

KKTC'DE TRAFİK KAZALARI ÜZERİNE BİR ARAŞTIRMA

Doç. Dr. Okan Veli ŞAFAKLI
Lefke Avrupa Üniversitesi,
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
osafakli@eul.edu.tr

Müslüm KAYA
Lefke Avrupa Üniversitesi,
İşletme Yüksek Lisans Öğrencisi
kaya46249@gmail.com

Özet: *Bu çalışmada KKTC'de trafik kazalarının nedenleri birincil ve ikincil veriler kullanılarak araştırılmıştır. Araştırmanın başlıca bulguları sırasıyla ülkede trafik planlamasının olmayışı, trafik yönetiminin kurumsallaşmaması ve profesyonelleşmemesi, trafik istatistiklerinin güvenilir ve güncel olmayışı, trafik kazalarının önlenmesinde yol güvenliği ve çevre faktörlerinin yeterince dikkate alınmaması, palyatif olarak alınan trafik önlemlerinde demografik olguların dikkate alınmaması, polis devriyelerinin yetersizliği, ehliyet sisteminin çağın gerekleri ile örtüşmemesi ve özellikle çocuklar için gerekli trafik eğitiminin müfredatta yer almamasıdır.*

Anahtar Kelimeler: *KKTC, trafik kazaları, trafik güvenliği, karayolları*

A RESEARCH ON THE TRAFFIC ACCIDENTS IN TRNC

Abstract: *In this study the causes of traffic accidents were researched by using primary and secondary data. The main findings of the research are; the lack of traffic planning; lack of institutionalization of traffic management and professionalization; The lack of reliable and up to date traffic statistics; inappropriate traffic system that road safety and environmental factors are not sufficiently taken into account; Ignoring the demographic phenomenon of traffic measures taken as a palliative; lack of police patrols; Inappropriate driver's license system which does not overlap with the contemporary realities; and the absence of the required traffic education especially for children.*

Keywords: *TRNC, traffic accidents, traffic safety, highway*

1. GİRİŞ

Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde (KKTC) ülke sorunlarından olan ve güncelliğini koruyan en önemli nedenlerden bir tanesi trafik kazalarıdır. Trafik kazalarının ülkeyi manevi olarak etkilemesinin yanı sıra maddi olarak da büyük ölçüde etkilediği aşikârdır. Çünkü her yıl yüzlerce kaza meydana gelmekte ve bu kaza sonrasında insan hayatına ilişkin acı bilançonun yanı sıra araçlarda da büyük hasarlar olduğu tespit edilmektedir. Trafik kazalarının 2013 yılı için ülkeye verdiği maddi zarar 17.988.584 TL'dir. KKTC'de 2011-2013 yılları arasında toplam 12.072 trafik kazası meydana gelmiş ve bu kazalar arasında birinci sırada

2.954 kazayla aşırı sürat, ikinci sırada 2.312 kazayla yakın takip ve üçüncü sırada 1.893 kazayla dikkatsiz sürüş gelmiştir (Polis Genel Müdürlüğü, 2013). Bu durum trafik kazalarının önlenmesi için sadece kuralların konulmasının yeterli olmadığını, bu kurallara uyulmasının da son derece önemli olduğunu göstermektedir.

Kazaların artarak devam etmesinde önemli bir etken de meydana gelen kazaların gerçek nedenlerinin tam olarak bilinmemesidir. Genellikle kazaların sürücü ya da yaya hatalarından kaynaklandığı inancı vardır. Hâlbuki araç arızası, yol hatası, levha eksikliği, kör noktalar ve yönetim sistemlerinin kontrolünün eksikliği gibi sebepler arka plana atılmaktadır. Trafik kazalarının meydana gelmesinde sürücülerin büyük oranda etkisi olmakla birlikte diğer etkenlerde göz ardı edilmemelidir. KKTC’de demiryolu olmadığından dolayı yapılan tüm ulaşım karayolu üzerinden yapılmaktadır. Ayrıca toplu taşımacılığın çok fazla olmadığı ve geç saatlerde toplu taşıma aracı bulunamaması sebebiyle gece saatlerinde özellikle eğlence merkezlerinden çıkanların özel araçlarıyla hareket etmesi kazalara davetiye çıkarmaktadır. KKTC’nin turistik bir yer olması sebebiyle özellikle yaz aylarında çok fazla ziyaretçi akınına uğramaktadır. Bu durum trafikte araç sayısının artmasına ve dolayısıyla kazaların da artmasına sebep olmaktadır. Bunlara ilaveten ülkenin gerek turizm gerekse üniversite adası imajı için trafik ve yol güvenliğinin sağlanması gerekmektedir.

KKTC’de trafik kazaları nedeniyle her yıl onlarca insanımız hayatını kaybederken, yüzlercesi de yaralanmaktadır. Bu kazalara her geçen gün yenilerinin eklenmesi ülkeyi maddi olarak büyük oranda zarara uğrattırırken doğrudan olduğu gibi dolaylı olarak da manevi yönde olumsuz etkilemektedir. Bu çerçevede, trafik kazalarının meydana gelmesi gerek kazaya karışan insanlar, gerekse bu kişilerin yakınları için ciddi sağlık problemi oluşturmaktadır. Trafik kazaları sonucunda insan yaşamında meydana gelen mağduriyet konusu ile ilgili olarak yapılan bilimsel bir ankete katılan ölü ve sakat yakınlarından % 4’ü, sakat kalanların ise % 7’si uyuşturucu madde kullanmaya başladıklarını, kazayı müteakip ilk üç yılda ise ölü yakınlarından % 37’si, sakat ve yakınlarından da % 17’si intihar etmek istediklerini ifade etmişlerdir (Darçın, 2002; aktaran Şeker ve Aydın, 2008). Bu durum trafik kazaları sonrasında insanların psikolojik durumlarında büyük ölçüde olumsuz belirtilerin meydana geldiğini gösteriyor.

KKTC’de trafik kazalarını dünyada kabul edebilir seviyelere düşürmenin gerekliliği kazalara birebir taraf olanlar ve yakın akrabalarını olumsuz etkilemesi yanında ülkenin kalkınmasında lokomotif olan turizm ve üniversite sektörlerinin sürdürülebilirliği için de son derece önemlidir. Bu çalışmada KKTC’de trafik kazalarına neden olan faktörler incelenmiş ve bu yönde kazaların önlenmesine yönelik politika geliştirilmeye çalışılmıştır.

2. TRAFİK OLGUSU VE BAŞLICA LİTERATÜR

Karayollarında dünya geneline bakıldığında her yıl 1,2 milyondan fazla insan hayatını kaybetmekte ve milyonlarca insan da yaralanmaktadır (Sezer vd., 2012). Ölüm sebepleri incelendiğinde trafik kazalarına bağlı ölümlerin sayısı artarak devam etmektedir. Dünya Sağlık Örgütü (WHO), 2030 yılına kadar trafik kazalarından kaynaklanan yaralanma sonrasında ölümlerin, toplam ölüm sebepleri

arasında beşinci sırayı alacağını tahmin etmektedir. Ayrıca WHO, 10 ile 24 yaş arasındaki ölüm sebepleri arasında ilk sırada trafik kazalarının olduğunu belirtmektedir (WHO, 2009; Kaygısız'dan, 2010).

Dünya Sağlık Örgütü'nün 2013 yol güvenliği raporunda trafik kazaları dünyadaki ölüm nedenleri arasında 8'inci sırada gösterilmektedir. Trafik kazalarında yaşamını yitirenlerin büyük çoğunluğunu 15-29 yaş arası gençler oluştururken, ölüm oranlarının en yüksek olduğu bölgeler, Afrika ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu Doğu Akdeniz olarak gösterilmektedir. 5 ana risk faktörü olarak da hız, alkollü sürüş, kask kullanmamak, emniyet kemeri takmamak ve çocuk koltuğu bulundurmamak olarak gösterilmektedir (Sabah Gazetesi, 2014).

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan trafik kazaları özetine göre ise 2013 yılında Türkiye'de 1.207.354 trafik kazası meydana gelmiş, bu kazalarda 3.685 kişi yaşamını yitirirken, 274.829 kişide yaralanmıştır. Bu kazaların % 88.97'si sürücü hatalarından kaynaklanırken, % 8.91'i yaya, % 0.43'ü yolcu, % 0.92'si araç ve % 0.77'si ise yol hatalarından kaynaklanmaktadır. Trafik kazalarının büyük bir bölümünün Mayıs-Ekim ayları arasında meydana geldiği görülmektedir. Trafik kazalarında sürücüye ait kusurlar arasında en önemli sebep olarak araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak olarak görülmektedir (Karayolları Genel Müdürlüğü, 2013).

Çok kriterli karar verme yöntemlerinden TOPSIS ve AHP yöntemleri kullanılarak karar vericilere (trafik kazaları konusunda uzun süredir birçok olayda bilirkişilik yapan akademisyenler) anket uygulanmıştır. TOPSIS ve AHP yöntemlerinin kullanıldığı araştırmada alkol ve aşırı hız en önemli kaza nedenleri olarak belirlenmiştir. Uykusuzluk, hatalı sollama ve kurallara uymama sırasıyla trafik kazalarının diğer nedenleri olarak ifade edilmiştir (Alp ve Engin, 2011).

Dünya Sağlık Örgütü'nün 2013 yol güvenliği raporunda trafik kazaları dünyada ölüm nedenleri arasında 8'inci sırada gösterilmektedir. Trafik kazalarında 5 ana risk faktörü olarak ise hız, alkollü sürüş, kask kullanmamak, emniyet kemeri takmamak ve çocuk koltuğu bulundurmamak olarak gösterilmektedir (Dünya Sağlık Örgütü, 2013).

Kamyon sürücülerinde trafik kazası ve uyku apne sendromu semptomları arasındaki ilişki incelenmiştir. Bu maksatla 316 kamyon şoförüyle anket yapılmış ve sonuç olarak uyku apne sendromu risk faktörleri ve semptomlarının sürücülerde yaygın olarak bulunduğu ve trafik kazası riskini arttırdığı kanısına varılmıştır (Fidan vd., 2007).

Adana ili şehir merkezinde meydana gelen kazalar incelenmiş ve trafik kazalarının yoğun olduğu bölgeler ve kaza kara noktaları Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) kullanılarak tespit edilmiştir. Emniyet Genel Müdürlüğü kayıtlarındaki kaza tutanakları veri seti kullanılarak kaza analizi yapılmış ve kara noktalar tespit edilmiştir (Gündoğdu, 2010).

Türkiye'de 3-6 yaş arası okul öncesi çocuklara yönelik 804 kişilik örneklem ile yapılan araştırmada sonuç alıcı etkin bir trafik eğitiminin özellikleri ortaya konmaya çalışılmıştır (Hatipoğlu, 2011).

1996 yılında İsveç Parlamentosu'na sunulan ve 1997 yılında Parlamento tarafından milli ulaşım politikası olarak kabul edilen "Vision Zero – Sıfır Ölüm"

benimsemiş olduğu 11 maddelik programın Türkiye'ye uygulanabilmesi için siyasi ve bürokratik yapı, yol kullanıcıları ve sistem uygulayıcıları, sorumluluk bilinci, davranış ve tutum dikkate alınarak Türkiye için yeniden değerlendirilmiştir. Çalışma üç bölümden oluşmakta, birinci bölümünde İsveç'te uygulanan Sıfır Ölüm yaklaşımının 11 maddelik programı incelenmiş, daha sonra bu yaklaşımın İsveç'teki uygulamaları ve trafik kaza istatistiklerine etkileri incelenmiştir. İkinci bölümde Türkiye'deki mevcut durum ortaya konmuş ve Sıfır Ölüm'e temel oluşturması için istatistiki değerlendirmeler yapılmıştır. Üçüncü bölümde ise Sıfır Ölüm'ün Türkiye'ye uygulanmasının değerlendirilmesi ele alınmıştır. Bu uygulamada Türkiye için ortaya konulan yaklaşımda Sıfır Ölüm'ün 11 maddelik programı uyarlanarak, 2 maddelik sistemi besleyici plan da dâhil edilmiştir (Kerimoğlu, 2009).

2000-2004 yılları arasında gerçekleşen 783 trafik kazası esas alınarak araç özelliği, ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan kazalar ile kazayı yaratan temel olgular arasında bağlantılar tespit edilmeye çalışılmıştır. Buna göre, ölümlü kazalarda sırasıyla kamyonet, kamyon ve otobüs rol alırken; yaralanmalı kazalarda ve kazaya neden olma açısından sıralama otomobil, kamyonet ve bisiklet şeklinde gerçekleşmiştir. Buna ilaveten, çarpışma ile sonuçlanan kazalarda otomobil, devrilme ile sonuçlanan kazalarda ise kamyon ilk sırayı almıştır. Ayrıca, ölümlü ve yaralanmalı kazaların vuku buluş şekilleri önem sırasına göre çarpışma, duran cisme çarpma, devrilme, duran araca çarpma ve yoldan çıkma şeklinde sıralanmaktadır (Ozgan, 2008).

Motorlu araçlara yönelik yapılan araştırmada motosiklet satışları ile motosiklet kazaları arasında korelasyon tespit edilirken bu artışın diğer taşıt kazaları üzerinde etkisine rastlanmamıştır (Öztürk ve Eken, 2006)..

2000 ile 2005 yılları arasında Türkiye'de Jandarmanın sorumlu olduğu bölgelerde meydana gelen kazalarla ilgili verilerin analizinde SPSS istatistiksel analiz programı kullanılmıştır. Regrasyon ve Korelasyon analizleri kullanılarak trafik kazalarına etki eden bütün faktörlerin arasındaki ilişkiler saptanmış ve trafik kazalarının azaltılmasına yönelik çözüm önerilerinde bulunulmuştur. Sonuç olarak trafik kazaları nedeniyle gerçekleşen ölümlerin en önemli nedenleri sürücülerin dikkatsizliği, aşırı hızla seyretmeleri ve hatalı sollama kanaatine varılmıştır (Şeker ve Aydın, 2008).

İstanbul Anadolu yakasında (C Bölgesinde) meydana gelen trafik kazaları kazanın meydana geldiği yer, hava durumu, kazaya karışan araç sayıları gibi veriler farklı yıllar için grafik olarak irdelenmiştir. Ayrıca C bölgesi Kadıköy ilçesi sınırları içerisinde yer alan D-100 karayolu, Sahil Yolu, Bağdat Caddesi, Minibüs Yolu ve bazı ana arterler üzerinde meydana gelen kazalar CBS' ye aktararak incelenmiştir. Yapılan bu incelemede her bir kesim üzerinde meydana gelen trafik kazaları bilgileri girilmiş (kaza sayısı, ölü sayısı, yaralı sayısı gibi) trafik kaza bilgileri hesaplanarak CBS de sorgulaması yapılmıştır. CBS'de yapılan değerlendirmelerden trafik kazalarının C bölgesi caddelerine göre dağılımı ortaya konulmuş, trafik kazası açısından riski yüksek olan bölgeler tespit edilmiştir (Toprakçı, 2007).

Trafik kazaları yanında trafik psikolojisini de konu alan araştırmalar yapılmıştır. Şöyle ki, trafik güvenliği konusunda önlemler açısından sürücü

psikolojisinin bilimsel olarak ele alınması ve bu çerçevede psikoteknik değerlendirme ve sürücü davranışları geliştirme programlarının düzenlenmesine vurgu yapılmıştır (Yasak, 2002).

KKTC’de Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı tarafından trafik ve yol güvenliği konusunda 1008 kişinin katılımıyla anket çalışması yaptırılmıştır. Yapılan anket çalışmasında katılımcıların % 65’i trafik kazalarında birinci derecede sorumlu olarak sürücüleri görmektedir. Kazaların önlenmesinde ilk üç faktörün “eğitim, zemin-yol kalitesi ve bariyer ışıklandırma” olarak gösterildiği araştırma sonuçlarına göre, trafik kazalarının nedenleri arasında ise “dikkatsizlik, aşırı sürat ve alkollü olarak araç kullanmak” ilk sıralarda yer almıştır (Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, 2014).

KKTC’nin Lefkoşa ilçesinde yaşayan 117 araba kullanıcısının trafikteki tutum ve davranışları ile psikopatolojik kişilik özellikleri arasındaki ilişki incelenmiştir. Veri toplama aracı olarak Bireysel Bilgi Formu ve Kısa Semptom Envanteri kullanılmıştır. Araştırma sonucunda rahatsızlık ciddiyetinin, çocuklukta istismara maruz kalmak, alkollü ve ehliyetsiz olarak araç kullanmaktan dolayı trafik cezası almak ve kuralların gereksiz olduğu inancı ile ilişkili olduğu saptanmıştır (Bayraktar ve Özeylem, 2005).

3. YÖNTEM

KKTC’de trafik kazalarının tespitine ilişkin gerçekleştirilen bu çalışmada iki temel yöntem kullanılmıştır. Birincisi ikincil veri olarak istatistiki veriler incelenmiştir. İkinci yöntem olarak ise iradi(kasti veya kararsal) örnekleme yapılarak birincil veri elde edilmeye çalışılmıştır. Bu örnekleme örneği oluşturulan elemanlar araştırma problemlerine yanıt verebileceğine inanılan veya en rahat ulaşılabilen kişilerden oluşmuştur (Altunışık vd., 2012:142; Saruhan ve Özdemirci, 2013: 185).

İkincil veri olarak Lefkoşa Trafik Tahkikat Şube Amirliği tarafından tutulan 2011-2013 yılları trafik kaza istatistiklerinden, Devlet Planlama Örgütü tarafından yayınlanan nüfus sayım sonuçlarından ve Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan trafik kazaları özetinden yararlanılmıştır. Bu veriler ışığında KKTC’de meydana gelen trafik kazaları yaralanmalı ve ölümlü olarak analiz edilmiş, kazaların yoğun olarak meydana geldiği aylar, günler ve saatler tespit edilmiş, ve kazaya karışanların yaş, eğitim ve ehliyet durumları analiz edilmiştir. Ayrıca meydana gelen trafik kazalarının sayısı dünya ülkeleriyle karşılaştırılmıştır.

Çalışmada birincil veri olarak KKTC’de trafik kazalarının nedenlerine gerçekçi ve güvenilir yanıt verebileceğine inanılan uzman ve yetkililer ile 2014 Mayıs ayı içerisinde mülakat yapılmıştır. Mülakat yapılan kişilerin pozisyonları ve araştırma kodları aşağıda belirtilmektedir.

- Halen yetkili pozisyonda olan Lefkoşa Polis Genel Müdürlüğü Trafik Tahkikat Şube Amiri (M1). Polis Genel Müdürlüğü’nce görüşülmesi uygun görülen kişi.

- Emekli Polis Trafik Müdürü (M2). Gerek uzun süre trafik müdürlüğü yapması gerekse bu konuda yurt dışında eğitim alması nedeni ile toplum tarafından otorite kabul edilen kişi.

- Trafik Kazalarını Önleme Derneği Başkanı (M3). Trafik konusunda en etkin dernek olup yaptığı çalışmalar ile kanaat önderi durumundaki kişi.

- Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı 1. Derece Teknisyeni (M4). Bakanlıkça görüşülmesi uygun görülen kişi.

Araştırma literatürü çerçevesinde trafik kazalarında ve önlenmesinde etkili olabilecek faktörler dikkate alınarak mülakatta aşağıdaki açık uçlu sorular yöneltilmiştir.

- Güvenli yol sistemi için neler yapılmalıdır?
- Trafik kazalarını önlemek için neler yapılmalıdır?
- Reklam panolarının sürücüler üzerinde etkisi hakkında neler düşünüyorsunuz?
- Yeni araç sigorta sistemi uygun mudur? Bu konu hakkında neler düşünüyorsunuz?
- Polisin trafikte devriye ve denetimi yeterli midir?
- Çocuklara verilen trafik eğitimi yeterli midir? Geleceğin sürücülerini için neler yapılmalıdır?
- Ehliyet verme sistemi uygun mudur? Düşünceleriniz nelerdir?
- Önlem alınması gereken yollar nerelerdir?
- Yollarda aydınlatmalar yeterli midir?

4. ARAŞTIRMA BULGULARI VE ANALİZ

4.1. İstatistikî Bulgular

Tablo 1'de KKTC'nin de dahil edildiği dünya ülkelerinin trafik verileri bulunmaktadır. Bu tabloda Türkiye verileri 2013 yılına, İtalya kaza verileri 2010 yılına, KKTC ve Diğer Ülkelerin verileri ise 2011 yılına aittir. Dünya ülkelerinin trafik verileri incelendiğine KKTC'nin 100.000 nüfusa düşen ölü sayısı sıralamasında ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerin 100.000 nüfusa düşen ölü sayısı ortalaması 5,7 iken, bu rakam KKTC'de 14,6 olarak görülmektedir. Yine 100.000 araca düşen ölü sayısı sıralamasına bakıldığında da, Avrupa Birliği dışındaki ülkelerde olduğu gibi KKTC'nin de üst sıralarda olduğu görülmektedir. Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerin 100.000 araca düşen ölü sayısı ortalaması 11 iken, KKTC'de bu sayı 16 olarak görülmektedir.

Tablo 1: Bazı Ülkelere Ait Motorlu Kara Taşıtı Sayısı, Nüfus Ve Trafik Kaza Bilgileri

Ülke	Ölümlü ve Yaralanmalı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Araç Sayısı (x1000)	Nüfus Sayısı (x1000)	1000 Kişiye Düşen Araç Sayısı	100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı	100.000 Nüfusa Düşen Ölü Sayısı
İNGİLTERE	151.474	1.901	33.586	62.744	535	6	3
İSVEÇ	16.119	319	5.319	9.449	563	6	3,4
DANİMARKA	3.525	220	2.882	5.571	517	8	3,9
HOLLANDA		661	10.029	16.693	601	7	4
İRLANDA	5.058	186	2.281	4.576	498	8	4,1
İSPANYA	83.027	2.060	30.198	46.175	654	7	4,5
ALMANYA	306.266	4009	52.047	81.798	636	8	4,9
FİNLANDİYA	6.408	292	3.431	5.388	637	9	5,4
FRANSA	65.000	3.963	41.057	65.434	627	10	6,1
AVUSTURYA	35.129	523	5.642	8.421	670	9	6,2
LÜKSEMBURG	962	33	427	518	824	8	6,4
İTALYA	211.404	4090	48.102	60.724	792	9	6,7
BELÇİKA	47.924	858	6.624	11.021	601	13	7,8
ROMANYA	26.648	2018	5.162	21.385	241	39	9,4
YUNANİSTAN	13.849	1.141	8.089	11.300	716	14	10,1
AVRUPA BİRLİĞİNE ÜYE OLAN ÜLKELERİN ORTALAMASI (AB-15)					608	11	5,7
NORVEÇ	6.079	168	3.237	4.953	654	5	3,4
İSVİÇRE	18.990	320	5.197	7.912	657	6	4
TÜRKİYE	161.306	3.685	17.939	76.668	234	21	4,8
AVUSTRALYA	1.151	1.277	16.368	22.324	733	8	5,7
KKTC	688	42	256	286	896	16	14,6
ABD	1.559.757	32.367	253.108	311.592	812	13	10,4
G.KORE	221.711	5.229	20.266	49.779	407	26	10,5
UKRAYNA	31.281	4.908	9.694	45.706	212	51	10,7

Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011 Yılı Trafik Kaza İstatistikleri; Devlet Planlama Örgütü 2011 Nüfus Sayımı Sonuçları; Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Kazaları Özeti 2013

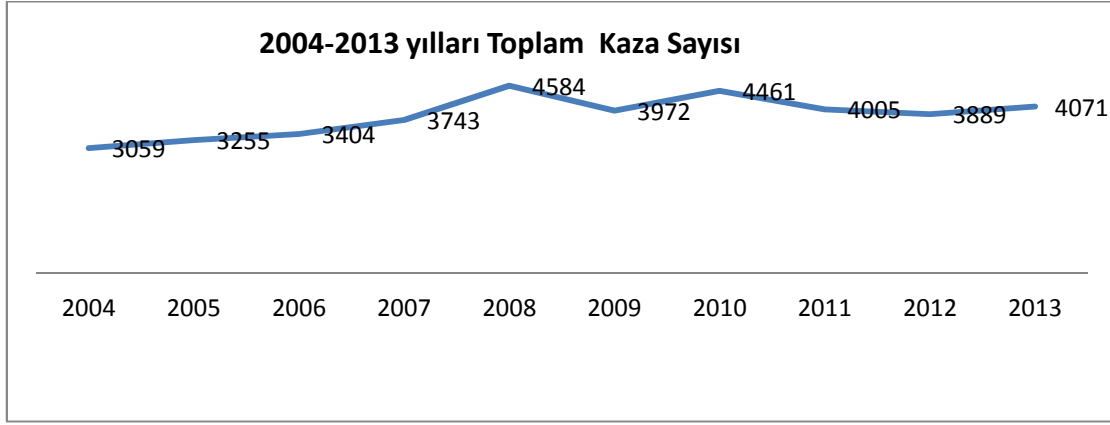
Tablo 2'deki veriler incelendiğinde, KKTC'de meydana gelen trafik kazaları ölü ve yaralı sayısı açısından çok acı bir tablo ortaya koyarken önemli maddi kayıplara da yol açmaktadır. 2011-2013 yılları arasında meydana gelen toplam 11.965 trafik kazasında, 115 kişi hayatını kaybederken, 2.825 kişinin de yaralandığı görülmektedir. Bunun yanı sıra toplam 53.097.922 TL ülkenin maddi zarara uğradığı görülmektedir. Harcanan bu paralarla, 2 hastane, 4 temel eğitim okulu, 4 belediye binası ve 135 konut inşa edilebilmektedir. Bütün bu kaza istatistiklerinin gerçeği tam olarak yansıtmadığı iddia edilebilir. Çünkü bazı trafik kazalarında olay yerine polis çağırılmamakta, rapor tutulmamakta ve yaralanmalar dâhil kişiler kendi aralarında anlaşmakta ve böylece birçok trafik kazası kayıtlara geçmemektedir.

Tablo 2: Trafik Kazalarının KKTC'ye Verdiği Zararlar

KAZA VE ZARARLARI	2011	2012	2013	TOPLAM
Kaza Sayısı	4005	3889	4071	11.965
Ölü Sayısı	42	24	49	115
Yaralı Sayısı	925	963	937	2.825
Maddi Kayıp TL	17.132.838	17.976.500	17.988.584	53.097.922

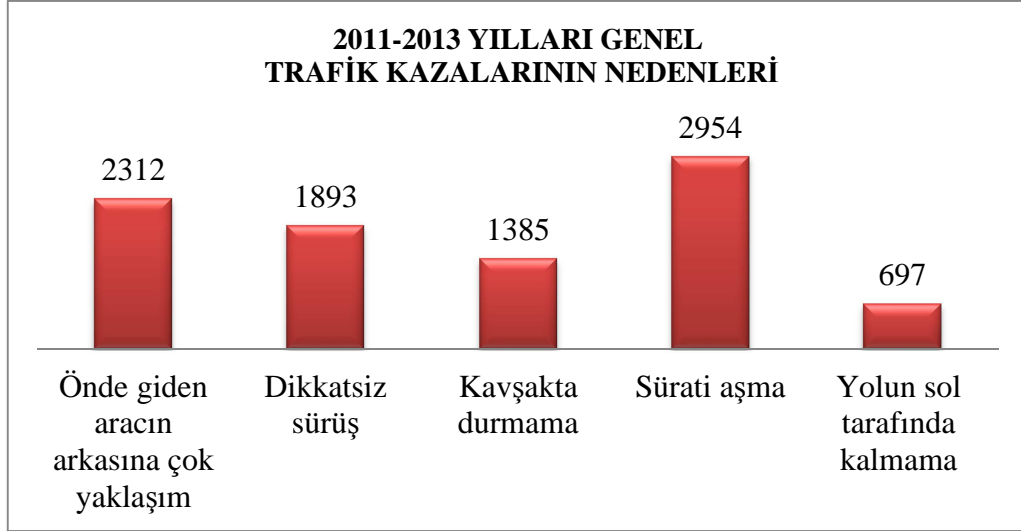
Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

Şekil 1'de KKTC'de 2004-2013 yılları arasında meydana gelen toplam kaza sayıları bulunmaktadır. Görüldüğü üzere meydana gelen kazalar 2004 yılında 3059 iken, 2008 yılına kadar artarak devam etmiş ve 2008 yılında en üst seviye olan 4584'e ulaşmıştır. Sonraki yıllarda ise iniş çıkışlı seyir izlemektedir. 2004 yılında 3059 olan toplam trafik kazası 2013 yılında 4071'e ulaşmıştır. Bu durum trafik kazalarını önlemek amacıyla yıllardır birçok önlem alınmasına rağmen halen istenilen seviyeye ulaşamadığının göstergesidir.

**Şekil 1: 2004-2013 Yılları Arası KKTC'de Toplam Kaza Sayısı**

Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2004-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

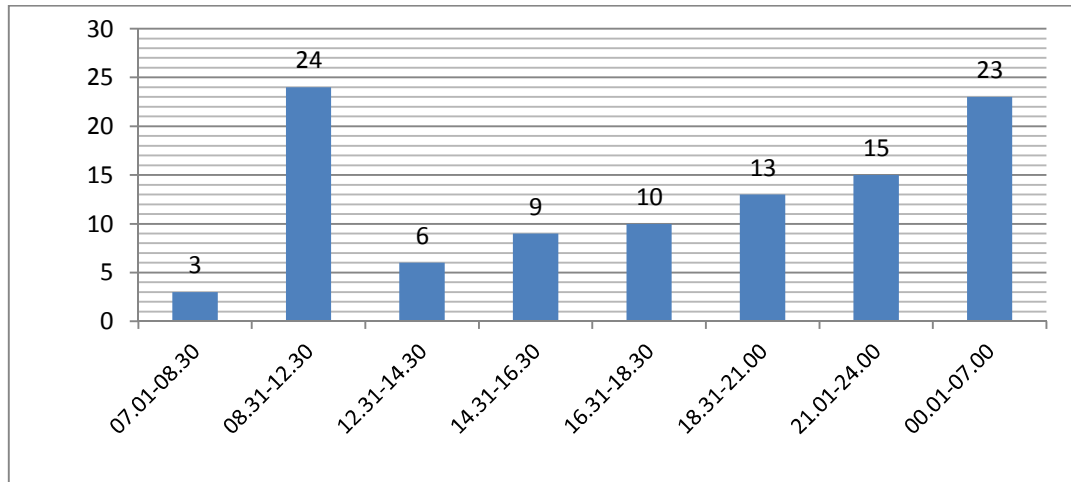
Şekil 2'de KKTC'de 2011-2013 yılları arasında meydana gelen ölümlü trafik kazalarının en önemli 5 nedeni görülmektedir. Şekilde görüldüğü gibi ilk sırayı aşırı sürat almaktadır. 2011-2013 yılları arasında toplam 106 ölümlü trafik kazası meydana gelirken, bu kazaların 51'i yani % 48.11'i aşırı süratten kaynaklanmaktadır. Bu sınıflandırma polis trafik raporları sistemine göre sürücü üzerinden kazaları açıklamakta ve altyapı ile yol güvenliği unsurunu gerektiği gibi dikkate almamaktadır. Ancak, öyle anlaşılmaktadır ki, araçların karşı karşıya gelmesine neden olan an yollara birçok yerden tali yolun girişi olması, alt ve üst geçit yerine kavşak sisteminin varlığı ile oto yol (motorway) yerine duble yol gerçeği şoförden bağımsız trafik kazalarının nedeni olabilmektedir.



Şekil 2: 2011-2013 Yılları Arası KKTC’de Ölümlü Trafik Kazalarının Nedenlerine Göre Dağılımı

Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

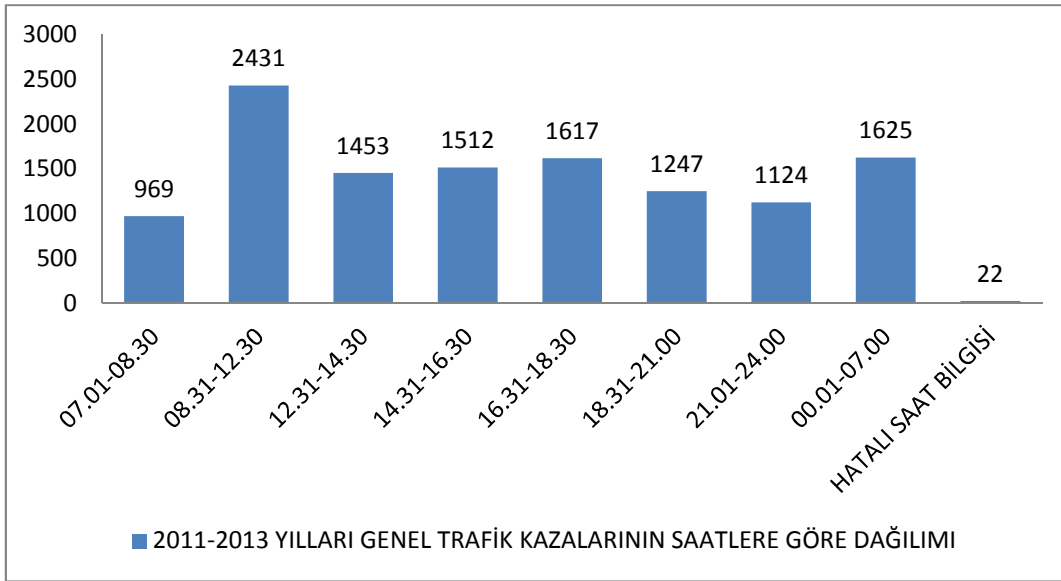
Şekil 3’de KKTC’de 2011-2013 yılları arasında meydana gelen ölümlü trafik kazalarının saatlere göre dağılımı görülmektedir. Buna göre; KKTC’de son üç yılda meydana gelen ölümlü trafik kazalarının büyük bir bölümü gece saatleri olarak değerlendirilen 00.01-07.00 arasında ve mesai başlangıcı olarak değerlendirilen 08.31-12.30 arasında meydana gelmiştir. 2011-2013 yılları arasında toplam 103 ölümlü trafik kazası meydana gelmiş, bu kazaların 24’ü yani % 23’ü 08.31-12.30 arasında meydana gelirken, 23 trafik kazası da yani % 22’side 00.01-07.00 arasında meydana gelmektedir.



Şekil 3: 2011-2013 Yılları Arası KKTC’de Ölümlü Trafik Kazalarının Saatlere Göre Dağılımı

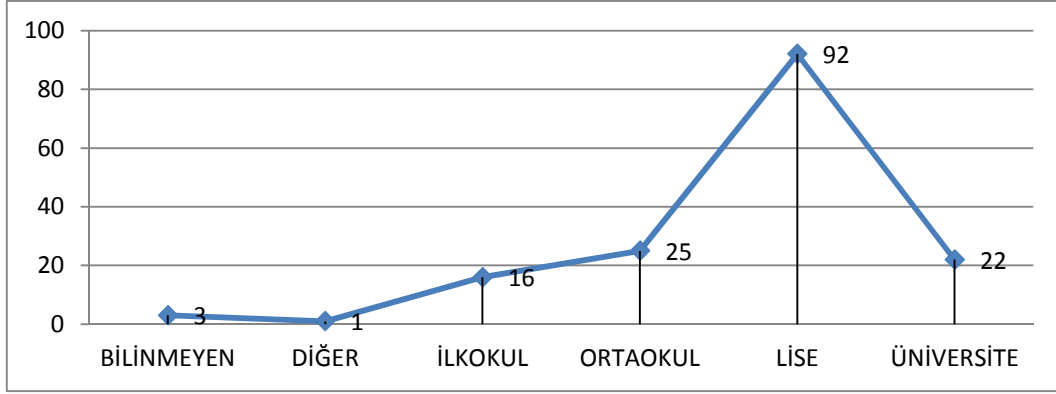
Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

Şekil 4'de ise 2011-2013 yılları arasında KKTC'de meydana gelen genel trafik kazalarının saatlere göre dağılımı görülmektedir. KKTC'de 2011-2013 yılları arasında toplam 12000 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 2431'i yani % 20'si 08.31-12.30 arasında meydana gelirken, 1625 trafik kazası da yani % 14'ünde 00.01-07.00 arasında meydana gelmektedir. Araştırma gereği gerçekleştirilen mülakat verilerinden de edinilebilecek izlenime göre; gece saatlerinde meydana gelen trafik kazalarının özellikle eğlence merkezlerinden alkolü olarak çıkan sürücülerden kaynaklandığı, mesai başlangıcı olarak değerlendirilen kazaların ise aşırı trafik yoğunluğu ile uykuyu üzerinden tam olarak atamayan sürücülerden kaynaklandığı değerlendirilebilir.



Şekil 4: 2011-2013 Yılları Arası KKTC'de Genel Trafik Kazalarının Saatlere Göre Dağılımı
Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

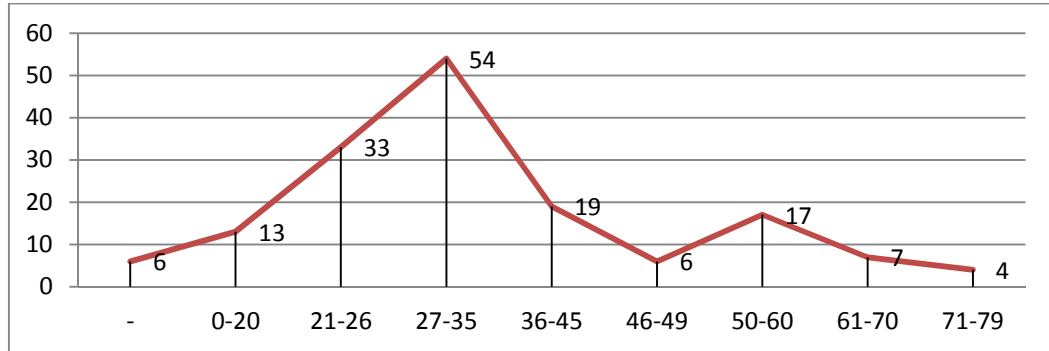
Şekil 5'de 2011-2013 yılları arasında KKTC'de meydana gelen trafik kazalarına karışan sanık durumdaki şahısların eğitim durumuna göre dağılımı görülmektedir. Kazaya karışan şahısların büyük çoğunluğunun lise mezunu olduğu görülmektedir. Toplam 159 olan sanık durumdaki şahsın 92'si yani % 58'ini lise mezunları oluştururken, 25 şahıs yani % 16'sını ortaokul mezunları oluşturmaktadır. Üçüncü sırada ise 22 şahısla yani % 14'lük dilimle üniversite mezunları bulunmaktadır. Görülüyor ki kazaya karışanların yarısından fazlasını lise mezunları oluşturmaktadır. Bu durumun ehliyet sahibi olanların büyük çoğunluğunun lise mezunu olmasından kaynaklandığı söylenebilir.



Şekil 5: 2011-2013 Yılları Arası KKTC'de Ölümlü Trafik Kazalarının Sanık Durumundaki Şahıslarının Eğitim Durumuna Göre Dağılımı

Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

Şekil 6'da 2011-2013 yılları ölümlü trafik kazalarının sanık durumundaki şahıslarının yaşlarına göre dağılımı görülmektedir. 2011-2013 yılları arasında ölümlü trafik kazasına karışan sanık durumundaki şahısların büyük bölümünü 27-35 yaş aralığı oluşturmaktadır. Toplamda 159 olan şahsın 54'ünü (% 34'lük kısmını) 27-35 yaş arası oluştururken, ikinci sırada 33 kişiyle (% 21'lik dilimle) 21-26 yaş aralığı bulunmaktadır. Üçüncü sırada ise 19 kişiyle (% 12'lik dilimle) 36-45 yaş aralığı bulunmaktadır. Ölümlü trafik kazalarına karışan sanık durumundaki şahısların büyük bölümünün 27-35 yaş aralığında olmasının sebebi olarak, sürücülerin ehliyet aldıktan sonra yıllar içinde tecrübe kazanıp, kendilerine en çok güvendiği yıllar olarak değerlendirilebilir. 2011 Nüfus sayımına göre 27-35 arası yaş grubu toplam 286257 kişilik nüfusun % 18'ini oluşturmaktadır (<http://www.devplan.org/Frame-tr.html>).

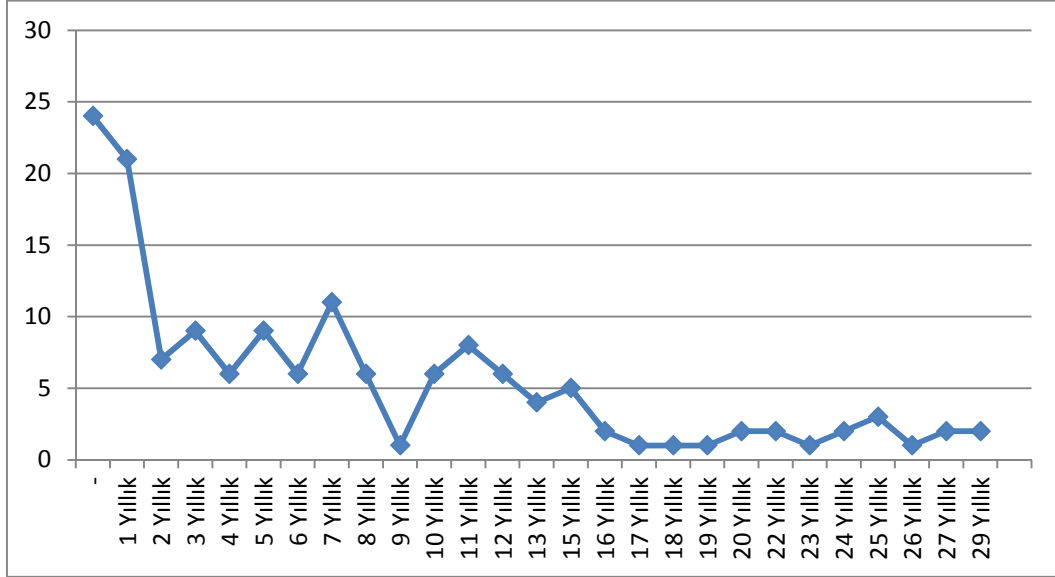


Şekil 6: 2011-2013 Yılları Arası KKTC'de Ölümlü Trafik Kazalarının Sanık Durumundaki Şahıslarının Yaşlarına Göre Dağılımı

Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

Şekil 7'de KKTC'de 2011-2013 yılları arasında meydana gelen ölümlü trafik kazalarına karışan sanık durumundaki şahısların ehliyet durumları görülmektedir. Bu verilere göre ehliyet yıllarının dağılımına bakıldığında, ölümlü trafik kazalarına karışan sanık durumundaki sürücülerin büyük bir bölümünün iki yıllık ehliyet sahibi olduğu görülmektedir. Toplamda 159 olan şahsın 52'si (% 33'ü) ehliyetini aldıktan sonraki ilk iki yıl içinde ölümlü trafik kazalarına karıştığı görülmektedir. Bu durumun sebebini, yeni ehliyet alanların trafiğe tam olarak

adapte olamadıklarından ve ehliyet verme sisteminin uygun olmayıp sürücülerini trafiğe tam olarak hazırlamadan çıkardığından kaynaklandığı söylenebilir. Yine dikkat edilirse on iki yıllık ve daha uzun süre ehliyet sahibi olan sürücülerde kazalara karışma oranında bir düşüş yaşanmaktadır. Bu durumu da sürücülerin gerek tecrübe sahibi olmalarından, gerekse yıllar içinde trafik kültürünün oluşmasından kaynaklandığı söylenebilir.



Şekil 7: 2011-2013 Yılları Arası KKTC'de Ölümlü Trafik Kazalarının Sanık Durumundaki Şahıslarının Ehliyet Durumuna Göre Dağılımı

Kaynak: Polis Genel Müdürlüğü, 2011-2013 Yılları Trafik Kaza İstatistikleri

4.2. Mülakat Sonuçları

Tablo 3 gerçekleştirilen mülakatlara ilişkin özet sonuç tablosunu teşkil etmektedir. Mülakatta yönlendirilen açık uçlu sorulara verilen yanıtlar anlam açısından gruplandırılarak görüş birliğine varılan yanıtların kolayca takip edilmesi için söz konusu özet tablo hazırlanmıştır.

Tablo 3: KKTC Trafik Sistemine İlişkin Mülakat Sonuçları Özet Tablosu

GÜVENLİ YOL	M1	M2	M3	M4
Yolun inşasında trafik mühendislerinden faydalanılmalıdır.	✓			
Yolun bulunduğu yerdeki trafik yoğunluğu ve kaza istatistikleri iyi değerlendirilmeli, altyapı sorunu çözülmelidir.	✓		✓	✓
Trafiği düzenlemeyle ilgili kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin birlikte hareket etmesi gerekir.		✓		
Toplu taşımacılık sistemine önem verilmeli, yayalara ve sürücülere trafik eğitimi verilmelidir.			✓	
Ehliyet verme sistemi tamamen değişerek AB normlarına uyarlanmalıdır.			✓	
Sürücülere sağlık kontrolü yapılmalıdır.			✓	
REKLAM PANOLARI				
Reklam panolarının yerleştirildiği yerler konusunda uzman görüşü ve yetkililerin izinleri alınmalı, ayrıca yere sabitleme şekillerinin denetimleri yapılmalıdır.	✓	✓	✓	
Reklam tabelaları, genellikle yolun dışına yerleştirilmelidir. Özellikle sürücünün dikkatini dağıtacak led ışıklı reklam panolarının tehlike yarattığı dikkate alınmalıdır.		✓	✓	✓
ARAÇ SİGORTA SİSTEMİ				
Yeni araç sigorta sistemi, eski sigorta sistemine nazaran daha iyi seviyededir. Ancak günün şartlarına göre olması gereken seviyede değildir.	✓			
Yeni araç sigorta sistemi, bir iki konu hariç gayet uygundur. Polis tarafından tutulan istatistiklerin iyi değerlendirilerek, sık kaza yapanla, yapmayanın ayırt edilmesi gerekir.		✓		
Yeni sigorta sistemi ile aracı kimlerin kullanabileceği, trafikte olumsuz sicilli sürücülerin ayrılacağı, araç motor gücünün değerlendirileceği, her kazadan sonra sürücünün sorgulanacağı bir sistemin gelmesi ile saldırgan araç kullananlara önemli bir caydırıcılık gelebilecektir.			✓	✓
POLİSİN TRAFİKTE DEVRİYE VE DENETİMİ				
Ülkedeki trafik yoğunluğu, kaza sayısı ve araç sayısı gibi etkenler değerlendirildiğinde, polis sayısının ivedi olarak artırılması gerekmektedir.	✓			
Mobese gibi sistemlerin hayata geçirilerek bu alandaki hizmetin daha üst seviyeye taşınması gerekir.	✓			
Polisin devriyeler konusunda yeterli ve etkin olduğu söylenemez, Ana yollarda trafik devriyeleri günün 24 saatinde görev yapmalıdır.		✓	✓	✓
ÇOCUKLARA VERİLEN TRAFİK EĞİTİMİ				
Çocuklara verilen trafik eğitimi yeterli seviyede değildir. Trafik dersinin eğitim müfredatına girmesi gerekmektedir.	✓	✓	✓	✓
Geleceğin sürücülerinin yanı sıra, günümüzdeki sürücülerin de trafik eğitimine ihtiyacı vardır.	✓			
Çocuklara eğitim için anne, baba ve öğretmenlerinin örnek davranış sergilemesi gerekir.		✓		
Türkcill trafik eğitim parkına benzer trafik eğitim parklarına daha fazla önem verilmeli ve sayıları artırılmalıdır.			✓	

EHLİYET VERME SİSTEMİ				
KKTC’de mevcut ehliyet verme sistemi yetersiz yasal düzenleme ve eğitim şekline sahiptir. Günümüz şartlarında çağdışı kalmıştır. Avrupa ülkelerindeki sisteme uyumu sağlanmalıdır.	✓		✓	✓
1988’ li yıllara baktığımızda ehliyet almak isteyen bir kişinin sürüş kuralları, işaretleri ve araç sürebilmesi ailesi tarafından öğretildikten sonra ehliyet sınavına girebiliyordu. Şimdilerde ise şoför okulu mecbur kınıyor. Amerika’da bile bizim eski sistemimiz uygulanmaktadır.		✓		
Eğitmcilerin ve ehliyet müfettişlerinin eğitimleri yetersizdir. Sözlü sınavdan vazgeçilerek yazılı sınava geçilmelidir.			✓	
İVEDİ ÖNLEM ALINMASI GEREKEN YOLLAR				
KKTC genelinde tüm yollardaki tali yol bağlantı kavşakları değiştirilerek, “servis bağlantı yolu” şekline getirilmelidir.	✓			✓
Girne-Güzelyurt, Girne-Değirmenlik Dağ yolu ve İskele-Yonca Kavşağı anayolları ivedi olarak güvenlik iyileştirmesine ihtiyaç duyulan yollardır.	✓			
Yol yapımı için trafik mühendislerinin icraatlarından sorumlu tutulabilecek yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.		✓		
Başta kavşaklar olmak üzere bütün yollar uzmanlarca denetlenip karanlık noktaların tespit edilmesi gerekmektedir.		✓		
Son yıllarda en çok ölümlü kazaların meydana geldiği yol Girne batı yoludur. Bu yol yerleşim yerleri içinden geçen bir anayol konumunda olup yaya, bisiklet ve motosikletliler için çok tehlikelidir.			✓	
YOLLARDA AYDINLATMALAR				
Genel olarak yollarda aydınlatmalar yeterlidir. Ancak kavşaklara daha fazla önem verilmeli ve bu gibi yerlerin aydınlatmaları aksatılmamalıdır.	✓	✓		✓
Anayollarımızda aydınlatma olması olumludur. Ancak kavşaklar ve şehir içleri mutlaka aydınlatılmalı ve elektrik kesintileri yaşatılmamalıdır.			✓	
TRAFİK KAZALARINI ÖNLEME YÖNTEMLERİ				
Trafikteki paydaş kurumlar eşgüdüm içerisinde çalışmalı, eğitim-mühendislik-denetim-sağlık hizmetleri döngüsünün planlı ve disiplinli çalışması sağlanmalıdır.	✓	✓		✓
Trafik kaza istatistikleri iyi değerlendirilmelidir.		✓		
Kaçak ve gereksiz tali yollar kapatılmalı, tüm kavşaklar ve çemberler tekrar gözden geçirilmelidir.			✓	
Araç muayeneleri teknik yapılmalıdır.			✓	
Her türlü eğitim desteklenerek yaygın trafik eğitimi ve kültürünün yayılması sağlanmalıdır.			✓	✓

5. SONUÇ

KKTC’de ölümlü kaza sayısının birçok dünya ülkesi yanında AB ortalamasının da üzerinde olması trafik sorununa öncelik verilmesi gerektiğinin en önemli kanıtıdır. Şöyle ki, kazalar sonucu ortaya çıkan maddi ve manevi kayıpların önlenmesi yanında ülke kalkınmasında lokomotif olan yükseköğrenim ve turizm sektörlerinin sürdürülebilirliği açısından trafik ve yol güvenliği son derece önem arz etmektedir. Bu çerçevede çalışma KKTC trafik sorunlarının nedenlerini tespitiye yönelik gerçekleştirilmiştir.

Çalışmada irdelenen istatistik veriler ve mülakat sonuçlarına göre KKTC trafik sistemine ilişkin aşağıdaki saptamalar yapılmıştır:

- KKTC’ de trafik kazaları ve yol güvenliğine ilişkin sağlıklı ve güvenilir güncel veri sistemi bulunmamakla beraber konunun yönetiminde kurumsal ve profesyonel yapı oluşturulmamıştır. 2013 Aralık ayı itibari ile trafikte yetkiler Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmış olmasına rağmen bunun gereği olan kurumsal ve profesyonel yapı halen daha kurulmamıştır.
- Çağdaş ülkelerde olduğunun aksine KKTC’de trafikte belirli bir vizyon ve yön ortaya koyabilecek “Trafik Master Planı” ve “Ulaşım Master Planı” bulunmamakta olup, bu yönde devlette hazırlık yapıldığına dair herhangi bir bilgiye ulaşılmamıştır.
- Yıllar itibari ile trafik kazalarında ve ölümlerde meydana gelen artışlar alınan önlemlerin pek de etkili olmadığını göstermektedir.
- Trafik kazaları ile yapılan polis raporları çağdışı olarak salt sürücü kusurları üzerine yoğunlaşmaktadır. Böyle olmasına karşın, kaza raporlarından anlaşılan birçok kazanın gerçekleşme nedeninin doğrudan yol veya yol güvenliği ile ilgili olduğu anlaşılmaktadır.
- Trafik kazalarının büyük oranda trafiğin yoğunlaştığı 08.31-12.30 ve sürücü dikkatinin potansiyel olarak en fazla dağıldığı 00.01-07.00 arasında gerçekleşmesi bu yönde alınacak önlemlere önemli ışık tutmaktadır.
- Trafik kazalarının büyük oranda lise mezunları tarafından yapılması soruna salt eğitim ile bakılması argümanını çürütmektedir.
- Trafik kazası yapanların büyük oranda 27-35 yaş arası olması önyargılı olarak kazalarını gençler yapıyor argümanını çürütmektedir.
- Ölümlü trafik kazası yapanların % 33’lük kısmını iki yıldan fazla ehliyetli olmayan şoförlerin yapması şoförlükte tecrübenin önemini ortaya koymasına ilaveten ehliyet sisteminin de çağdaş olmadığını göstergesi olarak yorumlanabilir.
- Yolun bulunduğu yerdeki trafik yoğunluğu ve kaza istatistikleri iyi değerlendirilmeli, altyapı sorunu çözülmelidir.
- Reklam panolarının yerleştirildiği yerler konusunda uzman görüşü ve yetkililerin izinleri alınmalı, ayrıca yere sabitlenme şekillerinin denetimleri yapılmalıdır.
- Reklam tabelaları, genellikle yolun dışına yerleştirilmeli, özellikle sürücünün dikkatini dağıtacak led ışıklı reklam panolarının tehlike yaratmamasına dikkat edilmelidir.
- Polis devriyeler konusunda yeterli ve etkin değildir. Dolayısıyla, ana yollarda trafik devriyeleri günün 24 saatinde görev yapmalıdırlar.

- Çocuklara verilen trafik eğitimi yeterli seviyede değildir. Trafik dersinin eğitim müfredatına girmesi gerekmektedir.
- KKTC'de mevcut ehliyet verme sistemi yetersiz yasal düzenleme ve eğitim şekline sahiptir. Günümüz şartlarında çağdışı kalmıştır. Avrupa ülkelerindeki sisteme uyumu sağlanmalıdır.
- Genel olarak yollarda aydınlatmalar yeterlidir. Ancak kavşaklara daha fazla önem verilmeli ve bu gibi yerlerin aydınlatmaları aksatılmamalıdır.
- Trafikteki paydaş kurumlar eşgüdüm içerisinde çalışmalı, eğitim-mühendislik-denetim-sağlık hizmetleri döngüsünün planlı ve disiplinli çalışması sağlanmalıdır.

KAYNAKÇA

Alp, S. ve Engin, T. (2011), Trafik kazalarının nedenleri ve sonuçları arasındaki ilişkinin topsis ve ahp yöntemleri kullanılarak analizi ve değerlendirilmesi, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 10(19): 65-87.

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E., (2012), *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*, 7. Baskı, Sakarya Kitabevi.

Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlığı, (7 Mayıs 2014), *Trafik ve Yol Güvenliği* Kıbrıs Gazetesi, s.3.

Bayraktar, F. ve Özeylem, F. (2005), *Trafikteki Tutum ve Davranışlar ile Psikopatolojik Kişilik Özellikleri Arasındaki İlişki: Bir Kıbrıslı Türk Örneği*, KTMMOB, Lefkoşa: Çağdaş Yaşam ve Trafik Sempozyumu, s.1-39.

Devlet Planlama Örgütü, 2011 Nüfus Sayım Sonuçları <http://www.devplan.org/Frame-tr.html>, Erişim Tarihi: 13 Ekim 2014

Dünya Sağlık Örgütü, (18 Mart 2013), *2013 Yol Güvenliği Raporu* Sabah Gazetesi, s.6.

Gündoğdu, G. (2010), *Coğrafi Bilgi Teknolojileri Kullanılarak Trafik Kaza Analizi*, Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Hatipoğlu, S. (2011), Okul Öncesi Çağı Çocukların Trafik Bilgi ve Algıları, *Pegem Eğitim ve Öğretim Dergisi*, 1(3): 23-28.

Fidan, F., Ünlü, M., Sezer, M. ve Kara, Z., (2007), *Kamyon sürücülerinde trafik kazası ve uyku apne sendromu semptomları arasındaki ilişki*, Tüberküloz ve Toraks Dergisi, 55(3).

Karayolları Genel Müdürlüğü, Trafik Kazaları Özeti 2013 <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikKazalariOzeti2013.pdf>, Erişim Tarihi: 12 Ekim 2014.

Kaygısız, Ö., Düzgün, Ş., Akın, S. ve Çelik, Y., (2010), *Trafik Kazalarının Zamansal ve Mekânsal Analizi: Güney Anadolu Otoyolu Örneği*, Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu Kitabı, s.269-285.

Kerimoğlu, Ö. (2009), *İsveç'te Meydana Gelen Ölümlü Trafik Kazalarının Tamamen Ortadan Kaldırılması İçin Geliştirilen Stratejinin Türkiye İçin*

Uygulanabilirliğinin Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Ozgan, E. (2008), Karayolu araç tipi ve kaza şekli ile kaza sonuçları arasındaki ilişkilerin analizi, *Gazi Üniv. Müh. Mim. Fak. Der.*, (23)1: 97-104.

Öztürk, O.H. ve Eken, C. (2006), Motorlu taşıt satışlarının trafik kazaları üzerine olan etkileri, *S.D.Ü. Tıp. Fak. Derg.*, 13(4): 12.

Polis Genel Müdürlüğü Trafik Tahkikat Şube Amirliği, (2004-2013): *Kaza verileri İstatistiği*, Lefkoşa.

Sabah Gazetesi, Yaşam haberleri, Trafikte en çok yayalar ölüyor <http://www.sabah.com.tr/yasam/2013/03/18/surus-guvenligini-riske-sokan-5-faktor>, Erişim Tarihi: 30 Kasım 2014

Saruhan, Ş. C. & A. Özdemirci (2013), *Bilim, Felsefe ve Metodoloji*, 3. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul.

Sezer, F., Güven, S. ve Hancı, İ.H., (2012), *Ön Koltukta Oturan Çocuk*, Ankara: Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi ISSN 1307-4288.

Şeker, A. ve Aydın, K. (2008), Türkiye’de 2000 ile 2005 yılları arasında Jandarma bölgelerinde meydana gelen trafik kazalarının istatistiksel analizi, *Ç.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü*, 18(3), 23-32.

Toprakçı, B. B. (2007), *İstanbul Kadıköy C Bölgesinde Meydana Gelen Trafik Kazalarının Coğrafi Bilgi Sisteminde İncelenmesi*, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

WHO (2009), *Global Status Report on Road Safety Time For Action*, World Health Organization, Department of Violence & Injury Prevention & Disability (VIP), ISBN 978 92 4 156384 0, İsviçre.

Yasak, Y. (2002), Trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirmenin tarihine genel bir bakış, *Türk Psikoloji Yazıları*,5(9-10): 121-136.

Doç. Dr. Okan Veli Şafaklı, Lefke Avrupa Üniversitesi İşletme Bölümü Öğretim Üyesi ve bölüm başkanıdır. Lisans (Doğu Akdeniz Üniversitesi, KKTC), Yüksek Lisans (Doğu Akdeniz Üniversitesi, KKTC), Doktora (Çukurova Üniversitesi, Türkiye). Çok sayıda ulusal ve uluslararası kongrede bildiri sunan ve makale çalışması bulunan Şafaklı'nın ilgi alanları şunlardır: Genelde Turizm özelde ise Turizmin Finansmanı, Kooperatifçilikte Finansman, Genel Bankacılık ve Finans konuları.

Assoc. Prof. Dr. Okan Veli Safaklı, is lecturer in European University of Lefke and Head of Business Department. BS (Eastern Mediterranean University, TRNC), MBA (Eastern Mediterranean University, TRNC), PhD (Çukurova University, Turkey). He has a lot of papers presented in national and international congresses and articles published. His research interests: Tourism financing, financing of cooperatives and general banking and finance topics.

Müslüm Kaya halen Lefke Avrupa Üniversitesinde İşletme Yüksek Lisans eğitimine devam etmektedir.

Müslüm Kaya is already MBA student in the European University of Lefke.