

**JANDARMA TRAFİK ZABITASININ GÖREVİN İCRASINDA SÜRÜCÜ  
İLE İLGİLİ OLARAK KARŞILAŞTIĞI SORUNLAR VE ÇÖZÜM  
ÖNERİLERİ**

**Halil İbrahim YAŞATIR**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ  
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ARALIK 2006  
ANKARA**

**JANDARMA TRAFİK ZABITASININ GÖREVİN İCRASINDA SÜRÜCÜ  
İLE İLGİLİ OLARAK KARŞILAŞTIĞI SORUNLAR VE ÇÖZÜM  
ÖNERİLERİ**

(Yüksek Lisans Tezi)

H. İbrahim YAŞATIR

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ  
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

Aralık 2006

**ÖZET**

Bu tez çalışmasındaki temel amaç, genelde dünya üzerindeki birçok ülkede, özelde ise ülkemizde halen çok önemli ve öncelikli bir sorun olma özelliğini koruyan karayolu trafik kazalarının önlenmesi için trafik psikolojisi kavramına genel bir bakış ve Jandarma Trafik Zabıtasının karşılaştığı sorunlar ve çözüm önerileridir. Trafik kazalarının azaltılmasıyla ilgili gün geçtikçe yeni teknolojiler ve yeni kurallar geliştirilmektedir. Ancak trafik kazalarının temel unsuru insanlar olduğu için insanın kaza yapma ihtimali kişiliğine ve çevre şartlarına bağlıdır. İnsanın içerisinde bulunduğu ortam, psikolojik durumu ve dış etmenler kaza yapma olasılığını artırır. Bu çalışmada Jandarma Trafik Zabıtası ile sürücü arasında karşılaşılan sorunlar, yapılan anket ve istatistiksel çalışma ile belirlenmeye çalışılmış ve çözüm önerileri sunulmuştur. Ankette yer alan sorular Jandarma trafik timleri ile sürücüler arasındaki ilişkileri, sürücünün trafik psikolojisi, sürücünün trafik cezasına karşı tepkileri, Jandarma trafik timlerinin trafik yönetim ve insan ilişkilerini ortaya koymaya yönelik bir çalışma olmuştur.

**Ayrıca Jandarma Genel Komutanlığı tarafından yapılan diğer anketler ve sonuçları bu çalışmaya katkı sağlamıştır.**

**Bilim Kodu : 911.2.096**  
**Anahtar Kelimeler : Trafik, Trafik Kazaları, Trafik Psikolojisi, Jandarma Trafik Timleri**  
**Sayfa Adedi : 92**  
**Tez Yöneticisi : Doç. Dr. Yeşim YASAK**

**THE PROBLEMS OF GENDARMERIE TRAFFIC TEAMS ON MISSION  
CONCERNING THE DRIVERS AND SOLUTION PROPOSALS**

**(M. Sc. Thesis)**

**Halil İbrahim YAŞATIR**

**GAZI UNIVERSITY  
INSTITUTE OF SCIENCE**

**December 2006**

**ABSTRACT**

The main aim of this study is to construct a general view on traffic psychology and possible solutions on the problems that gendarmerie traffic teams confront with in order to prevent the highway traffic accidents which stay as a very distinctive issue both in our country in particular and in other countries worldwide. New technologies and new rules are being improved to reduce the traffic accidents. However, because the main component of traffic accidents is human beings, the probability of involving in one is connected to man's personality and environmental conditions. The neighborhood, psychological situation and external factors increase the probability of involving in an accident. In this study, it is tried to identify the problems that occur between the drivers and the gendarmerie traffic teams by public surveys and statistical analysis and finally solution proposals are submitted.

The questions appear in the survey are to reveal the relations between the drivers and Gendarmerie Traffic Teams, the reactions of the drivers to sentences, the drivers' traffic psychology, the human relations and traffic management of Gendarmerie Traffic Teams.

**In addition to these, the other surveys' made by Gendarmerie General Command and outcomes of these surveys had made a positive contribution to this study.**

**Science Code : 911.2.096**  
**Key Words : Traffic, Traffic Accidents, Traffic Psychology, Gendarmerie Traffic Teams.**  
**Total Pages : 92**  
**Supervisor : Assoc.Prof.Dr. Yeşim YASAK**

## TEŞEKKÜR

Master tezimi hazırlama sürecinde beni sabır ve özveri ile takip eden, başta kıymetli tavsiye ve yönlendirmeleri olmak üzere, her türlü bilimsel katkısını çalışmamdan esirgemeyen değerli hocam Doç.Dr. Yeşim YASAK'A teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim.

**İÇİNDEKİLER**

	<b>Sayfa</b>
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
TEŞEKKÜR.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xiv
RESİMLERİN LİSTESİ.....	xvi
1. GİRİŞ.....	1
2. TRAFİK KAVRAMI, ÜLKEMİZDE KARAYOLU TRAFİĞİNE GENEL BİR BAKIŞ.....	4
2.1. Trafik Kavramı.....	4
2.2. Karayolu Trafiği ve Ülkemizde Karayolu Trafiğinin Durumu.....	4
2.3. Trafik Kazasının Tanımı ve Karayollarımızda Meydana Gelen Trafik Kazalarının Sayısal Durumu.....	6
2.4. Karayollarındaki Trafik Kazalarının Sebepleri.....	9
2.4.1. Trafik kazalarında insan faktörü.....	10
2.4.2. Trafik kazalarında yol ve çevre faktörü.....	13
2.4.3. Trafik kazalarında taşıt faktörü.....	14
3. TRAFİK PSİKOLOJİSİ.....	17
3.1. Trafik Psikolojisinin Gelişimi.....	18
3.2. Trafik Psikolojisinin Amacı ve Çalışma Alanları.....	20

	<b>Sayfa</b>
3.3.Psikoteknik Değerlendirme.....	22
3.4. Sürücülerin Trafik Ortamındaki Davranışları.....	25
4. JANDARMA TRAFİK TİMLERİ.....	29
4.1. Jandarma Trafik Zabıtasının Yetkileri ve Aldığı Eğitimler.....	40
5. UYGULAMA.....	43
5.1. Anket Çalışmasının Değerlendirilmesi .....	56
5.1.1.Ki-kare testi.....	56
5.1.2.Ki-kare testi uygulama.....	58
5.2. Anket Çalışması Sonuçları Üzerine Genel Değerlendirmeler.....	60
6.SONUÇ VE ÖNERİLER.....	62
KAYNAKLAR.....	67
EKLER.....	69
EK-1 Jandarma trafik zabıtasının aldığı hizmet içi eğitim programı.....	70
EK-2 Trafik denetimi için yapılan anket.....	88
EK-3 İhlal edilen kanun hakkındaki ki-kare sonuçları.....	80
EK-4 Denetimi yapılan sürücünün ihlali konusunda aldığı tavır hakkındaki ki-kare sonuçları.....	81
EK-5 Denetimi yapılan yer hakkında jandarma trafik timinin sürücülerden edindiği bilgiler ışığındaki görüşlerinin ki-kare sonuçları.....	82
EK-6 Denetimi yapılan sürücünün jandarma trafik timine karşı tutumunun ki-kare sonuçları.....	83
EK-7 Denetimi yapılan sürücünün jandarma trafik timine karşı davranış ölçütünün ki-kare sonuçları.....	84
EK-8 Denetimi yapılan sürücü üzerinde jandarma trafik timinin izlenimlerinin ki-kare sonuçları.....	85
EK-9 Jandarma trafik timinin ihlal yapan sürüye ihlalini bildirdiğinde sürücünün tepkisi ne olur sorusunun denetimi yapılan sürücüler üzerindeki ki-kare sonuçları.....	86



	<b>Sayfa</b>
EK-10 Denetimi yapılan sürücülerin ihlalleri için sundukları gerekçelerin ki-kare sonuçları.....	88
ÖZGEÇMİŞ.....	92

## ÇİZELGELERİN LİSTESİ

<b>Çizelge</b>	<b>Sayfa</b>
Çizelge2.1. Türkiye, Almanya ve ABD'deki yolcu taşımacılığının ulaşım türlerine göre dağılımı (1998).....	6
Çizelge2.2. Değişik ülkelerin 2003 yılına ait nüfusu, araç ve kaza sayıları ile kazalarda meydana gelen ölüm ve yaralanmaların mukayesesi.....	7
Çizelge2.3. Ülkemizde trafik kazalarının yıllara göre dağılımı.....	8
Çizelge2.4. Yıllar itibariyle ülkemizde meydana gelen karayolu trafik kazalarındaki kusur oranları.....	9
Çizelge2.5. Ülkemizde 2004 yılında meydana gelen trafik kazalarında insan faktörünün hata payları.....	10
Çizelge2.6. 2004 yılı sürücü kusurlarına ait bilgiler.....	11
Çizelge2.7. 2004 yılı yaya kusurlarına ait bilgiler.....	12
Çizelge2.8. 2004 yılı yolcu kusurlarına ait bilgiler.....	13
Çizelge2.9. 2004 yılı yol kusurlarına ait bilgiler.....	14
Çizelge2.10. Ülkemizde yıllar itibariyle motorlu araç, nüfus ve kaza artış oranları.....	15
Çizelge2.11. 2004 yılı araç kusurlarına ait bilgiler.....	16
Çizelge3.1. Psikoteknik değerlendirme verileri.....	27
Çizelge3.2. Başvuru nedenine göre psikoteknik ve psikiyatrik muayene sonuçları.....	28
Çizelge4.1. Jandarma trafik tim kuruluşu.....	29
Çizelge 4.2. Jandarma-Polis Karayolları Sorumluluk Sahaları.....	31
Çizelge 4.3. Trafik ihtisaslı personel durumu.....	31

<b>Çizelge</b>		<b>Sayfa</b>
Çizelge 4.4.	2005 yılı trafik kazaları.....	34
Çizelge 4.5.	Jandarma trafik timlerinin 2005 yılı icraatları.....	36
Çizelge 4.6.	2004-2005 yılı trafik kaza istatistiklerinin karşılaştırılması.....	38
Çizelge 4.7.	Seminerlere katılan sürücülerin 2004-2005 yılı karşılaştırması.....	39
Çizelge 5.1.	Frekans ablosu.....	57

## ŞEKİLLERİN LİSTESİ

<b>Şekil</b>	<b>Sayfa</b>
Şekil 2.1. 2003 yılı yurtiçi şehirlerarası yolcu ve yük taşımaları.....	5
Şekil 2.2. Ülkemiz karayollarında son 10 yılda meydana gelen trafik kazası sayıları.....	7
Şekil 3.1. Trafik güvenliği şeması.....	18
Şekil 4.1. Jandarma trafik timleri tarafından sürücü belgeleri geri alınan sürücülerin nedenlerinin dağılımı.....	37
Şekil 4.2. 2005 yılında trafik seminerlerine katılan sürücülerin dağılımı.....	37
Şekil 4.3. 2004-2005 yılı kaza istatistiklerinin ölü ve yaralanma karşılaştırması.....	39
Şekil 5.1. Sürücülerin yaş dağılımının tim personeline tespiti.....	44
Şekil 5.2. Sürücülerin eğitim durumu tim personeline tespiti.....	45
Şekil 5.3. Trafik kontrol saatleri.....	45
Şekil 5.4. Trafik kontrolünün amacı.....	46
Şekil 5.5. Sürücülerin davranış ölçütünün tim personeline tespiti.....	47
Şekil 5.6. Sürücülerin davranış halinin tim personeline tespitleri.....	47
Şekil 5.7. Trafik timlerinin sürücüler üzerindeki izlenimi.....	48
Şekil 5.8. Trafik timlerinin mevzuat bilgisi.....	49
Şekil 5.9. Trafik timlerinin ceza tutanağı doldurma işlemi hakkındaki görüşleri.....	49
Şekil 5.10. Trafik tim görevlisinin sürücülerin işledikleri ceza karşısında otomobil içersinde bulunan diğer kişilere karşı psikolojik durumu hakkındaki tespitleri.....	50
Şekil 5.11. Jandarma trafik tim görevlilerince trafik denetim yeri hakkındaki sürücü görüş tespitleri.....	51

<b>Şekil</b>		<b>Sayfa</b>
Şekil 5.12.	Trafik kontrolü yapıldığına dair levhanın sürücü tarafından görülmesi halinde sürücünün davranış halinin tespiti.....	51
Şekil 5.13.	Sürücülerin yaptıkları hatalar hakkındaki görüş tespitleri.....	52
Şekil 5.14.	Sürücülerin yaptıkları ihlal için gerekçelerin tespiti.....	53
Şekil 5.15.	Kural ihlali yapan sürücülerin kendilerine ihlali bildirildiğindeki tepkisinin Jandarma tim görevlilerince tespiti.....	54
Şekil 5.16.	Sürücülerin verilen ceza hakkındaki görüşlerin tespiti.....	54

**RESİMLERİN LİSTESİ**

<b>Resim</b>		<b>Sayfa</b>
Resim 4.1.	Jandarma trafik tim görevlisi denetleme esnasında.....	30
Resim 4.2.	Jandarma trafik tim görevlisi denetleme esnasında.....	30
Resim 4.3.	Kazaya müdahale.....	32
Resim 4.4.	İlk yardım.....	32
Resim 4.5.	Sürücüye yardım.....	33

## 1. GİRİŞ

İnsan nüfusunun sürekli artması, insanoğlunun ulaşım ihtiyacını ve bunun önemini giderek daha belirgin hale getirmiştir. İnsanın ulaşımında temel gereksinimi: Bir yerden bir yere kendisinin ya da ürünlerinin en kısa zamanda, en ekonomik ve en iyi şartlarda ulaşmasıdır. Bununla beraber bu ortam, birbirimize bağımlı olarak hareket ettiğimiz ve potansiyel tehlikelerle dolu sosyal bir ortamdır [1]. Birbirini bütünleyen koşulların bir araya gelmesi ile trafik olgusu oluşmakta ve koşullardan birinde meydana gelen değişiklik diğerlerini etkilemektedir.

Özellikle 20. yüzyılın başlarından itibaren artan teknolojik icatlar ve başta petrol olmak üzere enerji kaynaklarının keşfedilerek insan kullanımına kazandırılması, otomotiv sektörünün doğmasına ve bu alandaki araç teknolojilerinin de gelişmesine zemin hazırlamıştır. Bununla birlikte, trafik altyapısını henüz tamamlayamamış, ulaşım standartlarını olması gerektiği gibi tespit edememiş, toplum bireylerini ideal trafik bilinci düzeyinde eğitememiş ve topyekun trafik sistemlerinin sağlıklı bir şekilde çalışmasını denetleyecek kontrol mekanizmalarını henüz tam yerleştirememiş ülke ve toplumlarda, insan hayatını kolaylaştırıp yaşama aşk ve şevkini artıran bu yegane araç olan trafik, bir eziyet haline dönüşmüş; insanların günlük hayatta sürekli mücadele etmesi gereken bir düşman, hemen her gün bizlerden bir akraba, dost ve arkadaşlarımızı ayıran bir canavar ve sebep olduğu stres ile toplumu sürekli geren, hastalık ve sakatlanmalarla toplumda çözüm ümit ve beklentilerini azaltan ve böylece yaşama sevincini yok eden bir toplumsal yara olarak karşımıza çıkmıştır [2].

Ulaşım alanında meydana gelen bu gelişmeler, yeni kavramlar ve yeni toplumsal sorunları da beraberinde getirmiştir. Bunların en başında ise hiç şüphesiz ki "trafik kazaları" gelmektedir. Trafik kazaları nedeniyle Türkiye'nin ödediği sosyal ve ekonomik bedel çok yüksek düzeylere ulaşmıştır. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde yol güvenliği sorununu sadece geleneksel

'insan, araç ve yol' üçlemesi ile açıklamak mümkün değildir [3]. Kazalarda insan faktörünün oynadığı önemli rol nedeniyle ulaşım ve yol güvenliğinin sağlanmasında ve sürdürülebilir bir trafik güvenliği kültürünün oluşturulmasında 'trafik psikolojisi' kavramının yerleştirilmesi son derece önemlidir. Psikoloji; insan davranışlarının her bağlamda ve görünümde incelendiği bir bilimdir. Psikoloji normal davranışları olduğu kadar bireyin kendi kendisiyle ya da diğerleri ile ilişkilerini etkileyen, belirli bozuklukları içeren anormal davranışları da inceler [1]. Trafik psikolojisi ise, psikoloji ilkelerinin trafik ve yol güvenliği alanına uygulanmasıdır. Ülkemizde yeni bir olgu olan trafik psikolojisi, sürücü yeteneklerinin psikoteknik değerlendirilmesi, sürücülük tarzları ve trafikte risk alma davranışı, sürücü eğitimi ve rehabilitasyonu, ergonomi, trafik güvenliği için bilinçlendirme, trafik kanunlarını yapan ve uygulayanlara danışmanlık, trafikle ilgili davranış, tutum, yetenek ve becerileri ölçme araçları geliştirme gibi konularla ilgilenir.

Ülkemizde ise Trafik Psikolojisi, 1997 yılında yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48., 51. ve 118. maddelerinde yer alan ve suçlu sürücülerin ehliyetlerinin alıkonması sürecinde geri verilme kararı için gerekli olan 'psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi' şartı nedeniyle güncellik kazanmıştır [1].

Ülkemizde yasalarla, trafiği düzenleme ve denetleme görevi polis ve jandarmaya verilmiştir. 1997 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda 4199 sayılı yasa ile yapılan değişiklik neticesinde Jandarmaya trafiği denetleme ve düzenleme görevi verilmiştir. Halen bu görev Jandarma trafik sorumluluk sahasında ülke genelindeki 1067 Trafik Timi ile toplam 31388 km lik devlet yolunun 10758 km sinde, 29535 km lik il yolunun 21522 km sinde ve 282393 km lik köy yollarının tamamında yürütülmektedir. Jandarma Trafik Timleri, kendilerine verilen bu görevi trafik denetlemeleri yaparak ve trafik kazalarına müdahale ederek, sürücüler ve araçlar üzerinde denetim ve kontroller yaparak ve önleyici tedbirler almak suretiyle gerçekleştirmektedirler. İcra ettikleri görev bakımından büyük sorumlulukları



olan trafik timlerinin görevlerini nasıl yaptıkları ve uygulamada karşılaştıkları problemleri ve eksikliklerini tamamlamak üzere bu çalışma ile destekte bulunulmaya çalışılmıştır.

İnsanın yer aldığı hiçbir etkinlik rastlantısal değildir. Bazı rastlantıların yaşamımızda etkisi olsa da, davranışlarımızda esas belirleyici etken bilinçli veya bilinçdışı eğilimlerimizdir. Dolayısıyla kullanmak için seçimi yapılan araç ile sahibi olan sürücünün kişilik özellikleri, tutumları arasında bir bağlantı vardır [3].

Bu çalışmada, Jandarma Trafik Tim Personeli üzerinde yapılan 200 adet anket çalışması ile desteklenmiş, görevli kişi ile sürücüler arasındaki ilişkilerin bir değerlendirmesi istatistiksel yaklaşımla ve sürücü psikolojisinin Jandarma Zabıtası üzerindeki yansımaları ortaya konulmaya çalışılmıştır.

## **2. TRAFİK KAVRAMI, ÜLKEMİZ KARAYOLU TRAFİĞİNE GENEL BİR BAKIŞ**

### **2.1. Trafik Kavramı**

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik "*yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri*" olarak tanımlanmaktadır [4-5].

Dünya üzerinde hızla artan nüfusa paralel olarak meydana gelen global gelişmeler ve teknolojik yenilikler, mevcut kaynak ve imkanların insanlar tarafından en verimli şekilde kullanımını zorunlu kılmıştır. Bu amaçla, hemen her ülkede trafik konusunda bir kısım kurallar ve düzenlemeler yapılmış olup bu düzenlemeler, sadece karayollarındaki trafikle sınırlı değil, hava ve deniz ulaşım hareketliliğini de içerisine almaktadır.

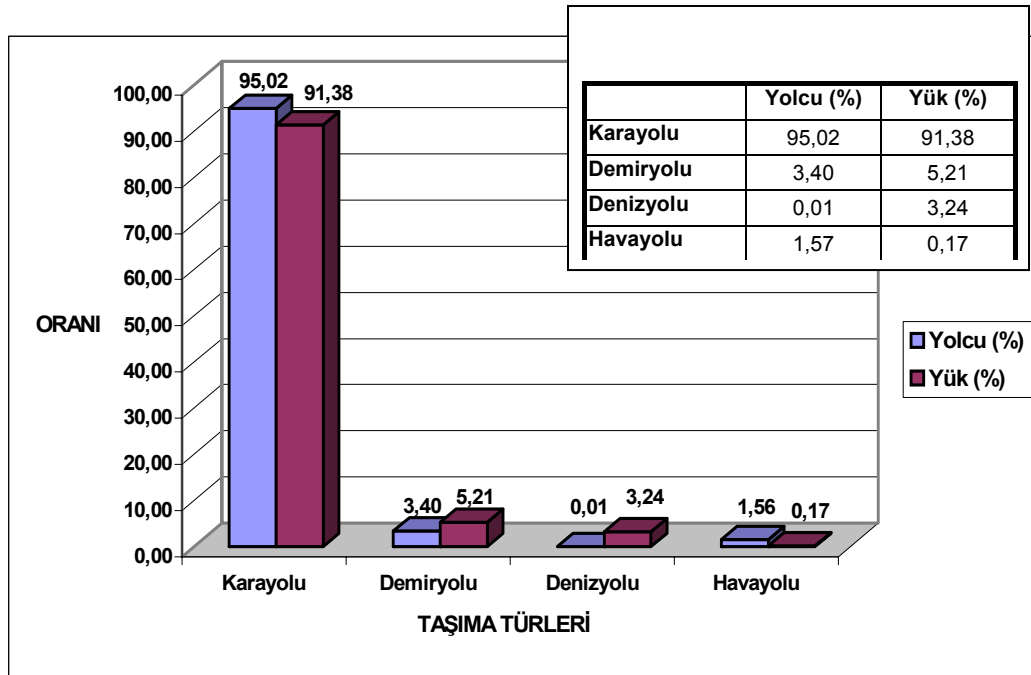
Gerçekten de, ülke ya da şehir adları değişmesine rağmen toplumlar arasında genel olarak benzerlik arz eden düzenlemelerden biri de ulaşım alanında yapılan trafik düzenlemeleridir. Milyonlarca insan ve binlerce/ yüz binlerce aracın her gün şehirlerimizdeki bu hareketliliği, trafiği oluşturmaktadır ve bu alanda konulan kurallar ile yapılan düzenlemeler ise özel öneme sahiptir.

### **2.2. Karayolu Trafiği ve Ülkemizde Karayolu Trafiğinin Durumu**

Genel olarak ulaşım ağı denildiğinde, her ne kadar kara, deniz ve hava ulaşım taşıt ve sistemleri akla gelse de, bu sistemlerin kullanım oranları değişik nedenlerden dolayı ülkeden ülkeye farklılık arz etmektedir. Kimi zaman ülkenin iklimi veya coğrafi şartları, kimi zaman ise ekonomik veya sosyal durumu ya da diğer ülkelerle ilişkileri bunda belirleyici rol oynamaktadır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre karayolu, "trafik için kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlar" [5] olarak tanımlanmaktadır. Hemen her ülkede az ya da çok karayolunu kullanma mecburiyeti vardır. Madem ki bu bir mecburiyettir, o halde ülkeler karayolu güvenliği hususunda gereken tüm tedbirleri almalıdır ki istenmeyen sonuçlar, zarar ve hasarlarla karşılaşılmasın [6].

Gelişmiş ülkelerdeki yük ve yolcu taşımacılığının, kara, hava ve deniz taşımacılığına orantılı olarak dağılımının aksine ülkemizde ulaşım ve taşımacılığın büyük bir bölümü karayolları üzerinden gerçekleşmektedir [7].



Şekil 2.1. 2003 yılı yurtiçi şehirlerarası yolcu ve yük taşımaları [7].

Gerçekten de, ülkemizde karayolu taşımacılığı, toplam ulaşımın %95'ini oluştururken örneğin ABD'de bu oran %27,2'dir [8].

Çizelge 2.1. Türkiye, Almanya ve ABD'deki yolcu taşımacılığının ulaşım türlerine göre dağılımı (1998) [9].

Ülkeler	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
ABD	27,2	38,3	24,0	10,5
Almanya	58,2	22,0	12,0	7,3
Türkiye	96,2	2,0	0,1	1,7

Bu dengesizlik, ülke genelinde yeterince trafik eğitimi verilemeyişine ilave olarak, alınan yetersiz tedbir ve denetimlerle de birleşince, karşımıza binlerce trafik kazası çıkmakta; onbinlerce ölü ve yaralının yanında milyonlarca dolar da maddi zararlar neticelenmektedir [10].

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, denizyolu taşımacılığının çok az, havayolu taşımacılığının ise henüz arzu edilen düzeyde olmaması oldukça manidardır [11]. Bununla birlikte, özellikle son yıllarda sivil havayolu taşımacılığındaki gelişmeler ve bölgesel havayolu projesinin hayata geçirilmesi ile diğer ulaşım yollarının aktif olarak kullanılmaya başlanması, karayolu taşımacılığının yükünü bir nebze olsun hafifletecek gibi görünmektedir [12].

Her ne kadar ülkemizde halen yük ve yolcu taşımacılığı büyük oranda karayolu ile yapılıyor olsa da otoyollarımız yetersiz, karayollarımız bakımsız ve ulaşım halen birçok yerde çift yönlü yollarla sağlanmaktadır [11]. Bu durum ise, adeta kazalara davetiye çıkarmakta ve bir türlü trafik kazaları ve bunların olumsuz sonuçlarının önüne geçilememektedir.

### 2.3. Trafik Kazasının Tanımı ve Karayollarımızda Meydana Gelen Trafik Kazalarının Sayısal Durumu

Trafik kazası, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde "*karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı, ölüm, yaralanma ve zararlar sonuçlanmış olay*" [5] olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte Demiröz, trafik kazasına ilişkin olarak "*nerede, ne zaman ve*

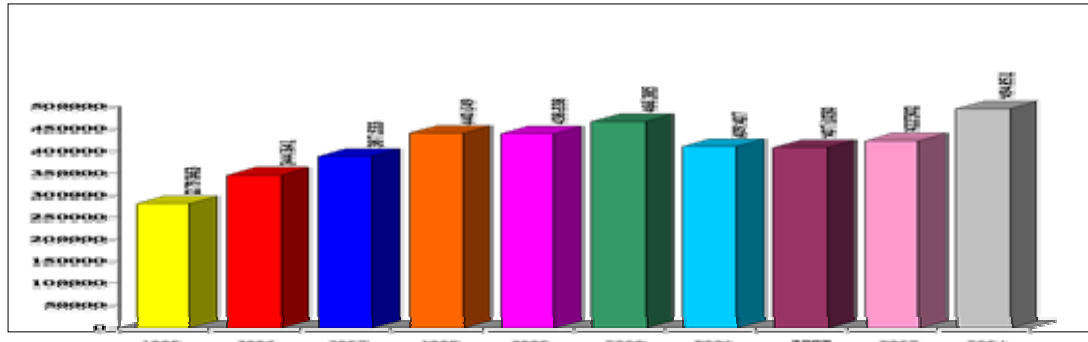
*nasıl meydana geleceği önceden bilinmeyen ve çeşitli kayıplara neden olan bir olay” [11] şeklinde bir tanımın varlığından da bahseder.*

Aşağıdaki çizelgede, değişik ülkelerdeki nüfus ve araç sayısına oranla trafik kazası sayıları ile bu kazalar sonrası ölüm ve yaralanmalar gösterilmiştir :

Çizelge 2.2.Değişik ülkelerin 2003 yılına ait nüfusu, araç ve kaza sayıları ile kazalarda meydana gelen ölüm ve yaralanmaların mukayesesi [13].

Ülkeler	Kaza sayısı (Ölümlü +Yaralamalı)	Ölü sayısı	Yaralı sayısı	Araç sayısı	Nüfus miktarı
ALMANYA	395 689	7 772	521 127	50 609 000	82 037 000
ÇEK CUMH.	26 918	1 455	34 710	4 716 000	10 290 000
FİNLANDIYA	6 997	431	9 052	2 402 000	5 160 000
İSPANYA	97 811	5 738	142 894	22 411 000	39 394 000
İSVEÇ	15 834	580	21 964	4 607 000	8 854 000
İSVİÇRE	23 434	583	29 527	4 470 000	7 123 000
JAPONYA	850 363	10 372	1 049 031	77 810 000	126 686 000
KORE	275 938	10 756	402 967	13 083 000	46 430 000
LÜKSEMBURG	1 062	58	1 507	305 000	429 000
MACARİSTAN	18 923	1 306	24 670	2 706 000	10 092 000
TÜRKİYE	63 515	4 596	109 899	8 837 403	64 385 000
YENİ ZELANDA	8 444	509	11 999	2 426 000	3 806 000

Ülkemizde, öncelikle nüfus ve araç sayısındaki artışa paralel olarak trafik kazalarının da her geçen yıl arttığı bilinen bir gerçektir.



Şekil 2.2. Ülkemiz karayollarında son 10 yılda meydana gelen trafik kazası sayıları [14].

Şekil 2.2 incelendiğinde, 1995 yılında 280 binler civarında olan trafik kazası sayısının, on yıl sonra neredeyse yüzde yüz artarak 500 binler sınırına dayandığı müşahede edilmektedir. Aşağıdaki çizelgede ise, yıllar itibariyle ülkemizde meydana gelen kaza sayıları ile bu kazalardaki ölüm ve yaralanmalar ve maddi hasar miktarları verilmektedir :

Çizelge 2.3. Ülkemizde trafik kazalarının yıllara göre dağılımı [14].

Yıllar	Kaza	Ölü	Yaralı	Maddi hasar (\$)
1980	36 914	4 199	24 608	26 975 551
1981	40 953	4 441	29 744	25 262 837
1982	46 249	4 884	35 976	24 919 543
1983	55 208	5 201	44 769	27 988 064
1984	60 840	5 731	50 521	25 765 732
1985	65 831	5 680	51 586	29 543 888
1986	92 625	7 315	71 264	51 617 404
1987	110 207	7 530	80 321	70 517 061
1988	107 651	6 846	79 174	69 394 070
1989	103 758	6 332	80 013	82 058 905
1990	115 295	6 286	87 693	111 836 782
1991	142 145	6 231	90 520	119 267 346
1992	171 741	6 214	94 824	135 548 680
1993	208 823	6 457	104 330	156 782 527
1994	233 803	5 942	104 717	124 453 944
1995	279 663	6 004	114 319	161 621 324
1996	344 641	5 428	104 599	200 525 273
1997	387 533	5 181	106 146	222 862 434
1998	440 149	4 935	114 552	293 973 383
1999	438 338	4 596	109 899	261 200 321
2000	466 385	3 941	115 877	341 685 292
2001	409 407	2 954	94 497	180 131 174
2002	407 103	2 900	94 225	216 970 698
2003	422 302	2 818	95 324	334 024 894
2004	494 851	3 082	109 681	485 008 796
2005	570 419	3 215	123 985	651 166 236

Çizelge 2.3 incelediğimizde, yıllar içerisinde ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının önemli oranda arttığı görülmektedir. Nitekim, 1980 yılında sadece 36 914 olan kaza sayısının, 2005 yılında 570 bini geçtiği görülmektedir. Buna paralel olarak, kazalardaki yaralı sayısının 24 608'den 123 985'e yükseldiği; maddi hasarın ise 26 milyon dolardan 651 milyon dolara kadar ulaştığı görülmektedir. Çizelgede tek sevindirici husus ise, kazalardaki ölü sayısının önce 4 binlerle başlayıp bir ara 7 bin beş yüzlere kadar yükseldikten sonra 3215'lere gerilemesidir ki bu gerilemede daha fazla güvenlik donanımını içeren yeni model taşıtların da önemli rolü olduğu kanaatindeyiz.

#### 2.4. Karayollarındaki Trafik Kazalarının Sebepleri

Karayollarında meydana gelen trafik kazalarının temelde üç sebebi vardır [15] :

- İnsan faktöründen kaynaklı kusurlar
- Yol ve çevre kusurları
- Taşıtların kusurları

Trafik kazasının oluşabilmesi için insan, yol veya taşıtların faktörlerinden biri ya da birkaçına ait bir kısım arıza ya da uyumsuzlukların oluşması; bu nedenle de trafikte güvenlik ilkesinin bozulmuş olması gerekir. Aşağıdaki çizelge bize, oluşan bu uyumsuzluk sonucu meydana gelen trafik kazalarındaki temel kusur oranlarını özetlemektedir :

Çizelge 2.4. Yıllar itibariyle ülkemizde meydana gelen karayolu trafik kazalarındaki kusur oranları [14].

Yıllar	Sürücü (%)	Yaya (%)	Yolcu (%)	Araç (%)	Yol (%)
2000	96,21	2,49	0,17	0,46	0,67
2001	96,82	2,38	0,16	0,32	0,32
2002	96,99	2,48	0,12	0,25	0,16
2003	97,29	2,16	0,13	0,25	0,17
2004	97,46	2,08	0,10	0,21	0,15
2005	98,20	1,0	0,10	0,60	0,10

Çizelge 2.4 incelediğimizde, yıllar içerisinde yaya, yolcu, araç ve yol kusuru oranlarının giderek azaldığı görülmesine karşın, sürücü hata payının ise daha da arttığı tespit edilmektedir.

#### 2.4.1. Trafik kazalarında insan faktörü

Daha önce de ifade edildiği üzere, ülkemizdeki karayolu trafik kaza istatistiklerine göre kusur payı en yüksek olan bileşen, insan faktörü olarak yer almaktadır [14]. Elbette ki bu kavramın içerisinde hem sürücüler, hem de yolcu ve yayalar vardır. Ancak bu üç grubun da kusur payları ayrı ayrıdır. Aşağıdaki çizelgede bu grupların 2004 yılında meydana gelmiş olan karayolu trafik kazalarındaki kusur oranları ayrıntılı olarak gösterilmektedir :

Çizelge 2.5. Ülkemizde 2004 yılında meydana gelen trafik kazalarında insan faktörünün hata payları [14].

Kaza Faktörleri	Şehir içi		Şehir dışı		Toplam	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Sürücü	508 478	97,60	114 712	96,95	623 190	97,46
Yaya	11 790	2,26	1 517	1,28	13 307	2,08
Yolcu	274	0,05	361	0,30	635	0,10

İnsan faktörü içerisinde kusur payı diğerleri ile kıyas edilemeyecek kadar büyük olan sürücülerin, kazalara sebep olurken ne tür yanlışlıklar yaptığını ise aşağıdaki çizelgede görmek mümkündür.



Çizelge 2.6. 2004 yılı sürücü kusurlarına ait bilgiler [14].

SÜRÜCÜYE AIT KUSURLAR	KAZA					
	ŞEHİRİÇİ		ŞEHİRDİŞİ		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Arkadan Çarpma	100 318	19,73	11 125	18,37	111 443	19,58
Doğrultu Değişirme Manevralarını Yanlış Yapma	78 790	15,49	3 662	6,04	82 452	14,49
Kavşaklarda Geçiş Önceliğine Uymama	71 749	14,11	1 830	3,02	73 579	12,93
Trf. güvenliği ve düzeniyle ilgili olan dğr. kural, Yasak, zorun., yüküm. Uymamak.	56 754	11,16	10 838	17,89	67 592	11,88
Manevraları Düzenleyen Genel Şartlara Uymama	38 016	7,48	1 510	2,49	39 526	6,95
Araçların hızını;kavşaklara yaklaşırken, Dönemeçlere girerken azaltmamak.	28 334	5,57	2 843	4,69	31 177	5,48
Park Etmiş Araçlara Çarpma	29 341	5,77	315	0,52	29 656	5,21
Şeride Tecavüz Etme	23 138	4,55	4 457	7,36	27 595	4,85
Araçların hızını aracın yük ve tek. Özel.görüş yol hava ve Trf. şart uydurmamak.	13 571	2,67	13 164	21,73	26 735	4,70
Kırmızı Işıklı Trafik İşaretinde veya Görevli Memurun Dur İşr. Geçme	12 052	2,37	587	0,97	12 639	2,22
Geçme Yasağı Olan Yerlerde Geçme	5 478	1,08	576	0,95	6 054	1,06
Yerleşim Birimleri Dışındaki Taşıt Yolu Üzerine Park Etme veya Duraklama.	5 171	1,02	223	0,37	5 394	0,95
Önde giden bir aracı güvenli ve Yeterli mesafeden izlememek.	3 531	0,69	1 622	2,68	5 153	0,91
Alkol miktarı 0.50 promilin Üstünde iken araç kullanmak.	4 187	0,82	734	1,21	4 921	0,86
İkiden Fazla Şeritli Taşıt Yol., Karşı Yöne Ait Şerit Veya Yol Böl. Girme	4 269	0,84	295	0,49	4 564	0,80
Taşıt Giremez İşr. veya Bölünmüş Yol. Karşı Yöne Ait Yol Böl. Girme	4 172	0,82	207	0,34	4 379	0,77
Sola dönüş kurallarına riayet etmemek	2 747	0,54	856	1,41	3 603	0,63
Aşırı hızlı araç kullanmak	2 671	0,53	901	1,49	3 572	0,63
Kavşak,yaklı,yavaş ve geçiş hakkı olan araç, Önce geçmesine imkan vermemek.)	2 917	0,57	428	0,71	3 345	0,59
Kaplamanın Dar Olduğu Yerlerde Geçiş Önceliğine Uymama	2 978	0,59	155	0,26	3 133	0,55
Şerit izleme ve değişirme kurallarına uymamak.	1 463	0,29	1 034	1,71	2 497	0,44
Sağa dönüş kurallarına riayet etmemek	2 268	0,45	227	0,37	2 495	0,44
DİĞER	14 563	2,86	2 984	4,93	17 547	3,08
TOPLAM	508 478	100,00	60 573	100,00	569 051	100,00

Çizelge 2.6. incelendiğinde, en çok trafik kazasına sebep olan sürücü kusurlarının başında arkadan çarpma, genel trafik kurallarına riayet etmeden taşıt kullanma, kavşaklara hızlı girme gibi çok temel hataların bulunduğu

görülmektedir. Bununla birlikte aşırı hız ve alkol hususlarının ise, tahmin edildiği gibi yüksek oranlarda istatistiklere yansımadağı anlaşılmaktadır.

İnsan faktörü içerisinde ikinci büyüklükteki kusura sahip olan yayaların kusurlu davranışlarına ilişkin ayrıntı ise aşağıdaki çizelgede yer almaktadır :

Çizelge 2.7. 2004 yılı yaya kusurlarına ait bilgiler [14].

YAYAYA AİT KAZA SEBEPLERİ	KAZA					
	ŞEHİRİÇİ		ŞEHİRDİŞİ		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Kırmızı ışıkta geçmek	398	3,38	8	0,93	406	3,21
Araçlara ilk geçiş hakkını vermemek	4 081	34,61	218	25,44	4 299	33,99
Yola birden çıkmak	4 259	36,12	398	46,44	4 657	36,82
Duran aracın önünden veya arkasından çıkmak	1 029	8,73	41	4,79	1 070	8,46
Yolda yürümek, oynamak	1 217	10,32	59	6,89	1 276	10,09
Hareket halindeki taşıta asılmak	59	0,50	6	0,70	65	0,51
Yayanın otoyola çıkması	91	0,77	72	8,40	163	1,29
Yolda Hatalı Şekilde El ile Sürülen Araç Kullanmak	69	0,59	11	1,28	80	0,63
Yolda Hatalı Şekilde Hayvan Sevk Etmek	10	0,08	7	0,82	17	0,14
Görüntü Artırıcı Tedbirler Almamak	56	0,48	8	0,93	64	0,51
Diğer	521	4,42	29	3,38	550	4,35
TOPLAM	11 790	100,00	857	100,00	12 647	100,00

Çizelge 2.7 incelendiğinde de, yayalara ait kusurların genelde yola birden çıkmak, taşıtlara geçiş hakkı vermemek ve yolda oynamak gibi temel hatalarda yoğunlaştığı görülmektedir. Burada, dikkatsizlik ve trafik kurallarına yeterince önem verilmemesinin belirleyici kusur olduğu düşünülmektedir.

Yolcu kusurlarına ait ayrıntılı istatistiki bilgileri de aşağıdaki çizelgede yer almaktadır.

Çizelge 2.8. 2004 yılı yolcu kusurlarına ait bilgiler [14].

YOLCUYA AİT KAZA SEBEPLERİ	KAZA					
	ŞEHİRİÇİ		ŞEHİRDİŞİ		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Taşıttan sarkmak	14	5,11	1	4,35	1	0,34
Habersiz inmek binmek	49	17,88	4	17,39	53	17,84
Taşıit içinde uygunsuz hareket	38	13,87	0	0,00	38	12,79
Taşıitin dışında seyahat	54	19,71	10	43,48	64	21,55
Taşıttan yere atlamak	32	11,68	2	8,69	34	11,45
Açık yük üzerinde seyir	35	12,77	4	17,39	39	17,85
Diğer	52	18,98	2	8,70	54	18,18
TOPLAM	274	100,00	23	100,00	297	100,00

Yolcularda ise esas kusurun; taşıit dışında seyahat, taşıita habersiz binmek veya inmek, taşıttan yere atlamak ve taşıit içerisinde uygunsuz hareket gibi yanlış davranışlarda yoğunlaştığı, çizelge 2.8.'in yapılan incelenmesinden anlaşılmaktadır.

#### 2.4.2 Trafik kazalarında yol ve çevre faktörü

Ülkemizde, karayolu trafik kazalarının meydana gelmesinde yol ve çevre şartları da etkili olmaktadır. Bu oran her ne kadar mevcut istatistiklerde düşük gibi görünse de, insan faktörünü etkilemesi ve kusurlara sebep olması dolayısı ile önemlidir ve önemsenmesi de gerekir.

Elbette ki insan faktörünün trafik kazalarındaki ağırlıklı kusuru, kazalara yol açan diğer faktörlerin ve bu alandaki gelişmelerin göz ardı edilmesi sonucunu doğurmamaktadır. Nitekim yol ve çevre hatalarının da en aza indirgenerek trafik açısından olması gereken minimum standartların üzerine yükseltilmesi, sürücü, yolcu ve yayaların işlerini kolaylaştıracağından; hem trafik kazalarının önlenmesini sağlayacak, hem de meydana gelen kazalardaki zararı en aza indirgeyecektir. Bu çerçevede, aşağıdaki çizelgede, kazaya sebep olan yol kusurları sıralanmıştır :

Çizelge 2.9. 2004 yılı yol kusurlarına ait bilgiler [14].

YOLA AİT KAZA SEBEPLERİ	KAZA					
	ŞEHİRİÇİ		ŞEHİRDİŞİ		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Köprü çökmesi	11	2,67	0	0,00	11	1,88
Tekerlek İzine Oturma	40	9,71	14	8,09	54	9,23
Heyelandan Dolayı Şerit Çökmesi	7	1,70	2	1,16	9	1,54
Çökme (Kısmi /Münferit)	18	4,37	19	10,98	37	6,32
Düşük banket	24	5,82	14	8,09	38	6,50
Yol Sathında Gevşek Malzeme	148	35,92	63	36,42	211	36,07
Yolda Münferit Çukur	164	39,81	61	35,26	225	38,46
TOPLAM	412	100,00	173	100,00	585	100,00

Çizelge 2.9 incelendiğinde karşımıza çıkan manzara, trafik kazalarındaki yol kusurlarının genel olarak karayollarımızdaki altyapı eksikliğinden kaynaklandığını göstermektedir. Nitekim, çizelgeye göre yol kusurlarının yaklaşık %95'ini yol sathındaki gevşeklik, çukurlar, çökme ve oturmaların oluşturduğu görülmektedir. Heyelan gibi tabii afetlerin ise, yol kusurlarına etkisinin oldukça düşük olduğu anlaşılmaktadır.

### 2.4.3 Trafik kazalarında taşıt faktörü

Ülkemizde, özellikle son 30 yıldır sanayileşme ve üretimde meydana gelen artış, teknoloji kullanımını da beraberinde getirmiş ve otomotiv endüstrisi, bir büyük sektör olarak ülkede yerini almıştır. Bunun doğal sonucu olarak ise, motorlu taşıt sayısı yıllar itibariyle önemli oranda artmıştır ve halen de artmaya devam etmektedir. Aşağıdaki çizelgede bu artışı sayısal olarak görmek mümkündür :

Çizelge 2.10. Ülkemizde yıllar itibariyle motorlu araç, nüfus ve kaza artış oranları [1].

YILLAR	MOTORLU ARAÇ SAYISI	ARTIŞ %	NÜFUS	ARTIŞ %
1994	5 606 712	6,35	60 637 000	1,85
1995	5 922 859	5,34	61 763 000	1,82
1996	6 305 707	6,07	62 909 000	1,82
1997	6 863 462	8,13	64 064 000	1,80
1998	7 371 241	6,89	65 215 000	1,76
1999	7 758 511	4,99	66 350 000	1,71
2000	8 320 449	6,75	67 420 000	1,59
2001	8 521 956	2,36	68 365 000	1,38
2002	8 655 170	1,54	69 302 000	1,35
2003	8 903 843	2,79	70 231 000	1,32
2004	10 236 358	13,02	71 152 000	1,29

Çizelge 2.10'a göre, 2001-2003 yılları arasında ülkemizde motorlu taşıt sayısı artmasına rağmen trafik kazası artış oranlarında ciddi bir düşüş yaşandığı gözlemlenmektedir. Bununla birlikte, 2004 yılında hem motorlu araçların, hem de trafik kazalarının, önceki yıllara göre artış oranları %13-15 civarlarına yükselmiştir.

Trafik güvenliğinin bir diğer önemli bileşeni olan taşıtlar ve taşıt güvenliği de trafik kazalarının önlenmesi açısından önem arz etmektedir. Taşıtların trafik kazalarındaki kusurlarını genel olarak şöyle göstermek mümkündür.

Çizelge 2.11. 2004 yılı araç kusurlarına ait bilgiler [14].

ARACA AİT KUSURLAR	KAZA					
	ŞEHİRİÇİ		ŞEHİRDİŞİ		TOPLAM	
	SAYI	%	SAYI	%	SAYI	%
Kusurlu fren	66	22,00	28	4,33	94	9,93
Kusurlu rot	23	7,67	23	3,56	46	4,86
Kusurlu makas	2	0,67	4	0,62	6	0,63
Şaft kırılması	3	1,00	7	1,08	10	1,06
Şanzıman-vites arızası	6	2,00	4	0,62	10	1,06
Aks kırılması	23	7,67	38	5,87	61	6,44
Kusurlu direksiyon	6	2,00	3	0,46	9	0,95
Kusurlu Far	6	2,00	0	0,00	6	0,63
Diğer Işık	5	1,67	22	3,40	27	2,85
Lastik patlaması	87	29,00	446	68,93	533	56,23
Kusurlu Kapı	32	10,66	1	0,16	33	3,49
Kusurlu Klakson	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Cam Sileceği	1	0,33	3	0,46	4	0,42
Diğer Aksam Eksikliği	40	13,33	68	10,51	108	11,40
TOPLAM	300	100,00	647	100,00	947	100,00

Çizelge 2.11'i incelediğimizde, kazalara sebep olan taşıt kusurlarının başında lastik patlamalarının geldiğini; bunu ise fren arızaları, aksam eksiklikleri ve diğer kusurların takip ettiğini görmekteyiz.

Türkiye'deki karayolu trafik kaza istatistikleri değerlendirildiğinde, taşıt kusurlarının yıllar itibariyle giderek azaldığı görülmektedir. Nitekim, 2000 yılındaki kazalarda taşıt kusuru oranı %0,46 iken bu oranın 2004 yılında %0,21'e gerilediği görülmektedir [14]. Bununla birlikte, PIARCH kuruluşu, taşıt kusur oranının, yeterince trafik denetimi bulunmayan ülkelerde %10'lar civarında olduğunu iddia etmektedir [16].

### 3. TRAFİK PSİKOLOJİSİ

Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarına ait veriler incelendiğinde karşımıza pek iyimser bir tablo çıkmamaktadır. Gerçekten de bu veriler, gelişmiş ülkelerdeki kaza istatistikleri ile karşılaştırıldığında; gerek trafik hacmine oranla kaza sayısı, gerekse kazalar sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanma sayıları açısından çok yüksek çıkmaktadır [16].

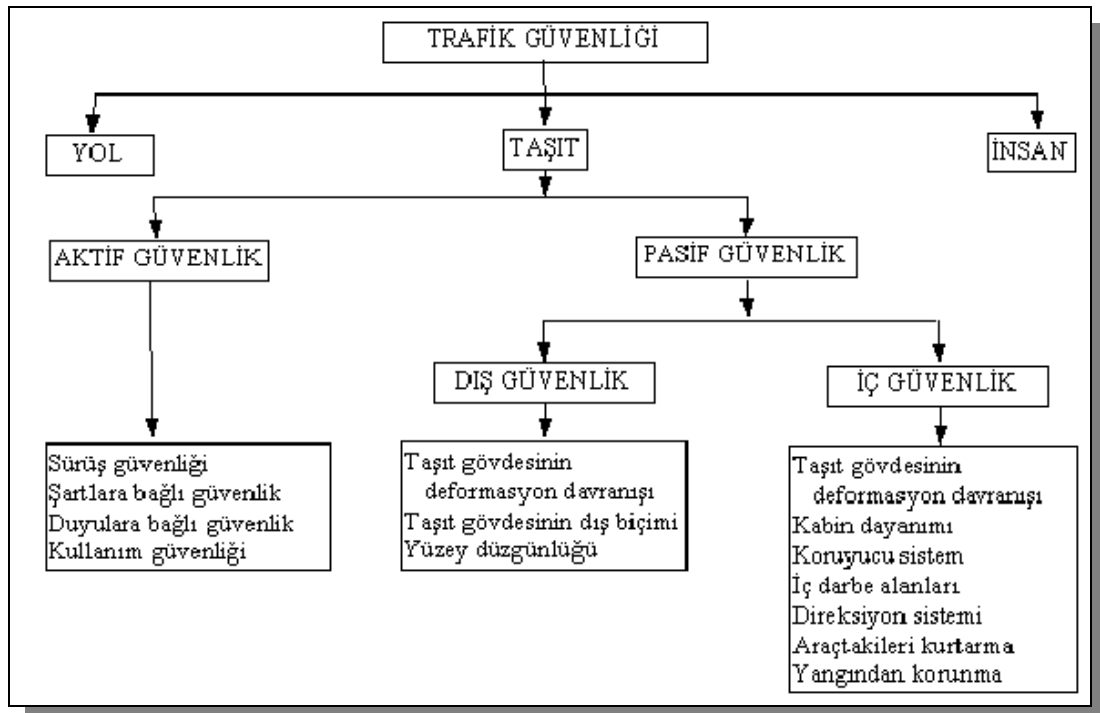
Meydana gelen trafik kazaları sonucu ortaya çıkan maddi ve manevi zarar ve hasar ise bazen o kadar büyük boyutlara ulaşmaktadır ki, henüz savaşlarla olmasa bile deprem, sel felaketi, yangın gibi büyük çaplı doğal afetlerle boy ölçüşebilmekte, kimi zaman ise onları bile geçmektedir [17].

O halde, trafik kazalarının önlenmesi ve kazalarda meydana gelebilecek zararın en aza indirgenmesi ulusal politikamız olmalı [3]; bu hususta ilan edilecek topyekun bir seferberlik ile ülkemizde trafik kazalarının önünün alınması, memleket önceliğimiz ve ulusal hedefimiz haline getirilmelidir [12].

Karayollarında meydana gelen trafik kazalarına ait istatistikler incelendiğinde karşımıza çıkan tabloda esas ve ağırlıklı kusurun insan faktörüne ait olduğu [14] daha önce de ifade edilmişti. Buradan hareketle, bu husustaki çözüm arayışlarına da öncelikle insan faktöründen başlanmalı; başta sürücü, yolcu ve yayalar olmak üzere toplumun tüm katmanları bu hususta eğitilmeli [3], bu çalışmaların tamamının içinde ise öncelikle kamu kurum ve kuruluşları olmak üzere tüm vakıflar, dernekler, sivil toplum kuruluşları ve diğer çözüme katkıda bulunabilecek kişi ya da organizasyonlar aktif rol almalıdır [18].

İnsan faktörünün trafik konusundaki eğitimine ilişkin olarak ise, bizce öncelikle atılması gereken adım, mevcut sistem içerisindeki eğitim ve denetimin nasıl ele alındığı, bu hususta mevcut sistemin ne kadar başarılı işlediği ya da ne gibi arıza ve kusurlarının bulunduğu tespit olmalıdır. Öyle ya, bir tarafta ülkede onlarca kamu kuruluşu ve binlerce trafik eğitim

kurum ve merkezleri insan faktörünün eğitimini sağlıyor görünmekte; öbür tarafta ise yine binlerce ölüm ve yaralanmalı trafik kazaları, milyonlarca dolar maddi zarar da her yıl tekrarlanmaya devam etmektedir. O halde ortada bir sorun vardır ve bu sorun ya da eksikliğin sağlıklı bir şekilde tespiti, çözüm için atılacak öncelikli adımların iyi belirlenmesi noktasında hayati öneme sahiptir.



Şekil 3.1. Trafik güvenliği şeması [2].

İnsan faktörünün temelinde ise İnsan Psikolojisi yatmaktadır. Dolayısıyla İnsan Psikolojisi ve insanın trafik içerisindeki hal ve davranışlarının incelenmesi Trafik Psikolojisi olgusunu ortaya koymuştur.

### 3.1. Trafik Psikolojisinin Gelişimi

1960'lardan beri psikologlar, trafiğin temel unsurlarından olan sürücülerden kaynaklanan tehlikeli davranışların yarattığı sorunlara, Psikoloji yöntemlerini kullanarak çözümler üretmeye çalışmışlardır [19]. Psikoloji biliminin trafikte kullanımının tarihsel gelişimine bakıldığında, Avrupa'da endüstri alanındaki ilerlemelere paralel bir gelişim göstermiştir. Psikolojinin trafikteki uygulaması



iki alanda olmaktadır: Birincisi sürücü eğitimi: Sürücülerin trafik sistemine algısal-motor ve bilişsel beceriler açısından güvenli ve kabul edilebilir olarak katılımlarının sağlanmasıdır.İkincisi ise: Mühendislik ve denetim alanında disiplinler arası yapılan çalışmalardaki katkılarıyla sürücünün trafik sisteminde güvenli ve kabul edilebilir olarak kalmasını sağlaması olmuştur [19 ].

Bunun yanı sıra 1990'lı yıllara kadar trafik psikolojisi, uygulamalı psikolojinin konuları arasında yer almıştır. Sürücü davranışı, kazaya yakınlık gibi konuları tek tek ele almıştır. 1994 yılında Madrid'de düzenlenen kongrede trafik psikolojisi uygulamalı psikoloji alanının altında ayrı bir alan olarak resmen kabul edilmiştir.

Dünya da psikolojinin trafiğe katkıları, 1912'lerde başlarken, ülkemizde 1997 de yapılan yasal düzenlemeler sonucunda psikoloji trafiğe katkı da bulunmaya başlamıştır. Ancak 1950'lerde Devlet Demir Yolları makinistlerine psikoteknik testler uygulanarak ilk adımlar atılmıştır. Ayrıca İETT umum müdürlüğü bünyesinde kurulan bir psikoteknik laboratuvarıda bu çalışmalarını yapmak üzere çalışmalarına başlamıştır.

Psikoteknik uygulamalar bir yana bırakılırsa, Türkiye'de trafik psikolojisi literatürü incelendiğinde bu alanda ülkemizde 1980'lerde yapılan sürücülerin kazaya karışmaları ile ilgili çalışmalar dikkati çekmektedir. 1990'lı yıllarda yapılan bazı Trafik şuraları ve sempozyumlarda trafik psikolojisinden söz edildiği de görülmektedir [19].

Tam anlamıyla Trafik Psikolojisinin Türkiye'de yasal zemini, 1997 yılında çıkarılan 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu ile olmuştur. Dünya ülkeleri arasında çok sonraları Trafik Psikolojisi yasal zemine girse de, bugüne kadar yapılan çalışmalarla önemli ölçüde katkıda bulunulmaya çalışılmıştır.

Halen düzenlenen sempozyum ve kongrelerde bir çok psikolog Trafik Psikolojisi konusunda çalışmalarını ortaya koymuşlardır. Bu çalışmalara en büyük destek Türk Psikologlar Derneği tarafından verilmiştir.

Tüm Dünya da olduğu gibi ülkemizde de Trafik Psikolojisi, kuramsal çalışmalardan ve akademik ilgiden daha öncelikli toplumun trafik güvenliği konusundaki gereksinimleri ve yönlendirmeleri nedeniyle uygulamalı alanda psikoteknik değerlendirmeler olarak kendini göstermiştir.

Son çalışmalara bakıldığında, ülkemizde trafik psikolojisinin ve trafik psikologlarının gelişiminin son derece nefes kesici bir hızla devam ettiğini ifade etmek yanlış olmayacaktır.

### **3.2. Trafik Psikolojisinin Amacı ve Çalışma Alanları**

Trafik Psikolojisinin temel amacı; trafik ortamının zararlı etkilerini en aza indirebilmek amacıyla yol kullanıcısının (sürücü, yolcu ve yaya) yani insanın davranışlarını anlamak, yorumlamak ve değişiklikler için ölçümler sağlamaktır. Özetle trafik psikolojisi, yolu kullananların trafik sistemindeki yaşantıları ve davranışları ile ilgilenir [20]. Trafik Psikolojisinin temel hedefi ise, güvenlik bilincinin insana kazandırılmasıdır. Çalışma alanını üç grupta toplayabiliriz:

1. Güvenli sürücülük davranışının tanımlanması,
2. Trafik kurallarını ihlal etme ve kazaya karışma nedenlerinin belirlenmesi,
3. Trafik kurallarını ihlal etmeyi alışkanlık haline getiren trafik suçlularının, topluma güvenli sürücüler olarak yeniden kazandırılması için bu sürücülere verilemesi gereken destek faaliyetleridir.

Trafik psikologları son zamanlarda, insan faktörü üzerinde güvenlik bilinci ve güvenli sürücü kavramları üzerinde çalışmalarını sürdürmekle beraber daha ziyade güvenli sürücü ile riskli sürücü arasındaki farkları ortaya koymaya

çalışmaktadırlar. Bu çerçevede 'Herkes araba kullanabilir mi?' sorusu çerçevesinde çalışmalar yürütmektedirler. Hangi psikolojik nedenlerden dolayı bir sürücü araç kullanmamalı veya hangi tür aracı kullanmalı hatta tekrar kural ihlali yapıp yapmayacağını belirlemeye çalışan bir çok çalışma yürütülmektedir [20].

Trafik psikolojisinin çalışma konuları oldukça geniş bir yelpazeye yayılmıştır. Bu konular; kazalarda yol güvenliği araştırmalarının rolünden, trafik güvenliği kampanyalarının etkisinden, sürücü davranışları, tutumlar, sürücülük tarzları, risk alma, alkollü araç kullanımının psiko-eğitim programları ile azaltılması, kaza yapma eğilim vb. konulara kadar bir çerçeve çizilebilir [20]. Daha ziyade araştırmalar sürücü davranışı üzerine yoğunlaşmıştır. Ancak sürücülerin cezaya ilişkin tutumları, gençlerin trafik kazalarına ve kurallarına ilişkin tutumları, yaşam tarzı, sosyal roller, sosyal değerler, saldırgan sürücülük, sorumluluk duygusu üzerine de çalışmalar yapılmaktadır.

Avrupa Profesyonel Psikologlar Federasyonu tarafından belirlenen trafik psikolojisi çalışma alanları:

- Sürücü seçimi ve değerlendirmesi,
- Sürücülük geliştirme ve rehabilitasyon,
- Tüm yol kullanıcılarının eğitimi ve yönlendirilmesi,
- Ergonomi,
- Trafik güvenliğinin tanımı,
- Araçların ve altyapının planlanması ve değerlendirilmesi,
- Kanuni düzenlenmeler,
- Eğitimcilerin eğitimi,
- Tüm trafik uzmanlarına danışmanlık,
- Üniversitelerde eğitim vermek,
- Trafik uzmanlarının eğitimi,
- Bilirkişilik,

- Ölçüm araçlarının değerlendirilmesi,
- Araştırmalar yapmak,
- Yaşam kalitesi, çevresel koşullar, sağlık ve refah konularında ölçütlerin belirlenmesi.

### 3.3. Psikoteknik Değerlendirme

1900'ların başında sürücü adaylarının değerlendirilmesine ilişkin gereksinimler psikoloji biliminin, Avrupa'da 'psikoteknik' ya da 'psiko teknoloji', ABD de ise 'uygulamalı psikoloji' adı ile bilinen yeni yöntemler oluşturulmasına neden olmuştur [21]. Böylece psikolojinin yol güvenliğine katkıları, güvenli sürücülüğün araştırılması ve seçilmesi anlamına gelen psikoteknik değerlendirme yöntemleriyle kuramsal ve uygulamalı olarak başlamıştır.

Psikoteknik değerlendirme; sürücülük için temel olan ve sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan, algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız-mesafe tahmini gibi zihinsel; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi psiko-motor yeteneklerin düzeyinin, psikometrik kriterlere uygun mili saniyelerde ölçülen hassaslıkta, standart ve bilgisayar destekli test sistemleri kullanılarak ölçülmesidir.

Test sonuçları, testi alan kişinin özelliklerini taşıyan (yaş, cinsiyet, eğitim, ehliyet tipi vb.) norm grupları ile karşılaştırılarak, kişinin sürücülük yetkinliklerinin düzeyi hakkında bir sonuca varılır. Bu teknik yukarıda belirtilen yetkinliklere sahip olmayan sürücülerin, sahip olan sürücülerden ayrıştırılmasını sağlar. Sürücü adaylarının bir sürücü olup, trafik ortamına katıldıklarında güvenli sürücüler olup olmayacaklarını belirler. Sürücülüğü bir meslek olarak yapmak isteyen kişilerin ilgili işlere başvurularında bir başarı ölçütü olarak kullanılır. Bünyesinde şoför çalıştıran kurumların eski sürücülerinin performans değerlendirmesini, bir sağlık kontrolü kapsamında gerçekleştirebilmek için kullanılır.

21.yy da bilgisayar alanındaki ilerlemelerle birlikte trafik psikologları uyguladıkları testlerin derlendirilmesi ve yorumlamasında son derece hızlı ve en az ölçüm hatası ile yapabilmektedirler. Böylece tarafsız bilimsel ve daha standart uygulamalarla sonuçlar elde edilebilmektedir.

Değerlendirme süreci iki aşamadır:

1. Bir sürücünün; bir aracı sürebilmek için asgari düzeyde trafiğe ilişkin yeteneklere sahip olup olmadığını incelemek,
2. Trafiğe ilişkin kişilik açısından trafik kurallarına uyma eğilimine (kişilik özellikleri, tutum, inanç, ve alışkanlıklar) sahip olup olmadığını incelemek.

Psikolojik değerlendirmenin hedefleri ise:

- Yolu kullananları, tehlikeli sürücülerin yarattığı risklerden korumak,
- Birey bazında sürücülerini, kalıp yargılara ve herkes için aynı olan değerlere göre yargılanmaktan korumak,
- Risk altındaki sürücülere, tutumlarını değiştirmeleri ve davranışlarını geliştirmeleri ve düzeltmeleri için şans tanımak,
- Toplumda sürücülük kültürünün gelişmesine katkıda bulunmak,
- Kazaların azalmasına katkıda bulunmak.

Psikoteknik değerlendirme sürecinde, yukarıda da belirtildiği gibi özel psikolojik testler kullanılmaktadır. Bu testlerde zeka, bellek, algı, konsantrasyon, dikkat, refleks, fren intikal süresi, strese dayanıklılık ve stres altında doğru karar verme, koordinasyon gibi psiko-motor ve zihinsel yetenekler ölçülmektedir. Yapılan bilimsel araştırmalarda, bu yeteneklerle ilişkili olduğu saptanan belli başlı sürücü davranışları: hız ayarlama, öndeki ve yandaki araçlarla mesafe ayarlama, virajlarda kavşaklarda dönerken hız ayarlama, sinyal verme,trafik ışıklarında hız ayarlama, şerit değiştirme, şerit seçimi, araç sollama olarak saptanmıştır. Bazı ülkelerde bunlara ilaveten kişilik özellikleri de bu değerlendirme kapsamına alınmıştır.

Psikoteknik değerlendirme özetle, yetenekler, trafik kişiliği, tutum ve davranışlar açısından uygunluk, kazaların azalmasında çok büyük önem taşırlar.

1985 yılından bu yana yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda yapılan 4199 sayılı değişiklikle, psikoteknik uygulamalar ülkemizde yerini almıştır. Bu kanunun üç maddesi, 48, 51 ve 118 psikoteknik değerlendirme ile ilgilidir [22].

*Madde 48:* Yönetmelikte belirtilen miktarların üzerinde alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin birinci defada üç ay, ikinci defada bir yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınır. Her iki seferinde ayrıca para cezası uygulanır. Üçüncü defasında ise 5 yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınır ve bir aydan iki aya kadar hafif hapis cezası ile birlikte hafif para cezası uygulanır. Psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonrası uygun görülere geri alma süresi sonunda sürücü belgeleri iade edilir.

*Madde 51:* Sürücüler aksine bir karar alınıp işaretlenmemişse, yönetmelikte belirtilen hız sınırlarını aşmamak zorundadırlar. Hız kuralını ihlal sebebiyle ceza yazılan sürücülerden, suçun işlendiği tarihten geriye doğru (1) yıl içerisinde aynı kuralı (5) defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri (1) yıl süreyle geri alınır. Süresi sonunda psikoteknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mani hali olmadığı anlaşılanların belgeleri iade edilir.

*Madde 118:* Kanunun suç saydığı bir fiilden dolayı haklarında ceza uygulanan sürücülere, aldıkları her ceza için esasları yönetmelikte belirlenen ceza puanları verilir. Trafik suçunun işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde toplam 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgesi (2) ay süre ile geri alınır ve eğitime tabi tutulurlar.

Aynı yıl içinde ikinci defa 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri (4) ay süre ile geri alınarak, psikoteknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulurlar. Muayene sonucunda sürücülük yapmasına engel hali bulunmayanların belgeleri, süresi sonunda iade edilir.

Bir yıl içinde üç defa 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilir.

Ölümlle sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri (1) yıl süreyle geri alınır.

Ayrıca, Karayolları Taşımacılık Yönetmeliğinin, Sürücülerde aranacak şartlar başlığı altında olan, 60.maddesinin 'e' bendinde de "Sürücülerin bedeni ve psikoteknik açıdan sağlıklı olduklarını gösteren bir sağlık raporunu yetkili sağlık kuruluşlarından her beş yılda bir almaları şarttır." ilkesi getirilmiştir.

Yukarda belirtilen dört maddeye istinaden 1997 yılından itibaren üç büyük şehir başta olmak üzere psikoteknik değerlendirme merkezleri kurulmuştur.

#### **3.4. Sürücülerin Trafik Ortamındaki Davranışları**

Sürücülerin ülkemizdeki trafik davranışları beş kategoride incelenebilir:

1. İhlal / ihmal davranışları
2. Dikkatsiz davranışlar
3. Sürücülükle ilgili stres ve gerginlik
4. Abartılmış kendine güvenden kaynaklanan davranışlar
5. Sürücülük imajı

Bu gibi davranışları incelemek amacıyla bir çok ülkede Sürücü Davranışı Geliştirme Programları yürürlüğe konulmuştur. Genel olarak bu programın amacı:

1. Sürücülerde sürücülük kimlikleri hakkında farkındalık yaratmak,
2. Risk bilgileri vermek,
3. Oto kontrolü sağlamak,
4. Kural ihlaline neden olan tutum davranış ve yanlış bilgilerin değiştirilmesi.

Temel amaçları aynı olmakla beraber uygulanan programların içeriği ve uygulanış biçimleri ülkeler arasında farklılıklar göstermektedir. Programın geri döngülerine bakıldığında, bu gibi programlara katılanların daha önce işlemiş olduğu ihlali tekrar yapmamaya gayret gösterdikleri ve bu oranın %50 civarında olduğu gözlemlenmiştir [21].

Türkiye’de yasal düzenlemelerle gündeme gelen sürücü değerlendirme işlemlerinin, belli trafik suçlarını işleyen sürücüler ve aday sürücüler olmak üzere başlıca iki gruba yöneldiği görülür. Uygulamada ise yasal bir zorunluluk olmadığı halde, seçme amacıyla ve genelde yalnızca psikoteknik değerlendirmeye alınan profesyonel sürücülerin oluşturduğu üçüncü bir grup ortaya çıkmıştır. Buna göre Türkiye’de sürücü değerlendirme programı aşağıda belirtilen konularda uygulanmaktadır.

- Bazı kural ihlallerinin sürücülük için gerekli yetenek ve becerilerin eksikliğinden kaynaklanıp kaynaklanmadığına ilişkin bir sonuca varılması amacıyla: Sürücü belgesinin bazı yasa maddelerine göre geri alınması halinde, psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzman muayenesinden oluşan sürücü değerlendirme işlemi zorunlu olarak uygulanmaktadır.
- Sürücü belgesi alma aşamasında, sürücü olması uygun olmayan kişilerin belirlenmesi amacıyla: Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 77.maddesi



gereğince 'gerekli görülen hallerde' sürücü adayları psikoteknik değerlendirmeye alınmaktadır.

- Ağır vasıta sürücülüğü, uzun yol sürücülüğü, yolcu taşımacılığı, okul servis aracı sürücülüğü gibi yüksek sürücülük performansı gerektiren alanlar için profesyonel sürücü seçimi amacıyla uygulanmaktadır.

2003 yılı Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre Psikoteknik değerlendirme ve Psikiyatrik Muayene istatistikleri Çizelge 3.1.'de verilmiştir [23].

Çizelge 3.1. Psikoteknik Değerlendirme Verileri

<b>BAŞVURU</b>				
Başvuru	Yeterli		Yetersiz	
	Psikoteknik Test	Psikiyatrik Muayene	Psikoteknik Test	Psikiyatrik Muayene
12053	11554	11952	499	99
<b>SONUCA İTİRAZ EDEN</b>				
Başvuru	Yeterli		Yetersiz	
	Psikoteknik Test	Psikiyatrik Muayene	Psikoteknik Test	Psikiyatrik Muayene
36	24	22	9	1

Çizelge 3.1 verilerine göre değerlendirilen 12053 sürücünün %4,14'ünü kapsayan 499 sürücü yapılan psikoteknik değerlendirme sonucunda yetersiz bulunmuş; aynı sürücü grubunun %0,82'sini oluşturan 99 sürücü ise psikiyatrik muayene sonucu yetersiz bulunmuştur. Sürücülerden %0,30'unu temsil eden 36 sürücü sonuca itiraz etmiş yeniden değerlendirme sonucunda ise %25'i psikoteknik değerlendirme, %2,78'i ise psikiyatrik muayene sonucunda yetersiz bulunmuşlardır. Karayolları trafik yönetmeliğinde 1997 yılında yapılan düzenlemeyle sürücülerin değerlendirilmesinde karar ölçütü psikiyatrik muayene sonucu varılan karar olarak kabul edilmiştir.

Ayrıca verilen bu bilgilerde 12053 sürücünün %0,62'si alkolle ilgili, %98,27'si aşırı hızla ilgili %0,91'i ise ceza puanı ile ilgili başvuru yapmışlardır. Psikoteknik değerlendirmede yetersiz bulunan 499 sürücünden %97,99'unu hızlı araç kullanma, %1,20'sini alkollü araç kullanma, %0,40'ını ise 100 ceza puanını doldurma suçu işleyenler oluşturmuştur. Psikiyatrik muayenede yetersiz olan 99 sürücünün %90,91'i hızlı araç kullanma, %8,89'unu alkollü araç kullanma suçu işleyenler oluşturmaktadır. Başvuru nedenine göre psikoteknik ve psikiyatrik değerlendirme sonuçları Çizelge 3.2'de verilmiştir.

Çizelge 3.2. Başvuru nedenine göre Psikoteknik ve Psikiyatrik Muayene sonuçları [23]

Başvuru Nedeni	BAŞVURU				
	Başvuru	Yeterli		Yetersiz	
		Psikoteknik Test	Psikiyatrik Muayene	Psikoteknik Test	Psikiyatrik Muayene
ALKOL Madde 48/5	75	69	67	6	8
% si	%100	%92	%89,33	%8	%10,67
HIZ Madde 51/2-a,b	11845	11356	11753	489	90
% si	%100	%95,87	%99,22	%4,13	%0,76
CEZA PUANI Madde 118	110	108	110	2	0
% si	%100	%98,18	%100	%1,81	%0
BİRLEŞİK SUÇLARI	18	17	18	1	0
Başvuru sebebi kayıt edilmemiş	5	4	4	1	1
GENEL TOPLAM	12053	11554	11952	499	99

#### 4.JANDARMA TRAFİK TİMLERİ

1997 yılında, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda 4199 sayılı yasa ile yapılan değişiklikle Jandarmaya trafiği denetleme ve düzenleme görevi verilmiştir. Bu amaçla halen Türkiye’de 1067 adet trafik timi kurulmuş olup, kanunun çıkışı ile oluşturulan trafik tim sayıları Çizelge 4.1’de verilmiştir. Jandarma Trafik Tim görevlilerinin denetleme esnasındaki resimleri Resim 1 ve 2’de verilmiştir.

Çizelge 4.1. Jandarma Trafik Tim Kuruluşu

Yıl	TİM Sayısı
1997	248
1998	267
1999	213
2000	232
2003	38
2004	23
2005	21
2006	25
Toplam	1067

Jandarma timlerinin görev yaptığı karayolu sorumluluk alanları ise Çizelge 4.2’de verilmiştir. Çizelge incelendiğinde Jandarma timlerinin görev aldığı daha ziyade köy yollarıdır. Toplam 345042 km yolun 314404 km si Jandarma trafik timleri tarafından kontrol edilmektedir. Bu rakam göz önüne alındığında ülke yüzölçümünün yaklaşık %90’ında trafik denetimini Jandarma Trafik Timleri yapmaktadır. Dolayısıyla bu sorumluluk aşırı derecede bilgi, özen ve psikolojik bilgi gerektirmektedir.



Resim 4.1. Jandarma trafik tim görevlisi denetleme esnasında (J.Gn.K.Arşivi-2005)



Resim 4.2. Jandarma trafik tim görevlisi denetleme esnasında (J.Gn.K.Arşivi-2005)

Çizelge 4.2. Jandarma-Polis Karayolları Sorumluluk Sahaları [24]

Yol Cinsi	Toplam Yol Uzunluğu (km)	Polis Sorumluluğu (km)	Oran %	Jandarma Sorumluluğu (km)	Oran %
Otoyol	1726	1726	100	0	0
Devlet yolu	31388	20630	65,73	10758	34,27
İl Yolu	29535	8013	27,13	21522	72,87
Köy Yolu	282393	0	0	282393	100
TOPLAM	345042	30369		314673	

Jandarma Trafik Timlerinde görev alan personel durumu Çizelge 4.3.'de verilmiştir.

Çizelge 4.3. Trafik ihtisaslı personel durumu

Rütbe	Sayı
Jandarma Astsubay	1175
Uzman Jandarma	2134
Toplam	3309

İcra ettikleri görevler açısından büyük sorumluluk taşıyan trafik timlerinin görevlerini nasıl yaptıklarını ve uygulamada karşılaşılan sorunların ve eksikliklerin belirlenmesi amacıyla bu çalışma bir ışık tutacaktır. Jandarma Trafik Zabıtası denetlemenin yanı sıra kazaya müdahale ve ilk yardım (Resim 4.3 ve Resim 4.4), araç arızasına yardım (Resim 4.5) gibi görevleri de üzerine vazife bilmektedir.



Resim 4.3. Kazaya müdahale (J.Gn.K.Arşivi-2005)



Resim.4.4 İlk yardım (J.Gn.K.Arşivi-2005)



Resim 4.5. Sürücüye yardım(J.Gn.K.Arşivi-2005)

2005 yılı trafik kazaları ve sonuçlarına göre dağılımı Çizelge 4.4'de verilmiştir. Çizelge incelendiğinde Jandarma Trafik Timlerinin sorumluluklarının son derece önemli olduğu daha iyi anlaşılmaktadır.

2005 yılı trafik istatistiklerine bakıldığında kazaya karışan araçlarda önceliği otomobiller (%52,3), ikinci sırayı kamyonetler (%19), üçüncü sırayı da kamyonlar (%9,8) almaktadır. Gündüz meydana gelen kaza %72,7 'dir. Kaza nedenlerinin başında da %70,8 ile dikkatsizlik ve tedbirsizlik en üst sırada, aşırı hız (18.3) ikinci sırada yer almaktadır.Trafik kazalarının il bazında sıralamasında ise öncelik İstanbul, Ankara, Bursa, Antalya,İzmir, Kocaeli, Muğla, Adana, Sakarya, Kayseri olarak sıralanmaktadır. Jandarma trafik timlerinin icraatlarının 2005 yılı aylarına göre dağılımı Çizelge 4.5'de verilmiştir. Çizelgeye göre 2005 yılı içerisinde Jandarma trafik timleri tarafından 11697 sürücü belgesi geri alınmıştır. Toplam 347874 kez trafik cezası yazılmıştır. Bu rakamlar Jandarma trafik timlerinin trafik denetimindeki rolünü ortaya koymaktadır.

Çizelge 4.4. 2005 yılı trafik kazaları [25]

Ay	Jandarma trafik timlerinin sorumluluk alanındaki trafik kazaları					Jandarma trafik timlerinin sorumluluk alanındaki trafik kazalarına sebep olan unsurlar				
	Kazanın Cinsi			Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı	Sürücü kusuru	Yaya kusuru	Yolcu kusuru	Taşıt kusuru	Yol kusuru
	Ölümlü	Yaralanmalı	Maddi Hasarlı							
Ocak	56	875	2737	79	1899	4806	51	23	28	25
Şubat	42	622	2234	56	1227	3631	50	19	21	23
Mart	62	734	2349	69	1589	3882	47	14	22	29
Nisan	58	896	2427	85	1881	4197	49	23	25	32
Mayıs	79	1097	2724	94	2361	4855	58	16	15	33
Haziran	95	1265	2757	109	2602	5771	57	26	25	30
Temmuz	144	1775	3308	175	3954	6580	99	41	50	54
Ağustos	141	1793	3454	166	4014	6870	86	38	36	42
Eylül	130	1432	2890	164	3180	5683	70	38	32	35
Ekim	96	1276	3328	112	2562	6033	71	43	21	40
Kasım	87	1194	3562	118	2643	6175	67	35	32	30
Aralık	69	1061	3915	83	2197	6523	56	30	32	28
Toplam	1059	14020	35685	1310	30109	65006	761	346	339	401
Oran %	2.09	27.62	70.29			97.23	1.14	0.52	0.60	

Sürücü belgesi alınmasının nedenlerinden en büyüğü alkollü araç kullanmaktır (%86,66) (Şekil 4.1). Ülkemizde trafik denetimlerinin ağırlığı alkol ve aşırı hız denetimleridir. Bu durumun sebebini Şekil 4.1 ortaya koymaktadır.

2005 yılında trafik seminerlerine katılan sürücülerin dağılımı Şekil 4.2'de verilmiştir. Şekle göre trafik seminerlerine katılanların %55,82'si yayalar, %11,35'i traktör sürücülerini, %10,87'si otomobil sürücülerini izlemektedir. Yaya



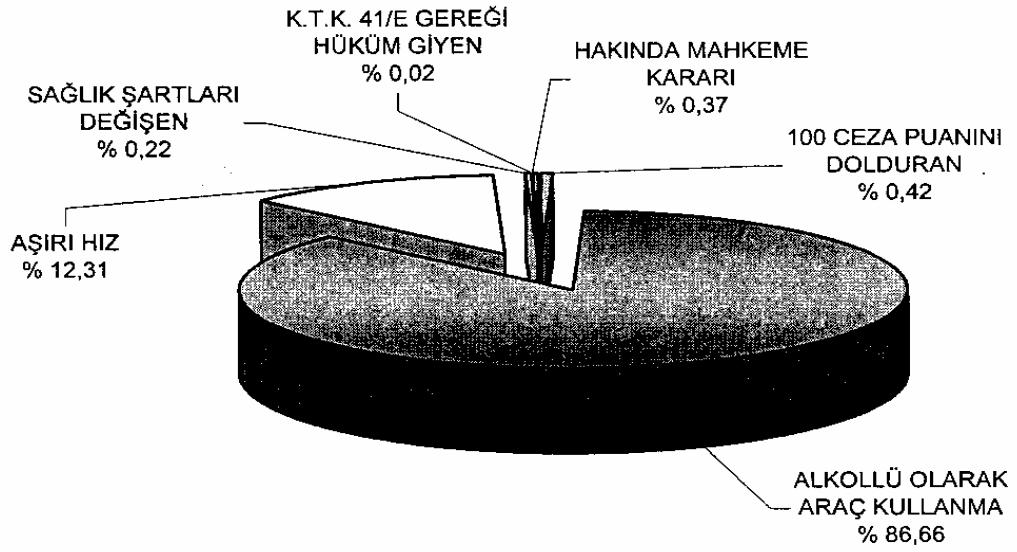
sayısının çok olmasındaki etken, öğrencilere de trafik bilincinin verilmesi amacıdır.

Çizelge 4.6'da 2005 yılı ile bir önceki yıl 2004 arasındaki kaza istatistiklerinin karşılaştırılması verilmiştir. Toplam kaza miktarı açısından 2005 yılı bir önceki yıla göre daha fazladır. Alınan bir çok önleme rağmen, trafiğe giren araç sayısının artması kaza miktarlarını arttırmış gözükmektedir. Gelişen teknoloji ve araç donanımları sayesinde ise ölüm miktarının azaldığı yaralı miktarının arttığı gözlemlenmiştir. Şekil 4.5 bu karşılaştırmayı grafiksel olarak ortaya koymaktadır.

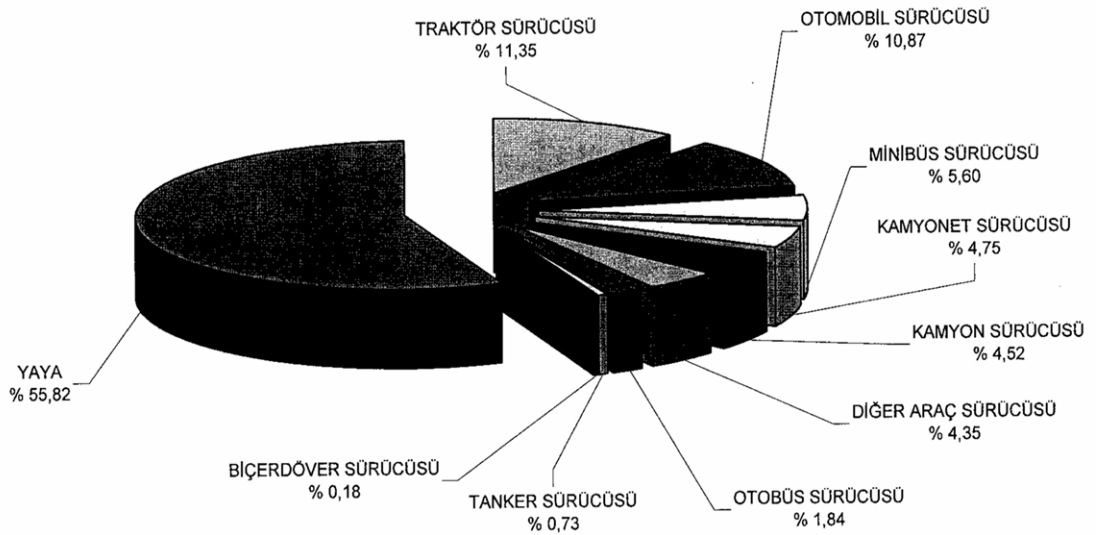
Çizelge 4.7 ise seminerlere katılan sürücülerin 2004-2005 yılları arasındaki karşılaştırmasını göstermektedir. Seminere katılan otomobil sürücülerinde bir azalma olduğu açıkça gözükmektedir. Genel katılım açısından da azalma olduğu görülmektedir.

Çizelge 4.5 Jandarma trafik timlerinin 2005 yılı icraatları [25]

SIRA NO	AY ADI	CEZA YAZILAN YAYALARIN		CEZA YAZILAN SÜRÜCÜ SAYISI			CEZA MİKTARI (YTL)			MAHKEMEYE SEVK EDİLEN SÜRÜCÜ SAYISI	TRAFİKTEN MEN EDİLEN ARAÇ SAYISI	GERİ ALINAN SÜRÜCÜ BELGESİ SAYILARI						
		SAYISI	CEZA MİK. (X1000TL)	PEŞİN	İHBAR-NAME	TOPLAM	PEŞİN	İHBAR-NAME	TOPLAM			100 CEZA PUANINI DOLDURAN	ALKOLLÜ OLARAK ARAÇ KULLANMA	AŞIRI HIZ	SAĞLIK ŞARTLARI DEĞİŞEN	K.T.K. 41/E GEREĞİ HÜKÜM GİYEN	MAHKEMEDEN KARARI	TOPLAM
1	OCA	12	552	65	22.361	22.426	4.247	2.406.588	2.410.835	1.062	2.802	0	734	136	1	0	2	873
2	ŞUB	2	92	34	23.184	23.218	2.736	2.968.111	2.970.847	1.131	3.352	6	648	215	2	0	9	880
3	MAR	3	280	54	29.743	29.797	4.264	3.339.469	3.343.733	1.461	5.510	5	848	101	4	0	4	962
4	NIS	6	415	52	29.111	29.163	4.111	3.746.446	3.750.557	1.678	5.499	2	1.069	207	3	0	5	1.286
5	MAY	13	1.107	84	25.858	25.942	5.032	3.196.446	3.201.478	1.674	4.654	1	1.103	95	4	1	2	1.206
6	HAZ	22	2.757	68	25.653	25.721	4.233	3.345.375	3.349.608	1.693	4.373	0	665	100	3	0	5	773
7	TEM	17	1.617	122	28.904	29.026	10.120	3.460.022	3.470.142	2.063	4.404	19	1.000	102	2	0	4	1.127
8	AĞU	31	2.300	169	28.916	29.085	13.118	3.522.462	3.535.580	2.442	4.655	1	1.030	44	0	1	1	1.077
9	EYL	22	2.134	70	35.253	35.323	5.229	4.434.750	4.439.979	2.780	6.063	6	959	73	1	0	1	1.040
10	EKİ	9	834	66	36.121	36.187	5.175	4.722.697	4.727.872	2.193	6.414	1	294	85	2	0	3	385
11	KAS	15	1.294	43	31.226	31.269	4.019	4.060.517	4.064.536	1.911	5.025	6	792	23	2	0		823
12	ARA	8	362	58	30.659	30.717	3.833	4.149.432	4.153.265	1.805	5.156	2	999	260	2	0	2	1.265
	TOPLAM	160	13.744	885	346.989	347.874	66.117	43.352.315	43.418.432	21.893	57.907	49	10.141	1.441	26	2	38	11.697



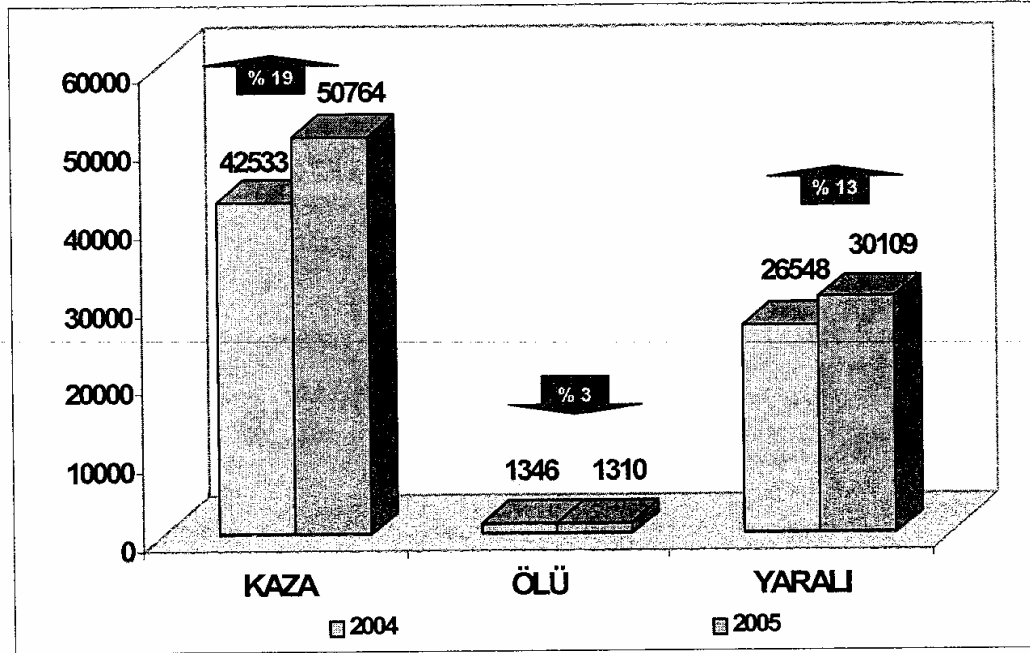
Şekil 4.1. Jandarma trafik timleri tarafından sürücü belgeleri geri alınan sürücülerin nedenlerinin dağılımı [25]



Şekil 4.2. 2005 yılında trafik seminerlerine katılan sürücülerin dağılımı [25]

Çizelge 4.6. 2004-2005 yılı trafik kaza istatistiklerinin karşılaştırılması [25]

PLAKA NO	İL ADI	KAZA		ÖLÜ		YARALI		FARK			FARK		
		2004	2005	2004	2005	2004	2005	KAZA	ÖLÜ	YARALI	KAZA	ÖLÜ	YARALI
1	OCAK	2.981	3.668	50	79	1.373	1.899	687	29	526	23,05	58,00	38,31
2	ŞUBAT	2.623	2.898	62	56	1.264	1.227	275	-6	-37	10,48	-9,68	-2,93
3	MART	2.662	3.145	86	69	1.403	1.589	483	-17	186	18,14	-19,77	13,26
4	NİSAN	2.707	3.381	88	85	1.557	1.881	674	-3	324	24,90	-3,41	20,81
5	MAYIS	3.280	3.900	118	94	2.230	2.361	620	-24	131	18,90	-20,34	5,87
6	HAZİRAN	3.579	4.117	147	109	2.451	2.602	538	-38	151	15,03	-25,85	6,16
7	TEMMUZ	4.330	5.227	184	175	3.178	3.954	897	-9	776	20,72	-4,89	24,42
8	AĞUSTOS	4.643	5.388	167	166	3.619	4.014	745	-1	395	16,05	-0,60	10,91
9	EYLÜL	4.142	4.452	134	164	2.860	3.180	310	30	320	7,48	22,39	11,19
10	EKİM	3.875	4.700	128	112	2.515	2.562	825	-16	47	21,29	-12,50	1,87
11	KASIM	4063	4843	97	118	2410	2643	780	21	233	19,20	21,65	9,67
12	ARALIK	3648	5045	85	83	1688	2197	1.397	-2	509	38,29	-2,35	30,15
<b>TOPLAM</b>		<b>42533</b>	<b>50764</b>	<b>1346</b>	<b>1310</b>	<b>26548</b>	<b>30109</b>	<b>8.231</b>	<b>-36</b>	<b>3.561</b>	<b>19,35</b>	<b>-2,67</b>	<b>13,41</b>



Şekil 4.3. 2004-2005 yılı kaza istatistiklerinin ölü ve yaralanma karşılaştırması [25]

Çizelge 4.7. Seminerlere katılan sürücülerin 2004-2005 yılı karşılaştırması [25]

S.NO	SEMİNER KATILIMCILARI	2004	2005	FARK (SAYI)	FARK (%)
1	OTOMOBİL SÜRÜCÜSÜ	160.155	136.096	-24059	-15,02
2	OTOBÜS SÜRÜCÜSÜ	26.937	23.052	-3885	-14,42
3	KAMYON SÜRÜCÜSÜ	68.725	56.542	-12183	-17,73
4	TRAKTÖR SÜRÜCÜSÜ	175.049	142.053	-32996	-18,85
5	BİÇER-DÖVER SÜRÜCÜSÜ	3.616	2.285	-1331	-36,81
6	MİNİBÜS SÜRÜCÜSÜ	74.417	70.093	-4324	-5,81
7	TANKER SÜRÜCÜSÜ	11.105	9.082	-2023	-18,22
8	KAMYONET SÜRÜCÜSÜ	66.682	59.534	-7148	-10,72
9	DİĞER ARAÇSÜRÜCÜSÜ	76.563	54.436	-22127	-28,90
10	TOPLAM	663.249	553.173	-110076	-16,60
11	YAYA	738.530	698.929	-39601	-5,36
	GENEL TOPLAM	1.401.779	1.252.102	-149677	-10,68

#### 4.1. Jandarma Trafik Zabıtasının Yetkileri ve Aldığı Eğitimler

Jandarma Genel Komutanlığı'nın trafikle ilgili görev ve yetkileri Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 9'uncu maddesinde belirtilmiştir. Buna göre trafik hizmetlerinde görevli Jandarma Personelinin; trafiğin düzenlenmesi ve trafik suçlarına el konulması konusundaki görev ve yetkileri şunlardır;

- Kontrolünden sorumlu olduğu karayolları üzerinde araçları ve bu araçlarda bulundurulması gereken belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerini denetlemek, duran veya akan trafiğin düzenlenmesini ve yönetilmesini sağlamak,
- Meydana gelen trafik kazalarına el koymak, kazayı incelemek ve kaza tespit tutanağını hazırlamak,
- Trafik kaza olay yerinin güvenliğini sağlamak ,
- İlk yardımın yapılması ve sağlık personelinin olay mahalline getirilmesini sağlamak,
- Akaryakıt istasyonlarında gerekli denetimi yapmak,
- Karayolları Trafik Kanunu'nun suç saydığı bir fiilden dolayı sürücüler hakkında suç ve ceza tutanağı düzenlemek,
- Sorumluluk sahaları içerisinde yapılacak yarışmalar öncesi gerekli tedbirleri almak,
- Trafik kontrol hizmetlerini yerine getirmek.

Bu görev ve sorumlulukları yerine getirmek ve çıkarılan yasa ve yönetmelikler hakkında zaman zaman bilgilendirme yapılmak üzere Jandarma Trafik Zabıtası, 5 haftalık 175 saat süren aşağıdaki konularda belirli aralıklarla hizmet içi eğitim almaktadır. Konular:

- Trafik Mevzuatı
- Meslek Ahlakı
- Karayolu Bilgisi
- Trafik Hukuku
- Taşıt Mekaniği
- Trafik Psikolojisi
- İlk Yardım

Trafikten kaynaklanan sorunların azaltılması ve trafik güvenliğinin sağlanmasında; trafiğin denetlenmesi ve düzenlenmesinden sorumlu olan Jandarma trafik tim görevlisine çok önemli görevler düşmektedir. Trafik tim görevlisinin eğitim düzeyinin yüksekliği; çalışmalarda verimliliği artırma ve trafik kazalarının önlenmesinde çok önemli paya sahiptir.

Bu gerçekten yola çıkılarak, Trafik tim personeline kaliteli bir eğitimin verilmesi amacıyla, "Eğitim Biliminin" tüm olanakları seferber edilerek, makro düzeyde yararlanılmak üzere hizmet içi eğitim seminerleri düzenlenmektedir. Hizmet içi eğitimlerin modernizasyonu, titiz ve uzun bir çalışma süreci ile gerçekleştirilmektedir.

Modernizasyon çalışmaları;

- Uygulanacak programın geliştirilmesi,
- Yararlanılacak kaynakların hazırlanması,
- Kullanılacak eğitim materyallerinin sağlanması,
- Eğitim ortamının çağdaş eğitime uygun hale getirilmesini kapsamaktadır.

Yapılan tüm çalışmalarda temel ve değişmez ölçüt, alanında yeterli bilgi ve birikime sahip uzmanlardan yararlanmak olmaktadır.

Hizmet içi Eğitim Programı (Ek-1)'de verilmiştir.

Hizmet içi eğitim sırasında yararlanılacak kaynakların geliştirilmesi sırasında şu aşamalar izlenmektedir;

- Bilimsel kriterlere uygun olarak, görev tanımı ve işin niteliklerini belirlemek amacıyla iş analizi yapılmaktadır.
- Eğitim ihtiyacının belirlenmesi amacıyla "İhtiyaç Analizi" yapılmış; Analizler sonucunda Trafik timlerinin aşağıda belirtilen konuda eğitilmeleri gerektiği belirlenmiştir.
- Konuların belirlenmesi aşamasının ardından mesleki, akademik olmak üzere kitapların ALAN UZMANLARINA yazdırılması sağlanmıştır. Bu işlemlerde çeşitli Üniversitelerde görevli Öğretim Üyeleri görev almaktadır.

Eğitim modüler olarak tasarlanmış ve aşağıdaki kriterlere uygunluğu sağlanmıştır:

- Eğitim materyalleri üzerinde istenen değişiklik ve uyarlamaların yapılabilmesi,
- Farklı ihtiyaçlara göre, farklı modüller bir araya getirilerek ders ya da geniş kapsamlı eğitim programları oluşturulabilmesi,
- Bireysel öğrenmeye olanak sağlaması,
- Öğretimde belli bir standart sağlaması,
- Öğreticiye kılavuz niteliği de taşıması sağlanmıştır.



## 5. UYGULAMA

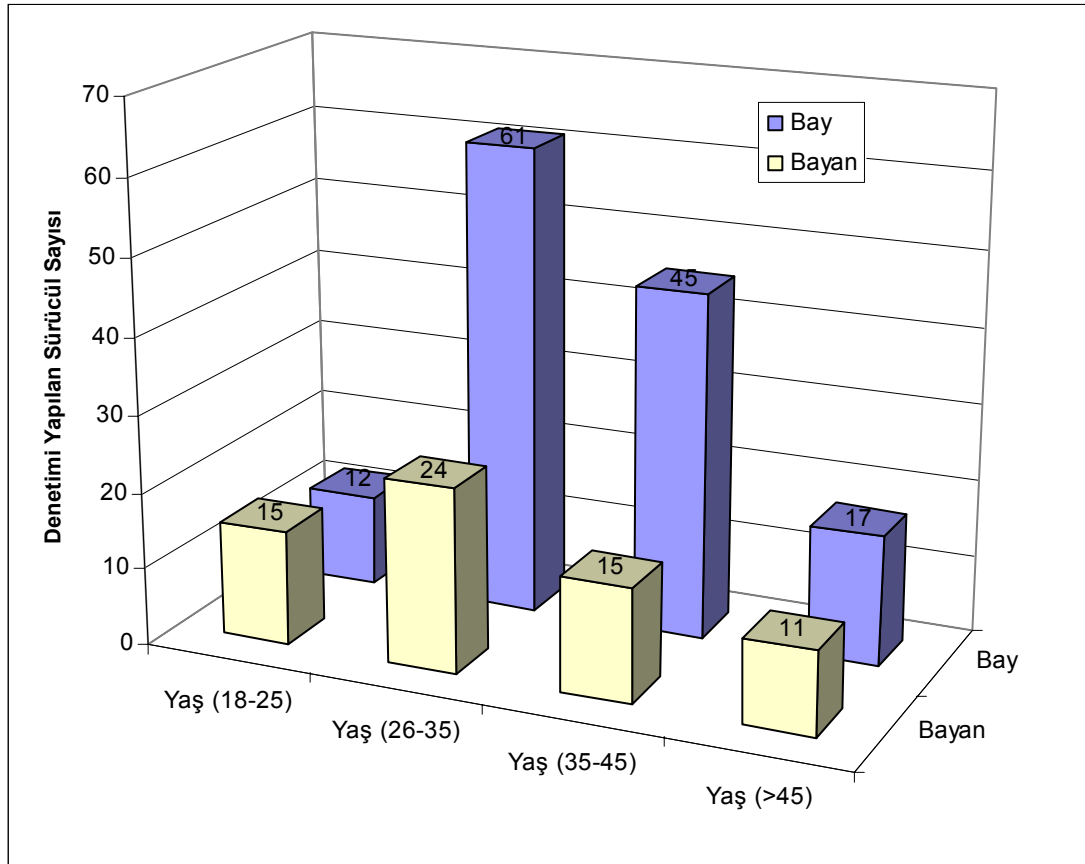
Trafik kazalarının azaltılmasıyla ilgili gün geçtikçe yeni teknolojiler ve yeni kurallar geliştirilmektedir. Ancak trafik kazalarının temel unsuru insan olduğu için insanın kaza yapma ihtimali kişiliğine ve çevre şartlarına bağlıdır. İnsanın içerisinde bulunduğu ortam, psikolojik durumu ve dış etmenler kaza yapma olasılığını artırır. Bu çalışmada, Jandarma Trafik Zabıtasında görevli kişilerin görev icrası sırasında sürücülerle karşılaştıkları sorun ve çözüm önerilerini ortaya koymak üzere 200 Jandarma Trafik Zabıtası üzerinde bir anket çalışması yapılmıştır (Ek 2). Ankette yer alan sorular, Jandarma Trafik Tim personeli ile sürücüler arasındaki ilişkileri, sürücünün Jandarma Trafik Tim görevlisine karşı psikolojisini, sürücünün tim görevlisinin verdiği trafik cezasına karşı tepkileri, Jandarma trafik timlerinin trafik yönetim ve insan ilişkilerini ortaya koymaya yönelik bir çalışma olmuştur. Ankette yer alan soruların oluşturulmasında, halen görev yapan trafik zabıta görevlilerinden yaklaşık (15) ayrı İl Jandarma Komutanlığında görevli personelden sorunları ile ilgili alınan bilgiler, sözlü olarak edinilen sorunlar dikkate alınmış olup ayrıca Jandarma Genel Komutanlığı tarafından belirli aralıklarla yapılan anketlerdeki sorulardan farklı olmasına da gayret sarf edilmiştir. Anket sonuçlarının yorumlanmasında hem bu çalışmada yapılan anket sonuçları hem de Jandarma Genel Komutanlığının anket sonuçlarına vurgu yapılarak araştırmanın kapsamı arttırılmıştır.

Anket yapılan 200 denetim elemanı (trafik timinde görevli kişi) sunulan anket çalışması üzerinde görüşlerini ortaya koymuşlar. Bazıları önerilen cevaplardan kendilerince uygun tek seçenek yerine, birkaç seçeneği birlikte kullanmışlardır. Böylece verilen cevaplar 200 trafik denetleyicisi sayısından farklı çıkabilmektedir. Yapılan ankette sürücülere sorular sorulmamış, Tim personelinde evrakların incelenmesinden ve genel olarak değerlendirmeleri çerçevesinde cevaplandırılmıştır. Anket başta Ankara olmak üzere değişik il ve ilçelerde görevli personele uygulanmıştır.

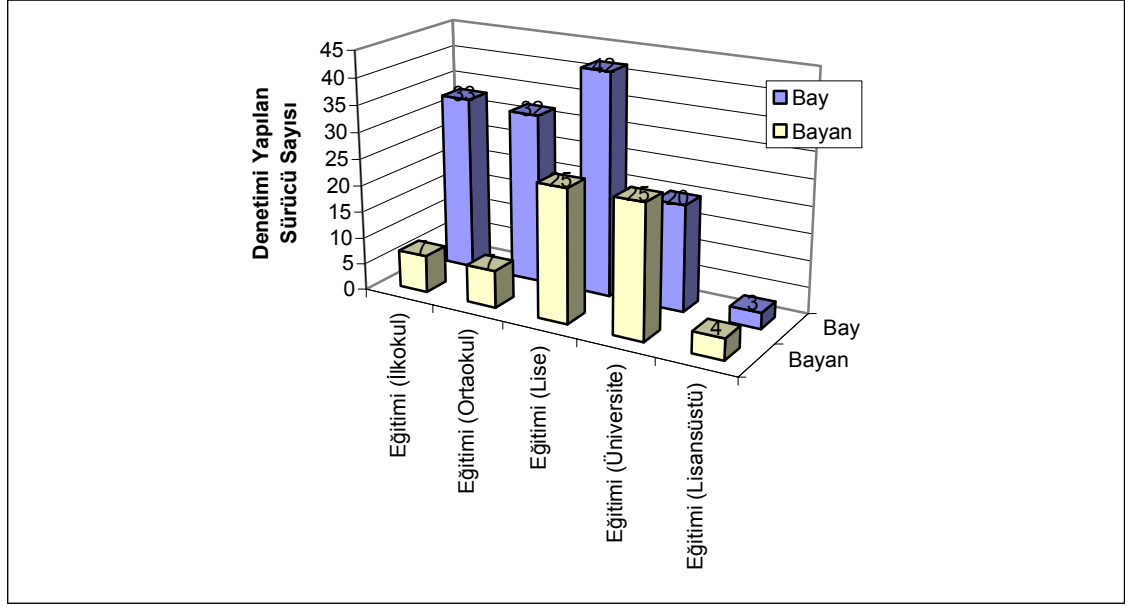
Ankete katılan Jandarma Trafik Tim görevlileri denetim yaptıkları 65 bayan 135 bay sürücü ile ilgili olarak anketi doldurmuşlardır. Bay sürücülerden 100'ü, bayan sürücülerden 31'i evli diğerleri bekarlardır. Denetim yapılan sürücülerin yaş dağılımı Şekil 5.1'de gösterilmiştir. Genelde yaş ortalaması 26-35 arasındaki sürücüler (%42,5) çoğunluktadır. %30 'u ise 35-45 yaş aralığındadır.

Denetimi yapılan sürücülerin eğitim seviyeleri ise Şekil 5.2'de gösterilmiştir. Denetim yapılan sürücülerden %33,5'u lise mezunu, %22,5'u üniversite mezunudur.

Sürücüyü tanımlayan bazı sorular hangi tip sürücünün Jandarma Trafik Zabitasına olan farklı yaklaşımı da ortaya koymak üzere hazırlanmıştır.

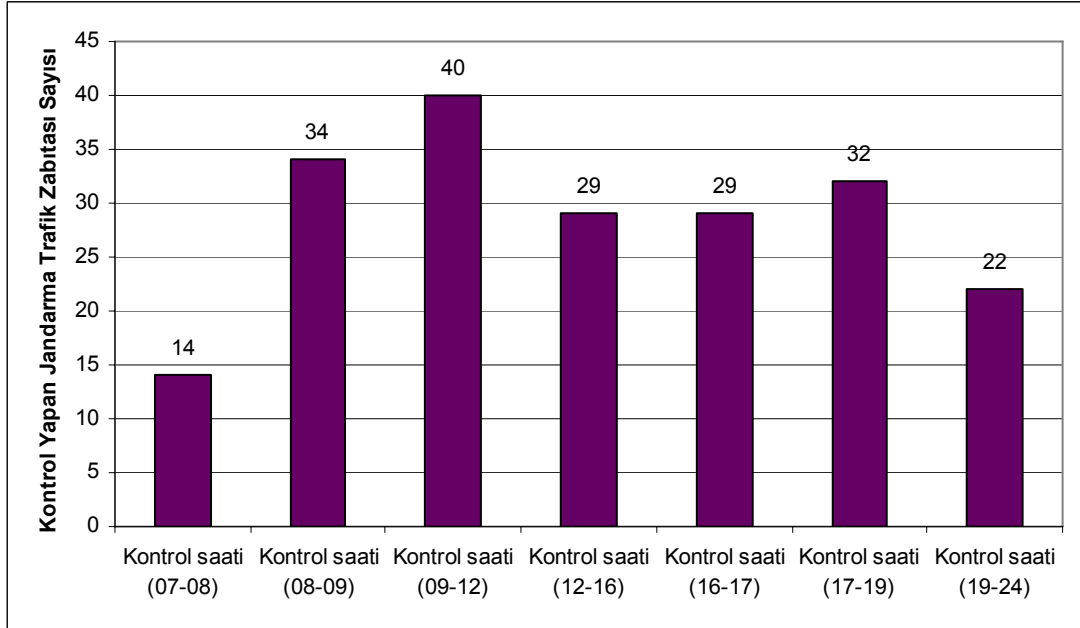


Şekil 5.1. Denetimi yapılan sürücülerin tespit edilen yaş dağılımı



Şekil 5.2. Denetimi yapılan sürücülerin tespit edilebilen eğitim durumu

Jandarma trafik timlerinin trafik denetimi yaptıkları zaman dilimleri ise Şekil 5.3'de verilmiştir. Trafik denetimi trafik sıkışıklığının az olduğu düşünülen 9-12 arasında yoğunlaştırılmıştır.



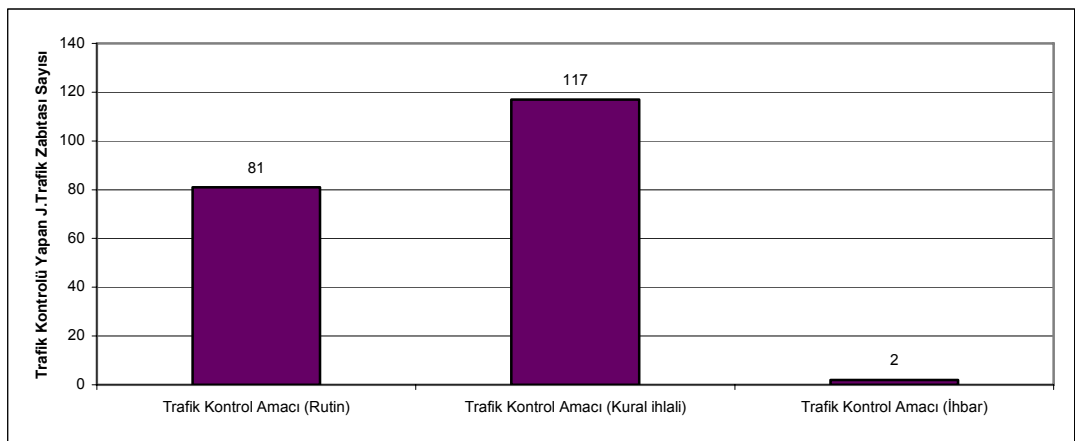
Şekil 5.3. Trafik kontrol saatleri

Jandarma trafik timlerinin trafik denetimini yapma sebeplerinin dağılımı ise Şekil 5.4'de gösterilmiştir. Genelde trafik kontrolü yapma nedeni rutin

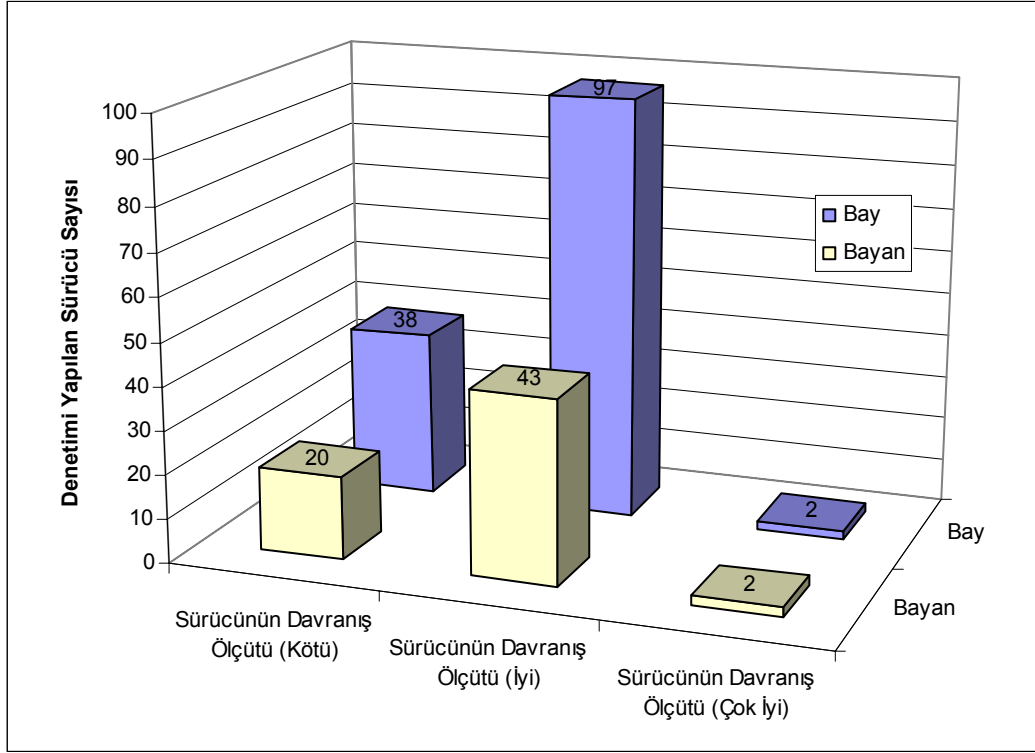
kontroller ve trafik ihlaline anında müdahale şeklinde olmaktadır. Ülkemizde trafik ihbarı neticesinde yapılan denetim sayısı oldukça azdır. Bu durum Şekil 5.4'de de açıkça görülmektedir.

Denetim yapan Jandarma trafik timlerine karşı sürücülerin davranış halleri Şekil 5.5'de verilmiştir. Burada sunulan seçenekler kötü, iyi ve çok iyi olarak sınıflandırılmıştır. Kötü davranışın ölçütü resmi kurallar ve yaklaşımın dışındakiler olarak algılanmalıdır. Sürücüler denetim yapan trafik tim görevlisine karşı davranış şekillerinde kötü davrananların miktarı bay sürücülerde yaklaşık %28, bayanlarda ise yaklaşık %31 civarındadır. Bu durum bayan sürücülerin tim görevlerine davranışlarının, çok az bir farkla da olsa bay sürücülere nazaran iyi olmadığını göstermektedir.

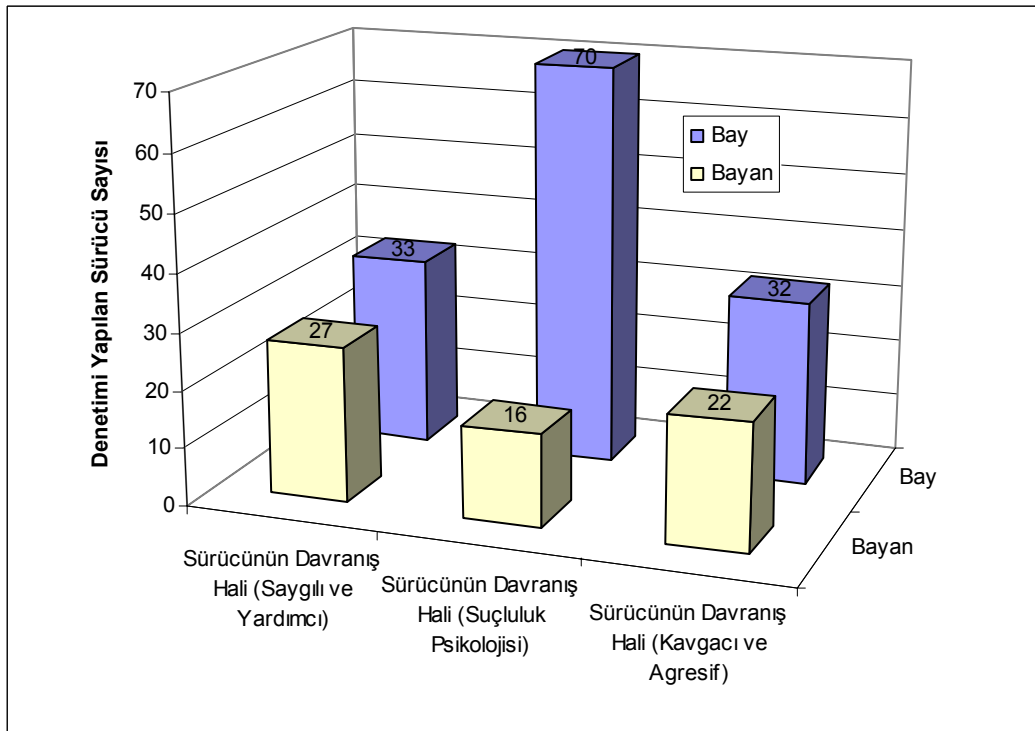
Şekil 5.6 ise sürücü davranışlarının ölçütünü göstermektedir. Genelde sürücüler suçluluk psikolojisi içerisindedirler (%69,5). Burada suçluluk psikolojisinden anlaşılan; sürücünün ben bir hata yaptım, yapmamam gerekirdi, neden bu hatayı yaptım, kimseye söyleyecek bir şeyim yok düşüncesinde olduğudur.



Şekil 5.4. Trafik kontrolünün amacı



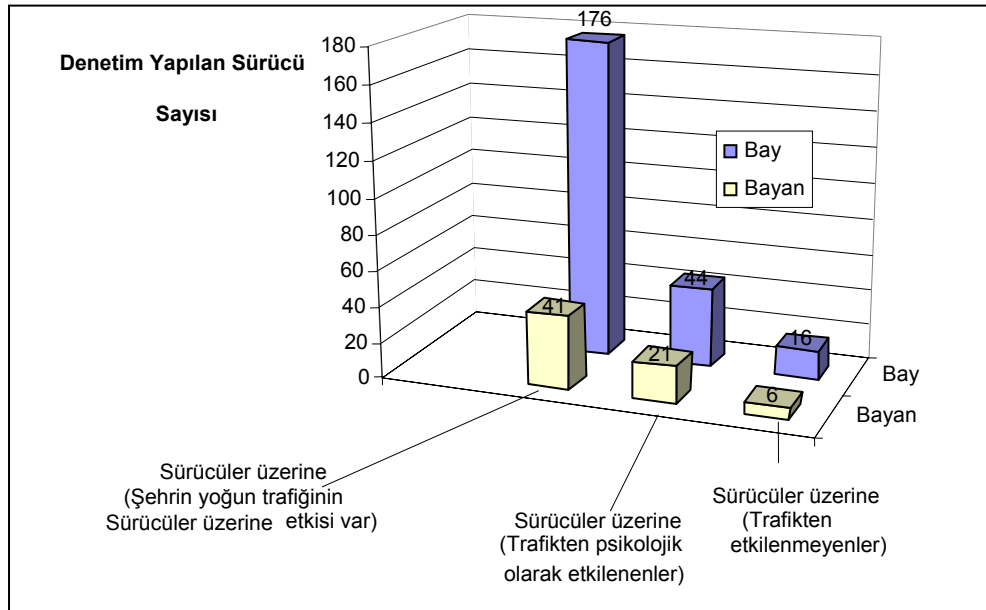
Şekil 5.5. Denetimi yapılan sürücülerin tespit edilebilen davranış ölçütü



Şekil 5.6. Denetimi yapılan sürücülerin tespit edilebilen davranış hali

Denetim yapan trafik tim görevlilerine resmi olmayan davranış ve tutum içerisinde olanlar, kötü davrananlar olarak adlandırılmış ve bunların trafik ihlali yapanların oranları %83,5'dir. Burada vurgulanmak istenen, trafikte kural ihlali yapan sürücünün denetim elemanına yaklaşımı normal davranış biçiminin dışındadır. Tutum ve davranışlarında bir değişiklik olmayanlar yani iyi ve çok iyi davrananlar grubuna giren sürücülerden %60'ı kural ihlali yapmayanlardır. Bu durum insanların hatalarını davranış biçimleri ile kapatmaya çalıştıklarını göstermektedir.

Denetim yapan trafik tim görevlilerinin denetim yaptıkları sürücü üzerindeki izlenimleri Şekil 5.7'de verilmiştir. Şekle göre hem baylar hem de bayanlar şehrin yoğun trafiğinin kendileri üzerinde psikolojik açıdan bir baskı oluşturduğu kanaatindedir.

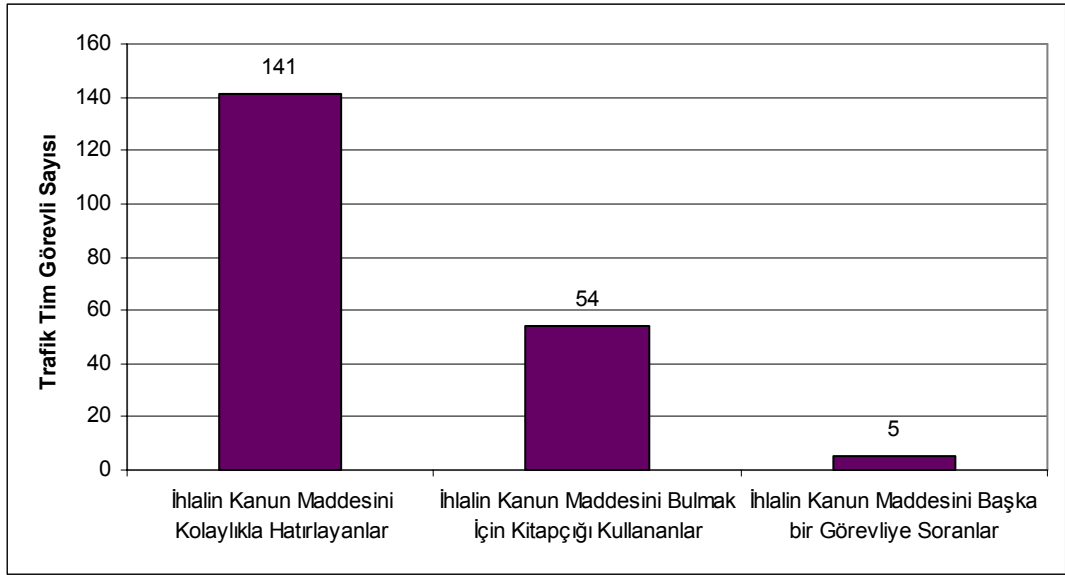


Şekil 5.7. Trafik timlerinin sürücüler üzerindeki izlenimi

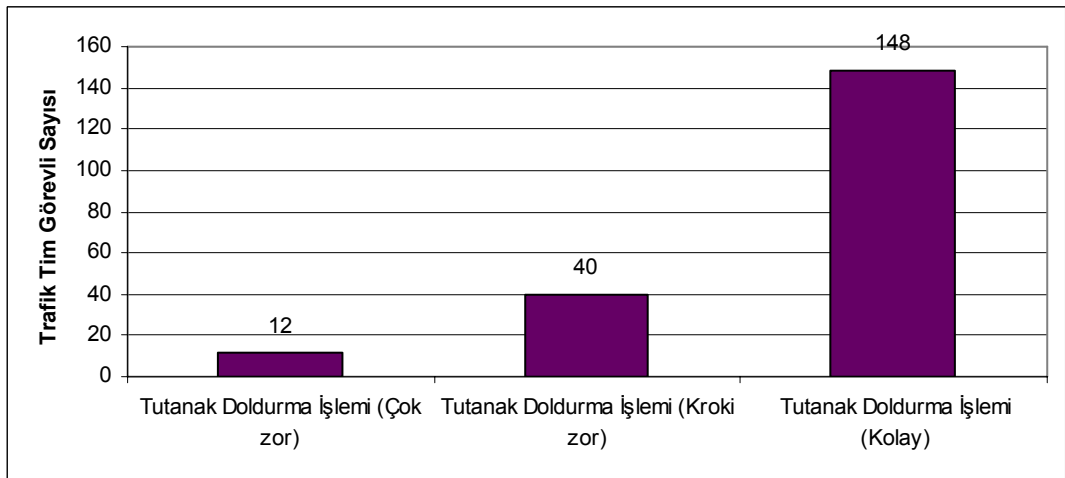
Jandarma trafik tim görevlilerinin, trafik mevzuatı bilgisini ölçmek için kullanılan sorulara verdikleri yanıtlar Şekil 5.8'da verilmiştir. Trafik Tim Personelinin çoğu ihlal maddesini kolaylıkla bildiklerini (%70), bazıları

kitapçıktan bilgi aldıklarını (%25), çok az bir kısmı da başka trafik tim görevlilerine sorduklarını beyan etmişlerdir.

Trafik timlerinin ceza tutanağı doldurma işlemi hakkındaki görüşleri Şekil 5.9'de verilmiştir. Şekil 5.9'a göre, Jandarma Trafik Tim görevlileri trafik kaza tutanak formunun doldurulmasının oldukça basit olduğu inancındadırlar. Ancak belirli bir oranda da trafik kaza tutanağında yer alan kaza trafik krokisinin çiziminde zorlandıklarını beyan etmişlerdir.



Şekil 5.8. Trafik timlerinin mevzuat bilgisi

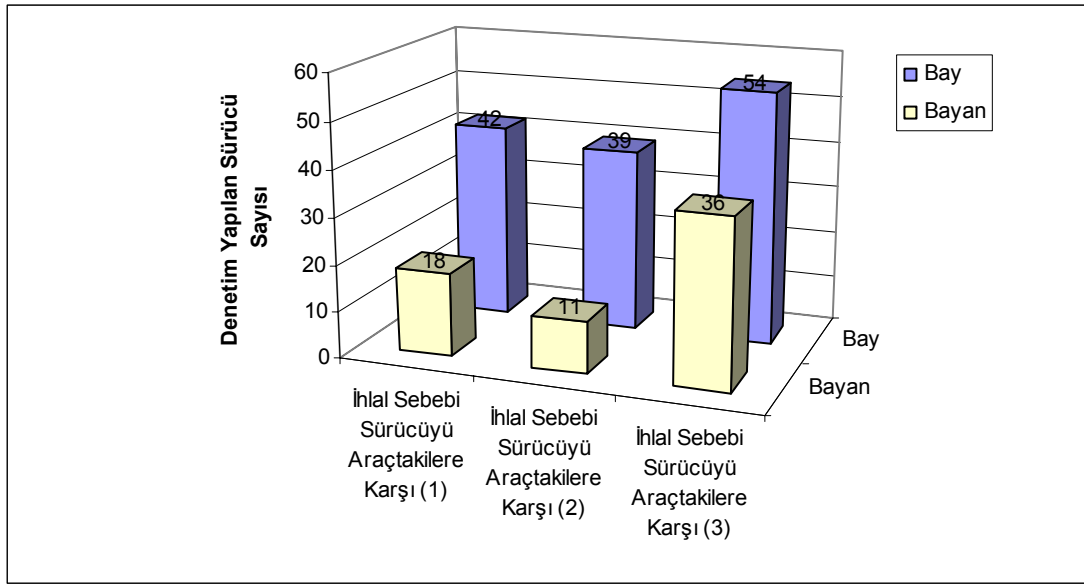


Şekil 5.9. Trafik timlerinin ceza tutanağı doldurma işlemi hakkındaki görüşleri

Şekil 5.10, Trafik Tim görevlisinin sürücülerin işledikleri suç karşısında otomobil içerisinde bulunan diğer kişilere karşı psikolojik durumu hakkındaki tahminlerini göstermektedir. Şekil üzerinde belirtilen numaraların karşılığı:

- 1) Kendisinin aşağılanmış olduğu hissine kapılır
- 2) Şaka yoluyla ihlalini ört-pas etmeye çalışır
- 3) Sessiz kalır

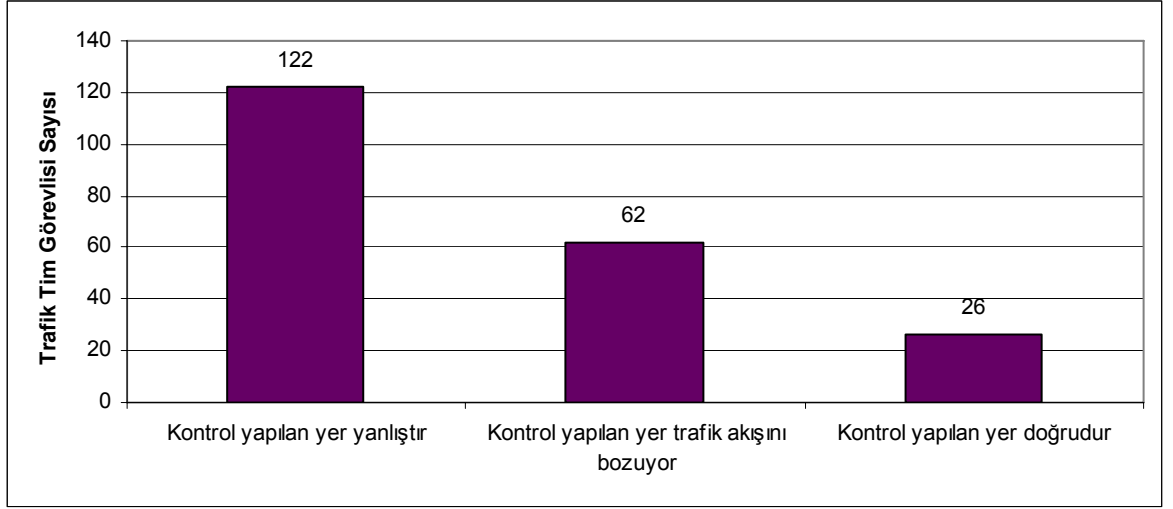
Genelde sürücüler sessiz kalmayı yeğlemekle beraber aşağılanmış hissinde olanları sayısı da küçümsenmeyecek ölçüdedir.



Şekil 5.10. Trafik tim görevlisinin sürücülerin işledikleri suç karşısında otomobil içerisinde bulunan diğer kişilere karşı psikolojik durumu hakkındaki tahminleri

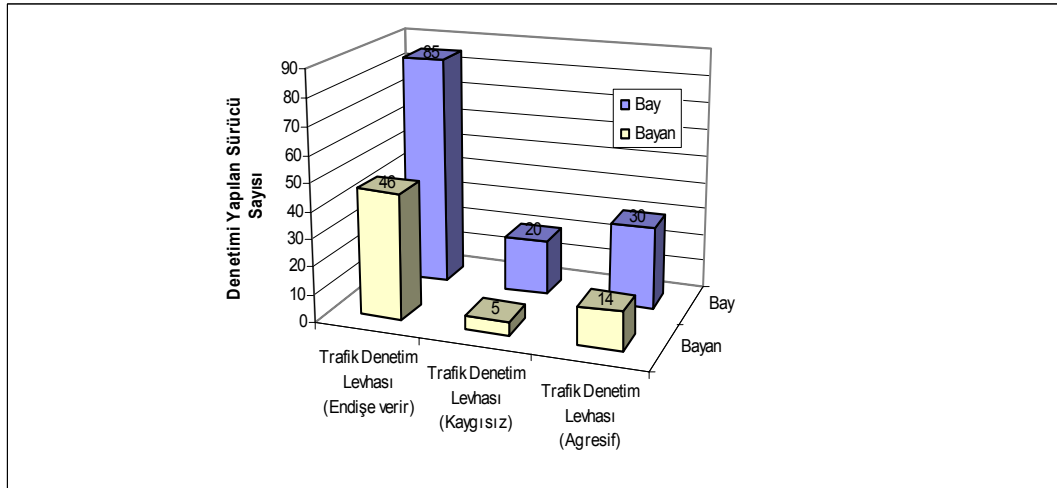
Jandarma Trafik Tim görevlilerinin sürücülerin trafik denetim yeri hakkındaki görüşleri ile ilgili tespitleri ise Şekil 5.11'de verilmiştir. Trafik kontrol yerinin uygun olmadığı kanaatinde olanlar %60 civarında, denetim yapılan yerde trafik akışının bozulacağı görüşünde olanlar ise %30 civarındadır. Uygun olduğunu düşünenler ise %10'dur.





Şekil 5.11. Jandarma trafik tim görevlilerinin sürücülerin trafik denetim yeri hakkındaki görüşleri ile ilgili tespitleri

Şekil 5.12 ise trafik kontrolü yapıldığına dair levhanın sürücü tarafından görülmesi halinde sürücünün davranış halinin Jandarma Trafik Timi tarafından tespitlerini göstermektedir. Levhanın kendisine endişe verdiğini söyleyenler %65 civarında agresif tavır alanların sayısı ise %25 civarındadır. Bu durum sürücülerin denetimden kaçınmakta olduğunu göstermektedir.

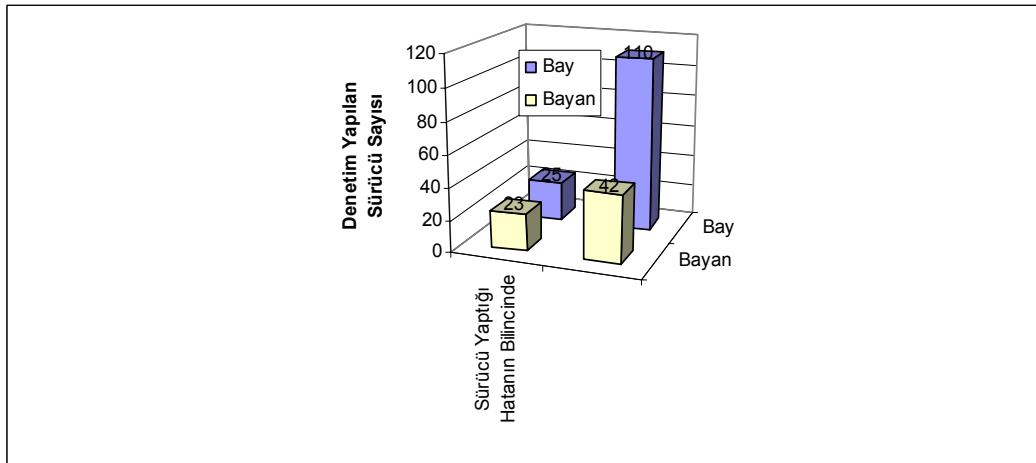


Şekil 5.12. Trafik kontrolü yapıldığına dair levhanın sürücü tarafından görülmesi halinde sürücünün davranış halinin tespit edilebilen göstergesi

Trafik kontrolü yapan trafik tim görevlilerinden ankete katılanların, sürücülerde tespit ettikleri hata yapma bilinci hakkında verdikleri cevaplar Şekil 5.13'de gösterilmiştir. Genelde sürücüler trafik ihlali yaptıklarının bilincinde olduklarını ama yine de ihlali yaptıkları tespit edilmiştir.

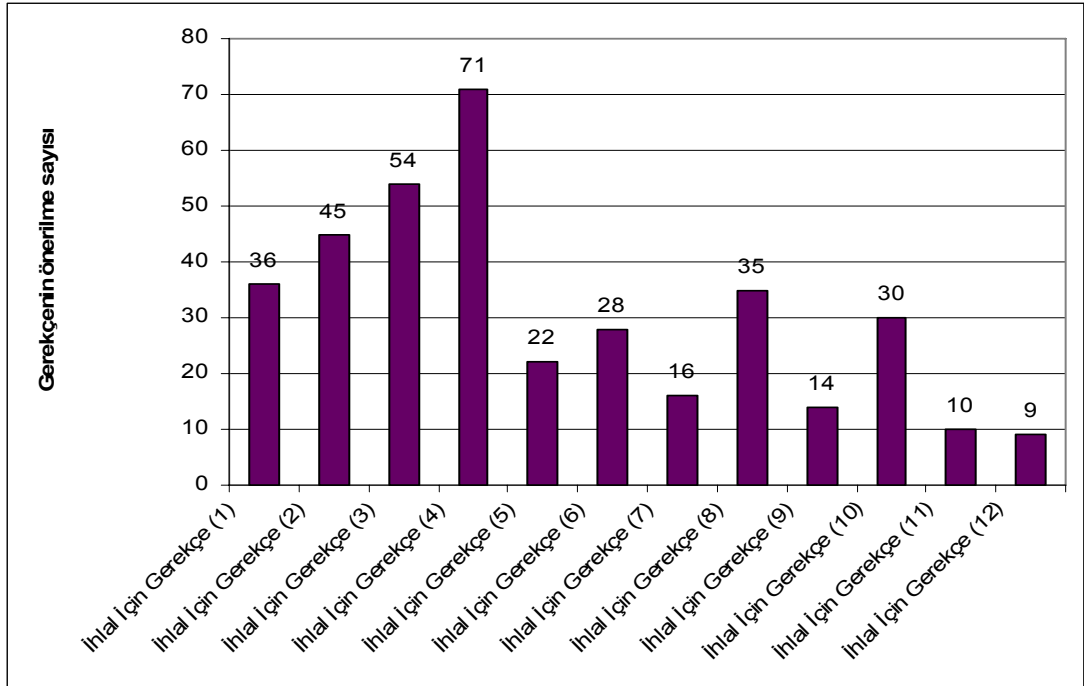
Sürücülerin yaptıkları ihlal için tespit edilen gerekçeler Şekil 5.14'de verilmiştir. Bu gerekçeler :

- 1) Herhangi bir gerekçe belirtmemiş suskun kalmıştır
- 2) Trafikte yaşanan diğer sorunlarla ilgili hesap sorma
- 3) Tanıdık kişileri araya koyarak ihlali kapatma
- 4) Maddi durumunun kötü olduğunu vurgulama
- 5) Araç içerisindekilerin mağdur olmaması
- 6) Özel bir durum nedeniyle ilk defa ihlal yaptığı
- 7) Çok kısa bir mesafe gideceğini düşündüğü için ihlal yaptığı
- 8) Acil bir durum sebebiyle
- 9) İhlalin başka birine zarar vereceğini düşünmediğinden
- 10) İhlali ilk defa yaptığını
- 11) İhlalin kanunlardaki boşluklardan kaynaklandığını ispat etmeye çalışma
- 12) Kontrolün yapıldığı yerin uygun olmadığı



Şekil 5.13 Sürücülerin yaptıkları hatalar hakkındaki görüşü

Şekil 5.14 incelendiğinde bay sürücülerin %35,5'i maddi durumunun kötü olduğunu beyan etmişler ikinci sırayı ise tanıdık kişileri arama yoluna gittikleri anlaşılmıştır (%27). Bayan sürücüler ise öncelikle tanıdık kişileri arama yoluna gitmişler ya da ihlali ilk defa yaptıklarını söylemişlerdir. Trafikte karşılaştıkları sorunları dile getirenler ise %22,5 olmuştur.

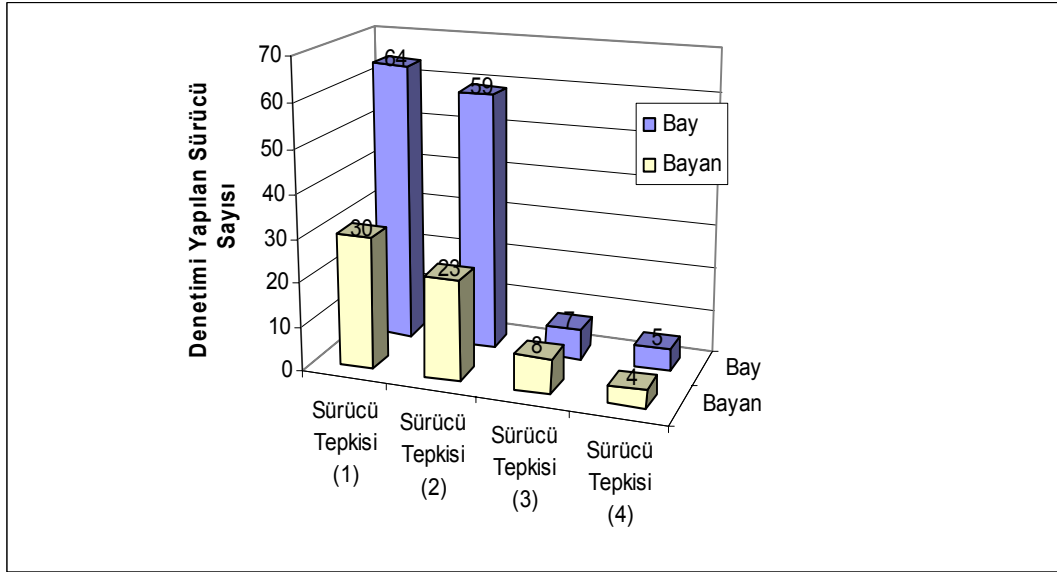


Şekil 5.14. Sürücülerin yaptıkları ihlal için gerekçeleri

Şekil 5.15'de ise kural ihlali yapan sürücülerin kendilerine ihlali bildirildiğindeki tepkisini göstermektedir. Buradaki tepkiler:

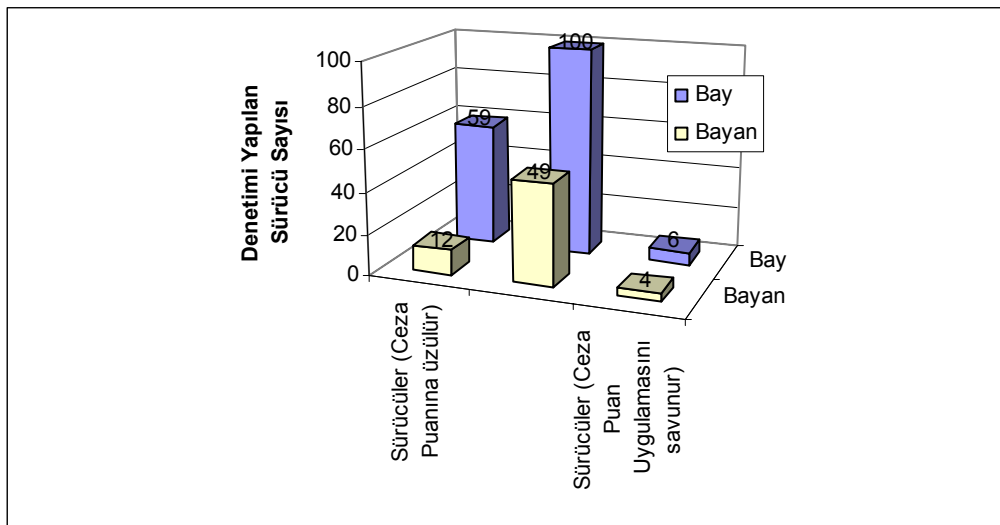
- 1) İhlalini kabullenir
- 2) İhlali hemen kabullenmez deliller ortaya konulunca kabullenir.
- 3) İhlali hiçbir zaman kabullenmez
- 4) İhlali agresif hareketleri ile kapatmaya çalışır

Genelde sürücüler ihlallerini kabul ederler ya da deliller ortaya konulunca kabullenirler.



Şekil 5.15. Kural ihlali yapan sürücülerin kendilerine ihlali bildirildiğindeki tepkisinin Jandarma tim görevlilerince tespiti

Sürücülerin kendilerine verilen ceza hakkındaki görüşleri ise Şekil 5.16'da verilmiştir. Genelde sürücüler ceza ödememek için elinden gelen gayreti gösterir. Belirli bir orandakilerde ceza puanının azaldığına üzülür. Ceza puanının azalmasını istemeyen sürücülerin çoğunluğu ticari araç sürücüleridir.



Şekil 5.16. Verilen ceza hakkında tespit edilen sürücü görüşleri

Bu anket çalışmasına ilaveten trafik timi personeline Jandarma Genel Komutanlığı'nca uygulanan anket çalışmalarında Tim personelinin aşağıdaki sorunlarla karşılaştıkları tespit edilmiştir:

1. Uygulama esnasında en sık karşılaştıkları sorun, muhatap olunan sürücülerin makam ve memuriyetini beyan ederek ya da tanıdığı kişileri zikrederek kendisine cezai müeyyide yapılmasını engellemeye çalışması,
2. Bazı sürücülerin yapmış oldukları ihlali kabullenmeyip, o esnada hakkında işlem yapılan sürücülerini de trafik timlerine karşı tahrik etmeleri,
3. En sık karşılaşılan sorunlardan bir tanesi de sürücünün daha sürücü belgesi ve trafik tescil belgesini vermeden, cep telefonu ile birilerini arayarak trafik timlerine karşı adam arayışı içerisine girmeleri,
4. Uygulama esnasında özel aracıyla kural ihlali yapan Silahlı Kuvvetler personelinden kişilerin askeri kimliğini ön plana çıkarması,
5. Trafik tim görevlerinin mesai saati kavramı olmadığından 24 saat hizmet vermesinden dolayı ailesine ve kendisine zaman ayıramadığı yönündeki sorunlar,
6. Trafik tim görevlerinin 24 saat görev yapmasından dolayı yeme içme vb. ihtiyaçlarını dışardan karşıladıkları bu yüzden ekonomik giderlerinin arttığı,
7. Alkollü sürücülerin sürücü belgesi sorgulamasında emniyet teşkilatı ile irtibatlarının yetersiz olduğu,
8. Resmi yazışmalar ve cezai işlemler ile kayıta alınmış olmasına rağmen, bir çok meslektaşımız tarafından müdahale edilmek istendiği,

9. Teknik arızalar sebebiyle (alkolmetrenin şarj aleti gibi) yapılan kontrollerin aksaması,
10. Trafik tim görevlilerinin kullandıkları elbiselerin kış ve yaz şartlarına uygun olmadığı yönündeki sorunları,
11. Toplu taşımacılık yapan sürücülerin ihlali ört bas etmek için yolcuları kullanması.

## **5.1. Anket Çalışmasının İstatistiksel Olarak Değerlendirilmesi**

### **5.1.1. Ki-kare testi**

Daha önce de belirtildiği gibi, istatistikte değişkenler, sayısal (nicel) değişkenler ve sayısal olmayan (nitel) değişkenler olmak üzere iki grupta sınıflandırılmaktadır. Günümüzde yapılan bir çok araştırmada sayısal olmayan değişkenlerin dikkate alındığı gözlemlenmektedir. Örneğin, insanların medeni durumlarıyla seçtikleri meslek grupları arasındaki bir ilişki incelenmek istendiğinde, medeni durumun ve meslek grubunun rakamlarla ifade edilmesi olası değildir. Medeni durum “evli”, “bekar” ve “dul” şeklinde gösterilirken meslek grupları da “serbest meslek”, “devlet memurluğu”, “işçi”, vb. şeklinde gruplandırılabilir. İşte sayısal olmayan değişkenler arasında herhangi bir ilişkinin var olmadığını ileri sürerek, bu hipotezin reddedilip edilemeyeceğinin incelenmesinde uygulanan test Ki-Kare testi'dir.

Bir örneklemin gözlemlenmesi sonucunda elde edilen frekans dağılımının Binom, Poisson, normal vb. gibi genellenmiş bir dağılıma uygun olup olmadığına karar verebilmek için kullanılan test yine Ki-kare testi olacaktır. Diğer yandan iki ya da daha fazla örneklemin aynı ana kütlede seçilip seçilmedikleri konusunda karar verilirken de ki-kare testinden yararlanılır. 1900 yıllarında Karl Pearson tarafından bulunan ve ismi de onun tarafından verilen bu istatistiksel testin uygulanmasında önce, ki-kare'nin ve serbestlik derecesinin nasıl hesaplanacağını bilmesi gerekir.

İki ya da daha fazla sınıflı iki nitel değişken arasında bağımsızlık olup olmadığını incelemek için, ki-kare bağımsızlık testine başvurmak gerekir. Bu test yapılırken, Kontenjans tablosundan yararlanılmaktadır. Bu tablo, incelenen iki değişkenin sınıflarına düşen gözlenen frekansların yazıldığı, yatay (satırlar) ve düşey (sütunlar) bantlardan oluşan, çift yönlü tablodur. Ki-kare bağımsızlık ve homojenlik testlerini yapabilmek üzere hazırlanacak kontenjans tablosunun yapısı Çizelge 5.1.'de gösterilmiştir. Aralarında bağıntı bulunduğu düşünülen birinci değişkenin  $r$  sınıfı (sıra), ikinci değişkenin  $c$  sınıfı (sütun) varsa  $r \times c$  TABLOSU olarak da isimlendirilen tablo oluşturulur. Satır ve sütunların kesiştikleri yerlerde bulunan gözlemlenilen frekanslar kaydedilir.

Çizelge 5.1. Frekans tablosu

1. Değişkenin Sınıfları	2. Değişkenin Sınıfları							Toplam
	1	2	3	.....	j	.....	c	
1	$n_{11}$	$n_{12}$	$n_{13}$	.....	$n_{1j}$	.....	$n_{1c}$	$n_{1.}$
2	$n_{21}$	$n_{22}$	$n_{23}$	.....	$n_{2j}$	.....	$n_{2c}$	$n_{2.}$
3	$n_{31}$	$n_{32}$	$n_{33}$	.....	$n_{3j}$	.....	$n_{3c}$	$n_{3.}$
.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.
i	$n_{i1}$	$n_{i2}$	$n_{i3}$	.....	$n_{ij}$	.....	$n_{ic}$	$n_{i.}$
.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.
r	$n_{r1}$	$n_{r2}$	$n_{r3}$	.	$n_{rj}$	.....	$n_{rc}$	$n_{r.}$
Toplam	$n_{.1}$	$n_{.2}$	$n_{.3}$	.....	$n_{.j}$	.....	$n_{.c}$	$n_{..} = n$

Ki-kare homojenlik testi ana çizgileriyle, iki ya da daha fazla bağımsız örneklemin, aynı ana kütlede seçilip seçilmediğinin araştırılmasında kullanılır. Testin uygulaması, ki-kare bağımsızlık testinde olduğu gibidir. Yine nitel değişkenlerle ve aynı örneklem istatistiğiyle çalışılır. Ancak, dikkat edilmelidir ki, bağımsızlık testinde ele alınan değişkenler arasında bir ilişkinin varlığı araştırılırken, homojenlik testinde bağımsız örneklemelerin aynı ana kütlede seçilip seçilmediği araştırılmaktadır.

Ki-kare uygunluk testinin esasını, n hacimli (birimlik) bir örneklemin ana kütleyi iyi temsil edip edemeyeceğini araştırmak oluşturur. Bu testte, yine c değişkeninin doğası gereği, gözlenen ve beklenen frekanslardan yararlanır. Ki-kare bağımsızlık testiyle, iki değişken arasındaki ilişkinin varlığıyla ilgili karar verebiliyordu. Oysa ki bazı hallerde, iki değişken arasındaki ilişkinin kuvveti hakkında da bilgi sahibi olmak istenebilir. İşte kontenjans katsayısı r x c kontenjans tablolarından (r > 2 ve c > 2) hesaplanan c değerinin gösterdiği ilişki düzeyini saptamak amacıyla kullanılan bir katsayıdır. İki değişken arasında bir ilişki bulunmuyorsa c = 0 değeri verir. Buna karşılık iki değişken arasında en üst düzeydeki ilişki katsayısı her zaman 1 çıkmaz, 1'e çok yakın bir değer olur, c ile gösterilen kontenjans katsayısının formülü,

$$c = \sqrt{\frac{2}{2 + n}}$$

şeklindedir.

### 5.1.2. Ki-kare testi uygulama

Seçilen bazı anket soruları üzerinde ki-kare testi uygulanmış olup sonuçlar aşağıda verilmiştir.

Jandarma Trafik Tim görevlilerinin, sürücünün hangi ihlali yaptığına karar vermesi ve vereceği cezanın ne olduğunu bilmesi için sorulan soruya verdikleri cevabın ki-kare testi analiz sonuçları (Ek-3) verilmiş olup, trafik tim görevlilerinin sonuçları yorumlaması açısından sürücülerin bay veya bayan olması arasında bir bağlantı olmadığı görülmüştür.

Jandarma Trafik Tim görevlilerinin, denetim yaptığı sürücünün kendisine karşı aldığı tavır hakkındaki ki-kare testi analiz sonuçları (Ek-4) verilmiş olup, trafik tim görevlilerinin ihlal karşısında bay ve bayan sürücülerden aldıkları tavır



arasında fark olduğu görülmüştür. Burada, bay ve bayan mevcutları göz önünde tutularak yapılan değerlendirmede bayanların, kendini aşağılanmış olduğu hissine kapılması ile şaka yoluyla ihlalini ört-pas etmeye çalışması maddelerinde erkeklere nazaran daha az, ancak sessiz kalma konusunda ise daha fazla davranış halinde olduğu görülmektedir.

Jandarma Trafik Tim görevlilerinin, denetimin yapıldığı yer hakkında sürücüden edindiği izlenim hakkında sürücünün bay veya bayan olmasının bir etkisi olmadığı görülmüştür (Ek-5)

Jandarma Trafik Tim görevlisinin, denetim yaptığı sürücünün kendisine karşı aldığı tutum ve davranış bakımından bay veya bayan sürücü olmasının önemli ölçüde fark edilebilir olduğu sonucu ortaya çıkmıştır (Ek-6 ) Burada fark olarak, bayanlarda en yüksek oranda %41,5 ile saygılı ve yardımcı olduğu, baylarda ise en yüksek oranda %51,8 ile suçluluk psikolojisi içerisinde olduğu tespit edilmiştir. Kavgacı ve agresif olma konusunda bayanların oranının (%33,8), bayların oranından(%23,7) daha yüksek olduğu görülmektedir.

Jandarma Trafik Tim görevlisinin denetim yaptığı sürücünün kendisine karşı davranış ölçütünün ki-kare testi analiz sonuçları (Ek-7) verilmiş olup, sürücünün bay ve bayan olmasının çok fazla etkin olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır.

Jandarma Trafik Tim görevlisinin denetim yaptığı sürücü üzerinde edindiği izlenimin ki-kare testi analiz sonuçları (Ek-8) verilmiş olup, Trafik Tim görevlilerinin izlenimlerine göre sürücünün cinsiyetinin bir önemi olmadığı sonucu ortaya çıkmıştır.

Jandarma Trafik Tim personeli ihlal yapan sürücüye ihlalini bildirdiğinde, sürücünün tepkisi ne olur sorusunun denetimi yapılan sürücüler üzerindeki Ki-kare sonuçları (Ek-9) verilmiş olup, Jandarma Trafik Timinin ihlal yapan

sürücüye ihlalini bildirdiğinde sürücünün tepkisi cinsiyetine bağlı değil sonucu ortaya çıkmıştır.

Denetimi yapılan sürücülerin ihlalleri ile ilgili sundukları gerekçelerin ki-kare testi (Ek-10) verilmiş olup, maddi durumunun iyi olmadığını söyleyenlerin oranı %19,19'dur. Ki-kare analiz sonuçlarına göre ihlali yapan sürücünün bay veya bayan olması bu yorumlamada etkin olduğu söylenebilir.

## **5.2. Anket Çalışması Sonuçları Üzerine Genel Değerlendirmeler**

Yukarıda, uygulanan anket alınan cevaplar Ki-kare testi uygulanarak değerlendirilmiştir. Alınan cevaplar bay ve bayan olarak ayrı değerlendirmeye tabi tutulmadan toplam sürücü olarak ele alındığında elde edilen sonuçlar aşağıda belirtilmiştir.

Anket yapılan Jandarma Trafik Tim görevlilerinin karşılaştıkları sürücülerin %52,5 'i 26-35 yaşları arasında olup orta yaş grubundaki sürücülerdir. Ağırlıklı olarak %33,5'i ise lise eğitimi almışlardır. Trafik tim görevlileri kontrol saati olarak genelde %20 oranında 9-12 saatlerini seçmektedirler. Trafik timlerinin kontrol amaçları arasında %58,5 oranında kural ihlalini tespit ettikleri için trafik kontrolü yaptıklarını %40,5 oranında ise rutin yapılan trafik kontrolü olduğunu beyan etmişlerdir.

Denetimi yapılan sürücülerin, Jandarma Trafik Tim görevlilerine davranış ölçütü üç gruba (kötü, iyi, çok iyi) sınırlandırılmış olup bunlardan %28,5 oranında kötü, %69,5 oranında iyi %2 oranında çok iyi sonucu elde edilmiştir. Bu davranış ölçütleri içerisinde davranış halleri bakımından ayrılan üç gruba ise denetimi yapılan sürücüler (saygılı ve yardımcı, suçluluk psikolojisi, kavgacı ve agresif) sırasıyla %30, %43 ve %27 oranlarında davranış biçimi göstermişlerdir.

Jandarma Trafik Tim görevlilerinin sürücüler tespit etmiş olduğu izlenimler bakımından %93 oranında sürücüler şehrin yoğun trafiğinden etkilenmiş gözükmektedir. Etkilenmeyenlerin oranı oldukça düşüktür (%7).

Denetimi yapılan sürücülerin çevrelerine karşı davranışları açısından ankette belirtilen üç grup içersinden %45 oranında sessiz kalmayı tercih ettikleri tespit edilmiştir. Denetimi yapılan sürücülerin yaptıkları kural ihlali hakkındaki görüşleri %24 oranında bilinçli olarak hatayı yaptıklarını ortaya koymaktadır. Bu kural ihlaline tepki olarak %35,5 oranında maddi durumunun kötü olduğu beyan etmekte, %27 oranında tanıdık kişileri araya koyma eğiliminde, %22,5 oranında trafikte yaşadığı başka sorunları dile getirerek hesap sorma eğilimine girmekte oldukları ortaya konulmuştur.

Denetim yapılan sürücünün Trafik Tim görevlisine tepki olarak %47 oranında ihlalini kabullenir yada %36 oranında deliller ortaya konulunca ihlalini kabul eder sonucu ortaya çıkmıştır. Ayrıca sürücülerin %74,5 oranındakileri verilen maddi cezayı ödememeye çalışmaktadırlar. %35,5 'i ise ceza puanının azaldığına üzülür sonucu ortaya çıkmıştır.

Bu sonuçlar çerçevesinde, Jandarma Trafik Tim görevlilerinin verdikleri cevaplar neticesinde sürücülerden azımsanmayacak ölçüde, % 28,5'inin kötü davrandığı, %27'sinin de kavgacı ve agresif davranışlarda bulunduğu, bu davranışların da görevli personel üzerinde stres başta olmak üzere çeşitli sorunlar yaratabileceği değerlendirilmektedir.

## 6.SONUÇ VE ÖNERİLER

Trafik kazalarının sayısal çokluğu ve meydana gelen maddi-manevi zarar ve hasarın büyüklüğü bakımından dünya ülkeleri arasında maalesef ön sıralarda yer alan ülkemizde, bu sorunun çözülmesinin ancak genel bir toplumsal bilinçlenme ve bu konuda adeta topyekun bir seferberlik ilan edilmesi ile mümkün olabileceği görülmektedir.

Gerçekten de, siyasi partilerden sivil toplum örgütlerine, tüm kamu kurum ve kuruluşlarından özel teşebbüslere kadar toplumun her katmanı bu konuda uyarılmalı; eğitilmeli [12] ve çözümün bir parçası olacak şekilde davranmalıdır.

Gelişmiş ve sanayileşmiş ülkelere bakıldığında, mevcut araç sayıları bakımından ülkemizden kat kat önde olmalarına rağmen, trafik kazası sayıları ve bu kazalardaki kayıp ve hasarlar mukayese edildiğinde çok gerilerde kaldıkları görülmektedir.

Elbette ki ülkenin ekonomik durumu, refah düzeyi ve kişi başına düşen milli gelirin fazlalığı bunda önemli bir etkidir. Zira, tüm ülke topraklarını bir örümcek ağı gibi saran nitelikli ve çok şeritli otoyollardan ulaşımı rahatlatan köprüler, tüneller ve kavşak düzenlemelerine; yeni ve üstün nitelikli donanımlara sahip güvenli araçlardan, karayollarına döşenmiş bulunan ve trafik kazalarını önlemeye yönelik pahalı teknolojik sistem ve donanımlara kadar hemen her şey, sonuç itibarıyla paraya ve o ülkenin ekonomik gücünün büyüklüğüne dayanmaktadır.

Buna ilave olarak, karayoluna alternatif diğer ulaşım ağlarının gelişmişliği de ayrıca vurgulanması gereken bir husustur. Bu çalışma kapsamında, istatistikî bilgilerle de ifade edildiği gibi, bir ülkenin ulaşım ağı sadece ve yoğunlukla karayoluna endeksli yapılandırılmamalı; demiryolu, hava ve

deniz yolu ulaşım sistemleri de geliştirilerek dengeli bir şekilde toplumun kullanımına sunulmalıdır.

Gelişmiş ülkelerin, ülkemizden ulaşım alanındaki en büyük farklarından biri de bu husustur ve halen ulaşım ihtiyacının %90'ından fazlasını karayolu ile gerçekleştirmekte olan ülkemizde, bu alanda radikal bir kısım tedbirler alınmadığı sürece bu durumun yakın vadede değişmesi çok mümkün görülmemektedir.

Ancak, bunlardan daha önemlisi, gelişmiş toplumlarda yıllar içerisinde yerleşmiş olan seviyeli trafik eğitimi ve topyekun bir trafik bilincine ulaşılmış olmasıdır. Gerçekten de, toplumun her katmanındaki görevliler ve gönüllüler eliyle yürütülen yoğun eğitim faaliyetleri ve toplumsal bilinçlenme girişimleri meyvesini vermiş ve gelişmiş ülkelerde toplumun neredeyse her ferdini kapsayan bir trafik alt kültürü oluşmuştur. Bunun elde edilmesi, sadece kişisel ve kurumsal bazda yürütülmüş olan çalışma ve aktiviteler sayesinde değil, aynı zamanda bu çalışmaların yıllarca ve sabırla sürdürülmüş olmasındadır.

Bunun yanında, ülke genelinde uygulanmakta olan ve yapılan bilimsel araştırmaların sonuçlarına dayanarak, objektif bir şekilde hazırlanan trafik kural ve düzenlemeleri de bunda etkin rol oynamaktadır. Zira, trafik kuralları kişi ya da kurumların keyfine, münferit arzu ve isteklere göre değil; kamu yararı çerçevesinde, toplumun genelinin yararına olacak şekilde ve uzun süren bilimsel araştırmaların sonuçları doğrultusunda konulmalıdır. İşte gelişmiş ülkelerde bu başarılmış, öncelikle kamu yararı gözetilmek suretiyle trafik kural ve düzenlemeleri yapılmıştır.

Yukarıda ifade edilen kural ve düzenlemelerin, toplum yararı gözetilerek ve hiç kimse lehine taviz verilmeden uygulanması irade ve kararlılığı da ayrıca belirtilmesi gereken çok önemli bir husustur. Ülkemizde, başta bazı üst düzey siyasetçiler, bürokratlar ve sanatçılar olmak üzere, kendisini kamu

yararının önünde gören kişi ve zümreler, trafik kural ve kaidelerine uymayı kendileri için bir zül olarak addetmektedirler. Her türlü tavır ve davranışları ile olduğu gibi, trafik kural ve düzenlemelerine herkesten önce uymak suretiyle de topluma örnek olması ve pozitif mesaj vermesi beklenen bu kişi ve gruplar, maalesef iyi örnek olmamakla da yetinmemekte; yerinde trafik kurallarını uygulamakla görevli olanları bile tehdit etmek suretiyle kamuoyu önünde zor durumda bırakmakta ve gerektiğinde nüfuzunu kullanarak bu görevlileri yerlerinden ve görevinden etmektedirler.

Ülkemizde yapılan trafik kazası istatistikleri ile kaza sonrası değerlendirme çalışmalarının sonuçları, trafik kazalarındaki esas ve ağırlıklı payın insan faktöründeki kusurlarda olduğunu söylemektedir.

Her konuda olduğu gibi trafik konusunda da eğitimin önemi son derece büyüktür. Trafiği kullanan tüm insanlara buldukları konum itibarıyla eğitim verilmesinde trafik psikolojisinden yararlanılması trafik kazalarının asgariye indirilmesinde fayda sağlanacağı bir gerçektir.

Ülkemizde trafik psikolojisi kapsamında ekonomik sisteme bağlı olan sosyokültürel özelliklerimiz ve bunun bir türevi olan psikolojik bozukluklara şu anda kolayca bir çare önermek mümkün değildir. Ancak psikolojik bozuklukların etki ile ortaya çıkan trafik sorunundan dolayı canımız yanmaktadır. O zaman psikolojik bozuklukların trafiğe etkisini minimum edebilmek için bazı çözümler önermemiz gerekir. Öncelikle sosyopsikolojik bir önlem düşünülebilir. Temel eğitimden başlayarak tüm eğitim kurumlarında ve medya da bireylerin iletişim psikolojisi ve stres ile başa çıkma konularında bilinçlendirilmeleri belli bir oranda yararlı olacaktır.

Türkiye’de uygulanan 100 ceza puanı uygulaması sonucu verilen sürücü değerlendirme cezası yerine, değişik seviyelerde uygun destekleyici eğitim programlarına yönlendirilmesi hedeflenmelidir.

Sürücü okullarında verilen çeşitli dersler arasında iletişim psikolojisi derslerinin yetkili uzmanlar tarafından verilmesi sürücülerin kendilerini tanımalarını ve insanlar arası ilişkilerde bilinçlenmelerini sağlayabilir.

Batı ülkelerinde sürücü değerlendirme ve sürücü geliştirme programları genel olarak trafik suçu işleyen kişilerin sürücülük becerilerini yeniden gözden geçirmeye ihtiyaç duyulması halinde, ya da üstün sürücülük becerileri gerektiren işler için uygun eleman seçimi amacıyla yapılmaktadır. Batıdaki uygulamalarda, programın niteliğine göre başka tür testlere yer verilebilmekte, ya da kimi geliştirme-değerlendirme programlarında ise yalnızca sürücülerin yeniden eğitime alınması ve/veya sürücü belgesi alma sınavının tekrarlanması gibi uygulamalar bulunmaktadır. Bu tür programların kapsamı ve hedefi ülkeden ülkeye değişebildiği gibi her ülkede suçun niteliğine göre yaptırımları, süresi ve içeriği açısından da farklılaşabilmektedir.

Türkiye’de ise bu çalışmalara çok geç başlanılmış olmasına rağmen, hiç olmazsa bir adım atılabilmiş 1997 yılında Trafik Kanunu ile ülkemiz de Trafik Psikolojisi kavramıyla tanıştırılmıştır. Trafik psikolojisi açısından ülkemiz insanının daha pek çok yol kattetmesi lazım gibi görünmektedir. Bütün hayatta olduğu gibi trafik kazalarının da önlenmesinde insanın eğitimi yatmaktadır.

Yapılan anket çalışmasına katılan 200 kişinin sorulara verdiği cevaplardan yapılan istatistik analiz sonucu bazı sonuçlar çıkarılmıştır:

- Trafik tim görevlilerinden hiç birisinin kimliğini göstermeden denetleme yaptığı
- Ki-kare testi sonucunda Jandarma Trafik Timlerinin denetim yaptıkları sürücülerin bay ve bayan olmasının kendileri üzerinde herhangi bir etki oluşturmadığı

- Trafik timlerinin denetimi yapılan sürücülerin benzer davranışlar gösterdiği,
- Denetimi yapılan sürücülerin bay veya bayan olmasının Jandarma Trafik Timine karşı davranış ve tutumunun değişmediği gözlenmiştir.

Yukarıda belirtilen konular ve yapılan anket çerçevesinde, her ne kadar sürücülerin bir çok yönden eğitilmesi gerekmektedir, trafiği düzenlemekle görevlendirilmiş olan birimlerden biri olan Jandarma Trafik Timlerinde görevli personeline, sorunları çözebilmelerine yardımcı olabilecek konularda ilave eğitim ve dersler verilmelidir.

Özellikle kontrol anında karşılaştıkları kötü, kavgacı ve agresif davranışlarda bulunan sürücülerden etkilenmelerini minimize edecek, koşullar her ne olursa olsun görev esnasında görevi daha iyi icra edecek şekilde yetişmeleri esas alınmalıdır.

Bu çerçevede halen gördükleri Meslek İçi Kurs programına;

- İletişim ve stres yönetimi
- Karşılıklı etkileşim,
- İnsan Psikolojisi,
- Vücut Dili,
- Sabır ve Anlayış,
- Empati,

konularında ilaveler yapılması, özellikle bu konularda verilecek ders ve eğitimlerin konularında uzman olan, üniversitelerde görevli uzman personel tarafından verilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.



## KAYNAKLAR

1. Yasak, Y., Trafik Psikolojisi I, Jandarma Genel Komutanlığı, Jandarma Okullar Komutanlığı Öğretim Başkanlığı Yayınları, Ankara, (2001).
2. Işıldar, S., Yıldırım, U., Aydoğdu, F., "Trafik Kazalarının Önemi ve Mağdurların Psikolojik Rahatsızlıkları", **Polis Dergisi**, (1998).
3. Sümer, N., "Trafik kazalarında sosyal psikolojik etmenler: Sürücü davranışları, becerileri ve sosyal politik çevre", **Türk Psikoloji Dergisi**, 5 (9-10), 1-36, (2002).
4. Ege R., Gürbüz N., Saygı Ş., Vural N., Cila E., "Trafik kazası yapan sürücülerin kan alkol düzeylerinin modifiye head space gaz kromatografisi, kütle spektrometresi yöntemi ile belirlenmesi" **II. Trafik Şurası**, Ankara, (2005).
5. Çeliker M., "2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve İlgili Yönetmelikleri" **İdeal Matbaası**, Ankara, (1989).
6. Işıldar S., "Trafik Kazaları ve Önlenmesi", Tüketici Bülteni Trafik Özel Sayısı, **Türk Standartları Enstitüsü**, Ankara, (1998).
7. Günaydın, U.Y., " Türkiye’de Taşımacılık Sistemleri ve Karayollarında Meydana Gelen Trafik Kazaları İçerisinde Ticari Araçların Yeri ", Yüksek Lisans Tezi **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, (2005)
8. Uzun, R., "Trafik Kazalarında Kaza Raporu Hazırlama Görevinin Sigorta Eksperlerine Verilmesi ve Kaza Sigortalarının İncelenmesi" Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara (2004).
9. İnternet: [http://www.adtsea.iup.edu/adtsea/resource\\_librar/abs\\_articles/-abs%20benefits%20drivers.htm](http://www.adtsea.iup.edu/adtsea/resource_librar/abs_articles/-abs%20benefits%20drivers.htm)
10. "Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005", **Devlet Planlama Teşkilatı**, Ankara, (2000).
11. Karayolları Genel Müdürlüğü "Trafik Kazaları Özeti 2004", **T.C. Bayındırlık Bakanlığı**, Ankara, (2005).
12. Doğaner, D., "Türkiye'nin Ulaştırma Politikalarının Avrupa Birliği Sürecine Uyumu Bakımından İrdelenmesi" Doktora Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, (2005).
13. International Road Traffic and Accidents Database. Eurostat, **Avrupa İstatistik Birliği**, (2005).

14. Seiffert, U. and Walzer, P. "Automotive Technology of the Future" ***Society of Automotive Engineers Publications***, (1991).
15. Aykaç, D. S., "Trafik Eğitiminde Kullanılan Dokümantasyonlar Üzerine Bir Araştırma" Yüksek Lisans Dönem Projesi, ***Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü***, Ankara, (2005).
16. National Highway Traffic Safety Agency (NHTSA), "Traffic Safety Facts / 2004 Data", ***NHTSA's National Center for Statistics and Analysis***, DOT HS 809 906, Washington, (2004).
17. Ronald K. Jurgen, "Automotive Electronics Handbook", 98-49492, ISBN 0-07-034453-1, ***McGraw – Hill***, (1999).
18. Zobel R., "Barrier Impact Tests & Demands for Compatibility of Passenger Vehicles", ***EEVC WG***, Document 15, Dot No: 43, (1998).
19. Yasak, Y., "Trafik psikolojisi için yeni bir çalışma alanı : Trafik Psikolojisi", Trafik Psikoloji Derneği Bülteni.
20. Yasak, Y., "Trafik psikolojisi ve psikoteknik değerlendirme tarihine genel bir bakış", Türk Psikoloji Bülteni, 5 (9-10), 120-135, 2002.
21. Lajunen, T., "Sürücü davranış ve performansının araştırılması: yöntem ve uygulama", Türk Psikoloji Bülteni, 5 (9-10), 105-119, 2002.
22. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, "1999 Trafik İstatistik Yıllığı", ***Emniyet Genel Müdürlüğü***, Ankara, (1999).
23. Yasak, Y., Trafik Psikolojisi II, Jandarma Genel Komutanlığı, Jandarma Okullar Komutanlığı Öğretim Başkanlığı Yayınları, Ankara, (2001).
24. Ulaştırma Bakanlığı, "Ulaştırma Strateji Raporu", İTÜ, ***Ulaştırma Bakanlığı***, Ankara, (2004).
25. Jandarma Genel Komutanlığı, Yıllık Trafik istatistikleri, Trafik Şube Müdürlüğü, Ankara, (2005).

**EKLER**

EK- 1 Jandarma trafik zabıtasının aldığı hizmet içi eğitim ve seminer programı

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat		TARİH :			
HAFT A NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU VERECEK PERSONEL	DİYECEKLER	
1	03 NİSAN 2006 PAZARTESİ	1-2-3	AÇILIŞ VE KATILIŞ	Meslek İçi Kurs K.lığı		Açılış ve Sınav Şehit Erb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda yapılacaktır.	
		4-5	SEVİYE TESPİT SINAVI	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı YÖŞ Md.lüğü			
		6-7	TRAFİK MEVZUATI 2918 S.K.T.K. Uygulama Alanı				
	04 NİSAN 2006 SALI	1-2	TRAFİK MEVZUATI	a. 2918 S.K.T.K. Uygulama Alanı b. 2918 S.K.T.K.nun Görev ve Yetki Verdiği Kurullar, Kuruluşlar ve Komisyonlar b. c. J. Gn. K.lığının Trafikle İlgili Görev ve Yetkileri	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Mes. Ders. Böl. Bşk.lığı		1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Eğitim Merkezindeki Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir.
		3-4 5-6-7					
	05 NİSAN 2006 ÇARŞAMBA	1-2 3-4 5-6 7	TRAFİK MEVZUATI Tescil ve Trafik Belgeleri ile Tescil Plâkaları				

EK-1 (Devam) Jandarma trafik zabıtasının aldığı hizmet içi eğitim seminer programı

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat		TARİH :		
HAFTA NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU YERECEK PERSONEL	DİYECEKLER
1		1-2 3-4-5 6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> a. Sürücü Belgeleri ve Ticari Taahhüt Kullanma Belgesi b. Trafik Kuralları	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Mes. Ders. Böl. Bşk.lığı		1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Eğitim Merkezindeki Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir.
		1-2-3 4-5 6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> a. Trafik Kuralları b. Hız, Geçme ve Geçilme Kuralları ile Takip Mesafesi			
		1-2 3-4-5	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Durma, Duraklama ve Park Etme Kuralları			
2		6-7	<b>J.MESLEK AHLAKI</b> a. Etik Dışı Davranışlar b. J.Etiği	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Sosyal Ders. Böl. Bşk.lığı		2 Kısım Şehit Enb. Sendar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak işlenecektir.
		1-2 3-4 5-6 7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> a. Alkollü İçkiler ile Uyuşturucu veya Keyif Verici Maddelerin Etkisi Altında Araç Sürme Yasakları b. Bisiklet, Motorbisiklet ve Motosiklet Sürücüleri ile Yayalar ve Hayvan Sürücüleri Hakkında Kurallar	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Mes. Ders. Böl. Bşk.lığı		1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Eğitim Merkezindeki Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir.

EK-1 (Devam) Jandarma trafik zabıtasının aldığı hizmet içi eğitim seminer programı

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat		TARİH :		
HAFT A NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU VERECEK PERSONEL	DİYECEKLER
2		1-2-3 4-5 6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> a. Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçlar ve Eskort Hizmetleri b. Okul Geçidi Görevlileri, Geçitler ve Okul Taşıtları	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Mes. Ders. Böl. Bşk.lığı		1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir.
		1-2 3-4 5	<b>KARAYOLU BİLGİSİ</b> a. Karayolu Bilgisi b. Karayolu Geometrisi c. Karayolundaki Bozulmalar			
			6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Araçların İşıklandırılması, Yüklenmesi, Ağırlık ve Boyutları		
		1-2-3 4-5	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Araçların İşıklandırılması, Yüklenmesi, Ağırlık ve Boyutları			
		6-7	<b>TRAFİK HUKUKU</b> Adli İşlemler	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Hukuk Ders. Böl. Bşk.lığı		2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak işleyecektir.

EK-1 (Devam) Jandarma trafik zabıtasının aldığı hizmet içi eğitim seminer programı

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat		TARİH :		
HAFT A NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU VERECEK PERSONEL	DİYECEKLER
3		1-2 3-4 5-6 7	<b>TAŞIT MEKANİĞİ</b> A a. Motorlu Araçların Trafik Kazalarına Etkileri b. Hareket Dirençleri c. Araçlarla İlgili Deliller ç. Fren Sistemleri d. Kazaların Sınıflandırılması	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Mes. Ders. Böl. Bşk.lığı	Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fak. Öğretim Görevlisi	2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak İşleyecektir.
		1-2 3-4 5-6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> a. Karayolu Taşımacılığı Esasları b. J.Trafik Tirmierinde Tutulacak kayıtlar			1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir

EK-1 (Devam) Jandarma trafik zabıtasının aldığı hizmet içi eğitim seminer programı

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat			TARİH :	
HAFTA NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU VERECEK PERSONEL	DİYECEKLER
3		1-2 3-4 5	<b>TRAFİK PSİKOLOJİSİ</b> a. Trafik Psikolojisi b. Sürücü Davranışları		Gazi Üniversitesinden Öğ.Görevlisi	2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak İşleyecektir.
		6-7-8	<b>ARA SINAV</b>			2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda sınav yapılacaktır.
		1-2 3-4-5 6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> a. Trafik Düzenleme Hizmetleri b. Trafik Kontrolleri	J.Okul.Öğt. Bşk.İğt Mes. Ders. Böl. Bşk.İğt		1nci Kısım Kurslar Klğı Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir.
4		1-2 3-4 5	<b>TRAFİK PSİKOLOJİSİ</b> a. Trafik Psikolojisi b. Sürücü Davranışları		Gazi Üniversitesinden Öğ.Görevlisi	2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak İşleyecektir.
		6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Trafik Kontrolleri (Uygulama)			JUYEM'de işlenecek, iki binek araç ve bir trafik aracı istenilecektir.



EK-1 (Devam) Jandarma trafik zabıtasının aldığı hizmet içi eğitim seminer programı

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat		TARİH :		
HAFTA NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU VERECEK PERSONEL	DİYECEKLER
		1-2 3-4-5	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> <b>Alkol Test Cihazları ve</b> Kullanımları		J.Gn.K.lığı Loj.Bşk. Sağlık D.Bşk.lığından	2 nci kısım 27 Nisan 2006 günlük programı işleyecektir.
		6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Trafik Kazaları			1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Derşanesinde Dersi işleyecektir.
		1-2 3-4-5 6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> a. Trafik Kazaları b. Takograf Cihazları	J.Okul.Öğt. Bşk.lığı Mes. Ders. Böl. Bşk.lığı		2 nci Kısım JUYEM Trafik Derşanesinde Dersi işleyecektir.
		1-2 3-4-5	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Görüntülü Radar Cihazı			2 nci Kısım 25 Nisan 2006 günlük programı Ders JUYEM Motor Derşanesinde işlenecektir.
		6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Takograf Cihazları			1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Derşanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Derşanesinde Dersi işleyecektir.

**EK-1 (Devam) Jandarma trafik zabitasının aldığı hizmet içi eğitim seminer program**

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat		TARİH :				
HAFTA NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU VERECEK PERSONEL	DİYECEKLER		
4		1-2	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Kaza Tespit Tutanağı			1nci Kısım Kurslar K.lığı Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir. 2 nci Kısım JUYEM Trafik Dershanesinde Dersi işleyecektir.		
		3-4 5-6 7						
5		1-2 3-4-5	<b>KARAYOLU BİL GİSİ</b> a. Karayolu İşaretlemeleri b. Karayolu Güv. Elemanları	J.Okul Öğt. Bşk.lığı Mes. Ders. Böl. Bşk.lığı	Karayolları Gn.Md.lüğünden personel gelecek.	2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak işleyecektir.		
		6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Kaza Tespit Tutanağı (Uygulama)					
		1-2 3-4-5	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Sigorta Suistimalleri				AXA OYAK Sigorta Bölge Md. Lüğünden görevli	2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak işleyecektir.
		6-7-8	<b>GENEL SINAV</b>					2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda sınav yapılacaktır.
		1-2-3 4-5-6 7	<b>İL K YARDIM</b> Trafik Kazalarında İlk Yardım Uygulamaları		J.Gn.K.lığı Loj. Bşk. Sağlık D. Bşk. lüğünden	2 Kısım Şehit Bnb. Serdar KÖK Amfisi (A) salonunda Birleştirme olarak işleyecektir.		

EK-1 (Devam) Jandarma trafik zabitasının aldığı hizmet içi eğitim seminer program

DÖNEM :		SÜRE :5 HAFTA Saat=175 Saat			TARİH :	
HAFTA NO	TARİH GÜN	SAAT	KONULAR	SORUMLU KOMUTANLIK	KURSU VERECEK PERSONEL	DİYECEKLER
5		1-2 3-4-5	<b>İLK YARDIM</b> Trafik Kazalarında İlk Yardım Uygulamaları	J.Okul.Öğt. Bşk.İğt. Mes. Ders. Böl. Bşk.İğt	J.Gn.K.İğt. Loji Bşk. Sağlık D.Bşk.İğtından	2 Kısm Şehit Bnb. Serdar KÖK Armfisi (A) salonunda Birleştirme olarak İşleyecektir.
		6-7	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Trafik Kazası Tespit Tutanağının Tanzimi (Uygulama)			
		1-2-3	<b>TRAFİK MEVZUATI</b> Araç ve Konvoy Komutanlığı			2 Kısm Şehit Bnb. Serdar KÖK Armfisi (A) salonunda Birleştirme olarak İşleyecektir.
		4-5	<b>KAPANIŞ</b>	Meslek İçi Kurs K.İğt		Kapanuş Şehit Bnb. Serdar KÖK Armfisi (A) salonunda yapılacaktır.

## EK-2 Trafik denetimi yapan görevliler için anket

<b>Denetim Yapılan Sürücünün Cinsiyeti</b>	<input type="checkbox"/> Bay <input type="checkbox"/> Bayan
<b>Yaşı</b>	<input type="checkbox"/> 18-25 <input type="checkbox"/> 26-35 <input type="checkbox"/> 36-45 <input type="checkbox"/> >45
<b>Medeni hali</b>	<input type="checkbox"/> Evli <input type="checkbox"/> Bekar
<b>Eğitimi</b>	<input type="checkbox"/> İlkokul <input type="checkbox"/> Ortaokul <input type="checkbox"/> Lise <input type="checkbox"/> Üniversite <input type="checkbox"/> Lisansüstü
<b>Mesleği</b>	
<b>Kontrol Edilen Araç Cinsi</b>	<input type="checkbox"/> Ticari <input type="checkbox"/> Hususi <input type="checkbox"/> Otomobil <input type="checkbox"/> Minibüs <input type="checkbox"/> Okul Taşıtı <input type="checkbox"/> Kamyon <input type="checkbox"/> Diğer
<b>Kontrol Saati</b>	<input type="checkbox"/> 07-08 <input type="checkbox"/> 08-09 <input type="checkbox"/> 09-12 <input type="checkbox"/> 12- 16 <input type="checkbox"/> 16-17 <input type="checkbox"/> 17-19 <input type="checkbox"/> 19-24
<b>Trafik Kontrol Amacınız</b>	<input type="checkbox"/> Rutin Kontrol <input type="checkbox"/> Kural İhlali Gördüğüm İçin <input type="checkbox"/> İhbar Sebebiyle
<b>Kontrol Esnasında Sürücünün Size Karşı Davranışının Ölçüsü</b>	<input type="checkbox"/> Kötü <input type="checkbox"/> İyi <input type="checkbox"/> Çok İyi
<b>Kontrol Esnasında Sürücünün Size Karşı Davranış Hali</b>	<input type="checkbox"/> Saygılı ve Yardımcı <input type="checkbox"/> Suçluluk Psikolojisi İçerisinde <input type="checkbox"/> Kavgacı ve Agresif <input type="checkbox"/> Diğer (.....)
<b>Kontrol Esnasında Kötü Davrananlarda İhlal</b>	<input type="checkbox"/> Var <input type="checkbox"/> Yok
<b>Kontrol Esnasında İyi Davrananlarda İhlal</b>	<input type="checkbox"/> Var <input type="checkbox"/> Yok
<b>Kural İhlali Sürücüye Bildirildiğinde Sürücünün Tepkisi</b>	<input type="checkbox"/> İhlalini kabullenir <input type="checkbox"/> İhlali hemen kabullenmez deliller ortaya konulunca kabullenir. <input type="checkbox"/> İhlali hiçbir zaman kabullenmez <input type="checkbox"/> İhlali agresif hareketleri ile kapatmaya çalışır <input type="checkbox"/> Diğer (.....)
<b>Tespit Edilen İhlal İçin Sunulan Gerekçeler</b>	<input type="checkbox"/> Herhangi bir gerekçe belirmemiş suskun kalmıştır <input type="checkbox"/> Trafikte yaşanan diğer sorunlarla ilgili hesap sorma <input type="checkbox"/> Tanıdık kişileri araya koyarak ihlali kapatma <input type="checkbox"/> Maddi durumunun kötü olduğunu vurgulama <input type="checkbox"/> Araç içerisindekilerin mağdur olmaması <input type="checkbox"/> Özel bir durum nedeniyle ilk defa ihlal yaptığı <input type="checkbox"/> Çok kısa bir mesafe gideceğini düşündüğü için ihlal yaptığı <input type="checkbox"/> Acil bir durum sebebiyle <input type="checkbox"/> İhlalin başka birine zarar vereceğini düşünmediğinden <input type="checkbox"/> İhlali ilk defa yaptığını <input type="checkbox"/> İhlalin kanunlardaki boşluklardan kaynaklandığını ispat etmeye çalışma <input type="checkbox"/> Kontrolün yapıldığı yerin uygun olmadığı <input type="checkbox"/> Diğer (.....)

**EK -2 (Devam) Trafik denetimi yapan görevliler için anket**

<b>Sürücüler</b>	<input type="checkbox"/> Ceza Puanının Düşmesine üzülür <input type="checkbox"/> Maddi Ceza Ödememeye Çalışır <input type="checkbox"/> Ceza Puanı uygulamasının İhlal Konusunda Caydırıcı Olduğuna İnanır
<b>Sürücüler Trafik Denetimi Yapıldığına Dair Levhaları Görünce Psikolojisi Ne Olur</b>	<input type="checkbox"/> Endişeli <input type="checkbox"/> Kaygısız <input type="checkbox"/> Agresif
<b>Sürücüler Kontrol Yapan Kişilere Görev Kimliği</b>	<input type="checkbox"/> Sorar <input type="checkbox"/> Sormaz
<b>Kontrol Yapan Görevli Sürücülere Kimliğini</b>	<input type="checkbox"/> Gösterir <input type="checkbox"/> Göstermez
<b>Sürücü ihlal Yaptığı Kendisine Bildirilince Araçta Bulunan Diğer Kişilere Karşı</b>	<input type="checkbox"/> Kendisinin Aşağılanmış Olduğu Hissine Kapılır <input type="checkbox"/> Şaka Yoluyla İhlalini Ört-Pas eder <input type="checkbox"/> Sessiz Kalır
<b>Sürücü Yaptığı İhlalin Bilincinde mi</b>	<input type="checkbox"/> Bilmeyerek yapmış <input type="checkbox"/> Bildiği halde kontrol yapılacağını düşünmemiş
<b>Görevli Kişi Ceza Yazma İşleminin</b>	<input type="checkbox"/> Karmaşık ve zor olduğuna inanır <input type="checkbox"/> Kolay bir işlem olduğuna inanır
<b>Herhangi bir Kaza Sonucunda Görevli Kişi Kaza Tutanağını doldurmada</b>	<input type="checkbox"/> Çok zorlukla karşılaştığına inanır <input type="checkbox"/> Kaza krokisinin çiziminde zorlanır. <input type="checkbox"/> Kolay bir işlem olduğuna inanır
<b>İhlalin Hangi Kanun Maddesi Gereğince Cezalandırılacağı Görevli Tarafından</b>	<input type="checkbox"/> Kolayca hatırlanır <input type="checkbox"/> Kitapçığa bakar <input type="checkbox"/> Başkalarına sorar
<b>Sürücüler üzerinde</b>	<input type="checkbox"/> Şehrin yoğun trafiğinin etkisi aşırı <input type="checkbox"/> Trafik Psikolojisi izlenimi var <input type="checkbox"/> Soğuk kanlı davranış biçimi var
<b>Sürücüler Denetim Yapılan Yer Hakkında</b>	<input type="checkbox"/> Burada da kontrol yapılır mı diye düşünüyorlar <input type="checkbox"/> Trafik akışının bozulduğunu düşünüyorlar <input type="checkbox"/> Tam yerinde kontrol yapıldığı inancındalar

## EK-3 İhlal edilen kanun maddesi hakkında Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
Başkalarına sorma ihtiyacı hisseden J.Tim Görevlisi	Sıklık	5	2	7
	Yüzde	2,48	0,99	3,47
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	71,43	28,57	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	3,7	2,99	
Kitapçığa bakan J.Tim Görevlisi	Sıklık	30	24	54
	Yüzde	14,85	11,88	26,73
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	55,56	44,44	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	22,22	35,82	
Kolayca hatırlayan J.Tim Görevlisi	Sıklık	100	39	139
	Yüzde	49,5	20,3	69,8
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	70,92	29,08	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	74,07	61,19	
Toplam	Sıklık	135	65	200
	Yüzde	66,83	33,17	100
Ki-kare	4,2284	İhtimal P =0,1207		
Olası Ki-kare	4,1162			

EK-4. Denetimi yapılan sürücü ihlali karşısında aldığı tavır hakkında Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
Kendisini Araçtaki diğer kişilere karşı mahcup hisseder	Sıklık	41	18	60
	Yüzde	21,76	9,33	31,09
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	70	30	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	32,31	28,57	
Şaka yoluyla ihlalini ört-pas etmeye çalışır	Sıklık	36	9	43
	Yüzde	17,2	4,66	22,28
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	79,07	20,93	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	26,15	14,29	
Sessiz kalır	Sıklık	56	38	90
	Yüzde	27,98	18,65	46,63
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	60	40	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	41,54	57,14	
Toplam	Sıklık	135	65	200
	Yüzde	66,83	33,17	100
Ki-kare	5,0891	İhtimal P=0,0785		
Olası Ki-kare	5,2380			

EK-5. Denetimi yapılan yer hakkında Jandarma trafik timinin sürücülerden edindiği bilgiler ışığındaki görüşlerinin Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
Burada da kontrol yapılır mı diye düşünen sürücüler	Sıklık	81	41	122
	Yüzde	40	19,07	59,07
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	67,72	32,28	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	59,31	58,57	
Trafik akışının bozulduğunu düşünen sürücüler	Sıklık	19	7	26
	Yüzde	8,84	3,26	12,09
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	73,08	26,92	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	13,10	10	
Kontrol yerinin doğru olduğunu düşünen sürücüler	Sıklık	35	17	52
	Yüzde	18,60	10,23	28,84
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	64,52	35,48	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	27,59	31,43	
Toplam	Sıklık	135	65	200
	Yüzde	66,83	33,17	100
Ki-kare	0,6221	İhtimal P=0,7293		
Olası Ki-kare	0,6313			



EK-6. Denetimi yapılan sürücünün Jandarma trafik timine karşı tutumunun Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam	
Saygılı ve yardımcı	Sıklık	33	30	63	
	Yüzde	16,5	15	31,5	
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	55	45		
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	24,44	50,94		
	Sıklık	70	22	92	
Suçluluk izlenimi içerisinde bulunanlar	Yüzde	35	11	46	
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	81,40	18,60		
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	51,85	30,19		
	Sıklık	32	13	45	
	Yüzde	16	6,5	22,5	
Kavgacı ve agresif olanlar	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	76,19	23,81		
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	23,70	18,87		
	Toplam	Sıklık	135	65	200
	Yüzde	66,83	33,17	100	
	Ki-kare	12,6765	İhtimal P=0,0018		
Olası Ki-kare	12,3094				

EK-7. Denetimi yapılan sürücünün Jandarma trafik timine karşı davranış ölçütünün Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
İyi (insani ilişkileri kibar ve yumuşak)	Sıklık	97	42	139
	Yüzde	48,99	21,21	70,20
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	69,78	30,22	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	71,85	66,67	
Kötü (Sert mizaçlı davranışlar)	Sıklık	38	19	57
	Yüzde	19,19	9,60	28,79
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	66,67	33,33	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	28,15	30,16	
Çok iyi (Oldukça samimi, kibar)	Sıklık	0	4	4
	Yüzde	0	2	2
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	0	100	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	0	3,17	
Toplam	Sıklık	135	65	200
	Yüzde	66,83	33,17	100
Ki-kare	4,5105	İhtimal P=0,1048		
Olası Ki-kare	4,8064			

EK-8. Denetimi yapılan sürücü üzerinde Jandarma trafik timinin izlenimlerinin Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
Şehrin yoğun trafiğinin sürücü üzerindeki etkisi çok fazla gözüküyor	Sıklık	100	39	139
	Yüzde	50	19,5	69,5
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	70,92	29,08	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	74,07	61,19	
Trafik şartlarından aşırı şekilde etkilenmiş	Sıklık	30	24	54
	Yüzde	14,85	11,88	26,73
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	55,56	44,44	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	22,22	35,82	
Trafik şartları davranış şeklini değiştirmemiş, oldukça rahat gözüküyor	Sıklık	5	2	7
	Yüzde	2,48	0,99	3,47
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	71,43	28,57	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	3,7	2,99	
Toplam	Sıklık	135	65	200
	Yüzde	66,83	33,17	100
Ki-kare	4,2284	İhtimal P=0,1207		
Olası Ki-kare	4,1162			

EK-9. Jandarma trafik timinin ihlal yapan sürücüye ihlalini bildirdiğinde sürücünün tepkisi ne olur sorusunun denetimi yapılan sürücüler üzerindeki Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
İhlali hemen kabullenir	Sıklık	64	33	97
	Yüzde	30,33	15,64	45,97
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	65,98	34,02	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	44,14	50	
İhlali hemen kabullenmez deliller ortaya konulunca kabullenir	Sıklık	59	23	82
	Yüzde	27,96	10,90	38,86
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	71,95	28,05	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	40,69	34,85	
İhlali hiçbir zaman kabullenmez	Sıklık	12	8	20
	Yüzde	5,69	3,79	9,48
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	60	40	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	8,28	12,12	

EK-9. (Devam) Jandarma trafik timinin ihlal yapan sürücüye ihlalini bildirdiğinde sürücünün tepkisi ne olur sorusunun denetimi yapılan sürücüler üzerindeki Ki-kare sonuçları

İhlali agresif hareketleri ile kapatmaya çalışır	Sıklık	10	2	12
	Yüzde	4,74	0,95	5,69
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	83,33	16,67	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	6,90	3,03	
Toplam	Sıklık	135	65	200
	Yüzde	66,83	33,17	100
Ki-kare	2,6369	İhtimal P=0,4511		
Olası Ki-kare	2,7558			

EK-10. Denetimi yapılan sürücülerin ihlalleri için sundukları gerekçelerin Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
Herhangi bir gerekçe belirmemiş suskun kalmıştır	Sıklık	22	14	36
	Yüzde	5,95	3,78	9,73
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	61,11	38,89	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	8,53	12,50	
Trafikte yaşanan diğer sorunlarla ilgili hesap sorma	Sıklık	28	17	45
	Yüzde	7,57	4,59	12,16
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	62,22	37,78	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	10,85	15,18	
Tanıdık kişileri araya koyarak ihlali kapatma	Sıklık	31	23	54
	Yüzde	8,38	6,22	14,59
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	57,41	42,59	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	12,02	20,54	

EK-10. (Devam) Denetimi yapılan sürücülerin ihlalleri için sundukları gerekçelerin Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
Maddi durumunun kötü olduğunu vurgulama	Sıklık	60	11	71
	Yüzde	16,22	2,97	19,19
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	84,51	15,49	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	23,26	9,82	
Araç içerisindekilerin mağdur olmaması	Sıklık	19	3	22
	Yüzde	5,14	0,81	5,95
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	86,36	13,64	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	7,36	2,68	
Özel bir durum nedeniyle ilk defa ihlal yaptığı	Sıklık	18	10	28
	Yüzde	4,86	2,70	7,57
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	64,29	35,71	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	6,98	8,93	

EK-10. (Devam) Denetimi yapılan sürücülerin ihlalleri için sundukları gerekçelerin Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
Çok kısa bir mesafe gideceğini düşündüğü için ihlal yaptığı	Sıklık	10	6	16
	Yüzde	2,70	1,62	4,32
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	62,50	37,50	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	3,88	5,36	
Acil bir durum sebebiyle	Sıklık	27	8	35
	Yüzde	7,30	2,16	9,46
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	77,14	22,86	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	10,47	7,14	
İhlalin başka birine zarar vereceğini düşünmediğinden	Sıklık	12	2	14
	Yüzde	3,24	0,54	3,78
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	85,71	14,29	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	4,65	1,79	



EK-10. (Devam) Denetimi yapılan sürücülerin ihlalleri için sundukları gerekçelerin Ki-kare sonuçları

Verilen cevap		Bay	Bayan	Toplam
İhlali ilk defa yaptığını	Sıklık	15	15	30
	Yüzde	4,05	4,05	8,11
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	50	50	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	5,81	13,39	
İhlalin kanunlardaki boşluklardan kaynaklandığını ispat etmeye çalışma	Sıklık	9	1	10
	Yüzde	2,43	0,27	2,7
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	90	10	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	3,49	0,89	
Kontrolün yapıldığı yerin uygun olmadığı	Sıklık	7	2	9
	Yüzde	1,89	0,54	2,43
	Denetimi yapılan bay ve bayanların toplamı içerisindeki %'si	77,78	22,22	
	Denetimi yapılan baylar içerisindeki %'si	2,71	1,79	
Toplam	Sıklık	258	112	370
	Yüzde	69,73	30,27	100
Ki-kare	27,733	İhtimal P=0,0036		
Olası Ki-kare	29,112			

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : YAŞATIR, Halil İbrahim  
 Uyuğu : T.C.  
 Doğum tarihi ve yeri : 07.03.1967- Tokat  
 Medeni hali : Evli  
 Telefon : 0505 6294684  
 Faks :  
 e-mail : hiyasatir@mynet.com.

Eğitim Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Lisans	Kara Harp Okulu	1986
Lise	Kuleli Askeri Lisesi	1982

### İş Deneyimi :

Yıl	Yer	Görev
1986-1987	Tuzla Piyade Okulu	Kursiyer
1987-1988	J.Okullar K.lığı	Kursiyer
1988-1991	Emirdağ Uzm.J.Okul	Eğitim Bölük Komutanı
1991-1993	Van-Özalp	Komando Bölük Komutanı
1993-1996	İzmir	Eğitim Bölük Komutanı
1996-1998	Mardin	Öz.Hrk. Tabur Komutanı
1998-1999	Siirt-Kurtalan	İlçe J.Komutanı
1999-2001	Tekirdağ	Asayiş Şube Müdürü
2001-2003	Şırnak-Beytüşşebap	Komando Tabur Komutanı
2003-2006-	Ankara	J.Gn.K.lığı Şube Müdürü

### Yabancı Dil

İngilizce

### Hobiler

Futbol, Kayak, Müzik