

**TRAFİK GÜVENLİĞİNDE ALGILANAN
YAKALANMA RİSKİNİ YÜKSELTİCİ
İLETİŞİM KAMPANYALARI**

**Eskişehir'de Bir Araştırma
(Doktora Tezi)**

Ali Atif BİR

Eskişehir, 1992

**Eskişehir Üniversitesi
Merkez Kütüphane**



T. C. ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

**TRAFİK GÜVENLİĞİNDE ALGILANAN
YAKALANMA RİSKİNİ YÜKSELTİCİ
İLETİŞİM KAMPANYALARI**

Eskişehir'de Bir Araştırma

(Doktora Tezi)

Ali Atif BİR /

Danışman:

Prof. Dr. Şan ÖZ-ALP

**ANADOLU ÜNİVERSİTESİ
MERKEZ KÜTÜPHANESİ**

Eskişehir, 1992

ABSTRACT

The purpose of this study was to investigate the effectiveness of communication campaigns for increasing driver's perceived risk of apprehension in traffic safety. Firstly, the studies dealing with this issue are evaluated in terms of basic accident causation, communication and persuasion theories. After that the study introduced a systematic approach to developing communication campaigns for increasing perceived risk of apprehension. Further, to measure the drivers' perceived risk of apprehension in the first step of a communication campaign. A casual-comperative research was conducted. Sixty randomly selected subjects split into the two groups were used in the study. The subjects who wore their seat belts had a higher perceived risk of apprehension than the subjects who did not wear their seat belts. The results of research provided a basis to describe the target of the communication campaign under consideration.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No:

ŞEKİLLER	i
TABLolar	ii
BİRİNCİ BÖLÜM	
GİRİŞ	1
I. SORUN	5
II. KAVRAMLAR	10
A. Algılanan Yakalanma Riski	10
1. Tehdit	11
2. Yoğunluk	11
B. Gerçek Yakalanma Riski	12
C. Yaptırımların Önemi	14
D. İletişim Kampanyaları ve Denetim	15
KAYNAKÇA	18
İKİNCİ BÖLÜM	
TEORİ	21
I. SÜRÜCÜ DAVRANIŞINI AÇIKLAYAN TEORİLER	
(Kaza Nedenleme Teorileri)	22
A. GÜdüsel Yaklaşım	24
B. Bilişsel Yaklaşım	25
C. Güvenlik Payı ve Risk	26
D. Belirsizlik ve Risk Yaklaşımı	27
E. Tehlikeden Kaçınma Modeli	28
F. Sosyal Normlar Yaklaşımı	30
II. SÜRÜCÜ DAVRANIŞINI DEĞİŞTİRMEDE	
YARARLANILABİLECEK TEORİLER	32
A. Nedenli Eylem Teorisi	32
B. Sağlıklı Yaşama Bilinci Modeli	35
C. Korku Uyandırma	37
D. Araçlı Koşullama	39
E. Sosyal Öğrenme Teorisi	42
III. ALGILANAN YAKALANMA RİSKİNİ YÜKSELTİCİ	
İLETİŞİM KAMPANYALARI İÇİN TEORİK	
NEDENLEME	45
KAYNAKÇA	49
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
DENETİM VE ALGILANAN YAKALANMA RİSKİ	
DENETİM STRATEJİLERİ	53
I. DENETİM STRATEJİLERİ	55
A. Polis Arabaları	55
B. Denetim Zamanlaması	56
C. Yakalamaya Hazır Polis Aracı Görünümü	57
D. Hareketli Polis Aracına Karşı Sabit Polis Aracı	57
E. Tanımlanamayan Araç	58
F. Çoklu-Denetim Birimi Düzenlemeleri	59

G. Radar Sistemleri	59
H. Fahri Polis Uygulaması	60
II. DENETİM STRATEJİLERİNİ ETKİLEYEN	
FAKTÖRLER	61
A. Maliyet-Fayda Ölçütü	61
B. Teçhizat ve Yol Koşulları	62
KAYNAKÇA	64
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
ALGILANAN YAKALANMA RİSKİNİ YÜKSELTİCİ	
İLETİŞİM KAMPANYALARI PLANLAMASI	66
I. KAMPANYA PLANLAMASI	66
A. Hedef Davranış	67
B. Hedef Kitle	68
C. Güdüleme	69
D. Mesajın İçeriği	71
E. Destekleyici Eylemler	72
F. Medya Seçimi	74
G. Kampanya Zamanlaması	75
II. DENETİM FAALİYETLERİ VE İLETİŞİM	
KAMPANYALARININ BÜTÜNLEŞTİRİLMESİ	76
A. Genel Stratejiler	76
B. Özel Stratejiler	78
1. Haber Bültenleri ve Kamu Yararına Spotlar	78
2. Karayolları İşaret Levhaları	81
3. Denetim Ekiplerinin İletişim Aracı Olarak Kullanılması	82
KAYNAKÇA	84
BEŞİNCİ BÖLÜM	
RİSK ÖLÇÜMÜ UYGULAMASI	86
I. ARAŞTIRMA BİLGİSİ	87
A. Metot	87
B. Soru Kağıdı	90
C. Veri Analizi	91
D. Sınırlılıklar	91
II. BULGULAR	92
A. Genel Bulgular	92
1. Kaza Olasılığı Algılaması ve Sürücü Yetenekleri	92
2. Emniyet Kemeri Zorunluluğu ve Diğer Trafik Güvenliği Önlemlerine Karşı Tutumlar	95
3. Algılanan Yakalanma Riski	98
4. Trafik Güvenliğiyle İlgili Mesajların Hatırlanması	101
5. Trafik Ceza ve Puan Bilgisi	102
B. Gruplara Göre Bulgular	103
C. Sonuç ve Öneriler	106
KAYNAKÇA	109
EK: Araştırmada Kullanılan Soru Formu	110

ŞEKİLLER

Sayfa No:

İKİNCİ BÖLÜM

Şekil 1:	Sürücünün İşlevleri	24
Şekil 2:	Tehlikeden Kaçınma Modeli	29
Şekil 3:	Nedenli Eylem Teorisi	35
Şekil 4:	Sağlık Bilinci Modeli	36
Şekil 5:	Araçlı Koşullama ve Trafik Güvenliği Açısından Davranış Uyarıcı İlişkisi	41
Şekil 6:	Baranowski'nin Sağlık Davranışını Değiştirme Modeli	43

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Şekil 1:	İletişim Kampanya Planlamasında Evreler	67
----------	---	----

TABLULAR

Sayfa No:

BİRİNCİ BÖLÜM

Tablo 1:	Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayıları	2
Tablo 2:	Yıllara Göre Nüfus ve Araç Sayıları	2
Tablo 3:	Türkiye'deki Trafik Kazalarına Neden Olan Unsurlar ve Oranları	4
Tablo 4:	Yıllara Göre Ekip Faaliyetleri	6
Tablo 5:	Yıllara Göre Polis ve Araç Sayısı	6
Tablo 6:	Trafik İhlal Nedenleri ve Miktarları	8
Tablo 7a:	Ceza Gelirlerinin Personel Başına Durumu	13
Tablo 7b:	Personel Başına Kesilen Ceza	13

İKİNCİ BÖLÜM

Tablo 1:	Nedenli Eylem Teorisinde Tutumlar	33
Tablo 2:	Nedenli Eylem Teorisinde Özel Normlar	34

BEŞİNCİ BÖLÜM

Tablo 1:	Gruplara Göre Emniyet Kemerini Takma Alışkanlığının Raporlanması	89
Tablo 2:	Kaza Olasılığının Algılanması	92
Tablo 3:	Kaza Olasılığının Algılanması	93
Tablo 4:	Başlıca Kaza Nedeninin Kaynağı	94
Tablo 5:	Sürücünün Kendisi ve Başka Sürücülerin Yetenekleri Hakkında Düşünceleri	94
Tablo 6:	Emniyet Kemerini Zorunluluğuna Karşı Tutum	95
Tablo 7:	Emniyet Kemerini Yararına İnanma	96
Tablo 8:	Emniyet Kemerini Kullanma Nedeni	96
Tablo 9:	Emniyet Kemerini Kullanmama Nedeni	97
Tablo 10:	Hızlı Araç Kullanımına Karşı Çeşitli Önlemlerin Etkililiğine İnanç	97
Tablo 11A:	Şehir İçinde Trafik Kurallarından Bazıları İhlal Edildiğinde Algılanan Yakalanma Olasılığı	98
Tablo 11B:	Şehir Dışında Trafik Kurallarından Bazıları İhlal Edildiğinde Algılanan Yakalanma Olasılığı	99
Tablo 11C:	Tablo 11A ve 11B'nin Özeti	99
Tablo 12:	Emniyet Kemerini Kullanmazsa Algılanan Yakalanma Olasılığı	100
Tablo 13:	Polis Denetimi Algılanması	100
Tablo 14:	Trafik Güvenliğiyle İlgili Mesajların Hatırlanma Düzeyleri	102
Tablo 15:	Trafik Para ve Puan Ceza Bilgisi	102
Tablo 16:	Çeşitli Kontrol Değişkenleri Açısından Gruplar Arası T-test Sonuçları	103
Tablo 17:	Gruplara Göre Algılanan Yakalanma Riski T-test Sonuçları	105

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

1990 yılında Türkiye'deki trafik kazası sayısı 115.295'dir. Kaza istatistiklerine göre, kaza yerindeki 6286 ölüme, hastaneye götürülürken ve hastanede ölen yaklaşık 2500 kişi eklenirse yaşadığımız her bir saat içinde Türkiye'de 13 kaza olmakta ve her saat başı bir kişi ölmektedir (Trafik İstatistik Yıllığı, 1990; Rıdvan Ege, 1991).

Gidilen aynı uzunluktaki yola göre, bizde ölüm Avusturya'dan 10 kat, Amerika ve Almanya'dan 16 kat daha fazladır. Motorlu araç sayısı 32 milyon olan İtalya'da 1989 yılında ölenlerin sayısı Türkiye'deki kadardır. Türkiye'deki motorlu araç sayısı ise yaklaşık 4 milyondur. İtalya'daki araç sayısının dokuzda biri kadar motorlu araca sahip olan Türkiye'de her yıl İtalya'daki kadar insan trafik kazası sonucu hayatını yitirmektedir (Trafik İstatistik Yıllığı, 1990). Son dört yılın kaza, ölü ve hasar dağılımı verileri incelendiğinde (Tablo 1),

Tablo 1
Yıllara Göre Kaza, Ölüm ve Yaralı Sayıları

Yıllar	Kaza Sayısı	Ölü ^(*)	Yaralı ^(*)	Katedilen mesafe (milyon)	Katedilen 100 milyon km için ölüm
1987	110207	7530	80.321	23.016	32.7
1988	107651	6846	79.174	24.443	28.0
1989	103758	6332	80.013	26.613	23.8
1990	115295	6286	87.693	27.041	23.2

Kaynak : Trafik İstatistik Yıllığı, 1990

yukarıdaki paragraflarda ortaya koymaya çalıştığımız sorunun yalnızca bir yıla ait değil, Türkiye'deki nüfus artışına ve motorlu araç sayısındaki artışa bağlı genel bir sorun olduğu ortaya çıkmaktadır (Tablo 2).

Tablo 2
Yıllara Göre Nüfus ve Araç Sayıları

Yıllar	Türkiye Nüfusu	Motorlu Taşıt Sayısı
1980	44.736.957	1.299.2
1985	51.420.757	1.536.5
1990	56.473.035	4.091.8

Kaynak : Trafik İstatistik Yıllığı, 1990

Kaza nedenleri üzerine yapılan araştırmalar, trafik kazalarının daha çok insan yargularından kaynaklanan psikolojik bir süreç olduğunu ortaya koymaktadır.

(*) Kaza yerindeki ölü ve yaralı bilgisini içermektedir. Raporlanmayan yaralanmaların ve kaza sonrası hastanedeki ölümlerin çok daha fazla olduğu tahmin edilmektedir.

Polic ve Mis'in (1988) Slovenia'da resmi verileri kullanarak yaptıkları araştırmanın sonucuna göre, 1979-1983 yılları arasındaki trafik kazalarının % 11'i sürücünün psikolojik durumu, deneyimsizlik gibi özel durumlar, % 87.6'sı davranışa dayalı hatalar ve % 1.3'ü ise çevresel faktörler nedeniyle meydana gelmiştir.

Polic ve Mis'in çalışmalarında ulaştıkları sonuç, Treat vd. 1977'de ABD'de ulaştıkları sonuçtan oransal büyüklükler açısından farklılık göstermektedir. Treat vd. tarafından yapılan araştırmada trafik kazalarında insan faktörünün etkisi % 57 olarak bulunmuştur (Aktaran Shinar, 1978).

Nadir Yayla'ya (1991) göre gelişme süreci içerisine girmiş, düşük ve orta gelirli ülkelerdeki durumu, gelişmiş ülkelerle karşılaştırmamak gerekir. Yayla, gelişme sürecindeki ülkelerde:

- i. hızlı nüfus artışı ve plansız büyüme,
- ii. yetersiz alt yapı,
- iii. toplu taşıma eksikliği,
- iv. denetimde yetersizlik,
- v. yönetimde çokbaşlılık,
- vi. kısa vadeli çözümleri tercih eğilimi ve
- vii. yeterince trafik kültürü ve eğitimine sahip olmama

nedeniyle ulaşım ve trafik sorunlarının her geçen gün ağırlaştığını ifade etmektedir. Ancak sorunlar Yayla'nın saydığı nedenlerle her geçen gün ağırlaşırken, Türkiye'de de kazaya neden olan en önemli faktörün insan hatası olduğu raporlanmaktadır. Türkiye'deki kazaların % 82.25'i sürücü hatasından kaynaklanmaktadır (Tablo 3).^(*)

(*) Ayrıca Türkiye'de kaza özellikleri üzerine yapılan bir değerlendirme için bkz. Tansel A.(1988) **Factors Affecting Traffic Accidents In Turkey**. Tebliğ, International Symposium (May, 23-26), ITU Transportation and Vehicles Research Center, İstanbul.

Tablo 3
Türkiye'deki Trafik Kazalarına Neden Olan
Ursunlar ve Oranları

Kaza Ursuru	Şehir İçi (%)	Şehir Dışı (%)	Toplam (%)
Toplam	104.432 100	23.452 100	127.884 100
Taşıt Kullanan	84.914 81.31	20.283 86.48	105.197 82.25
Taşıt	1.359 1.30	1.344 5.73	2.703 2.11
Yaya	17.411 16.67	1.201 5.12	18.612 14.55
Yol	397 0.38	438 1.86	835 0.65
Yolcu	351 0.33	186 0.79	537 0.41

Kaynak: Trafik İstatistik Yılığı, 1990

Sürücü hatalarını önlemek için trafik güvenliğini artırıcı sosyal normların gelişmesini sağlayan ve trafik güvenliğini azaltıcı normları ortadan kaldıran sosyal stratejilerin uygulamaya konması gerekir. Sürüş davranışını etkileyen sosyal stratejiler (Jacobs, 1989):

- i. eğitim,
- ii. iletişim,
- iii. ehliyet verme,
- iv. yasal düzenleme ve denetim

olarak dörde ayrılır. Herhangi bir sürüş davranışı değiştirilmek isteniyorsa, söz konusu dört sosyal stratejinin birlikte uygulamaya konması ve birbirini tamamlayacak şekilde planlanması gerekir. Araştırmamızın amacı yukarıdaki sosyal stratejilerden iletişim ve denetim faaliyetlerinin bütünleştirilmesiyle, denetim faaliyetleri başına yakalanma riskinin artacağını ortaya koymaktır. Çalışmamızda:

- 1) Güvenli sürüş davranışında temel tanımlayıcının, polis ne yaptığı değil, sürücü tarafından nasıl algılandığı olduğu,
- 2) Polisin yoldaki sayısını, varlığını artırmaksızın, kitle iletişim araçlarını kullanarak yakalanma korkusuyla sürüş davranışının değiştirilebileceği,

tartışılacaktır.

I. SORUN

Eğitimi bir kenara bırakacak olursak, Türkiye’de sürücü hatalarının önleyememenin en önemli nedeni denetim faaliyetlerinin yetersizliğidir (Hasan Tapkın ve Rüştü Yüce, 1991).

1983 yılında yürürlüğe giren yeni Karayolları Trafik Kanunuyla trafik sisteminin yeniden düzenlenmesi ve trafik kazalarının en az seviyeye indirilmesi amaçlanmıştır. Kanunun denetim ve yönetim bakımından ağırlığı İçişleri Bakanlığındadır. 1983 yılından itibaren özellikle denetim faaliyetlerini iyileştirmek amacıyla başlatılan uygulamalardan en önemlileri şunlardır:

- i. cezaların büyük oranda idari cezaya dönüştürülmesi,
- ii. polise cezaların peşin tahsili yetkisi verilmesi,
- iii. ceza puanı uygulaması yoluyla sürücü belgelerinin geri alınması,
- iv. alkol muayenesinin kaza yerinde yaygınlaştırılması,
- v. otobüslerin sivil görevlilerce denetimi,
- vi. elektronik takograf uygulaması,
- vii. çok ölümlü kaza noktalarında yoğun denetim,
- viii. kırmızı ışığı ihlal eden sürücülerin göz muayenesine sevk edilmesi,
- ix. ağır taşıtlara belirli günlerde trafiğe çıkma yasağı getirilmesi.

1983 yılından beri yılda yaklaşık 5 milyon trafik suçu işlenmektedir (Tablo 4). 1990 yılında 173.830 araç trafikten men edilmiştir. Ancak kaza, yaralanma ve ölümler azaltılamamıştır.

Tablo 4
Yıllara Göre Ekip Faliyetleri

Yıllar	Ceza Yazılan SÜRÜCÜ	Ceza Miktarı	Mahkemeye Sevk	Trafikten Men
1983	6.381.221	8.511.993.000	203.255	—
1984	6.050.264	8.744.596.500	176.270	—
1985	6.230.717	10.146.946.000	311.479	—
1986	5.673.708	10.604.177.500	476.600	—
1987	5.981.744	12.434.545.500	419.844	114.203
1988	5.546.301	23.013.610.000	341.182	151.364
1989	4.716.502	83.799.446.000	60.584	125.802
1990	4.802.082	160.443.955.000	58.245	173.830

Kaynak : Trafik İstatistik Yıllığı, 1990

1987 yılında 2.9 milyon olan motorlu taşıt sayısı 1990 yılında 4 milyonun üzerine çıkmıştır. Buna karşılık 1987 yılında trafik denetimiyle görevli polis sayısı 11.388 iken, 1990 yılında 11.508'dir. Yani, trafik denetimiyle görevli polis sayısı sabit kalmıştır bile denilebilir. Trafik denetiminde kullanılan araç sayısı açısından durum daha da kötüdür. 1987'den 1990 yılına, trafik hizmetlerinde görevli araç sayısında ancak 19 araçlık bir artış sağlanabilmiştir (Tablo 5).

Tablo 5
Yıllara Göre Polis ve Araç Sayısı

Yıllar	Trafik Personeli	Araç Sayısı
1987	11.388	2425
1988	11.555	2438
1989	11.532	2488
1990	11.508	2444

Kaynak : Abdullah Aldoğan, 1991

Türkiye 1. Trafik Şurasında Trafik Daire Başkanlığı tarafından sunulan bildiride yer alan trafik denetleme hizmetlerindeki eksiklikler aşağıdaki şekilde özetlenebilir (Abdullah Aldoğan, 1991):

- i. gerek şehiriçi gerek şehirdışı eskortluk hizmetleri trafik kuruluşları mesaisinin büyük bir bölümünü almakta ve trafik polisinin asli görevi olan kontrol ve düzenleme hizmetini aksatmasına neden olmaktadır, (*)
- ii. trafik kuruluşlarında istihdam edilen personelin önemli bir bölümü büro hizmetlerinde görevlendirilmektedir,
- iii. 1990 yılında trafik polisi 160 milyar TL. para cezası yazmış olmasına rağmen maliye sadece 60 milyar TL. tahsil etmiştir,
- iv. Ceza puanı uygulaması başladığından beri 18.243 kişi yüz puanı aşmış durumdadır. Bunlardan 12.433 kişinin sürücü belgeleri iki ay süre ile geri alınmıştır. Uygulamada ise sürücü belgesiz araç kullanırken yakalananlar, sürücü belgesine sahip olmadıklarını söyleyerek 150 bin TL. para cezasını ödemekte ve araç kullanmaya devam etmektedirler.

Polisin en önemli görevlerinden bir tanesinin yakalanma korkusuyla sosyal kontrol yaratması (Jacobs, 1989) olduğunu göz önüne aldığımızda, yukarıda ortaya konulan denetim yetersizliklerinin, yakalanma korkusu derecesini önemli ölçüde olumsuz yönde etkilediğini varsayabiliriz. Sürüş davranışının değiştirilmesi ve trafik güvenliğini sağlayıcı davranışların devamını sağlamak için, cezaların ağırlaştırılması gerekir. Eğer denetimden istenen sonucun alınması isteniyorsa, cezalandırılması ve yakalanma riskinin artırılması gereken davranışlar, kazalara neden olan davranışlar olmalıdır. 1990 kaza istatistiklerinin, sürücülerin en fazla aşırı hız, arkadan çarpma, ilk geçiş hakkını vermeme, yorgun-dalgın ve alkollü araç kullanma, hatalı sollama kusurları nedeniyle kazaya neden olduklarını göstermektedir (Tablo 6a). Ancak 1990 yılında kesilen cezaların kanundaki cezai maddelere göre dağılımı ile kazaya neden olan davranışlar arasında farklılıklar vardır (Tablo 6b).

(*) Eskortluk hizmetlerinin trafik denetim birimlerinin mesaisinin büyük bir bölümünü aldığı ve asli görevlerini engellediği yolundaki iddianın daha somut verilerle kanıtlanması gerekir.

Tablo 6a
Trafik İhlal Nedenleri ve Miktarları

Kusur	Miktar	%
Aşırı Hız	25934	16.22
Arkadan Çarpma	21523	13.46
İlk Geçiş H. Vermeme	14578	9.12
Yorgun/Dalgın/Alkollü	11088	6.93
Hatalı Geçiş	8847	5.06
Karşı Şeride Tecavüz	2253	1.40
Kırmızı Işıқта Geçme	2221	1.38
Park Halindeki Araca Çarpma	2205	1.37
Taşıt Giremez İhlali	1132	0.70
Geçme Yasağını İhlal	909	0.56
Hatalı Yük-Yolcu	836	0.52
Uygun Olmayan Araç	577	0.36
Hatalı Duruş ve Park	522	0.32
Dur İşaretinde Durmama	230	0.14
Selektör İhlali	67	0.04
Diğer	54476	34.08

Kaynak: Trafik İstatistik Yıllığı, 1990

Tablo 6b

Kanun Maddesi	Tanımı	Toplam
23	Araçlara Ait Belge ve Plakaları Bulundurmama	426.765
34	Muayene Süreleri	305.819
51/2A	Hız Sınırını %50'ye Kadar Aşmak	301.294
31/A	Araçlarda Bulundurulması Gerekliliği Şeyleri Bulundurmama/Kullanmama	276.398
30/A	Servis Freni ve Dış Işık Donanımlarının Bozuk, Noksan veya Teknik Şartlara Uymaması	226.706
61	Park Yasağı İhlali	224.297
78/1A	Otobüs ve Minibüs Cinsi Taşıtlarda Emniyet Kemeri Bulundurmamak	126.408
47/C	Hatalı Şerit İhlali	120.276
91	Mali Sorumluluk Sigortası Yaptırmamak	112.296
56/B	Geçiş Yasağını İhlal	106.952

Kaynak: Trafik İstatistik Yıllığı, 1990

Cezaya konu olan maddeler incelendiğinde, cezaların kaza nedeni olan davranışlardan daha çok, sabit denetim sonucunda yakalanan, gerekli belge ve teçizatı bulundurmama durumlarında yoğunlaştığı görülmektedir. Ergun Gedizoğlu (1992) da, 1990 yılında kesilen cezaların % 24'ünün belge ve teçizat eksikliği ya da geçersizliği nedenlerinden kaynaklandığını, % 55'inin ise doğrudan trafik güvenliği ile ilgili olmadığını vurgulamaktadır. Daha önce de belirtildiği gibi, kaza nedeni olan davranışları cezalandırmayan trafik idaresinde denetim faaliyetlerinin amacına ulaştığını ve bir bütün olarak toplumu trafik kurallarına uymaya ikna etme amacına hizmet ettiğini söylemek zordur.

Polis gücünün ve polis aracının sayısal yetersizliği, uygulamadan kaynaklanan sorunlar ve trafik güvenliğini tehdit eden davranışların cezalandırılmaması durumları göz önüne alındığında, trafik güvenliğini sağlamada "denetim" faaliyetlerinin yeterince korkutmadığı ortadadır. Ayrıca Türkiye'de uygulanan cezaların caydırıcı etkisinin, Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığında yetersiz olduğu (Uçer, 1986), Türkiye'nin gün geçtikçe, trafik suçlarına karşı daha da "hoşgörülü" bakan bir ulus olduğu (Kemal Özüm, 1988) değişik kaynaklarda belirtilmektedir.

Yukarıda ortaya konmaya çalışılan tablo nedeniyle, trafik güvenliğini tehdit eden sürücü davranışlarını değiştirmek için uygulamaya konulan özel denetim programlarının etkili olacağı şüphelidir. Özel bir program sözgelisi hız limitleri içinde araç kullanmayı ya da virajda sollamamayı sağlayacak bir denetim programı uygulamaya konulduğunda, denetim stratejileri iletişim kampanyalarıyla desteklenebilir ve algılanan yakalanma riski artırılabilir. Burada sözünü ettiğimiz iletişim çabası, bir gazete haberi ya da bir-iki film yapılıp yayınlanması değildir. Burada sözü edilen, kitle iletişim araçları aracılığıyla verilen mesajların uzun dönemli olarak planlanması ve denetim faaliyetleriyle eşgüdümlü olarak uygulamaya konmasıdır.

II. KAVRAMLAR

A. Algılanan Yakalanma Riski

Sürücünün herhangi bir anda bir trafik kuralına uymaması nedeniyle polis tarafından yakalanma olasılığını "öznel" olarak değerlemesine algılanan yakalanma riski adı verilir (Haight, 1986). Örnek vermek gerekirse, hemen yanbaşında bir polis memuru varken bir sürücünün, kırmızı ışıktaki geçmesi sonucu yakalanma olasılığını %100 olarak değerlendirdiğini varsayabiliriz. Burada sürücü %100 yakalanma riski algılamaktadır. Eğer polis memuru yoksa, sürücünün algıladığı yakalanma riski, deneyimlerine bağlı olarak değişecektir.

Trafik kurallarına uyma davranışı geliştirmek ya da hatalı bir davranışı değiştirmek için uygulamaya konan yasal düzenleme ve denetimin etkisi büyük oranda sürücünün algıladığı yakalanma riskine bağlıdır. Bugüne kadar yapılan deneysel ve alan çalışmaları sürücü davranışını değiştirmede, algılanan yakalanma riskini artırmanın, sürücünün algıladığı yaralanma ya da ölüm riskini artırmaktan daha etkili bir strateji olduğunu ortaya koymuştur (Shinar ve McKnight, 1985). Diğer değişkenler sabit kaldığında daha fazla risk algısı, daha fazla istenilen davranışa uymayı yaratacaktır (Haight, 1986, s. 360).

Algılanan yakalanma riski iki faktörün etkisi altındadır. Bu iki faktör "tehdit" ve "yoğunluk"tur (Shinar ve McKnight, 1985, s. 385).

1. Tehdit

Görülebilir denetim birimlerinin sürücü tarafından yakalanma korkusunu temsil etme derecesine "tehdit" adı verilir. Denetim biriminin sürüş davranışı üzerinde etkili olabilmesi için, her şeyden önce "tehditkar" olması gerekir. Bir denetim biriminin "tehditkar" olabilmesi için görülebilir, tanımlanabilir ve hatalı davranışı yakalamaya hazır olduğunun algılanabilir olması zorunludur (Shinar ve McKnight, s. 386). Başka bir deyişle:

i. denetim birimi görülebilmelidir.

Eğer sürücünün yakalanma riskini algılaması isteniyorsa, her şeyden önce sürücünün polisi ya da ekip arabasını görmesi gerekir. Saklı denetim birimleri gerçek riski artırırsalar da, algılanan riski etkilemezler.

ii. denetim birimi tanınabilmelidir.

Algılanan yakalanma riskini artırmak için yol kenarına basitçe aracı park etmek yetmez. Denetim biriminin açık olarak "denetleme aracı" olduğu tanınmalıdır.

iii. denetim biriminin yakalamaya hazır olduğu algılanabilmelidir.

Denetim birimi, yasayı uygulama hazırlığında olduğu görüntüsünü vermelidir. Polislerin kayıtsız bir görünüm içinde olduğu ya da aracın "tehdit" oluşturmeyen pozisyonda park edilmesi durumunda, sürücünün yakalanma riskini algılaması mümkün değildir.

2. Yoğunluk

Bir yasal denetim biriminin görünürlüğü sınırlıdır. Eğer denetim ekibi sabit haldeyse, yalnızca kısa bir süre için herhangi bir sürücü tarafından görülebilir.

Eğer denetim birimi hareketli ise yine "tehdit" yaratacaktır. Denetim birimi sayısı arttıkça, daha fazla sürücü etkilenecek, algılanan yakalanma riski bir bütün olarak yükselecektir.

Bir sürücünün algıladığı yakalanma riski, "tehdit" ve "yoğunluk" sonucu elde edilen deneyimlerinin toplamı tarafından belirlenir. Herhangi bir yoğunluk seviyesinde "tehdit" büyüdükçe, algılanan yakalanma riski de artacaktır. Aynı şekilde "tehdit" in herhangi bir seviyesi için yoğunluk arttıkça, algılanan risk de büyüyecektir.

B. Gerçek Yakalanma Riski

Bir sürücünün algıladığı yakalanma riski, gerçek yakalanma riskinden farklı olabilir. Bir sürücünün algıladığı risk trafik kurallarına uyma davranışıyla ilişkilidir. Gerçek riskse kurallara uymama nedeniyle yakalanma ile ilişkilidir (Haight, 1986, s. 361). Daha önce verdiğimiz örneğe dönersek, hemen köşebaşındaki bir polis otosu tarafından gözleendiğini bilmeyen bir sürücü, eğer kırmızı ışıktaki geçerse polis tarafından yakalanma olasılığını % 20 olarak hesaplayabilir. Ancak gerçek yakalanma riski % 100'dür. Eğer örneğimizdeki sürücü trafik kuralını çiğner ve kırmızı ışıktaki geçerse, farkında olmadığı polis tarafından yakalanması kesindir.

Algılanan yakalanma riski ile gerçek yakalanma riski arasındaki fark daha önce açıkladığımız "tehdit" kavramından kaynaklanmaktadır. Eğer "tehdit" gücü ile algılanan risk yükselirse, dolayısıyla trafik kurallarına uyma davranışı da artacak, sonucunda da gerçek yakalanma riski azalacaktır. Bu nedenle bazen, gerçek yakalanma riskini artırma çabası, trafik kurallarına uymayanlar için görünen riski azaltma yoluyla sağlanır. Bu tür uygulamada denetim ekibi saklanır, ya da denetim ekibi olarak tanınması mümkün olmayan araçlar kullanılır.

Algılanan risk ve gerçek risk arasındaki fark güvenlik güçlerinin denetim faaliyetlerini değerlemesi açısından son derece önem taşır. Denetim faaliyetlerinin başarısının ölçmede genellikle "gerçek risk", yani kesilen cezalarının toplamı

kullanılır. Bir denetim birimi tarafından elde edilen gelir, çoğu kez ekibin "verimlilik" ölçütü olarak görülür. Gerçek riski artırmak açısından en başarılı strateji, ceza sayısını en çoklayan stratejidir. Türkiye’de araç ve trafik personeli başına verimliliğe baktığımızda, personel başına elde edilen ceza gelirleri sürekli artış göstermektedir. (Tablo 7a). Söz konusu artışta, enflasyona bağlı olarak ceza miktarlarında belirli sürelerde yapılan ayarlamaların etkisi bulunmaktadır. Nitekim Tablo 7b incelendiğinde personel başı kesilen ceza miktarında artış değil azalış olduğu görülecektir.

Tablo 7a
Ceza Gelirlerinin Personel Başına Durumu

Yılı	Para Cezası Tutarı (TL)	Trafik Personeli	Personel Başı Kesilen Ceza Miktarı
1987	12.434.545.500	11.388	1.091.898
1988	23.013.610.000	11.555	1.991.658
1989	83.799.446.000	11.532	7.266.689
1990	160.443.955.000	11.508	13.941.950

Tablo 7b
Personel Başına Kesilen Ceza

Yılı	Kesilen Ceza Sayısı	Trafik Personeli	Personel Başı Kesilen Ceza Miktarı
1987	5.981.774	11.388	525.26
1988	5.546.301	11.555	479.9
1989	4.716.502	11.555	408.9
1990	4.802.082	11.508	417.2

Gerçek risk ve algılanan risk arasındaki ayırım yalnızca kısa dönemli etkiye sahiptir. Sürücü sayısı sabit kabul edildiğinde, artırılan gerçek risk, kesilen ceza sayısını artırır ve bu sürücünün algılanan riskini artırarak, trafik kurallarına uyma davranışını artırır. Buradaki aracı değişken, sürücüler arasındaki kulaktan kulağa bilginin yayılmasıyla bilgi akışının gerçekleşmesidir. Bilgi akışı olmadığı zaman istenen davranış yayılmaz ve hangi tür risk stratejisi hedef olarak seçilirse seçilsin denetim faaliyetleri başarısızlığa uğrar (Bayus, 1985).

C. Yaptırımların Önemi

Hatalı sürücü davranışını önlemek ya da trafik güvenliğini artırıcı davranışları yaygınlaştırmak yalnızca algılanan yakalanma riskini artırmakla sağlanamaz. Algılanan yakalanma riski ile beraber ele alınması gereken önemli bir faktör de, sürücü yakalandığında uygulanacak yaptırımın sürücü tarafından algılanan ağırlığıdır. İki değişken, yani yakalanma riski ve yaptırımların ağırlığı göz önüne alındığında, bu alanda yapılan deneyler algılanan yakalanma riskinin daha önemli olduğunu kanıtlamaktadır. 18. yüzyılın ortalarında ceza hukukunun önderlerinden Beccaria, suçu önleyen cezanın ağırlığı değil, mutlaka gerçekleşme durumu olduğunu söylemiştir. Beccaria'ya göre ağır olmayan ama mutlaka verilecek olan bir cezanın önleme kudreti, ağır ama mutlaka olmayacağı düşünülen cezaya oranla çok daha fazladır (Eralp Özgen, 1988). Trafik güvenliği konusunda yapılan birçok araştırma herhangi bir sürücü davranışını değiştirmede olumlu ya da olumsuz pekiştiricilerin gerçekleşme olasılığını artırmanın, ceza miktarını artırmaktan daha etkili olduğunu ortaya koymuştur (Grasmick ve Appleton, 1977).

Deneylerin ortaya çıkardığı sonuç, bir ceza seviyesinin olduğu ve onun altında uygulanan herhangi bir cezanın olumlu davranış pekiştiricisi gibi görevini yerine getirmediğidir. Aynı şekilde söz konusu ceza seviyesinin üstüne çıkıldığında da, ağır cezalar, cezanın uygulanma olasılığının artmasından daha fazla etki yaratmamaktadır. Yaptırımların algılanan yakalanma riskini desteklemesi için, sosyal sınırlar içerisinde "optimum" düzeyde olmaları gerekir.

Günümüzde birçok trafik güvenliği uygulamaları içerisinde ağır cezalara yer vermektan halkla ilişkiler amacıyla kaçınılır. Böyle davranılmasıın nedeni, aksi takdirde kitle iletişim araçlarının ağır cezalar koyan kişi ve kurumlara karşı olumsuz kampanyalar başlatmalarıdır (Bower ve Hilgard, s.292).

Günümüz ekonomik koşullarında, yaşanan enflasyon, yasaların yapılışı zamanında "optimum" caydırıcılık seviyesinde belirlenen para cezalarını kısa sürede etkisiz hale getirmektedir. Özellikle para cezaları geliri yüksek sürücü gruplarında etkisizdir. Bu tür sürücülere karşı en etkili ceza "puan sistemi" ve hürriyeti bağlayıcı cezadır. Oysa daha önce de belirtildiği gibi, 1988 yılından itibaren Türkiye'de cezalar idari cezaya dönüştürülmüş ve mahkemeye sevk edilen sürücü sayısı önemli ölçüde azalmıştır (Bkz. Tablo 4). Oysa bazı hallerde hürriyeti bağlayıcı (hapis) cezaların getirilmesinin bir ihtiyaç olduğu trafik kanununun uygulayıcısı durumunda bulunan Trafik Daire Başkanlığı tarafından da ifade edilmektedir (Abdullah Aldoğan, 1991, s. 17).

Deneyler, hem denetim faaliyetlerinin artırıldığı, hem de cezaların artırıldığı durumlarda, etkinin denetim faaliyetleri sürdürüldüğü sürece gündemde kaldığını, denetim seviyesi bir önceki seviyesine getirildiğinde, cezalar daha da ağırlaştırılsa bile, caydırıcı etkinin eski seviyesine düştüğünü göstermektedir (Shinar ve McKnight, 1985, s. 387).

Trafik gelirleri artmasına rağmen, sürücü hatalarının yüksek düzeyde olması ve toplumda trafik cezalarının hafif olduğuna dair inancın yayılması nedeniyle trafik cezalarının ağırlaştırılması uygun bir strateji olarak görülebilir. Ancak, algılanan yakalanma riski yükseltilmediği sürece, ağırlaşan cezanın sürücü davranışını değiştirmesi mümkün değildir.

D. İletişim Kampanyaları ve Denetim

İletişim kampanyaları birçok uygulamacı ve teorisyen tarafından değişik şekillerde tanımlanmaktadır. En genel anlamıyla tanımı Atkin (1981) tarafından yapılmıştır. Atkin'e göre; "...kampanyalar, genellikle, kamu yararına; belirli bir

hedef kitleye kitle iletişim araçları yoluyla yapılır ve bir dizi ikna edici mesajı kapsar."

İletişim kampanyaları birçok değişik amaçlarla gerçekleştirilir. Bu kampanyalar gelişmiş ülkelerde yaygın olarak kullanıldıkları gibi, az gelişmiş ülkelerde de sosyal sorunları çözenin en önemli aracı olarak görülürler. İletişim kampanyaları bireye yönelik olarak (bir kişinin oyunu etkilemek için yapılan lobcilik) yapılabileceği gibi, küçük ya da büyük sosyal grupları etkilemek (belirli bir yörede yapılması planlanan fabrikanın, çevreyi kirleteceği savı ile yapılmamasını sağlamak için yöre halkının desteğini sağlamak) ya da tüm toplumu etkilemek (ulusal trafik güvenliği ya da ulusal kan bağıışı kampanyaları) için yapılabilir. Hangi boyutuyla yapılırsa yapılsın, bir kampanyanın iletişim kampanyası olabilmesi için aşağıdaki dört özelliğe sahip olması gerekir (Rogers ve Stanley, 1987):

- i. amacı bellidir,
- ii. büyük bir hedef kitleye yöneliktir,
- iii. zamanı tanımlanmıştır,
- iv. bir dizi örgütlenmiş iletişim eylemini içerir.

İletişim kampanyaları, sosyal pazarlama yaklaşımıyla hazırlanmış kampanyalardan ayrılırlar. Sosyal pazarlamada bir değer in değişimiyle ilgili olarak taraflar arasındaki iletişim faaliyetleri sözkonusudur (Kotler ve Zaltman, 1971). Sosyal pazarlamada sözkonusu değişim sağlık, eğitim ya da kitle ulaşımı olabilir ve temel olarak ticari mallar için uygulanan pazarlama stratejileri, ticari olmayan mallara uygulanır (Kotler, 1972).

Daha önce açıklandığı gibi denetim faaliyetleri aracılığıyla algılanan yakalanma riskini artırarak trafik kurallarını "uyma" davranışı yaratabilmek, "tehdit" ve/veya "yoğunluk" derecelerini artırmaya bağlıdır. Gerçek olan nokta sabit seviyede bulunan insan gücü ve teçhizatla, yoğunluğun bir yerde ve zamanda artırmanın ancak onun başka bir yerde azaltımı ile gerçekleşebileceğidir. Bu nedenle de trafik güvenliğini artırmanın tek yolu iletişim kampanyaları düzenleyerek sabit seviyedeki denetim yoğunluğunda "tehdit" derecesini artırmaya bağlı kalmaktadır.

Trafik güvenliğini sağlamak amacıyla kitle iletişim araçlarından yararlanma düşüncesi Türkiye için yeni bir olay değildir. Örneğin 1977 yılında trafik sorununu toplumun gündeminde tutmak amacıyla "TRT Trafik Semineri" düzenlenmiştir. TRT her yıl yaptığı radyo ve televizyon "Genel Yayın Planı" çerçevesinde trafik konusunda çeşitli şekillerde yayınlara yer vermektedir. Ancak bugüne kadar sözkonusu programların etkisi merak edilip de ölçülmüş değildir. Televizyonda yayınlanan programların içeriğini oluşturmak, etki ölçmek TRT'nin görevi değildir. Bu nedenle de yıllardır, değişik davranışları kapsayan birbirlerini desteklemeyen, teorik temelden yoksun programlar yayınlanmış, sözkonusu programların istenilen amaçlara ulaşip ulaşmadıkları test edilmemiştir.

Basın ve diğer kitle iletişim araçları yönünden de durum farklı değildir. Uygulamaya konan trafik güvenliğini artırıcı çeşitli programlarla mesajlar üretilmeye çalışılsa da, bu mesajların düzenli bir kitle iletişim programı çerçevesinde ele alındığını söylemek zordur. Oysa etkili iletişim kampanyalarının teorik bir temele oturtulması zorunludur. Geçmiş A.B.D.'de 1940'lara kadar uzanan kamu yararına iletişim kampanyalarını analiz eden Rogers ve Stanley (1987), en etkili kamu yararına iletişim kampanyalarının ilgili teorileri dikkatli olarak tarayan ve uygulayan kampanyalar olduğu sonucuna varmışlardır.

Bu bölümde Türkiye'deki trafik kazalarının nedenleri ve sorunun çözümü için geliştirilebilecek sosyal kontrol stratejileri ele alınmıştır. Daha sonra denetim faaliyetlerinin, iletişim kampanyalarıyla bütünleştirilmesiyle, algılanan yakalanma riskinin artırabileceği ortaya konmaya çalışılmıştır. İkinci bölümde, algılanan yakalanma riskinin istenilen sürücü davranışını yaratmadaki gücünü değerlemeye yarayacak sürücü davranış teorileri ve sürücü davranışını değiştirme teorileri değerlendirilecektir.

KAYNAKÇA

Aldoğan, Abdullah (1991). **Trafik kaza istatistiklerinin değerlendirilmesi ve kazaların azaltılmasında bakanlığımızca hazırlanan yeni uygulamalar ve alınması gerekli kısa ve uzun vadeli teklif ve öneriler.** Tebliğ, I. Trafik Şurası (30-31 Temmuz), Emniyet Genel M¼d¼rl¼ę¼, Ankara.

Atkin, C.K. (1981). Mass media information campaign effectiveness. İçinde R.E Rice ve W.S Paisley (Der.), **Public communication campaigns** (s. 265-280). Beverly Hills, CA: Sage.

Bower, H. G. ve E.R. Hilgard. (1981). **Theories of learning.** NJ: Prentice-Hall.

Bayus, B. (1985). Word of mouth. The indirect effects of marketing efforts. **Journal of Advertising Research**, 25 (3).

Ege, Rıdvan (1991). **Trafik faciasından nasıl kurtulalım.** Ankara: Trafik Kazaları Yardım Vakfı, 23.

Ergun, Gedizoğlu. (1992). The effects of political decisions on traffic safety in TURKEY. Tebliğ, V. D¼nya Trafik Kongresi (12-14 Mayıs), International Road Safety Organization, İstanbul.

Grasmick, H.G. ve L. Appleton. (1977). Legal punishment and social stigma: A comparison of two deterrence models. **Social Science Quarterly**, 58 (1).

Haight, F.A. (1986). Risk, especially risk of traffic accident. **Accident Analyses and Prevention**, 18 (5), s. 359-366.

Jacobs B.J. (1989). **Drunk driving: An American dilemma.** Chicago: The University of Chicago Press.

Kotler, P. (1972). A generic concept of marketing. **Journal of Marketing**, 36, s. 46-54.

Kotler, P. ve G. Zaltman. (1971). Social marketing: An approach to planned social change. **Journal of Marketing**, 35, s. 3-12

Özgen, Eralp. (1988). Türkiye’de yalnız ceza ile trafik suçları önlenbiliyor mu? İçinde Rıdvan Ege (Der.) **Trafik suçları ve ceza paneli**. Ankara: Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı, 22.

Özüm, Kemal. (1988). Trafik disiplini ve ceza. İçinde Rıdvan Ege (Der.) **Trafik suçları ve ceza paneli**. Ankara: Türkiye Trafik Kazaları Yardım Vakfı, 22.

Polic M. ve M. Mis. (1988). Perception of causes of road traffic accidents in different groups of road traffic participants. İçinde J.A. Rothengatter, ve R. De Bruin (Der.), **Road user behavior: Theory and research** (s. 270-273) The Netherlands, Wolfebaro: Van Gorcum.

Shinar, D. (1978). **Psychology on the road**. NY: John Wiley and Sons.

Rogers, E.M. ve D. Storey. (1978). Communication campaigns. İçinde C. Berger ve S. Chaffee (Der.), **Handbook of communication science** (s. 817-846), Newburry Park, CA: Sage.

Shinar, D. ve J.A. McKnight. (1985). The effect of enforcement and public information on compliance. İçinde L. Evans ve R.C. Schwing (Der.) **Human behavior and traffic safety**, NY: Plenum Press.

Tansel, A. (1988). **Factors affecting traffic accidents in Turkey**. Tebliğ, International Symposium (May, 23-26), ITU Transportation and Vehicles Research Center, İstanbul.

Trafik İstatik Yıllığı. (1990). Emniyet Genel Müdürlüğü, Ankara.

Yayla, Nadir. (1991). **İstanbul ve büyük belediyelerimizde ulaşım sorunları ve çözüm yolları**. Tebliğ, I. Trafik Şurası (30-31 Temmuz), Emniyet Genel Müdürlüğü, Ankara.

Yüce, Rüştü. ve Hasan Tapkın. (1991). **Türkiye’de karayolları trafik kazalarının sayısal olarak azaltılabilmesine yönelik gözlem ve tavsiyeler.** Tebliğ, I.Trafik Şurası (30-31 Temmuz), Emniyet Genel Müdürlüğü, Ankara.

İKİNCİ BÖLÜM

TEORİ

Bu bölümde değişik iletişim programlarına temel oluşturan davranış değiştirme teorileri ve sürücü davranışı teorileri ele alınacaktır. Böylelikle, kamu yararına iletişim kampanyalarına teorik çata çizen çok az çalışma olmasına rağmen (Moffit, 1988; McGuire, 1989), algılanan yakalanma riskini artırmayı temel alacak, iletişim kampanyalarına teorik bir çerçeve kazandırma amaçlanmaktadır.

Teori geliştirme, temelde bilimin ana işlevlerinden birini oluşturmaktadır. Kerlinger'e (1986) göre teori:

"Bir olayı açıklamak ve ileriye yönelik tahminlerde bulunmak amacıyla, değişkenler arasındaki ilişkileri özelleştirerek, olaya sistematik bir bakış açısı getiren karşılıklı ilişkilendirilmiş yapılar (kavramlar), tanımlar, önermeler bütünüdür."

Kerlinger'in tanımlarından yola çıkarsak, teorik yapıların sürüş davranışı hakkında açıklamalar getirmeye kılavuzluk yapacaklarını ve sürüş davranışını değiştirmek için formüller geliştirmeye yardımcı olacakları söylenebilir.

I. SÜRÜCÜ DAVRANIŞINI AÇIKLAYAN TEORİLER

(Kaza Nedenleme Teorileri)

Motorlu araçların yaygınlaşmaya, trafik kazalarının artmaya başladığı içinde bulunduğumuz yüzyılın ilk yarısında sürücü davranışı algısal-motor bir yetenek olarak düşünülüyor ve kazaların sözkonusu becerinin başarısızlığından kaynaklandığı kabul ediliyordu. Sürücü davranışını beceriye dayandıran bu modelde, bir sürücünün güvenliği, beceri seviyesiyle bağlantılı görülüyordu. Bu nedenle de trafik kazalarını önlemeye çalışan uygulamalar, sürücünün becerisini artırmaya dayanıyordu. Başka bir şekilde ifade edecek olursak, o günlerdeki kaza nedenleme teorilerinde, yeteneği daha az olan insanların daha fazla kazaya neden oldukları savunuluyordu (Summala, 1985).

Beceriye dayanan yaklaşım, yetenekli olduğuna inanan sürücüler arasında kolayca kabul görüyor ve ilginç bir özgürlük ortamı yaratıyordu. "Biz kaza yapmayız, yetenekliyiz" diyen sürücüler, istedikleri yerde hız sınırı aşma, kemer takmama, hatalı sollama hakkını kendilerinde görüyorlar ve sadece yeteneksiz kişilerin eğitilmeleri gerektiğini düşünüyorlardı (Summala, 1985, s.44).

1950 yılında sürücü davranışı, dolayısıyla da kaza nedenleme ile ilgili bazı kuşklar belirdi. Bu dönemde yapılan bir araştırma, diğer sürücülerle aynı koşullara sahip olan bazı sürücülerin daha fazla kazaya neden olduklarını ortaya koydu. Bu araştırma özellikle de kazaya neden olan sürücülerin "göz ve el uyumu" ve seçim reaksiyonu açısından farklı olduklarını gösterdi (Hakkinen, 1958).

Hakkinen'in araştırmasıyla trafik üzerine yapılan araştırmalar bireysel farklılıklar psikolojisinden, genel psikolojiye kayıyordu ama sürücü modellemesinde araştırmacılar arasındaki yaygın modeller hala beceriye dayanan modellerdi.

1960 ve 1970'li yıllarda sürücü davranışının öz-yürütümlü (self-paced) olduğu yaklaşımı benimsendi. Yani sürücü yapacağı işin zorluklarına göre kendini yönlendirme yeteneği olan biri olarak görülmeye başlandı. Bu aşamada sürücünün becerisinden ya da trafik koşullarından ziyade, bir trafik olayında sürücünün

gerçekte sürücünün ne yaptığıyla ilgilenilmeye başlandı (Naatanen ve Summala, 1974).

Sürüş davranışının öz-yürütümlü bir davranış olduğuna ilk değinen aslında Taylor'du (1964). Taylor, sürüş davranışının sürücünün katlanmayı göze aldığı duygusal gerilim ya da endişe seviyesi tarafından idare edilen öz-yürütümlü bir iş olduğunu belirtmişti. Taylor'a göre sürücü duygusal tepkilerini sabit bir yüzeyde tutmak için riske girme seviyesini düzenliyordu.

Taylor'un düşüncesinden yola çıktığını söyleyebileceğimiz Cownie and Calderwood (1966), "dengeleme ilkesi (compensation principle)"ni ortaya atan kişilerdi. "Dengeleme ilkesi"ne göre, trafik kazaları kapalı döngü (closed loop) modelinden kaynaklanmaz. Bu modele göre güvenliği artırmak için alınan önlemlerin olumlu etkisi, sistemden "uyarı" sinyalinin kaldırılmasının karşı etkisiyle dengelenmektedir. Bu modelin işleyişine ağır taşıtların belirli aylarda trafikten alıkonulması örnek verilebilir. Ağır taşıtların azalmasıyla kaza riski azalacak ancak "tehlike" sinyalinin sistemden çıkmasıyla diğer sürücülerin hızlı araba kullanması kaza riskini bir önceki seviyesine yükseltecektir.

1970'lerde gelişmeye başlayan risk yaklaşımının aksine, 1974 yılında Naatanen ve Summala (1974) güdüsel sürücü davranışının temellerini ortaya atmışlardır. Güdüsel sürücü davranışına göre sürücüler hiçbir risk duymamakta, hatta riske girmekten kaçınmamaktadırlar. Bu modelde sürücü heyecan verici güdüler sayesinde daha hızlı araba kullanmakta, tehlikelerle dolu yolculuklar yapmayı istemektedir.

Taylor'dan yaklaşık 20 yıl sonra Wilde (1982) "risk dengesi (risk homeostatis)" teorisini ortaya koyarken "hedeflenen risk" kavramını literatüre kazandırmıştır. "Risk dengesi" teorisine göre, herhangi bir sürücünün göze almaya gönüllü olduğu bir risk seviyesi vardır ve sürücü herhangi bir sürüş anında karşılaştığı riski bu seviyeyle karşılaştırır. Eğer iki risk seviyesi arasında fark varsa, sürücü içinde bulunduğu davranışı değiştirme kararıyla karşı karşıya kalacaktır.

1978 yılında ise Fuller, "tehlikeden kaçınma (threat avoidance)" modelini ortaya atarak, bu modelin sürücü davranışını ve kazaları daha iyi açıkladığını ifade

ve/veya tehlikeyi araç kullanmanın tek nedenidir. Özetlersek, güdüsel yaklaşıma göre gelişmekte olan yolları araçları hızlı kullanma eğilimi insanın doğasında vardır (Naatanen ve Summala, 1976).

Güdüsel yaklaşıma göre sürücü davranışını açıklayan araştırmalar, insanın doğasında olan hızlı araç kullanma eğiliminin nedenlerine de açıklık getirmektedirler. Bu yaklaşımı savunanlara göre, insanlar günlük sürüş davranışı için fazla zaman harcamayı istemedikleri gibi, hergün harcadıkları zamanın dışına da çıkmak istemezler. Küçük bir gecikme, direksiyon başındaki insanı sabırsız yapmaya yeterlidir. Bu gibi nedenlerle de sürücüler, günlük monoton sürüşünü değiştirmek, kısaltmak için her türlü şansı zorlarlar. Daha gelişmiş yollar ve araçlar sunulduğunda, gideceği yere birkaç dakika önce varmak için daha hızlı araç kullanmak sürücü için son derece doğaldır (Naatanen ve Summala, 1976).

B. Bilişsel Yaklaşım

Bilişsel yaklaşımda, sürücü davranışının temeli trafik sisteminin bellekteki görünümüne dayanır. Bilişsel psikolojinin bulgularından yola çıkan bu çalışmalarda, sürücünün belleğinde, hiyerarşik olarak yerleştirilmiş, davranışın motor ve algısal yanını yönlendiren şablonlar olduğu savunulur. Söz konusu şablonlar, bir sürücünün evinden işine bilinçsiz bir şekilde otomatik olarak gitmesine olanak sağlar ve sistemin otomatik denetimini mümkün hale getirir (Michon, 1985).

Bir kişi ilk kez direksiyona oturduğunda direksiyon hakimiyeti kazanmayı öğrenir. Bu dönemde, ellerin ve ayakların karmaşık olan koordinasyonunu öğrenmek, sürücünün konsantrasyonunu zorunlu kılar. Sürücü bir süre sonra kendini programlar ve içsel model geliştirmeye başlar. Böylece bilinçli bir yoğunlaşma olmaksızın sürüş davranışına temel oluşturan şablonlar gelişir. Özetlersek, bilişsel yaklaşıma göre bir araç kullanmak, önceden tanımlanmış, çok az bir bölümü uygulama esnasında düzeltilen motor modellere bağlıdır.

Naaten ve Summala'ya (1976) göre bilişsel yaklaşım, sürücülerin neden sürüş anında hiçbir şekilde risk hissetmediklerini açıklayan bir yaklaşımdır. Çünkü bilişsel yaklaşıma göre sürüş, beklentilere göre sürdürülür. Kazalar beklenenlerin dışındaki faktörler nedeniyle meydana gelir. Beklenti dışındaki olaylar daha az sıklıkta meydana geldiğinden sürücüler tarafından dikkate alınmazlar.

C. Güvenlik Payı ve Risk

Güvenlik payı yaklaşımını esas alan teorilere göre, sürücüler sürekli risk ölçümü yapmak yerine, bir güvenlik payını tutturma ve onu sürdürme eğilimindedirler (Gibson ve Crooks, 1938). Buradaki "güvenlik payı" tehlikeden uzak durma ihtimalini artırma olarak yorumlanabilir.

Bu yaklaşımda, sürücü arabasının boyutlarını ve diğer arabaların boyutlarını öğrenir ve ne kadar kendi arabası, ne kadar da diğer arabalar için yer bırakacağını tahmin eder. Aynı şekilde bir viraja yaklaşırken hız miktarı öğrenilen şeyler arasındadır. Eğer sürdürülmek istenen en az güvenlik payının, mevcut davranışla bozulacağı umuluyorsa, davranışlar bu duruma göre uyarlanacak yeni bir davranış modeline geçilecektir (Michon, 1985).

Summala ve Vierimaa 1981 yılında güvenlik payı üzerine yaptıkları araştırmada değişik genişlikte iki-şeritli yolları kullandılar. Hipotezlerini test etmek üzere yolun kenarına bisikletli bir kişiyi yerleştirdiler. Temel amaç geniş ya da daha dar yolda bisikletlinin yanından geçen araçların bıraktıkları mesafenin farklı olup olmadığını ölçmektir. Sonuçta dar bir yolda, karşıdan bir aracın gelmediği durumda, sürücülerin yarısının geniş yoldaki kadar güvenlik payı bıraktıkları saptandı.

D. Belirsizlik ve Risk Yaklaşımı

Yabancı bir araba kullanıldığında daha düşük bir hızla gitmenin güdüsel ya da alışkanlığa dayalı sürücü yaklaşımlarıyla açıklanamayacağı bazı bilim adamlarınca ortaya konmuştur. Bu bilim adamlarına göre arabalar direksiyon sistem dinamiği ve bazı kontrol mekanizmaları açısından farklılıklar arzederler. Sürücüyü yönlendiren içsel modeller, yeni araba modelleri için geçerli değildir. Yeni modeller için sürücü daha bilinçli bir denetime ihtiyaç duyar ve içsel modellerden çıkarılan tahminler bu durumda yeterli olmaz. Arabayı sürme modellerini yeni arabanın dinamiğine uyarlayınca kadar zaman geçer. Önceleri sürücü yavaş gider ve yeni aracı kullanma yeterince otomatik hale geldiğinde ve tahminler algısal olarak gerçekleştiğinde, sürücü, hızını normale yükseltecek kadar kendini güvende hisseder.

Yukarıda açıklanan yeni bir araba karşısındaki belirsizlik durumu bir "risk ölçümü" olarak görülebilir. Söz konusu risk ölçümü, "alkoyucu" bir faktör gibi işlev görür. Eğer sürücünün beklentileri gelecek olaylar karşısında yeterli değilse, kendini belirsizlik içinde, rahatsız ve güvensiz hissedecektir. Bu koşullar altındaki duygusal tepki, küçük rahatsızlıklardan, denetimi kaybetmeye ya da çarpışma nedeniyle yaralanma korkusundan ölüm korkusuna ya da polis tarafından yakalanmaya kadar değişir. Söz konusu algıların tamamı öznel risktir (Taylor, 1964; Naatanen ve Summala, 1976).

Temel olarak öznel risk deneyimi istenmeyen bir durumdur ve sürücüler böyle durumlardan kaçmaya ya da kaçınmaya güdülenmişlerdir. Sürücülerin gelecekteki tehlikelere göre uygun düzenlemeleri yapacakları varsayıldığında öznel risk tepkileri sürücü davranışının önemli belirleyicileri olarak görülebilir.

Sürücü, hissettiği tehlike karşısında "hata düzeltme" süreci içerisine girer. Bunun nedeni, güvenliği tehdit eden risk unsurunun gelecek davranışı yönlendirmede güçlü bir etkiye sahip olmasıdır (Wilde, 1982).

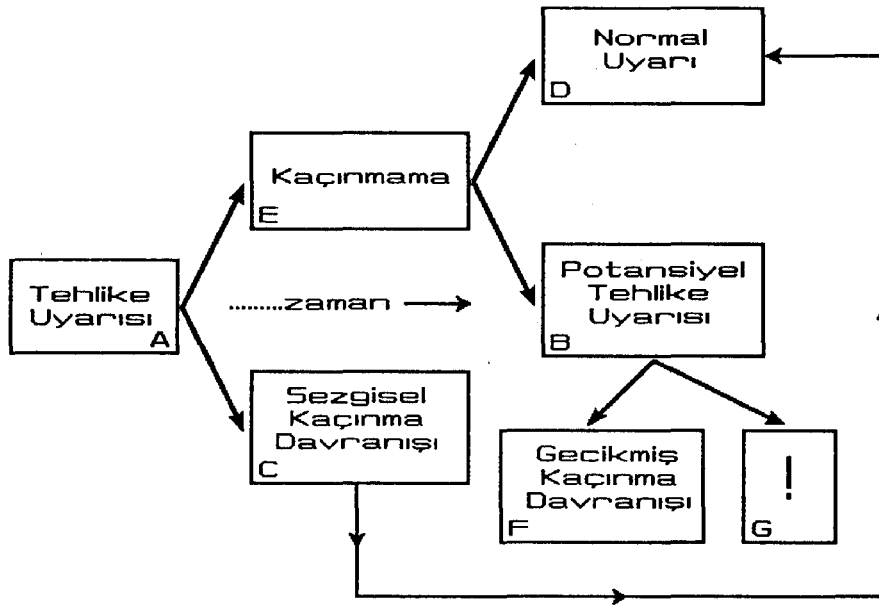
E. Tehlikeden Kaçınma Modeli

Fuller'e (1984) göre, eğer sürücüler bir tehlike karşısında kaçınma davranışlarını öğrenirlerse, nadiren öznel bir kaza geçirme riskiyle karşı karşıya kalırlar.

Fuller'in "tehlikeden kaçınma" modeli basitleştirilmiş olarak Şekil 2'de sunulmuştur. Fuller'in modeli, dar bir yolda, ilerisini göremediği bir viraja girecek olan bir sürücüye uyarlanarak açıklanabilir. Örneğimizde, potansiyel tehlike uyarısı (B kutusu) karşı yönden gelen ve görülmeyen bir araç olabilir. İlerisi görülmeyen virajın kendisi ise tehlike uyarısıdır (A kutusu). Sürücünün hızı ve sürücü olarak kapasitesi de Fuller'in modelinde tehlike uyarısının elemanları olarak alınır. Sürücü söz konusu bütünleşik uyarıya karşı, sezinleyici bir kaçınma davranışı (C kutusu) gösterebilir. Söz gelişi yavaşlayabilir. Eğer sezinleyici bir kaçınma davranışı meydana gelirse, tehlikenin gerçekleşme olasılığı ortadan kalkacağından, karşıdan gelen araç normal uyarı olur (D kutusu). Çünkü başka bir davranışa gerek duyulmadan karşıdan gelen araç güvenle geçilecektir. Eğer sürücü sezinleyici bir kaçınma davranışı yapmaz ise sürüş normal hızıyla devam eder. Eğer karşıdan herhangi bir araç gelmiyorsa, durum yine normal uyarı konumundadır (D kutusu). Karşıdan bir aracın geldiği durumda ise sürücü gecikmiş bir kaçınma davranışı gerçekleştirmek zorundadır (E kutusu). Yapılacak sert bir fren böyle bir davranışa örnek olarak gösterilebilir. Gecikmiş kaçınma davranışının alternatifi ise G kutusudur, yani kaza ve sonuçlarıdır.

Kaçınma davranışı için süre uzadıkça, yani sürücü kaçınma davranışını yerine getirmek için geciktikçe, gerçek kaza riski artar. Gecikmeyle beraber kaçınma davranışının kendisi de ek tehlike uyarısı olacaktır. Söz gelişi, kısa mesafede yapılacak sert fren kaza riskini artıracaktır.

Tehlike uyarısı olabilecek birçok uyarıcı ile bir sürücü sürüş anında sık sık karşılaşmaz, yani bu uyarılar potansiyel tehlike uyarılarıdır. Söz konusu uyarılar aracın kontrolünü kaybetmek, fiziksel ve maddi hasar, finansal kayıplar, polis



Şekil 2: Tehlikeden Kaçınma Modeli (Fuller, s.1142, 1984)

tarafından yakalanma ve uygun olmayan muamele görme, hapis, ehliyetin geri alınması, öz-güvenin yitirilmesi olabilir.

Fuller'e göre "tehlikeden kaçınma" modeline bağlı olarak sezinleyici kaçınma davranışının egemen olduğu ve gecikmeli kaçınma davranışının egemen olduğu sürücü kişiliklerinden söz edilebilir (Fuller, s. 1155, 1984). Adı geçen sürücü kişiliklerinin özellikleri Fuller tarafından aşağıdaki şekilde açıklanmıştır.

Sezinleyici Kaçınma Davranışına Eğilimli Kişilik Özellikleri

- . önceden kendini uyarlar.
- . tehlikelere yaklaşırken yavaşlar.
- . kontrolü kaybetmemek için yapacağı davranışları soğukkanlılıkla yapar.
- . sürüş anında düşük uyarılma halindedir.
- . yüksek riske karşı toleranssızdır.
- . içe dönüktür.

- . rasyonel fonksiyonları etkileyen faktörlere karşı duyarlıdır.
- . iletişim kampanyalarında rasyonel güdüleyicilere duyarlıdır.

Gecikmeli Davranışa Eğilimli Kişilik Özellikleri

- . sonradan kendini uyarlar.
- . tehlikelere hızla yaklaşır.
- . kontrolü kaybetmemek için yapacağı davranışları aceleyle yapar.
- . sürüş anında yüksek uyarılma halindedir.
- . yüksek riske karşı toleranslıdır.
- . dışa dönüktür.
- . duygusal fonksiyonları etkileyen faktörlere duyarlıdır.
- . iletişim kampanyalarında duygusal güdüleyicilere duyarlıdır.

F. Sosyal Normlar Yaklaşımı

Evans'a (1987) göre "dengeleme ilkesi" sürücünün kısa dönemli tepkileri açısından oldukça önemli rol oynar. Söz gelişi, yağmurlu havalarda sürücülerin niçin yavaşladıkları "dengeleme ilkesi"yle açıklanabilir. Bu ilke daha çok sistemdeki değişikliğe karşı davranışın yönü ile ilgilidir. Oysa uzun dönemde ölüm oranlarında meydana gelen azalışlar sosyal normlardaki değişimlere bağlı kalmaktadır.

Bir ülkenin sürücü olgunluğu seviyesi ülkenin motorizasyonu arttıkça yükselir. Bu bir bakıma bir bireyin 18 yaşından 40 yaşına kadar geçirdiği olgunlaşma sürecine banzer. Kişi olgunlaştıkça, trafik kaza istatistiklerinde daha az yer almaktadır. Nitekim genç insanların yetişkinlerden farklı sürüş sosyal normlarına sahip oldukları bilinmektedir.

Motorlu araç sayısı fazlaştığında sosyal normlar bir tepki olarak değişir. Motorlu araç sayısının artmasıyla trafik ölüm oranları düşmesine rağmen trafiğe bağlı ölümlerin sayısı mutlak olarak artar. Ölümlerdeki bu artış, trafik sistemindeki bütün parçaların değişimi için baskı yaratır ve sürüş normlarında değişime yol açar. Söz konusu normların özünde "güvenlik" güdüsü yatsa da önemli olan bu normların alışkanlık ve otonom davranış halini almasıdır. Sözgeleş k kırmızı ışıkta trafik olmadığında da durulması gibi.

Evans'a (1987) göre, güvenliğı sağlayan sosyal normların gelişmelerine yardımcı olmak, güvenliğı tehdit eden normların yok olmasını sağlamakla mümkün olur. Bu görüşe göre, trafik güvenliğı kazadan kaçınma için yapılan eylemlerden ziyade, sürüş olayı her gün yapılan temizlik gibi sıradan işler haline geldiğinde sağlanabilir.

II. SÜRÜCÜ DAVRANIŞINI DEĞİŞTİRMEDE YARARLANILABİLECEK TEORİLER

Bu bölümde sürüş davranışını değiştirmede yararlanılabilecek beş teori ele alınacak ve algılanan risk yaklaşımıyla, sürücü davranışı değiştirme teorileri arasında ilişki kurulacaktır.

A. Nedenli Eylem Teorisi

Fishbein tarafından geliştirilen bu teori tutumlar, inançlar, niyetler ve davranışlar arasındaki ilişkileri açıklar (Ajzen ve Fishbein, 1980).

Söz konusu teoriye göre bir bireyin davranışa niyetli olması, belirli bir davranışta bulunma olasılığının tanımlayıcısıdır. Teoride, eylemin yakın tanımlayıcısı, bireyin davranışa niyetlenmesidir. Nedenli eylem teorisine göre, güvenli bir sürüş yani trafik kurallarına uyma davranışı gösteren bir sürüşe niyetlenme ile gerçek güvenli sürüş arasında güçlü bir ilişki vardır.

Nedenli eylem teorisi uygulanarak yürütülecek bir kampanyada, bireyden söz konusu davranış hakkındaki inançlarını sıralaması istenir. Sözgelisi, eğer bir kişinin emniyet kemeri hakkındaki tutumları bilinmek isteniyorsa, bireyden emniyet kemeri kullanma konusundaki inançlarını sıralaması istenir. Teoriye göre davranışa karşı tutum, inceleme altındaki davranış hakkında inançların farklı önemleri dikkate alınarak bulunur. (**)

(**) Bu süreç teoride;
$$TD = \sum_{i=1}^N I_i \cdot d_i$$

formülüyle gösterilir. Formülde T_D davranışa karşı tutumu, I eylemin sonuçlarına karşı bireyin sahip olduğu inançları, D her sonucun önem derecesini, i ise inanç sıra numarasını gösterir.

Modele göre bir kişinin davranışa karşı tutumu inançla, ona verilen önemin çarpımı ve tüm sonuçların toplamıyla bulunur. Bir kişinin emniyet kemeri kullanmaya karşı tutumunun nasıl hesaplanacağı Tablo 1’de açıklanmıştır.

Tablo 1
Nedenli Eylem Teorisinde Tutumlar

i. Emniyet Kemeri Kullanma Sonuçları	İnanç (i) ^(*)	Değer (d) ^(**)	(i) x (d)
1. Rahat sürüşü engeller	(+3)	x (-3)	= -3
2. Kafa travmasını önler	(+3)	x (+3)	= +9
3. Kaza anında sıkışmaya neden olur	(+1)	x (-3)	= -3
4. Kaburga kırılmasına neden olur	(+3)	x (0)	= 0
			<u>+3</u>
$T_D = \sum_{i=1}^N i_i d_i = +3$			
<p>(*) 7’li ölçekle +3 kesinlikle aynı kanıdayım -3 kesinlikle aynı kanıda değilim şeklinde sorularak yanıt alınır.</p> <p>(**) 7’li ölçekle +3 iyi, -3 kötü şeklinde sorularak yanıt alınır.</p>			

Teoride, davranışa niyetli olmayı belirleyen ikinci faktör öznel normlardır (ÖN). Öznel normlarla ilgili veri elde etmek için bireylere, araştırılan davranışa uymayla ilgili olarak önemli referans gruplarının düşünceleri ve bireylerin bu düşünceleri yerine getirme güdüleri sorulur. (**)

(*) Bu süreç teoride aşağıdaki şekilde formüle edilmiştir:

$$\text{ÖN} = \sum_{i=1}^M (N_i) \cdot (UG_i)$$

Formülde bir referans üyesinin, kişinin o davranışa yerine getirmesiyle ilgili düşüncesi normatif inançla (sosyal normlarla ilgili inanç) N_i, bu düşünceye bireyin uyma durumu ise UG ile gösterilmiştir. M referans sayısını göstermektedir.

Emniyet kemeri takma davranışıyla ilgili örneğimizde öznel normların hesabı Tablo 2'de gösterilmiştir.

Teoride, tutumlar ve öznel normlar hesaplandıktan sonra sıra davranışa niyetlenmenin hesaplanmasına gelir. (*):

Tablo 2
Nedenli Eylem Teorisinde Özel Normlar

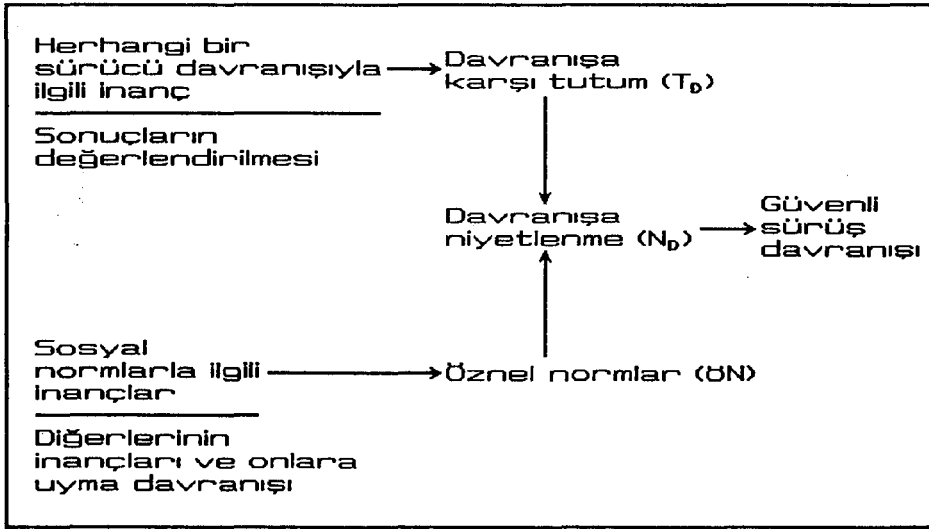
i. Önemli referanslar	$Ni_i^{(*)}$	$UG_i^{(**)}$	$(Ni_i) \times (UG_i)$
1. Eşi	(+3)	(+1)	= 4
2. Babası	(-3)	(-3)	= -9
3. İş arkadaşı Selim	(+3)	(0)	= 0
4. Kızı	(-1)	(0)	= 0
			-5
$\text{ÖN} = \sum_{i=1}^M (Ni)_i \cdot (UG)_i = -5$			
<p>(*) 7'li ölçekle, +3 kesinlikle, -3 kesinlikle şeklinde lehinde aleyhinde sorularak yanıt alınır.</p> <p>(**) 7'li ölçekle +3 kesinlikle dediğini yaparım, -3 kesinlikle dediğini yapmam şeklinde sorularak yanıt alınır.</p>			

Emniyet kemeri örneğimizde $N_D = +3 + (-5) = -2$ sonucuyla bireyin pek emniyet kemeri takma taraftarı olmadığı ortaya çıkar. Ancak birey tutumlarına öznel normlarından iki kat fazla ağırlık vermiş isek $N_D = 2(+3) + (-5) = +1$ emniyet kemeri takma davranışına lehte niyetlenme gösteriyor diyebiliriz.

(*) Davranışa niyetlenme de:
 $N_D = (T_1) \cdot (T_D) + (T_2) \cdot (\text{ÖN})$
 formülüyle hesaplanır.

Nedenli eylem teorisi trafik güvenliğini sağlamaya yönelik kampanyalar geliştirme için yararlı olabilir. Sürücülerin tutumları ve sosyal normlarla ilgili inançlarının değerlendirilmesi yoluyla, güvenli sürüş davranışına niyetli olup olmadıkları, söz konusu kampanyaların en önemli girdilerini oluşturur. Uygulamada özellikle emniyet kemeri kullanımıyla ilgili olarak bu teorinin kullanıldığı örneklere rastlanmaktadır (Fhaner ve Hane, 1974; Jonah ve Dawson, 1982).

Nedenli eylem teorisinin özeti Şekil 3'de gösterilmiştir:



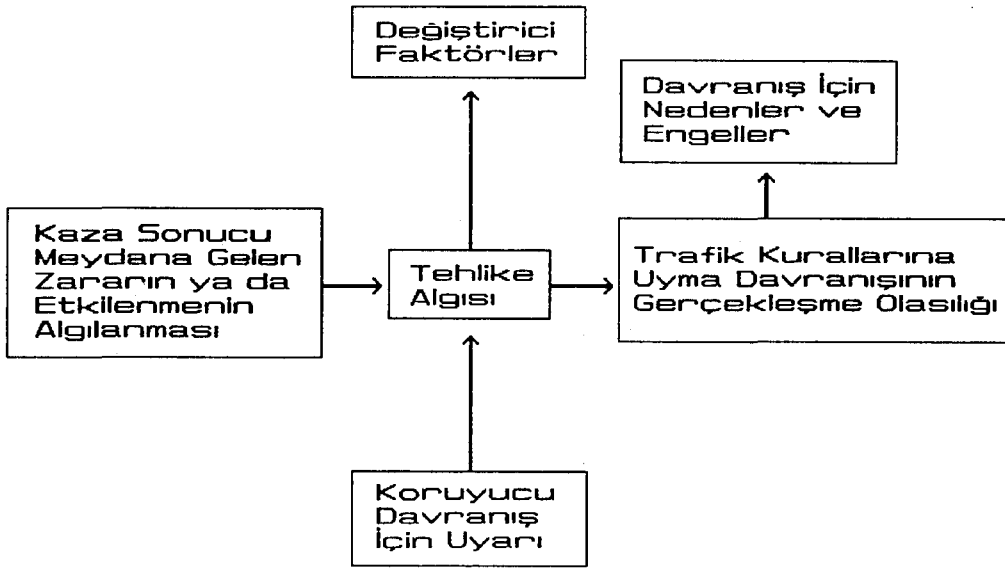
Şekil 3: Nedenli Eylem Teorisi

B. Sağlıklı Yaşama Bilinci Modeli

Sağlıklı yaşama bilinci modeli, beklenen değer teorisi üzerine temellendirilmiştir. Temel olarak bu model tıp literatüründe kullanılan koruyucu sağlık kavramı ve koruyucu sağlık uygulamalarıyla ilgilidir (Becker ve Rosenstock, 1978). Bu model çerçevesinde trafik kurallarına uymak, hızlı araba kullanmamak, levhalara uymak, emniyet kemeri kullanmak birer koruyucu sağlık eylemi olarak görülebilir.

Bir koruyucu sağlık önlemini uygulama olasılığı, bireyin inançları tarafından saptanır ve söz konusu inançların dört boyutu vardır:

- i. herhangi bir sağlık sorunundan algılanan etkilenme derecesi,
- ii. eğer söz konusu sağlık sorunu meydana gelirse, sonucundaki zararın algılanma derecesi,
- iii. önerilen koruyucu önlemin, kaza sonucu meydana gelen zarara algılanan etkisi,
- iv. bireyi koruyucu önlemi almaktan alıkoyan sonuçlar ve diğer engellerin algılanması.



Şekil 4: Sağlıklı Yaşama Bilinci Modeli

Sağlıklı yaşama bilinci modelinde yer alan faktörler Şekil 4'te gösterilmiştir. Sürücü davranışını değiştirmek için bu modelden yararlanıldığında, önlem alınması gereken sorun için, tehlikenin bireysel olarak farkında olma derecesinin artırılması gerekir. Böylece, birey davranışa yöneltilir. Söz konusu modele göre, sürücülerin öncelikle tehlike içinde olduklarının hissettirilmesi gerekir. Tehlikeyi algılama temel olarak iki şeyden etkilenecektir:

- i. eğer birey istenilen davranışı yerine getirmez ise arzulanmayan sonuçlardan etkileneceğini ya da zarar göreceğini hissetmelidir. Söz konusu sonuçlar trafikle ilgili olarak yaralanma, trafik cezası, hapis, çevre ve toplum baskısı olabilir.
- ii. kurallara uymamanın sonuçlarının yeterince "ağır" olacağı birey tarafından bilinmelidir. Söz gelişi, birey ve ailesini etkileyecek bir trafik kazasının fiziksel, duygusal ve finansal açıdan oldukça büyük etki yaratacağının bilinmesi gibi.

Sağlıklı yaşama bilinci modeli üzerine kurulmuş kampanyalarda sürücülere, sağlıklarını koruyucu önlem almalarının nedenleri ve yararları açıklanmalıdır. Örnek vermek gerekirse, Robertson, O'Neill ve Wixon (1972) emniyet kemeriyle ilgili olarak kullandıkları sağlıklı yaşama bilinci modelinde "konfor ve kolaylığı" davranışın nedeni olarak ön plana çıkarmışlardır.

C. Korku Uyandırma

Olumsuz bir sonuçtan kurtulma önerisi, savunulan bir mesajı kabulde güdüleyici olabilir. Bu temel üzerine korku uyandırıcı mesajla, tutum değişimi arasındaki ilk çalışma Janis ve Feshbach (1953) tarafından gerçekleştirilmiştir. Diş sağlığı üzerine gerçekleştirilen bu çalışmada, sağlıklı dişlere sahip olmak için yapılması gerekenler için üç ayrı mesaj hazırlanmış ve her mesaj diş çürümelere ve ağız sağlığı ile ilgili temel bilgileri içermiştir. Ancak üç mesaj içerdiği korku uyandırma bilgisi açısından farklılaştırılmıştır. Çok fazla korku içeren mesaj diş eti iltihabı, diş ağrıları ve körlüğe yol açan, böbreklere zarar veren iltihap mesajları üzerine kurulurken, orta seviyede korku uyandıran mesaj ise yukarıda sözü edilen gerçekleri daha az etkileyici şekilde tanımlamıştır. Düşük seviyede korku içeren mesajda ise dişlerin fonksiyonları ve gelişmeleri hakkında temel bilgiler verilmiştir (Petty ve Cacioppo, 1981, s.72).

Janis ve Feshbach, düşük seviyede korku mesajının, diğerlerine göre daha etkili olduğunu bulmuştur. Bu sonucu savunan Janis ve Feshbach, yüksek dozda korkunun, savunmacı bir kaçınma davranışı yarattığı, çok korkan deneklerin konuyu düşünmekten kaçındıklarını söylemişlerdir.

Janis ve Feshbach'ın araştırmasından sonra korku mesajı ve tutum değişimi ilişkisini açıklamaya çalışan birçok araştırma yapılmıştır. Özellikle sağlıkla ilgili koruyucu önerileri uygulamada, korkutucu iletişimin etkilerini araştıran Higbee (1969), McGuire (1969) ve Leventhal'ın (1970) çalışmalarının üzerinden 20 yıl geçmesine rağmen, hala bulguların bazılarının birbirleriyle çeliştikleri bir gerçektir. Çelişkili konular korku veren mesajlara tepki, korku seviyesi, korkutucu iletişim mesajını etkileyen durumsal değişkenlerle ilgilidir (Moffit ve Nelson, 1988, s. 31).

Çelişkiyi ortaya çıkaran araştırmalar Leventhal'ın (1970) araştırmasıyla başlar. Leventhal bu araştırmasında yüksek dozda korku içeren mesajların daha etkili olduklarını ortaya koymuştur. Leventhal'a göre yüksek düzeyde korku uyandıran mesajlar bireyi oldukça rahatsız eder, ancak yine de tehlikeden kaçınmak için verilen destekleyici mesajlar yeterince güven vermez ise davranışın yerine getirilmesi mümkün değildir.

Leventhal'ın araştırmasından sonraki araştırmalarda bireyin korku mesajı içeren koruyucu sağlık mesajına tepkileri, bireysel farklılıklar ve çeşitli bilişsel değişkenler açısından analiz edilmiştir. Bu araştırmalarla sorunun çözüleceği sanılırken, korku veren mesajın etkilerini anlamadaki çelişkiler daha da artmıştır.

Sürücü davranışıyla ilgili olarak da, koruyucu önlemlere karşı korku veren mesajların nasıl çalıştığını ortaya koyan modellere rastlanır. Bu açıdan ortak varsayım, korku içeren mesajın endişe yaratarak, tehlikeyi kontrol etme güdüsü doğuracağı yolundadır. Sürücü davranışını değiştirme açısından korku mesajı, fiziksel, duygusal ya da yakalanma riski gibi riskler üzerine kurulabilir. Araştırma sonuçları orta dozda bir korku mesajının sürücü davranışını değiştirmede etkili olacağını göstermiştir (Moffit ve Nelson, 1988, s. 31).

Sürücü tutumlarını değiştirmede korku uyandıran mesajların etkili olabilmesi aşağıda yer alan üç koşulun yerine getirilmesine bağlıdır:

- i. mesaj, bireyin son derece olumsuz sonuçlarla karşı karşıya kalacağını gösteren güçlü ikna unsurları içermelidir,
- ii. söz konusu ikna unsurları, önerilenler yerine getirilmezse olumsuz sonuçların gerçekleşme olasılığının çok yüksek olacağını açıklamalıdır,
- iii. mesaj, eğer önerilenler yerine getirilirse olumsuz sonuçların meydana gelmeyeceği konusunda garanti içermelidir.

D. Araçlı Koşullama

Davranışları, çevresel değişkenler aracılığıyla değiştirme "araçlı (edimsel) koşullama" olarak adlandırılır. Temel öğrenme teorilerinden biri olan araçlı koşullama, insan davranışlarının ödüllendirilme ve cezalandırılma, diğer bir deyişle pekiştirilme yoluyla şekillendirilme olasılığına dayanır. Ödüllendirme, cezalandırma ve davranışın türü, bu teori açısından göz önünde tutulması gereken önemli konulardır (Petty ve Cacioppo, 1981).

Araçlı koşullamada, istenen davranışın ortaya çıkma olasılığını artıran her uyarıcıya pekiştirme adı verilir. Pekiştiriciler ikiye ayrılırlar. Olumlu pekiştiriciler ve olumsuz pekiştiriciler. Olumlu pekiştiriciler karşısında davranışın ortaya çıkma olasılığı artar. Yiyecek, su, övgü, hediye bu tür pekiştiricilere örnektir. Araçlı koşullamada olumsuz pekiştirme genellikle deneyin denetimi altındadır ve denek istenilen davranışı yaptığı anda olumsuz pekiştirme ortadan kalkar (Cüceloğlu, 1991).

Öğrenme kuramları açısından ödül kelimesi, olumlu pekiştirici kavramıyla eş anlamlı olarak kullanılır. Fakat ceza kavramı olumsuz pekiştirme kavramı ile eş anlamlı olarak kullanılamaz. Ceza istenmeyen davranışa verilir, olumsuz pekiştirici ise istenen davranış ortaya çıktığında ortadan kalkar. Olumsuz pekiştirici, istenen davranışın ortaya çıkma olasılığını artırır. Ceza istenmeyen davranışın ortaya çıkma olasılığını azaltır (Cüceloğlu, 1991, s.159).

Öğrenme kuramları açısından önemli noktalardan biri davranışını değiştirmek istediğimiz bireyin faaliyetlerinin basamaksal yapısını keşfetmektir. Birey için önemli bir faaliyeti, öğretmek istediğimiz davranış için pekiştirici olarak kullanmak başarılı sonuç verir. Sözgelisi, sinemaya gitmeyi seven bir öğrencinin derslerine çalışması için sinemaya gitme izninin pekiştirici olarak kullanılması gibi.

Dört pekiştirici türü vardır. Değişmez oranlı pekiştirmede belirli sayı davranıştan sonra pekiştirici verilir. Değişmez aralıklı pekiştirmede, son pekiştirilen davranıştan belirli bir süre geçtikten sonra çıkan ilk davranış pekiştirilir. Değişen oranlı pekiştirmede, her bir denemede belirli bir davranıştan sonra davranış pekiştirilir. Fakat pekiştirilmeyen davranış sayısı bir denemeden diğerine değişir. Değişen aralıklı pekiştirmede ise her denemede belirli bir zaman aralığından sonra davranış pekiştirilir. Fakat davranış aralığı bir tekrardan diğerine değişir (Petty ve Cacioppo, 1981).

Pekiştirme miktarı ve pekiştirmenin hemen davranıştan sonra verilmesi süratli öğrenmeye neden olduğu araştırmalarla kanıtlanmıştır. Kötü davranıştan hemen sonra gelen ceza daha etkin olur (Cüceloğlu, 1991, s.160).

Ödülleme "yaptığımı tekrar et!" mesajını verir, ancak ceza "bir daha yaptığını yapma!" anlamında olup, neyin yapılması, neyin yapılmaması konusunda açıklık getirmez. İyi düşünülmeden verilen cezanın sakıncaları olabilir. Etkin bir öğrenme ortamı yaratmak için:

- i. cezalandırılması düşünülen davranışın niye ortaya çıktığı düşünülmelidir,
- ii. cezalandırılan davranışın yanısıra, yapılması istenen davranışın ne olduğu da açık seçik belirtilmesi ve istenen bu davranışın her ortaya çıkışında değerlendirilmesi gerekir,
- iii. ceza verilmeden önce cezanın verileceğini belirten ön belirtiler, uyarıcılar ve ikazlar yapılmalıdır,
- iv. ceza ve ödül belirli bir anlam sistemi içinde verilmeli ve bir davranışın niçin cezalandırıldığı, ya da ödüllendirildiği açık seçik anlamlı bir biçimde bireye anlatılmalıdır,

- v. ceza, istenmeyen davranışın her ortaya çıkışında tutarlı bir biçimde bireye uygulanmalıdır.

Araçlı koşullamada araçlı davranışı etkileyen beş davranış tipi Şekil 5'de gösterilmiştir.

Davranış → Uyarıcı (Pekiştirici)	
Beklenen Davranış Tipleri	Örnekler
Ödüle Koşullama	Sosyal ve Parasal Pekiştiriciler
Kurtulmaya Koşullama	Akraba, Aile, Arkadaş Baskısı
Kaçınmaya Koşullama	Trafik ihlali
Cezaya Koşullama	İşyerinde Uyarı Cezası
Araç Ortadan Kaldırma	Uyarıcının Olmadığı Durum
Pekiştirme Zamanlaması	Örnekler
Değişmez Oranlı	1 Pekiştirme/25 Davranış
Değişmez Aralıklı	Haftalık Pekiştirme
Değişen Oranlı	1 Pekiştirme/5, 10, 25 Davranış
Değişen Aralıklı	1 Pekiştirme/Hafta, Ay

Şekil 5: Araçlı Koşullama ve Trafik Güvenliği Açısından Davranış Uyarıcı İlişkisi.

Sleet ve Geller (1986) trafik güvenliğine yönelik iletişim kampanyalarında, öğrenme kuramından yararlanmak isteyenler için aşağıdaki önerileri vermektedirler:

- verilen güdüleyici, bilgilendirme olmaksızın başarılı olamaz.
- gecikmeli olarak verilen ödüller dahi hemen verilen ödüller kadar etkili olabilir.
- doğru olarak kullanıldıkları takdirde ödüller cezadan daha etkilidirler.
- belirli aralıklarla ödül tekrarı davranış yerleşmesine, ceza tekrarı ise davranıştan kaçınma yoluyla istenen davranışın alışkanlık olarak yapılmasına neden olur.

E. Sosyal Öğrenme Teorisi

Gözleme dayalı öğrenme olarak da adlandırılan bu teori insanların diğer insanların davranışlarının sonuçlarından yola çıkarak öğrenmelerine dayanır. Bu teoride, davranışı gözlenen kişiye "model" adı verilir. Modelin davranışı, bilinçli bir şekilde, diğer bireylerin tutumlarını ve davranışlarını değiştirecek şekilde düzenlenir. Bandura (1977), sosyal öğrenme sonucu davranışın meydana gelmesiyle, modelin verdiği mesajdan öğrenilenler arasında önemli bir fark olduğunu ortaya koymuştur. Söz gelişi, bir izleyici bir TV reklamının mesajı hakkında bilgi sahibi olabilir. Eğer reklamı yapılan diş macununu kullanırsa ağız kokusunun giderilebileceğini de bilebilir. Ancak o ürünü kullanmayabilir. Çünkü Bandura'ya göre güdüleyici faktörler de önemlidir. Birey sonucun göreliliğini de dikkate alır. Söz gelişi malın alınacağı mağazanın uzak olduğu ve ona katlanmanın maliyeti yüksek olduğu durumlarda, vaat ne kadar büyük olursa olsun verilen mesaj davranışı gerçekleştiremeyebilir.

Baranowski'nin sosyal öğrenme kuramı üzerine temellendirdiği sağlık davranışını değiştirme süreci, sürücü davranışı değiştirmede de kullanılabilir. Söz konusu modele göre davranış değişimi, birbirini izleyen dört safhadan geçerek oluşur (Aktaran Moffit ve Nelson, 1988, s. 33-34):

- i. öneğitim,
- ii. eğitim,
- iii. sınama,
- iv. davranışı sürdürme çabaları.

Öneğitim aşamasında bireyin beklentileri ve beklentilerin değeri hesaba katılır. Davranışsal yeterlilik, yani söz konusu davranışı yerine getirme yeteneği davranışın önzorunluluğudur ve ikinci adımın temelidir. Yani birey söz konusu davranış hakkında bilgi sahibi olmalı ve davranışın nasıl yerine getirileceğini de bilmelidir. Söz gelişi, çok basit gibi görünen sollama davranışı, bir anda birden çok şeyi bir arada yapabilme bilgi ve yeteneğini gerektirir. Üçüncü adım, yani

sinama dönemi, bireyin kendi kendine yeterlik çabaları üzerinde odaklaşır. Bu dönem, bireyin davranışı gerçekleştirmek için kendine olan güveninin sınındığı dönemdir. Dördüncü ve son aşamada ise davranışın sürdürülme çabaları yer alır. Baranowski'nin modelinde yer alan safhaların özeti Şekil 6'da görülmektedir.

Adımlar	Görev	Yöntem
Ön Eğitim	Bireyin Beklentileri	Beklentiler ve Bilinçlenme
Eğitim	Bireyin Yetenekleri	Yetenek Eğitimi
Sinama	Bireyin Kendine Yeterliliği	Güven Verme
Davranışı Sürdürme Çabaları	Bireyin Kendini Denetimi	Tekrar

Şekil 6: Baranowski'nin Sağlık Davranışını Değiştirme Modeli (Moffit ve Nelson, 1988, s. 33'den uyarlanmıştır.)

Bireyin trafik kuralları kısıtlamaları içinde araç kullanmanın sonuçlarına katılması ya da bu sonuçların farkında olması, trafik kurallarına uyma davranışını artırarak güvenli sürüş yaratabilir. Sürücü tarafından algılanan sonuçlar bilgisel, güdüsel ve pekiştirici işlev görürler (Bandura, 1986). Bireyler davranışlarının sonuçlarını gözleyerek değişik koşullarda nasıl davranılması gerektiğini öğrenirler. Geçmiş deneyimlere dayanılarak beklentiler biçimlendirilir ve eylemlerin gelecekte etkileri öğrenilir. Gelecekte yapılacak bir davranışın gücü onun sonuçlarından etkilenir.

Sürücü davranışını değiştirmek için sosyal öğrenme kuramının uygulanması, söz konusu geliştirilmeye çalışılan davranışla ilgili beklentilerin değerlemeye

alınmasını zorunlu kılar. Sözgeleş, kazaları ve yakalanma, tutuklanma risklerinin bireysel beklentiler olarak değerlemesi gerekir. Buradan hareketle de, kitle iletişim araçları yoluyla bilgi verici programlar, yetenek eğitimi ve modelleme bireyin davranışını etkileme şansını artırmak için kullanılabilir. Başarılı sonuçların ortaya konması da kendi kendine yeterlik güdüsünün uyarılmasına neden olabilir.

Trafikle ilgili davranış değışiminde sosyal öğrenme teorisine bağı olarak incelenmesi gereken diğeri bir teori de "denetimin yeri"dir (Wallston, 1982). Söz konusu teorinin sağık konusundaki uygulamalarına göre olayları kendi denetlediğine inanan insanlar, hastalanmaları ya da iyileşmelerinin nedenini kendi davranışlarında ararlar. Buna karşılık olayların başkaları tarafından denetlendiğine inanan insanlar, hastalığın ya da iyileşmenin nedenini kader, şans, talih ya da diğeri insanlara bağlarlar.

Sürücü davranışı açısından denetim yeri teorisinin önemli uygulama alanlarına rastlanabilir. Herhangi bir sürücü davranışını değıştirebilmek için herşeyden önce bireyin davranışlarından kendini sorumlu hissetmesi gerekir. Olayları başkalarının denetlediğine inanan insanların koruyucu sağık önlemlerini almalarının olasılığı daha düşüktür. Bu açıdan, trafik güvenliğini sağılayıcı iletişim kampanyaları eğer bireye davranış ve davranışın sonuçları arasındaki ilişkiyi hatırlatır ve davranış başlatma ve sürdürme konusunda sorumluluk alırsa daha etkin sonuçlara ulaşmak mümkün olabilir.

III. ALGILANAN YAKALANMA RİSKİNİ YÜKSELTİCİ İLETİŞİM KAMPANYALARI İÇİN TEORİK NEDENLEME

Tutum herhangi bir konu, nesne ya da kişi hakkındaki olumlu ya da olumsuz duygu olarak tanımlanmaktadır. Sözgelisi "Hızlı araç kullanmayı seviyorum", "Emniyet kemeri kullanmaktan nefret ediyorum" ifadeleri tutum olarak düşünülür. Bu ifadeler birşeye karşı olumlu ya da olumsuz duyguları açıklamaktadır. İnanç ise diğer insanlar, nesnelere ve konular hakkında sahip olunan bilgidir. Sözgelisi "Hızlı araç kullanmak tehlikelidir", "Emniyet kemeri hayat kurtarır" ifadeleri ise inançları gösterir. Sahip olunan bilgi gerçek olabileceği gibi, bireyin fikri de olabilir. Hız yapmak, emniyet kemeri kullanmak ise açık eylemlerdir ve davranış olarak tanımlanırlar.

Sürücü davranışını değiştirmede kullanılacak ikna teorileri incelendiğinde, bazılarının sürücü davranışını, tutumdan yola çıkarak değiştirme üzerine kuruldukları görülecektir. Bu teorilere göre tutum, ikna yoluyla değiştirildiğinde istenen davranış yerine getirilir. Ancak araçlı koşullama ve sosyal öğrenme teorilerinde davranış değişimi için mutlak tutum değişimi olması gerekmez (McGuire, 1981; Petty ve Cacioppo, 1981). Tutum değişmeksizin kişi istenen davranışı yerine getirebilir.

Trafik güvenliği üzerinde yapılan kampanyaların birçoğunda da tutumlar etkilenecek, toplumun tüm kesimlerinde güvenli sürüş ortamı yaratılmaya çalışılır. Ancak yapılan araştırmalar davranışa yönelik mesajların, tutuma yönelik mesajlar kadar etkili olduklarını göstermektedir. Hatta tutuma yönelik kampanyalarda tutumdan davranışa gidişi etkileyen aracı değişkenler davranışın ortaya çıkma olasılığını azaltabilirler. Nitekim Fishbein ve Ajzen'in "Nedenli Eylem Teorisi" temel olarak bu varsayımlar üzerine kurulmuştur (Devine ve Hirt, 1989).

Davranış üzerine temellendirilen iletişim kampanyalarında, hedef kitle tutum oluşumu ya da değişimi olmaksızın davranışa yöneltilmelidir. Bu açıdan

davranışa yönelik iletişim kampanyaları temel olarak iki konuda odaklaşırlar (Devine ve Hirt, 1989, s. 238):

- i. başlangıç davranışı nasıl oluşturulur?
- ii. söz konusu davranış nasıl tutuma dönüştürülür?

Algılanan yakalanma riskini yükseltmeye yönelik iletişim kampanyaları da öncelikle davranışı değiştirmeye ve sonra tutumu araştırmayı ya da değiştirmeyi amaçlayan kampanyalar olarak ele alınmalıdır. Güvenli sürüş karşısında yaygınlaşan olumlu tutumlar ise toplumun bütünüyle "algısal" değişime uğramasına neden olacaktır.

Fuller'in modelindeki kavramlarla ifade edecek olursak, algılanan yakalanma riskini yükseltici iletişim kampanyalarının ana amacı, polis denetimi tehlike uyarısının etki gücünü artırarak sezgisel kaçınma davranışı yaratmaktır.

"Gerçek dünya" dediğimiz dış çevrede, nesnelere birbirlerini nasıl etkilediğini öğrenerek beklentiler geliştiririz. "Yağmur yağarsa toprak ıslanır, taş cama çarparsa cam kırılır" öğrendiğimiz beklentilere örnek olarak gösterilebilir. Sosyal çevremizle ilgili beklentilerimiz de, aynı nesnel çevremizle ilgili beklentilerimiz gibi, yaşantımız içinde gelişir. Babanın yanında sigara içilmez, erkek olmak için rakı içilir, kemer kullanmazsak para cezası öderiz, alkollü araç kullanırken yakalanırsak polis bize iyi davranır, alır eve götürür, arabayla birinin ölümüne neden olursak en fazla iki yıl hapis cezasıyla kurtuluruz hep yaşantımız içinde gelişen beklentilerimizdir.

İçinde yaşadığımız kültürden gelen algısal beklentiler sürekli bizi etki altında tutar. İçinde yetişilen kültür, o anda içinde bulunulan ortam, gereksinimler ve benzeri her şey algısal beklentilerimizin kaynaklarıdır. Bu nedenle algılamaların "mutlak" gerçekler olması mümkün değildir. Her bireyin algılaması, o bireyin "gerçeğini" oluşturur. Günümüzde kitle iletişim araçları "mutlak" olmayan, algısal düzeydeki gerçekliğin toplumsal düzeyde yaratıldığı araçlar olarak karşımıza çıkmaktadırlar.

Bugün birçok psikologa göre algısal yetenek doğuştan gelmektedir. Ancak çok sayıda algısal sürecin kaynağı öğrenmedir (Cüceloğlu, 1991, s.136). Sürüş

davranışı içinde doğuştan gelen yetenekler önemli olsa da, sonradan algılama yoluyla öğrenilenler toplumun sürücü davranışı normlarını biçimlendirmede önemli rol oynar.

Bugüne kadar yapılan trafik güvenliğine dayalı kampanya araştırmalarında en büyük davranış değişikliklerinin yasal düzenleme ve denetim artışıyla yapılan algısal riski yükseltici kampanyalar sonucu meydana geldiği ortaya konmuştur. Bu strateji ilk bakışta, davranışın tutuma dönüştürülmesi aşamasında problemler taşıyor gibi gözükse de, kitle iletişim araçlarıyla hatırlatıcı mesajların belirli aralıklarla verilmesi suretiyle bu problemin üstesinden gelinebilir. Yani araçlı koşullamada pekiştirme süresi ve sıklığıının çok iyi hesaplanması gerekir (Roijer, 1988).

Sadece bilgi verme aşamasında kalınması, yani düşük seviyeli bir amaç belirlenmesi de, algılanan riske dayalı iletişim kampanyasının uzun sürede etkili olmasını engelleyebilir. Söz gelişi, bir sigara içme davranışının sonuçları hakkında bilgi vermek yeterli olmayacak, sigaraya devam edilmemesi için ikna edici taktikler, hatta yeniden başlamamayı ikna edici taktikler gerekecektir (Mc Allister, 1981).

Genel olarak algılanan yakalanma riskini yükseltici kampanyada umulan Şey bireysel etkiye dayanmakla beraber beklenen etkinin amacı daha geniştir. Sonuçta bir sistemde değişiklik yaratılmak, poliste varolan "tehdit" in derecesi artırılmak istenir. Kuşku yok ki ulusal seviyedeki küçücük değişiklikler dahi, bireysel seviyede büyük değişikliği zorunlu kılmaktadır.

Daha önce de belirtildiği gibi sonradan öğrenilen algılamalarda bireyin içinde büyüyüp yaşadığı toplumun gelenek ve görenekleri, kültürü önemli rol oynar. Kültür belirli türden davranışları istenen, uygun, beğenilen davranışlar olarak pekiştirir, bazı tür davranışları ise yerer, aşağılar ve böylece zamanla unutturur. Yani kültür son derece kudretli ve yaygın bir pekiştirme düzeninin kaynağıdır.

Kültürel olarak bakıldığında, algılanan yakalanma riskine dayalı iletişim kampanyalarının temeli hız, alkollü araç kullanma ve hatalı sollama gibi temel kaza nedeni davranışların, toplumda kabul edilmeyen davranışlar olduğunu ve polis in bu davranışları gerçeğeştirenlere hoşgörülü davranmadığını

vurgulamaktır. Söz konusu suçları işleyenlere polis hoşgörülü davranmaz çünkü bu kişiler "suçludurlar".

Summala, Naatanen ve Ruine (1980), Riedel, De Bruin ve Rothengatter (1985), Riedel (1986) vd. tarafından yapılan araştırmaların tümünde polisin denetim stratejileriyle, kitle iletişim araçlarının beraber kullanımı sonucunda polisin "tehdit" gücünün arttığını kanıtlamışlardır. 1985 yılında Makinen ve Syvenen (Aktaran Makinen, 1988) tarafından yapılan araştırmada da yaklaşık 200 ayrı denetim stratejisi incelenerek kitle iletişim araçlarının öznel riski artırmadaki başarısı ispatlanmıştır.

İster algılanan yakalanma riskini artırıcı bir araçlı koşullama yaklaşımli bir iletişim kampanyası yapılsın, ister başka çekicilikler kullanılsın, davranışın sürekliliği ve toplumsal boyutu insan iletişim kanallarını harekete geçirmeye bağlı olmaktadır. Algısal yakalanma riski stratejisinin, toplumda bir "istihbarat" mekanizmasını harekete geçirmesi açısından, bu konuda oldukça büyük potansiyele sahip olduğu söylenebilir.

Bu bölümde sürücü davranışı teorileri açıklanarak, kazaların muhtemel nedenleri üzerinde durulmuştur. Daha sonra sürücü davranışını değiştirmede kullanılabilen ikna teorileri ele alınarak, algılanan yakalanma riski üzerinde geliştirilen iletişim kampanyaları için teorik çerçeve çizilmiştir. Bundan sonraki bölümde, algılanan yakalanma riski yaklaşımını kabul eden kampanyalar açısından önem taşıyan denetim stratejilerinin kendisi yani "gerçek" risk üzerinde durulacaktır.

KAYNAKÇA

Ajzen I. ve M. Fishbein. (1980). **Understanding attitudes and predicting behavior**. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.

Bandura, A. (1977). **Social learning theory**. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall.

Baranowski, T.(1979). **A Cognitive-emotional social learning theory approach to regimen compliance behavior**. The Annual Convention of the American Psychological Association, New York City.

Becker, M.H. ve I.M. Rosenstock. (1978). Social psychological research on determinants of preventive health behavior. İçinde R.L. Kane (Der.) **The Behavioral Sciences and Preventive Medicine**. DHEW Yayını No:76-878, Washington, DC.

Cownie, A.R. ve J.H. Calderwood. (1966). Feedback in accident control. **Operational Research Quarterly**. 17, 253-262.

Cüceloğlu, D. (1991). **İnsan ve davranışı**. İstanbul: Remzi Kitabevi.

Devine, G.P. ve R.E. Hirt. (1989). Message strategies for information campaigns. A social psychological analysis. İçinde T.C. Salmon (Der.), **Information campaigns: balancing social values and social change**. Newbury Park, CA: Sage.

Fhaner, G. ve M. Hane. (1974). Seat belts: Relations between beliefs, attitude and use. **Journal of Applied Psychology**, 59, 472-482.

Fuller, R. (1984). A conceptualization of driving behaviour as threat avoidance. **Ergonomics**, 11, 1139-1155.

Gibson, J.J. ve L.E. Crooks. (1938). A theoretical field analysis of automobile-driving. **American Journal of Psychology**, 51, 453-471.

Hakkinen, S. (1958). Traffic accidents and driver characteristics. Finland's Institute of Technology, Scientific Researches, 13.

Higbee, K.L. (1969). Fifteen years of fear arousal: Research on threat appeals: 1953-1968. **Psychological Bulletin**, 72, 426-444.

Janis, I.L. ve S. Feshbachs. (1953). Effects of fear-arousing communications. **Journal of Abnormal and Social Psychology**, 48, 78-92.

Jonah, B.A. ve Dawson, N.E. (1982). Predicting reported seat belt use from attitudinal and normative factors. **Accident Analysis and Prevention**, 14, 305-309.

Leventhal, H. (1970). Findings and theory in the study of fear communications. İçinde L. Berkowitz (Der.), **Advance Experimental Social Psychology**, (119-186). NY: Akademik Press.

Makinen, T. (1988). Enforcement studies in Finland. İçinde J.A. Rothengatter ve R.De Bruin (Der.), **Road user behavior: Theory and research** (s. 584-588), The Netherlands-Wolfebora: Van Gorcum.

McGuire, J. (1969). Nature of attitudes and attitude change. İçinde G. Lindsey ve E. Aronson (Der.) **The Handbook of Social Psychology**, (136-314). MA: Addison- Wesley.

McGuire, W.J. (1981). Theoretical foundations of campaigns. İçinde R.E Rice ve W.J. Paisley (Der.), **Public communication campaigns** (s. 41-70). Beverly Hills, CA: Sage.

Michon, J.A. (1978). **Dealing with danger**. Report, Gieten, The Netherlands, Traffic Research Center, University of Groningen.

Moffit, P.B. ve G.D. Nelson. (1988). Safety belt promotion: Theory and practice. **Accident Analysis and Prevention**. 20 (1), s. 27-38.

Naatanen, R. ve H. Summala. (1974). A model for the role of motivational factors in driver's decision-making. **Accident Analysis and Prevention**, 6, 243-261.

Naatanen, R. ve H. Summala. (1976). **Road-user behavior and traffic accidents**. Amsterdam: North-Holland.

Petty, E.R. ve T.T. Cacioppo. (1981). **Attitudes and persuasion: classic and contemporary approaches**. Dubuque, Iowa: MC Brown.

Riedel, W. Rothengatter, T. ve R. De Bruin. (1988). Selective enforcement of speeding behavior. İçinde J.A. Rothengatter ve R. De Bruin (Der.), **Road user behavior: Theory ve research**. (s.579-583), The Netherlands-Wolfebora: Van Gorcum.

Robertson, L. S. O'Neill B. ve W. Wixon. (1972). Factors associated with observed safety belt use. **Journal Health Social Behavior**, 13, 18-24.

Rooijers, T. (1988). Effects of different public information techniques in reducing driving speed. İçinde J.A. Rothengatter ve R. De Bruin (Der.), **Road user behavior: Theory and research** (s.589-594), The Netherlands- Wolfebora: Van Gorcum.

Shinar, D. (1978). **Psychology on the road**. New York: John Wiley and Sons.

Sleet, D.A. ve E.S. Gelles. (1984). Do incentive programs for safety belt use work? **Focal points**, 3, 1- 2.

Summala, H. Naatanen , R. ve M. Roine. (1980). Exceptional conditions of police enforcement during the police strike. **Accident Analysis and Prevention**, 12 (3).

Summala, H. (1985). Modeling driver behavior: A pessimistic prediction? İçinde L. Evans ve R.C Schwing (Der.), **Human behavior and traffic safety**. NY: Plenum Press.

Taylor, D.H. (1964). Driver's galvanic skin response and the risk of accident. **Ergonomics**, 7, 253-262.

Wallston, K.A. (1982). Health Locus of Control. **Patient Education Newsletter**, 56-57.

Wilde, G.J.S. (1982). The theory of risk homeostatis: Implications for safety and health, *Risk Analysis*, 2, 209-225.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENETİM VE ALGILANAN YAKALANMA RİSKİ

Algılanan yakalanma riskini artırıcı iletişim kampanyalarını planlamadan önce, risk faktörünü artırmada kullanılacak denetim stratejilerinin gözden geçirilmesi gerekir. Konuya ister kitle iletişimi isterse sosyal pazarlama yaklaşımı açısından alınsın kampanyanın planlanmasından önce, kampanyası yapılacak mamul ya da hizmetin, kampanyaya göre şekillendirilmesi gerekir.

Çalışmamızın konusu açısından stratejiyi bir amaca ulaşmak için birçok işlevi içeren uzun dönemli plan olarak tanımlayabiliriz. Aslında denetim faaliyetlerinin çoğunu, orta vadede hedeflere ulaşmak için bağımsız taktikler olarak görmek daha yaygındır. Günlük uygulamalarda hangi karayolunda kaç ekibin görevlendirileceği, söz konusu ekiplerin kaçının sabit, kaçının hareketli olacağı, trafik kurallarını ihlal edenlerin birden çok denetim birimiyle saptanıp, yakalamanın gerçekleşip, gerçekleşmeyeceği nadiren uzun dönemli planlamaya konu olan stratejik denetim kararlarıdır. Ancak denetim taktiklerinin uzun dönemli bir planlama içerisinde bir araya getirilerek, algılanan riski yükseltmek amacıyla yönelik olarak düzenlenmesi, bu amaçla yapılacak iletişim kampanyalarının merkezini oluşturmaktadır. Bunun nedeni kampanyalarda verilecek mesajların, uygulanan denetim stratejileriyle yakından ilgili olmasıdır.

Bu bölümde yapılan literatür taraması daha çok polis gücünün düzenlenmesi ve görünümüyle ilgili konularda yoğunlaştırılmış, özel tespit cihazlarıyla ilgili olarak daha az bilgi verilmiştir. Bunun nedeni herşeyden önce uygulanan stratejilerin etkinliğinin maliyet-fayda analiziyle değerlendirilmesidir. Yapılan deneysel araştırmaların gösterdiğine göre, uygulanan denetim stratejileri ya da taktiklerinin başarısı hız tespit cihazı gibi özel tespit cihazlarına bağlı bulunmamaktadır (Dart ve Hunter, 1976).

Birçok ülkede, trafik güvenliğiyle ilgili olarak çalışan bilim adamlarının çoğunluğu, araçlara hız sınırlaması getirmenin dolayısıyla sürücü özgürlüğünü kısıtlamanın en kökten çözüm yolu olduğu konusunda hemfikirdirler (Summala, 1985). Nitekim Peltoniemi (1982) yaptığı araştırmada insanların eninde sonunda kendilerini hız sınırlamalarına uyarladıklarını ve bunu yararlı bulduklarını ortaya koymuştur. Söz konusu nedenlerle olmalı ki, denetim faaliyetleriyle ilgili literatürün ağırlığı "hız" konusundadır. Kuşkusuz bunun en önemli bir nedeni de, en çok görülen trafik ihlali olmasından kaynaklanmaktadır. Nitekim Türkiye'de aşırı hızın (hız sınırlarını aşmanın değil!) en önemli kaza nedenlerinden biri olduğunu görüyoruz.

Hızı denetim altına almanın, diğer trafik ihlallerine göre daha olumlu ve kolay olduğunu kabul etmek gerekir. Çünkü, hız kolay ölçülebilir bir büyüklüğe sahiptir. Bugüne kadar süregelen uygulamalar hız sınırlarına uymaya zorlayan denetim stratejilerinin diğer trafik ihlallerini engellemede de başarılı olabileceğini göstermektedir. Shinar ve McKnight (1985, s. 389) herhangi bir trafik aracını görünce hızını kesen birinin kesinlikle diğer kurallara da uyacağını ifade etmektedirler.

Diğer trafik kurallarını ihlal edenlerle hız sınırını aşanlar arasındaki ilişki Makinen vd. tarafından 1986 (Aktaran Makinen, 1988, s. 585) yılında incelenmiştir. Söz konusu araştırmada hız sınırını saatte 10 km aşan 94 kişi ve hız sınırları içinde süren 94 kişi denek olarak kullanılmıştır. Denekler polis arabalarınınca 12 km izlenmiş ve yaptıkları hatalar saptanmış ve aynı zamanda videoya alınmıştır.

Araştırma sonuçlarına göre, hızlı araç kullananların % 75'i en az bir kere trafik kuralını ihlal ederken, bu oran diğer grup için % 19 olarak bulunmuştur. Hızlı araç kullananların çoğunluğu yakın izleme ve sollama hatası yapmışlardır. Bu kişilerin, diğer sürücülere oranla 4.6 kez daha fazla sollama yaptıkları saptanmıştır.

I. DENETİM STRATEJİLERİ

A. Polis Arabaları

Literatürde, en fazla incelenen konu hız sınırlarına uymanın tesbiti için, yol kenarına park edilmiş, görülebilir ve polis arabası olduğu anlaşılır tek bir aracın etkisidir. Darwick 1977 yılında yaptığı incelemeye göre, soru formunu cevaplayan 39 eyalet görevlisinden 16'sı yol kenarına park edilmiş ve radarlı olduğu bildirilen araçların en etkili yöntem olduğunu bildirmişlerdir.

Polis aracının yol kenarına park edilmesinin ana nedeni, en yüksek derecede görünürlük elde etmektir. Polis aracının yol kenarındaki pozisyonunda aracın görülebilir, tanımlanabilir ve yakalamaya hazır oluşunun derecesini etkileyen, dolayısıyla "tehdit" seviyesini artıran değişiklikler yapmak mümkündür.

Hauer, Ahlin ve Bowser (1980) polis arabasının varlığına karşı yokluğunun etkilerini, hız sınırına uyma davranışını açısından test etmişlerdir. Araştırmada farklı hız sınırlarının geçerli olduğu birkaç bölgede ve günün değişik saatlerinde yapılan hız ölçümleri ile aşağıdaki sonuçlara varılmıştır:

- i. polis aracının varlığı durumunda, hızlı giden araçlar hız sınırına inmişler,
- ii. polis aracı aynı yerde bir günden daha fazla kaldığında hızlı giden araçlar en düşük hız seviyesine inmişler,

- iii. hem polis aracının park ettiği yere göre karşı yönden gelen araçlarda, hem de aynı yönden giden araçlarda, polis denetim aracını geçtikten sonra da düşük hızı sürdürme etkisi gözlenmiştir (hale etkisi).

B. Denetim Zamanlaması

Hız değişmelerindeki azalma ve polis aracıyla tekrar tekrar karşıya kalma sonucu oluşan düşük hızı sürdürme eğilimi bir "pekiştirme" zamanlaması yapılmasının önemini ortaya koymaktadır. Hauer, Ahlin ve Bowser (1980) vardıkları sonuca göre, bir gün sürdürülen denetimin etkisi bir gün sonra da devam etmekte ancak üç gün sonra tamamen etkisiz hale gelmektedir. Bunun aksine, denetim birbirini izleyen beş gün sürdürüldüğünde, altı gün sonra dahi, denetimin etkisi devam etmektedir. Kuşku yok ki, Hauer vd. vardıkları sonuç, öğrenme teorilerindeki pekiştirme zamanlaması ile ilgili olarak son derece tutarlıdır.

Brakett ve Beecher'ın (1980) denetimin zamanlaması ve pekiştirme etkisi üzerine yapmış oldukları araştırmanın daha önceki sonuçları desteklediği görülmektedir. Söz konusu araştırmada, polis aracı ilk iki hafta haftada dört gün, son iki haftada ise haftada iki gün aynı yere park edilmiştir. Pre-test ve post-test sonuçlarına göre, hız azaltımı istatistiki açıdan anlamlı olarak saatte 6.4 km olmuş ve en önemlisi söz konusu düşük hız etkisi yaklaşık 17 km devam etmiştir (hale etkisi).

Yukarıdaki araştırmalarda görüldüğü gibi polis aracının planlı bir şekilde yerleştirilmesi, denetimin etkinliğini artırmaktadır.

C. Yakalamaya Hazır Polis Aracı Görünümü

Bu tür bir stratejide, başka bir araba diğer aracın önüne park edilir (işaretsiz) ve bir polis memuru ceza yazar ya da yazmaya hazır şekilde onun önünde durur. Burada amaç, polisin yasayı uygulamaya hazır olduğu imajı yaratmak, sürücünün algıladığı tehdidi artırmaktır. Bu strateji özellikle polisin varlığının, denetimi çağrıştırmadığı durumlar için geçerlidir.

Yakalamaya ve infaza hazır araç görünümüyle ilgili olarak yapılan araştırmalardan yalnız bir tanesi, iki aracın kullanıldığı yöntemin tek başına paralel park eden araçtan daha etkili olduğunu ortaya koymuştur (Joscelyn vd., 1971). Ancak diğer araştırmalar, bu yöntemde temel etkinin, tanımlanmış polis aracından kaynaklandığını, ikinci aracın önemsenmediğini desteklemiştir. İkinci aracın, bir maliyeti de içermesi nedeniyle, maliyet etkinliğinin bu yöntemin diğer bir eksikliği olduğu söylenebilir.

Joscelyn vd. (1971) tarafından ortaya konan bu yönetime ilişkin bir sınırlılık ise "hale etkisi" açısından dır. Hızını azaltan sürücü, denetim yerini geçtiğinde, polisin ceza kesme işiyle ilgilendiğini düşünmekte, algılanan yakalanma riskinin düşmesiyle, kısa sürede eski hız seviyesine çıkmaktadır.

D. Hareketli Polis Aracına Karşı Sabit Polis Aracı

Hareket halindeki polis aracının üstünlüğü, trafik akışı içerisinde, hız sınırında sürüş yaparak, kendini sollayan araçları yakalamasıdır. Genel olarak sabit araç ise daha fazla araç tarafından görülmesi nedeniyle daha etkin denetim sağlar.

Hareket halindeki araçla sabit aracı karşılaştıran en önemli çalışma yine Joscelyn vd. (1971) araştırmasıdır. Söz konusu araştırmada hız azaltımının devam

ettiği süre, sabit araçlı denetim için daha uzun bulunmuştur. Yine aynı araştırmada, hem sabit hem hareketli denetim araçlarıyla yapılan denetimlerde, hız azaltımının aynı yönde giden araçlar için daha fazla olduğu bulgular arasındadır.

Shinar ve Stieber 1984 yılında (Aktaran Shinar ve McKnight, 1985) yaptıkları araştırmada, denetim etkisinin yani hız azaltımının, hareketli polis aracı için daha fazla süre devam ettiğini ortaya koymuşlardır. Bu sonuç hareket halindeki aracın algılanan yakalanma riskini daha fazla artırdığını göstermektedir.

E. Tanımlanamayan Araç

Denetimde tanımlanmamış araç kullanmanın tek amacı vardır o da, trafik kurallarını ihlal edenlerden yakalananların sayısını ve dolayısıyla ceza gelirlerini artırmaktır. Ancak çoğu kez, tanımlanmaması gereken polis araçlarının dahi, rengi, tipi, duruşu, anteni ve radarıyla kolayca tanımlandıkları görülmektedir.

Deneyisel araştırmalar tanımlanan polis aracının denetim faaliyetleri açısından daha etkili sonuçlar verdiğini ortaya koymaktadır (Holl vd., 1980). Daha önce de belirtildiği gibi aracı gizlemek ya da tanımlanamayan aracı herkesin hata yaptığının bilindiği yerde kullanmak, trafik ceza gelirlerini artırmaktan öteye gitmez. Eğer tanımlanamayan araç kimsenin hata yapmadığı yerde kullanılırsa, normal dışı sürüş davranışını ortaya çıkarmada yardımcı olabilir.

Polisin, tanımlanamaz araçlarla denetim yaptığının sürücüler tarafından bilinmesi, herhangi bir aracın polis aracı olduğu yolunda şüphe yaratarak trafik kurallarına uyma davranışını artırabilir. Ancak, sürücünün her gördüğü aracı, denetim aracı sanacağını düşünmek de pek gerçekçi değildir.

Tanımlanamayan araç stratejisi içinde düşünülebilecek diğer bir strateji ise, denetim aracının trafikte çok bulunan bir araçtan seçilmesi ve bunun sürücüler tarafından bilinmesinin sağlanmasıdır. Bu uygulamada sürücünün bu tür bir özel araç gördüğünde denetim aracı sanması amaçlanmaktadır. Aynı şekilde aracın sivil

bir polis tarafından kullanıldığı imajının verilmesi de aynı strateji içinde düşünülmelidir. Ancak bu strateji ile ilgili, şu ana kadar herhangi bir deneysel çalışma yapılmamıştır.

F. Çoklu Denetim Birimi Düzenlemeleri

Bu stratejide ya da taktikte, temel olarak, bir ekip ihlali saptarken diğer ekip ceza keser. İhlali saptayan ekip, yaya olarak görev yapan bir polis olabileceği gibi, birçok sürücüye bir anda hakim olabilecek bir helikopter de olabilir.

Darwick (1977) tarafından yapılan araştırmaya göre, tek ekiple ya da tek polisle yapılan denetimlerden sonra, en yaygın olarak kullanılan denetim stratejisinin bu strateji olduğu bulunmuştur. Tüm araçların tanımlanmış denetim birimleri olduğu düşünüldüğünde, çoklu denetim birimi başına göreli yoğunluğu artırdığından söz edilebilir. Daha önce sözünü ettiğimiz Joscelyn vd. (1971) tarafından yapılan araştırmada, iki araçlı ekibin, her türlü tek araçlı düzenlemeye göre daha etkili olduğu bulunmuştur.

Havadan yapılan çoklu denetimler şüphesiz en pahalı denetim araçlarıdır. Havadan yapılan denetim, yakalanan aracın, gidiş yönünde 1.5 km uzağına kadar davranış değişikliğine neden olduğu ileri sürülmektedir (Darwick, 1979).

İlk bakışta maliyeti yüksek görünmesine rağmen, havadan denetim birimi görüldüğü ve varlığını hissettirdiği araç sayısı bakımından yer araçlarıyla karşılaştırıldığında avantajlıdır.

G. Radar Sistemleri

Radar gibi otomatik trafik ihlallerini saptayan sistemler, denetimde insan ihtiyacını azaltan sistemler olarak görülebilir. Bu sistemlerden bir tanesi VMS

şirketi tarafından geliştirilen ve ORBIS olarak adlandırılan cihazdır. Bu cihazda, geçmekte olan aracın hızını saptayan bir anten ve hız sınırını aşan aracın fotoğrafını çeken bir kamera bulunur. Söz konusu kamera, aracın önden fotoğrafını çeker, hızını kaydeder, ihlal yeri ve zamanı hakkında kayıt düşer.

Jones ve arkadaşları tarafından 1980 yılında yapılan bir araştırmaya göre, ORBIS cihazının takılmasından önce günde 800 aracın saatte 16 km ya da daha fazla hız sınırını aşması karşısında, ORBIS'in takılmasından sonra hız sınırını aşan araçların sayısında bir haftada yarıdan fazla azalma görülmüştür. Benzer cihazlar kırmızı ışığı ihlal eden sürücüleri belirlemek için de kullanılmaktadır.

H. Fahri Polis Uygulaması

Yıllardır, Türkiye'nin gündeminde olan ve zaman zaman diğer ülkelerde de önerilen fahri polislikte, vatandaşın basit bir raporlama işlemiyle denetim sürecine katılması sağlanır. Genel olarak yakalama ve ceza verme işlemine fahri polisin karışması söz konusu değildir. Söz konusu stratejinin sistematik bir şekilde uygulanmasıyla ilgili olarak herhangi bir çalışma bu güne kadar yapılmamıştır.

Fahri polis uygulamasının en önemli işlevi, trafik kuralı ihlaline karşı algılanan yakalanma riskini artırır. Dezavantajı ise raporlama yönteminin kendisidir. Raporlamanın nasıl değerlendirileceği idari ve hukuki açıdan sorun yaratabilir.

Hutchinson (1969), fahri polislik gibi denetim sürecine vatandaş katmak yerine, trafiği ihlal edenleri medyada ve televizyonda teşhir etmeyi önermiştir.

II. DENETİM STRATEJİLERİNİ ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Trafik sistemini uygulayan ilgili kurumların denetim stratejilerini seçmede ve uygulamadaki özgürlükleri sınırlıdır. Yol özellikleri, bütçe, cihaz ve insangücü sınırlılıkları, denetim stratejilerinin özgürce uygulanmasını engelleyen faktörlerden en önemlileridir. İşte bu sınırlılıkların üstesinden gelmek, kitle iletişim araçlarından yararlanmak, denetim stratejileri sonucu algılanan yakalanma riskini artırmak için bir bakıma zorunlu olmaktadır. Bu nedenle aşağıda söz konusu sınırlılıklar gözden geçirilecektir.

A. Maliyet-Fayda Ölçütü

Trafik güvenliğini sağlayan bir programın başarısı, harcanan para kadar yarar elde edilmesine bağlıdır. Birçok trafik güvenliği programı, yasal denetimin etkisini "verimlilikle" yani trafik ihlali sonucu yakalananlardan elde edilen gelire ölçer. Ancak, yasal denetimin amacı ihlal yaratmak değil, ihlali önlemek olduğuna göre, "verimlilik" ölçütünün yakalama sayısı ya da kesilen ceza miktarı değil, söz konusu sonuçların oluşacağı tehlikesinin hissettirilerek, yasaya uygun davranış geliştirme sayısı olmalıdır. Kurallara uyma davranışının yararı ise kaza sonucu ölüm, yaralanma ve maddi zarardaki azalma ile ölçülmelidir.

Bugüne kadar sadece bir çalışmada (Roop ve Brackett, 1980), denetim stratejileriyle kaza maliyetini karşılaştırılmıştır. ABD'de Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği İdaresi'nin kaza maliyeti verilerinden yararlanan araştırmacılar, denetime harcanan her ek doların kaza maliyetinde 5 dolar 67 cent tasarruf sağladığını ortaya koymuşlardır. Söz konusu çalışmada, artırılan polis denetim faaliyetlerinin yakalanma riskini ve kesilen ceza miktarını artırdığı belirtilmiştir.

Darwick vd. (1979) yılındaki araştırmalarında, yaygın olarak kullanılan denetim stratejilerinin verimlilik açısından analizini yapmışlardır. Kullandıkları ölçütün "verimlilik" lütü olması nedeniyle, sonucun kurallara uyma davranışıyla ilgisi yoktur. Nitekim, maliyet-yarar açısından en fazla etkili bulunan, tanımlanmamış araç stratejisinin, kurallara uyma davranışını geliştirmekten çok, ceza gelirini artırdığı belirtilmiştir.

Maliyet-fayda ilişkisi algılanan yakalanma riskini artıran herhangi bir stratejinin kullanımıyla ilgili olarak dūřünümesi gereken ilk koşul olmasına rağmen, hiçbir denetim stratejisi, cezadan sağlanan yarar ya da kaza sonucu oluşan maddi tasarrufa bakılarak değerlenemez. Bu nedenle de herhangi bir denetim stratejisinin bütçesi tartışıldığında maliyetin yararla ilişkisi değil, mutlak maliyet önem kazanır. Bu nedenle maliyet-fayda açısından oldukça olumlu yanları olmasına rağmen yüksek maliyetli kabul edilen insangücü ya da cihaz talepleri daha az maliyetli stratejilerin yanında çekici olmamaktadır.

B. Teizat ve Yol Koşulları

Herhangi bir ceza kesildiğinde, suçun gerçekleştiğini ispat etmek zaman zaman zor olmaktadır. Bu nedenle trafik ihlalinin gerçekleştiğini kanıtlamak için çeşitli cihazlar kullanılmaktadır. Kandaki alkol miktarını gösteren cihaz dışında, söz konusu cihazların tümü, hızı ölçmek için yapılmıştır. Söz konusu cihazın ölçümü geçerli şekilde yapması için:

- i. cihazın bilimsel olarak güvenilir olması,
- ii. doğru olarak işletilmesi gerekir.

Bunun için de cihazı kullanan kişinin eğitimden geçmesi gerekir (Goger, 1973). En önemli çevresel kısıtlamalardan bir tanesi yolun geometrik yapısıdır. İster polisin amacı görünürlüğü artırmak, isterse saklanmak olsun uygun olmayan yol geometrisi polisin amaçlarına ulaşmasına engel olur. Uygun olmayan banket genişliği polis aracının istediği yerde park edebilmesini engellerken, yolun

geometrisi radar gibi cihazlardan her alanda tam verim alınabilmesini engellemektedir.

Eğer denetim stratejisi birden fazla aracın kullanılmasını gerektiriyorsa, durum daha da karmaşık hal almaktadır. Bu durumda iki aracın park edebileceği yerler bulunsa da, aynı yerin defalarca kullanımı, denetimin o bölgedeki varlığının sürücüler tarafından tahminine ve diğer bölgelerde denetim beklentisinin azalmasına yol açmaktadır.

Yoğun sis, yoğun trafik ve karanlık polisin trafik ihlali yapan araçları tesbitini zorlaştırmaktadır. Radar dahi kullanılsa, ihlali yapan aracın tesbiti, karanlıkta ve yoğun sisde mümkün olmamaktadır. Ancak, bu gibi durumlarda trafiğin yavaşlaması nedeniyle daha az trafik kuralı ihlali yapılmaktadır. Özellikle karanlıkta, gece saatlerinde polis arabalarının üzerindeki yanar-söner lambaların, sürücüleri trafik kurallarına uymaya zorlayan en etkin yöntem olduğu kanıtlanmıştır (Joscelyn vd., 1971).

Denetim stratejilerinde performansı artırmak için, insangücünün kullanımından en yüksek faydayı sağlamak gerekir. Çünkü tüm ülkelerde trafik sisteminin uygulanmasından sorumlu kuruluşlarda, bütçeden en büyük payı personel ücretlerine ayrılır (Francy vd., 1972). Bu nedenle de, genel olarak etkili denetim stratejileri araştırmaları, trafik güvenliğini sağlamayı personel sayısını artırmaktan başka stratejiler uygulamak suretiyle gerçekleştirme konusunda yoğunlaşmıştır. Denetim stratejileri ve kitle iletişim araçlarından yararlanmak suretiyle düzenlenen iletişim kampanyaları bu çabaların en önde geleni olarak görülmektedir.

KAYNAKÇA

Brackett, R.Q. ve G.P. Beecher. (1980). **Longitudinal evaluation of speed control strategies**, Texas Transportation Institute.

Dart, O.K. ve W.W. Hunter. (1976). Evaluation of the halo effect in speed detection and enforcement. İçinde **Highway Safety Traffic Records and Law Enforcement**, Transportation Research Board.

Darwick, N. vd. (1977). **Enforcement of the national maksimum speed limit enforcement practices and procedures**, International Association of Chiefs of Police.

Darwick, N. vd. (1979). Speed enforcement/patrol configuration for the national maximum speed limit (NMSL): Administrator's Guide, Rapor.

Franey, W.H.N. Darwick ve F.D. Robertson. (1972). **Selective traffic enforcement manuel**. International Association of Chiefs of Police.

Gager, T.J. (1973). Proof by radar or other mechanical or electronic devices of violation of speed regulations. İçinde **American Law Reports (822-877) 47**, Lawyers Co- operative Publishing Co.

Hauer, E. vd. (1980). Speed enforcement and speed choice. **Transport Canada**.

Hutchinson, J.W. vd. (1969). An Evaluation of the effectiveness of televised, locally oriented driver re- education. **Highway Research Record**, 292.

Joscelyn, K.B. vd. (1971). **A Study of the effect of law enforcement of traffic flow behavior**. Indiana University, NTIS, 261-647.

Makinen, T. (1988). **Enforcement studies in Finland.** İçinde J.A Rothengatter ve R.De Bruin (Der.), **Road user behavior: Theory and research,** The Netherlands Wolfebora: Van Gorcum.

Peltoniemi, T. (1982). General and public opinion about general speed limits in Finland in 1973-74. **Journal of Safety Research**, 13, 13-24.

Shinar, D. ve J.A. McKnight. (1985). The effect of enforcement and public information on compliance. İçinde L. Evans ve R.C. Schwing (Der.), **Human Behavior and Traffic Safety.** NY: Plenum Press.

Summala, H. (1985). Modeling driver behavior: A pessimistic prediction. İçinde L. Evans ve R.C. Schwing (Der.), **Human Behavior and Traffic Safety.** NY: Plenum Press.

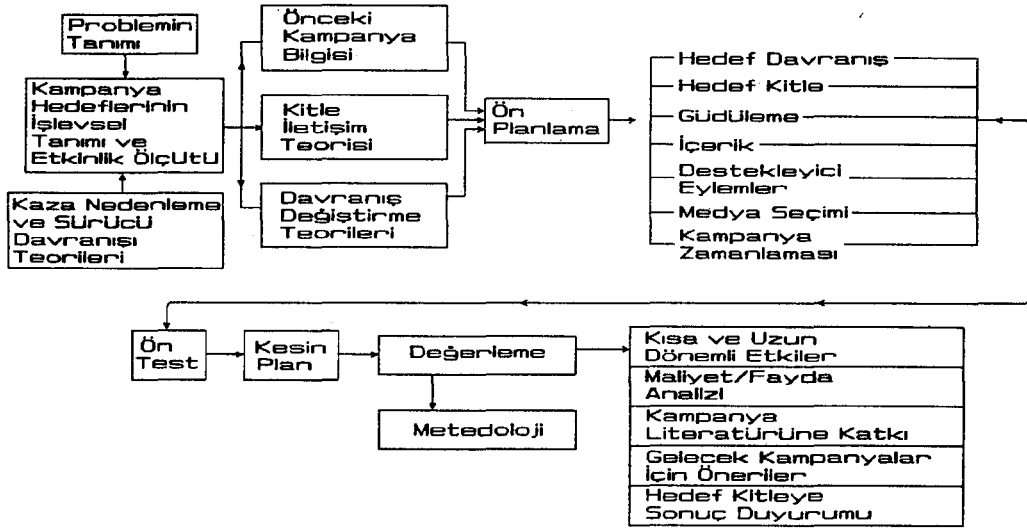
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ALGILANAN YAKALANMA RİSKİNİ YÜKSELTİCİ İLETİŞİM KAMPANYALARI PLANLAMASI

I. KAMPANYA PLANLAMASI

Algılanan riski yükseltmek amacıyla yapılacak, kamu yararına iletişim kampanyalarının diğer konularda yapılan kampanyalar gibi sistematik bir şekilde yapılması zorunludur. Aksi takdirde ne trafik kazalarına neden olan gerçek sürücü davranışının ortaya çıkarılması ne de yapılan iletişim eyleminin etkinliğini ölçmek mümkün olabilir. Trafik güvenliğini sağlayıcı iletişim kampanyalarıyla ilgili literatür tarandığında (Wilde 1971; Wilde vd., 1973, McKnight vd., 1982; Grasmick ve Appleton, 1977; Rooijers, 1988), söz konusu sistematik yapıyı, Şekil 1'de gösterildiği gibi özetlemek mümkündür.

Şekil 1'de görülen ve bir kampanya planlamasında, sorunun nasıl tanımlanacağıyla ilgili olan sürücü davranış teorileri ve sürücü davranışı değiştirme teorileri daha önceki bölümlerde tanımlanmıştı.



Şekil 1: İletişim Kampanya Planlamasında Evreler (Wilde, 1971, s. 7'den değiştirilerek alınmıştır.)

Yapılması gereken, hangi sürücü hatasının ya da koruyucu tedbirin, hangi teori yardımıyla değiştirilebileceğine karar vermek ve daha sonra seçilen teori ışığında araştırmalar yaparak sorunu tanımlamak daha sonra da kampanyayı planlamaktır. Kampanya planlaması ise hedef davranışı belirleme, temel mesajı ve içeriği belirleme, medya seçimi ve zamanlama gibi çeşitli taktik kararların verilmesini içermektedir (Wilde, 1971).

A. Hedef Davranış

Kitle iletişim araçları yoluyla düzenlenecek güvenlik kampanyaları, yol kullanıcılarının kazalara neden olan davranışlarını değiştirmek amacıyla yapılabileceği gibi, güvenliği artırıcı çeşitli koruyucu önlemlerin alınması amacıyla da yapılabilir. Herhangi bir güvenliği artırıcı kampanya öncesinde, kazaya neden olan davranışlar açık olarak tanımlanmalı, sıklıkları analiz edilmelidir. Kampanyanın kaza sayısını azaltabilmesi herşeyden önce buna bağlıdır. Hedeflenen kampanya davranışının ortaya çıkarılabilmesi için, kaza verilerinin istatistiki analizinin yapılması, trafik kuralları hakkında bilgi eksikliğini ölçülmesi,

halihazırda yol kullanıcılar tarafından algılanan riskin ölçülmesi en yaygın yöntemler olarak ortaya çıkmaktadır (Grasmick ve Appleton, 1977).

Hedef davranışın seçimi oldukça önemli olmasına rağmen, neden bazı sürücülerin kolaylıkla bazı değişiklikleri kabul ettikleri, neden diğerlerinin direndikleri hakkında çok az şey bilinmektedir. Davranış eğer uzun süredir devam ediyor, sık sık yineleniyor ve de kısa dönemde birçok yararı görülüyorsa, ayrıca diğer alışkanlıklarla güçlü bir ilişki içindeyse bu davranışı değiştirmek oldukça zordur ve bu durumlarda araçlı koşullama teorisi ve pekiştirmenin zamanlaması oldukça önem kazanır (Wilde, 1971).

B. Hedef Kitle

Hazırlık aşamasından sonra, bir kampanya planlaması sürecinde en önemli adım hedef kitlenin saptanmasıdır. Eğer, sorun olarak görülen davranış genel yol kullanıcılarından daha çok bir alt grupta ilgili olarak görülüyorsa, hedef kitleyi hedef davranış belirler. Hedef kitle aşağıdaki şekilde sınıflanabilir:

- i. yol kullanıcılarına göre (sürücü, yolcu, yaya)
- ii. sürülen aracın tipine göre (binek otomobil, motosiklet, minibüs, kamyon, tır, bisiklet kullanıcıları)
- iii. demografik özelliklere göre (yaş, deneyim, cinsiyet, meslek, yılda katedilen mesafe)
- iv. yolculuğun türüne göre (iş, turistik gezi).

Eğer kaza istatistikleri aracılığıyla çeşitli grupların kazalara daha fazla neden oldukları belirlenebiliyorsa, hedef kitle seçimi kolaylaşır. Söz konusu kolaylık, kitle iletişim aracının seçimini de kolaylaştırır.

Bazen trafik güvenliği kampanyaları herhangi bir spesifik sürücü davranışı üzerine yönelmez, aksine daha güvenli sürüş için risk algısını yükselten, genel kampanyalar yapılabilir.

Sorunlu olarak görülen bazı gruplara kampanya yaptıktan sonra, yapmamak daha uygundur. Sözel geliş, alkolik oldukları halde araç kullanmayı sürdürenler, yakın çevreleri tarafından ve toplum tarafından yapılan müdahalelere tepki gösterdiklerinden onlara kitle iletişimi gibi "ılımlı" araçlarla yaklaşmak ve davranışlarını değiştirmek mümkün değildir. Zaten onların sorunu "sürüş" değil, alkoldür. Dolayısıyla, alkollü araç kullananlara yönelik kampanyalar "sosyal içici" diye tanımlanabilecek kişilere yönelmelidir (Wilde vd. , 1973).

Kampanya faaliyetlerinin, farklı hedef kitlelere dağılımı bütçe elverdiği ölçüde kazanın olma olasılığını artıran, belirli davranışın sıklığına ve kazaya neden olma derecesine göre eşit olarak oranlanmalıdır.

C. GÜDÜLEME

Bir insanın ihtiyacı belirlenmediği sürece söz konusu ihtiyacının yerine getirilmesi mümkün değildir. Bu nedenle belirlenen hedef kitlenin ihtiyacı, karşılandığından daha iyi bir öneri sunulmadığı sürece davranış değişikliğinin olması mümkün değildir. İnsan ihtiyaçları, insanların kaçınacakları (tehlike, endişe) gibi ihtiyaçlar olabileceği gibi, elde etmeyi istedikleri (hayatı devam ettirme, merakı karşılama, refah, ait olma, sosyal itibar gibi) ihtiyaçlar da olabilir. Kuşku yok ki, insanlar sürme davranışını da belirli ihtiyaçlarını karşılamak için yerine getirirler ve söz konusu ihtiyaçlar bir takım nedenlere dayanmaktadır.

Bu nedenle trafik ile ilgili güvenliği artırıcı iletişim kampanyalarında çeşitli ihtiyaçların ortaya çıkarılması ve bu ihtiyaçların nasıl tatmin edileceğinin birer güdüleyici olarak gösterilmesinin altında yatan neden budur. Nitekim birçok trafik güvenliği kampanyasında, kampanya güdüleyicisi olarak yaşamayı sağlayıcı, devam ettirici davranışlar kullanılmaktadır. Ancak eğer güdüleyici, sürücüyü doğru davranışa yönlentmiyorsa kullanılmasının bir anlamı yoktur. Söz geliş, hatalı sollama, dikkatli sür, önce güvenlik, emniyet kemeri hayat kurtarır, dikkatli ol gibi mesajlar ne yapılması gerektiğine tam anlamıyla açıklık getirmediği için etkili

değildirler. Bu tür slogan haline getirilen mesajlardan, çeşitli hedef grupların davranış önerileri çıkaracaklarına inanmamak gerekir (Wilde, 1971).

Teori kısmında da tartışıldığı gibi "korkutucu" mesajlar davranış değiştirici "güdüleyiciler" olarak kullanılabilir. Ancak hangi davranış gerçekleştirilerek riskin azaltılabileceği gösterilmez ise güdüleyicinin gerçek işlevini yerine getirmesi olanaksızdır.

Trafikle ilgili iletişim kampanyalarında mizah da "güdüleyici" olarak kullanılabilir. Trafik olayının ciddi bir olay olması, mizahın gücünden yararlanmamayı gerektirmez. Özellikle sürücülerin "öğretici" ya da "koruyucu" yaklaşımlarından hoşlanmadıkları ve bu tür yaklaşımların geri tepme etkisi yarattığı düşünülürse, mizahın gücü ve kullanılma gerekliliği ortaya çıkar (Coke vd., 1970). Ancak mizahın kullanıldığı kampanyalarda, dikkatli olunmalı ve mesajın ön testi mutlaka yapılmalıdır.

Sürücüler arasında etkili olabilecek diğer güdüleyiciler saygı, nezaket, iyi şoförlük ve profesyonel davranıştır. Bu konuda "tanıklık" tekniği kullanılarak "profesyonel ol, şunları yap" ya da "yapma" şeklinde mesajlar üretilebilir (Wilde, 1971).

Bilimsel araştırma sonuçlarının bir saygı ve itibar kaynağı olduğu düşünülürse, bu tür sonuçların iletişim mesajı geliştirmede kullanılmaları halinde etkili sonuçlar alınmanın nedeni anlaşılabilir. Nitekim 1968 yılında Hollanda'da kısa farların kullanılmasıyla ilgili kampanyada, araştırma sonuçlarının kamuoyuna duyurulması çok etkili olmuştur (Wilde, 1971).

Kamuoyuna denetim uygulamalarının varlığı ve sonuçları hakkında (kesilen ceza miktarı, hapis ve gözaltı süreleri, ehliyetin geri alındığı durumlar, ceza ödeme ya da diğer yasal şartları yerine getirirken çekilen sıkıntılar) bilgilerin sunulması, algılanan yakalanma riskini artırarak sürücü davranışı değiştirilebilir. Nitekim 1970 yılında İspanya'da polislerin farları denetleyeceğiz diye kamuoyuna bilgi sunması sonucunda, gönüllü olarak farlarını denetleyenlerin sayısı ikiye katlanmıştır (Jefatura, 1970). Ancak bugüne kadar deneysel çalışmalar yoluyla denetim faaliyetlerinin, iletişim faaliyetlerinin ve yasal kuralların ayrı ayrı etkilerini ölçmek mümkün olmamıştır. Sözgelisi, eğer polis denetimleri, iletişim

kampanyası esnasında gerçekten yükseltirise, kampanyanın tek başına etkisi ölçülemez. Diğer yandan polisin görünürlüğü yeterince olmadığı takdirde, sürücülerin ya da daha genel olarak halkın bunu kısa sürede fark etmesi doğaldır. Dolayısıyla kalıcı davranışı elde etmek mümkün olmaz (Grasmick ve Appleton, 1977).

Davranış değişikliğinin sonuçları sürücüler tarafından açık olarak algılanmalıdır. Söz konusu sonucun mutlaka ceza ya da olumsuz birşey olması gerekmez. Bu konuda yapılan araştırmalar cezanın, istenmeyen davranışı geçici olarak bastırıldığı ve kısa süre sonra söz konusu davranışın yeniden ortaya çıktığını göstermektedir.

Kampanya güdüleyicisinin saptanması sırasında üzerine önemle durulması gereken konu, hedefin, yani sürücülerin güdüleyicinin kendilerine yönelik olduğunu bilmeleri ve inanmalarıdır. Söz gelişi, "diğer sürücülere dikkat et!" şeklinde geliştirilen bir mesaj, diğer sürücülerin sürüş yetenekleri hakkında şüpheleri artırabilir, ancak sürücüye kendi davranışı nedeniyle tehlikede olduğunu söylemez. Bu konuda insanların sahip olduğu doğal bir eğilime özellikle dikkat etmek gerekir. İnsanlar bireysel sorumluluklarını kabul etmek yerine toplumun hastalıklarından belirli bir grubu sorumlu tutma eğilimindedirler (Wilde, 1971).

Güvenlik kampanyalarının genel kitleye sunumu yapılırken, bazı insanları, bazı hedef grupları suçlama imkanı verilmemelidir. Çünkü genel kamuoyu, kazaların oluş nedeni için kendini daha az sorumlu hissederek, daha az dikkatli davranabilir.

D. Mesajın İçeriği

Mesajın içeriği, belirlenen güdüleyicinin sunumu ile ilgilidir. Mesajdan istenen etkinin alınabilmesi için sunuş şeklinin yeni olması gerekir. Mesajın kitlede bilişsel değişiklik yaratması bekleniyorsa, bu mesaj ancak yeterince yeni ise amaç gerçekleşebilir. Söz gelişi, kaza nedenleri hakkında varolan inançların doğru olmadığına dayanan bilgiler, oldukça etkili sonuçlar doğururlar (Wilde vd., 1973).

Sözgeleşi, kaza sayısının kötü hava koşullarında daha fazla olduğuna inanan bir kitleye, iyi havalarda daha fazla kaza riski olduğu mesajını vermek, hızlı bir bilişsel değişim ve sonucunda da davranış değişimi yaratabilir.

Mesaj hedef kitleye ne yapması gerektiğini açık olarak söylemelidir. Yani eğer bir sorunun varlığı konusunda insanlar uyarılıyorsa, çözüm önerisi de beraberinde getirilmelidir.

Yapılan mesaj araştırmaları özellikle çift yönlü mesajların daha etkili olduğunu ortaya koymaktadır. Eğer mesaj, hedef kitlede çeşitli engellerle karşılaşıyorsa mesajı çift yönlü hale getirmek engelleri yıkmayı ve iknayı kolaylaştırmaktadır.

Eğer "korkutucu" bir mesaj güdüleyici olarak kabul edilmiş ise, deneysel araştırmalar önce korku sonra gerçek şeklindeki sunumun, önce gerçek sonra korku şeklindeki sunumdan daha etkili ve kalıcı olduğunu göstermektedir.

Mesajın sunumu açısından değerlendirilmesi gereken diğer önemli bir konu da mesajın kaynağıdır. Kaynağın güvenilir oluşu, mesajın kabulünde çok önemli rol oynamasına rağmen, trafikle ilgili iletişim kampanyalarında kaynağın güvenilirliğini inceleyen hiçbir araştırma yoktur.

E. Destekleyici Eylemler

Bazı insanları etkilemek, bazı davranışları değiştirmek zordur. Bu nedenle farklı iletişim eylemleriyle kampanyaya katılımın çoğaltılmasında yarar vardır.

Tutumların alışkanlık haline geldiği, yaşam biçimiyle ilgili durumlarda iletişim kampanyasının gücü sınırlıdır. Eğer tutum herhangi bir grup normuna dayanıyorsa, değişime karşı direnç söz konusudur. Bu kuralı trafik konusuna uyarladığımızda, yolları kullanan sürücü ve yayaların birbirlerini taklit ettiklerini söyleyebiliriz. Herhangi bir sürücü hata yaptığında ya da bazı kuralları ihlal ettiğinde, diğer sürücülerin onu izlemesi çok görülen bir davranıştır. Bu nedenle

de, bir değişimin meydana gelmesi için, değiştirilmesi istenen davranışa diğer sürücüler tarafından da uyulduğunun bilinmesi gerekir. Aksi takdirde modellemede yapılan hata nedeniyle davranış yerine gelmeyebilir.

Yollar, sürücüler arasında birçok karşılıklı etkileşimin olduğu sosyal birer çevre olarak görülebilir. Bu nedenle, destekleyici olarak kullanılabilen sosyal ve algısal hatırlatıcıların etkili olacağı söylenebilir. Araba arkalarına takılacak:

"Emniyet kemerimi taktım. Ya sen?"

"Hız yapmıyorum"

"Çocuklar arka koltukta"

"Bagajda zincirim var. Korkmuyorum"

"Yeni bakım yaptırdım. İçim rahat"

"Kurallara uyarım"

gibi yapıştırma malzemeler üzerine yazılmış mesajlar, söz konusu sosyal ve algısal hatırlatıcılara örnek olarak gösterilebilir (Wilde, 1971). Böyle kendini açıklayıcı mesajların bir etkisi de, davranışı geçici olarak kabul etmiş bir kişinin, kalıcı davranışa geçmesi yönündedir. Aynı şekilde, ilk davranış değişikliğinin yalnızken değil de, kalabalık bir alanda yapılma durumunda davranış daha kalıcı olur. Açık olarak birden çok kişinin önünde ortaya konan fikirleri böyle bir ortamda ifade edilmeyen fikirlere oranla değiştirmek oldukça zordur.

Kitle iletişiminin en önemli özelliklerinden bir tanesi bazı insanların mesajlardan doğrudan, bazılarının ise dolaylı olarak etkilenmesiyle ilgilidir. Mesajı birinci elden alan fikir liderleri, kulaktan kulağa iletişimi hareketlendiren bir aracı durumundadırlar. Fikir lideri olmanın belirli kişilere ait bir özellik olduğu sanılmamalıdır. Fikir lideri, inceleme altındaki davranışa göre değişiklik gösterebilir. Ön araştırma yapılarak fikir liderlerinin saptanması ve kampanya lehine fikir liderlerinin kullanımı kampanya etkinliğini artıracaktır.

Kampanya sonuçlarının, bir bilgi olarak kamuoyuna sunulması da destekleyici faaliyetler arasında görülmektedir (Grasmick ve Appleton, 1977).

F. Medya Seçimi

Kitle iletişim araçları ve diğer destekleyici araçlar kullanılarak gerçekleştirilecek kampanyalarda, televizyon, radyo, gazete, dergi, sinema, broşür, afiş, ilan panosu, çıkartma, alışveriş çantası, defter kabı gibi bir çok araç kullanılabilir. Söz konusu araçlar arasında rasyonel bir medya planının yapılabilmesi için aşağıdaki soruların sorulması gerekir:

- i. mesaj kaç kişiye ulaşacaktır?
- ii. mesaj bir kişiye kaç kere ulaşacaktır?
- iii. eğer birden fazla medya kullanılacaksa söz konusu dublikasyon nasıl önlenbilir?
- iv. kitle iletişim aracının saygınlığının ve güvenilirliğinin mesaja olan katkısı nedir?
- v. medyanın kullanılmasının ekonomik maliyeti nedir?

Birçok ülkede olduğu gibi bugün Türkiye’de de hangi medyada, günün hangi saatinde, hangi maliyetle kime ulaşacağı bilgileri çeşitli yollarla elde edilmektedir. Bu nedenle de kolayca bir maliyet/yarar oranı elde etmek mümkündür. Ancak yapılan medya ölçümlerinde ölçülen şeyin potansiyel dikkatten başka birşey olmadığı gözden kaçmamalıdır. Yani mesajın, o dergiyi, gazeteyi ya da kanalı izleyen herkes tarafından izlendiği varsayılmaktadır.

Radyo, televizyon, basın gibi kitle iletişim araçlarına açık kişiler zaten "güvenlik" bilinci oluşmuş kişilerdir ve bu kişilerin bilgiye diğer insanlardan daha fazla ihtiyaçları vardır. Bu tür kişiler için medya planı yaparken fazla çaba sarfedilmesi gerekmez. Bu kişiler kendilerine gerekli mesajı arar bulurlar. Sorun, kitle iletişim araçlarıyla daha az ilişkisi olan kişileri yakalayacak ve mesajları onlara iletecek uygun medya karmasının yaratılmasındadır. Böyle bir medya karması da ancak, hedef kitleyi ve medya kullanma alışkanlıklarını çok iyi analiz etmekle gerçekleştirilebilir.

Medya açısından tartışılması gereken diğer bir konu nasıl ücretsiz yayın olanağı sağlanacağı konusudur. Bu konuda sponsor bulmak mümkün olsa da, olayın ticari hale gelmesi mesaja duyulan güveni sarsabilir.

Trafik güvenliği açısından yapılan deneysel çalışmalar, yerel medyanın özellikle bölgesel sürüş hatalarını ortaya çıkarma açısından daha iyi sonuç verdiğini ortaya koymuştur (Hutchinson, Cox ve Muffet, 1969).

Medya seçimi yapılırken üzerinde durulması gereken konulardan biri de sürücüye hatalı davranışı gerçekleştirdiği yerde ulaşabilecek destekleyici araçlara yer vermektir. İlan panoları, radyo ve afişler özellikle bu amaçla kullanılabilir. Ancak bu etkiyi değerlendiren hiçbir araştırma yoktur.

Son yıllarda özellikle trafik güvenliği açısından oldukça yaygın olarak kullanılan iki araç telefon ve doğrudan posta yoluyla sürücülere ulaşmaktır. Bu araçları kullanmanın ana nedeni hedef kitleyi tamamen kontrol edebilmek ve düşük maliyettir (Rooijer, 1988).

G. Kampanya Zamanlaması

Trafikle ilgili kazaları azaltıcı ya da güvenliği artırıcı kampanyalarla ilgili olarak iki sorun vardır. Birinci sorun hangi yıl, hangi ay, hangi gün kampanyanın yapılması gerektiğiyle ilgilidir. İkincisi ise kampanyanın ne kadar süreceği ve ne zaman tekrar edileceğiyle ilgilidir.

İnsanların yılın belirli zamanlarında davranış değişikliği göstereceklerine inanmak hayli zordur. Dolayısıyla, zamanlama daha çok değiştirilmesi istenen davranışın sıklığıyla ilgilidir. Hangi davranışların, hangi sıklıkla, hangi dönemlerde meydana geldiğine ise belirli bir mantıksal çerçeve içerisinde analizler yapılarak karar verilir. Söz gelişi, eğer mesaj hava şartları nedeniyle yol tehlikelerine karşı insanları uyarmaksa mesajın dağılımı, günlük meteoroloji raporları izlenerek yapılabilir.

Tatil başlangıcı ve dönüşleri, okul açılma zamanları, bayram gibi özel günler kampanya zamanlaması yapılırken, dikkate alınması gereken önemli günlerdir. Ancak bu konuda herhangi bir deneysel çalışma yapılmamıştır.

II. DENETİM FAALİYETLERİ VE İLETİŞİM KAMPANYALARININ BÜTÜNLEŞTİRİLMESİ

A. Genel Stratejiler

İlk üç bölümde teorik olarak temellendirildiği gibi algılanan yakalanma riskini, yoğunluğu artırmaksızın, yükseltmenin en etkin yolu, kitle iletişim araçlarında denetim uygulamaları ve yasal düzenlemeler hakkında ikna edici ve bilgilendirici mesajlara yer vermek ve polis ekiplerinin kendinde varolan "tehdit" in seviyesini yükseltmektir. Bu tür bir kampanyada amaç bir kaçınma ihtiyacı yaratmaktır. Bu konuda düzenlenecek iletişim kampanyalarının temeli diğer iletişim kampanyalarından farklı olmamasına rağmen, denetim faaliyetleri mesajlarla bütünleştirilirken aşağıdaki noktalara dikkat etmek gerekir (Shinar ve McKnight, 1985, s. 395):

1. Gerçek risk olmaksızın, algılanan bir yakalanma riskinin olması imkânsızdır.

Sürücünün bir risk algılaması için herşeyden önce nesnel bir riske sahip olması gerekir. Yani bir trafik kuralı çiğnendiğinde, gerçekten yakalanmayı sağlayacak bir denetim faaliyetinin bulunması şarttır. Bu konuda yapılan deneysel araştırmalardan bir tanesinin sonucu böyle bir şartın gerekmediğini ortaya koymuştur. Van Huoten ve Nau (1981) tarafından yapılan araştırmada, sürücülere çeşitli bölgelerde hız sınırını aşan ve yakalanan sürücülerin sayısını içeren bilgiler, yol levhalarıyla duyurulmuştur. Gün gün açıklanan sonuçlar hızın düzenli olarak denetlendiği izlenimi yaratmış ve hız sınırını aşan sürücülerde azalma

görülmüştür. Burada algılanan riskin herhangi bir denetim faaliyetiyle ilişkisi yoktur.

2. Denetim ekipleri algılanan riski en yüksekleyecek şekilde görülebilir olmalıdır.

Algılanan yakalanma riskinin etkili bir şekilde ençoklanması için, denetim ekiplerinin son derece görülebilir olması zorunludur. Araştırmalar denetim birimlerinin görünürlüğünün en fazla olduğu zamanlarda, trafik kurallarına uymanın en yüksek olduğunu göstermişlerdir. İletişim kampanyalarıyla desteklenen denetim stratejileri denetimin görünürlüğünü, dolayısıyla da etkinliğini artırır.

3. Uygulanacak kitle iletişim stratejilerinde denetim birimleri yakalamaya hazır, tehlike yaratacak şekilde yer almalıdırlar.

Sürücüler denetim ekiplerini, herhangi bir trafik ihlalini yakalamaya hazır ve gönüllü olduklarını algılamalı ve riske girdiklerini hissetmelidirler. Bunun için polislerin trafiği aktif olarak izledikleri ve adeta her yerde oldukları izlenimi verilmelidir. Trafik ekiplerinin trafiği ihlal edenleri yakalarken ve ceza yazarken dahi, diğer ihlal yapanları yakalayabilecekleri gösterilmelidir. Bunun için gerçekten de "yakalanma ve ceza kesme" sürecinin mümkün olduğunca kısaltılmasında yarar vardır.

4. Belirsizlik algılanan riski artırır.

Sürücüler, trafik ekiplerinin daha çok nerede beklediklerini bilirlerse, diğer yerlerde riski az algılayarak riske girmekten çekinmezler. Sürücü denetim faaliyetlerinden haberi olur ancak nerede olduğunu bilmez ise, denetim faaliyetlerinin etkisi artar.

Bu nedenle:

- i. yerleşim yerinin sık sık değiştiği izlenimi verilmeli,

- ii. yerleşim yeri sık olarak değiştirilirse bile belirli yerlerde, belirli sürelerde kalınmasına dikkat edilmeli,
- iii. araçlar tanımlanmalıdır.

5. Eğer sürücülerin denetimden haberleri yoksa, riskin algılanması da mümkün değildir.

Denetim ekibinin görünürlüğü sürücüler için bir uyarı olsa da bu çok az sürücüyü etkiler. İletişim kampanyaları aracılığıyla, uyarılan sürücü sayısını artırmak mümkündür. İletişim faaliyetleri:

- i. sürekli olmalı,
- ii. haber yayma faaliyetlerine mutlaka önem verilmeli,
- iii. mesajın ağızdan ağıza yeniden üretimi için basın mutlaka kullanılmalı,
- iv. çeşitli olaylar yaratılarak ağızdan ağıza iletişim özendirilmeli,
- v. mesajlar abartılarak, inanılabilirliğinden ödün verilmemelidir.

B. Özel Stratejiler

1. Haber Bültenleri ve Kamu Yararına Spotlar

Denetim faaliyetleri ve iletişim kampanyalarının bütünleştirilmesiyle ilgili olarak iki deneysel araştırmanın sonuçları oldukça önemlidir. 1973 yılında yapılan birinci araştırmada (Reinfurt, Levine ve Johnson, 1973), amaç hızı kontrol etmek için görülen radar ve polis ekibinin, iletişim kampanyası ile beraber kullanımın etkisini ölçmekti. Söz konusu araştırmada, tanımlanmış araca karşı tanımlanmamış araç, görülebilir radara karşı gizli radar ve iletişim kampanyasına

karşı kampanya olmadığı durum kullanılan temel değişkenlerdi. Ayrıca cezanın kesilme ve kesilmeme durumu da kullanılan değişkenlerdendi.

Değerleme çalışmaları 55 km/saat hız sınırı olan şehirlerde uygulandı ve üç döneme ayrılan 11 gün içinde araç hızları kaydedildi. Çeşitli haber programları, reklam çalışmaları her dönemden önce yerel medyada yer aldı. Aynı anda ekip görünürlüğü ve ceza yazma konusunda değişik stratejiler uygulamaya kondu.

Araştırma sonuçlarına göre radar uygulaması, ekip görünürlüğü ve iletişim kampanyası aracılığıyla uygulanan bütünlük kampanya sırasında ortalama hız anlamlı bir şekilde 58.5 km/saatten 56.8 km/saate indi. Hız sınırını aşan araçların sayısında da önemli ölçüde azalma görüldü.

Sonuçlar çok açık olarak denetim programlarını destekleyen, denetim birimi uygulamasının kesinlikle etkili olduğunu ortaya koymuştur.

İkinci araştırma ise Watson (1986) tarafından yapılmıştır. Watson bu araştırmada algılanan yakalanma, dolayısıyla cezalandırma riski artırıldığında, kurallara uyma davranışını gözlemlemeye çalışmıştır. Deneysel çalışmasında Watson, trafik cezası kesiminin az olduğu bir kasabayı seçmiştir. Bu bölgede özellikle, yaşayanların tümüne ulaşan kitle iletişim araçlarının olmasına dikkat edilmiştir. Aynı zamanda, kitle iletişim araçları yayınlarından etkilenmeyeceği düşünülen ve nüfus yapısı deney yapılan alana benzeyen bir şehir de kontrol alanı olarak seçilmiştir.

Watson, deneyini iki hafta boyunca iki dönemde gerçekleştirmiştir. Birinci dönemde deney bölgesinde yaşayanlara yönelik olarak, yoğun bir kitle iletişim kampanyası düzenlemiştir. Yapılan kampanyada "güdüleyici" olarak kemer kullanılmadığı takdirde sürücünün başına gelebilecek kötü sonuçlar ve polis tarafından yaratılan "tehdit" kullanılmıştır. Bu dönemde köşe yazarları da aynı konuyu işlemiştir. İkinci dönemde ise polis denetimleri artırılmıştır.

Testin uygulandığı bölgede ilk yapılan ölçümler sonucunda, seçilen deneklerin % 45'i emniyet kemeri kullandığı saptanmıştır. Temel olarak kemer kullanmanın nedeni kemerin gerçekten yararına inanmak ya da alışkanlık olarak bulunmuştur.

Watson'un yaptığı deney sonucunda kitle iletişim araçlarının, denetim faaliyetleriyle bütünleştirilmesi sonucunda emniyet kemeri kullanmayanların sayısı % 50 oranında azalmıştır.

Sosyal bilimcilerden bazıları sosyal normlar tarafından desteklenmeyen yasal düzenlemelerin, kurallara uyma davranışını yönlendirmede etkisiz olduğunu savunmaktadırlar. Bu bizim üçüncü bölümde yaptığımız davranış ya da tutum değiştirme tartışmasının hemen hemen aynısıdır. Watson'un araştırmasında hala tesadüfi kütlenin % 25'inin kemer kullanmaması sosyal bilimciler tarafından savların kanıtı olarak ileri sürülebilir. Ancak emniyet kemeri kullanma davranışındaki artış da hiç de azımsanacak nitelikte değildir. Trafikteki davranışların birer alışkanlık olduğunu düşündüğümüzde, iletişim ve denetim kampanyalarının söz konusu davranışların alışkanlık haline gelene kadar sürmesi önem kazanır. Sosyal normlardaki değişimin oldukça uzun dönemli bir süreç olduğu düşünülürse, algılanan riski kitle iletişim araçları yoluyla, haber ve kamu yararına spotlarla kısa ve orta vadeli olarak artırmanın yararı kendiliğinden ortaya çıkar.

Deneysel çalışmaların yanısıra iletişim kampanyalarıyla denetim faaliyetlerini bütünleştiren uygulamalara da rastlanmaktadır. Bu programların son derece etkili olmalarına rağmen faaliyetlerin tek tek etkilerini ölçmek oldukça zordur.

Toomath, Sali, Kohfield ve Likens'in yaptıkları araştırmalarda, yasal düzenleme ve denetim faaliyetlerinin birleştirilmesi sonucunda, emniyet kemeri kullanma, hız limitlerine uyma davranışlarında % 50 artış, umulan kaza oranlarında ise % 50 oranında azalma bulmuşlardır. Hatta denetim ve bilgilendirme faaliyetleri bittiğinde dahi kaza oranlarındaki azalma devam etmiştir.

Algılanan yakalanma riskini artırmak amacıyla düzenlenen ve başarıya ulaşan programlardan bir tanesi de Maryland polisi tarafından geliştirilmiştir. Denetim ve iletişim faaliyetlerinin bütünleştirildiği bu uygulamada 90 km hız sınırı kanunu uygulamaya konduktan sonra:

- i. görülebilir denetim birimi sayısı artırıldı,
- ii. polis aracı olduğu tanımlanamayan araçlarla yoğunluk artırıldı,

- iii. kitle iletişim araçlarında polisin yakalamaya hazır pozisyonları güdüleyici olarak kullanıldı,
- iv. "haftanın gizli polisi" seçilerek haber yaratıldı.

Sonuç son derece başarılı oldu, hem kaza sayısı azaldı, hem de kazaya bağlı ölüm sayısı azaldı.

İkinci başarılı uygulama B.Almanya'da gerçekleştirildi. 100 km hız sınırına uymayı sağlamak amacıyla tanıtım ve denetim faaliyetleri bütünleştirildi ve yine kaza sayılarında ve kazaya bağlı ölüm sayılarında azalma gözlemlendi.

Artan alkollü araç kullanmaya karşı denetim faaliyetlerinin etkisi 1981 yılında Ross tarafından analiz edilmiştir. Hemen hemen tüm koşullarda, algılanan yakalanma riski kitle iletişim araçları yoluyla artırıldığında, kaza ve alkollü araca bağlı ölümlerde azalma olması kesindir. Söz konusu azalmanın miktarı % 50'lere kadar ulaşmaktadır.

2. Karayolları İşaret Levhaları

Genel olarak karayollarında kullanılan işaret levhalarının iki amacı vardır:

- i. yasal düzenlemeleri sürücülere duyurmak,
- ii. belirli bir alanda yapılan denetim faaliyetleri hakkında sürücülere haber vermek (Shinar ve McKnight, 1985).

Levhalarla denetim faaliyetlerinin yerine getirilemeyeceği açıktır. Ancak söz konusu levhaların kullanılması sayesinde algılanan yakalanma riskini artırmak mümkündür. Çünkü işaret levhalarındaki bilginin, sürücünün içinde bulunduğu davranışın sonuçları hakkında uyarıda bulunması mümkündür.

Hız uygulamalarında kullanılmak üzere, 1976 yılında Dart ve Hunter "görsel hız göstericisi" adı verilen cihazı test etmişlerdir. Bu araç, seyir halinde olan aracın

hızını saptamakta ve sürücüye "yavaşlayınız, hızınız xx"dir şeklinde uyarıda bulunmaktadır.

Test sonuçlarına göre:

- i. hız sınırını aşan araçların sayısı % 15 oranında azalmıştır.
- ii. çok yüksek hızda araç kullananlara, hızlarını bildirmek, daha az ama yine de yüksek hızda araç kullananlara hızlarını bildirmekten daha fazla etki yaratmıştır.
- iii. "görsel hız göstericisi"nin etkisi, ekip otosu kadar etkili olmadığı gibi, ekip otosunun etkinliğine faydası olmamıştır.
- iv. gidiş yönünde 6 km'ye kadar "hale etkisi" gözlenmiştir.

Dart ve Hunter'ın (1976) yukarıda sözünü ettiğimiz araştırmasında "Dikkat hız denetimi var!" levhasının bir ekip otosu kadar etkili olduğu ortaya konmuştur. Söz konusu levhayı gören araçların yüzdesi % 43 iken, % 8.5'e kadar düşme göstermiştir.

Hunter ve Bundy (1975)'in araştırmalarında ise "Dikkat hız denetimi var!" levhasının anlamlı bir etkisi bulunamamıştır. Araştırmacılar başarısızlığı iletişim kampanyası eksikliğine bağlamışlardır.

Yukarıda belirtilen her iki araştırmada da deneysel bir takım hataların olduğu kanısı yaygındır. Böyle olmasına rağmen algılanan yakalanma riskini yükseltici iletişim kampanyalarında, karayolu levhalarını destekleyici olarak kullanmak kampanyanın etkinliğini artırabilir.

3. Denetim Ekiplerinin İletişim Aracı Olarak Kullanılması

Denetim ve iletişim kampalarını birleştirmenin diğer bir yolu, polisi bilgi yayıcı olarak kullanmaktır. Söz gelişi, şehir-içi emniyet kemeri uygulamalarının yaygınlaştırılması sırasında polisin yaptığı uyarılar bu bağlamda düşünülebilir.

McKnight'ın (1982) yaptığı araştırmada polis 40 binden fazla hızlı araç kullanan kişiye sözlü uyarıda bulunmuştur. Uyarı amacıyla durdurulanların yarısına, çeşitli ihlal sonuçlarını ve güvenli sürüşün nasıl yapılması gerektiğini gösteren el ilanları dağıtılmış, ancak söz konusu el ilanlarının etkisi olmadığı görülmüştür.

Bu bölümde ilk önce genel olarak trafik güvenliğini sağlayıcı iletişim kampanyalarının düzenlenmesiyle ilgili süreç ortaya konmuştur. Daha sonra algılanan riski yükseltici iletişim kampanyaları düzenlenirken üzerinde durulması gereken konulara dikkat çekilmiştir.

Bundan sonraki bölümde, algılanan yakalanma riskini artırmayı hedefleyen bir iletişim kampanyasında, sorunun tanımlanması için yapılması zorunlu olan algılanan riskin ölçümü hakkında bilgi verilecek ve bu konuda yaptığımız uygulama özetlenecek ve sonuçları tartışılacaktır.

KAYNAKÇA

Dart, O.K. ve W.W. Hunter. (1976). Evaluation of the halo effect in speed detection and enforcement. İçinde **Higway Safety Traffic Records and Law Enforcement**, Transportation Research Board.

Grasmick, H.G. ve L. Appleton. (1977). Legal punishment and social stigma: A comparison of two deterrence models. **Social Science Quarterly**, 58 (1).

Hunter, W.W. ve H.L. Bundy (1976). **A Study of the effect of the speed check zone concept**. Highway Safety Research Center (UNC), June 1975.

Hutchinson, J.W. Cox, C.S. ve B.R. Maffet. (1969). **An evaluation of the effectiveness of televised, locally oriented driver re-education**. Highway Research Record, 292.

McKnight, J.A. Simone, G.A. ve J.R. Weidman. (1982). Development of driver improvement system for traffic violators and accident repeaters. **National Public Services Research Institute**, 1982.

Reinfurt, D.W. Levine, D.N. ve W.D. Johnson. (1973). **Radar as a speed deterrent: An evaluation**. Highway Safety Research Center (UNC).

Rooijers, T. (1988). Effects of different public information techniques in reducing driving speed. İçinde J.A. Rothengatter ve R.De Bruin (Der.), **Road user behavior: Theory and research** (s.589-594), The Netherlands, Wolfebora: Van Gorcum.

Shinar, D. ve J.A. McKnight. (1985). The effect of enforcement and public information on compliance. İçinde L. Evans ve R.C. Schwing (Der.), **Human behavior and traffic safety**. NY: Plenum Press.

Van Houten, R. ve D.A. Nau. (1981). A Comparison of the effects of posted feedback and increased surveillance on highway speeding. **Journal of Applied Behavior Analysis**, 14, 261-271.

Watson, L.E.R. (1986). The effectiveness of increased police enforcement as a general deterrent. **Law and Society Review**, 20 (2).

Wilde, G.J.S. (1971). **Road safety campaigns: Design and evaluation, the use of mass communications for the modification of road user behavior**. Rapor, OECD Road Research Group, Paris.

Wilde, G.J.S. I.D.R. Brown ve J. Cakel. (1973). **The effects of different campaign components upon behavior change in road users**. Tebliğ, First International Conference on Driver Behavior, Zürich.

BEŞİNCİ BÖLÜM

RİSK ÖLÇÜMÜ UYGULAMASI

Sürücünün algıladığı yakalanma riskinin trafik güvenliği üzerindeki etkileri önceki bölümlerde, teorik yapı ve uygulamalardan örnekler çerçevesinde ele alınmıştır. Genel olarak, gerek deneysel araştırmalarda, gerekse uygulamalı araştırmalara bakıldığında iletişim kampanyaları öncesinde, strateji belirleme düzeyinde risk ölçümlemesi yapılmasının göz ardı edildiğini söylenebilir. Oysa, bir iletişim kampanyasının strateji ve taktiklerinin belirlenebilmesi, etkili bir şekilde uygulanabilmesi ve sonucunda etkilerinin ölçülebilmesi için mutlaka algılanan risklerin ölçülmesi gerekir. Bu bölümde temel amaç algılanan yakalanma riskini ölçmeye yönelik bir soru formu geliştirmek ve bir araştırma planı içerisinde, soru formunu uygulayarak algılanan yakalanma riski ve hedef davranış arasındaki ilişkiyi ortaya koymaktır. Türkiye’de algılanan riskleri ölçmek amacıyla geliştirilmiş hiçbir soru formuna rastlanmamıştır. 1987 yılında TÜSİAD tarafından yaptırılan bir araştırmada "riske girme" kavramı Türkiye’de trafik kazalarına neden olan yetersizlikler arasında incelenerek, "risk" kavramına psikolojik açıdan yaklaşmıştır. Erdal Tekarslan vd. (1992) tarafından geliştirilen diğer bir risk ölçüm aracı ise Rizikoya Eğilimlilik Testi’dir. Söz konusu ölçüm aracı da bireysel farklılıkları ortaya çıkarmaya çalışan psikolojik bir testtir.

Risk ölçümü araştırmamızda konunun güncellik göstermesi nedeniyle emniyet kemeri uygulaması ele alınmıştır. Emniyet kemeri kullanmayı hedef davranış olarak belirleyen bir iletişim kampanyası öncesinde algılanan yakalanma

risklerinin nasıl ölçülebileceği, sonuçlara göre kampanya hedeflerinin nasıl belirlenebileceği araştırmanın cevap aranan temel sorularıdır.

I. ARAŞTIRMA BİLGİSİ

A. Metot

15 Ekim 1991'de Türkiye İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından, şehir içinde de emniyet kemeri takma zorunluluğu getirildiği ve üç aylık bir alışma döneminden sonra, bu kurala uymayanlara 30 bin TL+5 puan ceza uygulamasına geçileceği duyuruldu. Üç aylık alışma dönemi içerisinde, kitle iletişim araçları ve diğer yöntemler kullanılmak suretiyle, sürücüler şehir içinde de emniyet kemeri kullanma konusunda ikna edilmeye çalışıldı.

Mart 1992'de, uygulamanın başlamasının üstünden yaklaşık beş ay geçmesine rağmen, hala emniyet kemeri kullanmayanlar olduğu gözleniyordu. Bu gerçekten yola çıkarak teorik açıdan "nedensel-karşılaştırmalı (causal-comparative)" olarak isimlendirilebilecek araştırmamız, emniyet kemeri takanlar ve takmayanlar arasında algılanan yakalanma riski farklarını ortaya koyacak şekilde planlandı. İki grup arasındaki fark, çalışmamızın teorik bölümü düşünüldüğünde sınama altındaki bir hipotez olarak da görülebilir.

Araştırmada kullanılacak deneklere ulaşmak amacıyla, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Yunus Emre Kampüsü çalışma alanı olarak seçildi. Üniversite Rektörlüğünün yardımıyla kampüste çalışanların sahip olduğu otomobillerin plakalarını içeren liste örneklem çerçevesi olarak kabul edildi. Resmi araçlar, resmi araç sürücüsünün sürüş davranışını etkileyen değişkenlerin farklı olmaları nedeniyle listeden çıkarıldı.

Birbirini izleyen üç gün, sabah saat 07.00-11.30 arasında, kampüsün her iki giriş kapısında, yalnız giriş yapan araç sürücülerinin emniyet kemeri kullanma

davranışları gözlemlendi ve kayıtları tutuldu. Gözlem sırasında yalnızca giriş yapanların araştırma kapsamına alınmalarının nedeni, kampüs içinde kemer takma alışkanlığının olmaması nedeniyle, sürücülerin kemerlerini kampüs dışına çıkmaları esnasında ya da çıktıktan sonra takmaları, kısacası gözlem güçlüğüydü. Aynı nedenle, kampüse girerken emniyet kemerini çıkaranların olacağı düşünüülerek, sürücüler tam kampüse giriş anında değil, görüş alanına girdikleri andan itibaren gözlenmeye başlandı. Birbirini izleyen üç gün gözlem yapılarak, sürücülerin emniyet kemeri davranışları hakkında yapılan gözlemin hatası en aza indirilmeye çalışıldı.

Gözlemlerin başladığı ilk gün kampüse 378 araç giriş yaptı ve emniyet kemeri kullananların oranı % 68 olarak belirlendi. İkinci gün 412 araç girişine karşılık, kemer kullananların oranı % 63 saptandı. Üçüncü gün ise giriş yapan araçların sayısı 396, kemer kullananların oranı ise % 67 olarak gözlemlendi. Daha önce belirtildiği gibi binek otomobil türü olmayan ve resmi araçlar gözlem dışı bırakıldı.

Gözlem yapılan üç gün sonunda tutulan kayıtlar karşılaştırıldı ve 41 araç sürücüsünün birbirini izleyen üç gün emniyet kemeri kullanmadığı, 121 araç sürücüsünün ise birbirini izleyen üç gün emniyet kemeri kullandığı, plaka eşleştirmesi yoluyla elde edildi. Plaka eşleştirmesi, sadece her giriş kapısı temeline göre değil, her iki giriş kapısı kayıtlarının eşleştirilmesi yoluyla yapıldı. Çünkü, sürücüler gözlem süresi içinde farklı giriş kapılarını kullanmış olabilirlerdi.

Üniversite rektörlüğünden elde edilen araç sahiplerinin plaka listeleriyle, gözlem sonucu elde edilen plakaların eşleştirilmesi esnasında zorlukla karşılaşıldı. Emniyet kemerini takmayan 41 sürücüden ancak 32'sinin, 121 emniyet kemerini takan sürücüden ise 87'sinin isim ve adresleri tespit edilebildi. Üniversite rektörlüğü tarafından sağlanan araç listesinde bulunamayan araçların öğrencilere ya da üniversite dışından kişilere ait olması mümkündür.

Araştırmanın, daha önce de belirtildiği gibi, bir "nedensel- karşılaştırma" olması, ona deneysel bir özellik kazandırmaktadır. Böyle bir araştırmada her iki grup için elde edilen sonuçların karşılaştırılması ve anlamlı sonuçlara varılması

için yeterli sayı olan grup başına 30 kişi, her grup için tesadüfi olarak seçildi (Gay, 1987). Hazırlanan soru formunu, deneklere yüz yüze uygulamak için 1 araştırma görevlisi ve 5 üniversite öğrencisi anketör olarak eğitildi. Her anketör 6 kişiyle görüşme yaptı. Görüşmeler iki gün içinde tamamlandı.

Anketörlere görüştükları kişinin gözlem sonuçları hakkında bilgi verilmedi ve denekleri etkilemeleri engellendi. Denekler kendileri hakkında yapılan gözlem sonuçlarından habersiz olarak soru formlarını yanıtladılar.

Tablo 1
Gruplara Göre Emniyet Kemer Takma
Alışkanlığının Raporlanması

	Kemer kullananlar		Kemer kullanmayanlar	
	Şehir içi	Şehir dışı	Şehir içi	Şehir dışı
Hemen hemen her zaman	28	30	13	30
Çoğunlukla	2	-	2	-
Ara sıra	-	-	10	-
Hiç	-	-	5	-
Toplam	30	30	30	30

Araştırmanın güvenilirliğini sınamak açısından Ek 'de yer alan soru formundaki 14. soruya yer verilerek, denegin şehir içinde ve şehir dışında emniyet kemeri kullanma sıklığını kendisinin değerlemesi sağlandı. Tablo 1'de yer alan sonuçlar, eğer gözlem yapılmıyaydı, yalnızca bireylerin kendilerini değerlemeleri yoluyla elde edilecek öznel verilerin ne kadar yanıltıcı olabileceğini göstermektedir. Çünkü üç gün arka arkaya kemer kullanmadıkları gözlenen deneklerin % 50'si, şehir içinde her zaman ya da çoğunlukla kemer kullandıklarını söylemişlerdir. Bu sonuçlardan sonra tesadüfi olarak seçilen beş kişiyle telefonla ya da yüz yüze ilişkiye geçilerek, çelişki kendilerine açıklanmış ve gerçek davranışın öğrenilmesine çalışılmıştır. Alınan bilgilere göre, aslında şehir içinde

çoğu zaman kemer takılmadığı, ancak kemer takmanın gereğine inanıldığı ve bu nedenle anketöre "kemerin çoğu zaman kullanılmadığının" söylenemediği ortaya çıkmıştır. Özetlersek, gözlem sonucu, emniyet kemerlerini takmadıkları saptanan ve araştırma kapsamına alınan 30 kişinin, şehir içinde en azından emniyet kemerlerini "ara-sıra" takmadıklarını kabul etmek yanlış olmayacaktır. Şehir dışı içinse böyle bir sorunla karşılaşılmamıştır.

B. Soru Kağıdı

Soru kağıdı oluşturulurken, ölçülmesi gereken değişkenlerin saptanmasında araştırmanın bir nedensel karşılaştırma araştırması olduğu göz önüne alınmıştır.

Nedensel-karşılaştırma araştırmalarında bağımsız değişken, çalışmanın başlamasından önce meydana gelir. Yani "ex post facto"dur. Dışsal değişkenlerin kontrol edilmesi söz konusu değildir (Smith ve Glass, 1987). Araştırmamızda, emniyet kemeri takma ya da takmama davranışı bağımlı değişken, algılanan yakalanma riski ise bağımsız değişken olarak görülebilir. Ancak emniyet kemeri takma ya da takmama kararı tamamen bireye aittir. Araştırmacı sadece daha önce meydana gelmiş bir olayın pasif gözlemcisi durumundadır.

Metodolojik açıdan nedensel karşılaştırma yapılan araştırmaların en büyük sorunu üçüncü değişken (spuriousness) sorunudur (Smith ve Glass, 1987, s. 181). Başka bir deyişle, her iki değişken arasında saptanan ilişkinin aslında, ölçülmeyen üçüncü bir değişken tarafından yaratılma olasılığı sorunudur. Bu nedenle, nedensel karşılaştırmalı araştırmalarda bazı kontrol değişkenlerinin incelenmesi zorunludur. Böylece, bağımlı ve bağımsız değişkenlerin üçüncü bir değişkenle karşılaştırılmaları sağlanır. Araştırmamızda, kontrol değişkenlerinin oluşturulmasında 1975-1980 yılları arasında ABD'de yapılan bir kamuoyu araştırmaları verisinden (Berger ve Persinger, 1980) ve TÜSİAD'ın daha önce sözü edilen araştırmasından yararlanılmıştır (TÜSİAD, 1987).

Araştırmanın temel bağımsız değişkeniyle ilgili olarak 13, 15, 16, 19a ve 23. sorular aralıklı ölçeklerle sorulurken, yapısal güvenilirliği sağlamak amacıyla 11,

12, 19a, 19b, 20d, 21e, 22f, 23g sorularına da yanıtlar aranmıştır. (Soru formu için bkz. Ek 1).

C. Veri Analizi

Araştırma verileri, değişkenler arasındaki ilişkilerin anlamlı bir şekilde kurulmasına olanak verecek şekilde yeniden kodlanmış ve Sosyal Bilimler için İstatistik Paketi (SPSSX) kullanılarak analiz edilmiştir.

D. Sınırlılıklar

Görüşülen denek sayısı gruplar arası farklılıklar ortaya çıkarma açısından yeterli olsa da, her iki grup verilerinin birleştirilmesiyle yapılacak bir genel değerlendirme için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Bu genel değerlendirme için dışsal geçerlilik sorununun olabileceğini gösterir. Yani, sonuçlar genellenirken, dikkatli olunması gerekir. Ancak, idari kararlar için yararlı olabileceği, gelecekteki araştırmalara alt yapı oluşturabileceği ve gruplararası sonuçlarla karşılaştırılabilme olanağının sağlanması nedeniyle, genel değerlendirme sonuçları istatistiki testlere girmeksizin raporlanmıştır.

Araştırmanın diğer bir sınırlılığı verilerin cinsiyet ve medeni durum değişkenlerinin analizine izin vermemesidir. Görüşülen kadın sayısı 5, bekar sayısı ise 6'dır.

II. BULGULAR

A. Genel Bulgular

Her iki grup verilerinin birleştirilerek analiziyle genel bulgulara ulaşılmıştır.

1. Kaza Olasılığı Algılaması ve Sürücü Yetenekleri

Kaza olasılığının algılanmasıyla ilgili olarak sorulan soruya alınan cevaplar Tablo 2 ve Tablo 3'de özetlenmiştir. Daha anlamlı sonuçlara varabilmek amacıyla, yüzlü olasılıklar yüksek, binli olasılıklar düşük riski temsilen alınmış ve "fikrim yok" şıkkı çıkartılarak Tablo 3 elde edilmiştir.

TABLO 2
Kaza Olasılığının Algılanması

ALGILANAN RISK	KENDİSİ NEDENLİ				BAŞKASI NEDENLİ			
	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI		ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI	
	f	%	f	%	f	%	f	%
% 70	3.0	5.0	-	-	9.0	15.0	6	10.0
% 60	-	-	-	-	1.0	1.7	-	-
% 50	-	-	1.0	1.7	5.0	8.3	2	3.3
% 40	1.0	1.7	-	-	3.0	5.0	-	-
% 30	5.0	8.3	-	-	4.0	6.7	10	16.7
% 20	1.0	1.7	-	-	5.0	8.3	1	1.7
% 10	2.0	3.3	2.0	3.3	3.0	5.0	6	10
% 5	1.0	1.7	8.0	13.3	9.0	15.0	7	11.7
% 2	5.0	8.3	4.0	6.7	3.0	5.0	1	1.7
% 1	5.0	8.3	10.0	16.7	2.0	3.3	7	11.7
BİNDE 2	5.0	8.3	2.0	3.3	3.0	5.0	2	3.3
BİNDE 1	22.0	36.7	19.0	31.7	4.0	6.7	6	10.0
FİKRİM YOK	10.0	16.7	14.0	23	9.0	15.0	12	20.0
TOPLAM	60	100	60	100	60	100	60	100

TABLO 3
Kaza Olasılığının Algılanması

ALGILANAN RISK	KENDİSİ NEDENLİ				BAŞKASI NEDENLİ			
	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI		ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI	
	f	%	f	%	f	%	f	%
YÜKSEK RISK	23	46.0	29	63.0	44	86.0	40	83.0
DÜŞÜK RISK	27	54.0	17	37.0	7	14.0	8	17.0
TOPLAM	50	100	46	100	51	100	48	100

Tablo 3'den de görülebileceği gibi hem şehir içinde, hem de şehir dışında başkası nedenli kazaya uğrama olasılığı yüksek algılanmaktadır. Söz konusu yüzdeler (% 86 ve % 83), sürücünün kendi hatasından kaynaklanan yüksek kaza riski yüzdelerinden (% 46 ve % 63) yüksektir. Bu sonuç, trafik güvenliğiyle ilgili birçok araştırmanın sonucuyla tutarlılık göstermektedir (Svenson, 1981; Svenson, Fischhoft ve Mac Gregor, 1985). Özellikle "iyimser yanlılık" adı verilen görüşü destekleyen söz konusu araştırmalara göre bireyler genellikle toplumun taşıdığı trafikle ilgili riskler hakkında doğru bilgilere sahiplerken, kendilerini daha yetenekli, güvenilir ve kazaya karışma olasılıkları düşük olarak görmektedirler.

Tablo 4 ve Tablo 5 incelendiğinde, sonuçların yine "iyimser yanlılık" görüşüyle tutarlılık gösterdiği saptanacaktır. Tablo 4'e göre görüşülen kişilerin % 58'i, şehir içinde geçirilecek bir kazanın en başlıca nedeninin başkaları olacağını düşünmektedirler. En başlıca nedenin kendisi olacağını düşünenler ise % 12'dir. Şehir dışı için de yine geçirilecek bir kazanın en başlıca nedeninin başkaları olacağını düşünenler, toplam deneklerin % 63'üdür. Tablo 5'e göre de görüşülen deneklerin % 73.3'ü kendilerini iyi şoför olarak nitelerken, sadece % 10'u başkalarının da iyi şoför olduklarını düşünmektedirler.

TABLO 4
Başlıca Kaza Nedeninin Kaynağı

KAZA NEDENİ	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI	
	f	%	f	%
KENDİSİ	7	12.0	6	10.0
BAŞKASI	35	58.0	38	63.0
YOL YADA ARABA YAPIM HATASI	10	17.0	7	12.0
TALİHSİZLİK, KADER	8	13.0	8	13.0
TOPLAM	60	-	60	-

TABLO 5
Sürücünün Kendisi ve Başka Sürücülerin
Yetenekleri Hakkında Düşünceleri

YARGI	KENDİSİ		BAŞKASI	
	f	%	f	%
ÇOK İYİ SÜRÜCÜ	12	20.0	-	-
İYİ SÜRÜCÜ	32	53.3	6	10.0
İYİ DE SAYILMAZ KÖTÜ DE	16	26.7	32	53.3
KÖTÜ SÜRÜCÜ	-	-	17	28.3
ÇOK KÖTÜ SÜRÜCÜ	-	-	5	8.3
TOPLAM	60	100	60	100

2. Emniyet Kemerinin Zorunluluğu ve Diğer Trafik Güvenliği Önlemlerine Karşı Tutumlar

Tablo 6 incelendiğinde görülecektir ki, Şehir dışında kemer takma zorunluluğu yüksek oranda desteklenmektedir (% 97). Şehir içinde ise, desteklenme oranı bu kadar yüksek olmamakla birlikte yine yüksektir (% 82).

TABLO 6
Emniyet Kemerinin Zorunluluğuna Karşı Tutum

YARGI	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI	
	f	%	f	%
KESİNLİKLE DESTEKLİYORUM	46	77.0	57	95.0
DESTEKLEDİĞİM YANLARI VAR	3	5.0	1	2.0
DESTEKLEMEDİĞİM YANLARI VAR	2	3.0	-	-
KESİNLİKLE DESTEKLEMİYORUM	90	15.0	2	3.0
TOPLAM	60	100	60	100

Deneklere emniyet kemerinin yararına inanıp inanmadıklarını ölçmek amacıyla sorulan soruya alınan yanıtlarla, kemer zorunluluğuna karşı tutum sonuçları birbirleriyle tutarlıdır (Tablo 7).

Tablo 8'de ise, görüşülen kişilerin % 90'ının emniyet kemerini güvenilir olduğu için kullandıkları görülmektedir. Buna karşılık % 10'unun kemer takma nedeni ise ceza yeme korkusudur. Ancak bu soruya alınan cevaplar değerlendirirken dikkatli olunmalıdır. Çünkü, emniyet kemeri takmadığı halde taktım diyenlerin, içsel tutarlılıklarını korumak için bu soruya yanlış cevap verdikleri düşünülebilir.

Tablo 7
Emniyet Kemeri Yararına İnanma

KORUMA DERECESESİ	f	%
KESİN KORUR	37	61.7
BİR AZ KORUR	23	38.3
TOPLAM	60	100

Tablo 8
Emniyet Kemeri Kullanma Nedeni

NEDEN	f	%
GÜVENİLİR	54	90.0
CEZA YEMEMEK İÇİN	6	10.0
TOPLAM	60	100

Şehir içinde kemer kullanmadığını ya da zaman zaman kullandığını söyleyenlerin % 59'u kemerin verdiği rahatsızlık, % 41'i ise değersiz buldukları için kullanmadıklarını belirtmişlerdir. Emniyet kemerini şehir içinde ara sıra taktığı halde, her zaman taktığını söyleyenlerin ise, emniyet kemerinin yararına inanmakla, onu güvenli bulmakla beraber, kullanmayı alışkanlık haline getirmediğini söylemek mümkündür (Tablo 9).

TABLO 9
Emniyet Kemerini Kullanmama Nedeni

NEDEN	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI	
	f	%	f	%
KEMERİN VERDİĞİ RAHATSIZLIK	10	59.0	2	-
DEĞERSİZ	7	41.0	-	-
TOPLAM	17	100	-	-

Tablo10
Hızlı Araç Kullanımına Karşı Çeşitli Önlemlerin Etkinliğine İnanç

Alınacak Önlem Türü	Evet		Hayır		Toplam
	f	%	f	%	
Daha Çok Ceza Kesilirse	35	58.3	25	41.7	60
Ceza Miktarı Artırılırsa	42	70.0	18	30.0	60
Hız Yapanlara Yüksek Sigorta Piriimi Uygulanırsa	24	40.0	35	58.3	60
Benzin Tasarrufu Sağlanacağı Söylenirse	30	50.0	30	50.0	60
Kaza Olasılığının Azalacağı Söylenirse	38	63.3	22	36.7	60
Polis Tarafından Yakalanma Olasılığının Yüksek Olduğunu Bilirlerse	38	63.3	22	36.7	60

Görüşme yapılan deneklerin % 70'i ceza miktarları artırılırsa, aşırı hızlı araç kullanımının engellenebileceğini savunmaktadırlar. Bu önlem, diğer önlemlere göre daha çok kişi tarafından desteklenmektedir (Tablo 10).

3. Algılanan Yakalanma Riski

Tablo 11A ve Tablo 11B'de görülen verilerin birleştirilmesiyle elde edilen Tablo 11C'ye göre, şehir içinde sürücüler hatalı park hariç, diğer ihlallere karşı yüksek yakalanma riski algılamamaktadırlar. Hatta hatalı sollama (% 7), sinyal vermeme (% 11), belge ve gereç bulundurmama (% 19) durumlarında yüksek yakalanma riski algılayanların yüzdesi çok düşüktür. Şehir dışında ise herhangi bir trafik ihlalinde, şehir içine göre daha fazla yakalanma riski algılanmaktadır. Özellikle emniyet kemeri kullanmama ve belge/gereç bulundurmama durumlarında yüksek yakalanma riski algılayanların sayısı daha fazladır. Birinci bölümde açıklanan ve polis tarafından kesilen cezalarda belge ve gereç bulundurmamanın 1. sırada yer aldığını düşünülürse, sürücülerin öznel olarak algıladıkları riskle, gerçek risk arasında paralellik olduğu söylenebilir.

Tablo 11 A

Şehir İçinde Trafik Kurallarından Bazıları İhlal Edildiğinde Algılanan Yakalanma Olasılığı (*)

İhlal Türü	Çok Yük.		Yüksek		Düşük		Çok Düş.		Topl.
	f	%	f	%	f	%	f	%	
Hız Sınırını Aşma	2	5.0	9	20.0	14	32.0	19	43.0	44
Hatalı Sollama	-	-	3	7.0	24	53.0	18	40.0	45
Sinyal Vermeme	2	5.0	3	6.0	21	48.0	18	41.0	44
Alkollü Araç Kullanma	1	3.0	7	21.0	15	46.0	10	30.0	33
Emniyet Kemeri Kullanmama	5	14.0	7	19.0	13	35.0	12	36.0	37
Hatalı Park Yapma	12	23.0	21	40.0	16	31.0	3	6.0	52
Belge ve Araç Bulundurmama	2	5.0	6	14.0	17	40.0	17	40.1	42

(*) Yapmıyorum şikâi değerlendirilmeye alınmamıştır.

Tablo 11 B
Şehir Dışında Trafik Kurallarından Bazıları İhlal Edildiğinde Algılanan Yakalanma Olasılığı

İhlal Türü	Çok Yük.		Yüksek		Düşük		Çok Düş.		Topl.
	f	%	f	%	f	%	f	%	
Hız Sınırını Aşma	1	2.0	19	40.0	19	40.0	9	18.0	48
Hatalı Sollama	1	2.0	16	35.0	19	43.0	9	20.0	45
Alkollü Araç Kullanma	1	3.0	7	34.0	13	45.0	8	28.0	29
Emniyet Kemeri Kullanmama	4	12.0	16	48.0	10	30.0	3	9.0	33
Belge ve Araç Bulundurmama	5	13.0	18	49.0	11	30.0	3	8.0	37

Tablo 11 C
Tablo 11 A ve 11 B'nin Özeti

İhlal Türü	Şehir İçi		Şehir Dışı	
	Yüksek	Düşük	Yüksek	Düşük
Hız Sınırını Aşma	% 25	% 75	% 42	% 58
Hatalı Sollama	% 7	% 93	% 37	% 63
Sinyal Vermeme	% 11	% 89	-	-
Alkollü Araç Kullanma	% 24	% 76	% 27	% 63
Emniyet Kemeri Kullanmama	% 33	% 67	% 61	% 39
Hatalı Park Yapma	% 63	% 27	-	-
Belge ve Araç Bulundurmama	% 19	% 81	% 62	% 38

Araştırmanın içsel güvenilirliğini sağlamak amacıyla sorulan, diğer bir yakalanma riski algılaması sorusuna verilen yanıtların sonuçları Tablo 12'de görülmektedir. Her iki soruya verilen yanıtlar arasında, şehir içi için .63, şehir dışı için .47, pozitif ve istatistiki anlamlı korelasyon saptanmıştır. Söz konusu

TABLO 12
Emniyet Kemeri Kullanmazsa Algılanan
Yakalanma Olasılığı

ALGILANAN OLASILIK	ŞEHİR İÇİ		ŞEHİR DIŞI	
	f	%	f	%
% 70	10	17.0	15	25.0
% 60	-	-	-	-
% 50	5	8.0	4	7.0
% 40	-	-	1	2.0
% 30	2	3.0	4	7.0
% 20	5	8.0	4	7.0
% 10	7	12.0	7	12.0
% 5	6	10.0	6	10.0
% 2	2	3.0	1	2.0
% 1	5	8.0	2	3.0
BİNDE 2	-	-	-	-
BİNDE 1	13	22.0	11	17.0
FİKRİM YOK	5	8.0	5	8.0
TOPLAM	60	100	60	100

korelasyonlar, algılanan riskin ölçümünde içsel güvenilirliğin sağlandığına dair ipuçları vermektedir.

TABLO 13
Polis Denetimi Algılaması (*)

ÖLÇEK	HIZIN DEN.		GENEL DEN.		ESKİŞEHİR' DE DEN.	
	f	%	f	%	f	%
ÇOK SIKI	1	2.0	1	2.0	1	2.0
YETERİNCE SIKI	7	12.0	7	12.0	8	13.0
YETERİNCE SIKI DEĞİL	30	52.0	33	56.0	29	48.0
HİÇ SIKI DEĞİL	20	34.0	18	30.0	22	27.0
TOPLAM	58	100	59	100	60	100

(*) "Bilmiyorum" ve "Fikrim Yok" Şıkları Değerlendirmeye Alınmamıştır.

Deneklerin, halihazırdaki polis denetimini (tehdit) nasıl algıladıklarını ölçmek için sorulan sorulara alınan yanıtlar da algılanan riski yanıtlarıyla uyum içindedir. Görüşme yapılan kişilerin % 86'sı hız denetiminin, % 86'sı genel olarak denetimin, % 75'i de Eskişehir'deki denetimin yeterince sıkı olmadığını algılamaktadırlar. Denetim faaliyetlerinin yeterli olmadığını düşünen bir kişinin de, yüksek yakalanma riski algılamaması son derece doğaldır (Tablo 13). Sözgeşi, hızın denetimiyle ilgili soruya verilen cevaplarla, hız ihlali karşısında yakalanma riskini ölçen soruya verilen cevaplar arasındaki korelasyon .51 olarak bulunmuştur ve istatistiki olarak anlamlıdır. Söz konusu korelasyonun daha yüksek çıkmamasının nedeni örnek sayısından kaynaklanmaktadır.

İçsel güvenilirlik açısından önemli sayılacak sonuçlardan bir tanesi de katedilen kilometre arttıkça, algılanan yakalanma riski ve denetim sıklığı algılamasının genel olarak düşme eğilimi göstermesidir. Katedilen mesafe ve ilgili algılama değişkenleri arasındaki korelasyonlar güçlü olmamakla birlikte istatistiki olarak anlamlıdır. En güçlü negatif korelasyon şehir içinde ve şehir dışında hız sınırını aşma davranışıyla, katedilen mesafe arasındadır (şehir içi için .46, şehir dışı için .47). Yani, sürücüler daha çok kilometre katetdikçe denetimin azlığını algılamakta ve trafik ihlali karşısında düşük yakalanma riski algılamaktadırlar.

4. Trafik Güvenliğiyle İlgili Mesajların Hatırlanması

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından yürütülen kampanyalara ve televizyonda yayınlanan spot programlara paralel olarak, görüşülen kişiler en fazla emniyet kemeri ile ilgili mesajları hatırlamakta, ikinci sırada ise alkollü araç kullanımıyla ilgili mesajlar yer almaktadır. Hız sınırlamasıyla ilgili mesajları hatırlayanların oranı ise çok düşüktür. Bu sonuç, araştırmanın yapıldığı dönemde, medyada aşırı hız davranışını ele alan mesajların yayınlanmamasından kaynaklanmaktadır (Tablo 14).

Tablo 14
Trafik Güvenliğiyle İlgili Mesajların
Hatırlanma Düzeyleri

Mesajın Türü	Hatırlayan		Hatırlamayan	
	f	%	f	%
Alkol	25	42	35	58
Kemer	34	57	26	43
Hız	6	10	54	90

5. Trafik Ceza ve Puan Bilgisi

Görüşülen deneklerin para ve puan ceza bilgilerini ölçmek amacıyla sorulan sorulara alınan yanıtlar Tablo 15'de görülmektedir. Deneklerin para cezası ve puan bilgileri, sorulan trafik ihlallerinin hepsi için oldukça düşüktür. Araştırma öncesinde yürütülen emniyet kemerleri ile ilgili iletişim kampanyası nedeniyle, bu konuda para cezası (% 27) ve puan cezası (% 20) hakkında doğru bilgiye sahip

Tablo 15
Trafik Para ve Puan Ceza Bilgisi

İhlal Türü	Para Cezası				Puan Cezası			
	Doğru		Bilmiyor		Doğru		Bilmiyor	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Hız Sınırını Aşma	15	25	45	75	11	18	49	82
Alkollü Araç Kullanma	1	2	59	98	2	3	58	97
Hatalı Şerit Değiştirme	1	2	59	98	1	2	59	98
Geçme Yasağını İhlal	7	12	53	88	11	18	49	82
Sinyalsiz Dönüş	1	2	59	98	8	13	52	87
Hatalı Park	7	12	53	88	7	12	53	88
Emniyet Kemerini Takmama	16	27	44	73	12	20	48	80
Belge ve Araç Bulundurmama	3	5	57	95	-	-	60	100

olanların sayısı, sorulan diğer ihlallere göre daha fazladır. Para ve puan cezaları hakkında doğru bilgiye sahip olunması açısından ikinci sırada ise "hız sınırını aşma" gelmektedir.

B. Gruplara Göre Bulgular

Algılanan yakalanma riskinin gruplara göre farklılaşıp, farklılaşmadığını belirlemek amacıyla, her sorunun ölçüm seviyesini dikkate alan istatistiki testler yapıldı. Grupların, çeşitli kontrol değişkenleri açısından farklı olup olmadıklarını anlamak amacıyla uygulanan t-test sonuçları Tablo 16'da sunulmuştur.

Üç gün arka arkaya emniyet kemeri taktığı gözlenen sürücülerle, takmadığı gözlenenler arasında şehir içinde kaza algılaması ve eğitim durumları açısından, istatistiki açıdan anlamlı olarak farklılıklar vardır. 1. grup, yani emniyet kemeri kullananlar, şehir içinde kendisi nedenli daha fazla kaza şansı algılamaktadırlar ($t = 1.95$, $p = .05$). Yine emniyet kemeri kullananların eğitim seviyeleri, kullanmayanlara göre daha yüksektir ($t = 2.34$, $p = .05$).

Tablo 16
Çeşitli Kontrol Değişkenleri Açısından
Gruplar Arası T-test Sonuçları

Kontrol Değişkeni	t	p
Katedilen mesafe	0.14	0.88
Deneyim	-0.23	0.82
Algılanan Şehir İçi Kaza Şansı (Kendisi Nedenli)	1.95	0.05*
Algılanan Şehir İçi Kaza Şansı (Başkası Nedenli)	0.99	0.33
Algılanan Şehir Dışı Kaza Şansı (Kendisi Nedenli)	1.26	0.21
Algılanan Şehir Dışı Kaza Şansı (Başkası Nedenli)	-0.04	0.97
Güvenli Sürüş ve Risk Azalışı	-0.77	0.44
Kendi Sürüş Yeteneğini Değerleme	-0.37	0.71
Başkasının Yeteneğini Değerleme	1.51	0.13
Şehir İçi Kemere Tutum	-0.46	0.61
Şehir Dışı Kemere Tutum	-0.23	0.81
Kemerin Koruma Derecesine İnanç	0.79	0.43
Kaza Deneyimi	0.44	0.65
Yaş	0.91	0.36
Eğitim	2.34	0.02*
* $p \leq .05$		

Diğer kontrol değişkenleri açısından gruplar arasında herhangi bir istatistiki anlamlı farklılığa rastlanmamıştır.

Gruplara göre yakalanma riski algılamasıyla ilgili değişkenlere uygulanan t-test sonuçları Tablo 17'de görülmektedir. Üç gün arka arkaya emniyet kemeri taktığı gözlenenler Eskişehir'de daha fazla denetim riski algılamaktadırlar ve sonuç istatistiki olarak anlamlılık sınırına çok yakındır ($t = 1.80$, $p = 10$). Gruplar arasında farklılık gösteren diğer bir algılama seviyesi ise hatalı park yapıldığında algılanan riskle ilgilidir. Emniyet kemeri taktığı gözlenenler diğer gruba göre şehir içinde hatalı park davranışında daha fazla risk algılamaktadır ($t = 1.98$, $p = 0.05$). Bu sonuç algılanan denetim riski ile tutarlılık göstermesine rağmen, diğer ihlallerde gruplara göre herhangi bir farklılığa rastlanmamıştır. Emniyet kemeri takmadığı gözlenenler, takan gruba göre Eskişehir'de daha az denetim riski algıladıklarını ifade ederken, hatalı park davranışı dışında algıladıkları yakalanma riskleri farklılık göstermemektedir. Bu sonuç, yakalanma riskinin farklılık gösterebileceği bir denetim riski seviyesinin olup olmadığı sorusunu beraberinde getirmektedir. Çünkü, genel değerlendirmeler incelendiğinde görülecektir ki, şehir içinde hatalı park yapma dışındaki tüm ihlallerde algılanan yakalanma seviyesi çok düşüktür (bkz. Tablo 11C)

Tablo 17
Gruplara Göre Algılanan Yakalanma Riski
T-test Sonuçları

	t	p
Hızın Denetimi	0.04	0.97
Genel Denetim	1.30	0.02***
Eskişehir'de Denetim ¹	1.80	0.06*
Şehir İçi		
Kemer Takmama	0.73	0.47
Hız Sınırını Aşma	0.09	0.92
Sinyal Vermeme	1.17	0.25
Alkollü Araç Kullanma	-1.07	0.29
Hatalı Park ¹	1.98	0.05***
Belge ve Araç Bulundurmama	1.10	0.15
Şehir Dışı		
Kemer Takmama	0.23	0.82
Hız Sınırını Aşma	-0.64	0.52
Hatalı Sollama	-1.38	0.17
Alkollü Araç Kullanma	-1.13	0.27
Belge ve Araç Bulundurmama	0.73	0.47
* p < .10 ** p < .05		
¹ Eskişehir'de Denetim İçin	1.Grup Ortalama 2.36 2.Grup Ortalama 2.03	
<u>Ölçek:</u> (4) Çok Sıkı (2) Yeterince Sıkı Değil	(3) Yeterince Sıkı (1) Hiç Sıkı Değil	
¹ Hatalı Park İçin	1.Grup Ortalama 3.42 2.Grup Ortalama 2.96	
<u>Ölçek:</u> (4) Çok Yüksek (2) Düşük	(3) Yüksek (1) Çok Düşük	

C. Sonuç ve Öneriler

Türkiye'nin trafik sistemindeki sorunlar yeni sorunlar değildir. Dünyanın gelişmiş ülkelerinde de araç sayısı fazlalaşmaya, yılda katedilen kilometre sayısı artmaya başladığında yaşanan sorunlar, Türkiye'nin bugün içinde yaşadığı sorunlardan farklı değildi. Sözgelisi, gelişmiş ülkelerin o dönemde karşılaştığı en önemli sorunlar şunlardı (Haight, 1983):

- i. yüksek kaza ve ölüm oranları,
- ii. sürücü bilgisi yetersizliği,
- iii. trafik denetim zayıflığı,
- iv. kötü yollar,
- v. az sayıda personel,
- vi. rüşvet,
- vii. çalışmayan yargı mekanizması,
- viii. yetersiz tıbbi araçlar.

Haight'e göre Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler, gelişmiş ülkelerin deneyimlerinden ders almalıdırlar. Eğer sorunların üstesinden gelinmesi isteniyorsa gerek eğitim gerekse iknaya yönelik olarak iletişim kampanyalarının kullanılması zorunludur. Gelişmekte olan ülkelerin, diğer ülkeler yanında bir de genel eğitim sorunlarının olduğu düşünülürse, özellikle araç sayısının ve katedilen mesafenin artmaya başladığı dönemlerde iletişim kampanyalarının özünü korkutucu ve caydırıcı yaklaşımların oluşturması zorunludur.

Çalışmamızın teori kısmında da açıklandığı gibi algılanan yakalanma riskine dayalı iletişim kampanyalarında iletişim faaliyetleri denetim faaliyetleriyle birleştirilmelidir. Böylece genel olarak algılanan risk seviyesinin yükseltilmesiyle, kısa ve orta vadede trafik güvenliğiyle ilgili doğru davranışlar geliştirilebilir. Uzun

dönemde ancak bu şekilde doğru sürücü davranışları alışkanlık haline gelebilir ve sosyal norm haline alabilirler.

İletişim kampanyalarında temel sorunun tanımlanması için yapılmasını önerdiğimiz algılanan risk araştırması trafik kurallarına uyma davranışı açısından algılanan yakalanma risklerinin ne kadar önemli olduğunu ortaya koymuştur. Geliştirilen soru formunun uygulama sonuçlarına göre şehir içinde düşük kaza riski ve düşük denetim riski algılayanlarla emniyet kemeri takmama davranışı arasında bir ilişkinin varlığı söz konusudur.

Genel olarak görüşülen kişilerin çoğunluğu şehir içinde emniyet kemeri takma davranışına karşı olumlu bir tutum içindeyken, yani en azından teorik olarak davranışa niyetlenme aşamasındayken, düşük kaza riski ve düşük yakalanma riski algılayan grup emniyet kemeri takmamaktadır. Tablo 9 incelendiğinde görülecektir ki, bu kişilerin 10'u kemerin verdiği rahatsızlık, 7'si değersiz buldukları için emniyet kemeri takmadıklarını belirtmişlerdir. Böyle bir durumda iletişim kampanyası planlayıcısının algılanan riskleri artırma üzerine kurulmuş bir kampanya yapma kararı vermesi daha kolay olacaktır. Çünkü davranışa karşı olumlu tutumun varlığına rağmen davranışa yönelmede bir takım sorunlarla karşılaşmıştır.

Araştırma sonuçları iletişim kampanyasının dolayısıyla denetim faaliyetlerinin hedef kitlesinin belirlenmesi açısından önemli ipuçları vermiştir. Eğer bir iletişim kampanyası düzenlenecekse herşeyden önce düşük eğitime sahip olanların algıladıkları kaza ya da yakalanma riskinin yüksek eğitimlilerle aynı seviyeye çıkarılması gerekir. Bugüne kadar yapılan iletişim faaliyetlerinin algılanan kaza riskini bir tehlike uyarısı olarak bir an önce sürücülerin zihinlerinde yerleştirmenin önemi kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Nitekim araştırmada gruplar arasında emniyet kemeri ile ilgili mesajları hatırlama düzeyleri açısından herhangi bir farklılık görülmemiştir.

Trafik güvenliğini sağlayan, denetim ve iletişim faaliyetlerini birleştiren amacına uygun kampanyalar düzenleyebilmek için trafik kazalarının temel nedenlerine ve trafik güvenliğini tehdit eden ihlal ve sürücü türlerine göre algılanan yakalanma risklerinin ayrı ayrı ölçülmesi gerekir. Daha sonra kampanya,

araştırma sonuçları doğrultusunda dördüncü bölümde açıklanan aşamalardan geçilerek planlanmalıdır. Burada unutulmaması gereken nokta, kampanyaların temel amacının trafik polisini kötü göstermek değil, onu, sık sık trafik ihlallerini önlemek için geliştirdiği stratejileri uygularken göstermek ve trafik suçlarına karşı hoşgörüsü olmadığını vurgulamaktır. Polis üzerinde varolan "tehdit" seviyesinin artırılmasının polisle sürücülerini zıt ve birbirine düşman gruplar olarak göstermek olmadığı bilinmelidir.

KAYNAKÇA

Berger, J.R. ve G.S. Persinger. (1980). **1980 survey of public perception on highway safety**. Rapor, U.S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration.

Gay, L.R. (1987). **Educational research**. 3. baskı. New York: Mac Millan Publishing Company.

Haight, F. (1983). Traffic safety in developing countries. **Journal of Safety Research**, 14, s. 1-12.

Smith, M.L. ve G.V. Glass. (1987). **Research and evaluation in education and social sciences**. New Jersey: Prentice-Hall.

Tekarslan, Erdal vd. (1992). **Rizikoya eğilimlilik testi**. Tebliğ, V. Dünya Trafik Kongresi, İstanbul.

(1987). **Trafik güvenliğinde sürücünün kişiliğiyle ilgili sorunlar**. İstanbul: TÜSİAD, Yayın No: 102.

EK :

Araştırmada Kullanılan Soru Formu

Bilgisayar Kodu

Anket kimlik no: _____ (1-3)

Anketör no: _____ (4-5)

Ankete başlama zamanı: [] [] [] []

1. GEÇEN YIL YAKLAŞIK KAÇ KM YOL 1000 ve daha az [] (6)
KATETDİNİZ? (Sadece direksiyon 1001-3000 []
başında kendisinin olduğu 3001-5000 []
zamanları sorduğunuzu hatırlatınız) 5001-10000 []
10001-15000 []
15001-20000 []
20001 30000 []
30000'den fazla []

2. KAÇ YILDIR ARABA 2 ve daha az [] (7)
KULLANIYORSUNUZ? 3-5 []
(Burada ehliyetin alındığı 6-10 []
tarihin sorulmadığına dikkat 11-15 []
ediniz. Konuşulan kişinin 16 20 []
sürekli olarak araç kullandığı 21-30 []
süre sorulmaktadır.) 31 ve üstü []

Şehir içi Şehir dışı

(8) (9)

YÜZDE YETMİŞ [] []
YÜZDE ALTMİŞ [] []
3. BU YILIN SONUNA YÜZDE ELLİ [] []
KADAR, SİZİN YÜZDE KIRK [] []
NEDEN OLACAĞINIZ YÜZDE OTUZ [] []
HERHANGİ BİR YÜZDE YİRMİ [] []
TRAFİK KAZASI YÜZDE ON [] []
GEÇİRME ŞANSİNİZİN YÜZDE BEŞ [] []
NE OLACAĞINI YÜZDE İKİ [] []
DÜŞÜNÜYORSUNUZ? YÜZDE BİR [] []
(a.Şehir içi BİNDE İKİ [] []
b.Şehir dışı) BİNDE BİR [] []
FİKRİM YOK [] []

Şehir içi Şehir dışı

(10) (11)

YÜZDE YETMİŞ [] []
YÜZDE ALTMİŞ [] []
4. BU YILIN SONUNA YÜZDE ELLİ [] []
KADAR, BAŞKA BİRİNİN YÜZDE KIRK [] []
NEDEN OLACAGI YÜZDE OTUZ [] []
HERHANGİ BİR YÜZDE YİRMİ [] []
TRAFİK KAZASI YÜZDE ON [] []
GEÇİRME ŞANSİNİZİN YÜZDE BEŞ [] []
NE OLACAĞINI YÜZDE İKİ [] []
DÜŞÜNÜYORSUNUZ? YÜZDE BİR [] []
(a.Şehir içi BİNDE İKİ [] []
b.Şehir dışı) BİNDE BİR [] []
FİKRİM YOK [] []

5. ELİNİZDEN GELDİĞİNCE ÇOK FAZLA [] (12)
GÜVENLİ ARABA KULLANSANIZ FAZLA []
BİR KAZA GEÇİRME RİSKİNİ AZ []
NE KADAR AZALTBİLECEĞİNİZİ ÇOK AZ []
DÜŞÜNÜYORSUNUZ? ZATEN GÜVENLİ SURUYORUM []
BİLMİYORUM []

Sehir içi Sehir dışı

6. BİR TRAFİK KAZASI (13) (14)
GEÇİRSENİZ, BU KAZANIN SİZİN SURUŞ
EN BAŞLICA NEDENİ HATANIZ [] []
NE OLABİLİR?
(a. Sehir içi BAŞKASININ SURUŞ
b. Sehir dışı) HATASI [] []
YOL YA DA ARABA
YAPIM HATASI [] []
TALİHSİZLİK [] []
KADER [] []

7. SURUŞ YETENEĞİNİZ KONUSUNDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ? (15)
ÇOK İYİ SURUCUYUM []
İYİ SURUCUYUM []
İYİ DE SAYILMAM KÖTÜ DE []
KÖTÜ SURUCUYUM []
ÇOK KÖTÜ SURUCUYUM []

8. TÜRKİYE GENELİNDE, ARAÇ KULLANANLARIN ÇOGUNLUĞUNUN SURUŞ
YETENEĞİ KONUSUNDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ? (16)
ÇOK İYİ SURUCULER []
İYİ SURUCULER []
İYİ DE SAYILMAZLAR KÖTÜ DE []
KÖTÜ SURUCULER []
ÇOK KÖTÜ SURUCULER []

9. HİZ SINIRLAMASININ 99 ve daha az []
SAATTE 99 KM 100-110 []
OLDUĞU YERLERDE, 111-120 []
GENELLİKLE KAC KM 121-130 []
İLE GİDERSİNİZ? 131-140 []
140 ve daha üstü []

10. AŞAĞIDAKİ FAALİYETLERİN SÜRUCULERİN DAHA YAVAŞ ARABA KULLANMALARINA NEDEN OLABİLECEĞİNİ DÜŞÜNÜR MÜSÜNÜZ?

	Evet	Hayır	
a. Polis daha fazla ceza keserse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)
b. Ceza miktarı artırılırsa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(19)
c. Hız yapanlara daha yüksek sigorta pirimi uygulanırsa	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(20)
d. 99 km/saat hız sınırına uyulursa, ne kadar benzin tasarrufu yapacakları sürücülere öğretilirse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)
e. Düşük hızda kaza yapma olasılıklarının düşük ya da tersi insanlara söylenirse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)
f. Yüksek hızda, polis tarafından yakalanma olasılıklarının yükseleceği sürücülere söylenirse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(23)

11. SAATTE 99 KM/SAAT HIZ SINIRLAMASI İÇİN HALİHAZIRDAKİ POLİS DENETİMİ HAKKINDAKİ DÜŞÜNCENİZ NEDİR?

(24)

- ÇOK SIKI
YETERİNCE SIKI
YETERİNCE SIKI DEĞİL
HIÇ SIKI DEĞİL
BİLMİYORUM
FİKRİM YOK

12. GENEL OLARAK, TÜRKİYE'DEKİ TRAFİK POLİSİ DENETİMLERİ HAKKINDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ?

(25)

- ÇOK SIKI
YETERİNCE SIKI
YETERİNCE SIKI DEĞİL
HIÇ SIKI DEĞİL
BİLMİYORUM
FİKRİM YOK

13. GENEL OLARAK, ESKİŞEHİR'DEKİ TRAFİK POLİSİ DENETİMLERİ HAKKINDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ?

(26)

- ÇOK SIKI
YETERİNCE SIKI
YETERİNCE SIKI DEĞİL
HIÇ SIKI DEĞİL
BİLMİYORUM
FİKRİM YOK

14. EMNİYET KEMERİNİZİ KULLANMANIZIN SIKLIĞI NEDİR?

(a.Şehir içi b.Şehir dışı)

(27) (28)
Şehir içi Şehir dışı

HEMEN HEMEN HER ZAMAN	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÇOĞUNLUKLA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ARA SIRA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
HIÇ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> (16'ya git)

5. EMNİYET KEMERİ KULLANMANIZIN NEDENLERİNİ SÖYLEYEBİLİR MİSİNİZ? (Şıkları okumayın) Verilen cevaplardan şıklara uyanları işaretleyin. Eğer şıklardan hiçbirine uymuyorsa "diğer" sütununa yazın.

GUVENİLİR OLMASI (yaralanmayı önlemesi gibi) []	(29)
RAHATLIK VE KOLAYLIK SAĞLIYOR []	(30)
ALİŞKANLIK []	(31)
OTOMATİK UYARI SİSTEMİ VAR []	(32)
DİĞER []	(33)

16. NİÇİN EMNİYET KEMERİ KULLANMIYORSUNUZ?

(Şıkları okumayın)

RAHAT DEĞİL, HAREKET YETENEGİMİ KISITLIYOR []	(34)
TAKMASI ZOR GELİYOR []	(35)
KAPANA KISILMIŞIM GİBİ GELİYOR []	(36)
KAZA ESNASINDA SIKIŞIP KALMAKTAN KORKUYORUM []	(37)
DEĞERSİZ BULUYORUM []	(38)
NEDENİ YOK []	(39)
DİĞER []	(40)

17. EMNİYET KEMERİ TAKMANIN YASAL BİR ZORUNLULUK OLMASINI DESTEKLİYOR MUSUNUZ?

(a.Şehir içi

(41)

(42)

b.Şehir dışı)

Şehir içi Şehir dışı

KESİNLİKLE DESTEKLİYORUM	[]	[]
DESTEKLEDİĞİM YANLARI VAR	[]	[]
DESTEKLEMEDİĞİM YANLARI VAR	[]	[]
KESİNLİKLE DESTEKLEMİYORUM	[]	[]
FİKRİM YOK	[]	[]

18. EĞER, EMNİYET KEMERİNİZİ TAKMIŞ DURUMDA CİDDİ BİR KAZA GEÇİRSENİZ, EMNİYET KEMERİNİN SİZİ CİDDİ BİR SAKATLIKTAN KORUMA OLASILIĞINI NASIL DEĞERLENDİRİYORSUNUZ?

KESİNLİKLE KORUR []	(43)
BİRAZ KORUR []	
KORUMAZ []	
HİÇ KORUMAZ []	

19. ŞEHİR İÇİNDE ARABA KULLANIRKEN AŞAĞIDAKİ HAREKETLERİ YAPTIĞINIZDA POLİS TARAFINDAN YAKALANMA ŞANSINIZ HAKKINDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ?

	Çok Yüksek	Yüksek	Düşük	Çok Düşük	Yapmıyorum	
a. Hız sınırlarını aştığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(44)
b. Hatalı solladığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(45)
c. Sinyal vermediğinizde	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(46)
d. Alkollü araç kullandığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(47)
e. Emniyet kemerinizi takmadığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(48)
f. Hatalı park yaptığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(49)
g. Gerekli belge ve araçları yanınızda bulundurmadığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(50)

20. ŞEHİRLER ARASI YOLDA ARABA KULLANIRKEN AŞAĞIDAKİ HAREKETLERİ YAPTIĞINIZDA POLİS TARAFINDAN YAKALANMA ŞANSINIZ HAKKINDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ?

	Çok Yüksek	Yüksek	Düşük	Çok Düşük	Yapmıyorum	
a. Hız sınırlarını aştığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(51)
b. Hatalı solladığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(52)
c. Alkollü araç kullandığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(53)
d. Emniyet kemerinizi takmadığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(54)
e. Gerekli belge ve araçları yanınızda bulundurmadığınızda	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(55)

21. YUKARIDA BELİRTİLEN HERHANGİ BİR TRAFİK KURALINI ÇİGNEDİĞİNİZDE VE POLİS TARAFINDAN YAKALANDIĞINIZDA, YASALARA UYGUN BİR ŞEKİLDE CEZA YEME ŞANSINIZ HAKKINDA NE DÜŞÜNÜYORSUNUZ?

ÇOK YÜKSEK	<input type="checkbox"/>	(56)
YÜKSEK	<input type="checkbox"/>	(23'e git)
DÜŞÜK	<input type="checkbox"/>	
ÇOK DÜŞÜK	<input type="checkbox"/>	

22. YASALARA UYGUN CEZA KESİLMEDİĞİ TAKDİRDE NASIL BİR OLAY GERÇEKLEŞİR? (Sıklıkları okumayın)

(57)

SÖZLÜ UYARI ALIRIM
POLİSLE ANLAŞIRIM

(58) (59)
Şehir içi Şehir dışı

YUZDE YETMİŞ
YUZDE ALTMİŞ
23. ARABA KULLANIRKEN YUZDE ELLİ
EMNİYET KEMERİ YUZDE KIRK
TAKMADIGINIZDA YUZDE OTUZ
POLİS TARAFINDAN YUZDE YIRMI
YAKALANMA ŞANSINIZ YUZDE ON
NEDİR? YUZDE BEŞ
(a.Şehir içi YUZDE İKİ
(b.Şehir dışı YUZDE BİR
BİNDE İKİ
BİNDE BİR
FİKRİM YOK

(60)

24. YAKINLARINIZA EMNİYET HER ZAMAN
KEMERLERİNİ TAKMALARI SIK SIK
KONUSUNDA UYARIDA ARA SIRA
BULUNUYOR MUSUNUZ? NADİREN
Hiç

25. GEÇEN SON ÜÇ AY İÇERİSİNDE ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMA İLE İLGİLİ HERHANGİ BİR MESAJ GÖRDÜĞÜNÜZÜ YA DA DUYDUĞUNUZU HATIRLIYOR MUSUNUZ? (61)

EVET
HAYIR (27'ye git)

26. ALKOLLÜ ARAÇLA İLGİLİ PROGRAMIN İÇERİĞİ NEYDİ? (62)

27. GEÇEN SON ÜÇ AY İÇERİSİNDE EMNİYET KEMERLERİ HAKKINDA HERHANGİ BİR MESAJ GÖRDÜĞÜNÜZÜ YA DA DUYDUĞUNUZU HATIRLIYOR MUSUNUZ? (63)

EVET
HAYIR (29'a git)

28. EMNİYET KEMERİYLE İLGİLİ MESAJIN İÇERİĞİ NEYDİ? (64)

29. GEÇEN SON ÜÇ AY İÇERİSİNDE HIZLI ARAÇ KULLANMA HAKKINDA HERHANGİ BİR MESAJ GÖRDÜNÜZ MÜ? (65)

EVET
HAYIR (31'e git)

30. HIZLI ARAÇ KULLANMA İLE İLGİLİ MESAJIN İÇERİĞİ NEYDİ? (66)

31. SİZİN HATANIZ OLSUN HİÇ [] (67)
YA DA OLMASIN, GEÇEN BİR []
BEŞ YIL İÇİNDE KÜÇÜK İKİ []
YA DA BÜYÜK KAÇ TRAFİK UÇ []
KAZASI GEÇİRDİNİZ? DÖRT VE FAZLA []
BİLMİYOR []

32. HERHANGİ BİR YAKININIZ (68)
TRAFİK KAZASINDA AĞIR EVET []
BİR ŞEKİLDE YARALANDI MI HAYIR [] (34'e git)
YA DA BİR YAKININIZI
TRAFİK KAZASINDA KAYBETTİNİZ Mİ?

33. ÖLEN YA DA YARALANAN KİŞİ NEYİNİZ OLUYORDU? (69)
AİLE ÜYESİ []
AKRABA []
YAKIN ARKADAŞ []
DİĞER []

34. SON UÇ AY İÇİNDE HİÇ [] (70)
KAÇ KERE TRAFİK BİR []
CEZASI YEDİNİZ? İKİ []
UÇ []
DÖRT VE FAZLA []
BİLMİYOR []

35. CEZALANDIRILMA NEDENLERİNİZ NEYDİ? (Şıkları okuma) (71)
Park yasağını ihlal []
Hatalı sollama []
Hız sınırını aşma []
Alkollü araç kullanma []
Emniyet kemeri takmama []
Gerekli belge ve araçları bulundurmama []
Diğer []

36. AŞAĞIDA BELİRTİLEN TRAFİK KURALLARINI ÇİGNEDİĞİNİZDE VE
POLİS TARAFINDAN YAKALANDIĞINIZDA ALACAGINIZ CEZA
MİKTARLARINI SÖYLEYEBİLİR MİSİNİZ?

	Para cezası	Puan	Bilmiyor	
a. Hız sınırlarını aştığınızda	[]	[]	[]	(72)
b. Alkollü araç kullandığınızda	[]	[]	[]	(73)
c. Trafiği aksatacak şekilde şerit değiştirdiğinizde	[]	[]	[]	(74)
d. Geçme yasağını ihlal ettiğinizde	[]	[]	[]	(75)
e. Sinyal vermeksizin dönüş yaptığınızda	[]	[]	[]	(76)
f. Hatalı park yaptığınızda	[]	[]	[]	(77)
g. Emniyet kemerini takmadığınızda	[]	[]	[]	(78)
h. Zorunlu gereçleri yanınızda bulundurmadığınızda	[]	[]	[]	(79)