindeki TSSB belirtileri ile başvurdu. Kazadan sonra aracı kullanan yakınları ile görüşmemiş, hastanede yattığı sürece "teyzesinin" ziyaretine, ölümü sonrası da mezarına gidememiş.

Trafik kazası, kaza sırasındaki görüntüler; araçtan çıkarılması, yakınının kaza sırasındaki görüntüleri, yoğun bakım görüntüleri ve bunlarla beraber gelen "tehlikedeyim, suçluyum, yalnızım" şeklindeki bilişleri EMDR yöntemiyle çalışıldı. Yolculuk kendi fikri olduğu için, "ben istemeseydim, belki böyle bir kaza hiç olmazdı" şeklinde düşüncesi ve kendini suçlayan bilişleri vardı.

²⁸⁹ Yılmaz ve Ersun,a.g.m., s.48.

²⁹⁰ Ayaz vd., a.g.m, s.204.

²⁹¹ Korkmaz, a.g.m., s.17.

İki seansın sonunda trafik kazasıyla ilgili sıkıntıları oldukça azaldı, kaza ile ilgili dalıcı görüntüler, kaçınma davranışları, yakınlarına ve kendisine bir şey olacak şeklindeki kaygıları kayboldu, olumsuz bilişleri yerini "artık geçti, geride kaldı, benim hatam değildi" şeklindeki bilişlere bıraktı.”²⁹²

Görüldüğü üzere trafik kazasına verilen anlamın, olayın zamanlaması ve sürecinin, araya giren sosyal destek, bireyin başa çıkma yetileri gibi potansiyel değişkenlerin TSSB hastalığının ortaya çıkmasında önemli roller oynamaktadır.

2.2.7.Trafik Kazaları Nedeniyle Oluşan TSSB Karşısında Çocukların Durumu

Çocuklar hem yakınlarının kaybı ya da sakatlığı yoluyla dolaylı ya da kendileri kazaya karışmışlarsa direkt olarak kazalardan en fazla etkilenen kesimi oluştururlar.²⁹³

Kendileri kazaya karışmışlarsa kazanın oluş şekline, şiddetine, çocuğun organ hasarı olup olmamasına ve yakınlarından kayıp olup olmaması gibi faktörlere bağlı olarak çok ciddi düzeyde ruhsal etkilenme yaşarlar ve böylece TSSB rahatsızlığına yakalanırlar.²⁹⁴

Özellikle çocuklar normal yaşantıları içinde meydana gelen sıradan hayat olaylarına dayanma gücünü belirleyen duygu ve düşünce gelişimi açısından henüz tam olgunlaşmış düzeyde olmadıkları için, trafik kazası gibi travmatik hayat olaylarına karşı korunmaya muhtaç bir durumdadırlar. Bu nedenledir ki kazaya karışmış çocuklarda travma sonrası stres bozukluğu, kronik depresyon, uyku bozuklukları, duygusal dengenin bozulması, öfkeli, gergin ve yıkıcı kişilik özellikleri sergilemeye başlamak gibi travmaya bağlı kişilik değişikliği görülebilir.²⁹⁵

Sayılan rahatsızlıklar kendini farklı semptomlarla göstermektedirler. Nitekim trafik kazası yaşayan bir çocuk birkaç gün bu şoktan çıkamayarak, dili tutulabilir, kekemelik başlayabilir. Bu semptomlar çok belirgindir ve hemen fark edilir.²⁹⁶ Diğer

²⁹² Korkmaz, a.g.m., s.18.

²⁹³ Ayaz vd., a.g.m, s.204.

²⁹⁴ Gizir, a.g.m., s.201.

²⁹⁵ Zoroğlu, a.g.m. s.12.

²⁹⁶ Ayaz vd., a.g.m, s.209.

tarafından bazı TSSB semptomları bu kadar belirgin olmayabilir ve Bu semptomlar trafik kazasının hemen sonrasında gözlemlendiği gibi veya birkaç yıl sonra da görülebilir.

Bu yüzden trafik kazasına şahit olan veya trafik kazası yaşayan çocukların mutlaka gözlem altına alınması ve psikolojik destek görmesi gerekmektedir. Çocuğun hayatında her şey yolunda gibi gözükürken yıllar sonra bu travmanın etkileri TSSB şeklinde ortaya çıkabilir ve tedavi edilmesi daha zorlaşır.²⁹⁷

Öte yandan çocuktan çocuğa travmanın ve TSSB rahatsızlığının etkileri ve görülme zamanı değişiklik göstermekte, bazı çocuklarda semptomlar travmanın hemen sonrası gözlenirken bazı çocuklarda birkaç ay sonra veya birkaç yıl sonra da ortaya çıkabilmektedir. Ayrıca çocuklar için, korku, vahşet, yaralanma olmasa bile gelişime uygun olmayan cinsel deneyimler travmatik olay olarak kabul edilmekte ve buna göre önlemler alınmaktadır.²⁹⁸

Özellikle çocukların ciddi yaralanmaya, birisinin vahşice öldürülmesine, aile fertlerinin trafik kazası ya da doğal bir afetteki haline, yaralanmasına tanık olma durumları ile ceset, ceset parçasını görme gibi olayları yaşama ya da bunların bir başkası tarafından görülüp detaylı bir şekilde çocuklara anlatılması, yakın arkadaşı ya da aile üyelerinden birinin ölümü, kazaya, travmaya uğramasının öğrenilmesi de, çocuklar için travmatik nitelikte olabilmektedir.²⁹⁹

Konuyla ilgili uzmanların yaptıkları araştırmalarda çocuk ve yaşlıların, travmatik olayla başa çıkmada orta yaşlı-yetişkinlere göre daha büyük güçlüklerle karşılaştığını ortaya koymuşlardır. Ayrıca bu yaş grubuna mensup başta çocuklar olmak üzere tüm bireylerin kişilik bozukluğu, geçirilmiş psikiyatrik hastalık öyküsünün varlığı TSSB' ye neden olan stresörlerin etkisini arttırabilmektedir.

Bununla birlikte travmatik bir olay karşısındaki çocuk tepkisinin evrensel özellikleri olmasına karşın, çocukların yetiştirme tarzları, içinde bulundukları etnik-kültürel faktörler onların TSSB' ye yakalanma olasılığını, ifade edişi ve tedaviye

²⁹⁷ Er, a.g.m., s.158.

²⁹⁸ Yılmaz ve Ersun,a.g.m., s.51.

²⁹⁹ Kula, a.g.m., s.77.

yanıtında etkin rol oynayabilmektedir.³⁰⁰ Örneğin her gün binlerce insanın katledildiği Irak ya da Suriye'deki bir çocuğun şahit olduğu trafik kazası belki TSSB' na neden olmayabilecekken, aynı durum Türkiye'deki bir çocuğun ölümlü bir trafik kazasında yakını kaybetmesi durumunda söz konusu olabileceği gerçeği değerlendirilmelidir.³⁰¹

Bu yüzden çocuklar ve TSSB birlikte değerlendirilirken genel bir söylemden çok içinde yaşanan toplumun kültürel ve çevresel koşullarında yaşanan olayların sıklığına göre yorum yapmak yerinde olacaktır.

Diğer bir konuda çocukların fizyolojik ve psikolojik gelişimini henüz tamamlamamış olmasından kaynaklanmaktadır. Bu noktada çocuklara yönelik TSSB tanısı koyabilmek için geçirilmiş travma dışında geçerli, objektif/ampirik yöntemlerle ölçülebilen, daha geniş bakış ve esnek bir tutum içinde çocuklara yaklaşılması gereksinimi vardır. Çünkü çocukların yaşadıkları olayları benzeştirme yâda yorumlama kabiliyetleri fizyolojik ve zihinsel açıdan yetişkinlere göre çok farklıdır.

O nedenle çocuklarda meydana gelen TSSB' deki stres etkeni, genelde onun yaşamını tehdit edici nitelikte olup olmamasına muhakkak bakılmalıdır.³⁰² Örneğin meydana gelen basit yaralanmalı trafik kazasında anne babanın ufak tefek sıyrıklar yaşaması onlar açısından basite indirgenip TSSB nedeni olmazken, aynı basit kaza çocuklar açısından anne ve babanın yok olması ya da hayatından çekip gitmesi nedeni olarak görülerek TSSB nedeni olabilir.³⁰³

Bu yüzden çocukların yaşadığı travmatik olayın ciddiyeti ve süresi çocukların bu hastalığa yakalanmasında oldukça önemli faktörlerdir. Örneğin travma süresi uzadıkça çocuklarda TSSB'nin ortaya çıkma ve kronikleşme potansiyeli de artmaktadır. Aynı şekilde bir katastrofik stresör olarak nitelenen trafik kazasının, daha fazla kronik TSSB gelişmesine yol açacağı ön görülerek, yaşanan sıkıntının basit bir olay olduğu ve trafik kazasından kaynaklanmadığı çocuğa anlatılarak bir anlamda TSSB ye karşı tedbir alınmalıdır.³⁰⁴

³⁰⁰ Ayaz vd., a.g.m, s.204.

³⁰¹ Turan vd., a.g.m., s.18.

³⁰² Serinkan ve Özen, a.g.m., s.246..

³⁰³ Turan vd., a.g.m., s.20.

³⁰⁴ Sezgin vd., a.g.m., s.173.

Sonuç olarak kayıptan sonra ortaya çıkacak olan yas normal ve doğal bir tepkidir. Kaybın beklenmedik ve dehşet uyandırıcı olması ile bu doğal sürecin bozulması, travmatik yasa neden olabilir. Buradaki travmatik etki bedensel ve ruhsal hastalıkların oluşması için bir risktir.³⁰⁵ Bu olgu serisi, ani, şiddet içeren ve kayıpların yaşandığı travmatik kazalarda olay yerine ilk intikal eden, çocukları bu ortamdan çekip alma gücü olan trafik polislerinin travma esnasında çocuklara destek olmasının aynı zamanda önemine de işaret etmektedir. Ayrıca iyi sosyal ve ailesel desteğe sahip çocuklar TSSB karşısında, özellikle bu rahatsızlığın ağır formlarını yaşama konusunda daha dirençlidirler.³⁰⁶ Öyleyse çocukların bu tür trafik kazası yaşamaları halinde bu psikolojik destek kesinlikle ihmal edilmemelidir.

2.3. ÇOCUKLARIN KARIŞTIĞI TRAFİK KAZALARINA İLİŞKİN İSTATİSTİKLER

Dünyanın pek çok ülkesinde trafik kazalarından kaynaklanan travma ve yaralanmalar ölümlerin en temel sebebi olmakla birlikte; kaza sonucunda meydana gelen hastalık, hastanede kalma, acil servis araçlarının kullanılması, sürekli ve belirli sakatlıklar, ekonomik ve sosyal masraflar da önemli sorunlar oluşturmaktadır.³⁰⁷

Bu sorunların yanında kaza mağduru ve yakınları TSSB gibi psikolojik rahatsızlıklar geçirebilmekte, işinde ve eğitiminde başarısız olmakta, eşiyle-ailesiyle, arkadaşlarıyla, meslektaşlarıyla ilişkileri bozulabilmektedir.³⁰⁸ Normal yetişkinlere göre bu felaketten daha az korunaklı olan çocukların ise daha ciddi trafik güvenliği problemleri bulunmaktadır. Örneğin OECD (Ekonomik işbirliği ve Kalkınma Örgütü)’ ye üye ülkelerdeki ölüm sebeplerinin, farklı yaş grupları için oransal dağılımına bakıldığında, çocuk yaştaki ölümlerin en fazla trafik kazalarıyla gerçekleştiği belirtilmektedir.³⁰⁹

³⁰⁵ Gizir, a.g.m., s.204.

³⁰⁶ Kula, a.g.m., s.83.

³⁰⁷ Abdulkadir Mahmutoglu ve M. Akif Çukurçayır, (2012), “Trafik Sorununa Bir Çözüm Önerisi: Trafik İzleme Başkanlığı” *Sayıştay Dergisi*, Temmuz – Eylül, S.86, s.106-113.

³⁰⁸ Serinkan ve Özen, a.g.m., s.248.

³⁰⁹ Karabey, a.g.e., s.9.

Uluslararası verilere göre 14 yaş ve altında bulunan küçük çocukların ölüm nedenlerinin başında trafik kazaları gelmektedir.³¹⁰ Çocuklar kısa boyları, aynı anda birden çok şeye dikkat göstermemeleri, olası tehlikeleri geç algılamaları gibi nedenlerle risk altındadırlar. Kazaların oluşum nedenleri arasında sürücü, yaya ve yolcu üçlüsünün davranışları, yani “insan faktörü” yüzde 99’la ilk sırada yer almaktadır.³¹¹

Günümüzde maalesef dünyada, trafik kazaları sonucu her yıl 1 milyon 300 bin civarında insan hayatını kaybederken, yine her yıl 50 milyon insan da yaralanmaktadır.³¹² Gerçekten de hem ülkemizde hem de dünyada, travmaya bağlı çocuk ölümlerinin en önemli nedeni trafikte yaşanan motorlu taşıt kazalarıdır. Hatta travmaya (kanamalı yaralanma) çocuk ölümlerinin % 40’ını trafik kazaları oluşturmaktadır. Motorlu taşıt kazalarında çocuklar sadece yaya veya yolcu formunda bulunmamakta, özellikle ehliyetsiz çocuk sürücü ölümleri 13 yaşında başlamakta, 18 yaşında en yüksek düzeye ulaşmaktadır. Çünkü daha önceki bölümlerde ayrıntılı bir şekilde anlatılan nedenlerden dolayı, çocuklar yaya olarak yürürken veya oynarken, yetişkinlere göre daha fazla yaralanma ya da ölüm riski altındadır.

Bu çerçevede aşağıdaki başlıklar altında, Türkiye’de ve Ankara ili şehir merkezinde, çocukların taraf olduğu 2008-2012 yılları arasında geçen beş yıllık periyotta meydana gelen trafik kazalarına ilişkin istatistikler kısaca değerlendirilmeye çalışılacaktır.

2.3.1.Türkiye’de Çocukların Karıştığı trafik kazalarına ilişkin İstatistikler ve Yorumlanması

Türkiye’de çocukların bir şekilde karıştığı ya da trafik kazalarından dolayı mağduriyet yaşadığı trafik kazalarına ilişkin kamuoyuna sürekli deklare edilen istatistikler bulunmamaktadır.

³¹⁰ Tombaklar, a.g.m., s.14.

³¹¹ Tokat ve Kara, a.g.k., s.101.

³¹² Aydın vd., a.g.k., s.5.

Bununla birlikte EGM, KGM, TÜİK ve Sağlık Bakanlığının her yıl düzenli olarak yayınlamış olduğu tezin konusuna ve çocukların karıştığı trafik kazalarının sonuçlarına ilişkin bilgiler bulunmaktadır. Buna ek olarak EGM Trafik Hizmetleri Daire Başkanlıklarının arşivine giren veriler ışığında polis bölgesinde meydana gelen tüm trafik kazalarına karışan çocuk sayılarını bunların yaşlarını, kusur dağılımlarını ve yaralanma/ölüm sayılarını toplamak mümkündür.

Bu verilere ve verileri yorumlamaya geçmeden önce Türkiye’de yaşayan çocuk sayılarına yıllara ve yaş gruplarına göre kısaca bakmak ve bu verileri çeşitli ülkelerde yaşayan çocuk sayılarıyla karşılaştırmalı olarak incelemek yerinde olacaktır.

Günümüz rakamları açısından ülkemizde yaşayan her üç insandan bir tanesi çocuktur ve bu çocukların dünyadaki çeşitli devletlerdeki oranlarına bakıldığında gelişmiş devletlere göre daha yüksek oldukları söylenebilir.

Örneğin AB üyesi 27 ülkede yaşayan çocukların toplam nüfusa oranı 2012 yılı itibariyle %18,8’dir.³¹³ Tabloda görüldüğü üzere ülkemizi çocuk sayısı itibariyle geçen tek ülke Meksika’dır ve bu ülkede yaşayan çocuk sayısı ülkemizden 2010 yılı itibariyle %4,2 oranında fazladır.

Aşağıdaki tabloda Türkiye’de 1935 yılından başlayarak 2012 yılına kadar, çocukların sayıları ve bunların toplam nüfus içindeki sayı ve oranları gösterilmektedir:

Tablo 11:Yıllara Göre Türkiye’de Nüfus ve Çocuk Sayıları
(Çocuk nüfus ve oranı, 1935-2012)

Yıl	Toplam nüfus	Toplam Çocuk nüfus (0-17 yaş)	Çocuk nüfusun toplam nüfus içindeki oranı%	Yetişkin nüfus (18+Yaş)	Yetişkin nüfusun toplam nüfus içindeki oranı (%)
1935	16.158.018	7.277.722	45	8.808.424	54,5
1945	18.790.174	8.667.314	46,1	10.098.460	53,7
1950	20.947.188	9.470.412	45,2	11.450.029	54,7
1955	24.064.763	10.902.635	45,3	13.124.226	54,5
1960	27.754.820	12.823.514	46,2	14.881.535	53,6
1965	31.391.421	14.998.754	47,8	16.346.245	52,1

³¹³ TÜİK, (2013), *Yılında İstatistiklerle Çocuk*, TÜİK Raporu:2012, Yayın No:3916, Ankara.

1970	35.605.176	17.263.147	48,5	18.333.300	51,5
1975	40.347.719	18.969.445	47	21.300.246	52,8
1980	44.736.957	20.572.272	46	23.997.245	53,6
1985	50.664.458	22.360.927	44,1	28.207.414	55,7
1990	56.473.035	23.577.783	41,8	32.850.770	58,2
2000	67.803.927	24.472.133	36,1	43.308.413	63,9
2007	70.536.256	22.299.995	31,6	48.286.261	68,4
2008	71.517.100	22.497.241	31,5	49.019.859	68,5
2009	72.561.312	22.638.411	31,2	49.922.901	68,8
2010	73.722.988	22.699.503	30,8	51.023.485	69,2
2011	74.724.269	22.709.283	30,4	52.014.986	69,6
2012	75.627.384	22.692.174	30	52.935.210	70
2023	84.247.088	21.652.169	25,7	62.594.919	74,3
2050	93.475.575	17.888.076	19,1	75.587.499	80,9
2075	89.172.088	15.718.503	17,6	73.453.535	82,4

Kaynak: Genel Nüfus Sayımları, 1935-2000 Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) Sonuçları, 2007-2012 TÜİK, Nüfus Projeksiyonları, 2013.

Not: Tablo yaşı bilinmeyen çocukları kapsamamıştır.

Tabloda görüldüğü üzere, 1935 yılında Türkiye’de yaklaşık 16,1 milyon kişi yaşarken, toplam nüfus içindeki çocuk sayısı 7,2 olarak hesaplanmış; çocukların toplam nüfus içindeki oranı ise, %45,0 çıkmıştır.

2012 yılına gelindiğinde ise, toplam nüfus yaklaşık 4,8 kat artarak 75.6 milyona yükselmiş; ancak ülkemizdeki çocuk sayısı nüfus oranla %15 oranında azalarak, %30,0 düşmüştür. Bu azalmanın 2075 yılına kadar sürekli devam ederek sırasıyla 2023 yılında %25,7’ye; 2050 yılında %19,1’e nihayet 2075 yılında nüfusun azalmaya başlamasına ek olarak %17,6’ya kadar gerileyeceği de öngörülmektedir.

Türkiye’de yaşayan çocuk projeksiyonlarını genel nüfusa oranla karşılaştırdıktan sonra, ülkemizde yaşayan çocukların yaş gruplarına ilişkin 2007-2012 yılları arasındaki nüfus verilerine bakmak yerinde olacaktır. Bu veriler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 12: Türkiye’de Çocukların Yaş Aralıklarına ve Yıllara Göre Dağılımı

Yaş Grubu	Yıl	Toplam	%	Erkek	%	Kız	%
Toplam	2007	22.299.995	100	11.451.705	100	10.848.290	100
	2008	22.497.241	100	11.549.959	100	10.947.282	100
	2009	22.638.411	100	11.618.750	100	11.019.661	100
	2010	22.699.503	100	11.651.049	100	11.048.454	100
	2011	22.709.283	100	11.659.067	100	11.050.216	100
	2012	22.692.174	100	11.651.031	100	11.041.143	100
0--4	2007	5.793.006	26	2.978.972	26	2.814.934	25,9
	2008	5.998.258	26,7	3.082.338	26,7	2.915.920	26,6
	2009	6.155.321	27,2	3.161.153	27,2	2.994.168	27,2
	2010	6.178.723	27,2	3.173.092	27,2	3.005.631	27,2
	2011	6.199.824	27,3	3.184.160	27,3	3.015.664	27,3
	2012	6.198.957	27,3	3.182.650	27,3	3.016.307	27,3
5--9	2007	6.436.827	28,9	3.303.329	28,8	3.133.408	28,9
	2008	6.318.132	28,1	3.242.581	28,1	3.075.551	28,1
	2009	6.201.647	27,4	3.183.784	27,4	3.017.863	27,4
	2010	6.131.118	27	3.148.210	27	2.982.908	27
	2011	6.084.146	26,8	3.123.697	26,8	2.960.449	26,8
	2012	6.158.964	27,1	3.161.223	27,1	2.997.741	27,2
10--14	2007	6.411.058	28,8	3.288.472	28,7	3.123.186	28,8
	2008	6.472.197	28,8	3.322.041	28,8	3.150.156	28,8
	2009	6.502.366	28,7	3.336.975	28,7	3.165.391	28,7
	2010	6.568.741	28,9	3.369.995	28,9	3.198.746	29
	2011	6.602.605	29,1	2.286.882	29	3.215.723	29,1
	2012	6.499.258	28,6	3.334.509	28,6	3.164.749	28,7
15--17	2007	3.657.604	16,4	1.880.932	16,4	1.776.672	16,4
	2008	3.708.654	16,5	1.902.999	16,5	1.805.655	16,5
	2009	3.779.077	16,7	1.936.838	16,7	1.842.239	16,7
	2010	3.820.921	16,8	1.959.752	16,8	1.861.169	16,8
	2011	3.822.708	16,8	1.964.328	16,8	1.858.380	16,8
	2012	3.834.995	16,9	1.972.649	16,9	1.802.346	16,9

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçları 2007 – 20012, Erişim:TUIK, 2013.

Tabloda görüldüğü üzere 2012 yılı itibariyle ülkemizde yaşayan 22,6 milyon civarındaki çocuktan, yaklaşık 6,1 milyonu 0-4 yaş aralığının da; 6,1 milyonu 5-9 yaş aralığının da; 6,4 milyonu 10-14 yaş aralığında ve geriye kalan 3,8 milyonu ise 15-17 yaş aralığında bulunmaktadır.

Bu tez çalışmasının örneklem kitlesini oluşturan 0-14 yaş grubundaki çocukların 2012 yılı itibariyle sayısının 18,6 milyonu oluşturduğu yine tabloda gösterilen rakamlardan anlaşılmaktadır. Toplam 22,6 milyon çocuğun yaklaşık

beşte dördü 0-14 yaş grubunda olduğu düşünüldüğünde, bu yaş grubundaki çocukları trafik kazalarından ve trafik kazalarının zararlarından korumanın nedenli önemi olduğu daha net anlaşılmaktadır.

Öncelikle Türkiye’de meydana gelen tüm kaza sayılarını aşağıdaki tabloyla yeniden hatırlamak yerinde olacaktır:

Tablo 13: Türkiye’de Yıllara Göre Kaza Sayıları (2002-2012)

Yıl	Toplam Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölümlü, yaralanmalı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
2002	439 777	374 029	65 748	4 093	116.412
2003	455 637	388 606	67 031	3 946	118.214
2004	537 352	460 344	77 008	4 427	136 437
2005	620 789	533 516	87 273	4 505	154 086
2006	728 755	632 627	96 128	4 633	169 080
2007	825 561	718 567	106 994	5 007	189 057
2008	950 120	845 908	104 212	4 236	184 468
2009	1.053 346	942 225	111 121	4 324	201 380
2010	1.106 201	989 397	116 804	4 045	211 496
2011	1.228 928	1 097 083	131 845	3 835	238 074
2012	1.296 634	1 143 082	153 552	3 750	268 079

Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı Kayıtlarına Göre Hazırlanan TÜİK verileri, 2013.

EGM’ den alınan verilere göre, ülkemizde son beş yılda meydana gelen ölümlü kazaların ortalaması alınarak yapılan hesaplamaya göre bu kazaların beş yıl içinde %12,93’ünün mağduru çocuklar olmuştur. Bu kazalarda hayatını kaybeden 0-18 yaş arası çocukların yaş aralığına göre dağılımı ise şöyledir: 0-5 yaş aralığında ki çocuklar %33,69; 6-9 yaş aralığındaki çocuklar %13,75; 10-14 yaş aralığındaki çocuklar %14,54 ve son olarak 15-17 yaş aralığındaki çocuklar ise %38,02 oranındadır.³¹⁴

Tabloda görüldüğü üzere, 2012 yılında Türkiye’de 153.552 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası yaşanmış, bu kazalarda yaralananların yüzde 19,04’ü, 0-17 yaş arasında çocuktan oluşmuştur. Yine meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı kazalarda yaralananların %18’i 0-17 yaş aralığındadır. Bu çocuklardan yüzde 16’sı 0-

³¹⁴ Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Erişim 2013.

5 yaş aralığında; %19'u 6-9 yaş aralığında; %47'isi 10-13 yaş aralığındayken, geriye kalan %18'i 14-18 yaş aralığında oldukları belirlenmiştir.

Sonuç olarak Türkiye'de 2008-2012 yılları arasında geçen beş yılda, trafik kazaları sonucu hayatını kaybedenlerin %12,93'ünü ve yaralananların ise %19,04'ü, 0-17 yaş grubu çocuk ve ergenler olduğu anlaşılmaktadır.

Tabloda gösterilen verilere göre; ülkemizde 2012 yılında 0-9 yaş arasında araç kullanan çocuk sürücüler 131 kişinin hayatını kaybetmesine neden olmuştur. Ancak bu 131 kişinin kaç tanesinin çocuk kaç tanesinin yetişkin olduğu bilinmemektedir. Bununla birlikte 2012 yılında 16 bin 867 sürücü ehliyeti olmadığı halde trafiğe çıkmış ve trafik kazası yapmıştır. Bu rakam bir önceki yıl 16 bin 360 olmuştur.

Tabloda gösterilen verilere göre 2012 yılında ehliyetsiz sürücülerin karıştığı kazalarda 185 sürücü hayatını kaybederken, yaş grubu sıralamasına göre yapılan sınıflandırma göre 2012 yılında 0-9 yaş aralığındaki sürücülerin neden olduğu kazalarda 131 kişi hayatını kaybetti ve 11 bin 371 kişi yaralanmıştır. Bu grubu 77 ölümle 10-14 yaşlarındaki sürücüler, 59 ölümle 15-17 yaşlarındaki sürücüler izlemektedir.³¹⁵

Aşağıdaki tabloda 1995 yılından 2011 yılına kadar, Emniyet Genel Müdürlüğü ile Türkiye İstatistik Kurumu'nun ortaklaşa 2012 yılında hazırladığı Trafik Kaza İstatistikleri Raporu'ndan derlenen, ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında ölen ve yaralanan çocukların yaş gruplarına göre dağılımına ilişkin veriler bulunmaktadır:

³¹⁵ 12 Eylül 2011 Pazartesi, <http://www.dunya.com/cocuk-suruculer-131-can-almis-132188h.htm>

Tablo 14: Trafik Kazalarında Ölen ve Yaralanan Çocukların Yaş Gruplarına ve Yıllara Göre Dağılımı (1995-2011)

A=Ölü Sayısı

B= Yaralı Sayısı

YIL	Türkiye toplamı		Çocuk Toplamı		Çocukların toplam içindeki oran%		Yaş Grubu					
							0--9		10--14		15--17	
	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
1995	6.004	114.319	1.476	26.791	24,6	23,4	1.042	15.458	243	5.625	191	5.708
1996	5.428	104.599	1.115	22.351	20,5	21,4	734	11.405	225	5.297	156	5.649
1997	5.125	106.246	1.084	22.735	21,2	21,4	703	11.708	207	5.136	174	5.891
1998	4.935	114.552	953	24.275	19,3	21,2	615	12.622	163	5.540	175	6.113
1999	4.596	109.899	700	20.502	15,2	18,7	386	8.668	205	6.020	109	5.814
2000	3.941	115.877	762	24.082	19,3	20,8	522	12.638	163	5.772	77	5.672
2001	2.954	94.497	385	16.623	13	17,6	213	7.461	109	4.518	63	4.644
2002	2.900	94.225	474	17.884	16,3	19	322	8.788	84	4.524	68	4.572
2003	2.811	95.607	313	15.674	11,1	16,4	178	7.149	68	3.992	67	4.533
2004	3.081	109.889	371	17.942	12	16,3	225	8.148	80	4.642	66	5.152
2005	3.195	123.977	345	21.160	10,8	17,1	179	9.077	108	5.988	58	6.095
2006	3.365	135.754	341	22.043	10,1	16,2	178	9.237	89	6.133	74	6.673
2007	3.462	149.814	363	24.460	10,5	16,3	179	10.333	89	6.790	95	7.337
2008	2.948	145.163	296	23.105	10	15,9	151	9.486	80	6.689	65	6.930
2009	2.993	161.719	329	26.298	11	16,3	167	11.160	84	7.173	78	7.965
2010	2.738	171.475	267	28.090	9,8	16,4	131	11.371	77	7.873	59	8.846
2011	2.582	194.149	268	31.845	10,4	16,4	114	12.537	69	8.797	85	10.511

Kaynak: TÜİK, Trafik Karayolu Kaza İstatistikleri, 2013.

Not: 1998 yılından itibaren Trafik Polisi sorumluluk bölgesindeki ölü ve yaralı sayısını kapsamaktadır.

Tablodaki verilere göre ülkemizde 1995 yılında meydana gelen trafik kazalarında toplam 6004 kişi vefat ederken, 114.319 kişi çeşitli şekillerde yaralanmıştır. Toplam kazada ölenlerden 1.476 tanesi 0-17 yaş aralığında çocuklardan oluşmaktadır. (%24,6). Ayrıca aynı yıldaki toplam kazazedelerden 26.791 tanesi ise %23,4'lük oranla çocuklardan oluşmaktadır.

Yine aynı yıl içinde meydana gelen trafik kazalarında yaşanan ölüm ve yaralanma sayılarına yaş grupları açısından bakıldığında; ölü sayısının 0-9 yaş arasında 1.042; 10-14 yaş aralığının da 243 ve son olarak 15-17 yaş aralığındaki ölen çocuk sayısının 191'e düştüğü görülmektedir. Yine aynı şekilde yaralı sayılarının 0-9 yaş aralığının da 15.458; 10-14 yaş aralığının da 5.625 ve son olarak 15-17 yaş aralığının da 5.708 kişiye düştüğü görülmektedir.

Bu sonuçlara göre çocukların yaşları ilerledikçe trafik kazalarında gerek yaralanma gerekse ölme oran ve sayılarının beşte bir ile üçte bir oranında azaldığı görülmektedir. Bu durum çocukların en azından 15 yaşına gelene kadar yetişkinlere göre trafikte üç-beş kat daha fazla korunması gerektiğine işaret etmektedir.

Tabloda başlangıç alınan 1995 yılına ilişkin verileri inceledikten sonra 2011 yılı satırında verilen rakamlar bakmak ve yorumlamak yerinde olacaktır. Bu verilere göre ülkemizde 2011 yılında meydana gelen trafik kazalarında toplam 2.582 kişi vefat ederken, 194.149 kişi yaralanmıştır. Bu kazalarda ölenlerden 268 tanesi %10,4'lük bir oranla çocuklardan oluşmaktadır. Söz konusu yılda trafik kazalarından yaralanan 194.149 kişiden ise 31.845 tanesi %16'4'lük oranla çocuklardan oluşmaktadır.

2011 yılı içinde meydana gelen trafik kazalarında yaşanan ölüm ve yaralanma sayılarına yaş grupları açısından bakıldığında; ölü sayısının 0-9 yaş arasında 114; 10-14 yaş aralığının da 69 ve son olarak 15-17 yaş aralığındaki ölen çocuk sayısının 85 olduğu tabloda görülmektedir. Yine aynı şekilde yaralı sayılarının 0-9 yaş aralığının da 12.537; 10-14 yaş aralığında 8.797 ve son olarak 15-17 yaş aralığında 10.511 çocuğa yükseldiği görülmektedir.

1995 yılından 2011 yılına kadar geçen sürede, artan taşıt, sürücü ve nüfus sayılarına oranla meydana gelen trafik kazalarında ölen çocuk sayısının 6.004'ten 2.582 ye düşerek yaklaşık %57 oranında azalmış olması oldukça sevindiricidir ancak yeterli değildir. Çünkü bir yılda 2.582 çocuğun ölmüş olması başlı başına ulusal yas ilan edilmesini ve toplumsal olarak ne denli acınacak durumda olduğumuzun göstergesidir.

Tablo 15: Yaş Gruplarına, Cinsiyetlerine, Trafikte Bulunma Şekillerine ve Kazanın Oluştugu Yerleşim Yerine Göre Trafik Kazalarında Ölen Çocukların Yüzdelik Dağılımı (2011 Yılı)

Yaş Grubu	Genel Toplam	Yerleşim Yeri				Yerleşim Yeri Dışı			
		Toplam	Sürücü	Yolcu	Yaya	Toplam	Sürücü	Yolcu	Yaya
Toplam	268	117	15	43	59	151	13	121	17
0-9	114	52	*	14	38	62	*	56	6
10.-14	69	31	5	12	14	38	*	33	5
15-17	85	34	10	17	7	51	13	32	6
Erkek	162	75	15	28	32	87	13	66	8
0-9	57	27	*	10	17	30	*	25	5
10.-14	42	22	5	8	9	20	*	19	1
15-17	63	26	10	10	6	37	13	22	2
Kız	106	42	*	15	27	64	*	55	9
0-9	57	25	*	4	21	32	*	31	1
10.-14	57	9	*	4	5	18	*	14	4
15-17	22	8	*	7	1	14	*	10	4

Kaynak: TÜİK, Trafik Karayolu Kaza İstatistikleri, 2013.

Not: 1998 yılından itibaren trafik polisi sorumluluk bölgesindeki ölü sayısını kapsamaktadır.

Tabloda görüldüğü üzere 2011 yılında çocukların karıştığı trafik kazalarında 0-14 yaş arasında şehir merkezlerinde ölen toplam 79 çocuktan 49 tanesi erkek, 30 tanesi kızdır. Yerleşim yerinde meydana gelen kazalarda ölen 0-14 yaş aralığındaki çocuklardan, 5 tanesi sürücü, 12 tanesi yolcu ve 14 tanesi ise yaya olarak kazaya karışmışlardır.

Yerleşim yeri dışında yani kırsal bölgelerde ölümlü kazada ölen 0-14 yaş aralığında ki 100 çocuktan 50 tanesi yani yarısı erkek diğer yarısı ise kız çocuğudur. Bu yaş grubundaki kırsalda meydana gelen trafik kazalarında ölen 100 çocuktan hiçbirisi sürücü formunda bulunmazken, erkeklerden 44 tanesi yolcu formatında ve 6 tanesi ise yaya formatında olduğu yukarıdaki tabloda görülmektedir.

Aynı şekilde 0-14 yaş grubunda kırsal bölgede meydana gelen trafik kazalarında vefat eden erkeklerden sürücü formatında kimse bulunmazken, yolcu formatında 45 ve yaya formatında toplam 5 çocuk hayatını kaybetmiştir.

Tabloda gösterilen tüm veriler birlikte değerlendirildiğinde;

Şehir merkezinde şehir dışına göre meydana gelen trafik kazalarında daha az çocuğun öldüğü (Şehir Merkezi 117 ve Şehir dışı 151);

Erkek çocukların kız çocuklarına göre hem yerleşim yerinde hem de dışında daha fazla trafik kazasında öldüğü (Erkek Ölen çocuk: 162 ve Kız ölen çocuk:106).

Trafik kazalarında sürücü formatında ölen çocukların hem şehir merkezinde hem de şehir dışında hepsinin erkek oldukları; ancak şehir merkezinde ölen 5 çocuk sürücünün 10-14 yaş aralığında olmasına karşılık 10 çocuğun 15-17 yaş aralığında oldukları görülmektedir. Kırsalda ölen sürücü formatındaki çocukların tamamının ise hem erkek hem de 15-17 yaşa aralığında olduğu görülmüştür. (Sürücü ve erkek 13).

Şehir merkezinde meydana gelen kazalarda ölen çocukların en çok yaya şeklinde kazanın kurbanı oldukları (59 çocuk); onu sırasıyla 43 çocukla yolcu şeklinde ve 15 çocukla sürücü formatında meydana gelen ölümler takip etmektedir.

Şehir dışında meydana gelen kazalarda ilk sıraya toplam 121 yolcu çocuk ölümü yerleşirken onu 17 çocuk yaya ve 13 çocuk sürücü formatıyla takip etmektedir.

Bu iki sonuca göre çocuklar şehir merkezinde meydana gelen trafik kazalarında en çok yaya olarak; şehir dışında meydana gelen kazalarda ise yolcu olarak hayatlarını kaybetmektedirler.

2.3.2. Ankara’da Kent Merkezinde Çocukların Karıştığı trafik kazalarına ilişkin İstatistikler ve Yorumlanması

Türkiye’de yıllar içinde yaşayan çocukların toplam nüfus içindeki oranını ve bu çocukların karıştıkları ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarına ilişkin verileri inceledikten sonra araştırmanın odaklandığı Ankara şehir merkezinde meydana gelen çocukların karıştığı trafik kazalarına ilişkin göstergeleri incelemek yerinde olacaktır.

Bu kapsamda Ankara’da yaşayan nüfusun içinde çocukların paylarına ilk olarak bakmak yerinde olacaktır. Aşağıdaki tabloda Ankara’da 2012 yılı itibariyle

yaşayan çocukların yaş aralıkları ve toplam nüfus içindeki payları Türkiye verileriyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir:

Tablo 16: Yaş Gruplarına Göre Ankara’da Yaşayan Çocuk Sayıları ve Oranları (2012)

İl Adı	Toplam nüfus	Çocuk nüfus toplamı	Yaş Grubu				Çocuk nüfusunun toplam nüfus içindeki oranı%
			0--4	5--9	10--14	15--17	
Türkiye	75.627.384	22.692.174	6.158.957	6.158.964	6.499.258	3.834.995	30
Adana	2.125.635	679.307	186.016	184.397	194.262	114.632	32
Adıyaman	595.261	222.380	60.828	59.071	63.245	39.236	37,4
Afyonkarahisar	703.948	203.572	53.932	54.580	59.419	35.641	28,9
Ağrı	552.404	257.912	72.947	69.705	76.035	39.225	46,7
Amasya	322.283	82.874	20.547	21.451	25.109	15.767	25,7
Ankara	4.965.542	1.304.472	355.901	353.374	373.983	221.214	26,3

Kaynak: TÜİK, (2013), Yılında İstatistiklerle Çocuk, TÜİK Raporu:2012, Yayın No:3916, Ankara.

Tabloda gösterilen veriler incelendiğinde 2012 yılı itibariyle Türkiye’nin nüfusunun 75,6 milyonu gösterirken, ülkede toplam 22,6 milyon çocuğun yaşadığı anlaşılmaktadır.(Çocukların toplam nüfusa oranı %30,0). Aynı yılda Ankara’da ise 4,9 milyon civarında insan yaşarken bunların toplam 1,3 milyonu, yani %26,3’ü çocuklardan oluşmaktadır. Görüldüğü üzere Ankara’da toplam nüfusa düşen çocuk oranı Türkiye geneline göre %3,7 oranında daha düşüktür.

Çocukların Ankara nüfusundaki payına, tablodaki gösterilen yaş grupları açısından bakıldığında, 15-17 yaş aralığının Türkiye ortalamasına göre diğer yaş gruplarına oranla %15-%25 oranında diğer yaş gruplarından fazla olduğu görülmektedir. (Türkiye geneli 15-17 yaş aralığı yedide bir oranındayken Ankara’da bu oran beş buçukta bir seviyesindedir.)

Yine tabloda gösterilen değerlere bu tez çalışmasının hedef yaş grubunda bulunan (0-14 yaş grubu) açısından bakıldığında, 2012 yılı itibariyle Ankara’da 0-14 yaş arasında toplam 1.083.258 çocuğun yaşadığı söylenebilir. Sonuç olarak hemen hemen Ankara’da yaşayan her beş çocuktan dört tanesi 0-14 yaş grubunda olarak bu tez çalışmasında geliştirilmesi planlanan, trafikte çocuk güvenliğini arttırıcı stratejilerden yararlanma olanağı olacaktır.

Tez çalışması 0-14 yaş grubu çocuklara odaklandığı gibi bu stratejileri bir anlamda pilot bölge olarak önereceği evreni Ankara şehir merkezi trafik denetleme biriminde görev yapan trafik polisleri uygulayacaktır. Zira Türkiye’de, şehir merkezlerinde meydana gelen trafik kazalarına müdahale eden ya da bu yollarda trafik kazası meydana gelmemesi için canla başla görev yapan birimler şehir içi trafik denetleme birimleridir. Aynı görevi Ankara kent merkezi dışında kalan ilçelerde ilçe emniyet müdürlüğüne bağlı faaliyet gösteren Trafik Büro Amirlikleri yaparken, şehirlerarası otoban ve karayollarında ise Bölge Trafik Şube Müdürlükleri yapmaktadır.

Bu kısa açıklamadan sonra Ankara kent merkezinde meydana gelerek, Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından kayıt altına alınan, dolayısıyla Ankara şehir merkezinde yer alan beş ilçede (Çankaya, Mamak, Yenimahalle, Altındağ ve Keçiören) meydana gelerek çocukların karıştığı kazalara ilişkin istatistikleri incelemek yerinde olacaktır.

Aşağıdaki tabloda 2008-2012 yılları arasında Ankara kent merkezinde meydana gelen trafik kazaları türlerine göre ayrı ayrı gösterilmiştir.

Tablo 17: Ankara Merkez Türlerine Göre Kaza Sayıları (2008-2012)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 *
Maddi Has. Kaza Sayısı	41.26 7	21.55 1	17.80 0	19.91 1	25.73 3	26.85 1	4.504
Yaralamalı Kaza Sayısı	5.490	5.927	4.993	6.258	7.180	7.069	1.008
Ölümlü Kaza Sayısı	51	51	46	36	37	41	10

Kaynak: Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Kaza İstatistikleri Arşivi, 2013.

Tabloda görüldüğü üzere Ankara kent merkezinde artan taşıt, sürücü ve nüfus projeksiyonlarına rağmen ölümlü kaza sayılarında ciddi oranlarda düşüşler yaşanmaktadır. 2008 ve 2009 yıllarında Ankara’da 51’şer kaza meydana gelirken, bu sayı 2010 yılında 46’ya, 2011 yılında 36’ya ve 2012 yılında 37’ye gerilemesi sevindirici bulunmuştur.

Aynı istikrarlı azalma aynı yıl aralığında Ankara kent merkezinde meydana gelerek çocukların karıştığı kaza sayılarında da kendini göstermektedir:

Tablo 18: Ankara Merkez Çocukların Karıştığı Kaza Sayıları (2008-2012)

	2008	2009	2010	2011	2012
Maddi Has. Kaza Sayısı	-	-	-	-	-
Yaralamalı Kaza Sayısı	1.078	1.152	1.149	1.063	1.180
Kazada Ölen Çocuk Sayısı	1	5	3	1	0

Kaynak: Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Kaza İstatistikleri Arşivi, 2013.

Tabloda görüldüğü üzere kent merkezinde çocukların karıştığı yaralamalı kaza sayılarında yaklaşık olarak 80-90 civarında (%8-9 oranında) bir artışın dışında istikrarlı bir gidiş bulunmakla birlikte, şehir merkezinde artan araç ve sürücü sayısına göre çok kötü bir durumdan bahsetmek mümkün değildir. Ölümlü kazalarda ve bu kazalarda ölen çocuk sayılarında ise 2012 yılında adeta başarının zirvesine oturularak, kentimizde hiçbir çocuk trafik kazasında yaşamını yitirmemiştir. Bu açıdan 2009 yılında yaşanan beş çocukluk kayıp en ağır bedel olarak tarihe gömülmüştür.

Ankara merkezinde meydana gelen yaralamalı trafik kazalarında yaya, yolcu veya sürücü formatında bulunan çocukların yıllara ve cinsiyetlere göre dağılımları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 19: Ankara Merkez Yaralamalı Kazaya Karışan Çocuk Sayıları (2008-2012)

YIL		YAYA OLARAK				YOLCU OLARAK				SÜRÜCÜ OLARAK			
	Toplam Yar.Kaza	Erkek	Kız	Top.	Oran	Erkek	Kız	Top.	Oran	Erkek	Kız	Top.	Oran
2008	5.492	362	234	596	11%	228	212	440	8%	40	2	42	0,80%
2009	5.925	395	229	624	11%	293	234	527	9%	66	4	70	1%
2010	5.932	351	204	558	9,40%	265	251	516	9%	67	11	78	1%
2011	6.259	348	210	555	8,30%	226	246	472	8%	60	9	69	1%
2012	7.181	326	196	522	7,80%	283	248	531	7%	86	5	91	1%

Kaynak: Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Kaza İstatistikleri Arşivi, 2013.

Tabloda görüldüğü üzere Ankara kent merkezinde meydana gelen yaralamalı trafik kazalarına yaya olarak karışan çocuk sayıları yıllar içinde en yüksek 624 çocukla 2009 yılında yaşanırken, onu sırasıyla 558 çocuğun karıştığı yaralamalı kazayla 2010 yılı takip etmiş; 2012 yılında bu rakam artmak yerine 522'ye düşmüştür. Kız ve erkek çocuklarının yarı yarıya karıştığı yıllar içinde görülen yolcu formatındaki kazalarda, 2008 yılında 440; 2009 yılında 527; 2010 yılında 516; 2011 yılında 472'ye düşerken ve 2012 yılında bu sayı yeniden 531'e yükselmiştir.

Bununla birlikte tabloda gösterilen veriler birlikte değerlendirildiğinde Ankara kent merkezinde meydana gelen trafik kazalarında genel olarak erkekler kızlara göre daha çok yaralanmaktadır. Yaya ve yolcu formatında bu oran %10-15 civarındayken sürücü formatında yüzde yüz elli ile yüzde bin beş yüz arasında değişmektedir. Örneğin 2008 yılında çocuk sürücülerin karıştığı kazalarda toplam 42 çocuktan sadece 2 tane kız çocuğu yaralanmıştır. Özellikle 2012 yılında 91 çocuk yaralanması şehir merkezindeki kazalarda yaşanmış, bunlardan sadece 5 tanesinin sürücü formatındaki kız çocuğu olduğu görülmüştür.

Ankara kent merkezinde çocukların karıştığı trafik kazalarında meydana gelen ölüm sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 20: Ankara Merkez 2008-2012 Ölümlü Kazaya Karışan Çocuk Sayıları

YIL	Toplam Ölümlü Kaza	YAYA				YOLCU				SÜRÜCÜ			
		Erkek	Kı z	Topl .	Kaz a	Erke k	Kı z	Topl .	Kaz a	Erke k	Kı z	Topl .	ORAN%
2008	51		1	1	2			0	0	-	-	-	-
2009	54	2	1	3	5,6	2		2	3,7	-	-	-	-
2010	46	-	1	1	2,2	1	1	2	4,3	-	-	-	-
2011	36	1		1	2,8	-	-	0	0	-	-	-	-
2012	37	-	-	0	0	-	-		0	-	-	-	-

Kaynak: Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü Kaza İstatistikleri Arşivi, 2013.

Görüldüğü üzere Ankara kent merkezinde meydana gelerek çocuk ölümüne neden olan kazalar 2012 yılında hiç yaşanmamıştır. Ayrıca 2008 yılından 2012 yılına

kadar sürücü olarak şehir merkezinde meydana gelen hiçbir kazada çocuğun ölmemiş olması oldukça anlamlı ve değerli bulunmuştur. 2008 yılında yaya olarak sadece bir kız çocuğunun; 2009 yılında yaya olarak iki erkek bir kız çocuğunun; 2010 yılında yine sadece bir kız çocuğun; 2011 yılında ise 1 erkek çocuğun meydana gelen kazalarda vefat ettiği görülmektedir.

Kent merkezinde 2009 ve 2010 yıllarında iki şer çocuk olmak üzere toplam 3 erkek bir kız çocuğu ise meydana gelen trafik kazalarında, yolcu formundayken vefat etmiş, buna karşılık 2011 ve 2012 yıllarında yolcu formatında hiçbir çocuk can kaybı yaşanmamıştır.

Sonuç olarak Ankara kent merkezinde ülke istatistiklerine göre, 0-14 yaş arasındaki çocuklar açısından oldukça güvenli trafik sistemi işleyişi bulunmaktadır. Bununla birlikte özellikle kazalarda ölen çocukların azlığı aldatıcıdır. Zira TSSB kısmında görüldüğü üzere istatistiklere yansımamakla birlikte ebeveyn ve yetişkinlerin yaşadığı kazalardan ve ölüm-yaralanmalardan psikolojik olarak olumsuz etkilenen kaç çocuğun olduğu bilinmediği gibi, yaralamalı trafik kazası yaşayan çocukların sayısının da yüksek olması konumunun ciddiyetini ve önemini artırarak devam ettiğini göstermektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

0-14 YAŞ GRUBU ÇOCUKLARIN TRAFİK KAZALARINDAN ve KAZALARIN OLUMSUZ ETKİLERİNDEN KORUNMASINA YÖNELİK TRAFİK POLİSLERİNİN GÖREVLERİ

21.yüzyılın toplumsal ve kentsel yaşam koşulları içinde değişmeden, dönüşmeden ve bilinçlenmeden trafik kazalarını engellemek mümkün olmadığı gibi bu kazaları çocukların en az zararla atlatmasını sağlamak da pek mümkün değildir.

Trafik kazaları normal hayatın içinde öngörülmeden ve rastgele meydana gelen olaylar olmayıp, bu kazalara neden olan etkenlerin etkili yönetilmesiyle azaltılması, en azından ortaya çıkan hasar ve zararların minimize edilmesi mümkündür.³¹⁶ Özellikle fiziksel, bilişsel ve psikolojik yönden son derece savunmasız olan çocukların trafik kazalarından ve bu kazaların zararlarından korunmasına yönelik başarılı programların geliştirilmesinin yanı sıra, çocukları trafik kazası mağduru yapan risk etkenlerinin çok iyi analiz edilerek bunları hesaba katan strateji ve politikalar takip edilmesi oldukça önemlidir.³¹⁷

Araştırmanın bu son bölümünde, ilk iki bölümde elde edilen bulgular ışığında, çocukları trafik kazalarından ve zararlarından koruyarak, onların trafik güvenliğini en yüksek seviyeye çıkartacak stratejiler geliştirilmeye çalışılacaktır. Doğal olarak bu stratejiler trafik polisleri açısından ele alınarak, uygulanabilirliği açısından da trafik polisi mesleğine ilişkin vazifeler çerçevesinde öneriler değerlendirilmeye çalışılacaktır.

³¹⁶ UNECE, (2010), “Number of Fatalities in Road Traffic Accidents, Number of Injured in Road Traffic Accidents, Number of Pedestrians Killed In Road Traffic Accidents, Number of Pedestrians Injured in Road Traffic Accidents”, (Çevrim İçi), http://w3.unece.org/pxweb/quickstatistics/readtable.asp?qs_id=40&lang=1, (Erişim Tarihi: 28.08.2013), s.3.

³¹⁷ Seda Hatipoğlu, (2011), “Okul Öncesi Çocuklarda Trafik Eğitiminin Gerekliliği”, *PEGEM Eğitim ve Öğretim Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 3, s. 500.

Böylece tez çalışmasının temel amaçları doğrultusunda 0-14 yaş grubundaki çocukların trafik güvenliğini arttıracak ve trafik kazalarına maruz kalan ya da bir şekilde bu kazalardan olumsuz yönde etkilenen çocukları da içine alacak trafik güvenliği stratejileri geliştirilmesi planlanmaktadır.

3.1.TRAFİK KAZALARINDAN ÇOCUKLARI KORUMAYA YÖNELİK MODEL ÖNERİSİ

Çok genel olarak söylenebilir ki, iki yaşından itibaren çocukların trafik konusunda etkili eğitimi, ebeveyn ve öğretmenlerin doğru bir şekilde onu yönlendirmesi, bilinçlendirmesi ve her şeyden önce çocukların trafik kazalarında hayatlarını kaybetme risklerini azaltacak çeşitli tedbirler ve güvenlik stratejileri geliştirilmesiyle mümkündür.³¹⁸

Özellikle dünyanın pek çok ülkesinde çocukların trafik kazalarından kaynaklanan travma ve yaralanmalar nedeniyle ölümlerinin en temel sebebi olması; kaza mağduru çocukların yetişkinliğinde ve eğitiminde başarısız olmasına yada, ailesiyle, öğretmenleriyle ve arkadaşlarıyla ilişkilerinin bozularak, kaza mağduru çocukların gittikçe asosyalleşmesine neden olabilmektedir.³¹⁹

Oysa çocukları böylesine kapsamlı bir şekilde mağdur eden trafik kazalarının sebeplerine bakıldığında, çocuğun trafik içindeki hal ve hareketlerinin, çocuğun içinde yaşadığı fiziki çevrenin ve çocuğun ilişkide bulunduğu insanların oluşturduğu evrenin başarılı bir şekilde yönetilemediği görülecektir.³²⁰ Sayılan bu unsurlar etkili ve başarılı bir şekilde yönetildiğinde ise, çocukları mağdur eden trafik kazalarının oldukça azaldığı, gelişmiş ülkelerde programlanan çeşitli uygulamalardan da anlaşılmaktadır.³²¹

³¹⁸ Anılan Hüseyin, (2004), “Trafik Bilinci Oluşturma Yönünden İlköğretim Programına Bakış”, II. Trafik Şurası, Ankara, s.546.

³¹⁹ Hatipoğlu, a.g.m., s.29.

³²⁰ Tombaklar, a.g.m., s.28.

³²¹ UNICEF, (2012), s.11.

Ülkemizde özellikle son beş on yıl içinde, 0-14 yaş grubu çocukların trafik kazalarından korunmaları için sürdürülen etkinliklere bakıldığında, çocuğun ilköğretim döneminde son derece sıkıcı algıladığı, trafik güvenliği derslerine ek olarak, Trafik haftası gibi muayyen günlerde bazı görsel etkinlikler dışında fazla bir şey yapılmadığı görülmektedir.³²²

Nitekim Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı tüm trafik polisi birimleri, Jandarmanın Trafik birimleri ve Karayolları Genel Müdürlüğü de trafik kazalarından çocukların korunması için, okullarda zaman zaman faaliyet yapmakta, afiş, broşür ve benzeri eğitim malzemeleri vermektedir.³²³ Ancak tüm bu çalışmaların çocukların trafik kazalarından etkilenme durumlarına ve istatistiklerine bakıldığında yeterli olmadığı söylenebilir.³²⁴

Çeşitli kamu kurumları tarafından sürdürülen bu çalışmaları oldukça önemli ve değerli bularak önemsemekle birlikte, bu faaliyetleri bir adım öteye taşımak adına özellikle gelişmiş ülkelerde çocukları kazalardan korumaya yönelik geliştirilen, “çocuk kazalarını önleme modellerine” bakmak yerinde olacaktır.

Haddizatında 21.yüzyılın dünyasında çocukların başına sıklıkla gelen, henüz yetişkinliğe ulaşmadan onları hayattan koparan tüm kaza ve yaralanmaları önlemeye yönelik tedbirler, çocukların davranışlarını değiştirmeye yönelik eğitime ek olarak, onların her çeşit yaralanmasına neden olan çevrenin ve faktörlerin değiştirilmesine ya da yeniden düzenlenmesine doğru yön değiştirmiştir.³²⁵

İşte başta 0-6 yaş grubundaki çocuklar olmak üzere 0-14 yaş grubundaki tüm çocukların yapısal özelliklerine göre belirlenen, trafik güvenliği eğitimi adı altında trafik kurallarını dikta ederek, çocukların doğal merakını baskılayacak uygulamalar

³²² MEB Komisyon Raporu, (2011), “İlköğretim Trafik Güvenliği Dersi Öğretim Programı”, MEB Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı, Ankara, (Çevrim İçi), <http://ttkb.meb.gov.tr/program2.aspx/?width=900>, (Erişim Tarihi: 28.08.2013).

³²³ Ünal, Leyla ve Ünal Nuray, (2012), “Trafik Kültürünün Cinsiyet Yaş ve Yaşanılan Bölgeye Göre Farklılıkları, Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu”, Durna, T. Ve Durmuş, A.A.(Derleyenler), EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, s.37.

³²⁴ Bayrak, Emrullah, (2013), “Trafik Terörünün Bilançosu Ağır: 10 Yılda 42 Bin İnsan Can Verdi”, (özel), <http://www.cihan.com.tr/search> (Erişim Tarihi: 28.08.2013).

³²⁵ Alpman Tülay, (2012), “Okul Trafiği Kontrol ve Düzenlemeleri İçin Risk Değerlendirmesi ve Güvenlik Performans Kriterleri”, Karayolu Trafik Güvenliği 2011 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. (Der.), Polis Akademisi Yayınları, Ankara, s.191-206.

yerine, güvenli bir çevrede yaşamalarını sağlayarak trafik kazalarını ve yaralanmaları önlemek amacıyla çeşitli güvenlik modelleri geliştirilmiştir. Aşağıdaki başlıklar altında bu modellerden en etkili olanı olarak kabul görmüş “Haddon Matriksi” incelenerek, bu modele uygun stratejiler geliştirilmeye çalışılacaktır.

3.1.1. Haddon Matriksi Modelinin Tanımlanması

Literatürde Haddon Matrix adıyla anılan model, çocukların sıklıkla başına gelen, onların zarar görmesine ve yaralanmasına neden olan kaza süreçlerinin oluşum anatomisini tanımlayarak, spesifik bir yaralanmayı belirleyen çeşitli özellikleri ve bu olgunun oluşumunu engelleyen pek çok strateji geliştirilmesini esas almaktadır.³²⁶

Model alınan Matriks çocukların genel olarak yaralanma olgusunun üç aşamasını kapsamlı bir şekilde incelemeye ve buna göre tedbirler geliştirmeye odaklanmıştır: Genel yaralanma olayı açısından olgu öncesi, olgu esnasında ve olgu sonrasında çevresel, bireysel ve oluşumsal etkenleri bu üç aşamaya göre ele alınmaktadır.³²⁷

Genel olarak matrisk yaralanmayı olay olarak değil devam ede gelen ve sürekliliği olan bir olgu olarak ele alarak olgudan önce, olgu sırasında ve olgudan sonra birey, etken, çevre ile ilgili tüm etkileşim gücü olan faktörlerin yapısal analizini esas almaktadır.³²⁸ Özellikle trafik yaralanmalarında konakçı, etken (vektör) ve çevre, yaralanmayı oluşturan zaman sürecinde etkileşim gösteren öğeler olarak model kapsamında gözden geçirilerek sadece çocukları trafik kazasından ve bu kazalar

³²⁶ Barnett, J. Daniel, Ran D.Balicer, David Blodegett, Ayanna L.Fews, Cindy L.Parker, Jonathan M.Links, (2005). The Application of the Haddon Matrix to Public Health Readiness and Response Planning”, *Environ Health Perspect*, Vol.113, Numb. (5), p.561.

³²⁷ Runyan, W.Carol, (1998), “Using the Haddon matrix: introducing the third dimension”, Vol:4, s.302-307. (Çevrim İçi), <http://ip.bmjournals.com/cgi/content/full/4/4/302>, (Erişim Tarihi:28.08.2013), s.302.

³²⁸ Willams, F.Allan (2012), “The Haddon Matrix:Its contribution to injury prevention and control”, 3.National Conference on Injury Prevention and Control, (Çevrim içi), <http://eprints.qut.edu.au/10081/1/10081.pdf>, (Erişim Tarihi:28.08.2013), s.14.

sonucunda yaralanmasından kurtaracak stratejiler ve tedbirler geliştirmek mümkündür.³²⁹

Bu yaralanma önleme modelini çocukların karıştığı trafik kazaları açısından ele alma durumunda da yine üç aşamadan bahsetmek uygun olacaktır. Bu durumda trafik kazası öncesi tedbir ve stratejiler (Trafik güvenliğine yönelik eğitimler ve çevresel düzenlemeler); ikinci olarak trafik kazası esnasında alınacak tedbirler (TSSB oluşumunu engelleyecek ve kazaya müdahalede onları koruyacak tedbirler) planlanabilir. Üçüncü olarak trafik kazası sonrasında alınacak tedbirler (Çevresel faktörleri, eğitim eksikliklerini görmeye yarayacak sonuçların değerlendirilmesi gibi) şeklinde adımlar takip edilmelidir.³³⁰

3.1.2. Haddon Matriksi Modelinin İlkeleri

Haddon sadece bir çocuğun başına gelen kaza yada yaralanma olayı değil de olgu olarak ele aldığı yaralanmaları önlemek ya da ağırlığını azaltmak için önerdiği ve bu yönüyle modelin genel ilkeleri sayılan 10 önlem bulunmaktadır.³³¹

Bu genel ilkeleri trafik kazalarını uyarlayarak yeni modele adapte etmeden önce aşağıdaki maddeler halinde sıralamak mümkündür:

1. Tehlikenin yaratılmasını önlemek,
2. Tehlikenin miktarını azaltmak,
3. Tehlikenin ortaya çıkmasını önlemek,
4. Tehlikenin ortaya çıkma hızını ve mekânda dağılımını değiştirmek,
5. Bireyleri mekân ve zaman açısından tehlikeden ayırmak,

³²⁹ Mazumdar, Atmadeep, Krishna Nirmalya, Balendra Nath Lahiri, (2007), Two-Tier Haddon Matrix Approach to Fault Analysis of Accidents and Cybernetic Search for Relationship to Effect Operational Control: A Case Study at a Large Construction Site”, *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*”, Vol. 13, No.1, s.49.

³³⁰ Runyan, a.g.m, s.304-305.

³³¹ Barnett vd., a.g.m., s.564; Runyan, a.g.m, s.307;

6. Araç, gereç engelleri ile bireyleri tehlikeden ayırmak,
7. Tehlikenin temel niteliklerini değiştirmek,
8. Tehlikenin oluşturacağı hasara karşı dayanıklılığı artırmak,
9. Henüz başlamış olan hasarı sınırlamak,
10. Yaralanan bireyi stabilize etmek, tedavi etmek ve rehabilite etmek.³³²

Bu temel ilkelere bakıldığında yaralanma olayını üç aşamaya ayırarak önermeyi ya da zararını minimize etmeyi hedeflediği görülmektedir.³³³ Öyleyse model kapsamında genel olarak çocukları trafik kazalarından ve zararlarından korumaya yönelik tedbirleri de üç aşamada ele alarak buna göre bir model geliştirmek mümkündür.³³⁴

3.1.3. Çocukları Trafik Kazasından ve Kazaların Zararlarından Korumaya Yönelik Yeni Güvenlik Modelinin Tasarlanması

Haddon Matriksi modeli her ne kadar çocukların sıklıkla başına gelen düşme, yaralanma, yanma, boğulma, cinsel istismar ve trafik kazaları gibi her tür kazadan korumak üzere tasarlanmış bir yaralanma ve kaza önleme modeli olsa da, modelin esas aldığı ve korumaya çalıştığı esas unsur çocuklar olduğu unutulmamalıdır.³³⁵

Özellikle trafik kazaları da rastgele, şanssızlık ya da kader sonucu karşılaşılan, kontrol edilemeyen ya da bir doğal afet gibi hangi tedbirler alınırsa alınsın önlenemeyecek olaylar olmadığı düşünüldüğünde modelin trafik kazalarını önleme konusunda işe yarayacağı söylenebilir.³³⁶ Diğer bir ifadeyle, çocukları trafik kazalarından korumaya yönelik tedbirlere, böyle bir bakış açısıyla yaklaşmak, bu

³³² Barnett vd., a.g.m., s.561; Willams, a.g.m, s.18; Mazumdar vd., a.g.m., s.52.

³³³ Runyan, a.g.m, s.308.

³³⁴ Runyan, a.g.m, s.311.

³³⁵ Willams, a.g.m, s.15.

³³⁶ Barnett vd., a.g.m., s.561; Willams, a.g.m, s.18.

bilinçle yeni modeli kavramak ve çocukları korumaya yönelik yeni bir trafik güvenliği modeli geliştirmenin mümkündür.

İşte bu nedenle tez çalışmasında Haddon Matriksi modeli esas alınarak, çocukları trafik kazalarından ve zararlarından korumaya yönelik temel stratejiler bu model kapsamında geliştirilmeye çalışılacaktır.

Bu amaçla genel olarak yaralanmaları önlemeye ve zararlarını ortadan kaldırmaya yönelik geliştirilen Haddon Matriksine ilişkin genel ilkeleri ve prensiplerini aşağıdaki şekilde çocukların karıştığı trafik kazalarını önleme ve bu kazaların zararlarından onları korumaya yönelik yeni bir modele ilişkin genel ilkeler haline getirmek mümkündür:

- 1.Çocukların karıştığı ve mağdur olduğu trafik kazasını önleyecek tedbirler almak,
2. Çocukların karıştığı ve mağdur olduğu trafik kazasını miktarını azaltmak,
3. Çocukların karıştığı ve mağdur olduğu trafik kazasını ortaya çıkmasına neden olan etkenleri önlemek,
4. Çocukların karıştığı ve mağdur olduğu trafik kazasına neden olan etkenlerin ortaya çıkma hızını ve mekânda dağılımını değiştirmek,
5. Çocukları trafik kazasının meydana geldiği çevreden mekân ve zaman açısından ayırmak,
6. Çeşitli fiziksel araç, gereç ve malzemelerle Çocukları trafik kazasından ayırmak,
7. Trafik kazasının temel niteliklerini değiştirmek,
8. Trafik kazasının oluşturacağı hasara karşı dayanıklılığı artırmak,
9. Trafik kazasıyla birlikte gelen henüz yeni başlamış olan hasarı sınırlamak,
10. Trafik kazasında yaralanan yada zarar gören çocuklarda ortaya çıkan

rahatsızlıkları stabilize etmek, tedavi etmek ve rehabilite etmek şeklinde ifade etmek mümkündür.³³⁷

İşte bu noktada yeni önerilecek modelde de, çocukları trafik kazasından ve bu kazaların zararlarından korumaya yönelik ilkeleri ve tedbirleri üç temel başlık altında ele alarak tanımlamak uygun olacaktır:

Bunlardan ilki, çocukların okul öncesi ve sonrası dönemlerini de kapsayan trafik güvenliği eğitimi kapsamında ele alınacak tedbir ve stratejiler olarak değerlendirilmesi mümkündür.

Özellikle çocukların karıştığı trafik kazalarının önlenmesi için kazanın meydana geldiği fiziksel ve sosyal çevrenin düzenlenerek güvenli kılınmasından önce, bu olayın birinci dereceden hem faili hem de mağduru olan çocukların sürekli eğitimle bilinçlendirilmesi önerilecek güvenlik modelinin ilk stratejisidir. Çünkü çocukları trafik kazasından koruyacak güvenli bir çevre, kazaya neden olan risk etkenlerini sürekli gözlemleyerek, riskleri ve olabilecekleri öngörerek, bunlara uygun çözüm yolları üreterek ve çocukları sürekli bu bilinçle eğiterek yaratıla bileceğine inanılmaktadır.³³⁸

İkinci olarak yeni modelde geliştirilecek stratejileri ise iki alt başlık altında incelemek mümkündür. Bu alt başlıkların ilki çocuğun kaza yapmasını önleyecek trafik polislerinin sürücü ve araç denetimlerinin, çocuklar açısından etkililiğini artırmaktır. İkinci alt başlık ise çocukların karıştığı trafik kazalarında fiziksel çevre ve zamanlama istatistiklerine bakarak, çocukların içinde yer aldığı trafik kazasının oluşmasına neden olan araç, sürücü, çevre ve bireysel kusurları minimize edecek denetim ve düzenlemelere ilişkindir.³³⁹

Üçüncü ve son aşamada ise yeni modelde artık engel olunamayarak meydana gelen ve çocuklara zarar veren kaza esnasında yaşadıkları bu travmanın onlara fiziksel

³³⁷ Willams, a.g.m, s.19.

³³⁸ Runyan, a.g.m, s.306.

³³⁹ Mazumdar vd., a.g.m., s.60.

ve psikolojik olarak verdiği zararı minimize etmeye yarayacak tedbirler ve stratejiler geliştirmektir.³⁴⁰

Böylece araştırmanın bu son bölümünde sırasıyla, üç aşamada 0-14 yaş grubundaki çocukları trafik kazalarından ve bu kazaların neden olduğu zararlardan korumaya yönelik tedbir ve stratejiler belirlenmeye çalışılacaktır.

3.2. ÇOCUKLARA YÖNELİK TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİNİN PLANLANMASI

Çocuğun trafik kuralları ve trafik güvenliği hakkında eğitilmesi çocukların karıştığı trafik kazalarının önlenmesi açısından birincil seviyede önem arz ettiği için, çocuğun ilk yürümeye başladığı yaşlardan itibaren ebeveyn, eğitim uzmanları, kamu ve sivil toplum örgütlerince planlı bir şekilde sürdürülmesi gereken önemli bir görevdir.³⁴¹

Nitekim AB Üye ülkelerde hem devlet hem de sivil toplum örgütleri tarafından desteklenen çocuklara yönelik trafik eğitimi ve trafik kurallarıyla çocukları etkileyen trafik kazalarının önüne büyük oranda geçilebilmiştir.³⁴² Bununla birlikte Türkiye’de de trafik eğitimi, okulların eğitim programlarına 1950’li yıllarda dahil edilmiştir.³⁴³ Ayrıca çok uzun yıllardır ülkemizde, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Emniyet Genel Müdürlüğü bu konuyla ilgili afiş, broşür ve benzeri eğitim malzemeleri yayınlamaktadır.³⁴⁴ Fakat Türkiye’nin 0–14 yaş arası çocukların trafik kazaları sonucu hayatlarını kaybetme oranı gelişmiş ülkelere oranla çok yüksek olduğundan, trafik

³⁴⁰ Barnett vd., a.g.m., s.565.

³⁴¹ Sayıştay Raporu, (2008), Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu: “Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri”, (Çevrim İçi), <http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf>, s.59-61.

³⁴² Aşıcı Halil, Aydın Raziye, Argün Hayriye (2012), “Örgün Eğitim Sisteminde Uygulanan Trafik Eğitiminin Trafik Bilincine Katkısı”, Karayolu Trafik Güvenliği 2011 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. (Der.), Polis Akademisi Yayınları, Ankara, s.319.

³⁴³ MEB Komisyon Raporu, (2011), s.5.

³⁴⁴ Kırmacı, Hakan, (2012), “Polis–Halk El Ele Trafikte Sorunsuz Günlere”, Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. Ve Durmuş, A.A.(Der.), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, s.189.

eğitimi ve trafik güvenliği konusunda ülkemizin yetersiz olduğu değerlendirilmektedir.³⁴⁵

Çocuğa güvenli trafik eğitimi vermek ve bu eğitim ait olduğu yaş grubuna göre planlamak ilk öncelik olmalıdır. Zira yaşına uygun olmayan trafik eğitimi çocuğu bu sisteme karşı daha fazla yabancılaştıracak ve amacına hizmet etmeyecektir.³⁴⁶

Bu nedenle ülkemizde ilkokul düzeyine gelene kadar çocuklara verilen trafik eğitimini verilen trafik eğitiminin, okul öncesi dönem (0–6 yaş arasında), ilkokul dönemi (7-10 yaş arasında) ve ergenlik çağında (11-14 yaş arasında) şeklinde kategorilere ayırarak incelemek uygun olacaktır. Şüphesiz bu ayrım çocukların sayılan yaş gruplarında benzer fizyolojik ve psikolojik özellikler göstermesinin yanı sıra trafik eğitiminin içeriğinin şekillenmesi açısından da daha etkili olacağı ifade edilmektedir.³⁴⁷

Böylece tezin temel odak noktasını oluşturan 0-14 yaş grubu çocukların tüm kesimlerini ebeveyn, öğretmen ve trafik eğitmeni/polisi üçgeninde karşılayacak kapsamlı bir trafik güvenliği eğitimi programlanmış olacaktır.

3.2.1. Okul Öncesi Dönemde Çocuklara Yönelik Trafik Eğitimi

Okul öncesi eğitim; çocuğun doğduğu günden temel eğitime başlandığı güne kadar geçen 0-6 yaş arasındaki dönemi kapsayan ve çocukların daha sonraki yaşamlarında çok önemli bir yeri olan bedensel, sosyal, duygusal, zihinsel ve dil gelişimlerinin büyük ölçüde tamamlandığı, bu doğrultuda kişiliğin şekillendiği gelişim ve eğitim süreci olarak tanımlanabilir.³⁴⁸

³⁴⁵ Durduran, Savaş, (2012), “Konya İlinde 0-15 Yaş Grubu Çocuklarının Karıştığı Trafik Kazalarının Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) Yardımıyla Mekansal Analizi ve Halk Sağlığı Bakımından Önemi”, Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. Ve Durmuş, A.A.(Der.), EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 2. Cilt, Ankara, s.272.

³⁴⁶ Anılan, a.g.m, s.547.

³⁴⁷ MEB Komisyon Raporu, (2011), s.11.

³⁴⁸ Özdemir, a.g.e.k., s.144.

Trafik eğitiminin başlangıç döneminin, bireyin bedensel, sosyal, duygusal, zihinsel ve dil gelişiminin büyük ölçüde tamamlandığı ve kişiliğinin şekillenmeye başladığı bir dönem olan **0-6 yaş arasında** olması gerektiği konusunda, tüm eğitimciler hemfikirdir.³⁴⁹

Bu eğitim gelişiminin en hızlı dönemi olan ve çevresindekileri taklit ederek hayatı öğrenen çocukların temiz zihinlerinin doğru bilgilerle şekillenmesine zemin hazırlayacaktır.³⁵⁰ Ayrıca çocuklarda trafik konusunda çok erken yaşlardan itibaren duyarlılık ve trafik güvenliği bilincinin oluşması, onların gelecekte de trafik kurallarına duyarlı yetişkinler olarak trafikte yer almalarını sağlayacaktır. Dolayısıyla çocuğa trafik eğitimi verilmesiyle birlikte, “Çocuklar aracılığıyla yakın çevredeki yetişkinlerin de konuya dikkatleri çekilmiş olacak; trafikte bilerek ya da bilmeyerek yapılan yanlış davranışların ve sonuçlarının, farkına varılmasına yardımcı olunabilecektir.”³⁵¹

Çünkü okul öncesi dönemde, çocuğun yakın çevresinden ve iletişim araçlarından, duyararak ve gözlemlerine dayanarak edindiği bilgi ve tutumlar, aynı zamanda bir sosyalleşme ortamı da olan ilköğretim kurumlarında olumlu davranış hâline dönüşmektedir.

Duyarlılık geliştirme çalışmaları, “bireyin trafiğin ne olduğunu anlamasını sağlamak” ve “trafikle ilgili değer yargısı oluşturarak, olumlu davranış biçimine dönüştürmesine yardımcı olmak” amacına yönelik olmalıdır.³⁵² Bunun için çalışmalar, çocukların gelişim evrelerine uygun bir model üzerinde yoğunlaştırılmalıdır. Zira her evredeki etkileşim farklıdır ve eğitimi farklı yönde etkileyecektir.³⁵³

Okul öncesinde verilecek trafik eğitiminde sadece çocukların gelişim evrelerine özgü ortak eğilim, davranış kalıpları ve özellikleri göz önüne alınarak

³⁴⁹ Seda Hatipoğlu, (2002), “Okul Öncesi Çocuklarda Trafik Eğitiminin Gerekliliği”, *PEGEM Eğitim ve Öğretim Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 3, s. 500.

³⁵⁰ Özcan K., (2012), “Trafikte Sorumluluk Hareketi”, Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu Bildirisi”, Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Der.), Emniyet EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, s.281.

³⁵¹ Hatipoğlu, a.g.m., s.501.

³⁵² Hatipoğlu, a.g.m., s.503.

³⁵³ Sayıştay Raporu, (2008), s.38.

hazırlanan programlar, amacın gerçekleşmesine katkıda bulunabilecektir.³⁵⁴ Bu konuda yapılan en etkin uluslararası araştırmalarda, çocukların gelişim evreleri trafik davranışları açısından ele alınmış ve üzerinde durulması gereken konular ebeveynler, trafik uzmanları ve öğretmenlerine bakan yönleriyle ele alınmıştır.

Bu tez çalışması kapsamında okul öncesi dönemde çocuklara önerilen trafik eğitimi programı ve etkinliklerinin, ebeveynler, anaokulu ya da kreş öğretmenleri ve trafik uzmanları/polisleri açısından üç başlık altında verilmesi planlanmaktadır.

3.2.1.1. Ebeveynler Tarafından Verilecek Trafik Eğitimleri

Çocuğun sosyal çevresinde akla gelebilecek ilk kişiler, ebeveynlerdir ve onlar her yönüyle olduğu gibi, trafik kazalarından çocuklarının korunmaları konusunda 0-6 yaş içinde birinci derecede sorumluluk sahibi olan trafik eğitimcileridir.³⁵⁵

“Trafik kurallarına uyma davranışının temel olarak okul öncesi dönemde kazandırılması ile gelecekte sürücü olarak rol alacak bireylerin trafik kurallarına riayet etmesi ve bir kaza anında doğru müdahale tekniklerini bilmesi kaybolacak yaşamların önlenmesinde faydalı olacaktır. Çünkü kişilik gelişiminin % 70'i okul öncesi döneminde gerçekleşmektedir.”³⁵⁶

Öte yandan konuyla ilgili yapılan pek çok araştırmada ebeveynleri tarafından kaza oluşumuna neden olan olgular ve trafik güvenliğine etki eden faktörler hususunda bilgi ve duyarlılığı arttırılan ve etkili bir şekilde izlenen çocukların kazalarla yüz yüze daha az geldikleri tespit edilmiştir.³⁵⁷ Çünkü çocuklar ebeveynleri tarafından kendilerine anlatılan kuralları birebir kabullenirler, yorumlama yetenekleri ve sezgileri gelişmediği içinde yorum yapmadan anne babasının anlattığının kendisi için doğru olduğunu kabul ederler.

³⁵⁴ Bloom, Benjamin Samuel, (1995), *İnsan Nitelikleri ve Okulda Öğrenme*, (Çeviren, D.A. Özçelik), MEB Yayınları, İstanbul, s.13.

³⁵⁵ Alisinanoğlu, a.g.m, s.16.

³⁵⁶ Karabey, a.g.e., s.88.

³⁵⁷ Tokat ve Kara, a.g.k., s.99; Baysal vd., a.g.k., s.14.

Ancak bu kabullenme bilinçli bir kabul olmayıp, içgüdüsel bir çocuk tepkisidir. Anne baba bir trafik kuralını çocuğuna anlatmış olmanın verdiği rahatlıkla trafik onu başıboş bırakma ya da özgür iradesiyle bir kurala uymasını kesinlikle beklememelidir.³⁵⁸ Nitekim “Almanya’da yapılmış bir çalışmada; 3-6 yaş arası 10 çocuğa “Yaya geçitleri karşıdan karşıya geçmek için en güvenli yerlerdir” cümlesi başka bir ek açıklama yapmadan öğretilmiştir. Daha sonra bu çocuklar yaya geçidi olan bir yola götürülmüş ve karşıya geçmeleri istenmiştir. Çocukların hiçbiri trafiği kontrol etme gereği duymamış ve hepsi yaya geçidinden kontrolsüz bir şekilde karşıya geçmeye çalışmışlardır.”³⁵⁹

Örnek verilen araştırmada anlatıldığı üzere okul öncesi dönemde çocuklar kuralı anne ve babalarından öğrenmiş olmaları önemlidir ama tek başına yeterli değildir.³⁶⁰ Çünkü çocuklarda hayat tecrübesi ve olguların gerçekliği henüz gelişmemiştir. Almanya’da yapılan deneyde olduğu gibi pek çok çocuk kuralı bilmesine rağmen kendisi yoldayken aracın durması için bir zaman gerektiğini düşünemez, kendileri nasıl istedikleri an durabiliyorlarsa, araçlarında aynı şeyi yapabileceğini düşünürler. Dolayısıyla anne babalar anlattıkları trafik kurallarını yaşayarak binlerce fiziksel örneklerle pekiştirerek çocuklara acı tecrübe edinmeden göstermesi gerekmektedir.

Bunu yapabilmek için de ebeveynlerin kendi çocuklarına **trafik eğitimi verirken**; onların trafik içinde yetişkinlere göre dezavantajlarının belirlenmesi, 9 yaşına gelene kadar tehlike kavramını algılamakta güçlük çektiklerini unutmaması ve trafikte bazı insanların ya da şoförlerin bazen hata yapabilecekleri gibi bir düşüncüyü onlara aşılması gerekmektedir.³⁶¹

Bu aşlamaya ek olarak anne ve babaların, bilhassa annelerin kazalardan çocuklarını koruma tedbirleri konusunda son derece bilinçli olması gerekmektedir. Çünkü küçük çocuklar meraklı, araştırmacı, tehlikelerden habersizdir. Hareketlilik,

³⁵⁸ Bakır ve Öztürk, a.g.m., s.313.

³⁵⁹ Bakır ve Öztürk, a.g.m., s.315.

³⁶⁰ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.10.

³⁶¹ Hatipoğlu, (2011), a.g.m., s.25.

bağımsızlık duygusu artmış olmasına rağmen kazalardan korunma bilgisi yetersizdir.³⁶²

İşte anne ve babalar da çocukların kaza geçirme riski yüksek olduğunun bilincinde olmazlarsa çocuklarının kaza geçirmesi ihtimali daha da artacaktır. Örneğin anne babalar özellikle erkek çocuklarının arabaları trafik içindeki bir eleman değil de büyüyünce elde edeceklerine inandıkları bir oyuncak olarak gördükleri bilincinde olmalıdırlar.³⁶³ Yine aynı şekilde ebeveynler erkek çocuklarının gerçek ve hayali karıştıracaklarını ve son derece sabırsız ve atılgan oldukları gerçeğini ön görmelidirler.

Bu öngörülere dayalı olarak çocuklarının trafik güvenliğini yükseltmek isteyen anne babalar, bunun için çocuğun trafik içinde tedbirli ve kurallara dayanan pozitif davranışını bir korkaklık olarak görmemesini sağlamalıdır. Ayrıca çocuğun bir şekilde tanık olduğu kazalardan, tehlikeli durumlardan korunmak için, karayolunda tedbirli olmanın, diğer yaygın olan iyilikler gibi onun sahip oldukları güzelliklerden biri olduğunu çocuğuna sürekli hissettirmelidirler. Bu duyguyu çocuğa aşılayabilmek çocuğun hem bu yaşlarında hem de yetişkin yaşlarında trafik içinde güvenli hareket edebilmesi için en az trafik kurallarını bilmesi kadar önem taşımaktadır.³⁶⁴

Öte yandan ebeveynler doğru bilgiyi doğru şekilde ve yöntemlerle yaşayarak ya da yaşatarak çocuğuna anlatmalıdır. Çünkü çocuğuna anne ve babalar ne kadar

doğru bilgi verirlerse versinler, çocuğun hayatının her kademesinde örnek aldığı anne-babasının bizzat trafikteki davranışının yanlış olması çocuğu hem yanlışla yöneltecek hem de bildiği doğrularla gördüğü yanlışlar arasında bocalamasına sebep olacaktır.³⁶⁵ Bu nedenle aileler; Trafik içinde yaya, sürücü ya da yolcu olarak, çocukları ile birlikteyken normalden çok daha dikkatli davranmalı, çocukları arabadayken emniyet kemeri takmaktan hız yapmamaya ve yolda yürürken kaldırımı karşıdan karşıya yaya geçidini kullanmayı son derece belirgin yaşantı şekli haline getirildiğini göstermeleri gerekmektedir.³⁶⁶

³⁶² Hatipoğlu, (2011), a.g.m., s.26.

³⁶³ Er, a.g.m., s.159.

³⁶⁴ Serinkan ve Özen, a.g.m., s.246.

³⁶⁵ Avan, a.g.m., s.496.

³⁶⁶ Alpman, a.g.m., s.198.

Aksi takdirde babanın trafik sistemi içindeyken sürekli çocuğunun gözü önünde emniyet kemeri takmaması, hız sınırlarını sürekli ihlal etmesi, yürürken kaldırımı kullanmaması, yola kendini birden atması, büyük araçların önünden yola çıkması ya da yaya geçidini trafik ışıklarına göre kullanmaması gibi yanlış davranışlar, çocuklarının da ilerleyen yaşlarında artık kalıplaşmış ve alışkanlık sonucu sergilenen hareketler haline gelecek, belli bir yaştan sonra kazanılan olumsuz davranışların pozitif eğitimle değiştirilmesi de çok zor olacaktır.

İşte bu nedenle anne ve babalar tarafından çocuklara erken yaşlarda başlayan uygulamalı ve doğru şekilde trafik eğitimi verilmesi, bu şekilde çocukların trafik sistemi içinde doğru ve güvenli davranış modellerini öğrenmesi, bunların benimseyip hayat tarzı haline getirmesi, onları hem okul çağında hem de yetişkinlik dönemlerinde güvenli yaşamalarını sağlayacaktır. Kısacası anne ve babalar trafikteki doğru bilgi ve beceriler ne kadar küçük yaşlarda çocuklarına uygulamalı bir şekilde öğretip gösterirse bu bilgi ve davranış kalıpları o derece kalıcı olmaktadır.³⁶⁷

Diğer bir konuda çocukların hayata yeni başladığı, yürümek ve konuşmak gibi temel insani özellikleri yeni öğrendiği 3-6 yaş arası dönemlerdeki soru sormaya çok meraklı ve öğrenmeye açık oldukları dönemin iyi değerlendirilmesi gerektiği konusudur.³⁶⁸ Dış dünyayı ve diğer insanları bizzat kendi tecrübe ederek tanımaya başladığı bu dönemde, çocukların dikkatini trafiğe çekip, konuyla ilgili soru sormasını sağlayarak çocuklarını bilinçlendirmek oldukça etkili ve önemli bir trafik eğitimi çabası olacaktır. Ancak ebeveynler bu dönemde çocuklara trafik konusunda yaşlarına uygun bilgiler vermeli, çok karışık ve çocuğun yaşına göre çok kompleks bilgilerden ziyade uygulamaya dayalı ve çocukların anlayacağı dil ve kelimeler kullanılarak, son derece kısa cümlelerle konular anlatılmalıdır.³⁶⁹

Sadece 0-6 yaş grubu değil, çocuklar 12 yaşına kadar anne ve babaları tarafından kesinlikle araçların ön koltuğuna oturtulmaması, beş yaşına kadar güvenli çocuk koltuğunda vazgeçmeyerek bu yaştan sonra da aracın önünde değil arkasına bakacak şekilde emniyet kemeri ve güvenli koltuk ayarlamaları yaparak onları seyahat

³⁶⁷ Alisinanoğlu, a.g.m., s.16.

³⁶⁸ Hatipoğlu, (2002), a.g.m., s.507.

³⁶⁹ Hatipoğlu, (2002), a.g.m., s.508.

ettirmesi önemlidir.³⁷⁰ Böylece olası bir çarpışma halinde, karın bölgesinden yaralanma tehlikesi, kucakta ise kucaktan fırlama tehlikesi en aza indirgenecektir. Nitekim yapılan pek çok araştırmada özellikle otoyola girme ve kırmızı ışıktaki geçme sonucu oluşan kazalarda, 0–3 yaşlarında meydana gelen çocuk ölüm ve yaralanmalarının nerdeyse tamamının sayılan bu kurallara ebeveynlerin uymamasından kaynaklandığı tespit edilmiştir.³⁷¹

Son olarak ebeveynlerin bu yaş grubundaki çocukların kaza riskleriyle ilgili bazı önemli bilgilere de ihtiyaçları olacağı için, alanda yapılmış istatistiksel verilerden bazı tespitleri paylaşmak yerinde olacaktır. Bu anlamda 2006 yılında Karabey (2006) tarafından yapılan araştırma sonucunda, “0–6 yaş grubu çocukların istatistiklere dayanan kaza bilgilerine bakıldığında; bu yaş grubunda kazaya karışan yaya çocukların %2’sinin öldüğü, %98’inin ise yaralandıkları ilk olarak söylenmelidir.”³⁷²

Yine aynı araştırmada bu yaş grubu çocukların en fazla Ağustos ayında kazaya karıştıkları, kazaya karışanların %5’ine yaya geçidinin etki alanında ki bir noktada çarpıldığı hatırlatılmalıdır. Diğer bir önemli bilgide bu yaş grubunda kazaya karışan her 10 yaya çocuktan, yaklaşık olarak 6’sı düz yolda ve yaya geçidi olmayan bir noktada kuzey-güney istikametinde karşıya geçerken, doğu batı istikametinde bir aracın çarpması neticesinde kazaya karışmış olduklarıdır.³⁷³

Buraya kadar anlatılanlar ışığında anne ve babaların 0-6 yaşlarındaki çocuklarının trafik güvenliğini yükseltmeleri için yapılan eğitsel öneri ve uyarıları aşağıdaki gibi özetlemek mümkündür:

- Anne ve babalar trafik içinde çocukları ile birlikteyken normalden çok daha dikkatli davranmalıdırlar.

- Anne ve babalar 3–6 yaş arası çocukların trafik ile ilgili soru sormasını sağlayıp, onlara doğru cevaplar vermelidirler.

³⁷⁰ Koçak vd., a.g.m., s.21.

³⁷¹ Boztaş ve Özçebe, s.101.

³⁷² Karabey, a.g.e., s.93.

³⁷³ Karabey, a.g.e., s.94.

- Anne ve babalar çocuklara trafik konusunda yaşlarına uygun bilgiler vermelidirler.

- Anne ve babalar çocuklara şekilleri, renkleri, trafiği oluşturan başlıca elemanları bizzat kendileri uygulamalı olarak tanıtılmalıdır. Çünkü çocuklar küçük yaşlarda ebeveynlerini örnek aldıklarından, ebeveynlerin azami dikkat göstermesi gerekmektedir.

- Anne ve babalar çocukları araç içinde arka koltukta, çocuk araç koltuğunda seyahat ettirilmelidir.

- Anne ve babalar çocuklarının yolda oyun oynamasına izin vermemelidirler.

- Anne ve babalar çocuğun kaldırımın iç tarafında yürütmesine dikkat etmelidirler.

- Her şeyden önemlisi anne ve babalar hem kendi güvenlikleri hem de yanlarındaki çocuğun güvenliği için tüm trafik kurallarına uymalıdır. Zira kendi başlarına gelecek bir kazada pek çok açıdan çocuklarına zarar vereceğini unutmamalıdır.³⁷⁴

3.2.1.2. Kreş ve Ana Okulu Öğretmenleri Tarafından Verilecek Trafik Eğitimleri

Günümüz Türkiye’inde gittikçe kadının ekonomik alanlarda istihdamının artması, gittikçe artan oranda kentleşme ve kırsaldan büyük kentlere doğru yaşanan göçler adeta okul öncesi dönemde çocukların kreş ve benzeri eğitim yuvalarında boy göstermesine neden olmuştur.³⁷⁵

Aslında kreş ve anaokulundaki öğretmenler bir anlamda bu dönemde çocukların ebeveynleriyle aynı konumdadırlar. İster eve gelen bakıcı veya dadı formatında olsun ister bir kreş ya da anaokulu gibi çocuk eğitim kurumunda olsun çocuğun sorumluluğunu üstlenen yetişkinlerin trafikle ilgili verecekleri eğitimler

³⁷⁴ Hatipoğlu, (2011), a.g.m., s.30; Hatipoğlu, (2002), a.g.m., s.509.

³⁷⁵ UNICEF, (2012), s.2.

ebeveynlerinden farksızdır. Bu yüzden ebeveynlere 0-6 yaş çocuklara trafik eğitimiyle ilgili verilen tavsiyelerin aynısı kreş, anaokulu ve benzeri yuvalarda çalışan bakıcı ve öğretmenler için de geçerlidir.³⁷⁶

Bu yüzden ebeveynlere önerilen bilgi ve uygulamalara ek olarak bu kurumlardan ne beklenildiğinin üzerinde daha kısaca durulacaktır. Bu tür kurumlarda trafik konusunda eğitimler verilirken, çocukların ezberden çok oyun oynayarak, resim çizerek ve uygulayarak daha iyi öğrendikleri ve bu öğrendikleri trafik bilgilerini uygulayarak pekiştirdikleri göz önüne alınarak gerekli eğitimler verilmelidir.³⁷⁷ Bu bilinçle konuya yaklaşıldığında ise çocuklara bu tarz eğitim yuvalarında pratik uygulama yapacakları alanlara sahip olunması önem kazanmaktadır. İl ve ilçelerde, sınıf ortamı veya okul bahçelerinde trafik eğitim alanları kurulması işi bu yüzden kreş ve anaokullarında muhakkak yapılmalıdır.³⁷⁸ Yine bu dönemde öğretmenler çocuklara şekilleri, renkleri, trafiği oluşturan başlıca elemanları görsel imgelemlerle toplu bir şekilde tanıtmalıdır. Okul öncesi çocuklara okutarak, yazarak ya da birebir kuralları anlatarak trafik güvenliğini öğretmek mümkün değildir. 1-6 yaş arası çocuklar en güzel oyunla öğrenirler. 3-6 yaş arası çocuklar resimler ve şekillerle daha kolay anlarlar, basit trafik kurallarını çocuklara bu şekilde de öğretilbilirler.³⁷⁹

Çocukları araç içinde arka koltukta, çocuk araç koltuğunda ve yaşlarına uygun emniyet kemeri takarak seyahat ettirilmesinin önemi anlatılarak, bu şekilde hareket etmeyen anne ve babaların bu şekilde davranmaya davet edilmeleri önemlidir. Bu kapsamda bu tür yuvalarda çalışan eğitimci öğretmenler yanlış davranış içinde olan çocukların anne babalarıyla özel bilgilendirme ve bilinçlendirme görüşmeleri yapılmalıdır. Ayrıca ana okul öğretmenleri veya bakıcılar kendi nezaretleri altında olsa bile çocukların yolda oyun oynamasına izin vermemelidirler.³⁸⁰

Kısacası bakıcılar, anaokulu ve kreş eğitimci öğretmenleri, günümüz toplumsal yaşam koşullarında özellikle çalışan anne ve babaların çocukları için belki de anne babasından daha fazla onun ebeveyni hükmündedirler.

³⁷⁶ Aydın vd., a.g.k., s.18.

³⁷⁷ Hatipoğlu, (2011), a.g.m., s.32.

³⁷⁸ Hatipoğlu, (2002), a.g.m., s.509

³⁷⁹ Hatipoğlu, (2002), a.g.m., s.512.

³⁸⁰ Aydın vd., a.g.k., s.20.

Dolayısıyla onların okul öncesi dönemde çocuklara bir anne baba samimiyeti içinde trafikte güvenliklerini arttıracak ve bir trafik kazası acı tecrübesini yaşamasını engelleyecek eğitimi vermeleri konusunda duyarlı hale getirecek ilk trafik eğitimini vermedeki sorumlulukları olduğu hatırlatılmalıdır.

3.2.1.3. Trafik Polisleri Tarafından Verilecek Trafik Eğitimleri

Okul öncesi dönemde çocuklara trafik güvenliği eğitimi vermesi önemle gerekli görülen diğer bir kesim de trafik polisleridir.

Trafik polisleri hem ebeveyn olmaları yönüyle bizzat kendi çocuklarına bu eğitim ve uygulamaları yaparak sürece katkı sunacakları gibi aynı zamanda, görevleri esnasında yaptıkları sürücü denetimlerinde, trafik kontrollerinde, sokakta, kaldırımda ya da belirli projeler kapsamında gittikleri yuva veya kreş gibi kurumlarda uygulamaları ve dikkat etmeleri gereken pek çok eğitsel stratejiler bulunmaktadır. Ancak bu hususlara ve stratejilere geçmeden önce; Ankara’da 3-6 yaş aralığındaki çocukların trafik ve trafik polisi algılarına yönelik yapılan bir araştırmanın veri ve sonuçlarından bahsetmek yerinde olacaktır.

Bu araştırma, 2012 yılında kreşte kalan 467 çocuğa eğitimleri gözetiminde ve açıklamaları eşliğinde bir anket uygulanmış ve 3-6 yaş arasındaki çocukların trafik, trafik polisi ve kazası algıları tespit edilmeye çalışılmıştır.³⁸¹ Çalışmanın bazı sonuçları bu tezin konusu açısından oldukça ilginçtir. Şöyle yapılan çalışmada çocuklar trafik denildiğinde ilk aklına gelenin ne olduğu sorulmuş, alınan yanıtlar analiz edildiğinde ankete katılan çocukların %25,9’u ilk sırada, “yolda arabaların sıkışmasını” trafik olarak tanımladıkları görülmüştür. Aslında bir sorun olan trafik sıkışıklığının çocukların gözünde trafik olgusunun temelini oluşturduğu böylece görülmüştür. Çocukların %15,7’si ise trafik denilince akıllarına “arabaların gittiği yer” yani yolların geldiğini söyledikleri görülmüştür. 3-6 yaşındaki çocukların %13,8’i ise trafik hakkında bilgilerinin kesinlikle olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Aynı soruya çocukların

³⁸¹ Aşıcı vd., a.g.m., s.323.

dördüncü sırada trafik denilince “trafik ışıkları” ve beşinci sırada “trafik kazası” yanıtı verdikleri gözlenmiştir.³⁸²

Araştırmada 190 çocuğun trafik ışıklarını bilmedikleri ya da eksik bildikleri görülmüştür. Trafikle ilgili bu temel bilgi çocukların yaklaşık dörtte biri tarafından bilinmemesi oldukça üzüntü vericidir.

Yine aynı araştırmada tüm çocuklara trafik kurallarına uyulmadığında ne olur sorusu yöneltilmiş alınan cevaplara bakıldığında ankete katılan 402 çocuğun, trafik kurallarına uyulmadığı takdirde trafik kazası olacağını düşündükleri anlaşılmıştır.

Diğer çocukların ise kurallara uymadıkları takdirde, ceza alırsınız ve polis kızar cevaplarını işaretledikleri/işaretlettikleri görülmüş, bu şekilde cevap veren toplam 65 çocuğun varlığı bile, çocukların cezalandırılmaktan korktukları için kurallara uyulması gerektiğini düşündüklerini göstermesi açısından oldukça anlamlıdır.

Anketin diğer bir sorusunda çocuklara trafik polisi deyince aklınıza ne gelir sorusu yöneltilmiş, alınan cevaplar incelendiğinde çocukların trafik polisini ilk sırada sadece polis olarak algıladıkları görülmüştür. Buna ek olarak 153 çocuk bu soruya “trafik polisi cezalandıran kişidir” cevabı verirken, geriye kalan 135 çocuk ise trafik polisi hakkında diğerlerine göre daha bilinçli cevaplar verdikleri görülmüştür. (Trafikğin akışını ve güvenliğini sağlar- arabaları durdurur, insanların karşıdan karşıya geçmesini sağlar gibi).³⁸³

Ayrıca aynı anket araştırması sonucunda, çocukların “trafik kurallarına uymayınca” polisin ceza yazacağını farkında oldukları ve bu kurallardan en akıllarında kalanlarının hızlı araç kullanmak ve kırmızı ışıkta geçmek olduğu anlaşılmıştır. Bununla birlikte kurallara uymayınca trafik polisinin niçin ceza yazdığı konusunda verdiği cevaplarda ilginçtir. Çünkü bu soruya 32 çocuğun “sinirlendiği için”, 12 çocuğun ise “para almak için” cevabını vermesi bu çocuklara “trafik polisi” kavramının anne ve babalar tarafından oldukça olumsuz yansıtıldığının belirtisidir.³⁸⁴

³⁸² Aşıcı vd., a.g.m., s.324.

³⁸³ Aşıcı vd., a.g.m., s.326.

³⁸⁴ Aşıcı vd., a.g.m., s.327.

Türkiye’de okul öncesi çocukların trafik bilgi ve algılarının belirlenmesi için yapılan bu çalışmadan da görüldüğü üzere; eğitim düzeyleri itibariyle Türkiye’nin en yüksek düzeyine sahip olan Ankara ilinde yaşayan ailelerin çocuklarının, trafik konusundaki bilgileri son derece yetersizdir. Aileleri ve okullar tarafından en fazla öğretilen trafik ışıkları ve anlamları bilgisi bile tam olarak yerleşmemiştir.

Araştırma göstermiştir ki çocukların büyük bir çoğunluğu trafik içinde tek başlarına olduklarında kendilerine bir zarar gelebileceğini düşünmemektedir. Ayrıca çocuklar trafikte kendilerine birebir ezberletilenden daha çok gördükleri ve yaşadıkları durumları özümsemektedirler (Trafik kelimesi algısının “trafik sıkışıklığı” olması gibi). Çocuklar trafik içinde anne/babalarının hâl ve hareketlerini son derece iyi gözlemlemekte ve her konuda olduğu gibi trafik kurallarına uymak konusunda da onların davranışlarını rol model aldıkları” yapılan bu araştırma sonucunda ön plana çıkmış ve anlaşılmıştır.³⁸⁵

Bu bilgiler ışığında okul öncesi çocuklara yönelik trafik polislerince verilmesi gereken trafik güvenliği eğitime yönelik görev ve stratejileri tanımlamak mümkündür. Bu görevleri de iki kısma ayırarak planlamak daha etkili olacaktır. İlki kreş, yuva veya anaokulu tarzındaki eğitim-öğretim kurumlarıyla işbirliği çerçevesinde sürdürülecek faaliyetler; ikincisi ise her gün sokakta trafik içinde görev yaparken takip edilecek stratejiler başlığında toplamak mümkündür.

Aslında eğitim kurumlarıyla işbirliği içerisinde yukarıda anlatılan çevrede ülkemizde son on yıldır sürdürülen çok etkili projeler bulunmaktadır. Bu projelerden iki tanesini detaylı bir şekilde anlatmak yerinde olacaktır. Okul öncesi çocukların trafik güvenliğini arttırmaya yönelik örnek projelerin ilki Ankara Emniyet Müdürlüğüne 2002 yılından itibaren sürdürülen “Ülkemin ve Ailemin Trafik Polisiyim” projesidir.³⁸⁶

Yaklaşık 11 yıldır sürdürülen proje kapsamında Ankara Trafik denetleme Şube Müdürlüğü personeli İl Milli Eğitim Müdürlüğüyle işbirliği içerisinde özel veya kamu

³⁸⁵ Aşıcı vd., a.g.m., s.333.

³⁸⁶ Ender Kaplan, (2002), “Her Minik Kalbe Bir Trafik Polisi: “Ailemin Ve Ülkemin Trafik Polisiyim Kampanyası”, (Çevrim içi), http://www.caginpolsi.com.tr/eski_sitemiz/13/48-49.htm, Erişim Tarihi:12.09.2013). Ayrıca Bkz. “Ülkemiz ve Ailemin Polisiyim” projesi için; Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü, Eğitim Büro Brifingi, (2013), Şube Arşivi, Kurtuluş, Ankara.

ayrımı yapmaksızın 4-6 yaş grubundaki çocuklara yönelik olarak sürdürülmektedir. Bu eğitim esnasında çocuklara görsel imgelem ve drama teknikleriyle en temel trafik kuralları (Kırmızı ışıktaki durma, karşıdan karşıya geçme, yaya geçidi kullanma, aracın arkasında oturma, emniyet kemeri takma vs.) 45 dakikalık fasıllı ve eğlenceli bir ortamda anlatılmaktadır.

Hemen akabinde çocuklar akülü arabalara bindirilerek trafik parkuru şeklinde yapılandırılan alanlarda, nasıl doğru sürücü ve yaya olacağı uygulamalı olarak gösterildikten sonra trafik kurallarına hayatı boyunca uyacağı yönde, toplu bir şekilde söz vermesi istenilmektedir.

Tüm bu eğitim ve uygulamalara katılan çocuklara anne, baba ve öğretmenlerinin bulunduğu bir ortamda adlarına düzenlenmiş, üzerlerinde fotoğrafları olan (çoğu çocuk açısından nüfus cüzdanından önce fotoğrafı yapıştırılmış kimlik olması çok değerli bulunmaktadır) trafik polisi kimlikleri dağıtılmaktadır.

Proje halen sürmekte olup, proje kapsamında her yıl 4-6 yaş grubunda yaklaşık 50-60 bin civarında çocuğa bu eğitim verilmekte ve şu ana kadar 3-6 yaş arasında Ankara’da anaokuluna gitmiş toplam bir milyon çocuğa bu şekilde kimlik verilmiştir.³⁸⁷

Örnek gösterilecek ikinci bir eğitim projesine 2012-2013 yılında Giresun ilinde başlanmıştır. “Trafiki Seviyorum Erkenden Öğreniyorum Projesi” kapsamında Giresun İl Emniyet Müdürlüğü ile İl Milli Eğitim Müdürlüğü işbirliğine gitmiş, Giresun ilinde bulunan Mehmet Ekizoğlu Anaokulu ve Gedikkaya Anaokulu pilot anaokulları olarak seçilerek, bu okullardaki 80 çocuğa okul öncesi trafik eğitimi düzenlenmiştir. Daha sonraki yıllarda ise bu proje il genelinde anasınıfı düzeyindeki çocuklara yönelik olarak genişletileceği planlanmıştır.³⁸⁸

Projenin hedefleri şöyle sayılmıştır: “Okul öncesi dönem çocukları trafiği oluşturan elemanları tanıyacak, trafik içinde güvenli hareket edebilecek, saygılı olmayı

³⁸⁷ Bkz. “Ülkemiz ve Ailemin Polisiyim” projesi için; Ankara Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü, Eğitim Büro Brifingi, (2013), Şube Arşivi, Kurtuluş, Ankara.

³⁸⁸ Giresun MEB, “Trafiki Seviyorum Erkenden Öğreniyorum Projesi” (Çevrim İçi) <http://giresun.meb.gov.tr/www/trafigi-seviyorum-erkenden-ogreniyorum-projesi/icerik/961>, (Erişim:12.09.2013).

öğrenecek, trafiği sevecek, trafik kazalarının azalmasında şimdi ve gelecekte etkin rol oynayacak, trafik kurallarına uymayı alışkanlık haline dönüştürecek, sosyal sorumluluk bilinci gelişecek, ilkyardım bilgisine sahip olarak yanlış uygulamaların önüne geçecek, bilinçli ve tutarlı bir birey olacak, çabuk karar verebilecek, empati kuracak, riskli durumlara karşı koyabilecek ve de çevrenin olumlu etkilenmesini sağlayacak bireyler olacaklardır.”³⁸⁹

Proje kapsamında ise şunlar yapılmıştır: “Bu çalışmada; okul öncesi eğitim bünyesindeki 5 ayrı anasınıfı çocuklarına ön değerlendirme ölçeği uygulanıp çocuklara yönelik 21 saatlik trafik eğitimi verilmiştir. Eğitim içeriği “Yaya ve Yolcu Eğitimi”, “İlk Yardım Eğitimi”, “Sürücü Eğitimi” ana başlıkları altında “trafik işaret levhalarını öğreniyorum, yaya kaldırımı ve yürüme kuralları, karşıdan karşıya geçme kuralları, trafikte yanlış davranışların sonuçları ve trafik kazalarının nedenleri, toplu taşıma araçlarına binme ve inme kuralları, nasıl yolculuk yapmalıyım, emniyet kemeri ve önemi, ilk yardım nedir, ilk yardım hangi durumlarda uygulanır, acil durum telefon numaraları, ilk yardım müdahaleleri, güvenlik tedbirleri alıyorum, güvenli sürüş kurallarına uyuyorum (uygulama eğitimi)” olarak belirlenmiştir.”

Proje kapsamında “Eğitim sunumlarında “Soru – Cevap, Sözlü anlatım, Drama, Görsel anlatım, Görsel yorumlama ve Uygulama” yöntem ve teknikleri uygulanmıştır. Çocukların yaparak yaşayarak öğrenmelerine fırsat vererek eğitimin etkileyciliği ve kalıcılığı desteklenmiş; eğitim sonunda da çocuklara komisyon tarafından hazırlanıp Karayolları Trafik Haftası etkinlikleri kapsamında projeye katılan çocuklara Sorumluluk Sertifikası” ile “Çocuk Ehliyeti” verilmiştir.”

Ülkemizde hemen hemen her ilde EGM ve MEB tarafından koordine edilen pek çok eğitim projesi ve etkinliği bulunmakla birlikte, bu projelerde çocukların bilişsel, fiziksel ve psikolojik özelliklerine uygun eğitim içeriği ve yöntemlerinde uygulamalar yapılması oldukça önemlidir.³⁹⁰

³⁸⁹ Giresun Milli Eğitim Müdürlüğü Sunumu, (2012), “Trafiki Seviyorum Erkenden Öğreniyorum Projesi” “Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu Açılış Konuşması”, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Derleyenler), EGM, Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 2. Cilt, Ankara, s.6-9.

³⁹⁰ Yıldırım, Binalı, (2012), “Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu Açılış Konuşması”, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Derleyenler), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 2. Cilt, Ankara, s.6-9.

İkinci olarak trafik polislerinin 0-6 yaş grubunda çocukların trafik güvenliğini arttırmaya yönelik etkinlikleri görevleri esnasında yapılandırılmalıdır. 24 saat esasına göre cadde ve sokaklarda trafik düzenlemesi, sürücü ve yaya denetimi yapan trafik polislerinin araçta yolcu, kaldırımda veya yolda yaya bazen de ehliyeti olmamasına rağmen sürücü koltuğunda (Özellikle 12-14 yaş arasında sıklıkla görülmektedir) çocuklara trafik güvenliği bilincini aşılamaları çok önemlidir.

Günlük mesaisinin yoğunluğu ne kadar fazla olursa olsun her gün çocukları kaza kurbanı olabilecekleri hataları yaparken gören trafik polisleri doğru ve uygulamalı şekilde çocukları, bir anne ve baba şefkatinde muhakkak bilinçlendirmeye önem göstermelidir. Özellikle çocukların yanında anne veya babalarına kural ihlali yaparken cezai işlem uygularken uygun bir lisan ve üslupla anne-babasının da onayını alarak yazdığı cezanın nedenini, cezayı yazmadığı takdirde ya da anne babasının bu kurala uymadığı takdirde bazı olumsuz sonuçlarla karşılaşarak üzülebileceğini doğru ve kısa cümlelerle çocuğa aktarmalıdır.

Özellikle yaya görev yapan trafik polisleri çocukların yaya geçitlerinde ve kaldırımlarındaki yanlış hareketlerini ya da ebeveynlerin bilinçsizce davranışlarını gördüklerinde kırıncı olmayan anne babayı da onura eden bir üslupla anlatması oldukça önemlidir. Bu noktada onunla beraber kaldırımda yürümesi, karşıdan karşıya geçerken trafik lambasının kırmızı yanarken bekleyerek yeşil yanarken geçmesini sağlaması veya kazaya neden olacak ani yola atlamasına engel olması oldukça önemli ve değerli uygulamalar olacaktır.

Unutulmamalıdır ki, her gün görevinin yoğunlaşmasına, kazaların önlemesine ve kural ihlallerinin alışkanlık haline getirilmesinin en temel sebebi, geçmiş yıllarda çocukların bu şekilde eğitilmemesidir. Dolayısıyla önleyici, pro-aktif ve toplum destekli trafik polisi uygulamaları pek çok trafik polisi tarafından zahmetli görülen ancak uygulandığında uzun dönemde kalıcı ve olumlu sonuçlar verecek olan bu tarz uygulamalarla ortaya çıkartılacağı unutulmamalıdır.

3.2.2. İlkokul Çağında Çocuklara Yönelik Trafik Güvenliği Eğitimi

İlköğretim okul çağına gelmiş çocuklar, motorlu taşıt ve bisiklet kazalarına, yaya kazalarına ve okula giderken ya da okuldan dönerken çeşitli şekillerde kaza kurbanı olabilmektedirler.³⁹¹

Buna karşılık yaş dönemleri itibariyle okul çağından önceki dönem göre çocukların trafik güvenliği konusunda sistemli ve temel eğitim almalarının da okula başlamakla birlikte zamanı gelmiş demektir. Bu dönemde çocuklara verilecek olan trafik eğitiminde bireylerden beklenen; değer, tutum ve davranış değişikliğini gerçekleştirmeleri, yeni bakış, anlayış ve uygun ahlaki değerler kazanmalarının yolunu açacak eğitim ve öğretim programlarına onları tabi tutmaktır.

Bu yaş grubunda çocuklara güvenli trafik ortamının sağlanması için, trafik kurallarını doğru algılaması, uygulaması, riskli durumları önceden kestirebilmesi, risk içeren davranıştan kaçınması, risk almaları gereken durumlarda ise, riski en az kayıpla atlattığını sağlayacak görsel içerikle zenginleştirilmiş bir trafik eğitimi verilmelidir.³⁹²

Günümüz Türkiye'sinde ilköğretim düzeyinde verilen trafik eğitimiyle öğrenciler, trafik sorunun neden-sonucu arasındaki, nedensel ilişkiyi kavraması amaçlanmaktadır. Çünkü bu dönemde kazanılan davranışlar, öğrencilerin daha sonraki öğrenme yaşantılarını gerçekleştirmelerinde ön koşul niteliği taşır ve onların on sekiz yaşına kadar gösterdikleri başarılarının % 42'si, ilköğretim başarılarıyla açıklanır.³⁹³

Bu başarıya ulaşmak ancak ilköğretim düzeyinde verilecek uygun trafik eğitimiyle mümkün olacaktır. İlkokul çağındaki çocukları trafik sorunun ya da trafik kazalarının masum mağdurları görmek yerine, sorunun çözümüne katkı yapar hale getirecek trafik eğitiminin verilmesi, her şeyden önce bu çocukların yakın çevresindeki yetişkinlerin de dikkatlerini trafik olgusuna çekecektir.

³⁹¹ Tombaklar, a.g.m., s.3.

³⁹² . Aycan Nihat ve Aycan Şule, (2012), "Trafik Denetlemede Gönüllülük İflas mı Ediyor?" Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Der.), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, s.287.

³⁹³ Bloom, a.g.k., s.19..

Öte yandan ülkemizde trafik eğitiminin ilkökul müfredatı üniteleri içinde yer alması, oldukça geriye giden yaklaşık 55 yıl bir geçmişi vardır. O İlkokul müfredatına 55 yıl önce, 1958-1959 eğitim öğretim yılından itibaren, “trafik bilinci oluşturmak, oluşabilecek kazaları önlemek” amacıyla, birinci sınıfların hayat bilgisi dersinde bir ünite olarak yer almıştır. Beşinci sınıfa kadar, öğrencilerin gelişim basamaklarına göre “trafik güvenliği, trafik bilgisi, trafik kuralları ve trafikte alınacak önlemler” şeklinde ve somut örneklerle aynı ders içinde verilmiştir.³⁹⁴

Doksanlı yıllara gelindiğinde ise, 1992 yılından 2007 yılına kadar artan içerikle “trafik güvenliği” dersi ilkökul öğrencilerinin ilk yardım derslerini de kapsayacak nitelikte zenginleştiği görülmektedir.³⁹⁵

İlkokulun birinci sınıfında, “yakın çevredeki trafik unsurlarının tanıtımı”; İkinci sınıfta, “trafikte saygı, trafik işaret ve levhalarının korunması”; üçüncü sınıfta, “trafik kazalarının nedenleri, yolculukta dikkat edilecek kurallar”; dördüncü sınıfta, “trafikte kişinin sorumluluğu”; beşinci sınıfta, “trafik ağı, trafiği destekleyen ve düzenleyen unsurlar, bisiklet sürücüsünün sorumluluğu” gibi bilgi ve becerileri kazandırma hedeflenmiştir.³⁹⁶

Günümüzde ise en güncel olarak, 2012-2013 eğitim öğretim yılından itibaren trafik dersi, dördüncü ve beşinci sınıflarda birer saat ve zorunlu ders olması kararlaştırılmış; ders programı da, “yaya”, “yolcu” ve “sürücü” temalarındaki bilgi ve becerileri esas almıştır.³⁹⁷

2012-2013 eğitim öğretim yılı, İlkokul dördüncü sınıfın trafik güvenliği dersi programında; “öğrencilere trafik bilincine sahip olma, trafik kurallarına erken yaşlarda duyarlılık kazandırma, tehlike yaratmama ve tehlikelerden korunma, trafik olgusuna farkındalık yaratma, trafikle ilgili etik ilkeli bir değer yargısı oluşturarak öğrencilerin trafikte olumlu davranışlar geliştirmelerine yardımcı olmak” amaçlanmıştır. Bu

³⁹⁴ Aşıcı vd., a.g.m., s.331.

³⁹⁵ Sayıştay Raporu, (2008), s.38.

³⁹⁶ Aydın vd., a.g.k., s.16.

³⁹⁷ Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı Raporu, (2012), İlköğretim Kurumları (İlkokul ve Ortaokul) Haftalık Ders Çizelgesi, MEB Tebliğler Dergisi, Sayı:2658, s.313-316.

amacın gerçekleşmesi için de, kısa vadeli (duyarlılık kazandırmak) ve uzun vadeli (bilinç oluşturmak) hedefler belirlenmiştir.³⁹⁸

Görüldüğü üzere MEB ve İçişleri Bakanlığı hali hazırda trafik güvenliği konusunda uygulamaya dönük sistemli eğitim programlarıyla ilkokul birinci sınıftan başlayarak üniversite çağına gelene okul çağına gelen öğrencilere kadar trafik eğitimi vermektedir.³⁹⁹

Sonuç olarak ilkokul çağında trafik güvenliği ve eğitimi alan çocukların bu derslerde öğrendiklerini, anne baba ve yakın çevreleriyle paylaşmaları, onlar tarafından öğrendikleri doğru bilgilerin sosyal yaşam içerisinde uygulamalı doğru örneklerle desteklenmesi oldukça önemli ve gereklidir.

3.2.3. Ergenlik Çağında Çocuklara Yönelik Trafik Güvenliği Eğitimi

Bilindiği üzere Türkiye’de çocukların 2013 yılından itibaren 18 yaşına gelene kadar yaklaşık 12 yıl ilköğretim eğitimi almaları yasal zorunluluktur. Bu sayede çocukların ergenlik dönemlerinin büyük bir kısmı da okulda geçtiği için okulda trafik güvenliği eğitimi almış olması çoğu zaman ebeveynleri bu konuda rahatlatmaktadır.

Oysa ergenlik döneminde çocukların tam bir öz güvenle risk almaya başladıkları, arkadaşlarından fazlaca etkilendikleri, düşünmeden hareket eder bir davranış sergiledikleri göz önüne alınarak trafik konusunda okul dışında da trafik güvenliği eğitimi verilmelidir. Özellikle bağımsızlık duyguları ve deneyimleri yeni yeni artan ergenlerin, daha çok motorlu taşıt kazalarına ve sürücü formatında kazalara maruz kaldıkları göz önüne alınırsa bu eğitimin ne kadar önemli ve değerli olduğu da kendiliğinden ortaya çıkacaktır.⁴⁰⁰

Ergenlik çağında trafik kazası yapan sürücülere yönelik Ankara ilinde yapılan bir araştırmada, 12–17 yaş grubundaki çocukların kaza bilgilerine bakılmış; Bu yaş grubu kazaya karışan yayalarında %2’sinin öldüğü ve %98’nin ise yaralandığı

³⁹⁸ TTKB Raporu, (2012), 315.

³⁹⁹ Aydın vd., a.g.k., s.22.

⁴⁰⁰ UNICEF, (2011 b), s.8.

görülmüştür. Ayrıca söz konusu araştırmada şöyle denilmektedir: *“Bu yaş grubu en fazla Kasım ayında kazaya karışmıştır. Bu yaş grubunda kazaya karışanların %11’ine yaya geçidinin etki alanında ki bir noktada çarpılmıştır. Bu yaş grubunda kazaya karışan her 10 yayadan yaklaşık olarak 5’i düz yolda ve yaya geçidi olmayan bir noktada kuzey-güney istikametinde karşıya geçerken, doğu batı istikametinde bir aracın çarpması neticesinde kazaya karışmıştır.”*⁴⁰¹

Sonuç olarak denilebilir ki, ergenlik çağına girmiş çocukları trafik güvenliği konusunda eğitmek ve bilinçlendirmek sadece okulda öğretmenlere bırakılacak kadar basit bir mesele değildir. Çünkü 10-14 yaş grubu özellikle erkek çocukların, bir yetişkin gibi özgür davranışlar sergilediği, bu nedenle de trafiğin risklerini anlayabilmelerini ve tedbir alabilmelerini sağlamak amacıyla onlara ebeveynlerin çok fazla özen göstermesi gerekmektedir.

3.3. TRAFİK SİSTEMİNİN FİZİKSEL ÇEVRESİNİN ÇOCUKLARA GÖRE DÜZENLENMESİ

Günümüzün tüm endüstrileşmiş yerleşim merkezlerinde, diğer yaş gruplarında olduğu gibi çocuk trafik kazaları sayısı ve ölüm oranları, kırsal bölgelere göre çok daha fazladır.⁴⁰²

Bu durumun en temel sebebi çocuklara yönelik yeterince oyun alanının ya da onları bu kazalardan izole edecek güvenli trafik ve şehir peyzaj planının henüz hayata geçirilmemiş olmasıdır. Çünkü ülkemizde olduğu gibi diğer pek çok gelişmekte olan ülkede henüz kentleşme olgusu yenidir ve ilk etapta barınacak yerlerin inşası bile uzun vadeli projelerle şekillenmemektedir.⁴⁰³ Oysa kent merkezlerindeki yerleşim ve peyzaj planlamaları yapılırken çocuklara ayrılan alan ve parkların kentte artan ve gelişen trafik şartları da dikkate alınarak yapılması gerekmektedir. Özellikle, oyun sahaları ve parklar bu tehlikeler düşünülerek planlanmalı, çocuklara trafik alanları dışında

⁴⁰¹ KGM, (2012), Trafik Kazaları Özeti, 2011, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara.

⁴⁰² Kaygısız, a.g.e., s.17.

⁴⁰³ Durduran, a.g.m., s.278.

oynama ve gezme imkânı verilmelidir. Çünkü çocukların geçirdikleri kazaların %65'i eve yakın bir bölgelerde, %9'u ise okulun yakın çevresinde meydana gelmektedir.⁴⁰⁴

Diğer bir konuda çocuğun sosyoekonomik şartları da kazaya uğrama ihtimalini yükseltmesidir. Özellikle sosyo-ekonomik şartları düşük olan çevrede yetişen çocuklar, daha çok trafik kazası mağduru olmaktadır. Aslında bu kaza fazlalığı çevre koşullarını güçlüğü, ebeveynlerin gözetim etkinliğinin azlığı gibi sebeplere dayanmaktadır.⁴⁰⁵

Nitekim bu gerçeklikten hareketle, 2012 yılında gerçekleşen Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu'nda; “çocukların trafik eğitiminin ne denli önemli olduğu vurgulanmıştır. Söz konusu toplantıda, “Çocuklarımıza trafik kültürünün aşılması ve trafik güvenliği konusunda yetiştirilmelerinin sağlanması amacıyla, ülke genelinde büyükşehir belediyelerince belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde çocuk trafik eğitim parklarının zorunlu olarak yapılmasına ve yaygınlaştırılmasına” karar verilmiştir.

Gerçekten de yaşanan çevrenin niteliklerinin geliştirilmesi ve yol şartlarının ıslah edilmesi, çocukların trafik güvenliğini artırma açısından oldukça etkili stratejiler olduğu çok rahatlıkla söylenebilir. Özellikle okul önlerinde, çocuk parkı, hastane gibi yerlerde, yaya yoğunlukları ve yaya profilinin çocuklar olduğu düşünüldüğünde, bu bölgelerdeki yaya geçitlerinin tipleri belirlenirken çocukların bu geçitleri kullanması açısından etkili olacak malzemelerden yapılması önerilmelidir. Örneğin piyona şeklinde yapılmış bir yaya geçidi, ya da merdivenlere bastıkça müzik çalan bir üst geçit çocukların bunu kullanması açısından oldukça dikkat çekici olacaktır. İşte oyun alanları yaratılırken ve parklar inşa edilirken bu yerlerin trafik kazalarından izole edilmesini öngören yatırımlar muhakkak suretle yapılmadıkça çocukların okul, oyun ve gezi dönüşlerinde trafik kazası mağduru olmaları kaçınılmaz olacaktır.

Aynı bunun gibi yaşanan çevrenin niteliklerinin geliştirilmesi ve yol şartlarının ıslah edilmesi de bir başka önlem olarak söylenebilir. Ancak bu önlemleri

⁴⁰⁴ UNICEF, (2012), s.27.

⁴⁰⁵ Şener, S., (2012), Güvenli Trafik Projesi, Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Seçilmiş Bildiriler, Durna, T. & Durmuş, A.A.(Derleyenler), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, s.56-58.

alacak Belediye, Karayolları gibi değişik kurumların yapılan faaliyetlerde koordineli çalışılması da kazaların önlenmesinde alınacak tedbirleri daha etkin hale getirecektir.

Özellikle şehir merkezindeki yaya kazalarının yoğun olduğu cadde ve sokakların ilk aşamada bölünmüş yol haline getirilmesi, ikinci aşamada kesintisiz hızı azaltmaya yönelik ışıklı kavşak veya yaya geçidi yapılması, üçüncü aşamada da yaya alt ve üst geçitleri yapılması ve yapılan alt ve üst geçitlerin bulunduğu orta refüjlere fiziki yapılar ile yayaların yönlendirilmesi gibi fiziksel düzenlemeler oldukça önemlidir.⁴⁰⁶ Ancak Ankara gibi kentlerde Büyükşehir Belediyesi tarafından yapılacak bu hizmetleri doğru yönlendirmek açısından trafik polislerinin denetimleri esnasında elde ettikleri tecrübe ve bilgilerin çok önemli yeri vardır. Bu yüzden kurumsal sorumluluk trafik polislerinde olmasa da çocuk trafik kazalarını önleyecek bu tarz fiziksel düzenlemelerin bir an önce ilgili Belediye tarafından yapılması konusunda, öneri ve teklifler geliştirilmesi önerilmektedir.

Buna benzer bir önlemden, özellikle çocukların okullarına ve oyun alanlarına yakın bölgelerdeki ana arterlerde, genellikle yaya kaldırımı yüksek banketle veya mantar gibi fiziksel engelle karayolundan ayrılmamaktadır. Bu nedenle aşırı hız yapan sürücüler ansızın kaldırıma çıkarak çocuk ve yetişkin yayaları kaza mağduru yapabilmekte ya da kaldırımda yürüyen çocukların görüş mesafesini kısıtlayacak şekilde yaya kaldırımlarına çıkarak aracını kolaylıkla park edebilmektedirler. Her şeyden öte anne veya babasının elinden bir anda kaçan bir çocuk kendini ansızın trafiğin içinde yani karayolunda bulabilmektedir. İşte bu tarz özellikle şehir merkezlerinde kaldırım banketi olamayan yollar ivedilikle fiziksel engellerle ve yükseltilerek kara yolundan ayrılması konusunda Belediye ile gerekli temaslar kurulması gerekmektedir.⁴⁰⁷

Çocukları trafik kazalarından korumaya yönelik diğer bir fiziksel önlem ve düzenleme ise; özellikle okul önlerindeki yaya kazalarını önlemeye yönelik öğrencilerin giriş-çıkış yaptıkları kapıların ön kısmına yüksek korkuluk yapılarak,

⁴⁰⁶ Davarcı Aydın, (2012), "Yerleşim Yeri ve Yerleşim Yeri Dışındaki Ölümlü Trafik Kazalarına Etki Eden Faktörlerin Lojistik Regresyon Modeli İle İncelenmesi: Türkiye 2011 Örneği", Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. & Durmuş, A.A.(Der.), EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 2. Cilt, Ankara, s.339-352.

⁴⁰⁷ Özcan, a.g.m, s.281.

okuldan ya da oyun alanından (parklardan) çocukların cadde ve sokağa direk çıkışların engellenmesi gerekmektedir.⁴⁰⁸

Yine okul önlerindeki cadde ve sokakların daha güvenli hale getirilebilmesi için ışıklı yaya geçitleri ve hız kesici kasisler yapılması da bu kapsamda önerilebilir. Ayrıca çocukların Cadde ve sokaklarda oyun oynamaları ve bisiklete binmelerinden kaynaklanan kazaları azaltmaya yönelik park, bahçe, eğitim öğretim zamanları dışında okul bahçeleri ve fiziki olarak uygun olan sokakların çıkmaz sokak şeklinde düzenlenerek trafik ortamından uzak ve güvenli alanlar oluşturulması gerekmektedir.

Sonuç olarak denilebilir ki, çocukluk çağında kazalar, önlenebilir sağlık sorunlarının, ölüm ve engelli yaşam nedenlerinin başında yer almaktadır. Çocuklar için güvenli bir çevre oluşturulması da aynı evde alınan fiziksel çevre kent genelinde çocukları koruyacak şekilde planlanmalı ve inşa edilmelidir.

3.4. TRAFİK DENETİMLERİNDE ÇOCUKLARIN TRAFİK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK STRATEJİLER

Trafik denetimi esasen yolcu ve yük taşımalarının disiplin altına alınması amacıyla, sürücü belgesi verilmesinden, trafik akımının güvenli bir şekilde sağlanmasına kadar yaşanan tüm trafik polisi hizmetlerini kapsamaktadır.

Denetime böylesine geniş bir yelpazeden bakıldığında, ülke düzeyinde trafik güvenliğini arttırmak için belki de en başta gelen trafik polisi hizmetinin trafik denetiminin etkili bir şekilde yapılması olduğu söylenebilir. Özellikle trafik suçu işleyenleri bu davranışından vazgeçirmeye yönelik olarak etkili bir cezalandırma sisteminin getirilmesi yâda kazalara karışan sürücülerin yaşadığı bu travmadan doğru bilgi ve görgülerle ayrılmasının sağlanması da oldukça önemlidir. Ancak konu çocukların trafik güvenliği olduğunda daha farklı trafik denetimi strateji ve uygulamalarının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Çünkü bu tarz görevlerde, trafik polislerine hem halkla ilişkiler açısından hem de çocuk yolcularla iletişim kurulması

⁴⁰⁸ Davarcı, a.g.m, s.340.

ve trafik güvenliği alanında uygulamalı eğitim verilmesi açısından da büyük bir fırsat doğmaktadır.⁴⁰⁹

İşte bu fırsatı değerlendirmek ve Haddon Modeli kapsamında 0-14 yaşındaki çocukların trafik kazalarından korunmasına ve trafikte güvenlik düzeylerini yükseltmeye yönelik temel stratejiler bu tez çalışmasında trafik polislerinin sürücü ve yayalara yönelik olarak yaptıkları denetleme ve uygulamalar kapsamında değerlendirilmiştir. Bu çerçevede önerilecek stratejiler doğrudan doğruya Türkiye trafiğinde araç ve sürücü denetimi alanında görev yapan trafik zabıtalara (trafik polisi ve jandarması) yönelik olacaktır.

Bilindiği üzere ülkemiz trafik sisteminde her gün binlerce araç sürücüsü çeşitli trafik denetim polisleri ya da jandarması tarafından denetlenmektedir. Bu denetimlerin en temel amacı sürücülerin eksikliklerini hatalarını veya kural dışı davranışlarını para ya da hapis cezasını dönüştürmek değil; belirlenen kurallara uygun davranışları göstermeyi alışkanlık haline getirerek ülkemizdeki trafik güvenliğini arttırmaktır.⁴¹⁰

Bu kapsamda her gün yapılan denetim uygulamaları için binlerce trafik polisi sokaklarda, caddelerde ve kavşaklarda 24 saat esasına göre görev yapmaktadırlar. Bu denetimlerin %99'u çocuk yaştaki insanlarla ilgili olmamakla birlikte, çoğu zaman çocuklarla trafik polislerinin ilişki kurma imkânını bulabildikleri görülmektedir. Örneğin hız ihlali yapan bir babanın ya da annenin yanında çocuğu bulunduğunda olup biteni gözlemlene olanağı olmaktadır. Bu nokta kreş çağında çocuklara öğretmenleri tarafından Trafik polisi kimdir denildiğinde anne ve babama ceza yazan kişidir diyen çocuk sayısının fazlalığı düşünüldüğünde, hiçte azımsanmayacak sayıda çocukla trafik polisinin denetim görevini yaparken karşılaştığı söylenebilir. Özellikle yaya trafik polisleri ve okul servis araçlarını denetleyen ekip polisleri, tam trafik sisteminin içindeyken uygulamalı bir şekilde çocukları trafik kazalarına yönelik hem bilinçlendirebilir hem de eğitebilir.

⁴⁰⁹ Aycan Nihat ve Aycan Şule, (2012), “Trafik Denetlemede Gönüllülük İflas mı Ediyor?” Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Der.), Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, s.288.

⁴¹⁰ Nihat Aycan, (2004), Uygarlık Göstergesi Olarak Trafik, II. Trafik Şurası, Ankara, s.566.

İşte bu nedenle tez çalışmasının bu sonuç bölümünde 0-14 yaş grubundaki çocukların trafik güvenliğini arttırmak adına denetim görevinde çalışan trafik polislerine yönelik bazı stratejiler geliştirilmesi hedeflenmektedir. Özellikle trafik polislerinin çocuklarla trafik sisteminin içinde ilişki kurabileceği uygulamalara göre bu stratejileri aşağıdaki başlıklar altında incelenmeye çalışılacaktır.

3.4.1. Çocuk Yayaların Bulunduğu Trafik Denetimleri

Günümüz trafik sistemlerinde “korunmasız yol kullanıcıları” olarak tanımlanan yayalar, herhangi bir kazaya maruz kaldıklarında diğer yol kullanıcıları olan sürücü ve yolculara göre daha yüksek oranda ölüm riski taşımaktadırlar.

Özellikle fiziksel, zihinsel ve eğitsel olarak zaten yetişkinlere göre çok daha fazla korunmasız olan çocuklar, bir de trafik sisteminde yaya formatında yer aldığına, taşıdığı can güvenliği riski doğrudan doğruya yetişkinlere göre iki-üç kat birden artmaktadır. Nitekim 2011 yılında Konya ilinde yayaların karıştıkları trafik kazalarına yönelik bir araştırmada; 2011 yılında meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı yaya kazalarında yayaların kusurları incelendiğinde; ilk sıraları “Yola birden çıkmak” ve “Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek” almaktadır. Ki bu iki davranışı da en çok çocuk yayaların yaptığı herkesin malumudur.⁴¹¹

Araştırmada yer alan diğer çarpıcı bir sonuç ise, kentte meydana gelen ölümlü ve yaralanmalı yaya kazalarında, her yaş grubunda yayaların trafik kazalarına karıştığı görülmekle birlikte, yaşlılarla ve çocukların yaya olarak trafik sistemi içinde bulunmasının çok nadir olmasına rağmen, istatistiklerde yaya kazalarına karışma oranlarının çok yüksek olduğudur.

Bu araştırmaya ek olarak, yaya formatında sadece çocukların değil yetişkinlerin de en az onlar kadar tehdit altında olduklarını söylemek mümkündür. Özellikle şehir içinde hız sınırı 50 km/s olduğu ve 50 km/s hızda çarpılan bir yayanın ölüm olasılığının % 50’lik bir orana tekabül ettiği hesaplanırsa; bir yayanın böyle bir

⁴¹¹ Durduran, a.g.m., s.287.

kazada, “Yaşama Şansı = Ölüm İhtimalı” şeklinde çok basit bir denklem kurmak da mümkündür.⁴¹²

Yine bilimsel deney ortamında da simülatör eşliğinde doğrulanan kaza istatistikleri göstermektedir ki; 32 km/s hızla çarpılan 100 yayadan 5’inin yaşamlarını yitireceği; hızın 64 km/s’ye çıktığında ise ölüm riskinin arttığını ve her 100 yayadan 85’ inin hayatını kaybettiği, geriye kalanların ise sakat kalma oranı yüksektir. Dolayısıyla şehir içinde sürücülere getirilen 50 km/s’lik hız sınırlaması rastgele alınmış bir karar değildir. Hatta Avrupa Birliği üyesi ülkelerde okullar gibi yüksek riskli bölgelerde hız limitleri 30 km/s’ye indirilmesi bile tartışılmaktadır.⁴¹³

İşte bu sebeplerle, özellikle kent merkezlerinde, çocuk yayaların karıştığı kazaları önlemeye yönelik çocukların yoğun olduğu cadde ve sokaklarda hız ihlallerini tespitiye yönelik radar uygulamaları, çocuk yayaların kazalarının yoğun yaşandığı kavşaklarda ışık ve işaretlere uymayanlara yönelik denetim uygulamaları sürekli yapılmalıdır.⁴¹⁴ Buna ek olarak fiziksel kısıtlılıkları nedeniyle çok daha fazla çocukların görüş mesafesini daraltan, kaldırım ve yaya geçitleri üzerine park etmiş araçlara yönelik trafik polisi uygulamaları ile çocuk yayaların karşıdan karşıya geçiş kural ihlallerini önlemeye yönelik eğitsel uygulamalar sürekli yapılmalıdır.

Bu eğitsel uygulamalar esnasında çocukların pratik bir şekilde eğitilmesi için, gerektiğinde trafik polisleri her bir çocuğa doğru davranışı göstermesi, yaptığı hatanın nelere mal olacağı konusunda uygun bir dille onu uyarması, hatada ısrar eden çocukların öğretmen ve ebeveynlerini ikaz etmesi ya da çocuklarının yanında ihlal yapan ebeveynleri ve yetişkinleri uyarması çok etkili olacaktır. Ayrıca çocuklar ister yalnız, isterse ebeveyn ile birlikte; kaldırımda yürürken trafik şeridinden uzak bölgeyi seçmeli, özellikle küçük yaştaki çocuklarıyla kaldırımda yürüyen yayalar mutlaka kaldırımın binalara yakın bölümünden yürümeleri gerektiği konusunda uyarılması gerekmektedir.

⁴¹² FIA, Otomobil ve Toplum Vakfı, (2009), “Emniyet Kemerli Ve Çocuk Koruma Sistemleri: Karar Organları Ve Uygulayıcılar İçin Karayolu Güvenliği El Kitabı” (Çev: EGM, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü,) EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2011, s.13.

⁴¹³ FIA, (2009), s.19.

⁴¹⁴ Sayıştay Raporu, (2008), s.39.

Tüm bunlara ek olarak Ankara ilinde yaşanan çocuk yayalara ilişkin ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası istatistikleri her yıl düzenli olarak analiz edilerek, bu tür kazaların yaşanması açısından riski yüksek noktalar tek tek tespit edilmelidir. Özellikle bu noktalardaki fiziksel koşulların iyileştirilmesi için gerekli kurumlarla koordinasyon kurulmasına ek olarak bir yandan da çocukların okul ve oyun saatlerini göz önünde tutarak, bir trafik denetimi uygulama planı ve programı oluşturmalıdır. Söz konusu bölgelerde yapılan bu tarz çalışmaların neticesi hemen alınmaya başlayabileceği gibi uzun dönemde tedbirler gevşetildiğinde ya da yapılan fiziksel düzenlemeler atıl hale geldiğinde yine çocuk yayaların karıştığı kazalar meydana gelebilecektir. Bu yüzden de uygulamalarda ve eğitsel faaliyetlerde en az üç dört yıl süren istikrarlı programlar planlanmalıdır.

Yaya formatındaki çocuklara yönelik trafik kazalarını önlemek amacıyla, çocukların yoğun olarak bulunduğu (okul, çocuk bahçesi vb. bölgeleri) yerlerde kamyonet ve otomobil sürücülerinin hız ortalamalarını düşürmeye yönelik, denetim ve eğitim faaliyetleri yürütülmesi de son derece önemlidir. Ayrıca okul önlerinde karşıdan karşıya geçişleri güvenli hale getirecek “Okul Geçidi Görevlilerinin” sayısının artırılması amacıyla öğretmen, öğrenci ve velilerin teşvik edilmesine yönelik eğlenceli etkinlikler planlanmalı ve yapılmalıdır.⁴¹⁵ Örneğin Ankara ilinde Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünce 3 yıl içinde öğrenci, öğretmen ve veli olmak üzere toplam 1097 kişiye okul geçit görevlisi eğitimi düzenlenerek sertifikaları verilmiştir.

Bu sayı ilimizdeki okul ve öğrenci sayısı düşünüldüğünde oldukça yetersiz kalmaktadır. Bu yüzden, sadece okul geçit görevlilerine değil bilhassa, okullarda ve parklarda karşıdan karşıya geçişlerde trafik kurallarına uymaları konusunda doğrudan doğruya çocuklara yönelik eğitim ve bilgilendirme çalışmalarına ağırlık verilmesi gerekmektedir. Buna ek olarak çocukların uygulamalı trafik eğitimini sağlayacak ve yaya formatındayken dikkat etmeleri gereken hususları imgesel ve görsel olarak onlara yaşatarak benimsetecek içerikle süslenmiş, “Çocuk Trafik Eğitim Parklarının” tesis edilmesi de önerilebilir. Bu tarz trafik eğitim parklarının sayısı oldukça yetersizdir.

⁴¹⁵ Şener, a.g.m., s.62.

Dolayısıyla kentte bulunan bu tarz oyun ve eğitim parklarının planlaması her beş ilkokula bir tane düşecek şekilde hızlı bir şekilde yaptırılması gerekmektedir.

Çocukların okul çantalarına reflektif şeritler yapıştırılması, hatta okul çantalarının reflektif imal edilmesinin mecburi olması yönünde çalışmaların başlatılması da son derece önemlidir. Özellikle okulların açık olduğu ve havanın erkenden karardığı kış ve son bahar aylarında, eğlenceli çıkartma ya da sticker tarzında yaptırılarak çocuklara dağıtılmalı, sadece çantalarına değil montlarına da bu fosforlu işaretleri yapıştırarak okuldan eve, evden okula gelirken ya da servisten indikten sonra bu fosforlu işaretlemeleri takmaları yönünde ebeveynlere tavsiyelerde bulunulması da önemli bir strateji olarak görülebilir.

Özellikle 0-6 yaş grubu çocukların ebeveynlerinin refakatinde trafik ortamında tek başına hareket etmelerinin engellenerek kontrol altında bulundurulmaları yönünde sürekli uyarılması; yaya kaldırımı üzerinde bulunan yayaların yürüyüşlerini engelleyen, özürlü vatandaşlarımızı da zor durumda bırakan araçlar dışındaki diğer engellerin (Örneğin kafe masası, esnafın sergiledikleri tezgâhlar, kutular, tabelalar, reklam panoları vb.) kaldırılarak yaya kaldırımının kullanılabilir duruma getirilmesi gerekmektedir. Bu görev trafik polisinden çok Belediye zabıtasının görevi ve sorumluluğunda olmakla birlikte, günün 24 saatinde sürekli yolda olan trafik polislerinin bu tarz kamu kurumlarını göreve davet etme ve uyarmaya yönelik hem sorumluluğu hem de yetkisi bulunmaktadır.

Özellikle ilköğretim öğrencilerinin karşıdan-karşıya geçişlerinin ve yaya olarak trafikte bulundukları yerlerde yapılan trafik polisliği görevleri çok önemlidir. Çünkü bu yerlerde çocukların trafikte bulunma nedenleri genellikle ev ile okulları arasındaki yolculuklarıdır. Bu yürüme güzergâhını en güvenli ve en kısa yoldan gitmeleri ve dönmeleri için belirledikleri güzergâhlar, sadece aile ya da öğretmenler tarafından değil bilhassa trafik polisleri tarafından da seçilmeli ya da değerlendirilmelidir.

Gerçekten de çocukların ister servisle ister yaya olarak olsun, en güvenli güzergâhı kullanarak evine ya da okuluna gitmesi için güzergâh belirlenirken trafik polisine danışılması gayet önem arz eden yeni bir stratejidir. Örneğin karşıdan karşıya

geçilecek kesim, viraj ya da kontrolsüz bir kavşak nedeniyle yetersiz görüşe sahipse, bu durumlarda, yaklaşan araçların hız, mesafe ve manevralarını izlemek ve tahminde bulunmasının zor olduğunu en iyi trafik polisi öngörmekte yada tecrübe etmektedir. Dolayısıyla bu tür yerlerden geçiş yapılmaması, görüşü uygun, yaya geçitli ya da trafik ışıklarıyla kontrol edilen bir kavşağa veya yaya geçidine ulaşmaya çalışılması yönünde çocukların doğru ve güvenli güzergâhlara yönlendirilmesi gayet etkili bir trafik güvenliği stratejisi olacaktır.

Özellikle ülkemizde geçerli olan yasal mevzuata göre yaya öncelikli değil araç öncelikli bir trafik ortamı olduğu düşünülürse çocukların yaya formatında ne kadar fazla tehdit altında olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Zira ülkemizde halen yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun 68. ve 74. Maddelerinde; Ayrıca bu kanunla ilgili yönetmeliğin 138. ve 146. maddelerinde; yayaların karşıdan karşıya geçişlerinde uygulanacak trafik kuralları ve öncelikleri düzenlenmektedir.⁴¹⁶ Anılan mevzuat hükümlerinde göre Türkiye’de sadece levhalı yaya ve okul geçitlerinde yayalara öncelik hakkı verilmekte, geriye kalan tüm kara yollarında ise, ilk geçiş hakkının araçlar da olduğu belirtilmektedir. Yani fiziksel, bilişsel ve eğitsel yönden korunmasız olan çocuklarımız zaten yaya formatında diğer yol kullanıcılarına göre daha da korunmasız olması bir yana olası bir kazada kusur dağılımı yönünden, yasal olarak da araç sürücülerine göre korunmasız ve ayrıcalıksızdır.

İşte bu nedenlerle olarak çocukların her türlü kısıtlılıkları göz önünde tutularak trafikte yaya formatındayken, onların can güvenliğini sağlama konusunda alınacak tedbirler, hem onların trafik güvenliğini arttıracak hem de trafikte korunmasız olmaktan yetişkin olmalarına rağmen korunamayacakları bilincini kazandırmak açısından oldukça önemli ve değerli olduğunu söylemek mümkündür.

3.4.2. Çocuk Yolcuların Bulunduğu Trafik Denetimleri

. Çocuklar dışında kalan hemen hemen tüm yol kullanıcıları (yaya, yolcu ve sürücüler), trafik sistemi içinde aslında hangi davranışların tehlikeli olduğunu, en

⁴¹⁶ Bkz. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Metni İçin©Çevrim İçi). <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> =, Erişim:12.09.2013).

azından bu yanlış davranışların kendisinin ya da birilerinin canına ya da malına zarar verebileceğini bilmekte ya da tahmin etmektedirler.

Örneğin hız limitini ihlal eden bir kişi bu kuralı bilgi eksikliği sebebiyle değil, çocukluk çağından itibaren gelişen ve trafik bilincine sahip olan bir bireyde olması gereken doğru tutumu yapmaktan kaçındığı için bu ihlali yapmaktadır. Bazen de sürücüler, yolun ve aracının hız yapmaya uygun olduğu gibi yanlış bir bilgiye fazla güvenerek, bu hızda olabilecek bir kazanın kendisine ya da başka birisine zarar vermeyeceğini düşünmektedir. İster bilinçsizce ister bilgisizce kural ihlali yapılsa da trafik kazalarının neden olduğu zararın sonucu hiç değişmemektedir. Dolayısıyla nedeni ne olursa olsun trafik ihlalleriyle topyekûn mücadele edilmesi elzemdir.

İşte bu noktada eğer sürücü polisin yol-sürücü denetimini yapmadığını veya yaptığı halde denetimin etkili olmadığına dair kesin bir algısı bulunuyorsa, rahatlıkla aşırı hız yapar ve hem kendisinin hem de ailesinin can güvenliğini riske atabilir. Öyleyse trafik denetimleri esnasında ailesi yanında olan sürücülerin özellikle çocuklarıyla, oyuncak, şeker veya boya kitabı gibi materyallerle ilişki kurarak, babasının yâda annesinin hızlı gitmesi durumunda onun bu davranış durumunda ikaz etmesi önerilebilir. Bu durum özellikle uzun yol yolculukları esnasında sürekli olarak sürücünün denetim altında tutulması gibi bir sonuca ulaşılmasını sağlayacaktır. Dolayısıyla denetim sürecinin içine bir şekilde çocuklar sokulmalı, doğru yönlendirmelerle çocukların bilinçaltına trafik kural ihlali yapıldığında her an trafik polisinin bu davranıştan onu men edeceği algısı yerleştirilebilir.

Çocuklarla bu denetim esnasında selamlaşmak, konuşmak, kendisine yöneltilen ve çocuğun hayal dünyasından gelen yetişkinlere göre anlamsız, ona göre trafik polisiyle ilgili ve yazılan trafik cezasıyla ilgili çok anlamlı gelen sorulara güzel cevaplar vermek de trafik denetimi esnasında etkili bir yöntem olacaktır. Aynı şekilde arabada çocuk bulunan sürücülere, “lütfen aracınıza gittiğiniz de çocuğunuza yaptığınız hatayı itiraf ederek, bir daha yapmayacağınızı ve bu hatanızı düzeltme konusunda bizim sizi ikaz ettiğimizi söyleyin.” şeklinde ricalar çok etkili olacaktır. Böylece ceza yediği için belki de trafik polislerine sitem edecek sürücüler bile silkelenerek bir anda kendilerine gelecek, en değerli hazineleri olan çocuğunun trafik

güvenliğini yükseltmek ve on da trafik bilincini oluşturmak adına trafik polisinin yönlendirmesiyle olumlu yönde konuşmalar yapacaktır.

Aksi durumda, çocuğun yanında ceza yazdığı için trafik polisine kızan, aslında hızlı gitmesinin işinden kaynaklandığını, dolayısıyla haksız yere durdurulduğunu söyleyen yâda trafik polislerine öfke dolu sözler söyleyen ebeveynlerin çocukları da bu durumdan olumsuz yönde etkilenecektir.

Öte yandan Türkiye’de meydana gelen arkadan çarpmalı trafik kazalarından etkilenen yolcuların oranlarına bakıldığında, özellikle bu kazalardaki ölüm oranının küçük çocuklarda artmasının, çocuk koltuğunun ülkemizde kullanım oranının düşük olmasından kaynaklandığı söylenmektedir. Oysa araçta kullanılan çocuk koltukları, çarpma etkisini vücudun belli bir kısmına yönlendirmeyip, bu etkiyi vücudun daha güçlü bölgelerine (kalça kemiği, sırt ve omuz) dağıtarak çarpma etkisini azaltma işlevini görmektedir.⁴¹⁷ Aksi takdirde zaten fiziksel olarak son derece korunmasız olan çocukların basit bir maddi hasarlı kazada bile yaralanması ya da ölmesi mümkündür. Nitekim Ankara’da 2012 yılında yapılan bir araştırmada, çocukların yaya ve yolcu olarak trafik kazalarından en fazla etkilenen grup olduğu ortaya çıkarılmıştır.

Bu yüzden özellikle özel otomobillerde 12 yaşına kadar çocukların ön koltukta oturmalarına izin verilmemelidir. Çünkü yetişkinlere göre yapılan emniyet kemerleri bu yaştaki çocukların korunmalarına uygun değildir. Özellikle kaza anında, karın bölgesinden yaralanma tehlikesi, kucakta ise kucaktan fırlama tehlikesini aza indirmek için çocukları arka koltukta ve emniyet kemeri takılı bir şekilde çocuk koltuğunda oturtmak çok önemlidir.

3.4.3. Çocuk Sürücülerin Bulunduğu Trafik Denetimleri

Pek çok ilimizde çocuk yaştaki sürücülerin motorlu taşıtlar kullanırken görüldüğü, hatta bu tarz hatalı davranışların hem kendilerinin hem de pek çok yetişkinin ölümüne ya da yaralanmasına neden olduğu bilinmektedir.

⁴¹⁷ FIA, a.g.k., s.75.

2918 Karayolları trafik kanununda çocuk sürücülerle ilgili cezai müeyyide içeren iki madde dikkat çekmektedir. 2013 yılında değişen 36.madde,⁴¹⁸ “ehliyetsiz motorlu araç sürücülerine yönelik cezayı düzenlerken; yasanın 37.maddesi ise ehliyet şartı olmadan kullanılan motorsuz taşıtlardan olan bisiklet için 11 yaş şartını, binek hayvan kullananların (at, katır ve eşek ya da at arabası vb.) 13 yaşını doldurmuş olması şartını getirmektedir. Her iki yasa maddesi çocuk yaşıta ister motorlu taşıt ister motorsuz taşıt olsun araç kullanan 14 yaş altındaki sürücü çocuklara 1.407 TL⁴¹⁹ ile 77 TL arasında değişen miktarlarda para cezası dışında bir ceza ya da eğitim öngörmemektedir.

Oysa ülkemizde mevcut cezai ve idari yaptırıma ilişkin mevzuata göre çocuk sürücüler eğer 15 yaşından küçükse, ebeveyninden izinsiz bir şekilde araç kullandıysa para cezası veya başka bir adli yaptırımla karşılaşması mümkün değildir. Bu noktada trafik polisleri 14 yaşında bir çocuğu sürücü koltuğunda araç kullanırken yakaladıklarında, Polis Merkezi Amirliğine anne ve babasını çağırarak hem aracı hem de çocuğu teslim ederek; haberleri ve izinleri olmasa da aracın tescil plakasına göre anne veya babaya 1407 TL trafik para cezası yazarak olay yerinden ayrılmaktadırlar.⁴²⁰

Ancak araç sahibi olarak anne babasına para cezası yazılmasının dışında hiçbir ceza ile karşılaşmayan çocuklar, ebeveynlerine teslim edilmektedirler. Bu yüzden de çocuk yaşıta araç kullanırken yakalanan çocuklar, ebeveynleri gelene kadar polisin misafiri olmaktadır. İşte bu şekilde yakalanan çocukların trafik güvenliği açısından bilinçlendirilmesine, yaptığı işin ne kadar tehlikeli olduğunun gösterilmesine kadar varacak bir çizgide bilgilendirilmesi oldukça önemli ve gerekli çocuklara yönelik bir trafik güvenliği stratejisi olduğu söylenebilir.

⁴¹⁸ Bkz. 2918 Sayılı KTK, Madde 36 – (Değişik : 24/5/2013 - 6487/18 md.): “Motorlu araçların, sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından karayollarında sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi yasaktır. Araçlar, Yönetmelikte sınıfları belirtilen sürücü belgelerine sahip sürücüler ile çok taraflı anlaşmalara göre sürücü belgesi bulunan veya geçerli uluslararası sürücü belgesi olan kişilerce sürülebilir.”

⁴¹⁹ Bkz. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Metni İçin, (Çevrim İçi): <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> =, (Erişim:12.09.2013).

⁴²⁰ Bkz. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Metni İçin, (Çevrim İçi): <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch> =, Erişim:12.09.2013).

Bu süreyi onu incitmeden, kırmadan görsel, zihinsel ve işitsel eğitim materyalleriyle geliştirecek bazı paket eğitim programları hem tüm kolluk birimlerinde hem de trafik polislerinde önceden hazırlanmalı, bu gibi olaylarda son derece bilinçli hareket edilmelidir.

Diğer bir öneri de çocuk yaşta sürücü olarak trafikte yakalanan çocukların belirli periyotlarla evde veya okulda onu rencide edilmeyecek şekilde ziyaret edilmesi adım adım 18 yaşına gelene kadar trafik eğitimi almaya devam ettirilmesi oldukça önemlidir. Yaklaşık dört beş sene sürecektir bu çabalar ve aktiviteler sonucunda çocukların elde edeceği bilgiler, 18 yaşına bastığında uygulamalı trafik dersleri dışında diğer dersleri almadan ya da daha ayrıcalıklı bir şekilde sürücü ehliyeti almasını sağlamak gibi bir ödülle zenginleştirilmesi halinde ise daha cazip hale gelecektir.

Çocuk yaşta araç kullanan sürücülerin, basit bir tutanakla ya da anne babasına yazılan yüklü miktarda para cezasıyla bu yanlıştan döndürülmesi pek mümkün değildir. Hayatın olağan akışına ters olan bu durumları trafik polislerinin önlenmesi için çok hazırlıklı, sistemli ve uzun süreli efor sarf etmesi gerekse bile, her yıl muhakkak bu gibi olaylarla karşılaşıldığı düşünüldüğünde ülkemiz insanları açısından oldukça değerli bir kazanımın yolu açılacaktır.

3.4.4. Okul Servis Araçlarının Denetimlerinde

Okul servis araçları yönetmeliğinin amacı yönetmeliğin başında; “Zorunlu eğitim kapsamındaki okul öncesi ve diğer öğrenci taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, bu amaçla taşıma yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlilik ve çalışma şartlarını belirlemek, bu yönetmeliğin gerekli kıldığı denetim hizmetlerini yapmaktır.” Şeklinde ifade edilmektedir.⁴²¹

Ülkemizde tüm öğrenci servis taşıma hizmetlerinde bulunan servis araçları her gün trafik polisleri tarafından bu yönetmeliğe ek olarak normal araç ve sürücülerin uyması gereken kurallara yönünden de denetlenmektedir. Trafik polisleri bu

⁴²¹ Bkz. Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği İçin, (Çevrim İçi): http://mevzuat.meb.gov.tr/html/26627_0.html, (Erişim:12.09.2013).

denetimlerinde sürekli olarak çocukların bakışları altında işlemleri ve denetimleri yaparken denetimi neden, niçin ve nasıl yaptığı konusunda çoğu zaman öğrencilere bilgi verememektedir. İşini hızlı yapmak çocukların okul geç kalmasını önlemek vb. gibi sebeplerle bu tür ticari araçların doğrudan doğruya hem yolcusu hem de müşterisi olan çocuklarda trafik bilincini arttırması öncelikli olarak tavsiye edilmektedir.

Gerçekten de sadece Ankara ilinde Servisçiler Odasına kayıtlı 2013 yılı itibariyle 6.514 öğrenci servis aracı (C Plakalı ve Sarı Kuşaklı) bir o kadar da servis sürücüsü bulunmaktadır.⁴²² Özellikle okul dönemlerinde ve tatillerde trafik polisleri planlı bir şekilde bu servis araç ve sürücülerini hem denetlemekte hem de eğitime tabi tutmaktadır. Bununla birlikte servis araçlarının kazaları sonucunda pek çok çocuk mağdur olmaktadır.

Anılan yönetmelikte, “Okul Servis Aracı”, genel olarak okul öncesi eğitim, ilköğretim, ortaöğretim ve yükseköğretim öğrencileri ile sadece rehber personel taşınmalarında kullanılan ticari tescilli yolcu taşımaya mahsus taşıtlar” olarak tanımlanmaktadır. Bu tarz araçlar genellikle minibüs şeklinde 14-15 adet yolcu taşıyan araçlardır ve plakalarının harf grubu (C) şeklindedir.

Tüm okul servis aracının arkasında, öğrencilerin iniş ve binişleri sırasında gündüzleri dahi yakılmak üzere en az 30 cm çapında kırmızı ışık veren bir lamba bulunmalı ve bu lambanın yakılması halinde üzerinde siyah renkte büyük harflerle "DUR" yazısı okunacak şekilde tesis edilmiş olması yine yönetmeliğe göre şarttır.⁴²³ Oysa pek çok servis aracında bu ışıklı aksam konusunda ya da lambanın yakılıp söndürülmesi tertibatının fren lambaları dışında ayrı olarak tesis edilmediği, bu yüzden de hem diğer araç sürücülerinin hem de çocukların kaza tehlikesi yaşadığı görülmektedir.

Okul servis aracı olarak kullanılacak taşıtlarda, öğrencilerin kolayca yetiştirebileceği camlar ve pencerelerin bile sabit olması ve iç düzenlemesinde aracın demir aksamı açıkta yaralanmaya sebebiyet vermeyecek yumuşak bir madde ile

⁴²² Bkz. Ankara Servisçiler Odası, (2013), (Çevrim İçi), <http://asio.org.tr/iletisim.html>, (Erişim:12.09.2013).

⁴²³ Bkz. Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği İçin, (Çevrim İçi): http://mevzuat.meb.gov.tr/html/26627_0.html, (Erişim:12.09.2013).

kaplanması gereklidir. Özellikle çocukların araçtan el kol uzatması, ya da boynunu çıkartması pek çok trafik kazasına ya da çocuğun hayatını kaybetmesine neden olabilmektedir. Denetimler esnasında trafik polisi bu anlamda aracın içini de çok dikkatlice kontrol etmeli ve bu kontrol esnasında bir cümleyle de olsa çocuklara kaza riskinden dolayı bunu kontrol ettiğini söylemelidir. Böylece çocuklar olması gereken servis iç dizaynını öğrenmiş ve başka bir araçta bunu görmediğinde yaşayacağı güvensizlik duygusunu anne veya babasına aktaracağı bir tecrübeye ulaşması beklenebilir.

Aynı buna benzer bir konuda, okul servis araçlarının kapılarıyla ilgilidir. Bu araçların kapıları muhakkak suretle şoför tarafından açılıp kapatılabilecek şekilde otomatik (Havalı, Hidrolikli v.b.) yada araç şoförleri tarafından elle kumanda edilebilecek şekilde (Mekanik) olmalıdır.

Bu sayede arkasına sürekli bakmak zorunda kalmayan şoförler aracın sürülmesine daha iyi konsantre olabileceği gibi, çocukların oyun haline getireceği kapı açma ve kapamalar bir anda faciaya dönüşme tehlikesinden uzaklaşacaktır.⁴²⁴

Öte yandan ülkemizde okul servis aracı olarak teçhiz edilmiş araçların, taahhüt ettikleri öğrenci taşıma hizmetlerini aksatmamak kaydıyla, personel servis taşıma hizmetlerinde de kullanılması, çocukların trafik güvenliği açısından oldukça riskli tehlikeleri de beraberinde getirmektedir. Şimdilerde konuyla ilgili bu sıkıntıyı aşmaya yönelik gerek İçişleri Bakanlığı gerekse MEB servis odaları nezdinde girişimlerde bulunmakla birlikte, çocukların bindiği okul servis araçlarının ve şoförlerin gün içinde personel taşımacılığı işinde de kullanılıyor olması çocukların trafik güvenliği açısından çok fazla risk oluşturmaktadır.

Örneğin sabah ve akşam saatlerinde bir okulda servis taşıma ihalesi alan şirket, aynı araçlarla saatlerini kılı kırk yararcasına ayarlayarak başka bir iş yerinin çalışanlarını taşıma ihalesi de almaktadır. Ankara gibi büyükşehirlerde artan taşıt sayısı ve trafik yoğunlukları düşünüldüğünde evdeki hesap çarşıya uymamakta, bir servisten diğerine yetişmek zorunda kalan servis şoförleri de hem sürat yapmakta hem

⁴²⁴ Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliği İçin, (Çevrim İçi): http://mevzuat.meb.gov.tr/html/26627_0.html, (Erişim:12.09.2013).

de pek çok trafik kuralına uymamaktadır. Bu durum ülkemizdeki tüm servis taşıma işlerinde kangren haline gelmiş bir sorun niteliğindedir. Çünkü hem servis araçlarının sayısı kısıtlı ve plakaları çok pahalı (500-550 Bin TL) hem de istihdam edilen şoförlerin çalışma koşulları ücret ve süre açısından da çok kötü durumda olmasından kaynaklanmaktadır. (Bir okul servis şoförü ayda 800-900 TL civarında almaktadır ve çoğu sigortasız çalışmaktadır).

Dolayısıyla bu durumun önüne geçmek için okul servis ihaleleri ve personel taşıma ihaleleri tek merkezden karara bağlanmalı; UKOME, Trafik Denetleme veya Milli Eğitim Müdürlüğü gibi bağımsız kamu kurumları tarafından denetlenmeli, aynı şirketin aynı arabalarının çok yakın saatlerde servis taşımacılığı yapmasına müsaade edilmemelidir.

Son olarak denilebilir ki, okul servis araçlarının okul bahçesi dışında olmaları cadde ve sokaktaki öğrencilerin hayatlarını tehlikeye soktuğu, bunun önüne geçilebilmesi için kontrollü olarak okul servis araçlarına iniş ve binişler okul bahçesinde yapılması, trafik ortamını daha güvenli hale getireceğinden denetimlerde bu hususlara da dikkat edilmesi gerekmektedir.

3.4.5. Genel Trafik Denetim ve Uygulamalarının Yapılandırılması

Bilindiği üzere, trafik polisinin en öncelikli görevi kazaların gerçekleşmeden engellenmesidir ve bu görevi yerine getirmek için trafik polisinin başvuracağı en temel yöntem, en başta araç ve sürücüleri olmak üzere, tüm yol kullanıcılarını denetlemektir.⁴²⁵

⁴²⁵ Kılıçlar Mehmet, (2012), Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu Önsöz, Seçilmiş Bildiriler, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Derleyenler), EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, s.3-4.

Diğer bir ifadeyle trafik denetiminin temel hedefi, yol kullanıcıların (yaya, sürücü, yolcu) güvenli olmayan davranışlarını en aza indirgeyerek, trafik kazalarını ve yol açtığı kayıpları azaltmaktır. Bir trafik sisteminde etkili bir denetim mekanizması; insanların, suç işledikleri takdirde yakalanacakları, yakalandıklarında ise alacakları cezanın ağır olacağı öngörüsünü bilinçaltında sürekli taze tutulmasını sağlamakla mümkündür.⁴²⁶ Çünkü sürücü davranışlarının yanlıştan doğruya yönelmesi, sürdürülen denetimin etkinliğine bağlıdır. Denetim etkili olduğu takdirde bir çeşit otokontrol mekanizması kuran sürücü, böylece trafik kusurlarını işlemeyecek, dolayısıyla trafik kazalarının sayısında mutlak bir azalma yaşanacaktır.

Öte yandan 2918 sayılı KTK’da denetim, “Araçları, bu kanuna göre araçlarda bulunması gerekli belge ve gereçleri, sürücülerini ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek” şeklinde tanımlanmaktadır.

Aslında trafik ortamında yol kullanıcılarının kusur, ihmal ve ihlallerinin, polis denetimi yoluyla önlenmeye çalışılması en son çaredir. Zira çocukluktan yetişkinliğe gelene kadar trafik bilinci kazanmamış bireylerin, parasal ya da hapis cezalarıyla akıllanması ya da doğru trafik davranışını alışkanlık haline getirmesi pek mümkün değildir. Örneğin emniyet kemerini denetleme noktasında yâda trafik polisi uygulaması esnasında takan pek çok sürücü, bu noktadan ayrılır ayrılmaz kemeri çıkartabilmektedir. Yâda ceza yediği birkaç hafta-birkaç ay içinde aynı ihlali yapmayan sürücüler, bir süre sonra yeniden kural ihlali yapmaktadır.

Bununla birlikte tüm dünya ülkelerinde görüldüğü üzere trafik polisi denetimi uzun vadeli eğitim programları ve orta vadeli kampanya faaliyetlerine kıyasla insan davranışı üzerinde daha hızlı sonuç veren, oldukça etkili bir yöntemdir. Trafik ihlallerinin acil müdahale gerektiren durumlar olması nedeniyle, yalnız uzun vadeli eğitim ve kampanya hedeflerinin gerçekleşmesini beklemek akılcı ve tek başına yeterli

⁴²⁶ Aycan ve Aycan, a.g.m., s.289.

olacak bir güvenlik yaklaşımı olmadığı için de, trafik polislerinin denetimlerinin kesintisiz olarak sürdürülmesi esas alınmaktadır.⁴²⁷

Trafik denetimlerinin amaçları arasında, trafik sıkışıklığını, kazaları azaltma, çevre kirliliği önlemek ve enerji tasarrufu sağlamak gibi amaçlar olmakla birlikte, bu görevin en temel amacının her şeyden önce sorumluluk alanı içinde kazaları önleyici güç olmak ve trafik güvenliğini sağlamak olduğu söylenmelidir. Diğer bir ifadeyle trafik denetimi, bütçe açıklarını kapatmak, devlete gelir sağlamak, kişileri cezalandırmak veya meydana gelen anlaşmazlıklarla ilgili dava açılması için olabildiğince çok kayıt/delil toplamak değildir.

Özellikle insanların trafik yasalarının uygulandığını farkında olmalarını sağlamak ve bunlara uymayı tutum haline getirmelerini sağlamak amacıyla yapılan trafik denetimleri trafik güvenliğini sağlama konusunda oldukça başarılı olmaktadır. Bu yüzden de trafik polisi ceza yazan bir devlet görevlisi olarak değil, trafik kazaların önleyen bir kanun görevlisi olarak bilinmeli ve bu genel amacın bütün denetimlere aktarılması için sürekli olarak yeniden yapılandırılmalıdır.

Bu tez çalışmasının açısından trafik polisi denetimlerine bakıldığında, özellikle bazı denetim uygulamalarının çocukların trafik güvenliğini artırma yönünde çok büyük katkıları olabileceği söylenmelidir. Özellikle trafik polisin denetimlerinin hem yetişkinlerin hem de çocukların ölümlü kaza nedenlerinden olan, insanların trafikte can güvenliğini tehdit eden ihlallerin başında gelen kontrol konularında olması çok önemlidir. Örneğin alkol, hız, sinyalizasyon, doğrultu ve şerit değiştirme gibi konularda yapılan trafik denetimlerinin çocukların trafikte güvenliğinin yükseltilmesinde en az servis araçları denetimi kadar önemli bir yeri bulunmaktadır.⁴²⁸

Çocukların ölüm ve yaralanmasına en çok neden olan trafik kazalarının başında hız ihlali yapan sürücülerin neden oldukları yayaya çarpmalı kazalar gelmektedir. Bu yüzden 0-14 yaş çocukların oyun ve okul bölgelerinde sürekli hız denetimleri yapılmalıdır. Özellikle hız ortalamasının azaltılmasına yönelik hızdan kaynaklanan

⁴²⁷ Sayıştay Raporu, (2008), s.88.

⁴²⁸ Turna ve Aydın, a.g.m., s.101.

kazaların en fazla meydana geldiği caddelere görsel hız kesicilerin, çift kompenantlı boya ile gürültü bantlarının tanzim edilmesi de gerekmektedir. Ayrıca Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından yapılan bu tarz radarlı hız uygulamaları çocukların kazaya karıştığı noktalarda arttırılarak, hız ortalamasını düşürmeye yönelik çalışmaların devam ettirilmesi de gerekmektedir.

Çünkü hız artışı her şeyden önce bir sürücünün çevresindeki bilgileri toplama ve yaya hareketlerini izleme sürecinde ayırt etme ve tanımlama için biyolojik olarak gerek duyduğu normal süreyi yok etmektedir. Bu durumdan deneyimli-deneyimsiz, yaşlı-genç, erkek-kadın tüm sürücülerin olumsuz etkileneceği ve kazaya neden olacağı konusunda pek çok sürücünün eksik yada hatalı bilgisi bulunmaktadır. Bu hatalar ve eksik bilgiler, karayollarında sürücüler tarafından hız sınırlarının aşılmasını en yaygın trafik kural ihlali haline getirmektedir. Ayrıca aşırı hız yapmanın seyahat süresini kısaltması, heyecan ve beceri duygusu vermesi gibi nedenlerle de sürücüler, kavşaklara yaklaşırken, dönemeçlere girerken, tepe üstlerine yaklaşırken, dönemeçli yollarda ilerlerken, yaya geçitlerine, hemzemin geçitlere, tünellere, dar köprü ve menfezlere yaklaşırken, yapım-onarım ve oyun alanlarına girerken, hızlarını azaltmamaktadır.

Gerçekten de, çocukların trafik güvenliğini zayıflatan ve onları kaza olgusuyla karşı karşıya getiren en önemli konu, çocukların özellikle karşıdan karşıya geçişleri esnasında, araç sürücülerinin yavaşlamaması yada çocuğun yaklaşan araçların hız ve mesafelerini doğru tayin edemediği yola çıkmasıdır. Özellikle şehir içlerinde izin

verilen maksimum hız olan 50 km/s’de seyreden bir aracın, 1 saniyede kat edeceği mesafe yaklaşık 14 metredir.⁴²⁹ Oysa çoğu kez sürücülerin bu hız limitlerinin üzerinde seyretdikleri, bu durumda aynı aracın 1 saniyede kat edebileceği mesafenin yaklaşık 28 metreye çıkmasıyla, karşıdan karşıya geçen çocukların çoğu zaman yolun genişliği ve geçme süresini doğru tahmin edemediği görülmektedir. Dolayısıyla çocukların yaklaşan araçların da hızlı geldiği varsayılarak riske girmeden hareket edemeyebileceğini düşünerek, araç kullanılması, bu hız ihlalini şehir içinde yapmayı

⁴²⁹ Turna ve Aydın, a.g.m., s.103.

alışkanlık haline getiren sürücülere de sürekli ceza yazılması oldukça önemli bir stratejidir.

Öte yandan kazalarda meydana gelebilecek herhangi bir ölüm veya yaralanmalar, manevi olarak insanlara zarar verdiği ülkemizde, trafik sıkışıklıklarının ve trafik kazalarının tek çözümü olarak trafik denetleme hizmetleri görülmüş ve kamuoyu sürekli olarak trafik polislerinin hizmet standartlarına uygun görev yapıp yapmadığı konusuna yönlendirilmiştir. Oysa halkın günlük yaşantısında büyük yer tutan trafik sistemlerinde trafik polisleri dışında birçok kurum ve personelinin görev ve sorumlulukları bulunmaktadır.⁴³⁰

Nitekim trafik kazalarının oluşumuna ilişkin yapılan pek çok bilimsel araştırmada trafik kazalarının azaltılmasında; yol mühendisliğinin %31; ilgili kuruluşların güçlendirilmesinin %15; güvenlik etütlerinin %9; karayolunu kullananların eğitiminin %6 ve trafik polislerince doğrudan yapılan denetleme hizmetlerinin ise % 12'lik bir paya sahip olduğu ortaya çıkmıştır.⁴³¹ Görüldüğü gibi trafik polisi, denetleme hizmetlerini yoğun ve etkili bir şekilde yapsa bile trafik kazalarını %12 oranında azaltması mümkünken, yollarda fiziksel düzenleme ve tedbir alması gereken kurumların ve mühendislerin %46'lık bir oranda kazaları azaltma potansiyelleri bulunmaktadır.

Bununla birlikte Türkiye'de niteliği, niceliği ve caydırıcılığı etkili olan trafik denetimlerinin tam anlamıyla yapılması halinde; 2012 yılında meydana gelen; 1.296.636 kazanın 155.596 tanesi meydana gelmeyebilirdi. Böylece aynı yılda trafik kazalarında ölen 3.750 insan ölmeyecek; yaralanan 268.102 insandan 32.172 tanesi de yaralanmayabilirdi.⁴³²

Trafikte sürücü denetiminin önemini gözler önüne sermek üzere yapılan böylesine farazi bir hesaplamada mevcut denetimler yapıyor olması göz önünde tutulduğunda, mevcut kurtarıla bilinecek insan sayısı, tüm polis teşkilatının trafik

⁴³⁰ Sayıştay Raporu, (2008), s.39-43.

⁴³¹ Avan, a.g.m., s.499.

⁴³² Bkz. Araştırmanın ilk bölümündeki Türkiye 2012 Yılı Trafik Kazası İstatistikleri tablosuna, s.39.

polisi görevlerini yerine getirmesini anlamlı kılacak düzeyde olduğu da unutulmamalıdır.

3.5. KAZA ESNASINDA ÇOCUKLARIN KORUNMASINA YÖNELİK TRAFİK POLİSLERİNİN GÖREVLERİ

Araştırmanın bu son bölümünde, şu ana kadar anlatılan çocukların trafik kazalarından ve bu kazaların zararlarından korunmasına yönelik önleyici trafik polisi stratejilerinden farklı olarak, artık önlenememiş trafik kazalarından çocukların en az zarar görmeleri amacıyla yapılması gereken stratejilerden bahsedilecektir.

Bu nedenle, araştırma kapsamında geliştirilen Haddon Matriksinin üçüncü başlığı olarak ele alınan bu stratejiler, trafik kazasını önlemeye yönelik değil, çocukları, bir şekilde karşı karşıya kaldıkları trafik kazalarının olumsuz etkisinden korumaya yönelik tedbirler şeklinde önerilecektir. Ayrıca, araştırmanın bu kısmında önerilen stratejiler, en az trafik polisleri kadar pek çok kamu görevlisini ve yetişkini de doğrudan doğruya ilgilendirmektedir. Zira sayılan pek çok strateji ülkemizdeki yerleşik trafik mevzuatında trafik polislerinin görevleri arasında yer almayan, ancak bir şekilde trafikte güvenlik zaafı yaşayan çocukların en az zararla bu olaydan kurtulmasına yönelik görevlerden sayılması mümkündür.

Ülkemizdeki yerleşik trafik mevzuatına göre görev yapan trafik polisleri araç ve sürücü denetimlerinden sorumlu olduğu kadar, meydana gelen trafik kazalarına müdahale etme ve kaza yerinde insanların can ve mal güvenliğini sağlayacak düzeyde tedbir ve önlem alma görevleri de bulunmaktadır.

Bir trafik kazasında trafik polislerinin görevlerine bakıldığında;

“-Kurtarma ve inceleme ile hayat kurtarmak,

-Olay yerinde trafik güvenlik yönetimini sağlamak,

-Olay yerindeki acil durumu korumak ve en kısa sürede normal duruma geçmek,

- Diğer yardım servisleriyle ortak hareket ederek hayat kurtarmak,
- Acil yardım birimleri, yerel yönetim ve diğer yardımcı kuruluşları olay yerinde eşgüdüm içinde (koordineli) çalışmalarını sağlamak,
- Olayı araştırmak ve uygun bir yerde diğer araştırmacı birimlerle elde edilen delilleri birleştirmek,
- Kazazede bilgilerini toplamak ve ilgili birimlere bildirmek,
- Hırsızlığa karşı önlem almak,
- Suçluları belirlemek,
- Kazazede yakınlarına haber vermek,
- Tüm gerekli eylemler yapıldıktan sonra trafiği eski durumuna döndürmek için kısa vadeli tedbirler almak.” şeklinde sayılan görevleri bulunmaktadır.⁴³³

Trafik mevzuatında verilen bu görevlerin çok hızlı ve acil bir şekilde yerine getirilmesi son derece önemlidir. Aslında trafik polislerinin kaza yerine gitmesi, evrensel olarak acil duruma müdahale hizmeti olarak nitelenmektedir. Dolayısıyla her çeşit acil müdahalede olduğu gibi trafik kazalarında da en önemli konu, zamanında kazaya müdahale etmektir.

Bu yüzden ambulans, itfaiye gibi acil müdahale birimleri için geçerli olan kritik süre ve kritik uzaklık değerleri trafik kazalarına giden polisler için de geçerlidir. Çünkü özellikle acil trafik müdahalesi gerektiren kazalarda, trafik polislerinin önceden belirlenen zamanda (kritik süre içinde) olay yerine erişmesi, can ve mal kaybını asgariye indirme açısından oldukça fazla önem ve değer taşımaktadır. Gerçekten de meydana gelen kazalarda polis müdahalesinin, acil müdahale işlevleri içerisinde çok önemli bir yeri vardır. Bu nedenle trafik ekiplerinin olaya müdahale süresinin azaltılması ve etkinliğinin artırılması için ekiplerin hareket noktaları, sayısı ve görev yoğunlukları gibi pek çok faktörün etkisi altındadır. Bu nedenle, kazalara gitmekle

⁴³³ Trafik Eğitim ve Araştırma, Kaza Bilirkişilik Branş Eğitimi Ders Notları, (2012), Anatalya.

görevli trafik polisleri için kritik süre ve kritik uzaklık önceden belirlenmeli ve bu sürelerle uyulmadığı takdirde nedenleri araştırılarak bir an önce çözümlenmelidir.

Öte yandan günümüzün dünyasında hemen hemen her coğrafyada meydana gelen trafik kazalarında ölüm oranlarının artmasının en önemli nedeni kaza anı ve hemen sonrasında gerekli olan ilk yardımın yeterli bir şekilde yapılmamasıdır.

Özellikle ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında ölümlerin %10'u ilk 5 dakikada; % 20'si ilk 15-30 dakikada ve %50 si de ilk yarım saat içinde oluşmaktadır.⁴³⁴ Bu sürelerle dikkat edilirse, trafik kazası gerçekleşikten sonra 5. dakika ile 15. dakika arasının çok önemli olduğu görülecektir. Kaza sonrası ölümlerin yarısının ilk yarım saat içinde gerçekleştiği düşünüldüğünde ise, bu kazalara müdahale edebilmek için, müdahale ekiplerinin ilk 15 dakika içinde olay yerinde olmasının bir zorunluluk olduğu ortaya çıktığı anlaşılabacaktır.

Kazaya kritik sürede müdahale etmenin önem ve gerekliliğini detaylı bir şekilde anlattıktan sonra, trafik kazalarına karışan çocukların bu travmatik olaydan en az zarar görmesini sağlayacak trafik polislerine yönelik diğer öneri ve stratejilere bakmak yerinde olacaktır.

Bu kapsamda ilk söylenmesi gereken, eğer bir trafik kazasında çocuk kazazede varsa, trafik polisinin kaza mahallinde çocukları korumaya yönelik hangi tedbirleri alması gerektiğine ilişkin olmalıdır.⁴³⁵ Zira belki de hayatında ilk kez bir trafik kazasıyla karşılaşan ya da kendisini ansızın bir kazanın içinde bulan çocuğa hemen olay yerinde, zamanında destek olunmazsa bu travmadan daha fazla hasar ve zarar görmesi mümkündür.

Bununla birlikte çocukların içinde yer aldığı trafik kazalarının türüne göre olay yerine giden trafik polislerinin dikkat etmesi gereken hususlar ve uygulaması gereken stratejiler değişecektir.

Örneğin maddi hasarlı bir trafik kazasına giden trafik polisinin ilk yapacağı uygulama, araç içinden çocuğun güvenli bir yere taşınmasını sağlamaktır. Zira kazanın

⁴³⁴ Kaygısız, a.g.e., s.92.

⁴³⁵ Ünal vd., a.g.m., s.14.

neden olduğu hasarı görmek isteyen bir çocuk çok rahatlıkla akan trafiğin içinde merakının kurbanı olabilir. Özellikle maddi hasarlı da olsa trafik kazasının telaşına yada rapor yazmanın telaşına düşen ebeveynler araç içindeki çocuklarını unutması, onun kontrolsüz ve tehlikeli bir şekilde yola çıkmasını engellemesi genellikle mümkün olmamaktadır. Öyleyse akan trafik içinde bir maddi hasarlı kazaya giden trafik polisi, ilk önce araçtaki çocukları kendi ekip otosunda veya daha güvenli bir alanda önce can güvenliklerini sağlaması gerekmektedir.

Yaşanılan maddi hasarlı kazanın neden kaynaklandığını anlamlandırmaya çalışan çocuğa, onun anlayacağı şekilde kısa bilgiler verme, büyüdüğünde kendisinin de benzer kazalar yapmaması için hangi kurallara dikkat etmesi gerektiğini söylemek de trafik güvenliği eğitimi açısından oldukça etkili olacaktır.

Çocukların ya da ebeveynlerinin karıştığı yaralamalı ve ölümlü kazalarda ise durum daha travmatiktir.⁴³⁶ Çocuğun olay yerinden acilen uzaklaştırılması, belleğine kazınacak kötü sahneleri görmemesi için fiziksel olarak derhal akrabalarına, okuluna veya hastanelerin çocuk servislerine götürülmesi çok önemlidir. Hatta bu tarz kazalar sonrasında çocukların sağlık birimlerine götürülmesine kadar çocuklara destek olunması da gerekmektedir.

Bununla birlikte sayılan pek çok görev yasal olarak trafik polislerinin klasik hale gelmiş görev ve sorumlulukları arasında yer almamaktadır. Ancak trafik polisi kaza yerinde meydana gelen krizi en etkili şekilde yönetecek ve düzenleyecek en etkili kamu görevlisi konumundadır. Bu yüzden de ilgili kamu acil durum görevlilerinin layıkıyla görevlerini yapmasına ön ayak olmalıdır.

Son olarak belirtilmesi gereken bir konuda çocukların TSSB maruz kalmaması için, trafik polislerinin daha fazla özen göstermesi gereken hususlardır. Çocukların kendisi karışmasa bile anne, baba, kardeş veya arkadaşının yaşadığı bir trafik kazasından sonra da Stres Bozukluğu şeklinde bir rahatsızlığa yakalanması mümkündür.⁴³⁷

⁴³⁶ Ünal vd., a.g.m., s.14.

⁴³⁷ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.13.

Dolayısıyla çocuklara bir kazayla ya da yakınlarının yaşadığı ölümlü ve yaralanmalı kazayla ilgili bilgi verirken trafik polisi, son derece özenli ve dikkatli olmalıdır. Aynı özen kaza mahallinde de gösterilmeli, çocuğun hafızasından beklide hiç silinmeyecek dramatik sahneler (Yakınlarının naaşları, kan izleri, parçalanmış ve dağılmış elbise kalıntıları vb. gibi) bakması da engellenmelidir.⁴³⁸

⁴³⁸ Özdemir ve Şener, a.g.m., s.14.

SONUÇ ve ÖNERİLER

21. Yüzyılda küreselleşmenin etkisiyle yaşanan baş döndürücü teknolojik gelişmeler, uluslararası ticarete yaşanan artışlar ve sektörlerde yaşanan endüstriyel gelişmeler, dünyanın tüm ülkelerinde kırsaldan kentlere doğru göç dalgalarının gerçekleşmesine neden olmuştur.

Böylece, küreselleşme yaygınlığını ve gücünü arttırarak, adeta dünya küçük bir köy haline getirmiş, ulaşım ve otomotiv teknolojilerinde yaşanan bu gelişmeler otomotiv üretiminin ve kullanımının patlamasına ve henüz yeterli altyapısı olmayan kentlerin karayolu trafik sorunlarıyla ve trafik kazalarıyla karşı karşıya kalmasına zemin hazırlamıştır. Bu sorunları çözümlmek, meydana gelen trafik kazalarını azaltmak, yaşanan mal ve can kayıplarının önüne geçmek üzere pek çok uygulama ve faaliyetlere başlanmıştır.

Bununla birlikte geliştirilen bu uygulama, denetim ve faaliyetler araç sürücülerine ve yetişkinlere göre yaygın bir şekilde yapılandırılmıştır. Oysa trafikte en korunmasız yol kullanıcıları başta yayalar ve yolculardır. Bu kesimlerin içinde ise en fazla mağduriyet yaşayan kesimi ise 0-14 yaş grubundaki çocuklar oluşturmaktadır. Dolayısıyla yetişkinlere yönelik trafik kazası önleme uygulamaları, denetimleri ve eğitimleri, çocukların biyolojik, fizyolojik, bilişsel ve eğitsel özelliklerine göre yapılandırılmamış olması da buna eklendiğinde, 0-14 yaş grubu çocukların günümüz trafik sistemleri içinde karşı karşıya kaldıkları can güvenliği riski daha fazla ziyadeleşmektedir.

Bu tez çalışmasının ilk bölümünde trafiği oluşturan üç temel unsura odaklanarak, günümüzde trafik sistemleri dünya, Türkiye ve Ankara ölçeğinde yapısal olarak analiz edilerek incelenmiştir. Bu inceleme sayesinde trafik sisteminin temel unsurlarındaki son yıllarda meydana gelen değişimlerin insan hayatını ve bu sistem içinde insanların güvenliğini nasıl etkilediği konusunda önemli ve değerli sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır. Özellikle dünyanın genelinde olduğu gibi Türkiye’de ve Ankara’da da nüfusun, sürücü sayılarının ve araç sayılarının büyük bir hızla artmasına karşılık karayollarının aynı ivmede artmadığı görülmüştür. Ayrıca araç sayılarında ve sürücü sayılarındaki artışın trafik kazalarının artışıyla paralel çizgide olduğu da dikkat çekmiştir.

Araştırmanın ikinci bölümünde ise, 0-14 yaş grubundaki çocukların yetişkinlere göre trafik içindeki sosyal, fiziksel ve eğitsel alanlardaki durumları ele alınarak, çocukların trafik kazalarından korunması ve ilgili önlemler düşünülerek yapılan çalışmalarda, alınacak önlemler kadar, neden olan etkenlerin de değerlendirilmesi gerektiği konusunda anlamlı sonuçlara ulaşılmaya çalışılmıştır. Yine bu bölümde önlenemeyen trafik kazaları sonrasında çocukların TSSB gibi rahatsızlıklara yakalanmasına neden olan ve bunlara trafik polisinin müdahale edebileceği alanlar çerçevelenmiştir.

Böylece, yetişkinlere göre farklı fiziksel, bilişsel ve eğitsel özellikleri olan çocuklar açısından trafik kazası olgusu yapısal olarak analiz edilerek, çocukların trafik kazalarının kurbanı olmalarını önlemek, eğer bir şekilde trafik kazası mağduru oldularsa kazanın zararını minimuma indirmek için dikkat edilmesi gereken eğitsel ve denetsel uygulamaların özellikleri tespit edilmiştir.

Araştırmanın üçüncü ve son bölümünde ise, literatürde yaralanmaları önlemeye ve zararlarını ortadan kaldırmaya yönelik geliştirilen Haddon Matriksi Modeli çerçevesinde kalmak kaydıyla; çocukların karıştığı trafik kazalarını önleme ve bu kazaların zararlarını minimuma indirmeye yönelik, “Trafik Kazalarından Çocukları Koruma ve Kaza Zararlarını Azaltma” modeli önerilmiştir.

Temel amacı; 0-14 yaş grubundaki çocukları trafik kazalarından ve bu kazaların zararlarından korumak için, trafik polislerine yönelik eğitsel, denetsel ve çevresel boyutlardan oluşan, koruyucu trafik güvenliği stratejileri geliştirmek olan bu araştırmanın sonuçlarını dört başlık altında toplamak mümkündür:

İlk olarak araştırma sonucunda çocukların trafik kazasının mağduru olmalarını engelleyecek, onları kazaya karışma risklerini minimize edecek eğitsel, denetsel ve çevresel faktörlere göre sınıflandırılan “Çocukların Trafik Güvenliği Arttırmaya Yönelik Eğitsel Stratejiler” ve “Çocukların Yaşadıkları Çevrenin Çocuklara Göre Düzenlenmesi” **başlıkları altında** geliştirilmiştir.

İkinci olarak bu araştırma sonucunda, çocukların içinde bulunduğu trafik kazalarına müdahale esnasında trafik polisleri ve ebeveynler tarafından çocukların meydana gelen trafik kazasından en az zararla en olumlu tecrübeyle kurtulmasını sağlayacak tedbirler ve uygulamalar geliştirilmiştir.

Üçüncü olarak bu araştırma sonucunda, 0-14 yaş arasındaki çocukların kendilerinin veya yakınlarının yer aldığı kazalardan en az zararla kurtulmalarını sağlayacak, özellikle TSBB gibi psikolojik rahatsızlıklara yakalanmalarını önleyecek ve kaza sonrasında uygulanacak tedbir ve stratejiler geliştirilmiştir.

Dördüncü olarak bu araştırma sonucunda, ilerleyen dönemlerde aynı konuda yapılacak yeni çalışmalara perspektif sağlayacak görüş ve önerilere ulaşılmıştır. Ayrıca bu araştırma sonucunda 0-14 yaşa arasındaki çocukların trafik kazalarından ve bu kazaların zararlarından korumaya yönelik literatürde görülen potansiyel boşluklar ve eksikler tespit edilmiştir.

Araştırma kapsamında ulaşılan bu sonuçlar aşağıda belirtilen kategorilerde ayrıntılı bir şekilde anlatılmıştır:

- **Çocukların Trafik Güvenliği Arttırmaya Yönelik Eğitsel Stratejiler**

Araştırma sonucunda, çocukların trafik güvenliğini arttırmaya yönelik okul öncesi, ilkokul çağında ve ergenlik çağında olmak üzere üç alt başlıkta sınıflandırılan eğitsel stratejiler geliştirilmiştir.

Bu kategori kapsamında elde edilen araştırma sonuçlarının birincisine göre, her şeyden önce okul öncesi yaş grubundaki çocuğa (0-6 yaş grubuna) güvenli trafik eğitimi verirken ve bu eğitimi planlarken, bu eğitimin, çocuğun bu dönemde fiziksel ve bilişsel gelişiminin en hızlı dönemi olduğu ve çevresindekileri taklit ederek hayatı öğrenmeye çalıştığı göz önünde tutulmalıdır.

Bu kapsamda özellikle okul öncesi çocukların temiz zihinlerinin doğru bilgilerle şekillenmesine zemin hazırlayacak tarzda, görsel imgelemler içeren eğitim programları, boya kitapları vb. materyallerle zenginleştirilen ve çocuklarda çok erken yaşlardan itibaren trafik duyarlılığı bilincinin oluşmasına katkı sağlayacak eğitimler verilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.. Böylece sadece çocuklar değil onların ebeveynlerin ve yetişkinlerin de konuya dikkatleri çekilmiş olacağı, trafikte bilerek ya da bilmeyerek yapılan yanlış davranışların farkına varılacağı yapılan bu araştırma sonucunda görülmüştür..

İkinci olarak araştırma sonucunda, 0-6 yaş arasındaki çocukların trafiğin ne olduğunu anlamasını sağlayacak, zihinlerinde trafikle ilgili tehdit algısını şekillendirerek, onlara olumlu davranış biçimini ve seçeneklerini öğretecek tarzda planlanan ve geliştirilen, görüntülü ve oyun tarzındaki eğitimlerin verilmesi gerektiği

sonucuna varılmıştır. Aynı zamanda bu tür eğitici materyallerin, anne ve babalar tarafından da çocukların kendilerine trafik ile ilgili soru sormasını sağlayıp, onlara doğru cevaplar verme ve çocuklara şekilleri, renkleri, trafiği oluşturan başlıca elemanları bizzat kendileri uygulamalı olarak tanıtırken de kullanmasının önemli olduğu değerlendirilmiştir.

Araştırma sonucunda görülmüştür ki; 0-6 yaş arasındaki çocukların hepsi, ebeveynleri tarafından kendilerine anlatılan, gösterilen ve uygulanan trafik kuralları yorumlamadan ve değiştirmeden birebir kabullendikleri için, bu yaş grubunda anne ve babasının eğitim süreçlerinin içerisine dahil edilmesi, anne ve babaların hayatın içindeyken bu kuralları onlara benimsetmesi adına muhakkak suretle geliştirilecek eğitim programlarında proje ortağı yapılması gerekmektedir.

Ayrıca okul öncesi çocuğun kendisine anlatılan trafik kuralını kabullenmesi ya da benimsemesi bilinçli bir kabul olmayıp, içgüdüsel bir çocuk tepkisi olduğu unutulmayarak, anne ve babaların bir trafik kuralını çocuğuna anlatmış olmanın verdiği rahatlıkla akan trafikte onu başıboş bırakma ya da özgür iradesiyle bir kurala uymasını kesinlikle beklememesi gerektiği yapılan bu araştırma sonucunda anlaşılmıştır.

Araştırma sonucunda, 0-6 yaş arasındaki çocuklara verilecek trafik güvenliği eğitiminde çocuklarda hayat tecrübesi olacak ve trafikteki olguların gerçekliğini kavramasına yardımcı olacak nitelikte anlatımların yapılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuca göre trafik polisleri çocuklara yönelik trafik eğitimlerinde anne ve babaları proje ortağı yapmalı, onların çocuklarına anlattıkları trafik kurallarını bizzat kendileri yaşayarak ve binlerce fiziksel örneklerle pekiştirerek göstermesi gerektiği değerlendirilmektedir.

Bununla birlikte, ebeveynler kendi çocuklarına trafik eğitimi verirken; onların trafik içinde yetişkinlere göre dezavantajlarını çok iyi belirlemesi, çocuğunun 9 yaşına gelene kadar tehlike kavramını algılamakta güçlük çekeceğini unutmaması ve trafikte bazı insanların ya da şoförlerin bazen hata yapabileceklerini düşünmesi mümkün olmayan çocuğuna bunu aşılması gerektiği çalışma sonucunda görülmüştür.

Araştırma sonucunda yine anne ve babaların trafik içinde çocukları ile birlikteyken normalden çok daha dikkatli davranmaları, çocukları araç içinde arka koltukta, çocuk araç koltuğunda seyahat ettirilmeleri, çocuklarının yolda oyun

oynamasına izin vermemeleri ve her şeyden önemlisi hem kendi güvenlikleri hem de yanlarındaki çocuğun güvenliği için tüm trafik kurallarına uymaları konusunda sürekli ikaz edilmeleri gerektiği görülmüştür.

Ayrıca bu tez çalışması sonucunda çocukların 12 yaşına kadar anne ve babaları tarafından kesinlikle araçların ön koltuğuna oturtulmaması, 6 yaşına kadar güvenli çocuk koltuğunda vazgeçilmemesi ve bu yaştan sonra da aracın önünde değil arkasında-aracın arkasına bakacak ve emniyet kemeri takılı olacak şekilde - güvenli koltuk ayarlamaları yaparak seyahat ettirmesi konusunda ülkemizde acilen yasal zorunluluk geliştirilmesi gerektiği görülmüştür.

Araştırma sonucunda, özellikle 0-6 yaş arasındaki çocuklarını arka koltukta oturtmayan, kucağında ön koltukta taşıyan araç sürücülerinin bulunduğu araçların sürücülerine, tıpkı aşırı hız ve alkolden ehliyeti alınan sürücülerin zorunlu eğitime tabi tutularak ehliyetini geri alabilmesi gibi yeni bir yasal düzenleme yapılması gerektiği görülmüştür.

Bu kapsamda yapılacak yasal düzenlemeyle; araçta seyir halindeyken çocuğunu ön koltukta kucağında taşıyan yâda çocuğu güvenli çocuk koltuğunda emniyet kemeri takılı bir şekilde seyahat ettirmeyen anne, babalar ve sürücülerin ehliyetleri trafik polisleri tarafından geçici olarak geri alınmalı; sonrasında çocukların güvenliğini maksimum şekilde sağlaması ön görülen ve yukarıda anlatılan içeriğe sahip eğitim programına katıldıktan sonra ehliyetlerini geri almaları sağlanmalıdır.

Araştırma sonucunda görülmüştür ki, bu tarz yasal zorunluluk olmadan ebeveynler, söylenilen tavsiyelere uymayacak, çocukların trafik güvenliği eğitimi okul öncesi dönemi kapsamadan devam edecek, ülkemizde güvenli çocuk koltuğu gibi çocukların trafik güvenliğini arttırıcı pek çok eğitimin yeteri düzeyde ve etkili bir şekilde sağlanamayacaktır.

Araştırma sonucunda, 0-6 yaş aralığındaki çocuklara verilecek trafik eğitimlerinden kreş ve anaokulundaki öğretmenlerin -bir anlamda bu dönemde çocukların ebeveynleriyle aynı konumda oldukları için- tıpkı ebeveynler gibi sorumlu olması gerektiği görülmüştür. Bu yüzden kreş ve anaokulundaki öğretmenler okul öncesi çocuklara, trafik eğitimi verirken ezberden çok oyun oynayarak, resim çizerek ve trafik kurallarını uygulayarak öğretmelidir.

Yine bu tarz eğitim ve bakım kurumlarındaki öğretmen ve bakıcılar, çocuklara temel trafik şekillerini, sinyalizasyon renklerini ve trafiği oluşturan başlıca diğer elemanları görsel imgelemelerle toplu bir şekilde tanıtmalı, bunları pekiştirmek üzere oyunlar oynatmalıdır. Bunun için de bakıcılara, anaokulu ve kreş eğitimlerine, okul öncesi dönemde çocuklara bir anne baba samimiyeti içinde trafikte güvenliklerini arttıracak eğitimi vermesi konusunda yasal zorunluluk ve görevler verilmesi gerektiği bu çalışma sonucunda görülmüştür.

Araştırma sonucunda, özellikle okul öncesi çocukların trafik güvenliğini arttırmak amacıyla trafik polisleri tarafından verilecek trafik eğitimlerinin, 0-6 yaş grubundaki çocukların bilişsel, fiziksel ve eğitsel özelliklerine uygun olarak yapılandırılmış olması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Araştırmanın bu sonucuna göre, trafik polisleri araç ve sürücülere yönelik denetimlerinde ve kontrollerinde, 0-6 yaş aralığında çocuklara trafikle ilgili sorular sorması, onlara şeker, çikolata, trafik sembollerinden oluşan oyuncak, boya kitabı tarzında eğitim materyalleri dağıtmasının son derece etkili olacağı değerlendirilmiştir.

Araştırma sonucunda trafik polislerinin günlük mesaisinin yoğunluğu ne kadar fazla olursa olsun, sokakta çocuklarıyla birlikte gezen anne ve babaların, çocuklarının kaza kurbanı olmasına neden olabilecek hatalarını gördüklerinde, onlara doğru ve uygulamalı anne ve babayı muhakkak suretle ikaz etmesi ve onları bilinçlendirmeye önem göstermesi gerektiği anlaşılmıştır. Bu noktada trafik polisinin onunla beraber kaldırımda yürümesi, karşıdan karşıya geçerken trafik lambasının kırmızı yanarken bekleyerek yeşil yanarken geçmesini sağlaması veya kazaya neden olacak ani yola atlamasına engel olması oldukça önemli ve değerli uygulamalar olarak araştırma sonucunda önerilmiştir.

Unutulmamalıdır ki, her gün görevinin yoğunlaşmasına, kazaların önlenememesine ve trafikte kural ihlallerinin yapılmasının bir alışkanlık haline getirilmesine, geçmiş yıllarda çocukların bu şekilde eğitilmemesi neden olmuştur. Dolayısıyla önleyici, pro-aktif ve toplum destekli trafik polisi uygulamaları pek çok trafik polisi tarafından zahmetli görülen ancak uygulandığında uzun dönemde kalıcı ve olumlu sonuçlar verecek olan bu eğitsel uygulamalarla ortaya çıkartılacağını söylemek mümkündür.

Araştırma sonucunda, ilkokul çağındaki çocukların daha çok okula giderken ya da okuldan dönerken motorlu taşıtın çarpması sonucu meydana gelen, bisiklet ve yaya kazalarının kurbanı oldukları görülmüştür. Bu kapsamda araştırmada, özellikle 7-11 yaş grubundaki çocukların trafik kurallarını doğru algılaması, her zaman uygulaması, riskli durumları önceden kestirebilmesi, risk içeren davranıştan kaçınması, risk almaları gereken durumlarda riski en az kayıpla atlatmasını sağlayacak uygulamalarla zenginleştirilmiş trafik eğitimi verilmesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Bu çalışma kapsamında ilkokul çağıyla ergenlik çağı birbirinden bağımsız değerlendirilmiş, ergenlik çağında çocuklara yönelik trafik güvenliği eğitiminde çocukların tam bir öz güvenle risk almaya başladıklarından hareketle, bu yaş döneminde arkadaşlarından fazlaca etkilendikleri, düşünmeden hareket eder bir davranış sergiledikleri göz önüne alınarak trafik konusunda okul dışında da trafik güvenliği eğitimi verilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Bu kapsamda özellikle 10-14 yaş grubundaki erkek çocuklarının, bir yetişkin gibi özgür davranışlar sergilemeye başladığı, bu nedenle de trafiğin risklerini düşünmeden güvensiz trafik davranışları gösterebildiği ve trafikte hiç bir tedbir almadan hareket edebildikleri tespit edilmiştir. Bu olumsuzluğu gidermek içinse onlara hem öğretmenlerinin hem de ebeveynlerinin trafik kurallarına uyma ve benimsetme konusunda diğer yaş grubundakilerden daha farklı şekilde özen göstermesi gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

- **Çocukların Yaşadıkları Çevrenin Çocuklara Göre Düzenlenmesi**

Araştırma kapsamında trafik kazaları öncesinde uygulanması gereken koruyucu tedbirlerin başında gelen ikinci önemli hususta, çocukların yaşadıkları çevrenin fiziksel özelliklerinin, çocukları trafik kazalarından koruyacak şekilde yeniden dizayn edilmesiyle ilgilidir.

Bu kapsamda yapılan bu tez çalışması sonucunda, ilk olarak günümüzün kent merkezlerinde yerleşim ve peyzaj planlamaları yapılırken çocuklara ayrılan alan ve parkların kentte artan ve gelişen trafik şartları da dikkate alınarak inşa edilmesinin önceden sağlanması gerektiği tespit edilmiştir. Çocukların oyun sahaları; parklar ve bahçeler trafik tehditleri ve kaza riskleri öngörülerek planlanmalı ve çocuklara trafik alanları dışında oynama ve gezme imkânı verilmelidir. Özellikle sosyo-ekonomik şartları düşük olan mahalle ve bölgelerde yetişen çocuklar, daha çok trafik kazası

mağduru olması da bu konuda yetersiz kalınmasından kaynaklandığı, yapılan bu araştırma sonucunda görülmüştür.

Araştırma sonucunda çocuklara trafik kültürünün aşılması ve trafik güvenliği konusunda yetiştirilmelerinin sağlanması amacıyla, ülke genelinde büyükşehir belediyelerince belediye sınırları ve mücavir alanları içerisinde çocuk trafik eğitim parklarının zorunlu olarak yapılmasına ve yaygınlaştırılması gerektiği tespit edilmiştir.

Özellikle okul önlerinde, çocuk parkı, hastane gibi yerlerde, yaya yoğunlukları ve yaya profilinin çocuklar olduğu düşünüldüğünde, bu bölgelerdeki yaya geçitlerinin tipleri belirlenirken çocukların bu geçitleri kullanması açısından etkili olacak malzemelerden yapılması araştırma kapsamında önerilmektedir. Örneğin Piyano şeklinde yapılmış bir yaya geçidi, ya da merdivenlere bastıkça müzik çalan bir üst geçit çocukların bunu kullanması açısından oldukça dikkat çekici olacak ve çocuğun bu yaya geçidini kullanmasına vesile olacaktır.

Araştırma sonucunda, özellikle şehir merkezindeki yaya kazalarının yoğun olduğu cadde ve sokakların ilk aşamada bölünmüş yol haline getirilmesi; ikinci aşamada kesintisiz hızı azaltmaya yönelik ışıklı kavşak veya yaya geçidi yapılması; üçüncü aşamada da yaya alt ve üst geçitleri yapılması ve yapılan alt ve üst geçitlerin bulunduğu orta refüjlere fiziki yapılar ile yayaların yönlendirilmesi gibi fiziksel düzenlemeler yapılması da bu kapsamda önemli kazanımlar sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Araştırma sonucunda çocukların okullarına ve oyun alanlarına yakın bölgelerdeki ana arterlerde, genellikle yaya kaldırımı yüksek banketle veya mantar gibi fiziksel engelle karayolundan ayrılmaması yüzünden aşırı hız yapan sürücülerin ansızın kaldırıma çıkması nedeniyle kaza mağduru oldukları görülmüştür. Bazen de bazı sürücülerin kaldırımda yürüyen çocukların görüş mesafesini kısıtlayacak şekilde yaya kaldırımlarına çıkarak aracını park ettikleri araştırma sonucunda görülmüştür.

Bu konuda çocukların yaşadıkları çevrenin çocuklara göre düzenlenmesi kapsamında, özellikle okul önlerindeki yaya kazalarını önlemeye yönelik öğrencilerin giriş-çıkış yaptıkları kapıların ön kısmına yüksek korkuluk yapılarak, okuldan ya da oyun alanından (parklardan) çocukların cadde ve sokağa direk çıkışlarının engellenmesi ve okul önlerindeki cadde ve sokakların daha güvenli hale getirilebilmesi

için ışıklı yaya geçitleri ve hız kesici kasisler yapılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır..

Çocukların yaşadıkları çevrenin çocukları trafik kazalarından koruyacak şekilde yeniden dizayn edilebilmesi açısından araştırma sonucunda son olarak, okul bahçelerinin ve bazı okulların önünde bulunan müsait sokakların, “çıkamaz sokak” şeklinde yeniden düzenlenerek yoğun trafik ortamından uzak ve güvenli alanlara dönüştürülmesi gerektiği görülmüştür.

- **Trafik Denetimleri Esnasında Uygulanacak Stratejiler**

Araştırma sonucunda trafik denetimleri esnasında trafik polislerine hem halkla ilişkiler açısından hem de çocuk yolcularla iletişim kurulması ve trafik güvenliği alanında uygulamalı eğitim verilmesi açısından önemli ve değerli fırsatlar doğduğu görülmüştür.

Bu kapsamda, her gün binlerce araç sürücüsünü çeşitli trafik kurallarına uyma yönünde denetleyen trafik polislerinin çocuk yayaların, yolcuların, sürücülerin (Özellikle 12-14 yaş arasında) ve okul servis araçlarında evine yâda okuluna giden çocukların trafik güvenliğini arttırmak amacıyla uygulayabileceği önemli stratejiler olduğu araştırma sonucunda anlaşılmıştır.

Araştırma sonucunda özellikle fiziksel, zihinsel ve eğitsel olarak zaten yetişkinlere göre çok daha fazla korunmasız olan çocuklar, bir de trafik sisteminde yaya formatında yer aldığı anda, taşıdığı can güvenliği riski doğrudan doğruya yetişkinlere göre iki-üç kat birden arttığı sonucuna ulaşılmıştır.

Bu yüzden araştırma sonucunda, özellikle kent merkezlerinde, okul ve oyun parkı önlerinde çocuk yayaları korumak amacıyla hız ihlallerini tespiti yönelik radar uygulamaları ve kazaların yoğun yaşandığı kavşaklarda ışığa uymayanlara yönelik trafik denetim uygulamalarının sürekli planlanarak trafik denetim ekiplerince uygulanması gerektiği tespit edilmiştir.

Bilhassa trafik polislerinin görevli oldukları kentlerde, geçmiş dönemlerde yaşanan çocuk yayalara ilişkin ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına ilişkin istatistikler daha ayrıntılı toplanarak (çocuğun neden kaza yaptığına ilişkin veriler toplanırken aile görüşleri dâhil olmak üzere çok kapsamlı araştırmalar yapılmalı) analiz edilmeli ve çocukların mağdur olduğu kazaların tekrar yaşanması açısından riski yüksek noktalarda bu denetimler arttırılmalıdır.

Araştırma sonucunda, okul ve çocuk parkları önlerinde görev yapan trafik polislerinin, her bir çocuğa doğru davranışı göstermesi, yaptığı hatanın nelere mal olacağı konusunda uygun bir dille onu uyarması, hatada ısrar eden çocukların öğretmen ve ebeveynlerini ikaz etmesi yâda çocuklarının yanında ihlal yapan ebeveynleri ve yetişkinleri uyarmasının, çocukların trafik güvenliğini yükseltmek açısından çok etkili olacağı değerlendirilmiştir.

Araştırma sonucunda, çocukları trafik kazalarından korumaya yönelik olarak çocukların okul çantalarına reflektif şeritler yapıştırılması, hatta okul çantalarının reflektif imal edilmesinin mecburi olması yönünde düzenlemeler getirilmesinin yerinde olacağı görülmüştür. Yine araştırma sonucunda, çocukların ister servisle ister yaya olarak olsun, en güvenli güzergâhı kullanarak evine ya da okuluna gitmesi için servis güzergâhı belirlenirken trafik polisine danışılması gerektiği değerlendirilmiştir.

Araştırma sonucunda içinde çocuk yolcuların bulunduğu sürücüler hız veya başka bir ihlal nedeniyle (örneğin kırmızı ışık ihlali) durdurulduğunda, trafik polisi hemen araçta bulunan çocuklarla, oyuncak, şeker veya boya kitabı gibi materyallerle ilişki kurarak, babasının yâda annesinin hızlı gitmesi durumunda çocuğa bu durumda ebeveynini ikaz etmesi konusunda sembolik yetki verilmesi şeklinde uygulamaların yaygınlaştırılması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.

Ayrıca araştırma sonucunda trafik polislerinin bu trafik denetimleri esnasında çocuklarla selamlaşmanın, konuşmasının, çocuk tarafından trafik polisine yöneltilen - çocuğun hayal dünyasından gelen yetişkinlere göre anlamsız, fakat ona göre trafik polisiyle ilgili ve yazılan trafik cezasıyla ilgili- sorulara güzel cevaplar vermenin de etkili bir yöntem olacağı görülmüştür. Buna ek olarak hız yada ışık ihlali yapan bir ebeveyne, arabaya gittiklerinde; “lütfen çocuğunuza yaptığınız hatayı itiraf ederek, bir daha yapmayacağınızı ve bu hatanızı düzeltme konusunda bizim sizi ikaz ettiğimizi söyleyin.” şeklinde ricalar da bulunulmasının trafik denetimleri esnasında çok etkili olacağı görülmüştür.

Araştırma sonucunda ülkemizde maalesef her yıl çok sayıda çocuk sürücü trafik denetimlerinde yakalandığı, buna karşılık ehliyetsiz taşıt kullanan çocuklara özgü bir yasal düzenleme olmadığı görülmüştür. Dolayısıyla çocuk yaşıta bir araç süren çocuk yakalandığında, eğer 15 yaşından küçükse yasal olarak hiçbir yaptırımla

karşılaşmadığı gibi bu davranışından dolayı zorunlu sürücü eğitimine de tutulmamaktadır.

Bu tez çalışması sonucunda araç sahibi olarak anne babasına para cezası yazılmasının dışında hiçbir ceza ile karşılaşmayan çocukların, ebeveynleri gelene kadar misafir kaldığı ilgili şube müdürlüğünde, polisler tarafından trafik güvenliği açısından bilinçlendirilmesi, bu olumsuz davranışının ne kadar tehlikeli olduğunun anlatılması ve bu davranışı tekrar etmemesi amacıyla eğitilmesi gerektiği görülmüştür. Özellikle bu süreyi onu incitmeden, kırmadan görsel, zihinsel ve işitsel eğitim materyalleriyle geliştirecek bazı paket eğitim programları hem tüm kolluk birimlerinde hem de trafik polislerinde önceden hazırlanması gerektiği ve bu gibi olaylarda polislerin son derece bilinçli hareket etmesi gerektiği yapılan araştırma sonucunda görülmüştür.

Araştırma sonucunda çocuk yaşta sürücü olarak trafikte yakalanan çocukların belirli periyotlarla evde veya okulda onu rencide edilmeyecek şekilde ziyaret edilmesi, adım adım 18 yaşına gelene kadar trafik eğitimi verilmeye devam edilmesi ve sonucunda da uygun davranış gösteren ehliyeti olmadan araç sürmeyen çocuklara ise ayrıcalıklı bir şekilde ehliyet verilerek ödüllendirilmesi gerektiği tespit edilmiş ve önerilmiştir. Mevcut durumda çocuk yaşta araç kullanan sürücülerin, basit bir tutanakla yâda anne babasına yazılan yüklü miktarda para cezasıyla bu yanlıştan döndürülmesi beklenmektedir ki, bu düzenlemenin çok acil yeni bir düzenlemeye ihtiyacı olduğu da söylenmelidir.

Bu tez çalışması sonucunda, trafik polislerinin her yıl düzenli olarak yaptıkları okul servis araçlarının denetim görevlerinde, çocukların trafik güvenliğini arttırma ve onları trafik kazalarından koruma konusunda görevlerinin önceden belirlenmesi ve bunlara göre denetim planlarının yapılması gerektiği görülmüştür. Örneğin okul servisinde çalışan bir servis şoförü, diğer personel taşıma işine vaktinde yetişmek amacıyla çok hızlı araç sürmekte, ışıklarda durmamakta ve çocukların can güvenliğini tehlikeye atabilmektedir.

Bu yüzden araştırma kapsamında şu strateji önerilmiştir: Her yılın eğitim-öğretim okul servis ihaleleri ve personel taşıma ihaleleri tek merkezden karara bağlanmalı; UKOME, Trafik Denetleme veya Milli Eğitim Müdürlüğü gibi kamu kurumları tarafından aldıkları ihaleler ve servislerin güzergâhları denetlenmeli;

böylece aynı şirketin aynı servis araçlarının çok yakın saatlerde ve farklı bölgelerde servis taşımacılığı yapmasına müsaade edilmemelidir.

Son olarak bu araştırma sonucunda, öğrencilerin okul servis araçlarına okul bahçesi dışında kalan cadde ve sokaklarda binmesinin sağlanması gerektiği ve öğrencinin evinin bulunduğu yolun karşı kaldırımında servisten inmesine izin veren sürücülerin bu davranışının cezasız kalmaması için gerekli denetimlerin özenle yapılması gerektiği tepsi edilmiştir.

- **Trafik Kazaları Esnasında ve Sonrasında Çocukların Korunmasına Yönelik Stratejiler**

Bu araştırma sonucunda çocukların içinde bulunduğu araçlar tarafından yapılan trafik kazalarının esnasında ve sonrasında olaya intikal eden trafik polislerinin uygulaması gereken bazı önemli stratejiler tespit edilerek, trafik polislerine ve ebeveynlere önerilmiştir:

Araştırma sonucunda çocukların bir şekilde karşı karşıya kaldıkları trafik kazalarının olumsuz etkisinden korumaya yönelik tedbirlerin başında trafik polislerinin önceden belirlenen kritik süre içinde trafik kazasına gitmesinin geldiği görülmüştür. Araştırmanın bu sonucu, tıpkı kaza yerine ya da acil bir olaya giden ambulans, itfaiye gibi acil müdahale birimleri için geçerli olan kritik süre ve kritik uzaklık değerleri trafik kazalarına giden polisler için de geçerli olduğuna işaret etmektedir.

Bu kapsamda kentte meydana gelen trafik kazalarına erişimini ve müdahale süresini azaltacak hususlardan olan, trafik ekiplerinin hareket noktaları, sayısı ve görev yoğunlukları gibi pek çok faktörün önceden belirlenmesi ve bu sürelerle uyulmadığı takdirde nedenleri araştırılarak bir an önce varsa sorunların çözülmesi gerektiği araştırma sonucunda tespit edilmiştir.

Araştırma sonucunda, hayatında ilk kez bir trafik kazasıyla karşılaşan ya da kendisini ansızın bir kazanın içinde bulun çocuğa hemen olay yerinde, zamanında destek olunması, bu travmadan daha fazla hasar ve zarar görmemesi için olay yerinden derhal uzaklaştırılmasının gerektiği görülmüştür. Özellikle maddi hasarlı bir trafik kazasında bile, trafik polisinin ilk yapacağı uygulamanın, araç içindeki çocuğun güvenli bir yere taşınmasını sağlamak olduğu, kazanın neden olduğu hasarı görmek

isteyen son derece meraklı bir çocuğun bile rahatlıkla akan trafiğin içinde bu merakının ansızın kurbanı olabileceği bu tez çalışması sonucunda görülmüştür.

Araştırma sonucunda ebeveynlerinin karıştığı yaralamalı ve ölümlü kazalarda, çocuğun olay yerinden acilen uzaklaştırılması gerektiği, çocuğun belleğine kazınacak kötü sahneleri görmemesinin sağlanması ve bu tarz kazalar sonrasında çocukların sağlık birimlerine götürülmesine kadar geçen sürede, çocukları olay yerinden alınarak daha rahat bir ortama götürülmesi gerektiği bu tez çalışması sonucunda anlaşılmıştır.

Araştırma sonucunda, trafik polislerinin çocukların anne babalarının ya da yakınlarının yaşadığı ölümlü ve yaralanmalı kazayla ilgili bilgi verirken, son derece özenli ve dikkatli olması gerektiği, aynı özen kaza mahallinde de gösterilerek çocuğun hafızasından belki de hiç silinmeyecek dramatik sahneler (Yakınlarının naaşları, kan izleri, parçalanmış ve dağılmış elbise kalıntıları vb gibi) bakması da bir şekilde engellemesi gerektiği anlaşılmıştır.

Araştırma sonucunda çocukları özellikle anne, baba, kardeşlerinin ya da yakın akrabalarının karıştığı kazalar sonrasında sağlık kurumlarına ulaşan TSSB vakaları ilgili sağlık uzmanlarıyla birlikte detaylı bir şekilde incelenmesi ve analiz edilmesi gerektiği anlaşılmıştır. Yine aynı şekilde bu tarz trafik kazalarında mağdur olan ve TSSB rahatsızlığına yakalanma riski taşıyan çocuklar trafik kazasına intikal eden trafik polislerince, ilgili sağlık kuruluşlarına rapor edilerek, ilerleyen yıllarda başka sağlık sorunlarıyla ya da trafik güvenliği problemleriyle karşılaşmaması için sürekli takip edilmesi araştırma sonucunda önerilmektedir.

- **Literatürdeki Potansiyel Boşluklar ve Gelecekteki Çalışmalara Yönelik Öneriler**

Araştırmanın literatür taramasında bazı önemli boşluklar dikkat çekmiştir. Özellikle ulusal kaynaklarda bu tez konusunda hiç çalışma yapılmamış olduğu, yapılan kısıtlı sayıdaki araştırmanın ise sadece istatistiklerle mevzuata odaklandığı görülmektedir.

Yine literatürde çocukları kaza ve yaralanmalardan korumaya yönelik literatürde yer alan araştırmalarda, çoğunlukla ev, oyun ve kreşlerde meydana gelen kazalara geniş yer verildiği, oysa çocuk ölüm ve yaralanmalarında yetişkinlere göre

çocukların daha kısıtlı olduğu düşünöldüğünde bu anlamda literatürün çok yönlü araştırmalarla acilen desteklenmesi gerektiği değeriendirilmektedir.

Literatürde görölen bir diğeri potansiyel boşluk ise, TSBB gibi psikolojik rahatsızlıklar konusunda, sağık kurumlarında oldukça yetersiz sayıda vakanın rapor edildiğı ve takip edildiğı görölmektedir. Bu konuda sağık, trafik, itfaiye vb. pek çok acil müdahale birimlerinin yaşıanan vakalardan çıkartılan derslerle ve uzman görüşleriyle bilinçli görev yapması konusunda çok ciddi yönden alan araştırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır.

Bu kapsamda çocukların trafik kazalarından ve bu kazaların zararlı etkisinden korunması konusunda gelecekte yapılması planlanan araştırmalarda, teorik bilgidenden çok vaka araştırmalarına, gözleme ve nicel ölçümlemelere dayanan araştırmalar yapması ilk olarak önerilmektedir.

Ayrıca bu tür araştırma konularının multi-disipliner özelliğı göz önünde tutularak, araştırmanın evren ve örneklem seçiminde, daha sınırlı boyutta planlamalar yapılması önerilmektedir. Örneğinden sadece 15-18 yaşa aralığındaki çocuklar için ayrı, 7-11 yaş aralığındaki çocuklar içinse ayrı araştırmaların yapılması yada trafik kazaları öncesinde, sonrasında yada trafik kazaları esnasında şeklindeki sınırlılıklarla bu konunun daha iyi araştırılmasının mümkün olacağı değeriendirilmektedir.

Çocuklar her milletin geleceğı, en değeri hazinesi ve en korunmaya muhtaç varlığıdır. Çocukları yetişkinliğe erişinceye kadar trafikte korumak ve kollamak, ister anne-baba, ister trafik polisi-öğretmen, isterse sadece yetişkin bir birey olsun, toplumun tüm bireylerinin en temel insani görevidir.

Bu yüzden, tüm vatandaşlarımız ve polislerimiz, insan olmanın bir gereğı olarak, çocukları trafik kazalarından ve bu kazaların zararlarından korumaya çalışmalı, bu anlamda herkes birbiriyle işbirliği yaparak, konuyla ilgili gereken hassasiyet göstermelidir.

KAYNAKLAR

- Alpman, Tülay, (2012), “Okul Trafiki Kontrol ve Düzenlemeleri İçin Risk Değerlendirmesi ve Güvenlik Performans Kriterleri”, *Karayolu Trafik Güvenliği 2011 Karayolu Trafik Sempozyumu*, Durna, Tuncay (Haz.), Polis Akademisi Yayınları, Ankara, ss.191-206.
- Anılan, Hüseyin, (2004), “Trafik Bilinci Oluşturma Yönünden İlköğretim Programına Bakış”, *II. Trafik şurası*, Ankara, ss.546-551.
- Ankara Trafik Denetleme şube Müdürlüğü Arşivi, Ankara: evirim dışı Erişim 21.01.2014.
- Aşıcı, Halil; Aydınlı, Raziye ve Argün, Hayriye, (2012), “rgn Eğitim Sisteminde Uygulanan Trafik Eğitiminin Trafik Bilincine Katkısı”, *Karayolu Trafik Güvenliği 2011 Karayolu Trafik Sempozyumu*, Durna, T. (Der.), Polis Akademisi Yayınları, Ankara, ss.319-325.
- Avan, Yusuf, (2012), “Trafik Güvenliğinin Sağlanması da Eğitimin Rolü”, *Karayolu Trafik Sempozyumu-2010*, Murat, B. (Haz.), Polis Akademisi Yayınları, Ankara, ss.496-504.
- Avan, Yusuf; Yakup, çalışır ve Ekmekçi, M.Kamil, (2012), *Sürücü ve Yaya Eğitimi Seminerleri Eğitici El Kitabı*, EGM, Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, Ankara.
- Ayaz, A.Burcu; İmren, S.Gökçe ve Ayaz, Muhammed, (2012), “Ergenlerde Arkadaş lm Sonrası Travma Belirtileri ve İlişkili Etmenler”, *Klinik Psikiyatri*, C.15, ss.199-214.
- Aybar, M.İbrahim, (2005), “lkemizde Karayolu Taşımacılığının Dünyadaki Yeri ve Sektörde İnsan Faktörü", *ICAO Dergisi*, İstanbul, C.11, S.3. ss.11-23.

Aycan, Nihat, (2004), Uygarlık Göstergesi Olarak Trafik, *II. Trafik Şurası*, Ankara, ss.566.

Aycan, Nihat, (2012), “Trafik Denetlemede Gönüllülük İflas mı Ediyor?”, *Karayolu Trafik Sempozyumu - 2012*, Durna, T. ve Durmuş, A.A. (Der.), EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, Ankara, ss.286-294.

Aydınlı, Raziye; Argün, Hayriye, Erman, Mehtap; Karadağ, Melek ve Özel, Elif, (2011), “İlköğretim Trafik Güvenliği Dersi Öğretim Programını Geliştirme Çalışmaları” *Millî Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı Yayınları*, Ankara, ss.1-5.

Aydoğdu, Ahmet, (2006), *Avrupa Birliği'ne Giriş Sürecinde Trafik Kazalarının Azaltılması İçin Türkiye'nin Geliştireceği Ulaşım ve Enerji Politikaları*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Bachani, M.Abdulgafoor; Koradia, Pranali; Herbert, K.Hadley; Mogere, Stephan, Akungah, Daniel; Nyamari Jackim; Osoro, Eric; William, Maina and Stevens, A. Kent, (2012), “Road Traffic Injuries in Kenya: The Health Burden and Risk Factors in Two Districts”, *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1., pp.24-35.

Bakır, Betül ve Öztürk, Candan, (2006), “İlköğretim Öğrencilerine Verilen İlk Yardım Etkinliğinin Bilgi Düzeyine Etkisi”, *Millî Eğitim Dergisi*, C.172, S.Güz, 2006, ss.312-321.

Barffour, Maxwell; Gupta, Shivam; Gururaj, Gupta and Hyder, A. Adnan, (2012), “Evidence-Based Road Safety Practice in India: Assessment of the Adequacy of Publicly Available Data in Meeting Requirements for Comprehensive Road Safety Data Systems”, *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1, pp.16-35.

- Barnett, J. Daniel; Ran, D.Balicer; Blodegett, David; Ayanna, L.Fews; Cindy, L.Parker and Jonathan, M.Links, (2005), "The Application of the Haddon Matrix to Public Health Readiness and Response Planning", *Environ Health Perspect*, Vol.113, Numb. (5), pp.561-578.
- Basköy, Fevzi, (2005), *Medyadaki Trafik Konulu Haberlerin İçerik Analizi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Baysal, S.Uğur ve Birinci, Arzu, (2006), "Çocukluk Çağında Kazalar ve Yaralanma Kontrolü", *Türkiye Klinikleri Pediatri Dergisi*, Cilt:2, Sayı:2, ss.64-78.
- Baysal, S.Uğur; Yıldırım, Fatma ve Bulut, Aysen (2005), *Çocuk Güvenliği İçin Yaralanmalardan ve Zehirlenmelerden Korunma: Güvenlik Kontrol Listesi*, İstanbul: İstanbul Tıp Fakültesi Basımevi, ss.7-16.
- Bıçaksız, Pınar, (2012), "Neden Hız Yaparız?", *Karayolu Trafik Sempozyumu - 2012*, Durna, T. ve Durmuş, A.A. (Der.), EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, Ankara, ss. 207-214.
- Bloom, B.Samuel, (1995), *İnsan Nitelikleri ve Okulda Öğrenme*, (Çeviren, D.A. Özçelik), MEB Yayınları, İstanbul.
- Boztaş, Güledal ve Özçebe, Hilal (2005), "Trafik Kazası Yaralanmalarında İkincil Korunma: Emniyet Kemer", *STED Dergisi*, C.14, S.5, ss.94-107.
- Çelik, Celal, (2007), *AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye'de Kara Ulaşımı ve Trafik Güvenliği*, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Davarcı, Aydın, (2012), "Yerleşim Yeri ve Yerleşim Yeri Dışındaki Ölümlü Trafik Kazalarına Etki Eden Faktörlerin Lojistik Regresyon Modeli İle İncelenmesi:

Türkiye 2011 Örneği”, *Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu*, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Der.), Ankara: EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 2. Cilt, ss.339-352.

Demiröz, Ayhan, (2006), *Trafik Kazalarının Nedenleri ve Önlenmesinde Halkla İlişkilerin Önemi: Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması*” Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Mart Ankara.

Durduran, Savaş, (2012), “Konya İlinde 0-15 Yaş Grubu Çocuklarının Karıştığı Trafik Kazalarının Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) Yardımıyla Mekansal Analizi ve Halk Sağlığı Bakımından Önemi”, *Karayolu Trafik Sempozyumu - 2012*, Durna, T. ve Durmuş, A.A. (Der.), EGM, Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, C.2, Ankara, ss. 270-284.

Er, Melek, (2006), “Çocuk, Hastalık, Anne-Babalar Ve Kardeşler”, *Çocuk Sağlığı ve Hastalıkları Dergisi*; C.49, ss.155.

Erdem, Mehmet, (2006), *Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi İçin Geliştirilen Araç Teknolojilerinin İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi Kazaların Çevresel Ve Teknik Araştırması, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

FIA, Otomobil ve Toplum Vakfı, (2009), “Emniyet Kemerleri Ve Çocuk Koruma Sistemleri: Karar Organları Ve Uygulayıcılar İçin Karayolu Güvenliği El Kitabı”, (Çev: EGM, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü), Ankara: *EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları*.

Giresun Milli Eğitim Müdürlüğü Sunumu, (2012), “Trafiki Seviyorum Erkenden Öğreniyorum Projesi, Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu Açılış Konuşması”, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Derleyenler), *EGM, Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını*, 2. Cilt, Ankara, ss.6-9.

Gizir, C.Ali, (2006), “Bir Kayıp Sonrasında Zorluklar Yaşayan Öğrencilere Yönelik Bir Yas Danışmanlığı Modeli”, *Mersin Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, C.2, S.2, ss.195-213.

Günaydın, U.Yavuz, (2005), *Türkiye’de Taşımacılık Sistemleri ve Karayollarında Meydana Gelen Trafik Kazaları İçerisinde Ticari Araçların Yeri*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Hatipoğlu, Seda, (2011), “Okul Öncesi Çocuklarda Trafik Eğitiminin Gerekliliği”, *PEGEM Eğitim ve Öğretim Dergisi*, Cilt: 1, Sayı: 3, ss. 500-518.

Hyder, A.A. ve D. Bishai (2012), “Road Safety in 10 Countries: A Global Opportunity”, *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1, pp. 2-18.

Karabey, A.Lemi, (2006), *2004 Yılı İçinde Meydana Gelen Trafik Kazalarından 14 Yaş Ve Altı Çocukların Etkilenmelerinin İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Kavakçı, Önder; Yıldırım, Osman ve Kuğu, Nesim, (2010), “Travma Sonrası Stres Bozukluğu ve Sınav Kaygısı için EMDR: Olgü Sunumu”, *Klinik Psikiyatri*, C.13, ss.42-57.

Kaya, Nurten, (2008), *Servis Şoförlerinin Trafikteki Tutum ve Davranışları İle Psikolojik Durumlarının Trafik Kazaları Üzerine Etkisinin İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Kaygısız, Ömür, (2008), *Metropolitan Alanlarda Trafik Kazası Müdahale Birimlerinin Yer Seçimi: Ankara Örneği*, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

KGM, (2012), “Devlet Yolları Trafik Akımı Özellikleri ve Trafik Parametreleri Mevsimsel Faktörlerin Yönsel Dağılımı”, Ankara: KGM Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Yayınları.

KGM, (2012), *Trafik Kazaları Özeti, 2011*, Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları.

Kılıçlar, Mehmet, (2012), Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu Önsöz, Seçilmiş Bildiriler, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Derleyenler), Ankara: *EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını*, 1. Cilt, ss.3-4.

Kırmacı, Hakan, (2012), “Polis–Halk El Ele Trafikte Sorunsuz Günlere”, Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu, Durna, T. Ve Durmuş, A.A.(Der.), *Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını*, 1. Cilt, Ankara, ss.189-197.

Koçak, A.Aktaş; Ekin, Oray ve Zeyfeoglu, Yıldırar, (2000), “Tıp Fakültesi Öğretim Üyeleri Arasında Çocuk Koltuğu Ve Emniyet Kemerinin Kullanım Yaygınlığı”, Ondokuz Mayıs Üniversitesi & Samsun Emniyet Müdürlüğü, *Trafik 2000 Sempozyum Özet Kitabı*, Samsun, ss.17-51.

Korkmaz, Tanzer; Kahramansoy, Nurettin; Erkol, Zerrin; Sarıçil, Füsün ve Kılıç, Aysel, (2012), “Acil Servise Başvuran Adli Olguların ve Düzenlenen Adli Raporların Değerlendirilmesi”, *Haseki Tıp Bülteni*, C.9, Galenos Yayınevi, ss.14-36.

KTk, (2011), “1983 tarihli 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu: Hukuk Cep Kitapları Dizisi, 21. Baskı, Ankara: Seçkin Yayınevi.

- Kula, Naci, (2006), “İstenmedik ve Beklenmedik Olaylarla Karşılaşan Bireylere Yönelik Moral ve Manevî Desteğin Önemi”, *Din Bilimleri Akademik Araştırma Dergisi*, C.6, S.2, ss.73-95.
- Mahmutoğlu, Abdulkadir ve Çukurçayır, M.Akif, (2012), “Trafik Sorununa Bir Çözüm Önerisi: Trafik İzleme Başkanlığı” *Sayıştay Dergisi*, Temmuz – Eylül, S.86, ss.106-113.
- Mazumdar, Atmadeep; Krishna Nirmalya and Lahiri, B.Nath, (2007), “Two-Tier Haddon Matrix Approach to Fault Analysis of Accidents and Cybernetic Search for Relationship to Effect Operational Control: A Case Study at a Large Construction Site”, *International Journal of Occupational Safety and Ergonomics*”, Vol. 13, No.1, ss.49-63.
- ODD, (2013), “Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası: Talep Tahmini 2012-2016”, *Otomotiv Distribütörleri Derneği Raporu*, İstanbul, 2012, ss.16-35.
- Önal, Atilla, (2006), *Avrupa Birliği Ülkeleri İle Türkiye’deki Trafik Denetiminin Karşılaştırılması ve Bu Denetimin Etkinliğinin Artırılması İçin Öneriler*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Özcan, Kenan, (2012), “Trafikte Sorumluluk Hareketi”, *Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu*, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Der.), Emniyet EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, ss.281-296.
- Özdemir, D.Fatoş ve Şener, Şahnur, (2004), “Çocuk ve Ergen Psikiyatrisinde Acil Durumlar”, *Klinik Pediatri*, C.3, S.1, ss.5-11.
- Özgen, Fuat ve Aydın, Hamdullah, (1999), “Travma Sonrası Stres Bozukluğu”, *Klinik Psikiyatri*, C.1, S1.ss.34.

- Pampal, Süleyman, (2011), “Trafik Kazaları ve Çocuklar”, *Ankara Trafik Vakfı Dergisi*, C.9, S.42, , ss.1-15.
- Serinkan, Mustafa ve Özen, Mert, (2011), “Pediatrik Yaş Grubunda Trafik Kazası Sonucu Oluşan Yaralanmalar ve Özellikleri”, *Ulus Travma Acil Cerrahi Dergisi*, C.17, S.3. ss.243-258.
- Sezgin, Ufuk; Yüksel, Şahika; Topçu, Zerrin ve Dişçigil, G.Aysun, (2004), “Ne Zaman Travmatik Yas Tanısı Konur? Ne Zaman Tedavi Başlar?”, *Klinik Psikiyatri*, C.7, ss.167-182.
- Sümer, Nebi, (2012), “Kent İçi Trafik Güvenliği: Problemler ve Çözüm Önerileri”, *Trafikte Alkol Ve Uyuşturucu İle Etkin Mücadele Sempozyumu*, (Ed.), M.Aşırdizer, (Manisa 15-16 Ekim 2012), ss.47-53.
- Şener, Serap, (2012), “Dünya Sağlık Örgütü Yol Güvenliği Yaklaşımı: Güvenli Trafik Projesi”, *Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu*, Durna, T. ve Durmuş, A.A. (Der.), Ankara: Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, ss.56-58.
- Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı Raporu, (2012), İlköğretim Kurumları (İlkokul ve Ortaokul) Haftalık Ders Çizelgesi, *MEB Tebliğler Dergisi*, Sayı:2658, ss.313-316.
- TAMM, (2010), “AB Üyesi Ülkelerde Karayolu Güvenliğinde En İyi Uygulamaların Özeti ve Yayını Konulu Rapor: Eğitim ve Kampanyalar, (Çev.: TAMM), *EGM Yayın Katalog Numarası: 475*, ss.13-54.
- Temel, Fehminaz ve Özçebe, Hilal, (2006), “Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları”, *STED Dergisi*, C.15, S.11, ss.192-214.

- Tokat, Bülent ve Kara, Hakan, (2010), “Trafik Kazalarının Azaltılmasında Yetiştirilmiş İnsan Kaynaklarının Rolü” *Dumlupınar Üniversitesi Karayolu Taşımacılığı Dergisi*, C.12, S.1 ss.97-104.
- Tombaklar, Ö. Halis, (2012), “Çocuklar ve Trafik Kazaları”, *Selçuk Üniversitesi Kazaları Araştırma, Önleme ve Uygulama Merkezi Yayınları*, Yayın No:17, Konya, ss.3-31.
- Trafik Eğitim ve Araştırma, Kaza Bilirkişilik Branş Eğitimi Ders Notları, (2012), Antalya.
- Tran, T.Nhan; Bachani, M.Abdulgafoor; Pham, V.Cuang; Lunnen, C.Jeffrey; Jo, Youngji; Passmore, Jonathan; Nguyen, Phuong and Hyder, Adnan, (2012), “Drinking and Driving in Vietnam: Public Knowledge, Attitudes, and Practices”, *Traffic Injury Prevention*, V.13, N.1, pp.36-51.
- TUİK, (2013), “Türkiye’de 2012 Yılında İstatistiklerle Çocuk”, Ankara: *TUİK 2012 Raporu*, Yayın No:3916.
- Turan, M. Tayfun; Eşel, Ertuğrul ve Keleş, Salih, (2003), “Motorlu Araç Kazası Geçiren Kişilerde Akut Stres Bozukluğu Semptomlarının Değerlendirilmesi”, *Klinik Psikiyatri*, C.6, ss.12-31.
- Turna, R.Utku ve Aydın, Cumhur, (2010), “Yol Güvenliği Geliştirilmesinin Değerlendirilmesine Yönelik Yaklaşımlar”, *D.E.Ü. Mühendislik Bilimleri Dergisi*, C.12, S.1, ss. 97-105.
- Ünal, Leyla ve Ünal, Nuray, (2012), “Trafik Kültürünün Cinsiyet Yaş ve Yaşanılan Bölgeye Göre Farklılıkları”, *Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu*, Durna, T. Ve Durmuş, A.A. (Der.), EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını, 1. Cilt, Ankara, ss.37-43.

Ünal, Süheyla; Küey, Levent; Güleç, Cengiz; Bekaroğlu, Mehmet; Evlice, Y. Emre ve Kırılı, Selçuk, (2002), “Depresif Bozukluklarda Risk Etkenleri”, *Klinik Psikiyatri*, C.5, S.1, ss.8-14.

Yıldırım, Binali, (2012), “Karayolu Trafik Güvenliği 2012 Karayolu Trafik Sempozyumu Açılış Konuşması”, Durna, T. ve Durmuş, A.A.(Derleyenler), *Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayını*, 2. Cilt, Ankara, ss.6-9.

Yıldız, M. Cengiz ve Karaca, Mehmet, (2005), “Otomobil Sürücülerinin Trafik ve Yol Güvenliği Konusundaki Görüşlerine Sosyolojik Bakış”, *Trafik ve Yol Güvenliği II. Uluslararası Kongresi*, 5–7 Mayıs 2004, ss.1-15.

Yılmaz, H. Bal ve Ersun, Ayşe, (2010), “Hasta Çocuk Ve Ebeveynlerinde Post-Travmatik Stres Bozukluğu” *Ege Üniversitesi Hemşirelik Yüksek Okulu Dergisi*, C.26, S.3, ss.45-57.

Yüksel, Yeşim, (2008), *Hava Koşullarının Trafik Kazalarına Etkileri ve Trafik Kazalarının İstatistiksel Analizi*, Fırat Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.

İnternet Kaynakları

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Madde 36–(Değişik : 24/5/2013 - 6487/18 md.) <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>, Erişim:12.09.2013).

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu Metni İçin, (Çevrim İçi): <http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=1.5.2918&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=>, (Erişim:12.09.2013).

Ankara Servisçiler Odası, (2013), (Çevrim İçi), <http://asio.org.tr/iletisim.html>, (Erişim:12.09.2013).

Bayrak, Emrullah, (2013), “Trafik Terörünün Bilançosu Ağır: 10 Yılda 42 Bin İnsan Can Verdi”, (özel), <http://www.cihan.com.tr/search> (Erişim Tarihi: 28.08.2013).

BSTB, (2012), “Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi: Otomotiv Sektörü Raporu, 2012-II”, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sanayi Genel Müdürlüğü Yayınları, (Çevrimiçi), (<https://www.sanayi.gov.tr/Files/Documents/bstb-2012-yili-faaliyet-r-592013104315AM.pdf>, Erişim Tarihi: 21.06.2013).

Bursa Psikiyatri, (2013), “TSSB'de Rol Oynayan Etkenler, (çevrim içi), <http://www.bursapsikiyatri.com/makale.php?id=146>, (Erişim Tarihi:04.06.2013).

EC, (2013), Avrupa Komisyonu Web Sitesi, (Çevrimiçi), (http://ec.europa.eu/transport/themes/its/index_en.htm, Erişim Tarihi:28.06.2013, s.4.

EGM, (2012), Trafik Hizmetleri Başkanlığı İstatistikleri, <http://www.trafik.gov.tr/Sayfalar/Istatistikler.aspx>, (28.06.2013).

EGM, (2012), Trafik Kaza İstatistikleri, (Çevrimiçi), <http://www.trafik.gov.tr/>, Erişim Tarihi:28.06.2013).

MEB, Giresun, “Trafığı Seviyorum Erkenden Öğreniyorum Projesi” (Çevrim İçi) <http://giresun.meb.gov.tr/www/trafigi-seviyorum-erkenden-ogreniyorum-projesi/icerik/961>, (Erişim:12.09.2013).

Girgin, Volkan ve Kocabıyık, Ahmet (2013), “Trafikte İnsan Davranışları”, (Çevrimiçi),(<http://www.dusunenadamdergisi.com/ing/DergiPdf/DUSUNEN>

_ADAM_DERGISI_0266a672ce704fa79e8989865ede6663.pdf, Erişim
Tarihi:01. 05. 2013).

Kaplan, Ender (2002), “Her Minik Kalbe Bir Trafik Polisi: “Ailemin Ve Ülkemin
Trafik Polisiyim Kampanyası”, (Çevrim içi),
http://www.caginpulisi.com.tr/eski_sitemiz/13/48-49.htm, Erişim
Tarihi:12.09.2013).

MEB Komisyon Raporu, (2011), “İlköğretim Trafik Güvenliğı Dersi Öğretim
Programı”, MEB Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı, Ankara, (Çevrim içi),
<http://ttkb.meb.gov.tr/program2.aspx/?width=900>, (Erişim Tarihi:
28.08.2013).

MMO, (2013), “Ulaşımnda Demiryolu Gerçeğı: Ulaştırmanın Önemi”, (Çevrim içi),
http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdf?tipi=,
Erişim Tarihi, 05.04.2013).

OECD (2012), Health at a Glance: Europe 2012, OECD Publishing, (Çevrimiçi),
<http://dx.doi.org/10.1787/9789264183896-en>, Erişim tarihi: 22.06.2013.

Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliğı İçin, (Çevrim içi):
http://mevzuat.meb.gov.tr/html/26627_0.html, (Erişim:12.09.2013).

Runyan, W.Carol, (1998), “Using the Haddon matrix: introducing the third
dimension”, Vol:4, s.302-307. (Çevrim içi),
<http://ip.bmjournals.com/cgi/content/full/4/4/302>, (Erişim
Tarihi:28.08.2013), ss.302.

Sayıştay Raporu, (2008), Sayıştay Başkanlığı Performans Denetimi Raporu: “Trafik
Kazalarını Önleme Faaliyetleri”, (Çevrim içi),
<http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2008/2008-2Trafik/2008-2Trafik.pdf>, Erişim tarihi:13.02.2013.

EGM, (2013), Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, 12 Eylül 2011 Pazartesi, <http://www.dunya.com/cocuk-suruculer-131-can-almis-132188h.htm>, Erişim tarihi:13.02.2013.

TUİK, (2012), “Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri”, (Çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=70, Erişim tarihi, 28.06.2013).

TUİK, (2012), “ADKS-2012 Sonuçları”, (çevrimiçi), http://www.tuik.gov.tr/IcerikGetir.do?istab_id=139, Erişim tarihi:13.02.2013.

Türkoğlu, Esin, (2012), “Trafikte Alkol ve Uyuşturucu İle Mücadelede Okullarda Verilen Eğitimin Önemi”, Manisa İl Milli Eğitim Müdürlüğü Raporu, (Çevrimiçi), <http://cbuadlitip5.tripod.com/sitebuildercontent/sitebuilderfiles/09-04-02-et.pdf>, Erişim tarihi, 28.06.2013).

UDHB, (2012), “Trafik Kazaları Özeti:2011”, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Raporu, 2012, (Çevrimiçi), (<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazaOzet.pdf>, Erişim Tarihi, 06.05.2013), ss.21.

UNECE, (2010), “Number of Fatalities in Road Traffic Accidents, Number of Injured in Road Traffic Accidents, Number of Pedestrians Killed In Road Traffic Accidents, Number of Pedestrians Injured in Road Traffic Accidents, (çevrimiçi),http://w3.unece.org/pxweb/quickstatistics/readtable.asp?q_s_id=40&lang=1, (28/06/2013).

UNICEF, (2011 b), *2011 Yılı Dünya Çocuklarının Durumu, Ergenlik: Bir Fırsatlar Dönemi*, <http://w3.unece.org/pxweb/quickstatistics/readtable>. (Erişim Tarihi: 28.08.2013), ss.1-3.

UNICEF, (2012), “Dünya Çocuklarının Durumu: Kentsel bir Dünyada Çocuklar”, (The State Of The World’s Children), ss.1.

WHO, (2013), “Global Status Report On Road Safety- 2013”, World Health Organization, *Library Cataloguing-in-Publication Data*, (Çevrimiçi), (<http://apps.who.int/gho/data/view.country.2013>, Erişim Tarihi:28.06.2013), ss.31.

Willams, F.Allan (2012), “The Haddon Matrix:Its contribution to injury prevention and control”, 3.National Conference on Injury Prevention and Control, (Çevrim içi), <http://eprints.qut.edu.au/10081/1/10081.pdf>, (Erişim Tarihi:28.08.2013), ss.14.

Yazar, Ahmet, (2012), “Antalya'da Yaya Önceliğini ve Güvenliğini Sağlamak İçin Yaşam Boyu Öğrenme Projesi (APPSA) Ortakların Sorumlulukları ve Roller”, (Çevrimiçi), <http://www.appsa.eu/index.php?page=haber&ind=26>, (02.06.2013).