



Traffic in Turkey in the eyes of columnists

Köşe yazarları gözüyle Türkiye’de trafik

Yusuf Yüksel¹
Hamza Tosun²
Tuncay Durna³

Abstract

Traffic appears to be a phenomenon that affects our lives from various aspects. The main difference between traffic and other areas is that traffic affects all sections of society. In particular, considering that traffic is a common area used by all segments of society, it is obvious that columnists have their thoughts on traffic issue and reflect their thoughts by their writings. This study examined the articles in which columnists wrote about traffic area. For this purpose, national-level 13 newspapers, 1 magazine and two on-line newspaper web sites have been scanned. 89 articles (2004-2012) have been examined in this scanning process. Of 89 articles, 51 articles were selected for the content analysis. By analyzing the content of the articles in a systematic way, this study aims to provide invaluable knowledge to the practitioners and bureaucrats working on the traffic area.

Keywords: Media; traffic; columnists; traffic accidents, traffic culture.

[\(Extended English abstract is at the end of this document\)](#)

Özet

Trafik hayatımızı çok yönlü etkileyen bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafik diğer alanlardan ayıran temel özellik ise toplumun her kesimini etkilemesidir. Özellikle, trafiğin toplumun her kesiminin kullandığı ortak bir alan olduğu düşünüldüğünde, medya mensuplarının bu konularda kişisel tecrübelerinin ve düşüncelerinin olacağı ve bunları haberlere ve köşe yazılarına yansıtacağı açıktır. Bu çalışmada köşe yazarlarının trafik alanına yönelik yazdıkları yazılar incelenmiştir. Bu amaçla ulusal düzeyde ve günlük yayın yapan 13 gazete, 1 dergi ve 2 internet haber sitesinin 2004-2012 yılları arasında yaptıkları yayınlar taranmış, direkt trafik ile ilgili olan 89 köşe yazısı incelenmiş, bunlardan toplam 51 tanesi içerik analizine tabi tutulmuştur. Bu çalışma köşe yazarlarının trafikle ilgili tespit ettikleri sorunları ve ortaya koydukları çözüm önerilerini sistematik bir şekilde analiz ederek ilgili uygulayıcıların ve bürokratların istifadesine sunmayı hedeflemiştir.

Anahtar Kelimeler: Medya; trafik; köşe yazarları, trafik kazaları; trafik kültürü.

¹ Dr., Polis Akademisi Trafik ve Ulaşım Güvenliği Araştırma Merkezi (TUGAM), yyuksel@tugam.net

² Yrd. Doç. Dr., Polis Akademisi Trafik ve Ulaşım Güvenliği Araştırma Merkezi (TUGAM), htosun@tugam.net

³ Yrd. Doç. Dr., Polis Akademisi Trafik ve Ulaşım Güvenliği Araştırma Merkezi (TUGAM), tdurna@tugam.net

Giriş

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında her yıl binlerce insanımız hayatını kaybetmekte, on binlercesi de yaralanmaktadır. Sadece 2012 yılında meydana gelen 153.555 ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında 3.750 kişi olay yerinde hayatını kaybetmiş, 268.102 kişi ise yaralanmış ya da sakat kalmıştır (Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2013). Trafik kazaları sonucu yok olan ve parçalanan aileler, yetişmiş insan kaybı ve hayatının geri kalan kısmını engelli olarak geçirmek zorunda kalanlar, trafik sorununun korkunç sosyal boyutunu ortaya koymaktadır. Ayrıca yaralıların tedavi süreçleri ve bunun maliyeti ile çarpışmalarda oluşan maddi hasar miktarı ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir.

Trafiğin bir diğer önemli boyutu ise yaşam kalitemizle olan ilişkisidir. Trafik günlük hayatımızın önemli bir parçası olmaya devam etmekte, insanlarımız günün önemli bir kısmını sürücü, yaya ve ya yolcu olarak trafikte geçirmektedir. 2012 yılı itibarıyla ülkemizde 17.033.413 motorlu araç ve 23.760.346 sürücü bulunmaktadır (Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2013). Büyük bir hızla artan araç ve sürücü sayısına uygun altyapı olmaması, trafikte geçirdiğimiz zamanı ve yaşam kalitemizi doğrudan etkilemektedir. 2012 trafik sıkışıklığı endeksinde İstanbul, Moskova’dan sonra ikinci sırada yer almıştır. İstanbullular, normalde 1 saatlik mesafeyi trafik sıkışıklığı dolayısıyla ortalama 2 saat 4 dakikada alabilmektedir. Diğer büyük şehirlerimizde de İstanbul kadar olmasa da ciddi bir trafik sıkışıklığı yaşandığı söylenebilir.

Kısaca ifade edildiği üzere, trafik hayatımızı çok yönlü etkileyen bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafiği diğer alanlardan ayıran temel özellik ise toplumun her kesimini etkilemesidir. Farklı düzeylerde dahi olsa bir ülkede yaşayan siyasetçi, bürokrat, medya mensubu, işçi, öğrenci, zengin, fakir, eğitilmiş, eğitimsiz ve aklımıza gelecek her sınıf ve yaş grubu trafiğin içinde bulunmakta ve burada yaşanan sorunlardan etkilenmektedir.

Özellikle, trafiğin toplumun her kesiminin kullandığı ortak bir alan olduğu düşünüldüğünde, medya mensuplarının bu konularda kişisel tecrübelerinin ve düşüncelerinin olacağı ve bunları haberlere ve köşe yazılarına yansıtacağı açıktır. Trafik konusunda yazılan haberler ve köşe yazıları, trafik alanını anlamaya ve çözüm önerileri sunmaya çalışan akademisyenler ve trafik alanının görev yapan bürokrat ve uygulayıcılar (denetleme, altyapı, denetim, eğitim) için birinci elden bilgi sağlayan ve yol gösteren veriler olarak değerlendirilmelidir.

Bir sonraki bölümde medyada yayınlanan haber ve köşe yazılarının neden uygulayıcılar ve bürokratlar için önemli olduğunu ortaya koymak adına medyanın etkisine ilişkin teorilere bakılacaktır.

1. Medya Etkisi

İletişim araçları toplumsal hayatımızın önemli bir parçasıdır. Bireyler hem yer hem de zaman olarak yüz yüze iletişim olanağını büyük ölçüde yitirdiğinden, bilgilenme gereksinimlerini karşılamak ve zamanlarını değerlendirmek için iletişim araçlarına yönelmişlerdir. Günümüzün önemli bir kısmını kapsayan kitle iletişim araçlarının kamuoyu üzerindeki ve kamuoyu oluşturmadaki etkileri bu araçların ortaya çıktığı günden bu yana çeşitli araştırmalara konu olmaktadır (Yıldız, 2002: 11-12).

Kitle iletişim araçlarının etkilerine yönelik ortaya konan ilk çalışmalar 1. Dünya Savaşı sürecinde yapılan propaganda faaliyetlerinin de etkisiyle, kitle iletişim araçlarının insanların tutumları üzerinde ileri düzeyde etkisi olduğunu savunmuşlardır. 1920’li ve 1930’lu yıllarda üzerinde durulan bu yaklaşımlar, ‘şırınga modeli’ ya da ‘deri altına zerk’ olarak adlandırılmaktadır. Bu yaklaşımlar, iletişim aracıyla izleyici arasındaki aile, grup ilişkileri, bireysel farklılıklar ve kültür gibi etkenleri bir yana bırakıp, tek önemli etki kaynağının kitle iletişim araçları olduğunu varsaymaktadır (Yıldız, 2002: 54).

Kitle iletişim araçlarının etkili olduğunu ikincil etkenlere yer vermeden savunan bu modeller yerini, 1940’lı yıllarda Lazarsfeld ve arkadaşlarının araştırmalarıyla “sınırlı etkiler yaklaşımına” bırakmıştır (Yıldız, 2002: 54). Bu yaklaşım, medyanın etkisinin daha önceki yaklaşımlarda savunulandan çok daha karmaşık olduğunu, bireysel farklılıklar ve farklı grup dinamikleri ve kültürel yapılar içinde bulunan bireylerin verilen mesajlardan aynı yönde ve biçimde etkilenmelerinin söz konusu olmadığını ileri sürmektedir (Scheufele & Tewksbury, 2007: 10). Bu dönemde, kişisel tutum değişikliğinde kişilerin daha fazla etkili olduğu, özellikle seçim süreçlerinde yapılan medya kampanyalarının tutumları değiştirmekten ziyade mevcut tutumları güçlendirdiği savunulmuştur (Klapper, 1960).

1970’li yıllar ise yeniden kitle iletişim araçlarının insanların neyi düşünmeleri gerektiği konusunda çok etkili olduğu görüşü ağırlık kazanmaya başlamıştır. Örneğin McCombs ve Shaw’ın 1972’de ‘gündem oluşturma’ (agenda setting) adını verdikleri model, daha sonraki pek çok araştırmayla desteklenmiştir (Yıldız, 2002: 55). Bu modelde, medyanın insanların ne düşündükleri üzerinde etkisinden ziyade ne hakkında düşünecekleri konusunda etkili olduğu varsayılmaktadır. Kitle iletişim araçları bazı haber konularını seçerek ve gündeme getirerek, izleyicilerin bu konuları ne derecede önemseyeceklerini de belirlemiş olurlar denmektedir (McCombs & Shaw, 1972). Bu dönemdeki, kitle iletişim araçlarının bireyler üzerinde güçlü etkileri bulunduğunu ileri süren bir diğer yaklaşım da ‘susunluk sarmalı’ yaklaşımıdır. Bu yaklaşım, bireylerin yalnız kalmama düşüncesiyle, toplumda yaygın olarak kabul gören görüş ve düşüncelerin etrafında toplandığı, medyanın yaptığı haber ve gündeme getirdiği konular toplumda kabul gören, baskın görüşlerin belirlenmesinde etkin bir güç olduğunu savunmaktadır (Noelle-Neumann, 1984).

1980 ve 1990’lı yıllarda ise sosyal inşa yaklaşımları ön plana çıkmıştır. Bu yaklaşımlarda, iletişimin araçlarının kamuoyu üzerindeki ve kamuoyu oluşturmadaki etkileri kabul edilmekle birlikte, bu etkinin önemli ölçüde önyargılara, zihinsel temalara, izleyicinin diğer özelliklerine göre değişeceğini ve bu nedenle bu etkinin kolayca ölçülemeyeceği varsayılmaktadır. Kitle iletişim araçlarının etkisine yönelik bu yaklaşımlar, bireysel farklılıklar, grupsal dinamikler, kültürel öğeler ve benzeri karmaşık ve değişken faktörleri dikkate alarak, iletişim araçlarında verilen mesajlar ile bireylerin düşünceleri ve tutumları arasında basit ve ölçülebilir bir ilişki olduğunu ispatlamaya yönelik çalışmaları önemli ölçüde terk etmiştir (Robertson, 2004: 457). Bu düşüncelerle, son dönemlerde ortaya çıkan ‘çerçeveleme’ (framing) gibi yaklaşımlar, medyanın etkisini ölçmekten ziyade vermek istediği mesajın ne olduğunu anlamaya yöneliktir. Bu amaca yönelik olarak, içerik analizi ve söylem analizi gibi veri toplama yöntemleri ön plana çıkmaktadır.

Sonuç olarak, kitle iletişim araçlarının etkisi üzerine çok farklı teori ve modeller bulunsa da, kitle iletişimi üzerine yapılan tüm çalışmalar medyanın önemli bir etkisi olduğu varsayımı üzerinden hareket etmektedir (McQuail, 2006). Tüm bu teorilerden yola çıkarak, medyada yer alan haberlerin kurumlara veya kişilere yönelik kitlelerin zihinlerinde olumlu ya da olumsuz fikirlerin oluşmasında etkili olduğu söylenebilir. Bu düşünceden kaynaklı olarak siyasetçiler, bürokratlar ve uygulayıcılar medyayı takip etmekte ve kurumlarına ve şahıslarına yönelik olarak çıkan haber ve köşe yazılarını önemsemektedirler veya önemsemeleri gerekmektedir.

2. Yöntem

Bu çalışmada köşe yazarlarının trafik alanına yönelik yazdıkları yazılar incelenmiştir. Bu amaçla ulusal düzeyde ve günlük yayın yapan 13 gazete, 1 dergi ve 2 internet haber sitesinin 2004-2012 yılları arasında yaptıkları yayınlar taranmış, direkt trafik ile ilgili olan 89 köşe yazısı incelenmiş, bunlardan toplam 51 tanesi içerik analizine tabi tutulmuştur. Köşe yazılarından bazıları diğer yazıların tekrarı niteliğinde olduğundan bu çalışma içine alınmamıştır. Tablo 1’de incelenen gazete/dergi adları ile köşe yazarlarının isimleri sunulmuştur.

Tablo 1: Yazıları İncelenen Köşe Yazarları ve Gazeteler/Dergiler

Gazete/Dergi Adı	Yazar Adı	Gazete/Dergi Adı	Yazar Adı
Aksiyon	A. Turan ALKAN	Posta	Hakan ÇELİK
	Serkan SAĞLAM		Mesut Yar
Akşam	Tayfun TOPAL		Tamer HEPER
	Ahmet İNAM	Radikal	Ahmet İNSEL
	Sevim GOZAY		Cüneyt ÖZDEMİR
Bugün	Ali Atf BİR	Sabah	Hıncal Uluç
	Ahmet TAŞGETİREN		Emre AKÖZ
	Aykut IŞIKLAR	Star	Mehmet ALTAN
	Bilal ÖZCAN	Türkiye	Behçet FAKİHOĞLU
	Perihan ÇAKIROĞLU		Rahim ER
	Toktamış ATEŞ	Vatan	Dilek ÖNDER
Cumhuriyet	Ahmet TAN		Güngör MENGİ
	Erdal ATABEK		Aydın AYAYDIN
	Orhan BURSALI		Reha MUHTAR
	Zekeriya TEMİZEL		Can ATAKLI
Habertürk	Durmuş ODABAŞI	Yenidönemgazetesi.com	Binay KAZAN
	Fatih ALTAYLI	Zaman	A. Turan ALKAN
	Muharrem SARIKAYA		Ahmed ŞAHİN
	Rahşan GÜLŞAN		Ahmet KURUCAN
	Yavuz SEMERCİ		Ahmet SELİM
Hürriyet	Mehmet Nuri YILMAZ		Bülent KORUCU
Medyafaresi.com	Önder AYTAÇ		Ekrem DUMANLI
Milliyet	Hamdi TÜRKMEN	Melih ARAT	
	Muhittin AKBEL		
	Hamdi TÜRKMEN		
	Ali EYÜBOĞLU		

Bu çalışmada yöntem olarak içerik analizi kullanılmıştır. İçerik analizi medyada yayınlanan haberlerin analizi için yaygın olarak kullanılan bir yöntemdir. Berelson içerik analizini, “iletişimin yazılı/açık içeriğinin nesnel, sistematik ve nicel tanımlarını yapan bir araştırma tekniği” olarak tanımlamaktadır (aktaran Aslan & Tavşancıl, 2001: 17). İçerik analizi; araştırmacının sübjektif yorumlarından ziyade salt metin içerisinde geçen kelime, söylem ve ifadelerin derlenmesi, sayılması ve anlamlandırılması temelinden yapılan bir çalışmadır. İçerik analizi ne söylenmişse onu alır ve içeriğin nedeni ya da insanların tepkileri ile ilgili sorular üzerinde durmaz (Aslan & Tavşancıl, 2001: 24). İçerik analizinin en temel unsurları olarak nesnellik, sistematiklik, nicellik, açık olma özellikleri sıralanabilir.

Bu çalışmada yapılan ‘özetleyici bir içerik analizidir’. Bu türe uygun olarak, trafik konusu ile daha az ilgili pasajlar ve aynı anlamlara gelen köşe yazıları atlanmıştır. Daha sonra benzer açıklamalar ve konular bir araya getirilmiş ve özetlenmiştir (Aziz, 1990).

Çalışma öncesinde bir kodlama kılavuzu oluşturulmamıştır. Çalışmada temel kategori köşe yazısında geçen konulardır. Her bir köşe yazısında iletişimin ne hakkında olduğu üzerinden sınıflandırmalar yapılmıştır. Bu konu bazen bir cümle, bazen de bir paragraf olabilmektedir. Konular ortaya çıktıkça yeni güncellemeler yapılarak konu başlıkları şekillendirilmiştir.

Yapılan içerik analizi sonucunda, tüm köşe yazıları konularına göre sınıflandırılmış ve her bir konuda köşe yazılarının düşünceleri ve varsa çözüm önerileri ortaya konmuştur. Genel itibariyle Tablo 2’de de görülebileceği gibi köşe yazarlarının temel altı başlık altında trafikte yaşanan sorunlara değindikleri ortaya çıkmıştır. Köşe yazarlarının önemli bir kısmı yaşanan sorunlara yönelik çözüm önerilerini de ifade etmişlerdir. Bulgular kısmında köşe yazarlarının gözüyle trafik alanındaki sorunlar ve ayrıca sundukları çözüm önerileri ele alınacaktır.

Tablo 2: Köşe Yazarlarının Ele Aldıkları Konu Başlıkları

1	Trafik Kültürü
2	Trafik Denetimleri ve Trafik Cezaları
3	Trafik Altyapısı
4	Trafik Kazaları
5	Medya ve iletişim kampanyaları
6	Trafik Eğitimi

3. Bulgular

3.1. Köşe Yazarlarının Gözüyle Trafik Alanında Yaşanan Sorunlar

3.1.1. Trafik Kültürü

Kültür bir toplumu anlamının en önemli araçlarından biridir. Kültür bir kavram olarak toplumun davranışlarını şekillendiren değerler ve alışkanlıkları içermektedir. Trafik kültürü denildiğinde ise trafikte ortaya koyduğumuz davranışlar ve alışkanlıklar ve bunları arka planı olarak değerlendirilebilecek değerler ifade edilmektedir.

Trafik kültürü köşe yazarlarının üzerinde en fazla durduğu konudur. Trafik düzeni ve trafikte ortaya konan davranışlar ve hareketler günümüz dünyasında bir toplumun medenilik seviyesi ve ülke insanının ulaştığı seviyeyi göstermesi açısından çok önemli bir ölçüdür. Köşe yazarlarının ülkemizin durumu hakkındaki kanaatinin çok olumsuz olduğu köşe yazılarında açıkça görülmektedir. Türk toplumunun trafikte ortaya koyduğu kültür düzeyini yoğun olarak eleştirilmekte ve trafikte yaşanan sorunların önemli ölçüde ülkemiz insanlarının zihniyet yapısından ve kültüründen kaynaklandığını düşünmektedirler.

Trafik kültürüne ilişkin öne çıkan konulardan biri trafik ve şiddet üzerine yazılan yazılardır. Bu yazılar Türk toplumunun trafikteki sinirli, kural tanımaz, saygısız ve saldırgan haline gönderme yapmaktadır. Ahmet Turan Alkan’ın 2005 tarihinde Aksiyon dergisinde yazdığı yazı trafikte yaşanan şiddetin boyutlarını ortaya koymaktadır:

En çok, dedi usta, beysbol sopası yapıyoruz bugünlerde. Spor için değil, diye ilave etti, bu sopaları yaptırıp arabalarına koyuyorlar! İnsan arabasında niçin beysbol sopası veya neredeyse bir metre uzunluğunda demir levyeler taşımak ihtiyacını hisseder ki diye şaşırılmayacağınızdan eminim. Sorsanız, saldırı maksatlı değil; ortalık ne yapacağı kestirilemeyen bir sürü manyak ile dolu; kendimizi savunmak için bulunduruyoruz derler. Geçen hafta Zaman’da yayınlanan Necip Çakır’ın haberine göre şu anda karayollarında silahlı 300 bin sürücü bulunuyormuş. Bu rakamın tamamı ateşli silah değildir diye tahmin etsek bile miktar, insanı ürkütecek kadar fazla. Hatta rezalet (Alkan, 2005, Aralık 12).

Bu yazı trafikte yaşadığımız şiddetin boyutlarını ortaya koymaktadır. Ahmet Turan Alkan birçok kişi tarafından paylaşılacak şu satırlarla yazısına devam etmektedir:

Trafik dünyanın her yerinde problemlidir ama bizim ülkemizde ihtiva ettiği sıra dışı risklerle çok tehlikeli bir arena görüntüsü sergiliyor. Normal zamanlarda meydana geldiğinde bir şekilde tatlıya bağlanan küçük sürtüşme ve aksaklıklar, trafikte vuku bulduğu zaman kolaylıkla parlama eğilimi gösteriyor. Önceleri sözle, el kol hareketleriyle, klakson ve uzun farlarla başlayan trafik tartışmaları, dörtlü sinyal lambalarının yakılıp el freninin çekilmesi ve sürücülerin birer kabadayı edasıyla arabadan inmeleri ile nasıl neticeleneceği asla kestirilemeyen kavgalara dönüşüyor (Alkan, 2005, Aralık 12).

Türkiye Karayolları Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı tanıtımı toplantısında konuşan Başbakanımız da trafikte yaşanan kavgalara dikkat çekmekte ve “sürücüler La havle çekmek yerine el frenini çekiyor” demektedir. Ahmet İnam’ın Akşam gazetesindeki köşe yazısı ise insanımızın trafikte başka bir kimliğe büründüğü vurgusunu yapmaktadır:

Karıma anlatamıyorum, direksiyonun önünde neden feryat ettiğimi. Seni herkes hep sakın bir adam sanır, gelsinler de görsünler nasıl bağırıp çağırdığını arabanın içinde. Ettiğin küfürleri duysunlar. Birden fark ediyorum: İnsanı tanımanın yollarından biri de trafikteki davranışları. Kendimi araba denilen o kutu içinde bağırıp çağırırken buluyorum (İnam, 2011, 17 Temmuz).

Yazarın ifade ettiği ruh hali ve davranışların toplumun ne kadar büyük bir kısmını temsil ettiği üzerinde düşünülmesi gereken bir konudur. Türk toplumunun trafikte ortaya koyduğu şiddet eğilimini, yaralamalar ve hatta ölümlerle biten tartışmaları konu alan çok sayıda haber teyit etmektedir.

Trafik kültürü ile bağlantılı olarak köşe yazarlarının üzerinde durduğu bir diğer önemli konu ise, trafik kurallarına uymamamızın altında yatan değerler ve bu değerlerin yansımaları olarak ortaya çıkan davranışlardır. Erdal Atabek (Cumhuriyet, 2008) köşe yazısında, ‘özdenetim’ yoksunluğundan ve ‘bize bir şey olmaz anlayışına’ gönderme yapmaktadır:

Akılsal duygusal denge, özdenetim, yaşamın sorumluluğu, bunlar bizim toplumumuzun özellikleri mi? Değil. Sorun işte burada. Bize bir şey olmazla yaşıyorsun. Alkollü araç da kullanıyorsun. Hatalı solama da yapıyorsun. Ama makine bütün bunları bilmiyor. GÜM. Bir kaza kaç cana mal oluyor? İşte, tehlikeli cehalet dediğim budur kardeşim (Atabek, 2008).

Birçok köşe yazarı ise benzer biçimde trafikte yaşanan ‘kadencilik’ anlayışını eleştirmektedir. 2009 yılında Avrupa Zaman gazetesinde çıkan köşe yazısında Almanya’ya yerleşen Türklerin bu ülkede kurallara uyması, ancak Türkiye’ye dönünce uymaması sorgulanmaktadır:

Almanya’ya yerleşen Türklerin birçoğunun bir müddet sonra trafikte emniyet kemeri takmaya başlaması, aslında sosyolojik araştırmalara layık bir olgu. Türkiye’de hala çoğu sürücü tarafından ilginç bir gözü karalık-tevekkül-inat karışımı ile ihmal edilen bu basit güvenlik tedbiri, edinilmesi kolay bir alışkanlık değil. İnsanların yaklaşımını değiştiren ne? Yakalanınca 30 Euro ceza ödeme tehlikesi mi? Yoksa babam da takmaz dayım da... Kemer takan erkek değil. Zihniyetinin er geç: Buradaki millet takıyor işte... Ben de taksam ne kaybetmiş olacağım? sorusu karşısında erimesi mi? Yoksa okuldaki bir şuurlandırma kampanyasından dönen çocuğun, Anneciğim, babacığım, ya siz niye takmıyorsunuz? diye saf saf sorması mı? Bu yönde bir araştırma yapılsa sonuçlarını gerçekten merak ediyorum. Özellikle insanların olaya ‘kader’ gözüyle bakışının zamanla nasıl etkilenebildiği enteresan. Trafikte ölsem, demek ki yazgımda bu varmış. Kazada hayatını kaybetti, demek kaderi buymuş! Bu cümleleri Türkiye’de sık sık duymak mümkün. Sürücülerin çoğunun kemere değil, kadere güvendiği Türkiye’de yüz kaza başına 5,9 kişi ölürken Almanya’da bu oran sadece 1,9 (Gündem, 2009).

Bu köşe yazısı açık biçimde kadencilik anlayışını toplumumuzun yanlış yorumladığını ve trafikte ölümlerin bir kader olmadığı gerçeğini ortaya koymaktadır.

Trafikte yaşanan kural tanımazlığı toplumda yaşanan saygı, sevgi eksikliği ve bencillik ile açıklayan yazarlarda bulunmaktadır. Bu yazarlardan biri olan Cüneyt Özdemir (Özdemir, 2010, 19 Ekim) yazdığı bir köşe yazısında: “Herkes bir diğerinden yol istiyor. Kimsenin kimseye yol vermeye niyeti yok. Kimsenin kimseye saygısı da yok. Peki ama hani Batı toplumu bencildi? Hani o Doğu insanının ‘koca yüreği’, ‘insancılığı’ nerede kaldı?” diye sormaktadır. Ahmet İnam ise toplumda yaşanan sevgi ve saygı eksikliğinin trafik kazalarında kendini gösterdiğini düşünmektedir: “Trafik kazalarını, kural ihlallerini incelediğimizde, çoğu durumda bu saygı ve sevginin eksikliğini görürüz. Kendisine,

yaşama, diğer insanlara saygısı ve sevgisi olmayan biri içkili araba kullanabilir. İşlediğin trafik suçunu, yaptığın kural ihlalini, başına gelen trafik kazasını söyle, sana kim olduğunu söyleyeyim” (İnam, 2011, 17 Temmuz). Ahmet İnam köşe yazısını üzerinde düşünülmesi gereken “Trafik ruhumuzun bir sınav yeri” sözleriyle sürdürmektedir. Zaman gazetesinden Ekrem Dumanlı köşe yazısında bu sorunun trafiğe aşan boyutlarına dikkat çekmektedir: “İnsanlar trafikte birbirine saygı duymuyor; tıpkı hayatın diğer alanlarında saygı duymadığı gibi. Araba sürme kültürümüz yok. Kurallara uyma alışkanlığımız hâlâ çok zayıf. Siz çok dikkatli olsanız, kurallara uysanız bile bir başkası şımarık ve serseri tarzıyla gelip başınıza bela kesilebiliyor” (Dumanlı, 2011, 05 Eylül). Ahmet Taşgetiren ise trafikte yaşanan sorunların özünde sabır sorunu, hak ve hukuk tanımama yani insan sorunu olduğunu düşünmektedir: “Ben her trafik olayında bir insan problemi bulunduğunu düşünüyorum. Kendi özgün insanımızda ciddi bir kişilik problemi oluşmuş durumda. Sabır sorumuz varsa, bir insan sorunumuz var demektir. Başkasının hakkına riayet sorunumuz var” (Taşgetiren, 2008, 11 Aralık). Köşe yazılarında görüldüğü üzere, köşe yazarları davranışlarımıza yön veren bencillik, kendini haklı görme duygusu, saygısızlık, sevgisizlik, acelecilik, tedbirsizlik, ihmalkârlık, birlikte yaşama bilincinin gelişmemişliği ve kadercilik ile tanımlanabilecek bu zihniyet yapısını trafikte yaşadığımız sorunların kaynağı olarak görmektedir.

Bu zihniyet yapısı ve değerler trafikte yaşadığımız birçok örnekte kendini göstermektedir. Birçok köşe yazarı kendi yaşadıkları ve duydukları örnekleri köşelerine taşımıştır. Can Ataklı Vatan gazetesindeki yazısında trafik kültürümüzün yansıması olarak trafikte sorun yaratan üç davranışı anlatmaktadır:

Önünüzdeki kavşakta yeşil ışık yanıyor. Ama ışıktan sonrası durmuş. Siz bunu göre göre kavşağa giriyorsunuz, ama ortasında kalıyorsunuz. Tam o sırada diğer yöne yeşil ışık yanıyor ve siz yolu kapattığınız için orası da duruyor. Tabii bu durumda tam diğer taraftan gelen yol için kırmızı yanıyor, ama bu kez hırsıyla geçmeye çalışan bir başka araç sizin arkanızdan gelen trafiğin önünü kesiyor. Yeşil yansa da önümüzdeki trafik yürümüyorsa hiç olmazsa diğer tarafa yol versek birazdan biz de kurtulacağız belki ama ne desem nafile. Trafiği en sıkıştıran ‘kötü’ ve ‘kurnaz’ uygulamalardan biri, daralan trafiğe en sağdan ya da en soldan gelip ‘kaynak’ yapmaya çalışılması. En sık yapılan hatalardan biri de gördüğü her boşluğa girme hastalığı. Bizim sürücüler nedense kendi şeritlerine asla uymaz. Öndeki araç yavaşladığı an kendini hemen sağa ya da sola atar (Ataklı, 2010, 05 Ekim).

Can Ataklı yazısının devamında bu üç davranışın trafik düzenini ortadan kaldırdığını ve bunun cezasını tüm sürücülerin çektiğini ifade etmektedir. Benzer bir kuralsızlık ve bunun kurallara uyan sürücülerde yarattığı duyguyu Bülent Korucu Zaman gazetesindeki köşesine taşımıştır: “Trafik tıkanıp anda ise emniyet şeridi en işlek yol haline geliyor. Aptal yerine konduğunuzda

yanmıyorsunuz ama ilerideki sıkışıklığı kördüğümce çevirdiklerine kızılıyorsunuz” (Korucu, 2011, 13 Eylül). Sahip olduğumuz zihniyet yapısının yansıması olan yaygın bir diğer davranış Posta gazetesinden Mesut Yar okuyucularıyla paylaşmaktadır: “Yeni model arabalarda emniyet kemeri takılmazsa araç sürücü ve yolcuları sinyalle uyarıyor. Bunu engellemek için de çoğunlukla **‘ileri düzey zekâmız’** devreye girerek kemeri koltuğa bağlayıp üzerine oturmayı tercih ediyoruz” (Yar, 2010, 26 Ekim). Trafik konusunda en fazla yazı yazan köşe yazarlarından Ali Atıf Bir ise trafik kültürümüz ile kazalar arasında ilişkiyi gösteren önemli bir örnek vermektedir:

Gazetelerde boy boy haber: İzmir-İstanbul Karayolu 3.5 saate iniyor. Bir gün sonra başka bir haber: 11 üniversite öğrencisi trafikte can verdi! İki haber arasında bağlantı kurabiliyor musunuz? Kuramıyorsunuz. Kuramazsınız da. Ama kurmalısınız. Çünkü bu iki haber birbiri ile çok ilintili. Bu iki haber bizi her yıl 10.000 kişinin ölümü ile yüz yüze getiren trafik kültürümüzün yansıması. Bizler gidilecek yolları şu kadar saatlik yol diye ölçen bir ulusun evlatlarıyız. O yolu o kadar saatte gidemeyenle ciddi olarak hesaplarız. Beceriksiz deriz, ehliyeti kasaptan mı aldın deriz senin suyun ısındı, yerine adam bulacağım deriz, ulan erkek gibi araba kullan da saatinde gel deriz. Beklentiler bu olunca da bir yolu beklenen sürede gitmek için uyumayız, hız yaparız, yorgun araç kullanırız ve kaza geliyorum der! (Bir, 2009, 24 Haziran).

Trafikte ortaya koyduğumuz bu davranışların trafik kazalarına davetiye çıkardığı ve trafikte yaşanan sorunları artırdığı bu konuda yazan köşe yazarlarının ortak kanaati gibi gözükmektedir. Köşe yazılarında görüleceği üzere trafik kültürü noktasında ülkemizin durumu iç açıcı değildir. Trafikte yaygın biçimde yaşanan şiddet, değerler noktasında ortaya konan kadercilik, saygısızlık, bencillik, sevgisizlik ve acelecilik ve bunların yansıması olarak ortaya çıkan kurallara uymama alışkanlığı fazlasıyla eleştirilmekte ve trafikte yaşanan sorunların temelinde bu kültürün bulunduğunu düşünölmektedirler.

3.1.2. Trafik Denetimleri ve Trafik Cezaları

Köşe yazılarında fazlasıyla üzerinde durulan bir başka konu ise kolluk güçleri tarafından yapılan denetlemeler ve uygulanan trafik cezalarıdır. Köşe yazılarına bakıldığında trafik kurallarına uyulmadığı, bunların önüne geçecek şekilde denetlemelerin yapılmadığı ve cezaların caydırıcı olmadığı üzerinde durulmaktadır.

Trafik kurallarına değinen yazarların büyük bir çoğunluğu, toplum olarak trafik kurallarına uyma oranlarımızın gelişmiş ölkelerin çok gerisinde olduğunu ifade etmektedir. Özellikle, kırmızı ışık ihlalleri, hız sınırının aşılması, alkollü araç kullanımı, emniyet şeridinin ihlal edilmesi, sürücülerin telefonla konuşması, makam otalarına takılan çakar lambalar, trafiği tehlikeye düşürecek şekilde araç

kullanımı gibi birçok kural ihlali köşe yazılarında yer bulmaktadır. Trafik kurallarına bakışımız ile ilgili Ahmet Turan Alkan köşe yazısında şu benzetmeyi yapmaktadır: “Türkiye’de trafik kuralları, trafik levhalarına benzer. Orada bir yerlerde öylece dururlar fakat genellikle kimse onların varlığından haberdar olmaz. Bizde kurallar, ancak yakalanırsan cezalandırılırsın mantığıyla bakılan ve yakalanma tehlikesi yoksa rahatça ihlâl edilen lüzumsuz bir angarya şeklinde görülüyor” (Alkan, 2007, 02 Temmuz).

Bu sorunun çözümünde denetimin gerekli olduğu ancak etkili denetim yapılmadığı konusu bu konuda yazan tüm köşe yazarlarının ortak kanısı olarak görülmektedir. Ali Atıf Bir toplumda yaşanan denetim algısına işaret etmekte: “Trafik denetim sisteminde sorun var. Sürücüler denetlendiğini hissetmiyor. Devletin trafik denetimi sistemini tam olarak oturtmasına ve sürücünün her an denetlenebileceğini 24 saat süreyle hissedeceği zamana kadar bu durum devam eder” (Bir, 2010, 28 Mayıs). Benzer biçimde, Hıncal Uluç (Uluç, 2012, 27 Nisan) ve Ahmet Turan Alkan (Alkan, 2005, 12 Aralık) denetimin zayıf olduğunu ve bunun bir kamu otoritesi sorunu olarak değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedirler. Ahmet Turan Alkan bu durumu şu satırlarla köşesine taşımıştır:

Denetimler son derece zayıf, para cezalarının otomatik bir intizamla artırılması meseleyi çözmiyor, zaten bazı sürücülerin ilginç yollar bularak haklarında düzenlenmiş ceza makbuzlarını ödemedikleri ileri sürülüyor. Bazı kanunlar ise, en çok ihtiyaç duyduğumuz bir zamanda polisin görev ve yetki alanını daraltıcı düzenlemeler getirdiği için emniyet güçleri, artık kötü niyetlileri caydıracak görüntüden hayli uzaklaştırıldı. Bu bir kamu otoritesi zaafıdır ve bu zaafın kamu gücü aracılığı ile bastırılması gerekir. Hem de tez elden (Alkan, 2005, 12 Aralık).

Hıncal Uluç ise trafik ve devlet otoritesi arasında bağ kurmakta ve trafik düzeninin devlet otoritesinin bir yansıması olduğu düşünmektedir.

İnsanoğlunun sokağa ilk adımını attığı günden itibaren devletle ilk karşılaşması trafikte olur. Orada devleti, otoriteyi görür, hissederse, kurallara ve devlete saygılı uygar bir vatandaş olarak büyür. Orada başıboşluğa, keyfilige, herkesin her kuralı hiçe sayıp cezasız kalmasına, herkesin bildiği gibi yaşamasına şahit olursa, o zaman der ki Devlet yok. Sadece trafikte değil, her alanda devlet yok anlamına gelir bu. Trafik onun için çok ama çok önemlidir. İnsanlar yollarda geciktikleri, tıklandıkları için değil sadece. Devletin varlığının ölçüsüdür, o! Kırık Cam teorisi, trafikle başlar. Orda işledikleri suçların, hem de polislerin gözü önünde işledikleri suçların bile cezasız kaldığını gören, bilen, yaşayan bir toplumda, camlar birbiri ardına kırılmaya başlar (Uluç, 2012, 27 Nisan).

Yeterli denetim yapılmadığını ifade eden çok fazla köşe yazısı bulunmakla birlikte, yukarıdaki ifadeler genel düşünceleri fazlasıyla yansıtmaktadır.

Yapılan denetimler ise hem sayısal olarak hem de uygulama şekli itibarıyla yetersiz görülmektedir. Birçok yazar trafiğin en yoğun olduğu anlarda, trafiğin kilitlendiği durumlarda ve kural ihlalinin yoğun olarak yapıldığı yer ve zamanlarda trafik polisini görememekten şikâyet etmektedirler. Örneğin, Can Ataklı (Ataklı, 2010, 04 Ekim) köşe yazısında İstanbul ile ilgili düşüncesini şöyle ifade etmektedir: “Trafik polisinin eksikliği özellikle en yoğun saatlerde kendini hissettiriyor. Önemli kavşaklarda, birbirini kesen büyük caddelerde yeterli sayıda polis olmaması nedeniyle trafik keşmekeşe dönüşüyor” (Ataklı, 2010, 04 Ekim). Fatih Altaylı (Altaylı, 2011, 09 Ekim) bu durumu köşe yazısında teyit etmektedir: “İstanbul’da berbat olan trafik, bayram nedeniyle iyiden iyiye içinden çıkılmaz bir hal aldı. Ve yine ilaç için tek bir trafik polisi yoktu yollarda. Bayram trafiği içinde cirit atan kamyonlar yine terör estiriyordu. Emniyet şeritleri işgal altındaydı. Yollar Allah’a emanet haldeydi” (Altaylı, 2011, 09 Ekim). Bu noktada bazı yazarların özellikle trafik polisi sayısını vererek, özellikle büyükşehirlerde bu sayının artırılmasına ihtiyaç duyulduğunu ifade ettikleri de görülmektedir.

Denetim noktasında en önemli araç olarak kabul edilen trafik cezalarının toplumda istenen farkındalık ve caydırıcılığı oluşturmadığı düşünülmektedir. Bir başka deyişle yapılan denetimlerin kazaların önlenmesi ve kurallara uyulması noktasında etkili olmadığı ifade edilmektedir. Serkan Sağlam köşe yazısında bu konuyu ele almıştır: “Bu rakamlar denetim faaliyetlerinin yeterince yapıldığını gösteriyor olabilir. Ancak meselenin asıl bakılması gereken bir başka yanı var; bu kadar ceza yazılan bir yerde trafik kazalarındaki artış niçin önlenemiyor?” (Sağlam, 2012, 18 Haziran). Benzer şekilde, Hıncal Uluç (Sabah, 2011) istatistik verilerinin istenen sonuçları üretmediğini düşünmektedir: “Sakın ola bana istatistik göndermesin, bir yılda Emniyet şeridi ihlalden şu kadar sürücüyü ceza yazıldı falan demesinler. Ben gördüğüme inanırım.” (Uluç, 2011, 20 Eylül). Önder Aytaç ise, 2012 tarihinde medya faresi isimli internet sitesinde yazdığı köşe yazısında denetimin ceza sayısına indirgenmesini ve sayısını eleştirmektedir:

2011 yılında 950 bin trafik kazası oldu. Uygulanan cezai işlem 700 bin. Her kaza kesinlikle bir kural ihlalden kaynaklandığı gibi, kural ihlallerinin belki de ancak onda biri kazaya yol açmaktadır. Dolayısıyla cezanın kazadan az olması, net olarak bir denetleme eksikliğini gösterir. Ayrıca yılda 700.000 cezai işlem, günde 2.000 ceza demektir. Bundan Ankara’ya düşen pay, günlük yaklaşık 130’dur. Buradan Hodri Meydan diyorum. Eğer ben, her daim polis bekleyen Genelkurmay Kavşağına bir kamera kurarak, 1 saat içerisinde yasalarda cezai işlem öngörülen 130 kural ihlali tespit edemezsem, beni vatandaşlıktan çıkartın (Aytaç, 2012, 27 Ağustos).

Birçok yazar bu sorunun kaynağında yeterli denetim yapılmaması kadar, cezaların caydırıcı olmaması, yapılan denetimlerin içeriği ve önceliklerin yanlış belirlenmesi bulunduğunu düşünmektedir. Özellikle, cezaların caydırıcı olmadığı ortak bir kanı gibi gözükmektedir. Ali Atıf Bir bu durumu kısaca şöyle anlatmaktadır:

Çoğunluk, başına dikilmiş bir polis olmamasına rağmen adam öldürmüyor neden acaba diye sormuştum dün. Çünkü öldürürse ömrünü hapislerde geçireceğini biliyor. Bakın yakalanacağını demedim. Hapisten söz ettim! Demek ki sadece polis denetimi yetmiyor aynı zamanda trafik suçlusunun cezalandırılması gerekiyor. Ama caydırıcı bir şekilde (Bir, 2010, 28 Mayıs).

Serkan Sağlam ülkemizde cezaların caydırıcı olmadığını başka ülkelerle karşılaştırma yaparak örneklendirmektedir:

Bu durumun altında yatan sebeplerin başında sürücülere caydırıcı cezalar yerine ‘paranı öder gidersin’ mantığının aşılması geliyor. Oysa birçok ülkede cezalar caydırıcı niteliklerde düzenleniyor. Ehliyet ömür boyu el koyma, süreli ehliyet sistemi, trafik ihlallerine göre sigorta ve belirli periyotlarda sürüş ve trafik eğitimleri gibi cezalar başta geliyor. Türkiye’deki kanunlara göre kaçakçılık ve Türk Ceza Kanunu’nda yer alan bazı suçlar dışında ehliyeti ömür boyu iptal edecek düzenleme yok (Sağlam, 2012, 18 Haziran).

Caydırıcılık sadece trafik cezaları bağlamında değerlendirilmemektedir. Güngör Mengi Vatan gazetesindeki köşesinde hemzemin geçitte altyapı eksikliği sonucunda ölen çocuklarla ilgili açılan davada hâkimlerin ibretlik cezalar vermesi gerektiğini ifade etmektedir: “Ölen çocukların aileleri büyük tazminat davaları açmalı, hâkimler de o çocukların babasıymış gibi karar vermelidir” (Mengi, 2004, 18 Nisan). Benzer biçimde yargı konusu olan kazalarda cezaların caydırıcı olmadığı konusu Aydın Ayaydın tarafından şu sözlerle anlatılmaktadır: “Üstelik cezalar da pek caydırıcı değil. Trafik teröristi birkaç kişinin ocağını söndürür, cezaevine bile girmeden elini kolunu sallayarak aramızda dolaşmaya devam eder. Acaba sırada kimler var bu kez diye düşünürsünüz” (Ayaydın, 2010, 20 Temmuz).

Denetim faaliyetlerinin öncelikleri köşe yazarlarının üzerinde durduğu bir başka konu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu konuda Erdal Atabek denetimlerin sadece hız üzerine yoğunlaşması, diğer konuların ihmal edilmesini eleştirmektedir:

Bizde trafik denetimi, ne yazık ki sadece bazı sürücülerin bazı yerlerde hız sınırlarını aşması halinde uygulanabilen, varlığı ile yokluğu belli olmayan bir kavram. Hatalı sollama, şerit ihlâli, seyir halinde başka araçları tehlikeye sokmak, aşırı miktarda gürültü üretmek, sinyalizasyona itaat etmemek gibi ihlallerin cezalandırıldığını neredeyse hiç görmedim. Varsa

yoksa radar. Hız sınırını ihlâl etmeyi küçümsediğimden değil fakat kontrolün neredeyse tek maddeye indirilmesi ciddi bir denetim eksikliği değil midir? (Atabek, 2008, 15 Aralık).

Reha Muhtar ise bu konuya farklı bir açıdan yaklaşmakta, kural ihlali ve öngörülen ceza arasında bir uyum olmadığını düşünmektedir: “Kırmızı ışıkta ihlale 154 lira ceza kesen bir anlayış, alkole 650 liraya hükmediyorsa, kırmızı ışıkta geçmek alkollü araç kullanmaya göre dörtte bir oranında daha az mı tehlikeli demek? Cezalar tehlikeleri oranında, eşit ve adil olmak zorunda değil mi?” (Muhtar, 2011, 11 Kasım).

Cezalarla ilgili bir diğer önemli konu ise trafikte bazı kesimlerin ayrıcalık beklentisidir. Ahmet İnsel köşe yazısında Diplomatlar ve milletvekillerine ceza kesilemeyeceği ile ilgili genelge ve bir hâkimin, trafik polisinin kendisine ceza yazma yetkisi olmadığı gerekçesiyle açtığı davayı kazanması ve bu kararın Yargıtay tarafından onanmasını eleştirmektedir. “Türkiye’de eski rejimin zihniyet dünyamızda nasıl hâlâ güçlü biçimde yaşamaya devam ettiğini çok çarpıcı biçimde gözler önüne seriyor” (İnsel, 2005, 22 Mayıs). Ahmet İnsel yazısının devamında bu durumun denetleme faaliyetlerine yansımaları resmetmektedir: “Trafik polisi, örneğin alkollü veya aşırı hızlı araba kullanan kişiyi durdurduğunda ben kimim, sen biliyor musun? demesinin ardından kim olduğunu öğrenince, ihlale ilişkin tespit tutanağı düzenleyip, bu tutanağı ben kimim unvanlı sayın şahsın bağlı bulunduğu kuruma gönderecek” (İnsel, 2005, 22 Mayıs). Topluma örnek olması gereken kesimlerin bu tarz ayrıcalık taleplerinin toplumun geneline yönelik denetim faaliyetlerinin önüne zihinsel bir bariyer koyduğu konusu göz ardı edilmemelidir.

Köşe yazılarında öne çıkan bir başka konu ise denetim yapan personelin tavır ve davranışlarıdır. Bazı yazarlar polislerin kurallara uymamasının yarattığı olumsuz imajı konu alırken, bazı yazarlarda denetim yapan personelin görünüm, hal ve tavırlarını eleştirmektedir. Trafik polisinin kurallara uymaması ile ilgili olarak Ahmet Turan Alkan şunları söylemektedir:

Tam da işaret lambalarının yanı başına park etmiş bir trafik denetim aracı sıradan bir görüntü teşkil eder; hiçbir özelliği yoktur. Kendilerine, “Herkes örneğin olmanız gerekirken bizzat kural ihlali yapmanız doğru mu?” sorusuna cevap ararken görevlilerin yüz ifadesini seyretmek çok eğlenceli fakat tehlikelidir (Alkan, 2007, 09 Eylül).

Yavuz Semirci köşe yazısında bir çevirme esnasında karşılaştığı polis memurunun hareket ve tavırlarını eleştirmektedir:

Aramızda geçen özet diyalog şöyle: Memur bey. Bu nasıl çevirme? Beni durdururken bile ağzınızda sigara var. Ne yani biz insan değil miyiz? Siz polissiniz. Kamu görevi yapıyorsunuz. Ağzınızda sigara varken çevirme yapma bari. Çevirme yaparken bu görüntü size yakışmıyor. Sigarayı kenarda iç, bu sırada diğer arkadaşınız çevirme yapsın. Bu normal

görüntü değil. Siz bana kurallara uymadığım için haklı olarak ceza kestiniz. Ben de kuralları denetlerkenki görüntünüz hoşuma gitmediği için size ceza keseceğim. Polise saygı duymanız lazım. Bir eli cebinde, diğer elinde sigara denetim yapan genç kardeşlerimiz maalesef saygıyı hak etmiyor (Semirci, 2012, 20 Temmuz).

Yavuz Semirci tarafından paylaşılan bu yazı denetleme yapan personelinde bir nevi vatandaş tarafından gözetlendiğini göstermektedir. Sonuç olarak, trafik denetlemeleri ve cezalarına ilişkin olarak köşe yazarları, caydırıcılık, denetim eksikliği, ayrıcalıklar, denetimin öncelikleri ve denetim yapan personelin davranışları noktasında eleştirileri bulunduğu görülmektedir.

3.1.3. Trafik Kazaları

Trafik kazaları medyanın en fazla haber yaptığı konuların başında gelmektedir. Hem yazılı hem görsel basın için yaşanan ölümlü kazalar vazgeçilmez haber konuları arasındadır. Köşe yazarları ise trafik kültürü ve denetleme konusu kadar olmamakla birlikte bu konuya değinmektedir. Bazı köşe yazarları sorunun büyüklüğünü ortaya koymak adına trafikte yaşanan ölümleri sayısal olarak okuyucularıyla paylaşmakta ya da terör gibi ülkemizin en önemli gündem maddesi ile karşılaştırma yapmaktadır. Bu karşılaştırmalardan yola çıkarak trafik alanında atılması gereken adımlar olduğuna değinilmektedir. Cüneyt Özdemir trafik ve terör karşılaştırması yapan yazarlarımızdan sadece biridir:

Türkiye son 30 yılında 30 bin insanını teröre kurban verdi diye haklı olarak üzülüp duruyoruz. Peki, sadece son 10 yılda yani 2001-2011 arası 47.512 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmiş. Sadece 2011 yılında ölenlerin sayısı 4000 kişi. Şu rakamların büyüklüğüne bakar mısınız? Bu memleketin PKK’nın yarattığı terörden daha büyük bir trafik terörü sorunu var. Gelin görün ki biz bu terörü bir ‘kader’ gibi kabullenmiş, yaşayıp gidiyoruz. Trafikteki ölümler neredeyse ölümden bile sayılmıyor. Oysa bu ölümleri bir terör örgütü üstlenseydi en azından bir mücadele başlamıştı. Başlamadı (Özdemir, 2012, 24 Ağustos).

Ali Atıf Bir ise trafik kazalarında yaşanan ölümlerin oranının AB ile karşılaştırmakta ve bu ölümlerin bir kader olmadığı vurgusunu yapmaktadır:

Son sekiz yılda yaklaşık 36 bin kişi direksiyona her an öleceklerini bilip geçtiler. Ve öldüler. Ruhları şad olsun! Bu arada uluslararası bir istatistik var. 100 bin araç başına düşen ölü sayısına göre ülkeleri karşılaştırıyor. AB ortalaması 19 kişi. Türkiye 76 kişi. Yani bu kaderin Türklere bir garezi var. Ölmeye devam! (Bir, 2010, 22 Mayıs).

Hıncal Uluç ise verilen bu ölüm istatistiklerin ardındaki yaşam hikâyelerine ve acılara vurgu yapmaktadır:

Bir kaza haberi. İki elektrik mühendisi öldü. Yanda resim olmasa okumayacağım bile. Bu ülkede trafik kazası bir istatistikten ibaret çünkü. Her yıl bir küçük Anadolu kasabası kaybettiğimiz bu terör, PKK'dan beter aslında. Ama bugüne dek, iktidar muhalefet, bir tek bir politik lider ağzına aldı mı, trafiği. Her şeyi ilmi olarak açıklayan Gökçen, belki burnu bile kanamadan çıkacağı kazadan, kemer takmadığı için başını ön cama vurduğu için ölmüş. Bu nasıl ilmi açıklama Gökçen. Hem de sen, nasıl kemer bağlamazsın, bilim kemerin nasıl bir ölüm ve sakat kalma önlemi olduğunu ispatlamışken. Gazetelerde gördüğünüz her istatistiksel ölümün arkasında ne hikâyeler var, bir düşünesiniz diye yazdım bu öyküyü uzun uzun...(Uluç, 2012, 26 Ağustos).

Trafik kazaları ardından yaşanan acıları ve kaybolan değerleri anlatan çok sayıda köşe yazısı görmek mümkündür. Tek çocuklarını bir alkollü sürücünü çarpmasıyla kaybeden bir ailenin dramı, çocuğunun ismini yaşatma çabaları ve toplumda tanınan kişilerin yaşadıkları kazalarında köşe yazılarında yer bulduğu görülmektedir.

Trafik kazalarının köşe yazılarında dini ve resmi bayramlar ve tatiller öncesinde topluma uyarı amaçlı yer bulduğu da görülmektedir. Ali Atıf Bir’in köşe yazısı bayramlar ve kazalar arasındaki ilişkiye ironik bir bakış getirmektedir: “Ne acı değil mi, Bakanlar Kurulu dokuz günlük tatil kararını verdiğinde bazılarımızın ölüm fermanını da imzalamış oluyor.”(Bir, 2011, 02 Eylül). Erdal Atabek bayram trafiğinde ölenlere ilişkin haberlere gönderme yaptığı köşe yazısında şöyle demektedir:

Gazetelerde hep aynı açıklama yer alır: Korkulan oldu. Nedir korkulan? Bayram trafiğinde ölümlü kazalar beklenen korkudur. Yüzlerce ölü, birkaç yüz yaralı, sonradan da sakatlar. Çocuklar, gençler, kadınlar, erkekler. Kimi zaman bir ailenin tümünün yok oluşu. Nedir bu? Ne oluyoruz? Nedir bu ölüm yolculukları? (Atabek, 2008, 15 Aralık).

Cüneyt Özdemir ise her bayramda yaşanan bu ölümlerin kader olmadığına ve buna dur demek gerektiğini ifade etmektedir: “Bu Kurban Bayramı’nda da insanlarımız trafik kazalarında ölmeye devam ediyor. Buna ise kimse aldırıyor. İşte bu olmadı. Olmamalı... Bayram yüzünden ölmek Türk’ün kaderi olmamalı. Bayram trafiğine her yıl verdiğimiz ‘kurban’ ortalamamız 150 insan. Kimsenin umurunda olmayan 150 can” (Özdemir, 2010, 19 Ekim). Ekrem Dumanlı köşe yazısında bu duruma âdete isyan etmektedir: “Ne ilginçtir ki bayramın kana bulanacağı biliniyordu. Devlet tedbirler aldı, polis günlerce uyumadı her kavşağı denetim altına aldı, medya Aman dikkat! Nevinden yayınlar yaptı... Yine de korkulan başımıza geldi, ölümlü kazalar yaşandı” (Dumanlı, 2011, 05 Eylül). Köşe yazarlarının trafik kazalarının olmasına neden olan ihmellere dikkat çektikleri çok sayıda köşe yazısı bulunmaktadır. Güngör Mengi köşe yazısında trafikte yaşanan ölümlerin bir kaza olarak sunulmasını eleştirmektedir: “Polatlı’da bir okul servisi, hiçbir uyarı ve koruma tedbiri alınmamış tren geçidini aşarken Mavi Tren’in altında kaldı. Parçalanan midibüste 7 lise öğrencisi hayatını

kaybetti. Bu bir cinayettir. Bu çocuklar kaza sonucu ölmediler, onları kahrolası cehaletimiz ve sorumsuzluğumuzla biz öldürdük” (Mengi, 2004, 18 Nisan). “Benzer bir şekilde, Tamer Heper trafik kazalarının olmasında yaşanan ihmellere dikkat çekmektedir: Bir trafik kazası, tam on üç ölü. Üstelik şehir içinde, akıl alır mı? Almaz ama oluyor işte. Sürücü 2000 yılından bu yana tam 39 trafik cezası almış biri. Kaza sırasında kırmızı ışıkta geçmiş, aşırı hız yapmış, ayakta yolcu almış, yasal güzergâhı değiştirmiş, sonuçta on üç ölü” (Heper, 2010, 16 Eylül).

Trafik kazaları ile ilgili köşe yazılarında genel itibarıyla yaşanan ölüm ve yaralanmalara değinilmekte birlikte, Önder Aytaç medya faresi isimli internet sitesinde yayınlanan yazısında trafik kazalarının maddi boyutunu bizlere hatırlatmaktadır:

2011 yılında toplam 935.612 maddi hasarlı kaza gerçekleşir. Bu kazalarda yaklaşık 3 Milyar TL Maddi Hasar oluşur. Bu kazalarda yaralanan 250 bin kişinin tedavi masrafları yaklaşık 1 milyar TL’yi bulur. Bu kazalar yüzünden kapanan yollarda yaklaşık 50 milyon saat civarında vakit kaybı yaşanır. Bu vakit kaybının mali karşılığı olan yaklaşık 500 milyon TL havaya uçar. O kadar can kaybının yanında, bu kadar da mali kayıp söz konusudur. O zaman sorumuz da şudur; bunlar önemsiz şeyler midir ki, hala bu konuda bir seferberlik ilan edilmez? (Aytaç, 2012, 27 Ağustos).

Görüldüğü üzere, köşe yazılarında trafik kazalarında yaşanan ölümlerin ve yaralamaların devasa boyutu, bu noktada adım atılmaması, özellikle bayram tatillerinde yaşanan ölümler, yaşanan ölümlerin arkasındaki hayat hikâyeleri, genel olarak trafik kazalarına neden olan ihmaller ve son olarak kazaların maddi boyutu üzerinde durulmaktadır. Köşe yazılarında alınması gereken önlemlerden de bahsedilmekle birlikte, bu konu çözüm önerileri başlığı altında incelenecektir.

3.1.4. Trafik ve Eğitim

Trafik eğitimi ile ilgili köşe yazılarında en fazla değinilen konu sürücü belgesi için verilen eğitimin ve sistemin yetersizliğidir. Ali Atif Bir bu sistemin en temel eksikliğinin teorik düzeyde kalması olarak görmektedir: “Türkiye’de trafik kazalarını azaltmak için uygulanmaya başlayan sürücü kursları ve sınavları tam fiyasko. Çocuklara futbol dersini teorik olarak vererek iyi futbolcu yapamazsınız.”(Bir, 2011, 31 Ağustos). Serkan Sağlam (Sağlam, 2012, 18 Haziran) ise ülkemizde verilen ehliyetin ömür boyu kullanılmasını sağlık ve denetim noktasında eleştirmekte ve AB ülkelerinde ehliyetlerin belli bir süre sonra yenilenmesi gerektiğine dair örnekler vermektedir.

Eğitim ile ilgili bir başka konu ise, toplumun trafik konusunda bilinçlendirilmesine yönelik eğitime olan ihtiyaca vurgu yapan yazılardır. Rahşan Gülşan eğitimin önemine şu şekilde değinmektedir:

Önceki gün çok konuşulan Bengü’nün korumasının hayatını kaybettiği olayda da fotoğraflarda emniyet kemerinin ötmesin diye arkadan bağlandığını hepimiz gördük.

Tamam bizim nesli de kaybettik bilinç konusunda. Minikleri, gelecek nesilleri eğitmeyecek miyiz? Birinci sınıfa karakter dersi koymak gibi ilginç çabalar içine giren ‘eğitim reformu’ hayat kurtaracak trafik eğitimine neden bu kadar mesafeli? Maneviyatı güçlendirmek en az bu dünyada başkalarının canına trafik yoluyla kast etmemeyi öğretmek kadar önemli (Gülşan, 2012, 13 Haziran).

Görüldüğü üzere, eğitim konusunda yazılan yazılar ehliyet sistemi ve eğitiminin yetersizliğine ve okullarda çocuklara trafik eğitimi verilmesi gerektiğine işaret etmektedirler.

3.1.5. Trafik ve Altyapı

Trafik ile ilgili yaşanan altyapı sorunu köşe yazarlarının üzerinde durduğu bir başka konudur. Bu konuyla ilgili temel tespit ise Ahmet Turan Alkan’ın şu satırlarında yer almaktadır: “Trafığe çıkan araç sayısı inanılmaz derecede artış gösterirken altyapı gelişmeleri artışa ayak uyduramıyor.” (Alkan, 2005, 12 Aralık). Bu sorun özellikle büyükşehirlerde yaşanan trafik sıkışıklığı ve park sorunu ile kendisini fazlasıyla hissettirmektedir. Ahmet Turan Alkan bir başka yazısında bu durumu örneklendirmektedir: “Gerçek çok açık; araç çok fazla fakat yollarda araçlara ayrılan yerler az ve her gün biraz daha küçülmekte. Rant uğruna otopark ihtiyacına aldırış etmiyor; otomotiv sanayisinin her gün daha çok araç satmasına da kulak asılmıyor”(Alkan, 2012, 05 Eylül). Can Ataklı ise bu sıkıntıyı aşmak adına ortaya konan çözüm perspektifini eleştirmektedir:

Boğaz Köprüsü yoktu daha, trafik yine çileden çıkarırdı. Köprü ile ferahlama olacak sanıldı, tam aksine 4 şeritli yollar bile ara sokaklara döndü. Sonra bir köprü daha, şimdi biri daha yapılacak ancak trafik aynı trafik. Elbette 90’lı yıllardan itibaren özellikle, trafiğe milyonlarca araç katıldı, bunlarla baş etmek çok zor. Ama belli ki trafik geçit yapmakla, şerit eklemekle, kentin ortasından otoyol gibi yollar geçirmekle çözülmüyor (Ataklı, 2010, 04 Ekim).

Zekeriya Temizel altyapı bağlamında alternatif ulaşım araçlarının eksikliğini ve kent merkezlerinde yaşanan otopark sorununu eleştirmektedir:

Dünyanın gelişmiş ya da gelişmekte olan ülkelerinin büyük kentlerinde trafik sorunu vardır. Ancak insanların kent içerisinde hareketlerini sağlayan seçenekler çoktur. Öncelikle insanlar, araçlarında saatler geçirmek yerine yürümek istiyorlarsa, kaldırımlar onlara aittir. Kaldırımları park etmiş araçlarla yürünemez hale getirilmiş bir kentin yöneticilerinin trafik sorununa çözüm lafını ağızlarına almamaları gerekir. Gelişmiş ülkelerin caddelerinde sıkışan trafikte çile dolduranlar, altlarında ya da üstlerindeki metrolardan insanların hızla ve konfor içerisinde işlerine gittiklerini bilirler. Metro yerine sıkışan trafikte araçta çile doldurmak bir tercihtir. Kent içindeki caddeler, sokaklar otopark değildir. Trafik akışı park eden araçlarla engellenemez. Kentlerin otopark sorunu, sosyal barışı zorlayacak hale getirilerek, sokağa

birakılmamıştır. Daha da önemlisi alternatif ulaşım olanakları yaratılmadan kentler otoyola çevrilip milyonlarca araç kent merkezlerine yığılmamıştır (Temizel, 2007, 19 Ocak).

Alternatif ulaşım sistemleri noktasında fazlasıyla ihmal edilen bisiklet kullanımı ile ilgili altyapı bulunmamasını Melih Arat şu başlıkla anlatmaktadır: “İstanbul’un bisikleti var, yolu yok”(Arat, 2012, 29 Nisan). Bu konuyu hicveden Ahmet Turan Alkan (Alkan, 2007, 09 Eylül) ailelerin çocuklarını bir bisiklet ile ödüllendirdiklerini, yollara salıvererek akşama eve sağ-salim dönmeleri için dua etmeye başladıklarını söylemektedir.

Bülent Korucu (Korucu, 2011, 13 Eylül) ise altyapı bağlamında trafik işaretlemeleri, ışıklandırma ve yol standartları sorununa dikkat çekmektedir: Zekeriya Temizel (Temizel, 2007, 19 Ocak) ise yol standartlarından kaynaklanan kazaların sürücü hatası olarak görülmesinin yanlışlığına değinmektedir: Aydın Ayaydın ise karayolları ile ilgili olarak kör nokta sıkıntısına vurgu yapmaktadır: “Gelelim yollarımıza. Karayolları rezalet. Trafik levhaları yeterli değil. Yollarda kör noktalar var. Karayolları bu kör noktaları düzeltmediği gibi, yeni yaptıkları yollarda bunu önleyecek çalışma yapmıyor” (Ayaydın, 2010, 20 Temmuz). Güngör Mengi ise tren yolu ile hemzemin geçitlerin kesiştiği noktalarda yaşanan sorunları köşe yazısına taşımıştır: “4.431 yerde tren yolu ile karayolu kesişiyor. Bunların 3.850 tanesi kontrolsüz. Türkiye AB’nin demokrasi ve insan hakları kriterlerini yerine getirmekle övünecek, bir yandan da açık tren yolu geçitlerinde yitirdiği fidanlarına ağlayacak. Böyle komedi olur mu?” (Mengi, 2004, 18 Nisan).

Görüldüğü üzere, altyapı noktasında araç ve sürücü artışına uygun bir altyapı planlaması yapılmadığı, çözüm perspektifinin yanlış olduğu, karayolları standartları (trafik işaretleri, ışıklandırma, yama, refüj vb.) noktasında sıkıntılar bulunduğu, alternatif ulaşım imkanlarının yeterli olmadığı eleştirisi yapılmaktadır.

3.1.6. Trafik, Medya ve İletişim

Bu başlık altında değerlendirilen köşe yazıları, medyanın trafik konusunda yeteri kadar sorumlu davranmadığına, iyi örnekler sunmadığına, trafik konusunu gündeme taşımadığına ve yapılan iletişim kampanyalarının yetersizliğine yöneliktir. Mesut Yar iki ayrı köşe yazısında popüler dizilerde yaşanan trafik kuralı ihlallerine gönderme yapmaktadır. 2010 tarihli köşe yazısında ise Adanalı dizisinde kemerin üstüne oturan komiser krakerini eleştirmektedir. Diğerinde ise, Kurtlar Vadisi dizisini konu etmektedir:

Polat 34 PLT 23 plakasıyla önce bir memleketi olan Elazığ’a selam çaktıktan sonra dönülmez levhasından U dönüşü yaptı. Bu arada sinyalizasyona zerre kadar itibar etmeyen Memati ve adamları hız rekoru kırıyorlardı. Ve hiçbirinde emniyet kemeri yoktu... Kamera

Polat’a dönünce onun da kemer takmadığı, üstüne bir de seyir halinde cep telefonuyla lak lak yaptığı görüldü (Yar, 2009, 18 Ekim).

Köşe yazılarında eleştirilen bir başka konu ise trafik ile ilgili iletişim kampanyalarının yetersizliği ve hazırlanan spotların kalitesizliğidir. Bu konuyla ilgili Ali Atıf Bir şunları söylemektedir:

Aynı şekilde ‘Hızlı gitme sakın ol, sınırlarına hâkim ol!’ türü abuk sabuk sloganlarla da insanları kurallı sürmeye ikna edemeyeceğimizi bilelim. Emniyet Kemerli Hayat Kurtarır türü sloganlarla kazaların önlenemeyeceğini birlikte ilgililere açıklarız. Televizyon kanalları kazaları önlemek için çekilen ‘kalitesiz’ reklam filmlerini herkes uykudayken yayınlayacak diye beklenirse Türkiye’de daha çok 4500 kişinin öleceğini geniş kitlelere duyururuz (Bir, 2010, 28 Mayıs).

Ali Atıf Bir, bir başka yazısında yapılan kampanyaların içeriğine yönelik eleştiriler getirmektedir:

Konumuz bu filmin arasında ilk kez gördüğüm ‘Trafik’te Sorumluluğu Paylaş’ reklam filmi. Ulaştırma Bakanlığı’nın trafik kazalarına karşı farkındalık yaratmak için önderlik ettiği iyi niyetli bir sosyal kampanyanın ürünü. Ancak sorun gönderilen mesajda. Reklamda aracın sürücüsü hariç herkes çocuğun kurtulması için bir şey yapıyor. Oysa aracın sürücüsü yavaş gidecek, dikkatli olacak, frene basacak ve duracak. Bu sürücünün sorumluluğudur. Trafik konusunda değiştirilmesi gereken davranışları doğru şekilde belirlemeden, sosyal kampanyaları psikolojik ve sosyolojik kuramlardan beslenmeden sonuca ulaşmak çok zordur. Yapılan kubbede bir hoş seda. Trafik Canavarı kampanyasını anımsayın. Yıllar geçmesine rağmen unutan yok. Kaçımız ‘Aaaa benim galiba trafik canavarı, dikkatli olayım’ dedik. Hiçbirimiz. Sadece hata yapan sürücüye yeni ad verdik (Bir, 2010, 12 Eylül).

Hamdi Türkmen ise medyanın haber sunumundaki yanlışlıklara dikkat çekmektedir: “Herkeste bir feryat bir figan, o günlerdeki gazete başlıkları bile klişeleşmiştir. Aman yavaş gidin. Hız yapmayın. Trafik canavarı yine yollarda. Ama hiç kimse de çıkıp; Kardeşim bu kazaların suçunu sanal bir takım canavarlar yaratarak. Suçu onların üstüne atarak örtbas edemezsiniz” (Türkmen, 2012, 02 Ağustos). Cüneyt Özdemir (Radikal, 2012) ise trafik konusunun medyada gündeme getirilmemesini eleştirmektedir:

Yapay bir gündemin içinde bedelini kanımızla, canımızla ödediğimiz trafik kazalarını konuşmaya bir türlü sırayı getiremiyoruz. Biliyorum, trafik hiç kimsenin duymaktan hoşlanmadığı ‘sıkıcı’ bir mesele. Zaten bizim çok tuhaf bir basınımız var. Aynı suflü konuyu günlerce konuşmaktan bıkmadığımız yapay bir gündemin içinde bedelini kanımızla, canımızla ödediğimiz trafik kazalarını konuşmaya bir türlü sırayı getiremiyoruz. Haber programlarında PKK konuşmaktan trafik tartışmaya zaman kalmıyor! Bu tür ‘sıkıcı’ konuları sadece haber bültenlerinde değil partilerin siyasi programlarında, liderlerin söylemlerinde de

göremiyoruz. Mesela gelin filmi birkaç seçim boyunca geri sarıp hatırlayalım, siz hiç “Trafik kazalarını durduracağım” diyen bir lider hatırlıyor musunuz? (Özdemir, 2012, 24 Ağustos). Kısaca ifade edildiği gibi, köşe yazarları, medyanın trafik konusunda yeteri kadar sorumlu davranmadığına, iyi örnekler sunmadığına, trafik konusunu gündeme taşımadığına ve yapılan iletişim kampanyalarının yetersizliğine yönelik eleştiriler getirmektedir.

4. Köşe Yazarlarının Gözüyle Trafikte Çözüm Önerileri

Görüldüğü üzere, köşe yazarlarının trafiği bakışı sorunlar üzerinden olmaktadır. Hemen hemen trafiğin her boyutuna ilişkin yaşanan sorunları köşelerine taşımışlardır. Ortaya koydukları sorunlara ilişkin olarak köşe yazarlarının önemli ölçüde çözüm önerileri getirdikleri de görülmektedir. Bu bölümde köşe yazarlarının farklı sorunlarla ilgili getirdikleri çözüm önerilerine bakılacaktır.

4.1. Trafik Kültürü

Trafik kültürü kapsamında trafikte yaşanan şiddet ve kurallara uymama alışkanlığına ilişkin çok sayıda yazı yazan köşe yazarları, aynı zamanda bu sorunun çözümüne ilişkin önerilerde bulunmaktadır. Trafikte yaşanan şiddet eğilimini eleştiren Ahmet Turan Alkan, sorunun çözümüne ilişkin vatandaşımıza farklı bir bakış açısı önermektedir. “Bizim gibi düşünenlerin trafikte gerektiğinde müracaat edecekleri tek silah var: anlayışlı, sabırlı, hoşgörülü olmak. Kimseyi tahrik etmemek, tahriklere kapılmamak ve böyle bir hal vukuunda bir an önce uzaklaşıp gitmek” (Alkan, 2005, 12 Aralık). Ahmet Turan Alkan yazısını şu sözlerle bitirmektedir: “Ev yakan alçaklardan olmaksızın evi yananlardan olmayı tercih ederim”(Alkan, 2005, 12 Aralık). Kurallara uymanın toplumsallaşmasına yönelik dünyada farklı örnekleri köşesine taşıyan Hıncal Uluç ise, bu örneklerin olumsuz trafik kültürünü değiştirmek adına ülkemizde de uygulanabileceğini ve faydalı olacağını düşünmektedir:

Güney Kore’de rastlamıştık. Bazı taksilerin üzerine bir heykelcik, adeta trafik Oscarı gibi. Yılın En İyi Taksi Şoförü yazıyor üzerinde ve yolcu için tercih sebebi oluyor. Soruşturmuştuk, Seul’de. ötekilerden yüzde 25 fazla kazanıyorlarmış. Bu heykelciliği, kent trafik sorumlusu, o yıl hiç ceza yemeyen, hiç şikâyet almayan taksi şoförlerine veriyormuş. Fransa’da gene ceza almama üzerine kurulu bir nevi asalet unvanı veriliyordu bir zamanlar, hâlâ devam ediyor mu bilmem. Cezasız sürenize göre, trafik baronu, kontu, dükü falan oluyorsunuz. Bunlar ülkemizde de düşünülmesi ve uygulanması (Uluç, 2009, 25 Nisan).

Ahmet Taşgetiren (Bugün, 2008) ise trafik kültürünün değiştirilmesinde manevi dinamiklerin önemine işaret etmektedir:

Atif Hoca'nın 5 E diye işaret ettiği yol güvenliği şartlarının (Eğitim-iletişim, Acil yardım, Yasal düzenleme, Mühendislik, Çevre) tamamı da insanla ilgilidir. Bunların tanzimini sağlayan akıl da insanla ilgilidir ve insanın hayattaki rolü de insani kalite ile ilgilidir. İşte bu insani kalite dediğimiz şey, bana göre, insanın manevi değerleriyle yakından alakalıdır. Ben diyorum ki, insan, Yaratıcı'nın her an kendisi ile birlikte olduğu bilincinde olursa, MOBESE veya EDS görmese de, başkasının aracına çarpıp kaçmaz, kırmızı ışıkta geçmez, radar yok diye hız limitini aşmaz (Taşgetiren, 2008, 13 Aralık).

Ahmet Kurucan ise konuya kul hakkı perspektifinden yaklaşmaktadır: “Trafik kurallarına riayet edilmemesi durumunda yukarıda saydığımız insan ve çevreye zarar vermede kul hakkına tecavüze kadar her şey gerçekleşebilir. Onun içindir ki İslami zaviyeden baktığımızda hem teşrii hem de tekvini açıdan söz konusu kurallara uymak mecburidir denilebilir” (Kurucan, 2011, 05 Mayıs).

Trafik kültürünün değişmesinin ancak etkili denetim ve caydırıcı cezalarla olacağını düşünen çok sayıda köşe yazarı da bulunmaktadır. Bu konuda önerileri denetleme ve trafik cezaları başlığı altında okuyucuyla paylaşılacaktır.

4.2. Trafik Denetlemeleri ve Trafik Cezaları

Köşe yazarlarının sorunun çözümüne yönelik olarak üzerinde en fazla durdukları konu etkili denetim ve caydırıcı cezalardır. Can Ataklı (Vatan, 2010) caydırıcı cezaların sorunun çözümüne katkısını şu şekilde anlatmaktadır:

O çok bayıldığımız batı ülkelerindeki halk çok akıllı olduğu için değil, en küçük bir kural hatasında çok ağır cezalar ödediği için trafik kurallarını öğrenmiştir, bunu unutmayın. Bütün sürücüler bozmadan kurallara uysalar, kent içi trafiği yarı yarıya azalacaktır, isteyen herkesle iddiaya girerim (Ataklı, 2010, 05 Ekim).

Trafik kurallarına uyma noktasında etkili denetim ve caydırıcı cezaların önemini teyit eden bir örneği, kırmızı ışıkta geçmesi sonrasında Almanya’da yaşadıklarını Binay Kazan köşesinde okuyucusuyla paylaşmaktadır. Yazısında yaşadığı süreci deli muamelesi gördüm şeklinde özetlemektedir:

950 Euro ceza ödedim ve ehliyetime el koydular. Ehliyetimi ne zaman alacağım konusundaki soruma da ‘Bizden haber bekleyiniz’ dediler. Bir mektupla karakola davet edildim. Polis yetkilileri: ‘Sizi yarın trafiğe çıkaracağız.’ dediler ve bana bir program verdiler. Günde 2 saatten 4 gün ve 8 saatlik bir çalışma programıydı. İlk gün gittim. Benimle birlikte 3 kişi daha bindi arabaya. Hareket ettim. İlk trafik ışıklarında durdum. Yanımda oturan ilk görevli: ‘Buna trafik ışığı denir. Kırmızıda durulur. Sarı ışık kırmızıya dönüşü gösteren uyarıdır. Anladınız değil mi?’ dedi. Ben de tekrarladım: ‘Evet kırmızıda durulur. Sarı ışık

uyarıdır.’ dedim ve yeşil yanınca hareket ettim. Ondan sonraki 3 günde yine aynı görevlilerle aynı şeyi defalarca yaptık. Sonunda ehliyetime kavuştum. Ama ben artık; kırmızı ışık yandığında hep duruyorum. Bizde de kırmızı ışıkta geçenlere DELİ muamelesi yaparlar. Umarım. Bir gün bizde del (Kazan, 2010, 27 Aralık).

Ekrem Dumanlı’da (Zaman, 2011) sorunun çözümünde denetimin önemli bir araç olduğunu düşünen köşe yazarları arasındadır:

Tabii ki meselenin devlete bakan yönleri var. Kurallar daha sert uygulanacak, cezalar caydırıcı olacak, ehliyetler üzerindeki denetim artacak, bazı sürücüler için modern ülkelerde olduğu gibi psikolojik tedaviler ve gözetimlere başvurulacak, sabıkası kabarık sürücüler için hapis cezaları devreye girecek, alkollü sürücüye göz açtırılmayacak (Dumanlı, 2011, 05 Eylül).

Hıncal Ulaş (Sabah, 2011) ise normal polislerin de ceza kesebilmesi gerektiğini ve denetlemenin en önemli unsurunun devletin varlığını vatandaşın hissetmesi olarak özetlemektedir:

Bu ülkede normal polis de trafik cezası kesebilmelidir. Trafik suçları da adi suç gibi algılanmalı. Direksiyon başına geçmiş herkesin altındaki arabanın potansiyel bir ölüm makinesi olabileceği akıldan çıkmamalı. Ben kırmızı ışıkta geçeceğim, tehlikeli araba kullanıp başkalarının hayatını tehdit edeceğim ve normal polis bu konuda hiçbir şey yapmayacak. Bunu aklınız alıyor mu? Bakın çözüm ne kadar basit. Devletin orada olduğunu milletin gözüne sokacaksınız. İşin sırrı bu kentte otorite var dedirtmek insanlara” (Ulaş, 2011, 09 Haziran).

Önder Aytaç ise denetimlerin yetersiz olduğunu sayısal olarak ortaya koymakta, yapılan denetimlerin içerik, öncelik olarak değişmesi gerektiğini ve denetim yapan personelin sayısının artırılması gerektiğini ifade etmektedir:

Bazı yollara radar yerleştirmişiz güya, ama onları da 2 km mesafeden ilan ediyoruz ki kimse yanlışlıkla radara yakalanmasın. Radardan önceki ortalama trafik hızı 60, radardan sonra ise 120. Bu mudur Allah aşkına radar denetlemesi? Batı neden gizli ve seyyar radar kullanır hiç düşündünüz mü? Neden bir radarı bir gün bir direğe, başka gün başka bir direğe takarlar, biliyor musunuz? Vatandaş her zaman her yerde denetleme olabileceğini bilsin de kurallara uysun diye. Yoksa sadece yolun belli bir noktasında yavaşlasın diye değil...10 bin tane polisin ellerine kamera verip, sivil giyimli olarak mahalle mahalle dağıtsanız, mahallenin her tarafında dolanıp kırmızıda geçenlerin, kemer takmayanların, cep telefonu ile konuşanların, kural ihlali yapanların vs. fotoğraflarını çekse, size bunun maliyeti en fazla yıllık 400 milyon TL olur. O parayı da kesilen cezalardan fazlasıyla çıkarırsınız. Üstelik denetleme olduğunu fark eden vatandaş kurallara uymak zorunda kalacağı için, belki yüz binlerce kazayı da

engellemiş ve binlerce canı da kurtarmış olursunuz. Batıda tehlikeli araç kullanma, dikkatsiz araç kullanma gibi suçlar varken ve bu konu çok ciddi olarak denetlenirken, bizim ülkemizde "tehlikeli şerit değiştirmek" suçundan ceza yiyen kaç kişi vardır? Gurbetçi Türkler Almanya'da zinhar kural ihlali yapmaz da, Türkiye sınırlarına girdiği zaman tek bir kural bile tanımazlar. Değişen nedir? Araba mı, şoför mü, yoksa denetleme mi? O zaman suçlu sadece vatandaş mı? Almanya gibi ülkelerde, trafik kurallarının müeyyideleri o kadar ağırdır ki, kural ihlali yapanlara buralarda 'deli' gözüyle bakarlar. Onlar gerici ve biz de ilerici miyiz?(Aytaç, 2012, 27 Ağustos).

Hıncal Uluç (Sabah, 2011) ise denetim konusunda önemli bir kavram olan Algılanan Yakalanma Riski kavramına dikkat çekmekte, yapılan denetimlerin bu algıyı yükseltmesi gerektiğini ifade etmektedir:

Bir dünya standardı var. Algılanan Yakalanma Riski. AYR. Yüz üzerinden bir cetvel. Bir ülkede AYR 100'e ne kadar yakınsa, o ülke trafiği o kadar güvenilirdir. O'a ne kadar yakınsa da, trafik o kadar güvensiz. AYR'yi 100'e yaklaştıran şey, cezaların ağırlığı ve hemen her ihlalde yakalanma ihtimalinin yüksekliği. Yani yakalanırsan canın yanar ve yakalanma ihtimalin de yüksek. Amerika'da, Nevada'nın ıssız çöllerinde giderken, izmariti çöle fırlatmama üzerime adeta uçarak engel olan kayınvalideme bu şekilde davrandıran Amerika'da AYR'nin neredeyse 90 oluşu. Bir saattir insan görmedik dedim kayınvalideye. Şu dev kaktüsler var ya. Onların arkasından bir motosikletli polis fırlar şaşarsın dedi. Öyle yerleşmiş yakalanma korkusu (Uluç, 2011, 30 Kasım).

Can Ataklı (Ataklı, 2012, 01 Ağustos) ise denetim noktasında trafik sıkışıklığı olan yerlerin MOBESE kameralarıyla gözlenip anında müdahale edilmesi, emniyet şeridi ihlal edenlerin ve kaynakçı diye tabir edilen kişilerin üzerine yoğunlaşmanın trafiği rahatlatacağını düşünmektedir. Ali Atıf Bir ise denetimin etkin olması için cezaların caydırıcı olması, trafik mahkemelerinin kurulması, hızlı yargılamaların yapılması gerektiği üzerinde durmaktadır. Ancak, bunların etkin olabilmesinin denetleme yapan polis memurlarına sahip çıkılması ile anlam kazanacağını ifade etmektedir: “Ama dürüst trafik polisinin işine karışıp onu baskı altına alan yöneticiyi de hapse atmak şartıyla” (Bir, 2010, 11 Ocak). Cüneyt Özdemir ise denetleme ile bağlantılı önerilerini şu şekilde sıralamaktadır: “Trafik kurallarını ve cezalarını yeniden tanımlayalım. Yasalara trafik ihlallerine karşı net ve çok daha sert cezalar koyalım. Trafik polisini yeniden örgütleyelim. Yetkiyi sadece emniyetin içindeki bir birimden alıp tüm polisleri kapsayacak şekilde yayalım. Trafik şubesi bir sürgün yeri olmaktan çıkarılsın. Emniyet kendi içinde gerekli düzenlemeyi ve eğitimi vermeye başlasın. Sıfır tolerans! Toplumun her kesimi için ayırım yapmaksızın konulan yeni trafik kurallarını uygulayalım”(Özdemir, 2012, 24 Ağustos).

Behçet Fakihoğlu (Türkiye, 2010) ise cezaların caydırıcılığı ile ilgili olarak yargı konusuna değinmektedir. Japonya örneğine paylaştan yazar, ülkemizde bu alanda adımlar atılması gerektiğini düşünmektedir: “Burada alkollü araç kullanımına 3 bin 500 dolar ceza var. Eğer bir kişiyi öldürmüşseniz müebbet, 2 kişiyi öldürmüşseniz cezası idama hükmediliyor” (Fakihoğlu, 2010, 14 Haziran). Benzer bir öneriyi ise çocuklarını bir trafik kazasında kaybeden bir ailenin dramını konu ettiği köşe yazısında Muhittin Akbel (Milliyet, 2012) dile getirmektedir: “Serpil Hanım, gözlerinin yaşını silerken sözlerini şöyle tamamlıyor: Alkollü halde direksiyon başına geçip ölüme sebep olanlar, bile bile kuralları çiğneyerek insanların hayatlarını kast edenler, cinayetten, cinayete teşebbüsten yargılanmalı. Bu konuda gerekli yasalar bir an önce çıkarılmalı.” (Akbel, 2012, 14 Nisan).

4.3. Trafik Kazaları

Trafik kazalarının önlenmesi ve ya yaşanan ölüm ve yaralanmaların azaltılması ile ilgili olarak da köşe yazarları farklı önerilerde bulunmaktadır. Eurozaman (2009) gazetesinde yer alan bir yorumda trafik kazalarında yaşanan ölümlerin azaltılması için yaşanan kazaların sebeplerinin uzman ekiplerce araştırılması ve araç güvenlik sistemlerinin geliştirilmesine ihtiyaç olduğu vurgulanmaktadır”(Gündem, 2009, 13 Şubat). Benzer bir yaklaşımla Ali Atıf Bir trafik kazalarının önlenmesi için kaza istatistiklerinin toplanması ve analizine olan ihtiyaçtan bahsetmektedir: “İktidar öncelikle trafik ve ceza istatistiklerinin daha sağlıklı tutulmasını ve daha sonra oradan çıkan sürücü ve kaza eğilimlerine göre strateji ve taktik geliştirilmesine ön ayak olmalı.”(Bir, 2011, 02 Eylül). Cüneyt Özdemir ise özellikle bayramlarda yaşanan trafik ölümlerine yönelik şu önerileri sunmaktadır: “Trafik cezaları bir kararname ile bayram tatili boyunca astronomik olarak artırılıp en az 4 katına çıkarılamaz mıydı? Tüm trafik polislerine bayramda çift mesai maaş verip alarında tutulamaz mıydı?”(Özdemir, 2010, 19 Ekim).

4.4. Trafik, Medya ve İletişim

Köşe yazarları tarafından medyanın kullandığı dil konusunun da çözüm adına önemli olduğu düşünülmektedir. Özellikle, ‘trafik kazası’ ve ‘trafik canavarı’ ibaresinin yarattığı algının, sorunun soyut bir kavrama yüklenmesi sonucunu doğurduğunu düşünerek, farklı kullanımlar öneren yazarlar bulunmaktadır. Örneğin, Rahşan Gülşan (Habertürk, 2012) köşe yazısında şunları söylemektedir:

Kuralları hiçe sayıp birbirimizi öldürüyoruz ve sonra da ‘Kaza oldu’ deyiveriyoruz. Oysa bilerek, isteyerek ve gaza abanarak işliyoruz o cinayetleri. Vah vah, tüh deyip sıradaki habere geçiyoruz. Tabii bunda biz medyanın da yıllardan beri gelen yanlış tutumunun payı yok değil. Bakın ne zaman ortaya çıkmışsa ‘trafik canavarı’ diye bir kavram üretmişiz. Adam tepe

üstüne yaklaşırken önünü görmeden hem de içi ağzına kadar insan dolu otobüsle sollamaya kalkışıp karşı yönden gelmekte olan TIR’ı biçiyor, al sana manşet: ‘Trafik canavarı 20 cana mal oldu!’ İçip içip direksiyona geçiyor, aileleri paramparça ediyor: ‘Trafik canavarı aileyi ayırdı!’ İnsan okuyup bir de o gencecik pırıl pırıl gencin fotoğrafını görünce Van Gölü Canavarı yuttu herhalde diye düşünüyor ama alakası yok. Karşı yönden gelen aracın sürücüsü nedendir bilinmez ters yöne girince motosikletli genci öldürmüş. Evet öldürmüş. Yani bu genç adam bir canavarın değil bir cinayetin, resmen kasıtlı bir cinayetin kurbanı. Biz gazeteciler, televizyoncular hiç değilse canavar terimini, kaza demeyi bir kenara bırakıp trafik cinayeti demeyi başarabilsek, bu ‘canavarla(!)’ mücadelede minik ama önemli bir adım olur diye düşünüyorum (Gülşan, 2012, 13 Haziran).

Ali Atıf Bir (Bugün, 2010) ise sorunun çözümünde yönetsel kararlılık ve bilimsel tutarlılık içeren iletişim ve ikna kampanyalarının gerekliliğine vurgu yapmaktadır.

Aynı şeyleri aynı şekilde yaparak farklı sonuçlar elde edemeyeceğimiz de bir gerçek. İnsanları kurallara göre araç kullanmaya zorlayalım ya da ikna edelim. Zorlama konusu denetim ve ceza ile bağlantılı bir konu. O halde denetim ve cezanın yanında trafik kültürünü değiştirecek doğru, hedefe yönelik ikna kampanyaları şart. Devletin trafik polisine, araca, radara para yatırdığı kadar ikna iletişiminde de para yatırması şart (Bir, 2010, 28 Mayıs).

Cüneyt Özdemir ise bir kampanyaya olan ihtiyacı şu satırlarla ortaya koymaktadır: “Medyadan muhalefete bunu büyük bir kampanyaya dönüştürüp destek olalım (Özdemir, 2012, 24 Ağustos).

4.5. Trafik ve Altyapı

Sorunun çözümünde altyapı hizmetlerinin geliştirilmesi gerektiğine vurgu yapan çok sayıda köşe yazarımız bulunmaktadır. Altyapı bağlamında üzerinde en fazla durulan çözüm önerisi alternatif kitle ulaşım araçlarının yaygınlaştırılması ve cazip hale getirilmesidir. Bu konuda Rahmi Er (Türkiye, 2012) şunları söylemektedir: Kitle taşıma vasıtaları daha da çoğaltılmalı, dahası vatandaşta kitle taşıma aracı kullanma kültürü zenginleşmelidir. Bunun için ne yapmalı? Bize göre çok köklü bir tedbir: Bütün kitle araçları en az iki yıl bedava yapılmalı. (Er, 2012, 07 Mayıs). Ekrem Dumanlı alternatif ulaşım araçlarının önemini köşe yazısında teyit etmektedir: “Demiryollarında ve hava yollarında yapılan muazzam çalışmalara daha çok ağırlık verilerek insanların ulaşım alternatifi artırılması gerekmektedir.”(Dumanlı, 2011, 05 Eylül). Melih Arat ise İstanbul’un bisikleti var yolu yok başlıklı köşe yazısında, alternatif ulaşım araçları arasında fazlasıyla ihmal edilen bisikletleri gündeme taşımakta ve bu alanda bisiklet yolları yapılması gerektiğini düşünmektedir: “Bisiklet kullanımının yaygınlığı başta trafiği, çevre kirliliğini, petrol tüketimini, hastane ve ilaç harcamalarını,

şehirdeki gürültüyü azaltmaktadır. Buna karşılık güler yüzlü, sağlıklı, mutlu, kişisel olarak gelişen, kendini başarılı hisseden, çevreyi koruyan insanların sayısı artmaktadır.”(Arat, 2012, 29 Nisan).

Altyapı bağlamında yol standartları üzerinde durulan bir başka konudur. Can Ataklı (Ataklı, 2012, 01 Ağustos) yollarda yaşanan gelişme ve daralmaların önemli bir sorun olduğunu düşünmekte ve “bir yol hiç daralmadan ve genişlemeden aynı sayıda şeritle akıtılmalı” demektedir. Hıncal Uluç (Uluç, 2012, 26 Ağustos) ise yoğun saatlerde emniyet şeritlerinin halka açılmasını önermektedir. Önder Aytaç internet sitesinde yazdığı köşe yazısında altyapı alanında alınacak çok mesafe bulunduğunu örnekleriyle açıklamaktadır:

Kavşaklarımızın %90’ında tabela-ışık yok, üstüne kavşaklarda durma zorunluluğumuz bile yok. Her kavşağa bir tabela koysanız, 500 bin kavşağa ışıklı tabela koymanın maliyeti size 50 milyon TL’ye gelir. Ölümlü kazaların yarısı kavşak kazalarından kaynaklanıyor. Bunu engellemek için tek seferlik bu kadar para ödemek çok mudur? Belediyelerimiz yol tamiratlarına veya hasarlı yollara tabela bile koymaz, bir sürü araç zarar görür, kimse de hesap soramaz. Buna müsaade eden mevzuatımız var. Değiştirilemez mi? (Aytaç, 2012, 27 Ağustos).

4.6. Trafik ve Eğitim

Eğitim konusunda çözüm önerileri kapsamında, yazarlarımız ehliyet eğitiminin gözden geçirilmesi ve eğitim kurumlarında verilen trafik eğitiminin önemine işaret etmektedirler. Aydın Ayaydın (Vatan, 2010) trafik eğitiminin önemini şu şekilde anlatmakta:

Kendimizi kandırmayalım ve anaokulundan başlayan bir eğitimle trafik terörünü önlemeye çalışalım. Eğitim olmadığı sürece trafik terörünü durduramazsınız. Bunun tek çözümü eğitimidir. Ancak ne yazık ki bu konuda tek adım atılmıyor. Avrupalı dostlarımız bu sorunu nasıl halletmiş dersiniz. Onlar anaokulundan itibaren trafik eğitimi veriyor. Her çocuk küçük yaştan itibaren trafik kurallarını öğreniyor ve onu yaşıyor (Ayaydın, 2010, 20 Temmuz).

Cüneyt Özdemir (Radikal, 2012) ise 5 maddelik çözüm önerilerinin ilki olarak trafik eğitimi yazmıştır: “İlk akla gelen eğitim şart! Şart olmasına şart ama bunu sözde bırakmayalım. Milli eğitim müfredatına ‘Trafik’ dersini koyalım. Çocuklarımıza ilkokuldan itibaren trafik kuralları ve davranma biçimlerini ders olarak öğretilim.”

Ali Atıf Bir (Bugün, 2011) ise ehliyet verme sürecine ilişkin önerilerde bulunmaktadır.

Trafik kazaları sadece denetimi sıklaştırmakla önlenemez. Daha önce de belirttiğim gibi öncelikle ehliyet verme sürecini uygulamalı eğitimin içine katacak şekilde acilen değiştirmek lazım. Bu yapılırken daha önce ehliyet almış kendini çok iyi sürücü sanan milyonlarca kişiyi de rehabilite etmemiz, eğitimle ve iletişimle bilgilendirmemiz gerekiyor. Aynı zamanda da bir

plan dahilinde Türkiye’deki tüm sürücüler olası risklerle ilgili farkındalık eğitiminden geçirilmeli.”

5. Köşe Yazarlarının Gözüyle Çözüm Perspektifi

Trafik sorununun çözümüne ilişkin farklı sınıflandırmalar altında çok sayıda öneri bulunduğu görülecektir. Ancak, bu önerilerin hayata geçirilmesi problemin kabul edilmesi, bürokrasi mekanizmalarından sıyrılarak, uzun soluklu bilimsel araştırmalara dayalı büyük bir seferberlik hamlesinin başlatılması ve bunu destekleyecek bir kurumsal yapı ile mümkündür. Bu tarz bir perspektife olan ihtiyaç köşe yazılarında da yer bulmaktadır. Örneğin, Rahşan Gülşan (Habertürk, 2012) ortaya konan çözüm projelerinin uzun soluklu olmamasının ve sorunların çözülmemesinin nedenini açıklarken şöyle demektedir:

Problemlerin üzerine gidip yüzleşmek gibi bir alışkanlığımız yok. Anı kurtaralım, yasak savalım, ‘mış’ gibi yapalım, ha bir de dostlar alışverişte görsün kıvamında takılmayı seviyoruz. Attığımız hiçbir çözüm adımı kalıcı ve istikrarlı olamıyor. Hemen konsantrasyonumuzu yitirip bir de üzerine meseleyi çözmüşüz gibi davranınca büyük facialara kadar içimizi rahatlatmayı başarabilen bir toplumuz (Gülşan, 2012, 22 Mart)

Benzer bir bakış açısını Ali Atif Bir köşesine şu şekilde taşımıştır: “Birçok ülke ölümlü trafik kazalarını seferberlik ilan ederek çok aza indirdi. Ama önce olaya bilimsel yaklaştılar ve sorunu doğru tanımladılar. Söz konusu kültüre, bugün darbe kültürüne açtığınız savaş gibi savaş açmak zorundasınız. Aksi takdirde havanda su döversiniz”(Bir, 2009, 24 Haziran).

Çözüm önerilerinin başarıya ulaşması adına bir diğer önemli konu ise kurumsal reorganizasyon konusudur. Orhan Bursalı (Cumhuriyet, 2010)köşe yazısında bu konuya dikkate çekmektedir:

Trafik güvenliği sorunu, tıpkı pek çok “piyasa düzenleyici kurum” gibi ele alınmalı. Bir konudaki olağanüstülük, alışıldık düzenle normalize edilemiyorsa, yöntem değiştireceksiniz... Trafik alanındaki sorumluluk, pek çok bakanlık ve yerel yönetim arasında bin parça. Tüm sorumluluklar bir “Trafik Düzenleyici Kurum”a verilmeli. Trafik polisi de karayolları da belediyeler de bu kurumun düzenleyici yasalarına tabi olmalı. Kurum, her şeyi, trafik güvenliği açısından, kaza ve ölümleri azaltma perspektifi ile yeniden düzenlemeli. Alkol ve sigara konusundaki sıklığın ve direncin yarısı trafik güvenliği konusunda gösterilse, kazaları her yıl aşağılara çekmek mümkün. Burada en önemli nokta, a) trafik konusunu, trafik güvenliği yönetme bilincini ve b) sürücü bilincini bir “Bilgi Toplumu İnsanı ve Yönetimi” düzeyine yükseltebilmektir! (Bursalı, 2011, 27 Ocak).

Sonuç

Görüldüğü üzere, köşe yazarları trafiğe sorunlu bir alan olarak bakmakta ve eleştiriler getirmektedir. Köşe yazarları arasında trafik ile ilgili neredeyse olumlu bir yorum görmek mümkün değildir. Köşe yazarlarının bir yönü itibariyle halkın düşünce ve trafik algısını yansıttığını düşünürsek, trafikte atılması gereken birçok adım olduğu, atılan adımların ise vatandaşla paylaşılmasına ihtiyaç duyulduğu görülmektedir.

Bu köşe yazıları trafikle ilgili kurumların başarısızlığına ilişkin toplumda oluşacak kanaatler noktasında önemlidir. Bu nedenle, trafik ile ilgili çalışan kurum ve kişilerin yayınlanan köşe yazılarının takibini yapması, analiz etmesi, ortaya konacak kamu politikalarında bunları dikkate alması gereklidir. Bu çalışma köşe yazarları üzerinden bu analizi yapmayı ve uygulayıcılar ve bürokratlara katkı sunmayı hedeflemiştir.

Bu çalışmada her ne kadar sayısal bir analiz yapılmamış olsa da sorunlar noktasında sırasıyla trafik kültürü, trafikte denetim ve cezalar ve trafik kazaları ile ilgili yaşanan ihmaller en fazla eleştirilen konulardır. Bunun yanında altyapı eksiklikleri, trafik eğitimi konusunda yaşanan sıkıntılar ve medyanın haber sunumu ve trafikle ilgili kampanyalarda sayısal olarak daha az olmakla birlikte eleştirildiği görülmektedir.

Çözüm noktasında ise üzerinde en fazla durulan konu denetleme ve trafik cezalarıdır. Bu durum, köşe yazarlarının önemli bir kısmının sorunun çözümünde etkin denetimin ve caydırıcı cezalar olması gerektiği düşüncesini ortaya koymaktadır. Bunun dışında, trafik kültürü ve kazalara yönelik alınabilecek önlemlerde köşe yazarları tarafından üzerinde durulmaktadır. Sorunlara benzer şekilde trafik eğitimi, altyapı ve medya ve iletişim kampanyaları noktasında daha az sayıda öneri sunulmuştur.

Bazı yazarlar tarafından da ifade edildiği gibi, trafik gibi çok yönlü ve birçok kurumun iş sahasına giren bir alanda farklı kurumların işbirliği içinde ve bir seferberlik mantığı ile yapılan bütüncül projeler ve çözüm perspektifine ihtiyaç olduğu açıktır.

Referanslar

- Akbel, M. (2012, 14 Nisan). Yüreği yanık bir annenin feryadı. *Milliyet Gazetesi*.
- Alkan, A.T. (2005, 12 Aralık). Trafikte silahlı 300 bin sürücü var. *Aksiyon Dergisi*.
- Alkan, A.T. (2007, 09 Eylül). Turistler için trafik öğütleri. *Zaman Gazetesi*.
- Alkan, A.T. (2012, 05 Eylül). Liberal miyim neyim? *Zaman Gazetesi*.
- Altaylı, F. (2011, 09 Ekim) AA, trafik polisi gördüm. *Habertürk Gazetesi*.
- Arat, M. (2012, 29 Nisan). İstanbul’un bisikleti var, yolu yok! *Zaman Gazetesi*.
- Aslan, E.-Tavşancıl, E. (2001). İçerik Analiz ve Uygulama Örnekleri. İstanbul: Epsilon.

- Ataklı, C. (2010, 05 Ekim). Trafığı sürücüler mahvediyor. Vatan Gazetesi.
- Ataklı, C. (2010, 04 Ekim). En yoğun saatlerde İstanbul’da polis yok. Vatan Gazetesi.
- Ataklı, C. (2012, 01 Ağustos). Sahipsiz İstanbul’da trafığı çözmek zor değil. Vatan Gazetesi.
- Atabek, E. (2008, 15 Aralık). Bayramda trafik. Cumhuriyet Gazetesi.
- Ayaydın, A. (2010, 20 Temmuz). Trafik terörüne kim dur diyecek? Vatan Gazetesi.
- Aytaç, Ö. (2012, 27 Ağustos). Terör değil trafik! www.medyafaresi.com
- Aziz, A. (1990). Araştırma Yöntemleri, Teknikleri ve İletişim. Ankara: İlad İletişim Yayınları.
- Bir, A.A. (2009, 24 Haziran). Laf salatasını bırakın trafik cinayetlerini çözün. Bugün Gazetesi.
- Bir, A.A. (2010, 11 Ocak). Önce holiganı değil ‘Toligan’ı önleyin. Bugün Gazetesi.
- Bir, A.A. (2010, 28 Mayıs). Her sürücüye bir trafik polisi (1). Bugün Gazetesi.
- Bir, A.A. (2010, 22 Mayıs). Kaderse varsa ölmek. Bugün Gazetesi.
- Bir, A.A. (2010, 12 Eylül). Trafik kampanyası iyi niyetli ama yanlış... Bugün Gazetesi.
- Bir, A.A. (2011, 02 Eylül). Kimdir trafikteki ölümlerin sorumlusu? Bugün Gazetesi.
- Bir, A.A. (2011, 31 Ağustos). Robotlar sürücülüğü beceremedi. Bugün Gazetesi.
- Bursalı, O. (2011, 27 Ocak). 15 ölüm ve kadercı siyaseti değiştirmek. Cumhuriyet Gazetesi.
- Dumanlı, E. (2011, 05 Eylül). Bayramı zehir ettiler. Zaman Gazetesi.
- ER, R. (2012, 07 Mayıs). Trafik, İstanbul’un çirkin yüzü. Türkiye Gazetesi.
- Fakihoğlu, B. (2010, 14 Haziran). Trafığe 10 yılda 90 bin can vermişiz. Türkiye Gazetesi.
- Gülşan, R. (2012, 13 Haziran). Trafik eğitimi 4+4+4’ün neresinde. Habertürk Gazetesi.
- Gülşan, R. (2012, 22 Mart). Vallahi canavar diye bir şey yok. Habertürk Gazetesi.
- Gündem (2009, 13 Şubat). Kadere inanmak ve emniyet kemeri takmak? Avrupa Zaman Gazetesi.
- Heper, T. (2010, 16 Eylül). Bir kazanın düşündürdükleri. Posta Gazetesi.
- İnam, A. (2011, 17 Temmuz). Ruhlarımızın aynası olarak trafik. Akşam Gazetesi.
- İnsel, A. (2005, 22 Mayıs). Ceza muafiyetinin gerçek boyutları. Radikal Gazetesi.
- Kazan, B. (2010, 27 Aralık). Artık kırmızı ışık yandığında ben hep duruyorum!
www.yenidonemgazetesi.com.
- Klapper, T. J. (1960) *Effects of Mass Communication*, Free Press: New York.
- Krippendorff, K. (1980), *Content Analysis*, Sage Publications: London.
- Korucu, B. (2011, 13 Eylül). Acemi sürücüden trafik notları. Zaman Gazetesi.
- Kurucan, A. (2011, 05 Mayıs). Trafik kuralları. Zaman Gazetesi.
- McCombs, M.E., & Shaw, D.L. (1972). The Agenda-Setting Function of Mass Media. *Public Opinion Quarterly*, 36 , 176-187.
- McQuail D. (2006) *McQuail’s Mass Communication Theory* (5th ed.), Sage, CA.
- Mengi, G. (2004, 18 Nisan). Canavar biziz! Vatan Gazetesi.
- Muhtar, R. (2011, 11 Kasım). Kırmızı ışıkta geçmekten daha mı tehlikeli, alkollü araç kullanmak?
Vatan Gazetesi.

- Noelle-Neumann, E. (1984), The spiral of silence. A theory of public opinion , Our social skin, Chicago: [University of Chicago Press](#).
- Odabaşı, D. (2011, 03 Kasım). Yollardaki ‘Ölüm araçları...’ Habertürk Gazetesi.
- Özdemir, C. (2010, 19 Ekim). Allah’ım bari sen duy sesimi. Radikal Gazetesi.
- Özdemir, C. (2012, 24 Ağustos). Türkiye’nin kanını emen gizli örgüt: TTÖ. Radikal Gazetesi.
- Robertson J. W. (2004) People’s Watchdog or Government Poodles?, *European Journal of Communication*, 19, 457- 482.
- Sağlam, S. (2012, 18 Haziran). Beşikten mezara ehliyet! Aksiyon Dergisi.
- Scheufele A. D. & Tewksbury, D. (2007) Framing, agenda setting, and priming: the evolution of three media effects models, *Journal of Communication*, 57, 9-20
- Semirci, Y. (2012, 20 Temmuz). Polis: Ben insan değil miyim? Habertürk Gazetesi.
- Taşgetiren, A. (2008, 11 Aralık). Trafik sorunu insan sorunu. Bugün Gazetesi.
- Taşgetiren, A. (2008, 13 Aralık). “İnsan Sorunu” ve Atıf Hoca. Bugün Gazetesi.
- Temizel, Z. (2007, 19 Ocak). Trafik sorunu ve yönetimde kalite. Cumhuriyet Gazetesi.
- Türkmen, H. (2012, 02 Ağustos). Trafik ve özgürlük. Milliyet Gazetesi.
- Uluç, H. (2009, 25 Nisan). Kırmızı kurdeleyi takmak... Sabah Gazetesi.
- Uluç, H. (2012, 27 Nisan). İstanbul’un Kırık Camları. Sabah Gazetesi.
- Uluç, H. (2011, 09 Haziran). Bu kentte trafik neden düzelmez. Sabah Gazetesi.
- Uluç, H. (2011, 20 Eylül). İstanbul çözümsüzlüğe mahkum mu? Sabah Gazetesi.
- Uluç, H. (2011, 30 Kasım). Trafiğin düzelmesini isteyen var mı? Sabah Gazetesi.
- Uluç, H. (2012, 26 Ağustos). Ateşin düştüğü yer. Sabah Gazetesi.
- Yar, M. (2009, 18 Ekim). Kurtlar vadisi trafik! Posta Gazetesi.
- Yar, M. (2010, 26 Ekim). Trafik canavarı bir başkomiser. Posta Gazetesi.
- Yıldız N. (2002) Türkiye’de Siyasetin Yeni Biçimi: Liderler, İmajlar ve Medya, Phoenix Yayınevi, Ankara.

Extended English Abstract

Traffic is a significant problem in Turkey. Each year thousands of people die or receive serious injuries in traffic crashes. Traffic crashes cost a great deal of country’s money. In addition, everybody spends some part of his/her time on roads. In every aspect, traffic appears to be a phenomenon that affects our lives from various aspects. The main difference between traffic and other areas is that traffic affects all sections of society. As a part of society, it is obvious that columnists have their thoughts on traffic issue and reflect their thoughts by their articles.

This study examined the articles in which columnists wrote about traffic area. For this purpose, national-level thirteen (13) newspapers, one (1) magazine and two (2) on-line newspaper web sites have been scanned. The authors reached eight nine (89) articles (2004-2012) in this scanning process. Among eighty-nine (89) articles, fifty-one (51) articles were selected for the content

analysis. By analyzing the content of the articles in a systematic way, this study aimed to provide invaluable knowledge to the practitioners and bureaucrats working on the traffic area. Based on the analysis, it was obvious that most of the columnists consider traffic a problematic area in Turkey. These columnists write about the topics shown in the table-3.

Table-3: Main Topics Discussed by Columnists

1	Traffic Culture
2	Traffic Enforcement and Fines
3	Traffic Infrastructure
4	Traffic Accidents
5	Media and Communication Campaigns
6	Traffic Training

The most common topic discussed by these columnists is traffic culture. Traffic culture is evaluated as a sign of civilization, but Turkey is suggested not to show a good level of civilization in terms of traffic culture. Many columnists criticize the verbal and physical violence on the streets. Cultural values such as fatalism, disrespect, egoism, rashness are believed to define common features of traffic culture in Turkey. These values lead to violation of traffic rules on the streets.

Another important problem discussed by the columnists is the lack of effective enforcement. One of the reasons for the ineffective enforcement is lack of deterrence effect. This problem is illustrated by comparison of traffic fines with EU countries and Turkey. Another related problem is the expectancy of privilege in traffic by certain groups such as members of parliament and high level bureaucrats. These kinds of expectancies are suggested to create a sense of unfairness in traffic and influence the enforcement. Columnists also criticize the negative attitudes and behavior of enforcement officers in the police contact. These attitudes and behaviors are suggested to create a negative police image.

Traffic accidents are another common point of interest in the newspaper articles. Many columnist put emphasize on the heavy results of traffic crashes in terms of deaths, injuries and economy. More specifically, number of deaths in holidays, the dramatic stories behind these deaths, the problems behind these traffic crashes is discussed by the columnists. Training part of the traffic is considered another problematic area. The driving license training and traffic courses in the schools are criticized in terms of its content, structure, and contributions for traffic safety.

The increase in the number of vehicles and drivers in the last decade leads to discussions for the capacity of traffic infrastructure. Especially, the lack of alternative transportation means and standards of roads is suggested to be far from responding the increase in the number of vehicles and transportation needs of population in the big cities. Finally, columnists do not ignore the responsibility of media in the traffic area. They criticize the language used in news regarding traffic, negative examples in the TV series and remind the responsibility of media to bring up traffic to the agenda of public and politicians and reinforce change on this problem.

As shown in these paragraphs, most of the columnists write negative things about the traffic in Turkey. However, they also suggest solutions for these problems in their articles. For instance, some columnists mention about the best practices in the world to increase the degree of obedience to the traffic rules. Most of the solutions deal with enforcement. Nearly all columnists refer to the need for effective enforcement, increase deterrence, change the priorities in the enforcement and increase the number of enforcement staff. Especially, ‘increased risk perception’ is an important concept to define effective enforcement. In addition, some columnists ask for collection of accurate and daily statistics and use for analysis for prevention of traffic crashes. Another common solution suggested by columnists is the need for effective use of media and communication strategies to increase public awareness on traffic. Finally, there are some suggestions to change training system

in schools, change the structure of driving license courses and increase alternative transportation means.

It is clear that columnists write about both problems and solutions in traffic that are under the responsibility of many different agencies. Thus, an integrated perspective with contribution of all related agencies is needed to make a difference in traffic in Turkey. The perspective of columnists is helpful to understand the nature of the problems and possible solutions and can be a good reference for an integrated solution.