

17. ULUSAL HALK SAĞLIĞI KONGRESİ- (20-24 Ekim Edirne 2014)

ÇEVRE ETMENİ YÖNÜYLE TÜRKİYEDEKİ TRAFİK KAZALARI

İslim Sungur, Recep Akdur, Birgül Piyal

Giriş ve amaç: Sıklıkları, sağlık ve ekonomik sonuçları açısından trafik kazalarının halk sağlığı gündeminde öncelikli bir yeri vardır. Dünya Sağlık Örgütü'nün 178 ülkeden derlediği verilere dayanarak hazırlanan Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu'nda 2004 yılında ölüm nedenleri sıralamasında 9. sırada olan trafik kazalarının, 2030 yılında 5.sıraya çıkacağı öngörülmektedir. Türkiye küresel trafik kazası ölümlerinin neredeyse yarısını oluşturan on ülkeden biridir. Bu bakımdan, trafik kazalarının nedenlerinin nedenlerinin iyi irdelenmesi gerekli ve önemlidir.

Gereç ve yöntem: Bu çalışmada trafik kazalarının üç ana nedeninden biri olan çevre etmeni, ilgili alanyazın çalışmaları ve TÜİK verilerinden yararlanılarak sosyoekolojik yaklaşımla ele alınmaktadır. İnsanların ve diğer canlıların sürekli etkileşim içinde buldukları bir ortam olan çevre, fiziksel ve toplumsal bileşenleri ile bütünlük içinde değerlendirilmektedir. Trafik kazaları sosyal ekoloji modeliyle bireye özgü yaş, cinsiyet, eğitim yönleriyle, bireylerarası etkileşimler, geleneksel örgütsel yönü, toplumsal yönü ve toplumsal yapı, politika ve sistem yönleriyle ele alınmıştır.

Bulgular: Türkiye'de erkekler, 25-64 yaş grubunda olanlar, ilkokul ve lise mezunu erkekler, üniversite ve lise mezunu kadınlar daha çok kazaya karışmaktadır. Trafik ölümlerinin %92'si düşük ve orta gelirli ülkelerde, risk etmenlerini uygun şekilde kapsayan mevzuatın olmadığı ya da ilgili mevzuatın geliştirildiği ancak olması gerektiği gibi uygulanmadığı ülkelerde meydana gelmektedir. TÜİK (2012) verilerine göre kazalar daha çok, sırasıyla yerleşim yerinde asfalt yol ve parke yolda, yerleşim yeri dışında asfalt yol ve beton yolda meydana gelmektedir. Yol ve çevre özelliklerine göre değerlendirildiğinde; kazalar daha çok aydınlatması, yol şerit çizgisi, yaya kaldırımı olan; ancak trafik lambası, banketi, trafik işaret levhası, trafik görevlisi olmayan yollarda olmaktadır. Yolda çalışma olmaması kaza olasılığını azaltmaktadır. Yolun geometrik özellikleri açısından kazalar en çok düz, eğimsiz, kavşak ve geçidi olmayan yollarda meydana gelmektedir. Ölümlü ve yaralanmalı kazalar en çok kuru yüzeylerde, sonra ıslak yüzeylerde meydana gelmektedir. Trafik kazaları yerleşim yerinde en fazla cadde sokakta sonra devlet yolunda meydana gelirken, yerleşim yeri dışında en fazla devlet yolunda sonra oto yolda meydana gelmektedir. Hem yerleşim yeri hem de yerleşim yeri dışında kaza ve ölümler tek yönlü yollarda meydana gelmektedir

Türkiye'deki kavşak tipleri standart tip değildir ve planlanan bazı kavşak tipleri, temel tasarım ve güvenlik açısından uygun değildir. Yıllık ortalama günlük trafiğin fazla (5000tş/ günden fazla) olduğu şehirlerarası bölünmemiş karayollarında, şerit genişliği 2.7 m'den 3 m ve üzerine çıkarıldığında trafik kazalarında önemli azalmalar olmaktadır. Ayrıca şerit genişliği 3.5 m alınır ve banket genişliği de 1.8 m ve üzerine çıkartılırsa trafik kazaları azalmaktadır. Otoyol üzerindeki tünellerde; kontrol merkezlerinde, yeterli personel bulunmaması, itfaiyenin tam donanımlı ve yeterli derecede eğitilmiş olmaması, düzenli acil durum tatbikatlarının ve eğitimlerin yapılmaması gibi eksiklikler bulunmaktadır. Devlet yolları üzerindeki tünellerin

çoğunda ise güvenlik standartları düşüktür. Bazı tünellerde havalandırma, acil çıkışlar gibi temel ekipman bulunmamaktadır ya da zarar görmüştür. Trafik kazaları en çok sırasıyla; açık hava, bulutlu hava ve karlı havalarda meydana gelmektedir. Haziran, temmuz, ağustos ve eylül aylarında; cuma ve cumartesi günlerinde kazalar daha sık olmaktadır.

Sonuç ve öneriler: Fiziksel ve toplumsal çevre bileşenleri bütünlük içinde değerlendirilmeli; özellikle düşük ve orta gelirli ülkelerde, trafik eğitimi toplum genelinde yaygınlaştırılmalı ve trafik güvenliği farkındalığı arttırılmalıdır. Hem kazaların hem de ölüm ve yaralanmaların azaltılması için; yollarda trafik lambalarının, işaret levhalarının ve trafik görevlisinin bulunması gerekmektedir. Karayolları Genel Müdürlüğü ülkemiz şartlarına uygun şehir içi yollar ve kavşaklar hakkında bir şartname hazırlamalıdır. Kazaların yaklaşık %25'inin ve ölümlerin önemli bir bölümünün kavşaklarda olduğu göz önünde tutularak, kavşakların tasarımıyla ilgili standartlar geliştirilmelidir. Tünellerde işletim bakımından kontrol merkezlerinde, yeterli personel bulunmaması, itfaiyenin donanımlı ve yeterince eğitilmiş olmaması, düzenli acil durum tatbikatlarının ve eğitimlerin yapılmaması, güvenlik standartlarının düşük olması, temel ekipman olmaması gibi eksikliklerin giderilmesi ve yeni yapılacak tünellerin donanımlı inşası gerekmektedir.

Anahtar kelimeler: Trafik, çevre, trafik kazaları, sosyo ekolojik çevre ve trafik kazaları