

**TRAFİK KAZALARININ NEDENLERİ
VE
ÖNLENMESİNDE HALKLA İLİŞKİLERİN ÖNEMİ**

Ayhan DEMİRÖZ

**DOKTORA TEZİ
KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

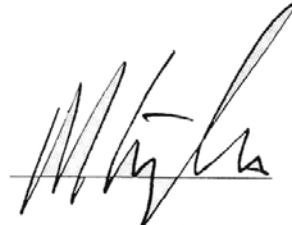
**MART 2006
ANKARA**

Ayhan DEMİRÖZ tarafından hazırlanan “ TRAFİK KAZALARININ NEDENLERİ VE ÖNLENMESİNDE HALKLA İLŞKİLERİN ÖNEMİ” adlı bu tezin Doktora tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.


Prof. Dr. Mustafa KURT
Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalında Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

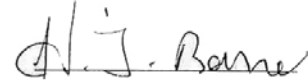
Başkan : Prof. Dr. Mehmet EROĞLU



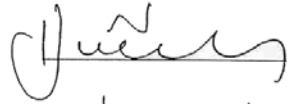
Üye : Prof. Dr. Mustafa KURT



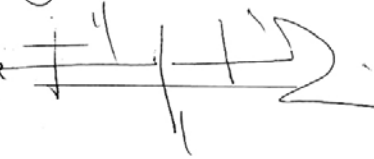
Üye : Doç. Dr. Halil İbrahim BAHAR



Üye : Yrd. Doç. Dr. İhsan YÜKSEL



Üye : Yrd. Doç. Dr. Ercüment DİZDAR



Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

TRAFİK KAZALARININ NEDENLERİ
VE
ÖNLENMESİNDE HALKLA İLİŞKİLERİN ÖNEMİ
(Doktora Tezi)

Ayhan DEMİRÖZ

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

Mart 2006

ÖZET

Bu tez çalışmasındaki amacımız ülkemizdeki trafik kazalarının nedenlerini araştırmak ve özellikle de bu sebepler içerisinde trafik polisleri ve vatandaş arasındaki iletişim kopukluklarının tespit edilmesini sağlamaktır. Uyguladığımız anket çalışması ile trafik polisleri ve vatandaş arasında ciddi bir biçimde iletişimsizlik olduğunu ve vatandaşın trafik polislerine bakışının olumsuz olduğunu tespit ettik. Sonuç olarak ta halkla ilişkilerin öneminin kavranması ve toplum destekli trafik polisliği uygulamaları kullanılarak vatandaş ile iyi bir iletişim sağlanabileceği ve toplum destekli polislik uygulamalarının yaygınlaştırılarak trafik güvenliğinin sağlanması için çözümler aranmıştır.

Bilim Kodu :906. 1. 039
Anahtar Kelimeler :Trafik, Polis, Trafik Polisi, Halkla İlişkiler, Trafik Polisi-
Halk İlişkileri, Toplum Destekli Polislik
Sayfa Adedi :162
Tez Yöneticisi : Prof.Dr. Mustafa KURT

**THE CAUSES OF TRAFFIC ACCIDENTS & IMPORTANCE OF PUBLIC
RELATIONS ACTIVITIES IN PREVENTION**

(Phd. Thesis)

Ayhan DEMİRÖZ

**GAZI UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY**

March 2006

ABSTRACT

The purpose of the present study is to identify the causes of traffic accidents in Turkey. In fact, specific efforts have been devoted to determine and single out the role of miscommunications between police officers and citizens during such accidents.

Our survey results have clearly shown that there is a serious level of the lack of communication between aforementioned parties; consequently, citizens have negative attitudes towards traffic police officers.

As a result, we concluded and advised in our study that police should realize and understand the importance of public relations; therefore, utilize and spread more community-oriented methods and strategies while providing traffic services in order to establish sound communications with citizens, as well as to increase traffic safety.

Science Code : 906. 1. 039

**Key Words :Traffic, Police, Traffic Police, Public Relations, Traffic
Police-Public Relations, Community Policing**

Page Number : 162

Adviser : Prof. Dr. Mustafa KURT

TEŞEKKÜR

Bu çalışmanın doktora tezi olarak seçmemden sonlanıncaya kadar geçen süre içinde her türlü katkılarından dolayı değerli hocam Prof.Dr. Mustafa KURT'a, çalışmalarım sırasında idari olarak her türlü desteği sağlayan G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsünde görevli Aysel AKÇİMEN ile Beşir SAYDAM'a, istatistiki bilgilerin hazırlanmasında ve anket çalışmalarının değerlendirmesinde yardımcı olan mesai arkadaşlarım Ülkü AKSOY, Halise PÜRGÜ ve H.Aslı DEVECİ'ye, her zaman desteklerini esirgemeyen Doç.Dr. Önder AYTAÇ, Ercan ÖZYİĞİT, Aydın SÖĞÜTLÜ, Yusuf ÇAKMAK ve Sait Ali ERDEM'e, Tez hazırlama aşamasında sabır gösteren aileme teşekkür ve şükranlarımı sunmayı bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xiv
1.GİRİŞ.....	1
2. TRAFİK VE TRAFİK KAZALARI.....	5
2.1. Kavram Olarak Trafik Kazaları	5
2.2. Ülkemizde Trafiğin Genel Görünümü.....	7
2.3. Trafik Kazalarının Neden Olduğu Zararların Boyutları	8
2.4. Trafik Kazalarının Nedenleri.....	10
2.4.1. İnsan unsurundan kaynaklanan nedenler.....	12
2.4.2. Araçlardan kaynaklanan teknik nedenler.....	18
2.4.3. Trafik düzeni, yolun yapısı ve çevreden kaynaklanan nedenler.....	19
2.4.4. Yasal ve yönetsel nedenler.....	20
3.TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNDE SORUMLU KURUMLAR.....	23
3.1.Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu.....	25
3.2. Emniyet Genel Müdürlüğünün Görev ve Yetkileri.....	27
3.2.1.Trafik Zabıtası Kuruluşları, Görev ve Yetkileri.....	27
3.2.2.Trafik Planlama ve Destek Dairesi Başkanlığı.....	28
3.2.3. Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı.....	29

Sayfa

3.2.4. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü.....	30
3.2.5. Emniyet Teşkilatının İl ve İlçe Trafik Kuruluşları.....	31
3.2.6. İl Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü.....	31
3.2.7. Özel Statülü İl Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü.....	31
3.2.8. Özel Statülü İl Trafik Denetleme Şube Müdürlüğüne bağlı Trafik Düzenleme ve Denetleme Büro Amirliği.....	32
3.2.9. İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği.....	32
3.2.10. Trafik hizmetlerinin yürütülmesinde denetleme yetkisi.....	33
3.3. Jandarma Teşkilatı'nın Görev ve Yetkileri	33
3.4. Milli Eğitim Bakanlığı'nın Görev ve Yetkileri.....	33
3.5. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri.....	34
3.6. Sağlık Bakanlığı'nın Görev ve Yetkileri.....	34
3.7. Ulaştırma Bakanlığı'nın Görev ve Yetkileri.....	35
3.8. Tarım ve Köy İşleri ve Orman Bakanlıklarının Görev ve Yetkileri.....	35
3.9. Belediyelerin Trafik Birimleri ve Trafik ile İlgili Görevleri.....	35
3.10. İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının Kuruluş Görev ve Yetkileri.....	36
3.11. Gönüllü Kuruluşlar.....	36
4. HALKLA İLİŞKİLER VE POLİS.....	39
4.1. Halkla İlişkilerin Tanımı, Amacı ve Önemi.....	39
4.2. Bir Halkla İletişim Yöntemi Olarak Toplum Destekli Polislik.....	46
4.2.1. Toplum destekli polislik tanımı.....	47
4.2.2. Toplum destekli polislik felsefesi.....	48
4.2.3. Toplum destekli polisliğin tarihsel süreci.....	50

Sayfa

4.2.4. Toplum destekli polislik anlayışının dinamikleri.....	51
4.3. Türkiye'de Toplum Destekli Polislik Çalışmaları.....	54
4.4. Toplum Destekli Trafik Polisliği.....	55
5. TRAFİK POLİSİNİN HALKLA İLİŞKİLER AÇISINDAN ALGILANIŞI.....	58
5.1. Araştırmanın Konusu, Amacı ve Önemi.....	58
5.2. Araştırmanın Yöntemi.....	58
5.2.1. Araştırma evreni ve örneklem seçimi.....	58
5.2.2. Araştırmada kullanılan verilerin toplanması ve değerlendirilmesi.....	59
5.2.3. Araştırmada kullanılan anket hakkında genel bilgi.....	59
5.3. Bulgular ve Yorumlar.....	60
5.3.1. Katılımcı profili.....	60
5.3.2. Frekans dağılımları.....	65
5.3.3. Yaşa göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar.....	86
5.3.4. Cinsiyete göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar.....	105
5.3.5. Öğrenim durumuna göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar.....	116
5.3.6. Sürücü belgesi olup olmama durumuna göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar.....	133
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	145
KAYNAKLAR.....	151
EKLER.....	155
ÖZGEÇMİŞ.....	162

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 5.1. Yaş	60
Çizelge 5.2. Cinsiyete göre dağılım	62
Çizelge 5.3. Öğrenim durumuna göre dağılım.....	63
Çizelge 5.4. Sürücü belgesine sahip olma durumuna göre dağılım	64
Çizelge 5.5. Trafik olgusunu algılama durumlarına göre dağılım	65
Çizelge 5.6. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu	66
Çizelge 5.7. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu.....	68
Çizelge 5.8. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu	69
Çizelge 5.9. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu	71
Çizelge 5.10. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri <i>olumlu</i> davranışlarla ilgili düşünceler	73
Çizelge 5.11. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri <i>olumsuz</i> davranışlarla ilgili düşünceler	74
Çizelge 5.12. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu.....	76
Çizelge 5.13. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu	77
Çizelge 5.14. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin <i>olumlu</i> olma durumu	78
Çizelge 5.15. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin <i>olumlu</i> olma durumu	79
Çizelge 5.16. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin <i>olumsuz</i> olma durumu	80

Çizelge	Sayfa
Çizelge 5.17. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu	81
Çizelge 5.18. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı	83
Çizelge 5.19. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu	84
Çizelge 5.20. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisleri ve emniyet birimleri dışında görevi olan kurum ve kuruluşlar	85
Çizelge 5.21. Trafik denilince akla ne geldiği durumu	86
Çizelge 5.22. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu	88
Çizelge 5.23. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu	89
Çizelge 5.24. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu	90
Çizelge 5.25. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu	92
Çizelge 5.26. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri <i>olumlu</i> davranışlarla ilgili düşünceler	94
Çizelge 5.27. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri <i>olumsuz</i> davranışlarla ilgili düşünceler	96
Çizelge 5.28. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiyen en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu	98
Çizelge 5.29. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu	99
Çizelge 5.30. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin <i>olumlu</i> olma durumu	101
Çizelge 5.31. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu	102
Çizelge 5.32. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu	103

Çizelge	Sayfa
Çizelge 5.33. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik Polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu.....	104
Çizelge 5.34. Trafik denilince akla ne geldiği durumu.....	105
Çizelge 5.35. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu	106
Çizelge 5.36. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu.....	107
Çizelge 5.37. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu	108
Çizelge 5.38. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu	109
Çizelge 5.39. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceler	110
Çizelge 5.40. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşünceler	111
Çizelge 5.41. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu.....	112
Çizelge 5.42. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu.....	113
Çizelge 5.43. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu.....	114
Çizelge 5.44. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu	114
Çizelge 5.45. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu.....	115
Çizelge 5.46. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu.....	116
Çizelge 5.47. Trafik denilince akla ne geldiği durumu.....	117
Çizelge 5.48. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu	118
Çizelge 5.49. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu.....	119

Çizelge	Sayfa
Çizelge 5.50. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu	120
Çizelge 5.51. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu	122
Çizelge 5.52. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceler	123
Çizelge 5.53. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşünceler	125
Çizelge 5.54. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu.....	126
Çizelge 5.55. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu	127
Çizelge 5.56. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu	129
Çizelge 5.57. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu	130
Çizelge 5.58. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu.....	131
Çizelge 5.59. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu	132
Çizelge 5.60. Trafik denilince akla ne geldiği durumu.....	133
Çizelge 5.61. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu	134
Çizelge 5.62. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu.....	134
Çizelge 5.63. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu.....	135
Çizelge 5.64. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu	136
Çizelge 5.65. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceler	137

Çizelge	Sayfa
Çizelge 5.66. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşünceler	138
Çizelge 5.67. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu.....	139
Çizelge 5.68. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu	140
Çizelge 5.69. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu	141
Çizelge 5.70. Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu	142
Çizelge 5.71. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu.....	143
Çizelge 5.72. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu.....	143

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 5.1. Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımı.....	61
Şekil 5.2. Cinsiyete göre dağılım.....	62
Şekil 5.3. Öğrenim durumuna göre dağılım.....	63
Şekil 5.4. Sürücü belgesine sahip olma durumu.....	64
Şekil 5.5. Trafik denince akla ne geldiği durumu.....	65
Şekil 5.6. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu.....	67
Şekil 5.7. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu.....	68
Şekil 5.8. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım isteme durumu.....	70
Şekil 5.9. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu.....	72
Şekil 5.10. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri <i>olumlu</i> davranışlarla ilgili düşünceler.....	73
Şekil 5.11. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri <i>olumsuz</i> davranışlarla ilgili düşünceler.....	75
Şekil 5.12. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiye en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu.....	76
Şekil 5.13. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu.....	77
Şekil 5.14. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin <i>olumlu</i> olma durumu.....	78
Şekil 5.17. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu.....	82
Şekil 5.18. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı.....	83
Şekil 5.19. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu.....	84

GİRİŞ

Trafik, kazalarla özdeşleşmiş insanlar için çoğu zaman olumsuz duygular çağrıştıran bir kavram. Bu kavram üzerine yazılan çok fazla eser olmadığı gibi bu alanda ülkemizde yeterince akademik çalışma yapılmadığı da maalesef yadsınmaz bir gerçek olarak karşımızda. Uzun bir dönemden beri trafik toplumsal yaşamımızın önemli bir parçası haline gelmiştir. Ne var ki çoğu zaman trafikten olumsuz bir şekilde söz edilmektedir. İnsanların büyük bir bölümün aklına trafik denince stres, karmaşa, gürültü, kazalar, ölümler ve yaralanmalar gelmektedir. Büyük çoğunlukla trafiğin büyük şehirlerde yaşamı olumsuz etkilediği, kişilerde strese neden olduğu vurgulanmaktadır. Ama asıl önemlisi, neredeyse hemen her gün medyada yer alan trafik kazası haberleridir. Kısacası trafik olgusu genelde olumsuz biçimde sosyal ve ekonomik yaşamımıza etki etmekte, özellikle şehir yaşamında gözle görülemeyen sosyal ve psikolojik etkilere neden olmaktadır. Bu açıdan baktığımızda, trafik sorunlarının yaşam alanlarımızı kuşattığını, psikolojimiz ve sosyal ilişkilerimiz üzerinde gerçekten de ciddi olumsuzluklar doğurduğunu söyleyebiliriz.

Başlı başına bir sorun olarak görülebilecek ve bir çok açıdan ele alınması gereken trafik konusu ve özellikle de trafik kazaları, üzücü ve görünür sonuçları nedeniyle acil çözüm bekleyen en temel sorunlardandır. Tüm dünyada ve özellikle de ülkemizde trafik kazaları maddi ve manevi bir çok zarara ve kayba neden olmaktadır. Meydana gelen büyük maddi zararın yanı sıra, her yıl bir çok vatandaşımız trafik kazalarında yaşamını kaybetmekte ya da geçici veya kalıcı biçimde sakatlanmaktadır. Örnekleme olarak ifade etmek gerekirse, yapılan bir karşılaştırmaya göre ülkemizde bir çok kişi tarafından en büyük sorun olarak algılanan terör olaylarında kaybedilen yaşamdan daha çok sayıda yaşam trafik kazalarında kaybedilmektedir.

Türkiye için böylesi büyük zararı olan kazalar, bir çok insanca ancak kendileri bir trafik kazasının objesi olunca sorun olarak görülmekte, kamuoyunda ve kitle iletişim araçlarında ise bu sorun yalnızca trajik trafik kazalarıyla gündeme gelmekte, olayın trajedisi sergilendikten sonra ise bir sonraki acı olaya kadar unutulmakta ve göz ardı edilmektedir. Sorununun büyüklüğü ile karşılaştırıldığında kamu oyunun konuya

olan ilgisi düşük düzeyde kalmakta, çözümler genellikle ya ertelenmekte ya da sorun üzerine yeterince kararlı bir şekilde eğilinmemektedir.

Maddi ve manevi açıdan büyük kayıplara neden olan trafik kazalarının nedenleri üzerine araştırmalar ve incelemeler geliştirilerek bu kazaların azaltılması ya da önlenmesine yönelik alınabilecek bir takım tedbirler ya da uygulamalar üzerinde çalışması gereklidir. Trafik kazalarının gerek dünya da gerek Türkiye’de yol açtığı zararlar göz önüne alındığında bu kazaların önlenmesi ya da azaltılması konusunda etkin bir uygulamanın ne denli yararlı olacağı verilere bağlı olarak rahatça görülebilmektedir.

Belirtilen nedenlerle, bu doktora çalışmasının içerisinde “Trafik Kazalarının Nedenleri ve Önlenmesinde Halkla İlişkilerin Önemi” konusunda yoğunlaşılacaktır.

Bu çerçevede, çalışmanın içinde kazaların önlenmesi amacıyla trafik polislerinin alabileceği tedbirler, yürüttüğü denetim ve kontrol görevleri ile trafik polislerinin ve bütünüyle trafik yapılanmasının halkla ilişkiler boyutu göz önünde bulundurularak değerlendirmeler ortaya konmaya çalışılacaktır.

Trafik kazalarıyla ilgili bir alan taraması yapıldığında, trafik kazalarının nedenlerine yönelik temel bir takım çalışmaların ülkemizde de yapıldığı görülmektedir. Yine trafik kazalarının analizlerinde kazalarla ilgili olarak bir çok kurumun ortak sorumluluğunun bulunduğu ve incelemelerde bir çok alt sorunun da ortaya çıktığı görülebilmektedir. Bu alt konular içinde, özellikle çoğunluğu trafik polislerince yerine getirilen ‘kontrol ve düzenleme hizmetlerinin halkla ilişkiler anlayışı içerisinde yerine getirilmesi’ düşüncesi, üzerinde şimdiye kadar fazla durulmayan bir durumdur denilebilir.

Trafik kazalarının en temel unsurundan birisi olan “insan” unsurunun da bu değerlendirmede ele alınmasını gerekli görmekteyiz. Kanımızca trafik kazalarında gerek sürücü gerek yayalara ait kusurların önlenmesinde, trafik polisinin kontrol ve düzenleme görevi önleyici bir amaca hizmet etmektedir. Trafik polisinin bu

görevlerinin ise halkla ilişkiler boyutunun var olduğu kolayca gözlenmektedir. Bu nedenle trafik kazalarının nedenleri ve bunların önlenmesi sorunu üzerinde çalışılırken halkla ilişkiler boyutu ihmal edilmemesi gereken bir konu olarak karşımıza çıkar. Bu doğrultuda, bir yandan trafik polisinin halkla ilişkiler uygulamaları üzerinde durularak kazaların önlenmesi amacıyla hareket edilirken, öte yandan da trafik polislerinin görevlerini yaparken bilinçli bir halkla ilişkiler yaklaşımı içinde bulunmaları amaçlanarak, genel bir sorun olarak kabul edilen polisin halkla ilişkileri konusuna da katkı sağlamaya çalışılacaktır.

Bilindiği gibi trafik polisi halkla en fazla iletişim içinde olan Emniyet birimidir. Trafik polisinin görevi kısaca trafik güvenliğini ve düzenini sağlamaktır. Bu nedenle de trafik polislerinin görevlerini yerine getirirken vatandaşlarla kurduğu iletişimin niteliği kalitesi de son derece önem taşımaktadır. Bilinçli bir halkla ilişkiler perspektifi ile hareket edilmesi, hem yerine getirilen trafik hizmetinin kalitesini arttıracak hem de bu hizmetlerin gereği gibi amacına ulaşmasını sağlayacaktır.

Yukarıda kısaca belirtilen çerçevede; çalışmanın İkinci Bölümünde: kavram olarak trafik kazaları, ülkemizde trafiğin genel görünümü, trafik kazalarının neden olduğu zararların boyutları ve trafik kazalarının nedenleri üzerinde durulacak, trafik kazalarının nedenleri ortaya konulacak ve trafik kazalarının ortaya çıkardığı zararın boyutları ifade edilmiştir.

Üçüncü Bölümde; trafik kazalarının önlenmesine yönelik önlemler, karayolu güvenliği yüksek kurulu ve hangi kurumların ne tür sorumlulukları bulunduğu ortaya konularak, trafik kazalarının önlenmesi için hangi kurum ve kuruluşlarca neler yapılabileceği üzerinde durulmuştur.

Dördüncü Bölümde; halkla ilişkiler kavramı üzerinde durularak, öncelikle belirli bir halkla ilişkiler tanımının olması sağlanacaktır. Bu nedenle bu bölümde; polisin halkla ilişkiler kavramı açıklanarak, hangi manaları taşıdığı tartışılacaktır. Aynı zamanda 21.yüzyılın polislik felsefesi olan toplum destekli polislik kavramının üzerinde de durularak bunun trafik polisliği için uygulanabilirliği incelenmiştir.

Beşinci Bölümde ise; tezin araştırılması ve tartışılması için yapılan anket çalışması detaylı olarak incelenerek sonuç çıkarılmaya çalışılmıştır.

Bu tez çalışmasında varsayımımız; trafik polisinin halkla ilişkiler perspektifli bir görev anlayışı içinde olmasının kazaların önlenmesine önemli bir katkı sağlayacağıdır. 21. yüzyılın polislik felsefesi olan Toplum Destekli Polislik anlayışının özünde çok iyi bir polis - halkla ilişkiler mantığı ve uygulaması vardır. Günümüzde birçok dünya ülkesi tarafından benimsenen ve uygulamaya çalışılan Toplum Destekli Polislik modelinin ülkemizde trafik kazalarının azaltılmasında etkisinin olup olmayacağı da ayrıca tartışılmıştır.

TRAFİK VE TRAFİK KAZALARI

2.1. Kavram Olarak Trafik Kazaları

Trafik kazası: “Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı, ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olaydır.” (1) Hemen her olayda olduğu gibi, trafik kazalarında da başrolde hep insan vardır. İstanbul’dan yola çıkan bir sürücü, günlük sürücülük zamanını aşarak, aracı ile Avrupa içlerine kadar yol gidebildiği gibi; Avrupa’dan yola çıkan bir sürücü de Anadolu’dan Ortadoğu ülkelerine, oradan da Asya ülkelerine kadar gidebilmektedir. Bu bağlamda konuya bakınca trafik kazaları global bir sorundur. Trafik sokakta başlamakta, mahallede, bölgede ve uluslararası karayollarında devam etmektedir.

Trafik ve trafik kazaları yalnızca Türkiye’nin değil, modern hayatla tanışmış her toplumun bir sorunudur. Trafik kazaları gündemden hiç düşmeyen bir konudur. Hiçbir suçun önlenmesi tamamen mümkün olmadığı gibi, günümüzde meydana gelen trafik kazalarının da tamamen sona erdirilmesi, en azından şimdilik olası görünmemektedir. Ancak bu düşünce, insanları karamsarlığa itmek ve pasif bir şekilde kalmak için değil, gerçekler dünyasında yaşananları bir kez daha vurgulamak için belirtilmektedir. Bazı temel önlemlerle trafik kazalarının sayısının, ölümlerin, yaralanmaların, sakatlanmaların ve maddi zararların önemli ölçüde azaltılabileceği yadsınamaz bir gerçektir.

Trafik kazaları genellikle hiç beklenmedik bir şekilde meydana gelen, can ve mal kaybına yol açan olaylar olarak görülmektedir. Bir tanıma göre Trafik kazası, nerede, ne zaman ve nasıl meydana geleceği önceden bilinmeyen ve çeşitli kayıplara neden olan bir olaydır. Kazanın haricilik, anilik ve istenmezlik olmak üzere üç unsuru bulunmaktadır (21).

Trafik kazalarının önlenmesiyle ilgili yapılması gereken pek çok şeyin yanında, belki de en başında trafik kazası olarak adlandırılan olayların algılanışı ve adlandırılışının tartışılması gereklidir. Çünkü bir olayın adlandırılması ve algılanışı o toplumun kültürü ile ilgilidir. Bu aynı zamanda, aslında var olan bir çok toplumsal ilişkiye de

işaret etmektedir. Bir olayın kaza olarak adlandırılması, sözcüğün anlamı itibariyle failin sorumluluğunu hafifleten, bazı durumlarda belki de olayın meşru kabul edilmesine bile neden olmaktadır. Trafikte meydana gelen ve can ya da mal kaybıyla veya yaralanmayla sonuçlanan olayların kaza olarak adlandırılması, daha en baştan soruna yönelik toplumsal bakış açısında bir sorun olduğunu göstermektedir. Çok acı sonuçları olan bu tür olayların farklı bir şekilde adlandırılması olayın karakteristiğini daha ayırt edici biçimde ortaya koyacaktır.

Kaza sözcüğünün ceza hukukunda kullanılmadığını görürüz. Bilindiği gibi ceza hukukunda suçlar, cürümler ve kabahatler olarak ikiye ayrılır ve kaza olarak adlandırılan olayların durumu bunlara göre çok daha farklı olarak değerlendirilir. Kanımızca açık biçimde kusuru ile trafikte birinin yaralanmasına ya da ölmesine veya maddi hasara uğramasına neden olanların, neden oldukları bu davranışlar kaza olarak görülmemelidir. Bir olayın sonucunun istenmiyor olması, o olayın kaza olması için yeterli görülmemelidir. Olayın adlandırılmasının değiştirilmesi, uzun vadede toplumun o olaya yönelik bakış açısını da değiştirecek, olayın gerektiği önemle ele alınmasını ve bireylerin konuyla ilgili sorumluluklarını da içselleştirmelerini beraberinde getirecektir. Bu nedenle “trafik kazası” olarak adlandırılan olayların bir çoğunun aslında kaza olmadığı görülmeli ve kaza ile kaza olmayan olaylar birbirinden ayırt edilmelidir.

Kurallara uyulduğu ve normal bir insanda olması gerektiği ölçüde dikkat ve özenin gösterildiği hallerde istenmeyen sonucun meydana gelmesi önlenemiyorsa, bir kimsenin bir olayda kazaya karıştığından söz edilebilir. Aksi durumlarda olayın kaza olduğundan söz edilmemeli ve toplumsal bilinç de bu çerçevede oluşturulmalıdır.

Özellikle ülkemizde trafik kurallarına uyma konusunda vatandaşların isteksizliği, sorunun kültürel boyutta ele alınması ve toplumsal bilinç oluşturulması için kapsamlı bir harekete girişilmesi gerekliliğini göstermektedir. Tüm trafik düzenlemeleri, trafik kurallarına uyulduğu takdirde kazaların olmayacağı ya da en aza indireceği varsayımına dayanmaktadır. Unutulmamalıdır ki insanlar trafik kurallarına bu kuralları bilmedikleri için değil, bunların dışında başka nedenlerle uymamaktadırlar.

2.2. Ülkemizde Trafiğin Genel Görünümü

Bilindiği üzere ülkemizde ulaşım büyük ölçüde kara taşımacılığı ile gerçekleştirilmektedir. Yolcu taşımacılığının %95'i ve yük taşımacılığının ise %90'ı karayolu ile gerçekleştirilmektedir. Taşımacılıkta karayolunun payı Amerika Birleşik Devletlerinde %27,2'dir (2). Ulaşım yatırımları içerisindeki payı açık farkla büyük olmasına ve yatırımların büyük çoğunluğunun da kara taşımacılığına yapılmasına karşın karayolları alt yapısı belirgin biçimde yetersizdir. Örneğin trafik güvenliği açısından önemli olan otoyol ağı ülkemizde halen yetersizdir. Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre 2005 yılı başlangıcı itibarıyla toplam otoyol uzunluğu 1 892 kilometredir. Ulaşımın büyük çoğunluğu çift yönlü yollarla sağlanmakta, bu tür yollarda ise özellikle hatalı sollamalar büyük kazalara neden olmaktadır.

Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığında karayoluna ağırlık verilmesi trafik kazalarının ana nedenlerinin biri olarak görmektedir. Ülkemizde günümüze kadar alternatif ulaşım yollarına gerektiği kadar yatırım yapılmamıştır. Karayolunda demiryoluna göre kaza sayısının 22 kat, ölü sayısı bakımından 8 kat, yaralı sayısı bakımından da 17,7 kat daha tehlikelidir (3).

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının tamamına yakınının karayoluyla ile yapılması nedeniyle, kara yollarımızda kamyon, çekici, otobüs gibi taşıtlar yoğun bir şekilde bulunmaktadır. 2005 yılı kasım ayı sonu itibarıyla Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre toplam 11 052 251 motorlu kara taşıtı bulunmaktadır. Bunlardan 5 730 320 otomobil, 336 202 minibüs, 162 236 otobüs, 1 451 733 kamyonet, 674 088 kamyon, 1 243 377 traktör ve 29 888 adet özel amalı taşıtların ülke kara yollarımızda seyrettiği tahmin edilmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye'de deniz taşımacılığı ise neredeyse yok denilecek kadar azdır. Hava yolu taşımacılığı da olması gerektiği kadar yaygınlaşmamıştır.

Ayrıca büyük şehirlerimizde ulaşım sorunlarının çözülmesi, onların sosyal ve ekonomik varlıklarını sürdürebilmeleri, gelecekte yaşanılır çevreler olmaları bakımından büyük önem taşımaktadır. Gürültünün ve hava kirliliğinin azalması, enerjinin daha verimli kullanımı, konforlu, güvenilir ve emniyetli taşımacılık gibi katkıları göz önüne alındığında raylı taşımanın şehir içi yolcu taşımacılığındaki önemi açıktır. Bu nedenle günümüzde hızla artan nüfus, işgücü ve araç sahipliğine paralel olarak ulaşım sorunları hızla büyüyen şehirlerimizde, ekonomik ve verimli bir ulaşım sistemi oluşturmanın en temel koşulu, diğer taşıma sistemleri ile entegre olmuş bir raylı sistem ağının oluşturulmasıdır (17).

2.3. Trafik Kazalarının Neden Olduğu Zararların Boyutları

Günümüzde insanlığı en çok kanser, çocuk ölümleri, kalp hastalıkları ve kazalar tehdit etmektedir. Kazaların ise neredeyse 1/3 'nü trafik kazaları oluşturmaktadır (4). Trafik kazaları bir çok bakımdan zarara neden olmaktadır. Bu zararlardan başlıcaları; ölümler, yaralanmalar, sosyo-ekonomik zararlar, mağdur ve yakınlarının yaşam kalitesinde düşüş, kazaların mağdur ve yakınları üzerinde bıraktığı olumsuz etkiler, kaza nedeniyle mağdur ve yakınlarının yaşamlarındaki olumsuz değişiklikler ile kaza nedeniyle mağdur ve yakınlarının iş hayatında meydana gelen olumsuz değişikliklerdir.

Türkiye’de trafik kazaları, özellikle gençler için, önde gelen ölüm nedenleri arasındadır. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün 2001 yılında İsveç kökenli SWEROAD firmasına hazırlattığı kapsamlı trafik güvenliği raporu, kazalarda kaybettiğimiz insan sayısının yılda yaklaşık 9000 civarında olduğunu göstermektedir. Ülkemizdeki araç sayısı ve yılda gidilen yol miktarı dikkate alındığında, bu ölüm oranının Avrupa ortalamasından yaklaşık 14 kat daha yüksek olduğu görülmektedir(5).

Trafik kazaları doğrudan mağdur ve yakınlarına zarar verdiği gibi, dolaylı olarak da bütün topluma zarar vermektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre Ülkemizde 2005 yılı içerisinde 570 419 trafik kazası meydana gelmiş, bu kazalarda

3 215 kişi ölmüş, 123 985 kişi yaralanmıştır. 2005 yılı içerisindeki bu kazaların maddi hasar miktarı ise 651 166 236 \$ olarak hesaplanmıştır (31).

Trafik kazalarının mağdur ve yakınlarının yaşam kalitesi; aile ve arkadaş ilişkileri, iş ve sağlıkları üzerine de olumsuz etkileri vardır. Trafik kazalarının önlenmesinden dolayı herkesin, direk veya dolaylı olarak kazançlarının olacağını söylemek bir kehanet olmayacaktır. Trafik kazalarından kaynaklanan sosyo-ekonomik zararlar; ölü ve yaralıların üretim kaybı, ilaç ve tedavi masrafı, araç tamir ve yenileme giderleri, şahıslara ait mallardaki kayıplar ve taşınan yükün zarar görmesi gibi bir çok konularla ilgilidir.

Trafik kazalarından sonra hırsızlık eylemi de çok fazla olmakta ve bu nedenle ikinci bir mağduriyet yaşanılmaktadır. Trafik polisleri bu konuda da tedbir almalı ve mevcut eşyanın cins, tür ve içeriğini bir tutanak ile tespit etmelidir (20).

Trafik kazalarının önemini belirtirken Sayın S. Işıldar şu çarpıcı açıklamayı yapmaktadır (9).

“Dünya Geneline Trafik Kazaları neticesinde her yıl aşağdaki kayıplar meydana gelmektedir:

- 700 000 kişi yaşamını kaybetmekte,
- 10 ile 15 milyon şahıs yaralanmakta,
- 500 milyar ABD doları sosyo-ekonomik kayıplar vukuu bulmakta,
- 3-35 yaş grubu ölüm nedenlerinin en önemli nedeni olmakta ve Sakatlanmaların en önemli sebebi olmaktadır.

Trafik Kazalarından dolayı aşağdaki belirtilen sorunlar da meydana gelmektedir:

- Mağdur ve yakınları Bunalım, korkular, hazım şikayetleri, ö alma işteği, hafıza kaybı, uykusuzluk vb. psikolojik rahatsızlıklara sahip olmaktadır.
- Mağdur ve yakınları içinde ve eğitiminde başarısız olmaktadırlar.
- Avrupa’da yapılan araştırmada, ölü yakınları ve yaralıların bazılarının kaza nedeniyle iş değiştirdikleri öğrenilmiştir.
- Ülkemizde yapılan araştırmada yaralılarından % 28’inde kaza nedeniyle iş verimliliğinin azaldığı %14,4 ünün ise iş değişikliği yaptığı öğrenilmiştir.
- Eşiyle - ailesiyle, arkadaşlarıyla, meslektaşlarıyla ilişkileri bozulmaktadır.
- Avrupa’da yapılan araştırmadan, ölü yakınlarının kazadan dolayı % 23 oranında arkadaşlarıyla, % 21 oranında eşiyle ilişkilerinin daha kötüleşiği öğrenilmiştir.

- Türkiye’de yapılan araştırmada kazalar nedeniyle yaralıların % 10,2 sinin arkadaşlarıyla, % 6,8 inin ailesi ile ilişkilerinin olumsuz yönde etkilendiği öğrenilmiştir.”

Kazaların neden olduğu maddi kayıplar da büyük miktarlardadır. Gerçi ülkemizde trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyet hesapları sağlıklı olarak yapılmamakla birlikte kazayı inceleyen trafik polisleri, araçta meydana gelen zarar ve masrafını tahminen yazmaktadır. Uygulamada trafik polislerinin yazdığı maddi zararın gerçek rakamların oldukça altında olduğu bilinmektedir.

Dünya sağlık örgütü ve dünya bankasının ortaklaşa hazırladığı rapora göre her yıl ortalama 1,2 milyon kişinin öldüğü ve 50 milyon kişinin yaralandığı trafik kazalarının dünyaya ekonomik maliyetinin yılda 518 milyar doları bulduğu ifade edilmekte, bu maliyetin 65 milyar dolarlık kısmının da Türkiye’nin de içinde bulunduğu gelişmekte olan ülkeler tarafından ödendiği belirtilmektedir (10).

2.4. Trafik Kazalarının Nedenleri

Trafik kazalarında temel olarak üç faktörden bahsedilebilir;

- Sürücü
- Araç
- Çevre (yol, yaya, yolcu, meteorolojik ve diğer faktörler) (6).

İstatistiklere bakıldığında, ülkemizde meydana gelen trafik kazalarında kusur oranıyla gelişmiş ülkelerde kusur oranları arasında çok belirgin bir fark olduğu görülmektedir. Örneğin; ülkemizde kazalardaki insan payı yaklaşık % 90 civarında iken, gelişmiş ülkelerde bu oran % 50’lere kadar düşmektedir. Elbette bu oranlar arasındaki uçuruma, ülkemizde insan dışındaki diğer faktörlerin kazaya etkisinin belirlenmesinde yapılan yanlışların neden olduğu da söylenebilir. Ancak gelişmiş ülkelerdeki hesaplama doğru kabul edilse ve ülkemizde de bu hesaplama gerektiği gibi yapılırsa da ortaya çıkan tablo kazalarda insan faktörünü önemini azaltmamaktadır. Gerek şehir içinde gerek şehir dışında meydana gelen kazalarda, gerek taşıtları kullananların, gerekse ölen yayaların kusurları önemli bir rol

oynamaktadır. İnsan faktörü kazalarda doğrudan önemli olsa da, trafik kazalarının nedenleri ile ilgili ayrımlar yapmak sorunun çözümü açısından gereklidir.

Kazalara neden olan sebepleri analiz etmeye çalıştığımızda arka arkaya sıralayacağımız başlıklar içerisinde; alkollü araç kullanma, hatalı şerit değiştirme, araç muayenesinde ihmal, sinyal verilmeden yapılan ani duruş ve kalkışlar, yakın takip, geçiş üstünlüğüne uymamak, hatalı sollama, görme bozukluğu, yol yapım çalışmalarında teknik standartları göz ardı etmek ve yollarda uyarıcı-koruyucu önlemlerin alınmaması gibi genel konu başlıklarını hemen sıralayabiliriz (18).

Kazaya neden olan unsurlar başka bir şekilde sıralanacak olursa; insan unsuru, yol ve çevre unsuru, araç unsuru, hukuksal ve idari nedenler şeklinde de sayılabilir.

İnsan unsurunu; sürücülerin kusurları, yayaların kusurları ve yolcuların kusurları oluşturmaktadır. Sürücüler genelde aşırı hız, hatalı sollama, yakın takip, alkollü araç kullanımı, trafik işaretlerine uyulmaması, hatalı yolcu ve yük indirilmesi gibi, trafik kurallarıyla uyuşmayan kullanım biçimleriyle kazalara neden olmaktadır.

Yayalar ise; yola ani çıkış, yaya geçitlerinin kullanılmaması, trafik ışıklarına uyulmaması gibi davranışlarla kazalara neden olmaktadır. Yolcuların ise; araçlara iniş ve binişlerdeki dikkatsizlikleri, araçlardan sarkmaları, emniyet kemeri kullanmamaları, trafik kazalarına neden olabilmektedir.

Alt yapı olarak da adlandırılan yol ve çevre faktörü açısından ise; yolun fiziksel özelliklerinin elverişsiz olması trafik kazalarında rol oynamaktadır. Örneğin, şehirlerarası yollarda viraj eğimlerinin uygun olmaması, virajlarda görüş mesafesinin yeterli olmaması, yol kaplamasının kaymaya neden olması, banketlerin dar ve düşük olması, yolun sınırlarının gerektiği biçimde algılanmasını sağlayacak donanımın bulunmaması, yol eğimlerinin düzgün olmaması ve yolda çukurlar bulunması gibi etkenler kazalara neden olabilmektedir.

Özdirim (1994) bu konuda şöyle demektedir (19).

“Trafik bir araç hareketidir. Bu hareketi yol mekanı üzerinde belirleyen üç adet karakteristik eleman vardır ki bunlar:

- Trafiğin hacmi
- Trafiğin hızı
- Trafiğin yoğunluğudur.

Bu üç elemanın bilinmesi ile trafiğin incelenmesi, ona göre tesislerin yapılması mümkündür”

Araçlar açısından ise, teknik yetersizlikler kazalara neden olabilmektedir. Örneğin, aracın freninin bozuk olması, lastiklerinin patlaması birer kaza nedeni olarak karşımıza çıkabilmektedir.

Trafik kazaların nedenleri böyle sınıflandırılmakla birlikte, insan unsurunun bunlar içinde en önemlisi olduğu söylenebilir. Bu yüzden trafik kazalarının önlenmesi, insan merkezli bir yaklaşımla mümkün olabilecektir. Bu noktada trafik polislerinin denetim ve kontrol görevlerini yapış biçimleri ve insanlarla kurdukları iletişimin niteliği önem kazanmaktadır. Söz konusu ilişki biçiminin yeniden tanımlanması ve niteliğin arttırılması için, halkla ilişkiler perspektifiyle hareket edilmesi gerekmektedir. Bu çalışmanın ilerleyen bölümlerinde bu yönde bir perspektif geliştirilerek trafik polisinin halkla ilişki biçimi üzerinde yeni yaklaşımlar oluşturulacaktır.

Yukarıda kısaca sözü edilen trafik kazalarına neden olan unsurların daha ayrıntılı biçimde incelenmesi insan unsurunun öneminin daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Bu nedenle kazalara neden olan faktörlerin kapsamlı biçimde ortaya konması gerekmektedir.

2.4.1. İnsan unsurundan kaynaklanan nedenler

Ülkemizin en önemli sorunlarından biri olan trafik kazaları genel olarak, *sürücü*, *araç* ve *çevresel* etkenlerin etkileşiminin bir sonucu olmakla birlikte, trafik kaza analizleri, trafik kazalarının % 90’ına yakın bir kısmında insan faktörünün ana veya yardımcı faktör olduğunu göstermektedir (8). Trafik kazalarının büyük bölümünün

insandan kaynaklandığı için insan faktörü en önemli faktör olarak tanımlanmalı, üzerinde gerektiği gibi çok yönlü olarak durulmalı ve alınacak önlemlerinde bu anlayış doğrultusunda oluşturulması gereklidir.

Kazalara daha çok sürücülerin neden olduğu bilinmektedir. Kazalara neden olan sürücü davranışları bir yaklaşıma göre üç biçime ayrılmaktadır. Buna göre;

- Şiddet (isteyerek kural ihlali): Potansiyel olarak riskli bir ortamda güvenlik için gerekli olduğuna inanılan davranışlardan sapmadır. Örneğin, alkollü iken araç kullanma, aşırı hız vb.
- İhmal: Suçu işleyen kişide utanma ya da rahatsızlık oluşturan durumlardır. Örneğin; çok sıkılıp emniyet kemerini çıkarma gibi.
- Hata: Bireylerin bilişsel süreçleri ile ilgili davranışlardır. Örneğin; tehlikeyi fark edememe, hatalı karar verme gibi (7).

Bu ayırım doğru olmakla birlikte bazı eksikleri bulunmaktadır. Örneğin sürücülerin bazı durumlarda yetersizlikleri nedeniyle kazadan kaçınamamaları durumu söz konusu olabilir. Ayrıca kural ihlali saikinin doğrudan şiddet olarak adlandırılması da bu olayları açıklamada yetersiz olabilmektedir. Bu nedenle sürücü davranışları, çeşitli nedenlerle bilerek ve isteyerek kural ihlali, tedbirsizlik ve dikkatsizlik, hata ve yetersizlik olarak ayrımlanabilir.

Trafik kazaları insan faktörü ile ortamsal özelliklerin (özellikle yol ve araç özellikleri) etkileşimi sonucunda oluşur. İnsan faktörü bu etkileşimde, bazen aktif (örneğin hatalı sollama gibi bir kural ihlali yaparak) bazen de pasif bir etmen (yorgun ve dikkatsiz araç kullanma, yol kusurlarına dikkat etmeme vb.) olarak çoğu zaman başrol oynar. İnsan faktörü araç kullanma sıklığından, sürücülerin demoŞekil özelliklerine, psikomotor becerilerden kişilik özelliklerine kadar geniş bir yelpazede değerlendirilir ve bütün bu faktörlerin farklı oranlarda kazalarda rolü de söz konusudur (5).

Genel olarak, araç kullanma iki ayrı boyut olarak görülebilir: Sürücü becerileri ve araç sürüş tarzı. Sürücü becerileri, bilgi işleme süreçleri ve motor becerileri ile ilişkili iken, araç sürüş tarzı sürücünün kişilik özelliklerini, tutumlarını ve güdülerini yansıtmaktadır. Sürücülük becerileri, bilgi işleme süreçlerini ve eğitim ve pratikle gelişen (örn. Sürücülük deneyimi) motor becerilerini içermektedir. Başlangıçta, tüm bu işlemler bilinçli bir kontrol gerektirmektedir. Fakat, zamanla daha fazla pratik yapılması ve sürücülük deneyiminin artmasıyla otomatik hale gelmektedir. Öğrenmeye ilaveten, araç kullanmayla ilişkili becerilerin sürücünün genel bilgi işleme becerilerinden de etkilendiği düşünülebilir. Sürücülük tarzı, araç kullanma alışkanlıklarıyla (örn., sürücünün seyahat edeceği yolu seçmesi) ilgilidir. Sürücülük tarzı, geçen yıllarla birlikte oluşmaktadır ama, sürücülük deneyiminin artmasıyla beraber her zaman daha güvenli bir hal alacağı anlamına gelmez. Pratik yapmak ve çeşitli trafik koşul ve ortamlarına daha fazla maruz kalmak tahmin edilebileceği gibi becerilerde gelişmeye yol açacağı gibi, aynı zamanda bireyin araç kullanma üzerindeki kontrolünün artmasına ve güvenliğe olan ilginin azalmasına ve dolayısıyla da daha riskli sürücülük tarzına yol açmaktadır (8).

Buradan, deneyimle de bağlantılı olarak, insan faktöründe ikinci önemli etmenin sürücülük becerileri olduğunu çıkarabiliriz. Sürücülük becerileri doğrudan kişinin araç kullanırken gösterdiği performansa karşılık gelir. Ancak bu performans araç kullanma ve güvenli sürücülük olmak üzere iki farklı beceri alanını kapsamaktadır. Birincisi, bir anlamda psikoteknik değerlendirmeyle ölçülmeye çalışılan ve araç kullanma yetkinliği için gerekli olan fiziksel ve zihinsel özellikleri kapsamaktadır. Güvenli sürücülük becerisi ise, kazalardan kaçınma ve güvenli sürücülüğü aktif olarak yol davranışlarına yansıtma yeteneğine karşılık gelmektedir.

Sürücü becerilerinin yanı sıra kaza riskiyle bağlantılı olan en önemli psikolojik etmen, olumsuz ya da sapkın sürücü davranışlarıdır. Sapkın sürücü davranışları, sürücünün araç kullanımında sergilediği aşırı hız yapma ya da trafik kurallarını ihlal ve ihmal etme gibi, doğrudan kaza riskini artıran davranışları ve trafik güvenliğine ilişkin tutumları tanımlamak için kullanılmaktadır. Trafik psikolojisi alanında yapılan araştırmalar sapkın sürücü davranışlarının sosyal uyumsuzluk, saldırganlık, kırgınlık

ya da heyecan arama gibi, kaza riskiyle dolaylı olarak ilintili kişilik özellikleri ile ilişkili olduğunu söylenebilir (8).

Sapkın sürücülük davranışları üç temel boyuttan oluşmaktadır: İhmaller, hatalar ve ihlaller. İhmaller genellikle ölümcül kazalara yol açmayan küçük dikkatsizlikleri ve küçük trafik ihmallerini kapsar. “Işıқта üçüncü viteste kalkmaya çalışmak” ve “sinyal verirken silecekleri çalıştırmak” gibi maddeler ihmallere örnek olarak verilebilir. Hatalar; niyet edilmeden ve planlanmadan yapılan sürücülük ya da performans hatalarını ve yanlışlarını kapsar. Trafik ortamında hatalar genellikle yanlış karar alma ve yetersiz gözlemde bulunma sonucu oluşurlar ve güvenlik bakımından da tehlikeli olabilirler. “Geri giderken önceden fark etmediğiniz bir şeye çarpmak” ya da “kaygan bir yolda ani fren veya patinaj yapmak” gibi durumlar bazı hata örnekleridir. Üçüncü boyut olan ihlaller ise trafik güvenliği açısından en fazla tehlike oluşturan sapkın sürücü davranışlarına tekabül eder. İhlaller araç kullanırken kasten ve bilerek, tehlike içeren ortamlarda güvenlik için gerekli uygulamaları ve davranışları göstermemek olarak tanımlanabilir. Bu davranışlar trafik güvenliği açısından “sapkın davranışlardır” ve ilgili yasa ve mevzuatlara göre de suç olarak kabul edilirler. “Şehir içi yollarda hız sınırını aşmak” ya da “Acil bir durumda duramayacak kadar, öndeki aracı yakın takip etmek” gibi maddeler ihlaller olarak sayılabilir. Kaza sıklığı ve kazaya yatkın sürücü davranışlarıyla ilişkili olan yegane faktörün ise ihlaller olduğu söylenebilir (8).

Trafik kazalarında insan unsurunun incelenmesi bazı olgularla trafik kazaları arasında doğrudan ilişkiler bulunduğunu göstermiştir. Örneğin fiziksel durum, sosyal ve kültürel durum gibi hallerle, meydana gelen trafik kazaları arasında bağ kurulabilmektedir. Alkol kullanımı, ilaç kullanımı, hastalık, yorgunluk, üzüntü, dikkatsizlik, yaş ve eğitim durumunun da kazalarla ilişkisi mevcuttur.

Özellikle yorgun ve uykusuz araç kullanımı kaza riskini alkollü araç kullanma derecesinde arttırmaktadır. Uykusuzluğu gidermenin yolunun da sadece uyumak olduğu bilinmelidir.

Trafik kazaları her yaştaki insana zarar vermektedir. Bunu için trafik eğitimi aileden başlayıp, eğitim öğretim kurumlarının her kademesinde verilmelidir. Çocukların kazalardan korunması için okul önleri ve çocuk oyun alanları çevresinde gerekli tedbirler alınmalıdır (22).

Araç üreticileri aracı tasarlarken esas olarak yasal mevzuatta öngörülen azami yükleri dikkate almakta ve hesaplamaları buna göre yapılmaktadır. Ancak, Türkiye’de ulaşımın her türü için karayolu taşımacılığı merkezi bir konumda olduğu için kamyon veya çekicinin sahibi genellikle hem şoförlük yapmakta hem de para kazanmaktadır. Çalışma gücünü tüketinceye kadar işe devam etme, gerilim, yorgunluk ve çoğu halde yaptığı işte memnuniyetsizliği emek ve sermayesini bir arada kullanan küçük bireysel girişimcinin çok sık olarak karşılaşılan özellikleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Dolayısıyla araç sahibi aracına kapasitesinin üzerinde yük veya yolcu alarak, daha fazla çalışacağından yorgun ve uykusuz olarak araç kullanacak, bunun sonucunda da hatalı araç kullanarak, hatalı sollamalar yapacak ve trafik kazalarına sebebiyet verecektir.

Ülkemizde, özellikle şehirlerarası yollarda, şerit ihlali nedeniyle kafa kafaya çarpışma şeklinde meydana gelen kazaların hemen hepsinin nedeni; sürücünün yorgun ve uykusuz araç kullanması olarak tespit edilmektedir.

Dalgın ve zihni meşgul sürücüler de şehir içi ve şehir dışında kazalara sebebiyet vermektedirler. Son yıllarda, İspanya’da yapılan bir çalışmanın bulgularına göre, zihni meşgul, dalgın sürücüler, trafikte seyrederken, araçlarının dikiz aynalarını ve hız kadrantlarını diğer sürücülere göre çok daha az kontrol etmektedirler. Yine aynı çalışmaya göre, zihin meşgulken gözlerin etrafı tarama hareketi azalmakta, hatta göz hareketi donmaktadır. Bu durum ise kişinin tüm dikkat süreçlerini etkilemekte, trafik ortamında sürücünün etrafı sürekli taraması azalmakta, beklenmedik, ani olaylara karşı sürücü hazırlıksız yakalanmaktadır. Dolayısıyla da, dalgın araç kullanmak nedeniyle de kazalar meydana gelmektedir (11).

İstatistiklere göre, ülkemizde 2005 yılında, şehir dışında, en çok kaza 16:00 ile 17:59 saatleri arasında meydana gelmiştir. Yine en çok ölümün bu kazalarda gerçekleştiği görülmüştür. Bu kazaların nedenleri araştırıldığında ise sürücünün dalgın, yorgun ve uykusuz araç kullanması karşımıza çıkmaktadır. Bir gün öncesi ve gece boyu, 5-9 saatten fazla araç kullanan sürücü ertesi gün akşam saatlerine doğru, özellikle 16:00-17:59 saatleri arasında yorgunluk ve uykusuzluğun etkisine yenik düşmekte, kendisi uyumadığını zannetse de vücut artık uyku durumuna geçebilmektedir (11). Şehir içi kazalarda ise en çok kaza 14:00 – 15:59 saatleri arasında meydana gelmiştir (15).

Kişilerin sosyal ve kültürel durumlarıyla trafik kazaları arasında bazı ilişkiler bulunduğu görülmektedir. Kaza yapanların eğitim, yaş, cinsiyet gibi durumlarının göz önünde bulundurulması, insan unsurunun daha iyi analiz edilebilmesi ve alınacak önlemlerin bu değerlendirmeler ışığında yapılarak daha etkin olmasını sağlayacaktır. Kaza yapanların yaş dağılımı göz önünde bulundurulduğunda gençlerin öne çıktığı görülmektedir. Örneğin Batı Avrupa ülkelerinde yapılan bir çok araştırma trafik kazalarının daha çok 16-25 veya 18-24 yaşları arasındaki genç sürücüler tarafından yapıldığını ortaya koymaktadır. Yine bu yaş gruplarındaki gençlerin kaza yapma oranlarının diğer yaş gruplarına göre 3 kat fazla olduğu tahmin edilmektedir (8).

Ergenlik Psikolojisi araştırma sonuçlarına göre bu yaşlar belki de, insan hayatının en fırtınalı, kısa olmasına rağmen “çok uzun geçen” bir dönemidir. Yanlış ve hatalı özdeşim kurma, prestij kazanma ve macera peşinde koşma, 24 saatin genç için yeterli görülmemesi gibi kaza riskini artıran bir çok kişilik özellikleri, genellikle bu yaş dönemine özgü davranışlar arasında yer almaktadır.

Yaşla ilgili olan bir başka risk grubu ise, köy ve kasabalarda tarımsal üretimin artması, trafik denetiminin olmamasından dolayı çok küçük yaştakilerin yol açtıkları trafik kazalarıdır. Bu kazalar daha çok traktör kazaları şeklinde olmakta ve çok sayıda işçi taşınması nedeniyle ölü sayısı da artmaktadır.

Yaşla ilgili olan bir başka risk grubu da, 65 yaş üstündeki sürücülerin yol açtığı kazalardır. Bu yaş grubu için kazaya yol açan faktörler genç sürücülerden oldukça farklılık göstermektedir. Değişen durumlara hemen karşılık vermeme, araç kullanma yeteneklerinin bozulması, yavaşlaması ve duyu organlarının işlevlerinin azalması gibi nedenler sayılabilir. Türkiye koşullarında düşünüldüğünde ileri yaştaki sürücülerin her ne kadar ehliyetleri olsa bile yeni kuralları ve araçların özelliklerini öğrenebilmeleri oldukça zorlaşmaktadır (8).

2.4.2. Araçlardan kaynaklanan teknik nedenler

Bir araç üretiminden sonra kullanıcıya teknik açıdan hatasız olarak teslim edilir. Doğal olarak zamanla araç, gerek kullanım, gerek yol koşulları gibi etkenlerle yıpranır. Bununla birlikte araçların gerekli bakımlarının zamanında yapılmaması da teknik arızalara yol açabilir. Teknik olarak trafiğe çıkmaya hazır olmayan araçlar ise, karayolu trafik güvenliği açısından önemli bir tehdittir.

Araçların aydınlatma sistemlerinin, hareket halindeki bir aracın durdurulmasının ana unsuru olan fren sistemlerinin, aracın kara yolundaki hareketini ve yola tutunmasını sağlayan lastiklerin durumu, karayolu trafik güvenliği açısından son derece önemlidir. Sayılan bu unsurlar ve diğerlerinin tam ve çalışır durumda bulunması güvenli bir trafik için olmazsa olmaz unsurlardandır.

Bu nedenle yasal düzenlemelerle araçların teknik bakımları yaptırılmadan trafiğe çıkması yasaklanmıştır.

Trafik denildiğinde hemen akla gelen veya trafik olgusunu oluşturan ikinci unsur araçlardır. Türkiye açısından olaya baktığımızda özellikle son yıllarda üretilen araçların daha eskilerine oranla güvenlik sistemlerinin, üretimden kaynaklanan hatalarının az olması nedeniyle, kazalardaki rollerinin azaldığı düşünülürken, çok hızlı oluşları ve güvenliklerinden çok emin olunması gibi nedenlerle de kazalardaki oranları da artmaktadır (12).

2.4.3. Trafik düzeni, yolun yapısı ve çevreden kaynaklanan nedenler

Kara yollarında meydana gelen trafik kazalarının nedenleri arasında trafik düzeni ve yolun durumu yani fiziki şartlarda sayılabilir. Karayollarının kazalara yol açabilecek fiziksel ve geometrik özellikleri şöyle sayılabilir:

- Karayolunun yakın çevresinin özellikleri (Yerleşim yeri, iş merkezi, vb.)
- Karayolunun geometrik standartları (Yolun genişliği, yatay ve düşey yarı çapları, deyer, yolun genişliği vb.)
- Kaplama özellikleri (Asfalt, beton katlama, kayganlık durumu)

Kazaya etki eden faktörlerin başlıcaları insan, araç ve yoldur. Söz konusu faktörlerin sadece kendilerinin etki oranlarıyla, birbirleriyle etkileşme neticelerinde etki oranları değişiktir. Örneğin; Ankara-Sivrihisar arası bölünmüş yol olduktan sonra, yol ve çevre şartlarındaki düzenlemelerle insan ve araç kusurları azalmış, sonuç olarak, kaza ve olumsuz neticelerinde de azalmalar olmuştur (13).

Yollarda kazaların çok olduğu yerlerin ıslah edilmesi, kazaların azalmasını da beraberinde getirmektedir. 08/04/2001 tarihinde İstanbul'da yapılan TRAP (Trafikte Ortak Akıl Platformu) toplantısında Karayolları Genel Müdürlüğü Temsilcisince verilen bilgilere göre; bilimsel metotlarla tespit edilen 31 kaza “kara noktası” ıslahı sonucunda, söz konusu yerlerde vukuu bulunan kazalarda 2000 yılında; kaza sayısında % 74, ölü sayısında % 96, yaralı sayısında % 45, maddi hasar miktarında % 83 azalma söz konusudur (13).

Trafik güvenliği açısından kaza oluşunu engellemek veya oluşan kazalarda zararın daha az olmasını sağlamak için alt yapıyla ilgili çalışmalar yapılması da olmazsa olmaz bir diğer unsurdur.

Çevre koşulları da, trafik kazalarının meydana gelmesinde bir diğer rol oynamaktadır. Örneğin yağmur, kar yağışı, sis ve bunlar gibi meteoroloji olayları,

araç sürücülerinin görüş mesafesini ve araçların yola tutunmasını olumsuz yönde etkiler ve trafik güvenliğini de tehlikeye düşürür.

Türkiye aynı anda dört mevsimi yaşayabilen yeryüzündeki ender ülkelerden birisidir. İklim ve coğrafi özellikler dikkate alınmadan yapılan karayolları, devlet denetiminin zayıf, müteahhit hizmetlerinin verimsiz olması gibi nedenlerle, her gün daha da kötü bir duruma gelmektedir.

2.4.4. Yasal ve yönetsel nedenler

Karayolu trafik güvenliğinin sağlanması konusunda alınması gereken önlemler arasında hukuki uygulamalar ayrı bir öneme sahiptir. Trafik ile ilgili yasa ve kuralların ülkemiz şartlarına uygun olması ve uygulamaların iyi bir denetim mekanizmasıyla denetlenmesi çok önemlidir. Ayrıca trafik düzeni için ceza uygulamalarının caydırıcı olması gerekmektedir. Ceza uygulaması hedefe yönelik ve haklı olmalıdır. Cezanın etkinliği için ceza uygulanan kişinin hata yaptığına inandırılması şarttır. Karayolu trafik güvenliğinin geliştirilmesinde ihtiyaçlara cevap verecek şekilde uygulanabilir mevzuat olumlu etki yapar.

Ülkemizde Trafik Kazalarını ihlal edenlere verilen para cezalarının caydırıcılığı tartışıla gelen bir konudur. Yalnızca para cezası uygulanmasının vatandaşlar arasında eşitlik ilkesini zedelediği ileri sürülebilmektedir. Ekonomik olarak iyi durumda olan bir vatandaşla, asgari ücretle geçinen bir vatandaşa uygulanan para cezasının doğurduğu etki elbette aynı olmayacaktır. Bu durum da cezanın caydırıcılığını olumsuz yönde etkilemekte ve kişiden kişiye de göreceli hale gelmektedir.

Trafik cezalarının amacı, trafik kurallarına uyulmasını sağlamak ve ihlalleri önlemek olarak görülebilir. Bu amaca hizmet etmeyen ya da bu amacı gerçekleştiremeyen bir ceza rejimi kural ihlallerinin ve dolayısıyla da trafik kazalarının artmasına neden olmaktadır.

Kötü trafik kanunlarının kötü yollarla bir araya gelmesiyle adeta sürücüleri, trafik suçu işlemeye teşvik etmektedir (30).

Son on yılda 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunumuzda bir çok değişiklik yapılmıştır. En önemli değişiklik 17/10/1996 tarih ve 4199 sayılı kanunla yapılan değişikliktir. Söz konusu değişiklikle karayolu trafik güvenliğini geliştirerek değiştiren yeniliklerin başlıcaları şunlardır:

- A- Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulunun Kurulması
- B- Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunun Kurulması
- C- Emniyet Genel Müdürlüğünde Trafik Hizmetleri Başkanlığının Kurulması
- D- Trafik Araştırma Merkezinin Kurulması
- E- Jandarma Teşkilatına Görev Verilmesi
- F- Fahri Trafik Müfettişliğinin Kurulması
- G- Trafik Eğitiminin Milli Eğitim Bakanlığına Verilmesi
- H- Para Cezalarının Arttırılması
- I- Karayolu Trafiği Polis Okulunun Açılması
- J- Sağlık Bakanlığına Yeni Görevler Verilmesi
- K-Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu Kaynaklarının Arttırılması
- L- Psiko-Teknik Değerlendirme ve
- M- Sürücü Belgelerinin Geri Alınmasıdır.

4199 sayılı kanunla getirilen yenilikle trafik kurallarını ihlal edenlere verilen para cezaları arttırılmış ve her yılda vergi usul kanununa göre arttırılması öngörülmüştür. Para cezalarındaki yeni düzenlemelerle asgari ücrete göre oranları da artmıştır. Örneğin 17/10/1996 tarihinden önce, alkollü araç kullanmaya verilen para cezası o tarihteki asgari ücretin % 10'na eşit iken 01.01.2006 tarihinden itibaren alkollü araç kullanmaya verilen para cezası 476 YTL olarak belirlenmiştir. Bu da geçerli olan asgari ücretin yaklaşık % 90'ına eşittir. Bilindiği gibi cezanın fazla olması kuralları ihlal edenler üzerinde gerçektende büyük bir caydırıcı etki yapmaktadır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda yapılan diğerk bir değişiklik 21/05/1997 tarihinde 4262 sayılı kanunla yapılmış ve cezaların etkinleştirilmesi, sürücü adaylarında aranan şartlarda değişiklik vb. hususları öngörmektedir. 08/03/2000 gün ve 4550 sayılı kanunla da Karayolları Trafik Kanunumuzda yapılan bu değişiklikle ağır vasıtalarda kullanılan takografın trafik güvenliğine hizmet verecek şekilde üretilmesi ve kullanılması, aksine hareket edenlerin cezalarının arttırılması ve sürücü belgelerinin doğrudan trafik zabıtasınca alınabilmesi öngörölmüştür (13).

Genel olarak baktığımızda Trafik kazaları ve bu kazaların neden olduğu kayıplar konusunda ölkemiz iç açııcı bir durumda değildir. Hızlı kentleşme, her yıl binlerce yeni aracın trafiğe çıkması ve bunun karşılığında yeterli altyapı imkanlarının sunulamaması ileriye dönük ciddi reformlar yapılması gereğini ortaya çıkarmıştır.

Yapılması gereken şeyler tek yönlü değil trafiğin bir bütün ve acil çözüm bulunması gereken bir olgu olarak ele alınması ile mümkün olabilecektir. Fakat her şeyden önce güzel bir iletişim ile trafik içkerisindeki her bir ferdin kendisini en az bir diğeri kadar çözümler hususunda sorumlu hissetmesinin sağlanması gerekmektedir.

TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNDE SORUMLU KURUMLAR

Bilindiği üzere trafik kazalarının önlenmesine yönelik önlemler literatürde 4E kuralı ile ifade edilmektedir. Bunlardan ilk üçü kaza meydana gelmeden önce alınacak önlemlere ve yapılacak faaliyetlere, dördüncüsü ise kaza olduktan sonra zararın azaltılmasına yönelik çalışmaları ifade eder (14). Sözü edilen 4E'nin açılımı ise:

- Engineering (mühendislik),
- Education (eğitim),
- Enforcement (denetim),
- Emergency (acil yardım) olarak adlandırılabilir.

Trafik Mühendisliği (Traffic Engineering), trafik ile ilgili olarak başta yollar ve araçlar olmak üzere, tüm teknik konuları kapsamaktadır.

Trafik Eğitimi ise (Traffic Education) trafik güvenliğini sağlamak üzere, trafiğin unsurları olan sürücü, yaya ve yolcuların kurallara uygun bir davranış içinde olmalarına yöneliktir.

Trafik Denetimi (Traffic Enforcement), trafik mevzuatı ve denetimiyle ilgili olan; daha çok mevzuatın uygulanabilirliği ve uygulanmasının sağlanması için caydırıcı ve etkin cezalarla etkin ve sürekli denetimi kapsar.

Acil Yardım (Emergency), trafik kazaları sonrası ilk ve acil tıbbi hizmetler ve kazaların oluşmasından sonra ortaya çıkan zararın azaltılmasına yöneliktir (14).

Sözü edilen tedbirler incelendiğinde, hepsinin de bir kişi veya kurumca gerçekleştirilemeyeceği açıktır. Bu bağlamda kazaların önlenmesinde de tek sorumlu kuruluşun Emniyet Genel Müdürlüğü ve tek sorumlularında Trafik polisleri olmadığı açık biçimde görülebilmektedir. Örneğin çift şeritli bir yolda ve düşük kaliteli

arabalarla ulaşımın sağlandığı bir ortam yerine, otoban ya da en azından duble yol olarak adlandırılan tek gidiş ve geliş olan yolların ve teknik olarak da daha iyi ve güvenli araçların kullanıldığı bir ulaşım ortamında, kazaların daha azalmış olacağını söylemek bir kehanet olmasa gerekir.

Konumuzca, yukarıda sayılan bu tedbirlerin hepsi de önemli olup, eş güdümlü olarak alınmalıdır. Bir değişik ifade ile mühendislik tedbirlerini alınca diğerlerine pek gerek yok denilemez, orkestrada tüm enstrümanlar gereği gibi, eş zamanlı olarak çalındığında nasıl ki iyi bir müzik ortaya çıkarsa, mühendislik, eğitim ve denetim faaliyetleri de gereği gibi eş zamanlı olarak yapıldığında, trafik güvenliği de daha iyi ve etkin olmaktadır. Kısaca kazaların azaltılması ile ilgili önleyici faaliyetlerin yapılması bir çok kurum ve kişilerin sorumluluğu altındadır.

Örneğin; karayolu trafik güvenliğinin geliştirilmesinde başta başbakan ve bakanlar olmak üzere hükümetin kararları, yasama organı olan meclisin çıkartacağı yasalar ve şehir içi ulaşımın kolaylaştırılmasında belediye başkanlarının alacağı önlemlerle birlikte oldukça etkilidir. Bununla birlikte, yolların teknik yetersizliklerinin giderilmesi, otobanların yaygınlaştırılması, üretilen araçların daha güvenli hale getirilmesi, karayolu taşımacılığına alternatif ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi gibi aslında yapısal çözümler, polisin yetki ve görev alanının dışında kalmaktadır.

Yukarıda sözü edilen dört temel kuraldan, yalnızca trafiğin denetimi ve düzenlenmesi trafik polislerinin görev alanı içinde kalmaktadır. Trafik polislerinin görevlerini sıfır hata ile ve yüzde yüz başarı ile yapmaları durumunda bile, yalnızca denetim eksikliği ve yetersizliğinden kaynaklanan kazalar ortadan kaldırılabilecek, diğer kurum ve kuruluşların görev alanına giren konulardan kaynaklanan kazalar ise meydana gelmeye devam edecektir. Ancak bildiğimiz gibi trafik polisinden toplumun beklentisi, bu söylenenlerden çok daha fazladır. Toplumun trafik polislerinden beklentisi neredeyse trafik kazalarının tamamen polislerce önlenmesini düşünmek şeklindedir. Bu doğrultuda, trafik polisleri öncelikle kendi asli görevlerini en iyi biçimde yerine getirecek, buna ek olarak da diğer kurumlarla koordinasyonu

sağlayacak ve gereken bütün önlemlerin alınmasını denetleyecektir. Yine bu konuda vatandaşları bilinçlendirmesi de gerekmektedir.

Karayolu güvenliği konusunda hedefleri belirlemek, bu doğrultuda uygulamaları yürürlüğe koymak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla aşağıdaki kurullar oluşturulmuştur.

3.1. Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu

Bu kurul Başbakanın başkanlığında, Adalet, İçişleri, Maliye, Milli Eğitim, Bayındırlık ve İskan, Sağlık, Ulaştırma, Orman Bakanları ve Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün bağlı olduğu Bakan ile Jandarma Genel Komutanı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarı, Emniyet Genel Müdürü ve Karayolları Genel Müdüründen oluşmaktadır. Gerekğinde toplantıya diğer bakanlarda katılmaktadır. Kurulda öncelikle Trafik Hizmetleri Başkanlığınca hazırlanan öneriler değerlendirilmekte ve alınan kararların uygulanması sağlanmaktadır. Yılda iki kez olağan toplantı yapmanın yanında, gerektiği zamanlarda Başbakan tarafından da olağanüstü toplantı da yapılabilir. Kurulun sekreteryası görevini ise Emniyet Genel Müdürlüğü yerine getirmektedir (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 4).

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliğine göre başlıca görevleri şunlardır. “Karayolu trafik güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek ve uygulatmak”, “Tespit ettiği hedefler doğrultusunda gerekli mevzuat ve yasal düzenlemeleri hazırlatmak”, “Bakanlıklar arası koordinasyonu sağlamak”, “Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu'nun önerilerini değerlendirip karara bağlamak ve kararların uygulanması için gerekli koordinasyonu belirlemek” (KGYKKG.Ç.YÖN madde 6).

Bunun yanında birde “Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu” bulunmaktadır. Bu kurul ise, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanının Başkanlığında, Karayolu Güvenliği Yüksek Kuruluna katılan kamu kurumlarının en az daire başkanı seviyesinde ki görevlilerinden oluşur. Adalet Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Maliye

Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Orman Bakanlığı, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisi, İçişleri Bakanlığınca uygun görülen trafik ile ilgili Üniversite, Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği, Trafik Kazaları Yardım Vakfı temsilcileri, Başkent Büyükşehir Belediye Başkanlığı bu kurulda temsilci bulundurmakta ve kurula dahil olmaktadır. Ayda bir kez toplanan kurul gerektiğinde olağan üstü toplantıya da çağrılabilir. Salt çoğunlukla toplanan kurul kararlarını çoğunlukla almaktadır. Görüldüğü üzere bu kurulun oluşturulmasıyla birlikte çok boyutlu bir sorun olan trafik güvenliği konusunda önemli bir yaklaşım farklılığı gerçekleştirilmiş ve kurumlar arası koordinasyon ve toplumsal konsensüs ile soruna yaklaşılması amaçlanmıştır. Bu kurulun sekreteryaya görevi Trafik Hizmetleri Başkanlığı Kurullar Şube Müdürlüğüne yerine getirilmektedir.

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu'nun başlıca görevleri şunlardır;

- “Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunmak”
- “Trafik kazalarının azaltılmasına ilişkin önerilerde bulunmak”
- “Uygulamada görülen aksaklıkları tespit edip, giderilmesine yönelik önerilerde bulunmak”
- “Yasal düzenlemelerden kaynaklanan eksiklikleri belirlemek ve ilgili kuruluşlar nezdinde girişimlerde bulunmak”
- “Karayolu güvenliğinin geliştirilmesi için plan hazırlamak”
- “Hazırlanan planlar çerçevesinde bir ihtiyaç programı önermek ve çalışmalar için lazım olan kredi miktarı hakkında görüş bildirmek”
- “Sağlık Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesinin verdiği hizmetler için uygulayacağı fiyat tarifesi hakkında görüş bildirmek”
- “Fahri trafik müfettişi adaylarını Karayolu Güvenliği Yüksek Kuruluna

önermek” “Karayollarının bakım, yapım ve işletmesinden sorumlu tüm kurum ve özel kuruluşların projelerini yapan ve uygulayan yetkili ve sorumlu kişilere çağdaş ilim ve teknik esaslarına uymaları konusunda önerilerde bulunmak”

- “Gerektiği hallerde Türk Karayolu Güvenliği birimlerini temsilen yabancı heyetlerle görüşmek”.

Görüldüğü gibi trafik güvenliği konusunda koordinasyonun ve sekreteryanın sağlanması mevzuatın çizdiği çerçeve içinde Emniyet Genel Müdürlüğü’ne bırakılmıştır.

3.2. Emniyet Genel Müdürlüğünün Görev ve Yetkileri

3.2.1. Trafik zabıtası kuruluşları, görev ve yetkileri

Trafik kuruluşlarının çalışma şekilleri, buralarda görevlendirilecek personelin belirlenmesi, nitelikleri, görev ve yetkileri gibi konular “Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı Merkez ve Taşra Trafik Kuruluşları Görev ve Çalışma Yönetmeliği”nde düzenlenmiştir.

Bu yönetmelik doğrultusunda Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde trafik hizmetleri Trafik Hizmetleri Başkanlığı’na yürütülmektedir. Başkanlığın görevleri; “bağlı daire başkanlıkları ve birimlerle birlikte, kazaların önlenmesi ve trafik sorunlarının çözümü konusunda ortak bir strateji ve politikanın belirlenmesi amacıyla araştırmalar yaparak, sonuçlarına göre ilgili makamlara öneri ve tekliflerde bulunmak”, “Merkez ve taşra trafik kuruluşlarını denetlemek, personelin hizmet şartlarına ve disiplin kurallarına uymalarını sağlayarak, görülen aksaklıkların giderilmesi için tedbirler almak”, “Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulunun sekreteryası görevine ilişkin hizmetleri yapmak”, “Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunun Başkanlığına ilişkin görevleri yapmak”, “Başkanlığa bağlı daire başkanlıkları ve birimler arasında koordinasyonu sağlamak” şeklindedir.

Trafik Hizmetleri Başkanlığı Merkez Kuruluşu ise; “Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığı”, “Trafik Planlama ve Destek Dairesi Başkanlığı”, “Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı”, “Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü” ve diğer birimlerden oluşmaktadır.

Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığı; Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığının görevleri;

- a) Trafikle ilgili mevzuat düzenlemelerini yapmak ve bu düzenlemeleri uygulamak, sonuçlarını değerlendirerek ortaya çıkan aksaklıkları gidermek,
- b) Trafik kuruluşlarının denetlenmeleri ile ilgili hizmetleri yürütmek,
- c) Trafik kontrol ve uygulamalarında ortaya çıkan aksaklıkların giderilmesine yönelik tedbirler almak ve geliştirmek,
- d) Şube müdürlükleri arasında koordinasyonu sağlamak,
- e) Mevzuata uygun olarak verilen diğer hizmetleri yapmak ile görevlidir (EGMTKGÇY Madde 18).

3.2.2. Trafik Planlama ve Destek Dairesi Başkanlığı

- a) Trafik Hizmetleri Başkanlığına bağlı merkez ve taşra trafik kuruluşlarının personel, araç, makine, teçhizat ve inşaat ihtiyaçlarını belirlemek, gereği için ilgili daire başkanlıklarına göndermek, birlikte takibini yapmak,
- b) Trafik kuruluşlarının açılması, kapatılması ve isimlerinin değiştirilmesine ilişkin teklifleri gerekli onayın alınması için ilgili daire başkanlığına bildirmek,
- c) Trafik Hizmetleri Başkanlığının yıllık bütçe ve özel ödenek bütçesi hazırlığını yapmak, gereği için ilgili daire başkanlıklarına göndermek, birlikte takibini yapmak,
- d) Trafik hizmetlerinde kullanılmak üzere satın alınan her türlü araç ve makine-teçhizatın merkez ve taşra teşkilatına plan çerçevesinde dağıtımını sağlamak,
- e) Trafik Hizmetleri Başkanlığına bağlı merkez ve taşra teşkilatının personel ihtiyacını belirlemek, illere atanacak personelin planlamasını yapmak, atama

işlemleri için Personel Dairesi Başkanlığına göndermek, takibini yapmak ve koordineli çalışmak,

- f) Özel Ödenek çalışmalarını ve yönlendirme hizmetlerini yürütmek,
- g) Trafik hizmet binaları (inşaat) yatırım planını hazırlamak, gerçekleştirilmesi için İnşaat Emlak ile İdari ve Mali İşler Dairesi Başkanlıklarına göndermek,
- h) Trafik Hizmetleri Başkanlığına bağlı trafik kuruluşlarında görevli personelin özlük haklarına ilişkin işlemleri yürütmek,
- i) Şube Müdürlükleri arasında koordineyi sağlamak,
- j) Mevzuata uygun olarak verilen diğer görevleri yapmak ile görevlidir.

Trafik Planlama ve Destek Dairesi Başkanlığı'nın görevleri, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 38.maddesinde düzenlenmiştir.

3.2.3. Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı

- a) Trafik hizmetlerinde ihtiyaç duyulan personelin yetişmesi amacıyla, hizmet içi eğitim faaliyetlerini düzenlemek ve gerektiğinde temel eğitimin yapılabilmesi için ilgili kuruluş ve birimlerle koordine sağlamak,
- b) Trafik eğitimi konusunda basın ve yayın kuruluşlarıyla işbirliği yapılmasını sağlamak,
- c) Trafik güvenliğine ilişkin projeler üretmek, uygulamak ve uygulatmak,
- d) Trafikle ilgili bilgisayar projelerinde bulunan veri tabanı ya da illerden manuel olarak alınan formlardan ulaşılabilen konularda istatistik bilgileri hazırlamak,
- e) Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğü'nün yıllık eğitim planlarını hazırlamak ve personelin eğitimi konusunda etkinliğin artırılması yönünde çalışmalar yapmak,
- f) Şube Müdürlükleri arasında koordinasyonu sağlamak,
- g) Mevzuata uygun olarak verilen diğer hizmetleri yapmak ile görevlidir.

Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı'nın görevleri Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 54. maddesinde düzenlenmiştir.

3.2.4. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü

- a) Bilimsel araştırmalar ve danışmanlık yapmak suretiyle Karayolu Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü güvenliğinin gelişmesine katkıda bulunmak,
- b) Karayolu trafik güvenliği alanında bilimsel gelişmeleri takip etmek, Bilimsel araştırmalar ve danışmanlık yapmak suretiyle karayolu trafik bu konuda gerekli bilgileri toplamak ve değerlendirmek,
- c) Trafik kazalarının oluş nedenlerini bilimsel açıdan ele alarak, sebep - sonuç ilişkilerini incelemek,
- d) İnsan faktörü, trafik çevresi ve araçlar açısından, trafik kazalarını geniş kapsamlı araştırmak ve analiz yapmak,
- e) Karayolu trafik güvenliğine katkıda bulunacak yurtiçi ve yurtdışındaki her türlü kurum, kuruluş ve kişilerle işbirliği yapmak,
- f) Karayolu trafik güvenliği ile ilgili eğitim faaliyetleri, seminer, sempozyum, kongre ve toplantılar düzenlemek ve bu alanda yurtiçi ve yurtdışında yapılan benzeri faaliyetlere katılmak,
- g) Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu tarafından istenen konularda bilimsel çalışmalar yapmak, sonuçlarını söz konusu Kurula bildirmek,
- h) Ülke genelinde psiko-teknik çalışmaları takip etmek ve alınan neticeleri Karayolu Trafik Güvenliği Kuruluna bildirmek,
- ı) Trafikle ilgili kurum ve kuruluşlardan gelen ulusal ve uluslararası araştırma taleplerini değerlendirmek,
- j) Mevzuata uygun olarak verilen diğer hizmetleri yapmak ile görevlidir.

Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü'nün görevleri, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 72. maddesinde düzenlenmiştir.

3.2.5. Emniyet Teşkilatının İl ve İlçe Trafik Kuruluşları;

- a) Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü,
- b) İl Trafik Tescil Şube Müdürlüğü,
- c) İl Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü,
- d) İl Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü,
- e) İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği,
- f) İlçe Trafik Denetleme Büro Amirliği'nden oluşmaktadır.

İl ve İlçe Trafik Birimleri; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 78. ve 79. maddelerinde il ve ilçe trafik birimlerinin kuruluşları düzenlenmiştir. Yönetmelik özel statülü iller olarak anlatılan büyük şehirlerin trafik düzenlenmesini ayrı tutarak 79. maddede düzenlenmiştir.

3.2.6. İl Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü

İl Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'nün görevleri; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 90. maddesinde düzenlenmiştir.

3.2.7. Özel Statülü İl Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü

Özel Statülü İl Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü; Şube Müdürü, Şube Müdür Yardımcısı, İdari Hizmetler Büro Amirliği, İkmal Bakım ve Onarım Büro Amirliği, Eğitim Büro Amirliği, İstatistik ve Planlama Büro Amirliği, Trafik Düzenleme ve Denetleme Büro Amirliği, Ceza İşlemleri Büro Amirliği, Otoyol Büro Amirliği, TIR Büro Amirliği, Bölge Trafik Denetleme İstasyon Amirliği'nden oluşur.

Özel Statülü İl Bölge Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü'nün görevleri ; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 79. maddesinde düzenlenmiştir.

3.2.8. Özel Statülü İl Trafik Denetleme Şube Müdürlüğüne bağlı Trafik Düzenleme ve Denetleme Büro Amirliği

Yönetmelikte Özel statülü illerde trafiği düzenleme ile ilgili en geniş yetkiler şube müdürlüğüne bağlı olarak kurulmuş Trafik Düzenleme ve Denetleme Büro Amirliği'ne verilmiştir.

Trafik Düzenleme ve Denetleme Büro Amirliğinin görevleri; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 85. maddesinde düzenlenmiştir.

3.2.9. İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği

İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliği, doğrudan denetleme birimi olmasa da bazı görevleri, trafik kazalarının önlenmesiyle doğrudan ilgili olan denetleme ilgilidir.

Örneğin, Teknik muayenesi yapılan araçların motor ve şasi numaraları ile teknik özelliklerinin, Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği hükümlerine uygun olup olmadığı ile yapım ve kullanım bakımından karayolu yapısı ve trafik güvenliğine uygun durumda bulunup bulunmadığını incelemek bu birimin görevleri arasındadır. Ayrıca, kontrolünden sorumlu olduğu yollar üzerinde araçlarda bulundurulması gereken belge ve gereçlerin kontrolü, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kural dışı hareketlerinin denetlenmesi, duran ve akan trafiğin düzenlenmesi ve yönetilmesi, araçların teknik yönden trafiğe uygun olup olmadıklarının kontrol edilmesi noksanlarının giderilmesinin sağlanması, yolcu taşınması konusunda kurallara uyulmasının sağlanması, Trafiği tehlikeye düşürecek, engel olacak şekilde veya yasaklanmış yerlerde park etmiş olan araçlarla ilgili gerekli işlemlerin yapılması, Meydana gelen trafik kazalarına el konması, kazaların oluş nedenlerini tüm kusurlu unsurlara göre incelenmesi, iz ve delillerinin tespit edilmesi, sorumluluk alanlarında trafik işaretlerinin görülmelerini engelleyici, anlamlarını

değiştirecek, tereddüde sebep olacak veya yanıltacak ve trafik için engel veya tehlike yaratacak şekilde levhalar, ışıklar, işaretleme ile ağaç, direk veya benzerlerinin dikilmesine, konulmasına veya bulundurulmasına engel olunması gibi görevleri bulunmaktadır.

İlçe Trafik Tescil ve Denetleme Büro Amirliğinin görevleri; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 122. maddesinde düzenlenmiştir.

3.2.10. Trafik hizmetlerinin yürütülmesinde denetleme yetkisi

Trafik hizmetlerinin yürütülmesinde denetleme yetkisi; Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 130. maddesinde düzenlenmiştir.

3.3. Jandarma Teşkilatı'nın Görev ve Yetkileri

Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 8).

3.4. Milli Eğitim Bakanlığı'nın Görev ve Yetkileri

Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak. Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek. Resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak. Karayolları Trafik Kanununun 125. maddesi uyarınca ilköğretim ve orta öğretim okullarında, ders programlarına eğitim amacıyla zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri

koymak. Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma esaslarını belirlemek. (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 10) gibi görevleri bulunmaktadır.

3.5. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Görev ve Yetkileri

Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak tedbirleri almak ve aldirmek. Tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayınlamak ve kontrol etmek. Karayollarında, İçişleri Bakanlığının uygun görüşü alınmak suretiyle, bu Yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlemek ve işaretlemek. Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak. Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeyle dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak gerekli görülecek tedbirleri almak. Araçların ağırlık kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve aykırı görülen hususlar hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek. Tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 11) gibi görevleri bulunmaktadır.

3.6. Sağlık Bakanlığı'nın Görev ve Yetkileri

Karayollarında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak ve uygulamak. Trafik kazalarında yaralananların en kısa zamanda sağlık hizmetlerinden istifadelerini temin etmek üzere karayolları üzerinde ilk yardım istasyonları kurmak, bu istasyonlara gerekli personeli, araç ve gereci sağlamak. Her ilde trafik kazaları için eğitilmiş sağlık personeli ile birlikte yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulansı bulundurmak (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 12).

3.7. Ulaştırma Bakanlığı'nın Görev ve Yetkileri

Karayoluyla şehirlerarası ve uluslararası yük ve yolcu taşımacılığına ait ikili ve çok taraflı anlaşma hükümleri saklı kalmak üzere gerekli kanuni ve idari düzenlemeler yapmak, tedbirler almak ve Karayolları Trafik Kanunu ve bu Kanuna göre çıkarılan yönetmelikler açısından, karayolu taşımaya ait koordinasyonu sağlamak (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 13).

3.8. Tarım ve Köy İşleri ve Orman Bakanlıklarının Görev ve Yetkileri

Köy ve orman yollarında, Trafik düzeni ve güvenliği açısından gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak, tedbir almak ve aldirmek, Yol güvenliğini ilgilendiren konulardaki; kavşak, durak yeri, yol dışı park yeri, aydınlatma ve benzeri tesislerin projelerini incelemek ve gerekenleri onaylamak görevleri arasında bulunmaktadır (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 14).

3.9. Belediyelerin Trafik Birimleri ve Trafik ile İlgili Görevleri

Belediye başkanlıkları; Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanuna dayanılarak çıkartılan yönetmelik diğer yönetmeliklerle verilen görevleri, yine yasa gereğince kurdukları trafik hizmetleri birimleri aracılığı ile yürütür.

Bu birimler, belediyelerin iş kapasitesine göre “Belediye trafik şube müdürlüğü”, “Belediye trafik şefliği” veya “Belediye trafik memurluğu” olarak adlandırılır. Büyük illerde belediye trafik şube müdürlüklerine bağlı belediye trafik büro amirlikleri de oluşturulabilmektedir (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 15).

Belediyelerin trafik ile ilgili görev ve yetkileri öncelikle yapım ve bakımından sorumlu oldukları karayollarında yolun yapısını, trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak, yol ve kavşak düzenlemeleri yapmak, Trafiği düzenlemek amacı ile, trafik işaret levhaları, ışıklı ve sesli trafik işaretleri, yer işaretlemeleri, temin ve tesis etmek, bunların devamlılığını ve işlerliğini sağlamaktır.

Ayrıca trafiğin akışını kolaylaştırmak, gereksiz durma ve duraklamaları önlemek için trafik akımı programları ile toplu taşıma araçlarının kalkış varış ve ara durakları için zaman tarifeli programlar yapmak ve uygulamaya koymak, açık ve kapalı park yerleri (otopark) alt ve üst geçitler yapmak da belediyelerin trafik ile ilgili görevleri arasında yer almaktadır (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 16).

3.10. İl ve İlçe Trafik Komisyonlarının Kuruluşu ile Görev ve Yetkileri

İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla, illerde vali veya yardımcısının başkanlığında, belediye, emniyet, jandarma, milli eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri, trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşan il trafik komisyonu, ilçelerde kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı ilçe trafik komisyonu bulunmaktadır (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 17). Bu komisyonların belli başlı görevleri arasında il sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak, trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak için alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak sayılabilir (Karayolları Trafik Yönetmeliği Madde 18).

3.11. Gönüllü Kuruluşlar

Trafik kazalarının önlenmesi için bir çok kurum ve kişinin etkin faaliyet yapması gerekmektedir. Trafik güvenliği iyi olan ülkeler arasında yer alan Almanya'da karayolu trafiği ile ilgili 100 den fazla gönüllü kuruluşun faaliyet yaptığı değişik konferanslarda bir çok araştırmacı tarafından ifade edilmektedir. Trafik güvenliğini sağlamak (mühendislik, eğitim, hukuk, tıp, sosyoloji ve psikoloji gibi bir çok faaliyeti içine alan) çok disiplinli bir uğraştır. Diğer bir ifade ile, trafik güvenliğinde başarı, bir çok alanda alınacak tedbirlerin olumlu sonuçlar vermesi ile mümkündür. Karayolu trafik güvenliğinde başarılı olan ülkelerde ulusal düzeyde bir çok kurum ve

kişinin etkin çabaları yanında, söz konusu ülkenin uluslararası düzeydeki faaliyetlere aktif olarak katılması da vardır.

Etkin tedbir almada, diğer bir ifade ile kazaların azaltılmasında yeterli sayıda bilinçli üyelere sahip gönüllü kuruluşların da önemli görevleri vardır. Gönüllü kuruluşlar, karayolu trafik güvenliğinin gelişmesine, trafik sorunlarına ve bunların çözümüne dikkat çekmek için gerekli kamu oyunu oluşturmak, bazı konularla ilgili maddi finansman sağlamak, eğitim ve benzeri faaliyetlerle vatandaşların bilinçlenmesine katkıda bulunmak, kaza mağdurlarına hukuksal ve sosyal destek sağlamak gibi, sorunların her aşamasında çözüme yardımcı olacak görevler üstlenebilmektedirler.

Türkiye'de karayolu motorlu taşıtlarının daha güvenli imal edilmesi ve donanımı hakkında da son yıllarda olumlu gelişmeler görülmektedir. Türk Otomobil Sanayi Derneğinin verilerine göre; uluslararası uygulamalar yerine getirilerek, araç tasarımı ve ekipmanları ile ilgili uluslararası işbirliğinde görev alınarak, kaza önlenmesi (aktif güvenlik), araç içindekilerin korunması (pasif güvenlik) ve çarpışma sırasında diğer yol kullanıcılarının korunması hususlarında olumlu gelişmeler kaydedilmiştir. Sözü edilen Dernek tarafından 26/06/2001 tarihli e-mail ile verilen bilgilere göre; Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından "Araçların İmal, montaj ve Tadiline Dair Yönetmelik (AİTM)" ilk ulusal mevzuat olarak 19/07/1985 tarihinde yayınlanmış ve 03/02/1993 tarihli yönetmelik ile yeniden düzenlenmiştir. Türkiye, uluslararası uygulamalara 1958 tarihli Cenevre Antlaşması'na 1994 yılında E37 kodu ile taraf olmuş, Gümrük Birliği Kararının ilgili maddeleri gereği 5 yıl içinde ilgili AT mevzuatına uyum için hazırlanan "Motorlu Araçlar Teknik Mevzuat Uyum Programı" 1995 yılında resmi kurumlara iletilmiş ve 1996 yılında yürürlüğe girmiştir. Türkiye'de son on yılda trafik kazaları neticesinde ölümlerin daha az olmasında "1998 Küresel Antlaşmasına" ile ülkemize ithal edilen araçların daha sağlam ve güvenli donanımı yanında, ülkemizde üretilen (montajı yapılan) araçların daha güvenli olmasının da olumlu etkisi vardır(13).

Ülkemizde üretilen araçlarda dayanıklılık, kaza olmasına engel olan ve kaza sonrası daha az hasar olmasını sağlayan donanımlar arttırılmıştır (ABS freni, hava yastığı vb.). Tüm bu kurum ve kuruluşların yanında araba üreticilerinin de trafik kazalarıyla

ilgili sorumlulukları bulunmaktadır. Çünkü arabaların daha güvenli donanıma sahip olması trafik kazalarının ve kaza sonrası hasarların azaltılmasına katkı sağlamaktadır. Avrupa Topluluğu ülkelerinde yapılan araştırmalara göre, kaza ve hasar azaltmada, yeni araba ve güvenli donanımı % 15-25, tüm araçlarda ABS freninin olması % 3-5, şoför ve yolcu hava yastığı % 5-10, HGV ön koruyucu % 3, BAC seviye kontrolü % 8-16 oranlarında katkıda bulunmaktadır (14).

Kamuoyu bilinci ve hassasiyeti yüksek değildir. Gönüllü kuruluşlar ve devlete bağlı olmayan kuruluşların örgütlülüğü çok yetersizdir. Medyanın ilgisi son derece azdır. Yasada yer almasına rağmen, trafik ile ilgili eğitici-uyarıcı yayınlar, TV'lerde özellikle seyirci sayısının çok düştüğü gece yarılarında yayın saatleri bulmaktadır. Yazılı medyada, günlük yirmileri aşkın trafik ölümleri bile, eğer kaza bizzat ilgi çekici değilse çok sınırlı yer bulmaktadır.

Normalde Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu tarafından koordine edilmesi gereken trafik ile ilgili hizmetler en uç birimlere kadar koordineli götürülememekte, bu koordinesizlik ve iletişim eksiklikleri de ülke genelindeki trafik konularında olumsuz etkiler yapmaktadır.

Bu koordinasyon işi çok ciddi önemsenerek ve üzerinde durularak kurumlar arası koordinasyonun tam olarak sağlanması ve ayrıca gönüllü kuruluşlar yolu ile de trafik sorununa çözüm üretecek bütün unsurların birlikte çalışma kültürüne kavuşması sağlanmalıdır.

HALKLA İLİŞKİLER VE POLİS

Trafik polisinin sunduğu trafik hizmetleri sırasında gerçekleştirilecek etkili halkla ilişkiler uygulamaları, verilen hizmet kalitesinin artırılmasında, kazaların önlenmesinde ve vatandaşların yaşam kalitesinin yükseltilmesinde önemli bir etkindir. Bu nedenle trafik polisinin verdiği hizmetlerin halkla ilişkiler perspektifi göz önünde bulundurularak ele alınması kanımızca önemlidir. Bu bölümde genel olarak halkla ilişkiler ve toplum destekli polislik kavramları üzerinde durulduktan sonra konuyla yakından ilgisi olması nedeniyle özel olarak, toplum destekli trafik polisliği kavramı üzerinde durulacaktır.

4.1. Halkla İlişkilerin Tanımı, Amacı ve Önemi

Halkla ilişkiler kavramı ile ilgi genel bir literatür taraması yapıldığında çok farklı açılardan tanımlar yapıldığı görülmektedir. Kavramın çok geniş bir ilgi alanının olması bu çeşitliliğin nedeni olarak görülebilir. Halkla ilişkiler kavramı ile ilgili yapılan çeşitli tanımlar arasından kapsayıcı bir tanım seçmek oldukça zordur. Ancak yapılan tanımlardan bazı sonuçlara ulaşmak ve kavramın tanımına ilişkin bazı unsurları ortaya koymak mümkündür. Bu bölümde amaç, halkla ilişkiler kavramının ne olduğunu tam anlamıyla ortaya koymanın yanında, halkla ilişkiler denilince özellikle kamu sektöründe ve emniyet teşkilatı özelinde uygulayıcıların bakış açılarının değerlendirmesini yapmaktır.

Bu amaç doğrultusunda halkla ilişkiler kavramını tanımlamaya ilişkin çabalardan yola çıkılarak kamu görevlilerinin kavramı nasıl algıladıkları ve bu doğrultuda halkla ilişkiler uygulamalarından beklentilerinin ne olduğu yönünde bir tartışma geliştirilmeye çalışılacaktır.

Yapılan bir tanımlamaya göre: halkla ilişkiler; “insanları bilgilendirmek, insanların tepkilerini değerlendirmek ve bunların sonucunda örgüt içinde yapılacak yapısal ve işlevsel değişikliklere temel hazırlamak gibi üç aşamayı içeren bir süreç” olarak

görülebilir (23). Bununla birlikte halkla ilişkiler, “kamu kurumları açısından genellikle yönetimin, uygulamalarını benimsetmek ya da belli yönde etki oluşturmak için halkı ikna sanatı”(24) olarak da ele alınmaktadır. Farklı bir bakış açısına göre ise halkla ilişkiler, “iki grubu kaynaştıran, özdeşleştiren ve bir bütünlüğe vardırان çabalar olarak tanımlanabilir.”(24) Bu tanımda iki grup ile kamu örgütlerinin ve kamuoyunun kastedildiği açıktır. Yönetimin izlemekte olduğu politikaların ve uygulamaların halka benimsetilmesi, çalışmaların sürekli ve tam olarak halka duyurulması, yönetime karşı olumlu bir hava yaratılması ve buna karşılık halkın da yönetim hakkında ne düşündüğünün ve yönetimden ne istediğinin bilinmesi ve halkla işbirliği sağlanması da biraz daha kapsamlı başka bir bakış açısı olarak karşımıza çıkmaktadır(24). Bu tanımların yanında halkla ilişkilerin belirtilmiş hedef kitleleri etkilemek için hazırlanmış, planlı, inandırıcı haberleşme çabası, diğer bir deyişle halkı belirli bir tutumu kabule ya da belirli bir uygulama yolunu izlemeye inandırma sanatıdır şeklinde yaklaşımlar da bulunmaktadır (25).

Uluslararası Halkla ilişkiler Derneği'nin (International Public Relations Association-IPRA) 1954 tarihli kongresinde kabul edilen tanımına göre halkla ilişkiler, bir işletmenin ya da özel veya kamusal bir kuruluşun bağlantı kurduğu veya kurabileceği kimselerin anlayış, sempati ve desteğini elde etmek ve bunu devam ettirmek için yaptığı sürekli ve örgütlenmiş bir yönetim görevidir (37).

Halkla ilişkiler konusu üzerinde çalışan Harlow, 1970'lerin ortalarında 65 uzmandan elde edilen ve 472 farklı halkla ilişkiler tanımlamasından özetlenen bir tanımlama çalışması yapmıştır. Buna göre: “Halkla ilişkiler, bir kuruluşla hedef kitlesi arasındaki iletişimi, anlayışı, kabulü ve işbirliğini oluşturmaya ve sürdürmeye yardımcı olan, sorun ve problemlerin yönetimini içeren, kamuoyuna cevap veren, kamuoyunun bilgilendirilmesi için yönetime yardımcı olan, kamum yararına hizmet etmek için yönetimin sorumluluğunu tanımlayan ve vurgulayan, eğilimleri önceden tahmin etmeye yardımcı olmak için bir erken uyarı sistemi gibi hizmette bulunan, değişikliklerden etkin bir şekilde yararlanmak için yönetime yardımcı olan ve başlıca araçları olarak ahlaki iletişim tekniklerini ve araştırmayı kullanan ayrıcalıklı bir yönetim fonksiyonudur”(38).

İster halkla ilişkilerin henüz belli standartlar ve normlar, dolayısıyla da genel ilkeleri üretememiş olması(35), isterse reklam ve propagandan ayrı tutma isteğine karşın yine de kesin sınırların çizilemeyişi(36) gibi nedenlerden kaynaklansın, görüldüğü üzere, sosyal bilimlerdeki pek çok kavram gibi halkla ilişkiler kavramının da herkesin üzerinde birleştiği bir tanımı yoktur.

Bu tanımlardan çıkartılan sonuca göre halkla ilişkiler kavramı kısaca, bir kurum ve insanlar arasında karşılıklı çıkara dayanan, olumlu bir diyalog olarak görülmektedir. Tüm tanımlar içerisinde sözü geçen, belli bir davranışı benimsetmek, belli yönde hareket oluşturmak için halkı inandırmak, yönetime karşı olumlu bir hava yaratmak, hedef kitleleri etkilemek anlatımları psikolojik hareket ya da propaganda amaçları doğrultusunda sıralanabilecek yaklaşımlardan en temelleridir. Söz konusu tanımlar, özellikle kamu görevlisinin eyleminin hukuk sınırları dışına çıktığı durumlar söz konusu olduğunda, halkın tepkisini önlemeye yönelik olduğundan, özünde demokratik yaklaşımlara özgü değildir ve halkın isteklerinin yerine getirilmesi amacıyla çok, soğuk savaş yöntemlerini anımsatır biçimdedir ve istismara açık niteliktedir.

Kamuyu ve kamu oyunu kaynaştırıcı, yerine getirmek üzere halkın beklentilerini belirlemeye yönelik halkla ilişkiler tanımları ve halkla işbirliği sağlama amaçları daha çok halka hizmet orijinli bir yaklaşımı göstermektedir ve bu değerlendirmede daha demokratik çıkarsamalar söz konusudur. Bu değerlendirmeden görüleceği gibi, kamu uygulamalarında halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı, hizmetin ve dolayısıyla vatandaşların yaşam kalitesinin belirlenmesinde başlı başına bir etkidir. Halkla ilişkilerde benimsenecek bakış açısı çok önemlidir ve önem kazanmaktadır. Bu nedenle trafik polisinin uygulamaları sırasında doğru bir yaklaşım içinde olması, ve bu konuda bir kültürün oluşması, bazı sorgulamalar ve seçimler yapılarak oluşturulabilecek hizmet politikalarının benimsenmesiyle yakından ilgilidir. İşte bu nedenle bu çalışmada halkla ilişkiler konusunda bir perspektif tartışmasını gerekli görmektedir.

Yukarıda sözü edilen tanımların belirtilen tarzda ayrımlanması perspektif sorunuyla ilgilidir. Kamunun ya da kamu görevlilerinin halkla ilişkilerin kapsamını ne şekilde belirledikleri perspektif sorunu olarak adlandırılabilir. Bir yanda farkında olarak ya da olmayarak otoritarizmi benimseyen veya savunan, diğer yanda özgürlükçü ve demokratik anlayışı benimseyip halka kaliteli hizmet verilmesini düşünen iki yaklaşım söz konusudur. Bir tarafın bakış açısında halkla ilişkileri kendisini olduğu gibi halka kabul ettirme teknikleri olarak görüp, değişime direnen ve kendi içine kapanan bir anlayış, diğer tarafta ise kendisini halkın gözüne göre kendi elleriyle yeniden inşa edebilme dinamizmini yakalamış bir anlayış.

Perspektif sorunu öncelikle halkla ilişkiler kavramının gereği gibi anlaşılmasını engeller, buna bağlı olarak halkın yüceltildiği ve memnuniyetinin önde tutulduğu çabaları engeller ve sonuçta buharlaşmayan katılık nedeniyle başarısızlığa mahkum, yöntemleri ve amaçları sürekli sorgulanan bir yönetimi egemen kılar.

Halkla ilişkiler konusunda en önemli ilkelerin başında özellikle kamu sektörü için doğruluk ve dürüstlük gelmelidir. Aksi durumda bazen gerçekleri gizlemek, bazen çarpıtmak ama sonuçta insanları yanıltarak bildiğini okumak gibi bir olumsuz durum söz konusu olacaktır. Bu nedenle kamu görevlisinin halkla ilişkiler kavramı ve faaliyetleri olarak ikinci belirtilenleri benimsemesi gereklidir.

Halkla ilişkilerin amacı halkı bilgilendirmek, kurumu ve işlevlerini tanıtmak, bunun yanında halkın beklentileri doğrultusunda kurumu ve yöntemlerini gerekirse değiştirmek ve böylece kamu hizmetini mükemmelleştirerek vatandaşların yaşam kalitesine olumlu katkıda bulunmaktır.

Bu çerçevede halkla ilişkilerde iletişim tek yönlü olarak düşünülmemelidir. Toplumun tepkisinin ölçülmesi, verilen mesajları düzelterek soruna neden olan yapıyı ve uygulamaları gizlemek biçiminde olmamalı, vatandaşların gerçek beklentilerini ve kurumun amaçlarını gerçekleştirmeye yönelik düzenlemeleri belirlemeye ve uygulamaya yönelik olmalıdır.

Halkla ilişkilerin amacı, kamu sektörü için halkın güvenini kazanmak, verilen hizmetin kalitesini arttırmak ve halkla işbirliğine gitmektir. Çalışmamız açısından da trafik polisi ve halk işbirliği ile kazaların önlenmesi konusunda önemli gelişmeler kaydedilebileceği düşünülmektedir.

Kamu yönetimi açısından örgütlerin amacı, kamunun ihtiyacını karşılamak ve kamuya hizmet götürmek olarak tanımlanır (26). Trafik polisi uygulamalarında da benzer biçimde, halkla ilişkilerin önemi sorunu genelde halkın desteğini alarak daha başarılı bir polis teşkilatı ortaya çıkarmak olarak tanımlanmaktadır. Ancak halkla ilişkiler denilince halkın desteğini alarak daha başarılı bir polis teşkilatı yaklaşımından daha kapsamlı bir anlayış olarak, sağlıklı ve kaliteli bir toplumsal yaşam için trafik polisi uygulamalarının gözden geçirilmesi algılanmalıdır. “Kamu yönetiminde halkla ilişkiler, yönetimin; halkın dilek, istek ve şikayetlerini nazara alarak kamu hizmetlerini yürütmesi ve halka bu şekilde verdiği hizmeti tanıtması şeklinde yapılan iki yönlü bir faaliyet olarak, etkin, ihtiyaca ve yönetiminin amacına uygun kamu hizmeti yürütmek için gerekli bir süreçtir. Diğer taraftan halkla ilişkiler halkla ilişki kurabilme bilim ve sanatı olarak, bilimsel faktörün yanında, tecrübe ve beceri gibi teknik ve taktik donanımları da gerektirmekte ve ayrıca siyasal sistemle olduğu kadar, diğer faktörlerle de ilişki içinde bulunmaktadır” (27).

Halkla ilişkiler kavramının uygulama olarak Türk kamu sektörüne girişi özel sektöre oranla daha yavaş gerçekleşmiştir. Bunun başlıca nedeni özellikle ülke bürokrasimiz açısından sürekli eleştiri konusu olan yeniliklere yeterince açık olmama ve her konuda olduğu gibi bu konuda da sürecin yavaş işlemesidir. Bununla birlikte toplumsal beklentiler Türk kamusunu bu konuda da zorlamaktadır.

Kanımızca halkla ilişkiler konusunda düşülen yanılgı, halkla ilişkiler faaliyetlerinde sürekli olarak halkın desteğini bulma arayışı içinde olunmasıdır. Halkın desteğini alma ve tanıtım üzerinde yoğunlaştırılarak egemen söylemin dili içerisinde bir tartışma yürütülmekte ve somut sonuçlara ulaşılamamaktadır. Her şeyden önce kamu görevlisi, bu bağlamda Türk polisi yaptığı yanlışları kabullenmeli ve bunların

üzerini örterek değil, bunları çözerek halkın hoşnutluğunu kazanma yollarını da araştırmalıdır.

Özel sektörün böyle bir sorunu yoktur denilebilir. Çünkü tanıtımını yaparken dürüst olmak zorundadır. Aksi halde tüketiciyi koruma kanunlarındaki haksız rekabete ilişkin bir çok düzenlemenin müeyyidesi ile karşılaşır. Ancak kamu sektörü bu anlamda oldukça rahattır. Çünkü serbest alanı oldukça geniş olduğu için; halkla ilişkiler çalışmalarını, neredeyse gerçekleri örtme, psikolojik hareket ve propaganda yöntemleri kullanarak halkı yapılanlara inandırma olarak algılamaktadır. Bu durum beraberinde soruna en baştan yanlış yaklaşım içinde bulunmayı getirir. Bir diğer anlatımla, perspektif sorunu ile karşı karşıya kalırız. Sorun doğru belirlenmeyince çözüm de elbette gerçekçi olmayacaktır.

Halkla ilişkiler “Yönetimin izlemekte olduğu politikanın halka benimsetilmesi, çalışmaların devamlı ve tam olarak halka duyurulması, yönetime karşı olumlu bir hava yaratılması ve buna karşılık halkın yönetim hakkında ne düşündüğünün ve yönetimden ne istediğinin bilinmesi ve halkla işbirliği sağlanması görevine denir.” (28) tanımında ağırlık ve öncelik politikaların halka benimsetilmesine yöneliktir ve bakış açısından kaynaklanan bir sorun olduğu savımızı doğrular niteliktedir. Bu tanımda, halkın beklentilerini tam anlamıyla yerine getirmek, yapılan yanlışları kabullenip düzeltmek gibi bir kaygı bulunmamaktadır.

Diğer bir tanımlamada ise daha kapsamlı olarak halkla ilişkiler, “özel ya da kamu kesimlerinde faaliyet gösteren bir kuruluş ya da kurumun ilişkide bulunduğu kitlelerin anlayış, sempati ve desteğini elde etmek için giriştiği iki yönlü iletişime dayalı ve sonuçta kitlede kuruluşun kuruluşta da kitlenin istekleri yönünde değişikliklerin gerçekleştirilmesine yönelik sistemli ve sürekli çabaları içeren bir süreç”(39) olarak ifade edilmiştir. Bu tanımda da belirtildiği gibi halkla ilişkileri, “kuruluşun, halkın istekleri yönünde sürekli ve sistematik değişimi” olarak görmek son derece önemlidir.

Üst düzey bir emniyet yöneticisi bir sempozyumda “polis kurumunun halkla ilişkilerde daha ileri noktalara ulaşabilmesi ancak bizim iyi çalışmamıza dayanır. Bu sebeple kendi özeleştirimizi yapıp hizmet kalitemizi kontrol etmeliyiz. Halkla ilişkiler hem kuruma yönelik sempatiyi arttırmak olmalı, hem de ‘kalite artırımı’ mantığı içerisinde özeleştiriye ön plana getirerek araştırma ve geliştirmeye yönelik olmalıdır. İstanbul’da Polis-Halk ilişkisi konusunda yapılan bir araştırma, aksaklığın büyük bir bölümünün tanıtım eksikliğinden kaynaklandığını göstermektedir” (16) anlatımında bulunur. Bu görüşe kısmen katılmak olasıdır ancak, sorunun büyük bir bölümünü tanıtım eksikliği olarak algılamak konumuzca bir yanılsamadır. Ayrıca sorun tartışılırken sürekli olarak tanıtım üzerinde durulması egemen ve bozuk yapıyı besleyici niteliktedir ve gerçek çözümleri bulmaya yönelik değildir. Çünkü polisin halkla ilişkileri söz konusu olduğunda yapılan eleştirilerin hiçbirinin cevabı iyi tanıtım olamayacağı gibi, iyi bir tanıtım yapılsa bile ortaya çıkması önlenebilecek sorunlar değildir. Öyle ise çözüm başka bir yerde aranmalıdır. En başta yaşanan asıl sorun, konumuza bakış açısından kaynaklanmaktadır. Tüm bunlarla birlikte yapılan anlatımlarda aslında özeleştiri getiren bir yaklaşım da bulunmamaktadır. Bir diğer anlatımla, polisin uygulamalarında hatalar olduğu ya da olabileceği kabul edilmelidir ki sağlıklı çözümlere doğru ilerlenebilsin.

Polisin halkla ilişkiler kavramını, yalnızca insanlara kurumun iyi yönlerini gösterme, iyi algılanmasını sağlama olarak görülmesi, konuya imaj sorunu olarak yaklaşılması gerçekçilikten uzaklaşmadır. Demokrasilerde insanlar yönlendirilmekten, etki altında bırakılmaktan, özellikle de aldatılmaktan hoşlanmazlar. Bu nedenle emniyet görevlilerinin de, yapılan bütün işlemlerin doğruluğuna inanıp, sorunun bunların halka anlatılamamasından kaynaklandığı yanılsamasından kurtulmaları gerekmektedir. Elbette polisin kendisini, amacını ve eylemlerini, görev ve yetkilerini halka anlatması daha iyi anlaşılması açısından gereklidir. Buna kimse itiraz edemez ancak, sorunun tamamen bundan kaynaklandığını düşünmek ve çözümü de yalnızca bu çerçevede aramak sorunu çözmekten uzaktır.

Hizmet için başvuran kimseyi yalnızca o an için ikna etmek, belki kamu görevlisini rahatlatacaktır ancak kandırılmış olan insanlar, uzun vadede gerçekten de çok daha

fazla güven sorunu yaşamaya başlayacaklardır. Kanımızca, kamu görevlisi mutlaka elinden geleni yapmalı, görevini yerine getirmelidir. Bunun yanında, yapılamayanların yapılamama nedenleri içtenlikle insanlara anlatılmalıdır. Ancak bu şekilde insanların güveni kazanılabilir.

Tüm bu anlatılanlardan anlaşılacağı üzere, halkla ilişkiler kavramından trafik polislerinin ve vatandaşların ne anladığının belirlenmesi ve böylece perspektif sorunlaştırılarak doğru yaklaşımın bulunması yönünde bir tartışma geliştirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

Çalışmamızın “Trafik Polisinin Halkla İlişkiler Açısından Algılanışı” başlıklı dördüncü bölümünün de bu zorunluluğun çözümünde bir basamak olması hedeflenmiştir.

4.2. Bir Halkla İletişim Yöntemi Olarak Toplum Destekli Polislik

Halkla ilişkiler anlayışında çift yönlülüğün vurgulanması ile birlikte kurumların kendilerini halktan gelen talepler doğrultusunda şekillendirmesi yaklaşımı önem kazanmıştır. Bununla birlikte dünya polisliğinde de “toplum desteklilik” yükselen bir değer olmasına karşın, toplum destekli polislik, polis-halk ilişkilerinden ayrı bir kavram olarak ortaya çıkmıştır .

Günümüzde, suçların kontrolü ve suçla mücadelenin sadece polisiye uygulamalarla başılamayacağı, ancak diğer kurumlar ve toplumun desteği ile sağlanabileceği konusunda yaygın bir anlayış vardır. Toplum destekli suç önleme hizmetinin de, hükümet kurumları ile halkın birlikte çalışması (mahalle gözcülüğü sistemi v.b.) halinde gelişeceği (40) vurgulanmaktadır.

Avrupa Konseyi tarafından Aralık 1998-Mart 2001 tarihleri arasında Konseye üye ülkelerin katılımı ile hazırlanan ve üye ülkelere yönelik tavsiye dokümanı olarak sunulan Avrupa Polis Etiği Kuralları’na (The European Code of Police Ethics) göre;

hukuk devletinin geçerli olduğu demokratik toplumlarda polisin ana amaçları (görevi) beş başlık altında toplanmıştır. Bunlar;

- 1- Toplumda, kamu huzuru, kamu düzeni ve hukukun üstünlüğünü sağlamak,
- 2- Özellikle Avrupa İnsan Hakları sözleşmesinde yer alan, kişilerin temel hak ve özgürlüklerini korumak ve saygı göstermek,
- 3- Suçu önlemek ve suçla mücadele etmek,
- 4- Suçu ortaya çıkarmak,
- 5- Halka yardım etmek ve halkın hizmetinde olmaktır.

Görüldüğü üzere, Avrupa Komisyonunca da tavsiye edilen halkın hizmetinde olma özelliği toplum destekli polislik anlayışı ile de paralellik arz etmektedir.

4.2.1. Toplum destekli polislik tanımı

Toplum destekli polislik uzun bir süredir gündemde olduğu ve tartışıldığı halde henüz genel olarak kabul edilmiş geçerli bir tanımı yoktur. Toplum destekli polislik alanındaki liderler bu kavramı tanımlarken yeni bir program demekten daha çok polisin işleyişinde ve yönetimine ilişkin “...ortaya çıkan güncel problemlerin çözümünde polis memurları ile özel şahısların yaratıcı bir şekilde beraberce çalışmalarına dayanan yeni bir felsefe” (41) olarak tanımlamaktadırlar.

Toplum destekli polislik, polis teşkilatları ile halk arasında ilişkiyi radikal bir şekilde değiştirmeyi toplum problemlerinin altında yatan nedenleri bulmayı ve sosyal alanlardaki yaşam kalitesini artırmayı vaat etmektedir(42). Bu bakış açısında, suçlarla mücadelede başarılı olabilmenin ön şartı, halkın katılımının sağlanmasıdır. Bu katılımın sağlanması için öncelikle toplumun yapısı, karakteristik özellikleri ve güvenlik hizmetlerinden beklentisi belirlenmektedir.

Toplum destekli polislik konusunda ortak bir tanımlama olmayışının bir sebebi de, bu felsefe gereği her toplumun polisten beklentilerinin birbirinden farklı olması, dolayısı ile geliştirilen toplum destekli polislik uygulamalarının da birbirinden farklı olmasıdır.

Her ne kadar tipik olarak “toplum destekli polislik” şeklinde adlandırılan ve polis tarafından başlatılan bir çok değişik şekilde program varsa da David Bayley’e göre hepsi dört ana maddeyi paylaşırlar.

- 1- Topluma dayalı suçu önleyici faaliyetler,
- 2- Acil durumlara müdahaleden daha çok proaktif hizmet sunma,
- 3- Polisin faaliyetlerinin planlanmasında ve denetlenmesinde halkın katılımı,
- 4- Yönetimin sorumluluğunu alt seviyelere doğru değiştirme.(43)

4.2.2. Toplum destekli polislik felsefesi

Toplum destekli polislik, her şeyden önce güç teriminin yerini hizmet terimine devreden bir anlayışa sahiptir. Toplum destekli güvenlik anlayışı, polisliği bir hizmet olarak görmektedir. Bu anlayışa göre polisler, vatandaştan toplanan vergilerden ödenen bir ücret karşılığında yine vatandaşa polislik hizmeti sunan kamu görevlileridir. Dolayısıyla bu hizmetin içeriği konusunda doğal olarak halkın söz hakkı ve katılımı da söz konusudur. Hizmetin genel politikalarının belirlenmesinde halkın istek ve beklentileri her zaman göz önünde bulundurulmak durumundadır (44).

Toplum destekli polislik, otoriter polislik anlayışından öte uzlaşmacı bir polislik önermektedir. Polisin toplumla uzlaşma içinde olması, yasaların katı bir uygulayıcısı değil, sadece “üniformalı vatandaş” olması anlamına gelmektedir (51).

Toplum destekli polislik, polis ile halk arasında bir ortaklık, bir köprü oluşturmaktır. Bu ortaklıkta, polis ve halkın suçun önlenmesinde ve suçluların yakalanmasında ortak hareket etmesi vardır. Bu polislik anlayışında, halkın kendi güvenlikleri için düşünce ve tekliflerini polis ile kolaylıkla paylaşması ve bu konuda tüm iletişim kanallarının açık tutulması söz konusudur. Bunun için Toplum destekli polislikte, polisin topluma, toplumun da polise güven duyması esastır. Ancak bu güvenin sağlanmasında ilk görev, ilk adım, ilk diyalog ve süreç içindeki sorumluluk polise düşmektedir.

Diğer taraftan toplum destekli polislik, suç işlenmesinden sonra yapılan reaktif polislikten daha çok, suç oluşmadan suçun önlenmesini öngören proaktif polislik anlayışını benimser.

Toplum temelli polislik, toplum odaklı polislik adları ile de anılan Toplum destekli polislik kavramı altında; Demokratik Polislik, Takım polisliği, Halk polisliği, Mahalle Polisliği, Aile Polisliği gibi kavramların da kullanıldığı görülmektedir.

Toplum destekli polislik aynı zamanda problem çözme modülünü üzerinde barındırır, topluma daha iyi hizmet verebilmek amacıyla şu hususları vurgular.

- Topluma ilişkin problemleri belirleyebilmeleri için polisleri görev yaptıkları bölgelerde daha uzun sürelerle görevlendirmek.
- Toplumun problemlerini analiz edebilmek için hem polis memurlarının hem de görev yaptığı bölümün kapasitelerini geliştirmek
- Toplumun katılımının artmasıyla problemlerin belirgin şekilde azalacağını bilincinde olmak (34).

Toplum Polisliği modelinin en önemli hedefinin ise, “19.y.y.’a kadar varlığını sürdürmüş olan mahalle yapısının yeniden modern toplumlara adapte edilmesi, böylece toplum içinde bir oto kontrol sisteminin kurulması” olduğu söylenebilir. Bu amaçla her mahalle, cadde, sokak veya bir yerleşim birimine bir veya bir kaç polis memurunun eğitilip görevlendirilmesi, bu memurların rutin olarak mahalle sakinleri ile birlikte olması, onları kendi çevrelerine karşı daha sorumlu, duyarlı olmaya teşvik etmesi, (örneğin mahallenin daha düzgün, evlerin boyalı ve badanalı olması, yeşilin korunması, toplumun güvenine terkedilmiş her türlü yapı veya eşyaların daha özenli kullanılması, okul, cami, kilise ve diğer kamu hizmeti veren kurumlara desteğin artırılması vs..) insanların birbirleri ile daha yakın bir ilişki içinde yaşamalarının sağlanması ve dolayısıyla suç ortamının ortadan kaldırılması gibi faaliyetler düzenlenmektedir.

Toplum destekli polisliğin temel elementleri, önleyici hizmetler, devriye hizmetleri, halka hesap verebilme, yetkilerin alt kademelere devri şeklinde belirlemektedir. Toplum destekli polisliğin uygulanabilmesi için bir takım stratejilerin geliştirilmesi zorunludur. Politikaların uygulanabilmesi için özel programlara ihtiyaç vardır. Bu programların başında polis uygulamalarının yeniden düzenlenmesi, problem çözümü anlayışının oluşması ve toplumla diyalog içinde olunması gerekmektedir.(54)

4.2.3. Toplum destekli polisliğin tarihsel süreci

Dünyada toplum destekli polislik uygulamalarının tarihi konusunda Otoriteler ilk toplum destekli polislik uygulamalarının 1800’lü yıllarda İngiltere Londra Metropolitan Polisince başlatıldığını kabul etmektedir. 1929 yılında modern polis teşkilatı olarak kurulduğu kabul edilen İngiltere Londra Metropolitan Polisinin, zaman içindeki gelişimi ile birlikte ileri teknoloji ve bütçeye rağmen suçla mücadelede başarısız olduğu düşünülmesi ve 1970’lerde eleştirilerin yoğunlaşması üzerine, polis yöneticileri tarafından 1979’da Toplum Destekli Polislik projesi ortaya atılmış, kısa sürede yankı bulmuş ve ABD’de de uygulanmaya başlanmıştır (45) .

Toplum Destekli Polisliğin teorik temeli ortaya koyan Goldstein, polisin daha çok problemin sonuçlarıyla uğraştığını, problemin sebeplerine yönelik çalışmalar yapmadığını ve bunun sonucu olarak polisin başarılı olamadığını ileri sürmektedir (52).

Toplum destekli polislik anlayışının temelini oluşturan polis-halk ortaklığı tam manada yerleştirmeye çalışan Kanada ile ABD'nin bir çok eyaletinde toplum destekli polislik anlayışının uygulanmaya başlandığı görülmektedir. New Jersey’de Newark, Massachusetts’te Boston, Texas’ta Houston, Michigan’da Flint, California’da Santa Ana ve New York City Polis Birimleri geleneksel yaya devriye stratejilerine toplum destekli ve problem çözümüne dayalı polislik felsefesine uyarlamışlardır. Sonuçta bu çalışmaların, yaya devriye hizmetlerinin toplumsal yaşam kalitesini artırarak suç

korkusunu azalttığı, vatandaşın polise karşı memnuniyetini artırdığı, polis davranışını vatandaşa karşı olumlu yönde geliştirdiği ve memurların morallerini ve meslek memnuniyetlerini artırdığı görülmüştür (47).

Avrupa’da, 2000 yılların başında Belçika modern polis teşkilatı uygulamalarına geçmek üzere jandarma teşkilatını lağvederek toplum destekli polislik uygulaması temeline dayanan polis teşkilatını kurmuştur.

Özellikle Batı ülkelerinde polis ile toplum arasındaki mesafenin açılması, polis hizmetlerinde iki önemli değişimi beraberinde getirmiştir. Bunlardan birincisi özel polisliğin (private police) gelişimi, diğeri ise toplum destekli polisliğin (community policing) yaygın olarak kullanılmaya başlanmasıdır (46). Tarihsel süreçte bakıldığında bu anlayışlarla da birlikte, polisin kamu düzenini ve huzurunu sağlama rolünün geçmişten günümüze artarak süregelen bir özellik gösterdiği (53) görülmektedir.

4.2.4. Toplum destekli polislik anlayışının dinamikleri

Toplum Destekli Polislik anlayışının dört temel dinamiği vardır:

- 1- Polis teşkilatları ile halk arasındaki ilişkiyi radikal şekilde değiştirme ve işbirliği: Öncelikle, halktan kopuk polis uygulamaları yerine halkın desteğini sağlayan bir anlayışın tüm polis teşkilatı birimlerinde yerleşmesidir. Diğer taraftan, halkın polisin bu değişikliğine olumlu cevap verebilecek, destekleyecek ve işbirliğine girecek bir anlayış düzeyine getirilmesi de gerekmektedir. Bunun için polis teşkilatı yanında, yerel hükümet birimlerinin ve sivil toplum örgütlerinin bu süreci desteklemesi gerekmektedir. Diğer bir deyişle, tüm bu polis birimleri, diğer kamu kurumları ve halkın hizmet anlayışlarının radikal şekilde bir değişimine ihtiyaç vardır. Aksi halde süreç yavaşlayacaktır.
- 2- Polis ile halkın, birlikte Suçla mücadelede etmesi: Suçlarla mücadelede başarılı olabilmenin ön şartının, vatandaşların da katılımının sağlanması(48)

gerçeğinden hareketle, güvenlik sorununun sadece polisin değil halkın da sorumluluğunda olduğu anlayışı yaygınlaştırılarak, sorumluluk paylaşımı yapılacak ve halk ile polisin birlikte hareket etmesi sonucu aydınlatılan suç oranı artarken, halkın da suç karşısındaki korkusu azalacaktır.

Komşuluk gözetim çalışmaları, toplum destekli polisliğin önemli bir boyutunu oluşturmaktadır. Komşular düzenli aralıklarla bir araya gelir, oturdukları bölgedeki güvenlik sorunlarını ve alınacak tedbirleri konuşurlar. Bu uygulamada komşuların şüpheli durumları izlemesi ve polise haber vermesi istenmekte, halkın polisin gözü ve kulağı olması hedeflenmektedir. Ayrıca sosyal bütünleşmenin sağlanabilmesi ile birlikte toplumsal bağların gelişmesi şansı da artmaktadır.

İngiltere’de yapılan bir araştırmada; polisin suç ile ilgili fiillerin %90 gibi çok büyük bir kısmını halkın mağdur, şahit vb. sıfatla verdiği bilgiler ve yardımlar ile çözdüğü, polisin kendi imkanları ile ancak olayların %1’lik kısmını çözebildiği, %4’ünde suç üstü yaptığı, kalan %4’ünde ise başka yollarla çözüldüğü tespit edilmiştir (49).

- 3- Toplumu suça iten problemlerin altındaki nedenleri bulma ve önlem alma: Toplum destekli polisliğin temel felsefesi, sadece polisiye yöntemlerle suçların kontrol ve önlenmesinin mümkün olmayacağı, suçların ancak, sebeplerin belirlenip buna göre müdahale yapılmasıyla önlenebileceği üzerine kuruludur. Dolayısıyla toplum destekli polislik reaktif polislikten daha çok proaktif polisliği öngörür. Diğer bir deyişle suç oluşmadan, suçları önleyici tedbirlerin alınmasını öngörür. Bunun için toplum destekli polislik, toplumu suça iten nedenlerin araştırılmasını, polisin ve diğer ilgili kurumların gerekli tedbirleri almasını, tüm bunlara rağmen suç oluşmuş ise suçu oluşturan unsurların giderilmesine yönelik uygulamaların geliştirilmesini de ifade eder. Trafik lambalarına yerleştirilen kamera aracılığıyla alınan görüntülerle, ilkokul öğrencilerinin karşıdan karşıya geçişlerdeki davranış hataları

kaydedilerek, daha sonra kendilerine videodan gösterilerek olabilecek trafik kazalarının önüne geçilebilecektir (29).

- 4- Sosyal alandaki yaşam kalitesini arttırmayı vaat etme: Suç oranlarının mümkün olduğunca azaldığı bir toplum, kişilerin can ve mal güvenliklerinin teminat altına alındığı bir toplumdur. Suç ile ilgili zararın olmadığı bir ortamda yaşam kalitesi ve düzeyi artacaktır. Polis birimleri bu amaç doğrultusunda halkı yönlendirecek ve suç ile ilgili endişeler azaldıkça halkın refahı yükselecektir. Bu anlayışla toplum yararına olan olumlu çalışmaların daha aktif hale getirilmesinde polisin de rol alması hedeflenmektedir.

Toplum destekli polislik faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde her bölgenin, her şehrin, hatta her mahallenin kendine özgü karakteri ve yaşam tarzı göz önünde bulundurulur. Dolayısıyla, suçun önlenmesi için her şehrin ya da bölgenin ihtiyacına göre ayrı bir yöntem kullanılabilir.

Toplum destekli polisliğin uygulanabilmesi için bir takım stratejilerin geliştirilmesi zorunludur. Öncelikli olarak, polis belirlenen bölgelerde sürekli olarak çalışmalıdır. Bu bölgelerde görev yapan polisler görev yerlerinde yaşayan kişilerle sürekli bir diyalog içinde olmaları ve buralardaki sosyal problemlerin tespiti için çalışmaları sağlanmalıdır. Sürekli olarak bölgelerinde aynı polislerle karşılaşan vatandaşların, bu polislere olan güveni zamanla artacaktır. Ancak bu süreçte polisin çok dikkatli olması gerekmektedir. Halkın güvenini sarsıcı hiçbir harekete mahal verilmemelidir. Görev yapılan alanın sınırlarının net olarak bilinmesi, sorumluluk alanının da netleştirilmesi gerekmektedir. Aksi taktirde polise herhangi bir sebeple gelen vatandaş görev alanı dışında olduğu düşüncesiyle polisten beklediği ilgiyi görmeyebilir.

Toplum Destekli Polislik pozitif bir yaklaşımı gerektirmektedir. Bu pozitif anlayış içinde polis, resmi üniforması ve görevi itibari ile halka daha yakındır.

Polis sahip olduğu sosyal statüsü ve personeli ile, kurumları ve sivil toplum kuruluşlarını harekete geçirebilir, lokomotif görevini üstlenebilir, ilk adımı atabilir, koordine edebilir ve yol gösterici olabilir.

Polis temel görevi gereği suçun önlenmesi için gerekli hareketi diğer kurumlarda ve toplumda başlatması gereklidir. Sonrasında o şehirde yer alan suç ile ilgili çalışma yapabilecek her bir kurum (eğitim, gençlik, spor, sağlık, sosyal yardım kurumları, ulaştırma, bayındırlık vb), belediye ve sivil toplum kuruluşları bu faaliyetin içine çekilir (50).

4.3. Türkiye’de Toplum Destekli Polislik Çalışmaları

Türkiye’de toplum destekli polislik olarak yapılanlara bakıldığında genel olarak şunların belirtildiği görölmektedir (33).

Huzur Toplantıları: Mahalle muhtarları, vatandaşlar ve esnaf kesiminin katılımıyla, vatandaşların sorunlarını bire bir görüşme suretiyle dinlendiği ve polisin halk için var olduğunun anlatılarak kaynaşmanın sağlanmaya çalışıldığı kahvehane, toplantı salonları vb. halkın toplu olarak bulunduğu ya da çağrıldığı sosyal mekanlarda yapılan toplantılardır.

Okul Seminerleri: Uyuşturucu, Madde Bağımlılığı ve Zararları, Terörle Mücadele, trafik vb. konularda Okul öğrencilerine yönelik olarak düzenlenen ve konusunda uzman personel tarafından verilen seminer, konferans vb. etkinliklerdir. Zaman zaman yetişkinleri de içine alan kişisel gelişim eğitimleri verilmektedir.

Personel Eğitimleri: Polis personele yönelik olarak, İnsan Hakları, Toplum Destekli Polislik, Stresle Başa Çıkma ve Problem Çözme, Polis Medya İlişkileri vb. derslerin verildiği hizmet içi eğitimlerdir.

Basılı Malzeme Dağıtımı: İnsan hakları, Madde bağımlılığı vb. konularda afiş, broşür vb malzemelerin hazırlanarak dağıtılması ya da asılması.

Medya Programlarına katılmak: Daha çok polis haftası ve günüyle sınırlı olarak tanıtım ve reklam amaçlı televizyon / radyo programlarına katılmaları içermektedir. Zaman zaman düzenli programlara katılım da sağlanmaktadır.

Sportif Aktiviteler: Özellikle gençlere yönelik emniyet spor kulüpleri oluşturarak çocuk ve gençlerin suçtan uzak tutulmasının amaçlandığı sportif düzenlemelerdir.

Türkiye’de resmi uygulamada toplum destekli polislik adı ile yapılan faaliyetlere baktığımızda, toplum destekli polislikten, daha çok halkla ilişkiler çalışmaları ve bu konuda yapılan aktiviteler anlaşıldığı görülmektedir. Ancak bunların da kurumsal, sistemli, programlı ve uzun soluklu olmaktan daha çok, genellikle yönetici anlayışına dayalı, genel amaçlı uygulamalar olduğu anlaşılmaktadır. Var olan spesifik bir sorunu çözmeye yönelik, hedef kitlenin durumuna göre hazırlanmış ya da belli bir konuda toplumun beklentisini tespite yönelik çalışmaların yok denecek kadar azlığı dikkat çekmektedir. Bu da Türkiye literatürüne 1990’lı yıllarda girmeye başlayan toplum destekli polislik anlayışının kurumlara yansımadığını, kişisel çerçevede ve halkla ilişkiler düzeyinde ele alındığını göstermektedir.

4.4. Toplum Destekli Trafik Polisliği

Toplum destekli polislik anlayışının trafik polisine uyarlanması demek olan “Toplum destekli trafik polisliği”, toplumsal bir olgu olan “trafik” sorununun çözümüne yönelik olarak, geçmişte ne kadar başarıyla gerçekleştirilmiş olursa olsun, artık tek başına yetersiz görülen polisiye uygulamalar yerine, benimsenen felsefe gereği, diğer kurumlar ile trafiğe katılanların desteğini ve katkısını sağlayacak şekilde trafik politikası üretmeyi, hareket etmeyi ve organize olmayı benimseyen bir anlayıştır.

Bu anlayışa göre, öncelikli olarak kendisine hizmet etmekle yükümlü olunan halkın trafik hizmeti ve polisinden beklentileri, gerekirse her bölge için ayrı ayrı belirlenir.

Trafik polisi, bu beklentiler doğrultusunda gerekli hizmeti sunabilmek için, ilgili kurumlar ve halkla işbirliği içinde, onların desteğini alıp sorunun çözümüne katılımlarını da sağlayacak düzenlemeler yapar. Halkın beklentilerindeki değişiklikleri algılayıp yeni beklenti ve önerilere cevap verebilmek için toplumla olan iletişim kanallarının açık olmasına büyük önem verir. İşleyiş ve yapılanmasını trafik suçlarının daha oluşmadan önlenmesi doğrultusunda proaktif anlayışla gerçekleştirir.

Fahri trafik müfettişliği, Alo trafik hattı, ile son yıllarda artan dinamik hazırlanmış internet web sayfası v.b. uygulamalar toplumun trafik denetimine katkısı konusunda gerçekleştirilen kurumsallaştırılmış ve yaygın birer toplum destekli trafik polisliği uygulamaları örnekleridir. Bununla birlikte terminal giriş çıkışlarında yapılan takograf kontrolleri de suç önlemeye ilişkin yapılmış proaktif düzenlemelerdendir. Trafikle ilgili halkla ilişkiler kapsamında yapılan kitap, dergi, bülten, afiş, broşür dağıtılması; seminer, konferans, sempozyum, sergi, yarışma düzenlemeleri, medya programlarına katılma vb. etkinlikler de toplum desteğinin sağlanabilmesi adına son derece önemlidir. Diğer yandan, iş disiplini ve profesyonellik gibi noktalarda imaj sorununa da sebep olacak uygulamalar ile trafik polisinin trafik kurallarına uymaması gibi “üniformalı vatandaş” anlayışını kıran örnekler halkın güven, destek ve katkısını olumsuz yönde etkileyecektir.

Geleneksel olarak trafik polisinin yazdığı ceza sayısı ve meblağının fazlalığı ile ölçülen başarı kriteri, toplum destekli trafik polisliğinde yerini halkla işbirliği kurularak ve önleyici tedbirler alınarak engel olunan trafik ihlalleri ile trafik ihlalleri sonrası yapılan hızlı müdahalenin sağladığı can ve mal kaybının azlığına (can ve mal güvenliğine) bırakır. Bu aynı zamanda devletin temel görevi olan yaşama ve güvenlik hakkı gibi temel hak ve özgürlükleri daha üst standartlarda gerçekleştirilmesi olanağının artırmaktadır.

Trafik polisi yaptığı trafik uygulamalarında, trafiğe katılanların sürekli desteğini almalıdır. Bunun içinde uygulamalarında şeffaflık ve adalet çok önemlidir. Sadece

trafik suçu ve suçlularla uğraşan bir kamu görevlisi değil, aynı zamanda vatandaşın bir nevi danışmanı olduğu görüntüsünü vermelidir (32).

TRAFİK POLİSİNİN HALKLA İLİŞKİLER AÇISINDAN ALGILANIŞI

5.1. Araştırmanın Konusu, Amacı ve Önemi

Trafik polislerinin, halkla ilişkiler merkezli bir görev anlayışı içinde olmaları trafik kazalarının önlenmesinde azaltıcı yönde bir etkiye neden olacağı düşünülmektedir. Her kurumun olduğu gibi trafiğin vatandaşların yaşam kalitesini artıracak biçimde düzenlenmesi ve trafik kazalarının önlenmesi kamu görevlileri ve vatandaşların işbirliği ile sağlanabilecektir. Halkın desteğini kazanmayan, istek ve beklentilerini anlamayan olumlu bir iletişim sağlayamayan kurumların başarılı olamayacakları / olamadıkları açıktır. Bu nedenle trafik polisinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandığı başarısının sorgulanması açısından önemli ip uçları verecektir.

Aşağıda yaptığımız araştırmada, trafik polisinin halkla ilişkileri, kamuoyunun destek ve güvenini sağlamak amacıyla polisin gösterdiği çabaları, halkın trafik polislerinin hizmetleri hakkındaki tutumu ve trafik polisinden görevini yaparken beklentileri üzerinde durulmaktadır.

5.2. Araştırmanın Yöntemi

Araştırmada anket yöntemi kullanılmıştır.

5.2.1. Araştırma evreni ve örneklem seçimi

Halkın konu ile ilgili düşüncelerini almak, trafik polisi hakkındaki tutumlarını ortaya çıkarabilmek amacıyla, Ankara Emniyet Müdürlüğü'nün Tescil Şube Müdürlüğüne gelenler üzerinde basit tesadüfi örnekleme yöntemiyle seçilen kişilere soru kağıdı verilmiştir.

Araştırmada; vatandaşların konu ile ilgili düşüncelerini, tutum ve davranışlarını ortaya çıkarabilmek amacıyla hazırlanan soru kağıtları, 120 kişi üzerinde uygulanmıştır. Trafik Tescil Şube Müdürlüğü'nün iş yoğunluğu ve her kesimden vatandaşın gelmesinden dolayı bu kişilerin arasından seçilmesinin uygun olacağı düşünülmüştür.

5.2.2. Araştırmada kullanılan verilerin toplanması ve değerlendirilmesi

Araştırmada anket yöntemi kullanılmıştır. Anket Ankara Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil Şube Müdürlüğüne gelen 120 kişiye, basit tesadüfi örnekleme yöntemiyle uygulanmıştır. Anketler vatandaşlara birebir dağıtılıp anketin amacı konusunda bilgi verilmiş, kesinlikle isim yazmamaları ve en doğru şekilde cevaplandırmaları hususunda ricada bulunulmuştur. Anket çalışması esnasında sivil elbise ile üniversite doktora talebesi olarak tanışma sağlanmıştır.

Elde edilen veriler SPSS programı kullanılarak , demografik değişkenler baz alınmak suretiyle değerlendirme yapılmıştır.

5.2.3. Araştırmada kullanılan anket hakkında genel bilgi

Anketin 1. sorusu ile katılımcının kişisel durumu hakkında gerekli bilgiler sorulmuştur. Bunlar yaşı, cinsiyeti, öğrenim düzeyi ve sürücü belgesinin olup olmama durumudur. 2. soruda ise trafik denildiğinde aklında neyin geldiğini, 3.soru ile trafik polisinde görmek istediği en önemli özelliği, 4. soruda trafik polisleri ile hangi sıklıkta iletişim kurduklarını, 5. soruda trafik polisinden yardım isteme konusundaki düşüncelerini, 6. soruda yardım istediklerinde sonucun nasıl olduğunu, 7 ve 8. sorularda trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumlu ve olumsuz davranışları hakkındaki düşüncelerini, 9.soruda trafik polislerini teknolojiyi kullanma durumları hakkındaki düşüncelerini, 10. soruda trafik polisinin yetki ve görevleri konusundaki bilgi düzeyleri hakkındaki düşüncelerini, 11.soruda trafik polislerinin kamuoyundaki genel izlenimini, 12 ve 13. sorularda izlenimin olumlu olması veya olumsuz olması durumuna göre ikişer gerekçeyi seçmeleri istenmiştir. 14. soruda olumsuzlukların ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu hakkındaki düşüncelerini, 15.soruda halkla ilişkiler denince ne anladıklarını, 16.soruda trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olduğu görüşüne katılıp katılmadıkları ve 17. soruda trafik kazalarının önlenmesi ve azaltılması konusunda görevi olan kurum ve kuruluşlardan hangilerini bildiği sorulmuştur.

5.3. Bulgular ve Yorumlar

Bu bölümde, araştırmaya katılanların görüşlerinden elde edilen bulgu ve yorumlar yer almaktadır.

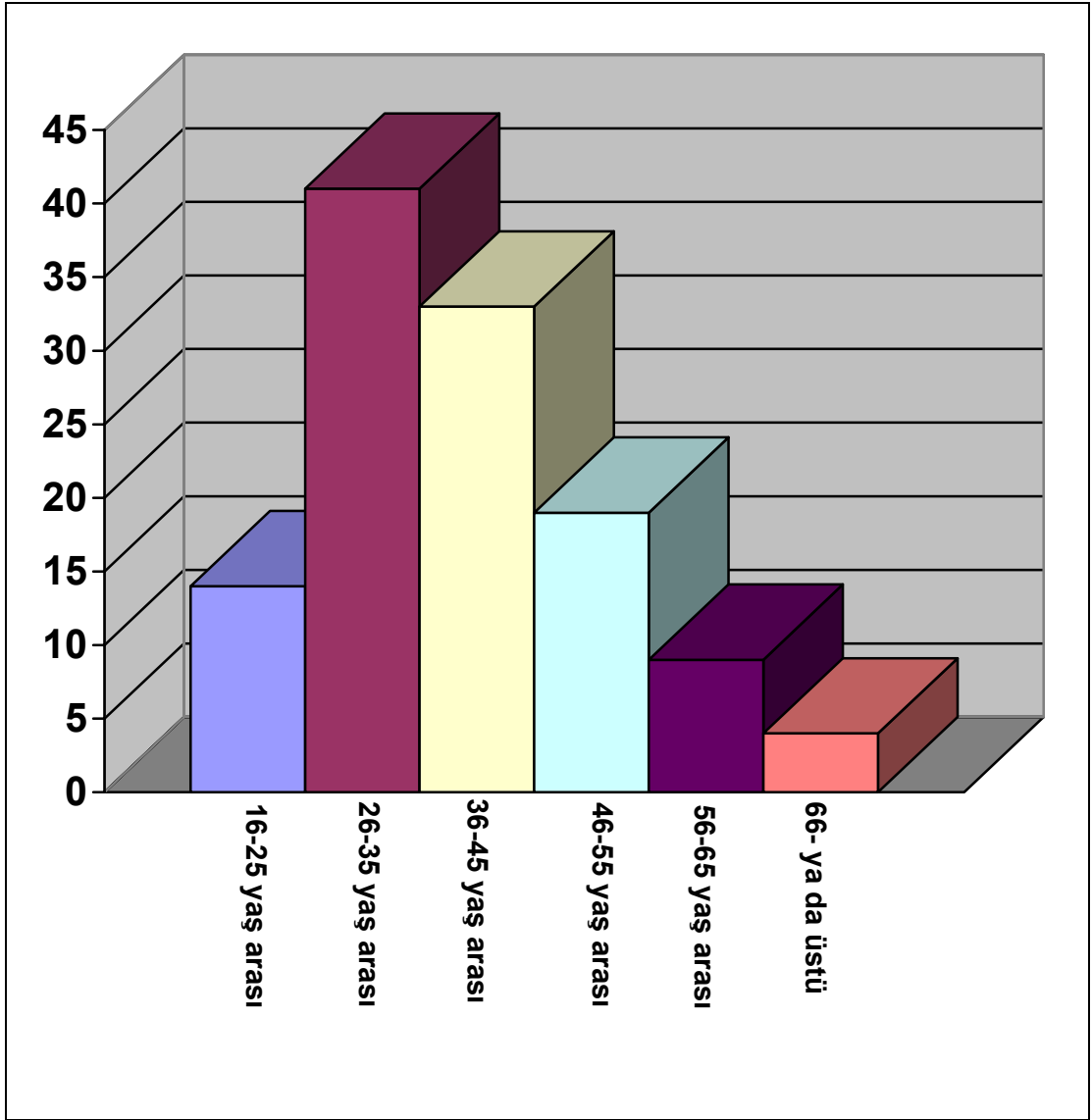
5.3.1. Katılımcı profili

Katılımcıların; yaşlarına, cinsiyetlerine, öğrenim durumlarına ve sürücü belgesi sahibi olma durumlarına ilişkin bulgular Çizelge 5.1 ile çizelge 5.4 arasında belirtilmiştir.

Katılımcıların yaş durumlarına göre dağılımları Çizelge 5.1’de görülmektedir.

Çizelge 5.1. Yaş

Yaş	f	%
16-25 yaş arası	14	11,7
26-35 yaş arası	41	34,2
36-45 yaş arası	33	27,5
46-55 yaş arası	19	15,8
56-65 yaş arası	9	7,5
66- ya da üstü	4	3,3
Toplam	120	100,0



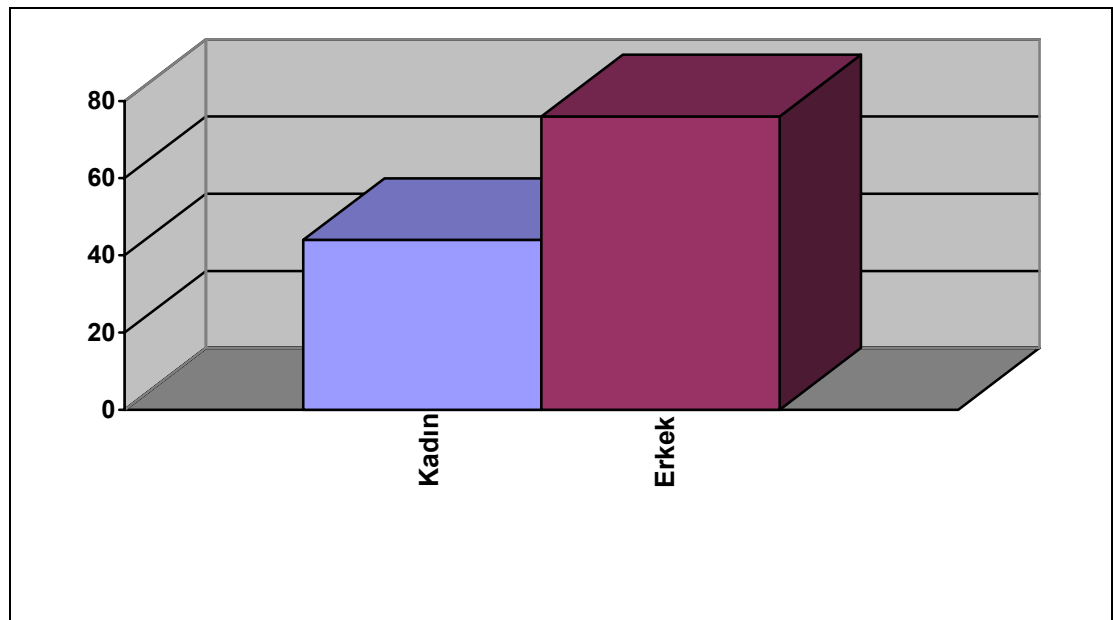
Şekil 5.1 Katılımcıların yaş gruplarına göre dağılımı

Çizelge’de görüldüğü üzere, araştırmaya katılanların % 61,7’sini oluşturan 74 kişi 26-45 yaşları arasında, % 26,6’sını oluşturan 32 kişi 46 ve üzeri yaş grubu arasında ve % 11,7’sini oluşturan 14 kişi de 16-25 yaşları arasında yer almaktadır. Araştırmaya katılanların çoğunluğunu orta yaş grubundaki kişiler oluşturmaktadır. Ancak, yine de trafik polislerinin hizmetlerinden yararlanan değişik yaş gruplarındaki vatandaşlara ulaşıldığı görülmektedir.

Ankete katılanların yaş olarak dağılımları Türkiye’de trafikte sürücü olarak bulunan yaş grupları ile birebir orantılı ve tam temsil eder durumdadır. Katılımcıların cinsiyete göre dağılımı i Çizelge 5.2’de verilmiştir.

Çizelge 5.2 Cinsiyete göre dağılım

Cinsiyet	f	%
Kadın	44	36,7
Erkek	76	63,3
Toplam	120	100,0



Şekil 5.2 Katılımcıların cinsiyete göre dağılımı

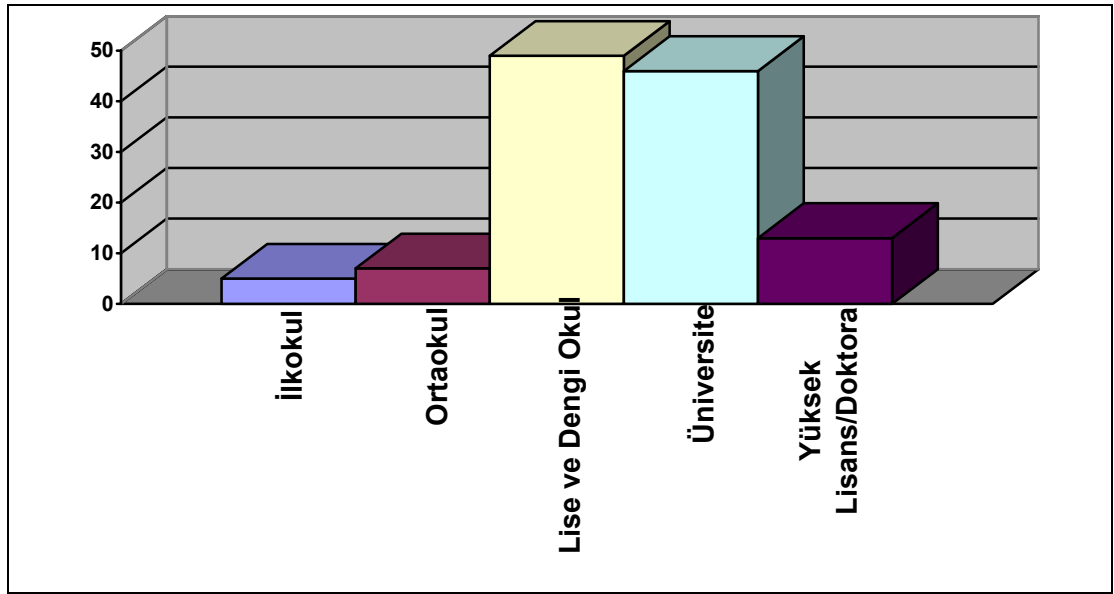
Çizelge 5.2’de görüldüğü gibi, katılımcıların % 63,3’ünü oluşturan 76 kişi erkek ve % 36,7’sini oluşturan 44 kişi ise kadındır. Trafikte sürücü olarak bulunanların oranları da buradaki tabloya uygun bir yapı içermektedir.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre dağılımı Çizelge 5.3’te görülmektedir.

Çizelge 5.3. Öğrenim durumuna göre dağılım

Öğrenim Durumu	f	%
----------------	---	---

İlkokul	5	4,2
Ortaokul	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	49	40,8
Üniversite	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	13	10,8
Toplam	120	100,0



Şekil 5.3 Öğrenim durumuna göre dağılım

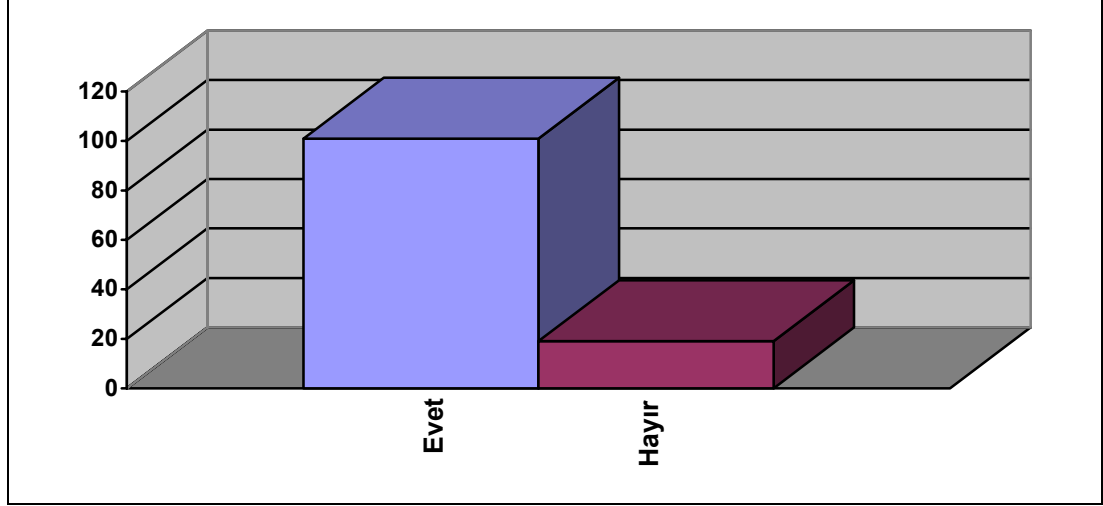
Çizelge 5.3'ten de anlaşılacağı gibi, katılımcıların % 40,8'ini oluşturan 49'u lise ve dengi okul mezunu, % 38,3'ünü oluşturan 46'sı üniversite mezunu, % 10,8'ini oluşturan 13'ü yüksek lisans/doktora mezunu ve %10'unu oluşturan 12'si de ilköğretim okulu mezunudur.

Katılımcıların Sürücü Belgelerinin olup olmama durumlarına göre dağılımını gösterir bulgular Çizelge 5.4'te verilmiştir.

Çizelge 5.4. Sürücü belgesine sahip olma durumuna göre dağılım

Sürücü Belgesi Olma Durumu	f	%
Evet	101	84,2
Hayır	19	15,8

Toplam	120	100,0
--------	-----	-------



Şekil 5.4. Sürücü belgesine sahip olma durumu

Çizelge 5.4'ten de anlaşılacağı üzere, araştırmaya katılanların % 84,2'sinin (101 kişi) sürücü belgesi bulunurken % 15,8'inin ise (19 kişi) sürücü belgesi bulunmamaktadır.

Ankete katılanların büyük bir bölümünün sürücü belgesinin var olduğu görülmektedir. Bu da diğer sorularımızda tutarlı cevaplar alabilmemiz için çok önemli bir husustur.

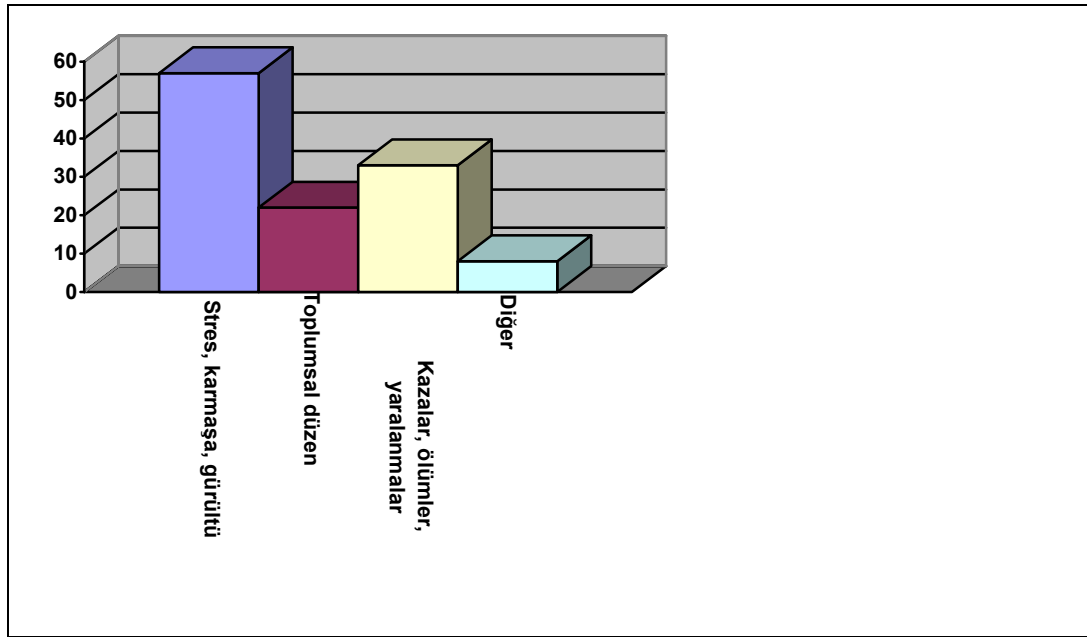
5.3.2. Frekans dağılımları

Katılımcıların araştırmada kullanılan ölçekte yer alan sorulara verdikleri cevapların frekans ve yüzde dağılımlarına ilişkin bulgular Çizelge 5.5-5.20'de belirtilmiştir.

Katılımcıların trafik denilince aklına ne geldiği durumu'na ilişkin dağılımları Çizelge 5.5'te görülmektedir.

Çizelge 5.5. Trafik olgusunu algılama durumlarına göre dağılım

Durum	f	%
Stres, karmaşa, gürültü	57	47,5
Toplumsal düzen	22	18,3
Kazalar, ölümler, yaralanmalar	33	27,5
Diğer	8	6,7
Toplam	120	100,0



Şekil 5.5. Trafik denilince akla ne geldiği durumu

Çizelgedeki verilerden de anlaşılacağı üzere, katılımcıların % 75'ini oluşturan 90 kişinin aklına trafik denilince stres, karmaşa, gürültü, kaza, ölüm ve yaralanma gibi olumsuz şeyler gelirken % 18,3'ünü oluşturan 22 kişinin ise trafik denilince aklına toplumsal düzen gelmektedir. Katılımcıların çok büyük kısmının aklına trafik denilince olumsuz düşünceler gelmesi, ülkemizdeki trafik sorununun ne derece büyük olduğunu göstermektedir.

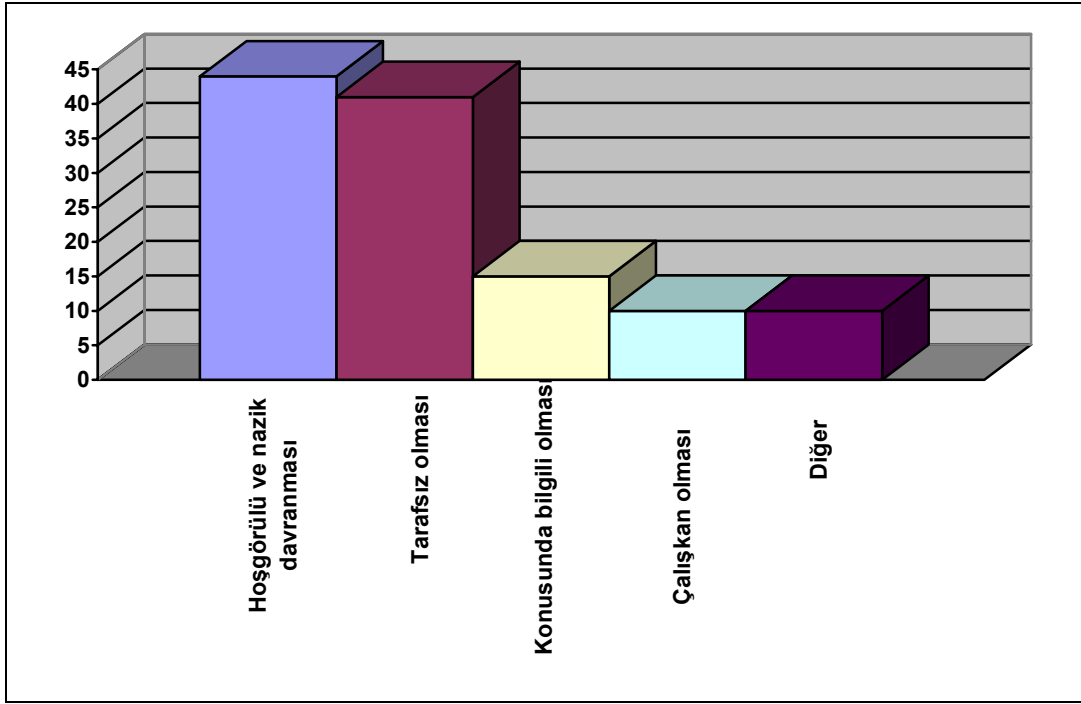
Tezimizin başında da düşünce olarak ortaya koymuş olduğumuz durumu ankete katılanların büyük bir bölümü de aynen beyan etmişlerdir. Ne yazık ki yaşanan bunca

trafik kazası ve keşmekeşlerden sonra insanların belleğinde trafik denince büyük oranda olumsuzluklar gelmektedir.

Araştırmaya katılanların ‘Trafik Polisi’nde bulunması gerekli görülen özellikler durumuna göre dağılımları Çizelge 5.6’da görülmektedir.

Çizelge 5.6. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu

Özellikler	f	%
Hoşgörülü ve nazik davranması	44	36,7
Tarafsız olması	41	34,2
Konusunda bilgili olması	15	12,5
Çalışkan olması	10	8,3
Diğer	10	8,3
Toplam	120	100,0



Şekil 5.6. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu

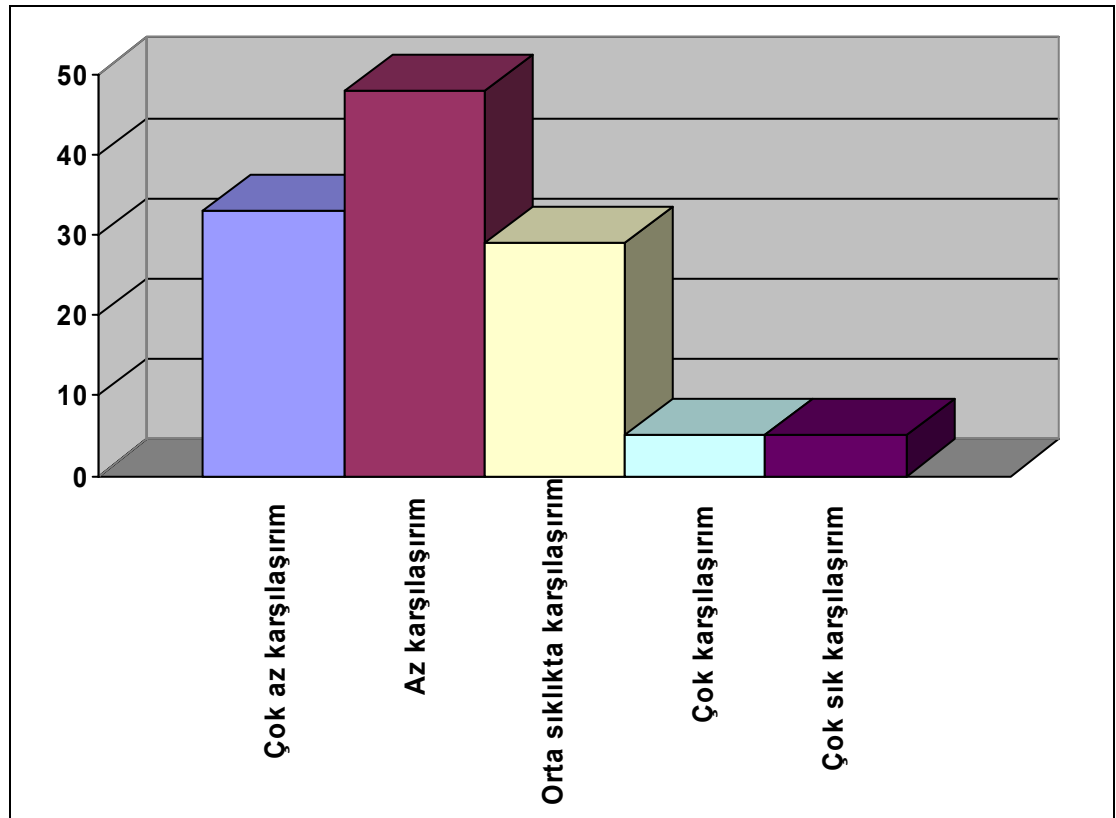
Çizelge 5.6'daki verilenden de anlaşılacağı üzere, trafik polisi'nde bulunması gereken özellikler konusunda katılımcıların % 36,7'sini oluşturan 44 kişi hoşgörülü ve nazik davranma, % 34,2'sini oluşturan 41 kişi tarafsız olma, % 12,5'ini oluşturan 15 kişi bilgili olma derken % 8,3'ünü oluşturan 10 kişi de çalışkan olması gerektiğini belirtmişlerdir.

Buradan çıkaracağımız en önemli husus ise vatandaşın polisten en çok beklediği şey hoşgörülü ve nazik davranmasıdır. Çalışkan olmasından üç kat daha fazla oranda hoşgörülü ve nazik davranması beklenmektedir. İkinci sırada ise tarafsızlık özelliğinin olması gelmektedir. Burada en çok dikkat edilmesi gereken husus trafik polislerinin konusunda bilgili ve çalışkan olmasından çok daha fazla oranda hoşgörülü ve nazik davranması ile tarafsız olması gelmektedir.

Katılımcıların 'Trafik Polisleri ile karşılaşma sıklıklarına göre dağılımları Çizelge 5.7'de görülmektedir.

Çizelge 5.7. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu

Karşılaşma Sıklığı	f	%
Çok az karşılaşım	33	27,5
Az karşılaşım	48	40,0
Orta sıklıkta karşılaşım	29	24,2
Çok karşılaşım	5	4,2
Çok sık karşılaşım	5	4,2
Toplam	120	100,0



Şekil 5.7. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu

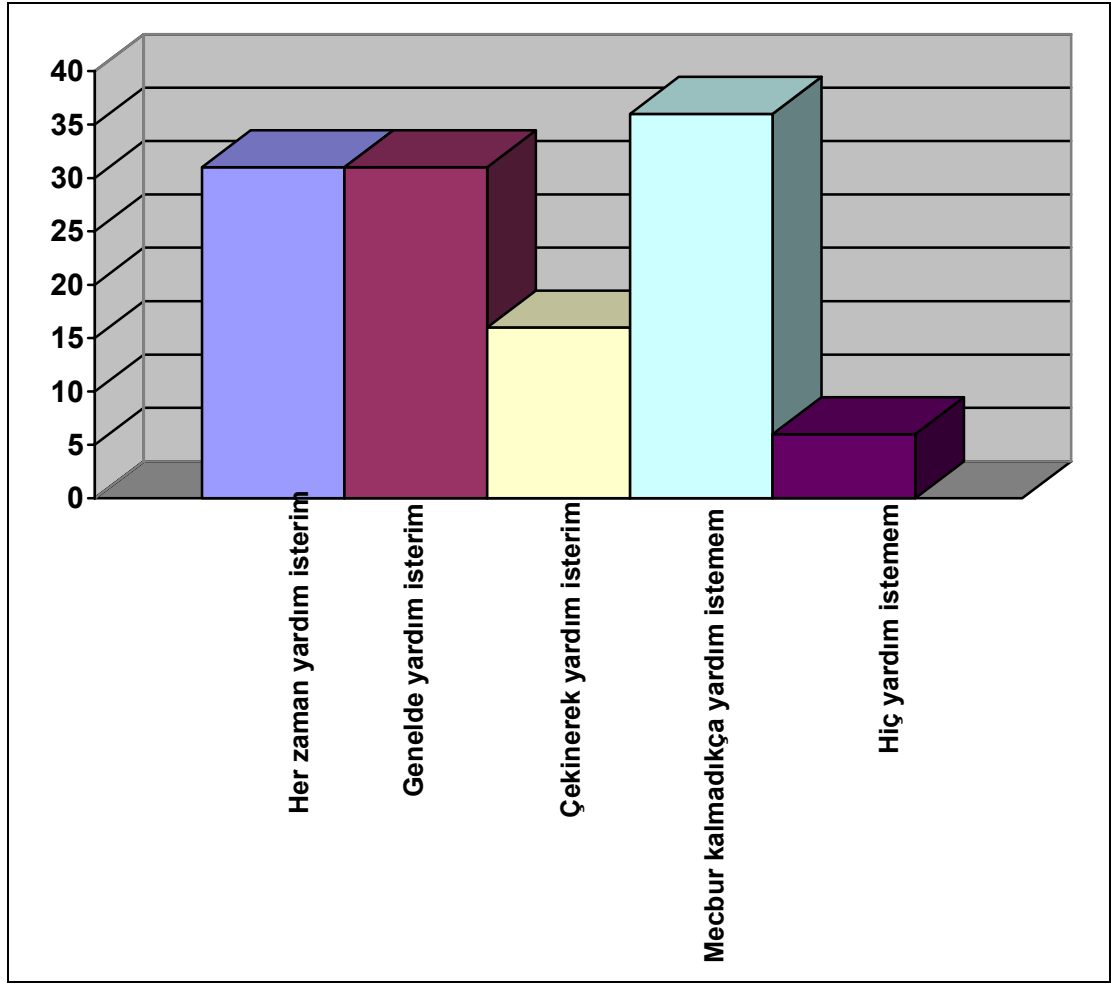
Çizelgede görüldüğü üzere, trafik polisleri ile karşılaşma sıklığına ilişkin araştırmaya katılanların % 67,5'ini oluşturan 81 kişi az karşılaşıldığını belirtirken, araştırmaya katılanların % 8,4'ünü oluşturan 10 kişi de çok karşılaşıldığını belirtmişlerdir. Bu da

bize trafikteki pek çok sürücünün trafik polisi ile çok sık muhatap olmadığını göstermesi açısından önemlidir.

Katılımcıların ‘Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumlarına göre dağılımları Çizelge 5.8’de verilmiştir.

Çizelge 5.8. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu

Yardım İsteme Durumu	f	%
Her zaman yardım isterim	31	25,8
Genelde yardım isterim	31	25,8
Çekinerek yardım isterim	16	13,3
Mecbur kalmadıkça yardım istemem	36	30,0
Hiç yardım istemem	6	5,0
Toplam	120	100,0



Şekil 5.8.Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu

Çizelge 5.8’de görüldüğü gibi, trafikte sorun yaşanıldığında Trafik polisi’nden yardım istenmesine ilişkin olarak katılımcıların % 30’u (36 kişi) mecbur kalmadıkça yardım istemem derken, % 25,8’i (31 kişi) her zaman, %25,8’i (31 kişi) genelde ve % 13,3’ü çekinerek yardım istediklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların % 5’ini oluşturan 6 kişi gibi çok az bir bölümü ise trafikte karşılaşılan sorunlarda trafik polisi’nden hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir.

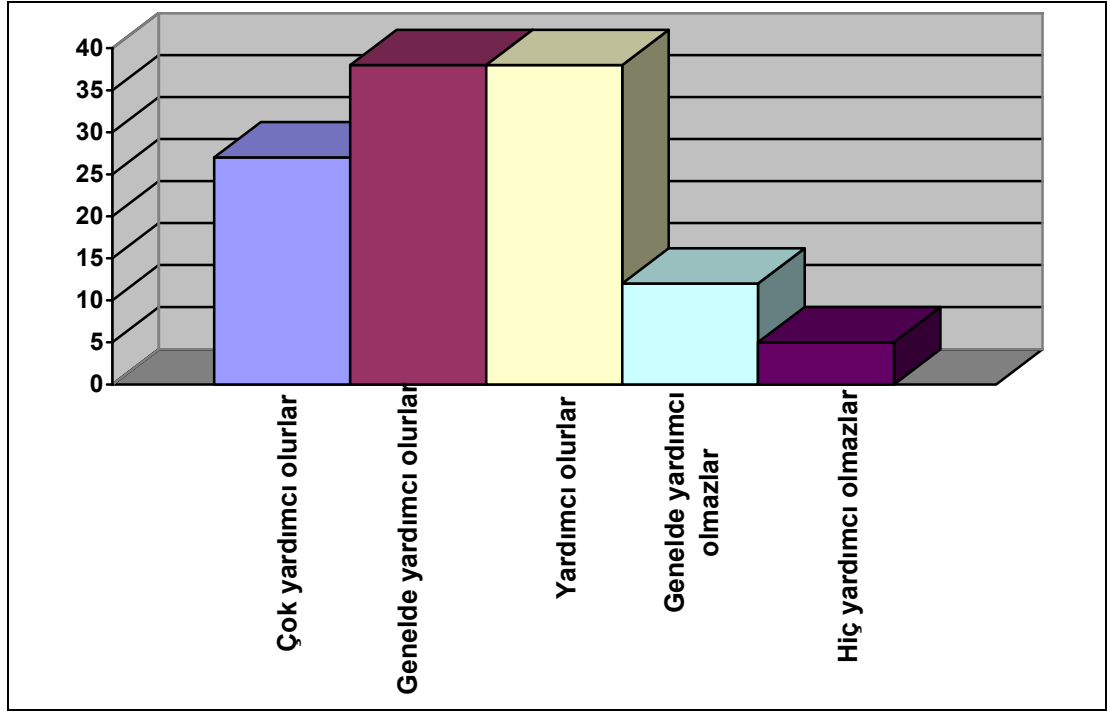
Burada karşımıza çıkan tabloda ankete katılanların %48,3’ü trafik polisinden yardım isteme konusunda ciddi çekincelerinin olduğunu belirtmekte bu ise Trafik Polislerinin halkla ilişkilerinin ciddi bir şekilde gözden geçirilmesi ihtiyacını doğurmaktadır. Her zaman yardım isterim diyenlerin oranının da % 25,8’lerde kalması bunun en somut örneğidir.

Gerçek bir Toplum Destekli Trafik Polisliği uygulandığı takdirde her zaman yardım isterim diyenlerin oranının çok daha yukarılarda olduğu görülecektir.

Araştırmaya katılanların ‘Trafik polisi’nden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu’na göre dağılımları Çizelge 5.9’da görülmektedir.

Çizelge 5.9. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu

Yardım İstenildiğinde Sonuç Durumu	f	%
Çok yardımcı olurlar	27	22,5
Genelde yardımcı olurlar	38	31,7
Yardımcı olurlar	38	31,7
Genelde yardımcı olmazlar	12	10,0
Hiç yardımcı olmazlar	5	4,2
Toplam	120	100,0



Şekil 5.9. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu

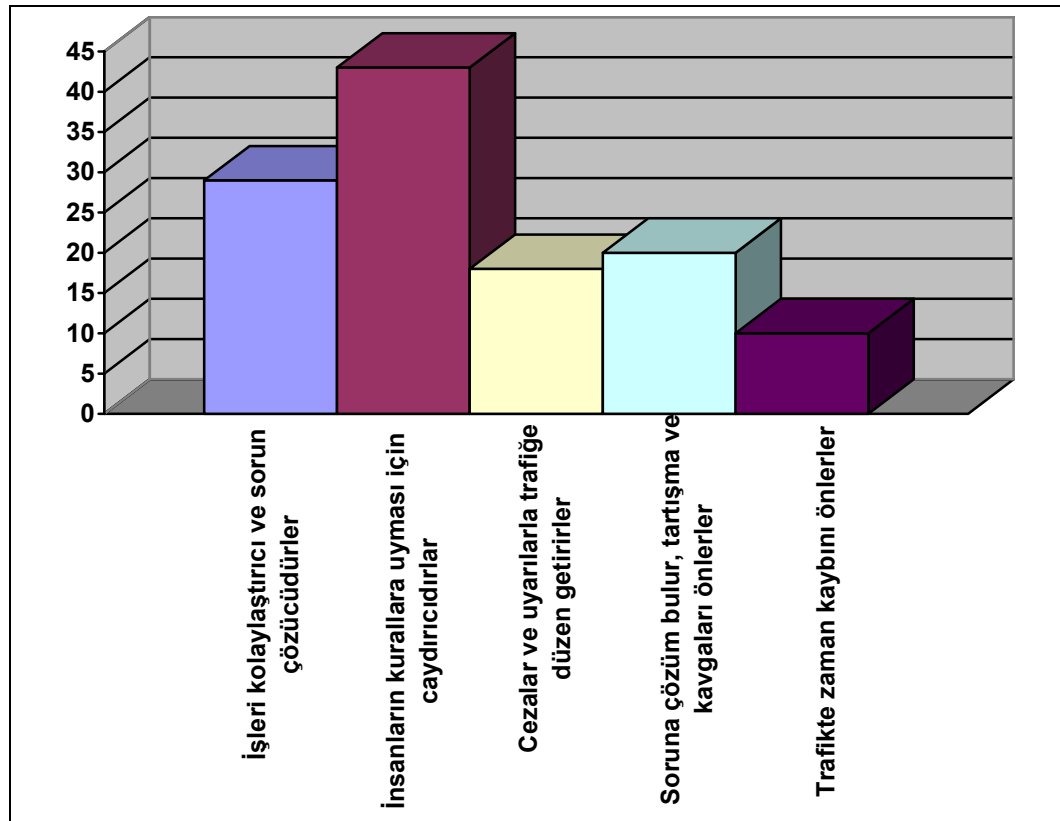
Çizelge 5.9'dan da anlaşılacağı gibi, trafik polisi'nden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde nasıl bir sonuçla karşılaşıldığına ilişkin olarak katılımcıların çok büyük bir bölümü (% 85,9'unu oluşturan 103 kişi) kendilerine yardımcı olunduğunu belirtirken çok küçük bir bölümü ise (% 4,2'sini oluşturan 5 kişi) yardımcı olunmadığını belirtmişlerdir.

Bir önceki tablomuzda trafik polisinden yardım istemede çekincelerin olmasına rağmen burada görüyoruz ki yardım istendiği takdirde % 85,9 oranında Trafik Polislerinin yardımcı olduklarını belirtmişlerdir. Öyleyse buradan şöyle bir yorum yapabiliriz. Yardım istemeye çekincelerin olmasındaki temel problem yardım talebine olumlu cevap alamamak değil, yardım isteme yakınlığını görememektir. Zaten Çizelge 5.6'da belirtildiği gibi ankete katılanlar Trafik polisinden öncelikle hoşgörü ve nezaket beklemektedirler.

Katılımcıların “Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumlu* davranışlarla ilgili düşünce durumlarına göre dağılımlarını gösterir bulgular Çizelge 5.10’da verilmiştir.

Çizelge 5.10. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceler

Düşünceler	f	%
İşleri kolaylaştırıcı ve sorun çözücüdürler	29	24,2
İnsanların kurallara uyması için caydırıcıdırılar	43	35,8
Cezalar ve uyarılarla trafiğe düzen getirirler	18	15,0
Soruna çözüm bulur, tartışma ve kavgaları önlerler	20	16,7
Trafikte zaman kaybını azaltırlar	10	8,3
Toplam	120	100,0



Şekil 5.10. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumlu* davranışlarla ilgili düşünceler

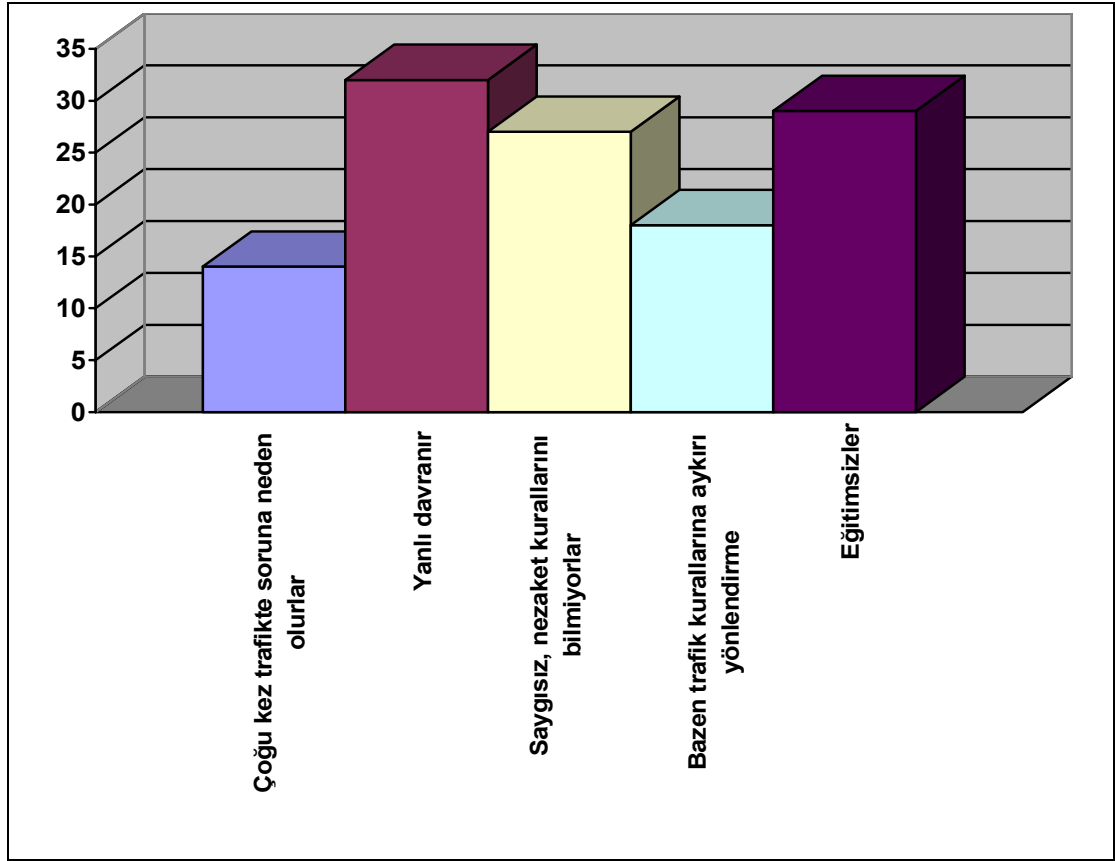
Çizelge 5.10'dan da anlaşılacağı üzere, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili olarak, katılımcıların % 35,8'i olan 43 kişi bu davranışların insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 24,2'si olan 29 kişi bu davranışların işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 16,7'si olan 20 kişi bu tür davranışların soruna çözüm bularak tartışmayı kavgayı önlediğini, % 15,0'ı olan 18 kişi bu davranışların ceza ve uyarı trafiğe düzen getirdiğini ve % 8,3'ü olan 10 kişi ise bu tür davranışların trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir.

Burada olumlu olarak görülen en önemli husus olarak trafik polisinin caydırıcı rolünü görmüş olmaları trafik polislerine kendilerinin bir caydırıcı olarak ta baktığının bir işaretidir. Aslında trafik polisinin cezalandırıcı ve caydırıcı özelliklerinden ziyade kolaylaştırıcı, ve trafikte zaman kaybını önlediği gibi hususların insanlarda fikir olarak belirmesi beklenir di. Bunun sağlanabilmesi için trafik polislerinde halka ilişkiler ve görev mantığı ile ilgili eğitim ve seminerler verilmelidir.

Katılımcıların 'Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumsuz* davranışlarla ilgili düşüncelerine' ilişkin dağılımları Çizelge 5.11'de görülmektedir.

Çizelge 5.11. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumsuz* davranışlarla ilgili düşünceler

Düşünceler	f	%
Çoğu kez trafikte soruna neden olurlar	14	11,7
Yanlı davranır	32	26,7
Saygısız, nezaket kurallarını bilmiyorlar	27	22,5
Bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme	18	15,0
Eğitimsizler	29	24,2
Toplam	120	100,0



Şekil 5.11. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşünceler

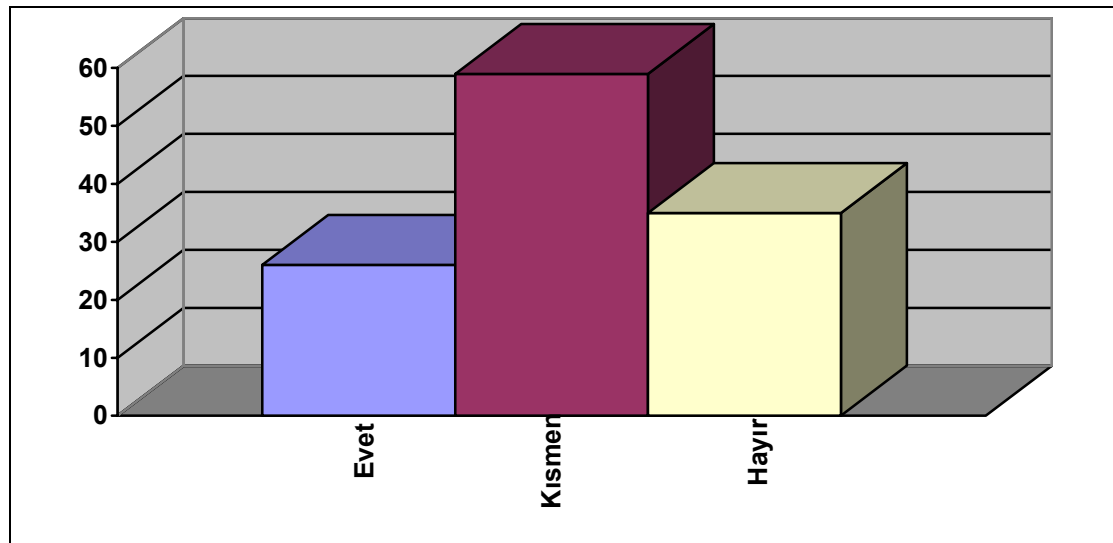
Çizelgedeki verilerden de anlaşılacağı üzere, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili olarak katılımcıların, % 26,7'si olan 32 kişi trafik polislerinin yanlı davrandığını, % 24,2'si olan 29 kişi eğitimsiz olduklarını, % 22,5'i olan 27 kişi trafik polislerinin saygısız ve nezaket kurallarını bilmediklerini, % 15,0'ı olan 18 kişi trafik polislerinin bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 11,7'si olan 14 kişi de çoğu kez trafikte sorunun nedeni olarak trafik polislerini gördüklerini belirtmişlerdir.

Burada üç cevap; yanlı olmaları, saygısız, nezaket kurallarını bilmiyor ve eğitimsiz olmaları diğerlerinden daha fazladır. Bu da bizlere trafik polislerinde hakla ilişkiler yönüyle bir zafiyet olduğunu göstermektedir.

Katılımcıların ‘trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiyen en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu’na göre dağılımları Çizelge 5.12’de görölmektedir.

Çizelge 5.12. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiyen en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu

Teknolojiyen Yararlanma Durumu	f	%
Evet	26	21,7
Kısmen	59	49,2
Hayır	35	29,2
Toplam	120	100,0



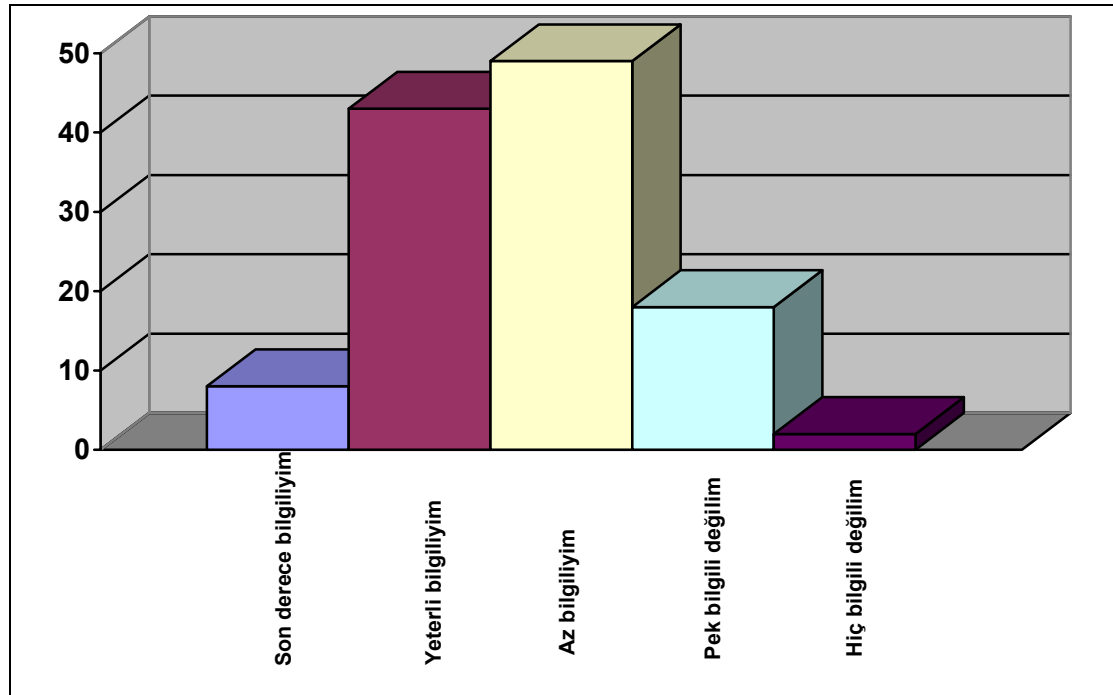
Şekil 5.12. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiyen en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu

Çizelge 5.12’deki verilerden de anlaşılacağı üzere, araştırmaya katılanların % 70,9’u olan 85 kişi trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiyen en üst düzeyde yararlandıklarını belirtirken % 29,2’si yararlanmadıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların ‘trafik polisi’nin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu’na göre dağılımları Çizelge 5.13’de verilmiştir.

Çizelge 5.13. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu

Bilgi Sahibi Olma Durumu	f	%
Son derece bilgiliyim	8	6,7
Yeterli bilgiyim	43	35,8
Az bilgiliyim	49	40,8
Pek bilgili değilim	18	15,0
Hiç bilgili değilim	2	1,7
Toplam	120	100,0



Şekil 5.13. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu

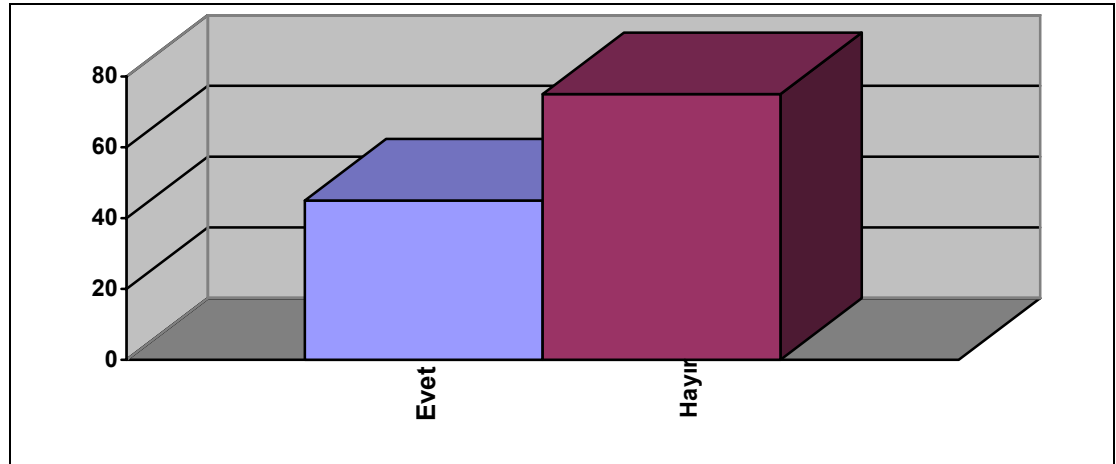
Çizelgede görüldüğü üzere, katılımcıların % 55,8'i olan 67 kişi kendilerinin trafik polislerinin görev ve yetkilerine ilişkin yeterli bilgiye sahip olmadıklarını belirtirken, 42,5'i yeterli bilgiye sahip olduklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların % 1,7'si olan 2 kişi ise trafik polislerinin görev ve yetkilerine ilişkin hiç bilgisi olmadıklarını

belirtmişlerdir. Buradan da görülmektedir ki katılımcılardan birçoğu trafik polisinin görevleri ve yetkisi konusunda ciddi bir bilgiye sahip değiller.

Araştırmaya katılanların ‘Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu’na göre dağılımları Çizelge 5.14’te görülmektedir.

Çizelge 5.14. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin *olumlu* olma durumu

İzlenimin Olumlu Olma Durumu	f	%
Evet	45	37,5
Hayır	75	62,5
Toplam	120	100,0



Şekil 5.14. Trafik Polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin *olumlu* olma durumu

Çizelge 5.14’de görüldüğü gibi, katılımcıların yaklaşık olarak üçte ikisi olan 75 kişi (% 62,5) trafik polislerinin kamuoyundaki genel izleniminin olumsuz olduğunu belirtirken, yaklaşık üçte biri olan 45 kişi (% 37,5) trafik polislerinin genel izlenimlerinin olumlu olduğunu belirtmişlerdir.

Katılımcılar bundan önce yapılmış olan birçok araştırmada ortaya çıkan trafik polislerinin kamuoyunda olumsuz bir imajının varlığını devam ettirdiğini ifade etmişlerdir. Bu da bizlere bu konuda ne kadar çok olum şeyler yapmamız ve pozitif adımlar atmamız gerektiğini göstermektedir.

Katılımcıların ‘Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumuna göre dağılımını gösterir bulgular Çizelge 5.15’te verilmiştir.

Çizelge 5.15. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin *olumlu* olma durumu

Olumlu Olma Durumu	Evet		Hayır	
	f	%	f	%
Kuralları uygulama titizliği / hassasiyeti	58	48,3	62	51,7
Görev bilinci/fedakarlık	94	78,3	26	21,7
Aldıkları eğitim	39	32,5	81	67,5
Görevden sağladıkları tatmin	38	31,7	82	68,3
Halkla ilişkiler iyi	10	8,3	110	91,7

Çizelge 5.15’ten de anlaşılacağı üzere, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olmasının; trafik polislerinin kuralları uygulama titizliğine bağlı olması durumuna katılımcıların % 48,3’ü olan 58 kişi evet derken % 51,7’si olan 62 kişi hayır demiş, görev bilinci ve fedakarlık durumuna katılımcıların % 78,3’ü evet derken, % 21,7’si olan 26 kişi hayır demiş, aldıkları eğitim durumuna

katılımcıların % 32,5'i olan 39 kişi evet derken, % 67,5'i olan 81 kişi hayır demiş, görevden sağladıkları tatmin durumuna katılımcıların % 31,7'si olan 38 kişi evet derken, % 68,3'ü olan 82 kişi hayır demiş, halkla ilişkilerin iyi olması durumuna katılımcıların % 8,3'ü olan 10 kişi evet derken % 91,7'si olan 110 kişi hayır demiştir.

Buradan da anlaşılabacağı gibi, trafik polisleri fedakarlık ve görev bilinci açısından katılımcıların çoğu tarafından olumlu olarak görülmektedir. Fakat aynı katılımcılar trafik polislerinin halkla ilişkilerinin % 91,7 oranda olumsuz olarak nitelendirmişlerdir. Burada diğer konulara da değineceğiz fakat bu oran gerçekten çok yüksek ve her yönü ile değerlendirilmesi gereken bir orandır. Aynı zamanda katılımcılar tarafından görevlerinden aldıkları tatmin ve eğitimlerinin de yeterli olmadığı belirtilmiştir.

Katılımcıların 'Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumsuz olma durumu'na ilişkin dağılımları Çizelge 5.16'da görülmektedir.

Çizelge 5.16. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin *olumsuz* olma durumu

Olumsuz Olma Durumu	Evet		Hayır	
	f	%	f	%
Aldıkları eğitim yetersiz	40	33,3	80	66,7
İşin halk tarafından sevilmemesi	58	48,3	62	51,7
Görevin kötüye kullanımı/adil olmamak	53	44,2	67	55,8
Yasaya göre değil, kişiye göre davranmak	64	53,3	56	46,7
Halkla ilişkileri bilmiyor	22	18,3	98	81,7

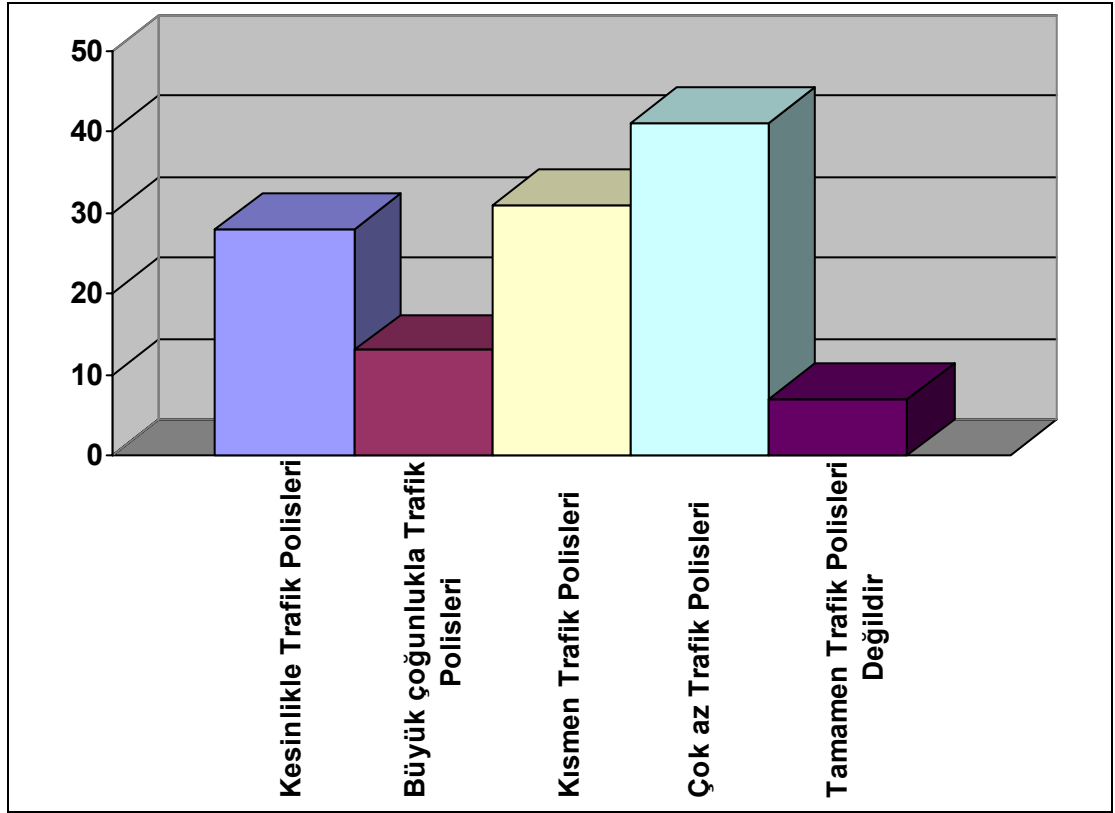
Çizelge 5.16'dan da anlaşılabacağı gibi, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumsuz olmasının; trafik polislerinin aldıkları eğitimin yetersiz

olması durumuna % 33,3'ü olan 40 kişi evet derken, % 66,7'si olan 80 kişi hayır demiş, yapılan işin halk tarafından sevilmemesi durumuna katılımcıların % 48,3'ü olan 58 kişi evet derken, % 51,7'si olan 62 kişi hayır demiş, görevin kötüye kullanımı durumuna katılımcıların % 44,2'si olan 53 kişi evet derken, % 55,8'i olan 67 kişi hayır demiş, kişiye göre davranıldığı durumuna katılımcıların % 53,3'ü olan 64 kişi evet derken, % 46,7'si olan 56 kişi hayır demiş, halkla ilişkileri bilmeme durumuna katılımcıların % 18,3'ü evet derken, % 81,7'si hayır demiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere kişiye göre davranma durumu trafik polislerinin genel izleniminin olumsuz olması nedenleri arasında olduğu görülmektedir.

Katılımcıların 'Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumuna göre dağılımları Çizelge 5.17'de görülmektedir.

Çizelge 5.17. Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu

Sorumluluk Durumu	f	%
Kesinlikle Trafik Polisleridir	28	23,3
Büyük çoğunlukla Trafik Polisleridir	13	10,8
Kısmen Trafik Polisleridir	31	25,8
Çok az Trafik Polisleridir	41	34,2
Tamamen Trafik Polisleri Değildir	7	5,8
Toplam	120	100,0



Şekil 5.17. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu

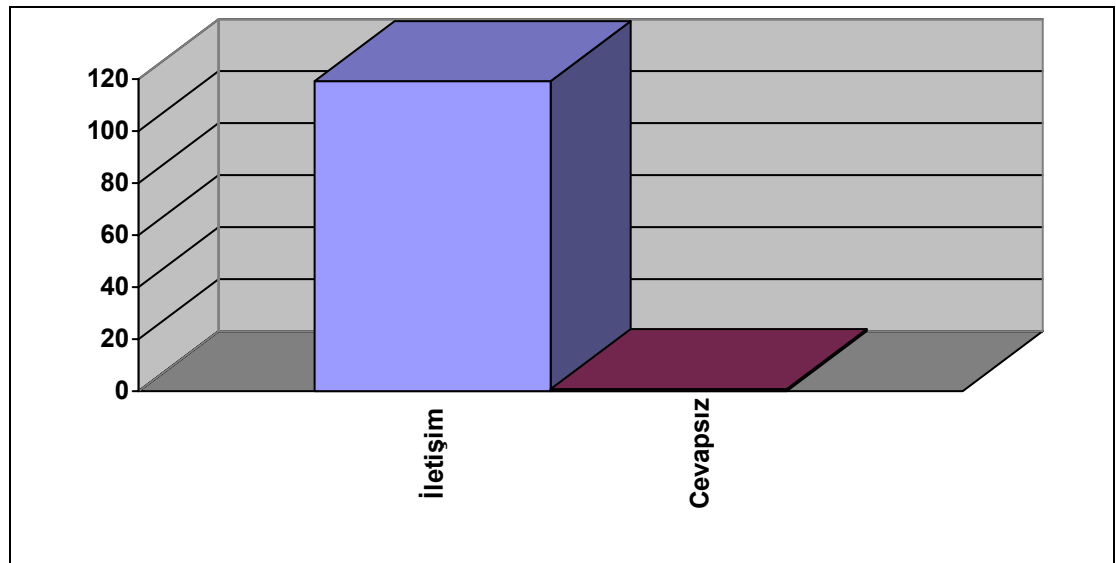
Çizelgedeki verilerden de anlaşılacağı üzere, katılımcıların % 60’ı olan 72 kişi Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olarak trafik polislerinin sorumlu olduğunu belirtirken katılımcıların % 40’ı olan 48 kişi trafik polislerinin sorumlu olmadıklarını belirtmişlerdir.

Burada katılımcıların birçok kuruluşun ihmal ve hatalarının sorumluluğunu da trafik polislerinden bilmesi ve trafik ile ilgili olumsuzluklarda büyük ölçüde trafik polisini sorumlu tutması dikkat edilmesi gereken bir husustur.

Katılımcıların halkla ilişkiler kavramından ne anladıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.18’de verilmiştir.

Çizelge 5.18. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı

Ne Anlaşıldığı	f	%
İletişim	119	99,2
Cevapsız	1	0,8
Toplam	120	100,0



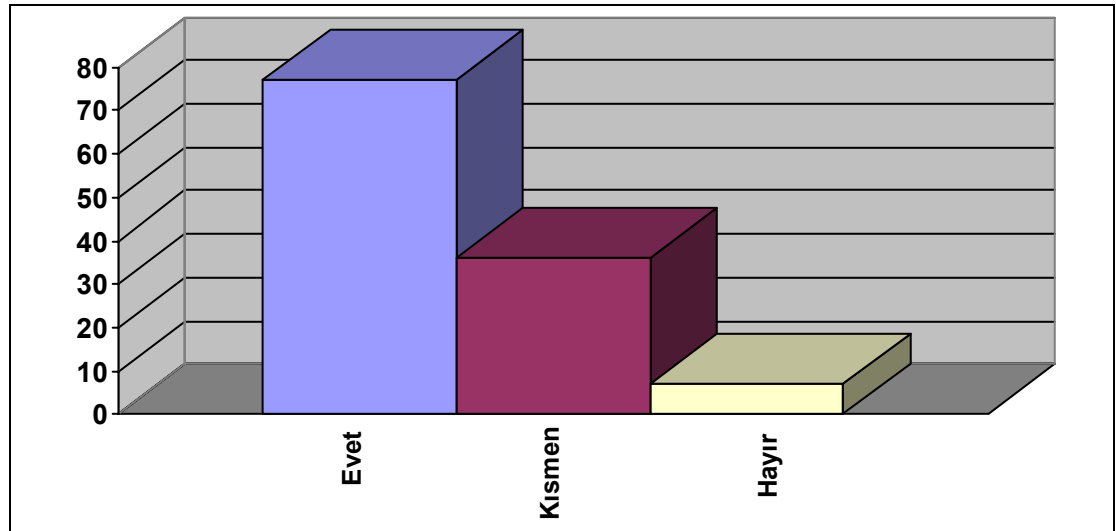
Şekil 5.18. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı

Çizelge 5.18'deki verilerden de anlaşılacağı gibi, katılımcıların tamamına yakını (%99,2) halkla ilişkiler kavramından iletişimi anlamaktadırlar.

Araştırmaya katılanların 'trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna göre dağılımı Çizelge 5.19'da görülmektedir.

Çizelge 5.19. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu

Önemli Olma Durumu	f	%
Evet	77	64,2
Kısmen	36	30
Hayır	7	5,8
Toplam	120	100,0



Şekil 5.19. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu

Çizelgede görüldüğü üzere, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olması durumunda, katılımcıların % 94,2'si önemli olduğunu belirtirken % 5,8'i önemli olmadığını belirtmişlerdir.

Katılımcıların büyük bir kısmı trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olduğunu belirtmişlerdir. Temeli ve büyük çoğunluğuyla insan unsuruna dayanan trafik ve trafik kazalarının önlenmesinde uygulamanın bizzat içerisinde olan insanlar ve trafiği düzenleme konumunda bulunan trafik polislerinin çok iyi bir iletişim içerisinde olmaları gerekmektedir. Bu

sağlıklı iletişimin sonucunda trafik polisleri vatandaşları birer yardımcı ve dost olarak görürken vatandaşlar da trafik polisini kendilerinin rahat, huzur ve güvenliği için çalışan bir dost olarak görecektir. Aynı zamanda kurulacak güzel iletişim kanallarıyla vatandaşın da trafik bilinci yükseltilerek trafik polislerinin görev ve sorumluluklarına en yüksek seviyede katkıda bulunmaları sağlanabilir.

Katılımcıların ‘trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisleri ve emniyet birimleri dışında görevi olan kurum ve kuruluşları bilme’ durumlarına göre dağılımını gösterir bulgular Çizelge 5.20’de verilmiştir.

Çizelge 5.20. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisleri ve emniyet birimleri dışında görevi olan kurum ve kuruluşlar

Olumsuz Olma Durumu	Evet		Hayır	
	f	%	f	%
Karayolları	54	45,0	66	55,0
Jandarma	42	35,0	78	65,0
Ulaştırma Bakanlığı	29	24,2	91	75,8
Zabıta	21	17,5	99	82,5
Bilinmiyor	18	15,0	102	85,0

Çizelgedeki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisleri ve emniyet birimleri dışında görevi olan kurum ve kuruluşlar konusunda katılımcıların % 45,0’ı olan 54 kişi Karayolları genel Müdürlüğü’nü görevli görürken % 55,0’ı olan 66 kişi görevli görmemektedir. Katılımcıların % 35,0’ı olan 42 kişi Jandarma Genel Komutanlığı’nı görevli görürken % 65,0’ı olan 78 kişi görevli görmemektedir. Katılımcıların % 24,2’si olan 29 kişi Ulaştırma Bakanlığı’nı görevli görürken % 75,8’i olan 91 kişi görevli görmemektedir. Yine katılımcıların % 17,5’i olan 21 kişi Zabıta’yı görevli görürken % 82,5’i olan 99 kişi görevli görmemektedir.

5.3.3. Yaşa göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar

Yaşa göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular Çizelge 5.21-5.33'te yer almaktadır.

Katılımcıların yaşlarına göre, trafik denilince aklına ne geldiğine ilişkin dağılımları Çizelge 5.21'de verilmiştir.

Çizelge 5.21. Trafik denilince akla ne geldiği durumu

Yaş	Durum									
	Stres, Karmaşa, Gürültü		Kazalar, Ölümler, Yaralanmalar		Toplumsal Düzen		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	F	%	f	%
16-25 yaş arası	6	5	5	4,2	1	0,8	2	1,7	14	11,7
26-35 yaş arası	26	21,7	9	7,5	4	3,3	2	1,7	41	34,2
36-45 yaş arası	14	11,7	7	5,8	9	7,5	3	2,5	33	27,5
46-55 yaş arası	7	5,8	6	5	6	5	0	0	19	15,8
56-65 yaş arası	4	3,3	2	1,7	2	1,7	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	0	0	4	3,3	0	0	0	0	4	3,3
Toplam	57	47,5	33	27,5	22	18,3	8	6,7	120	100

Çizelge 5.21'deki verilerin incelenmesinden de anlaşılacağı üzere, trafik denilince 16-25 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 5'i olan 6'sının aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 4,2'si olan 5'inin aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 0,8'i olan 1'inin aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. 26-35 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 21,7'si olan 26'sının aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 7,5'i olan 9'unun aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 3,3'ü olan 4'ünün aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. 36-45 yaş grubu arasında yer alan

katılımcıların % 11,7'si olan 14'ünün aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 5,8'i olan 7'sinin aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 7,5'i olan 9'unun aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. 46-55 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 5,8'i olan 7'sinin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 5'i olan 6'sının aklına kaza, ölüm ve yaralanma ve yine % 5'i olan 6'sının aklına da toplumsal düzen gelmektedir. 56-65 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ünün aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 1,7'si olan 2'sinin aklına kaza, ölüm ve yaralanma ve yine % 1,7'si olan 2'sinin aklına da toplumsal düzen gelmektedir. 65 yaş ve üstü yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ünün aklına kaza, ölüm ve yaralanma gelirken bu yaş grubunda yer alan katılımcılardan diğer şıkları işaretleyen olmadığı görülmektedir. Katılımcıların büyük çoğunluğunun aklına trafik denilince olumsuzluklar geldiği görülmüştür.

Araştırmaya katılanların yaşlarına göre, trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumuna ilişkin dağılımları Çizelge 5.22'de görülmektedir.

Çizelge 5.22. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu

Yaş	Özellikler											
	Hoşgörülü ve Nazik Davranma		Tarafsız Olma		Konusunda Bilgili Olması		Çalışkan Olması		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	2	1,7	6	5,0	2	1,7	2	1,7	2	1,7	14	11,7
26-35 yaş arası	16	13,3	14	11,7	6	5,0	2	1,7	3	2,5	41	34,2
36-45 yaş arası	15	12,5	10	8,3	3	2,5	3	2,5	2	1,7	33	27,5
46-55 yaş arası	7	5,8	6	5,0	3	2,5	1	0,8	2	1,7	19	15,8
56-65 yaş arası	3	2,5	4	3,3	0	0	1	0,8	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	1	0,8	1	0,8	1	0,8	1	0,8	0	0	4	3,3
Toplam	44	36,6	41	34,1	15	12,5	10	8,3	10	8,4	120	100

Çizelge 5.22’de de görüldüğü üzere, trafik polislerinde bulunması gerekli görülen özelliklere bakıldığında 16-25 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 1,7’si olan 2’si hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 5,0’ı olan 6’sı tarafsız olma, % 1,7’si olan 2’si konusunda bilgili olma ve yine % 1,7’si olan 2’si de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. 26-35 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 13,3’ü olan 16’sı hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 11,7 si olan 14’ü tarafsız olma, % 5,0’ı olan 6’sı konusunda bilgili olma ve % 1,7’si olan 2’si de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 12,5’i olan 15’i hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 8,3’ü olan 10’u tarafsız olma, % 2,5’i olan 3’ü bilgili olma ve % 2,5’i olan 3’ü de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 5,8’i olan 7’si hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 5,0’ı olan 6’sı tarafsız olma, % 2,5’i olan 3’ü bilgili olma ve % 0,8’i olan 1’i de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 2,5’i olan 3’ü hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 3,3’ü olan 4’ü tarafsız olma ve % 0,8’i olan 1’i de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Bu yaş grubunda yer alan katılımlardan konusunda bilgili olma özelliğini belirten olmamıştır. 65 yaş ve üstü yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 0,8’i olan 1’er kişi hoşgörülü olma ve nazik davranma, tarafsız

olma, konusunda bilgili olma ve çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Araştırmaya katılanların tamamına yakını trafik polislerinden hoşgörü, güler yüz ve adaletli davranmalarını beklemektedir. Hatta bu özelliklerin trafik polislerinin bilgili ve çalışkan olmalarından daha da önemli tutulduğu görülmektedir.

Katılımcıların yaşlarına göre, ‘Trafik Polisleri ile karşılaşma sıklıkları’na ilişkin dağılımları Çizelge 5.23’te görülmektedir.

Çizelge 5.23. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu

Yaş	Karşılaşma Sıklığı											
	Az		Çok Az		Orta Sıklıkla		Çok		Çok Sık		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	6	5,0	2	1,7	4	3,3	1	0,8	1	0,8	14	11,7
26-35 yaş arası	17	14,2	11	9,2	9	7,5	2	1,7	2	1,7	41	34,2
36-45 yaş arası	12	10	12	10	8	6,7	1	0,8	0	0	33	27,5
46-55 yaş arası	8	6,7	7	5,8	2	1,7	1	0,8	1	0,8	19	15,8
56-65 yaş arası	4	3,3	1	0,8	3	2,5	0	0	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	1	0,8	0	0	3	2,5	0	0	0	0	4	3,3
Toplam	48	40	33	27,5	29	24,2	5	4,1	5	4,1	120	100

Çizelge’de de görüldüğü gibi, trafik polisleri ile karşılaşma sıklığına bakıldığında 16-25 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 5,0’ı olan 6’sı az karşılaştıklarını, % 1,7’si olan 2’si çok az karşılaştıklarını, % 3,3’ü olan 4’ü orta sıklıkla karşılaştıklarını, % 0,8’i olan 1’i çok karşılaştıklarını ve % 0,8’i olan 1’i de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir. 26-35 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 14,2’si olan 17 kişi az, % 9,2’si olan 11 kişi çok az, % 7,5’i olan 9 kişi orta, % 1,7’si olan 2 kişi çok ve % 1,7’si olan 2 kişi de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 10,0’ı olan 12 kişi az karşılaştıklarını, % 10,0’ı olan 12 kişi çok az karşılaştıklarını, % 6,7’si olan 8 kişi orta sıklıkla karşılaştıklarını ve % 0,8’i olan 1 kişi de çok karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Bu yaş

grubunda yer alan katılımcılardan çok sık karşılaştıklarını belirten olmamıştır. 46-55 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 6,7'si olan 8'i az karşılaştıklarını, % 5,8'i olan 7'si çok az karşılaştıklarını, % 1,7'si olan 2'si orta sıklıkla karşılaştıklarını, % 0,8'i olan 1'i çok karşılaştıklarını ve % 0,8'i olan 1'i de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ü % az karşılaştıklarını, % 0,8'i 1'i çok az karşılaştıklarını, % 2,5'i olan 3'ü orta sıklıkla karşılaştıklarını belirtirken % 0,8'i olan 1'i de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Bu yaş grubunda çok karşılaştığını belirten katılımcı bulunmamaktadır. 65 yaş ve üstü yaş grubu arasında yer alan katılımcıların % 0,8'i olan 1'er kişi az karşılaştıklarını ve % 2,5'i olan 3'ü de orta sıklıkla karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Bu yaş grubunda yer alan katılımcılardan çok az, çok ve çok sık karşılaştıklarını belirten katılımcı olmamıştır.

Araştırmaya katılanların yaşlarına göre, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polislerinden yardım isteme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.24'te görülmektedir.

Çizelge 5.24. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu

Yaş	Yardım İstenme Durumu											
	Her Zaman		Genelde Yardım İsterim		Çekinerek Yardım İsterim		Mecbur Kalmadıkça İstemem		Hiç İstemem		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	3	2,5	5	4,2	0	0	6	5	0	0	14	11,7
26-35 yaş arası	11	9,2	9	7,5	8	6,7	12	10	1	0,8	41	34,2
36-45 yaş arası	10	8,3	7	5,8	2	1,7	12	10	2	1,7	33	27,5
46-55 yaş arası	5	4,2	7	5,8	1	0,8	4	3,3	2	1,7	19	15,8
56-65 yaş arası	1	0,8	3	2,5	4	3,3	0	0	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	1	0,8	0	0	1	0,8	2	1,7	0	0	4	3,3
Toplam	31	25,8	31	25,8	16	13,3	36	30	6	5	120	100

Çizelgeden de anlaşılacağı üzere, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polislerinden yardım isteme durumuna bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların %

2,5'i olan 3'ü her zaman yardım istediklerini, % 4,2'si olan 5'i genelde yardım istediklerini, % 5,0'ı olan 6'sı mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtirken, bu yaş grubunda yer alan katılımcılardan çekinerek yardım isterim ve hiç yardım istemem şıklarını işaretleyen olmamıştır. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 9,2'si olan 11'i her zaman yardım istediklerini, % 7,5'i olan 9'u genelde yardım istediklerini, % 6,7'si olan 8'i çekinerek yardım istediklerini, % 10,0'ı olan 12'si mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtirken % 0,8'si olan 1'i de hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 8,3'ü olan 10'u her zaman yardım istediklerini, % 5,8'i olan 7'si genelde yardım istediklerini, % 1,7'si olan 2'si çekinerek yardım istediklerini, % 10,0'ı olan 12'si mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtirken % 1,7'si olan 2'si de hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2'si olan 5'i her zaman yardım istediklerini, % 5,8'i olan 7'si genelde yardım istediklerini, % 0,8'i olan 1'i çekinerek yardım istediklerini, % 3,3'ü olan 4'ü mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtirken % 1,7'si olan 2'si de hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 0,8'i olan 1'i her zaman yardım istediklerini, % 2,5'i olan 3'ü genelde yardım istediklerini, % 3,3'ü olan 4'ü çekinerek yardım istediklerini belirtirken % 0,8'i olan 1'i de hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir. Bu yaş grubunda mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirten katılımcı bulunmamaktadır. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 0,8'i olan 1'i her zaman yardım istediklerini, % 0,8'i olan 2'si çekinerek yardım istediklerini ve % 1,7'si olan 2'si de mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtmişlerdir. Bu yaş grubunda genelde yardım isterim ve hiç yardım istemem şıklarını işaretleyen katılımcı yer almamıştır.

Katılımcıların yaşlarına göre, trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.25'te yer almaktadır.

Çizelge 5.25. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu

Yaş	Yardımcı Olunma Durumu											
	Çok Yardımcı Olur		Genelde Yardımcı Olur		Yardımcı Olurlar		Genelde Yardımcı Olmazlar		Hiç Yardımcı Olmazlar		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	7	5,8	3	2,5	3	2,5	1	0,8	0	0	14	11,7
26-35 yaş arası	12	10	9	7,5	14	11,7	5	4,2	1	0,8	41	34,2
36-45 yaş arası	4	3,3	16	13,3	10	8,3	2	1,7	1	0,8	33	27,5
46-55 yaş arası	4	3,3	4	3,3	7	5,8	2	1,7	2	1,7	19	15,8
56-65 yaş arası	0	0	4	3,3	2	1,7	2	1,7	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	0	0	2	1,7	2	1,7	0	0	0	0	4	3,3
Toplam	27	22,4	38	31,6	38	31,7	12	10,1	5	4,1	120	100

Çizelge’de görüldüğü üzere, trafik polislerinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğuna ilişkin görüşlerine bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 5,8’i olan 7’si çok yardımcı olduklarını, % 2,5’i olan 3’ü genelde yardımcı olduklarını, % 2,5’i olan 3’ü yardımcı olduklarını ve % 0,8’i olan 1’i genelde yardımcı olduklarını belirtirken hiç yardımcı olmadıklarını belirten katılımcı bulunmamaktadır. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 10,0’ı olan 12’si çok yardımcı olduklarını, % 7,5’i olan 9’u genelde yardımcı olduklarını, % 11,7’si olan 14’ü yardımcı olduklarını, % 4,2’si olan 5’i genelde yardımcı olduklarını ve % 0,8’i olan 1’i de hiç yardımcı olmadıklarını belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,3’ü olan 4’ü çok yardımcı olduklarını, % 13,3’ü olan 16’sı genelde yardımcı olduklarını, % 8,3’ü olan 10’u

yardımcı olduklarını, % 1,7'si olan 2'si genelde yardımcı olduklarını ve % 0,8'i olan 1'i de hiç yardımcı olmadıklarını belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ü çok yardımcı olduklarını, % 3,3'ü olan 4'ü genelde yardımcı olduklarını, % 5,8'i olan 7'si yardımcı olduklarını, % 1,7'si olan 2'si genelde yardımcı olduklarını ve % 1,7'si olan 2'si de hiç yardımcı olmadıklarını belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ü genelde yardımcı olduklarını, % 1,7'si olan 2'si yardımcı olduklarını, % 1,7'si olan 2'si genelde yardımcı olduklarını ve % 0,8'i olan 1'i de hiç yardımcı olmadıklarını belirtirken bu yaş grubunda çok yardımcı olduklarını belirten katılımcı bulunmamaktadır. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 1,7 si olan 2 si genelde yardımcı olduklarını ve % 1,7'si olan 2'si de yardımcı olduklarını belirtirken bu yaş grubunda çok ve genelde yardımcı oldukları ile hiç yardımcı olmadıklarını belirten katılımcı yer almamıştır. Tüm yaş guruplarında genel olarak, polisten yardım istenildiğinde polisin yardım ettiği görüşünün olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılanların yaşlarına göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 5.26'da verilmiştir.

Çizelge 5.26. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumlu* davranışlarla ilgili düşünceler

Yaş	Düşünceler											
	İnsanların Kurallara Uyması İçin Caydırıcı		İşi Kolaylaştıran, Sorun Çözücü		Soruna Çözüm Bulur-Tartışma/Kavga Önler		Ceza Ve Uyarı Trafikte Düzen Getirir		Trafikte Zaman Kaybını Önler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	4	3,3	5	4,2	3	2,5	2	1,7	0	0	14	11,7
26-35 yaş arası	17	14,2	11	9,2	4	3,3	6	5	3	2,5	41	34,2
36-45 yaş arası	13	10,8	7	5,8	3	2,5	6	5	4	3,3	33	27,5
46-55 yaş arası	5	4,2	5	4,2	5	4,2	2	1,7	2	1,7	19	15,8
56-65 yaş arası	3	2,5	1	0,8	2	1,7	2	1,7	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	1	0,8	0	0	3	2,5	0	0	0	0	4	3,3
Toplam	43	35,8	29	24,2	20	16,7	18	15,1	10	8,3	120	100

Çizelge 5.26'daki verilerde görüldüğü gibi, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşüncelere bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ü insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 4,2'si olan 5'i işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 2,5'i olan 3'ü soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 1,7'si olan 2'si ceza ve uyarının trafikte düzen getirdiğini belirtirken bu yaş grubunda yer alan katılımcılardan trafikte zaman kaybını önler diyen olmamıştır. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 14,2'si 17'si insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 9,2'si olan 11'i işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 3,3'ü olan 4'ü soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 5,0'ı olan 6'sı ceza ve uyarının trafikte düzen getirdiğini belirtirken % 2,5'i olan 3'ü de trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 10,8'i olan 13'ü insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 5,8'i olan 7'si işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 2,5'i olan 3'ü soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 5,0'ı olan 6'sı ceza ve uyarının trafikte

düzen getirdiğini belirtirken % 3,3'ü olan 4'ü de trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2'si olan 5'i insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 4,2'si olan 5'i işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 4,2'si olan 5'i soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 1,7'si olan 2'si ceza ve uyarının trafiğe düzen getirdiğini belirtirken % 1,7'si olan 2'si de trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 2,5'i olan 3'ü insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 0,8'i olan 1'i işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 1,7'si olan 2'si soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 1,7'si olan 2'si ceza ve uyarının trafiğe düzen getirdiğini belirtirken % 0,8'i olan 1'i de trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 0,8'i olan 1'i insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu belirtirken % 2,5'i olan 3'ü soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini belirtmişlerdir. Bu yaş grubunda işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, ceza ve uyarının trafiğe düzen getirdiğini ve trafikte zaman kaybını önlediğini belirten katılımcı yer almamıştır.

Araştırmaya katılanların yaşlarına göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 27'de yer almaktadır.

Çizelge 5.27. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumsuz* davranışlarla ilgili düşünceler

Yaş	Düşünceler											
	Çoğu Kez Trafik Sorunu Nedeni		Yanlı Davranır		Saygısız, Nezaket Kurallarını Bilmiyor		Bazen Trafik Kurallarına Aykırı Yönlendirme		Eğitimsizler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	3	2,5	1	0,8	2	1,7	1	0,8	7	5,8	14	11,7
26-35 yaş arası	5	4,2	8	6,7	10	8,3	8	6,7	10	8,3	41	34,2
36-45 yaş arası	4	3,3	7	5,8	8	6,7	5	4,2	9	7,5	33	27,5
46-55 yaş arası	2	1,7	8	6,7	6	5	1	0,8	2	1,7	19	15,8
56-65 yaş arası	0	0	7	5,8	0	0	2	1,7	0	0	9	7,5
66 yaş ve üstü	0	0	1	0,8	1	0,8	1	0,8	1	0,8	4	3,3
Toplam	14	11,7	32	26,6	27	22,5	18	15	29	24,1	120	100

Çizelge 5.27'deki verilerde görüldüğü gibi, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelere bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 2,5'i olan 3 kişi çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 0,8'i olan 1 kişi yanlı davrandıklarını, % 1,7'si olan 2 kişi saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 0,8'i olan 1 kişi bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 5,8'i olan 7 kişi eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2'si olan 5 kişi çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 6,7'si olan 8 kişi yanlı davrandıklarını, % 8,3'ü olan 10 kişi saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 6,7'si olan 8 kişi bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 8,3'ü olan 10 kişi eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,3'ü olan 4 kişi çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 5,8'i olan 7 kişi yanlı davrandıklarını, % 6,7'si olan 8 kişi saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 4,2'si olan 5 kişi bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 7,5'i olan 9 kişi eğitimsiz

olduklarını belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 1,7'si olan 2 kişi çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 6,7'si olan 8 kişi yanlış davrandıklarını, % 5,0'ı olan 6 kişi saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 0,8'i olan 1 kişi bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 1,7'si olan 2'si eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 5,8'i olan 7 kişi yanlış davrandıklarını ve % 1,7'si olan 2 kişi de bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını belirtmişlerdir. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 0,8'i olan 1'i yanlış davrandıklarını, % 0,8'i olan 1 kişi saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 0,8'i olan 1 kişi bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 0,8'i olan 1 kişi eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların yaşlarına göre, trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandıklarını düşünme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.28'de verilmiştir.

Çizelge 5.28. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu

Yaş	Yararlanma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	2	1,7	5	4,2	7	5,8	14	11,7
26-35 yaş arası	8	6,7	23	19,2	10	8,3	41	34,2
36-45 yaş arası	5	4,2	17	14,2	11	9,2	33	27,5
46-55 yaş arası	5	4,2	8	6,7	6	5	19	15,8
56-65 yaş arası	5	4,2	3	2,5	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	1	0,8	3	2,5	0	0	4	3,3
Toplam	26	21	59	49,3	35	29,1	120	100

Çizelge'deki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı gibi, trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandıklarını düşünme durumlarına göre dağılıma bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 1,7'sini oluşturan 2 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 4,2'sini oluşturan 1 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 5,8'ini oluşturan 7 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 6,7'sini oluşturan 8 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 19,2'sini oluşturan 23 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 8,3'ünü oluşturan 10 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2'sini oluşturan 5 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 14,2'sini oluşturan 17 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 9,2'sini oluşturan 11 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2'sini oluşturan 5 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 6,7'sini oluşturan 8 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 5,0'ını oluşturan 6 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2'sini oluşturan 5 kişi yararlandıklarını belirtirken, %

2,5'ini oluşturan 3 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 0,8'ini oluşturan 1 kişi yararlandıklarını belirtirken % 2,5'ini oluşturan 3 kişi kısmen yararlandıklarını belirtmişlerdir. Bu yaş grubunda bulunan katılımcılar yararlanmadıklarını belirten katılımcı olmamıştır.

Katılımcıların yaşlarına göre, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.29'da görülmektedir.

Çizelge 5.29. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu

Yaş	Bilgi Sahibi Olma Durumu											
	Son Derece Bilgiliyim		Yeterli Bilgiliyim		Az Bilgiliyim		Pek Bilgili Değilim		Hiç Bilgili Değilim		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	0	0	6	5	6	5	2	1,7	0	0	14	11,7
26-35 yaş arası	0	0	13	10,8	22	18,3	6	5	0	0	41	34,2
36-45 yaş arası	4	3,3	15	12,5	9	7,5	4	3,3	1	0,8	33	27,5
46-55 yaş arası	2	1,7	6	5	6	5	4	3,3	1	0,8	19	15,8
56-65 yaş arası	2	1,7	2	1,7	4	3,3	1	0,8	0	0	9	7,5
66 yaş ve üstü	0	0	1	0,8	2	1,7	1	0,8	0	0	4	3,3
Toplam	8	6,7	43	35,8	49	40,8	18	14,9	2	1,6	120	100

Çizelge 5.29'daki verilerin incelenmesinden anlaşılabileceği gibi, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımlarına bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 5,0'ını oluşturan 6 kişi yeterli bilgilerinin olduklarını, % 5,0'ını oluşturan 6 kişi az bilgili olduklarını ve % 1,7'sini oluşturan 2 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, son derece bilgili ve hiç bilgili değil görüşüne belirten katılımcı bulunmamaktadır. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 10,8'ini oluşturan 13 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 18,3'ünü oluşturan 22 kişi az bilgili olduklarını ve % 5,0'ını oluşturan 6 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken son derece bilgili ve hiç bilgili değil görüşüne

belirten katılımcı bulunmamaktadır. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi son derece bilgili olduklarını, % 12,5'ini oluşturan 15 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 7,5'ini oluşturan 9 kişi az bilgili olduklarını ve % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de hiç bilgili olmadıklarını belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 1,7'sini oluşturan 2 kişi son derece bilgili olduklarını, % 5,0'ını oluşturan 6 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 5,0'ını oluşturan 6 kişi az bilgili olduklarını ve % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de hiç bilgili olmadıklarını belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 1,7'sini oluşturan 2 kişi son derece bilgili olduklarını, % 1,7'sini oluşturan 2 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi az bilgili olduklarını ve % 0,8'ini oluşturan 1 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtmişlerdir. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 0,8'ini oluşturan 1 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 1,7'sini oluşturan 2 kişi az bilgili olduklarını ve % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de pek bilgili olmadıklarını belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların yaşlarına göre, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.30'da yer almaktadır.

Çizelge 5.30. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu

Yaş	İzlenimin Olumlu Olma Durumu					
	Olumlu		Olumsuz		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	2	1,7	12	10	14	11,7
26-35 yaş arası	13	10,8	28	23,3	41	34,2
36-45 yaş arası	14	11,7	19	15,8	33	27,5
46-55 yaş arası	9	7,5	10	8,3	19	15,8
56-65 yaş arası	5	4,2	4	4,3	9	7,5
66 yaş ve üstü	2	1,7	2	1,7	4	3,3
Toplam	45	37,6	75	63,4	120	100

Çizelge’de görüldüğü üzere, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin verilere bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 1,7’sini oluşturan 2 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 10,0’ını oluşturan 12 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 10,8’ini oluşturan 13 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 23,3’ünü oluşturan 28 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 11,7’sini oluşturan 14 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 15,8’ini oluşturan 19 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 7,5’ini oluşturan 9 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 8,3’ünü oluşturan 10 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2’sini oluşturan 5 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 4,3’ünü oluşturan 4 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 1,7’sini oluşturan 2 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 1,7’sini oluşturan 2 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların yaşlarına göre, Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğuna ilişkin dağılımları Çizelge 5.31’de verilmiştir.

Çizelge 5.31. Türkiye’de Trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu

Yaş	Trafik Polislerinin Sorumluluğu Durumu											
	Tamamen Trafik Polisleridir		Büyük Çoğunlukla Trafik Polisleridir		Kısmen Trafik Polisleridir		Çok Az Trafik Polisleridir		Kesinlikle Trafik Polisleridir		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	0	0	2	1,7	5	4,2	4	3,3	3	2,5	14	11,7
26-35 yaş arası	4	3,3	4	3,3	11	9,2	14	11,7	8	6,7	41	34,2
36-45 yaş arası	2	1,7	2	1,7	7	5,8	12	10	10	8,3	33	27,5
46-55 yaş arası	0	0	4	3,3	3	2,5	6	5	6	5	19	15,8
56-65 yaş arası	1	0,8	1	0,8	3	2,5	3	2,5	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	0	0	0	0	2	1,7	2	1,7	0	0	4	3,3
Toplam	7	5,8	13	10,8	31	25,9	41	34,2	28	23,3	120	100

Çizelge 5.31’deki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, 16-25 arası yaş grubunda bulunan katılımcıların % 4,2’sini oluşturan 5 kişi Türkiye’de trafik ile ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 7,5’ini oluşturan 9 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. 26-35 arası yaş grubunda bulunan katılımcıların % 13,3’ünü oluşturan 16 kişi Türkiye’de trafik ile ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 20,9’unu oluşturan 25 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. 36-45 arası yaş grubunda bulunan katılımcıların % 11,7’sini oluşturan 14 kişi Türkiye’de trafik ile ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 15,8’ini oluşturan 19 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. 46-55 arası yaş grubunda bulunan katılımcıların % 8,3’ünü oluşturan 10 kişi Türkiye’de trafik ile ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 7,5’ini oluşturan 9 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. 56-65 arası yaş grubunda bulunan katılımcıların % 2,4’ünü oluşturan 3 kişi Türkiye’de trafik ile

ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 5,0'ını oluşturan 6 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,4'ünü oluşturan 4 kişi Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtirken bu yaş grubunda trafik polislerini sorumlu tutan katılımcı yer almamaktadır.

Araştırmaya katılanların yaşlarına göre, halkla ilişkiler kavramından ne anladıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.32'de yer almaktadır.

Çizelge 5.32. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu

Yaş	Halkla İlişkiler Kavramından Ne Anlaşıldığı Durumu					
	İletişim		Cevapsız		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	14	11,7	0	0	14	11,7
26-35 yaş arası	41	34,2	0	0	41	34,2
36-45 yaş arası	32	26,7	1	0,8	33	27,5
46-55 yaş arası	19	15,8	0	0	19	15,8
56-65 yaş arası	9	7,5	0	0	9	7,5
66 yaş ve üstü	4	3,3	0	0	4	3,3
Toplam	119	99,2	1	0,8	120	100

Çizelge'de görüldüğü üzere, 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 11,7'sini oluşturan 14 kişi, 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 34,2'sini oluşturan 41 kişi, 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 26,7'sini oluşturan 32 kişi, 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 15,8'ini oluşturan 19 kişi, 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 7,5'ini oluşturan 9 kişi, 66 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi halkla ilişkiler kavramından iletişim kavramını anladıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların yaşlarına göre, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.33’te verilmiştir.

Çizelge 5.33. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu

Yaş	Halkla İlişkilerin Önemli Olma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
16-25 yaş arası	7	5,8	6	5	1	0,8	14	11,7
26-35 yaş arası	29	24,2	11	9,2	1	0,8	41	34,2
36-45 yaş arası	23	19,2	8	6,7	2	1,7	33	27,5
46-55 yaş arası	11	9,2	7	5,8	1	0,8	19	15,8
56-65 yaş arası	7	5,8	1	0,8	1	0,8	9	7,5
66 yaş ve üstü	0	0	3	2,5	1	0,8	4	3,3
Toplam	77	64,2	36	30	7	5,7	120	100

Çizelgedeki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin dağılıma bakıldığında 16-25 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 5,8’ini oluşturan 7 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 5,0’ını oluşturan 6 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 0,8’ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. 26-35 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 24,2’sini oluşturan 29 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 9,2’sini oluşturan 11 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 0,8’ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. 36-45 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 19,2’sini oluşturan 23 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 6,7’sini oluşturan 8 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 1,7’sini oluşturan 2 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. 46-55 yaş grubunda bulunan katılımcıların % 9,2’sini oluşturan 11 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 0,8’ini oluşturan 1 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 0,8’ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. 56-65 yaş grubunda bulunan katılımcıların %

5,8'ini oluşturan 7 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 0,8'ini oluşturan 1 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. 65 ve üstü yaş grubunda bulunan katılımcıların % 2,5'ini oluşturan 3 kişi kısmen önemli olduğunu belirtirken % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir.

5.3.4. Cinsiyete göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar

Cinsiyete göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular Çizelge 5.34-5.46'da yer almaktadır.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre, trafik denilince akıllarına ne geldiğine ilişkin dağılımları Çizelge 5.34'te verilmiştir.

Çizelge 5.34. Trafik denilince akla ne geldiği durumu

Cinsiyet	Durum									
	Stres, Karmaşa, Gürültü		Kazalar, Ölüm, Yaralanmalar		Toplumsal Düzen		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	21	17,5	12	10	9	7,5	2	1,7	44	36,7
Erkek	36	30	21	17,5	13	10,8	6	5	76	63,3
Toplam	57	47,5	33	27,5	22	18,3	5	6,7	110	100

Çizelge 5.34'deki verilerin incelenmesinden de anlaşılabacağı üzere, trafik denilince bayan katılımcıların % 17,5'i olan 21'inin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 10,0'ı olan 12'sini aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 7,5'i olan 9'unun aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. Erkek katılımcıların ise % 30,0'ı olan 36'sının aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 17,5'i olan 21'inin aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 10,8'i olan 13'ünün aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. Trafik

kavramı ile olumsuzluk çağrışımı yapılması durumu kadın ve erkek katılımcılar tarafından yakın oranlarda olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılanların cinsiyetlerine göre, ‘trafik polisi’nde bulunması gerekli görülen özellikler durumu’na ilişkin dağılımları Çizelge 5.35’te görülmektedir.

Çizelge 5.35. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu

Cinsiyet	Özellikler											
	Hoşgörülü Ve Nazik Davranma		Tarafsız Olma		Konusunda Bilgili Olması		Çalışkan Olması		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	14	11,7	12	10	8	6,7	5	4,2	5	4,2	44	36,7
Erkek	30	25	29	24,2	7	5,8	5	4,2	5	4,2	76	63,3
Toplam	44	36,7	41	34,2	15	12,5	10	8,4	10	8,4	120	100

Çizelgede görüldüğü üzere, trafik polislerinde bulunması gerekli görülen özelliklere bakıldığında bayanların % 11,7’si olan 14’ü hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 10,0’ı olan 12’si tarafsız olma, % 6,7’si olan 8’i konusunda bilgili olma, % 4,2’si olan 5’i de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Erkek katılımcıların ise % 25,0’ı olan 30’u hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 24,2’si olan 29’u tarafsız olma, % 5,8’i olan 7’si konusunda bilgili olma ve % 4,2’si olan 5’i de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Kadın katılımcıların erkek katılımcılara göre trafik polislerini daha hoşgörülü ve tarafsız buldukları görülmektedir.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre, ‘Trafik Polisleri ile karşılaşma sıklıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.36’da görülmektedir.

Çizelge 5.36. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu

Cinsiyet	Karşılaşma Sıklığı											
	Az		Çok Az		Orta Sıklıkla		Çok		Çok Sık		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	17	14,2	17	14,2	6	5	0	0	4	3,3	44	36,7
Erkek	31	25,8	16	13,3	23	19,2	5	4,2	1	0,8	76	63,3
Toplam	48	40	33	27,5	29	24,2	5	4,2	5	4,1	120	100

Çizelgede de görüldüğü gibi, trafik polisleri ile karşılaşma sıklığına bakıldığında bayan katılımcıların % 14,2'si olan 17'si az karşılaştıklarını, % 14,2'si olan 17'si çok az karşılaştıklarını, % 5,0'ı olan 6'sı orta sıklıkla karşılaştıklarını ve % 3,3'ü olan 4'ü de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Erkeklerin ise % 25,8'i olan 31 kişi az, % 13,3'ü olan 16 kişi çok az, % 19,2'si olan 23 kişi orta, % 4,2'si olan 5 kişi çok ve % 0,8'i olan 1 kişi de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların cinsiyetlerine göre, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polislerinden yardım isteme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.37'de görülmektedir.

Çizelge 5.37. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu

Cinsiyet	Yardım İstenme Durumu											
	Her Zaman		Genelde Yardım İsterim		Çekinerek Yardım İsterim		Mecbur Kalmadıkça İstemem		Hiç İstemem		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	12	10	13	10,8	1	0,8	14	11,7	4	3,3	44	36,7
Erkek	19	15,8	18	15	15	12,5	22	18,3	2	1,7	76	63,3
Toplam	31	25,8	31	25,8	16	13,3	36	30	6	5	120	100

Çizelge'den da anlaşılacağı üzere, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polislerinden yardım isteme durumuna bakıldığında bayanların % 10,0'ı olan 12 kişi her zaman yardım istediklerini, % 10,8'i olan 13 kişi genelde yardım istediklerini, % 0,8'i olan 1 kişi çekinerek yardım istediklerini, % 11,7'si olan 14 kişi mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtirken, % 3,3'ü olan 4 kişi de hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir. Erkeklerin ise % 15,8'i olan 19 kişi her zaman yardım istediklerini, % 15,0'ı olan 18 kişi genelde yardım istediklerini, % 12,5'i olan 15 kişi çekinerek yardım istediklerini, % 18,3'ü olan 22 kişi mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtirken % 1,7'si olan 2 kişi de hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre, trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.38'de yer almaktadır.

Çizelge 5.38. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu

Cinsiyet	Yardımcı Olunma Durumu											
	Çok Yardımcı Olur		Genelde Yardımcı Olur		Yardımcı Olurlar		Genelde Yardımcı Olmazlar		Hiç Yardımcı Olmazlar		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	8	6,7	12	10	17	14,2	4	3,3	3	2,5	44	36,7
Erkek	19	15,8	26	21,7	21	17,5	8	6,7	2	1,7	76	63,3
Toplam	27	22,5	38	31,7	38	31,7	12	10	5	4,2	120	100

Çizelgede görüldüğü üzere, trafik polislerinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğuna ilişkin görüşlerine bakıldığında bayan katılımcıların % 6,7'si olan 8 kişi çok yardımcı olduklarını, % 10,0'ı olan 12'si genelde yardımcı olduklarını, % 14,2'si olan 17'si yardımcı olduklarını ve % 3,3'ü olan 4'ü genelde yardımcı olduklarını belirtirken % 2,5'i olan 3'ü hiç yardımcı olmadıklarını belirtmişlerdir. Erkek katılımcıların % 15,8'i olan 19'u çok yardımcı olduklarını, % 21,7'si olan 26'sı genelde yardımcı olduklarını, % 17,5'i olan 21'i yardımcı olduklarını, % 6,7'si olan 8'i genelde yardımcı olduklarını ve % 1,7'si olan 2'si de hiç yardımcı olmadıklarını belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların cinsiyetlerine göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 5.39'da verilmiştir.

Çizelge 5.39. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceler

Cinsiyet	Düşünceler											
	İnsanların Kurallara Uyması İçin Caydırıcı		İşi Kolaylaştırıcı, Sorun Çözücü		Soruna Çözüm Bulur Tartışma/Kavga Önler		Ceza ve Uyarı Trafığe Düzen Getirir		Trafikte Zaman Kaybını Önler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	11	9,2	17	14,2	5	4,2	8	6,7	3	2,5	44	36,7
Erkek	18	15	26	21,7	15	12,5	10	8,3	7	5,8	76	63,3
Toplam	29	24,2	43	35,9	20	16,7	18	15	10	8,3	120	100

Çizelge 5.39'daki verilerde görüldüğü gibi, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşüncelere bakıldığında bayanların % 9,2'si olan 11 kişi insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 14,2'si olan 17 kişi işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 4,2'si olan 5 kişi soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 6,7'si olan 8 kişi ceza ve uyarının trafiğe düzen getirdiğini belirtirken % 2,5'i olan 3 kişi de trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir. Erkeklerin % 15,0'ı olan 18 kişi insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 21,7'si olan 26 kişi işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 12,5'i olan 15 kişi soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 8,3'ü olan 10 kişi ceza ve uyarının trafiğe düzen getirdiğini belirtirken % 5,8'i olan 7 kişi de trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların cinsiyetlerine göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 5.40'ta yer almaktadır.

Çizelge 5.40. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşünceler

Cinsiyet	Düşünceler											
	Çoğu Kez Trafik Sorunu Nedeni		Yanlı Davranır		Saygısız, Nezaket Kurallarını Bilmiyor		Bazen Trafik Kurallarına Aykırı Yönlendirme		Eğitimsizler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	4	3,3	15	12,5	9	7,5	4	3,3	12	10	44	36,7
Erkek	10	8,3	17	14,2	18	15	14	11,7	17	14,2	76	63,3
Toplam	14	11,6	32	26,7	27	22,5	18	15	29	24,2	120	100

Çizelgedeki verilerde görüldüğü gibi, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelere bakıldığında bayan katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ü çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 12,5'i olan 15'i yanlı davrandıklarını, % 7,5'i olan 9'u saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 3,3'ü olan 4'ü bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 10,0'ı olan 12'si eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. Erkek katılımcıların ise % 8,3'ü olan 10'u çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 14,2'si olan 17'i yanlı davrandıklarını, % 15,0'ı olan 18'i saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 11,7'si olan 14'ü bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 14,2'i olan 17'si eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre, trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandıklarını düşünme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.41'de verilmiştir.

Çizelge 5.41. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiyen en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu

Cinsiyet	Yararlanma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	9	7,5	22	18,3	13	10,8	44	36,7
Erkek	17	14,2	37	30,8	22	18,3	76	63,3
Toplam	26	21,7	59	49,1	35	29,1	120	100

Çizelgedeki verilerin incelenmesinden anlaşılacağı gibi, trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiyen en üst düzeyde yararlandıklarını düşünme durumlarına göre dağılıma bakıldığında bayanların % 7,5'ini oluşturan 9 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 18,3'ünü oluşturan 22 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 10,8'ini oluşturan 13 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. Erkek katılımcıların ise % 14,2'sini oluşturan 17 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 30,8'ini oluşturan 37 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 18,3'ünü oluşturan 22 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.42'de görülmektedir.

Çizelge 5.42. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu

Cinsiyet	Bilgi Sahibi Olma Durumu											
	Son Derece Bilgili		Yeterli Bilgili		Az Bilgili		Pek Bilgili Değil		Hiç Bilgili Değil		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	6	5	12	10	18	15	7	5,8	1	0,8	44	36,7
Erkek	2	1,7	31	25,8	31	25,8	11	9,2	1	0,8	76	63,3
Toplam	8	6,7	43	35,8	49	40,8	28	15	2	1,6	120	100

Çizelge 5.42'deki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı gibi, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımlarına bakıldığında bayan katılımcıların % 5,0'ını oluşturan 6 kişi son derece bilgili olduklarını, % 10,0'ını oluşturan 12 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 15,0'ını oluşturan 18 kişi az bilgili olduklarını, % 5,8'ini oluşturan 7 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de hiç bilgili olmadıklarını belirtmişlerdir. Erkek katılımcıların % 1,7'sini oluşturan 2 kişi son derece bilgili olduklarını, % 25,8'ini oluşturan 31 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 25,8'ini oluşturan 31 kişi az bilgili olduklarını, % 9,2'sini oluşturan 11 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de hiç bilgili olmadıklarını belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların cinsiyetlerine göre, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.43'te yer almaktadır.

Çizelge 5.43. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu

Cinsiyet	İzlenimin Olumlu Olma Durumu					
	Olumlu		Olumsuz		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
Kadın	15	12,5	29	24,2	44	36,7
Erkek	30	25	46	38,3	76	63,3
Toplam	45	37,5	75	62,5	120	100

Çizelgede görüldüğü üzere, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin verilere bakıldığında bayan katılımcıların % 12,5'ini oluşturan 15 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 24,2'sini oluşturan 29 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. Erkek katılımcıların ise % 25,0'ını oluşturan 30 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 38,3'ünü oluşturan 46 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların cinsiyetlerine göre, Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğuna ilişkin dağılımları Çizelge 5.44’te verilmiştir.

Çizelge 5.44. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu

Cinsiyet	Trafik Polislerinin Sorumluluğu Durumu											
	Tamamen Trafik Polisleri		Büyük Çoğunlukla Trafik Polisleri		Kısmen Trafik Polisleri		Çok Az Trafik Polisleri		Kesinlikle Trafik Polisleri		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	2	1,7	4	3,3	11	9,2	19	15,8	8	6,7	44	36,7
Erkek	5	4,2	9	7,5	20	16,7	22	18,3	20	16,7	76	63,3
Toplam	7	5,9	13	10,8	31	25,9	41	34,1	28	23,4	120	100

Çizelge 5.44'deki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, bayanların % 11,7'sini oluşturan 12 kişi Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 25,0'ını oluşturan 30 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. Erkeklerin ise % 28,4'ünü oluşturan 33 kişi Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 35,0'ını oluşturan 32 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların cinsiyetlerine göre, halkla ilişkiler kavramından ne anladıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.45'te yer almaktadır.

Çizelge 5.45. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu

Cinsiyet	Halkla İlişkiler Kavramından Ne Anlaşıldığı Durumu					
	İletişim		Cevapsız		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
Kadın	43	35,8	1	0,8	44	36,7
Erkek	76	63,3	0	0	63,3	63,3
Toplam	119	99,1	1	0,8	107,3	100

Çizelgede görüldüğü üzere, bayan katılımcıların % 35,8'ini oluşturan 43 kişi ile erkek katılımcıların % 63,3'ünü oluşturan 76 kişi halkla ilişkiler kavramından iletişim kavramını anladıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların cinsiyetlerine göre, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.46'da verilmiştir.

Çizelge 5.46. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu

Cinsiyet	Halkla İlişkilerin Önemli Olma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Kadın	28	23,3	13	10,8	3	2,5	44	36,7
Erkek	49	40,8	23	19,2	4	3,3	76	63,3
Toplam	77	64,1	36	30	7	5,8	120	100

Çizelgedeki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin dağılıma bakıldığında bayan katılımcıların % 23,3'ünü oluşturan 28 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 10,8'ini oluşturan 13 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 2,5'ini oluşturan 3 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. Erkek katılımcıların ise % 40,8'ini oluşturan 49 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 19,2'sini oluşturan 23 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. Her iki katılımcı grubu da trafik kazalarının önlenmesinde trafik polisi halkla ilişkiler kavramının önemli olduğu konusunda hemfikirdir.

5.3.5. Öğrenim durumuna göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar

Öğrenim durumuna göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular Çizelge 5.47-5.59'da yer almaktadır. Katılımcıların öğrenim durumlarına göre, trafik denilince akıllarına ne geldiğine ilişkin dağılımları Çizelge 5.47'de verilmiştir.

Çizelge 5.47. Trafik denilince akla ne geldiği durumu

Öğrenim Durumu	Durum									
	Stres, Karmaşa, Gürültü		Kazalar, Ölümler, Yaralanmalar		Toplumsal Düzen		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	1	0,8	1	0,8	3	2,5	0	0	5	4,2
Ortaokul	3	2,5	3	2,5	0	0	1	0,8	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	27	22,5	10	8,3	8	6,7	4	3,3	49	40,8
Üniversite	18	15	16	13,3	9	7,5	3	2,5	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	8	6,7	3	2,5	2	1,7	0	0	13	10,8
Toplam	57	47,5	33	27,4	22	18,4	8	6,6	120	99,9

Çizelge 5.47'deki verilerin incelenmesinden de anlaşılacağı üzere, trafik denilince, ilkokul mezunu katılımcıların % 0,8'i olan 1'inin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, yine % 0,8'i olan 1'inin aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 2,5'i olan 3'ünün aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. Ortaokul mezunu katılımcıların % 2,5'i olan 3'ünün aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, yine % 2,5'i olan 3'ünün aklına kaza, ölüm ve yaralanma gelmektedir. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 22,5'i olan 27'sinin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 8,3'i olan 10'unun aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 6,7'si olan 8'inin aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. Üniversite mezunu katılımcıların % 15'i olan 18'inin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 13,3'ü olan 16'sının aklına kaza, ölüm ve yaralanma ve % 7,5'i olan 9'onun aklına da toplumsal düzen gelmektedir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 6,7'si olan 8'inin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 2,5'i olan 3'ünün aklına kaza, ölüm ve yaralanma ve % 1,7'si olan 2'sinin aklına da toplumsal düzen gelmektedir.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre, ‘trafik polisi’nde bulunması gerekli görülen özellikler durumu’na ilişkin dağılımları Çizelge 5.48’de görülmektedir.

Çizelge 5.48. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu

Öğrenim Durumu	Özellikler											
	Hoşgörülü ve Nazik Davranma		Tarafsız Olma		Konusunda Bilgili Olması		Çalışkan Olması		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	1	0,8	1	0,8	1	0,8	2	1,7	0	0	5	4,2
Ortaokul	3	2,5	2	1,7	1	0,8	1	0,8	0	0	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	17	14,2	19	15,8	4	3,3	4	3,3	5	4,2	49	40,8
Üniversite	19	15,8	15	12,5	7	5,8	2	1,7	3	2,5	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	4	3,3	4	3,3	2	1,7	1	0,8	2	1,7	13	10,8
Toplam	44	36,6	41	34,1	15	12,4	10	8,3	10	8,4	120	100

Çizelge 5.48’de de görüldüğü üzere, trafik polislerinde bulunması gerekli görülen özelliklere bakıldığında, ilkokul mezunu katılımcıların % 0,8’si olan 1’i hoşgörülü olma ve nazik davranma, yine % 0,8’i olan 1’i tarafsız olma, yine % 0,8’i olan 1’i konusunda bilgili olma ve % 1,7’si olan 2’si çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Ortaokul mezunu katılımcıların % 2,5’i olan 3’ü hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 1,7 si olan 2’si tarafsız olma, % 0,8’i olan 1’i konusunda bilgili olma ve yine % 0,8’i olan 1’i de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 14,2’si olan 17’si hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 15,8’i olan 19’u tarafsız olma, % 3,3’ü olan 4’ü bilgili olma ve yine % 3,3’ü olan 4’ü de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 15,8’i olan 19’u hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 12,5’i olan 15’i tarafsız olma, % 5,8’i olan 7’si bilgili olma ve % 1,7’si olan 2’si de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların %

3,3'ü olan 4'ü hoşgörülü olma ve nazik davranma, yine % 3,3'ü olan 4'ü tarafsız olma ve % 1,7'si olan 2'si de bilgili olma, % 0,8'i olan 1'i çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların tamamına yakını trafik polislerinden hoşgörü, güler yüz ve adaletli davranmalarını beklemektedir. Hatta bu özelliklerin trafik polislerinin bilgili ve çalışkan olmalarından daha da önemli tutulduğu görülmektedir.

Katılımcıların öğrenim durumlarına göre, 'Trafik Polisleri ile karşılaşma sıklıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.49'da görülmektedir.

Çizelge 5.49. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu

Öğrenim Durumu	Karşılaşma Sıklığı											
	Az		Çok Az		Orta Sıklıkla		Çok		Çok Sık		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	2	1,7	0	0	2	1,7	0	0	1	0,8	5	4,2
Ortaokul	2	1,7	4	3,3	1	0,8	0	0	0	0	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	21	17,5	10	8,3	11	9,2	4	3,3	3	2,5	49	40,8
Üniversite	18	15	16	13,3	10	8,3	1	0,8	1	0,8	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	5	4,2	3	2,5	5	4,2	0	0	0	0	13	10,8
Toplam	48	40,1	33	27,4	29	24,2	5	4,1	5	4,1	120	99,9

Çizelgede de görüldüğü üzere, Katılımcıların öğrenim durumlarına göre, Trafik Polisleri ile karşılaşma sıklıklarına bakıldığında, ilkokul mezunu katılımcıların % 1,7'si olan 2'si az karşılaştığını, yine % 1,7'si olan 2'si orta sıklıkla karşılaştığını, % 0,8'i olan 1'i çok sık karşılaştığını belirtmişlerdir. Çok ve çok az karşılaştıkları haneleri ise işaretlenmemiştir. Ortaokul mezunu katılımcıların % 1,7'si olan 2'si az, % 3,3'ü olan 4'ü çok az, % 0,8'i olan 1'i orta sıklıkla karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Bu eğitim grubunda yer alan katılımcılardan çok ve çok sık karşılaşıldığını belirten

olmamıştır. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 17,5'i olan 21'i az, % 8,3'ü olan 10'u çok az, % 9,2'si olan 11'i orta sıklıkla ve % 3,3'ü olan 4'ü çok, % 2,5'i olan 3'ü çok sık karşılaştığını belirtmişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 15'i olan 18'i az, % 13,3'ü olan 16'sı çok az, % 8,3'ü olan 10'u orta sıklıkla ve % 0,8'i olan 1'i çok, yine % 0,8 i olan 1'i de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 4,2'si olan 5'i az, % 2,5'i olan 3'ü çok az ve % 4,2'si olan 5'i orta sıklıkla karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Bu eğitim grubunda yer alan katılımcılardan çok ve çok sık karşılaştığını belirten olmamıştır.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polislerinden yardım isteme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.50'de görülmektedir.

Çizelge 5.50. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu

Öğrenim Durumu	Yardım İstenme Durumu											
	Her Zaman		Genelde Yardım İsterim		Çekinerek Yardım İsterim		Mecbur Kalmadıkça İstemem		Hiç İstemem		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	2	1,7	0	0	1	0,8	2	1,7	0	0	5	4,2
Ortaokul	3	2,5	0	0	1	0,8	2	1,7	1	0,8	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	10	8,3	14	11,7	8	6,7	13	10,8	4	3,3	49	40,8
Üniversite	12	10	13	10,8	5	4,2	15	12,5	1	0,8	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	4	3,3	4	3,3	1	0,8	4	3,3	0	0	13	10,8
Toplam	31	25,8	31	25,8	16	13,3	36	30	6	4,9	120	99,9

Çizelge 5.50'de de görüldüğü üzere, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumuna bakıldığında, ilkokul mezunu katılımcıların % 1,7'si olan 2'si her zaman, % 0,8'i olan 1'i çekinerek yardım isterim, % 1,7'si olan 2'si mecbur kalmadıkça istemem seçeneğini işaretlemişlerdir. Bu eğitim grubunda yer alan katılımcılardan, genelde yardım isterim ve hiç istemem şıklarını işaretleyen

olmamıştır. Ortaokul mezunu katılımcıların % 2,5'i olan 3'ü her zaman, % 0,8 i olan 1'i çekinerek yardım isterim, % 1,7'si olan 2'si mecbur kalmadıkça istemem ve % 0,8'i olan 1'i de hiç istemem seçeneğini işaretlemişlerdir. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 8,3'ü olan 10'u her zaman, % 11,7'si olan 14'ü genelde yardım isterim, % 6,7'si olan 8'i çekinerek yardım isterim ve % 10,8'i olan 13'ü mecbur kalmadıkça istemem, % 3,3'ü olan 4'ü hiç istemem seçeneklerini işaretlemişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 10'u olan 12'si her zaman, % 10,8'i olan 13'ü genelde yardım isterim, % 4,2'si olan 5'i çekinerek yardım isterim ve % 12,5'i olan 15'i mecbur kalmadıkça istemem, % 0,8'i olan 1'i hiç istemem seçeneklerini işaretlemişlerdir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ü her zaman, yine % 3,3'ü olan 4'ü genelde yardım isterim, % 0,8'i olan 1'i çekinerek yardım isterim ve % 3,3'ü olan 4'ü mecbur kalmadıkça istemem seçeneklerini işaretlemişlerdir. Bu eğitim düzeyindekilerden hiç yardım istemem seçeneğini işaretleyen olmamıştır.

Katılımcıların öğrenim durumlarına göre, trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.51'de yer almaktadır.

Çizelge 5.51. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu

Öğrenim Durumu	Yardımcı Olunma Durumu											
	Çok Yardımcı Olur		Genelde Yardımcı Olur		Yardımcı Olurlar		Genelde Yardımcı Olmazlar		Hiç Yardımcı Olmazlar		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	1	0,8	4	3,3	0	0	0	0	0	0	5	4,2
Ortaokul	2	1,7	1	0,8	2	1,7	2	1,7	0	0	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	12	10	16	13,3	15	12,5	3	2,5	3	2,5	49	40,8
Üniversite	9	7,5	13	10,8	16	13,3	6	5	2	1,7	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	3	2,5	4	3,3	5	4,2	1	0,8	0	0	13	10,8
Toplam	27	22,5	38	31,5	38	31,7	12	10	5	4,2	120	99,9

Çizelge 5.51’de de görüldüğü üzere, katılımcıların öğrenim durumlarına göre, trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım İstenildiğinde Sonucun Ne Olduğu Durumuna bakıldığında, ilkokul mezunu katılımcıların % 0,8’i olan 1’isi çok yardımcı olur, % 3,3’ü olan 4’ü genelde yardımcı olur seçeneklerini belirtmişlerdir. Bu eğitim grubunda yer alan katılımcılardan yardımcı olurlar, genelde yardımcı olmazlar ve hiç yardımcı olmazlar seçeneklerini işaretleyen olmamıştır. Ortaokul mezunu katılımcıların % 1,7’si olan 2’si çok yardımcı olur, % 0,8’i olan 1’i genelde yardımcı olur, % 1,7’si olan 2’si yardımcı olurlar, % 1,7’si olan 2’si genelde yardımcı olmazlar seçeneklerini işaretlemişlerdir. Hiç yardımcı olmazlar seçeneğini işaretleyen olmamıştır.

Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 10’u olan 12’si çok yardımcı olurlar, % 13,3’ü olan 16’sı genelde yardımcı olur, % 12,5’i olan 15’i yardımcı olurlar, % 2,5’i olan 3’ü genelde yardımcı olmazlar, % 2,5’i olan 3’ü hiç yardımcı olmazlar seçeneklerini işaretlemişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 7,5’i olan 9’u çok yardımcı olurlar, % 10,8’i olan 13’ü genelde yardımcı olur, % 13,3’ü olan 16’sı yardımcı olurlar, % 5’i olan 6’sı genelde yardımcı olmazlar, % 1,7’si olan 2’si hiç

yardımcı olmazlar seçeneklerini işaretlemişlerdir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 2,5'i olan 3'ü çok yardımcı olurlar, % 3,3'ü olan 4'ü genelde yardımcı olur, % 4,2'si olan 5'i yardımcı olurlar, % 0,8'i olan 1'i genelde yardımcı olmazlar seçeneklerini işaretlemişlerdir. Bu eğitim grubunda yer alan katılımcılardan hiç yardımcı olmazlar seçeneğini belirten olmamıştır.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 52'de verilmiştir.

Çizelge 5.52. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceler

Öğrenim Durumu	Düşünceler											
	İnsanların Kurallara Uyması İçin Caydırıcı		İşi Kolaylaştırıcı, Sorun Çözücü		Soruna Çözüm Bulur- Tartışma/Kavga Önler		Ceza ve Uyarı Trafikte Düzen Getirir		Trafikte Zaman Kaybını Önler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	0	0	2	1,7	2	1,7	1	0,8	0	0	5	4,2
Ortaokul	2	1,7	0	0	2	1,7	0	0	3	2,5	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	16	13,3	15	12,5	5	4,2	9	7,5	4	3,3	49	40,8
Üniversite	20	16,7	8	6,7	10	8,3	5	4,2	3	2,5	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	5	4,2	4	3,3	1	0,8	3	2,5	0	0	13	10,8
Toplam	43	35,9	29	24,2	20	16,7	18	15	10	8,3	120	99,9

Çizelge 5.52'deki verilerin incelenmesinden de anlaşılabacağı üzere, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceleri sorulduğunda, ilkokul mezunu katılımcıların % 1,7'si olan 2'sinin polisin işi kolaylaştırıcı, sorun çözücü olduğunu, yine % 1,7'si olan 2'sinin polisin soruna çözüm bulur, tartışma/kavga önler olduğunu, % 0,8'i olan 1'inin polisin ceza ve uyarı ile trafiğe

düzen getirdiğini belirtmişlerdir. Bu eğitim seviyesindekilerin, polisin, insanların kurallara uyması için caydırıcı ve trafikte zaman kaybını önler seçeneklerini işaretlemedikleri görülmüştür. Ortaokul mezunu katılımcıların % 1,7'si olan 2'sinin polisin insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, yine % 1,7'si olan 2'sinin polisin soruna çözüm bulur, tartışma/kavga önler olduğunu, % 2,5'i olan 3'ünün polisin trafikte zaman kaybını önler seçeneklerini işaretledikleri görülmüştür. Bu eğitim seviyesindekilerin, polisin işi kolaylaştırıcı, sorun çözücü olduğunu, ceza ve uyarı ile trafiğe düzen getirir seçeneklerini işaretlemedikleri görülmüştür. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 13,3'ü olan 16'sının polisin insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 12,5'i olan 15'inin polisin işi kolaylaştırıcı, sorun çözücü olduğunu, % 4,2'si olan 5'inin polisin soruna çözüm bulur, tartışma/kavga önler olduğunu, % 7,5'i olan 9'unun polisin ceza ve uyarı ile trafiğe düzen getirdiğini, % 3,3'ü olan 4'ünün polisin trafikte zaman kaybını önler seçeneklerini işaretledikleri görülmüştür. Üniversite mezunu katılımcıların % 16,7'si olan 20'sinin polisin insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 6,7'si olan 8'inin polisin işi kolaylaştırıcı, sorun çözücü olduğunu, % 8,3'ü olan 10'unun polisin soruna çözüm bulur, tartışma/kavga önler olduğunu, % 4,2'si olan 5'inin polisin ceza ve uyarı ile trafiğe düzen getirdiğini, % 2,5'i olan 3'ünün polisin trafikte zaman kaybını önler seçeneklerini işaretledikleri görülmüştür. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 4,2'si olan 5'inin polisin insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 3,3'ü olan 4'ünün polisin işi kolaylaştırıcı, sorun çözücü olduğunu, % 0,8'i olan 1'inin polisin soruna çözüm bulur, tartışma/kavga önler olduğunu, % 2,5'i olan 3'ünün polisin ceza ve uyarı ile trafiğe düzen getirdiği seçeneklerini işaretledikleri görülmüştür.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 5.53'te yer almaktadır.

Çizelge 5.53. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşünceler

Öğrenim Durumu	Düşünceler											
	Çoğu Kez Trafik Sorunu Nedeni		Yanlı Davranır		Saygısız, Nezaket Kurallarını Bilmiyor		Bazen Trafik Kurallarına Aykırı Yönlendirme		Eğitimsizler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	1	0,8	2	1,7	0	0	1	0,8	1	0,8	5	4,2
Ortaokul	0	0	3	2,5	1	0,8	0	0	3	2,5	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	8	6,7	10	8,3	12	10	8	6,7	11	9,2	49	40,8
Üniversite	4	3,3	14	11,7	10	8,3	7	5,8	11	9,2	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	1	0,8	3	2,5	4	3,3	2	1,7	3	2,5	13	10,8
Toplam	14	11,6	32	26,7	27	22,4	17	15	29	24,2	120	99,9

Çizelge 5.53'te de görüldüğü üzere, katılımcıların öğrenim durumlarına göre, Trafik Polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelerine bakıldığında, ilkokul mezunu katılımcıların % 0,8'si olan 1'i çoğu kez trafik sorununun nedeni, % 1,7'si olan 2'si trafik polislerinin yanlı davrandığını, % 0,8'i olan 1'i bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptığını, yine % 0,8'i olan 1'i de eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. Saygısız ve nezaket kurallarını bilmiyorlar hanesi ise işaretlenmemiştir. Ortaokul mezunu katılımcıların % 2,5'i olan 3'ü trafik polislerinin yanlı davrandığını, % 0,8'i olan 1'i trafik polislerinin saygısız ve nezaket kurallarını bilmediğini, % 2,5'i olan 3'ü de eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. Bu eğitim grubunda yer alan katılımcılardan, polisin bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptığı ve çoğu kez trafik sorunu nedeni seçeneklerini belirten olmamıştır.

Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 6,7'si olan 8'i çoğu kez trafik sorununun nedeni, % 8,3'ü olan 10'u trafik polislerinin yanlı davrandığını, % 10'u olan 12'si trafik

polisinin saygısız ve nezaket kurallarını bilmediğini, % 6,7'si olan 8'i bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptığını, % 9,2'si olan 11'i de eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 3,3'ü olan 4'ü çoğu kez trafik sorununun nedeni, % 11,7'si olan 14'ü trafik polislerinin yanlış davrandığını, % 8,3'ü olan 10'u trafik polislerinin saygısız ve nezaket kurallarını bilmediğini, % 5,8'i olan 7'si bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptığını, % 9,2'si olan 11'i de eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 0,8'i olan 1'i çoğu kez trafik sorununun nedeni, % 2,5'i olan 3'ü trafik polislerinin yanlış davrandığını, % 3,3'ü olan 4'u trafik polislerinin saygısız ve nezaket kurallarını bilmediğini, % 1,7'si olan 2'si bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptığını, % 2,5'i olan 3'ü de trafik polislerinin eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların öğrenim durumlarına göre, trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiye en üst düzeyde yararlandıklarını düşünme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.54'te verilmiştir.

Çizelge 5.54. Trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiye en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu

Öğrenim Durumu	Yararlanma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	4	3,3	1	0,8	0	0	5	4,2
Ortaokul	2	1,7	4	3,3	1	0,8	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	13	10,8	23	19,2	13	10,8	49	40,8
Üniversite	6	5	25	20,8	15	12,5	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	1	0,8	6	5	6	5	13	10,8
Toplam	26	21,6	59	49,1	35	29,1	120	99,9

Çizelge 5.54'te de görüldüğü üzere, katılımcıların öğrenim durumlarına göre, Trafik Polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiye en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumuna bakıldığında, ilkokul mezunu

katılımcıların, % 3,3'ü olan 4'ünün teknolojiiden yararlanıldığı, % 0,8'i olan 1'i kısmen yararlanıldığı cevabını vermiştir. Yararlanmadığını ise işaretleyen bulunmamaktadır. Ortaokul mezunu katılımcıların % 1,7'si olan 2'si teknolojiiden yararlanıldığı, % 3,3'ü olan 4'ü kısmen yararlanıldığı, % 0,8'i olan 1'i teknolojiiden yararlanılmadığı cevabını vermiştir. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 10,8'i olan 13'ü teknolojiiden yararlanıldığı, % 19,2'si olan 23'ü kısmen yararlanıldığı, % 10,8'i olan 13'ü teknolojiiden yararlanılmadığı cevabını vermiştir. Üniversite mezunu katılımcıların % 5'i olan 6'sı teknolojiiden yararlanıldığı, % 20,8'i olan 25'i kısmen yararlanıldığı, % 12,5'i olan 15'i teknolojiiden yararlanılmadığı cevabını vermiştir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 0,8'i olan 1'i teknolojiiden yararlanıldığı, % 5'i olan 6'sı kısmen yararlanıldığı, % 5'i olan 6'sı teknolojiiden yararlanılmadığı cevabını vermiştir.

Katılımcıların öğrenim durumlarına göre, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.55'te görülmektedir.

Çizelge 5.55. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu

Öğrenim Durumu	Bilgi Sahibi Olma Durumu											
	Son Derece Bilgili		Yeterli Bilgili		Az Bilgili		Pek Bilgili Değil		Hiç Bilgili Değil		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	0	0	1	0,8	2	1,7	2	1,7	0	0	5	4,2
Ortaokul	0	0	1	0,8	3	2,5	2	1,7	1	0,8	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	6	5	11	9,2	23	19,2	8	6,7	1	0,8	49	40,8
Üniversite	1	0,8	22	18,3	19	15,8	4	3,3	0	0	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	1	0,8	8	6,7	2	1,7	2	1,7	0	0	13	10,8
Toplam	8	6,6	43	35,8	49	40,9	18	15,1	2	1,6	120	99,9

Çizelge 5.55'deki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı gibi, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımlarına bakıldığında ilkokul mezunu katılımcıların % 0,8'ini oluşturan 1 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 1,7'sini oluşturan 2 kişi az bilgili olduklarını ve % 1,7'sini oluşturan 2 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, son derece bilgili ve hiç bilgili değil görüşüne belirten katılımcı bulunmamaktadır. Ortaokul mezunu katılımcıların % 0,8'ini oluşturan 1 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 2,5'ini oluşturan 3 kişi az bilgili olduklarını, % 1,7'sini oluşturan 2 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, % 0,8'ini oluşturan 1 kişi hiç bilgili değil görüşünü belirtmiştir. Son derece bilgili görüşünü belirten katılımcı bulunmamaktadır. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 5'ini oluşturan 6 kişi son derece bilgili olduklarını, % 9,2'sini oluşturan 11 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 19,2'sini oluşturan 23 kişi az bilgili olduklarını ve % 6,7'sini oluşturan 8 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de hiç bilgili olmadıklarını belirtmişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 0,8'ini oluşturan 1 kişi son derece bilgili olduklarını, % 18,3'ünü oluşturan 22 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 15,8'ini oluşturan 19 kişi az bilgili olduklarını ve % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, hiç bilgili olmadıklarını belirten olmamıştır. Yüksek lisans ve Doktora mezunu katılımcıların % 0,8'ini oluşturan 1 kişi son derece bilgili olduklarını, % 6,7'sini oluşturan 8 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 1,7'sini oluşturan 2 kişi az bilgili olduklarını ve % 1,7'sini oluşturan 2 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, hiç bilgili olmadıklarını belirten olmamıştır.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdıkları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.56'da yer almaktadır.

Çizelge 5.56. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu

Öğrenim Durumu	İzlenimin Olumlu Olma Durumu					
	Olumlu		Olumsuz		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
İlkokul	4	3,3	1	0,8	5	4,2
Ortaokul	5	4,2	2	1,7	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	22	18,3	27	22,5	49	40,8
Üniversite	13	10,8	33	27,5	46	38,3
Yüksek Lisans/Doktora	1	0,8	12	10	13	10,8
Toplam	45	37,4	75	62,5	120	99,9

Çizelgede görüldüğü üzere, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin verilere bakıldığında ilkokul mezunu katılımcıların % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. Ortaokul mezunu katılımcıların % 4,2'sini oluşturan 5 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 1,7'sini oluşturan 2 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 18,3'ünü oluşturan 22 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 2,5'ini oluşturan 27 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 10,8'ini oluşturan 13 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 27,5'ini oluşturan 33 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. Yüksek lisans ve doktora mezunu katılımcıların % 0,8'ini oluşturan 1 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 10'unu oluşturan 12 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. Eğitim durumu yüksek olan katılımcıların trafik polisinin kamuoyunda izleniminin olumsuz olduğu görüşünde oldukları görülmektedir.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre, Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğuna ilişkin dağılımları Çizelge 5.57'de verilmiştir.

Çizelge 5.57. Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu

Öğrenim Durumu	Trafik Polislerinin Sorumluluğu Durumu											
	Tamamen Trafik Polisleri		Büyük Çoğunlukla Trafik Polisleri		Kısmen Trafik Polisleri		Çok Az Trafik Polisleri		Kesinlikle Trafik Polisleri		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	0	0	0	0	1	0,8	2	1,7	2	1,7	5	4,2
Ortaokul	0	0	0	0	02	1,7	3	2,5	2	1,7	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	4	3,3	5	4,2	12	10	11	9,2	17	14,2	49	40,8
Üniversite	2	1,7	7	5,8	10	8,3	22	18,3	5	4,2	46	38,3
Yüksek Lisan/Doktora	1	0,8	1	0,8	6	5	3	2,5	2	1,7	13	10,8
Toplam	7	5,8	13	10,8	31	25	41	34,2	28	23,5	120	99,9

Çizelge 5.57’deki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, ilkokul mezunu katılımcıların % 1,7’sini oluşturan 2 kişi Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 2,5’ini oluşturan 3 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. Ortaokul mezunu katılımcıların % 1,7’sini oluşturan 2 kişi Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 4,2’sini oluşturan 5 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 21,7’sini oluşturan 26 kişi Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 19,2’sini oluşturan 23 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. Üniversite mezunu katılımcıların % 11,7’sini oluşturan 14 kişi Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 2,6’sını oluşturan 32 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 3,3’ünü oluşturan 4 kişi Türkiye’de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma

açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 7,5'ini oluşturan 11 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların öğrenim durumlarına göre, halkla ilişkiler kavramından ne anladıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.58'de yer almaktadır.

Çizelge 5.58. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu

Öğrenim Durumu	Halkla İlişkiler Kavramından Ne Anlaşıldığı Durumu					
	İletişim		Cevapsız		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
İlkokul	5	4,2	0	0	5	100,0
Ortaokul	7	5,8	0	0	7	100,0
Lise ve Dengi Okul	48	40	1	0,8	49	100,0
Üniversite	46	38,3	0	0	46	100,0
Yüksek Lisan/Doktora	13	10,8	0	0	13	100,0

Çizelge'de görüldüğü üzere, ilkokul mezunu katılımcıların % 4,2'sini oluşturan 5 kişi, ortaokul mezunu katılımcıların % 5,8'ini oluşturan 7 kişi, lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 40'ını oluşturan 48 kişi, üniversite mezunu katılımcıların % 38,3'ünü oluşturan 46 kişi, yüksek lisans /doktora mezunu katılımcıların % 10,8'ini oluşturan 13 kişi halkla ilişkiler kavramından iletişim kavramını anladıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların öğrenim durumlarına göre, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.59'da verilmiştir.

Çizelge 5.59. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu

Öğrenim Durumu	Halkla İlişkilerin Önemli Olma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
İlkokul	4	3,3	0	0	1	0,8	5	4,2
Ortaokul	6	5	1	0,8	0	0	7	5,8
Lise ve Dengi Okul	30	25	15	12,5	4	3,3	49	40,8
Üniversite	30	25	15	12,5	1	0,8	46	38,3
Yüksek Lisan/Doktora	7	5,8	5	4,2	1	0,8	13	10,8
Toplam	77	64,1	36	30	7	5,7	120	99,9

Çizelgedeki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin dağılıma bakıldığında ilkokul mezunu katılımcıların % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. Ortaokul mezunu katılımcıların % 5'ini oluşturan 6 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 0,8'ini oluşturan 1 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş, önemli olmadığını belirten olmamıştır. Lise ve dengi okul mezunu katılımcıların % 25'ini oluşturan 30 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 12,5'ini oluşturan 15 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. Üniversite mezunu katılımcıların % 25'ini oluşturan 30 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 12,5'ini oluşturan 15 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. Yüksek lisans/doktora mezunu katılımcıların % 5,8'ini oluşturan 7 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 4,2'sini oluşturan 5 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 0,8'ini oluşturan 1 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. Tüm katılımcılar trafik kazalarının azaltılmasında halkla ilişkilerin önemli olduğunu belirtmişlerdir.

5.3.6. Sürücü belgesi olup olmama durumuna göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular ve yorumlar

Sürücü belgesi olup olmama durumuna göre trafik polislerinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandıklarına ilişkin bulgular Çizelge 5.60-5.72’de yer almaktadır. Katılımcıların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik denilince akıllarına ne geldiğine ilişkin dağılımları Çizelge 5.60’ta verilmiştir.

Çizelge 5.60. Trafik denilince aklı ne geldiği durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Durum									
	Stres, Karmaşa, Gürültü		Kazalar, Ölümler, Yaralanmalar		Toplumsal Düzen		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	50	41,7	26	21,7	18	15	7	5,8	101	84,2
Yok	7	5,8	7	5,8	4	3,3	1	0,8	19	15,8
Toplam	57	47,5	33	27,5	22	18,3	8	6,6	120	100

Çizelge 5.60’daki verilerin incelenmesinden de anlaşılacağı üzere, trafik denilince sürücü belgesi olan katılımcıların % 41,7’si olan 50’sinin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, % 21,7’si olan 26’sının aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 15’i olan 18’inin aklına ise toplumsal düzen gelmektedir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 5,8’i olan 7’sinin aklına stres, karmaşa ve gürültü gelirken, yine % 5,8’i olan 7’sinin aklına kaza, ölüm ve yaralanma, % 3,3’ü olan 4’ünün aklına ise toplumsal düzen gelmektedir.

Araştırmaya katılanların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, ‘trafik polisi’nde bulunması gerekli görülen özellikler durumuna ilişkin dağılımları Çizelge 5.61’de görülmektedir.

Çizelge 5.61. Trafik polisinde bulunması gerekli görülen özellikler durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Özellikler											
	Hoşgörülü Ve Nazik Davranma		Tarafsız Olma		Konusunda Bilgili Olması		Çalışkan Olması		Diğer		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	40	33,3	34	28,3	12	10	6	5	9	7,5	101	84,2
Yok	4	3,3	7	5,8	3	2,5	4	3,3	1	0,8	19	15,8
Toplam	44	39,6	41	34,1	15	12,5	10	8,3	10	8,3	120	100

Çizelge 5.61’de de görüldüğü üzere, trafik polislerinde bulunması gerekli görülen özelliklere bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 33,3’ü olan 40’ı hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 28,3’ü olan 34’ü tarafsız olma, % 10,2’si olan 12’si konusunda bilgili olma ve % 5’i olan 6’sı da çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 3,3’ü olan 4’ü hoşgörülü olma ve nazik davranma, % 5,8 i olan 7’si tarafsız olma, % 2,5’i olan 3’ü konusunda bilgili olma ve % 3,3’ü olan 4’ü de çalışkan olma özelliklerini belirtmişlerdir.

Katılımcıların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, ‘Trafik Polisleri ile karşılaşma sıklıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.62’de görülmektedir.

Çizelge 5.62. Trafik polisleri ile karşılaşma sıklığı durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Karşılaşma Sıklığı											
	Az		Çok Az		Orta Sıklıkla		Çok		Çok Sık		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	40	33,3	27	22,5	27	22,5	4	3,3	3	2,5	101	84,2
Yok	8	6,7	6	5	2	1,7	1	0,8	2	1,7	19	15,8
Toplam	48	40	33	27,5	29	24,2	5	4,1	5	4,2	120	100

Çizelgede de görüldüğü gibi, trafik polisleri ile karşılaşma sıklığına bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 33,3'ü olan 40'ı az karşılaştıklarını, % 22,5'si olan 27'si çok az karşılaştıklarını, % 22,5'i olan 27'si orta sıklıkla karşılaştıklarını, % 3,3'ü olan 4'ü çok karşılaştıklarını ve % 2,5'i olan 3'ü de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 6,7'si olan 8 kişi az, % 5'i olan 6 kişi çok az, % 1,7'si olan 2 kişi orta, % 0,8'i olan 1 kişi çok ve % 1,7'si olan 2 kişi de çok sık karşılaştıklarını belirtmişlerdir

Araştırmaya katılanların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polislerinden yardım isteme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.63'te görülmektedir.

Çizelge 5.63. Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisinden yardım istenme durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Yardım İstenme Durumu											
	Her Zaman		Genelde Yardım İsterim		Çekinerek Yardım İsterim		Mecbur Kalmadıkça İstemem		Hiç İstemem		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	28	23,3	25	20,8	15	12,5	29	24,2	4	3,3	101	84,2
Yok	3	2,5	6	5	1	0,8	7	5,8	2	1,7	19	15,8
Toplam	31	25,8	31	25,8	16	13,3	36	30	6	5	120	100

Çizelgeden de anlaşılacağı üzere, trafikte sorun yaşanıldığında trafik polislerinden yardım isteme durumuna bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 23,3'ü olan 28'i her zaman yardım istediklerini, % 20,8'i olan 25'i genelde yardım istediklerini, % 12,5'i olan 15'i çekinerek yardım istediklerini, % 24,2'si olan 29'u mecbur kalmadıkça yardım istemediklerini belirtirken, % 3,3'ü olan 4'ü hiç yardım istemem şikkını işaretlemiştir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 2,5'i olan 3'ü her zaman yardım istediklerini, % 5'i olan 6'sı genelde yardım istediklerini, % 0,8'i olan 1'i çekinerek yardım istediklerini, % 5,8'i olan 7'si mecbur kalmadıkça

yardım istemediklerini belirtirken % 1,7'si olan 2'si de hiç yardım istemediklerini belirtmişlerdir.

Katılımcıların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.64'te yer almaktadır.

Çizelge 5.64. Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğu durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Yardımcı Olunma Durumu											
	Çok Yardımcı Olur		Genelde Yardımcı Olur		Yardımcı Olurlar		Genelde Yardımcı Olmazlar		Hiç Yardımcı Olmazlar		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	24	20	31	25,8	31	25,8	11	9,2	4	3,3	101	84,2
Yok	3	2,5	7	5,8	7	5,8	1	0,8	1	0,8	19	15,8
Toplam	27	22,5	38	31,6	38	31,6	12	10	5	4,1	120	100

Çizelgede görüldüğü üzere, trafik polislerinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde sonucun ne olduğuna ilişkin görüşlerine bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 20'si olan 24'ü çok yardımcı olduklarını, % 25,8'i olan 31'i genelde yardımcı olduklarını, % 25,8'i olan 31'i yardımcı olduklarını ve % 9,2'si olan 11'i genelde yardımcı olduklarını belirtirken, % 3,3'i olan 4'ü hiç yardımcı olmadıklarını belirtmiştir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 2,5'i olan 3'ü çok yardımcı olduklarını, % 5,8'i olan 7'si genelde yardımcı olduklarını, % 5,8'i olan 7'si yardımcı olduklarını, % 0,8'i olan 1'i genelde yardımcı olduklarını ve % 0,8'i olan 1'i de hiç yardımcı olmadıklarını belirtmişlerdir. Tüm katılımcılar polisin kendilerine yardımcı olduğu konusunda hemfikirdir.

Araştırmaya katılanların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 5.65’de verilmiştir.

Çizelge 5.65. Trafik Polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşünceler

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Düşünceler											
	İnsanların Kurallara Uyması İçin Caydırıcı		İşi Kolaylaştırıcı, Sorun Çözücü		Soruna Çözüm Bulur-Tartışma/Kavga Önler		Ceza ve Uyarı Trafikte Trafığe Düzen Getirir		Trafikte Zaman Kaybını Önler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	37	30,8	25	20,8	18	15	15	12,5	6	5	101	84,2
Yok	6	5	4	3,3	2	1,7	3	2,5	4	3,3	19	15,8
Toplam	43	35,8	29	24,1	20	16,7	18	15	10	8,3	120	100

Çizelge 5.65’deki verilerde görüldüğü gibi, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili düşüncelere bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 30,8’i olan 37’si insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 20,8’i olan 25’i işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 15’i olan 18’i soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 12,5’i olan 15’i ceza ve uyarının trafiğe düzen getirdiğini belirtirken, % 5’i olan 6’sı trafikte zaman kaybını önler demişlerdir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 5’i olan 6’sı insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 3,3’ü olan 4’ü işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 1,7’si olan 2’si soruna çözüm bulunarak tartışma ve kavgaları önlediğini, % 2,5’i olan 3’ü ceza ve uyarının trafiğe düzen getirdiğini belirtirken % 3,3’i olan 4’ü de trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelerine ilişkin dağılımları Çizelge 5.66’da yer almaktadır.

Çizelge 5.66. Trafik polislerinin görevini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşünceler

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Düşünceler											
	Çoğu Kez Trafik Sorunu Nedeni		Yanlı Davranır		Saygısız, Nezaket Kurallarını Bilmiyor		Bazen Trafik Kurallarına Aykırı Yönlendirme		Eğitimsizler		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	12	10	26	21,7	34	20	17	14,2	22	18,3	101	84,2
Yok	2	1,7	6	5	3	2,5	1	0,8	7	5,8	19	15,8
Toplam	14	11,7	32	26,7	37	22,5	18	15	29	24,1	120	100

Çizelge 5.66’daki verilerde görüldüğü gibi, trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili düşüncelere bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 10’u olan 12’si çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 21,7’si olan 26’sı yanlı davrandıklarını, % 20’si olan 34’ü saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 14,2’si olan 17’si bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 18,3’ü olan 22’si eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir. sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 1,7’si olan 2’si çoğu kez trafik sorununun nedeni olduklarının, % 5’i olan 6’sı yanlı davrandıklarını, % 2,5’i olan 3’ü saygısız olduklarını ve nezaket kurallarının bilmediklerini, % 0,8’si olan 1’i bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirme yaptıklarını ve % 5,8’i olan 7’si eğitimsiz olduklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiye en üst düzeyde

yararlandıklarını düşünme durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.67’de verilmiştir.

Çizelge 5.67. Trafik polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandığını düşünme durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Yararlanma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	22	18,3	48	40	31	25,8	101	84,2
Yok	4	3,3	11	9,2	4	3,3	19	15,8
Toplam	26	21,6	59	49,2	35	29,1	30	100

Çizelgedeki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı gibi, trafik polislerinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknolojiden en üst düzeyde yararlandıklarını düşünme durumlarına göre dağılıma bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 18,3’ünü oluşturan 22 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 40’ını oluşturan 48 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 25,8’ini oluşturan 31 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 3,3’ünü oluşturan 4 kişi yararlandıklarını belirtirken, % 9,2’sini oluşturan 11 kişi kısmen yararlandıklarını ve % 1,3’ünü oluşturan 4 kişi de yararlanmadıklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.68’de görülmektedir.

Çizelge 5.68. Trafik polisinin yetkisi ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Bilgi Sahibi Olma Durumu											
	Son Derece Bilgili		Yeterli Bilgili		Az Bilgili		Pek Bilgili Değil		Hiç Bilgili Değil		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	8	6,7	41	34,2	38	31,7	14	11,7	0	0	101	84,2
Yok	0	0	2	1,7	11	9,2	4	3,3	2	1,7	19	15,8
Toplam	8	6,7	43	35,9	49	40,9	18	15	2	1,7	120	100

Çizelge 5.68'daki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı gibi, trafik polislerinin yetki ve görevleri konusunda bilgi sahibi olma durumlarına ilişkin dağılımlarına bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 6,7'sini oluşturan 8 kişi son derece bilgili olduğunu, % 34,2'sini oluşturan 41 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 31,7'sini oluşturan 38 kişi az bilgili olduklarını ve % 11,7'sini oluşturan 14 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, hiç bilgili değil görüşüne belirten katılımcı bulunmamaktadır. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 1,7'sini oluşturan 2 kişi yeterli bilgili olduklarını, % 9,2'sini oluşturan 11 kişi az bilgili olduklarını ve % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi pek bilgili olmadıklarını belirtirken, % 1,7'sini oluşturan 2 kişi hiç bilgili değil demişler, son derece bilgili görüşünü belirten katılımcı ise bulunmamaktadır.

Araştırmaya katılanların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.69'da yer almaktadır.

Çizelge 5.69. Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenimin olumlu olma durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	İzlenimin Olumlu Olma Durumu					
	Olumlu		Olumsuz		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
Var	36	30	65	54,2	101	84,2
Yok	9	7,5	10	8,3	19	15,8
Toplam	45	37,5	75	62,5	120	100

Çizelgede görüldüğü üzere, trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdukları genel izlenimin olumlu olma durumuna ilişkin verilere bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 30'unu oluşturan 36 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 54,2'sini oluşturan 65 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 7,5'ini oluşturan 9 kişi olumlu olduğunu belirtirken % 8,3'ünü oluşturan 10 kişi de olumsuz olduğunu belirtmişlerdir.

Araştırmaya katılanların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğuna ilişkin dağılımları Çizelge 5.70'de verilmiştir.

Çizelge 5.70. Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerinin sorumluluğu durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Trafik Polislerinin Sorumluluğu Durumu											
	Tamamen Trafik Polisleri		Büyük Çoğunlukla Trafik Polisleri		Kısmen Trafik Polisleri		Çok Az Trafik Polisleri		Kesinlikle Trafik Polisleri		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	6	5	12	10	27	22,5	33	27,5	23	19,2	101	84,2
Yok	1	0,8	1	0,8	4	3,3	8	6,7	5	4,2	19	15,8
Toplam	7	5,8	13	10,8	31	25,8	41	34,2	28	23,4	120	100

Çizelge 5.70'deki verilerin incelenmesinden anlaşılabacağı üzere, sürücü belgesi olan katılımcıların % 34,2'sini oluşturan 38 kişi Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 50'sini oluşturan 60 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun çok az olduğunu belirtmişlerdir. sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 5,9'unu oluşturan 7 kişi Türkiye'de trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından trafik polislerini sorumlu tutarken, % 10'unu oluşturan 12 kişi ise trafik polislerinin sorumluluğunun az olduğunu belirtmişlerdir

Araştırmaya katılanların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, halkla ilişkiler kavramından ne anladıklarına ilişkin dağılımları Çizelge 5.71'de yer almaktadır.

Çizelge 5.71. Halkla ilişkiler kavramından ne anlaşıldığı durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Halkla İlişkiler Kavramından Ne Anlaşıldığı Durumu					
	İletişim		Cevapsız		Toplam	
	f	%	f	%	f	%
Var	100	83,3	1	0,8	101	84,2
Yok	19	15,8	0	0	19	15,8
Toplam	119	99,1	1	0,8	120	100

Çizelgede görüldüğü üzere, sürücü belgesi olan katılımcıların % 83,3'ünü oluşturan 100 kişi, sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 15,8'ini oluşturan 19 kişi halkla ilişkiler kavramından iletişim kavramını anladıklarını belirtmişlerdir.

Katılımcıların sürücü belgesi olup olmamalarına göre, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin görüşlerine göre dağılımları Çizelge 5.72'de verilmiştir.

Çizelge 5.72. Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumu

Sürücü Belgesi Olma Durumu	Halkla İlişkilerin Önemli Olma Durumu							
	Evet		Kısmen		Hayır		Toplam	
	f	%	f	%	f	%	f	%
Var	63	52,5	34	28,3	4	3,3	101	84,2
Yok	14	11,7	2	1,7	3	2,5	19	15,8
Toplam	77	64,2	36	30	7	5,8	120	100

Çizelgedeki verilerin incelenmesinden anlaşılağı üzere, trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polislerinin halkla ilişkilerinin önemli olma durumuna ilişkin dağılıma bakıldığında sürücü belgesi olan katılımcıların % 52,5'ini oluşturan 63 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 28,3'ünü oluşturan 34 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 3,3'ünü oluşturan 4 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir. Sürücü belgesi olmayan katılımcıların % 11,7'sini oluşturan 14 kişi önemli olduğunu belirtirken, % 1,7'sini oluşturan 2 kişi kısmen önemli olduğunu belirtmiş ve % 2,5'ini oluşturan 3 kişi de önemli olmadığını belirtmiştir.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Trafik ve trafik kazaları ülkemizde ve dünya da uzunca bir süre daha üzerinde durulacak ve değişik yaklaşımlar getirilecek bir olgudur. Özellikle 21. yüzyılın polislik felsefesi olan “Toplum Destekli Polislik” yaklaşımının trafik polisliği alanında kullanımı ve trafik polisinin halkla ilişkilerinin çok iyi seviyede olması da ülkemizde trafik sorununun çözüm anahtarlarından biri olacaktır. Bazı düşünce sahiplerine göre belki de çok önemli görülmeyen trafik polisinin halkla ilişkilerinin ne derece önemli olduğu, toplumun da bu yönde ciddi bir talebinin olduğunu yaptığımız araştırma ortaya koymuştur.

Yaptığımız “Trafik Polisinin Halkla İlişkiler Açısından Algılanışı” konulu anket sonuçlarına göre ;

- Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olması durumunda, katılımcıların % 94,2’si önemli olduğunu belirtirken % 5,8’i önemli olmadığını belirtmişlerdir.

Katılımcıların büyük bir kısmı trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisinin halkla ilişkilerinin önemli olduğunu belirtmişlerdir. Temeli ve büyük çoğunluğuyla insan unsuruna dayanan trafik ve trafik kazalarının önlenmesinde uygulamanın bizzat içerisinde olan insanlar ve trafiği düzenleme konumunda bulunan trafik polislerinin çok iyi bir iletişim içerisinde olmaları gerekmektedir. Bu sağlıklı iletişimin sonucunda trafik polisleri vatandaşları birer yardımcı ve dost olarak görürken vatandaşlar da trafik polisini kendilerinin rahat, huzur ve güvenliği için çalışan bir dost olarak göreceklidir. Aynı zamanda kurulacak güzel iletişim kanallarıyla vatandaşın da trafik bilinci yükseltilerek trafik polislerinin görev ve sorumluluklarına en yüksek seviyede katkıda bulunmaları sağlanabilir.

İyi bir iletişimin sağlanabilmesi için özellikle trafik polislerine toplum destekli polislik eğitimleri yaygın bir şekilde verilmelidir. Belirli periyotlarla da bu eğitimler devam ettirilmelidir.

Vatandaşla kaynaşma adına belli zamanlarda değişik meslek grupları ve toplum önderleri ile bir araya gelinerek onlara trafik bilinci aşılarmaya çalışılmalıdır. Yapılacak uygulamalarda zaman zaman bu toplantılara katılan insanların da dahil edilmesiyle trafik düzeninin sağlanmasında sorumluluklarının var olduğu hissettirilmelidir.

Her şeyden önemlisi trafik düzeninin sağlanmasının ve kazaların önüne geçilmesinin asıl faydasının vatandaşlara olacağı bu yüzden tek sorumlunun trafik polisleri olarak görülmemesinin gerekliliği anlatılmalıdır.

- Yaptığımız araştırmada trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisleri ve emniyet birimleri dışında görevi olan kurum ve kuruluşlardan hangilerini biliyorsunuz sorusuna 54 kişi Karayolları, 42 kişi Jandarma, 29 kişi Ulaştırma Bakanlığı ve 21 kişi de Zabıta cevabını vermişlerdir.

Buradan çıkan sonuç katılımcıların büyük bir kısmı diğer birçok görevli kuruluştan haberdar olmadığı gibi, hiçbir katılımcı trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında vatandaşın da sorumlu olduğunu bildirmemiştir.

- Katılımcıların % 60'ı olan 72 kişi Türkiye'de trafik ile ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olarak trafik polislerinin sorumlu olduğunu belirtirken katılımcıların % 40'ı olan 48 kişi trafik polislerinin sorumlu olmadıklarını belirtmişlerdir.

Burada katılımcıların birçok kuruluşun ihmal ve hatalarının sorumluluğunu da trafik polislerinden bilmesi ve trafik ile ilgili olumsuzluklarda büyük ölçüde trafik polisini sorumlu tutması dikkat çekici bir husustur.

- Trafik polislerinin kamuoyunda oluşturdıkları genel izlenimin, halkla ilişkilerin iyi olması durumuna katılımcıların % 8,3'ü olan 10 kişi evet derken % 91,7'si olan 110 kişi hayır demiştir.

Trafik polisleri fedakarlık ve görev bilinci açısından katılımcıların çoğu tarafından olumlu olarak görülmektedir. Fakat aynı katılımcılar trafik polislerinin halkla ilişkilerinin % 91,7 oranda olumsuz olarak nitelendirmişlerdir. Bu oran gerçekten çok yüksek ve her yönü ile değerlendirilmesi gereken bir orandır. Aynı zamanda katılımcılar tarafından görevlerinden aldıkları tatmin ve eğitimlerinin de yeterli olmadığı belirtilmiştir.

- Katılımcıların yaklaşık olarak üçte ikisi olan 75 kişi (% 62,5) trafik polislerinin kamuoyundaki genel izleniminin olumsuz olduğunu belirtirken, yaklaşık üçte biri olan 45 kişi (% 37,5) trafik polislerinin genel izlenimlerinin olumlu olduğunu belirtmişlerdir.

Katılımcılar bundan önce de yapılmış olan birçok araştırmayla ortaya çıkan trafik polisinin kamuoyunda olumsuz bir imajının varlığını devam ettirdiğini ifade etmişler. Bu da trafik polislerinin imajı açısından pozitif adımlar atılması gerektiğini göstermektedir.

- Trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumsuz davranışlarla ilgili olarak katılımcıların, % 26,7'si olan 32 kişi trafik polislerinin yanlış davrandığını, % 24,2'si olan 29 kişi eğitimsiz olduklarını, % 22,5'i olan 27 kişi trafik polislerinin saygısız ve nezaket kurallarını bilmediklerini belirtmişlerdir.

Burada; yanlış olmaları, saygısız, nezaket kurallarını bilmiyor ve eğitimsiz olmaları değerlendirmeleri bizler için vatandaşın trafik polisine bakış açısını görmek yönünden çok önemlidir. Bu da bizlere trafik polislerinde hakla ilişkiler ve eğitim yönüyle bir zafiyet olduğunu göstermektedir.

- Trafik polislerinin görevlerini yaparken sergiledikleri olumlu davranışlarla ilgili olarak, katılımcıların % 35,8'i olan 43 kişi bu davranışların insanların kurallara uyması için caydırıcı olduğunu, % 24,2'si olan 29 kişi bu davranışların işi kolaylaştırıcı ve sorun çözücü olduğunu, % 16,7'si olan 20 kişi bu tür davranışların soruna çözüm bularak tartışmayı ve kavgayı önlediğini, % 15,0'ı olan 18 kişi bu davranışların ceza ve uyarı ile trafiğe düzen getirdiğini ve % 8,3'ü olan 10 kişi ise bu tür davranışların trafikte zaman kaybını önlediğini belirtmişlerdir.

Burada olumlu olarak görülen en önemli husus olarak trafik polisinin caydırıcı rolünü görmüş olmaları trafik polislerine kendilerinin bir caydırıcı olarak ta baktığının bir işaretidir. Aslında trafik polisinin cezalandırıcı ve caydırıcı özelliklerinden ziyade kolaylaştırıcı, ve trafikte zaman kaybını önlediği gibi hususların insanlarda fikir olarak belirmesi beklenirdi. Bunun sağlanabilmesi için trafik polislerinde halka ilişkiler ve görev mantığı ile ilgili eğitim ve seminerler verilmelidir.

- Trafikte sorun yaşanıldığında trafik polisi'nden yardım istenmesine ilişkin olarak katılımcıların % 30'u (36 kişi) mecbur kalmadıkça yardım istemem derken, % 25,8'i (31 kişi) her zaman, %25,8'i (31 kişi) genelde ve % 13,3'ü çekinerek yardım istediklerini belirtmişlerdir. Katılımcıların % 5'ini oluşturan 6 kişi gibi çok az bir bölümü ise trafikte karşılaşılan sorunlarda trafik polisi'nden hiç yardım istemeyeceklerini belirtmişlerdir.

Burada karşımıza çıkan tabloda ankete katılanların %48,3'ü trafik polisinden yardım isteme konusunda ciddi çekincelerinin olduğunu belirtmekte bu ise trafik polislerinin halkla ilişkilerinin ciddi bir şekilde gözden geçirilmesi ihtiyacını doğurmaktadır. Her zaman yardım isterim diyenlerin oranının da % 25,8'lerde kalması bunun en somut örneğidir. Gerçek bir toplum destekli trafik polisliği uygulandığı takdirde her zaman yardım isterim diyenlerin oranının çok daha yukarılarda olduğu görülecektir

- Trafik polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istenildiğinde nasıl bir sonuçla karşılaşıldığına ilişkin olarak katılımcıların çok büyük bir bölümü %85,9'unu oluşturan (103 kişi) kendilerine yardımcı olduğunu belirtirken çok küçük bir bölümü ise % 4,2'sini oluşturan (5 kişi) yardımcı olunmadığını belirtmişlerdir.

Bir önceki tablomuzda trafik polisinden yardım istemede çekincelerin olmasına rağmen burada görüyoruz ki yardım istendiği takdirde % 85,9 oranında trafik polislerinin yardımcı olduklarını belirtmişlerdir. Öyleyse buradan şöyle bir yorum yapabiliriz. Yardım istemeye çekincelerin olmasındaki temel problem yardım talebine olumlu cevap alamamak değil, yardım isteme yakınlığını görememektir.

- Trafik polisinde bulunması gereken özellikler konusunda katılımcıların % 36,7'sini oluşturan 44 kişi hoşgörülü ve nazik davranma, % 34,2'sini oluşturan 41 kişi tarafsız olma, % 12,5'ini oluşturan 15 kişi bilgili olma derken % 8,3'ünü oluşturan 10 kişi de çalışkan olması gerektiğini belirtmişlerdir.

Vatandaşın polisten en çok beklediği şey hoşgörülü ve nazik davranmasıdır. Çalışkan olmasından üç kat daha fazla oranda hoşgörülü ve nazik davranması beklenmektedir. İkinci sırada ise tarafsızlık özelliğinin olması gelmektedir. Burada en çok dikkat edilmesi gereken husus trafik polislerinin konusunda bilgili ve çalışkan olmasından çok daha fazla oranda hoşgörülü ve nazik davranması ile tarafsız olması gelmektedir.

- Katılımcıların % 75'ini oluşturan 90 kişinin aklına trafik denilince stres, karmaşa, gürültü, kaza, ölüm ve yaralanma gibi olumsuz şeyler gelirken % 18,3'ünü oluşturan 22 kişinin ise trafik denilince aklına toplumsal düzen gelmektedir. Katılımcıların çok büyük kısmının aklına trafik denilince olumsuz düşünceler gelmesi, ülkemizdeki trafik sorununun ne derece büyük olduğunu göstermektedir.

Tezimizin başında da düşünce olarak ortaya koymuş olduğumuz durumu ankete katılanların büyük bir bölümü de aynen beyan etmişlerdir. Ne yazık ki yaşanan bunca trafik kazası ve keşmekeşlerden sonra insanların belleğinde trafik denince büyük oranda olumsuzluklar gelmektedir.

Trafik sorununa ciddi bir yaklaşımla çözüm bulmak istiyorsak bunu ancak insan odaklı yaklaşımla sağlayabiliriz. Trafik polisinin halk nezdindeki imajının düzeltilmesi ve kazaların önlenmesi için polis – halkla ilişkiler hayati bir öneme sahiptir. Halkla ilişkilerin bir yönü olan toplum destekli polislik yaklaşımı ile vatandaşa rağmen değil vatandaş ile birlikte trafik sorunun üstesinden gelinebilir. Olayların arkasından giden değil önceden görüp tedbir üretebilen bir trafik polisliği yapısı kurulmalıdır.

Trafik polisinin faaliyetlerinin planlanmasında ve denetlenmesinde halkın katılımı mutlaka sağlanmalıdır. Otoriter bir trafik polisliği anlayışından öte uzlaşmacı bir trafik polisliği yapılmalıdır. Trafik polisinin toplumla uzlaşma içinde olması, sadece “üniformalı vatandaş” olduğunun farkındalığının oluşturulması gerekmektedir. Trafik polislerinin sadece kazaların sonuçlarıyla uğraşmak yerine, kazaların sebeplerine yönelik çalışmalar yapması kazaların önlenmesinde çok daha yerinde bir toplum destekli trafik polisliği modellemesi oluşturacağı kuşkusuzdur.

KAYNAKLAR

1. Çeliker M., “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve İlgili Yönetmelikleri” **İdeal Matbaası**, Ankara, 12 (1989).
2. Ege R., “2004 Trafik Yılı Türkiye’si”, **Ufuk Üniversitesi Yayınları**, Ankara, 1 (2005).
3. Aygün S., “II. Trafik Şurası”, **Pano Ofset**, Ankara, 9 (2005).
4. Özben, Ş.; “Trafik Psikolojisi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi**, İzmir, 35 (2004).
5. Sümer N., Lajunen T., Özkan T., “Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar” **Uluslar arası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, Forum fuarcılık ve Geliştirme A.Ş. Yayınları**, Ankara, 305, 306 (2002).
6. Ege R., “Trafik Kazaları ve Trafik Tıbbı”, **THK Basımevi**, Ankara, 15, 28 (1997).
7. Akçay, O.,” Trafik Kazalarını Önlemede Denetimin Etkisi”, **Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi**, Ankara, 34:270 (2003).
8. Özkan T., Sümer N., Ayvaşık B., Er N., “Kişilik Özellikleri, Koordinasyon Becerileri, Sürücü Davranışları Ve Trafik Kazaları” **Uluslar arası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, Forum fuarcılık ve Geliştirme A.Ş. Yayınları**, Ankara, 329, 330, 332 (2002).
9. Işıldar S.,” Karayolu Trafik Kazalarının Önlenmesi Ve Değişik Ülkelerde Karayolu Trafik Polisinin Eğitimi”, **Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi**, Ankara, 34:337 (2003).
10. Ege R., Gürbüz N., Saygı Ş., Vural N., Cila E., “Trafik kazası yapan sürücülerin kan alkol düzeylerinin modifiye head space gaz kromatografisi, kütle spektrometresi yöntemi ile belirlenmesi” **II. Trafik Şurası, Pano Ofset**, Ankara, 168 (2005).
11. Dinçer İ.,” Aşırı Yüklemin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi”, **Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi**, Ankara, 35:35 (2003).
12. Barut Y., “Kişi Yaşadığı Gibi Araç Kullanır” **Uluslar arası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, Forum fuarcılık ve Geliştirme A.Ş. Yayınları**, Ankara, 286 (2002).
13. Işıldar S.,” Türkiye’deki Trafik Kazalarının Son On Yıllık Değerlendirmesi ve İyileştirme Önerileri ”, **Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi**, Ankara, 28: 35 (2003).

14. Işıldar S., “Trafik Kazaları ve Önlenmesi”, *Tüketici Bülteni, Trafik Özel Sayısı*, TSE, Ankara, 118 (1998).
15. İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, “Trafik İstatistik Yıllığı 2002” *EGM / Basımevi*, Ankara, 26 (2003).
16. Menziri N., “İstanbul Emniyet Müdürlüğü, Polis Halkla İlişkiler Raporu”, *Polis Akademisi*, Ankara, 15 (1995).
17. Toprak, R., “Şehir İçi Raylı ve Ulaşım Sistemleri” *Trafik: Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Planlaması Ve Uygulaması Anabilim Dalı Aylık Bülteni*, Ankara, 13:16 (1999).
18. Sezer Ölmez, B., “Kazalarda Kişisel Sorumluluklar”, *Trafik Dergisi*, Trafik Vakfı, Ankara, 2: 29 (2004).
19. Özdirim, M., “Trafik Mühendisliği – 1”, *Karayolları Genel Müdürlüğü*, Ankara, 41 (1994).
20. Demiröz A., “Kaza Araştırma Tekniği ve Bilirkişilik”, Yüksek Lisans Tezi , *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 36 (1998).
21. Akçay, O., “Trafik Hukuku ve Yönetimi”, *YÖK Matbaası*, Ankara, 235 (1997).
22. Akkale A., “Kazaların Önlenmesinde Trafik Polisinin Eğitimi ve Denetimin Rolü” Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 53 (1999).
23. Kazancı M, Halkla İlişkiler ve İdari Danışma Merkezi, Amme İdaresi Dergisi, *TODAİE Yayını* , Ankara 5(2): 24 (1972).
24. Ertekin Y, “Halkla İlişkiler”, *TODAİE Yayını*, Ankara, 259:9 (1995).
25. Asna M.A., “Halkla İlişkiler”, *Türkiye Bankalar Birliği Yayınları*, Ankara ,11 (1978).
26. Aytürk N., “Yönetim Sanatı”, *Yargı Yayınevi*, Ankara, 275 (1990).
27. Derdiman R.C., “Kamu Yönetiminde Polis-Halk İlişkileri ve İşbirliği”, *Türk İdare Dergisi*, Ankara, 134 (1996).
28. Okutan F., “Polis Halk İlişkileri”, Yüksek Lisans Tezi, *Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü*, Ankara, 105 (1992).

29. Tayfun R., “Halkla İlişkiler Açısından Polisin Çağdaş Görünümü”, Doktora Tezi, *İstanbul Üniversitesi Gazetecilik ve Halkla İlişkiler*, İstanbul, 98 (1994).
30. Kaplan E., “Trafik ve Trafik Polisinin Halkla İlişkileri” *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü* Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 48 (1988).
31. internet:Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, <http://www.egm.gov.tr/teadb/Aralik05/orta.htm> (2006).
32. Akçay O., “Toplum Destekli Trafik Polisliği”, *Emniyet Genel Müdürlüğü Polis Dergisi*, Ankara, 42:117 (2004) .
33. Emniyet Genel Müdürlüğü, “Polis Dergisi”, Ankara,10(42):9-127 (2005).
34. Hunter R.D.,”Police – Community Relations and the Administration of Justice”, *Prentice- Hall inc*, New Jersey, 86 (2004).
35. Sezer B.,”Uysal, Yönetmelik Liderlik ve Halkla İlişkilere Etkisi”, *Amme İdaresi Dergisi*, Ankara, XVIII (1): 83 (1989).
36. Kazancı M., “Halkla İlişkiler ve İdari Danışma Merkezleri”, *Amme İdaresi Dergisi*, Ankara, V (2):11 (1972).
37. Işıkyakar A. F.,”Halkla İlişkiler Raporu” *Anadolu Üniversitesi Yayınları*, Eskişehir, 251: 56 (1987).
38. James G.H., “The Definition, Dimensions And Domain of Public Relation”, *Public Relations Review*, 25(2): 200 (1999).
39. Sezer B.U., “Halkla İlişkiler: Bir Değerlendirme”, *Amme İdaresi Dergisi*, Ankara, XVI, 3:(24) (1983).
40. Cole,G.F. ve Smith, C.E., “Criminal Justice in America,”, *Wadsworth, Thomson Laerning*, 133 (2002).
41. Trojanowicz R. ve Bucqueroux B.,”Community Policing: A Contemporary Perspective”, *Anderson Publishing*, Cincinnati, Ohio, 5 (1990).
42. Aydoğan C. “A Popular Philosophy of Policing: The Ground for Community Policing in Turkey”, *University of Detroit Mercy*, 18 (2001).
43. Bayley D.H., “Community policing: A report to Devil’s Advocate. In J. R. Greene & S. D. Mastrofski (Eds.), Community Policing: Rhetoric or Reality?”, *Praeger*, New York, , 225-238 (1988).

44. Cerrah İ., “Uluslar arası İzlenimler Işığında Polis Eğitiminin Geleceği”, (21.yy’da Polis: Temel Sorunlar, Çağdaş Yaklaşımlar), **Sibel Matbaası**, Ankara, 24-25 (2000).
45. Seyhan, K., “Polislik ve Suçun Önlenmesi, “Türkiye’de Devlet Toplum ve Polis”, **Seçkin Yayıncılık**, Ankara, 173-197 (2002).
46. Brodgen M.E ve Shearing C., “Policing for a New South Africa”, **Routledge**, London, 4 (1993).
47. Trojanowicz R ve Carter D., “The Philosophy and Role of Community Policing”, **Community Policing Series, Michigan State University**, Michigan, 13:61-67 (1988).
48. Bahar, H.İ., “Toplum Destekli Polislik”, Halkla **İlişkiler Yönetimi Geliştirme ve Oryantasyon Eğitimi Bölgesel Semineri**, Ankara, 148 (2000).
49. Seyhan K., “A Ciritical Analysis of Crime Prevention and Policing Policy in Turkey”, Yüksek Lisans Tezi, **ODTÜ**, Ankara, 198 (2002).
50. Alaç A.E.,”Türkiye’de Suçun Önlenmesinde Halkın Katılımı”, Doktora Tezi, **Hacettepe Üniversitesi Kamu Yönetimi Bölümü**, Ankara, 83-84 (2005).
51. Bahar H.İ.,“Toplum Destekli Polislik ve Türkiye’de Uygulanabilirliği”, Türkiye’de Devlet, Toplum ve Polis, **Seçkin Yayıncılık**, Ankara, , 293-294, 298,299 (2002).
52. Goldstein H.,”Improving Policing: A Problem Oriented Approach”, **Crime&Delinquency**, 25: 236-258 (1979).
53. Geleri, A., “Önleyici Polislik”, **Seçkin Yayıncılık**, Ankara, 54 (2003).
54. Ulukuş K.S.,”Polis Odaklı Halkla İlişkiler ve Stres Yönetimi”, Ankara, 70-71 (2004).

EKLER

EK-1 Trafik polisinin halkla ilişkiler açısından algılanışı

Trafik polislerinin halkla ilişkiler merkezli bir görev anlayışı içinde olmaları trafik kazalarının önlenmesinde azaltıcı yönde bir etkiye neden olacaktır. Her kurumun olduğu gibi trafiğin yurttaşların yaşam kalitesini artıracak biçimde düzenlenmesi ve trafik kazalarının önlenmesi kamu görevlileri ve yurttaşların işbirliği ile sağlanabilecektir. Halkın desteğini kazanmayan, istek ve beklentilerini anlamayan olumlu bir iletişim sağlayamayan kurumların başarılı olamayacakları / olamadıkları açıktır. Bu nedenle trafik polisinin halkla ilişkiler açısından nasıl algılandığı başarısının sorgulanması açısından önemli ip uçları verecektir ve dolayısı ile önemli bir konudur.

Bu çerçevede hazırlanan sorulara içtenlikle yanıtlar vermeniz, çalışmanın daha tutarlı sonuçlara ulaşılmasını kolaylaştıracak, bu ise yurttaşların yaşam kalitesine olumlu katkı sağlanması konusunda bizlere yardımcı olacaktır. Araştırmada yer alan sorulara vereceğiniz cevaplar gizli tutulacak ve araştırma dışında hiçbir amaç için kullanılmayacaktır.

Yardımlarınız için teşekkür ederim.

Not: İşaretlemeyi lütfen koyu renk tükenmez kalem ile yapınız.

1- (a) Yaşınız:

- a) 16 – 25
- b) 26 – 35
- c) 36 – 45
- d) 46 – 55
- e) 56 – 65
- f) 66 – ya da üstü.

EK-1 (Devam) Trafik polisinin halkla ilişkiler açısından algılanışı

(b) Cinsiyetiniz:

- a) Kadın
- b) Erkek

(c) Öğrenim düzeyiniz:

- a) İlkokul
- b) Ortaokul
- c) Lise
- d) Üniversite
- e) Yüksek Lisans / Doktora

(d) Ehliyetiniz var mı?

- a) Evet
- b) Hayır

2- Trafik denince aklınıza aşağıdakilerden hangisi daha çok geliyor ?

- a) Stres, karmaşa, gürültü gibi olumsuz anlamlar
- b) Toplumsal düzen gibi olumlu anlamlar
- c) Kazalar, ölümler ve yaralanmalar
- d) Diğer (lütfen belirtiniz)

3 - Bir Trafik Polisinde bulunması gerekli gördüğünüz *en önemli* özellik nedir?

- a) Hoşgörülü ve nazik davranması
- b) Tarafsız olması
- c) Konusunda bilgili olması
- d) Çalışkan olması

EK-1 (Devam) Trafik polisinin halkla ilişkiler açısından algılanışı

e) Başka varsa yazınız

4 - Trafik Polisleri ile hangi sıklıkla iletişiminiz olur ?

- a) Çok az
- b) Az
- c) Orta sıklıkta
- d) Çok
- e) Çok sık

5 - Trafikte sorun yaşadığınızda, Trafik Polisinden yardım ister misiniz?

- a) Her zaman
- b) Genelde yardım isterim.
- c) Çekinerek yardım isterim
- d) Mecbur kalmadıkça istemem
- e) Neredeyse hiç yardım istemem

6 - Trafik Polisinden trafikle ilgili bir konuda yardım istediğinizde sonuç genellikle nasıl olur?

- a) Çok yardımcı olurlar
- b) Genelde yardımcı olurlar
- c) Yardımcı olurlar
- d) Genelde yardımcı olmazlar
- e) Hiç yardımcı olmazlar.

7 - Trafik Polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumlu* davranışlarla ilgili düşünceleriniz aşağıdakilerden hangisine en yakındır ?

- a) İşleri kolaylaştırıcı ve sorunları çözücüdürler.
- b) İnsanların kurallara uyması için caydırıcıdır.

EK-1 (Devam) Trafik polisinin halkla ilişkiler açısından algılanışı

- c) Verdikleri cezalar ve uyarılarla trafiğin keşmekeşe dönüşmesini engelliyorlar.
- d) Sorunlara çözümler bulup hakem rolü üstlenirler tartışma ve kavgaları önlerler.
- e) Getirdikleri çözümlerle trafikte zaman kaybını azaltıyorlar.

8 - Trafik Polislerinin görevini yaparken sergiledikleri *olumsuz* davranışlarla ilgili düşünceleriniz aşağıdakilerden hangisine en yakındır?

- a) Çoğu kez trafikteki sorunlara neden olurlar
- b) Yanlı davranırlar.
- c) Saygısızdırlar, nezaket kurallarını bilmiyorlar.
- d) Bazen trafik kurallarına aykırı yönlendirmede bulunurlar.
- e) Eğitimsizdirler, üstlendikleri sorumluluğun bilincinde değiller.

9 - Trafik Polisinin kazaları önleme ve denetleme görevleri sırasında teknoloji den en üst düzeyde yararlandığını düşünüyor musunuz?

- a) Evet
- b) Kısmen
- c) Hayır

10 - Trafik Polisinin yetkisi ve görevleri konusunda ne derecede bilgi sahibi olduğunuzu düşünüyorsunuz?

- a) Son derece bilgiliyim.
- b) Yeterli bilgiye sahibim.
- c) Az bilgiliyim
- d) Pek bilgili değilim.
- e) Hiç bilgili değilim.

EK-1 (Devam) Trafik polisinin halkla ilişkiler açısından algılanışı

11 - Trafik Polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenim sizce olumlu mudur?

- a) Evet.
- b) Hayır

12 - Trafik Polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenim *olumlu* ise bu olumlu izlenimin en önemli iki gerekçesini işaretler misiniz?

- () Kuralları uygulama titizliği / hassasiyeti.
- () Görev bilinci / fedakarlık.
- () Aldıkları eğitim.
- () Yaptıkları görevden sağladıkları tatmin.
- () Halkla İlişkileri iyi biliyor olmaları.

13 - Trafik Polislerinin kamuoyunda oluşturduğu genel izlenim *olumsuz* ise bu olumsuz izlenimin en önemli iki gerekçesini işaretler misiniz

- () Aldıkları eğitimin yetersiz oluşu.
- () Yaptıkları işin halk tarafından fazla sevilmemesi.
- () Görevlerini kötüye kullanmaları / adil olmamaları.
- () Yasaya değil, kişiye göre davranmaları.
- () Halkla İlişkileri bilmiyor olmaları.

14 - Türkiye’de Trafikle ilgili olumsuzluklar ve sorunların kaynağı olma açısından Trafik Polislerinin sorumluluğu hakkında ne düşünüyorsunuz ?

- a) Olumsuzlukların kaynağı tamamen trafik polisleridir.
- b) Olumsuzlukların kaynağı büyük çoğunlukla Trafik polisleridir.
- c) Olumsuzlukların kaynağı kısmen trafik polisleridir.

EK-1 (Devam) Trafik polisinin halkla ilişkiler açısından algılanışı

- d) Olumsuzlukların kaynağı çok az olarak trafik polisleridir.
- e) Olumsuzlukların kaynağı kesinlikle trafik polisleri değildir.

15 - “Halkla İlişkiler” denince ne anlıyorsunuz?

.....

.....

.....

.....

.....

.....

16- Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında Trafik Polisinin Halkla İlişkilerinin önemli olduğu tezine katılıyor musunuz?

- a) Evet
- b) Kısmen
- c) Hayır

17 - Trafik kazalarının önlenmesinde ve azaltılmasında trafik polisleri ve emniyet birimleri dışında görevi olan kurum ve kuruluşlardan hangilerini biliyorsunuz ?

- a) .
- b) .
- c) .
- d) .
- e) .
- f) .
- g) .

ÖZGEÇMİŞ

1968 yılında Ankara’da doğdu. 1982 yılında Polis Koleji’ne girdi ve 1986 yılında mezun olarak Polis Akademisi’ne başladı. 1990 yılında Polis Akademisi’nden mezun oldu. Aynı yıl yabancı dil eğitimi amacıyla 9 ay yurtdışına görevlendirildi. 1991 yılında Emniyet Genel Müdürlüğü Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı’nda göreve başladı. 1999 yılında Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Uygulaması ve Planlaması Anabilim dalında “Kaza Araştırma Tekniği ve Bilirkişilik” konulu tezi ile Yüksek Lisans derecesini tamamladı. 1999-2001 yılları arasında Bosna-Hersek’te Birleşmiş Milletler Barış Misyonunda Eğitimci olarak görev yaptı. 2002 – 2004 Yılları arasında Makedonya’da, Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı bünyesinde, Makedonya Polis Akademisinde Öğretim Görevlisi ve Tetova bölgesinde Toplum Destekli Polislik Eğitimcisi olarak görev yaptı. Halen Emniyet Genel Müdürlüğü Bilgi İşlem Dairesi Başkanlığı’nda görevine devam etmektedir.