



TRAFİK GÜVENLİĞİ

Doç.Dr. Ahmet ZENGİN



Öğrenme Hedefleri

Bu konuyu çalıştıktan sonra:

- Öğrenciler, trafikteki incinebilir grupları ve özelliklerini ve bu grupların trafikteki güvenliğinin sağlanması konusunda yapılabilecekleri sayabileceklerdir.
- Öğrenciler, gençlerin trafik güvenliğinin sağlanması konusunda yapılabilecekleri sayabileceklerdir.
- Öğrenciler, bir genç olarak kendi trafik güvenliğini sağlamak konusunda farkındalık kazanacaklardır.
- Öğrenciler, trafik, trafiği oluşturan unsurlar ile trafikteki risk faktörlerini kendi rolleri perspektifinden ele alarak gözden geçireceklerdir.

İçindekiler

• Öğrenme Hedefleri

1. Trafikte incinebilir gruplar kimlerden oluşur?
2. Gençler, çocuklar, yaşlılar, yayalar, bisikletli ve motosikletliler.
3. Gençlerin riskli trafik davranışları
4. İncinebilir grupların trafikte maruz kaldıkları tehlikelerin azaltılması için neler yapılabilir?
5. Yaya ve yolcu olarak kendi güvenliğini sağlama

■ Konunun Özeti

■ Değerlendirme Soruları

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



Duyarlılık Kazandırılması Gereken Kavramlar

- * Dünyada yolda hayatını kaybeden insanların yarısı, ülkemizde ise dörtte üçü incinebilir yol kullanıcılarıdır (bkz. Slayt no 12).
- * Dünyadaki motorlu taşıt yollarında meydana gelen ölümlerin %90'ından fazlası, düşük ve orta gelir seviyesindeki ülkelerde olmaktadır. Bu ülkelerdeki araç sayısı ise, dünyadaki toplam araç sayısının yarısıdır (WHO, 2009).



Duyarlılık Kazandırılması Gereken Kavramlar

- * Trafik kullanıcıları, trafik ortamını kullanma şekilleri ve sıklığı bakımından ortam tehlikelerine farklı derecelerde maruz kalırlar. Bu nedenle de zarar görme riskleri birbirinden farklıdır.
- * Bazı gruplar, en fazla incinebilir, zarar görebilir gruplardandır. Trafik ortamında incinebilirliği yüksek gruplara sırasıyla göz atalım.



Duyarlılık Kazandırılması Gereken Kavramlar

Trafik ortamında var olma biçimi bakımından:

- * Trafik ortamında yaya, yolcu ya da sürücü olarak varlık göstermekteyiz. Bu üç var olma biçiminde, incinmeye en açık olunan durum “yaya” olma, ikinci olarak da «yolcu» olma halidir.



Yaş gruplarına göre bakıldığında

WHO 2004 yılı raporunda

- * 15-29 yaş grubunda birinci ölüm nedeni
- * 30-44 yaş grubunda ikinci ölüm nedeni
- * 1-14 yaş grubunda çocukluk çağı kanserlerinden sonra % 43 ile kazalar ikinci ölüm nedeni

Ölümcül kazaların verileri

Her yıl 830 bin çocuk* kazalarda ölüyor

Başlıca nedenler

Trafik kazaları



260.000

Boğulmalar



175.000

Yanıklar



96.000

Düşmeler



46.000

Zehirlenmeler



45.000

Kaynak: DSO / UNICEF

* 10 yaş altı

AFP

Duyarlılık Kazandırılması Gereken Kavramlar

Kullanılan araç grupları bakımından:

- * Bisikletliler
- * Motosikletliler



- *İncinebilir gruplar, özellikle az gelişmiş ülkelerde yaygın kullanılan, motosiklet ve bisiklet gibi, diğer araçların yarattığı tehlikelere açık olan araçların kullanıcıları ile kalabalık ve düzensiz olan toplu taşıma araçlarını kullanan yolcular ve yayalardır.
- *Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde bu yol kullanıcıları, çevre düzenlenmesi ve yol inşaatları sırasında dikkate alınmayan ve güvenlikleri düşünülmeyen insanlardır.
- *İncinebilir gruplar, yüksek hızlı ve yoğun trafik ortamında, kendilerini tehlikelerinden koruyacak doğal ya da sentetik bir «kabuk» ile çevrelenmemiş olduklarından, zarar görmeye en açık, dezavantajlı grup olarak betimlenmektedir.

Duyarlılık Kazandırılması Gereken Kavramlar

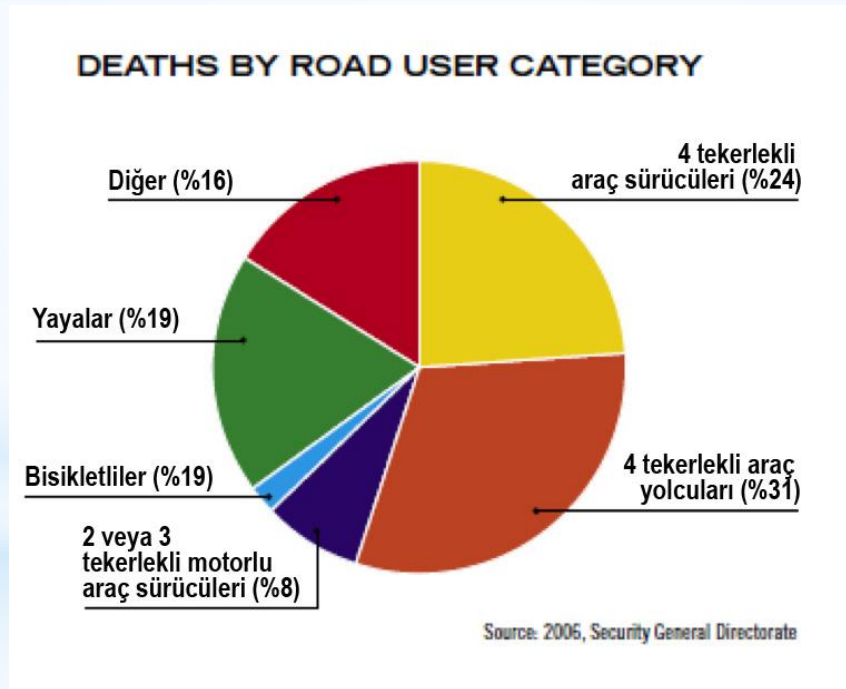
Yaş grupları bakımından:

- * Gençler
- * Çocuklar
- * Yaşlılar



Türkiye’de trafik kazalarında ölenlerin;

% 24’ü sürücü,
% 31’i yolcu,
% 27’si bisikletli ve motorsikletli sürücüler,
% 19’u yayadır.



Yaşa Bağlı Riskler

- * Çocuklar ve gençler, geniş bir yaş aralığında olup, farklı özellikler taşıdıklarından, trafik ortamında yer alma ve tehlikelere maruz kalma şekilleri bakımından da farklı özelliklere göre ele alınabilir. Buna göre, oluşan risk faktörlerini «**küçük yaş grubundaki çocuklar**», «**ergenler**» ve «**gençler**» olarak üç grupta inceleyebiliriz.

Çocuklar

- * Trafiğe katılım trafikteki tüm bireyler için sorumluluk gerektiren bir zorluktur. Günlük trafikte yanlış davranışlar ağır yaralanmalara ve hatta ölümcül sonuçlara yol açabilir. Trafik güvenliğinin riske girmesinin en çok insanların hatalı davranışlarından kaynaklandığı bilinen bir gerçektir. Bu hatalı davranışlar örneğin dikkatsizliği, saygısız davranışı, trafik kurallarına uyulmamasını ve ayrıca trafikteki kişilerin güvensizliği ve bilgisizliğini kapsamaktadır.
- * Bu hatalı davranışların kurbanları ne yazık ki çoğu zaman çocuklardır. Her yıl dünyada 260.000 çocuk trafik kazası sonucu hayatını kaybetmektedir. Bunun nedeni, çocukların da tek başlarına veya bir yetişkinin yanında çok erken yaşta otomobilde yolcu, yaya veya bisiklet sürücüsü olarak günlük trafikte yol almalarıdır.
- * Çocukların trafikte uğradıkları kazaların önemli bir kısmı YAYA olarak yaşadıkları kazalardır. Bu kazalar da genellikle OKUL YOLUNDA gerçekleşmektedir.
- * Araç içinde geçirdikleri kazalarda ise çocuğun DOĞRU YERDE VE DOĞRU ŞEKİLDE OTURTULMAMIŞ olması en başta gelen ölüm ya da sakat kalma nedeni olarak ortaya çıkmaktadır
- * Bir başka kazaya karışma şekli de, özellikle erkek çocuklar için BİSİKLET KULLANIRKEN yaşadıkları kazalardır (Unewood ve diğ., 2007).

Ergenler

- * 11-16 yaşları arasındaki ergen yol kullanıcılarıyla İngiltere’de yapılan bir çalışmada, 14-16 yaş grubundakilerin 11-13 yaştakilere nazaran, trafikteki güvenli davranışları gerçekleştirme konusunda daha az istekli oldukları bulunmuştur.
- * Bu yaş grubundakiler, park edilmiş araçlar arasından yola çıkma, trafiği bozan hareketler gibi, güvenli olmayan davranışları gösterme konusunda **grup baskısına** uğradıklarını bildirmektedirler.
- * Ek olarak, erkek ergenlerin kızlara oranla güvenli olmayan trafik davranışlarını göstermeye daha fazla istekli oldukları bulunmuştur (Elliott, 2004).

Yaşa Bağlı Riskler

- * Büyük şehirlerde yaşayan ve daha küçük yerleşimlerde yaşayan çocuklar arasında trafik güvenliği davranışları bakımından farklar bulunmuştur.
- *
- * Küçük şehirlerde yaşayan ergenlerin daha olumlu trafik davranışları gösterdikleri, büyük şehirde yaşayanların ise, olumlu trafik davranışları göstermeye daha az istekli oldukları belirlenmiştir. Benzer bulgular, bisiklet kaskı kullanmak konusunda da ortaya çıkmıştır. (Elliot, 2004).
- * Ülkemizde de bu tür çalışmalar yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Yaşa Bağlı Riskler

- *Ebeveynin trafik davranışlarının olumsuz olması, gençlerin uygun olmayan trafik davranışları gösterme oranlarını artırmaktadır. Ebeveynlerin güvenli trafik davranışları göstermelerini sağlamak üzere özelleştirilmiş kampanya çalışmaları yapılması önerilmektedir (Elliott, 2004).

Genç yol kullanıcılarını tehlikelere açık kılan özellikler



- *Genç sürücülerle yapılan trafik araştırmaları, bu sürücülerin yaşam biçimi, sürücülük deneyimsizliği, risk alma, beceri eksikliği, risk algılama, alkollü araç kullanma gibi davranışlarla beraber yüksek kaza riski taşıyan grup olduklarını ortaya koymaktadır. (Özkan ve Lajunen, 2005)

- * Tehlikeyi ve riski gördüğü halde riskli davranma özelliğinin derecesi, kişiden kişiye değişen bir davranış kalıbıdır, buna “risk alma eğilimi” adı verilmektedir.
- * Yapılan çalışmalarda risk alma eğiliminin yaş ve cinsiyet ile ilişkili olduğu bulunmuştur. 16-25 yaşları arasındaki genç erkekler risk alma eğilimi en yüksek gruptur.
- * Risk alma eğilimi, yaş ilerledikçe ve deneyim kazandıkça azalmaktadır. Bununla beraber, risk alma eğiliminde azalma olmayan kimseler için bunun bir kişilik eğilimi olduğu belirtilmektedir.

- * Bu eğilim, heyecan duyma isteği ile şekillenmektedir. Heyecan duyma isteği fazla olan kimseler bu istek ve ihtiyaçlarını trafik ortamında değil, diğerleri için tehlike oluşturmayan en uygun şekilde, formel otomobil sporları (ralli, go-kart, vb.) veya sportif aktiviteler gibi özel alanlara yönelterek tatmin etmelidir.
- * Heyecan duyma isteği ve risk alma eğiliminin, trafikte makas yaparak, hız sınırlarını aşarak araç kullanma şeklinde ortaya çıktığı durumlarda ise, kaza ve ölümler kaçınılmaz olmaktadır.

Yaşlılar

- *Yirminci yüzyılın ortalarından itibaren yaşlı nüfus sayısal olarak artmaya başlamış ve bu artış 21. yüzyılda daha da fazlalaşmıştır.
- *İleri yaştaki insanlar, yaşla beraber ortaya çıkan görme zayıflığı, reflekslerin yavaşlaması, algılama ve karar verme yetilerinde bozulmalar nedeniyle hem sürücü hem yaya olarak risk altındadırlar.
- *Yaşlı hastalarının travma nedenlerinin en başında %61'le düşmeler ve %22 ile **trafik kazaları** yer almaktadır.

http://www.geriatri.org/sorulariniza_yanitlar.php?pg=yaslilikdonemindeaciller

Örnek Vaka



Manisa'nın Turgutlu İlçesi'nde, yolun karşısına geçerken otomobilin çarptığı 73 yaşındaki Dudu Madan, hayatı kaybetti.

Kaza, bugün saat 17.30 sıralarında, Ahmetli İlçesi girişinde meydana geldi. Akraba ziyaretinden evine dönen Dudu Madan'a, yolun karşısına geçerken, İzmir'den Uşak yönüne giden 51 yaşındaki Metin Öztürk yönetimindeki 43 DT 100 plakalı otomobil çarptı. Kanlar içinde yerde kalan Madan'ı görenlerin ihbarı üzerine gelen acil yardım ekipleri, yaralıyı Turgutlu Devlet Hastanesi'ne kaldırdı. Hastanede yapılan müdahalelere rağmen Madan, kurtarılamadı. Otomobil sürücüsü Öztürk, gözaltına alındı. Kaza ile ilgili soruşturma başlatıldı.

Bisiklet ve Motosiklet Kullananlar

- *İki ya da üç tekerlekli taşıt kullanıcıları trafik tehlikelerine çeşitli şekillerde maruz kalmakta ve zarar görmektedirler.
- *Bunlar, özellikle motosiklet kullanıcılarının **hızlı kullanmaları**, hem bisiklet hem de motosiklet kullananların **kasksız seyahat etmeleri** ve diğer **sürücüler tarafından fark edilmemek** ya da **geç fark edilmek** olarak sıralanabilir.
- *Kazaya karışan motosiklet sürücülerine ait rakamlara bakıldığında ülkemizde bu sorunun giderek büyümekte olduğu gözlenmektedir. 2002 ve 2011 yılları arasında trafiğe kayıtlı motosiklet sayılarında % 150'ye varan artış meydana gelmiş, paralel biçimde kaza sayıları da yaklaşık bir oranda artış göstermiştir (2002 yılında 10.838 motosiklet kazası; 2011 yılında 24.350 motosiklet kazası- TUIK, 2012).

Trafikte Fark Edilmek Amacıyla Eylem Yaptılar



* [Türkiye Sakatlar Derneği Samsun](#) Şubesi, Perşembe Gecesi Bisikletçiler Derneği ve Demir Atlılar Motosikletliler Derneği, trafikte her yıl sürücülerin kendilerini fark etmemesi sonucu hayatını kaybeden akülü sandalyeye muhtaç engelliler, bisikletliler ve motosikletliler için eylem yaptı.

KURSLARDA EĞİTİM VERİLMELİ

Demir Atlılar Motosikletliler Derneği Başkanı Yasin Soyak ise konu ile ilgili yaptığı açıklamada, otomobil sürücülerinin, motosiklet, bisiklet kullanıcıları ile akülü araç kullanan engelli bireyleri trafikte fark etmesini talep etti. Bu konuda farkındalık yaratmak için eylem düzenlediklerini söyleyen Soyak, "Bu yıl içerisinde 19-22 yaş arasında 2 motosiklet kullanıcısı arkadaşımızı, trafik kazasından kaybettik. Meydana gelen kazalarda otomobil sürücülerinin motosiklet kullanan arkadaşlarımızı fark etmediği, polis tutanaklarında ortaya koyuldu. [Türkiye](#)'de böyle bir gerçek var. Otomobil sürücülerini trafikte, bisiklet, motosiklet ve akülü sandalye kullanan bireyleri araç olarak kabul etmiyor ve yolda sıkıştırıyor. Bunun sonucunda trafik kazalarında her yıl onlarca arkadaşımız hayatını kaybediyor. Biz ehliyet alacak otomobil sürücülerine, kurslarda bisiklet, motosiklet ve akülü sandalye konusunda da eğitim verilmesini talep ediyoruz. Bu yapılırsa kazalarında önüne geçilmiş olur." diye konuştu.

Örnek Vaka



Motosiklet halk otobüsüne girdi: 2 ağır yaralı

Akasya Bulvarı'nda motosikletin halk otobüsüne çarpması sonucu meydana gelen trafik kazasında **başlarında kask bulunmayan** iki kişi ağır yaralandı.

Akasya Bulvarı sanayi ışıklar mevkiinde meydana gelen trafik kazasında iki kişi ağır yaralandı. Edinilen bilgilere göre önceki akşam saat 19.00 sularında Gebze istikametine gitmekte olan 34 NN 859 plakalı motosiklet, dolmuş durağından çıkarak sanayi ışıklardan u dönüşü yapıp merkez istikametine yönelmek isteyen Ali Yandan idaresindeki 34 M 0088 plakalı halk otobüsüne yandan çarptı.

Kaskları yoktu

Meydana gelen trafik kazasında motosiklette bulunan Cüneyt Hasdemir (18) ile İsmail Havlı (19) isimli iki genç yola savruldu. İkisinin de başında kask bulunmayan gençler, aldıkları darbelerle ağır yaralandı. Kısa sürede olay yerine gelen ambulanslarla yaralılarından Fehmi Hasdemir Kartal Devlet Hastanesi'ne, İsmail Albayrak ise Pendik Yaşam Hastanesi'ne kaldırılarak tedavi altına alındı. Yaralıların hayati tehlikeleri devam ederken polis ekipleri kazayla ilgili soruşturma başlattı.

İncinebilir grupların korunması için neler yapılabilir?

- * Oluşan zararı azaltmanın en etkili yolu, yollardaki **ortalama hızın düşürülmesidir**.
- * Başka bir önlem, **motorize taşımacılığın azaltılması** ve alternatif ulaşım sistemlerinin devreye sokulmasıdır.
- * 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.

**Yaya olarak kendinizi
nasıl koruyabilirsiniz?**

Trafikte bulunmak, herkes ancak özellikle çocuklar, gençler, yaşlılar ve engelli bireyler için oldukça tehlikelidir

- * Bu tehlike, yaya olarak trafikte bulunulduğunda ve caddelerden karşıdan karşıya geçişlerde daha da artar.
- * Yayalar her ne kadar öncelikli olsalar da, buna özen göstermeyen sürücüler olabilir. Kişilerin dikkatlerini toplayarak seri biçimde karşıdan karşıya geçmeleri gerekir.
- * İlköğretim öğrencileri yaşları gereği, ortaöğretim öğrencileri ise çevre ve arkadaşlarıyla diyalogları gereği bu yoğun konsantrasyonu sıklıkla sağlayamazlar.
- * Yapılan özel uyarı ve bilgilendirmenin sıklığı güvenli davranışların kazandırılması için gereklidir.

Yaya Olarak Uyulması Gereken Kurallar

- * Cadde ve sokaklarda her zaman yaya kaldırımında yürünmelidir.
- * Karşı kaldırıma ancak yaya geçitlerinden, alt ve üst geçitlerden geçilmelidir. Kaldırımdan inerken, karşıdan karşıya geçerken önce sola, sonra sağa yine sola bakıp öyle geçmek gerekir. Karşıdan karşıya geçerken zikzaklar çizmeden, aynı zamanda duran bir taşıtın hemen önünden ve arkasından yola çıkmadan geçmelidir.
- * Yaya kaldırımı olmayan yerlerde yolun solundan yürünmelidir.
- * Trafik polislerinin işaretlerine uymak gerekir. Trafik polisinin olmadığı yerlerde ise trafik işaretlerine dikkat edilmelidir.
- * Trafik lambası kırmızı yanarken kesin olarak karşıya geçilmemelidir.
- * Taşıt araçlarından inerken taşıtın tam olarak durmasını beklemek gerekir.
- * Taşıt araçlarına binerken sıra ile binilmelidir.
- * Taşıt aracından iner inmez hemen karşıya geçmemelidir.
- * Taşıtlara hiçbir nedenle asılmamak gerekir.
- * Yolda gruplar oluşturup geçişe engel olunmamalıdır.

Karşıdan Karşıya Geçmek İçin

- * Yapılması gereken en uygun davranış yaya geçidinin kullanılmasıdır. Ancak, bazen yaya geçidinin işaretlerle belirlenmediği bir kesimden karşıya geçmek gerekebilir. Eğer yakında trafik ışıklarıyla kontrollü yaya geçidi ya da alt-üst geçitler bulunmuyorsa, herhangi bir yer yerine yaya geçidinden geçmek daha güvenlidir.
- * Geçişe başlamadan önce trafik sağ ve sola bakılarak kontrol edilmeli, geçişin güvenli olacağına kanaat getirilirse yola çıkılmalıdır.
- * Yaklaşan araçların uzaklıkları ve hızları doğru tahmin edilerek, hızlı (ancak acele ederek ve koşarak değil) adımlarla karşıya geçilmelidir. Özellikle 07-12 yaş öğrencilerinin bu tahmin, değerlendirme becerisinin yeterince gelişmemiş olabileceği bilinmelidir.

Hava Şartlarına Dikkat

- * Karlı, yağmurlu havalarda; sürücülere olduğu kadar yayalara da olumsuz, trafik güvenliğini azaltıcı ortamlar hazırlar. Görüşün kısıtlanması tehlikeler yaratır.
- * Ancak bu hava şartlarının getirdiği en önemli risk; araçların yol yüzeyinin, ıslanması, kar ya da buzla kaplı olması nedeniyle fren mesafelerinin uzamasıdır. Daha da olumsuz koşullarda, araçların yayaların beklemediği, ters manevralar, savrulmalar ve taklalar ile frenin hiç etkili olamadığı kayma durumlarıdır.
- * Bu tür havalarda, yaya olarak trafikte bulunurken, çok daha dikkatli ve araçlardan gelebilecek riskleri dikkate alacak davranışlar içinde olmamız gerekir. Araçlarla geçişlerde aramızda olacak mesafenin uzun tutulması, ani hareketlerden kaçınılması ilk akla gelen önlemlerdir.
- * Bu tür havalarda, yayaların kendi hareketlerini de güçleştirirler. Beklenmedik kaymalar, düşmeler kaldırırken yürürken, karşıya geçerken ve araçlara binip-inerken ilave tehlikeler yaratırlar. Koşullara uygun ayakkabılar giyilmesi ve ani hareketlerden kaçınılması yararlı olabilir.

Alt ve Üst Geçitleri Kullanma

- * Yaya olarak trafikte güvenle karşıdan karşıya geçmek istiyorsak varsa, mutlaka alt ve üst geçitleri kullanmamız gereklidir.
- * Trafik ışıklarıyla kontrol edilen kavşaklar ve geçitler yakınıınızda olsa bile, alt ve üst geçitler varsa, bunları tercih ediniz.
- * Çoğu kez, hemen hepimize bu geçitleri kullanmak biraz zahmetli ve zaman kaybettirici gelir. Bu doğrudur. Biraz zahmet çekersiniz, biraz zaman kaybedersiniz. Ancak güvende olursunuz, size ve yakınlarınıza onulmaz acılar verecek, yeri doldurulamaz can kayıplarınızdan ya da sizleri sakat bırakacak yaralanmalardan kurtulmuş olursunuz.
- * Sizin, aileniz ve ülke için en değerli şey yaşamınızı sağlıklı sürdürmenizdir. Bu nedenle, hiçbir zaman alt ve üst geçitlerde geçecek birkaç fazla dakikayı, birkaç fazla merdiveni ya da yürünecek birkaç metre fazla mesafeyi sorun yapmayınız.



Trafik Işıklarının Bulunduğu Yaya Geçitleri

- * Trafik ışıklarının bulunduğu yaya geçitlerinde de, göz kontağı sağlanması yararlı olabilir. Sürücülerin, bu tür yerlerde bile, yaya güvenliğine yeterince ve kurallar çerçevesinde özen gösterdikleri söylenemez.
- * Bu nedenle, sürücülere kendinizi göstermeniz ve niyetinizi belli etmeniz gerekir. Bütün bunların kaldırım üzerinde size ve sürücüye dikkat dağıtıcı olmadan yapılması gerekir.



Kaldırımın Olmayan Alanlarda Yürüme

Özelikle iki küçük yerleşim yeri arasındaki taşıt yollarında bazen kaldırım olmaz ve yolun hemen yanlarında dar banketler bulunabilir. Bazen şehir ya da kasabanız içinde de böyle caddeler bulunabilir. Bazen de sürücüler araçlarını kaldırım üzerine park etmişler ve yayalara yürümek için çok sınırlı bir yer bırakmışlardır.

Yolun her iki tarafında da yayalara ayrılan imkanlar birbirinin aynı ise, yani sağ, soldan daha güvenli değilse yolun soluna geçin ve yolun sol tarafındaki, kaldırım ya da banketleri kullanın.

Böylelikle yürürken karşıdan gelen trafiği görme ve olası tehlikelere biraz önlem alma şansınız olacaktır.



LISABETE GONÇALV
ERNARDO BAPTIS
UIS CARLOS CHAV
SÉ FREITAS MAME
NA GONÇALVES LEIT
ALBERTO DINIS REB



Yaya Olarak Hıza Karşı Dikkatli Olmalı

- * Bazı cadde ve yollar daha da fazla tehlike taşırlar.
- * Bunlar izin verilmese dahi, daha yüksek hızların gerçekleştiği geniş bulvarlar ve katlı kavşakların yer aldığı kesimler olabilir.
- * Ne yazık ki, böyle yerleştirilmemeleri gerektiği halde, bu yollar okulunuzun ya da mahallenizin yakınından; hergün bisiklet sokakları kesen bir biçimde de geçiyor olabilir.
- * Bu çok tehlikeli kesimlerin varlığından haberdar olunuz.
- * Eğer zorunluluğunuz yoksa bu yolları hiç bir şekilde kullanmayınız. Bu yollardan, sizin sokaklarınıza dönuveren sürücülerin, hiç de hakları olmadığı halde, alışkanlıklarını sürdürerek hızlı araç kullanmaya devam edebileceklerini unutmayınız.
- * Bu daha az tehlikeli zannettiğiniz sokaklardaki gizli tehlikelerden biridir.
- * Yüksek hızlar sürücülerin durma mesafelerini artırdığından ve çarpışmalarda daha ölümcül sonuçlar yarattığından son derece tehlikelidir.

Servisle Ulaşım

Hemen birçok şehirde, yerleşimlerin gelişimi ve trafiğin artmasıyla, evden okula ya da okuldan eve gitmek üzere okul servisleri çalıştırılmaya başlanmıştır. Üniversitelerde de kampüslere ulaşımında birçok öğrenci bu servisleri kullanmaktadır.

Servis araçlarının her dört tarafından yaklaşık 3'er metrelik mesafeler, araçla ilgili potansiyel tehlike alanlarıdır.

Geç kalan, karşıdan karşıya geçme kurallarına uymayan vb. hatalar yapan yolcular ve yolcu güvenliğini dikkate almayan sürücü hatalarından ötürü pek çok servis kazası yaşanabilmektedir.

Otomobillerin Daima Sağ Kapısından İnilmeli

Türkiye’de trafik sağdan akmaktadır. Bu durumda araç geçişleri araçların solundan yapılır. Bu nedenle bir aracın diğerini geçmesine “sollama” diyoruz. Bindiğiniz otomobilin sol tarafı akan trafikle yan yanadır.

Otomobil, bir durağa yanaşsa dahi, hiç bir biçimde sol taraftaki kapıdan dışarı çıkmayınız. Bunun trafik şeritlerinde yapılması çok daha büyük tehlikelere neden olur. Araçtan indiğinizde, daha çevrenize bakamadan, sizin aracınızı geçmeye çalışan bir diğer aracın darbesiyle karşılaşabilirsiniz.

İçinde bulunduğunuz aracın sağ kapısından dışarı çıkınız. Yine de adımınızı atarken, çevrenin güvenli olup olmadığını kontrol ediniz. Bazen yanlış yol yerleşimleri ya da sürücünün yanlış biçimde aracın sağında mesafe bırakması, bir diğer yanlış ortam hazırlar.

Araç tamamen durmadan, inmeye kalkışmayınız.

Sorular

1- Dünyadaki motorlu taşıt yollarında meydana gelen ölümlerin ne kadarı düşük ve orta gelir seviyesindeki ülkelerde olmaktadır?

A-% 47'i

B-%50'si

C-% 80'i

D- %90'ından fazlası

Doğru cevap D olacak

2- Aşağıdakilerden hangisi trafik kazalarına bağlı ölümlerle baş etmek için odaklanılması önerilen faktörlerden değildir?

A-Hız

B-Ticari Sürücüler

C- Emniyet Kemeri ve Çocuk Güvenlik Koltukları

D-İncinebilir gruplar

Doğru cevap B olacak

3- Güvenli karşıdan karşıya geçme için aşağıdakilerden hangisi doğrudur?

A-Yayalar trafikte önceliklidir, araç sürücülerinin yayalara dikkat etmesi gerekir.

B-İlköğretim öğrencileri yaşları gereği hızla karşıdan karşıya geçeceklerinden, daha güvenli olarak yolu aşabilirler.

C-Yayalara özen göstermeyen sürücüler olabilir. Kişilerin dikkatlerini toplayarak seri biçimde karşıdan karşıya geçmeleri gerekir.

D-Ortaöğretim öğrencileri arkadaşlarıyla birlikte yoğun konsantrasyon sağlayabilir ve güvenle karşıdan karşıya geçebilirler.

*** Doğru cevap C olacak**

Kaynakça

- * Barjonet, E. (2001). *Traffic Psychology Today*. Kluwer Publishing.
- * Elliot, M. A. (2004). The attitudes and behavior of adolescent road users: An application of the theory of planned behavior. *Transport Research Laboratory Report, TRL601*, Prepared for Road Safety Division, Department for Transport. London.
- * FIA Otomobil ve Toplum Vakfı (2011). *Emniyet kemeri ve çocuk koruma sistemleri: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı*. (Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Çev.) Ankara: EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları (Orijinal çalışma basım tarihi 2009).
- * Fischer, P.; Kubitzki, J. ; Guter, S. ve Frey, D. (2007). Virtual driving and risk taking: Do racing games increase risk-taking cognitions, affect, and behaviors? *Journal of Experimental Psychology: Applied*. **13(1)**, 22 – 31.
- * Kubitzki, J. (2004). From Playstation to German Freeway: Car-tuning, illegal car-racing and reckless driving. Report Vol. 03/04). Berlin, Germany: Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer. (Bu kaynakçada yer alan Fischer ve diğ. (2007) makalesinden alınmıştır.)
- * Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among Turkish drivers. *Aggressive Behavior*, **31**, 507 – 558.
- * Temel, F. ve Özcebe, H. (2006). Türkiye’de karayollarında trafik kazaları. *Sted*, **15(11)**, 192 – 198.
- * Trafik Kaza İstatistikleri – Karayolu (2011). Emniyet Genel Müdürlüğü ve Türkiye İstatistik Kurumu.
- * Unewood, J.; Dillon, G.; Farnsworth, B. ve Twiner, A. (2007). Reading the road: The influence of age and sex on child pedestrians’ perception of road risk. *British Jornal of Psychology*, **98**, 93 – 110.
- * Voice of America, “Gençler Direksiyon Başında Dikkat”, 8.11.2011
- * World Health Organization (2009). *Global Status Report on Road Safety: Time for Action*. Geneva: WHO Press. (www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)

Trafik Hayattır! Trafik Güvenliği

eğitim ieriđi



tarafından hazırlanmıştır.