

OTOMOBİL SÜRÜCÜLERİNİN TRAFİK VE YOL GÜVENLİĞİ KONUSUNDAKİ GÖRÜŞLERİNE SOSYOLOJİK BAKIŞ*

M.Cengiz YILDIZ**
Mehmet KARACA***

Özet: Günümüz modern yaşamını geçmiş dönemlerden ayıran yönlerden birisi, ulaşım sistemlerinde varılan düzeydir. Karayolu ulaşımı, birçok ulaşım biçimine göre daha yaygın bir durumdadır. Bu ulaşım biçimi, ülkemizde anormal bir şekilde gelişmiş ve bunun sonucunda trafik kazaları adeta kaçınılmaz olmuştur. Türkiye karayollarında en çok bulunan araç otomobildir. Bu durumda, en fazla kazalarla karşı karşıya kalan araç otomobil, kişi ise otomobil sürücüleridir. Bu çalışmada, otomobil sürücülerinin; kaza yapma durumları, hız ve kaza nedenleri karşısındaki tutum ve düşünceleri, trafik kurallarını algılama biçimleri, araç ve yol güvenliği konusundaki bilinç düzeyleri, trafikteki tutumları, alkollü araç kullanma konusundaki düşünceleri vs. ele alınmıştır. Bilgi toplama aracı olarak, yaygın tekniklerden anket kullanılmış, bunun yanında, enformel görüşme ve gözlem tekniklerine de yer geldiğince başvurulmuştur. Belli bağımsız değişkenlerle (yaş, cinsiyet, medeni durum, öğrenim durumu, meslek durumu, coğrafi köken vs.), diğer değişkenler arasında ilişki aranmış ve bu sayede birtakım genellemelere ulaşılmaya gayret edilmiştir. Araştırma; betimsel ve ilişki arayıcı bir amaca yöneliktir.

Anahtar Kelimeler: Otomobil, Otomobil Sürücüsü, Trafik ve Yol Güvenliği.

A Sociological View to Sights of Automobile Drivers on the Subject of Traffic and Road Safety

Abstract: One of the aspects which separate the modern life from past periods is the level reached in transportation systems. Road transportation is more common than many of the other transportation forms. This transportation manner has developed abnormally. For this reason, the traffic accidents had been all but inevitable. On Turkish highway, vehicles which have the greatest deal of number are automobiles. So, vehicle that faces accidents is automobile and, besides too, persons who face this accident are automobile driver in generally. In this study, it has been dealt with the automobile drivers' cases of their having accident, thought on speed and accident reason, manners of perceiving the traffic rules, conscious level on subject of vehicle and road security, attitudes in traffic and opinion on subject of driving in way of being intoxicated. Questionnaire as a mean of collecting the knowledge was used, besides informal interview and observation techniques have been practiced here and there. It has been strived to be explored the relations between the specific independent variables and dependent variables and therefore has been operated to be reached to some generalizations. This research is aimed at being descriptive and searching connection.

Key Words: Automobile, Automobile Driver, Traffic and Road Safety.

* Bu çalışma, 5-7 Mayıs 2004 tarihleri arasında, Ankara'da, Gazi Üniversitesi-Jandarma Genel Komutanlığı-Emniyet Genel Müdürlüğü-Karayolları Genel Müdürlüğü işbirliğiyle düzenlenen, *Trafik ve Yol Güvenliği II. Uluslararası Kongresi*'ne bildiri olarak sunulmuştur.

** Yrd. Doç. Dr. Polis Akademisi Elazığ Zülfü Ağar Polis Meslek Yüksek Okulu 23100 Elazığ, mcvildiz@hotmail.com, mcvildiz@firat.edu.tr

*** Arş. Gör. Fırat Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü 23119 Elazığ, mkaraca@firat.edu.tr

GİRİŞ

Yol ve yolculuk olgularının, insanlık tarihi kadar eski olduğu bilinmektedir. İlk insanın yeryüzünde dolaşması, göç etmesi vs. yolculuk ve ulaşım kavramlarının ne kadar eski olduğunu göstermektedir.

İbn-i Haldun'a (1990,307–308) göre, “göçebelik, şehirlerin ve medeni hayatın aslıdır ve bütün insanların yerleşik hayat yaşamadan önce yaşadıkları ve geçirdikleri bir devredir. Kişi, ancak zaruri olan ihtiyacını temin ettikten sonra, hayatta mükemmelliği arar”.

“Mesafe, sosyal ilişkilerin kurulup devam ettirilmesine tesir eden en önemli etkenlerden biridir. İnsanların, sosyal ilişkilerine bir engel olarak gördükleri coğrafi mesafe etkenine karşı, tarih boyunca mücadele edile gelmiştir. Ulaşım ve iletişim teknolojisi, bu mücadelenin bir ürünüdür” (Şentürk,1998,15–23).

Medeniyetler gelişip ilerledikçe, yol, öneminden bir şey kaybetmemiş, tam tersine, yol ve ulaşımın değeri her geçen gün daha da artmıştır. İnsanlığın gelişim sürecinde, ticari faaliyetler ve savaşlar ortaya çıktıkça, ulaşım vasıtalarına sahip bulunmanın daha bir önem kazandığı görülmüştür.

Tekerleğin icadı, insanlık tarihinde önemli bir kırılma noktası olarak ele alınmaktadır. İcat edildikten sonra pek çok alanda kullanılan tekerlek, kısa sürede farklı toplumlar arasında yaygınlaşmıştır.

Tekerlek, ortaya çıkmasını takip eden dönemlerde, arabanın icadını getirmiş ve insanlığın yaşamını kolaylaştıran belki de en önemli araç olmuştur. İbn-i Batuta (1991,242–243), Seyahatname'sinde; gezmiş olduğu bölgelerde, at, öküz ve deve ile çekilen arabaların kullanıldığından bahsetmektedir.

Tekerleğin ve arabanın bulunmasından sonra, bazı medeniyetlerin bu araçları kullanmama yönünde tavır geliştirdiklerine şahit olunmaktadır. Çünkü tekerlek kadar önemli olan bir şey vardır ki o da yoldur. Yolun olmaması, bu aracın kullanılmaması anlamına gelebilmektedir.

Bu çalışmanın konusunu, trafik ve yol güvenliği ile ilgili olması bakımından, otomobil sürücülerinin; kaza yapma durumları, hız ve kaza nedenleri karşısındaki tutum ve düşünceleri, trafik kurallarını algılama biçimleri, araç ve yol güvenliği konusundaki bilinç düzeyleri, trafikteki tutumları, alkollü araç kullanma konusundaki düşünceleri vs. oluşturmaktadır.

Otomobilin insan yaşamına sosyo-kültürel, ekonomik vs. etkilerinin bütün olarak ele alındığı geniş kapsamlı bir araştırmanın, sadece otomobil sürücülerinin trafik ve yol güvenliği konularındaki görüşlerinin bu çalışmada değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Elde edilen ve değerlendirilmeyen diğer veriler, daha sonra farklı çalışmalarda kullanılabilir.

OTOMOBİLİN İCADI VE İLGİLİ VERİLER

İyi bilinen enerji kaynağı buharla hareket eden otomobil için ilk deneyi, 1771 yılında Fransız mühendisi Cagnot, üç tekerlekli bir araba üzerine yapmıştır. İngiltere’de sırasıyla Griffith (1821), Hill (1824), Hancock (1831) buharlı araba yapmışlardır. Fransa’da A. Bollee, 1873’te, Mancelle adını verdiği bir araba imal etmiş, 1883 yılında Delamare-Deboutteville, bezinle çalışan patlamalı bir motorla donatılmış ilk otomobili trafiğe çıkarmıştır. 1887’lerde Panhard ve Levassor, 2 BG’lik bir Daimler motorunu bir otomobil şasisine yerleştirmişlerdir. 1901’de, saatte 74 km hızı, 1903 yılında ise, ortalama 105 km/s’lik hızı varılmıştır (ML,1985,697–700).

Türkiye de ilk otomobil yapımı çalışmalarına, Koç Holding’e bağlı Otosan Otomobil Sanayii A.Ş. tarafından başlanmış (1959), ilk Türk otomobili Anadol, 1966’da piyasaya çıkmıştır. İkinci Türk otomobili Murat 124, TOFAŞ Otomobil Fabrikası tarafından 1969’da imal edilmiştir. Türkiye’de yapılan üçüncü otomobil Renault 12’dir. Bu otomobil, Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. tarafından, 1972’den itibaren piyasaya sürülmüştür (ML,1985,697–700).

1915’lerden önce, otomobil sayısı oldukça azdır ve otomobil, lüks mallar sınıfında ele alınmaktadır. Ancak, o yıllardan itibaren otomobil, dünya çapında seri olarak üretilen bir araç haline gelmiştir. 1990–1991 döneminde Kuzey Amerika, Batı Avrupa, Japonya ve Okyanusya, dünya nüfusunun %15’lik kısmını oluşturan nüfuslarıyla, dünyadaki motorlu taşıtların tümünün %78’ini tüketmiş, bunların %85’ini de üretmiştir. “Dünya genelinde otomobil başına düşen insan sayısı, 1960’ta yirmi dokuz iken, bu sayı 1990’da yirmiye inmiştir... 2010 yılına kadar otomobil sayısının 1.1 milyara ulaşacağı, bu sayının da nüfus artış hızının iki buçuk katı bir artış hızına denk düşeceği tahmin edilmektedir” (Freund-Martin,1996,34).

1990 yılı rakamlarına göre, kıtalara göre milyon olarak otomobil ve otomobil başına düşen kişi sayısı şöyledir; Güney Afrika hariç Afrika 5.4/113, Güney Afrika 3.4/12, Japonya hariç Asya 22.8/125.7, Japonya 34.9/3.5, Kanada ve ABD hariç Amerika kıtası 30/14.6, Kanada 12.6/2.1, ABD 143.6/1.7, Batı Avrupa 144.9/2.5, Doğu Avrupa 37.7/11.3 (Freund-Martin,1996,35).

Ekim 2003 tarihli DİE verilerine göre, Türkiye’de trafiğe kayıtlı 7.656.056 adet taşıtın %61.1’i, yani 4.670.194’i, otomobildir. Buna göre, otomobil başına düşen kişi sayısı 15 olmaktadır. DİE verilerine göre Elazığ’da, 1995 yılı itibariyle, mevcut 21.521 adet motorlu vasıtanın 15.834’ünü otomobiller oluşturmaktadır. Elazığ Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil Bürosu’ndan alınan verilere göre, 2000 tarihi itibariyle Elazığ’da 17.000 civarında otomobil bulunmaktadır. Yine, Ekim 2003 itibariyle 40.690 olan toplam taşıtın yaklaşık 24.000’ini otomobil oluşturmaktadır (DİE,2004).

TRAFİK-YOL GÜVENLİĞİ VE KAZALAR

Trafik; insan, hayvan ve vasıtaların çeşitli yollar üzerinde gidiş-gelişleri biçiminde tanımlanabilir. Trafik ve yol güvenliği kavramı da; insan, hayvan ve vasıtaların, çeşitli yollar üzerinde emniyetli bir şekilde gidiş-gelişleri şeklinde tarif edilebilir.

Sürücü yeteneklerinin psiko-teknik değerlendirilmesi, sürücülük tarzları ve trafikte risk alma davranışı, sürücü eğitimi ve rehabilitasyonu, ergonomi, trafik güvenliği için bilinçlendirme, trafik yasalarını yapan ve uygulayanlara danışmanlık, trafikle ilgili davranış, tutum, yetenek ve becerileri ölçme araçları geliştirme vs. konuları, trafik psikolojisi ile ilgili olmaktadır. Psikoloji ilkelerinin, trafik ve yol güvenliği alanına uygulanması, kısaca trafik psikolojisi olarak tanımlanabilir (Arda,2003,599).

Otomobille ilgili problemlerin en başında geleni ve en önemlisi trafik kazalarıdır. Dünya Sağlık Teşkilatı’ndan elde edilen verilere göre, motorlu araç kazalarında, 1988’de, kırk ülkede toplam 142.799 kişi hayatını kaybetmiştir. (Freund-Martin,1996,62).

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı (EGM,1989) verilerine göre, Türkiye’de, 1988 yılı içinde toplam 440.149 kaza meydana gelmiş ve bu kazalara 733.813 araç karışmıştır. Bu araçların %62.7’si otomobil, %13.1’i kamyonettir. Kazalarda toplam ölü sayısı 4.935, yaralı sayısı 114.452’dir.

DİE verilerine göre Türkiye’de, 2000 yılında, toplam 466.385 kaza meydana gelmiş, bu kazalarda 3941 kişi ölmüş, 115.877 kişi ise yaralanmıştır. Bu verilere, Jandarma sorumluluk bölgesindeki trafik kazaları dâhil değildir. Aynı yıl içinde, Elazığ’da, sadece Polis’in sorumluluk alanında 1.369 kaza meydana gelmiş, 25 kişi ölmüş, 932 kişi ise yaralanmıştır (DİE,2004).

Kazaların meydana gelmesine neden olan faktörlerin; cinsiyet, yaş, deneyim, eğitim, fizyolojik etkenler (solaklık, şişmanlık, yorulma, yaşlılık vs.), görüş-

duyuş yetersizliği, duyu-hareket fonksiyonu, alkol, ilaç kullanımı, zekâ, bozuk kişilik yapısı, risk kabulü, işini sevmeme, çalışma koşullarının olumsuzluğu, gürültü vs. biçiminde sıralanması olasıdır.

ARAŞTIRMANIN METODU

Bu çalışmada, daha önce hazırlanan bir araştırmanın bazı verileri ele alınmış ve farklı değişkenler (bağımsız, bağımlı) arasında yeni birtakım ilişkiler aranması yoluna gidilmiştir. Bu çalışmanın evreni Elazığ ili olurken, araştırmanın yapıldığı dönemde (2000) ilde, yaklaşık 17.000 otomobil sürücüsü içerisinde 150 adet örneklem grubu seçilmiştir. Yaygın tekniklerden anket kullanılmış, yeri geldiğince gözlem ve enformel görüşme tekniklerine de başvurulmuştur.

BULGULAR VE DEĞERLENDİRME

Bu bölümde, alan çalışmasından elde edilen bilgilerden bir kısmı betimsel olarak verilmeye çalışılmış, otomobil sürücülerinin trafik ve yol güvenliği konusundaki görüşlerini etkilediği varsayılan birtakım değişkenler arasındaki ilişki tabloları ele alınmıştır. Bağımsız değişkenlerle diğer değişkenler arasında oluşturulan çapraz ilişki tablolarından anlamlı görülenlere ait değerlendirmeler, ilgili kısımlarda verilmeye çalışılmıştır. Fazla yer işgal etmemesi için, elde edilen veriler tablo biçiminde verilmemiş, rakamların metin içinde aktarılması yolu tercih edilmiştir.

Otomobil sürücülerinin *cinsiyet* ve *yaş* dağılımı şöyledir; kadın %15.3, erkek %84.7. Yaşa ilişkin dağılım; 20 yaş ve aşağısı %3.3, 21–25 yaş arası %11.3, 26–30 yaş arası %21.4, 31–40 yaş arası %44.0, 41–50 yaş arası %16, 51–60 yaş arası %2.7, 61 yaş ve yukarısı %1.3 şeklinde olmuştur. Yaş düzeyinin orta seviyelerde olması, sürücülük formasyonunun gereklerinin yerine getirilmesi noktasında bir ipucu verebilirken, yaşı küçük olan ve dolayısıyla sürücülük süresi az olanlarda, deneyimin yeterli düzeyde olmayışı bir dezavantaj olarak ele alınabilir.

Örneklem grubunun *medeni durumuna* ilişkin veriler aşağıdaki gibidir: Bekâr %18.7, evli %80.7, boşanmış %0.7. Kişilerin bir aile sahibi olmalarının ve zamanla aile nüfusunun artmasının, belirginleşen bir şekilde otomobil sahibi olma ihtiyacını gündeme getireceği dile getirilebilir.

Sürücülerin *öğrenim durumları*; ilkokul %10.0, ortaokul %14.7, lise %28.7, yüksekokul/üniversite %26.0, lisans üstü %20.0 (yüksek lisans %8.7, doktora %11.3) şeklindedir. Öğrenim durumu, bu çalışmada, önemli bağımsız değişkenlerden biri olarak ele alınmıştır. Öğrenim durumunun

yükselmesine bağlı olarak, trafik ve yol güvenliği konusundaki bilgi ve bilinç düzeyinin yükseleceği varsayılmaktadır.

Örneklem grubunun; %11.3' memur, %16.0'ı ğretmen, %9.3' akademisyen, %1.3' hekim, %6.0'ı veteriner hekim, %2.7'si mühendis, %1.3' çiftçi, %28.0'ı serbest meslek/tüccar, %8.0'ı işçi, %6.0'ı emekli, %4.7'si ev hanımı, %5.3' öğrencidir. Otomobile, eskiye nazaran günümüzde daha kolayca sahip olunabilmektedir. Alım gücünün daha yüksek olması ve otomobil alımında birtakım alternatif yolların (taksit, kredi, ikinci el otomobilin ucuzluğu vs.) bulunmasından dolayı, günümüzde bu taşıta sahip olmak çokça kolaylaşmıştır. *Meslek* bazında bakıldığında, serbest meslek/tüccar ve çalışanlardan yüksek gelirlilerin, otomobile sahip oldukları dikkat çekmektedir.

Doğum yerine ilişkin verilerin dağılımı şu şekilde sıralanabilir: İl merkezi %43.3, ile merkezi %11.3, kasaba %0.7, merkez köy %24.0, ilçeye bağlı köy %20.0.

Sürücülerin *mesken durumuna* göz atıldığında; %55.3'ünün kendi mülkünde, %30.7'sinin kirada, %12.0'inin lojmanda oturduğu görülmektedir. %2.0'ı ise "diğer" seçeneğine yanıt vermiştir. Hem ev sahibi ve hem de arabası olanların oranı, örneklemenin yarısından daha fazladır. Hem ev ve hem de araba sahibi olanların %40'ından daha fazlasının 31–40 yaş arasında oldukları görülmektedir. Yaşça daha kk olanların büyük kısmının ise, lojman ya da kirada ikamet ettikleri dikkat çekmektedir.

Otomobil sahibi olanların *ocuk sayısına* ilişkin dağılımda; çocuğu olmayanlar %26.0, 1 çocuğu olanlar %16.0, 2 çocuğu olanlar %20.0, 3 çocuğu olanlar %18.0, 4 çocuğu olanlar %12.7, 5 çocuğu olanlar %5.3, 6 ve daha fazla çocuğu olanlar ise %2.0 oranına karşılık gelmektedir. ocuk sahibi olma ile otomobil edinme arasında yakın bir ilişkinin olduğu ifade edilebilir. ocuk sayısının fazlalığına göre, otomobilin gerekli bir araç olarak görülebilmesi söz konusudur denilebilir.

Otomobil sürücülerinin 1/3'nden daha fazlası *trafik kazası* yapmıştır. Bu kazaların yarısından fazlası, başka bir araçla çarpışma biçiminde olurken, geriye kalanı yayalarla ilgilidir. Bu kazaların 2/3'sinden daha fazlası; dikkatsizlik, dalgınlık ve kurallara uymamadan dolayı meydana gelmiştir. %14.0'ı aşırı hıızdan kaynaklanırken, geriye kalanlar; olumsuz hava, yol ve evre şartlarından dolayı meydana gelmiştir. Belli birkaç unsur dışarıda tutulduğunda, trafik kazalarının neredeyse tamamına, sürücü ya da yayaların neden olduğu söylenebilir. Sürücülerin yarısına yakını, karşı tarafı suçlu olarak görürken, 1/3'den fazlası kendisini, geriye kalanı ise her iki tarafı da

suçlu olarak nitelendirmektedir. DİE (2004) verilerinde, ölümlü ve yaralanmalı trafik kaza oranının, öğrenim durumunun yükselmesine bağlı olarak düştüğü (İlkokul %51.03, yüksekokul %10.66) dikkat çekmektedir.

Sürücülerin, şehirlerarası yollarda *ortalama hızlarına* ilişkin görüşlerine bakıldığında; saatte 90 km ve aşağısı hızla gidenlerin, örneklemin yaklaşık 1/4'ine karşılık geldiği görülürken, saatte 90–110 km hızla gidenlerin %57.3, saatte 110–130 km hıza ulaşanlar %13.3, saatte 130 km.den fazla hız yapanlar ise %4.6'ya karşılık gelmektedir. Buna göre, otoyol dışındaki şehirlerarası yolda, 90 km hız limitinin, 3/4 oranındaki sürücü tarafından ihlal edildiği görülmektedir. Şehir içi hız limitinin de, çoğu sürücü tarafından aşılmış olduğu dikkat çekmektedir. Örneklemin yaklaşık yarısı, şehir içinde 50 km/s hızını, %88'i 30 km/s hızını aşmaktadır. Kaza yapmış olan otomobil sürücülerinin neredeyse tamamına yakın bir bölümünün, aşırı hız yapanlar içinden çıkması, hızla kaza yapma arasındaki yakın bağı ortaya koymaktadır. Öğrenim durumu değişkeniyle, –otoban hariç– şehirlerarası yollarda hız yapma arasındaki ilişkiye bakıldığında, çok belirgin olmasa da, öğrenim düzeyinin yükselmesine bağlı olarak, yüksek hız yapma oranında bir düşme yaşandığı dikkat çekmektedir. Şehirlerarası yolda hız yapma durumunun, yaşla ilişkisine bakıldığında, hız yapmanın yaşın –ve dolayısıyla tecrübenin– artışına bağlı olarak arttığı dikkat çekmektedir. Bahsedilen yolculukta yalnız olunması durumunda, hızın daha da artacağı dile getirilmiştir.

Yapılan araştırmalarda, *yaş ve cinsiyetin*, kazaların meydana gelişinde önemli bir etken olduğu tespit edilmiştir. 14–24 yaşları arasındaki erkeklerin, kaza yapma riski en fazla olan sürücüler olduğu anlaşılmıştır. Bunun sebepleri; toplumsal ve kültürel etkenler olarak sıralanabilir. Örneğin; genç yaşta erkekler, genellikle risk alma konusunda toplum tarafından destek görürler. Emniyet kemerini bile, maço luğa yakıştırmadıkları için, takmak istemezler (Horton,1985,22).

Hız limitini aşmanın nedenlerine ilişkin verilen yanıtlarda şöyle bir dağılım ortaya çıkmıştır: Sebebini düşünmeyen 1/4, yolların güvenli olmasını neden olarak gösteren 1/5, otomobilinin kaliteli ve güvenli olduğuna inanan 1/5, kendine güveninin yüksek olduğunu belirten %15.0, yanıt vermeyen 1/5. Nedenini hiç düşünmeden hız yapan ve yanıt vermeyenlerin, örneklemin yaklaşık yarısına yakın olması, aşırı hız yapmanın; sonuçları düşünülmeden ve bilinçsiz bir şekilde gerçekleştiğini ortaya koyabilmektedir. Sürücülerin yarısından fazlası, acil veya çok önemli bir işi olması durumunda, kurallara dikkat edeceğini, ancak, bazılarını da ihlal edebileceğini dile getirmiştir.

Otomobil sürücülerine göre, en çok *hız yapan araçların* dağılımı, birden fazla seçeneğe yanıtla göre, şöyledir: Otobüs-midibüs %30.0, kamyon-

kamyonet %14.0, otomobil %26.6, minibüs %11.3, hepsi %26.6, diğer (motosiklet, traktör vs.) %4.6. Böylesi bir dağılımın ortaya çıkmasına rağmen, 2002 yılı DİE verilerine göre, yerleşim yeri ve yerleşim yeri dışındaki kazalara karışan araçlar sırasıyla; otomobil (%65.35), kamyonet (%13.55), minibüs (%6.43), kamyon (%5.75) ve otobüs (%4.80) biçiminde sıralanmaktadır (DİE,2004). Hızla, kaza yapma arasındaki yakın ilişkiden yola çıkıldığında, en çok hız yapan araçların; otomobil, kamyonet, minibüs, kamyon, otobüs biçiminde sıralanması olasıdır.

Otomobil sürücülerinin, *en önemli kaza nedenlerine* ilişkin –birden fazla seçeneğin işaretlendiği– yanıtlarında şöyle bir dağılım ortaya çıkmıştır. Sürücü hataları %86.6, yol hataları %28.0, trafik işaret ve kurallarının yetersizliği %12.6, yaya hataları %12.0, trafik kontrol ve cezalarının yetersiz oluşu %9.3. Sürücü hatalarının fazla olduğu yönünde yaygın bir kanaat vardır. Sürücü hataları dışındaki nedenler de önemli olmakla birlikte; sürücü eğitimi ve trafikteki hataların karşılığı olarak, yeni birtakım yaptırımların getirilmesinin olumlu bir sonuç doğuracağı ifade edilmiştir.

Trafik kurallarının sürücüler için ne anlam ifade ettiği öğrenilmeye çalışılmış ve alınan sonuçlar aşağıdaki gibi ortaya çıkmıştır: Çok önemli ve gerekli kurallardır %88.0, önemli, ancak gereğinden fazla abartılmış kurallardır %9.4, bu kurallar önemsiz ve gereksizdirler %2.6. Ortaya çıkan büyük bir oran, trafik kurallarının gerekliliğine inanmakta, ancak, aynı orana yakın sürücü de hız yapma konusunda çoğu kez kurallara uymamaktadır. Yani, sürücülerin çok büyük bir kısmının, trafikteki hareketlerinin yanlış olduğunu bilmesine rağmen, kurallara uymama davranışını sergiledikleri ifade edilebilir.

Otomobil sürücülerinin, araçta ufak çaplı bir *arıza meydana gelmesi* (sinyal lambasının yanmaması, cam sileceklerinin çalışmaması vs.) ya da *eksiklik* olması (lastiklerin eskimesi, zincir bulunmaması vs.) durumunda nasıl davrandıklarına ilişkin görüşleri aşağıdaki gibidir: Servise başvurur ya da ihtiyaç olan şeyi alırım %64.0, bir süre idare etmeye çalışırım %30.7, pek önemsemem %5.3. Bu dağılıma göre, örneklem grubunun 1/3'ünden daha fazlasının, arıza ya da eksiklik durumunda duyarsız davrandıkları ifade edilebilir. Küçük gibi görünen arızaların ya da ihtiyaç duyulan aletlerin yokluğunun, trafik kazalarının meydana gelmesinde önemli bir yere sahip olduğu dile getirilebilir. Araçta bulunmayan gereçlerin yokluğu ya da ufak çaplı arızaların, trafikte; çoğu zaman istenmeyen ve aynı zamanda da maddi açıdan büyük çaplı olumsuz sonuçlar ortaya çıkarabilmesi söz konusudur denilebilir.

Araçta bulunması elzem olan gereçlere (yedek lastik, kriko, ilk yardım çantası, yangın söndürücü, yedek kayış, buji, çekme halatı, zincir vs.) karşı duyarlılıkla ilgili şöyle bir dağılım ortaya çıkmıştır: Mutlaka bulundurup, gerektiğinde kullanan %44.7, mecburi olduğundan dolayı bulunduran, ancak hiç kullanmayan %28.7, bu tür gereçleri pek önemsemeyen %26.7. Mecbur olduğundan dolayı bulunduran, ancak kullanmayanlar ve bu gereçleri önemsemeyenlerin, trafik kazası yapma ya da yolda kalma olasılıklarının yüksek olduğu ifade edilebilir. Araçta zincir, yangın söndürücü, ilk yardım çantası vs. bulundurma ile öğrenim durumu arasındaki ilişkide, öğrenim durumunun artmasına bağlı olarak, bu gereçleri bulundurup kullananların oranında artış olduğu dikkat çekmektedir.

“Alkol kullanıyorsanız, *alkollü iken acil bir işiniz çıksa, ne yaparsınız?*” biçiminde sorulan soruya örneklem grubunun %27.33’ü yanıt vermiştir. Yanıt verenlerin %17.0’ı, kendisine güvenip otomobili kullanacağını ifade ederken, %31.7’si araçlarını kullanacak sürücü çağırma ya da taksit tutma yoluna gideceğini, %51.0’ı ise, başka (arkadaş, akraba vs.) kişilerin, kendilerini bırakmasını isteyeceğini belirtmiştir. Alkollü bir şekilde araç kullanacağını söyleyenlerin oranı düşük olmasına rağmen, az sayıdaki kişinin bile bu şekilde araç kullanmasının, trafikte çok büyük olumsuz durumlara yol açacağı ileri sürülebilir.

Sürücülerin *ehliyetlerini alma biçimlerine* ilişkin dağılımda; sürücü kursuna devam edip, sınavı başarıyla alanlar %60.0, trafik şubesinin yaptığı sınavları başarıyla alanlar %22.7, sürücü kursuna kaydolan ve sadece sınavlara girenler %15.3, sürücü kursu ve sınavları “bir şekilde” geçenler %2.0’lık bir orana sahiptirler. Sürücü ehliyeti alma konusunda, basın-yayın organlarında sıkça çıkan haberlere bakıldığında, bu konuda birtakım düzenlemelere acilen gidilmesinin gerekli olduğu ortaya çıkmaktadır.

Sürücülerin kendilerini *sürücülükte ne derecede yeterli gördüklerine* ilişkin dağılımda; ehliyet aldığı an yeterli görenler %30.7, yeterli görmeyenler %31.3, büyük ölçüde yeterli görenler %12.7, kısmen yeterli görenler %25.4 olarak gerçekleşmiştir. İçinde buldukları an yeterli görenler %50.7, yeterli görmeyenler %2.0, büyük ölçüde yeterli görenler %31.3, kısmen yeterli görenler %16.0 oranına sahiptir. Sürücü ehliyeti alındığı ilk zamanlar, kişilerin kendilerine güvenleri düşük düzeyde iken, zamanla bu yeterlikte bir yükselme olmaktadır. Kendini şu an için bile kısmen ya da tamamen yeterli görmeyenler, örneklem grubunun yaklaşık 1/5’ine karşılık gelmektedir. Yeterli görmeme, bazı noktalarda trafikte daha dikkatli ve kurallara uygun hareket edilmesi sonucunu doğurabilir. Nitekim deneyimli bazı sürücüler, trafikteki kuralların “daha çok acemiler için” geçerli olduğunu dile getirmişlerdir. Dolayısıyla, tecrübe artışı ve zamanın ilerlemesine göre,

kurallara uyma oranında bir düşmenin yaşanabilmesi söz konusu olabilmektedir. Sürücülüğü yeterli görme değişkeniyle, cinsiyet değişkeni arasındaki ilişkiye baktığımızda, kadınların kendilerini yeterli görme ve “büyük ölçüde” yeterli görme düzeylerinin düşük olduğu dikkat çekmektedir. “Hayır” ve “kısmen” yeterli görme düzeyinin kadınlarda daha yüksek çıktığı dikkat çekmektedir. Trafikte, erkek sürücülerin, kadın sürücülere karşı alışılmışın dışında muamele etmeleri, yeterli görme durumunun düşük düzeyde kalmasına neden olabilirken, araba kullanma sıklığının da bu durumun oluşumunda etkili olduğu ileri sürülebilir. Sürücülüğü yeterli görmede, yaş unsurunun da önemli bir yere sahip olduğu dikkat çekmektedir. Sürücülüğünü büyük ölçüde yeterli görenlerin oranı, yaş durumunun artmasına bağlı olarak yükselmektedir.

Otomobil sürücülerinin, *sürücü kurslarında verilen eğitimi yeterli görme durumuna* ilişkin görüşlerinin dağılımı aşağıdaki gibidir: Hayır %51.3, kısmen %28.0, büyük ölçüde %10.7, evet %7.3, yanıtız %2.7. Sürücülerin yaklaşık %80’i, sürücü kurslarında verilen eğitim yetersiz bulmaktadır. Gerek teorik derslere devam konusunda ciddi bir takibin olmaması, gerek uygulamada belirtilen saatlere uyulmaması ve gerekse de yapılan sınavların objektif olmaması gibi nedenlerden dolayı, kişilerin, tam bilgilenmeden sürücü ehliyeti alması durumunun yaygın olduğu ifade edilebilir. Sürücü kurslarında verilen eğitimi değerlendirme biçimi ile öğrenim durumu arasındaki çapraz tablo anlamlı çıkmıştır. Buna göre; öğrenim durumu arttıkça, verilen eğitimi yetersiz görenlerin oranı azalmakta, “kısmen” biçiminde yanıt verenlerde ise düşme yaşanmaktadır.

Sürücülerin, *trafik kazalarına karşı kendilerini nasıl güvende hissettiklerine* ilişkin sorulan soruya verilen yanıtın dağılımı aşağıdaki gibidir: Toplu ulaşım daha güvenli olduğundan, otomobil edinmeden önce güvende hissedenler %14.7, sürücü kendisi güvenli araç kullandığından dolayı, otomobil edindikten sonra güvende hissedenler %13.3, kurallara uyuldukça problem olmayacağından dolayı, her zaman güvende hissedenler %31.3, trafikte her zaman tehlike bulunduğundan dolayı, hiçbir zaman güvende hissetmeyenler %39.4, yanıt vermeyenler %1.3. Otomobil sürücülerinin 2/5’si, kendilerini hiçbir zaman güvende hissetmemektedir. Bu durumun, çoğu kez, kendisi kurallara uysa da karşı tarafın uymama ihtimalinin düşünülmesinden kaynaklandığı ileri sürülebilir. Nitekim bu durum, bazı otomobil sürücüleri tarafından dile getirilmiştir. Kendini otomobilde güvenli hissetmemede, aracın diğer birçok araca (kamyon, otobüs, minibüs vs.) göre küçük hacimli olmasının da etkili olduğu dile getirilmiştir. Öğrenim durumu yükseldikçe, trafikte her zaman tehlike bulunduğundan dolayı, kendini hiçbir zaman güvende hissetmeyenlerin oranında artış olmaktadır. Böylesi bir düşünce, sürücülerin sürekli olarak teyakkuz halinde buldukları ve

dolayısıyla kazaları bertaraf edebilecekleri bir ortamda bulduklarının göstergesi olarak ele alınabilir.

Ülkemiz karayollarının, yol güvenliği ve ulaşımı sağlamada yeterli olup-olmadığına ilişkin görüşler; kısmen yeterli %38.0, hiçbir şekilde yeterli değil %36.0, büyük ölçüde yeterli %17.3, yeterli %6.7, yanıt yok %2.0 biçiminde bir dağılım göstermiştir. Buna göre toplamda, sürücülerin 3/4'ünün, trafik ve yol güvenliği konusunda yeterli bir güven içinde olmadıkları ifade edilebilir. Trafik ve yol güvenliğinin yüksek düzeyde hissedilmesinde, yolların durumu kadar, bu yollarda hareket edenlerin (sürücülerin) de büyük oranda etkilerinin olduğu düşünüldüğünde, güven duymanın biraz da sürücülerin kendi ellerinde olduğu ileri sürülebilir.

Birden fazla seçenekle yanıt verilecek şekilde hazırlanmış olan bir soru, “*yol ve can güvenliğinin artırılabilmesi için aşağıdakilerden hangileri çözüm olabilir?*” biçiminde sorulmuş ve alınan yanıtların dağılımı aşağıya çıkarılmıştır: Sürücü ve trafik eğitiminin artırılması %70.0, yol kalitesinin artırılması %56.0, araçlarda güvenliğinin artırılması %22.6, belli mesafelerde ilk yardım ve kurtarma merkezleri oluşturulması %18.0, trafik işaretlerinin artırılması %15.3, trafik hastanelerinin yaygınlaştırılması %10.0. Sürücü ve trafik eğitiminin artırılmasına ilişkin görüşlerin oranı da göstermektedir ki, sürücülerin çok önemli bir kısmı, her şeyden ziyade eğitim üzerinde durmaktadırlar. Bu faktörün daha etkili olabilmesi için, en önemli unsurun da denetim olduğunu belirtmekte yarar vardır. Çünkü bazı davranışlar, yanlış olduğu bilinmesine rağmen yapılabilmektedir. Dolayısıyla, kimi otomobil sürücülerinin enformel görüşmelerde ifade ettikleri gibi, denetim öncelikli konular arasında ele alınmalıdır.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Günümüz koşullarında yaşamın ayrılmaz bir parçası olan araçlardan birisi otomobildir. Bu araca sahip olmak kadar, bunu güvenli bir ortamda kullanmak da önemlidir. Otomobilin güvenli bir ortamda kullanılmasında, şüphesiz en önemli unsur sürücüler olmaktadır. Trafik ve yol koşulları ne olursa olsun, sürücülerin her durumda bilgili ve bilinçli olmalarının bir gereklilik olduğu ileri sürülebilir.

Otomobil sürücülerinden bir kısmının trafikte kaza yapmış olmalarının, bu ortamda daha dikkatli davranılması sonucunu doğurduğu ifade edilebilir.

Gerek şehir içi ve gerekse şehir dışında, hız limitinin çoğu kez aşılması probleminin çözümü için, sıkı bir denetim sisteminin yaygınlaştırılmasının yerinde bir uygulama olacağı dile getirilebilir.

Sürücülerin büyük çoğunluğu, hatalı olduğunu bildiği bir davranışı sergilemektedir. Dolayısıyla, eğitim ve bilgilendirme yanında, cezai yaptırımlar üstünde durulmasının da oldukça yarar sağlayacağı ileri sürülebilir.

Trafikte, kurallara uyma derecesiyle öğrenim düzeyi arasında yakın bir ilişkinin olduğu dikkat çekmektedir. Bilgi yanında, bu konudaki bilincin de istenilen düzeyde olması için kısa, orta ve uzun vadeli birtakım uygulama planlarının hazırlanması ve yaşama geçirilmesi sağlanabilir.

Trafik ve yol güvenliğini yakından etkileyen unsurlardan birisi de, otomobilin arızalanması durumundaki davranışların yönüdür. Araçta bulunması gereken gereçlerle ilgili tutumların, trafik ve yol güvenliğine verilen önemi ortaya koyması bakımından önemli olduğu ileri sürülebilir.

Sürücülerin alkollü durumda iken araç kullanma ya da kullanma isteğinde olma düzeylerinin, trafik ve yol güvenliğinde önemli bir yön olarak ele alınması söz konusudur.

Sürücü kurslarının verdikleri eğitim, buraların denetimi ve nihayetinde yeterli bilgiye sahip olanların sürücü ehliyeti almaları durumunun, trafik ve yol güvenliğinde önemli bir unsur olduğu dile getirilebilir. Sürücü ehliyeti alan kişilerin, belli aralıklarla sağlık ve bilgi testine tabi tutulması sağlanabilir. Ehliyet veren kurumlarda sıkı bir denetim yapılması, trafik ve yol güvenliği konusunda oldukça olumlu sonuçlar doğurabilecektir.

Otomobil sürücülerinin trafik kazalarına karşı kendilerini güvende hissetme durumlarının, trafikteki hareket tarzını belirleyebileceği ifade edilebilir. Trafığın, birtakım riskleri sürekli içinde barındırdığının bilincinde olunması, bu ortamda daha dikkatli davranılması sonucunu doğurabilir. Bu durum, trafik kazalarının aza inmesinde önemli bir faktör olarak ele alınabilir. Bununla birlikte, ülkemiz karayollarının, yol güvenliği ve ulaşımı sağlamada yeterli bir durumda olmadığı bilmesinin de, daha dikkatli davranılması sonucunu doğuracağı ileri sürülebilir.

Sürücülerin, trafik ve yol güvenliğinin sağlanabilmesi için en çok, sürücü ve trafik eğitiminin artırılması konusu üzerinde durmaları, bu konuda sürekli eğitime vurgu yapılmasının gereğini ortaya çıkarabilirken, bazı davranışların kazanılmasında ise, denetimin etkisi de göz ardı edilemez.

Otomobil sürücülerinin, genel olarak, trafik ve yol güvenliğiyle ilgili konularda bilgi sahibi oldukları, ancak, uygulama bakımından ileri düzeyde bulunmadıkları dikkat çekmektedir. Sürüş alanında belli bir süre aşıldıktan sonra, kurallara uyma düzeyinde bir düşme yaşandığı dikkat çekmektedir.

KAYNAKLAR

Arda, Erhan (Ed.). Sosyal Bilimler El Sözlüğü. İstanbul: Alfa.

Devlet İstatistik Enstitüsü (DİE) (2004).
(<http://www.die.gov.tr/istatistikler.html>,
<http://www.die.gov.tr/TURKISH/SONIST/TASIT/tasit.html>,
<http://www.die.gov.tr/gostergeler.htm>,
<http://www.die.gov.tr/istTablolar.htm#ula>, erişim tarihi: Şubat 2004).

Doğan, D. Mehmet (1990). Büyük Türkçe Sözlük. Ankara: Rehber.

Emniyet Genel Müdürlüğü [EGM] Trafik Hizmetleri Başkanlığı (1989).
Trafik İstatistik Yıllığı. Ankara: EGM.

Freund, P.-G.Martin (1996). Otomobilin Ekolojisi. Çev: Gürol Koca.
İstanbul: Ayrıntı.

Horton, E. (1985). “Why Don’t We Buckle Up?”, Science Digest 93: 22–30.

İbn-i Batuta (1335). Seyahatname-i İbn-i Batuta. C.2. Çev: M. Şerif Paşa.
İstanbul.

İbn-i Haldun (1990). Mukaddime. İstanbul: MEB.

Meydan Larousse [ML] (1985). Büyük Lügat ve Ansiklopedi. C.3. İstanbul:
Sabah.

Şentürk, R. (1998). “Deve ve Tekerlek Ya da...”, İsfalt Yol Kültürü,
İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi: 15–23.