

GAZİ MESLEK YÜKSEK OKULU ÖĞRENCİLERİNDE TRAFİKTE RİSK ALGISI

The Traffic Risk Perception of Students in Gazi Vocational College

Ebru Arıkan Öztürk *
Seda Hatipoğlu **
Aydan Özsoy ***

Öz

Türkiye’de trafik kaza istatistikleri incelendiğinde, meydana gelen kazalarda sürücü kusurlarının %90, yaya kusurlarının %9’una sahip olduğu görülmektedir. Dünyada her yıl meydana gelen, trafik kazalarına bağlı ölümlerin %48’inden sorumlu olan 10 ülke içerisinde, ne yazık ki Türkiye’de bulunmaktadır ve kaza kurbanlarının önemli bir oranını çocuklar ve gençler oluşturmaktadır. Bu olumsuz tablonun düzeltilmesi ve gelecekte güvenli bir trafik ortamının sağlanabilmesi için, özellikle genç yol kullanıcılarla (sürücü-yaya-yolcu) ilgili önlemlerin bugünden alınması gereklidir. Bu çalışmada, Gazi Üniversitesi Gazi Meslek Yüksekokulu (GMYO) öğrencilerinin yol ve trafik güvenliğe kavramına bakışlarını ortaya koymak ve trafikteki riskli durumlara yönelik algılarını tespit etmek amaçlanmıştır. Bu amaçla; 17–20 yaş grubundaki toplam 401 öğrenciye, 30 sorudan oluşan bir anket uygulanmış, 6 öğrenci ile Odak Grup Görüşmesi yapılmıştır. Çalışmada öğrencilerin, özellikle hız ve emniyet kemerine yönelik mevcut risk algılarının belirlenmesine çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Trafik güvenliği, risk algısı, gençler.

ABSTRACT

When the traffic statistics are analyzed in Turkey, it is seen that 90% of the accidents result from faults of drivers and 9% from pedestrians fault. Turkey is unfortunately among the 10 countries which are responsible for the 48% of the deaths resulting from traffic accidents around the world each year, and children and young people constitute a significant proportion of the accident victims. Respective measures should be taken as of today especially in respect with the young road users (drivers-pedestrians-passengers) in order to change this negative

* Yrd. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, GMYO

**Yrd. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, GMYO

***Yrd. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi, GMYO

situation and to ensure a safe traffic environment in the future. The study aims to present viewpoints of Gazi Vocational Colleges' (GMYO) students on road and traffic safety concept and to detect their perceptions of risky situations in the traffic. A questionnaire comprising 30 questions was conducted on totally 401 students, and focus group discussions were performed by 6 students representing sample. With this study, tried to determine students' perceptions of the risk of speed and safety belt and changes.

Keywords: Traffic safety, risk perception, youth.

Giriş

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) (WHO, 2013), her yıl dünyada meydana gelen trafik kazası kaynaklı 50 milyondan fazla yaralanmayı ve 1 milyon 300 bini aşkın ölümü, önlenemez bir halk sağlığı sorunu olarak kabul etmektedir. DSÖ verilerine göre trafik kazası kaynaklı ölümler, meydana gelen tüm ölüm nedenleri arasında 9. sırada yer almaktadır ve gerekli müdahalelerde bulunulmaması durumunda, 2030 yılında bu ölümlerin 5. sıraya yükseleceği tahmin edilmektedir. Türkiye’de ise, her yıl on bini aşkın kişi, trafik kazalarında ölmekte ve iki yüz bini aşkın kişi de yaralanmaktadır. Yani, Türkiye’deki yollarda her gün 27 kişi ölmekte, yaklaşık 550 kişi de yaralanmaktadır ve yaralananlardan bazıları ömürleri boyunca sakat kalmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre; 14–19 yaş arasındaki gençlerin ölüm nedenleri arasında trafik kazaları birinci sıradadır. Türkiye’de trafik kazaları çocuklar ve gençler için önde gelen ölüm nedenleri arasındadır (Youth and Road Safety, 2013). Sağlık Bakanlığı tarafından 2003 yılında yapılan ulusal hastalık yükü çalışmasına göre trafik kazaları, ölüme neden olan ilk 10 hastalık arasında 9. sırada yer almaktadır. 0–14 yaş grubunda, ölüme neden olan ilk yirmi hastalık içerisinde ise, trafik kazaları erkeklerde 6. sırada, kadınlarda 7. sıradadır. 15–24 yaş grubunda ise seçilmiş 150 ölüm nedeni arasında trafik kazaları, erkeklerde 3. sırada, kadınlarda 7. sırada yer alır.

2007 yılında, yol güvenliği savunucusu 400 gencin katılımı ile oluşturulan Dünya Gençlik Meclisi’nde küresel bir gençlik ağı kurulması istenmiştir. Bu isteği takiben “Youth For Road Traffic Safety YOURS” projesi hayata geçirilmiş ve bir web sitesi oluşturulmuştur. YOURS organizasyonunun amacı, dünya üzerinde yaşayan hiçbir gencin, trafik kazası nedeniyle ölmemesi ya da yaralanmamasını sağlamaktır. Trafik kazalarının önlenemez olduğunu ve şimdiden harekete geçilmesi gerektiğini savunan organizasyon; farkındalık yaratmayı, dünya üzerindeki gençleri yol güvenliği konusunda ortak bir paydada birleştirmeyi ve kapasite geliştirmeyi hedeflemektedir.

Avrupa Komisyonu (European Commission, Transport/Road Safety Projects) tarafından finanse edilen “Yol Kullanıcıların Güvenliği için Kültürlerarası Yaklaşımlar (Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety, ICARUS)” projesi (ICARUS, 2013); 14 Avrupa ülkesinin içinde bulunduğu, Nisan 2009 da başlayan ve 30 ay süren bir projedir. Projede; yol güvenliğini tehlikeye sokan genç sürücülerin davranışlarını etkileyen faktörleri tespit etmek, bu davranışları önlemek üzere özel eğitim programları oluşturmak, konu ile ilgili araştırmacılar, eğitimciler ve denetleme personeli arasında bir ağ kurmak hedeflenmiştir.

2011 yılında dördüncüsü gerçekleştirilen Yol Güvenliği Avrupa Gençlik Forumu’nda (The European Youth Forum for Road Safety), önümüzdeki 10 yılı kapsayan “Gençlik Odaklı, Sürdürülebilir Yol Güvenliği Eylem Planı”nın gerekliliğinden bahsedilmiştir. Yine bu forumda gençlerin trafik güvenliğini sağlamak üzere pek çok çalışma gerçekleştirilmektedir.

Yine Avrupa Komisyonu tarafından finanse edilen “Avrupa’daki Gençlerin Yol Güvenliği (Road Safety for Young People in Europe, ROSYPE)” projesi ile, 6-25 yaş aralığında bulunan ve Avrupa bölgesinde yaşayan gençlerin ve çocukların yol güvenliğine yönelik farkındalıklarını arttırmak amaçlanmaktadır (ROSYPE, 2013). 2009 yılında başlayan projenin 2012 Haziran ayında bitirilmesi planlanmıştır. Projede, yeni öğretim yaklaşımları ve yeni teknolojilerin kullanılması ile bir kampanya hazırlanmıştır.

Türkiye’de yürütülmüş ve halen yürütülmekte olan “Yol ve Trafik Güvenliği” ni arttırmaya yönelik projelerde, genç sürücülere yönelik çalışmalar mevcut olmakla birlikte, özellikle üniversite gençliğine odaklanan ve yine özellikle bu grubun trafikteki risk algılarını yükseltmeyi, güvenli ve doğru tutum ve davranışları benimsemelerini amaçlayan bir çalışma yapılmamıştır. Türkiye’de trafik güvenliğine yönelik yapılmış çalışmalardan bazıları şunlardır:

Trafikte Sorumluluk Hareketi (TSH 2013): Türkiye’de can ve mal kayıplarına yol açan en ciddi sorunlardan birisi olan trafik konusunda koruyucu önlemler alınması ve sorumluluk bilincinin geliştirilmesi amacıyla ve toplumda farkındalık yaratmak için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın koordinasyonunda, 2010 yılında hayata geçirilen Trafikte Sorumluluk Hareketi, trafik güvenliğine yönelik sürdürülebilir, ölçülebilir çözümler ve sonuçlar elde etmeyi planlamaktadır. Proje, hedef gruplara özgü Güvenli Taşıt Hareketi, Can Dostları Hareketi ve Sorumlu Vatandaş Hareketi olmak üzere üç alt projeye devam etmektedir. Ayrıca kamuoyunda trafikte sorumluluk konusunda farkındalık yaratmak amacıyla hedef gruplara özgü eğitim modülleri geliştirilmiş, ulusal ve yerel medyada yayınlanmak üzere tanıtım filmleri çekilmiştir. Projenin Sorumlu Vatandaş Hareketi bölümünde;

trafikte can güvenliği konusunda farkındalığı arttırmak ve trafikte sorumluluk bilincinin gelişmesini sağlamak üzere, Halk Eğitim Merkezleri ve Üniversitelerde seminerler düzenlenmektedir.

Yol Güvenliği 10 Projesi: Dünya Sağlık Örgütü ile 5 konsorsiyum ortağı tarafından, Türkiye'nin de içinde bulunduğu 10 ülkede yürütülmekte olan "Yol Güvenliği 10 Projesi (Road Safety 10 RS10 Project)", 2010 yılı Ocak ayında başlatılmıştır. Proje ile iki pilot ilde (Ankara ve Afyonkarahisar), iki risk faktörüne (hız ve emniyet kemeri kullanımı) yönelik müdahale tedbirlerinin oluşturulması yoluyla, trafik kazaları sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanmaların azaltılması, ulusal düzeyde trafik güvenliğine yönelik bilinç ve farkındalığın artırılması hedeflenmektedir. 5 yıl devam edecek olan projenin çalışmaları devam etmektedir.

Ayrıca; Türkiye'de güvenli bir trafik ortamının oluşturulabilmesi için, özel sektörün ve sivil toplum kuruluşlarının katkılarıyla bazı sosyal sorumluluk projeleri de gerçekleştirilmiştir. Bu projeler; "Trafikte Dikkat 10000 Hayat", Bridgestone "Farım da Açık Yolum da", Doğu Otomotiv "Trafik Hayattır!", Renault "Sokakta İlk Adımlar, Temsa "Emniyeti Belden Bırakmayın", Toyotasa "İnsana Saygı, Trafikte Saygı", Volvo Car Türkiye "Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücüdür.

Çalışmanın yazarları tarafından 2012–2013 yılları arasında, "Gazi Meslek Yüksek Okulu Öğrencilerinin Trafik Güvenliği Risk Algılarının Tespiti ve Güvenli Trafik Bilincinin Arttırılması" başlıklı bir proje yürütülmüştür (Güvenli Trafik, 2013). Söz konusu proje, Gazi Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Birimi tarafından desteklenmiştir. Proje ile Gazi Meslek Yüksek Okulu (GMYO) öğrencilerinde "Trafik Güvenliği Bilinci"ni oluşturmak/arttırmak, konu ile ilgili farkındalık yaratmak ve dikkat çekmek, trafik kuralları konusunda duyarlılık geliştirmek ve duyarlı bireylerin sayısını arttırmak, özellikle sürücü belgesine sahip öğrencilerin, trafikteki tehlikeli durumlara yönelik risk algılarını tespit etmek ve bu algılarını yükselterek trafik ortamında kalıcı ve doğru tutum-davranış geliştirmelerini sağlamak amaçlanmıştır. Projede öncelikle, hedef kitledeki öğrencilerin trafik güvenliğe kavramına bakışlarını ve risk algılarını belirlemek üzere bir anket uygulanmış, ayrıca anket sonuçlarını desteklemek ve mevcut durumu tespit etmek üzere, belirli bir örneklem ile odak grup görüşmeleri yapılmıştır. Anket sonuçları ve odak grup görüşmeleri doğrultusunda bir eğitim semineri düzenlenmiştir. Eğitim semineri ve proje sürecindeki bilgilendirmeler ile öğrencilerin risk algıları ve farkındalıkları artırılmaya çalışılmıştır. Semineri takiben; GMYO öğrencilerine tekrar anket uygulanmış, yine belirli bir örneklem ile odak grup görüşmeleri yapılmıştır. Elde edilen sonuçlar

değerlendirilerek projenin etkisi ve başarısı ölçülmeye çalışılmıştır.

“Gazi Meslek Yüksek Okulu Öğrencilerinde Trafikte Risk Algısı” başlıklı bu çalışma ise yürütülen bu projenin ilk bölümünü kapsamakta olup, çalışma ile hedef kitledeki öğrencilerin, trafik güvenliği kavramına bakışları ve risk algıları ortaya konulmaya çalışılmıştır.

1. GMYO Öğrencilerinin Trafik Güvenliğine Bakışı

Çalışmada gözlem, görüşme ve doküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı nitel araştırma yöntemi kullanılmış, GMYO öğrencilerinin trafik güvenliğine yönelik risk algılarının ortaya konulmasına yönelik nitel bir süreç izlenmiştir. Proje ile öğrencilerin;

- Yüksek hızın yaratacağı tehlikeleri öğrenmeleri/farkına varmaları,
- Sürücü ve tüm yolcuların emniyet kemeri kullanmaları,
- Araç kullanırken cep telefonu kullanmamaları,
- Trafikte tehlike yaratmamaları ve tehlikeden kaçınmalarını sağlamak amaçlanmıştır.

Çalışmada, 401 kişiden oluşan bir örneklem grubuna, yüz yüze görüşme tekniği kullanılarak Ek1-deki anket uygulanmış, belirli bir örneklem ile odak grup görüşmeleri yapılmıştır. Çalışmadan elde edilen bulgular aşağıda özetlenmiştir.

1.1. Bulgular

1.1.1. Anket Bulguları

Anket sonuçlarından elde edilen temel bulgular şunlardır:

- Ankete katılan öğrencilerin %42 si kadın, %58 i erkektir.
- Ankete katılanların %47 si 18, %38 i 19 ve %12 si ise 20 yaşındadır.
- Ankete katılan öğrencilerin %34 ünde (kendisi ve ailesi) özel araç (otomobil) bulunmakta, %66 sında ise özel araç bulunmamaktadır.
- Ankete katılan öğrencilerin %38 i B sınıfı sürücü belgesine sahipken %61 nin ise sürücü belgesi yoktur. Ankete katılanlardan 1 kişinin ağır vasıta, 1 kişinin motosiklet, 1 kişinin de hem otomobil hem de motosiklet sınıfı sürücü belgesi bulunmaktadır.
- Ankete katılanların %60,8 'i sürücü belgesine sahip olmadığı için herhangi trafik cezası almamış, %32,4 'ü ise sürücü belgesine sahip olmakla birlikte yine hiç trafik cezası almamıştır. Ankete katılanlardan sürücü belgesine sahip %1,7 oranındaki öğrenciler hız, %0,2 oranında emniyet kemeri, %0,5 oranında alkol, %1 oranında park cezası almışlardır.

- Ankete katılan öğrencilerin %66,6'sı bir trafik kazası geçirmemiştir. Katılımcıların %7,2'si sürücü olarak, %6,2'si yaya olarak ve % 17,5'i de yolcu olarak bir trafik kazası geçirmiştir.
- Ankete katılan öğrencilerin %21'i, ailesi/yakın çevresinden birini trafik kazasında kaybetmiştir.
- “Sürücü-yaya-yolcu olarak trafikte riskli davranışları biliyor musunuz?” sorusuna, öğrencilerin %89'u evet, %11'i ise hayır cevabını vermiştir.

1.1.2. Risk Algısı Bulguları

GMYO öğrencilerine uygulanan anket ile özellikle hız ve emniyet kemeri konularında öğrencilerin risk algıları belirlenmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte öğrencilerin; araç sürerken cep telefonu kullanımı, alkollü araç kullanımı, yaya olarak karşıya geçişler, trafik canavarı kavramı ve trafikte kadercilik anlayışına bakışlarını ortaya koymak üzere bir grup soru daha sorulmuştur. Elde edilen sonuçlar aşağıda özetlenmektedir.

- Öğrencilerin %93'ünün yüksek hızı bir trafik kazası olarak görmeleri yüksek hızı tehlikeli/riskli bir durum olarak değerlendirdiklerini göstermektedir.
- Denetleme olmadığı zaman yasal hız limitinin aşılabileceğini düşünen öğrencilerin oranının %25 olması Türkiye gerçeğini yansıtan bir orandır ve denetlemenin önemini ortaya koymaktadır.
- “Sürücü tecrübeli ise yüksek hız tehlike oluşturmaz” sorusuna verilen katılmıyorum cevabının oranı, öğrencilerin büyük bir bölümün, sürücü tecrübeli de olsa yüksek hızın tehlikeli yaratacağına inandıklarını göstermektedir.
- “Hız arttıkça aracın kontrolü güçleşir” sorusuna verilen katılmıyorum cevabının oranı da, öğrencilerin büyük bir bölümünün, hız artışının araç kontrolünü azaltacağını bildiklerini göstermektedir.
- “Hız arttıkça kazanın ölümle sonuçlanma olasılığı çok yükselir” sorusuna verilen cevaplar da, öğrencilerin %95'inin, hız arttıkça kazanın ölümle sonuçlanma olasılığının çok yükseldiğini bildiklerini ortaya koymaktadır.
- “Yüksek hızda araç kullanmak bir beceri işidir” sorusuna verilen %46 oranındaki katılmıyorum cevabı düşündürücüdür. Yüksek hızda araç kullanmayı bir beceri olarak kabul eden öğrenciler için bu durum (sürüş yeteneği yüksekse), yüksek hızı kabul edilebilir kılmaktadır.
- Öğrencilerin %77'si, hız artışı ile birlikte görüş netliğinin azaldığını bilmektedir.

- Öğrencilerin %57'sinin "yüksek teknolojili araçlar çok daha kısa mesafede dururlar" sorusuna katılıyorum cevabını vermiş olmaları, Türkiye'deki yol kullanıcıların sahip olduğu genel bir kanıya paralel olmakla birlikte doğru bir bilgiye sahip olmadıklarını göstermektedir.
- "Yasal hız limitlerinde araç sürmek tehlikeli durumlarda sürücüyü zaman tanır" sorusuna verilen %75 katılıyorum cevabı, öğrencilerin önemli bir bölümünün, yasal hız limitlerinde araç sürmenin gerekliliklerinden birini bildiklerini göstermektedir.
- Öğrencilerin %45'inin hızlı gitmenin zamandan büyük oranda tasarruf sağladığına inanmaları yine bu öğrenciler için hızlı gitmeyi kabul edilebilir kılmaktadır. Ancak bu soruya verilen %52 oranındaki katılmıyorum cevabı, öğrencilerin yarısının, hızlı gitmenin zamandan büyük oranda tasarruf sağlamayacağına inandıklarını göstermektedir.
- "Arka koltukta emniyet kemeri takmaya gerek yoktur" sorusuna verilen %83 oranındaki katılmıyorum cevabı, öğrencilerin büyük oranda, yasal olarak da bir zorunluluk olan arka koltukta emniyet kemeri takılmasının, gerekli olduğunu bildiklerini göstermektedir.
- "Doğru takılmış emniyet kemeri ağır yaralanma riskini azaltır" sorusuna öğrencilerin tamamına yakınının katılıyorum cevabı vermesi sevindiricidir ve öğrencilerin emniyet kemeri kullanım amacını bildiklerini göstermektedir.
- Yine Türkiye'deki yol kullanıcıların sahip olduğu genel bir kanı olan, kısa yolculuklarda emniyet kemeri takmaya gerek yoktur düşüncesine sahip öğrencilerin oranı %18 'dir. Ancak öğrencilerin %79 'u bu gerekliliği bilmektedir.
- "Araçta hava yastığı var ise emniyet kemeri takmaya gerek yoktur" sorusuna verilen cevaplar ile öğrencilerin yaklaşık tamamının, bu bilginin doğru olmadığını bildikleri anlaşılmaktadır.
- "Emniyet kemeri kaza anında araçtan çıkmaya engel olur" sorusuna %65 oranında verilen katılıyorum cevabı, öğrencilerin önemli bir bölümünün, emniyet kemeri ile ilgili bu yanlış bilgiye sahip olduklarını göstermektedir.
- Hızlı ve yoğun akan bir trafikte karşıya geçmenin bir beceri olduğunu düşünen öğrencilerin oranı %27 'dir. Yaya için böylesine riskli bir durumu, öğrencilerin %27 oranında kabul edilebilir bulması düşündürücüdür.

- “Yasal alkol limitlerinde bile olsa alkollü iken araç kullanılmamalıdır” sorusuna verilen cevaplar ile öğrencilerin büyük bir bölümünün, alkollü araç kullanmanın yaratacağı riskleri bildikleri anlaşılmaktadır.
- “Araç sürerken kulaklıkla bile olsa cep telefonu ile konuşmak tehlikelidir” sorusuna öğrencilerin %24 ’ü katılmıyorum cevabını vermiştir.
- “Trafik kazaları genellikle trafik canavarları nedeniyle meydana gelir” sorusuna verilen cevaplar, kural ihlallerini ve hataları ötekileştirerek başkalarına yükleyen “Trafik Canavarı” kavramının GMYO öğrencilerinin $\frac{3}{4}$ tarafından da kabul gördüğünü göstermektedir.
- Bir trafik kazasında kadercilik anlayışına bakışlarını sorgulayan “Eğer bir trafik kazası olarsa ben ne yaparsam yapayım olacaktır” sorusuna, öğrencilerin %60 ’ı katılmıyorum cevabını vermiştir.

1.1.3. Odak Grup Görüşmesi Sonuçları

Proje kapsamında altı öğrenci ile odak grup görüşmesi gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde katılımcılara trafik güvenliği konusundaki risk algılarını ölçmek için toplam on iki soru yöneltilmiştir. Sorular yarı yapılandırılmış açık uçlu sorulardır. Sorular katılımcıların sürücü, yaya ve yolcu oldukları düşünülerek, farklı kimliklerini içeren yapıda hazırlanmıştır. Görüşmeden önce katılımcıların demografik özelliklerini ortaya koymak amacıyla altı soruluk bilgilendirme formu dağıtılmıştır. Formlar toplandıktan sonra görüşme gerçekleştirilmiştir.

Katılımcılara trafik deyince ne anladıkları, trafiği hayatlarında nasıl bir yere koydukları sorulduğunda yer yer farklılaşan yer yer de kesişen cevaplar verilmiştir. Katılımcıların çoğu trafik denilince kazalar ve kuralları düşündüklerini ifade etmişlerdir. Erkek katılımcıların trafikte sürücü kimlikleri öne çıkarırken, bayan katılımcıların daha çok yaya ve yolcu kimlikleri ile trafiği anlamlandırdıkları görülmektedir. Tüm katılımcılar için trafik hayatlarında önemli bir yere sahiptir ve zamanlarının önemli bir kısmını kaplamaktadır.

Katılımcılara araç kullanırken hız hakkındaki düşünceleri sorulduğunda, genelinin hız yapmaktan hoşlandığı, bayan katılımcıların hız konusunda erkeklere göre daha temkinli yaklaştığı söylenebilir. Erkek katılımcılar, gelişen araba teknolojilerinin ve yolların onları hız yapmaya ittiğini de ifade etmektedir. Katılımcıların çoğunun yasal hız limitleri hakkında doğru bilgiye sahip olduğu görülmektedir.

Katılımcılara araç içinde emniyet kemeri kullanımı hakkındaki düşünceleri sorulduğunda, hepsi emniyet kemerinin gerekli olduğunu düşünmektedir. Ama uygulamada, erkek öğrencilerin bir kısmı zaman zaman takmadıklarını ifade etmişlerdir. Bunun nedeni olarak mesafenin kısalığı, kemerlerin rahatsız edici olması gerekçe olarak gösterilmektedir.

Katılımcıların çoğu araç içinde cep telefonu kullanımını yanlış bulmaktadır. Ama hepsi, mecbur kaldıkları için çoğu zaman istemeseler de araç içinde ya da yolculuk esnasında cep telefonu kullandıklarını ve mesaj atıp, okuduklarını ifade etmektedirler.

Katılımcıların çoğu alkollü araç kullanımı hakkında ortak görüşe sahiptir. Alkollü araç kullanmanın yanlış olduğunu düşünmektedirler. Çoğu alkol almadıklarını, alkollü araç kullanmadıklarını ifade etmişlerdir. İki katılımcı alkol almaktadır ama alkollü araç kullanmadıklarını söylemişlerdir.

Katılımcıların çoğu trafikte karşılaştıkları en önemli tehlikenin hız olduğunu düşünmektedir. Ardından trafikte insanların birbirini anlamadığını ve sınırlarına hakim olamayarak hata yaptıklarını ifade etmişlerdir. Özellikle bayan katılımcılar, erkeklerin kendilerine küçümseyerek bakmalarının ve aşırı özgüvenlerinin de bir tehlike olduğuna işaret etmişlerdir. Katılımcıların çoğu trafikte uygulanan cezaların gerekli olduğuna inanmaktadır. Fakat cezaların uygulayanlar tarafından kötü niyetli kullanılmaması gerektiğini düşünmektedirler. Cezaların da gelişen dünya ve teknolojiye uygun hale getirilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir.

Katılımcılardan görüşme sonunda trafik güvenliği ile ilgili bir slogan üretmeleri istenmiştir. İki katılımcı slogan üretebilmiştir. Bir katılımcı, "Güvenli birey, güvenli trafik" sloganını, bir diğeri ise "Trafikte hız öldürür, dikkat güldürür" sloganını oluşturmuştur.

Sonuç ve Öneriler

Ankete katılan öğrencilerin %66,6 'sı bir trafik kazası geçirmemiştir. Katılımcıların %7,2 'si sürücü olarak, % 6,2 'si yaya olarak ve % 17,5 'i de yolcu olarak bir trafik kazası geçirmiştir. Sürücü-Yaya-yolcu olarak trafik kazası geçiren öğrencilerin toplam oranı %30,9'dur. Bu oran oldukça yüksek bir oran olup, GMYO öğrencilerinin trafik güvenliği konusunda farkındalıklarının artırılması ve risk algılarının yükseltilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Ankete katılan öğrencilerin %21'i, ailesi/yakın çevresinden birini trafik kazasında kaybetmiştir. Bu oranın oldukça yüksek bir oran olduğu düşünülmekte olup, Türkiye'de trafik kazalarında meydana gelen ölümlerin etkilediği sosyal çevre oranının da oldukça yüksek olduğunu gösterdiği düşünülmektedir.

Öğrencilerin %93'ünün yüksek hızı bir trafik kazası nedeni olarak görmeleri, %82'sinin sürücü tecrübeli bile olsa yüksek hızın tehlike oluşturabileceğini düşünmeleri, %89'unun hız arttıkça aracın kontrol edilmesinin güçleşeceğini bilmeleri, %95'inin de hız arttıkça kazanın ölümle sonuçlanma olasılığının çok yükseleceğini düşünmeleri, öğrencilerin hız limitleri üzerinde araç kullanmayı tehlikeli bir durum olarak gördüklerini göstermektedir. Söz konusu yaş grubu için, hız konusundaki bu farkındalık sevindirici bir sonuç olarak değerlendirilmektedir. Ancak "Yüksek hızda araç kullanmak bir bece-

ri işidir” sorusuna verilen %46 oranındaki katılıyorum cevabı ile öğrencilerin %45’inin hızlı gitmenin zamandan büyük oranda tasarruf sağladığına inanmaları düşündürücüdür. Zira, yüksek hızda araç kullanmayı bir beceri olarak kabul eden öğrenciler için bu durum, yüksek hızı bazı koşullarda kabul edilebilir kılmaktadır.

Öğrencilerin %57’sinin, yüksek teknoloji araçlar ile çok kısa mesafe durabileceklerini düşünmeleri, toplumdaki diğer yol kullanıcılarında da kabul gören bu yanlış bilginin düzeltilmesinin gerekliliğine işaret etmektedir. Yanlış yerleşmiş bu bilginin düzeltilmesinde sürücü kursları, yazılı görsel ve sosyal medya ile trafik güvenliği kampanyalarından faydalanılabileceği düşünülmektedir.

Her ne kadar “Doğru takılmış bir emniyet kemeri, ağır yaralanma riskini büyük oranda azaltır” sorusuna öğrencilerin tamamına yakınının (%96) katılıyorum cevabı vermesi sevindirici olmakla birlikte, “Otomobillerin arka koltuklarında emniyet kemeri takmaya gerek yoktur” sorusuna verilen %83 oranındaki katılmıyorum cevabı, öğrencilerin büyük oranda, yasal olarak da bir zorunluluk olan arka koltukta emniyet kemeri takılmamasının yaratacağı risklerin farkında olmadıklarını göstermektedir.

“Emniyet kemeri bir kaza anında araçtan çıkmaya engel olur” sorusuna %65 oranında verilen katılıyorum cevabı, öğrencilerin önemli bir bölümünün emniyet kemeri ile ilgili bu yanlış bilgiye sahip olduklarını göstermektedir. Yine bu bilginin de; sürücü kursları, yazılı görsel ve sosyal medya ile trafik güvenliği kampanyaları aracılığı ile düzeltilmesi gerekmektedir.

“Araç sürerken kulaklık kullanarak bile olsa cep telefonu ile konuşmak tehlikelidir” sorusuna verilen %24 oranındaki katılmıyorum cevabı, üzerinde durulması gereken bir orandır. Zira bu oran, öğrencilerin $\frac{1}{4}$ ünün araç sürerken cep telefonu ile konuşulabileceğine inandıklarını, bu konudaki riskleri bilmediklerini ya da farkında olmadıklarını göstermektedir.

“Trafik kazaları çoğunlukla trafik canavarı olarak ifade edilen sürücüler nedeniyle meydana gelir” sorusuna verilen cevaplar, kural ihlallerini ve hataları ötekileştirerek başkalarına yükleyen “Trafik Canavarı” kavramının GMYO öğrencilerinin $\frac{3}{4}$ tarafından da kabul gördüğünü göstermektedir. Özellikle kural ihlali yapan ve trafik içerisinde tehlikeli davranışlarda bulunan yol kullanıcıların, kendi yaptıkları hataları görmeyip bu tutumlarını, kural ihlali yapan diğer yol kullanıcılar nedeniyle yaptıklarını düşünmeleri, mutlak surette düzeltilmesi gereken bir konudur. Bu konuda da ivedilikle çözüm arayışlarına gidilmesinin gerekli olduğu düşünülmektedir.

Bir trafik kazasında kadercilik anlayışına bakışlarını sorgulayan “Eğer bir trafik kazası olacaksa ben ne yaparsam yapayım olacaktır” sorusuna, öğrencilerin %60 oranında katılmıyorum cevabı vermeleri sevindiricidir. Zira öğrenci-

lerin %60'ı, bir trafik kazası olmaması için kendilerinin yapılabilecekleri şeyler olduğuna inandıkları anlaşılmaktadır.

Kaynakça

- Güvenli Trafik (2013). "Güvenli Trafik Projesi", (http://www.guvenlitrafik.org/safe_traffic_project/, (erişim tarihi: 25.08.2013).
- ICARUS (2013). "Inter-Cultural Approaches for Road Users Safety, ICARUS", European Commission Road Safety Projects, 2009-2011, (<http://www.webicarus.eu>, (erişim tarihi: 25.08.2013).
- Transport Scotland National Transport Agency, (2011). National Debate on Young Drivers' Safety: Final Report", (<http://www.transportscotland.gov.uk/strategy-and-research/publications-and-consultations/j13564-00.htm>, 2013).
- Rose25 (2013). Inventory And Compiling of a European Good Practice Guide on Road Safety Education Targeted at Young People, ROSE25, Final Report, European Commission Road Safety Projects, http://ec.europa.eu/transport/rose25/index_en.htm, (erişim tarihi: 25.08.2013).
- ROSYPE (2013). "Road Safety For Young People in Europe, ROSYPE", European Commission Road Safety Projects, http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/projects/index_en.htm, (erişim tarihi: 25.08.2013).
- TSH (2013). "Trafikte Sorumluluk Hareketi", <http://www.trafikhareketi.org/> (erişim tarihi: 25.08.2013) 2013).
- WHO (Dünya Sağlık Örgütü) (2013). <http://www.who.int/en/>, (erişim tarihi: 25.08.2013).
- Youth and Road Safety (2013). "Youth and Road Safety in Europe: Policy Briefing", World Health Organization Regional Office for Europe, 2007. www.euro.who.int/document/e90142.pdf (erişim tarihi: 25.08.2013).

EK 1. Uygulanan Anket Formu

Proje: Gazi Meslek Yüksek Okulu Öğrencilerinin Trafik Güvenliği Risk Algılarının Tespiti ve Güvenli Trafik Bilincinin Arttırılması (Gazi Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projesi)

Aşağıda sürücü, yaya, yolcu olarak bir trafik ortamında karşılaşılabileceğiniz riskli durumlarla ilgili algılarınızı tespit etmek üzere çeşitli sorular sorulmaktadır. Lütfen soruları okuyarak sizin için uygun olan kutuyu işaretleyiniz. Risk Algısı Ölçeğinden elde edilen bilgiler 35/2012-01 kodlu G.Ü. Bilimsel Araştırma Projesinde kullanılacak olup, bunun dışında herhangi bir kişi veya kuruma verilmeyecek, cevaplar saklı tutulacaktır. Katkılarınız için teşekkür ederiz.

Yrd.Doç.Dr. Aydan ÖZSOY Yrd.Doç.Dr. Seda HATİPOĞLU Yrd.Doç.Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

Araştırmacı

Araştırmacı

Proje Yürütücüsü

Yaşınız	
Cinsiyetiniz	Bayan Bay
Okuduğunuz Bölüm	

	Evet	Hayır
Sürücü belgeniz var mı?	Otomobil Ağır vasıta Motersiklet	
Sürücü belgeniz var ise hiç trafik cezası aldınız mı?		
Ceza aldıysanız hangi ihlale yönelik ceza idi?	Hız Emniyet kemeri Cep telefonu Alkol Park Diğer	
Bir trafik kazası geçirdiniz mi?	Sürücü olarak Yaya olarak Yolcu olarak	
Bir trafik kazasında, ailenizden ve/veya yakın çevrenizden birini kaybettiniz mi?		
Sizin ya da ailenizin özel aracı var mı?		
Sürücü, yaya, yolcu olarak trafikte riskli davranışları bildiğinizi düşünüyor musunuz?		

1. Yüksek hız bir trafik kazası nedenidir.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
2. Hız yönelik denetleme yok ise yasal hız limiti aşılabılır.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
3. Sürücü tecrübeli ise yüksek hız bir tehlike oluşturmaz.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
4. Hız arttıkça aracın kontrol edilmesi güçleşir.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
5. Hız arttıkça bir kazanın ölümlü sonuçlanma olasılığı çok yükselir.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
6. Yüksek teknolojili araçlar çok daha kısa mesafede dururlar.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
7. Hız arttıkça sürücü etrafını net göremez.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
8. Yüksek hızda araç kullanmak bir beceri işidir.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
9. Yasal hız limitlerinde araç sürmek, tehlikeli bir durumu fark etmek için gerekli zamanı tanır.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
10. Hızlı gitmek zamandan büyük oranda tasarruf sağlar.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
11. Otomobillerin arka koltuklarında emniyet kemeri takmaya gerek yoktur.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
12. Doğru takılmış bir emniyet kemeri, ağır yaralanma riskini büyük oranda azaltır.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
13. Kısa yolculuklarda ve düşük hızlarda emniyet kemeri takmaya gerek yoktur.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
14. Araçta hava yastığı var ise emniyet kemeri takmaya gerek yoktur.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
15. Emniyet kemeri bir kaza anında araçtan çıkmaya engel olur.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
16. Hızlı ve yoğun akan trafikte karşıya geçmek bir beceridir.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
17. Yasal alkol limitlerinde bile olsa alkollü iken araç kullanılmamalıdır.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok
18. Araç sürerken kulaklık kullanarak bile olsa cep telefonu ile konuşmak tehlikelidir.
 Katılıyorum Katılmıyorum Fikrim Yok

19. Trafik kazaları çoğunlukla trafik canavarı olarak ifade edilen sürücüler nedeniyle meydana gelir.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Fikrim Yok

20. Eğer bir trafik kazası olacaksa ben ne yaparsam yapayım olacaktır.

Katılıyorum

Katılmıyorum

Fikrim Yok