

Trafik güvenliği ve incinebilir gruplar*

*Bu eğitim içeriği, Kocaeli Üniversitesi Uzaktan Eğitim Birimi e-öğrenme platformu aracılığıyla SE ders olarak 2013 yılından bu yana uygulanan «Trafik Güvenliği» dersinin bir parçasıdır. İlgili ders içeriği Yrd.Doç.Dr.Nevin KILIÇ ve Öğr.Grv.Elif SUNGUR tarafından «Trafik Hayattır» projesi kapsamında hazırlanmıştır.

Bu derste ele alınacak konular

- Trafikte incinebilir gruplar kimlerden oluşur?
- Gençler, çocuklar, yaşlılar, yayalar, bisikletli ve motosikletliler.
- Gençlerin riskli trafik davranışları
- İncinebilir grupların trafikte maruz kaldıkları tehlikelerin azaltılması için neler yapılabilir?
- Yaya ve yolcu olarak kendi güvenliğini sağlama

Duyarlılık Kazandırılması Gereken Kavramlar

Dünya Sağlık Örgütü Düşük ve orta sosyoekonomik düzeye sahip ülkelerde trafik kazalarına bağlı ölümlerle baş etmek için aşağıdaki faktörlere odaklanılmasını önermektedir:

- Hız
- Alkol
- Emniyet Kemeri ve Çocuk Güvenlik Koltukları
- Kask
- Görünürlük
- Kolay Zarar Görebilen/Kendi Kendine Yetemeyen Kişiler, yani incinebilir gruplar

- Dünyada yolda hayatını kaybeden insanların yarısı, ülkemizde ise dörtte üçü incinebilir yol kullanıcılarıdır (bkz. Slayt no 11).
- Dünyadaki motorlu taşıt yollarında meydana gelen ölümlerin %90'ından fazlası, düşük ve orta gelir seviyesindeki ülkelerde olmaktadır. Bu ülkelerdeki araç sayısı ise, dünyadaki toplam araç sayısının yarısıdır (WHO, 2009).

- Trafik kullanıcıları, trafik ortamını kullanma şekilleri ve sıklığı bakımından ortam tehlikelerine farklı derecelerde maruz kalırlar. Bu nedenle de zarar görme riskleri birbirinden farklıdır.
- Bazı gruplar, en fazla incinebilir, zarar görebilir gruplardandır. Trafik ortamında incinebilirliği yüksek gruplara sırasıyla göz atalım.

Trafik ortamında var olma biçimi bakımından:

- Trafik ortamında yaya, yolcu ya da sürücü olarak varlık göstermekteyiz. Bu üç var olma biçiminde, incinmeye en açık olunan durum “yaya” olma, ikinci olarak da «yolcu» olma halidir.

Yaş grupları bakımından:

- Gençler
- Çocuklar
- Yaşlılar



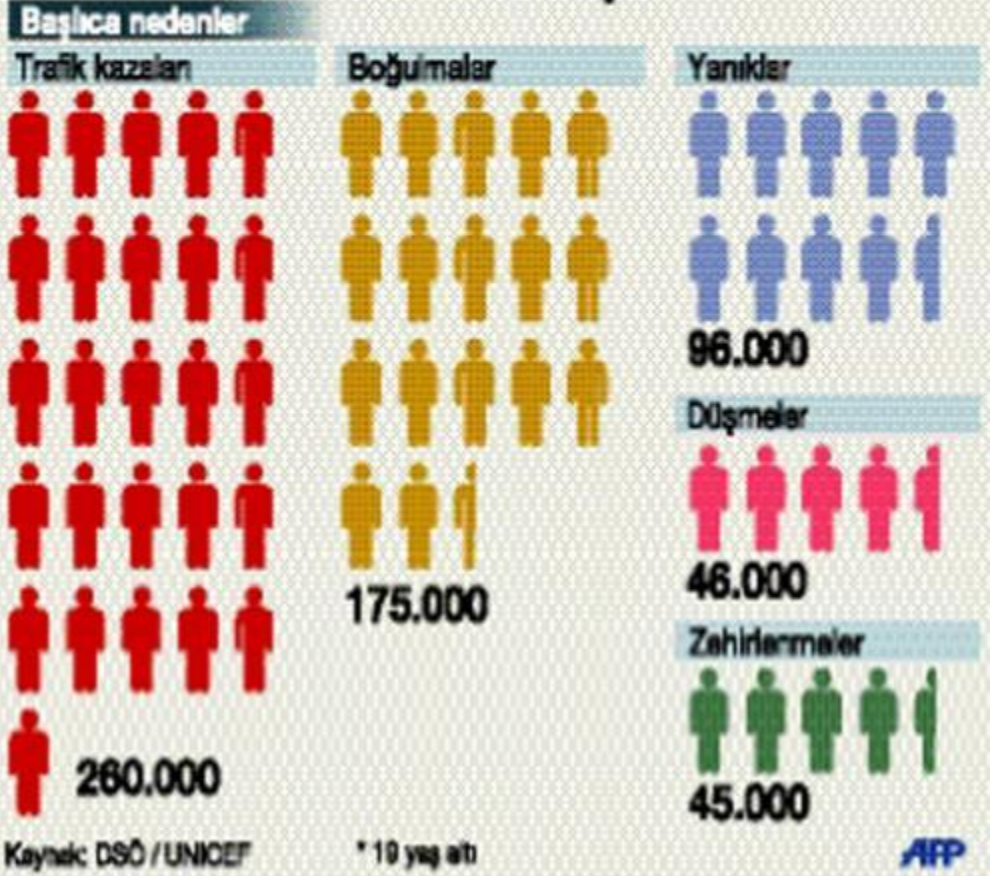
Yaş gruplarına göre bakıldığında

WHO 2004 yılı raporunda

- 15-29 yaş grubunda birinci ölüm nedeni
- 30-44 yaş grubunda ikinci ölüm nedenidir
- 1-14 yaş grubunda çocukluk çağı kanserlerinden sonra % 43 ile kazalar ikinci ölüm nedeni

Ölümcül kazaların verileri

Her yıl 830 bin çocuk* kazalarda ölüyor



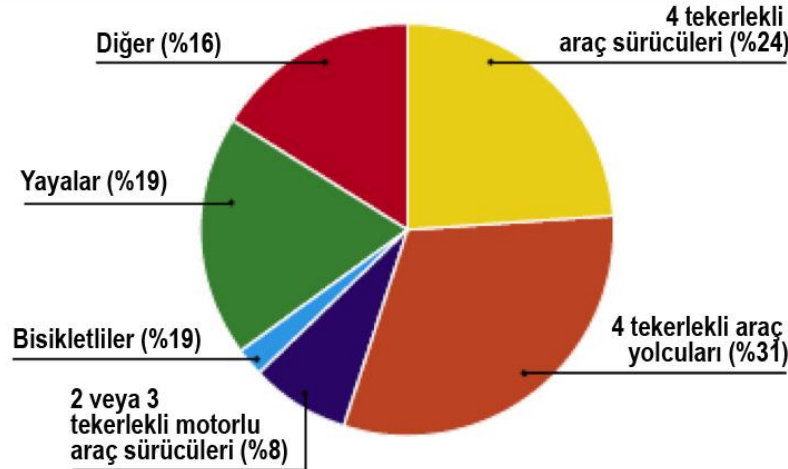
Kullanılan araç grupları bakımından:

- Bisikletliler
- Motosikletliler

- İncinebilir gruplar, özellikle az gelişmiş ülkelerde yaygın kullanılan, motosiklet ve bisiklet gibi, diğer araçların yarattığı tehlikelere açık olan araçların kullanıcıları ile kalabalık ve düzensiz olan toplu taşıma araçlarını kullanan yolcular ve yayalardır.
- Özellikle az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde bu yol kullanıcıları, çevre düzenlenmesi ve yol inşaatları sırasında dikkate alınmayan ve güvenlikleri düşünülmemiş insanlardır.
- İncinebilir gruplar, yüksek hızlı ve yoğun trafik ortamında, kendilerini tehlikelerinden koruyacak doğal ya da sentetik bir «kabuk» ile çevrelenmemiş olduklarından, zarar görmeye en açık, dezavantajlı grup olarak betimlenmektedir.

Türkiye'de trafik kazalarında ölenlerin

% 24'ü sürücü,
% 31'i yolcu,
% 27'si bisikletli ve motorsikletli sürücüler,
% 19'u yayadır.



Source: 2006, Security General Directorate

Kaynak: WorldHealthOrganization (2009). *Global StatusReport on RoadSafety: Time forAction*. Geneva: WHO Press. (www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)

Yaşa bağlı riskler

- Çocuklar ve gençler, geniş bir yaş aralığında olup, farklı özellikler taşıdıklarından, trafik ortamında yer alma ve tehlikelere maruz kalma şekilleri bakımından da farklı özelliklere göre ele alınabilir. Buna göre, oluşan risk faktörlerini «küçük yaş grubundaki çocuklar», «ergenler» ve «gençler» olarak üç grupta inceleyebiliriz.

Çocuklar

- Trafiğe katılım trafikteki tüm bireyler için sorumluluk gerektiren bir zorluktur. Günlük trafikte yanlış davranışlar ağır yaralanmalara ve hatta ölümcül sonuçlara yol açabilir. Trafik güvenliğinin riske girmesinin en çok insanların hatalı davranışlarından kaynaklandığı bilinen bir gerçektir. Bu hatalı davranışlar örneğin dikkatsizliği, saygısız davranışı, trafik kurallarına uyulmamasını ve ayrıca trafikteki kişilerin güvensizliği ve bilgisizliğini kapsamaktadır.
- Bu hatalı davranışların kurbanları ne yazık ki çoğu zaman çocuklardır. Her yıl dünyada 260.000 çocuk trafik kazası sonucu hayatını kaybetmektedir. Bunun nedeni, çocukların da tek başlarına veya bir yetişkinin yanında çok erken yaşta otomobilde yolcu, yaya veya bisiklet sürücüsü olarak günlük trafikte yol almalarıdır.
- Çocukların trafikte uğradıkları kazaların önemli bir kısmı YAYA olarak yaşadıkları kazalardır. Bu kazalar da genellikle OKUL YOLUNDA gerçekleşmektedir.
- Araç içinde geçirdikleri kazalarda ise çocuğun DOĞRU YERDE VE DOĞRU ŞEKİLDE OTURTULMAMIŞ olması en başta gelen ölüm ya da sakat kalma nedeni olarak ortaya çıkmaktadır
- Bir başka kazaya karışma şekli de, özellikle erkek çocuklar için BİSİKLET KULLANIRKEN yaşadıkları kazalar (Unewood ve diğ., 2007).

Ergenler

- 11-16 yaşları arasındaki ergen yol kullanıcılarıyla İngiltere'de yapılan bir çalışmada, 14-16 yaş grubundakilerin 11-13 yaştakilere nazaran, trafikteki güvenli davranışları gerçekleştirme konusunda daha az istekli oldukları bulunmuştur.
- Bu yaş grubundakiler, park edilmiş araçlar arasından yola çıkma vb. trafiği bozan hareketler, güvenli olmayan davranışları gösterme konusunda grup baskısına uğradıklarını bildirmektedirler.
- Erkek ergenlerin kızlara oranla güvenli olmayan trafik davranışlarını göstermeye daha fazla istekli oldukları bulunmuştur (Elliott, 2004).

- Büyük şehirlerde yaşayan ve daha küçük yerleşimlerde yaşayan çocuklar arasında trafik güvenliği davranışları arasında farklar bulunmuştur.
- Küçük şehirlerde yaşayan ergenlerin daha olumlu trafik davranışları gösterdikleri, büyük şehirde yaşayanların ise, olumlu trafik davranışları göstermeye daha az istekli oldukları belirlenmiştir. Benzer bulgular, bisiklet kaskı kullanmak konusunda da ortaya çıkmıştır (Elliot, 2004).
- Ülkemizde de bu tür çalışmalar yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

- Ebeveynin trafik davranışlarının olumsuz olması, gençlerin uygun olmayan trafik davranışları göstermelerini artırmaktadır. Ebeveynlerin güvenli trafik davranışları göstermelerini sağlamak üzere özelleştirilmiş kampanya çalışmaları yapılması önerilmektedir (Elliott, 2004).

Genç yol kullanıcılarını tehlikelere açık kılan özellikler

- Genç sürücülerle yapılan trafik araştırmaları, bu sürücülerin yaşam biçimi, sürücülük deneyimsizliği, risk alma, beceri eksikliği, risk algılama, alkollü araç kullanma gibi davranışlarla beraber yüksek kaza riski taşıyan grup olduklarını ortaya koymaktadır. (Özkan ve Lajunen, 2005)

Yaşlılar

- Yirminci yüzyılın ortalarından itibaren yaşlı nüfus sayısal olarak artmaya başlamış ve bu artış 21. yüzyılda daha da fazlalaşmıştır.
- İleri yaştaki insanlar, yaşla beraber ortaya çıkan görme zayıflığı, reflekslerin yavaşlaması, algılama ve karar verme yetilerinde bozulmalar nedeniyle hem sürücü hem yaya olarak risk altındadırlar.
- Yaşlı hastalarının travma nedenlerinin en başında %61'le düşmeler ve %22 ile **trafik kazaları** yer almaktadır.



Manisa'nın Turgutlu İlçesi'nde, yolun karşısına geçerken otomobilin çarptığı 73 yaşındaki [Dudu Madan](#), hayatı kaybetti.

Kaza, bugün saat 17.30 sıralarında, Ahmetli İlçesi girişinde meydana geldi. Akraba ziyaretinden evine dönen [Dudu Madan](#)'a, yolun karşısına geçerken, İzmir'den Uşak yönüne giden 51 yaşındaki Metin Öztürk yönetimindeki 43 DT 100 plakalı otomobil çarptı. Kanlar içinde yerde kalan Madan'ı görenlerin ihbarı üzerine gelen acil yardım ekipleri, yaralıyı Turgutlu Devlet Hastanesi'ne kaldırdı. Hastanede yapılan müdahalelere rağmen Madan, kurtarılamadı. Otomobil sürücüsü Öztürk, gözaltına alındı. Kaza ile ilgili soruşturma başlatıldı.



Bursa'nın İnegöl ilçesinde, otomobilin çarptığı yaşlı adam yaralandı.

Ahmet Akyollu Caddesi üzerinden İnegöl istikametine giden Gökçe T. (19) idaresindeki 16 KS 361 plakalı özel otomobil, ışıkta duramayarak yaya yolunu kullanarak karşıdan karşıya geçmekte olan Ulus K.ye (60) çarptı. Çarpmanın etkisi ile yaşlı adam yere düştü. Yaralı yaşlı adam olay yerine 35 dakika sonra gelebilen 112 ambulansı ile İnegöl Devlet Hastanesi'ne kaldırılarak tedavi altına alındı. Kazanın şokundan kurtulamayan özel otomobilin sürücüsü genç, acil serviste yaşlı adamın başında gözyaşı döktü. Gökçe T, yaşlı adamın sağlık durumu hakkında bilgi alıp kendisinden özür diledi. Kaza ile alakalı tahkikatın sürdüğü bildirildi.

Bisiklet ve Motosiklet Kullananlar

- İki ya da üç tekerlekli taşıt kullanıcıları trafik tehlikelerine çeşitli şekillerde maruz kalmakta ve zarar görmektedirler.
- Bunlar, özellikle motosiklet kullanıcılarının **hızlı kullanmaları**, hem bisiklet hem de motosiklet kullananların **kasksız seyahat etmeleri** ve diğer **sürücüler tarafından fark edilmemek** ya da **geç fark edilmek** olarak sıralanabilir.
- Kazaya karışan motosiklet sürücülerine ait rakamlara bakıldığında ülkemizde bu sorunun giderek büyümekte olduğu gözlenmektedir. 2002 ve 2011 yılları arasında trafiğe kayıtlı motosiklet sayılarında % 150'ye varan artış meydana gelmiş, paralel biçimde kaza sayıları da yaklaşık bir oranda artış göstermiştir (2002 yılında 10.838 motosiklet kazası; 2011 yılında 24.350 motosiklet kazası- TUİK, 2012)



<http://www.haberler.com/trafikte-fark-edilmek-amaciyla-eylem-yaptilar-4138291-haberi/> 2 Aralık 2012

Trafikte Fark Edilmek Amacıyla Eylem Yaptılar

- [Türkiye Sakatlar Derneği Samsun](#) Şubesi, Perşembe Gecesi Bisikletçiler Derneği ve Demir Atlılar Motosikletliler Derneği, trafikte her yıl sürücülerin kendilerini fark etmemesi sonucu hayatını kaybeden akülü sandalyeye muhtaç engelliler, bisikletliler ve motosikletliler için eylem yaptı.
- **KURSLARDA EĞİTİM VERİLMELİ**
- Demir Atlılar Motosikletliler Derneği Başkanı Yasin Soyak ise konu ile ilgili yaptığı açıklamada, otomobil sürücülerinin, motosiklet, bisiklet kullanıcıları ile akülü araç kullanan engelli bireyleri trafikte fark etmesini talep etti. Bu konuda farkındalık yaratmak için eylem düzenlediklerini söyleyen Soyak, "Bu yıl içerisinde 19-22 yaş arasında 2 motosiklet kullanıcısı arkadaşımızı, trafik kazasından kaybettik. Meydana gelen kazalarda otomobil sürücülerinin motosiklet kullanan arkadaşlarımızı fark etmediği, polis tutanaklarında ortaya koyuldu. [Türkiye](#)'de böyle bir gerçek var. Otomobil sürücüleri trafikte, bisiklet, motosiklet ve akülü sandalye kullanan bireyleri araç olarak kabul etmiyor ve yolda sıkıştırıyor. Bunun sonucunda trafik kazalarında her yıl onlarca arkadaşımız hayatını kaybediyor. Biz ehliyet alacak otomobil sürücülerine, kurslarda bisiklet, motosiklet ve akülü sandalye konusunda da eğitim verilmesini talep ediyoruz. Bu yapılırsa kazalarında önüne geçilmiş olur." diye konuştu.



Motosiklet halk otobüsüne girdi: 2 ağır yaralı

Akasya Bulvarı'nda motosikletin halk otobüsüne çarpması sonucu meydana gelen trafik kazasında **başlarında kask bulunmayan** iki kişi ağır yaralandı.

Akasya Bulvarı sanayi ışıklar mevkiinde meydana gelen trafik kazasında iki kişi ağır yaralandı. Edinilen bilgilere göre önceki akşam saat 19.00 sularında Gebze istikametine gitmekte olan 34 NN 859 plakalı motosiklet, dolmuş durağından çıkarak sanayi ışıklardan u dönüşü yapıp merkez istikametine yönelmek isteyen Ali Yandan idaresindeki 34 M 0088 plakalı halk otobüsüne yandan çarptı.

Kaskları yoktu

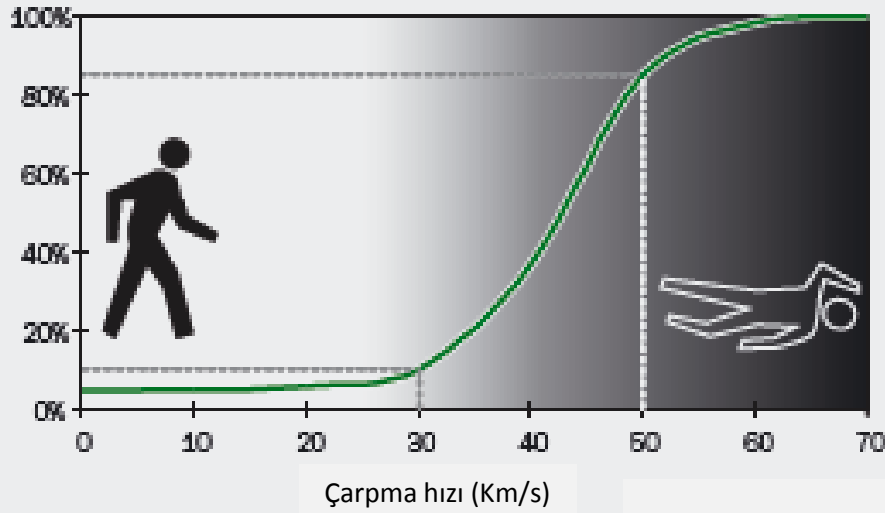
Meydana gelen trafik kazasında motosiklette bulunan Cüneyt Hasdemir (18) ile İsmail Havlı (19) isimli iki genç yola savruldu. İkisinin de başında kask bulunmayan gençler, aldıkları darbelerle ağır yaralandı. Kısa sürede olay yerine gelen ambulanslarla yaralılardan Fehmi Hasdemir Kartal Devlet Hastanesi'ne, İsmail Albayrak ise Pendik Yaşam Hastanesi'ne kaldırılarak tedavi altına alındı. Yaralıların hayati tehlikeleri devam ederken polis ekipleri kazayla ilgili soruşturma başlattı.

İncinebilir grupların korunması için neler yapılabilir?

- Oluşan zararı azaltmanın en etkili yolu, yollardaki **ortalama hızın düşürülmesidir.**
- Başka bir önlem, **motorize taşımacılığın azaltılması** ve alternatif ulaşım sistemlerinin devreye sokulmasıdır.
- İncinebilir grupların **eğitimi** ile kendi güvenliklerini sağlamak üzere çalışılması, örneğin;
 - bisikletli ve motosikletlilerde kask takma,
 - motosikletlilerin hız kurallarına uyması,
 - yayalar için karşıdan karşıya geçme kurallarına uyma,
 - yolcuların ve çocukların araç içinde sabitlenmeleri (emniyet kemeri ve çocuk koltuğu), vb. konularda farkındalık çalışmaları yapılması.

Hız ve Ölümcül Yaralanmalar

Motorlu taşıtların bir yayaya çarpması sonucunda ölme olasılığı



Motorlu taşıtların bir yayaya çarpması sonucunda ölme olasılığı:

- 30 km/s ile çarpma durumunda ölüm olasılığı çok düşükken, 50 km/s'ten itibaren ciddi artış göstermektedir.

Speed management: a road safety manual for decision-makers and practitioners.

Geneva, Global Road Safety Partnership, 2008

Güvenlik İçin Yaşam Boyu Eğitim

- Trafik ve trafikte katılım konusundaki eğitimin amacı çocuklara ve ergenlere trafik konusunda yeterli düzeyde bilgi ve davranış modelleri öğrenmelerine yardımcı olmaktır
- Yol güvenliği eğitimi 4-5 yaşında başlamalı, ilkokul, ortaokul ve lise süresince devam etmelidir.
- Yol güvenliği eğitiminde yetişkin önderliğinde, yaşlılar ve arkadaşlarla etkileşim ve işbirliği ile öğrenme güçlü bir yöntemdir.
- Sosyal etkileşim öğrenme çıktısının en önemli belirleyicilerinden (MODEL ALMA) olduğundan, grup çalışmaları yapılması bu konudaki öğrenme sürecini olumlu etkileyecektir.

- Bazı üniversiteler, okullarına yerleşen yeni öğrencilerine akademik hayata uyum programları çerçevesinde Trafik Bilinci eğitimleri yapmaktadırlar,
- Bazı üniversiteler kampüs içinde hoca, öğrenci ve çalışanların gönüllü olarak çalıştığı Trafik kurulları oluşturmakta, kampüs trafik kurallarını oluşturmakta, uygulanmasının yaygınlaştırılması için bir dizi çalışma yapmaktadırlar.

Emniyet kemerleri ve çocuk koruma sistemleri yaralanmaları nasıl önler ya da en aza indirir?

- Taşıttan fırlamayı önlemek: Amerikan Acil Durum Hekimleri Birliği (ACEP) emniyet kemeri kullanımını, bir çarpışma anında taşıttan fırlamaya karşı en iyi korunma olarak savunup desteklemektedir. Taşıttan dışarı fırlamak bir çarpışmada bireyin başına gelebilecek en tehlikeli durumlardan biridir ve bu durumda kalan kişilerin %75 i hayatını kaybetmektedir. Emniyet kemeri, taşıttan fırlamayı önleme konusunda etkilidir, kemer takmayan yolcuları % 44'ü taşıttan fırlarken, takanlarda bu oran % 5 tir (ACEP, 2002).

Çocuk güvenlik koltuğu



- 50 km/s hızla giden bir araçta, arka koltukta oturan ve emniyet Kemeri takmayan bir çocuğun ağırlığının çarpma anında 30 kat artarak 40 kilodan 1200 kiloya çıkmaktadır.
- Dünya Sağlık Örgütü'nün verilerine göre, doğumdan itibaren çocuk güvenlik koltuğu kullanımının zorunlu olduğu gelişmiş ülkelerde trafik kazalarında çocuk ölüm oranı yüzde üçlere gerilemiştir.
- Bizim ülkemizde de, boyu 135 cm, ağırlığı 36 kg altındaki çocukların bulunduğu araçlarda güvenlik koltuğu bulundurma zorunluluğu 1 Haziran 2010'da başladı.

- Çocuk sabitleyici sistemlerinin kullanılmasıyla ilgili yapılan araştırmalarda, ebeveynlerin emniyet kemeri kullanımı ile çocuk koltuğu kullanma davranışlarının paralel olduğu belirlenmiştir.
- Geriye dönük bebek koltukları bir çarpışmada ölümcül yaralanmaları %71, n yüz bebek koltukları % 55, emniyet kemeri ise %45 oranında azaltmaktadır.
- Őayet her ocuk araç içinde doğru Şekilde bağlanırsa ölüm ve yaralanma sayıları yarı yarıya azalabilir (NHSTA, 2002; SpineCare Foundation 2005).
- Elbette ocukların araç içinde bağlanmalarının yaş ve kilolarına uygun biçimde yapılması, herhangi bir trafik kazasında korunabilmeleri açısından önem taşır. Bunlar, bebekler için arkaya bakan bebek koltuğu, n yüz ocuk koltuğu ve ykselticilerdir.

Yaya olarak kendinizi nasıl koruyabilirsiniz?

Trafikte bulunmak, herkes ancak özellikle çocuklar, gençler, yaşlılar ve engelli bireyler için oldukça tehlikelidir

- Bu tehlike, yaya olarak trafikte bulunulduğunda ve caddelerden karşıdan karşıya geçişlerde daha da artar.
- Yayalar her ne kadar öncelikli olsalar da, buna özen göstermeyen sürücüler olabilir. Kişilerin dikkatlerini toplayarak seri biçimde karşıdan karşıya geçmeleri gerekir.
- İlköğretim öğrencileri yaşları gereği, ortaöğretim öğrencileri ise çevre ve arkadaşlarıyla diyalogları gereği bu yoğun konsantrasyonu sıklıkla sağlayamazlar.
- Yapılan özel uyarı ve bilgilendirmenin sıklığı güvenli davranışların kazandırılması için gereklidir.

Yaya olarak uyulması gereken kurallar

- Cadde ve sokaklarda her zaman yaya kaldırımında yürünmelidir.
- Karşı kaldırıma ancak yaya geçitlerinden, alt ve üst geçitlerden geçilmelidir. Kaldırımdan inerken, karşıdan karşıya geçerken önce sola, sonra sağa yine sola bakıp öyle geçmek gerekir. Karşıdan karşıya geçerken zikzaklar çizmeden, aynı zamanda duran bir taşıtın hemen önünden ve arkasından yola çıkmadan geçmelidir.
- Yaya kaldırımı olmayan yerlerde yolun solundan yürünmelidir.
- Trafik polislerinin işaretlerine uymak gerekir. Trafik polisinin olmadığı yerlerde ise trafik işaretlerine dikkat edilmelidir.
- Trafik lambası kırmızı yanarken kesin olarak karşıya geçilmemelidir.
- Taşıt araçlarından inerken taşıtın tam olarak durmasını beklemek gerekir.
- Taşıt araçlarına binerken sıra ile binilmelidir.
- Taşıt aracından iner inmez hemen karşıya geçmemelidir.
- Taşıtlara hiçbir nedenle asılmamak gerekir.
- Yolda gruplar oluşturup geçişe engel olunmamalıdır.

Karşıdan karşıya geçmek için

- Yapılması gereken en uygun davranış yaya geçidinin kullanılmasıdır. Ancak, bazen yaya geçidinin işaretlerle belirlenmediği bir kesimden karşıya geçmek gerekebilir. Eğer yakında trafik ışıklarıyla kontrollü yaya geçidi ya da alt-üst geçitler bulunmuyorsa, herhangi bir yer yerine yaya geçidinden geçmek daha güvenlidir.
- Geçişe başlamadan önce trafik sağ ve sola bakılarak kontrol edilmeli, geçişin güvenli olacağına kanaat getirilirse yola çıkılmalıdır.
- Yaklaşan araçların uzaklıkları ve hızları doğru tahmin edilerek, hızlı (ancak acele ederek ve koşarak değil) adımlarla karşıya geçilmelidir. Özellikle 07-12 yaş öğrencilerinin bu tahmin, değerlendirme becerisinin yeterince gelişmemiş olabileceği bilinmelidir.

Hava Őartlarına dikkat

- Karlı, yađmurlu havalar; sűrűcűlere olduđu kadar yayalara da olumsuz, trafik gűvenliđini azaltıcı ortamlar hazırlar. Gűrűűn kısıtlanması tehlikeler yaratır.
- Ancak bu hava Őartlarının getirdiği en önemli risk; araçların yol yűzeyinin, ıslanması, kar ya da buzla kaplı olması nedeniyle fren mesafelerinin uzamasıdır. Daha da olumsuz koűullarda, araçların yayaların beklemediği, ters manevralar, savrulmalar ve taklalar ile frenin hiç etkili olamadığı kayma durumlarıdır.
- Bu tűr havalarda, yaya olarak trafikte bulunurken, çok daha dikkatli ve araçlardan gelebilecek riskleri dikkate alacak davranıűlar içinde olmamız gerekir. Araçlarla geiűlerde aramızda olacak mesafenin uzun tutulması, ani hareketlerden kaçınılması ilk akla gelen önlemlerdir.
- Bu tűr havalar, yayaların kendi hareketlerini de gűleűtirirler. Beklenmedik kaymalar, dűűmeler kaldırımında yűrűrken, karűıya geçerken ve araçlara binip-inerken ilave tehlikeler yaratırlar. Koűullara uygun ayakkabılar giyilmesi ve ani hareketlerden kaçınılması yararlı olabilir.

Alt ve Üst Geçitleri Kullanma

- Yaya olarak trafikte güvenle karşıdan karşıya geçmek istiyorsak varsa, mutlaka alt ve üst geçitleri kullanmamız gereklidir.
- Trafik ışıklarıyla kontrol edilen kavşaklar ve geçitler yakınında olsa bile, alt ve üst geçitler varsa, bunları tercih ediniz.
- Çoğu kez, hemen hepimize bu geçitleri kullanmak biraz zahmetli ve zaman kaybettirici gelir. Bu doğrudur. Biraz zahmet çekersiniz, biraz zaman kaybedersiniz. **Ancak güvende olursunuz**, size ve yakınlarınıza onulmaz acılar verecek, yeri doldurulamaz can kayıplarınızdan ya da sizleri sakat bırakacak yaralanmalardan kurtulmuş olursunuz.
- Sizin, aileniz ve ülke için en değerli şey yaşamınızı sağlıklı sürdürmenizdir. Bu nedenle, hiçbir zaman alt ve üst geçitlerde geçecek birkaç fazla dakikayı, birkaç fazla merdiveni ya da yürünecek birkaç metre fazla mesafeyi sorun yapmayınız.

Trafik ışıklarının bulunduğu yaya geçitleri

- Trafik ışıklarının bulunduğu yaya geçitlerinde de, göz kontağı sağlanması yararlı olabilir. Sürücülerin, bu tür yerlerde bile, yaya güvenliğine yeterince ve kurallar çerçevesinde özen gösterdikleri söylenemez.
- Bu nedenle, sürücülere kendinizi göstermeniz ve niyetinizi belli etmeniz gerekir. Bütün bunların kaldırım üzerinde size ve sürücüye dikkat dağıtıcı olmadan yapılması gerekir.

Kaldırımın Olmayan Alanlarda Yürüme

- Özellikle iki küçük yerleşim yeri arasındaki taşıt yollarında bazen kaldırım olmaz ve yolun hemen yanlarında dar banketler bulunabilir. Bazen şehir ya da kasabanız içinde de böyle caddeler bulunabilir. Bazen de sürücüler araçlarını kaldırım üzerine park etmişler ve yayalara yürümek için çok sınırlı bir yer bırakmışlardır.
- Yolun her iki tarafında da yayalara ayrılan imkanlar birbirinin aynı ise, yani sağ, soldan daha güvenli değilse yolun soluna geçin ve yolun sol tarafındaki, kaldırım ya da banketleri kullanın.
- Böylelikle yürürken karşıdan gelen trafiği görme ve olası tehlikelere biraz önlem alma şansınız olacaktır.

Yaya olarak hıza karşı dikkatli olmalı

- Bazı cadde ve yollar daha da fazla tehlike taşırlar.
- Bunlar izin verilmese dahi, daha yüksek hızların gerçekleştiği geniş bulvarlar ve katlı kavşakların yer aldığı kesimler olabilir.
- Ne yazık ki, böyle yerleştirilmemeleri gerektiği halde, bu yollar okulunuzun ya da mahallenizin yakınından; hergün bisiklet sokakları kesen bir biçimde de geçiyor olabilir.
- Bu çok tehlikeli kesimlerin varlığından haberdar olunuz.
- Eğer zorunluluğunuz yoksa bu yolları hiç bir şekilde kullanmayınız. Bu yollardan, sizin sokaklarınıza dönüveren sürücülerin, hiç de hakları olmadığı halde, alışkanlıklarını sürdürerek hızlı araç kullanmaya devam edebileceklerini unutmayınız.
- Bu daha az tehlikeli zannettiğiniz sokaklardaki gizli tehlikelerden biridir.
- Yüksek hızlar sürücülerin durma mesafelerini artırdığından ve çarpışmalarda daha ölümcül sonuçlar yarattığından son derece tehlikelidir.

Servisle Ulaşım

- Hemen birçok şehirde, yerleşimlerin gelişimi ve trafiğin artmasıyla, evden okula ya da okuldan eve gitmek üzere okul servisleri çalıştırılmaya başlanmıştır. Üniversitelerde de kampuslara ulaşımında birçok öğrenci bu servisleri kullanmaktadır.
- Servis araçlarının her dört tarafından yaklaşık 3'er metrelik mesafeler, araçla ilgili potansiyel tehlike alanlarıdır.
- Geç kalan, karşıdan karşıya geçme kurallarına uymayan vb. hatalar yapan yolcular ve yolcu güvenliğini dikkate almayan sürücü hatalarından ötürü pek çok servis kazası yaşanabilmektedir.

Otomobillerin Daima Sağ Kapısından İnilmelidir.

- Türkiye’de trafik sağdan akmaktadır. Bu durumda araç geçişleri araçların solundan yapılır. Bu nedenle bir aracın diğerini geçmesine “sollama” diyoruz. Bindiğiniz otomobilin sol tarafı akan trafikle yan yanadır.
- Otomobil, bir durağa yanaşsa dahi, hiç bir biçimde sol taraftaki kapıdan dışarı çıkmayınız. Bunun trafik şeritlerinde yapılması çok daha büyük tehlikelere neden olur. Araçtan indiğinizde, daha çevrenize bakamadan, sizin aracınızı geçmeye çalışan bir diğer aracın darbesiyle karşılaşabilirsiniz.
- İçinde bulunduğunuz aracın sağ kapısından dışarı çıkınız. Yine de adımınızı atarken, çevrenin güvenli olup olmadığını kontrol ediniz. Bazen yanlış yol yerleşimleri ya da sürücünün yanlış biçimde aracın sağında mesafe bırakması, bir diğer yanlışa ortam hazırlar.
- Araç tamamen durmadan, inmeye kalkışmayınız.

Kaynaklar

- Barjonet, E. (2001). **Traffic Psychology Today**. Kluwer Publishing.
- Elliot, M. A. (2004). The attitudes and behavior of adolescent road users: An application of the theory of planned behavior. **Transport Research Laboratory Report, TRL601**, Prepared for Road Safety Division, Department for Transport. London.
- FIA Otomobil ve Toplum Vakfı (2011). **Emniyet kemeri ve çocuk koruma sistemleri: Karar organları ve uygulayıcılar için karayolu güvenliği el kitabı**. (Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Çev.) Ankara: EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları (Orijinal çalışma basım tarihi 2009).
- Fischer, P.; Kubitzki, J. ; Guter, S. ve Frey, D. (2007). Virtual driving and risk taking: Do racing games increase risk-taking cognitions, affect, and behaviors? **Journal of Experimental Psychology: Applied**. **13(1)**, 22 – 31.
- Kubitzki, J. (2004). From Playstation to German Freeway: Car-tuning, illegal car-racing and reckless driving. Report Vol. 03/04). Berlin, Germany: Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer. (Bu kaynakçada yer alan Fischer ve diğ. (2007) makalesinden alınmıştır.)
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). Why are there sex differences in risky driving? The relationship between sex and gender-role on aggressive driving, traffic offences, and accident involvement among Turkish drivers. **Aggressive Behavior**, **31**, 507 – 558.
- Temel, F. ve Özcebe, H. (2006). Türkiye’de karayollarında trafik kazaları. **Sted**, **15(11)**, 192 – 198.
- Trafik Kaza İstatistikleri – Karayolu (2011). Emniyet Genel Müdürlüğü ve Türkiye İstatistik Kurumu.
- Unewood, J.; Dillon, G.; Farnsworth, B. ve Twiner, A. (2007). Reading the road: The influence of age and sex on child pedestrians’ perception of road risk. **British Journal of Psychology**, **98**, 93 – 110.
- Voice of America, “Gençler Direksiyon Başında Dikkat”, 8.11.2011
- World Health Organization (2009). **Global Status Report on Road Safety: Time for Action**. Geneva: WHO Press. (www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009)