

## KİŞİ YAŞADIĞI GİBİ ARAÇ KULLANIR

DR. YAŞAR BARUT

Eğitim Fakültesi / SAMSUN

İnsan biyo-psiko-sosyal bir varlıktır. İşte belki bundan dolayı olsa gerek insan davranışlarını tahmin edebilmek ve ona göre önlemler almak pek kolay olmamaktadır. Karmaşıklaşan toplumsal yaşam , teknolojiadaki baş döndürücü gelişmeler ve insanların her gün bir önceki günden daha fazla tüketici olma, daha çok harcamaya yönelten medya baskısı, insanların daha iyi ve rahat bir yaşam sürdürme isteklerini adeta sahip oldukları veya olacakları otomobilleri ile kendilerini özdeşleştirmeleri bizleri bugünkü duruma getirmiştir diyebiliriz.

Değişme ve gelişme arasındaki farkı her zaman iyi anlamak, her değişimin mutlaka bir gelişme olmayabileceğini, belki de eskiden daha olumsuz bir durumun ortaya çıkmış olabileceğini düşünmemiz gerekiyor sanırım.

Türkiye'nin trafikte yaşadığı sorunlara baktığımızda tıpkı yukarıda yaptığımız açıklamaya benzer bir durumla karşılaşmaktayız.Bazı şeylerin birlikte "doğrusal orantılı olarak" artıp eksilmesi gerekir.Trafiğe çıkan bir araç, mevcut diğer araçlar ve trafik için Gestalt yaklaşımına göre söylersek "bütüncül bir tehlike" oluşturmaktadır.

Ülke olarak nasıl dünyaya yeni gelen her çocuk için onun ileride ihtiyacı olacak eğitim, sağlık, barınma gibi temel ihtiyaçlarını karşılamak zorunda isek, bunu yapmadığımızda eğitim sorununun diğer sorunları da beraberinde getirmesi kaçınılmazdır.

Aynı örneği her bir yeni araç için de düşünebiliriz.Her bir aracın trafiğe getireceği yeni yükler yol,otopark,servis,akaryakıt ihtiyacı ve belki de en önemlisi bu karmaşaya yeni bir sürücünün daha eklenmesi demektir.

Freuda göre insanlık "medeniyetin bedelini nevrozla ödemektedir".Günümüzde bunca olumsuzluğu görünce keşke hep nevrozla ödesek diyorum medeniyetin bedelini.Bu bedeli çok daha ağır,çok daha fazlasıyla ödüyor gibiyiz.Pahalı bedel ödediğimiz alanlardan biriside "trafik"olmaktadır. Her gün televizyon ve gazetelerin baş sayfalarını,ilk haberlerini mutlaka bir trafik haberi,kaza haberi dolduruyor.Hele birde çoğunlukla uzatılan milli ve dini bayramlar belki de "trafik canavarının" en çok sevdiği günler olmaktadır.Trafik kazaları sadece Türkiye'nin değil, pek çok gelişmiş veya gelişmekte olan ülkesinde önde gelen ölüm nedenleri arasına girmiştir.Örneğin ABD'de trafik kazaları,kalp ve damar hastalıkları ve değişik kanserlerden sonra gelen ölüm nedenidir.( Levy ve Moskowitz, 1982 )

1

Bir çok ülkede ölümlerin % 50'si trafik kazalarından meydana gelmektedir.(Erdem,1977) ABD'de ve dünyanın bir çok ülkesinde durum böyle ise trafik konusu Türkiye'nin en başta gelen ve çözümü çok zor olan temel sorunlarından birisidir.

Günümüzde trafik kazalarının daha çok insane-arac-yol vb. (çevresel faktörler ) dan kaynaklandığı düşünülmektedir. Belli bir sonucun ortaya çıkması, birden fazla değişkenle ilgili ise bu sonucun veya olumsuzluğun ortadan kaldırılması, etkisinin azaltılabilmesi diğer durum ve problemlere daha da zor olmaktadır.

Trafik kazalarının % 50'sinin insandan kaynaklandığı düşünülürse,bu en önemli temel faktörün iyi incelenmesi ve alınacak olan önlemlerin buna uygun olarak düşünülmesi gerekir. Trafik Kazaları Ve Yaş : Bu konuda batıda yapılan çok sayıdaki kapsamlı araştırmalarda trafik kazalarının daha çok 16-25 veya 18-24 yaşları arasındaki genç sürücüler tarafından yapıldığını ortaya koymaktadır.Yine bu yaş gruplarındaki gençlerin kaza yapma oranlarının diğer yaş gruplarına göre 3 kat fazla olduğu bildirilmektedir.

Ergenlik Psikolojisi araştırma sonuçlarına göre bu yaşlar belki de, insane hayatının en fırtınalı kısa olmasına rağmen "çok uzun geçen" bir dönemidir.Yanlıs ve hatalı özdeşim kurma,prestij kazanma ve macera peşinde koşma 24 saatin genç için yeterli görülmemesi gibi kaza riskini

artıran bir çok kişilik özellikleri genellikle bu yaş dönemine özgü davranışlar arasında yer almaktadır.

Yaşla ilgili olan bir başka risk grubu ise köy ve kasabalarada tarımsal üretimin artması,trafik denetiminin hemen hemen hiç olmaması nedeniyle "çocuk " denilebilecek yaştakilerin yol açtıkları trafik kazalarıdır.Bu kazalar daha çok traktör kazaları şeklinde olmakta ve çok sayıda işçi taşınması nedeniyle ölü sayısı da artmaktadır.

Yaşla ilgili olan bir başka risk grubu da 65 yaş üstündeki sürücülerin yol açtığı kazalardır. Bu yaş grubu için kazaya yol açan faktörler genç sürücülerden oldukça farklılık göstermektedir. Değişen durumları hemen vermeme,araç kulanma yeteneklerinin bozulması, yavaşlaması ve duyu organlarının işlevlerinin azalması gibi nedenler sayılabilir. Türkiye koşullarında düşünüldüğünde ileri yaştaki sürücülerin her ne kadar ehliyetleri olsa bile yeni kuralları ve araçları özelliklerini öğrenebilmeleri oldukça zorlaşmaktadır.

Trafik Kazaları Ve Cinsiyet : Davranışlarımızın ortaya çıkmasında ve kontrol edilmesinde cinsiyetin önemli bir fonksiyonu bulunmaktadır. Aynı şekilde sürücünün cinsiyetinin de kazalarla ilişkili olabileceği ileri sürülebilir. Yapılan bir çok araştırma erkeklerin kadınlardan daha fazla kaza yaptığını ortaya koymaktadır. Fakat bu sonuç yanıltıcı olabilmektedir. Çünkü erkek sürücü sayısı ve erkek sürücülerin çalışma ve yol şartları göz önüne alındığında durumun değiştiğini göstermektedir. Ayrıca kadınların herhangi tehlike ve ani kara verilmesi gerekli olan bir durumda erkekler kadar hızlı karar verip uygulamaya geçiremeyecekleri ve duygusal davranışlarının sonucu daha çok kazalara yol açacaklarını söyleyebiliriz. Unutulmaması gereken bir nokta tüm ileri sürülen savlar araştırma bulgularından yoksundur,mutlaka araştırılması gerekir.

Üçüncü olarak sürücülerin evli veya bekar olmalarına göre de kaza yapma riski üzerinde durulmuştur. 45 yaşın üzerindeki erkeklerle dul ve boşanmış yada ayrılmış olan 25 yaşın altındaki erkeklerin her yaştan evli erkeklere göre kaza yapma risklerinin daha yüksek olduğu belirtilmektedir. (Danavan ve ark. 1983, akt. Sümer, 1997 )

Trafik denildiğinde hemen akla gelen veya trafik olgusunu oluşturan ikinci unsur araçlardır. Türkiye açısından olaya baktığımızda özellikle son yıllarda üretilen araçların eskilerine oranla güvenlik sistemlerinin, üretimden kaynaklanan hataların az olması nedeniyle kazalardaki rollerinin azaldığını düşünürken, çok hızlı oluşları güvenliklerinden çok emin olunması gibi nedenlerle kazalardaki oranları da artmaktadır.

Sonuncu faktör olarak ele alacağımız yol ve çevresel faktörlere gelindiğinde yine manzaranın içler acısı olduğu nu söyleyebiliriz. Eskiden Türkiye'de ulaşımın büyük bir bölümü demir yolu ile güvenli bir şekilde yapılırdı,biraz ağır ve yavaş olsa da. Kara tren hayatımızın her safasına öyle girmişti ki "kara tren gelmez mola, düdüğünü çalmaz mola" diye türküler söylenir olmuştu. Ülkenin her yanını "demir ağıla örmek "fikri Atatürk'ün önem verdiği konuların başında gelmektedir. İşte bundan dolayı onun sağlığında yurdun pek çok yeri ve yöresi demir ağıla örülebilmişti. Bunu da " uzayıp giden o tren yolları ile başlayan güzel" Anadolu türkümüzden anlayabiliriz.

Türkiye aynı anda dört mevsimi yaşayabilen yeryüzündeki ender ülkelerden birisidir. İklim ve coğrafi özellikler dikkate alınmadan yapılan karayolları, devlet denetiminin zayıf, müteahhit hizmetlerinin verimsiz olması gibi nedenlerle her gün daha da kötü bir duruma gelmektedir. Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de deniz taşımacılığı yok gibidir. Demiryolu taşımacılığındaki durumumuzda olduğu gibi yüksek tonajlı tırların ve kamyonların yıprattığı, yapım hataları ve uzak görüşlü olmama gibi nedenler her yere yeterince ve gereğince ulaşılmamaktadır.

## **NELER YAPILABİLİR ?**

" Desti kırılınca yol gösteren çok olur " derler. Bu atasözümüzde olduğu gibi bizde aynısını yapmayıp çok önemli gördüğümüz bir kaç nokta üzerinde durmak istiyoruz.

- Artık her şeyin başı eğitimse, trafik alanında da bu göz ardı edilmemeli. Liselerde trafik eğitimi dersi işlevsel hale getirilmelidir.

- - Trafik kazaları ve eğitim arasındaki ilişkinin göz ardı edilmemesi, her defasında ertelenen sürücü belgesi için ortaokul mezunu olma durumu bir an önce gerçekleştirilmelidir.
- -Sürücü belgesi veren kursların denetiminin daha yoğun olarak yapılması ve insanların bu konudaki duyarlılıklarının arttırılması.
- - Sadece ceza oranlarının artırılmasının bir sonuç vermeyeceği, aynı zamanda eğitime de önem verilmesi gerektiğinin anlatılması, anlaşılması.
- - Yol genişletme alt yapı ve sinyalizasyon çalışmalarının bir önce uygun şekilde yapılması.
- - Kaza sonrası Acil ve İlk yardım hizmetlerinin daha iyi bir hale getirilmesi.
- - Kaza yerine kameraman ve muhabirlerden önce
- Ambulanların yetişmesinin sağlanması.
- - Uzun yol şöförlerinin çalışma saatlerinin ve ücretlerinin günün şartlarına göre düzenlenmesi.

Makalenin başına döndüğümde, insanların içinde yaşadıkları ülkenin ekonomik, sosyal eğitimsel ve sağlıkla ilgili problemleri, onların tutum ve davranışlarına da yansıtılabilmektedir. Bireyin Aile ve toplumsal yaşamı istikrarlı değil ise her an sürprizlerle karşılaşabilirlerse, her an bir araç size çarpabilirse yaşadığınız gibi de araç kullanırsınız.

#### **KAYNAKLAR**

1. Danovan ve ark (1983). Akt.Sümer, Trafik Kazalarında Kişilik Faktörleri, T.P.D. cilt 3, sayı 7,1997
2. Ege. Rıdvan, (1977) Türkiye'nin Trafik Sorunu. Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı 2. Uluslararası Trafik Sorunları ve Trafik Kazaları,Ankara ,s.2-59
3. Erdem.H-(1977) Trafik Sorunu, Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı 2. Uluslararası Trafik Sorunları ve Trafik Kazaları,Ankara ,s.2-59
4. Levy. R-I,F. Maskovitiz, (1983) Akt. N.Sümer, T.P.D. Cilt 3, Sayı 7.