

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**TRAFİK KAZALARINDA GERÇEK VERİLERİN  
OLUŞTURULMASI VE TRAFİK KAZALARININ  
ÖNLENMESİNE YÖNELİK ETKİN EĞİTİM  
FAALİYETLERİNİN İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Ahmet ŞENGÜL**

**İSTANBUL, 2015**



**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ PROGRAMI**

**TRAFİK KAZALARINDA GERÇEK VERİLERİN  
OLUŞTURULMASI VE TRAFİK KAZALARININ  
ÖNLENMESİNE YÖNELİK ETKİN EĞİTİM  
FAALİYETLERİNİN İNCELENMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Ahmet ŞENGÜL**

**DANIŞMAN**  
**Prof. Dr. Mustafa ILICALI**

**İSTANBUL 2015**

T.C.  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ PROGRAMI**

Tezin adı : Trafik Kazalarında Gerçek Verilerin Oluşturulması ve  
Trafik Kazalarının Önlenmesine Yönelik Etkin Eğitim  
Faaliyetlerinin İncelenmesi  
Öğrencinin Adı Soyadı : Ahmet ŞENGÜL  
Tez Savunma Tarihi : 25.08.2015

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Enstitümüz tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr. Nafiz ARICA  
Enstitü Müdürü  
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Mustafa ILICALI  
Program Koordinatörü  
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri :

İmzalar

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Mustafa ILICALI

-----

Üye

Yrd. Dç. Dr. Nilgün CAMKESEN

-----

Üye

Doç. Dr. Halit ÖZEN

-----

## TEŐEKKÖR

Tez alıőmam boyunca gerekli bÖtÖn yardım, tavsiye ve yÖnlendirmeleri yapan, karőılaőtıđım problemlerin özÖmÖnde bilgisine baővurduđım ve deneyimlerinden yararlandığım sayın hocalarım Prof. Dr. Mustafa ILICALI, Yrd. D. Dr. NilgÖn CAMKESEN'e ve Do. Dr. Halit ÖZEN'e, bu sÖrete desteğini benden esirgemeyen Sayın Ufuk KAMBUR'a, Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi ve Baltalimanı Kemik Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastanesi personeline ve aileme katkılarından dolayı Őükranlarımı sunarım.

İSTANBUL 2015

Ahmet ŐENGÖL

## ÖZET

### TRAFİK KAZALARINDA GERÇEK VERİLERİN OLUŞTURULMASI VE TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNE YÖNELİK ETKİN EĞİTİM FAALİYETLERİNİN İNCELENMESİ

Ahmet ŞENGÜL

Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi Programı  
Prof. Dr. Mustafa ILICALI

Haziran 2015, Sayfa 56

Ulaşım türlerinden olan karayolu ulaşımı oldukça yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Bu ulaşım türü dünyada olduğu gibi ülkemizde de uyulması gereken birtakım kurallar ve yasalarla tertip edilmiştir. Özellikle insanların karayollarını gerek yaya gerekse sürücü olarak kullandıkları zaman zarfında trafik kural ihlalleri gerçekleştirmeleri, dünyanın ortak problemi ve ülkemizde ölüm sebepleri arasında ilk sıralarda yer alan trafik kazalarının oluşumunun başlıca nedeni olarak gösterilmektedir.

Trafik kazalarının sonuçları ciddi rakamlara ulaşan ekonomik ve sosyal kayıplara neden olan bir olgudur. Bu durum dünya da ve özellikle ülkemizde bulunan ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından trafik güvenliği alanında birçok proje ve çalışma yapılmasına sevk etmiştir.

Trafik güvenliği çalışmalarının temeli doğru bilgiye dayandığı için trafik kazalarını en aza indirmek doğru bilgiye ulaşmak ile mümkün olmaktadır. Trafik kazaları ile mücadelede etkinlik sağlanması için gerçek verilere sahip olunması gerekmektedir. Bu nedenle trafik kaza bilgilerinin sağlıklı tutulması ve güvenilir bir şekilde kayıt altına alınması önem arz etmektedir. Bu sayede trafik kazalarına karşı etkili önlemler alınarak daha gerçekçi ve uygulanabilir projeler geliştirilmesi mümkün olabilmektedir.

Bu tez çalışmamızda trafik kazaları sonucu yaralı ve ölü sayıları açısından İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü verileri ile Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi ve Baltalimanı Kemik Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastanesinin verileri temin edilerek karşılaştırılmıştır. Gerçek verilerin elde edilebilmesi ve istatistik verilerinin daha sağlıklı takibi için bütün iş ve işlemlerin takibinde tek vakıa numarası kullanılması önerilmiştir. Diğer yanda trafik kazalarını önleyebilmenin temelinde çok önemli olan eğlendirici eğitim metotlarından yararlanılarak, çocuklarda trafik kazalarına karşı bilinç oluşturma'nın önemi değerlendirilmiştir.

**Anahtar sözcükler:** Trafik Kazaları, Problem, Etkinlik, Kaza İstatistikleri, Gerçek Veri, Eğitim Faaliyetleri

## ABSTRACT

### THE ORGANISATION OF THE ACTUAL DATA FROM TRAFFIC ACCIDENTS AND INVESTIGATION OF EFFECTIVE TRAINING ACTIVITIES FOR PREVENTION OF TRAFFIC ACCIDENTS

Ahmet ŞENGÜL

Urban Systems and Transport Management Program  
Prof. Dr. Mustafa ILICALI

September 2015, Page 56

Highways as a type of transportation road is used quite extensively. This type of transportation in our country as the world has been arranged with a number of rules and laws that must be followed. In particular, people driving by drivers as well as pedestrians should perform traffic rules violations during the time they use, a common problem in our country and the world are presented as the main reason for the formation of traffic accidents in the first place in one of the cause of death.

The results of traffic accidents cause serious social and economic losses. Due to this in the world and Turkey there are many projects in the field of traffic safety by relevant institutions and organizations.

Traffic safety and traffic accidents based on accurate information for the basis of the work to minimize the possible accidents. The minimisation can be possible by the reaching the correct information. In order to ensure effectiveness in the fight against traffic accidents it is necessary to have the actual data. Therefore, keeping actual results and traffic accident information to be recorded is important. In this way, more realistic by taking effective measures against traffic accidents and it is possible to develop viable projects. In this thesis, we have compared the results of the traffic accidents in terms of casualties and death toll which were collected and provided from Istanbul Traffic Control Branch, Okmeydanı Training and Research Hospital, Baltalimanı Osteopathic Education and Research Hospital. The use of real data to obtain a single number way to follow all the work and processes have been proposed for more reliable monitoring of statistical data. On the other, the use of entertaining teaching methods and its benefit were analysed. It is very important to prevent traffic accidents in children is to evaluate importance of creating awareness against traffic accidents.

**Key words:** Traffic Accidents, Problem, Event, Accident Statistics, Real Data, Educational Activities

## İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR .....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRAC.....	v
TABLolar .....	ix
ŞEKİLLER .....	x
KISALTMALAR .....	xi
1.GİRİŞ .....	1
1.1 GİRİŞ VE AMAÇ .....	1
2.LİTERATÜR TARAMASI .....	5
2.1 TRAFİK KAZALARININ BOYUTLARI VE SONUÇLARI .....	5
2.2 TÜRKİYE’DE TRAFİK KAZALARI.....	7
2.3 İSTANBUL DA TRAFİK KAZALARI .....	11
2.4 TRAFİK KAZALARI VE ÖLÜ-YARALI-SAKATLIK GÖSTERGELERİ .....	14
2.4.1 Kazalar ile Gelen Ölüm-Yaralanma ve Sakatlık Durumları .....	14
2.4.2 Kazazedelerin Kaza Sonrası Rehabilitasyon Gereksinimleri .....	15
2.5 TÜRKİYE’DE TRAFİK KAZALARININ RAPOR EDİLME SÜREÇLERİ .....	22
2.5.1 İlgili Süreçlerde Yapılanlar .....	22
2.5.2 Trafik Kazalarında Gerçek Verileri Yansıtmayı Engelleyen Faktörler .....	22
2.5.2.1 Olay yeri organizasyonu ile ilgili yaşanan sorun ve aksaklıklar .....	23
2.5.2.2 Görevlilerin Çeşitli Sebeplerle Eksik Rapor Etmeleri .....	23
2.5.2.3 Kaza Sonrası İzlemenin Yeterli Düzeyde Yapılamaması..	23
3.YÖNTEM.....	25
3.1 TRAFİK KAZALARININ GERÇEK VERİLER İLE YANSITILMASI	25
3.1.1 Trafik Kazalarının Gerçek Veriler ile Yansıtılmasının Önemi ....	25



3.1.2 Trafik Kazalarının Gerçek Veriler ile Yansıtılmasının Sağlayacağı Faydalar .....	25
3.1.2.1 Trafik Kazaları Sonuçlarının Gerçek Veriler ile Ortaya Çıkması .....	26
3.1.2.2 Trafik Kazalarının Vahameti ve Etkili Önlemler.....	26
3.1.2.3 Gerçek Veriler ile Kazalara Karşı Yapılacak Planlama Etkinliği.....	26
3.2 ALAN ÇALIŞMASI .....	27
3.3 TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNDE ETKİLİ EĞİTİM YÖNTEMLERİNİN YERİ .....	30
3.3.1 Dünyada Trafik Eğitimlerine Verilen Önem.....	30
3.3.2 Türkiye’de Trafik ile İlgili Eğitimlerin Durumu .....	30
3.3.3 Toplumun Trafik Kazaları Hakkında Eğitilme ve Bilinçlendirilme İhtiyacı.....	30
3.3.4 Türkiye’de Trafik Eğitimlerinin Önemi .....	32
3.3.5 Erken Yaşta Öğrenmenin Sağlayacağı Faydalar .....	32
3.3.6 Trafik Kazalarının Önlenmesinde Etkili Eğitim Yöntemlerinin Anlamı .....	32
3.3.7 Trafik Eğitiminde Farklı Öğretim Metotlarının Uygulanabilirliği.....	33
3.3.8 Trafik Kurallarını Eğlendirerek Öğretme Metodu .....	33
4. BULGULAR .....	40
4.1 ARAŞTIRMA MODELİ .....	40
4.2 ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ.....	40
4.3 ARAŞTIRMA SORULARI.....	40
4.4 ARAŞTIRMANIN BULGULARI.....	41
4.5 ÖRNEK OLAYLAR.....	44
5.SONUÇ VE TARTIŞMA.....	52
5.1 TRAFİK KAZALARINDA İSTATİSTİKİ VERİLER.....	52
5.2 EĞLENDİRİCİ EĞİTİM METOTLARI.....	56
KAYNAKÇA .....	57
EKLER.....	61

<b>EK 1: Tablo 1 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2009 verileri .....</b>	<b>62</b>
<b>EK 1: Tablo 2 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2010 verileri .....</b>	<b>63</b>
<b>EK 1: Tablo 3 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2012 verileri .....</b>	<b>65</b>
<b>EK 1: Tablo 4 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2013 verileri .....</b>	<b>67</b>
<b>EK 1: Tablo 5 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2014 verileri .....</b>	<b>68</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>69</b>



## TABLolar

Tablo 2.1: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları verileri.....	7
Tablo 2.2: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları oluşum şekilleri.....	8
Tablo 2.3: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları faktörleri .....	9
Tablo 2.4: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları nedenleri .....	10
Tablo 2.5: İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları istatistikleri .....	11
Tablo 2.6: İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları faktörleri .....	12
Tablo 2.7: İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları nedenleri .....	13
Tablo 2.8: Türkiye’de trafik kaza ve sonuçlarının yıllara göre dağılımı .....	14
Tablo 2.9: Türkiye’de trafik kaza ve sonuçlarının yıllara göre dağılımı (2004-2010) ...	16
Tablo 4.1: İstanbul da 2009-2014 yılları arası meydana gelen trafik kazaları.....	42
Tablo 4.2: Ex. Olan kazazede verilerinin karşılaştırılması .....	43
Tablo 4.3: Sakatlık durum tablosu. ....	44

## ŞEKİLLER

Şekil 3.1: Ölüm belgesi .....	29
Şekil 3.2: Çocuklar için trafik eğitimi.....	33
Şekil 3.3: Trafik ile İlgili Kampanyalar.....	31
Şekil 3.4: İlçene sahip çık projesi ilköğretim faaliyetleri .....	34
Şekil 3.5: İlçene sahip çık projesi ilköğretim faaliyetleri .....	35
Şekil 3.6: Trafik kurallarını anlatan video klipler.....	37
Şekil 3.7: Trafik kuralları eğlendirici eğitim metotları .....	38
Şekil 3.8: Araç içi sticker çalışması .....	39
Şekil 4.1: Pol-net sisteminde yer alan veri.....	45
Şekil 4.2: Pol-net sisteminde yer alan veri.....	46
Şekil 4.3: Pol-net sisteminde yer alan veri.....	47
Şekil 4.4: Pol-net sisteminde yer alan veri.....	48
Şekil 4.5: Pol-net sisteminde yer alan veri.....	49
Şekil 4.6: Pol-net sisteminde yer alan veri.....	50
Şekil 5.1: Örnek olay işlem sırası .....	55

## KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliđi
BKZ.	:	Bakınız
ÇYT	:	Çekirdek Yoğunluğu Tahmini
EDS	:	Elektronik Denetleme Sistemi
EGM	:	Emniyet Genel M¼d¼rl¼đu
EX	:	Exitus
GPS	:	K¼resel Konum Belirleme Sistemi
KGM	:	Karayolları Genel M¼d¼rl¼đu
MEB	:	Milli Eğitim Bakanlıđu
ÖBS	:	Öl¼m Belgesi Sistemi
WHO	:	D¼nya Sağlık Örg¼t¼
TDP	:	Toplum Destekli Polislik
T¼İK	:	T¼rkiye İstatistik Kurumu

# 1.GİRİŞ

## 1.1 GİRİŞ VE AMAÇ

Türkiye’de meydana gelen trafik kazaları ve bu kazaların sonucunda oluşan ölüm, yaralanma ve sakatlanmalar ciddi boyutlara ulaşmıştır. Öyle ki trafik kazalarının ülkemizde son yıllarda doğal afetlerden daha fazla maddi ve manevi kayba sebebiyet verdiği görülmektedir. Bu durum, ülkemizde trafik kazalarını azaltmak için daha ciddi tedbirler alınması gerektiğini ortaya koyarken, diğer yönden trafik eğitimlerinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Ülkemizde trafik kazalarını azaltmak için stratejiler planlanmalı ve uygulanabilir projeler hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu projeler için ise trafik kazaları ile ilgili sağlıklı verilere sahip olunmalıdır. Çünkü geçmiş yıllarda yapılan bazı araştırmaların sonuçlarına göre Türkiye’de trafik kazalarında meydana gelen ölüm, yaralanma ve sakatlık miktarlarının resmi olarak açıklanan verilerin üstünde olduğu bilinmektedir. Gerçek verilerle hareket etmenin önemi bu noktada ortaya çıkmaktadır. Doğru ve uygulanabilir stratejilerin belirlenebilmesi, daha etkili önlemler alınması ve yöntemler geliştirilebilmesi için doğru ve güvenilir istatistik veriler yol gösterecek değerlerdir.

Trafik kazaları ile mücadelede gerçek verilerle hareket edemememizin çeşitli sebepleri vardır. Bu sebeplerin çok iyi analiz edilerek trafik kaza verilerinin gerçek rakamlarla yansıtılması gerekmektedir. Trafik kazasının meydana geldiği olay yeri ile ilgili ambulans-hastane-155 Polis Haber Merkezi koordinasyonu böylece önem kazanmaktadır. Eksik bildirimlerde bu koordinasyonda oluşan bazı aksaklıkların, ihmallerin etkisi olmaktadır. Bu tez çalışmasında bu konuda detaylı açıklamalarda bulunulacaktır. Genel olarak kaza sonrası hareket sisteminde bu üç birimin birbirinden haberdar bir şekilde hareket etmesi gerekmektedir. Kazanın meydana gelmesiyle ölüm veya yaralanma durumu meydana gelmişse 112 ambulans, hastane ve 155 Polis Haber Merkezi’nin birlikte hareket ederek üzerlerine düşen görevleri yapmasıyla uygulamada görülen noksanlıklar giderilebilecektir. Kazazedelerin bir hastaneye nakledilmesi

gereken durumlarda en yakın hastanelerden birine nakilleri ambulanslarla gerçekleştirilmektedir. Hangi hastaneye gidildiğinden de 155 Polis Haber Merkezi haberdar edilmektedir. Bu koordinasyonda herhangi bir sebeple aksama olmaması gerekmektedir. 112 Ambulans hizmeti ile hastaneye gelenlerin buradaki kayıtları da oldukça önem taşımaktadır.

Trafik polisleri kaza tespit raporlarını tanzim etmektedir. Bunların her ne şekilde olursa olsun raporlarını tam yazıp ilgili birimlerine rapor etmeleri gerekmektedir. Ölüm vakaları trafik kazası meydana geldikten bir süre sonra da meydana gelebilmektedir. Dolayısıyla trafik polisinin doğru raporlaması için kaza sonrası süreçlerini de takip ederek raporunu tanzim etmesi gerekmektedir. Bu örnekte, böylesi gelişen bir durumda sonradan ölüm tutanaklarda görülmemektedir. Bu durum istatistik verileri açısından önemli bir sorun oluşturmaktadır. Trafik kazaları ile ilgili planlanmış uzun zamanlı bir takip gerektirmektedir. Takip edememe faktörleri burada önem kazanmaktadır. Örneğin kurumlar arasında (Hastane-Polis Merkezi-Trafik Şube Müdürlüğü) iletişim eksikliği ya da koordinasyon eksikliğinin sonucunda oluşabilmektedir. Trafik polisinin tanzim ettiği rapor olayın hemen sonrasına göre düzenlendiği için yaralının ölüm haberini alsa bile raporda ölümden bahsedilmediği görülebilmektedir.

Türkiye’de meydana gelen trafik kazaları istatistik verilere bakıldığında ciddi boyutlara ulaşmıştır. Bunun için trafik kazalarına karşı daha etkili tedbirler alınması gerekmektedir. Cezaların artırılması ile soruna çözüm üretilmesi yeterli olmamaktadır. Başka etkili çözümler de bulunması gerekmektedir. Bu konuda dünyada çeşitli ülkelerde yapılan uygulamalar yol gösterici olabilmektedir. Örneğin bazı Avrupa ülkelerinde yapılan uygulama birinci kez yaptıkları kural hatalarında kişilere ceza yazılmaması şeklinde olmaktadır. Cezaların miktarı mükerrerlikle orantılı artmaktadır. Böylesi önce iyi niyetli sonradan ağırlaştırılan ceza uygulamasının etkili olduğu görülmektedir. Bu ve bunun gibi başka etkili uygulamalar ülkemize de uyarlanıp uygulanabilir. Örneğin hız ihlali yapan birine bunun ne gibi sonuçlara yol açtığı sözlü veya görsel olarak anlatılabilir. Faydalandığında görsel eğitim metotları eğitimde etkinliği arttırmaktadır. Böylece trafik eğitimleri ve bunun verilmiş şekli çok önemli hale gelmektedir.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunumuzun amacı, karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir. Trafikle ilgili kuralları, şartları, hak ve yükümlülükleri, bunların uygulanmasını ve denetlenmesini, ilgili kuruluşları ve bunların görev, yetki ve sorumluluk, çalışma usulleri ile diğer hükümleri kapsamaktadır. Trafikle ilgili belirlenen kurallara herkesin uyması hem kendisi hem de toplumun güvenliği için şart olmaktadır.

Trafik kazalarını azaltmada eğitimin önemi çok büyüktür. Dünyada bu konuya oldukça önem verilmektedir. Ülkemizde de okul öncesi-ilköğretim seviyesinde trafik eğitimleri çeşitli etkinlikler ile trafik polisleri eşliğinde öğrencilere sunulmaktadır. Bununla birlikte trafik ile ilgili verdiğimiz eğitimlerin nicelik olarak artması, niteliğinin geliştirilmesi ve verilirken eğlenceli öğretim metotlarının da değerlendirilmesi gerekmektedir. Yapılan araştırmalar trafik eğitimlerinde görsel unsurların kullanılmasının eğitimlere etkinlik kazandırdığını göstermektedir. Bu alandaki eğitimler için müzikal, eğlenerek öğretici videolar hazırlanabilir. Bu sayede çocukların ilgileri trafik konularına ve kazalarına karşı çekilebilecektir. Eğitim, anlatılacak öğretilen konularla kişide istenilen değişiklikler yaratma sanatıdır. Böylece kişide olumlu bir davranış geliştirilmeye çalışılır. Çocuklar en kolay öğrenecek yaşadıkları. Trafik ile ilgili eğitimlerin çocuk yaşta vermeye başlanmasının önemi böylece artmaktadır. Gelişmiş ülkelerde trafik ile ilgili eğitimler küçük yaşlardan itibaren çocuklara verilmektedir. Böylece geleceğin teminatı çocuklar trafik kuralları ile ilgili olarak sonraki hayatlarında alışkanlık geliştirmeleri sağlanmaktadır. Ülkemizde küçük yaştan itibaren trafik eğitimi vermeye başlanmıştır.

Trafik kazalarını azaltmada trafik kuralları ile ilgili bilinçlendirme çalışmaları çok önem taşımaktadır. Küçük yaşlardan başlatarak her yaşta bilinçlendirme çok önem arz etmektedir. Şehir hayatında trafik ile ilgili bilgimizin tam olması gerekmektedir. Arabamız olsun olmasın her gün trafiğin içinde bir şekilde yer almakta, onunla ilişkileneceğiz. En basit örneği karşıdan karşıya geçmek için lambanın önce sarı sonra yeşil yanmasını beklemekteyiz. Kırmızı yandığında geçmemekteyiz. Küçük yaşlardan itibaren başlatılan trafik eğitimleri ile trafik kuralları kişilerde benimsetilmekte ve alışkanlık haline gelmesi sağlanmaktadır. Trafik ile ilgili okullarda verilen eğitimler neticesinde öğrencilerin ebeveynlerinin trafik kurallarına uymaları da sağlanmaktadır.



Örneğin emniyet kemeri takmayan veya kırmızı ışıkta geçen ebeveynlerin eğitim alan çocukları tarafından ikaz edildikleri ve trafik kurallarına uymak zorunda kaldıkları alınan geri bildirimlerden anlaşılmaktadır.

Bu tez çalışması kapsamında bir alan çalışması da gerçekleştirilmektedir. Araştırmanın kapsam alanını Sarıyer ilçesinde 2009 yılında hayata geçirilen ve uygulamasında yer aldığı “İlçene Sahip Çık” projesi kapsamında yapılan çalışmadan faydalanılmıştır. Proje kapsamında Sarıyer İlçe Emniyet Müdürlüğü sorumluluk alanında yer alan ilköğretim okulları başta olmak üzere sivil toplum kuruluşları ve ibadethanelerde de trafik kuralları başta olmak üzere zararlı alışkanlıklar ve asayiş konularına karşı hedef kitle uygulamalı olarak bilgilendirilmiştir

Yine proje kapsamında trafik eğitiminde çocuklarda trafik kazalarına karşı bilinç oluşturmak için eğlenceli eğitim metodu kullanılmıştır. Tarafımdan hazırlanan trafik konulu müzikli video klip ve şarkılardan bu amaçla yararlanılmıştır. Tez çalışması kapsamında geliştirilen bu eğlenceli öğretim metodu, çocukların trafikle ilgili eğitiminde yeni bir öneriyi oluşturmaktadır.

Çalışmanın amacı meydana gelen trafik kazasına “**aynı takip numarası**” verilerek uygulanacak yeni bir sistem ile trafik kaza kayıtlarının doğru ve güvenilir bir şekilde kamuoyuna açıklanabilecektir. Bu şekilde elde edilecek verilerin değerlendirme olanağı ile ülkemizde meydana gelen trafik kazalarını önleme ve azaltmada daha isabetli kararlar alınmasına yol gösterebilecek ve daha etkili stratejiler şekilde belirlenebilecektir. Ortak Takip Numarası uygulanması bir öneridir. Trafik kazalarında gerçek verilerle hareket edilmesi için önerilmektedir. Kazayı ihbar alan “**112**” ve “**155**” ihbar hatları kaza adresi belirtilerek aynı numarayı verecek, aynı numarayla ambulans hastaneye bilgi verecek, trafik polis ve polis merkezi (karakol) polisi aynı numarayla savcılığa bilahare mahkemeye bir bütün halinde intikal ettirilecektir. Dolayısıyla tek merkezden yönlendirilen bir sistem kurulmalıdır. Bu hipotezimizin uygulanabilirliği tez çalışmasında ayrıca tartışılacaktır.

## 2. LİTERATÜR TARAMASI

### 2.1 TRAFİK KAZALARININ BOYUTLARI VE SONUÇLARI

Trafik kazaları önceden planlanmayan, beklenmeyen ve bilinmeyen bir zamanda ortaya çıkan, can ve mal kaybı ile sonuçlanan kötü olaylardır. Karayolları Trafik Kanunu'nda trafik kazası şöyle tanımlanmaktadır; “*karayolları üzerinde hareket halinde olan, bir veya birden fazla, aracın karıştığı ölüm, yaralanma veya maddi zararlarla sonuçlanan olay*”.<sup>1</sup> Trafik kazaları dünyada ve ülkemizde de ön önemli toplumsal sorunlardan biridir. Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de trafik kazaları önemli bir halk sağlığı ve güvenlik sorunu olarak görülmektedir (Kaygısız ve diğ. 2012).

Trafik kazaları, sağlık ve kalkınma açısından büyük bir sorun teşkil etmektedir. Bu yüzden yılda hemen hemen 1,2 milyon kişi ölmekte, 20 ila 50 milyon arasında insan da yaralanmakta veya sakat kalmaktadır. Gerek Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) gerekse Dünya Bankası'nın elindeki veriler, gerekli müdahalelerde bulunulmaması durumunda bu sonuçların 2020 yılına kadar daha da ağırlaşacağına, bunun hızla motorize olan ülkelerde daha belirgin biçimde görüleceğine işaret etmektedir.

Dünya sağlık örgütü (WHO), dünya genelinde 3 ila 35 yaş arasında bireyler için trafik kazalarının, diğer kaza ve hastalıklara kıyasla en başta gelen ölüm ve sakatlanma sebebi olduğunu saptamıştır. Harvard Üniversitesi tarafından Dünya Bankası adına yapılan son araştırmalar, karayollarında meydana gelen kazaların dünyada başta gelen üçüncü ölüm nedeni olduğunu ortaya koymuştur<sup>2</sup>.

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında her yıl binlerce insanımız hayatını kaybetmekte, on binlercesi de yaralanmaktadır. Trafik kazaları sonucunda yok olan ve

---

Yararlanılan kaynaklar:

<sup>1</sup> 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu. 13 Ekim 1983. **Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1982.**

<sup>2</sup> World Health Organisation, Geneva. Guidelines for air quality, 1999, <http://www.who.org> [erişim tarihi 15 Mayıs 2011].

parçalanmış aileler ile yaşamının geri kalan bölümünü engelli olarak sürdürmek zorunda kalanlar olayın sosyal boyutunu ortaya koymakta, ayrıca yaralıların tedavi süreçleri ve maliyetleri ile kaza sonrasında meydana gelen maddi hasar miktarı ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir.

Meydana gelen trafik kazalarının sayısının azaltılması için dünyada ve Türkiye’de birçok çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalar yapılırken kazaya sebep olan unsurlar belirlenmekte ve ona göre tedbir alınma yoluna gidilmektedir. Fakat burada önemli olan nokta; kazalara sebep olan unsurların doğru tespit edilebilmesidir. Sorun ne kadar doğru tespit edilirse çözüm de o kadar kolay ve net olacaktır (Bilim, 2006). Bu problemi çözebilmek ve kayıpları azaltabilmek için yol güvenlik proje çalışmaları başlatılmıştır. Ancak bu projelere ayrılan bütçenin sınırlı olması nedeniyle bazı pratik ve ekonomik çözüm yöntemlerinin bulunması gerekmektedir (Tuncuk, 2004).

Güvenli bir trafik ortamının sağlanabilmesi için; sorumlu kuruluşların olağanüstü çabalarının yanında, basın ve yayın kuruluşlarının katkıları, toplumumuzdaki sürücü, yolcu, yaya ve kurumsal bilinçlenmeyi belirli bir düzeye getirmiştir. Bunun sonucunda, son yıllardaki kaza trendinde azalma görülmesine rağmen, trafik kazaları ülkemizin öncelikli problemleri arasında yerini halen korumaktadır.

Ülkemizde trafik güvenliğinin sağlanabilmesi için alınması gereken önlemler, yapılacak yatırımlar açısından önemli birer belirleyici olan ayrıntılı istatistikî bilgilere olan ihtiyaç kaçınılmazdır. Elde edilen bu sağlıklı veriler sayesinde trafik faaliyetlerine yön verilmesi, güvenli trafik ortamının sağlanması, trafik kuralları konusunda eksikliklerin belirlenmesi gibi konularda yol haritası belirlenebilmesinde önemli bir kaynak olmaktadır.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Yararlanılan kaynaklar:

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) 2013. *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri*. TÜİK Matbaası, Ankara.

## 2.2 TÜRKİYE’DE TRAFİK KAZALARI

Ülkemizde tarafların anlaşarak kendi aralarında tutanak tanzim ettiği maddi hasarlı trafik kaza sayıları dahil edilmeden 2014 yılı verilerine göre tablo 2.1’de görüleceği üzere her gün yaklaşık 927 ve her saat 38 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalarda günde ortalama 6 kişi yaşamını yitirmiş, 639 kadar kişi de yaralanmış veya sakat kalmıştır.

**Tablo 2.1: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları verileri**

<b>TRAFİK KAZALARI VE SONUÇLARININ TÜRLERİNE GÖRE DAĞILIMI (Polis Sorumluluk Bölgesi)</b>			
		<b>2014 YILI</b>	
<b>TRAFİK KAZA BİLGİLERİ</b>	<b>ŞEHİRİÇİ</b>	<b>ŞEHİRDİŞİ</b>	<b>TOPLAM</b>
<b>TOPLAM KAZA SAYISI</b>	<b>284.532</b>	<b>53.978</b>	<b>338.510</b>
<b>ÖLÜMLÜ KAZA SAYISI</b>	788	1.067	<b>1.855</b>
<b>YARALANMALI KAZA SAYISI</b>	115.114	25.403	<b>140.517</b>
<b>MADDİ HASARLI KAZA SAYISI</b>	168.630	27.508	<b>196.138</b>
<b>ÖLÜ SAYISI</b>	897	1.399	<b>2.296</b>
<b>YARALI SAYISI</b>	173.410	59.926	<b>233.336</b>

*Kaynak:* Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, <http://egm1.tebib02/Trafik> [erişim tarihi 13 Nisan 2015].

Ülkemizde trafik kazaları ile ilgili sayısal veriler böyle iken kazalara karşı alınan önlemlerin ve tedbirlerin yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Hızla artan araç ve sürücü sayısına karşılık karayollarının yetersiz kalması, alınan tüm önlemler, uygulanan tüm denetimler ve uyarılara rağmen kazalarda en önemli etken olan insan faktörünün trafik kurallarını ihlal etmeleri trafik kazalarının başlıca nedenleri arasında yer almaktadır. Tablo 2.2’de Türkiye’de 2014 yılında meydana gelen trafik kazalarının oluşum şekillerine göre dağılımı gösterilmektedir.

**Tablo 2.2: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları oluşum şekilleri**

<b>ÖLÜMLÜ-YARALANMALI TRAFİK KAZALARININ OLUŞ ŞEKLİNE GÖRE TÜRLERİ (Polis Sorumluluk Bölgesi)</b>	
<b>KAZA OLUŞ ŞEKLİ</b>	<b>2014 YILI</b>
Yandan Çarpma	45.606
Yayaya Çarpma	29.976
Arkadan Çarpma	15.087
Yoldan Çıkma	13.877
Devrilme, Savrulma, Takla	13.179
Engel/Cisim ile Çarpışma	9.348
Karşılıklı Çarpışma	7.818
Duran Araca Çarpma	3.335
Yan Yana Çarpışma	1.984
Araçtan İnsan Düşmesi	958
Hayvana Çarpma	626
Zincirleme Çarpışma	283
Çoklu Çarpışma	225
Araçtan Cisim Düşmesi	70
<b>TOPLAM<sup>4</sup></b>	<b>142.372</b>

*Kaynak:* Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, [http://egm1teabib02/\"Trafik\"](http://egm1teabib02/\) [erişim tarihi 13 Nisan 2015].

Trafik kazaları rasgele oluşmalarına rağmen, sıklığı birçok faktör tarafından etkilenmektedir. Kazalar istatistiksel bir değer olarak ele alındığında, hiç kimse oluşabilecek bir trafik kazasının yerini ve zamanını tahmin edemez. Kazaya etki eden faktörler ise başlıca insan, taşıt, yol ve çevresi başlıkları altında toplanabilir. Tablo 2.3 ve tablo 2.4’de 2014 yılında meydana gelen trafik kazalarını etkileyen faktörler ve kaza nedenleri ile sayısal verileri yer almaktadır. Trafik kazalarından görülecek zararın azaltılması, alınan önlemlerin etkinliğine bağlıdır. Başlıca önlem alanları;

<sup>4</sup> Bir kazada birden fazla oluşum türü olabildiğinden, toplam kaza sayısından fazla çıkmaktadır.

- a. **Trafik Mühendisliği Faaliyetleri:** Güvenli ve standartlara uygun yol ve kavşak tasarımı, bölünmüş yol yapımı, otopark, yaya kaldırımı, üst ve alt geçit inşaatı, trafik kontrol merkezleri ile trafik düzenlenmesi vb.
- b. **Eğitim Faaliyetleri:** Trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla başta yolu kullanan sürücü, yolcu ve yayalar olmak üzere, trafikle yetkili yetkisiz herkesin (halkın) eğitilmesi, bilgilendirilmesi, motive edilmesi vb.
- c. **Denetim ve Yasal Düzenleme Faaliyetleri:** Kural ihlallerini önlemeye yönelik dürüst, sık ve teknolojidenden yararlanılarak trafik kontrolleri ile trafik güvenliğini geliştirici ve uygulanabilir yasal düzenlemelerin yapılması vb.
- d. **İlk Yardım ve Acil Sağlık Hizmetleri:** Kaza sonrası mağdurlardan hafif yaralananın ağır hale gelmesini, ağır yaralının ölmesini engellemek için süratli ve kaliteli hizmet veren uzman personel ve donanımlı ambulansın kaza yerinde görev yapması vb. dir (Murat ve Şekerler 2009).

**Tablo 2.3: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları faktörleri**

<b>TRAFİK KAZALARINA (Ölümlü-Yaralanmalı) NEDEN OLAN UNSURLAR (Polis Sorumluluk Bölgesi)</b>	
<b>KUSUR UNSURLARI</b>	<b>2014 YILI</b>
SÜRÜCÜ	<b>143.394</b>
YAYA	<b>16.909</b>
ARAÇ	<b>673</b>
YOL	<b>1.170</b>
YOLCU	<b>676</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>162.822</b>

*Kaynak:* Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, <http://egm1.tebib02/“Trafik”> [erişim tarihi 13 Nisan 2015].

**Tablo 2.4: Türkiye de 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları nedenleri**

<b>TRAFİK KAZALARINA (Ölümlü-Yaralanmalı) NEDEN OLAN SÜRÜCÜ KUSURLARI (Polis Sorumluluk Bölgesi)</b>	
<b>SÜRÜCÜ KUSURLARI</b>	<b>2014 YILI</b>
Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak	52.356
Kavşak, geçiş önceliğine uymamak	21.173
Arkadan çarpmak	11.133
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	10.211
Doğrultu değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	10.207
Kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpmak	5.035
Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek	4.173
Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak	4.053
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretine uymamak	3.394
Alkollü olarak araç kullanmak	2.919
Şeride ihlali yapma	2.427
Aşırı hızla araç kullanmak	1.753
Yaya ve okul geçitlerinde yavaşlamamak, yayalara geçiş hakkı vermemek	940
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	896
Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek	582
Yolcu indirme ve bindirme kurallarına uymamak	531
Bisiklet, M.bisiklet ve Motosikletleri kurallara uymadan sürmek	416
Eksik, bozuk veya uygun olmayan araç donanımıyla araç kullanmak	282
Tehlikeli veya aşırı şekilde yükleme yapmak	190
Kaza mahallinde durmamak, gerekli tedbirleri almamak ve yetkililere bildirmemek	160
<b>DİĞER</b>	<b>10.563</b>
<b>TOPLAM</b>	<b>143.394</b>

Kaynak: Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, <http://egmltebib02/“Trafik”> [erişim tarihi 13 Nisan 2015].

### 2.3 İSTANBUL DA TRAFİK KAZALARI

Ülkemizin 14.4 milyon ile en fazla nüfusuna sahip il olan İstanbul'da 3.5 milyon trafiğe kayıtlı araç ve 5.4 milyon trafiğe kayıtlı sürücü bulunmaktadır. Ulaşım ile ilgili olarak ilgili kurumlar tarafından birçok proje gerçekleştirilmesine rağmen trafik problemi İstanbul'da çözülebilmemiş değildir.

Trafik kazalarının en önemli faktörü olan insan, sürücü ve yaya olarak İstanbul da oldukça yüksek rakamlarda bulunmaktadır. Bu durum trafik kurallarının ihlal edilmesi ve ulaşım sorunları ile beraberinde trafik kazalarının yadsınamaz seviyelere ulaşmasına neden olmaktadır.

İstanbul da ciddi boyutlara ulaşan trafik kazalarının tablo 2.5, tablo 2.6 ve tablo 2.7'de görüleceği üzere 2014 yılına ait oluşum şekillerinin ve nedenlerinin sayısal verileri yer almaktadır. Bu kazalarda günde ortalama olarak 133 trafik kazası meydana gelmiş, 59 kişi yaralanmış ve iki günde 1 kişi yaşamını yitirmiştir.

**Tablo 2.5: İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları istatistikleri**

İSTANBUL GENELİ TRAFİK KAZA DURUMU	
KAZANIN TÜRÜ	2014 YILI
ÖLÜMLÜ	167
YARALANMALI	14.962
MADDİ HASARLI	33.596
TOPLAM	48.725
ÖLÜ SAYISI	190
YARALI SAYISI	21.694

*Kaynak:* Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, <http://egm1.tebib02/“Trafik”> [erişim tarihi 13 Nisan 2015].



İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları incelendiğinde tablo 2.6'ya göre kaza faktörleri arasında yüzde 100 oranında insan (sürücü, yaya ve yolcu) faktörü trafik kazalarına neden olduğu anlaşılmaktadır.

**Tablo 2.6: İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları faktörleri**

İSTANBUL GENELİ ÖLÜMLÜ YARALANMALI TRAFİK KAZALARINDA KUSURLARA GÖRE KAZA DURUMU		
2014 YILI		
KUSURLU	KUSUR SAYISI	%(yüzde) dağılımı
Sürücü	<b>11.986</b>	<b>85,7%</b>
Yaya	<b>1.903</b>	<b>13,5%</b>
Yolcu	<b>112</b>	<b>0,8%</b>

*Kaynak:* Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, <http://egm1.tebib02/“Trafik”> [erişim tarihi 13 Nisan 2015].

Ayrıca İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları nedenleri arasında tablo 2.7’de görüleceği üzere hız kuralını ihlali yüzde 33 oranla ilk sırayı almaktadır. Bu durum İstanbul da olası trafik kazalarını önlemek adına geliştirilen projelerde ve denetimlerde hız ihlali ve emniyet kemeri kullanımı maddelerinin ön planda tutulması gerekliliğini göstermektedir.

**Tablo 2.7: İstanbul da 2014 yılında meydana gelen trafik kazaları nedenleri**

İSTANBUL GENELİ ÖLÜMLÜ YARALANMALI TRAFİK KAZALARINA KARIŞAN SÜRÜCÜLERİN ASLİ KUSURLARI		
2014 YILI		
KUSUR ŞEKLİ	KUSUR SAYISI	%
Hız Kurallarına Riayet Etmemek	3.917	33%
Güvenli ve Yeterli Takip Mesafesini İzlememek	1.111	9%
Şerit İzleme ve Değişirme Kurallarına Uymamak	1.051	9%
Kavşaklarda Yavaşlamamak ve İlk Geçiş Hakkını Vermemek	866	7%
Kural, Yasak, Zorunluluk ve Yükümlülükler Uymamak	593	5%
Trafik İşaret Levhaları, Cihazları ve Yer İşaretlerine Uymamak	530	4%
Sağa, Sola ve Geriye Dönüş Kurallarına Uymamak	472	4%
Kırmızı Işık Kuralına Uymamak	173	1%
Duraklama ve Park Etme Kurallarına Riayet Etmemek	320	3%
Geriye Dönme ve Geriye Gitme Kurallarına Uymamak	258	2%
Trafiği Aksatacak ve Tehlikeye Düşürecek Şekilde Şerit Değişirmek	232	2%
Geçme Kurallarına Riayet Etmemek	169	1%
Alkollü Araç Kullanmak	133	1%
Diğer (Buradaki Maddelerin Haricindeki) Kusurlar	2.161	18%

Kaynak: Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, <http://egmlteabib02/Trafik> [erişim tarihi 13 Nisan 2015].

## 2.4 TRAFİK KAZALARI VE ÖLÜ-YARALI-SAKATLIK GÖSTERGELERİ

### 2.4.1 Kazalar ile Gelen Ölüm-Yaralanma ve Sakatlık Durumları

Ulaşım sektörü, günümüzde insanlara demiryolu, denizyolu, havayolu gibi oldukça fazla seçenek sunmasına rağmen, ülkemizde daha çok "karayolu ulaşımı" tercih edilmektedir. Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığının yüzde 90 gibi bir oran ile yoğun bir şekilde kara yoluyla yapılması, buna paralel olarak güvenli bir trafik ortamının tam olarak sağlanamaması, trafik kazalarının daha sık olmasına neden olmaktadır. Trafik kazaları sonucunda da; ölümler, yaralanmalar, sakat kalmalar, büyük ekonomik kayıplar meydana gelmektedir. Tablo 2.1'de görüleceği üzere Türkiye'de 1970 ile 2003 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları ve sonuçları görülebilmektedir.

**Tablo 2.8: Türkiye'de trafik kaza ve sonuçlarının yıllara göre dağılımı**

YIL	KAZA	YARALI	ÖLÜ	YIL	KAZA	YARALI	ÖLÜ
1970	19207	17672	3978	1988	107651	79174	6846
1971	26947	18849	3679	1989	104181	80311	6355
1972	29362	20937	3919	1980-89	720188	540582	57760
1973	34957	23153	4212	1970-89	1109734	792537	103512
1974	40064	25702	4425	1990	115295	87693	6286
1975	46735	27847	5125	1991	142145	90520	6231
1976	50628	30428	5489	1992	171741	94824	6214
1977	50076	30045	5285	1993	208823	104330	6457
1978	50058	30871	5342	1994	233803	104717	5942
1979	41512	26451	4298	1995	279663	114319	6004
1970-79	389546	251955	45752	1996	344641	104599	5428
1980	39960	23816	4100	1997	387533	106146	5181
1981	40023	27711	4327	1998	440149	114552	4935
1982	46264	35489	4832	1999	465839	125586	6130
1983	55256	43888	5200	1990-99	3134273	1047286	58808
1984	60705	49234	5684	2000	500663	136406	5566
1985	63473	49058	5477	2001	442960	116202	4386
1986	92468	71445	7278	2002	439958	116045	4169
1987	110207	80456	7661	2003	455637	117551	3959

**Kaynak:** Akdur R. (2012). Türkiye'deki trafik kazalarının epidemiyolojik ilkeler ışığında değerlendirilmesi. Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi, ss. 2

Trafik ortamı toplumun her kesimini çok yönlü etkileyen ortak bir kullanım alanıdır. Gerek yaya gerekse sürücü olarak zamanımızın önemli bir bölümünde trafik yerini almaktadır. Bununla birlikte trafik; içerdiği kurallar, insan ilişkileri ve sonuçları ile hayatımızı etkilemektedir. Hızla artan araç sayısı ve buna paralel olarak yetersiz kalan karayolu ağı trafik problemlerini ve karmaşasını meydana getirmektedir.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)'nin raporlarına göre ülkemizde trafikteki karayolu taşıt sayısı her geçen gün artmakta bunun karşısında karayolu ağının yetersizliği ve kural ihlalleri ile birlikte trafik kazası sayısında da artış gözlemlendiğini vurgulamaktadır (Yalçın ve Düzgün 2013).

Trafikte uyulması gereken kuralların göz ardı edilmesi neticesinde ülkemiz trafik kazalarında dünya da ilk sıralarda yer almaktadır. Bu durum trafik kazalarının sonuçları arasında yer alan hayat kaybı, yaralanma ve maddi boyutların ciddi rakamlara ulaştığını göstermektedir.

Trafik kazaları ülkemizde ciddi boyutlara tırmanmıştır. Yapılan analizler de göstermektedir ki ülkemizde trafik kazaları, son yıllarda doğal afetlerden daha fazla maddi ve manevi kayıplara neden olmuştur (Üstündağ ve Duran 2009).

#### **2.4.2 Kazazedelerin Kaza Sonrası Rehabilitasyon Gereksinimleri**

Kazazedelerde kaza sonrasında rehabilitasyon gereksinimleri oluşabilmektedir. Çeşitli düzeylerde etkilenenlere psikolojik destek sağlanması trafik kaza sonuçlarının insan üzerindeki travmaların tedavisi için gerekli bir uygulamadır. Felçli hastalar için hastanelerde trafik kazası sonucunda gelenler de rehabilitasyon hizmeti alabilmektedir<sup>5</sup>. 01 Ekim 2014 tarihli Resmi Gazete'de 29136 Sayı ile yayımlanarak yürürlüğe giren "Sosyal Güvenlik Kurumu Sağlık Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ" de bu konuda bir düzenleme de yer almıştır. Buna göre trafik kazası sonrası

---

<sup>5</sup> Yararlanılan Kaynaklar

Sosyal Güvenlik Kurumu, <http://www.sgk.com.tr/691-Haber1-felcli-hastalar-icin-27-yeni-hastane-yolda.html> [erişim tarihi 10 Ocak 2015].

gerekli görülen fizik tedavi ve rehabilitasyon uygulamalarının süre, seans ve bölge kontrollerinde, trafik kazası ile ilişkili olmayan fizik tedavi ve rehabilitasyon uygulamaları dikkate alınmamaktadır.<sup>6</sup>

Bu kısımda 2004 ile 2010 yılları arasında ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının miktarı ve bu kazalardaki ölü, yaralı ve sakatlık durumları istatistik veriler ile açıklanmaktadır.

**Tablo 2.9: Türkiye’de trafik kaza ve sonuçlarının yıllara göre dağılımı (2004-2010)**

YIL	KAZA	YARALI	ÖLÜ
2004	537352	136437	4427
2005	620789	154086	4505
2006	728755	169080	4633
2007	825583	188383	5004
2008	929304	183841	4228
2009	1053346	201380	4324
2000-09	<b>6534347</b>	<b>1519411</b>	<b>45201</b>
2010	1104388	211496	4045

**Kaynak:** Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) 2013. *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri*. TÜİK Matbaası, Ankara. s.1.

Tablo 2.9’da görüleceği üzere ülkemizde meydana gelen trafik kazaları ve sonuçları ile ilgili rakamlar trafik kazaları ile daha etkili mücadele edilmesi gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Trafik kazaları ile mücadelede etkinlik sağlayacak önlemler şunlar olarak özetlenebilir;

- Şehir içi trafik ve şehirlerarası yollar boyunca trafik kontrollerinin artırılması,
- Sinyalizasyon çalışmalarının artırılması,
- Trafik cezalarının caydırıcı olması gereği,

<sup>6</sup> Yararlanılan Kaynaklar

01 Ekim 2014 Tarihli Resmi Gazete, Sayı: 29136, <http://www.alomaliye.com/2014/sut-degisiklik-01-10.htm>. [erişim tarihi 10 Ocak 2015].

- Ve trafik ile ilgili verilecek eğitimler çok önem arz etmektedir. Özellikle bu eğitimlerin çocuk yaşlarda başlatılması gerektiği ve çocuklara bu konuda verilecek eğitimlerin eğlendirerek yapılması gerektiği üzerinde durulmaktadır.

Şehir içi trafik ve şehirlerarası yollar boyunca trafik kontrollerinin artırılması ile bu kapsamda ehliyet kontrolleri, araçların trafiğe uygunluk kontrolleri ve araçlar için sürat denetimleri ile önemli oranda kazalar azaltılabilmektedir.

Bilhassa şehir içlerinde olmak üzere şehirlerarası yollar üzerindeki önemli kavşaklarda da trafik sinyalizasyonunun kullanılması kazaları önlemede büyük fayda sağlamaktadır. Trafiğin yoğun olduğu önemli geçiş yerlerinde yayalar için üst geçitler ya da alt geçitler oluşturulması önem taşımaktadır. Okul çevrelerinde de önlemlerin artırılması gereği olmaktadır.

Trafik cezalarının yeterince caydırıcı olması gerekmektedir. Caydırıcı olmadığında dikkate alınmayabilmektedir. Bu konuda bilinçlenme de çok önemli bulunmaktadır. Bilinçlendirme çalışmaları ile uygulanacak cezaların değil aslında kişilerin kendi kendilerine isteyerek trafik kurallarına uymalarının fayda sağlayacağı, bunun önemi bireylere kavratılmalıdır. Böylece trafik ile ilgili bilinçlendirme ve eğitim çabaları da çok önem kazanmaktadır.

Trafikle ilgili verilecek eğitimler trafik ve trafik kazaları ile ilgili bilinçlendirmede çok önem taşımaktadır. Bu konuda eğitimlerin erken yaşlarında çocuklara verilmeye başlanması gerekmektedir. İlgili eğitimler önce aileden başlamalıdır. Daha sonra okulda devam etmelidir. Trafik dersi çoğumuza sıkıcı gelebilecektir. Ancak bu eğitimler çok önemli bulunmaktadır. Trafik derslerinin daha eğlenceli anlatılması mümkündür. Nitekim uygulamasında son zamanlarda eğlendirici unsurların da kullanılmaya başlandığı görülmektedir. Böylesi inovatif yaklaşımlar trafik eğitimlerinde büyük fayda sağlayabilmektedir.

Trafik kazalarının mekânsal dağılımının analiz edilmesi de önem taşımaktadır. Analiz edilmesi ile kazaların sıklıkla gerçekleştiği tehlikeli yerler saptanabilir ve problemlerli yol

kesimleri belirlenebilmektedir (Kaygısız ve diğ. 2012). Böylece alınacak önlemlere yol göstermektedir. Ülkemizde bu doğrultuda yapılan çalışmalar, araştırmalar önem kazanmaktadır. Örneğin Kaygısız ve ark. (2012) tarafından yapılan bir çalışmada coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak trafik kazalarının zamansal ve mekânsal analizi yapılmıştır. Bu çalışma kapsamında otoyollarda meydana gelen ölümlü veya yaralanmalı trafik kazaları verileri elde edilmiş ve bu verilerin konumsal bilgilerinin görsel ve otomatik yöntemlerle veri kalitesinin ölçümüne yönelik yaklaşımlar geliştirilmiş, tipik hatalar tespit edilerek iyileştirme yöntemleri ortaya konulmuştur. Yapılan sistematik hataların kaza yoğunluğu desenini farklılaştırdığı ve araştırmacıyı yanlış yönlendirdiği fark edilmiştir. Daha sonra yapılan ölçümlere göre veri kalitesi en yüksek otoyol bölümü olan Güney Anadolu Otoyolu örnek çalışma alanı olarak seçilerek bu alanda mekânsal ve mekânsal olmayan analizler uygulanmıştır. İki aşamalı gerçekleştirilen çalışmanın ilk aşamasında Pol-net kaza veri tabanı verileri kullanılmış, ancak analiz sonuçlarının değerlendirilmesi sonrasında bu verilerin iyileştirilmesi ve zenginleştirilmesi gerektiği görülmüştür. Bu nedenle kaza tespit tutanakları yardımıyla kaza veri tabanı zenginleştirilmiştir. İkinci aşamada zenginleştirilmiş veriler ile analizler gerçekleştirilmiştir. İki farklı veri grubu ile gerçekleştirilen analizler karşılaştırıldığında, mekânsal olmayan analizlerde analiz sonuçlarını değiştirecek boyutta hataların olmadığı, ancak mekânsal analizlerde analiz sonuçlarını değiştirecek ve araştırmacıyı yanlış yönlendirecek boyutta hataların olduğu görülmüştür. Bu çalışmada son olarak, trafik kazalarını önlemek amacıyla alınan önlemlerin kaza yoğunluk deseninin yıllık değişimine etkileri incelenmiş, ancak önlem bilgilerinin sistematik toplanmaması nedeniyle elde edilen sonuçlar mevcut önlem bilgilerinin kalitesi ile sınırlı kalmıştır. Bu çalışmadan elde edilen sonuçlar ve öneriler üç bölümde ele alınmıştır. Bu çalışmanın mekânsal olmayan analizlere ilişkin sonuç ve önerileri, mekânsal analizlere ilişkin sonuç ve önerileri ile veri kalitesi ve veri toplanması ile ilgili sonuçlar ve önerileri tablo 2.10, tablo 2.11 ve tablo 2.12’de açıklanmaktadır.

**Tablo 2.10: Mekânsal olmayan analizlere ilişkin sonuç ve öneriler**

***Mekânsal olmayan analizlere ilişkin sonuç ve öneriler;***

- Her dört yılda da kazalar yaz aylarında (6 ile 10. ay arasında) yoğunlaşmaktadır. Bu kazalar toplam kazaların %46'ini oluşturmaktadır. Kaza sayılarının aylara göre dağılımı rastsal bir dağılım olmayıp kaza sayıları aylara göre farklılık göstermektedir. Bu durum kazaların önlenmesi için geliştirilecek denetleme stratejileri ve insan kaynakları yönetiminde mevsimsel bir yaklaşım geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir.
- Her dört yılda da kazalar tek araçlı ve iki araçlı grubunda yoğunlaşmaktadır. Bu kazalar toplam kazaların %95'ini oluşturmaktadır. Tek araçlı ve diğer kaza sayıları, günün saatlerine göre karşılaştırıldığında kaza sayıları bakımından anlamlı bir farklılık yoktur.
- Her dört yılda da kazalar, en çok “Arkadan çarpma, sabit cisme çarpma ve devrilme” şeklinde gerçekleşmektedir. Ancak bu gözlenen sayılar arasında anlamlı bir fark bulunmamaktadır.
- Kaza sayıları her dört yıl için de haftanın günleri arasında anlamlı bir farklılık göstermemektedir.
- Kaza sayıları her dört yıl için de günün saatleri arasında anlamlı bir farklılık göstermemektedir.
- Mekânsal olmayan analizlerden elde edilen sonuçlar göstermektedir ki, yıl içindeki belli aylar ve gün içindeki belli zamanlar trafik kazalarının oluşması açısından önemlidir. Bu nedenle, trafik kazalarını önleme stratejileri bu zaman aralıkları göz önüne alınarak oluşturulabilir. Trafik denetimlerinin yapılacağı zaman ve yapılacağı yer, bu veriler doğrultusunda şekillendirilmeli ve bu çalışma için trafik denetimleri Haziran – Ekim ayları arasında gerek gündüz, gerekse gece sıcak nokta olarak tespit edilen kesimlerde yoğunlaştırılmalıdır.

**Kaynak:** Kaygısız, Ö., Düzgün Ş., Akın S., ve Çelik Y., (2012). Trafik Kazalarının Zamansal ve Mekânsal Analizi: Güney Anadolu Otoyolu Örneği, s.96-99.



**Tablo 2.11: Mekânsal analizlere ilişkin sonuç ve öneriler**

***Mekânsal analizlere ilişkin sonuç ve öneriler;***

- Kaza yoğunluk deseninin değişkenlere ve zamana göre dramatik olarak farklılaştığı görülmüştür. Bu değişim, karayolu güvenliğini artırıcı önlemlerin konumunun, türünün ve zamanın belirlenmesi çalışmalarını aydınlatıcı niteliktedir.
- Çeşitli değişkenlerin Çekirdek Yoğunluğu Tahmini (ÇYT)\* ve Ağ-ÇYT yöntemi ile kullanılmasının, çalışma alanının risk durumunun belirlenmesi ve sınıflandırma yapmadan tüm kazaların ÇYT veya Ağ-ÇYT yöntemi ile elde edilen sıcak noktaların daha iyi yorumlanması açısından önemli olduğu görülmüştür.
- 2 boyutlu mekânsal analizlerin 3 boyutta modellenmesinin hem görselliği attırdığı, hem de sıcak nokta içindeki yoğunlaşmayı algılamayı sağladığı, böylece daha detaylı analizler yapmaya imkân tanıdığı gözlemlenmiştir.
- Bu çalışmada gerçekleştirilen özellikle mekânsal analizlerin ülke geneli için yapılması ve kaza önleme stratejilerinde kullanılması gerekmektedir. Ayrıca bu analiz çıktıları karar verici durumundaki yöneticileri karar sürecini destekler niteliktedir. Bu nedenle, bu tür analizleri otomatikleştirecek yazılımlar geliştirilmeli, donanım ve eğitim ihtiyaçları giderilmeli ve taşra teşkilatlarının kendi sorumluluk güzergâhını analiz edebilmesini sağlayacak yapı oluşturulmalıdır.
- Bu çalışmada geliştirilen özellikle mekânsal kaza analizine yönelik çıktılar, trafik polisinin denetleme stratejini yönlendirecek nitelikte olduğu gibi, karayolu güvenliği ile ilgili diğer kurum ve kuruluşların iş ve işlemlerini de yönlendirecek niteliktedir. Bu nedenle bu analizler, başta Karayolları Genel Müdürlüğü olmak üzere karayolu güvenliği ile ilgili diğer kurum ve kuruluşlarla da paylaşılmalıdır.
- Çalışma kapsamında trafik kazasını önlemeye yönelik önlemlerin trafik kazası deseninin yıllar içindeki değişimine etkisi incelenmiştir. Ancak, alınan önlemlerin bilgilerinin düzenli toplanmadığı ve eldesinin sağlıklı olmadığı görülmüştür. Alınan önlemlerin ne zaman ve nerede alındığının bilinmesi ile önlem öncesi ve sonrasının kaza yoğunluk durumunun karşılaştırılması ve böylelikle hangi tür önlemlerin kaza önlemede daha etkin olduğunun ölçülmesi mümkündür. Bu nedenle alınan önlemlere ilişkin bilgilerin belli dönemlerle standart yapıdaki veri tabanına aktarılması ve bu önlemlerin trafik kazalarını önlemedeki etkinliğinin değerlendirilerek kaza önleme stratejilerinin oluşturulması gerekmektedir.

**Kaynak:** Kaygısız, Ö., Düzgün Ş., Akın S., ve Çelik Y., (2012). Trafik Kazalarının Zamansal ve Mekânsal Analizi: Güney Anadolu Otoyolu Örneği, s.96-99.

**Tablo 2.12: Veri kalitesi ve veri toplaması ile ilgili sonuç ve öneriler**

***Veri kalitesi ve veri toplanması ile ilgili sonuçlar ve öneriler;***

- Mevcut yapıda kaza tespit tutanakları birliktiş ekiplerince kaza yerinde doldurulmakta, tutanaklar trafik birimlerindeki Pol-Net veri tabanına bağılı bilgisayarlar aracılığıyla veri girişı yapan personel tarafından veri tabanına aktarılmaktadır. Bu yapının çok kullanıcılı olması, tutanağıın elle doldurulması ve verilerin kaza yerinde tutanağı düzenlerken veri tabanına aktarılamıyor olması nedeniyle tutanak verileri ile veri tabanı verileri arasında farklılıklar tespit edilmiştir. Tutanağıın doldurulması ve tutanak bilgilerinin veri tabanına aktarılması süreçlerinde yaşanan aksaklıklarının giderilmesine yönelik süreç iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır.
- Ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarının konum bilgisinin elde edilmesinde kullanılan mevcut GPS (Küresel Konum Belirleme) cihazları, üzerinde altlık harita olmayan nitelikteki cihazlardır. Bu nedenle kullanıcı aldığı konum bilgisinin harita üzerinde nereye karşılık geldiğini görememektedir. Kaza konum bilgisinin mevcut yapıdaki gibi GPS cihazları ile toplanmaya devam edilmesi durumunda alınacak yeni GPS cihazlarının haritalı olmasında fayda görölmektedir.
- Bu çalışma kapsamında sadece ölümlü veya yaralanmalı trafik kazası verileri kullanılmış, Pol-Net veri tabanında yer almadığından maddi hasarlı trafik kazası verileri kullanılamamıştır. Ancak kaza önleme stratejileri oluşturmada maddi hasarlı trafik kazası verileri önemlidir. Bu nedenle, maddi hasarlı trafik kazası verileri tabanına erişim sağlayan bir yapı oluşturulmalıdır.
- Çalışmada, Pol-Net kaza veri tabanındaki özellikle konumsal verilerinde hatalı veriler olduğu görölmüştür. Bu hatalı verilerin, yapılan çalışmaları yanlış yönlendirmemesi için hatalarını gidermeye yönelik çalışmalar yapılmalıdır. Bu iyileştirme çalışmalarında iki yönlü yapılabilir. İlki, analizlerin yaygınlaştırılarak trafik birimlerinin rutin faaliyetlerine dönüşerek karar süreçlerinde etkin rol almasıdır. Böylelikle veriyi toplayan birimlerin topladıkları verileri aynı zamanda etkin karar verme süreçlerinde kullanmaları sağlanarak, veri kalitesinin önemi konusundaki bilincin artması beklenebilir. İkincisi ise; kurumumuzca yeni alınmış olan akıllı sayısal haritaların bu analizlerin altlığı olarak kullanımının yaygınlaştırılmasının sağlanmasıdır. Bu sayede yapılan analizlerin uygulayıcı birimlerle paylaşımı artırılarak, birimlerin toplamış oldukları verilerin ne gibi amaçlarla kullanılabilceğı konusundaki farkındalığın artırılması sağlanabilir. Uygulayıcı birimler olan ilerin bu verileri kullanması verileri iyileştirme sürecini başlatacaktır.

**Kaynak:** Kaygısız, Ö., Düzgün Ş., Akın S., ve Çelik Y., (2012). Trafik Kazalarının Zamansal ve Mekânsal Analizi: Güney Anadolu Otoyolu Örneğı, s.96-99.

Kaygısız ve diğ. (2012) tarafından yapılan yukarıda açıklanan çalışma gibi literatürde yapılmış trafik kazaları ile ilgili diğer çalışmalar da önemli bulunmaktadır. Bu konuda yapılacak araştırmaların çoğalması ile dünyada ve ülkemizde trafik kazaları ile mücadelede bilimsel yöntemlere dayanılacak ve mücadelede etkinlik kazanılabilecektir.

## **2.5 TÜRKİYE’DE TRAFİK KAZALARININ RAPOR EDİLME SÜREÇLERİ**

### **2.5.1 İlgili Süreçlerde Yapılanlar**

Genel olarak trafik kazalarında ölüm veya yaralanma olmamışsa trafik polisi olaya müdahale etmektedir. Kaza tespit raporlarını trafik polisleri tutmaktadır. Raporlarını tam yazıp ilgili birimlerine rapor etmeleri önem taşımaktadır. Trafik kazaları meydana geldikten bir müddet sonra da ölümler olabilmektedir. Bu durumda trafik polisinin kaza sonrası süreçleri de takip ederek raporunu öyle düzenlemesi, doğru raporlama adına önem taşımaktadır. Ölüm veya yaralanma vakalarında durum değişmektedir. Adli polis de işin içine girmektedir. Trafik kazasının meydana geldiği mahalde ölüm veya yaralanma olmuşsa 112 ambulans ile 155 Polis Haber Merkezi’nden ekipler birlikte yöneltilmektedir. Bunlar ve ambulansın getirdiği hastane birbirinden haberdar olarak hareket etmektedirler.

### **2.5.2 Trafik Kazalarında Gerçek Verileri Yansıtmayı Engelleyen Faktörler**

Trafik kazalarında gerçek verileri yansıtmayı engelleyen faktörler etkili olabilmektedir. Bu faktörleri aşağıda kaza olay yeri organizasyonu ile ilgili Ambulans-Hastane-155 Polis Haber Merkezi üçgeninde yaşanan sorun ve ortaya çıkan aksaklıklar; Görevlilerin çeşitli sebeplerle eksik rapor etmeleri; ve Kaza sonrası izlemenin yeterli düzeyde yapılamaması gibi başlıklar altında incelemekteyiz.

### **2.5.2.1 Olay yeri organizasyonu ile ilgili yaşanan sorun ve aksaklıklar**

Kaza olay yeri organizasyonu ile ilgili olarak Ambulans-Hastane-155 Polis Haber Merkezi üçgeninde bazı sorunlar yaşanabilmekte, aksaklıklar ortaya çıkabilmektedir. Örneğin, koordinasyon eksikliği olabilmektedir. Eksik bildirim neden olmaktadır. Trafik kazasının meydana geldiği olay yeri ile ilgili ambulans-hastane-ve-155 Polis Haber Merkezi koordinasyonu böylece çok önem kazanmaktadır. İhmallere görülebilmektedir. Ya da başka bir örnekte trafik koşullarına bağlı olarak veya diğer nedenlerle ambulans olay yerine geç intikal edebilmektedir. Bu durum da elde olmayan sebeplerle veya yanlış verilen kararlar neticesinde oluşmaktadır. Kazazedelerin en yakın hastanelere nakledilmesi gerekmektedir. Hangi hastaneye geldiklerinden 155 Polis Haber Merkezi'nin de haberdar edilmesi gerekmektedir. Yine 112 Ambulans hizmeti ile hastanelere getirilenlerin hastanelerde kayıtlarının eksiksiz yapılması gerekmektedir.

Yukarıda sözü edilen üçgeni oluşturan tüm tarafların ilgili süreçlerde görevlerini tam yapmaları ile uygulamada aksaklıklar oluşmayacaktır. Böylece meydana gelen kazalarla ilgili tam raporlama yapılma olasılığı da yükselmektedir.

### **2.5.2.2 Görevlilerin Çeşitli Sebeplerle Eksik Rapor Etmeleri**

Görevlilerin çeşitli sebeplerle eksik rapor düzenledikleri sonradan yapılan izlemeler neticesinde anlaşılabilir. Örneğin olay yerine gelen trafik polisi gördüğünü raporuna yazmaktadır. Oysa hastaneye götürülme ve hastanede yatış süresince de ölüm vakaları olabilmekte, hastanede tedavi sırasında kazazedeler üzerindeki gerçek tahribatları anlaşılabilir. Bu gerçek meydana gelen trafik kazaları sonrasında belirli bir süre daha takip edilmelerinin önemini ortaya koymaktadır.

### **2.5.2.3 Kaza Sonrası İzlemenin Yeterli Düzeyde Yapılamaması**

Kaza sonrası izlemenin yeterli düzeyde yapılamaması nedeniyle trafik kazaları ile mücadelede gerçek verilerle hareket edilememektedir. Bu önemli bir problemdir. Çünkü trafik kazaları ile mücadele kısa, orta ve uzun vadeli planlama ile aşılabilecek ciddi bir

problemdir. Planlanmasının doğru yapılabilmesi için elimizde gerçek verilerin olması gerekmektedir. Trafik kazaları ile mücadelede etkinlik kazanılması ancak bu şekilde mümkün olabilecektir. Kaza rakamlarının gerçek verilerle kamuoyuna yansması ile trafik kazalarının azaltılması için daha etkili stratejiler belirlenip önlemler alınabilecektir.

Kaza sonrası izlemenin yeterince yapılması bu açıklananlarla birlikte çok önem kazanmaktadır. Kurumlar arasında (112-155-Polis Merkezi (karakol)-Trafik Şube Müdürlüğü) iletişim eksikliği ya da koordinasyon eksikliğinin sonucunda zafiyetler oluşabilmektedir. Başka bir örnekte trafik polisinin tanzim ettiği raporda yaralının ölüm haberini almış olsa bile raporda ölümden bahsetmediği olabilmektedir. Bu da o trafik polisinin duyarsızlığı, gerçekte ihmali olmaktadır.

### 3. YÖNTEM

#### 3.1 TRAFİK KAZALARININ GERÇEK VERİLER İLE YANSITILMASI

Bu bölümde ülkemizde trafik kazalarının gerçek verilerle yansıtılmasının gereği ve önemi üzerinde durulacaktır. Ayrıca belirlediğimiz iki büyük hastane kayıtları ile Emniyet Teşkilatı verileri kıyaslanmak suretiyle Ülkemizde kayıt altına alınan istatistik verilerinin durum değerlendirmesi yapılacaktır.

##### 3.1.1 Trafik Kazalarının Gerçek Veriler ile Yansıtılmasının Önemi

Trafik kazalarının gerçek verilerle yansıtılmasının önemi, trafik kazalarına karşı etkili tedbirler alınabilecek olmasında yatmaktadır. İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'nün verilerine göre dikkat çeken trafik kazalarına sebebiyet verebilecek trafikte işlenen suçlar şunlar olabilmektedir;

- Kırmızı ışık ihlalleri,
- Şerit ihlalleri,
- Alkollü araç kullanılması,
- Aşırı hız,
- Cep telefonu ile konuşmak <sup>7</sup>

##### 3.1.2 Trafik Kazalarının Gerçek Veriler ile Yansıtılmasının Sağlayacağı Faydalar

Türkiye'de trafik kazaları gerçek veriler ile yansıtılabilirse, trafik kazaları ile daha etkili mücadele edilebilecektir. Bunun için meydana gelen trafik kazalarının ve bu kazaların yayalar, sürücüler ve taşıtları için sonuçlarının gerçek verilerle ortaya konması, bu şekilde trafik kazalarının vahametine dikkat çekilerek etkili önlemler almaya yetkililerin

---

<sup>7</sup> Yararlanılan Kaynaklar

İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü, Ayrıntılı Brifing Dosyası, 2014 Yılı Ekim Sonu Mukayeseli, s.21-22.

zorlanması gerekmektedir. Trafik kazaları ile mücadele planları yapılırken gerçek verilere dayanılmalıdır. Bunun uzun vadede sağlayacağı etkinlik düşünülmelidir.

### **3.1.2.1 Trafik Kazaları Sonuçlarının Gerçek Veriler ile Ortaya Çıkması**

Meydana gelen trafik kazalarında gerçek sonuçlarının alınabilmesi için bazı hususlara dikkat edilmesi gerekmektedir. Kaza sonrası takip bu noktada önemle üzerinde durulması ve yapılmasının sağlanması gereken bir uygulama olmaktadır. Görevli memurların da ihmal ve mesleki kusur göstermemeleri önem taşımaktadır. Bunun için, bu konuda mesleki eğitimler uygulanması ve bu eğitimler sırasında konunun öneminin trafikte görev alacaklara belletilmesi gerekmektedir.

### **3.1.2.2 Trafik Kazalarının Vahameti ve Etkili Önlemler**

Trafik kazalarının vahametine dikkat çekilebildiğinde yetkililer daha ciddi tedbirler alacaktır. Hâlihazırda trafik kazaları ile ilgili istatistik veriler göstermektedir ki trafik kazalarında ölenlerin sayısı afetlerde ölenlere yakın bulunmaktadır. Bu ciddi bir rakamdır ve trafik kazalarına karşı herkesin daha duyarlı olmasını icap ettirmektedir.

### **3.1.2.3 Gerçek Veriler ile Kazalara Karşı Yapılacak Planlama Etkinliği**

Planlamanın gerçek verilerle yapılması, uzun vadede trafik kazaları ile mücadelede etkinlik kazanılmasını sağlayacaktır. Günübirlik çözümler işe yaramamaktadır. Burada planlamanın önemi ortaya çıkmaktadır. Ancak planlama yaklaşımı ile trafik kazalarını önlemek için oluşturulacak planlarla trafik kazalarına karşı mücadelede etkinlik sağlanabilecektir.

### 3.2 ALAN ÇALIŞMASI

Dünyada trafik kazası sonucu yaralanan kişilerin takip edilme süreleri farklılık göstermektedir. Hollanda ve Letonya’da yedi gün, Almanya, Avusturya, Belçika, Finlandiya, İspanya, İsveç, İsviçre, İzlanda ve Japonya’da otuz gün, Kore ve Macaristan’da ise süresiz olarak takip edilmekte ve böylelikle trafik kazası sonucu hastanede yatarak tedavi edilirken ve tedaviyi takiben taburcu edildikten sonra meydana gelen ölümler trafik kaza istatistiklerine yansıtılmaktadır<sup>8</sup>.

Ülkemizde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı kayıtlarından derlenerek Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri TÜİK tarafından yayınlanmaktadır. 2009 yılından önce bu derlemeler sadece olayın olduğu anındaki durumu bildirmekte idi. Olayda yaralanan ve hastaneye taşınırken yolda, hastanede ya da hastaneden taburcu edildikten sonra ölenler, trafik kazasına bağlı ölümler olarak TÜİK verilerine yansımamaktaydı.

Ancak, 01.01.2009 tarihinden itibaren yeni “**Ölüm Belgelerinin**” kullanılmaya başlanması ile trafik kazası sonucu yaralandıktan sonra hastaneye taşınırken ve hastanede tedavi altında iken meydana gelen ölümler de TÜİK verilerine dahil edilmeye başlanmıştır.

Aile ve Sağlık Bakanlığı tarafından ölüm istatistiklerinin eksiksiz, hızlı ve daha kaliteli şekilde derlenmesi için; Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü ve Türkiye İstatistik Kurumu ile veri alışverişi sağlayabilen, genişlemeye müsait, tek veri tabanında ve kurumsal hiyerarşik yapıda yönetilebilen, ölen kişilere ait bilgilerin elektronik ortama aktarılmasını sağlayan "**Ölüm Bildirim Sistemi (ÖBS)**" yazılım programı geliştirilmiştir<sup>9</sup>.

---

#### Yararlanılan Kaynaklar

<sup>8</sup> T.C. İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik İstatistik Yıllığı 2002. Emniyet Genel Müdürlüğü Basımevi: Ankara.

<sup>9</sup> Sağlık Bakanlığı <http://www.saglik.gov.tr/TR/belge/1-17695/olum-bildirim-sistemiobs-genelgesi.html> [Erişim tarihi 17 Nisan 2015]



Yazılım Sağlık Bakanlığı internet adresinde<sup>10</sup> hizmete sunulmuş ve 01/01/2013 tarihinden itibaren ülke genelinde kullanılmaya başlanmıştır. Belediyeler, Sağlık Kurum ve Kuruluşları vb. Halk Sağlığı Müdürlüklerinden alacakları kullanıcı adı ve şifresi ile kendilerine tanımlanan yetki çerçevesinde ÖBS'yi kullanabilmektedirler.

Türkiye İstatistik Kurumu tarafından tedarik edilerek yurt genelinde 2009 yılından itibaren kullanılmakta olan Ölüm Belgesi 1 Ocak 2013 tarihinden sonra kullanımına son verilerek Ölüm Belgesi elektronik ortamda düzenlenmeye başlanmıştır.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 8/b-4 maddesinde, Sağlık Bakanlığı'nın trafik kazalarındaki görev ve yetkileri düzenlenmiş ve 12. maddenin ç bendinde, Trafik kazalarında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenlerin kayıtlarını tutmak ve takip eden ayın sonuna kadar kimlik numaraları ile birlikte elektronik ortamda Emniyet Genel Müdürlüğüne bildirmek, Sağlık Bakanlığı'nın görevleri arasında bulunduğu bildirilmiştir<sup>11</sup>. Trafik kazasını takiben otuz gün içerisinde ölenlerin kaydının tutulması, ülkemiz trafik kazasına bağlı ölüm istatistikleri açısından olumlu ancak yetersiz bir adımdır. Trafik kazasına bağlı ölüm olayı, kazayı takip eden sonraki aylarda da gerçekleşebilir. Ölüm ile trafik kazası arasında nedensellik bağının bulunup bulunmadığı, ancak yapılacak adli soruşturma, ölü muayenesi ve otopsi sonucunda cevaplandırılacak önemli bir konudur (Demirel ve diğ. 2005). Ölüm ile trafik kazası arasında nedensellik bağı kurulduğu sürece ölümün nedeni trafik kazasıdır ve otuz gün gibi önceden belirlenmiş bir zaman diliminden bahsetmek doğru değildir.


Şekil 3.1'de 2009-2013 yılları arasında TÜİK tarafından basılıp yurt geneline dağıtımı yapılan ve Halk Sağlığı Müdürlükleri ile ilgili kurumlarca 3 nüsha halinde düzenlenen Ölüm Belgesi, birisi istatistik amaçlı olarak TÜİK'e gönderilmekte, birisi defin ruhsatı olarak kullanılmakta, son nüsha ise sağlık kurumunda muhafaza edilmekteydi. 2013 yılından itibaren ÖBS siteminde Şekil 3.1'de görüldüğü gibi aynı formatta ancak elektronik ortamda düzenlenen Ölüm Belgesinin trafik kazasına bağlı bir ölüm olayının

<sup>10</sup> Sağlık Bakanlığı 2015. [www.obs.gov.tr](http://www.obs.gov.tr) [Erişim Tarihi 06.06.2015]


<sup>11</sup> 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu. 13 Ekim 1983. **Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 1982.**

trafik kaza istatistiklerine doğru olarak yansıtılması için, hem belgenin C bölümündeki trafik kazası kutucuğu işaretlenmeli, hem de H bölümündeki ilgili yerler doğru olarak doldurulmalıdır.

Şekil 3.1: Ölüm belgesi



## ÖLÜM BELGESİ



Bu belge istatistik amaçlı kullanılacaktır. S1 Form

<b>II</b> <input type="text"/> <input type="text"/> <b>İlçe</b> <input type="text"/> <input type="text"/>	<b>Belde ya da köy</b> <input type="text"/> <input type="text"/> <b>Kurum adı</b> <input type="text"/> <input type="text"/>
--	--

<b>A ÖLEN KİŞİNİN BİLGİLERİ</b> Kimlik numarası <input type="text"/> <input type="checkbox"/> Kimlik numarası yok Uyuşu <input type="checkbox"/> TC <input type="checkbox"/> Diğer <input type="text"/> Adı ve soyadı <input type="text"/> Baba adı <input type="text"/> Doğum tarihi <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Nüfusa kayıtlı olduğu ilçe* <input type="text"/> Cilt no* <input type="text"/> Aile sıra no* <input type="text"/> Biray sıra no* <input type="text"/> Cinsiyet <input type="checkbox"/> Erkek <input type="checkbox"/> Kadın Öğrenim durumu (bitirilen) <input type="text"/> Meslek <input type="text"/> Daimi ikametgah <input type="text"/> İl <input type="text"/> İlçe <input type="text"/> Belde ya da köy <input type="text"/> Yurtdışı <input type="text"/>	<b>C Ölümün şekli</b> <input type="checkbox"/> Doğal ölüm <input type="checkbox"/> Trafik kazası <input type="checkbox"/> Diğer <input type="checkbox"/> İntihar <input type="checkbox"/> İş kazası <input type="checkbox"/> Araştırma aşamasında <input type="checkbox"/> Cinayet <input type="checkbox"/> Diğer kazalar <input type="checkbox"/> Bilinmeyen
--	--

<b>B</b> Ölüm tarihi <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Ölüm yeri <input type="checkbox"/> Ev <input type="checkbox"/> Hastane <input type="checkbox"/> İşyeri <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Ambulans <input type="checkbox"/> Diğer taşıt <input type="checkbox"/> Diğer	<b>D Ölüm yarananma sonucu mu gerçekleşti?</b> <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır → <b>Bölüm E'ye geçiniz</b> İş yerinde yarananma <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır Tarihi: <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> Yarananmanın yeri: <input type="checkbox"/> Evde <input type="checkbox"/> Spor alanı <input type="checkbox"/> Yatılı kuruluş <input type="checkbox"/> Caddede ve otayol <input type="checkbox"/> Kırsal alan (Çiftlik) <input type="checkbox"/> Ticaret ve hizmet alanı <input type="checkbox"/> Sanayi ve inş. yeri <input type="checkbox"/> Okul, diğer kur. ve idari yer <input type="checkbox"/> Diğer (Açıklayınız)
---	---

<b>E</b> Otopsi yapıldı mı? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır → <b>Bölüm F'ye geçiniz</b> Aşağıda belirtilen ölüm nedeni, otopsi bulgularından mı elde edildi? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır → <b>Bölüm F'ye geçiniz</b> Daha sonra daha fazla bilgi elde edilebilir mi? <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır	<b>F</b> Ölü doğum <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır Babek ölümü <input type="checkbox"/> Evet <input type="checkbox"/> Hayır Doğum tarihi <input type="text"/> <input type="text"/>
---	--

<b>G</b> Kadın ise, <input type="checkbox"/> Ölüm hamileliği esnasında gerçekleşti <input type="checkbox"/> Ölüm doğum esnasında gerçekleşti <input type="checkbox"/> Ölüm doğumdan sonraki 42 gün içerisinde gerçekleşti <input type="checkbox"/> Ölüm doğumdan sonraki 43 gün ile 365 gün içerisinde gerçekleşti <input type="checkbox"/> Anne ölümü değil	<b>FORMU DOLDURAN HEKİM</b> Adı ve Soyadı : <input type="text"/> Ünvanı: <input type="text"/> Tarih: <input type="text"/> İmza: <input type="text"/> Kaşe: <input type="text"/>
--	--

<b>H</b> <b>Bölüm I</b> Doğrudan ölüme sebep olan hastalık veya durum* Önceki nedenler Eğer yukarıda verilen nedene yol açan ölüm ile sonuçlanan durumlar varsa, altta yatan durum en son belirtilecek. a) <input type="text"/> Bağlı olarak b) <input type="text"/> Bağlı olarak c) <input type="text"/> Bağlı olarak d) <input type="text"/>	<b>Bölüm II</b> Ölümün gerçekleşmesinde etkisi olan, fakat ölüme neden olan hastalık veya durumla ilgili olmayan diğer önemli durumlar yazılacaktır. *Bu bölüme kalp arresti ve solunum yolumedlığı gibi ölüm şekilleri değil, ölüme sebebiyet veren hastalık, yaralanma veya komplikasyon türü yazılacaktır.
--	---

KURUM ONAYI   
 Açıklamalar için arka sayfaya bakınız.

**Kaynak:** Sağlık Bakanlığı <http://www.saglik.gov.tr/TR/belge/1-17695/olum-bildirim-sistemiobs-genelgesi.html> [Erişim tarihi 17 Nisan 2015]

Bu bölümde trafik kaza verilerinin tam olarak rapor edilebilirliğinin test edilmesi amacıyla İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü B Bölgesi verileri ile Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi ve Baltalimanı Kemik Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastanesi verileri üzerinde yaptığımız bir araştırmaya yer verilmiştir.

### **3.3 TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNDE ETKİLİ EĞİTİM YÖNTEMLERİNİN YERİ**

Bu bölümde trafik kazalarının önlenmesinde etkili eğitim yöntemlerinin neler olabileceği tartışılmaktadır. Genel olarak dünyada trafik eğitimlerine önem verilmektedir. Bununla birlikte trafik eğitimlerinde etkinlik sağlayacak, etkili eğitim yöntemleri araştırılmaya başlamıştır.

#### **3.3.1 Dünyada Trafik Eğitimlerine Verilen Önem**

Trafik kazaları tüm dünyada en önemli problemlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyeti dünya genelinde 518 milyar \$ olarak açıklanmaktadır. Dünyada her yıl trafik kazalarında yaklaşık 1,3 milyon kişinin hayatını kaybettiği, 50 milyon kişinin de yaralandığı bildirilmektedir.<sup>12</sup> Bu büyük problem karşısında trafik eğitimlerine batılı çağdaş ülkelerde çok önem verilmektedir. Trafik eğitimleri bireylere erken yaşlardan itibaren verilmeye başlanmaktadır. Bu şekilde trafik kurallarına ve trafik kazalarına karşı bilinç bireylerde yerleştirilmeye çalışılmaktadır.

#### **3.3.2 Türkiye’de Trafik ile İlgili Eğitimlerin Durumu**

Türkiye’de de trafikle ilgili dersler müfredat içeriğine girmiştir. Erken yaşlardan itibaren trafik eğitimlerinin çocuklara verilmesi faydalı olacaktır. O zaman trafikle ilgili bilinç ve onunla beraber trafik kazalarıyla ilgili bilincin yerleştirilmesi kolaylaşacaktır.

#### **3.3.3 Toplumun Trafik Kazaları Hakkında Eğitilme ve Bilinçlendirilme İhtiyacı**

---

Yararlanılan kaynaklar

<sup>12</sup> Trafik Güvenliği Platformu Stratejisi2013. <http://tgp.gov.tr/sayfalar/trafik-guvenligi-platformu-stratejisi>. [Erişim Tarihi 10.01.2015]

Türkiye'de trafik kurallarına riayet edilmemeye devam edilmektedir. Bunun sonucunda çok sayıda ölümlü, yaralanmalı ve kalıcı sakatlanmalı kaza meydana gelmektedir. Toplumun trafik kurallarını uygulama ve trafik kazaları hakkında eğitime ve bilinçlendirilmeye ihtiyacı burada ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle eğitim amacıyla trafik ile ilgili kampanyaların yoğun olarak devam ettirilmesi gerekmektedir.<sup>13</sup>

### Şekil 3.2: Trafik ile İlgili Kampanyalar.



**Kaynak:** İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü, Ayrıntılı Briefing Dosyası, 2014 Yılı Ekim Sonu Mukayeseli, s.37.

#### Yararlanılan Kaynaklar

<sup>13</sup> İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü, Ayrıntılı Briefing Dosyası, 2014 Yılı Ekim Sonu Mukayeseli, s.35.

### **3.3.4 Türkiye’de Trafik Eğitimlerinin Önemi**

Türkiye’de trafik eğitimlerine daha fazla önem verilmesi gerekmektedir. Trafik dersinin yan bir ders olarak değil, birinci derecede önemli bir ders olarak görülerek gençlere verilmesi gerekmektedir. O zaman dersin amacına ulaşması sağlanacaktır.

### **3.3.5 Erken Yaşta Öğrenmenin Sağlayacağı Faydalar**

Trafik eğitimlerinin bireylere erken yaşlarından itibaren verilmesinin sağlayacağı faydalar büyüktür. Böylelikle trafik kurallarını bireylerde bellekte tutturmak ve yerleştirmek kuvvetlenecektir. Böylece ileriki yaşamlarında trafik kurallarına azami riayet eden bireyler yetiştirilebilecektir. Trafik kazaları trafikte kurallara riayet edilmemesi ve ihmaller neticesinde oluşmaktadır. Böylece ülkemizde trafik kazaları da azalacaktır. Ülkemizde her yıl kaza mahallinde yaklaşık 4 bin kişi hayatını kaybetmekte, 250 binden fazla kişi de yaralanmaktadır. Rakamlar korkunç boyutlara ulaşmaktadır. Öyle ki kazalar neticesinde son 30 yılda yaklaşık 160 bin insanımızın yaşamını yitirdiği belirtilmektedir.<sup>14</sup>

### **3.3.6 Trafik Kazalarının Önlenmesinde Etkili Eğitim Yöntemlerinin Anlamı**

Günümüzde trafik kazalarının önlenmesinde etkili eğitim yöntemleri değerlendirilmeye başlanmıştır. Batılı ülkelerde bu konuda araştırmalar yapılmakta ve uygulamaları görülmektedir. Örneğin trafikle ilgili eğitimlerin çocuklara daha eğlendirici bir şekilde, onlar için özel hazırlanacak içerikte verilmesi bu çerçevede gündeme gelmektedir.

---

Yararlanılan kaynaklar

<sup>14</sup> Trafik Güvenliği Platformu Stratejisi2013. <http://tgp.gov.tr/sayfalar/trafik-guvenligi-platformu-stratejisi>. [Erişim Tarihi 10.01.2015]

### 3.3.7 Trafik Eğitiminde Farklı Öğretim Metotlarının Uygulanabilirliği

Yukarıda açıklanan tarz ve içerikte eğlendirici trafik eğitimlerinin çocuklara sağlanması mümkündür. Klasik okullarda verilen trafik dersi çocuklara sıkıcı gelebilmektedir. Böylece eğlendirici eğitim metodları önem kazanmakta ve eğitimde değerlendirilebilir bulunmaktadır. Eğlenceli öğretim metodu ile eğitim çocuklara trafik kurallarını sıkmadan, onları eğlendirerek benimsetecektir. Böylece amaca ulaşmak kolaylaşacaktır.

**Şekil 3.3: Çocuklar için trafik eğitimi.**



**Kaynak:** Çocuklar İçin Trafik Eğitimi, <https://www.youtube.com/watch?v=pD4XKDyAvCg>. [Erişim tarihi 12.02.2015]

### 3.3.8 Trafik Kurallarını Eğlendirerek Öğretme Metodu

Trafik konusunda başta çocuklar ve diğer yol kullanıcılarını bilinçlendirmek maksatlı İstanbul'un Sarıyer ilçesinde ilk uygulaması 2006 yılında **TDP** (Toplum Destekli Polislik) faaliyetleri çerçevesinde “**İlçene Sahip Çık**” projesi kapsamında tarafımdan geliştirilen “**Trafik Kurallarını Eğlendirerek Öğretme Metodu**” uygulanmıştır.

Bu proje dahilinde trafik kuralları konularının yanında asayiş ve kötü alışkanlıklar konuları da proje kapsamında yer almıştır.

Genel olarak çağdaş güvenlik yaklaşımı, mağduriyet korkusunun insan hayatına negatif etkilerinin azaltılması ve vatandaşların kendilerini güvende hissetmeleri sağlamayı hedefleyen “İlçene Sahip Çık” projesi kapsamında ilk aşamada şekil 3.4’de görüleceği üzere Sarıyer de bulunan okullar, ibadethaneler ve sivil toplum örgütlerinde bilinçlendirme programları düzenlenmiştir.

### Şekil 3.4: İlçene sahip çık projesi ilköğretim faaliyetleri



*Kaynak:* Bu fotoğraf Ahmet ŞENGÜL tarafından temin edilmiştir.

Projenin ikinci aşamasında ise başta yerel yönetimler olmak üzere eğitim ve sağlık kurumları, üniversiteler, sosyal hizmet kurumları gibi ilgili sektörlerin sürece dahil edilerek çok sektörlü bir güvenlik yaklaşımı oluşumuna doğru yol almak amaçlanmıştır.

### Şekil 3.5: İlçene sahip çık projesi faaliyetleri



**Kaynak:** Bu fotoğraf Ahmet ŞENGÜL tarafından temin edilmiştir.



Projenin trafik konusu dışında diğer konuları olan asayiş, kötü alışkanlıklar çerçevesinde konusunda uzman personel tarafından bölgede yaşayan vatandaşlara başta Korunma tedbirleri alınmamış olan kapı ve pencerelerin hırsızlar tarafından nasıl kolayca açıldığı hazırlanan maketler üzerinde gösterilmiştir. Evden hırsızlıklara karşı ve diğer asayiş müessir olaylarda yapılması ve alınması gereken tüm tedbirler şekil 3.5’de görüleceği üzere uygulamalı olarak anlatılmıştır.

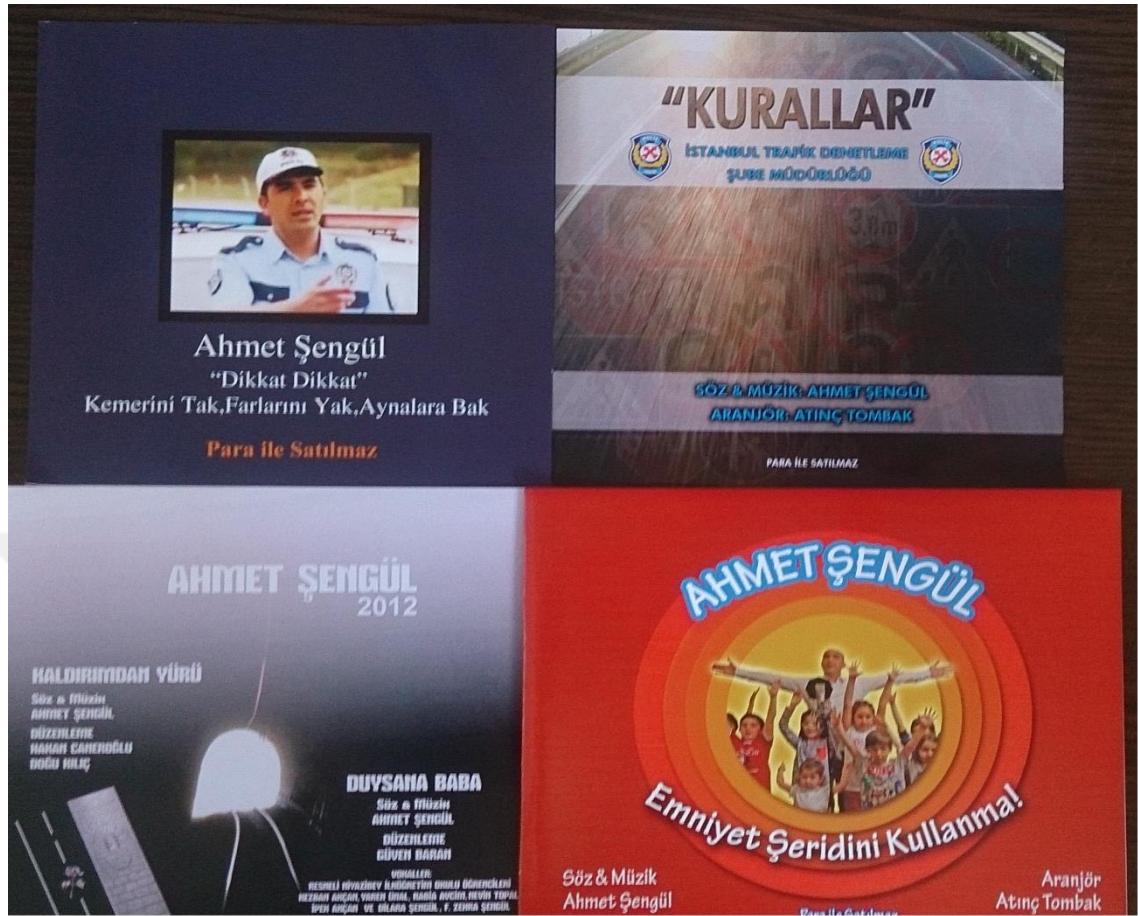
Aynı şekilde Zararlı alışkanlıklar konusunda okullarda öğrencilere ve de dernek ibadethane gibi mekanlarda ebeveynlere, başta uyuşturucu maddeler olmak üzere diğer zararlı alışkanlıkların özendirici hale gelmemesine dikkat edilerek, uyuşturucu maddelerin insan vücudunda ve özellikle beyinde oluşturduğu hasarlar görsel materyallerle birlikte anlatılmıştır. Ayrıca bu tür maddelerin satışını yapan insanların profilleri ve metotları anlatılarak bunlarla karşılaşıldığında korunma konusunda bilinçlendirme toplantıları yapılmıştır.

Yürütülen Projenin Trafik konusunda tarafımdan geliştirilen “Eğlendirerek Öğretme Metodu” çerçevesinde yine sözü ve müziği şahsıma ait tamamıyla trafik kurallarını anlatan “Hız Yapma Canlara Kıyma”, “ Trafik Kolbastı”, “Dikkat Dikkat”, “Kemerini Tak”, “Kaldırımından Yürü” ve “Duysana Baba” isimli şarkılar ve buna bağlı video klipler yapılmıştır. Bu çalışmalarımın örnekleri şekil 3.6’da görülmektedir. Hazırlanan video klipler CD şeklinde basımı yapılarak ülke genelindeki Trafik Şube Müdürlüğü, Toplum destekli Polislik Şube Müdürlüğü ve Çocuk Şube Müdürlüğüne gönderilerek Okullara Eğitime giden Polisler tarafından yaptığımız çalışmalar gösterilmekte ve çocuklar tarafından çok ilgi gösterilmektedir. Aynı şekilde bu çalışmalar İstanbul Trafik Şube Müdürlüğü web sayfasından<sup>15</sup> ve sosyal medya üzerinden gösterilmiş, yine başta çocuklar ve diğer yol kullanıcılarından büyük ilgi ve geri dönüş sağlanmıştır.

---

<sup>15</sup> İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü.  
<http://www.istanbul.pol.tr/trafikdenetleme/Sayfalar/default.aspx> [Erişim Tarihi 15 Ocak 2015]

**Şekil 3.6: Trafik kurallarını anlatan video klipler**



**Kaynak:** Bu video klipler Ahmet ŞENGÜL tarafından hazırlanmıştır.

Yapılan videolu çalışmalar “İlçene Sahip Çık” projesi kapsamında özellikle başta Sarıyer İlçesinde mevcut okullarda ve Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü bünyesinde İstanbul genelindeki çeşitli okullarda tarafımdan yaklaşık 75 bin öğrenciye trafik eğitimi ile birlikte bu şarkılı video klipler gösterilmiştir.

Eğitim verilen okullarda yapılan değerlendirme çalışmasında okul yönetimine ve öğretmenlerine öğrenciler tarafından olumlu geri bildirimler yapılmıştır. Bu geribildirimler de yukarıda bahsi geçen şarkıları duyan öğrencilerin ebeveynlerinin kullandığı araca bindiklerinde örneğin “Kemerini Tak” şarkısını söyleyerek araç içindekilerin kemerlerini takmalarını sağladığı, yine yolculuk sırasında hızlı araç kullanan babaya “Hız yapma Canlara Kıyma “ şarkısını söylemesi üzerine babanın ayağını gazdan çekerek yavaşladığı şeklinde çok sayıda geri dönüşler olmuştur.

Şekil 3.7’de görüleceği üzere ilköğretim okullarında sunulan eğitim de trafik kurallarının öğretilmesi aşamasında slogan tarzlı şarkılı mesajlar eşliğinde eğlenceli bir şekilde çocuklar ile şarkılar söylenip dans edilerek uygulandığında trafik kuralları eğitiminin çocuklar üzerinde uzun süreli kalıcı olduğu ve bahsedilen kurallara uyma alışkanlığı kazandırıldığı yapılan değerlendirmeler neticesinde gözlemlenmiştir.

### Şekil 3.7: Trafik kuralları eğlendirici eğitim metotları



**Kaynak:** Bu fotoğraf Ahmet ŞENGÜL tarafından temin edilmiştir.

Proje kapsamında “Duysana Baba” isimli çalışmada çocukların sesinin de kullanıldığı şarkı, CD halinde basımı yapılarak, şarkı sözlerine uygun bir tasarımla araçların ön iç aynalarına ve diğer yol güvenliğini etkilemeyecek noktalarına takılan çift yapıştırılmalı bant yardımı ile kendi çocuğunun resmini koyabileceği şekil 3.9’da görüleceği üzere “Uysana Baba Trafik Kuralına Sensiz Bir Dünyada Yaşamak İstemiyorum” yazılı sticker ve bilgilendirme broşürlerinin dağıtımı yapılmıştır. Ayrıca CD, sticker ve bilgilendirme broşürü dağıtılan ve araçlarını aktif olarak kullanan 100 aile üzerinde anket yöntemi kullanılarak projemizin değerlendirmesi yapılmıştır. Bu çalışmada materyaller dağıtılmadan ve bu farkındalık oluşmadan önceki sürücü davranışları ile trafik kural ihlallerinde (emniyet kemer kullanımı, hız, sürüş esnasında cep telefonu kullanımı gibi) **yüzde 80** oranında azalma olduğuna dair sonuçlar ortaya çıkmıştır. Ayrıca bu sayede kendi çocuğunun şarkı sözleri ve fotoğrafı ile trafik kurallarına uyma söylemini araç sürücülerinin dikkate aldığı ve daha dikkatli araç kullandığı gözlemlenmiştir.

**Şekil 3.8: Araç içi sticker çalışması**



**Kaynak:** Bu stickerlar Ahmet ŞENGÜL tarafından tasarlanmıştır.

## **4. BULGULAR**

### **4.1 ARAŞTIRMA MODELİ**

Alan çalışmasında İstanbul Trafik-B bölgesinde meydana gelen trafik kazaları neticesinde İstanbul Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi ile Baltalimanı Kemik Hastalıkları Hastanesine getirilen kazazedelerin ölüm, yaralanma ve özellikle kalıcı sakatlık durumları ile ilgili verilerin incelenmesi ile kazaların değerlendirilmesi araştırma modelini oluşturmuştur.

### **4.2 ARAŞTIRMANIN EVRENİ VE ÖRNEKLEMİ**

Araştırmanın evrenini İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü B bölgesi oluşturmuştur. B Bölgesi Trafik Denetleme Ekipler Amirliği şehrin Beşiktaş, Beyoğlu, Şişli, Kağıthane ve Sarıyer ilçelerini kapsamaktadır. Araştırmanın örneklemini de Trafik-B bölgesi kapsamındaki 2 hastane olan Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi ile Baltalimanı Kemik Hastalıkları Hastanesine Trafik-B bölgesinde 2009-2014 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları neticesinde intikal ettirilen kazazedeler ve bu kazazedelerin ölüm, yaralanma ve özellikle kalıcı sakatlıkları ile ilgili derlenen istatistiki veriler oluşturmuştur.

### **4.3 ARAŞTIRMA SORULARI**

Araştırma sorularını;

- a) Kazanın meydana geldiği mahal (2.derece),
- b) Kaza neticesinde oluşan ölüm durumu (1.derece),
- c) Kaza neticesinde oluşan yaralanma durumu (1.derece),
- d) Kaza neticesinde oluşan kalıcı sakatlık durumu (1.derece),

Hastanede kalış sonrası takiple sonradan meydana çıkan durumların (ölüm, organlarda araz, çeşitli rahatsızlıklar) tespiti oluşturmuştur.

#### 4.4 ARAŞTIRMANIN BULGULARI

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarına Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Trafik Ekiplerince müdahale edilmekte, olaya ait detaylı bir şekilde 4 sayfadan oluşan bir tutanak düzenlenmektedir. Her ölümlü ve yaralanmalı trafik kazası için ayrı bir “defter sıra numarası” verilmektedir. Bu defter sıra numarası ile Emniyet Genel Müdürlüğündeki bütün iş ve işlemler takip edilmektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü’ne ait Pol-net sistemine meydana gelen bu kazaların veri girişleri defter sıra numarasına göre detaylı olarak yapılmaktadır. Kaza anında yaralanan ancak daha sonraki bir aylık zaman zarfında geçirdiği trafik kazasından dolayı yaşamını yitiren vatandaşlarımızın da Sağlık Bakanlığına bağlı ilgili kurumca Emniyet Genel Müdürlüğüne bildirilmesi durumunda Pol-net kayıtlarında “Sonradan Ölüm” olarak düzeltilmektedir.

Türkiye genelinde TÜİK verilerine göre 2009-2014 yılları arasında yaklaşık 6 milyonun üzerinde ölümlü yaralanmalı trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazalarda 23.163 kişi hayatını kaybetmiş, yaklaşık 1.5 milyon vatandaşımız ise yaralanmıştır. Türkiye geneli trafik kazası istatistiklerine yansıyan bu rakamların illere göre dağılımında ilk sırayı 14.4 milyon ile en fazla nüfusuna sahip olan, 3.5 milyon trafiğe kayıtlı araç ve 5.4 milyon trafiğe kayıtlı sürücü bulunan İstanbul almaktadır. Tablo 4.1’de İstanbul da 2009-2014 yılları arasında meydana gelen trafik kazalarının detaylı istatistiklerine yer verilmiştir.

**Tablo 4.1: İstanbul da 2009-2014 yılları arası meydana gelen trafik kazaları**

YILLARA GÖRE İSTANBUL GENELİ TRAFİK KAZALARI								
YILLAR	KAZA SAYISI				ÖLÜ SAYISI		YARALI SAYISI	
	ÖLÜMLÜ	YARALAN MALI	MADDİ HASARLI	TOPLAM	BAYAN	BAY	BAYAN	BAY
2009	220	10.662	39.333	50.215	45	196	4.569	12.034
2010	195	10.958	34.505	45.658	46	187	4.628	12.332
2011	177	13.241	37.109	50.527	45	154	5.583	14.862
2012	206	14.581	35.943	50.730	47	176	6.281	15.819
2013	206	14.441	38.430	53.077	64	169	6.071	15.212
2014	167	14.962	33.596	48.725	38	152	6.152	15.542

**Kaynak:** İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü, İstatistik Büro Amirliği verileri 2015.

Çalışma alanımız olarak belirlediğimiz Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü B Bölgesi Trafik Ekipler Amirliği sorumluluk alanında sadece **ölümlü-yaralanmalı** olan trafik kazaları incelendiğinde 2009-2014 yılları arasında yaklaşık **8132** trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazalarda **80** kişi hayatını kaybetmiş, **13.434** vatandaşımız ise yaralanmıştır.

B bölgesi sorumluluk alanında 2009-2014 yılları arasında meydana gelen yaralanmalı trafik kazaları neticesinde bölge mıntikasında bulunan Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi kayıtlarına göre intikal ettirilen yaralı kazazede sayısı **17.136** adettir. Bu sayının B bölgesi Trafik Ekipleri Amirliği verilerinden daha fazla çıkmasının nedeni diğer bölgelerde meydana gelen trafik kazalarında yaralanan kazazedelerin de bu hastaneye getirilmesinden kaynaklanmaktadır.

2009-2014 yılları arasında trafik kazası sonucu Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesine kayıtları yapılan kazazedelerin listeleri incelendiğinde Emniyet Müdürlüğü kayıtlarında rastlanılmayan ancak hastane kayıtlarına giren birçok yaralı ve hastane

kayıtlarında Eks. (exitus) olmasına rağmen Emniyet kayıtlarında hiç olmayan veya yaralı olan birçok kazazede tespit edilmiştir(bkz. EK 1: Tablo 1,2,3,4,5).

Tablo 4.2’de görüleceği üzere 2009 yılında uygulamaya konulan Ölüm Belgesi uygulamasının incelemediğimiz bölgede 2009 ve 2010 yıllarında uygulanabilirliği hakkında önemli sonuçlar elde edilmiş ve bu yıllarda tutarlı hiçbir kayıt bulunamamıştır. 2011 yılına ait veriler Okmeydanı Hastanesinden temin edilememiş 2012 yılında ise 2 adet tutarlı veri tespit edilmiştir. 2013-2014 yıllarında ise elektronik ortama geçilmesi ile birlikte tutarlı veri hataları en alt seviyelere düştüğü tespit edilmiştir.

**Tablo 4.2: Ex. Olan kazazede verilerinin karşılaştırılması**

<b>OKMEYDANI HASTANESİ İLE EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ VERİLERİ KARŞILAŞTIRILMASI</b>					
<b>YIL</b>	<b>OKMEYDANI HASTANESİ KAYITLARI</b>	<b>B BÖLGESİ TRAFİK</b>			<b>TUTARLI</b>
		<b>KAYDI OLMAYAN</b>	<b>YARALI</b>	<b>SONRADAN ÖLÜM</b>	
<b>2009</b>	<b>21</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>2010</b>	<b>50</b>	<b>29</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>2012</b>	<b>32</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>2013</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>9</b>
<b>2014</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>

**Kaynak:** Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi verileri ile Emniyet Müdürlüğü verilerinden elde edilmiştir 2015. Bu tablo Ahmet ŞENGÜL tarafından hazırlanmıştır.



Baltalimanı Kemik Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastanesine ise kaza sonrası yaralı kazazedeler intikal ettirilmemekte ancak; trafik kazası nedeniyle çeşitli hastanelerde ilk müdahalesi yapılan yaralılardan Baltalimanı Kemik Hastalıkları Hastanesi uzmanlık alanında yer alanların sevk edildiği 2011-2014 yılları arasında **365** adet kayda rastlanılmıştır. Bu vakalar incelendiğinde ise trafik kazaları sonuçlarının farklı bir boyutu ortaya çıkmaktadır. Yukarıda sözü edilen hastane kayıtlarındaki vakalar arasında Trafik kazası sonucu yaralanan insanlarda sakatlık durumları tablo 4.3’de gösterilmiştir.

**Tablo 4.3: Sakatlık durum tablosu.**

<b>BALTALİMANI KEMİK HASTALIKLARI HASTANESİ 2011-2014 TRAFİK VAKALARI (TOPLAM 365 KİŞİ)</b>	
<b>KALICI SAKATLIK RİSKİ</b>	<b>41</b>
<b>KESİN KALICI SAKATLIK</b>	<b>8</b>
<b>RİSK OLANLAR</b>	<b>69</b>

**Kaynak:** Baltalimanı Kemik Hastalıkları Eğitim ve Araştırma Hastanesi verilerinden elde edilmiştir 2015. Bu tablo Ahmet ŞENGÜL tarafından hazırlanmıştır.

#### **4.5 ÖRNEK OLAYLAR**

Araştırmanın bulgularını, sözü edilen iki hastaneden özel izin alınarak araştırılan konulardaki veriler oluşturmuştur. Bu verilerin değerlendirilmesi ile çeşitli yorumlarda bulunulmuş ve kaza sonrası takibin önemi hakkında önemli tespitlerde bulunulmuştur. Aşağıda vereceğimiz örnek olaylarda veri eksikliklerinin olduğu tespit edilmiştir.

İstanbul Başsavcılığının 2013/11461 sayılı dosyasında yer alan trafik kazası dosyasında 09.10.2013 tarihinde Hürriyet Mahallesi Millet Caddesinde meydana gelen trafik kazasında A.N. yaralanmış fakat bilahare hayatını kaybetmiştir. 1282 defter sıra numaralı bu olay Emniyet Teşkilatı Pol-net kayıtlarında şekil 4.1’de görüleceği üzere yaralı olarak yer almaktadır.

**Şekil 4.1: Pol-net sisteminde yer alan veri**

**Kaza Sonucu** 2-Yaralı

**KİMLİK BİLGİLERİ**

TC No	26297008352	Anne Adı	EMİNE
Ad	AYŞE	Doğum Yılı	1932
Soyadı	NAİL	Çevresi	KADIN
Baba Adı	AYDİMET	Tatvili	TÜRKİYE

**AZANIN YERİ VE ZAMANI**

Tarih	09-10-2013	Saat	11:20	Yolda Yön	3-İki Yönlü Yol	Yer. Yeri	Yerleşim Yeri
Çevre	FATİH			Kaplama Cinsi	1-Asfalt	Kaza YeriindeHızLimit	70
Mah/Köy	FATİH MAHALLESİ			Kavşak	8-Kavşak Yok	Şerit Sayısı-Geniçliği	3 _ 3
	MİLLET CADDESİ					Yol PlatformGeniçliği	10 m ve üzeri

**B. KONUM BİLGİSİ**

Birim Adı	A Bölgesi Trafik Ekiple Amirliği	Koordinat X-EO	28 93294
Telefon No.	6651020	Koordinat Y-N	41 01557
Defter Sıra No.	1282		

**D. YOL GÜVENLİK EKİPMANLARI İLE ÇEVRE VE DİĞER ÖZELLİKLERİ**

Oto Korkuluk	2-Yok	Şerit Sayısı	3	Trafik Görevlisi	2-Yok
Kaldırım	2-Yok			GörüngeEngel Cisim	2-Yok
Emniyet Seridi	2-Yok			AraçHasHırcDgrUnsr	2-Yok
Yol Şerit Çizgisi	1-Var			Adı1:	
Trafik Lambası	Var			Adı2:	
Aydınlatma	Var			Yolda Çalışma	2-Yok
Trifışaret Levhası	1-Var			İşaretlemeVar	<input type="checkbox"/>
Levha Adı:				İşaretçİPersonelVar	<input type="checkbox"/>
1) DÖNÜŞ YASAĞI-SOLA				KazaUzaldık	1 m
2)					m
3)					m

**E. YOLUN GEOMETRİK ÖZELLİKLERİ**

Yatay Güzergah	1-Düz yol	F.KAZAYA AIT ÖZELLİKLER	
Düşey Güzergah	1-Eğimsiz	Oluş Şekline Göre Kaza Türü	
Geçit Durumu	4-Yaya geçidi	9-Yayaya Çarpma	
		Araç Sayısına Göre Kaza Türü	
		1-Tek Araç	
		İlk Çarpma Yeri	
		1-Yol Üzerinde	
		G.YOL SORUNU	
		8-Kazaya Etken Yol Sorunu Yok	

**H. KAZA SONUCU**

	Ölü	Yaralı	SonraÖlü
Sürücü	0	0	0
Yolcu	0	0	0
Yaya	0	1	0

**Yol SorunUyancı İşaret**

**Kaynak:** Emniyet Genel Müdürlüğü Pol-net veri sistemi [Erişim Tarihi 02.08.2015].

İstanbul 32 Asliye Ceza Mahkemesinin 2012/1324 sayılı dosyasında yer alan trafik kazası dosyasında 17.06.2012 tarihinde Ayazağa Atatürk Caddesinde meydana gelen trafik kazasında Y.E.Ç. yaralanmış fakat bilahare hayatını kaybetmiştir. 707 defter sıra numaralı bu olay Emniyet Teşkilatı Pol-net kayıtlarında şekil 4.2’da görüleceği üzere yaralı olarak yer almaktadır.

**Şekil 4.2: Pol-net sisteminde yer alan veri**

**Kaza Sonucu**  
 Ölü  Yaralı

**Kaza Türü**  
 Yolu  Yaya

**Kaza Yeri**  
 Polis: 34AH2022  
 İlçe: KAGITHANE

**Kazanın Yen ve Zamanı**  
 Tarih: 17-06-2012  
 Saat: 14:00

**Kazaya Konuşan Araçlar**

Plaka	Marka	Model	Kullanım Şekli	Araç Aksamı 1	Hız	Maddi Hasar
34AH2022	MERCEDES-BENZ	2010	Yolu	0-Belirtmemiş	0-Belirsiz	500

**Kazaya Konuşan Sürücüler**

Ad	Soyad	Baba Adı	Cinsiyet	Yaş	Okunam Durumu	Kaza Sonucu
ÇETİN	HANİFİOĞLU	MURAT	ERKEK	40	LİSE VE DİNGİ OKUL	3-Safam

**Kazazede Bilgileri**

Ad	Soyad	Yaş	Kazazede Türü
YUNUS EMRE	ÇABUK	4	3-Yaya

**Kaza Sonucu**

Kazazede	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
Birincisi	0	0
Yolu	0	0
Yaya	0	1
Toplam Zarar		500

**Kaynak:** Emniyet Genel Müdürlüğü Pol-net veri sistemi [Erişim Tarihi 02.08.2015].

İstanbul 45 asliye ceza mahkemesinin 2012/677 esas sayılı dosyasında yer alan trafik kazası dosyasında 22.07.2012 tarihinde Sarıyer kazıklı yol (Demokrasi) caddesinde meydana gelen yaya Y. N. E.'ye yaralanmış fakat bilahare hayatını kaybetmiştir. 891 defter sıra numaralı bu olay Emniyet Teşkilatı Pol-net kayıtlarında şekil 4.3 Görüleceği üzere yaralı olarak yer almaktadır.

**Şekil 4.3: Pol-net sisteminde yer alan veri**

The image shows two screenshots of the Pol-net system interface. The top screenshot shows a form for accident registration with a red circle highlighting the 'Kaza Sonucu' (Accident Result) field, which is set to 'Yaralı' (Injured). The bottom screenshot shows a detailed view of the accident record, including a table of injured parties. A red circle highlights the 'Yaralı Sayısı' (Number of Injured) field in the table, which is set to '1'.

**Kaza Kayıt**

**KAZA KAYDINI SİL** **Rapor Al**

**Kaydet**

**Kazanın Yeri ve Zamanı**  
Kaza Yeri: Polis  
Tarih: 25-07-2012 Saat: 11.00  
İlçe: SARIYER

**Mah/Köy**  
Yol Bilgisi: KAZIKLIYOL CAD.  
Yer: Yeri: Yerleşim Yeri  
Kavşak: 6-Diger kavşak çeşitleri  
Koor. X: 29.04248 Koor. Y: 41.15917

**Tutanakçı Düzenleyen Birim**  
Birim Adı: B Bölge Trafik Ekipler Amirliği  
Defter Sıra No: 891  
Telefon No: 2144178

**Kazaya Nispeten Araçlar**

Plaka	Marka	Model	Kullanım Şekli	Frac/Kesim 1	Hız	Maddi Hasar
34FN294	OPEL	2003	Yolcu Nakli	0-Belirlenmiş	0-Belirli	2000

**Kazaya Nispeten Sürücüler**

Ad	Soyad	Baba Adı	Cinsiyeti	Yaş	Öğrenim Durumu	Kaza Sonucu
LEVENT	PEHLIVANOĞLU	BÜLENT	ERKEK	41	İLKÖĞRETİM	3-Sağlam

**Kazada Bilgiler**

Ad	Soyad	Yaş	Kazada Türü
YUNUS RADI	ERDOĞ	74	3-Yaya

**Kaza Sonucu**  
Kazada: Oluştu  
Ölü Sayısı: 0  
Yaralı Sayısı: 1  
Toplam Zarar: 2000

**Kaynak:** Emniyet Genel Müdürlüğü Pol-net veri sistemi [Erişim Tarihi 02.08.2015].

İstanbul Anadolu adliyesi 2014/458 sayılı dosyasında yer alan trafik kazası dosyasında 16.06.2014 tarihinde Hürriyet Mahallesi D-100 Kuzey Yolda meydana gelen trafik kazasında E.D. yaralanmış fakat bilahare hayatını kaybetmiştir. 1665 defter sıra numaralı bu olay Emniyet Teşkilatı Pol-net kayıtlarında şekil 4.4’de görüleceği üzere yaralı olarak kayıt edilmesinin ardından elektronik ortamda ÖBS ile Emniyet Müdürlüğüne bildirilmesi üzerine Sonradan Ölüm olarak kayıtlar düzeltilmiştir.

Şekil 4.4: Pol-net sisteminde yer alan veri

**Kaza Sonucu** 2-Yaralı

**Defter Sıra No.** 1665

H KAZA SONUCU	
Ölü	Yaralı
Sürücü	0
Yolcu	0
Yaya	0
	1

**Kaynak:** Emniyet Genel Müdürlüğü Pol-net veri sistemi [Erişim Tarihi 02.08.2015].

İstanbul Anadolu adliyesi 2014/575 sayılı dosyasında yer alan trafik kazası dosyasında 23.03.2014 tarihinde Hürriyet Mahallesi Dr. Cemil Bengü Caddesinde meydana gelen trafik kazasında İ.H. yaralanmış fakat bilahare hayatını kaybetmiştir. 347 defter sıra numaralı bu olay Emniyet Teşkilatı Pol-net kayıtlarında şekil 4.5 Görüleceği üzere yaralı olarak yer almaktadır.

Şekil 4.5: Pol-net sisteminde yer alan veri

**Kazaya Katılan Araçlar**

Yolcu  Kazazedede Türü  Yaya **Kaza Sonucu** 2-Yaralı

**KİMLİK BİLGİLERİ**

TC No: 565596014938 Anne Adı: NOKTA  
Adı: İHSAN Doğum Yılı: 1929  
Soyadı: BALCI Cinsiyeti: ERKEK  
Baba Adı: MEHMET Tabiyeti: TÜRKİYE  
Pasaport No:

**C. KAZANIN YERİ VE ZAMANI**

Tarih: 23-03-2014 Saat: 20:10 Yolda Yön: 1-Bölünmüş Yol Yer. Yeri: Yerleşim Yeri  
İlçe: KAĞITHANE Kaplama Cinsi: 1-Asfalt Kaza Yeri Hız Limit: 50  
Mah./Köy: DR CEMAL BENGÜ CAD. Kavşak: 8-Kavşak Yok Şerit Sayısı-Genişliği: 0 - 0  
Yol Platform Genişliği: 10 m ve üzeri

**A. TUTANAGI DÜZENLEYEN**

Birim Adı: 8-Bölgesi Trafik Ekipler Amirliği **B. KONUM BİLGİSİ**  
Telefon No.: 2122144178 Koordinat X-EO: 28.98753  
Defter Sıra No.: 347 Koordinat Y-N: 41.07490

**D. YOL GÜVENLİK EKİPMANLARI İLE ÇEVRE VE DİĞER ÖZELLİKLERİ**

Oto Korkuluk: 1-Var Şerit Sayısı: 0 Trafik Görevlisi: 2-Yok  
Kaldırım: 1-Var 5-125 cm Görüşe Engel Cisim: 2-Yok  
Emniyet Seridi: 2-Yok Araç Has Hırc Dgr Uns: 2-Yok  
Yol Şerit Çizgisi: 2-Yok Adı 1:  
Trafik Lambası: Var\_Bozuk Adı 2:  
Aydınlatma: Var Yolda Çalışma: 2-Yok  
Trafik İşaret Levhası: 1-Var İşaretleme Var  İşaretçi/Personel Var   
Levha Adı: Kaza Uzaklık:  
1) MECBURI YON-ILERI 0 m  
2) m  
3) m

**E. YOLUN GEOMETRİK ÖZELLİĞİ**

Yatay Güzergah: 1-Düz yol  
Düşey Güzergah: 1-Eğimsiz  
Geçit Durumu: 5-Geçit yok  
Diğer Özellik: 8-Hiçbiri

**F. KAZAYA AIT ÖZELLİKLER**

Oluş Şekline Göre Kaza Türü: 9-Yaya Çarpma  
Araç Sayısına Göre Kaza Türü: 1-Tek Araç  
İlk Çarpışma Yeri: 1-Yol Üzerinde  
G. YOL SORUNU: 8-Kazaya Etken Yol Sorunu Yok

**H. KAZA SONUCU**

	Ölü	Yaralı	Sonra Ölü
Sürücü	0	0	0
Yolcu	0	0	0
Yaya	0	1	0

Yol Sorun/Uyarıcı İşaret: 2-Yok

Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü Pol-net veri sistemi [Erişim Tarihi 02.08.2015].

İstanbul Anadolu adliyesi 2014/70796 sayılı dosyasında yer alan trafik kazası dosyasında 24.03.2014 tarihinde Topçular Mahallesi Dr. Rami Kışla Caddesinde meydana gelen trafik kazasında M.Ö. yaralanmış fakat bilahare hayatını kaybetmiştir. 75 defter sıra numaralı bu olay Emniyet Teşkilatı Pol-net kayıtlarında şekil 4.6 Görüleceği üzere yaralı olarak yer almaktadır.

Şekil 4.6: Pol-net sisteminde yer alan veri

Kazaya Katılan Araçlar

Yolcu Kazada Türü Yaya Kaza Sonucu 2-Yaralı

**KİMLİK BİLGİLERİ**

TC No: 36007681348 Anne Adı: SADIYE  
Adı: MUSTAFA Doğum Yılı: 1958  
Soyadı: ÖZCAN Cinsiyeti: ERKEK  
Baba Adı: HASAN Tabiyeti: TÜRKİYE  
Pasaport No:

**C. KAZANIN YERİ VE ZAMANI**

Tarih: 24-03-2014 Saat: 11:35 Yolda Yön: 1-Bölünmüş Yol  
İlçe: EYÜP Kapsama Cinsi: 1-Asfalt  
Mah/Köy: RAMI KIŞLA CADDESİ Kavşak: 1-0ç Yönlü (T)

**A. TUTANAĞI DÜZENLEYEN**

Birim Adı: Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği  
Telefon No: 2125780454  
Defter Sıra No: 75

**B. KONUM BİLGİSİ**

Koordinat X-EO: 28.91588  
Koordinat Y-N: 41.04531

**D. YOL GÜVENLİK EKİPMANLARI İLE ÇEVRE VE DİĞER ÖZELLİKLERİ**

Oto Korkuluk: 2-Yok Şerit Sayısı: 4  
Kaldırım: 1-Var 4-100 cm  
Emniyet Seridi: 2-Yok  
Yol Şerit Çizgisi: 1-Var  
Trafik Lambası: Var  
Aydınlatma: Var  
Trafik İşaret Levhası: 1-Var

Adı 1:  
Adı 2:  
Yolda Çalışma: 2-Yok  
İşaretleme Var:  İşaretçi Personel Var:

Kaza Uzaklık:  
10 m  
10 m  
m

**E. YOLUN GEOMETRİK ÖZELLİĞİ**

Yatay Güzergah: 1-Düz yol  
Düşey Güzergah: 1-Eğimaz  
Geçit Durumu: 5-Geçit yok  
Nispetlilik: 8-Hiçbir

**F. KAZAYA AIT ÖZELLİKLER**

Oluş Şekline Göre Kaza Türü: 9-Yayaya Çarpma  
Araç Sayısına Göre Kaza Türü: 1-Tek Araç  
İlk Çarpmaya Yeri: 1-Yol Üzerinde

**G. YOL SORUNU**

8-Kazaya Etkin Yol Sorunu Yok

**H. KAZA SONUCU**

	Ölü	Yaralı	Sonra Ölü
Sürücü	0	0	0
Yolcu	0	0	0
Yaya	0	1	0

Yol Sorun/Uyarıcı İşaret: 2-Yok

Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü Pol-net veri sistemi [Erişim Tarihi 02.08.2015].

Trafik kaza istatistikleri alanında geçmişte de birçok çalışma yapılmıştır. Bunlardan biri olan ve 2004 yılında Ege (2004) tarafından yapılan çalışmada ülkemizde trafik kazası sonucu meydana gelen ölüm sayılarına, hastaneye taşınırken meydana gelen ölüm olguları ile hastanede meydana gelen ölüm olgularının eklendiği görülmekte olup bu iki grubun 2004 yılında ülkemizde meydana gelen trafik kazalarına bağlı ölümlerin %53,7'sini oluşturduğu belirtilmektedir. TÜİK verilerine göre, ülkemizde 2006 yılında polis ve jandarma bölgesinde meydana gelen trafik kazaları sonucu toplam 4633 kişi ölmüş, 169080 kişi de yaralanmıştır<sup>16</sup>. 2004 yılında Ege tarafından saptanan %53,7 oranının yaklaşık olarak 2006 yılı için de geçerli olduğunu düşünürsek, TÜİK tarafından 2006 yılında trafik kazaları sonucu öldüğü bildirilen 4633 kişinin aslında yaklaşık 7120 kişi olduğunu söylemek mümkündür. Görüldüğü gibi 2006 yılında trafik kazaları sonucu yaralanan 169080 kişinin akıbetinin bilinmesi, ülkemizin trafik kaza istatistiklerinin doğru ve güvenilir olması bakımından önemlidir.

Bu çalışmamızda da trafik kazaları sonuçları istatistikleri alanında güvenilir ve sağlıklı veriler elde etmek için ilgili kurumlar tarafından hayata geçirilen yeni düzenlemeler de aksaklıkların yaşandığı gözlemlenmiştir. 2009 öncesi yıllara nazaran günümüzde gün geçtikçe elektronik ortam da veri aktarımının sağlanması ve kurumlar arası koordinasyonun artması neticesinde verilerin güvenilirliği ve tutarlılığı daha iyi seviyelere gelmiştir. Ancak şekil 4.1, 4.5 ve 4.6'da görüleceği üzere 2013 ve 2014 yıllarına ait adli dosyalar da yer alan bilgiler de kazazedelerin bilahare vefat ettiği; ancak 2013 yılında ÖBS sistemine geçilmesine rağmen halen bu kazazedelerin EGM kayıtlarında yaralı olarak yer alması sistemdeki aksaklıkları gün yüzüne çıkarmaktadır.

---

#### Yararlanılan Kaynaklar

<sup>16</sup> T.C. Başbakanlık, Türkiye İstatistik Kurumu, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri 2006. Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası: Ankara.



## 5. SONUÇ VE TARTIŞMA

### 5.1 TRAFİK KAZALARINDA İSTATİSTİKİ VERİLER

Trafikte uyulması gereken kuralların göz ardı edilmesi neticesinde ülkemiz trafik kazalarında dünyada ilk sıralarda yer almaktadır. Bu durum trafik kazalarının sonuçları arasında yer alan hayat kaybı, yaralanma ve maddi boyutların ciddi rakamlara ulaştığını göstermektedir. Günümüzde dünyanın ortak problemleri arasında yer alan trafik kazalarının önlenmesine yönelik birçok yöntemler geliştirilmeye ve tedbirler alınmaya çalışılmaktadır.

Trafik kazalarına önlemler alabilmek için kaza istatistiklerinin sağlıklı bir şekilde kayıt altına alınması ve yayınlanması gerekmektedir. Türkiye de 2009 yılından önce kaza anındaki verilerin istatistiklere yansımaları trafik kazalarının gerçek boyutunu ortaya koyamamaktaydı. Hatta yapılan araştırmalara göre trafik kazasına bağlı ölümlerin %53,8'inin hastaneye ulaştırılan yaralıların sonraki 1. günde, 8'inin (%20,5) 1 ile 7 gün arasında, 10'unun (%25,7) ise 8 ile 30 gün arasında meydana geldiği saptanmıştır. Bu durum yayınlanan istatistik verilerinin güvenilir olmadığı konusunda somut bir tespittir.

2009 yılından itibaren vefat eden kişiler için Ölüm Belgesi doldurulması zorunlu hale getirilmiştir. Bu sayede trafik kazası neticesinde olay esnasında yaralı olan kişilerin 30 gün içerisinde kazaya bağlı olarak vefat edenler için düzenlenen Ölüm Belgesi Karayolları Trafik Kanununa göre Sağlık Bakanlığı sorumluluğunda Emniyet Müdürlüğüne bildirilmesinin sağlanması amaçlanmıştır. Ancak çalışmamızdan da anlaşılacağı üzere yeni getirilen bu sistem de 2009-2013 yılları arasında tam anlamıyla sağlıklı bir şekilde işlemediği anlaşılmaktadır (Bkz. EK 1: Tablo 1,2,3,4,5). İstanbul da onlarca Hastaneden biri olan Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi kayıtları ile Emniyet Müdürlüğü kayıtları kıyaslandığında tutarlı olan bir veri tespit edilememiştir. 2009-2012 yıllarında B Bölgesi Trafik Ekipler Amirliği istatistik büro görevlisi ile yaptığımız görüşmede<sup>17</sup> görevli memurun bireysel çabalarıyla, yaralı kazazedelerin

<sup>17</sup> B Bölgesi Trafik Ekipler Amirliği Personeli, sözlü görüşme

kaldırıldıkları hastaneler ile irtibata geçilerek şahıs hakkında bilgi aldıkları ve istatistikleri elde ettikleri bu bilgiler ışığında düzenleyerek ilgili kurumlara bildirdiklerini belirtmişlerdir.

Ülkemizde 2013 yılından itibaren ÖBS sistemine geçilerek vefat eden kişilerin bilgileri elektronik ortamda tutulmaya ve ilgili kurumlara bildirilmeye başlanılmıştır. Yine yukarıda “Araştırmanın Bulguları” kısmında açıklandığı üzere Okmeydanı Eğitim ve Araştırma Hastanesi ve Emniyet Müdürlüğü verileri karşılaştırıldığında tutarlılık oranının %80'lere kadar ulaştığı tespit edilmiştir. İlgili hastaneye trafik kazası nedeniyle gelen yaralı kayıtlarından bazıları Emniyet Genel Müdürlüğü kayıtlarında yer almamaktadır. Bunun nedeni ise kazadan hemen sonra kendini iyi hisseden ve olay yerinden Emniyet veya Jandarma birimlerine haber vermeden ayrılan şahısların daha sonra hastaneye başvurmalarından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının adli boyutunda kamu davası açılmaktadır. Örnek olaylar bölümünde incelediğimiz birçok savcılık ve mahkeme dosyasından 5 çarpıcı örnek sunulmuştur. Bu örneklerde 2012,2013 ve 2014 yıllarında gerçekleşen bu olaylarda adli dosyada yaralı kazazedelerin bilahare vefat ettikleri belirtilmektedir. Ancak incelenen 15 adet adli dosyada yaralı kazazedelerin vefat ettiği belirtilmesine rağmen Emniyet Müdürlüğü kayıtları ile karşılaştırdığımızda 5 adet tutarsız kayda rastlanılmış, diğer 10 vaka ise Sonradan Ölüm şeklinde Emniyet Müdürlüğü kayıtlarında düzeltildiği tespit edilmiştir. Bulgular bölümünde şekil 4.1, 4.5 ve 4.6'da görüleceği üzere 2013 ve 2014 yıllarına ait adli dosyalarda kazazedelerin bilahare vefat ettiği ancak ÖBS sisteminin aktif olduğu bu yıllarda EGM kayıtları kontrol edildiğinde bu kazazedelerin halihazırda yaralı olduğu görülmektedir. Bu durum ülkemizde verilerin güvenilir olmadığı ve istatistiki bilgiler ışığında trafik kazalarına etkili önlemler alınabilmesi için gerekli olan bilgilerin eksik olduğunu gözler önüne sermektedir.

Yukarı da bahsedilen analizler neticesinde tutarsız olan trafik kazası verilerinin sağlıklı ve güvenilir veriler haline dönüştürülebilmesi için tespit ettiğimiz sorunların çözülmesi gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Bunun içinde trafik kazalarına özel bir sistem geliştirilerek ilgili tüm kurumlarda aynı defter sıra numarası ile vakalar takip edilmelidir. Bunun

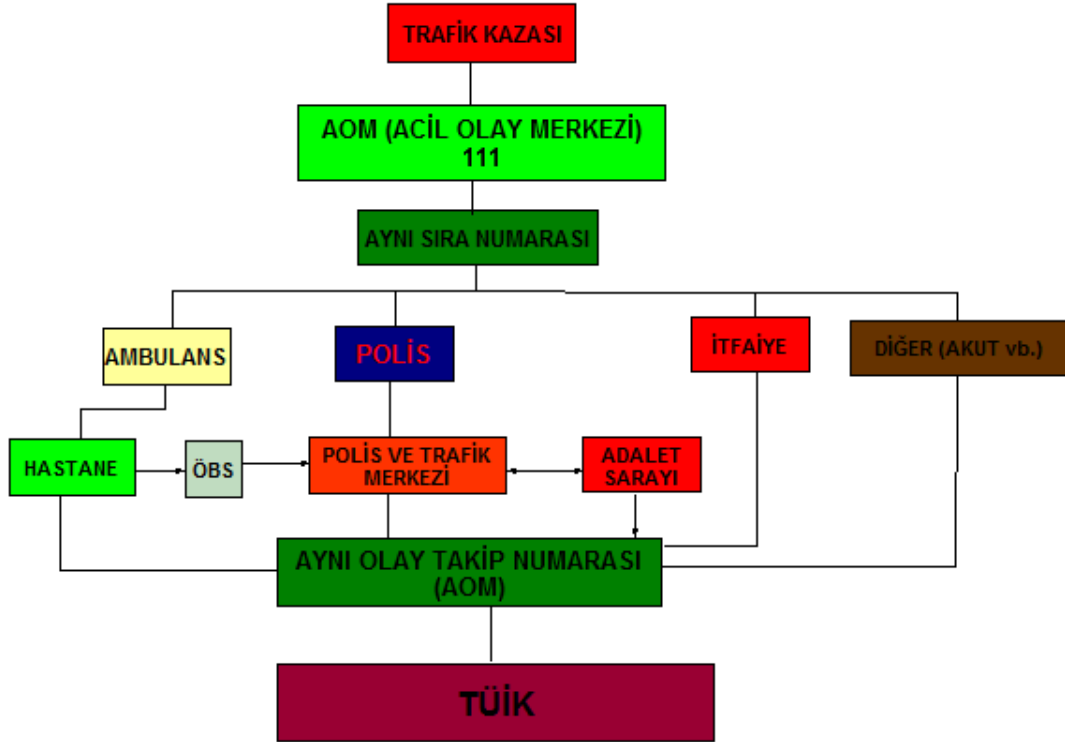
sağlanabilmesi ise ülkemizde acil durumlarda ilgili kuruma ulaşabilmek için farklı farklı kod-telefon numaraları ve ayrı merkezler bulunmaktadır. Örneğin meydana gelen ölümlü ya da yaralanmalı bir trafik kazasına müdahale için ayrı ayrı kurumlar olan Emniyet veya Jandarma için “155-156”, Ambulans için “112” ve itfaiye için “110” vs. aranarak ve hepsine ayrı ayrı konum bilgileri ve olay anlatılmak suretiyle yardım çağrılmaktadır. Bu duruma mahal vermemek için dünya da örneğin ABD gibi bazı ülkelerde uygulanan tek merkezden (911) yönlendirilen ve tüm ilgili kurumların acil müdahale ekiplerini olay yerine sevk eden merkez, ülkemizde de geliştirilerek hayata geçirilmelidir. Bu sayede aynı sayı numarası ile trafik kazaları vakalarının da takip edilmesi mümkün hale gelebilir ve istatistiki veriler güvenilir ve sağlıklı veriler haline dönüştürülmesi sağlanabilir.

Bu kapsamda şekil 5.1’de görüleceği üzere bir sistem geliştirilmiş ve trafik kazası gibi olaylara ilgili ekipleri yönlendirecek bütün ilgili kurumlardan görevli bulunan bir merkez kurulması tasarlanmıştır. Bu merkezin adı Acil Olay Merkezi (AOM) ve acil ulaşım çağrısı da “111” olarak belirlenmiştir. İllerde modern bir şekilde dizayn edilmiş bir yerleşkeye konuşlanan, Sağlık, Emniyet, İtfaiye ve ilgili kurumlardan görevliler bulunan bu merkeze 111 acil çağrıdan trafik kazası haberi geldiğinde takip numarası verilmek suretiyle olayın boyutuna göre AOM’da bulunan görevliler ilgili birimleri olay yerine yönlendirecektir. Olay esnasında yaralanan kazazedelerin hangi hastaneye gittiği, hangi polis merkezinde konuyla ilgili ifadelerin alındığı ve adli boyutun takip edildiği, hangi bölge trafik ekibi tarafından kaza raporu düzenlendiği gibi bilgiler AOM merkezde bulunan istatistik bürosu tarafından takibi sağlanacaktır. Kazazedenin hastanede veya ilerleyen günlerde trafik kazası nedeniyle vefat etmesi durumunda ÖBS sistemi devreye girerek ilgili kurumların kayıtlarının da düzeltilmesi sağlanacaktır. En son aşama da AOM istatistik bölümü ile TÜİK verilerinin kontrolü sağlanarak güvenilir verilere ulaşılacak ve herhangi bir tutarsızlık durumunda aynı takip numarası ile takip edilen olay sayesinde bilgilere kısa zamanda ulaşılabilecek ve hata düzeltilecektir.

Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının bir de adli boyutunun olduğu yukarıdaki bölümlerde konu edilmişti. Adli vaka dosyalarında kazazedelerin sağlık durumları veya ölüm durumu hakkında detaylı bilgiler yer almaktadır. Bu nokta da Adalet Bakanlığını da devreye sokarak adalet sarayında ilgili bir birim oluşturularak ÖBS sisteminden verilecek

yetki ile dosya da yer alan trafik kazasından dolayı ölüm vakasının kontrolü sağlanabilir. Bu sayede çok yönlü kontrolün sağlandığı verilerin güvenilirliği ve tutarlığı hakkında şüphelerin ortadan kalkması sağlanacaktır.

**Şekil 5.1: Örnek olay işlem sırası**



**Kaynak:** Bu tablo Ahmet ŞENGÜL tarafından hazırlanmıştır.

## 5.2 EĞLENDİRİCİ EĞİTİM METOTLARI

Trafikle ilgili her alanda eğitimlerin tartışmasız önemi herkesçe kabul edilmektedir. Çocuk yaşlardan itibaren bireylere trafik kurallarının benimsenmesi ile bu konuda hassasiyetlerinin artırılıp trafik kazalarının azaltılması mümkün olmaktadır. Bugün trafik eğitimlerinin, özel olarak hazırlanacak eğlendirici nitelik ve içerikteki derslerle çocuklara verilmesi tartışılmakta ve değerlendirilmektedir. Böylece çocukların sıkılmadan trafik kurallarını öğrenmeleri amaçlanmaktadır.

Trafik kurallarının davranış biçimi haline dönüştürülebilmesi için birçok yeni yöntem geliştirilmeye çalışılmaktadır. 2009 yılında Sarıyer İlçe Emniyet Müdürlüğü'nde sorumluluk alanında yer alan ilköğretim okulları başta olmak üzere sivil toplum kuruluşları ve ibadethanelerde de uygulamaya konulan İlçene Sahip Çık projesi kapsamında trafik kuralları başta olmak üzere zararlı alışkanlıklar ve asayiş konularına karşı hedef kitlemiz uygulamalı olarak bilgilendirilmiştir. Bu proje kapsamında yer alan ve tarafımdan uygulamaya konulan trafik kurallarını eğlendirerek öğretme metodunda hedef kitlemizden olumlu sonuçlar alınmış ve bu kuralların artık davranış biçimi haline dönüşmeye başladığı gözlemlenmiştir. Çocuklara verilen uygulamalı ve eğlenceli eğitimin ebeveynleri üzerinde de etkili olduğu görülmektedir. Hayata geçirdiğimiz projeyi desteklemek adına uyarıcı ve toplumsal mesaj içerikli kamu spotu niteliğinde birçok şarkı klibi hazırlanmış ve araç içi uyarıcı sticker gibi etiketler tasarlanmıştır. Bu çalışmalarımızın basın yayın organlarında yayınlanması ile ülke genelinden olumlu ve önemli geri bildirimler sağlanmıştır.

## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

- Kaygısız, Ö., Düzgün, H.Ş., Akın, S. ve Çelik, Y., 2012. Coğrafi bilgi sistemleri kullanılarak trafik kazalarının zamansal ve mekânsal analizi. *Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü & Orta Doğu Teknik Üniversitesi*, Ankara.
- Üstündağ, Ö. ve Duran, C. 2009. Coğrafi bilgi sistemleri (CBS) yardımı ile şehirlerarası yollarda trafik kazalarının analizi: Elazığ örneği. *E-Journal of New World Sciences Academy*, Volume: 4, Number: 1, Article Number: 4A001.
- Üstündağ Ö., ve Duran C., 2013. Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) Yardımı ile Şehirlerarası Yollarda Trafik Kazalarının Analizi: Elazığ Örneği. *E-Journal of New World Sciences Academy*, Volume: 4, Number: 1, Article Number: 4A001.
- Yeşil, A.M., Katran, S., Temur, M. ve Selçuk, E., 2012. Akıllı ulaşım sistemleri çalıştayı bildiriler kitabı. *T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları - 17*, Akıllı Ulaşım Sistemleri Çalıştayı, WOW Hotels & Convention Center, 25 Mayıs İstanbul, ISBN: 978-975-493-049-8, Ankara.

### ***Sürekli yayınlar***

- Akdur, R. (2012). Türkiye'deki trafik kazalarının epidemiyolojik ilkeler ışığında değerlendirilmesi. *Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi*, Ağustos.
- Demirel B, Akar T, Özdemir Ç, Cantürk N, Erdönmez F., 2015. Trafik kazası sonucu ölümlerde otopsi kararını etkileyen nedenler. *Adli Tıp Bülteni*. S.10 : 77-83.
- Kaygısız, Ö., Düzgün, Ş., Akın, S. ve Çelik, Y., 2010. Trafik Kazalarının Zamansal ve Mekânsal Analizi: Güney Anadolu Otoyolu Örneği. *Yayınlar Bildiriler*. Ankara.
- Yalçın G. ve Düzgün H.Ş. 2013. Mekânsal istatistikte nokta deseni analizi: trafik kazaları analizi örneği. *TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası*, 14. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı, 14-17 Mayıs, Ankara s.1

### ***Diğer yayınlar***

- Bilim, A., 2006. Konya şehir içinde meydana gelen trafik kazalarının analizi ve kritik noktaların belirlenmesi. *Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Anabilim Dalı*. Konya. ss.100.
- Çocuklar İçin Trafik Eğitimi 2015. <https://www.youtube.com/watch?v=pD4XKDYAvCg> [Erişim Tarihi 20 Nisan 2015].
- Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, Trafik Kazaları İstatistikleri, 2014, [http://egm1teabib02/ “Trafik”](http://egm1teabib02/“Trafik”) [erişim tarihi 13 Nisan 2015].
- Emniyet Genel Müdürlüğü Pol-net veri sistemi [Erişim Tarihi 02.08.2015].
- Ergo İsviçre, Yalnız Maddi Hasarlarla Sonuçlanan Trafik Kazalarında Taraflarca Doldurulacak Kaza Tespit Tutanağı Uygulaması El Kitapçığı. Yürürlük Tarihi: 01.04.2008, [http://www.ergoturkiye.com/i/Assets/Dokumanlar/KazaTutanak-el\\_kitapciqi.pdf](http://www.ergoturkiye.com/i/Assets/Dokumanlar/KazaTutanak-el_kitapciqi.pdf) [Erişim Tarihi 12 Mart 2015].
- World Health Organisation, Inc.(2004). World report on road traffic injury prevention. Main Messages. Ş. Köksal (Çev.) *Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü*.
- İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü 2014. Ayrıntılı Brifing Dosyası, 2014 Yılı Mukayeseli.
- Sağlık Bakanlığı 2015. Felçli hastalar için 27 yeni hastane yolda, <http://www.sgk.com.tr/691-Haber1-felcli-hastalar-icin-27-yeni-hastaneyolda.html> [Erişim Tarihi 17 Nisan 2015].
- Sosyal Güvenlik Kurumundan: Sosyal Güvenlik Kurumu Sağlık Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ, 01 Ekim 2014 Tarihli Resmi Gazete, Sayı: 29136, <http://www.alomaliye.com/2014/sut-degisiklik-01-10.htm> [Erişim Tarihi 15 Nisan 2015].
- T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı 2011. Trafik kazaları özeti. *Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Trafik Güvenliği Eğitimi ve Proje Şubesi Müdürlüğü*, Ağustos <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazaOzet.pdf> [Erişim Tarihi 12 Nisan 2015].
- T.C İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı 2014. *Trafik İstatistik Bültenleri*. Ankara.
- T.C. İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik İstatistik Yıllığı 2002. Emniyet Genel Müdürlüğü Basımevi: Ankara.



- Trafik Güvenliği Platformu Stratejisi 2013. <http://tgp.gov.tr/sayfalar/trafik-guvenligi-platformu-stratejisi> [Erişim Tarihi 20 Nisan 2015].
- Tuncuk, M., 2004. Coğrafi bilgi sistemi yardımıyla trafik kaza analizi : Isparta örneği. *Süleyman Demirel Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İnşaat Anabilim Dalı. Yüksek Lisans Tezi*. Isparta. ss. 80.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2014). *Trafik Kaza İstatistikleri – Karayolu*. TÜİK Matbaası, Ankara.
- Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) 2014. Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri. *TÜİK Matbaası*, Ankara.
- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu. 13 Ekim 1983. **Türkiye Cumhuriyeti Anayasası,1982**.<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/KanunYonnetmelik/2918SayiliKanun.pdf> [Erişim Tarihi 25 şubat 2015].

## EKLER



**EK 1: Tablo 1 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2009 verileri**

<b>2009 YILI OKMEYDANI HASTENESİ - EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ VERİ KİYASLAMASI</b>						
<b>SAYI</b>	<b>KABUL NO</b>	<b>HASTA</b>	<b>KABUL TARİHİ</b>	<b>ÖLÜM NEDENİ</b>	<b>SONUÇ</b>	<b>EMNİYET KAYITLARI</b>
1	2009076429	X	30.3.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
2	2009078696	X	31.3.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
3	2009107510	X	4.5.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
4	2009127346	X	26.5.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
5	2009141062	X	12.6.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
6	2006033415	X	18.6.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
7	2009144128	X	16.6.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
8	2009145802	X	17.6.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
9	2009150640	X	23.6.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
10	2009163973	X	11.7.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
11	2009162936	X	8.7.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
12	2009195154	X	19.8.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
13	2009196537	X	21.8.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
14	2009212382	X	13.9.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
15	2009231527	X	14.10.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
16	2009233238	X	27.10.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
17	2009266961	X	20.11.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
18	2009283254	X	15.12.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
19	2009294810	X	28.12.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	KAYITLI DEĞİL
20	2009294194	X	29.12.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI
21	2009272351	X	1.12.2009	TAŞIT KAZALARI	EX oldu	YARALI

**EK 1: Tablo 2 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2010 verileri**

<b>2010 YILI OKMEYDANI HASTENESİ - EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ VERİ KİYASLAMASI</b>						
<b>SAYI</b>	<b>TARİH</b>	<b>SAAT</b>	<b>SUÇ NEVİ</b>	<b>ADI SOYADI</b>	<b>DURUM</b>	<b>EMNİYET KAYITLARI</b>
1	11.1.2010	21 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
2	20.1.2010	16 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
3	22.1.2010	16:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
4	8.2.2010	07:20	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
5	18.2.2010	01 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
6	8.2.2010	15:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
7	21.2.2010	08 40	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
8	26.2.2010	22 40	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
9	28.2.2010	07:55	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
10	13.3.2010	16:00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
11	18.3.2010	22:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
12	19.3.2010	01:40	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
13	20.3.2010	06 40	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
14	4.4.2010	22 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
15	9.4.2010	20 55	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
16	22.4.2010	18 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
17	2.5.2010	04:00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
18	2.5.2010	20 30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
19	23.5.2010	20 45	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
20	28.5.2010	09 36	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
21	10.6.2010	00:20	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
22	24.6.2010	02:00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
23	26.6.2010	21:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
24	6.7.2010	01:45	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
25	24.7.2010	10 55	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI

26	9.8.2010	13:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
27	9.8.2010	14:25	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
28	9.8.2010	21 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
29	20.8.2010	18 42	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
30	4.9.2010	18 30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
31	20.9.2010	13 34	TRAFİK KAZASI	X	EKS	SAĞLAM
32	23.9.2010	11:00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
33	7.10.2010	16:00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
34	9.10.2010	01:55	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
35	13.10.2010	23 30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
36	16.10.2010	00:41	TRAFİK KAZASI	X	EKS	*
37	6.11.2010	12:10	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
38	19.11.2010	10:05	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
39	28.11.2010	16 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
40	2.12.2010	20:35	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
41	2.12.2010	22:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
42	14.12.2010	02:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
43	25.12.2010	17:45	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
44	01 09 2010	18 10	TRAFİK KAZASI	X	EKS	
45	05 01 2010	18 00	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
46	13 01 2010	21:50	TRAFİK KAZASI	XX	EKS	KAYITLI DEĞİL
47	17 07 2010	23:20	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL
48	28 01 2010	14:40	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
49	28:12.2010	18:30	TRAFİK KAZASI	X	EKS	YARALI
50	28:12.2010	20:05	TRAFİK KAZASI	X	EKS	KAYITLI DEĞİL

**EK 1: Tablo 3 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2012 verileri**

<b>2012 YILI OKMEYDANI HASTENESİ - EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ VERİ KIYASLAMASI</b>						
<b>Sayı</b>	<b>Hasta No</b>	<b>Ad Soyadı</b>	<b>Tarih</b>	<b>Teşhis</b>	<b>SONUÇ</b>	<b>EMNİYET KAYITLARI</b>
1	2011209428	X	14.2.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
2	2010202253	X	15.2.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
3	2012108136	X	20.4.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	ÖLÜ
4	2012112603	X	29.4.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
5	2012122366	X	16.5.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
6	2011329753	X	24.5.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
7	2012041864	X	6.4.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
8	2012051758	X	4.4.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
9	2012074962	X	2.4.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
10	2012104133	X	17.4.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
11	2012122366	X	16.5.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
12	2012140247	X	17.6.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
13	2007269517	X	18.6.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
14	2012144601	X	24.6.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
15	2007191303	X	26.6.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
16	2012129846	X	29.6.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
17	2012158852	X	17.7.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
18	2005005908	X	24.7.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
19	2012174168	X	10.8.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	ÖLÜ
20	2012057182	X	30.8.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
21	2012188289	X	6.9.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
22	2012189925	X	7.9.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
23	2012192304	X	11.9.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
24	2012178179	X	12.9.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
25	2006345911	X	4.10.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI

<b>26</b>	2012221783	X	29.10.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
<b>27</b>	2007021502	X	5.11.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
<b>28</b>	2012238634	X	24.11.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
<b>29</b>	2012242251	X	29.11.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
<b>30</b>	2007289808	X	26.12.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
<b>31</b>	2006325702	X	31.12.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
<b>32</b>	2011170145	X	17.1.2012	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL



**EK 1: Tablo 4 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2013 verileri**

2013 YILI OKMEYDANI HASTENESİ - EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ VERİ KİYASLAMASI						
Sayı	Hasta No	Adı Soyadı	Ölüm Tarihi	Ölüm Nedeni	SONUÇ	Emniyet Kayıtları
1	2013013608	X	20.1.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
2	2010125451	X	4.2.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
3	2013020505	X	7.2.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
4	2013029602	X	8.2.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
5	2013043557	X	5.3.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	KAYITLI DEĞİL
6	2013046411	X	8.3.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	YARALI
7	2013076093	X	17.4.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
8	2011232373	X	19.4.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
9	2013105908	X	30.5.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
10	2009125405	X	23.7.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
11	2006352925	X	21.7.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
12	2010121228	X	23.7.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	SONRADAN ÖLÜ
13	2013153757	X	18.8.2013	TRAFİK KAZASI	EKS	*



**EK 1: Tablo 5 Okmeydanı hastanesinden elde edilen 2014 verileri**

<b>2014 YILI OKMEYDANI HASTENESİ - EMNİYET MÜDÜRLÜĞÜ VERİ KİYASLAMASI</b>							
<b>Sayı</b>	<b>KABUL NO</b>	<b>HASTA</b>	<b>KABUL TARİHİ</b>	<b>SONUÇ</b>	<b>ÖLÜM TARİHİ</b>	<b>YATIŞ GÜN SAYISI</b>	<b>EMNİYET KAYITLARI</b>
<b>1</b>	6398665	X	21.5.2014	EX oldu	21.5.2014	1	KAYITLI DEĞİL
<b>2</b>	6476994	X	31.5.2014	EX oldu	31.5.2014	1	SONRADAN ÖLÜM
<b>3</b>	7154199	X	15.9.2014	EX oldu	15.9.2014	*	SONRADAN ÖLÜM
<b>4</b>	7837188	X	25.12.2014	EX oldu	25.12.2014	1	SONRADAN ÖLÜM
<b>5</b>	5845949	X	2.3.2014	EX oldu	4.3.2014	2	SONRADAN ÖLÜM
<b>6</b>	6078729	X	3.4.2014	EX oldu	4.4.2014	1	SONRADAN ÖLÜM
<b>7</b>	6476663	X	31.5.2014	EX oldu	5.6.2014	5	SONRADAN ÖLÜM
<b>8</b>	6477159	X	31.5.2014	EX oldu	31.5.2014	1	KAYITLI DEĞİL
<b>9</b>	6858123	X	31.7.2014	EX oldu	4.8.2014	4	KAYITLI DEĞİL
<b>10</b>	6990261	X	21.8.2014	EX oldu	15.9.2014	25	SONRADAN ÖLÜM
<b>11</b>	7154393	X	15.9.2014	EX oldu	16.9.2014	1	KAYITLI DEĞİL

## ÖZGEÇMİŞ

**Adı Soyadı:** Ahmet ŞENGÜL

**Sürekli Adresi:** Yeniköy Bağlar Mevkii Beyrek sokak No:7/3 Sarıyer/İST

**Doğum Yeri ve Yılı:** Ağrı / 1972

**Yabancı Dili:** Almanca

**İlk Öğretim:** Yeniyalı İlkokulu 1984

**Orta Öğretim:** Tüpraş Ortaokulu 1989 / Körfez Endüstri Meslek Lisesi 1992

**Ön Lisans:** Anadolu Üniversitesi (Sosyal Bilimler ) 2006

**Lisans:** Anadolu Üniversitesi (İşletme ) 2012

**Yüksek Lisans:** Bahçeşehir Üniversitesi 2015

**Enstitü Adı:** Fen Bilimleri Enstitüsü

**Program Adı:** Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

**Çalışma Hayatı:**

İstanbul Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü /2011–Devam ediyorum.

İstanbul Emniyet Müdürlüğü/ Sarıyer İlçe Emniyet Müdürlüğü / 2008 – 2011

Malatya Emniyet Müdürlüğü/ Bölge Trafik Şube Müdürlüğü / 2000 – 2001

Malatya Emniyet Müdürlüğü/ Arguvan İlçe Emniyet Müdürlüğü / 2001 – 2002

İstanbul Emniyet Müdürlüğü/ Sarıyer İlçe Emniyet Müdürlüğü / 1994 – 2000

**Kurs ve Seminerler:**

Temel Trafik Eğitimi Kursu (EGM) / 1997

Trafik Denetimleri ve Kaza Tahkiki Kursu (EGM) / 2002

Kaza Araştırması ve Bilirkişilik Eğitimi (EGM) / 2003

Trafik ve Çevre Bilgisi Öğreticileri Kursu (MEB) / 2008

Kadına Karşı Şiddetin Önlenmesinde Polisin Rolü Semineri (EGM) / 2008

Başpolis Memurluğu Eğitimi (EGM) / 2010

Polis Eğiticilerinin Eğitimi (EGM) / 2010

Hitabet Diksiyon ve Beden Dili Eğitimi (EGM) / 2012