

TRAFİK SORUNLARINA SOSYAL PSİKOLOJİ BAĞLAMINDA İNSAN MERKEZLİ SİSTEM YAKLAŞIMI

Yrd. Doç. Dr. İsmail GÖKDENİZ¹

Başkomiser. Mustafa Kemal TOLUNAY²

ABSTRACT

Traffic problems usually depend on the people element. The behaviors of drivers, passengers and pedestrians, affect the security of traffic and road. So the people are the focus of solutions and systems about traffic problems.

We must tend to make some studies and take measures to make the people obey the rules. And also total quality

Measurements and evaluations must be made seriously before and after the studies and also observations, surveys, interviews and statistic's must be included

Key Words: People, traffic conscious, social psychology, supremacy

ÖZET

Sistem belirli parçalardan oluşan bir bütün olarak düşünülmektedir. Sistem yaklaşımı sayesinde; yönetim düşünce ve uygulama alanında örgütleri çevreleri ile ilişkili birer açık sistem olarak ele alınmasıdır. Sistemin parçaları arasındaki karşılıklı bağımlık ve ilişkilerin vurgulanmış olmasıdır. Sistem yaklaşımının örgütü etkileyen bütün değişkenleri ve parametreleri bir arada görmeyi sağlamış olmasıdır.

Trafik sorunlarını çözümede sistem yaklaşımına göre merkezde insan ele alınmalıdır. Çünkü diğer alt sistemleri değerlendirebilen ve kullanabilen tek kaynak insandır. Daha sonra ise sistemin diğer alt unsurları genel çerçeveye de değerlendirilmelidir.

Sistemde tüm faktörler, birbirleriyle; iletişim, etkileşim ve organize halindedir veya olmalıdır. Diğer sosyal problemlerde olduğu gibi, trafik sorunları da şekildeki unsurların tek tek, yada birlikte aksayan yönleri ile meydana gelmektedir. Bu çalışmada tüm unsurlar incelenmeden, sistemin iyi çalışması için aksayan yönleri ve çözüm önerileri üzerinde durulacaktır. Önemli sorunlardan biri; iletişim, etkileşim ve organize eksikliğidir

Bu çalışmada, trafik sorunlarına sebep olan ve onu etkileyen faktörler, sistem yaklaşımı çerçevesinde incelenmiş, ülke genelinde yapılan anketlerle analiz edilip değerlendirilmiştir.

Ülke genelinde yaptığımız son anketlerde özellikle bazı sürücülerin trafik kurallarını bildiği fakat yinede uymadığı anlaşılmaktadır. Anket sonuçlarına göre; yolların kalitesinin yeterli olmadığı, trafik yoğunluğunun diğer ulaşım yollarına kaydırılması gerektiği, medyada trafik eğitimi ve bilinci ile ilgili pek yayın yapılmadığı, hız sınırlarının yolun durumu ve iklim şartlarına göre değişken olması gerektiği, denetimin genelde evrak üzerinden yapıldığı anlaşılmıştır. Ayrıca yapılan anketlerde şehir içinde emniyet kemeri kullanma oranı çok düşük olduğu, emniyet kemerinin yararları hakkında verdiğimiz çarpıcı bilgiler doğrultusunda emniyet kemeri takmayan sürücülerin emniyet kemerlerini takacağı veya takmayı düşündükleri tespit edilmiş, böylece bilişsel süreçte hatalı davranışların ketlenebileceği, tutumların rahatlıkla değişebileceği anlaşılmıştır.

¹ N.Ü.Aksaray İkt. İdr. Bil. Fak. İşletme Bölümü.

² Aksaray Polis Meslek Yüksek Okulu.

GİRİŞ

Hızla gelişen dünyada, ulaşım; bazen temel bir stres sebebi, bazen de hayata mâl olan bir yolculuk olmaktadır. Trafik sorunlarına sebep olan insan unsurunun oranı yol ve çevre unsurlarına göre çok yüksektir. Örneğin, Türkiye’de % 95 civarındadır. Bu nedenle, insanlara güvenli trafik ortamını sağlayacak, yanlış hareketlerini düzeltecek, doğru alışkanlıklar ve davranışlar kazandıracak çalışmalar yapılmamıştır. Güvenli ulaşımı sağlamak için, insanı merkeze alan onun davranışlarını, içinde yaşadığı kültürü, çevreyi ve toplumsal yaşayışını iyi değerlendiren sosyal psikolojik bir bakış açısı gerekir.

Avrupa Birliği, 2001 yılına kadar, üye ülkelerde trafik kazaları toplam ölü sayısında 18.000 kişilik azalmayı hedeflerken, Komisyon yeni bir yaklaşım benimsemiş ve trafik güvenliğinde insan unsuruna anahtar rolün verilmesini önermiştir.

Trafik sorunlarının temellerinden biri olan kurallara uyumu sağlamak için; eşitlik ilkesi doğrultusunda, hiçbir makam, siyasi faktör gözetmeksizin, devletin ve halkın tümünün kurallara uyması sağlanmalıdır. Uygulamada; insana değer veren, ahenk ve ortaklık içinde çalışan, sistem yaklaşımı boyutunda, yapılanma gerekir.

SOSYAL SORUNLARA SİSTEMLİ YAKLAŞIM

Trafik, ülkelerin ve toplumların bütününe kapsayan tüm enstrümanları içinde barındıran ve üzerinde önemle durması gereken olgudur. Ciddi oranda can ve mal kaybına neden olmaktadır. Bu nedenle gerçekçi bir sistematik yaklaşım ele alınmalıdır.

Sistemin Tanımı

Ülkemizde uzun yıllardır meydana gelen trafik kazaları çok büyük can ve mal (ekonomik) kaybına sebep olmaktadır. Trafik kazalarından meydana gelen kaybımız terörden daha fazla olmuştur. Bir çok defa bilim adamları ve bürokratlarımız konunun önemine değinip kısmi çözüm yolları aranmışlardır. Trafik kazalarını önlemek ve mümkün olduğu kadar en aza indirebilmek için sistem yaklaşımı çerçevesinde ele alınması gerekmektedir. Sistem belirli parçalardan oluşan bir bütün olarak düşünülmektedir. Veya sistem; belirli parçalardan (alt birimlerden, alt sistemlerden) oluşan, bu parçalar arasında belirli ilişkiler olan ve bu parçaların aynı zamanda dış çevre ile ilişkisi olan bir bütün olarak tanımlanmaktadır (Şimşek, 1998). Sistem yaklaşımı sayesinde ;

Yönetim düşünce ve uygulama alanında örgütleri çevreleri ile ilişkili birer açık sistem olarak ele almasıdır. Sistemin parçaları (alt sistemler) arasındaki karşılıklı bağımlılık ve ilişkilerin vurgulanmış olmasıdır. Sistem yaklaşımının örgütü etkileyen bütün değişkenleri ve parametreleri bir arada görmeyi sağlamış olmasıdır. Trafik sorunlarını çözmeye sistem yaklaşımına göre merkezde insan ele alınmalıdır. Çünkü diğer alt sistemleri değerlendirebilen ve kullanabilen tek kaynak insandır. Daha sonra ise sistemin diğer alt unsurları genel çerçeve de değerlendirilmelidir.

İnsan Merkezli Sistemlerde Sosyal Psikolojinin Yeri ve Önemi

Dikkat edilmesi gereken konular içerisinde sahip olduğumuz insan kaynaklarının sosyolojik ve psikolojik yapısı yer almaktadır. Çünkü siz yolları ne kadar iyi yaparsanız yapın, ne kadar ağır kurallar koyarsanız koyun ve cezai müeyyideyi ne kadar artırırsanız artırın insan faktörünü geliştiremediğiniz sürece başarı tam olarak sağlanamaz. Geçici başarılar ise çözüm getirmemektedir.

Sosyal psikolojinin anlamı ise, bireylerin üyesi oldukları toplum gruplarının (sınıf, meslek, millet vb.) sosyolojik-ekonomik şartları içinde oluşturdukları ortak davranış, tutum, düşünce, tasarım, alışkanlık ve özellikleri inceleyen bilim dalı ve bunların incelenmesidir.

Daha değişik bir tanımla sosyal psikoloji, bir bireyin davranış, duygu ve düşüncelerin diğer kişilerin davranış veya özelliklerinden nasıl etkilendiğini ya da belirlendiğini inceleyen bir bilim dalıdır (Güney, 1998). Tanımdan anlaşıldığı gibi bireylerin davranışlarında önemli faktörlerden birisi de etkilenme uymadır.

İnsan sosyal varlıktır. Toplum içerisinde yaşaması nedeniyle diğer kişilerden etkilenmektedir ve etki sonucu ortaya “uyuma” davranışı çıkmaktadır. Bir kişinin uyuma davranışı ise genellikle itaat, özdeşleşme ve benimseme şeklinde değerlendirilmektedir(Ünlü, 1995):

İtaat; bir grup yada bir kişiye uyma biçiminde görülebilir. İtaat sonucu uyma davranışının temelinde, uyulanın, uyanın üstünde gücü kontrolü vardır.

Özdeşleşme; birey, birisinin ya da bir grubun fikrine benzeyebilmek için yaptığı uyma davranışıdır. Özdeşleşme sonucu uyma davranışının temelinde, uyulanın çekiciliği ve değeri vardır.

Benimseme; asıl uyma davranışı, benimseme sonucu ortaya çıkmaktadır. Benimseme sahip çıkma olarak tanımlanmaktadır. Bir şeyi kendine mal etmek, sahip çıkmak, kabullenmek ise benimsemek olarak ifade edilmektedir.

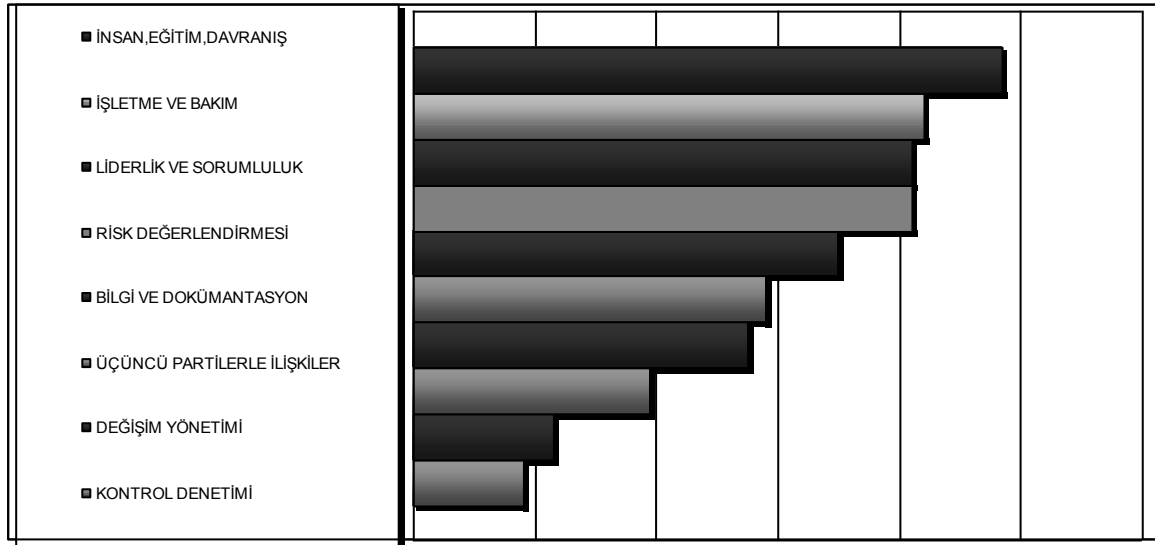
Bunların haricinde insan davranışlarını belirleyen sosyolojik ve psikolojik faktörler yer almaktadır. Bunlardan kısaca bahsetmek gerekirse; sosyolojik kurumlar olarak; aile, din, dil, devlet, eğitim, kültür ve yasal mevzuattır.

Psikolojik faktörler içerisinde kişiliği etkileyen faktörleri dikkate almak gerekmektedir. Bunlar: kalıtım ve bedensel yapı, sosyo-kültürel faktörler, aile, sosyal sınıf, coğrafi ve fiziki faktörler,ve diğer faktörler olarak ele alınmaktadır (Eroğlu, 2000).

İnsandan kaynaklanan sorunların çözümü, yine insandadır. İnsanın yaşam tarzı, olay ve durumlardaki hareketleri, etkileşim ve iletişimi iyi değerlendirip, çözüm yolları sistemli bir şekilde aranmalıdır.

Trafik Sorunlarına İnsan Merkezli Sistem Yaklaşımının Gerekliliği

Dünya çapında yapılan araştırmalara göre, kazaların önlenmesi için ele alınması gereken konular, önem sırasına göre şekil 1’de sunulmuştur:



Şekil 1: Kazaların Önlenmesi İçin Ele Alınması Gereken Konular

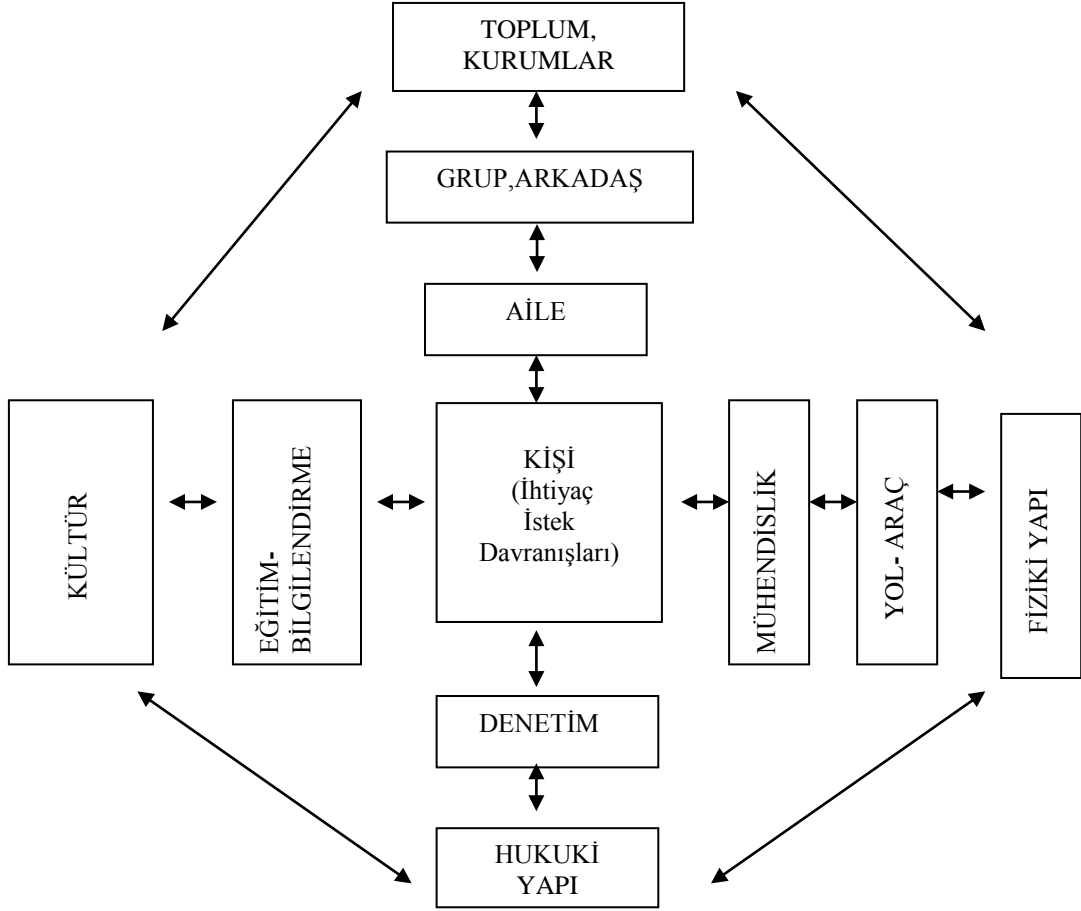
Kaynak: BP. “Güvenliğe Giden Yol” Tanıtım broşürü.Uluslar arası Trafik ve Yol Güvenliği Kongre ve Fuarı. Ankara. 2002.

Yolu kullanan olarak insanın; yaşı, beden yapısı, görme, işitme, algılama yeteneği, dikkat, muhakeme, tepki hızı, göz-el-ayak koordinasyonu ve takip gibi fiziksel özellikleri, yorgunluk hastalık, risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol gibi tutum ve davranış alışkanlıklarına dayalı kişisel özelliklerden, kaynaklanan psikolojik durumu, sosyal yapı, eğitim düzeyi, zeka yapısı, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, tecrübe ve bilgi düzeyi gibi özellikleri kazalara karışmada etkili olabilmektedir.

Trafik güvenliğinde en önemli unsur insandır. Çevresel koşulların olumsuz olması durumunda bile, bu olumsuzluklara rağmen, tehlikeleri en aza indirmek, aracının ve kendisinin güvenliğini sağlamak, sürücü, yaya ve yolcu olarak bir ölçüye kadar insanın elindedir. Trafik kazaların önlenmesinde ve diğer sorunlarında ilk ele alınması gereken, insan unsuru, onun eğitimi ve davranışlarıdır.

TRAFİĞİ ETKİYEN FAKTÖRLERİN SİSTEMATİĞİ

Trafiğin içinde bulunduğu sistemi anlamamız gerekir. Trafik sorunlarına insan merkezli sistem yaklaşımını, şema halinde şekil 2’de (Tolunay 2002) sunulmuştur:



Şekil 2: Trafığı Etkiyen Faktörlerin Sistematiği

Aslında trafik sistemi çok boyutlu, daha karmaşık ve geniştir. Ülkelerin tüm unsur ve kurumlarını kapsar. Ekonomiden coğrafyaya kadar geniş bir alan ifade eder. Fakat yoğun olan değişken ve parametreleri sisteme adapte etmek gerekir.

Bu sistemdeki tüm faktörler, birbirleriyle; iletişim, etkileşim ve organize halindedir veya olmalıdır. Diğer sosyal problemlerde olduğu gibi, trafik sorunları da şekildeki unsurların tek tek, yada birlikte aksayan yönleri ile meydana gelmektedir. Bu çalışmada tüm unsurlar incelenmeden, sistemin iyi çalışması için aksayan yönleri ve çözüm önerileri üzerinde durulacaktır. Önemli sorunlardan biri; iletişim, etkileşim ve organize eksikliğidir.

Trafik Sisteminde, Organizasyonun Önemi ve Trafik Kurulları

Organizasyonun önemini büyüktür. Örgütlenme, planlama, uygulama ve kontrol etme ancak iyi bir organizasyon ve motivasyonla sağlanır. Trafik konularında ülkemizde bir avantaj olarak iki kurul bulunmaktadır. Bunlar;

1-Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu; Başbakanın başkanlığında, Adalet, İçişleri, Maliye, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık, Ulaştırma, Orman Bakanları ve Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün Bağlı Olduğu Bakan ile Jandarma Genel Komutanı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarı, Emniyet Genel Müdürü ve Karayolları Genel Müdürü'nden oluşur.

2-Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanı'nın başkanlığında, Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu'na katılan kamu kurumlarının en az daire başkanı seviyesinde görevlileri, Jandarma Genel Komutanlığı, Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisi ile İçişleri Bakanlığı'nca uygun görülen trafikle ilgili üniversite, Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneđi ve Trafik Kazaları Yardım Vakfı'nın birer temsilcisi ve Bařkent Büyükşehir Belediye Başkanından oluşur. Kurulun Görev ve Yetkileri Şunlardır;

- 1-Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunmak,
- 2-Trafik kazalarının azaltılmasına ilişkin önerilerde bulunmak,
- 3-Uygulamada görülen aksaklıkları tespit etmek,
- 4-Kendi görev alanına giren konularla ilgili yasal düzenlemeden kaynaklanan eksiklikleri belirlemektir.

Ağırlıklı olarak, üst düzey devlet görevlilerinden oluşan bu kurullar, trafik konusunda daha etkin çalışmalar yapabilir. Olađan toplantılarının dışında, bünyesinde kurulacak kalite çemberleri ile yüksek verimlilik elde edilebilir. Bu konu, bakan ve bürokratların dışında, tek işi yol güvenliğini sağlayacak çalışmalar olan uzmanlara bırakılmalı ve yöneticiler uygulama safhasında bulunmalı ve plan ve çalışmalar kararlılıkla uygulamaya sokulmalıdır.

Trafik Sisteminde, İletişim, Etkileşim ve Medyanın Önemi

Güvenli trafik ortamının sağlanabilmesi için, insan unsuru içinde anlaşılır ve gelişmiş bir iletişim ve kurallara uyumu sağlayacak propagandaya ihtiyaç vardır. İnsanlar ilişkilerini karşılıklı olarak sözlü yada sözsüz biçimde gerçekleştirirler. Bu konuda, Psikonet İnternet Sitesinde “Bir ülkenin trafik düzeni, o ülkede insanların iletişim ilişkilerini yansıtan somut bir gösterge olarak kabul edildiğine göre ülkemiz insanları arasındaki ilişkilerin de fazla sağlıklı yürümediği sonucuna varabiliriz. Kuşkusuz, ülkemizdeki kişisel ya da toplumsal nitelikli her türlü "İletişim Ortamı"nda, bu yargımızı destekleyen verileri kolayca elde edebiliriz” denmektedir. Çevremize biraz bakmak yeterli. “Kişiler arasında mesajların doğru biçimde algılanıp, anlaşılması ve uygun tepkilerin verilmesi süreci ise sağlıklı iletişim olarak tanımlanmaktadır. Bu süreçteki aksamalar sonucu ortaya çıkan iletişim eksikliği veya iletişim kopukluğu kişiler arasında veya toplumda yaşanan birçok soruna zemin oluşturmaktadır.(Köksal,1998)” Trafik bilincinin oluşması ve kurallara uyumu sağlamak için, iletişimin; sürekli, tam ve sağlıklı olması gerekir.Kişiler arası İletişimin temel özellikleri içinde, insanların birbirlerini fark etmeleri, söz, yazı,resim, ses veya diğer unsurlarla doğrudan veya bir aracı ile karşılıklı mesaj alış verişı vardır.

Yüz yüze yapılan iletişimin haricinde, bir de uzaktan yapılan iletişim vardır.Bunlardan en kapsamlısı toplu iletişimdir. Toplumu hitap eden, onu etkileyen ve hatta yönlendirebilen en etkili ve önemli iletişim araçları; kitle iletişim araçlarıdır.

İletişim insanları birbirine bağlayan ve onların sosyal bir grup halinde ve ahenkli bir şekilde çalışmalarını temin eden bir bağdır (Gökdeniz,1998). Kitle iletişim araçlarının, kamu oyunu aydınlatma gibi önemli bir özelliği vardır. Bu araçların başında; televizyon, radyo ve gazeteler bulunmaktadır. Son günlerde İnternet bilişsel süreçte kamu oyunu etkilemeye başlamıştır.İnsanlar günlerinin önemli bir bölümünü televizyon karşısında geçirmektedir.

Kitle iletişim araçlarının etki araştırmalarının en önemli konularından bir tanesi bireyler üzerine yapılan araştırmalardır (Gökdeniz,1993). Bu nedenle, toplumsal iletişim, gerekse trafik bilincinin oluşması ve trafik kurallarına uyumu sağlamada çok önemli bir araçtır.

“TV’ asıl etki gücü, daha yaygın alana seslenebilmesinden ve görüntüsüyle metnin birleşmesinin “gerçeğe” daha yakın olmayı hissettirmesinden, kaynaklanmaktadır. Özellikle canlı yayınlar, izleyicide “şahit oma”, kendini olay/durum örgüsünün içinde hissetme hissini uyandırmaktadır. TV’nin bu gücü, izleyiciye, seçilen bir parçasıyla, hedeflenen algılamaya doğru, bütünü kendisinin kavradığını düşündürme etkisine sahip olmasındandır. (Gökçe, 2001)”. İzleyicinin bu gerçeği kavrama durumunu etkili bir iletişim ve sunumlarla trafik bilinci için kullanılabilir.

Bu alanda bir diğer önemli unsur, kampanyalardır. Kampanyalar, dünya üzerinde politikadan ekonomiye, birçok alanda çok etkili olan ve kamuoyunu yönlendirebilen özelliğe sahiptir. Kampanyanın özellikleri, kampanyanın başarısını etkiler. İlginç, çekici, çarpıcı kampanyalar, basın ve yayın organlarıyla birlikte yüksek oranda ilgi ve katılım sağlar. Kampanyalara yapılan masraflar, ülkelere yüksek oranda geri dönmekte ve can güvenliğinin korunmasında büyük yarar sağlamaktadır.

Trafiği Etkiyen Diğer Faktörler

Hukuki Faktörler:

Trafik kuralları, kamu hukuku içinde yer alan ve kamu düzeni için konmuş ve maddi yaptırımı bulunan kurallardır. Trafik mevzuatı ülkemizde bir hayli geniştir. Bunların içinde; kanunlar, yönetmelikler, kararlar, yönergeler ve uygulama talimatları vardır. TBMM. 2001 yılında güzel bir rapor hazırlamış, sadece mevzuat düzenlemesinin yetmediğini, uygulamanın önemini ve trafik bilincinin oluşturacak strateji geliştirilmesi gerektiğini de vurgulamıştır. Aynı raporda bundan sonra mevzuattaki yapılabilecek düzenlemeleri belirtmiştir.

Mevzuat yapılırken mutlaka uygulayıcıların görüşleri alınmalı, özellikle karıştıkları güçlükler, göz önünde bulundurulmalıdır. Bazı kurallar değişken olabilir. Yol ve iklim şartları göz önüne alınabilir. Örneğin, dar ve virajlı bir yolda istesek de 90 km hız yapamayız. Fakat, özellikle büyük şehirlerimizde yeni yapılan çok şeritli çift yönlü yollarda 50 km ile gittiğimizde trafiği engellemekteyiz. Mevzuata göre, bu yoldaki tüm sürücüler suç işlemektedir.

“Mevzuat bazı durumlarda makul sınırlamalar getirmeli ve basın yayın yolu ile kurallar sürücülere öğretilmeli, bunlar herkese mutlaka uygulanmalı. Örneğin, hatalı park cezası yazarken, başka illerin araçlarına yüklenilmemelidir. Başta trafik kuralları olmak üzere tüm mevzuatın uyumunun sağlanması için uygulayıcıların sorunları çözümlenmelidir. Uygulayıcılara yapılan; maddi ve manevi baskılar, kuralları eşit uygulamayı engellemektedir (Tolunay, 2002)”

Fiziki Faktörler:

Trafiği etkileyen bir başka önemli faktör fiziki faktördür. Fiziki faktörün içinde araç ve yol etkenlerini trafiğin unsurları önemli bir yer tutar.

Araç Faktörü

2000 yılı Emniyet Genel Müdürlüğü istatistiklerine göre, ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında araçların kusur oranı % 0.45'tir. Halbuki gelişmiş ülkelerde araç kusur oranının %10 civarında olduğu bilinmektedir. Ülkemizde araç kusuru oranının bu derece düşük olması, yol kusurlarında olduğu gibi, kaza tespit tutanağını tutan polislerin, teknik bilgi eksikliği nedeniyle, araçlardan doğan kusurları tespit edememelerinden kaynaklanmaktadır. Bu bakımdan bu oranın gerçekte çok daha yüksek olduğu kabul edilmektedir.

İklim Şartları

İklim şartlarının iki boyutlu trafik kurallarına etkisi bulunmaktadır. Bunlar;

1. Olumsuz İklim Koşullarında Durum: Trafik ulaşımında yol ve araç kontrolünü etkileyen olumsuz iklim şartlarının başında yoğun kış ayları gelmektedir. Islak ve buzlu zemin araç kontrolünü zorlaştırmaktadır. Bu nedenle özellikle fren ve manevra hataları sık sık yapılmaktadır. Ağır iklim şartlarının olumlu yönü ise sürücülerin yavaş araç kullanmasına ve yaralamalı ve ölümlü kazaların daha az olmasına vesile olmaktadır. Yoğun karlı ve yağışlı havalarda genelde maddi hasarlı kazalar çoğalmaktadır.

2. Olumlu İklim Koşullarında Durum: Güzel havalarda, yol açık ve kuru olduğu durumlarda her ne kadar yol ve araç kontrolü fazla olmakta ise de istatistikler böyle havalarda yaralamalı ve ölümlü kazaların daha da arttığını göstermektedir. Bir bakıma sürücü kendine fazla güvenip aşırı hız yapmaktadır. Yaz aylarında yaralı ve ölümlü olaylar çoğalmakta, kış aylarında ise azalmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Daire Başkanlığı 2000 Yılına ait verilerine göre son üç yıldaki aylara göre kaza durumları şöyledir ;

1998-2000 yılları arasında, Mayıs - Ağustos ayları arası ölümlü ve yaralamalı kazaların arttığı, Eylül – Şubat arası azaldığı görülmektedir. Bahar ve yaz aylarında sürücüler daha fazla riske girmektedir. Tatil zamanı aşırı yoğun olan bölgelerde kazaların artışı etkili olmaktadır.

Gece Gündüz Farklılıkları:

Gece gündüz arasındaki farklılıklar trafik kazalarına ve kurallarına uyumu iki yönde etkilemektedir:

1. Akşam saatlerinde alkollü araç kullanan sayısı artmakta ve buna bağlı kazalarda artış görülmektedir.
2. Trafik yoğunluğu olan öğle saatlerinde yine artış olmaktadır
3. Gece 12'den sabah 6.00 arası trafiğin en az olduğu saatlerde uyku zamanı olduğu için kaza ve suç oranı düşmektedir

Tablo 1'de Türkiye'deki 2000 yılı, trafik kazasına karışan şüphelilerin suçu işledikleri saate göre dağılımı sunulmuştur;

Tablo 1: Trafik Kazasına Karışan Şüphelilerin Suçu İşledikleri Saate Göre Dağılımı

Saat	00-02	02-04	04-06	06-08	08-10	10-12	12-14	14-16	16-18	18-20	20-22	22-24	Toplam
Kişi Sayısı	78	35	27	65	112	132	231	227	220	252	157	134	1670
Yüzde (%)	4.7	2.1	1.6	3.9	6.7	7.9	13.8	13.6	13.2	15.1	9.4	8.0	100

Kaynak: Türkiye Suç ve Suçlu Profili. EGM. APK. D.Bşk. ANKARA 2001 s.258.

Bu dağılıma göre Sabah 08:00-10:00 saatleri yoğunluğunda kazaya karışma oranı %6.2 iken aynı yoğunlukta olana 18:00-20:00 saatleri arasında bu oran %15.1'e çıkmıştır. Bunda sürücülerin yorgunluk nedeniyle dikkat kaybı ön plana çıkmaktadır.

Yolların Fiziki Şartları

Trafik kazalarının ve kurallara uyumun yol unsurunda önemli yeri vardır. Burada yol kalitesinden bahsedebiliriz. Otoyollarımızda ve çift şeritli ve çift yönlü yollarımızda genelde aşırı hızdan dolayı tek taraflı kazalar olmaktadır. Diğer yollarla kıyaslandığında oto yollarda kaza riski çok azdır. Yolların darlığı ve asfaltın bozukluğu yol hakimiyetini azaltmakta uyumu zorlaştırmaktadır. Örneğin yol kusurlarının başında, yollarda çukurlar gösterilmektedir.

Ülkemizde kaza raporlarına göre yol kusuru % 1'in altında gözükmekte fakat bu rakam diğer ülkelerle kıyaslandığında gerçekçi olmadığı anlaşılmaktadır.

Trafiği Düzenleyen Diğer Fiziki Unsurlar:

Trafiği Düzenleyen Diğer Fiziki Unsurlar; trafik işaretleri, işaretlemeleri ve trafik ışıkları olarak üç kısımda değerlendirebiliriz. Trafiği düzenleyen bu fiziki faktörler, kuralların ne olduğunu ve nasıl davranılması gerektiğini belirtmekte ve sürücü ve yayaları bilgilendirmektedir.

2000 yılı Trafik İstatistiklerine göre işaretleme olan yollarda azalma gözlenmektedir. Örneğin, Yol kusurları toplam oranlarında işaretleme olan yerdeki münferit çukur % 8,49 iken işaretleme olmayan yerdeki kusur oranı % 13,96 olmaktadır.

Diğer kusurlarda benzer azalmalar görülmektedir. Özellikle yollarımızdaki işaret ve işaretlemeler sürücülerini dikkatli olması gerektiğini belirterek kazaları azaltmaktadır. Benzer sonuçlar trafik ışıkları içinde geçerlidir. Trafik ışıkları olan yerlerde kazalar daha az olmaktadır.

Biyolojik Faktörler

İnsan vücudunun biyolojik yönü, trafikte önemli bir faktördür. Yaş, cinsiyet, hastalık, sakatlık, alkol ve uyuşturucu madde alımları gibi metabolizmanın farklılıkları nedeniyle, sorunlar çıkmakta, kurallara yeterince uyulmamaktadır. Aynı zamanda psikolojik olan konular sosyo psikolojik faktörler bölümünde değerlendirilecektir. Burada kısaca yaş ve cinsiyet üzerinde duracağız.

Yaş

Trafiğin asli unsuru olan insanın, doğumundan ölümüne kadar belli biyolojik dönemleri vardır. Sürücü olarak, en iyi yaş grubu, 18-50 arasındadır.

Bu dönemlerin dışında da araç kullanılabilir fakat, bu rakamlardan kasıt, vücudun en iyi çalıştığı dönemler bu yaşlardadır. Küçük yaştaki insanlar birtakım şeylerin bilincine varamaz. Çocuklar yolda oynarken trafiği düşünmez. Onlar için yol, top oynayabilecek düzgün bir alandır. Yaşlılık dönemlerinde insan vücudu bir takım fonksiyonlarını kaybetmeye başlar. Örneğin, görme bozuklukları, refleks kaybı gibi durumlar ileri yaşlarda sık sık görülen aksaklıklardır. Vücut fonksiyonlarının tam manasıyla çalışmaması; araç hakimiyetini, yola olan dikkati ve ilgiyi, ani karar verme gücünü olumsuz etkiler ve güvenli trafik ulaşımını zarar verir. Kazalara sebep olur.

Yaşın trafik kurallarına uyumda, vücut fonksiyonların çalışması yanında ikinci özelliği, aldığı risk değeridir. Halk arasında "delikanlı" denilen dönemlerde olanların trafik ortamında daha fazla tehlikeli araç kullandıkları gözlenmektedir.

Cinsiyet

Yapılan gözlem ve kontrollerde, bayan sürücülerin genelde erkek sürücülere oranla daha az riske girdiği gözlenmektedir.

Aşırı hız, alkollü araç kullanma ve emniyet kemeri takmamak gibi ölümcül hatalar bayanlarda daha az olmaktadır. Türkiye’de, kadının toplumsal yeri ve önemi belki de bu tür hareketleri hoş görmemesinden kaynaklanmaktadır.

Ülkemizde,“Trafik Kazasına Karışan Şüphelilerin Cinsiyetlerine Göre Dağılımı” konusunda bir araştırma yapılmış ve sonuç tablo 2’de sunulmuştur;

Tablo 2: Trafik Kazasına Karışan Şüphelilerin Cinsiyetlerine Göre Dağılımı

	ERKEK	KADIN	TOPLAM
KİŞİ SAYISI	1669	32	1701
YÜZDELER	% 98.1	% 1.9	% 100

Kaynak: “Türkiye’de Suç ve Suçlu Profili” EGM. APK D.Bşk. Basımevi. Ankara. 2001

Bu tabloya göre, Bayanların trafik kazasına katılma oranı yaklaşık % 2 görülmektedir. Fakat bu oran doğru değildir. Kadın erkek sürücü sayısı eşit değildir. 2000 yılı başında, Trafik İstatistik Verilerine göre ;

Erkek Sürücü Sayısı : 11.239.964

Bayan Sürücü Sayısı : 1.693.060

Bu rakamlardan çıkardığımız oran : 6.63 dür. Yani ülkemizde erkek sürücü sayısı bayanların altı katından fazladır.Trafik Kazalarına katılan bayan sürücü oranını bu rakamla çarparsak gerçek kaza yapma oranını buluruz : $1.9 \times 6.63 = 12.597$

Bayanların Trafik Kazalarına katılma Oranı ; % 12.597

Erkeklerin Trafik Kazalarına katılma Oranı ; % 87.403

Bu verilere göre, bayan sürücüler daha az kaza yapmaktadır.

Psiko-Sosyal Faktörler

Trafik kurallarına uyumu sağlayacak temel öge, insandır. Trafik ortamında insanın yapmış olduğu hareketler genel olarak psikolojik ve sosyolojik özellikler gösterir. Bazen, toplumsal psikoloji de denilen, sosyal psikoloji; sosyoloji, psikoloji ve antropolojinin kesişim kümesini oluşturur. Bireylerin davranışları sosyal ve kültürel ortamla etkileşim içindedir.

“Sürücülerin, yayaların ve yolcuların trafikte güvenli olmayan davranışlarını olumlu yönde değiştirmenin ilk adımı; insanların neden belli durumlarda belli davranışları sergilediklerini anlamaktır. Yaş, eğitim durumu, cinsiyet, genel sağlık durumu, kişilik özellikleri, alışkanlıklar, belli bir durumda nasıl davranmayı öğrenmiş olduğu, kişiyi belli davranışlara nelerin güdülediği, kişilik özellikleri, ne tür bir trafik ortamı içinde bulunduğu, kişinin yasalara bakış açısı, davranışlarının sonuçlarının neler olacağı konusundaki inançları, içinde bulunduğu durumu algılayışı, davranışlarının olası sonuçlarını nasıl değerlendirdiği, kendini nasıl algıladığı, başkalarını nasıl algıladığı, içinde bulunduğu duygusal durum ve daha pek çok etken, sürücü-yaya-yolcu davranışı üzerinde etkili olabilmektedir (Köksal,1998)”

Eğitim, denetim, ihtiyaçlar, tutumlar, kültür, kurumlar, toplumsallaşma gibi sistemin alt parçaları trafik sorunlarının genel çoğunluğunu oluşturan insan davranışını etkilemektedir.

TRAFİK SORUNLARINA SİSTEM YAKLAŞIMI ÇERÇEVESİNDE ANKET ÇALIŞMASI

Bu çalışmada yapılan anketlerde trafik sisteminin alt parçaları olarak görülen konular hakkında sorular sorulmuştur. Soruların içerisinde sosyo-psikolojik durumu ortaya çıkaracak konular yer almıştır. Çalışmanın uygulama kısmında 37 il’ de 860 sürücü, 272 yaya ve 182 trafik polisi memurlarıyla anket yapılmıştır. Anketlerin değerlendirilmesi bilgisayarda SPSS programında % analizi olarak yapılmıştır. Anket soruların trafik sisteminde meydana gelen aksaklıkların neler olduğu ve bunları çözecek yöntemler üzerinde durulmuştur. Ayrıca ilk defa gündeme getirilen bazı konularda yer almaktadır.

Çalışmanın Sınırlılığı:Anket soruları içerisinde genel sistemde yer alan sosyolojik kurumlara yer verilmemiştir. Bu kurumların kişiler üzerindeki trafik bilincini nasıl etkilediği ölçülememiştir. Bunun nedeni ise kaynak yetersizliğinden meydana gelmiştir.

Kural İhlal Sebepleri Yol ve Araçla İlgili Sonuçlar

Bu bölümde sürücülerimizden, trafik kazalarının ve kural ihlallerinin sebeplerini, karayollarının kalitesini, diğer ulaşım imkanlarının değerlendirilmesi ve araç bakım ve alımları ile ilgili sorular sorulmuştur. Konuyla ilgili bazı anket sonuçları şöyledir;

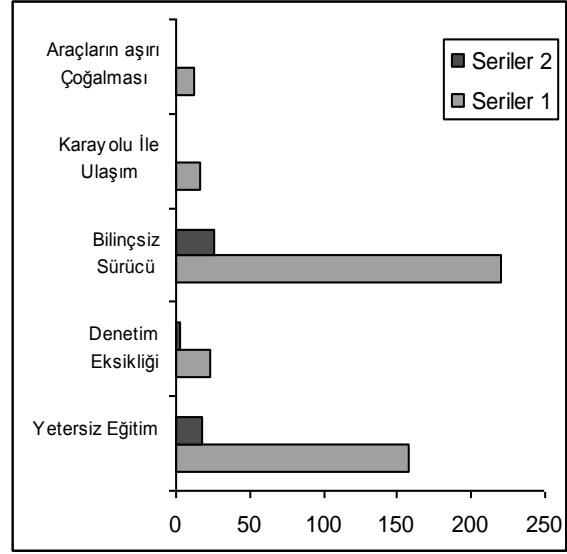
Trafik Kazaları ve Kural İhlallerinin Temel Sebebi:

Sürücülere; kaza ve kural ihlallerinin temel sebebini sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 3’de sunulmuştur;

- Yetersiz trafik eğitimi
- Bilinçsiz sürücülerin çokluğu
- Araçların aşırı çoğalması
- Denetim eksikliği
- Ulaşımın genelde karayolu ile olması
- Hepsi

Tablo 3:Kaza ve Kural İhlalleri Temel Sebepleri

	Geçerli Oy	Yüzde	Geçerli Yüzde
Yetersiz Eğitim	157	18,3	18,3
Denetim Eksikliği	23	2,7	2,7
Bilinçsiz Sürücü	220	25,6	25,7
Karayolu İle Ulaşım	16	1,9	1,9
Araçların aşırı çoğalması	12	1,4	1,4
Hepsi	428	49,8	50
Toplam	856	99,5	100
Geçersiz	4	0,5	
Genel Toplam	860	100	



Şekil 3: Sebeplerin Dağılımı

Tablo ve şekil 3’de görüldüğü gibi; anketi cevaplayanların %18,3’ü yetersiz eğitimden, %2,7 i denetim eksikliğinden, %25,7’i bilinçsiz sürücü, %1,9’u karayolu ile ulaşım, %1,4’ü araçların aşırı çoğalması, %50’i ise hepsi’dir. Burada sürücüler “denetim eksikliğini”, “karayolları ile ulaşımı” ve “araçların aşırı çoğalmasını pek etkili görmemişlerdir. Bunun yanında ise, “yetersiz eğitim” ve “bilinçsiz sürücüyü” çok etkili gördüklerini ifade ederek ikisini ve diğer şıkları da bir arada işaretlemek isteyen sürücüler hepsini birlikte işaretlemeyi uygun bulmuşlardır. Yukarıda belirttiğimiz iki şıkkın önemi ise sosyal psikoloji bağlamında insanların yetersiz eğitim almaları ve toplumsal düzeyde kurumların insanımız üzerinde baskı unsuru kurup eğitim yaptıramadığının göstergesidir.

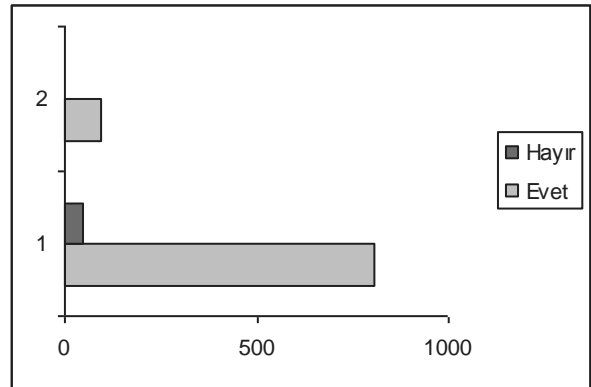
Türkiye’de Karayollarının Kalitesi:

Sürücülere; ülkemizdeki karayollarının kalitesinin yeterliliği sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 4’de gösterilmiştir;

- Evet
- Hayır

Tablo 4: Karayollarının Kalitesi

Karayollarının Kalitesi Yeterlimi	Geçerli Oy	Yüzde	Geçerli Yüzde
Evet Kaliteli	30	3,5	3,5
Hayır Kaliteli Değil	827	96,2	96,5
Toplam	857	99,7	100
Geçersiz	3	0,3	
Genel Toplam	860	100	



Şekil 4: Kalite Dağılımı

Tablo ve şekil 4’de görüldüğü gibi, trafik sisteminin etkili unsurlarından olan kara yollarının kalitesiz olduğu, sürücülerin çok büyük çoğunluğu tarafından kabul edilmektedir. Bir çoğumuz yolculuk yapıp bu yetersizliği de devamlı olarak gözlemleyebilmekteyiz. Yolların kaliteli olması insanımızın trafik konusunda meydana gelen eleştirilerin bir tanesini ortadan kaldıracak denetim kolaylığı daha rahat sağlanmış olacaktır.

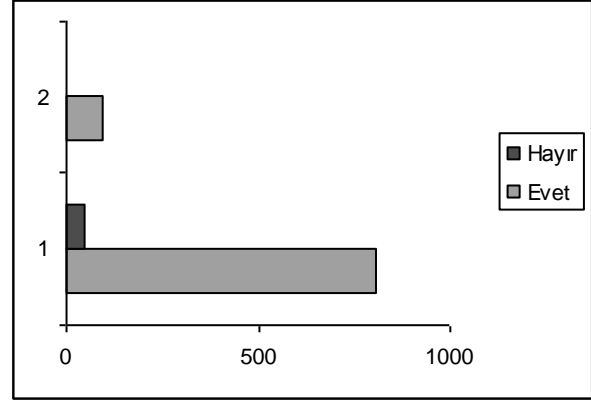
Diğer Ulaşım Yollarının Geliştirilmesinin Gerekliliği:

Sürücülere; diğer ulaşım yollarının, gelişmesinin yeterli olup olmadığı sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 5’de gösterilmiştir;

- Evet Hayır

Tablo 5: Diğer Ulaşım Yolları

Diğer ulaşım sektörlerinin gelişmesi gerekli mi?	Geçerli Oy	Yüzde	Geçerli Yüzde
Evet	808	94	94,3
Hayır	49	5,7	5,7
Toplam	857	99,7	100
Geçersiz	3	0,3	
Genel Toplam	860	100	



Şekil 5: Diğer Ulaşım Yolları Dağılımı

Tablo ve şekil 5’de görüldüğü gibi, sürücülerimiz, ülkemizde karayolu ulaşımının yanında diğer ulaşım sektörlerinin de gelişmesini ve karayolu ulaşım sisteminin yükünün bir kısmını diğer sektörlerle kaydırarak riski azaltma yöntemine gitmek istemektedirler. Bu olması gereken veya değerlendirilmesi gereken bir fikir olarak ele alınabilir. Diğer sektörlerin ulaşımalarının da kendilerine ağır sorunları ve maliyetleri bulunmaktadır.

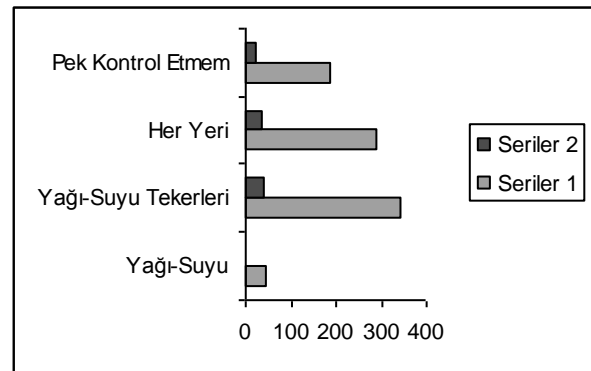
Araç Kontrolü:

Sürücülere; araca binmeden neleri kontrol ettikleri sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 6’da gösterilmiştir;

- Yağı ve suyu Yağ, su ve tekerleri Her yerini Pek kontrol etmem

Tablo 6: Araç Kontrolü

Araca binmeden neleri kontrol edersiniz	Geçerli Oy	Yüzde	Geçerli Yüzde
Yağı-Suyu	44	5,1	5,1
Yağı-Suyu Tekerleri	342	39,8	39,8
Her Yeri	288	33,5	33,5
Pek Kontrol Etmem	185	21,5	21,5
Toplam	859	99,9	100
Geçersiz	1	0,1	
Genel Toplam	860	100	



Şekil 6: Araç Kontrolü Dağılımı

Tablo ve şekil 6’da görüldüğü gibi, soruları cevaplayan sürücülerin %21,5 araçlarını kontrol etmemektedir. Diğerlerinin de büyük kısmı gözle görülecek kontrolleri yapmaktadırlar. Araçlarda, trafik sistemi içerisinde bir alt sistem olarak değerlendirilmektedir. Günümüzde, ülkemizin son 10-15 yıl içerisinde araçların kalitesinin arttığı bilinmektedir. Halen ülkemizde trafiğe çıkması sakıncalı olan bir çok araç bulunmaktadır. Bu araçların yeter derece de bakımlarını yapılmadığını gözlemleyebilmekteyiz.

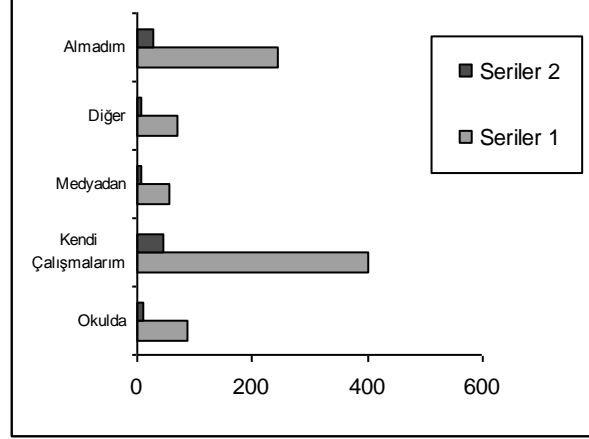
Trafik Kuralları, Trafik Eğitimi ve Denetimi İle İlgili Sorular

Sürücü Kursları Haricinde Trafik Eğitimi:

Sürücülere, sürücü kursları haricinde, trafik eğitimi alıp almadıkları sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 7'de gösterilmiştir;

Tablo 7: Trafik Eğitimi

Sürücü Harici Eğitim	Kursları Trafik	Geçerli Oy	Yüzde	Geçerli Yüzde
Okulda		87	10,1	10,1
Kendi Çalışmalarım		402	46,7	46,8
Medyadan		57	6,6	6,6
Diğer		69	8	8
Almadım		244	28,4	28,4
Toplam		859	99,9	100
Geçersiz		1	0,1	
Genel Toplam		860	100	



Şekil 7: Trafik Eğitimi Dağılımı

Tablo ve şekil 7'de görüldüğü gibi, sürücülerimizin çoğunluğu kendi çabalarıyla eğitim aldıklarını ifade etmektedirler. Bu eğitim sistemleri ister istemez eğitim kurumlarından değil de daha tecrübe yoluyla olmaktadır. Bir çok defa medyadan takip ederek öğrendiklerimiz kadarıyla sürücülerimiz bilinmesi gereken temel konuları dahi, bilmediklerini gözlemlemekteyiz. Bilimsel bir eğitimin olmaması ise, en büyük eksiklik olarak değerlendirilmektedir. Trafik sisteminin girdilerinden en önemlisini olan eğitilmiş insanın eksik kalması, sistemi yeter derecede çalıştırmamaktadır. Dikkat edilmesi gereken konu, %43'lük bir oranla trafik eğitimini ya hiç almamış olması ya da medyadan veya bilinen yöntemlerden farklı almış olmasıdır. İnsanımızı taşıyan kişilerin, bu derece eğitimsiz olması sistemin lokomotif unsurunu da yeter derece önem verilmediğini açıkça ifade etmektedir. Halbuki yolları ne kadar yeni yaparsak yapalım, araçları ne kadar yeni getirirsek getirelim, bu kullanacak insanların eğitim seviyelerinin düşük olması bütün, genel sistemimiz açısından da tehlike çanlarının çaldığının göstergesidir.

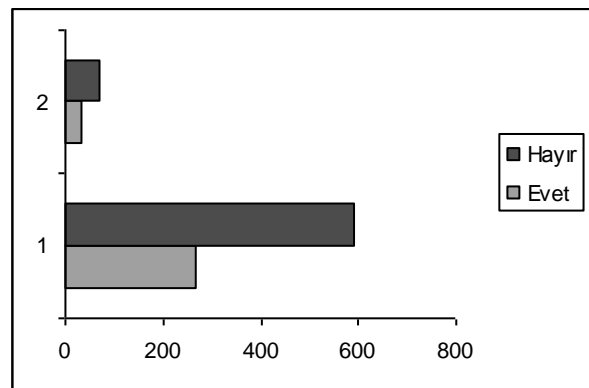
Son Bir Haftada Televizyonda Trafik Eğitimi İle İlgili Yayın:

Sürücülere, son bir hafta içinde, televizyonda trafik eğitimi ile ilgili bir yayın görüp görmedikleri sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 8'de sunulmuştur;

- Evet Hayır

Tablo 8:TV'de Trafik Eğitimi

	Geçerli Oy	Yüzde	Geçerli Yüzde
Evet	268	31,2	31,3
Hayır	589	68,5	68,7
Toplam	857	99,7	100
Geçersiz	3	0,3	
Genel Toplam	860	100	



Şekil 8: TV'de Trafik Eğitimi Dağılımı

Tablo ve şekil 8'de görüldüğü gibi, sürücülerin %68,7'si son bir haftada televizyonlarda trafik eğitimi ile ilgili bir yayın görmediklerini belirtmektedir. Trafik eğitimleri genelde geceleri yayınlanmaktadır. Gece saat; 2-3 arası çok az kişi televizyon seyretmektedir. Bu yayınlar izlenme saatlerinin yoğun olduğu zamanlarda olmalıdır. Yayın kuruluşları, bu konuya önem vermelidir.

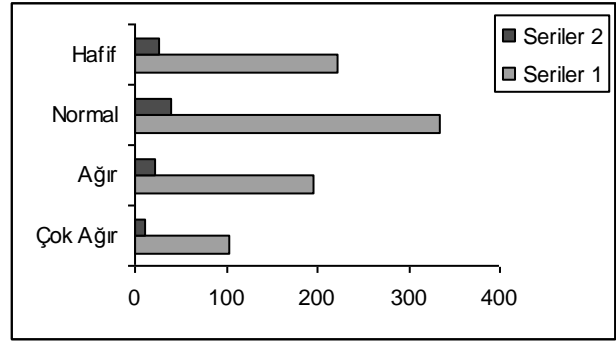
Trafik Cezaları:

Sürücülere; trafik cezalarının nasıl olduğu sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 9’da gösterilmiştir;

- Çok ağır Ağır Normal Hafif

Tablo 9 : Trafik Cezaların Ağırlığı

Trafik Cezaları Nasıl?	Geçerli Oy	Yüzde	Geçerli Yüzde
Çok Ağır	103	12	12
Ağır	196	22,8	22,9
Normal	335	39	39,1
Hafif	223	25,9	26
Toplam	857	99,7	100
Geçersiz	3	0,3	
Genel Toplam	860	100	



Şekil 9: Trafik Cezaları Ağırlık Dağılımı

Tablo ve şekil 9’da görüldüğü gibi, ülkemizde uygulanan trafik cezalarını, sürücülerin %12 i çok ağır bulmaktadır. %22,9 u ağır, %39,1 i ise normal ve % 26 ı hafif bulmaktadır. Bu oranların 65,1 i cezaları bir anlamda caydırıcı bulmamaktadır. Psiko-sosyal yapı içerisinde uyma davranışının itaat kısmına bile girmediğini göstermektedir. Sistem içerisinde uyma davranışını destekleyecek ek faktörlere ihtiyaç duyulmaktadır.

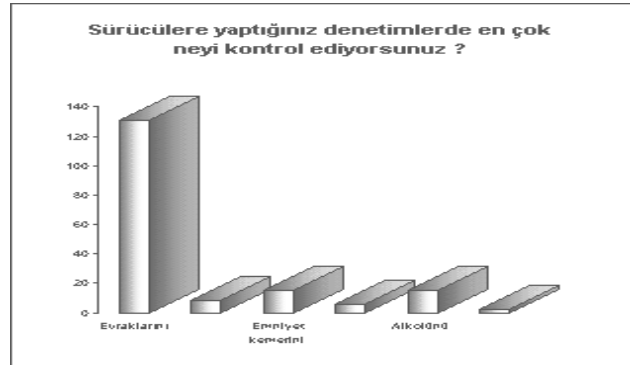
Denetim

Trafik Polislerine; sürücülere yaptıkları denetimlerde en çok neyi kontrol ettikleri sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 10’da sunulmuştur;

- Evraklarını Hızını Emniyet kemerini
 Aracını Alkolünü Diğer

Tablo 10: Kontrol

Kontrol	Dağılım	Yüzde	Geçerli Yüzde	Kümülatif Yüzde
Evraklarını	131	72	74	74
Hızını	8	4,4	4,5	78,5
Emniyet kemerini	15	8,2	8,5	87
Aracını	6	3,3	3,4	90,4
Alkolünü	15	8,2	8,5	98,9
Diğer	2	1,1	1,1	100
Toplam	177	97,3	100	
Geçersiz	5	2,7		
Toplam	182	100		



Şekil 10: Kontrol Dağılımı

Tablo ve şekil 10’da görüldüğü gibi, soruyu cevaplayan polisler, denetim ve kontrollerde sürücülerimizin en çok %74 ile evraklarını kontrol etmektedir. Daha sonra ise %8,5 oranları ile, alkol ve emniyet kemeri gelmektedir.

Denetimler evrak üzerinden yapılmaktadır. Denetim, ehliyet, ruhsat, sigorta vs. gibi bürokratik konular üzerine yoğunlaşmıştır. Halbuki hatalı davranışlara yönelik denetimler üzerinde durulmalıdır. Gizli ve seyir halinde kontrollerde, hatalı davranışlar daha iyi gözlemlenebilir..

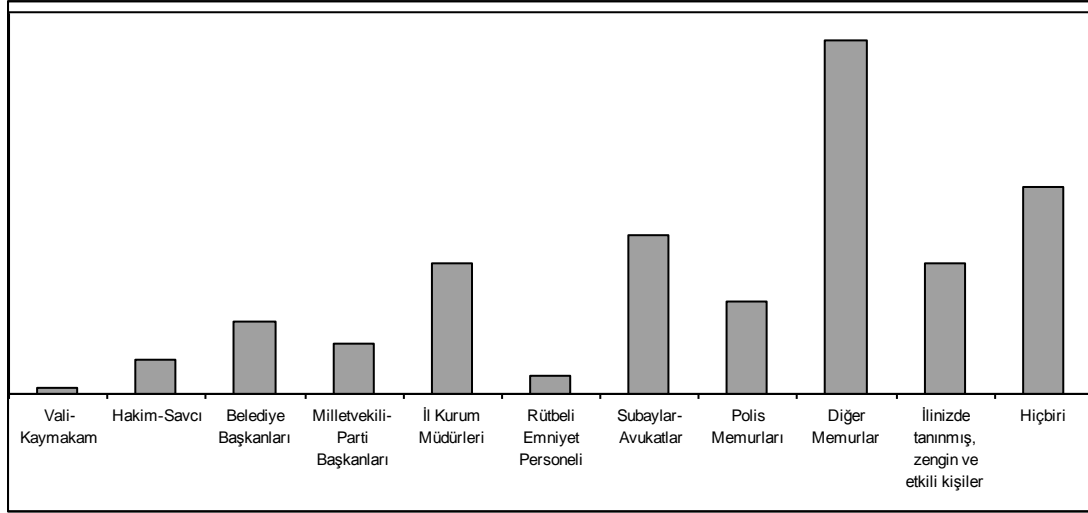
Ceza Yazama

Trafik polislerine, kimlere ceza yazabildikleri sorulmuştur. Şıklar ve cevaplar tablo 11’de sunulmuştur;

- Vali-Kaymakam Hakim-Savcı Belediye Başkanları
 Milletvekili-Parti Başkanları İl Kurum Müdürleri Rütbeli Emniyet Personeli
 Subaylar-Avukatlar Polis Memurları Diğer Memurlar
 İlinizde tanınmış, zengin ve etkili kişiler Hiçbiri

Tablo 11: Kimlere Ceza Yazılıyor?

Vali-Kaymakam	Hakim-Savcı	Belediye Başkanları	Milletvekili-Parti Başkanları	İl Kurum Müdürleri	Rütbeli Emniyet Personeli	Subaylar-Avukatlar	Polis Memurları	Diğer Memurlar	İlinizde tanınmış, zengin ve etkili kişiler	Hiçbiri
2	11	23	16	41	6	50	29	111	41	65



Şekil 11: Ceza Yazma Dağılımı

Tablo ve şekil 11’de görüldüğü gibi; trafik polisleri, listede verilen çeşitli meslek grupları ve kişilerden % 16,45 ile kimseye ceza yazmadıklarını belirtmektedir. % 28,10 ile diğer memurlara ceza yazabildiklerini beyan etmişlerdir. Adli, mülki ve idari amirlerine pek ceza yazamamaktadırlar. Kendilerinin ceza alması, atama ve yer değiştirme korkusu bunda etkili olmaktadır. Bir diğer yön ise, benzer durumlar için siyasilerin etkisinin bulunduğu. Kısacası herkese ceza yazılamamaktadır.

SONUÇ :

Devletin varlık sebebi, insanların güvenliği ve huzurunun sağlanmasıdır. Trafik sorunlarına insanı merkeze alan sistem yaklaşımında, başta yöneticiler olmak üzere tüm kamu kurum ve kuruluşları sivil toplum örgütleri ve medya organları akademisyenler ışığında konuya yaklaşım sağlanmalı ve birlikte çalışılmalıdır.

Trafik sorun ve kazalarında temel sebep kurallara uymamaktır. Sürücü, yaya ve yolcuların kural dışı bu davranışlarının iki temel sebebi vardır. Bunlar; bilgisizlik veya bilinçli olarak kurallara uymamaktır. Trafik polislerimize yaptığımız anket neticesinde, herkese eşit davranmadıkları ve ceza yazmadıkları anlaşılmıştır. Ülkemizde, “Hukuk Devleti” anlayışı yerleşmeli, görevliler baskı altından kurtarılmalıdır.

Ülke genelinde yaptığımız son anketlerde özellikle bazı sürücülerin trafik kurallarını bildiği fakat yinede uymadığı anlaşılmaktadır. Anket sonuçlarına göre; yolların kalitesinin yeterli olmadığı, trafik yoğunluğunun diğer ulaşım yollarına kaydırılması gerektiği, medyada trafik eğitimi ve bilinci ile ilgili pek yayın yapılmadığı, hız sınırlarının yolun durumu ve iklim şartlarına göre değişken olması gerektiği, denetimin genelde evrak üzerinden yapıldığı anlaşılmıştır. Ayrıca yapılan anketlerde şehir içinde emniyet kemeri kullanma oranı çok düşük olduğu, emniyet kemerinin yararları hakkında verdiğimiz çarpıcı bilgiler doğrultusunda emniyet kemeri takmayan sürücülerin emniyet kemerlerini takacağı veya takmayı düşündükleri tespit edilmiş, böylece bilişsel süreçte hatalı davranışların ketlenebileceği, tutumların rahatlıkla değişebileceği anlaşılmıştır. Yeter ki insanları etkileyebilelim. Bu konuda Aksaray ilinde yaptığımız emniyet kemeri ve hız ihlalleri ile ilgili kampanya sonucu başarı göstermiştir.

Toplam kalite felsefesi, önce yöneticilerin kafasında yer etmelidir. Popülist zihniyet terk edilmelidir. Bu konuda dış müşteri olan halkımızın memnuniyeti kadar, iç müşteri olan trafik görevlilerinin memnuniyeti de önemlidir. Dengeler iyi sağlanmalıdır. Halkla ilişkileri iyileştirelim derken, ne devletin otoritesi zayıflatılmalı ne de görevliler yıpratılmalıdır. Halen ülkemizde günde 12 saat çalışan ve akşam saat 19.00 kadar lüzumsuz bekletilen görevlilerimiz mevcuttur. Yönetimde motivasyon önemlidir.

İnsanlarımıza trafik bilinci ve kültürü aşılanması gerekir. Bu konuda medyanın da desteği ile tüm kesimlerin katılımı sağlanmış etkili kampanyaların büyük önemi vardır. Kamuoyunu bilgilendirmek ve hatalı davranışları düzeltmek mümkündür.

Sorunlar, genelde uygulamada yoğunlaşmaktadır. Kanunları uygulayanların bu konudaki görüş ve düşünceleri çok önemlidir.

ÖNERİLER :

Trafik sorunlarına bakış açımızı **insan unsuru** üzerinde yoğunlaştırmalıyız. Bu konudaki çalışmaların her safhasında, sosyolog ve psikologlara mutlaka yer verilmelidir. Her zaman çalışır vaziyette, toplumun tüm kesimlerini içeren ortaklık anlayışı içinde çalışacak bir yapılmaya ihtiyacımız vardır.

Yöresel sorunlar; Vali, Belediye Başkanı, Emniyet ve Jandarma Teşkilatları, Karayolları Teşkilatı, Eğitim Kurumları, Sürücü Kursları ile medya organları ve Sivil Toplum Örgütleri, **sigorta şirketleri Merkeze** gerek kalmadan, aralarında yapacakları işbirliği ile çözümlenebilir. Tüm İllerdeki trafik sorunları çözüldüğü zaman, ülkenin sorunların da çözülmüş olur.

Karayolları üzerindeki %95'lik yük ülkemizin coğrafi özellikleri düşünüldüğünde çok fazladır. Toplu taşımacılık başta Demir Yolları olmak üzere mutlaka geliştirilmeli, Karadeniz ve Akdeniz Bölgelerinin kendi aralarındaki ulaşımı deniz yollarına aktarılmalıdır. **Arz-Talep** dengesi göz önünde tutulmamıştır. Fiyat indirimi, talep yaratır. Bu nedenle, Demir Yolları, Hava Yolları ve Deniz Yollarında etkili fiyat indirimleri yapılmalı, kamuoyuna duyurulmalıdır. Belki de ilk zamanlarda zarar yapacağı düşünülebilir, fakat talep arttıkça sürümden kazanım nedeniyle daha fazla kâr etme ihtimali yüksektir. Sadece yolcu değil, yük taşımacılığı da diğer ulaşım yollarına kaydırılmalıdır. İnsanlar; ulaşımında, ekonomi, zamanlama ve rahatlık ararlar. Bunlar göz önünde bulundurulmalıdır.

Ulusal ve yöresel basın yayın organları ve vatandaşla hakla ilişkiler daima sıcak tutulmalı, gerekirse ikili ilişkilerle geliştirilmeli ve trafik bilincini oluşturacak yayın yapmaları sağlanmalıdır.

İnternet kullanımı hızla yaygınlaşmaktadır. Ülkemizdeki ve tüm dünyadaki internet sitelerinde trafik bilincini oluşturacak; görüntülü, yazılı, hareketli klip, resim ve uyarıcı spotlar kullanılmalıdır.

Amirine ceza yazabilen görevli olabildiği takdirde, hukuksal boyutta çözüm getirilebilir.

Trafik Hizmetleri, belediyelere devredilemez.. Çünkü; siyasi etkileşim en çok belediyelerde bulunmaktadır. Bir yerlere bağlanması gerekiyorsa en uygun yerini Ulaştırma Bakanlığıdır.

İnsan merkezli sistem yaklaşımına göre, devlet politikası ve stratejisi; kısa, orta ve uzun vadeli olarak ortaya konmalı, Ulaştırma Ana Planı hazırlanmalıdır.

Demokratik hayata tam geçiş yapılmalı, hukuka bağlı devlet ve millet anlayışı yerleştirilmelidir.

KAYNAKLAR :

Akkale A, 1999

Kazaların Önlenmesinde Trafik Polisinin Eğitimi ve Denetimin Rolü, s.76, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Çelik A, 1998

Trafik Problemi Toplumsal Etkileri ve Çözüm Yolları, s.12 Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Feyzullah E, 2001

Davranış Bilimleri, s.88-148, Beta Basım A.Ş. 5. Baskı, İstanbul.

Gökçe O, 2000.

Davranış Bilimleri s,165, (Ders Notları) Konya.

Gökdeniz, İ, 1993

Kitle İletişim Araçlarının Bireysel ve Toplumsal Etkileri, Yayınlanmamış Doktora Programı Araştırma Ödevi, S.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Bölümü, Konya.

Gökdeniz, İ, 1998

“Örgütlerde İletişim”, Yerel Yönetim ve Denetim Dergisi, S.3, s.29, Ankara.

Güney S, 1998

Davranış Bilimleri ve Yönetim Psikolojisi Terimler Sözlüğü, Ankara, s.251.

Karatekin Z, 1998

Trafik Kazalarının Önlenmesinde Eğitimin Etkisi ve Önemi, s.47Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Köksal K,1998

Trafik ve Psikoloji, s.38, EGM.Trafik Hizmetleri Bşk. Karayolları Trafik Polisi Okulu. Cilt; 5 Ankara.

Şimşek M Ş, 1998

Yönetim ve Organizasyon, s.91, Mikro Dizgi, Konya,.

Tolunay M K, 2002

Türkiye’de Trafik Kurallarını Uyum Analizi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Bölümü, Niğde.

Tolunay M K, 2002

Sürücü, yaya, yolcu ve trafik polisleri anketleri. Aksaray.

Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü. 1999

Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü. E.G.M. Trf.D.Bşk. Ankara

Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü. 1999

Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü II. E.G.M. Trf.D.Bşk. Ankara

Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü. 2001

Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi E.G.M. Trf.D.Bşk. Ankara

Ünlü S, 1995

Sekreterlik Davranışı, s.66,Anadolu Üniversitesi yayınları, No: 818, Eskişehir,.