



TRAFİK GÜVENLİĞİ

Prof.Dr. Ahmet ZENGİN



Öğrenme Hedefleri

Bu konuyu çalıştıktan sonra:

- Bu dersin sonunda öğrenciler, trafik güvenliğini sağlamada iletişim kampanyalarının önemini tanımlayabilecekler,
- Üzerinde çalışılan öncelikli trafik konularını ve bunlara ait yapılmış kampanyaları inceleyerek, etkili bir trafik kampanyasına ait özellikleri sayabilecek,
- Trafik güvenliği alanında yapılan eğitim ve denetim çalışmalarını gözden geçireceklerdir .

İçindekiler

• Öğrenme Hedefleri

1. Trafik güvenliğini arttırma müdahaleleri,
2. Güvenliği teşvik etmek
3. Dünyadan ve Türkiye’den trafik kampanyası örnekleri,
4. Eğitim ve denetim çalışmaları

■ Konunun Özeti

■ Değerlendirme Soruları

Sosyal İletişim Konusu Olarak Trafik

Toplumun önde gelen değerleri (demokrasi, sağlık, güvenlik, yaşam kalitesi vs.) sosyal iletişimin bileşenlerini oluşturmaktadır. Sosyal iletişim faaliyetlerinde **kamusal yarar esastır.**

Sosyal iletişimin eğildiği konular arasında **hastalıkların ve kazaların önlenmesi** de yer almaktadır.

1970’li yıllarda Fransa’da ilk sosyal iletişim çalışmaları otoyol güvenliği ile ilgili yapılmıştır.

Sosyal İletişimin Kampanyası Olarak Trafik Kampanyaları



- *Türkiye’de ve dünyada, karayolu trafik güvenliğinin sağlanması için **pek çok iletişim kampanyası** yapılmaktadır.
- *Kampanyaların trafik kazası sonuçları üzerinde **doğrudan bir etki göstermeseler de, insanların tutum ve bilgi dağarcığının değiştirilmesinde** başarılı olabilecekleri belirtilmektedir. (Supreme, 2007)
- *Trafik güvenliği ile ilgili **kampanyalar, sosyal iletişim kampanyaları** olarak sınıflandırılır.

Trafik Güvenliği Kampanyalarının Tarihçesi

- * 1960'larda gelişmiş ülkelerde, yolları daha güvenli hale getirmek için alınan önlemlere ek olarak kampanyalar yapılmaya başlanmıştır.
- * Örneğin; 1967'de İsveç'te trafik düzeni değiştiginde, yol kullanıcılarını yolun sağından araba kullanmaya teşvik etmek için bir kampanya yapılmıştır.

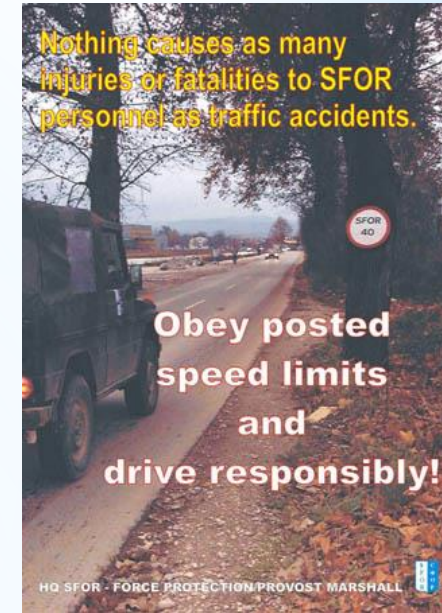
Kampanyada, İsveç'te trafik kazalarını azaltmak üzere sağ şeritte sürüş uygulamasına geçileceği günü belirten logo süt kartonlarından, erkek şortlarına kadar çeşitli hatıra eşyaları üzerinde görüntüleniyordu. Kampanya kapsamında İsveç televizyonu değişikliğin konu edildiği bir şarkı yarışması da düzenlemişti.





*Trafik kampanyaları,
önleyici kampanyalardır.

Kaçınılması gereken davranışları,
uyulması gereken kuralları ve
yerleşmesi / değişmesi istenen
toplumsal normları, toplumsal yapıyı
ve hedef kitlenin özelliklerini
gözeterek oluşturmayı hedefler.



Trafik Kampanyaları Etkili mi Değil mi?

trafikte,
önce siz örnek olun!



diğerlerinin değiştiğini göreceksiniz...

- *Kitleesel medya bir konudaki bilgi seviyesinin ve farkındalığın arttırılmasında çok etkili olabilirken, davranış değişikliği yaratma konusunda o kadar etkili değildir.
- *İlk olarak bilgi seviyesinde yükselme, ardından yaklaşım farklılaşması ve davranışsal değişimin ortaya çıkması hedeflenir.
- *Arzu edilen davranışsal değişim her zaman kalıcı olmayabilir ve uzun vadede kalıcı olması için pekiştirilmesi gerekebilir.

Trafik Kampanyaları İçin Hedef Kitle

- * **Önleyici kampanyalar**, sınırlı bir süre içinde **belirli hedeflere** yönelik iletişim ve bilgilendirme yapan **etkili kampanyalardır**.
- * Kampanya hedeflerinin özelleştirilmiş, **net ve ölçülebilir** kriterlerle tarif edilmesi ve elde edilen sonuçların, bu kriterlerle karşılaştırma yapılarak değerlendirilmesi gerekmektedir .Tüm sürücü ve yayalara yönelik “**Trafik kurallarına uyalım**” sloganına sahip bir kampanya, genel olması nedeniyle **net ve ölçülebilir bir sonuçtan uzaktır**.
- * Hedef kitle “istenmeyen davranışı gösteren kişiler olmak zorunda değildir. Davranışı değiştirilmek istenen kişi üzerinde etkisi olabilecek, **ebeveynler, arkadaşlar, işverenler, öğretmenleri hedefleyen kampanyalar daha yüksek etki** yaratmaktadır.
- * Kampanyaların, **yönetimler, ilgili kurumlar, sivil toplum örgütleri ve medyanın desteğini almış olması etkisini** arttırmaktadır.
- * Hedef kitlenin motivasyonel özellikleri dikkate alınmalıdır. Bireyin elde etmeyi isteyeceği (**aidiyet, prestij, kendini aşma vb.**) ve kaçınmayı tercih edeceği (**acı, korku , ölüm, yas ve küçük düşme vb.**) durumlarla ilişkilendirilmelidir.
- * Verilen mesajlar, birey tarafından **kişiselleştirilebilmeli**, “başkaları/diğer insanlar”a ait gibi algılanmaması gerekir.

Trafik Kampanyaları İçin Kritik Bilgiler

- * Yaya ya da sürücü tüm yol kullanıcılarının, bir yandan trafik ortamında daha “güvenli davranışlar” göstermelerini sağlamak, diğer taraftan “**güvensiz davranışlar**” göstermelerini engellemek **Trafik ve Yol Güvenliği Kampanyalarının temel hedefini** oluşturmaktadır.
- * **Mesajlar, direkt, kesin, yönlendirici ve yalın olmalıdır.** Karmaşık ya da belirsiz mesajlardan kaçınılmalıdır. Örn: “**Alkol Öldürür**” mesajı yerine, “**Alkollü müsünüz? Hemen bir taksi çağırın!**” mesajı daha somut ve yönlendiricidir. “Önce güvenlik” gibi genel mesajlar ardından beklenen davranışların net bir şekilde tariflenmemesi nedeniyle çok etkili değildir.
- * Mesajlar, **birey tarafından doğrudan kendisi ile ilgili olarak değerlendiriliyor ise** daha etkilidir; yani, kişisel olmalıdır.
- * “**Diğer insanlar**”a dönük atıflarda bulunmaya neden olacak sloganlar, sorumluluğun başkasına atılmasına **neden olmaktadır.** Modellemeye ve taklit etmeye imkan veren ve hedef davranışın açıkça gösterildiği mesajlar kurgulanmalıdır.
- * **Hedeflenen değişim bireyin davranışlarında, üçüncü şahıslar tarafından da gözlenebilir olmalıdır.** Örneğin, farların gün ışığında da açık olması, emniyet kemeri takılması diğer insanlar tarafından da gözlenebilmekte, dolayısıyla bu davranışları hedefleyen mesajlarla karşılaşan kişinin örnek rol modeller görmesine olanak verir.

Duyarlılık Kazandırılması Gereken Kavramlar

Dünya Sağlık Örgütü Düşük ve orta sosyoekonomik düzeye sahip ülkelerde **trafik kazalarına bağlı ölümlerle baş etmek için aşağıdaki faktörlere odaklanılmasını önermektedir:**

- Hız
- Alkol
- Emniyet Kemerli ve Çocuk Güvenlik Koltukları
- Kask
- Görünürlük
- Kolay Zarar Görebilen/Kendi Kendine Yetemeyen Kişiler, yani **incinebilir gruplar**

Bu konularla ilgi özelleştirilmiş amaçları olan kampanya ve eğitim çalışmaları yapılması önerilmektedir.



<http://www.youtube.com/watch?feature=endscreen&v=F3IHrZNzf3c&NR=1>

TRAFİK EĞİTİMİ

Hedef kitleleri ve içeriği bakımından trafik eğitimini birkaç başlık altında ele almak gerekir:

- * Araç kullanmayı öğrenme - sürücü eğitimi.
- * İncinebilir yol kullanıcılarının eğitimi – çocuklar ve gençler.
- * İş araç kullanmak olan sürücüler için kazadan kaçınma ve güvenli sürüş eğitimleri.
- * Kurala uygun davranmayan sürücülerin eğitimi – rehabilitasyon.

Araç Kullanmayı Öğrenme – Sürücü Eğitimi

- *Araç kullanmayı öğrenmek kolay ve basit bir iş değildir.
- *Son hızla gidebilen, yaklaşık bir tonluk metal bir kütleyi, muhtemelen çok büyük bir hızla karşıdan gelen başka metal kütlelerin varlığında güvenle emanet edebilmek için, **insanın beyinde radikal değişimler** olması gerekmektedir.
- *Araç kullanmayı öğrenme süreci ülkeden ülkeye değişen, farklı formatlarda olabilmektedir.

Çeşitli Ülkelerde Sürücü Eğitim Formatları

Çeşitli Avrupa ülkelerinde uygulanan sürücü eğitim programları birbirlerinden farklı uygulamaları içermektedir. **Kimi ülkelerde araç kullanma yaşı 16 -17 iken** (ör. Norveç, İrlanda, İngiltere), **kimi ülkelerde 18 olarak** belirtilmiştir. **Fransa'da ise gençler, çıraklık sistemi şeklinde anlaşmalı olarak 16 yaşında araç sürmeye başlayabilmektedir.**

İngiltere, İrlanda ve Hollanda dışındaki Avrupa ülkelerinde ehliyet almak için **teorik ve uygulamalı olarak zorunlu eğitim uygulaması** bulunmaktadır. Bazı ülkelerde trafik içinde pratik yapılmasına izin verilmiş, bazı ülkelerde ise bu iş için özel alanlar tahsis edilmiştir. **Genel olarak bakıldığında Almanya, Danimarka, Hollanda, Portekiz, Yunanistan ve Lüksemburg'da, trafiğe çıkabilmek için ehliyet sınavlarında başarılı olmak şarttır**, ehliyetsiz olarak yanında deneyimli biri ile trafik içinde pratik yapmaya izin verilmez (Fuller, 2001).

Genel olarak edinilen izlenimlere göre, ulusal eğitim sistemleri öğrencileri ehliyet sınavlarını geçmek üzere hazırlar ve sonra kendi hallerine bırakırlar. **Deneyim, temel öğrenme sürecidir.** Bu eğitimlerde uygun güvenli davranışların tam olarak öğretildiği söylenemez. Sınavı geçme ile genç sürücüler 'deneyimli sürücü' gibi değerlendirilmektedir. Bu eğitimler, öğrenme ve beceri kazanma prensiplerinin uygulanması olarak hazırlanmamaktadır. **Yapılan bir araştırmada eğitimin %5'inden azında kompleks ve tehlikeli manevralar, %2'sinden azında ise tehlikeyi tanıma ve baş etme öğretilmektedir** (Fuller, 2001).

Türkiye’de sürücü belgesi almak için;

- * Kanunlarda belirtilen şartlardaki kişiler, gerekli belgeleri hazırlayarak özel bir **sürücü kursuna** başvurarak kayıt yaptırır.
- * **5 haftalık teorik eğitimin ardından Trafik, Motor ve İlk Yardım** derslerinden sınava girerek her dersten en az **100 üzerinden 70** alarak sınavı geçmek gerekmektedir. Bu sınavdan başarılı olanlar kurs bünyesinde **direksiyon eğitime** katılarak direksiyon sınavına girerler.
- * Bu sınavı da geçtikten sonra 1-2 hafta içinde kurs, kişi adına **sertifika** düzenler. Bu sertifika ve belgelerle kursun bağlı bulunduğu vergi dairesine harç ödenerek, aynı ilçedeki **Emniyet Müdürlüğüne** evrakları teslim ederek **1-2 gün içinde ehliyet alınabilir.**

* Araç kullanma becerisi edinmek ve sürücü olabilmek için kursa katılmak ve uygun sınıfta sürücü belgesi almak gerekmektedir.

* Bu kurslarda verilen trafik eğitiminin,

- Trafik konusunda bireylerin yaya, yolcu ve sürücü olarak üzerine düşen sorumluluklar hakkında **duyarlılık** kazanmalarını sağlamak,
- **Trafik kurallarının** öğrenilmesi,
- **Aracın teknik özelliklerinin** öğrenilmesi ve
- **Araç kullanma becerilerinin** edinilmesi gibi pek çok işlevi vardır

Araç Kullanma Becerisi Eğitimi

- ***Araç kullanma becerisi** edinmek, gerekli alt yapı bilgilerinin alınmasının ardından, yetiştirici özelliklerine sahip sürücülükte ustalaşmış kişilerin gözetiminde “**yaparak öğrenme**” yoluyla gerçekleşir.
- *Bu kursu tamamlayarak yapılan sınavda başarılı olanlar sürücü belgesi olarak araç kullanma yetkisi kazanırlar.
- ***Bu çalışmaların, sürücü adayına gereksinim duyulan bilgi ve beceriyi kazandırdığı varsayılır.**

Sürücü eğitimi var olan formatın yanında şu özellikleri de taşıyan eğitim programlarına dönüşmelidir:

Tehlikeyi tanıma – tehlikeyi fark edebilme

- *Genç sürücüler **deneyimsizliklerinden** dolayı, potansiyel olarak tehlikeli durumların sonuçlarına dair güvenilir tahminler yürütemezler. Örneğin bir **kavşağa, ya da viraja hangi hızda güvenle girebileceği** deneyiminden yoksundur, bundan dolayı da yoldan çıkma, takla atma gibi tek araçlı kazalara genç sürücüler daha çok karışır.
- *Sürücü eğitimi sırasında **yazılı senaryolarla, video eğitimleri, multimedya ve sanal gerçeklik sürüşleri** ile tehlike algısını geliştirme hedeflenmelidir. Bu tarz eğitimler yapılabilmesi için ise **yatırım yapılması** gerekmektedir (Fuller, 2001).

Kendini tanıma :

- *Güvenli araç kullanmanın yollarından biri de sürücüye trafik ortamındaki davranışlarının izlerliği konusunda geribildirim vermektir. Yapılan çalışmalarda, **davranış amaçlarını ve yoldaki sürüş stratejilerini** sözel olarak ifade etmenin, herhangi bir sorunun çözümüne ilişkin olasılıkları artırdığı bulunmuştur.
- *“**Olay günlüğü**” tutmak bazı problem davranışların izlerliklerini görebilmek için faydalı bulunmuştur. Bunun gibi, “sürüş günlüğü” de acemi bir sürücünün davranış-sonuç ilişkisi kurabilmesinde yararlı olacaktır. **Yapılan bir çalışmada atlatılan kazaları yazmanın ve zihinde canlandırmanın sürüş becerilerini artırdığı bulunmuştur.** Gregersen (1996) de genç sürücülerde kendi yeteneklerini abartma problemi ile çalışırken “**içgörü**” eğitiminin, diğer bir deyişle, kişilerin **kendi davranışlarının neden ve sonuçları hakkında düşündürmenin**, beceri eğitiminden daha faydalı olduğunu göstermiştir (Fuller, 2001).

Grup eğitimi :

- * Araç içinde grup halinde yapılan eğitim sürüşleri ile daha fazla ve çeşitli hata görme ve bunlarla baş etme yollarının öğrenilmesi, diğerlerinin performanslarını değerlendirme ve deneyim ve problemleri paylaşma ve tartışma şansı olması bakımından, **bireysel eğitimden daha yararlı** olacaktır.

İnsan faktörü:

- *Son olarak, bir sürücü eğitimi, **trafikteki insan faktörünün etkileri konusunda bilgi sağlamalıdır**. Özellikle biyolojik ve çevresel etkilerin sürüş davranışları ile olan ilişkileri öğretilmelidir. **Temel olarak yapılması gereken sürücü adaylarını ehliyet sınavlarını geçmeye değil, güvenli, etkili ve yeterli bir sürüş hayatına hazırlamaktır** (Fuller, 2001).

Devam eden bir süreç olarak öğrenme

*Araç kullanmayı öğrenme yaşam boyu devam eden bir iştir. Sürücü olarak nasıl davrandığımız, o davranışın sonuçları tarafından kontrol edilir. Ödüllendirici sonuçlar içeren davranışlar güçlenir, cezalandırıcı ya da ödüllendirici olmayan davranışlar zayıflar. Eğer risk alma istendik ödülleri getirirse bu davranış pekişir. Buna “öğrenilmiş risklilik” (learned riskiness) adı verilir. Benzer şekilde, eğer kurallara uyma istendik sonuçlar yaratmıyorsa kurallara uyma davranışı zayıflamaya başlar (Fuller, 2001). .

* Gençlerin, bir sürücü olarak davranışlarının, çevrede bulunan **diğer insanlar** ile, örneğin diğer sürücüler, bisikletliler ve yayalar ile **nasıl bağlantılı olduğunu** anlaması, sistem içinde “kendi yerini ve işlevini” kavraması gerekmektedir:

- Trafik içinde, bir sürücü olarak diğer insanlara nasıl bağlıyız?
- Diğer sürücülere gösteriş mi yapıyoruz,
- onları tehdit mi ediyoruz,
- yok mu sayıyoruz,
- rekabet mi ediyoruz,
- cezalandırıyor muyuz,
- saygı ve anlayış mı,
- yoksa kızgınlık ve öç alma duyguları ile mi hareket ediyoruz?

* Güvenli ve güvenilir bir performans için sürücünün kendi duygusal ihtiyaçlarını fark edip, bunları yol ortamına yansıtmamayı öğrenmesi gerekir. Bireyin nasıl araç kullanılacağıнын yanında **öğrenmesi gereken, diğerlerini koruyucu ve kollayıcı şekilde “nasıl davranmak gerektiği”dir.**

Yanında arkadaşı İbrahim Toklucu'yla sahil yolunda otomobille ilerleyen Tuncay Zorlu, direksiyon hakimiyetini kaybetti. Kontrolden çıkan otomobil önce bariyerlere sonra yol kenarındaki aydınlatma direğine çarparak takla attı. Ön camdan fırlayan sürücü ve yanındaki arkadaşı ağır yaralandı.

Kartal'dan Maltepe istikametine giden **Tuncay Zorlu'nun (18)** kullandığı 34 SZ 496 plakalı Skoda marka otomobil Kartal İETT son duraklarına geldiğinde kontrolden çıktı. Saat 21.00 sıralarındaki kazada Zorlu, yanındaki arkadaşı İbrahim Toklucu'yla birlikte kontrolünden çıkan araçla birlikte önce bariyerlere ardından da elektrik direğine çarptı.

Çarpmanın etkisiyle savrulan otomobil takla attı. Zorlu ve arkadaşı kaza anında ön camdan yola fırladı. Toklucu ve Zorlu olay yerine gelen ambulanslarla Kartal Dr. Lütfi Kırdar Eğitim ve Araştırma Hastanesi'ne kaldırıldı. Tedavi altına alınan yaralıların hayati tehlikelerinin sürdüğü belirtildi.

Kazada **otomobili kullanan Tuncay Zorlu'nun ehliyet almadığı ortaya çıktı**, Polis, Zorlu'ya ehliyetsiz araç kullanmaktan 700 TL, araç muayenesi yaptırılmadığı için 70 TL, ruhsat sahibine de ehliyetsiz kişiye araç verdiği için 320 TL para cezası kesti. Aracın kaskosu olsa dahi ehliyetsiz kullanıldığı için zararının karşılanmayacağı öğrenildi.

Karayolları Müdürlüğü'nün keseceği cezalarla birlikte Tuncay Zorlu'yu ehliyetsiz otomobil kullandığı için ağır bir maddi külfet ve 1-2 ay arası hapis cezası bekliyor.

İncinebilir Grupların Eğitimi-Çocuklar Ve Gençler

*İncinebilir grupların eğitimi ile kendi güvenliklerini sağlamak üzere çalışılması, örneğin;

- bisikletli ve motosikletlilerde **kask takma**,
- motosikletlilerin **hız kurallarına** uyması,
- yayalar** için karşıdan karşıya geçme kurallarına uyma,
- yolcuların ve çocukların araç içinde sabitlenmeleri (**emniyet kemeri ve çocuk koltuğu**), vb. konularda farkındalık çalışmaları yapılması Dünya Sağlık Örgütü tarafından önerilmektedir.

Trafik Güvenliği İçin Yaş Gruplarına Göre Eğitim

- * Trafik konusundaki eğitimlerin amacı çocuklara, ergenlere ve yetişkinlere trafik konusunda yeterli düzeyde bilgi ve davranış modelleri öğrenmelerine yardımcı olmaktır.
- * **Yol güvenliği eğitimi 4-5 yaşında başlamalı**, ilkokul, ortaokul ve lise süresince devam etmelidir.
- * Yol güvenliği eğitiminde **yetişkin önderliğinde**, yaşlılar ve arkadaşlarla etkileşim ve işbirliği ile öğrenme güçlü bir yöntemdir.
- * Sosyal etkileşim öğrenme çıktısının en önemli belirleyicilerinden (MODEL ALMA) olduğundan, **grup çalışmaları yapılması** bu konudaki öğrenme sürecini olumlu etkileyecektir.
- * Türkiye’de **ilk çocukluk çağı** öğrencilere yönelik bir trafik güvenliği çalışması, pilot uygulaması **10 ilde devam eden, ilköğretim 2.sınıf öğrencilerine yönelik “Hayatı Öğreniyorum” sosyal sorumluluk projesidir.**

Örgün Eğitimde Trafik Güvenliği

*Türkiye’de örgün eğitim programı içinde Lise 4.sınıfta **Trafik ve İlk Yardım dersi 2012** yılından itibaren müfredata girmiştir.

*Üniversite düzeyinde **Trafik Güvenliği** eğitimi ilk defa 2012 yılında Kocaeli Üniversitesi’nde başlatılmıştır.

* Bazı üniversiteler kampüs içinde hoca, öğrenci ve çalışanların gönüllü olarak çalıştığı **Trafik kurulları** oluşturmakta, kampüs trafik kurallarını oluşturmakta, uygulanmasının yaygınlaştırılması için bir dizi çalışma yapmaktadırlar.

* Bazı üniversiteler, okullarına yerleşen yeni öğrencilerine akademik hayata uyum programları çerçevesinde **Trafik Bilinci eğitimleri** yapmaktadırlar.

Diğer Eğitim Alanları

- *Yetişkinler için ise, yasa tarafından davranış düzeltme amacındaki **eğitim ve rehabilitasyon programları** (örn; ehliyetin alkollü araç kullanma nedeniyle alıkonulma cezası alanlara yönelik rehabilitasyon eğitimleri, vb.)
- ***Sosyal sorumluluk projeleri** kapsamında özel kuruluşların düzenlediği tutum geliştirmeye yönelik eğitim programları (Sorumlu Vatandaş Hareketi vb) düzenlenmektedir.
- *Sürücülük yaparak görevlerini yerine getirenlere yönelik **işletmelerin düzenlediği eğitim programları** (Özel gruplar için düzenlenen bilinçlendirme-bilgi ve beceri kazandırma eğitimleri, okul servis şoförleri, ilaç firmalarındaki koçluk eğitimleri, defansif sürüş eğitimleri, Uluslar arası Nakliyeciler Derneği eğitimleri, vb.)

DENETİM

Trafik denetiminin temel amacı, yol kullanıcılarından uymaları beklenen kural ve standartları açık olarak göstermek ve ihlal durumunda katlanılması gereken yaptırımları bildirmektir.



- *Özellikle yaptırım “tehdidi” yol kullanıcılarını kurallara uymaya teşvik eden ve ihlalin tekrarından kaçınmaya davet eden en önemli araçtır.
- *Yasaların etkili olabilmesi için ihlal durumunda yakalanma olasılığının yüksek düzeylerde algılanması gerekir.
- *Araştırmalar trafik ortamında denetim deneyimi yaşamış sürücülerin ihlal durumunda yakalanma olasılıklarını daha yüksek algıladıklarını göstermektedir. Özellikle alkol ve hız denetiminden geçmiş olmanın kurallara uyma konusunda çok etkili olduğu bulunmuştur.

*Trafik güvenliğini artırıcı davranışları yerleştirmek için algılanan yakalanma riskini artırmanın yanısıra sürücü yakalandığında uygulanacak yaptırımın sürücü tarafından algılanan ağırlığı da önemli bir faktördür. Yapılan araştırmalar, bu iki değişkenden algılanan yakalanma riskinin daha önemli olduğunu göstermektedir.

*Denetim stratejileri iletişim kampanyalarıyla desteklenebilir ve algılanan yakalanma riski artırılabilir. Bu tür bir kampanyada amaç, kaçınma ihtiyacı yaratmaktır.

Yasalar Ve Düzenlemeler

*Yasal sistem trafik sisteminin önemli bir elemanı ve düzenleyicisidir. **Ortalama hızı 5 km/s düşürmek ölümcül yaralanmaları % 25 oranında azaltmaktadır.** Bu nedenle de kurallar ve trafik denetimi hızı azaltma üzerine kurgulanmalıdır. Öte yandan her türlü yasal düzenlemede kurallara uymayanlara yaptırımı düzenlerken şunlara önem verilmelidir:

*Bir yasal düzenleme;

- **Bilinmeli,**
- **İçerik ve niyet olarak anlaşılmalı,**
- **Kontrol edilmesi kolay olmalı,**
- **Belli bir derecede kabul edilmeli,**
- **Diğer yasalarla uyum içinde olmalı,**
- **Durumsal istisnalar minimal düzeyde olmalı.**

Cezanın etkili olabilmesi için;

- *Ceza kesme bütün ülkelerde denetimin ayrılmaz bir unsurudur. Ancak cezanın belirginliği, türü, şiddeti ve anında uygulanabilmesi, etkililiği açısından çok önemlidir.
- *Cezanın caydırıcı ve uzun dönemde etkili olabilmesi için yol kullanıcılarında her ihlal durumunda ceza uygulanacağı algısının oluşması ve bu algının aynı tür ihlali yapan herkes için geçerli olduğu, istisnaların olmayacağı ve cezanın nesnel ölçütlere dayandırıldığı gibi beklenti ve inançlarla pekiştirilmesi gerekir.
- *İstisna algısının olmaması gerekir. Hakkaniyet algısı oluşmaz ise ceza ve davranış arasında nedensel ilişki kurulmaz ve davranış değişimi gerçekleşmez.

Okuma Önerisi

Şehnaz Köksal. “Trafik güvenliği için eğitim ve denetim.”
http://www.hutam.hacettepe.edu.tr/sem_p_makale/5.pdf

TRAFİK GÜVENLİĞİ İÇİN EĞİTİM VE DENETİM

Şehnaz Köksal

1. Giriş

Trafik sisteminin temel bileşenlerinin eğitim, denetim ve alt yapıdan oluştuğu konusunda genel bir uzlaşma olsa da özellikle eğitim ve denetim faaliyetlerinden hangisinin, hangi yol güvenliği hedefleri için daha etkili olduğu konusunda uzlaşma sağlamak pek de kolay olmamaktadır. Konu yol yapımı, kavşak düzenlemesi gibi alt yapıyı güçlendireceği düşünülen müdahaleler olduğunda teknolojik ve finansal engeller aşılabildiği ölçüde nispeten daha kolay uygulamaya geçilebilmekte öte yandan eğitim-denetim faaliyetlerini kapsayan müdahalelerde öncelikler değerlendirilirken bunların yol kullanıcıları üzerindeki sosyal etkisinin politik bedeli belirleyici olabilmektedir. Trafik güvenliğine katkısı mutlak olmayan, doğası gereği uzun vadede etkili olabilen ve hatta bazı koşullarda trafik güvenliğine olumsuz etkileri görülebilen eğitim faaliyetleri hemen hemen her sosyal kesimden destek bulabilmekte, konu denetim faaliyetleri olduğunda ise trafik güvenliğine doğrudan ve hızlı katkısına rağmen yol kullanıcılarına yönelik ceza tehdidi içermesi ve göz korkutucu bir politik bedeli olmasından dolayı bu uygulamalar için gereken sosyal destek kolayca sağlanamamaktadır. Oysa özellikle eğitim faaliyetlerine dayalı müdahalelerin trafik güvenliğine etkisi halk arasındaki popülerliğine karşın alanda çalışan uzmanlar ve araştırmacılar arasında muğlak, şüpheli hatta olumsuz olarak değerlendirilmekte (Christie, 2001); denetim faaliyetleri arttırılmadıkça ve / veya tutarlı hale getirilmedikçe diğer müdahalelerin somut sonuçlar vermesini beklemenin gerçekçi olmadığına vurgu yapılmaktadır (Global Road Safety Partnership, 2008; European Commission, 2007a).

Sorular

Soru-1	Kampanyalar trafik kazası sonuçları üzerinde doğrudan bir etki göstermeseler de, insanların tutum ve bilgi dağarcığının değiştirilmesinde başarılıdır.	Doğru	
Soru-2	İşi araç kullanmak olan sürücüler için kazadan kaçınma ve güvenli sürüş eğitimleri sürücü rehabilitasyonu olarak adlandırılır.		Yanlış
Soru-3	Çocuklarda trafik güvenliği eğitimi yetişkin önderliğinde, birebir uygulanırsa en etkili sonucu verir.		Yanlış
Soru-4	Tüm sürücü ve yayalara yönelik “Trafik kurallarına uyalım” sloganına sahip genel bir kampanya başarılı olabilir.		Yanlış
Soru 5	Trafikte cezanın etkili olabilmesi için yol kullanıcılarında her ihlal durumunda ceza uygulanacağı algısının oluşması ve bu algının aynı tür ihlali yapan herkes için geçerli olduğu, istisnaların olmayacağı ve cezanın nesnel ölçütlere dayandırıldığı algısının oluşması gerekir	Doğru	

Yararlanılan Kaynaklar

- * AB Üyesi Ülkelerde Karayolu Güvenliğinde En İyi Uygulamaların Özeti ve Yayını Konulu Rapor: Eğitim ve Kampanyalar,EGM yayın no:475, 2007
- * AYDIN , C. (.....) Trafik Canavarı Gerçek Dışı; Ya Kazalar?, <http://www.atilim.edu.tr/~caydin/d10.doc>
- * **IAG Report 1/201, Evaluation of prevention campaigns, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung e.V. (DGUV)** Esin Taşkan-Karamürsel, Annekatrin Wetzstein, Chris Chilvers, Klaus Wittig, Wilfried Friedl, Thomas Kohstall
- * Köksal, Ş.(.....).Trafik güvenliği için eğitim ve denetim. http://www.hutam.hacettepe.edu.tr/semp_makale/5.pdf
- * Sümer, N. (2002). Trafik kazalarında sosyal psikolojik etmenler: Sürücü davranışları, becerileri ve sosyal politik çevre. **Türk Psikoloji Yazıları, 9-10 (5)**, 1-36.
- * Taşkan-Karamürsel, E.; Wetzstein, A. & Rogosky, E. The Prevention Campaign “Fight the risk!” <http://www.dguv.de/content/prevention/project/risk/index.jsp>
- * Trafik güvenliği, kampanyalar ve iletişim, İdil IŞIK, <http://blog.trafikhareketi.org/author/idil.aspx>
- * Traji-trafikten Beşerî Trafiğe, Psikoloji perspektifinden trafik programı, Açık Radyo, 16 Şubat 2011 tarihli program