**TRAFİK AKIŞININ DEĞİŞMESİ KAZALARI NASIL ETKİLER?**

Otomobil kullanmanın her zaman riski olabilir. Fakat tehlikelerin önceden bilinip gerektiği biçimde önlemler alınırsa bu etki en aza indirilebilir. Trafik kazalarının tek bir nedeni olamayacağı bilindiğine göre birçok faktör üzerinde durmak yerinde olacaktır. Bunlar iyi analiz edilir ve sağlıklı çözümler üretilebilirse, kazaların hem ülke ekonomisine hem de insana verdiği zararlar da azaltılmış olacaktır. Kazaların neden olduğu faktörler insan, taşıt, yol ve çevre bakımından incelenebilmektedir. Taşıtların kazaya sebebiyet vermelerinden insan unsuru sorumlu olduğu için konuyu insan hataları açısından incelemek uygun olacaktır. Sürücülerin sürüş becerilerinin yanı sıra psikolojik, sosyo-kültürel, ekonomik ve yaşadıkları coğrafi bölge gibi özellikleri de kazalar üzerinde neden oluşturabilmektedir. Sürücü özelliklerine ilişkin bu özelliklerin her biri birer araştırma konusu olabilir ve tek başlarına ele alındıklarında ortaya çok farklı sonuçlar çıkabilmektedir. Trafik kazalarının nedenlerini insana bağlı ve bağlı olmayan faktörler şeklinde ayırabiliriz. Sürücülerle ilgili kısmı, bilgi eksikliği, kültürel farklılıklar, tatil zamanlarındaki insan yoğunluğundan kaynaklı hatalar şeklinde sıralanabilir. Yayalar ve yolcular için de trafik kurallarına dikkat etmeden harekete geçilmesi gibi yanlışlıklar, trafik kazalarının nedenleri arasında gösterilmektedir (Rostam ve Ismail, 2011:898). Trafik kazalarındaki insan faktörünün etkisi bakımından, sürücüler açısından değerlendirildiğinde, uzun vadede deneyim, yaş, alkolizm ve uyuşturucu, hastalık ve engelli olup olmama, kazaya yatkınlık, kısa vadede ise yorgunluk, halsizlik, aşırı beslenme, ilaç etkileşimleri şeklinde sıralanabilir. Araç kullanırken bazı sürüler için aniden gelişen durumlar da söz konusu olabilmektedir. Örneğin trafikteki kaba davranışlar, aşırı hız eğilimi, ahlâksız ve saygısız araç sürme eğilimi, dengesiz eylemler ve emniyet kemeri ya da kask takılmadan trafiğe çıkma gibi sürücü hataları da kazalara neden olan durumlardır (Petridou ve Moustaki, 2000:820). Bayram tatili dönemlerinin trafik kazaları üzerindeki etkilerinin incelendiği bir araştırmada (Kaygısız vd., 2012) , bayram tatillerindeki ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarındaki artışa dikkat çekilmiştir. Araçların teknik donanım ve özellikleri de çok önemlidir. Toplu taşıma ve ağır vasıta taşıtlarının uyması gereken kendi mevzuatlarına yönelik kurallara dikkat etmelidirler. Yol ve çevre faktörü ise çok kapsamlı bir şekilde ele alınabilir. Yolun fiziki yapısı, bakım ve onarım kalitesinin etkili olduğu kadar, bölgenin coğrafi özellikleri, hava koşulları ve çevre yapısı gibi durumlar de yine kazalar üzerinde önem arz etmektedir. Keskin virajlar ve yol çukurlarının çok da görülemeyecek yerlerde olması, sürücülerin hızlarıyla da orantılı bir şekilde kazaya sebebiyet verebilmektedir. Ölümcül trafik kazaları her geçen gün karayolları üzerinde raporlanır. Bu raporlar kapsamında yol güvenliği kampanyası gibi etkinlikler üzerinde giderek durulmaktadır. Bunun için sürücülerin güvenli yol sürüşü ve trafik kurallarına uymaları konusunda sürekli eğitim vermek kazaların önlenebilmesinde önemli olabilecektir (Atubi, 2012:256). İnsan psikolojisi üzerinde de trafik kazalarının birçok zararlı etkisinden söz edilebilir. Özellikle kazadan sonra kazaya karışan kişilerde “kaza sonrası stres bozukluğu” gibi ruhsal rahatsızlıklar görülebildiği gibi, bu durumun beyin ve omurilik zedelenmeleri gibi fiziksel sorunlara da yol açtığı bilinmektedir. Bunlara bağlı olarak, hastanedeki uzun tedavi süreci, maddi hasarların giderilmesi, polis ve kurtarma hizmetleri, üretim ve refah kaybı gibi sosyo-ekonomik birçok zarara neden olmaktadır. Sonuç itibariyle ayrıca kişiler, uzun dönemde iş kaybı da yaşayabilmektedir (European Transport Safety Council, 2007). Trafik kazalarının önlenmesi yolunda aşılması gereken asıl sorun, sürece katkısı olan unsurların araştırılması ve bu unsurların etkilerinin nasıl bertaraf edileceği konusunda planlar ve uygulamalar yapılmasıdır. Bu da sahip olunandan daha fazla araştırma malzemesine ihtiyaç duyulduğunun ve bunun sonucu olarak da bunların uygulanmasının bir takım etik ve toplumsal mühendislik sorunlarının halledilmesi gerektiğinin bir göstergesidir (Sönmez, 2000).(Alıntı : <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/946523>)

**KAZA ORANLARINI NE ARTIRIR?**

Trafik kazası kusur oranı meydana gelen kazalarda tarafların sorumluluklarını belirtir. Kusur oranlarının belirlenmesi için İfade tutanakları, tanık beyanları, olay yeri görüntüleri araçların konumu, yapılan değerlendirmeler oldukça önemlidir.

Trafik kazaları genel olarak üç şekilde sonuçlanmaktadır. Trafik kazası çeşitleri ise şu şekilde sıralanabilmektedir:

1. Ölümlü Trafik Kazaları
2. [Yaralanmalı Trafik Kazaları](https://cozumavukatlik.org/yaralanmali-trafik-kazasi-tazminati/)
3. [Maddi Hasarlı Trafik Kazaları](https://cozumavukatlik.org/arac-deger-kaybi/)

Genel olarak en çok [maddi hasarlı trafik kazaları](https://cozumavukatlik.org/arac-deger-kaybi/) görülmektedir. Bu kaza türü için akıllara birçok soru gelmektedir. Bunlardan ilki, maddi hasarlı trafik kazasında hasarı kimin karşıladığıdır. Trafik sigorta şirketleri maddi hasarlı trafik kazalarında kusur oranına göre ödeme yapmaktadır.

Kaza türünden bir diğeri yaralanmalı trafik kazasıdır. Kusurlu tarafın sigorta şirketi yaralanmalı trafik kazalarında da kusur oranına göre ödeme yapmaktadır. [Sigorta şirketleri ödeme](https://cozumavukatlik.org/trafik-kazasi-sonrasi-sigortadan-para-alma/) yapmak için kusur oranının yanı sıra yaş ve maaş gibi faktörlere de bakmaktadır.

Son kaza türü olan [ölümlü trafik kazaları](https://cozumavukatlik.org/olumlu-trafik-kazasi-tazminati/)nda ise trafik sigorta şirketleri vefat eden kişinin anne, baba, eş ve çocuklarına ödeme yapmaktadır.

Trafik sigorta şirketleri kazadaki kusur oranına göre ödeme yaptığını daha önce de belirtmiştir. Kaza sonucu kusur tek tarafa verilmiş diğer tarafa kusur verilmemesi durumunda kusurlu tarafın [tazminat hakkı](https://cozumavukatlik.org/) bulunmamaktadır.

**ZAMAN İÇİNDE KAZA ORANLARINI TAHMİN EDEBİLİR MİYİZ?**

Cevabı evet. Nasıl mı ? A**şırı hızın önlenmesi ile.**

**AŞIRI HIZ NASIL ÖNLENEBİLİR?**  
   
 Hız yönetimi ve kontrolüyle ilgili olarak, iyi uygulandığında kazaların azaltılması ve kaza sonuçlarının hafifletilmesinde somut yarar sağlayan etkili bir dizi müdahale tanımlanmıştır.  
    
 Yasama ve caydırıcı denetim: Karayolunda meydana gelen yaralanma ve ölümlerin azaltılmasında en etkili iki önlem, hız sınırlarının belirlenmesi ve etkili, yaygın şekilde denetlenmesidir. Bir çok farklı ülkede yaşanan tecrübeler yasal hız sınırlarının belirlenmiş olmasının sadece bir ön koşul olduğunu göstermektedir. Hız, sürekli ve görünür yöntemlerle denetlenmedikçe, yasal hız sınırlarını belirlemek, hızın azaltılmasında ancak kısa vadeli bir etkide bulunmaktadır. Bununla birlikte, sürekli ve yaygın da olsa, denetim bütünüyle görünür yöntemlere dayalı olarak yapıldığı zaman, caydırıcılık açısından istenmeyen bir başka sonuç ortaya çıkmaktadır: Sürücüler denetim olduğuna ya da olabileceğine dair “görünür” ipuçlarını dikkate almakta ve davranışlarını buna göre ayarlamaktadır. Daha açık bir ifadeyle, polis denetiminin bütünüyle görünür yöntem ve stratejiler üzerine kurulması, denetimin olduğu ve olmadığı güzergahların işaretlenmesi anlamına gelmekte, denetimin olmadığı yerlerde ihlaller artmaktadır.  
   
 Denetimin ne şekilde yapıldığına bağlı olarak özel ya da genel caydırıcılık etkisi ortaya çıkmakta, bu farklı caydırıcılık etkilerinden ihtiyaçlar, öncelikler gözetilerek yararlanılması gerekmektedir. Belirli bölgelerde, her zaman, polis tarafından ya da sabit kameralarla, yüksek düzeyde görünür denetim yapılması halinde, temel caydırıcı etki yalnız bu özel bölgelerle sınırlı olmaktadır. Öte yandan, yüksek düzeyde görünürlüğü sağlanmış denetim yöntemlerinin stratejik olarak planlanmış polis ekipleri ya da hız tespit kameraları ile birleştirilerek kullanılması halinde ise, halkta hız denetiminin her an her yerde yapılabileceği yönündeki algı güçlenmektedir. Hız denetiminin yeri ve zamanı ile ilgili bu belirsizlik, sürücüleri nerede ne zaman araç kullanıyor olurlarsa olsunlar, yasal sınırlar içinde kalmaya zorlamakta ve ancak bu şekilde genel caydırıcılık sağlanabilmektedir.

 **AŞIRI HIZIN ÖNLENMESİ KAZALARI NASIL AZALTIR?**  
   
 İhlalleri önlemeye yönelik faaliyetlerin temelinde, ortak bir kullanım alanı olan trafik ortamından, herkesin güvenli, adil, verimli bir biçimde yararlanılmasını sağlamak fikri vardır. Bu temel ihtiyaç, kaza riskinin azaltılmasını gerektirir. Aynı yaklaşım kaza riskiyle doğrudan ilişkili olan ihlal davranışlarına müdahalenin temelinde deyer alır. Sayısız uygulama örneği, trafik ortamında riskleri azaltmaya yönelik etkili faaliyetlerden biri olan hıza müdayalenin doğru ve rasyonel bir hedef olduğunu destekleyen sonuçlar ortaya koymuştur. Aşağıdaki grafik gösterim, hız ve kaza sayısındaki değişim arasındaki ilişkiye açıklık getirmektedir.  
   
 Karayolu üzerindeki hız ortalamasının düşürülmesiyle ortaya çıkan şu sonuçlar sayesinde kaza, ölü ve yaralı sayısında hedeflenen azalmalar sağlanabilmektedir:   
   
Görece düşük hızlar  
• tehlikeli durumları farketmek için sürücüye daha çok zaman tanır,  
• tehlikeli duruma tepki verilirken aracın katettiği mesafe azalmış olur,  
• frene bastıktan sonra durmak için ihtiyaç duyulan mesafe azalmış olur,   
• çarpma öncesinde diğer yol kullanıcılarının, aracın hızını tahmin edebilme imkanı artar,   
• diğer yol kullanıcılarının bir çarpışmadan kaçınmak için daha fazla şansı olur,  
• sürücünün, aracın kontrolünü kaybetme ihtimali azalır.   
   
 Güvenli karayolu sisteminin temel amacı, ölüm ya da ciddi yaralanmalara yol açmaksızın insan hatalarına izin veren bir karayolu ulaşım sistemi kurmaktır. Güvenli bir karayolu sisteminin hataya izin veren bir yapıda olması gerektiği fikri trafik güvenliği açısından çelişkili gibi görünse de, bunu, hatayı tolere edebilen trafik sistemi olarak ele almak konuya daha açıklık getirebilir. Bu ise risklerin azaltılması, risklerin azaltılması ise kural ihlallerinin önlenmesi ile büyük ölçüde sağlanabilmektedir. Aşırı hızın önlenmesi, muhtemel hataların ve beklenmedik yol koşullarının ortaya çıkardığı riskli durumların önemli bir bölümünün kazaya dönüşmesini engeller. Hızı azaltmanın somut yararı pek çok kez kanıtlanmış olduğundan, bu temel etki artık üzerinde fazlaca tartışma götürmeyen bir trafik olgusu olarak kendini ortaya koymuştur.  
   
 “Orta düzeyde hız ihlali” denilen ve yasal hız sınırının 10-15 km/s üzerinde araç kullanılması anlamına gelen ihlal grubu, bundan daha yüksek hız ihlalleriyle kıyaslandığında, ciddi sonuçları olan trafik kazalarında daha büyük bir rol oynamaktadır. Bunun nedeni ise orta düzeyde hız ihlallerinin aşırı hız ihlallerine göre daha yaygın olmasıdır.

**KIRSAL VE KENTSEL ALANLAR NASIL FARKLILAŞTI?**

Kent ve kırsal alanlarda zaman içerisinde fiziksel dönüşümler ve sosyal değişimler meydana gelmiştir. Ancak, bu değişimin ölçüsü alanın genel karakteri değiştirildiği zaman kentsel kimlik sorunları ortaya çıkmaktadır. Bu noktada planlama, koruma karar ve uygulamaları oldukça önem kazanır. Çünkü bu alanların bir yandan; geçmişten gelen karakteristiklerinin korunması, diğer yandan da çağdaş gereksinimlere ayak uydurabilmesi sağlanmalıdır. Bu çalışmada, planlama kararlarında; koruma-kimlik (sürdürülebilirlik, yerellik, doğallık) ilişkisi içinde, her kente ya da kırsal alana özgü karakteristiklerin rolü ve etkisi ele alınmıştır.