

Trafikte İnsan Faktörü

Doç.Dr. YASAK, Yeşim

TŞOF

Öncelikle ben hepimize hoş geldiniz diyorum ve aklınızı biraz karıştırmak istiyorum. Çünkü çok önemli ama içi fazla açılmayan bir konu üzerinde bilgi vermek istiyorum. O da insan faktörü.

Trafikte insan faktörü dediğimiz zaman, aslında ne anlıyoruz, ne anlamamız gerekiyor, ne ile uğraşıyoruz, ne ile çalışıyoruz ben size kısa kısa hiçbirinin detayına girmeden, insan dediğimiz varlığın trafikte neden bir türlü denetime, altyapıya, eğitime rağmen daha iyiye gitmesi gerekirken her yapılan yenilikle özellikle altyapıda örneğin bir yol daha iyi bir hale getirildiğinde, ya da bir araç daha iyi bir hale getirildiğinde neden insan hala bu ortama rağmen kuralları ihlal etmeye ve kazaya karışmaya devam eder, ne gibi dinamikler vardır, insanı kural ihlal etmeye iten nedenler nelerdir, bunu bir parça anlatmak istiyorum.

Her şeyden önce dün çok bahsi geçti, trafik dediğimiz olay, insan, çevre ve araçtan oluşan üçlü temel faktörlerden oluşan bir ortamdır. İnsan bu ortamın içinde en zor olandır dendi. Dün başka önemli bir şey daha söylendi, dendi ki; eğer mühendislik hizmetleri çok iyi olursa ve altyapı hizmetleri çok iyi olursa insan hatası minimize edilir. Çok doğrudur. Fakat insan her şeye rağmen, bütün iyiliklere rağmen kural ihlal etmeye devam ediyor.

Çünkü şöyle bir sorun var. İnsanın sisteme, sistemin de insana uyumu önemli. Bu uyum süreci nasıl bir uyum sürecidir, işte bu süreci anlamak için 1920'lerden itibaren psikologlar şu soruyu sormuşlar, demişler ki: Eğitimin, denetimin ve altyapının ötesinde acaba insanda bunların hepsinden bağımsız olarak kazaya karışmak gibi, kazaya yatkınlık gibi temel bir özellik var mı? Yani bir virüs gibi, bir mikrop gibi bir şey var mı insanın içinde?

Bu amaçla yetenekle ilgili ilk çalışmalar başlamış, daha sonra 1965'lerde demişler ki acaba insanlar neden risk alırlar, neden kuralları bildikleri halde ihlal ederler ve sürücü, davranışlarını ortamda algıladığı risk miktarına göre ayarlar denmiş. Bu da yeterli değil, çünkü sürücülerde farklı durumlara uyum sağlama eğilimi var. Örneğin, hız ihlali yapmayı seven bir sürücü bir bakıyorsunuz yoldan korkarak, yoldan ürkererek hızını daha da aşağıya indirebiliyor. Bu nasıl oluyor acaba?

Peki herkes risk almak istiyor mu, bu risk miktarını nasıl ayarlıyor, bunun dışında bir şeyler var mı? Bu sorularla şunlar ortaya çıkıyor. Elbette sürücülüğün tutumlar, heyecan arayışı gibi bir boyutu var. Elbette sürücünün o anki yorgunluğu var, o anki ruh durumu var. Elbette sürücünün yetenekleri hakkında ne algıladığı var. Bütün bunlar ne kadar risk almak istediğini belirliyor.

Acaba sürücülük nasıl geliyor. Ben biraz sizi bombardıman altında tutmak istiyorum. Çünkü insan faktörü dediğimiz olayın çok soyut olduğu düşünülebilir. Fakat psikoloji bilimi pozitif bir bilim olarak, insan davranışını soyuttan somuta indirgeyen bir alandır. Dolayısıyla da insan faktörü elinizde tutabileceğiniz, müdahale edebileceğiniz bir hale gelsin ki, mühendislerimiz, eğitimcilerimiz ve denetimcilerimiz insana daha kolay ulaşsınlar. Psikoloji biliminin amacı bu.

Bu amaçla insanın davranışlarından sürücü davranışlarını açıklamaya çalışırken, böyle bir hiyerarşik model öneriyoruz 1996'larda. Diyoruz ki; böyle 4 aşamalı bir süreçten geçer insan araç kullanırken. Araçla uyum sağlar, trafik ortamına uyum sağlar ve daha sonra neden araç kullandığı önemlidir. Ondan sonrada yaşam tarzı. Yani bu dünyada ben kimim, neyim, benim yeteneklerim ne ifade ediyor soruları araç kullanmayı etkiler.

Genelde sürücülük davranışında insan faktörü açısından iki şey karşımıza çıkar. Yetenek ve tarz. Fakat yetenek ve tarzımızı bizim temel yanlış inançlarımız etkiler. Tehlikeyi nasıl algııyoruz, nasıl minimize ediyoruz, nasıl kendi yeteneklerimizi abartıyoruz, diğer sürücülerin davranışlarına nasıl anlam veriyoruz, kendi davranışlarımızı nasıl farklı açıklıyoruz?

Bu kadar çok sosyal faktörden etkileniyor sürücü ortama girdiği zaman. Temel 5 faktörde onun davranışlarını olumlu ya da olumsuz etkiliyor. Bunlar, hepsi üzerinde tek tek konuşulması gereken şeyler.

Şöyle bir mekanizmadan size bahsetmek istiyorum. Sürücü herhangi bir durumda göze almak isteyeceği risk miktarını seçer, ama bu risk miktarı matematiksel anlamda, yada fizikte anladığımız gibi çok gerçek bir risk bilgisine dayanmaz. Tam tersine psikolojik bir algıya dayanır. Ama ortak olgu şudur: Risk almak arttıkça kural ihlali ve kazaya karışma artar.

Peki bu mekanizma nedir, insan nasıl risk alır, bunun hesabını nasıl yapar? Aslında çok sürücüler, algıladıkları, sezdikleri, tahmin ettikleri risk düzeyine göre davranırlar. İşte mühendislik burada devreye giriyor.

Özetle kabul edilebilir, ya da sıfır risk durumlarına eğilim gösterilmez.

Risk hesabı nasıl yapılır? Bunun mekanizmasını yapılan çalışmalarla ve oldukça hoş ama oldukça da önemli bir şekilde açıklayabiliyoruz. Diyoruz ki; sürücü her zaman için almaya gönüllü olduğu risk miktarıyla, algıladığı risk miktarını hesaplar, karşılaştırır, tabi ki psikolojik olarak, bunun sonucunda bir uyum yapar ve bunun sonucuna göre davranır.

Sanki hiç risk yokmuş gibi davranır. Yani genellikle ona göre risk yoksa hareket eder. Eğer bir miktar risk algılıyorsa onu da minimize etmek ister. Hareket edebilmek için.

Bunun tutum boyutları var. Bazı insanlar ihlal ederler kuralları, bazı insanlarsa hatalar yaparlar. Tutumlar devreye girer. Ama şunu biliyoruz ki, düşük ve yüksek risk grubundaki insanların çok temel bazı özellikleri var.

Sürücü eğitime, altyapıya ilişkin olarak ve denetime ilişkin olarak insan faktörünün bu özelliklerinden nasıl faydalanılabiliyor, bunu düşünmemiz gerekiyor. Ben özellikle altyapıya ilişkin olarak bizim en çok şehir içi trafiğinde unuttuğumuz bir şeyi, dün çok güzel ifade edildi, onun altını çizmek istiyorum. Çevrenin insana uyumu yoksa eğer, ne kadar para harcarsanız harcayın, ne kadar yatırım yaparsanız yapın sonuçta o çevre insana uymadığı için insan bunu reddeder ve yine kural ihlal etmeye, kazalara karışmaya devam eder. Çünkü insanın çabuk ve kolay olana doğru bir eğilimi vardır. Eğer siz köprülerinizi, alt geçitlerinizi insana uyumsuz bir şekilde yapmışsanız, son zamanlarda bizim Ankara'da yaşadığımız gibi, onlarca üst geçit öyle bomboş durur. Çünkü insan yapısına, ihtiyaçlarına ve bünyesine uymuyordur. İşte o noktada mühendisliğin, altyapı hizmetlerinin psikolojiden destek alması gerekir.

Özellikle Avrupa'da son zamanlarda yapılan çok güzel bir uygulama var. İnsan yol geniş bile olsa, güvenli bile olsa insan buna adapte olup daha fazla hız yapacağı için öyle bir yol düzenlemesi yapılıyor ki, sanki yol darılmış gibi. Çünkü insanoğlu varolan o rahatlığa alışmasın, daha fazla risk almasın, hız yapmasın diye yol geniş olduğu halde dar gibi algılayarak hızını, hız limitlerinde tutma eğilimi gösterebiliyor.

Teşekkür ediyorum.