

**MEDYADAKİ TRAFİK KONULU HABERLERİN
İÇERİK ANALİZİ**

Fevzi BAŞKÖY

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**ARALIK 2005
ANKARA**

**MEDYADAKİ TRAFİK KONULU HABERLERİN
İÇERİK ANALİZİ**

Fevzi BAŞKÖY

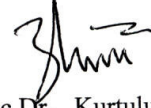
**YÜKSEK LİSANS TEZİ
KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

ARALIK 2005

ANKARA

Fevzi BAŞKÖY tarafından hazırlanan MEDYADAKİ TRAFİK KONULU HABERLERİN İÇERİK ANALİZİ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.



Yrd.Doç.Dr. Kurtuluş BORAN
Tez Yöneticisi

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

Başkan: :Y.Doç.Dr. Murat Sadıkoğlu GEBİ



Üye :Y.Doç.Dr. Kurtuluş BORAN (Danışman)



Üye :Y.Doç.Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK



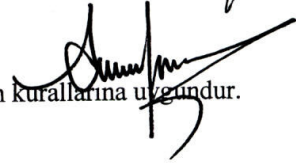
Üye :Y.Doç.Dr. Seda HATİPOĞLU



Üye :Y.Doç.Dr. Ruhdan UZUN



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



MEDYADAKİ TRAFİK KONULU HABERLERİN**İÇERİK ANALİZİ****(Yüksek Lisans Tezi)****Fevzi BAŞKÖY****GAZİ ÜNİVERSİTESİ****FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ****Aralık 2005****ÖZET**

Sürücü davranışlarını etkileyen birçok faktörden birisi de medyadır. Medya özellikle de haber ve reklâm yoluyla sürücülük kültürüne tesir eder. Bu çalışmada medyanın haberler vasıtasıyla trafik anlayışına ne tür bir katkı sağladığı araştırılmış ve eğitici olmaktan ziyade sansasyonel bir yaklaşım benimsediği tespit edilmiştir. Medyanın haberleri ele alış biçimleri, haberlerde vurgu yaptıkları ve atladıkları öğeler, toplumu eğitici görüşlere yer verilip verilmediği de trafik sistemimiz açısından önemlidir. Medya, bu araştırmanın sonuçlarından anlaşıldığı kadarıyla, trafik konulu haberlere karşı takındığı duruş nedeniyle çözümün değil problemin bir parçasıdır. Medya kendi görüşleri doğrultusunda attığı trafik haberi başlıklarını toplumsal trafik kültürünü de düşünerek daha dikkatli seçmelidir. Bu araştırmanın bulgularından medyanın trafik kazası merkezli ve olumsuzluk içeren habercilik yerine süreç merkezli haberciliğe yönelmesi gerektiği ortaya çıkarılmıştır. Kamu çıkarlarını her türlü kişisel, politik ve ekonomik çıkarların üzerinde gören bir iletişim ortamı, kurallara uyma bilincine daha olumlu katkılar sağlayacaktır.

Bilim Kodu : 708.1.134**Anahtar Kelimeler : Trafik kültürü, trafik haberleri, medya, içerik analizi****Sayfa Adedi : 219****Tez Yöneticisi : Yrd.Doç.Dr. Kurtuluş BORAN**

**CONTENT ANALYSIS OF TRAFFIC RELATED NEWS IN MEDIA
(M.Sc. Thesis)**

Fevzi BAŞKÖY

**GAZI UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
December 2005**

ABSTRACT

One of the factors affecting the behavior of drivers is the media. Media affects the driving culture in particular via news and advertisement. Throughout this study it is researched on what kind of contribution media via news has on the sense of traffic and it is concluded that it has adapted a sensational approach rather than an educational one. That the form of news the media handles emphasis or ignorance of the news items they do and educative views in terms of society the media place is also important for traffic systems. As per the conclusion this research reaches, the media is not the part of the solution but the problem due to the standing point where it is about the traffic related news. Media should select the traffic related news headlines in agreement with their views more carefully taking into consideration the social traffic culture. Out of the findings of this research, it is disclosed that the media must be oriented towards “process-centric” reporting rather than “traffic accident-centric” and negative content ones. A communication environment which views common interests will ensure positive contributions in terms of consciousness of observing the rules.

Science Code : 708.1.134

Key Words : Traffic culture, traffic news, media, analysis of content

Page Number : 219

Adviser : Asst. Prof. Kurtuluş BORAN

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren hocam Yrd. Doç.Dr. Kurtuluş BORAN'a, değerlendirme ve tavsiyelerinden dolayı Yrd. Doç.Dr. M.Sadullah ÇEBİ, Yrd. Doç.Dr. Ruhdan UZUN, Yrd. Doç.Dr. Ebru ÖZTÜRK Yrd. Doç.Dr. Seda HATİPOĞLU'na, yine kıymetli tecrübelerinden faydalandığım hocam Dr. Yeşim YASAK' a, ayrıca derslerde büyük bir özveri ile bilgi ve birikimlerini bizlere aktaran Fen Bilimleri Enstitüsünün çok kıymetli öğretim üyelerine, manevi destekleriyle beni hiçbir zaman yalnız bırakmayan çok değerli arkadaşlarım Murat ALKAN, Murat DARÇIN ve Gürdoğan DOĞRUL'a ve zamanlarını çaldığım oğlum ve eşime teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER	vi
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xiii
SİMGELER VE KISALTMALAR	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. KURAMSAL TEMELLER	5
2.1. Medyanın İlgisini Çekmeyen Trafik Sorunları	5
2.2. Haber Medyası	10
2.3. Haber Kavramı	13
2.3.1. Değişmeyen dört temel ilke	15
2.3.2. Haber etiğiyle ilgili kuram ve kurallar	16
2.3.3. Haberin coğrafi değerlendirmesi	20
2.3.4. Olay ve haber ilişkisi.....	21
2.4. Medyanın İşlevleri	24
2.5. Medya ve Toplum	30
2.6. Medya ve Trafik Eğitimi Konusunda Yasal Düzenlemeler	36
3. MATERYAL VE METOT	42
3.1. Amaç	42
3.2. Araştırma Modeli	43
3.2.1. İçerik analizi	44

	Sayfa
3.2.2. SPSS'e (Statistical Package for the Social Sciences) veri girişi, analizi ve yorumlama.....	49
3.3. Evren, Örneklem ve Verilerin Toplanması	51
3.3.1. İşlem.....	52
3.3.2. Trafik konulu haberlerin medyadaki yeri.....	53
4. BULGULAR.....	58
4.1. Haberin Konusu.....	58
4.2. Haber Vasıtası	59
4.3. Haberlerin Aktörleri	61
4.4. Haberin Ölçüleri	64
4.5. Başlık İçeriği.....	72
4.6. Haber İçeriği.....	75
4.7. Haberlerde Kullanılan Fotoğraf ve Görüntüler.....	92
4.8. Yayın Sayfası	99
4.9. Haberlerin Sayfadaki Konumu	101
5. TARTIŞMA.....	104
5.1. Haberin Konusu İle İlgili Bulgular.....	104
5.2. Haber Vasıtası İle İlgili Bulgular.....	107
5.3. Haberin Aktörleri İle İlgili Bulgular.....	109
5.4. Haberin Ölçüleri İle İlgili Bulgular.....	112
5.5. Başlık İçeriği İle İlgili Bulgular	114
5.6. Haber İçeriği İle İlgili Bulgular	118
5.7. Haberlerde Kullanılan Fotoğraf Ve Görüntüler İle İlgili Bulgular	132
5.8. Yayın Sayfası İle İlgili Bulgular	135

Sayfa

5.9. Haberlerin Sayfadaki Konumu İle İlgili Bulgular	137
6. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	139
KAYNAKLAR	141
EKLER	146
EK-1Trafik konulu gazete haberlerinin kodlama cetveli.....	147
EK-2 Trafik konulu televizyon haberlerinin kodlama cetveli.	151
EK-3 Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi	154
EK-4 Haber örneği.	183
EK-5 Haber örneği.	184
EK-6 Haber örneği.	185
EK-7 Haber örneği	186
EK-8 Haber örneği	187
EK-9 Haber örneği	188
EK-10 Haber örneği	189
EK-11 Haber örneği	190
EK-12 Haber örneği	191
EK-13 Haber örneği	192
EK-14 Haber örneği.	193
EK-15 Haber örneği	194
EK-16 Haber örneği	195
EK-17 Haber örneği.	196
EK-18 Haber örneği.	197
EK-19 Haber örneği.	198
EK-20 Haber örneği	199
EK-21 Haber örneği	200
EK-22 Haber örneği	201
EK-23 Haber örneği	202
EK-24 Haber örneği	203
EK-25 Haber örneği	204
EK-26 Haber örneği	205
EK-27 Haber örneği	206
EK-28 Haber başlıkları	207
ÖZGEÇMİŞ	219

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.1. Gazetelerdeki trafik haberlerinin konularına göre dağılımı	58
Çizelge 4.2. Televizyonlardaki trafik haberlerinin konularına göre dağılımı	59
Çizelge 4.3. Haber konularının gazetelere göre dağılımı	60
Çizelge 4.4. Haber konularının televizyonlara göre dağılımı	60
Çizelge 4.5. Trafik konulu gazete haberlerinin aktörlerine göre dağılımı	61
Çizelge 4.6. Trafik konulu televizyon haberlerinin aktörlerine göre dağılımı	62
Çizelge 4.7. Gazete haberlerinin aktör özelliklerine göre dağılımı	63
Çizelge 4.8. Televizyon haberlerin aktör özelliklerine göre dağılımı.....	64
Çizelge 4.9. Trafik konulu gazete haberlerinin resim/yazı oranlarına göre dağılımı	65
Çizelge 4.10. Trafik konulu haberlerin gazete sayfasına oranına göre dağılımı.....	66
Çizelge 4.11. Gazetelerdeki haberlerin resim/yazı oranlarına ve gazete sayfasına oranına göre dağılımları.....	67
Çizelge 4.12. Haber süresi	69
Çizelge 4.13. Haber yüzdelerinin televizyon kanallarına göre dağılımı.....	70
Çizelge 4.14. Televizyon haberlerinin yüzdelerinin trafik konularına göre dağılımı	71
Çizelge 4.15. Gazete haberlerin başlık uzunluklarına göre dağılımı.....	72
Çizelge 4.16. Gazete haberlerinin başlık içeriğinin genel mesajına göre dağılımı	73

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.17. Televizyon haberlerinin başlık içeriğinin genel mesajına göre dağılımı	74
Çizelge 4.18. Gazete haberlerinin özellikle başlıklarındaki ifadelere göre dağılımı.....	75
Çizelge 4.19. Televizyon haberlerin başlıklarındaki ifadelere göre dağılımı.....	76
Çizelge 4.20. Gazete haberlerinin hikâye edilişlerine göre dağılımı	78
Çizelge 4.21. Televizyon haberlerin hikâye edilişlerine göre dağılımı.....	78
Çizelge 4.22. Gazete haberlerinin marka ve model bilgilerine göre dağılımı	79
Çizelge 4.23. Gazete haberlerinin kaza ile ilgili yerlere göre dağılımı.....	79
Çizelge 4.24. Televizyon haberlerin kaza ile ilgili yerlere göre dağılımı.....	80
Çizelge 4.25. Gazete haberlerinin kaza ile ilgili nedenlere göre dağılımı	81
Çizelge 4.26. Televizyon haberlerinin kaza ile ilgili nedenlere göre dağılımı	82
Çizelge 4.27. Gazete haberlerinin zamana göre dağılımı	83
Çizelge 4.28. Televizyon haberlerinin zamana göre dağılımı	83
Çizelge 4.29. Gazete haberlerinin kaza ile ilgili türlere göre dağılımı	84
Çizelge 4.30. Televizyon haberlerinin kaza ile ilgili türlere göre dağılımı	85
Çizelge 4.31. Gazete haberlerin kaza ile ilgili araç sınıflarına göre dağılımı	86
Çizelge 4.32. Televizyon haberlerinin kaza ile ilgili araç sınıflarına göre dağılımı.....	87
Çizelge 4.33. Gazete haberlerin uzman görüşüne yer verip vermediğine göre dağılımı	88

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.34. Televizyon haberlerinin uzman görüşüne yer verip vermediğine göre dağılımı	89
Çizelge 4.35. Gazete haberlerinin eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı	90
Çizelge 4.36. Televizyon haberlerinin eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı	91
Çizelge 4.37. Gazete haberlerin uzman görüşü ve eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı.....	91
Çizelge 4.38. Televizyon haberlerinin uzman görüşü ve eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı	92
Çizelge 4.39. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğraf sayılarının toplamı ve dağılımı	92
Çizelge 4.40. Gazete haberlerinde fotoğrafın kullanılma durumuna göre dağılımı.....	93
Çizelge 4.41. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların niteliğine göre dağılımı.....	94
Çizelge 4.42. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların ebatlarına göre dağılımı.....	94
Çizelge 4.43. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların ebatlarının haber büyüklüğüne göre dağılımı	95
Çizelge 4.44. Gazete haberlerinin fotoğraf nitelik ve ebatlarına göre dağılımı.....	96
Çizelge 4.45. Gazete haberlerinin fotoğraf sahiplerinin belli olup olmadığına göre dağılımı	96
Çizelge 4.46. Gazete ve televizyon haberlerinde kullanılan fotoğrafların ve görüntülerin konularına göre dağılımı	97
Çizelge 4.47. Gazete haberlerinde meslek etik kurallarına göre sansürlenmesi gereken görüntülerin durumu.....	98

Çizelge	Sayfa
Çizelge 4.48. Televizyon haberlerinde meslek etik kurallarına göre sansürlenmesi gereken görüntülerin durumu.....	98
Çizelge 4.49. Gazete haberlerindeki fotoğrafların etik değerlendirmesi	99
Çizelge 4.50. Gazete haberlerin yayınlandığı sayfaya göre dağılımı.....	100
Çizelge 4.51. Sayfalara göre haber büyüklükleri	101
Çizelge 4.52. Gazete haberlerin sayfadaki konumuna göre dağılımı.....	101
Çizelge 4.53. Gazete haberlerin sayfadaki konumlarının haberin büyüklüğüne göre dağılımı	103

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Türkiye ile diğer ülkelerin yolcu taşıtları karşılaştırması.....	7
Şekil 2.2. Türkiye ile diğer ülkelerin gazete satışı karşılaştırması.....	31
Şekil 2.3. Türkiye ile diğer ülkelerin televizyon satışları karşılaştırması.....	33
Şekil 3.1. Sürücü davranışını etkileyen faktörler.....	42
Şekil 4.1 Haber süreleri	69
Şekil 4.2. Gazete haberlerin yayınlandığı sayfalar.....	100
Şekil 4.3. Gazete haberlerin yayınlandığı sayfalar.....	102
Şekil 4.4. Haberlerin sayfa konumu.....	102

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklama
SPSS	Statistical Package for the Social Sciences (Veri Analiz Programı)
RTÜK	Radyo ve Televizyon Üst Kurulu
TCK	Türk Ceza Kanunu
TRT	Türkiye Radyo Televizyon Kurumu
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
TV	Televizyon
MERNİS	Merkezi Nüfus İdaresi Sistemi

1. GİRİŞ

Trafik kazaları ve kazaların neden olduğu üzücü sonuçlar, Türkiye'nin gündeminden düşmeyen başlıca sorunlardan biridir. Televizyon ekranlarında trafik kazasının yer almadığı bir haber bülteni izlemek hemen hemen mümkün değildir. İstatistiklere göre, trafikteki ölümler deprem nedeniyle meydana gelenlerden kat kat fazladır. Son 20 yılda 110bin ölü, 1 milyon 865 bin kişi yaralı olmuş, bunlara en iyimser haliyle %10'luk ambulansa ve hastanede ölenlerin oranını da eklersek 290 bin civarında insanımız trafik kazası sebebiyle hayatını kaybetmiştir. Türkiye'de her gün trafik kazasında %54 sebebi aşırı hız olmak üzere 15 kişi ölmekte ve 250 kişi yaralanmaktadır. Bu nenenle televizyonlarda, açık oturumlarda, çeşitli toplantılarda daha fazla ve gerçekçi verilerle masaya yatırılmalıdır. Hatta kongreler ve kampanyalarla çok daha kapsamlı ve bilimsel bir şekilde ele alınmalıdır.

Araştırmacılar, köşe yazarları ve bilim adamları, her hangi bir sosyal ve toplumsal olayın vahametini ispatlamak, somutlaştırmak ve kolay anlaşılabilir hale getirmek istediklerinde istatistik biliminin kendilerine sunduğu bir takım hesaplama yöntemlerini kullanmaktadırlar. Trafik kazaları konusu açıldığında da bu durum farklı değildir ve derhal yukarıdaki gibi bir takım rakamlara başvurulur. Mukayeseler yapılır, kötü yüzdeler azalmışsa ya da iyi yüzdeler artmışsa başarı kabul edilir. Hatta bu masum yüzdeler politik nutuklara oy malzemesi olarak geçirilir ve halkı ikna etmede kullanılır.

Trafik konusunda da bu durum değişmemiş ve yıllarca çoğu ilgili tarafından sayı olarak ifade edilmiştir. Oysa insan sağlığını ve insan bedenini bir eşya gibi sayıya indirgemek insanlık hatası değil midir? "Daha az insan öldü" mantığının yanlışlığını, acı çeken binlerce trafik mağduru göstermektedir. Çünkü kimsenin oğlu-kızı, kimsenin anne babası ve dağılan yuvası kendisi için istatistik değildir. Trafik denildiği zaman neden, herkesin kafasında ve toplumsal hafızada " kazalara ve ölümlere karşı sıfır tolerans" olmasın? Örneğin, İsveç'te karayolu trafik güvenliği yasasıyla "sıfır hedef politikası"

Ekim 1997'de yürürlüğe konulmuştur. Sıfır hedef politikası, karayolu ulaştırma sistemi içerisinde hareket eden insanların ölmesi ya da ağır şekilde yaralanmasının kabul edilemez olduğunu ortaya koyan bir politikadır.

Diğer taraftan toplanan verilerin ne kadar sağlıklı olduğu da tartışma konusudur. Çünkü herkesin esas aldığı istatistikler, sadece Emniyet Genel Müdürlüğü'nün kayıtlarını yansıtmakta, jandarma bölgeleri ve hastane kayıtları bunun dışında kalmaktadır. İlk beş dakika veya yarım saat içinde ölümler dâhil edilmekte, hastane yolunda ve ya da hastanede ölenler hesaplamalara katılmamaktadır.

Trafiğe sadece rakam gözüyle bakmanın bir diğer yanıltıcı yönü de bu rakamların, artık insanları duyarsızlaştırıyor olmasıdır. Bu duyarsızlık, her akşam, haberlerde görünen, hurdaya çıkan araç ve kanlı insan görüntülerinin toplum tarafından kanıksanmasına benzemektedir. Bu nedenle, gerek toplum gerek medya sadece ve sadece ölümler olduğu zaman gözyaşı dökme eğilimindedir. Artık her fert gözyaşı dökmek değil, tedbir olarak, dökülecek gözyaşlarını önlemek durumundadır. Dövünerek, feryatlar ederek ve gözyaşı dökerek ülkenin trafikte içinde bulunduğu durumdan kurtulması mümkün görünmemektedir. Çünkü trafik kazasını, toplumsal algı maalesef kader veya tabii felaket olarak algılar hale gelmektedir.

İnsanı anlamadan ve düzeltmeden trafik kazalarındaki ilk sıraları terk etmek olası değildir. Çünkü trafik, sadece İçişleri Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü gibi kurumların sorumluluğunda yürütülecek çalışmalarla ve kâğıt üzerinde kalan düzenlemelerle iyileşme şansını yakalayabilecek bir görünüm ve içeriğe sahip değildir. Önlemenin tedavi etmekten daha kolay ve ucuz olduğu gerçeği trafik konusunda olmazsa olmaz aktör olan insana dönük süreçleri özellikle de psikolojik alana yönelik olarak daha sık ele almayı ve kalıcı çözümler üretmeyi gerekli kılmaktadır. Trafik tamamen bireysel bir süreçtir. Yasal düzenlemeler ise sadece bu süreçte doğru ve hatalı davranışları ayırmaya yarayan bir araçtır. Yaşamın pek çok alanında olduğu gibi trafikte de esas olan toplumda farkındalık ve buna dayalı duyarlılık

yaratmaktır. Farkında olarak içselleştirilmemiş hiçbir şey düzelemez. Sadece sloganlar da yeterli değildir. Çünkü bu sloganları kimse üzerine almamaktadır(30).

Ayrıca denetim sürecinin sağlıklı, sürekli ve herkese eşit işlemesi gerekliliği de kültürel bir ihtiyaçtır. "Kötü örneklerin emsal teşkil ettiği" toplumda iyi örneklerin, ancak ve ancak denetimle sağlanması kaçınılmaz bir sonuçtur. Toplumda yaşayan herkesi yaşamının herhangi bir diliminde az ya da çok, doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemekte olan trafik olgusu, ulusal yönetim kademelerinin en üst noktasında bulunan kişiden bugün doğan çocuğa kadar herkesi ilgilendirmektedir. Tüm özel ve kamu kurumları, sorumluluk almalı ve sürekliliği olan uygulamalarla hem bireysel hem de toplumsal olarak kültürel ve davranışsal boyutlarda içselleşmelidir. Diğer bir ifade ile trafikte doğru davranışların sergilenmesi ve doğru uygulamaların eşit olarak yaşanmasını ifade eden "olumlu trafik kültürü"ne ihtiyaç vardır(30).

Medyanın haberleri ele alış biçimleri, haberlerde vurgu yaptıkları öğeler, haberlerde atladıkları öğeler, toplumu eğitici görüşlere verilip verilmediği de trafik sistemimiz açısından önemlidir. Takındığı tutumlarla ya çözümün bir parçası ya da problemin bir parçası olacaktır. Çünkü Dünya sağlık örgütünün verilerine göre dünyada trafik kazalarına her yıl 1,2 milyon kişi ölmektedir. Önümüzdeki 15 yıl içinde ise iki katına çıkması beklenmektedir. Trafik kazaları AIDS ya da sıtma kadar çok insanın ölümüne yol açtığı halde engellenmesi yolunda uluslararası alanda herhangi bir çaba harcanmamaktadır. Bu konuda kadercilik hâkimdir. İnsanlar “toplumlar modernleşiyor, dolayısı ile daha çok araç ve yol yapılacaktır, bunun sonucunda trafik kazaları artabilir” diye inanmaktadır.

Bu çalışmada, üç gazete ile altı televizyon kanalının belirli bir zaman diliminde trafik konusunda yapmış olduğu haberler toplanmıştır. Toplanan veriler, bilgisayar ortamında SPSS istatistik programı yardımıyla daha önceden hazırlanmış bir kodlama cetveline göre değerlendirmeye tabi tutulmuştur. 619 gazete ve 90 televizyon haberi üzerinden, medyanın

yayımladığı trafik haberleri yoluyla toplumdaki trafik kültürüne ne tür bir katkısı olduğu ve bunu nasıl yaptığı ile ilgili genellemelere ulaşılmaya çalışılmıştır.

2. KURAMSAL TEMELLER

Türkiye’de ve internet ortamında yapılan literatür araştırması sonucunda doğrudan trafik ile ilgili medya analizini içeren bir çalışmaya rastlanmamıştır. Medya çalışmalarında çeşitli sorunların medyada sunu biçimlerini ortaya koymaya yönelik araştırmalar önemli bir yer tutmaktadır. Bu çalışmalarda genel olarak medyanın, araştırma konusu soruna yönelik tutumu sorgulanmaktadır. Yrd. Doç. Dr. Süleyman İrvan (Gazi Üniversitesi İletişim Fakültesi) ve Senem Çınarbaş’ın (Komiser) “ Türk basınında yer alan trafik haberlerinin analizi” konulu çalışmalarında, 2000 yılına ait 4 gazeteyi incelemişlerdir(36). Yapılan bu nicel araştırmada Türkiye’de gazeteleri gelenekselleşmiş haber değerleri ile trafik konusuna yaklaştıklarını ve “kötü haber iyi haberdır “ anlayışını benimsediklerini kanıtlamışlardır. Ayrıca gazetelerin okur kaygısı ile hareket ettiklerini ve en çok gazetenin satıldığı üç büyük kentle ilgili haberlere öncelik verdiklerini de göstermişlerdir.

Bu nedenle araştırma genel olarak her ne kadar trafik sorunu incelese dahi birçok temelde özet bilgilerin gözden geçirilmesini zorunlu kılmaktadır. En başta hala en önemli sorun olarak algılanmayan trafik sorunun gerçek boyutları üzerinde özetle durulmuş, neden haber medyasının araştırma konusu edildiği açıklanmış, haber hakkında bir takım teorik bilgilere yer verilmiş, medyanın görevleri ve işlevleri hakkında detaylı bilgi verilmiş daha sonra medyanın toplumla ilişkisinden bahsedilmiş ve yasal yükümlülüklerde karşılaşılan sorunlar anlatılmıştır.

2.1. Medyanın İlgisini Çekmeyen Trafik Sorunları

Bu çalışmanın kapsamı ve varılan sonuçların iyi anlaşılabilmesi için Türkiye’deki trafik sorununun gerçek nedenleri ve alınması gereken önlemleri konusunda da özetle bazı noktaların bilinmesi gerekmektedir. Her fırsatta medyanın “Türkiye’nin korku dolu yolları” fikri ile meşgul edilen topluma sunularak tartışılması gerekenler de belki bu sorunlardır. Bilim adamları, araştırmacılar ve yazarlar esasen bu konularda tartışmaların yapılması veya

siyasi ve idari araçlarla kamuoyu baskısı yaratılması gerektiğini ifade etmektedirler.

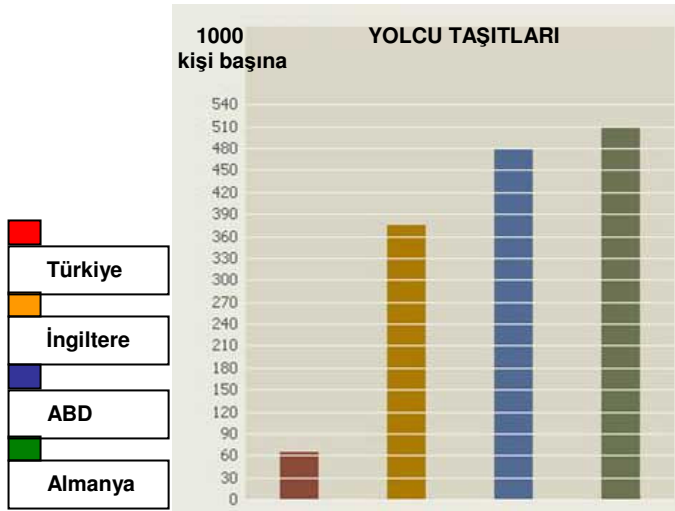
Türkiye, bugüne kadar uygulanan ulaşım politikaları, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik özelliklerinden kaynaklanan nedenlerden dolayı normalin çok üstünde seyreden büyük bir trafik problemi ile karşı karşıya bulunmaktadır. Can kayıpları konusunda Emniyet Genel Müdürlüğü verileri; yıllık kaybın hastanede ölenler dâhil edildiğinde ortalama 7 bin 500'e ulaştığını göstermektedir. Son yıllarda yapılan çalışmalarla can kaybında göreceli bir azalma kaydedilmekle birlikte adı geçen rakamların kabul edilebilir sınırların çok üstünde olduğu açıktır(54).

Türkiye’de “sıfır hedef” politikasına paralel olarak yeni bir ana ulaşım politikasının izlenmesine ihtiyaç vardır. Bu politikanın temel esaslarının da, yüksek kaliteli ve güvenli yollar, eğitilmiş sürücü ve yayalar, düşük çevresel etkili bir ulaşım ağı olduğu söylenebilir. Karayolları trafiğinin ve kazaların sayısı, risk ve şiddetinin azaltılmasını hedeflemelidir. Böylece, önce insan ve yollarda sürdürülebilir güvenlik kavramlarını toplumun bilincinde yerleştiren bir trafik güvenliği vizyonu geliştirilmeli ve trafik güvenliğine öncelik tanınmalıdır(2).

Alınan önlemlerin başarısı için trafik kazalarında ölüm oranlarını sıfıra indirmek ve karayollarını daha güvenli hale getirebilmek için sorumlu ve yetkili kurumlar trafik güvenliğine yönelik etkinlikleri desteklemek durumundadır. Kurumlarca alınan önlemlerin başarısı, ancak bu önlemlerin yol kullanıcılarıyla bütünleşmesi, sürücü, yaya ve yolcularca benimsenmesiyle mümkündür.

Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik yeni bir strateji kapsamında hazırlanacak çağdaş bir ulaştırma ana planı, her türlü siyasî endişeden uzak, titizlik ve özveriyle hayata geçirilmelidir. Bu planla, en ucuz ve en güvenli taşımacılık türü olan demiryolu ve denizyolu taşımacılığı hükümet değişikliklerinden etkilenmeyecek şekilde kalıcı bir devlet politikasına

dönüştürülmeli ve bu kapsamda özendirici tedbir ve teşvikler devreye sokulmalıdır. Şehirlerde toplu taşımacılığı özendiren ve özellikle metro ve raylı taşımacılığı destekleyen ulaştırma planları üretilmeli ve bu konuda yerel yönetimlere örnek ve destek olunmalıdır(2). Şekil 2.1.'de de görüldüğü gibi Türkiye yolcu taşıtları açısından İngiltere, ABD ve Almanya gibi gelişmiş ülkelere nazaran pek de zengin değildir.



Şekil 2.1. Türkiye ile diğer ülkelerin yolcu taşıtları karşılaştırması (23)

Türkiye’de 1985 yılında yürürlüğe giren 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda, 4196 sayılı Kanunla yapılan değişiklikle 48, 51 ve 118 inci maddeler kapsamında suç işlemiş ve sürücü belgeleri alınmış kişilere psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi zorunluluğu getirilmiştir. Ancak çok önemli olmasına rağmen bu muayene uygulanmamaktadır. 55 yaşından sonra sürücülerin yönetmelikteki usul ve esaslar çerçevesinde periyodik olarak psikoteknik değerlendirmeye tabi tutulmaları, artık çağdaş bir zaruret haline gelmiştir. Değerlendirme sonucunda sürücülük yapmasına engel bir hali bulunanlar, sağlık muayenesine sevk edilmeli, nihaî kararın sonucu da olumsuzsa, sürücü belgeleri iptal edilmelidir(2).

Sürücü belgesi bugün sadece araç sürebilme olanağını veren bir belgedir. Çağdaş ülkelerde, sürücü belgeleri, bu işlevleri yanında, trafik para

cezalarının tahsilinde bir banka kredi kartı gibi fonksiyon görmekte, sürücünün ceza, araç bilgilerinin elde edilmesinde hız kazandırmaktadır. Sistem, akıllı kart şeklinde düzenlenen sürücü belgelerinin, trafik araçlarında bulunan post makineleri ve bilgisayar ortamında kullanılmasını ve iletişim ağının merkezî bilgisayar bağlantısıyla desteklenmesini getirmektedir. Ayrıca araç sigorta ve kasko sisteminin de gözden geçirilerek bu otomasyona dâhil edilmesi gerekmektedir. Örneğin trafik kurallarına uymayan sürücülerin sigorta bedelleri uyanlara nazaran daha yüksek olmalıdır. Kurallara uymayı teşvik edici tüm tedbirler trafik sistemine tereddütsüz dâhil edilmelidir.

Mevcut sürücü kursları, sadece sürücü belgesi düzenleyen yerler olarak görülmektedir. Millî eğitim müdürlüklerince de, sürücü kurslarının denetimi, aslî görev olarak görülmemekte ve dolayısıyla, etkin bir denetim de yapılmamaktadır. Bu durum, kazaların nedeni olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle, sürücü kursları, sürücü okullarına dönüştürülmeli, böylece eğitim öğretim faaliyetleri aslî hedef olacak, hizmetin daha etkin ve verimli sunulması yönünde beklenen kamuoyu baskısı sağlanmış olacaktır. Bu çerçevede, milli eğitimde yeni bir organizasyon ve uzmanlaşmaya gidilmelidir(2).

Araştırmalar Türkiye'deki eğitim düzeyinin düşüklüğü ile trafik kazaları arasında bağlantıyı ortaya koymaktadır. Trafik kazası yapanların yüzde 80'in düşük eğitilmiş sürücülerdir(9). Bu nedenle genel olarak eğitimin ve özel olarak da trafik eğitiminin eksikliği söz konusudur. Trafikte eğitim, okul öncesi, okul dönemi ve okul sonrası olmak üzere, sürekli hale getirilmelidir. Trafik derslerinin, mevcut yasalar çerçevesinde ve eğer gerekiyorsa değişiklik yapılarak, okullarda zorunlu ders olarak okutulması sağlanmalıdır. Okutulan trafik derslerine ise bu konunun uzmanı ve pedagojik formasyonu olan öğretmenler girmelidir.

Devletin, vatandaşın kimlik ve adres bilgilerine hızlı ve doğru bir şekilde erişebilmeyi mümkün kılan sistemi kurma zorunluluğu vardır. Bu doğrultuda, Merkezi Nüfus İdaresi Sistemi (MERNİS Projesi) ve vergi, trafik, sürücü ve

adres bilgilerinin karakol ile merkez arasında ulaşımı hedefleyen Ulusal Bilgi Sistemi Projesi ile Emniyet Genel Müdürlüğünce sürdürülen, emniyet birimlerini birbirine bağlayan polis bilgisayar ağı projesinin uyumlu ve kurumlar arasında işbirliğini de kapsayacak şekilde gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır.

Bugün içinde bulunduğumuz durumun endişe verici boyutunu bir milletvekili meclis kürsüsünde şu şekilde ifade etmektedir(2).

“Siz ne plan yaparsanız yapın, eğer bunu uygulayanlar gereğini yapmıyorsa orada hezimete uğrarsınız ve bu planların, bu büyük rant çevreleri tarafından etkilendiği, artık, gün kadar aşikârdır, açıktır ve nettir. Karayolundan yıllar yılı rant elde edenler, karayollarına ne katmış diye bu komisyonda epeyce araştırdık. Biz, hiç kimsenin karayollarını teşvik, bu karayollarına lastik satmak, parça satmak, araba satmak, hep yeni modelleri teşvik etmek... “

Demiryolları bir kenara atılmış dururken medyada yıllarca hızlı tren tartışmaları yapılmış ve beklenen gerçekleşerek fiyaskoyla neticelenmiştir. Türkiye hala hızlı trenin peşindedir ancak ne için, kimin için? Amerika Birleşik Devletlerinde taşımacılık türleri karayolu %27,2, demiryolu %38,3; Almanya'da karayolu %58,2, demiryolu %222dir. Türkiye'de ise karayolu %95, demiryolu %3 şeklinde tam terstir. TBMM'nde bir başka milletvekili mesai arkadaşlarına şöyle seslenmektedir(2):

“Bugün, toplu taşımacılığın teşvik edilmesi için, Türkiye'nin kılının kıpırdanmadığını söylemek mümkündür. Dünyanın en pahalı sistemi, raylı sistemdir ve bunun, dünyanın hemen hemen bütün ülkelerinde teşvik edildiğini, merkezî hükümetler tarafından finanse edildiğini de biliyoruz; çünkü, inceledik gördük değerli arkadaşlar. Onun için, toplu taşıma bilincinin halkta oluştuğu gibi, devlette de, merkezî hükümette de oluşması lazım. “

2000 yılında çalışmalarını tamamlayarak Türkiye'nin Trafik sorunu konusunda detaylı bir araştırma yapan Meclis Araştırması Komisyonunun

Başkanının şu sözleri çözümün ne kadar uzağında bulunulduğunun belgesi olarak Meclis tutanaklarındaki yerini almıştır(2).

“Türkiye’de en büyük kütüphaneye gidin, en büyük kitapçıya gidin, trafikle ilgili bir eser sorun sizin önünüze 2918 sayılı yasayı ve ilgili yönetmelikleri yahut da ceza hukuku profesörlerinin yazdıkları küçük kitapçıkları koyacaklardır. Bu konuda hiçbir kaynak yok, 2000 dolayında sürücü kursunda okutulan hiçbir kaynak yok.”

Trafik güvenliği birden fazla bilim alanının kesiştiği olağanüstü karışık ve özel bir konudur. Bu nedenle bilimsel ve kapsamlı yaklaşımlara gereksinim duymaktadır. Oysa Türkiye’de hiç bir zaman bu konu bilimsel yaklaşımlarla ele alınmamıştır. Bunun gereksinimi bile hissedilmediği için dün de bugün de üniversite öncesi, sırası ve sonrası trafik güvenliği eğitimi yapılamamakta, eğitilmiş insanlar yaratılamamaktadır(2).

2.2. Haber Medyası

Haber verme işlevleriyle öne çıkan kitle iletişim araçlarını genel olarak "haber medyası" olarak adlandırmak yanlış olmayacaktır. Bireylerin ve toplumların yaşamında iletişimin önemi arttıkça, geleneksel kitle iletişim araçlarının kullanım alanı genişlemekte ve her geçen gün bu araçlara yenileri eklenmektedir. Kitle iletişim araçlarının en eskisi olan gazetelerin ortaya çıkması ile başlayan bu süreçte; kitle iletişim araçları yazılı, işitsel, görsel ve dijital araçlar şeklinde çeşitlenmesini sürdürmektedir. Bu araçların etkinliklerinin artmasıyla bireyin toplumsal, siyasal ve ekonomik konulara ilişkin bilgilenmesindeki rolü daha da önem kazanmaktadır. İnsanlar arası ve toplumlararası ilişkiler arttıkça, bir yandan kültürel çeşitliliğin etkisi diğer taraftan ideolojik yönlendirme gereksinimi ile daha karmaşık bilgiler içeren haberlerin aktarılması zorunlu hale gelmiştir(39).

Haberlerin görsel-işitsel olarak izleyiciye ulaştırıldığı televizyonlar, özellikle hızlı haber verme ve izleyicisi açısından özel bir eğitimi (okur-yazar olmak

gibi) gerektirmeden mesajların alınabilmesi özelliği ile kısa sürede yaygınlaşmıştır. 1920'li yıllardan itibaren radyo, 1950'li yıllardan sonra da televizyon tüm dünyada yaygınlık kazanmış ve günümüzde her ailenin sahip olduğu iletişim araçları haline gelmiştir. Yazılı basının habercilik konusundaki etkinliği gelişen diğer iletişim araçlarına rağmen günümüzde hala devam etmektedir. Günümüzde yapılan birçok araştırma gazetelerin habercilik işlevleriyle kitleler üzerindeki etkisi diğer kitle iletişim araçlarının önünde olduğunu göstermektedir(50).

Elektronik haberciliğin sunduğu olanaklar çerçevesinde habercilik konusunda yeni atılımlar yapılmış, 24 saat kesintisiz yayınlarla olaylar yeni gelişimleriyle süratle izleyiciye aktarılmıştır. Hatta canlı yayın uygulamaları ile olaylar binlerce kilometrelik mesafelerden, saniyelerle ifade edilen zaman birimleri içinde görüntülü olarak izleyiciye aktarılır olmuştur. Özellikle 1980'li yıllardan sonra, baş döndürücü bir hızla yaşanan teknolojik gelişmeler doğrultusunda, kitle iletişimi alanına bireysel bilgisayarların da katılmasıyla Internet adı verilen ve tüm dünyayı saran bir ağ ile habercilik farklı boyutlara ulaşmıştır. Dijital teknoloji ile sürat, zenginlik ve çok boyutluluk kazanan iletişimin; içeriği, niteliği, amaç ve işlevleri de değişmiştir(39).

Bu süreçte dünyanın en fazla kâr getiren sektörleri arasında ilk sıralara yükselen iletişim teknolojisi uluslar üstü faaliyet gösteren dev bir sanayi haline gelmiştir. Ancak denetimi neredeyse olanaksız hale gelen, uluslarüstü iletişim şirketleri, tüm dünyadaki olaylar hakkında bireyleri kendi çerçevelerinden, bilgilendirme ve kanaat oluşumunu sağlama olanaklarını da kullanmaya yönelmiştir. Bu bağlamda teknolojiyi üreten egemen devletler ve uluslar üstü kuruluşların yönetimindeki/denetimindeki kitle iletişim araçlarının sunduğu mesaj içerikleri özellikle gelişmekte olan ülkeler üzerindeki etkileriyle tartışılmaya başlanmıştır. Tartışmalar mevcut sahiplilik yapısında bu araçların bir yandan ticari boyutuyla mevcut ekonomi politiği yeniden üretilebilmeleri, diğer taraftan tek yönlü etkileme ve yönlendirme güçleri ile güçlüden-güçsüze, gelişmişten-azgelişmiş/geri kalmışa doğru oluşan kültür dayatması sorunda odaklanmıştır(39).

Bu nedenle haber ve haber metinlerinin yapısı çeşitli bilimsel çalışmalara konu olmuştur. Haberin toplumsal yaşamdaki öneminin artmasına paralel olarak, araştırmacılar tarafından haber çeşitli boyutları ile sorgulanmaya başlanmıştır. 1940'li yıllarda başlayan bu çalışmalarla; habere, haber örgütlerine, üretim süreçlerine, haberin içeriğine, haber metinlerinin yapılarına, algılamasına ve etkilerine ilişkin elde edilen sonuçlar düşündürücüdür. Bir zamanlar "gerçeğin aktarımı", "gerçeğin yansıması", "kamunun gözü, kulağı" hatta "yasama, yürütme ve yargıdan sonraki 4. güç" olarak tanımlanan haber ve haber medyası ciddi eleştirilere hedef olmakta ve artık "kamu yararı" değil, "kamuya verdiği zarar" her platformda tartışılmaktadır. Günümüzün gelişen teknolojik olanakları çerçevesinde çeşitlenen kitle iletişim araçlarının tümünde geleneksel habercilik anlayışının özellikleri görülmektedir. Ancak haber içeriğinde gittikçe daha fazla öykü unsuruna yer verilmeye başlanmıştır.

Öykü (Hikâye) Haber, habere konu olan olayların dramatize edilerek kaleme alınmasıdır. Özellikle son yıllarda, okur, dinler ve izler kitle bağlamında daha geniş alanları etki alanına almak için haberi dramatize ederek verme eğilimi güç kazanmıştır. Dergi ve magazin gazeteciliğinde, öykü haber biçimi daha öne çıkmaktadır. Elektronik basında ses ve görüntü olgusu haberde dramtizmi kolaylaştırmakta, bir bakıma etki gücünü de artırmaktadır. Okur ve izler kitlelerin, renkli ve heyecan verici haberlere dönük istemleri, yazılı ve elektronik basında öykü haber düzenlemesini günümüzde daha sık gündeme getirmektedir. Öykü haberde arka planda yayınlanan müziğin de çok önemli bir yeri vardır.

Gerbner'e göre, Televizyon merkezileşmiş bir öykü anlatma sistemidir. Draması, reklâmları, haberleri ve televizyon programlarıyla her izleyici eve bir ortak imajlar ve iletiler dünyası getirir. Halk televizyonun simgesel çevresi içinde doğar ve televizyonun tekrarlanan dersleri ile yaşar. Simgesel çevreyi yaratma sıkı sıkıya denetlenen bir süreçtir. Çağdaş toplumda halk artan bir şekilde, gerçek ilişkiler yerine televizyonla ilişkiye girip doyum sağlamak ve "vekaletsel" deney kaynaklarına dayanmaktadır. Kişileri birbirine bağlayan ve

ortak bilinci kuran popöler kültürün dokusu şimdi kitle iletişiminden salınan, genellikle işlenmiş üründür (37).

Burada bir nüansı belirtmekte yarar vardır. Öykü haber, edebi anlamda hikâye değildir. Öyküde, olay ve kişiler gerçek verilere dayanmakla birlikte çoğu kez, yazarınca üretilmiş, yaratılmış, sanal da olabilmektedir. Oysa haber, bir öykünün kaleme alınması değil, gerçeğin, doğrunun, olmuş olayın ifadesidir. Haberdeki öykü sözcüğü içerikle değil, yazım biçimiyle, üslubuyla ilgilidir(16). Bu üslupla sıkça kaleme alınan trafik kazası haberleri, basit ve eylem haberleri sınıfında görülmektedir. O halde haberin ne olduğu ya da neyin haber olmadığının tespiti önemlidir.

2.3. Haber Kavramı

İletişim alanındaki teknolojik gelişmelerle birlikte ekonomik ve kültürel alanlarda yaşanan değişimler, bilginin artmasını ve hızla yayılmasını sağlamıştır. Bu süreçte bilgi en kısa zaman birimi ile ifade edilen sürelerde, en uzak noktadaki bireylere, toplumlara ulaşabilir hale gelmiştir. Ancak, bu kez gittikçe parçalanan küresel bilgi fazlalığı bilgi karmaşasının oluşmasına ortam hazırlamıştır. Bu dönemde bireysel bilgi kaynaklarının artan önemine rağmen, toplumların yaşamında kitle iletişim araçları tarafından sunulan bilgilerin etkinliğine olan ihtiyaç artmaktadır. Çünkü gittikçe çoğalan ve dolaşım hızı artan bilgilerin yeniden düzenlenmesi, tasnif edilmesi, giderek her üyesinin kendi kabuğuna çekildiği toplumsal yapıda, bireyleri birleştirici bir rolle kamusal alana bağlayıcı bir önem taşımaktadır. Kitle iletişim örgütleri tarafından yeniden düzenlenmiş ve yeni dönemde, yeni roller yüklenmiş olan bu bilgi "haber" olarak açıklanmaktadır(39).

"Haber nedir?" sorusuna haber profesyonellerinin ve akademisyenlerin verdiği sayısız yanıt bulunmaktadır. Bunlardan bazıları haber medyasının ticarileşmesi göz önünde bulundurularak yapılmıştır. Haber, medyada satılan bir maldır. Haber, üretimi hiyerarşik olarak örgütlenmiş, teknik olarak bütün fakat karmaşık, kâr amaçlı kuruluşlarca gerçekleştirilen üründür.

Medya profesyonellerinin haber değeri üzerindeki tartışmasız rolü dikkate alındığında haber; editörlerin ve gazetecilerin dediğidir. Haber, gazetecilerin ürettikleridir. Gazeteciliği meslek edinmiş kişilerin belirledikleri konularda topladıkları ve kuralına göre formatladıkları, yine gazeteciliği meslek edinmiş kitle iletişim araçlarının sorumluları tarafından seçilen ve araçların özelliğine uygun şekilde kodlanarak okuyucuya ulaştırılan bilgilerdir.

Haberin içerdiği bilgiyi ve bilgilendirme özelliğini dikkate alan tanımlar ise şöyledir; haber, okuyucuların öğrenmek istediği varsayılan bilgidir. Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisine göre, gerçeklere ve verilere dayalı bilgilendirmedir. Olayların normal akışındaki bir kesinti ve beklenenin gerçekleşmemesi konusundaki bilgidir.

Haber ve olay ilişkisine işaret eden tanımlar genel olarak haberin olayların yeniden aktarımı olduğu şeklindedir. Ancak, Wilbur Schramm, haberin kurgulanma sürecine dikkat çekerek, "Haber bir olay değildir. Olduktan sonra algılanabilen bir olgudur. Olayla özdeş değil, fakat olayın esas çerçevesi içinde tekrar kurulabilmesi hedefidir" şeklinde açıklamaktadır(39).

Haberin günlük olayları yeniden kurgulanmasını uzun dönemde değerlendirenlere göre, haber olayın ve olayların hikâyesi veya özetidir, yarının tarihidir. Bu tür tanımların çoğunlukla gazeteciler tarafından yapıldığı görülmektedir. Haberlin hangi bilgileri içermesi, hangi kurallar çerçevesi içinde yazılması gerektiğini dikkate alan tanımlarda ise haber; "Bir olay ya da olguyu, okuyana/izleyene net olarak aktarabilen, 5N-1K olarak sıralanan ne, nerede, ne zaman, nasıl, neden/niçin ve kim sorularının cevabını içeren düzenlenmiş metinler" olarak açıklamaktadır.

Haberin en fazla sorgulanan boyutu gerçeklik boyutudur. Haber tanımları arasında ise en fazla dikkati çeken konu haber-gerçeklik ilişkisidir. Bu ilişkiyi Walter Lippmann, "Haber ile gerçek aynı değildir, Haberlin işlevi, bir olayı iletme; gerçeğin işlevi ise saklı kalmış olguları gün ışığına çıkararak,

birbirleri arasındaki bağıntıyı kurarak, insanoğlunun iletişimine olanak tanımak için gerçeğin resmini yapabilmek" olarak açıklamıştır(39).

Yukarıda sıralanan tanımların hemen hemen tümünde haberin yazım veya sunum biçimi, neleri içerdiği, nasıl ve kimler tarafından oluşturulduğunun dikkate alındığı görülmektedir. Bütün tanımlarda haberin okuyucuya ya da izleyiciye yönelik boyutunun göz ardı edildiği görülmektedir. İnal (1994), haberin okuyucu/izleyici boyutunu şu ifade ile açıklamaktadır;

"Hangi iddialarla ve nasıl yazılırsa yazılsın, hangi süreçler içinde kimler tarafından üretilirse üretilsin, yazılan bir metnin 'haber' olması için en azından bir kişi tarafından izlenmesi, dinlenmesi ve okunması gerekir(35)."

Sonuçta haber, "İlginç, sık tekrarlanmamış ya da ilk kez meydana gelmiş, toplumda yankı uyandıran ve geniş kitleleri ilgilendiren, olumlu ya da olumsuzlukları çağrıştıran zamanlılık, yenilik, anılık, yakınlık, önemlilik, sonuç ve insanların ilgisini çekme değerlerini içeren olaylardır(16)."

Gazetecilik yapan kitle iletişim araçlarının nitelik ve nicelik bakımından çoğalması, teknolojik gelişmeler, habercilik anlayışını da etkilemiş, değişimlere yol açmıştır. Ancak, çağdaş gazeteciliğe geçişte dört temel ilke hiç değişmemiştir.

2.3.1. Değişmeyen dört temel ilke

Haber Açık Olmalıdır: Haber üslubu herkesin anlayacağı biçimde olmalıdır. Kuşkulu sözcükler ve cümlelere yer verilmemelidir. Özellikle kısa cümleler yeğlenmeli, sözcüklerin seçimine de özen gösterilmelidir. Çapraşık, eş anlamlı sözcüklerin haber dilinde yeri yoktur. Haberi diğer yazınsal türlerinden örneğin, makale, öykü romandan ayıran en önemli özelliği açık olması ve hedef kitlelerce kolayca anlaşılıp algılanmasıdır. Bu bağlamda, haber içeriği, gereksiz bilgi ve sözcüklerle doldurulmamalı, özü vermelidir(16).

Haber Sade Olmalıdır: Haber edebiyat değildir. Hedef kitlesi herkeştir. Bu bakımdan süslü sözcükler yerine salt, yalın anlatımlar yeğlenmelidir. İletişim çağında dünyadan, ülkeden, bölgeden ve her yerden sürekli haberli olmak artık bir yaşam biçimidir. Toplumun bütün bireylerinin habere gereksinimleri vardır. Bunun için, haberi yazarken herkesin anlayabileceği sözcükleri, teknikleri seçmek gerekmektedir. Yazımda düz cümleler yeğlenmeli, devrik cümlelere yer vermemelidir. Sadelik, yalın bir anlatımı öngörmektedir. Haber her şeyden önce anlaşılır olmalıdır(16).

Haber Doğru Olmalıdır: Haber içeriği, doğrulan yansıtmalıdır. Doğru olmayan olay, olgu, fikir, sorun, haber için konu oluşturmazlar. Haber, bir bakıma doğruların sentezidir; yalan, yakıştıma, dedikodu ve masal unsurları yoktur. Haber rivayetler üzerine değil, doğrular üzerine kurulmaktadır. Haberde doğruluk kadar "Dört Doğru Kuralı" da önemlidir. Dört Doğru Kuralı; "Doğru soruyu, doğru kişiye, doğru zamanda ve doğru biçimde sormaktır. Dört doğru ilkesine uyan haberci gerçeği yansıtan bilgelere ulaşmada zorlanmayacaktır. Doğruluk ilkesine uymak ve özen göstermek aynı zamanda basın etiğinin de gereğidir(16).

Haber Kesin Olmalıdır: Haberin dördüncü değişmeyen kuralı, kesinliktir. İçerikte kesin ifadeler yer almalı, kuşku uyandırmamalı, olasılık ve varsayımlar haber malzemesi yapılmamalıdır. Kamuoyuna sunulan eylem ve söylemler çekimserliğe ve kuşkuya neden olmamalıdır. Haber inandırma ve ikna etmek unsurların da içermelidir. Özetle haberde "olasılık" yoktur, "kesinlik" vardır(16).

2.3.2. Haber etiğiyle ilgili kuram ve kurallar

Gazetecinin görevi olayları izlemek ve onları kamuoyuna yansıtmaktır. Gazeteci olayları, izleme yerine yaratırsa ya da ikisini birden gerçekleştirirse, etik ilke ve kurallarıyla ters düşen bir yaklaşım sergilemiş olmaktadır. Kimi ülkelerde olduğu gibi Türk kamuoyunda da kamuoyumuzda da gazete ve gazetecilere ilişkin yerleşmiş olumsuz bir imaj vardır: "Gazete ve gazeteci

yalan yazar." çoğu kez "yalan" sözcüğünün yerini "abartı" alır. Kamuoyundaki bu yanlış imajı değiştirmenin de yolu doğruları vermektir. "Yalan habercilik" konusu basın etiği bağlamında çok önemli bir sorun oluşturmaktadır. Özellikle sansasyon haberciliğinde, bu yanlışlığa sıkça tanık olunmaktadır. Uydurma ya da mizansen habercilik "yalan habercilikle eş anlamlıdır ve kamuoyunda basının onurunu zedeleyen olguların en önünde gelmektedir. Bu kural ve kuramlar şu şekilde özetlenebilir(16):

Doğruluk Kuralı: Haberde, diğer yazınsal türlerde, bu arada halkla ilişkiler çalışmalarında, tanıtım ve reklâmcılıkta, etik ilkelerinin temelini doğruluk kuralı oluşturmaktadır. Doğruluk, gerçeği olduğu gibi yansıtmak ve saptırmamaktır. Acı da, tatlıda olsa doğru, mutlaka verilecektir. Haber başta olmak üzere bütün yazınsal türlerde doğruluk, ilkelerin en öne çıkanıdır. Medya organizasyonlarında doğruluk ilkesi yaşamsal bir önem taşımaktadır. Örneğin haberin doğru olması, gazetecilerin görevlerini sorumluluk bilinci içinde yaptıklarının da kanıtı sayılmaktadır. Ayrıca haberlerin doğruluğu, gazetecilerin etik anlayışıyla da ilişkilendirilmektedir. Gazetecinin ve gazeteciliğin ideal amacı ve görevi, doğrunun ve gerçeklerin aranıp bulunacağı alanı yaratma ve korumadır. Haberi doğru vermek temeldir, ancak kolay değildir. Gazeteci haber konusu olayı izlerken atlama dürtüsüyle zaman baskısı altında olduğu da bir gerçektir. Walter Lippman'ın doğruluğa ilişkin görüşlerini de göz ardı etmemek gerekmektedir: "Haber ve gerçek aynı şey değildir. Olan bir şeyi okuyucusuna yansıtan gazeteci, zaman baskısı altında haberin arkasındakini çoğu zaman yakalayamaz. Bazı sorunlara karşın iletişim etiğinin temelini doğruluk kuralı oluşturmaktadır(39).

Dürüstlük ve Gerçekçilik Kuralı: Gazetecinin haber başta olmak üzere diğer yazınsal türleri, üretirken yaklaşımları "dürüstlük" temeli üzerine kurulmalı "yalanlar" değil "gerçekleri" yansıtılmalıdır. Bu görüş, basın etiğinin önsözü kadar önemlidir. Nitekim "Gerçekleri aktarmak gazeteciliğin can damarını oluşturmaktadır. Gerçekçilik, kuşkusuz dürüstlükle, özdeşleşmiştir. Dürüst olan yalanı değil, gerçeği verir. Dürüstlük kavramı, araştırmacı gazetecilikte, anlam ve boyut değiştirmektedir. Dürüstlük genel anlamda etiksel bir

meziyettir ve bunu huy olarak geliştirmek ideal bir amaçtır. Yalan ve hileyle de çelişen dürüşlüğün içinde doğruluk, yansızlık ve adalet vardır. Plato, Thrasiymachus adlı yapıtında "Adalet bir başkasının iyiliğidir." demektedir. Dürüşlüğün işlevi güven sağlamaktır. Güven ise toplumsal bir gereksinimdir. Yalan ise güvensizlik oluşturur. Yalan, toplumsal bir yara ve ayıptır. Dürüşlük ve bağılı olarak gerçekçilik, gazetecilik mesleğinde, etik konusunda en önde gelen ilkeler arasında yer almaktadır.

Hakkaniyet Kuralı: Hakkaniyet kuralı genel anlamda doğruluk ve adalete uygunluktur. Bu kural, gazetecinin habere yaklaşırken ve düzenlerken, tarafsız olmasını çok olaylı ve kişili eylem ve söylemlerde tarafların seslerini eşit biçimde duyurmalarını öngörmektedir. Haber içeriğinde yer alan taraflara önyargılı yaklaşılmamalı, nesnelliğe gerekli özen gösterilmelidir. Bir haberde, örneğin, sadece önemli insanların görüş ve düşüncelerini yansıtmak, içerikte yer alan az önemlileri konuşturmamak, hakkaniyet kuralıyla çelişmektedir.

Toplumsal Sorumluluk Kuramı ve Eleştirel Kuram: *Bu* kurama göre, basın topluma karşı sorumludur. Toplumsal sorumluluk kuramı 1956 yılında Theodore Peterson tarafından geliştirilmiştir. *Sosyal Sorumluluk Kuramı:* Serbest pazar sisteminin felsefesini basın alanına taşıyan liberal basın kuramı, basın özgürlüğü vaadini ve toplumun bu konudaki beklentilerini yerine getirmekte başarısız olmuştur. 20. yüzyılda özgürlüklerin beraberinde bazı sorumlulukları getirmesi gerektiğı, ancak sorumluluk içeren bir özgürlüğün anlamlı ve yetkin olabileceğı düşüncesi, yeni bir basın kuramının da temelini oluşturmuştur. Bu yeni kuram, liberal kurama bir tepki olarak önce Amerika Birleşik Devletleri'nde doğmuş, daha sonra çeşitli ülkelerin basın sistemlerini etkilemiştir (14).

Özellikle 20. yüzyılda ortaya çıkan teknolojik gelişmeler, ekonomik ve sosyal değışimler sonucunda, birçok sektörde görülen merkezileşme basın sektörünü de etkisi altına almış, gazeteler birer birer tek elde toplanmaya başlamıştır. Yeni oluşumların etkisiyle artık gazeteler çok sesliliğın dile getirildiğı bir ortam olma özelliğini yitirirken, basının diğeri sektörlerden

farklılığını vurgulayan çalışmalar yoğunlaşmıştır. Bu dönemde kitle iletişim araçlarının toplumun değişim hızını yakalamak ve toplumsal gelişime katkıda bulunmak rolü ile özellikle demokratikleşme sürecindeki önemine yapılan vurgu artmıştır. Sosyal sorumluluk kavramı, kitle iletişim araçlarının kamu yararına olduğu kabul edilemeyecek tutumlarının toplumsal rahatsızlık yarattığı dönemde ortaya atılmış ve bir çözüm olarak önerilmiştir. Yani Sosyal Sorumluluk Teorisi'nin ortaya çıkışı kamunun kitle iletişim araçlarına güveninin sarsıldığı, toplumsal yararının sorgulandığı bir döneme rastlamaktadır (39).

Böyle bir ortamda, Sosyal Sorumluluk Teorisi, kitle iletişim araçlarının yerine getirmesi gereken işlevleri ortaya koymuştur. Bu teoriye göre medya, siyasi sisteme halkla ilgili olaylar hakkında her türlü bilgi, tartışma ve düşünceleri aktararak hizmet vermelidir. Halkı aydınlatarak, kendi kendini yönetim sürecine katkıda bulunmalı ve hükümete karşı bir muhafız gibi davranarak bireyin haklarını gözetmelidir.

Aynı zamanda özellikle reklâmlar aracılığı ile malların ve hizmetlerin alıcı ve satıcılarını bir araya getirerek ekonomik sisteme de katkıda bulunmalıdır. Eğlence olanağı sağlamalı çeşitli özel çıkarların baskılarından uzak kalabilmeyi olanaklı kılmak için, kendi kendine yeterli finansman koşullarının devam ettirilmelidir (14).

Görüldüğü gibi, Sosyal Sorumluluk Kuramı kitle iletişim araçlarının siyasal sisteme hizmet rolünü; hatta ekonomik sisteme hizmet etme rolünü de kabul etmektedir. Ancak, bunları demokratik işlevler ile toplumu aydınlatma, toplumun genel çıkarlarını koruma ve gelişmeye yönlendirme gibi fonksiyonların üzerinde görmemektedir. Bu teori basının bireyleri eğlendirme rolünü de kabul etmekle birlikte bu eğlendirmenin kaliteli olması gerektiğini vurgulamaktadır. Bir başka deyişle uyutma ve uyuşturmaya dönüşmesini ya da "yoz bir eğlendirme" eğilimini kesinlikle ret etmektedir (39).

Özgürlükçü Kuram: Bu kurama göre, basın ve diğer kitle iletişim araçları tamamen bağımsız olmalıdır. Kitle iletişim araçları kamu çevreleriyle maddi ilişkiler dışında kalmalı, gerçekleri izlemeli ve bu yöntemlerle hükümetleri denetlemelidirler. Özgürlükçü kuramda sorumluluk basın mensuplarından çok hedef kitlelere yüklenmiştir: "Basın gördüklerini, doğru ve yanlış bildiklerini haber olarak vermeli, okur ise içinden doğruyu seçmelidir. "

Haberin değerlendirilmesinde coğrafya unsurları da önemli bir yer tutmaktadır. Örneğin uluslararası düzeyde önemli haber, yerelliğe değin uzanan çizgide şiddetini giderek kaybetmektedir. Ancak, öylesine konular vardır ki; evrensel değerleri içermektedir. Evrensel içerikli haberlerin coğrafya sınırları yoktur, diğer değer ölçütleri de tartışılmaz.

2.3.3. Haberin coğrafi değerlendirmesi

Uluslararası Anlamda Değerlendirme: Küreselleşen dünyada, haber değerlendirmelerinde de artık uygulanan çoğu kural ve görüşler "eskimiş" olduğundan gündeme yenileri gelmiştir. Kimi haber konuları, sadece bir ülkeyi değil, ülkeleri ilgilendirmektedir. Örneğin çok ölümlü ve maddi zararlı doğal afetler, kazalar, terör eylemleri, savaşlar, açlıklar, salgın hastalıklar, ekolojik dengenin bozulması ya da korunması, önemli buluşlar, uzayla ilgili çalışmalar vb... Kimi ülkelerde gelişen olaylar askeri, mali ve psikolojik gücü göz önünde tutularak ulusallıktan çıkarak uluslararası bir nitelik taşımaktadır(16).

Ulusal Değerlendirme: Ülke düzeyinde, okur ve izler kitleyi ilgilendiren oluşumlar ulusal bağlamda haber değerlendirmesi içinde yer almaktadır. Ülkemizde bu denli haberler genelde yaygın basında yer almaktadır. Kimi ulusal anlamdaki haberler, bölgesel ve yerel yayın organları için de yayına değer bulunmaktadır. Nüfus sayımları, seçimler, çok ölümlü ve zararlı kazalar, yangınlar vb...

Bölgesel Değerlendirme: Haberin hedef kitlesi bölgede yaşayanları ilgilendiriyorsa, bu değerlendirme uygulanmaktadır. Haberin şiddeti, bölgeyle ilgili ise yine aynı durum söz konusudur(16).

Yerel Değerlendirme: Haberin hedef kitlesi sadece bir yerleşim biriminde bulunuyorsa, değerlendirmede yerel ölçüler öne çıkacaktır. Örneğin, çok ölümlü (20-25 kişi) bir trafik kazası ulusal ölçütte haberdur. Yaygın, bölge ve yerel basın için de haber değeri vardır. Ancak değerlendirme anlayışı değişiktir. Yaygın basında 25 ölümlü olay önemli bir haberdur. Bölgede meydana gelen iki ölümlü bir trafik kazası, yaygın basın için az önemlidir. Bölge gazeteciliği için ise çok ölümlü haberdurden daha önceliklidir. Yerel olarak değerlendirdiğimizde, 25 ölümlü haber yerel basın haberdur. Ancak bir yerleşim biriminde meydana gelen iki ölümlü trafik kazası çok ölümlü kazanın önüne geçmektedir. Diğer gelişmeleri de aynı ölçüler içinde değerlendirmek gerekmektedir. Haberlerin verilış sırası önemine göre belirlenmektedir. İlk haber en önemli haberdur(16).

2.3.4. Olay ve haber ilişkisi

“Habercilikte Fark Yaratmak” başlıklı bir konferansta, Reuters Haber Ajansı Bölge Başkanlarından Christoph Pleitgene göre okuyucu ciddi haber istemelerine rağmen çarpıcı bir biçimde verilen haberleri daha çok izlediğini belirtmiştir. Aynı konferansta Alman Bild gazetesi Yayın yönetmeni Kai Diekmann gazetecilikte fark yaratmanın temel ilkelerini şöyle sıralamaktadır(46):

- Her zaman haberi ilk veren, gündemi belirleyen gazete olmak, halkın ve “karar veren” kesimlerin okuduğu, alıntı yapılan gazete özelliğini korumak,
- Duygusal olmak, insanların duygularını harekete geçirmek,
- “İnsan” faktörüne odaklanmak, insan hikayelerini önemsemek, ünlü kişilerin de insani yönüne eğilmek

- Görüşlerinde net olmak, bilgi bombardımanında sersemlemiş okuyucuya “rehberlik” etmek, popüler gazete olurken popülizmin tuzağına düşmemek,
- Modern dünyanın “görüntülerle tarif edilen bir dünya” olduğunu göz önünde bulundurmak, görselliğe önem vermek,
- Okuyucuyu eğlendirmek, hayatın eğlenceli yönlerine de eğilmek.

Konuşma dilinin egemen olduğu televizyon haberciliğinde, giriş jenerikle başlamakta, ses ve görüntü bir arada verilmektedir. Haberleri bir ya da iki spiker dönüşümle sunmaktadır. Fon müziği kullanan kanallar da vardır. Özel ses efektleri ve görsel malzemeler, canlı bağlantılar TV haberciliğinin önceliklerini oluşturmaktadır.

TV haberciliği aynı zamanda bir ekip çalışmasını da içermektedir. Yaratıcılığın da ön planda olduğu TV haberciliği, hız bakımından radyo ve internet haberciliğinden sonra gelmektedir. Johan Galtung ve Mari Ruge, 1965 yılında Norveç'te yayınlanan dört gazete adına Küba, Kongo ve "Kıbrıs bunalımlarında habere nasıl yaklaşıldığını araştırıp irdemişlerdir. Sonuçta iki bilim adamı, sekizi evrensel, dördü Kuzeybatı ülkeleri için 12 ölçüt belirlemişler ve bunları Psikolojik algı teorisiyle açıklamışlardır(16).

Evrensel değerdeki sekiz ölçüt

Sıklık Derecesi: Olayın meydana geliş aralığı basın organının aralığına ne kadar uygunsa, haber olasılığı o denli yüksektir. Bir olayın gün boyu sürmesi ile kısa sürede olup bitmesi haber değerini değiştirir. Olayın gün içinde ya da 24 saatten daha uzun bir süreye yayılması haber değerini düşürürken, kısa sürede gerçekleşmesi yükseltir. Olayların zamana yayılmasından çok, kısa sürede olup bitmesi haber değerini artırmaktadır.

Eşik Değeri (Bolluk) : Bir olayın yoğunluğu yükseldikçe haber olma olasılığı o denli artacaktır. Daha büyük, daha iyi, daha dramatik gibi karşılaştırmalı

büyükölükler, habere bir başlangıç değeri verecektir. Sayısal olarak fazlalık ya da karşılaştırmaya yönelik değeriendirmede fazla olandan yana tavır alınacaktır.

Kuşkusuzluk (Açıklık): Olayın anlamı belirsizlik içermiyorsa haber olma olasılığı artmaktadır. Herhangi bir konunun ya da olayın kolay anlaşılır olma özelliğı haber değeriini yükseltmektedir. Günümüz haberciliğinde, medya tüketicisini ele geçirmek için sık kullanılan değerielerden biridir. Basitçe açıklanabilen konular, karmaşık olanlara tercih edilmektedir.

Anamlılık: Olay kültürel yakınlık ve ilgililik barındırıyorsa, haber olma olasılığı yüksektir. Anamlılık benzerlikle de örtüştürölmektedir. Benzerlikler diyalog, karşıtlıklar ise çatışma yarattığından, "öteki" üzerine kurgulanan olumsuzluklar, haberlerde benzerliklerle yok edilmektedir.

Uyumluluk: Olay, yayın organlarının isteklerine ve beklentilerine uygunsa haber olma olasılığı artmaktadır. Uyumluluğı tahmin edilebilirlikle de benzeştirmek olasıdır ve rutin haber anlayışı ile ilintili bir değeriendir. Önceden bilinen, beklenen gerçekleştiğinde olayın haber değeri yüksektir.

Umulmazlık: Anında meydana gelen, tahmin edilemeyen, beklenmedik olaylar daha kolay haber olmaktadır.

Devamlılık: Meydana gelen olay bir kez haber yapılmışsa, onu izleyen olayların da haber olma olasılığı yüksektir. Eski haberler yeni gelişmeler için yol gösterici olabilirler. Temel konular, yeni bağlantılar, dolayısıyla yeni haberler yaratır. Özellikle suç haberlerinde sık yaşanan bir haber değeriendirme uygulamasıdır.

Çeşitleme: Haberın çeşitlenmesi amacına dönük kimi konular denge sağlanması bakımından daha kolaylıkla haber olarak düzenlenmektedir. Haberler seçilirken, olumlu haberler ve olumsuz haberler arasında bir düzenleme yapılır. Örneğın birinci sayfa siyaset, ekonomi ve suç haberleriyle

olumsuz bir ifade kazandığında, rahatlatıcı magazin haberleri ile denge sağlanır. TV bültenlerinde de genellikle ilk haberler soğuk siyasi içeriklidir. Ancak son haberlerde sempatik kaynak ve aktörler kullanılarak yine dengeyi sağlamak olasıdır.

Bölgesel değerdeki dört ölçüt

Seçkin Uluslarla ilgililik: Olay ne kadar seçkin ulusu ilgilendiriyorsa, haber konusu olma olasılığı o denli fazladır. Haber değeri fazla olan kişiler, kurumlar, mekânlar ve uluslar vardır. Haber konusu ya da tematik yapısını oluşturan seçkinler, haber seçiminde temel değişken olarak kullanılır.

Seçkin Kişilerle ilgililik: Olay ne kadar seçkin insanlarla ilgiliyse, haber konusu olma olasılığı o denli fazladır.

Kişiselleştirilebilme: Belli bireylerle özdeşleştirilerek olaya ne denli kişisel plandan yaklaşılabiliyorsa haber olma olasılığı o denli güçlüdür. Toplumca tanınan bir kişiyle ilgili olaylar ya da bir insanla ilişkilendirilebilecek öyküler diğerlerinden daha değerlidir. Çünkü bunlar kendiliğinden insanla ilgili bakış açısı yaratırlar.

Olumsuz Bağlantı: Bir olay sonuçlan ne denli olumsuzsa, haber olma olasılığı o denli yüksektir. Olumsuzluk, temel haber değerlerinden biridir. Bir günlük gazetede haberlerin büyük bölümü olumsuzluk üzerinedir. Siyasi gelişmeler olumsuz olmalıdır, günlük yaşam, trafik sorunu başta olmak üzere olumsuzluklarla doludur. Örneğin, bir ödül töreni ile bir terörist eylem arasında seçim yapmak zorunda kalan her gazeteci, ikinci haber konusundan yana tavır almaktadır.

2.4. Medyanın İşlevleri

Gazete, radyo ve televizyonların ürettikleri hizmet ile doğrudan gelir elde etme olanaklarına sahip değillerdir. Gazeteler kısmen satış gelirleriyle bunu bir ölçüde sağlasalar da tüm kitle iletişim araçlarının temel gelirleri, okur/izler

kitlesine pazarladıkları yer ve zamanla elde ettikleri ilan ve reklâm gelirleridir. Bir başka ifade ile kitle iletişim hizmeti veren işletmeler ürettikleri içerik ile bir okuyucu/izleyici kitlesi yaratmakta, bu kitleye ulaşma olanaklarını da ilan ve reklâm verenlere gazetelerde sayfalarını, radyo ve televizyonlarda yayın akışı içindeki zaman kesitlerini satarak gelir sağlamaktadır.

Birer toplumsal ve ekonomik kurum olan gazete ve televizyonlar büyük bir yatırım ile bu alanda faaliyet göstermeye başlamakta; amaçlarını gerçekleştirebilmek ve içinde bulunduğu rekabet ortamında faaliyetini sürdürebilmek için güçlü finansal kaynaklara gereksinim duymaktadır. Bu kurumların sermayesinin kaynağı/mülkiyeti aynı zamanda iletişim sisteminin tekel veya çoğulcu yapısının belirleyicisi olmakta, üstlendiği işlevleri ve denetim sistemlerini de belirlemektedir(39).

Gazetecilik demokratik kurumlar içerisinde özel bir statüye sahiptir. Çünkü ne sosyal bir kontrata, ne seçimler ya da derecelere bağlı atamalar yoluyla oluşturulmuş bir güç yetkilendirme sistemine, ne de gazetecilik davranışlarını belirleyecek normları ortaya koyan kanunlara dayalıdır. Bu yüzden medyanın, saygınlığını ve bağımsızlığını korumak için iyi bir kamu hizmeti sağlamak olan ana sorumluluğunun çok iyi bir şekilde farkında olması gerekmektedir. Medya etiği, kelimenin dar anlamıyla, yasal mevzuat, hatta ve hatta ahlak ile ilgili değildir. Bu, dürüst ya da saygılı olma meselesinden ziyade önemli bir sosyal işlevi üzerine alma meselesidir. Aslında, olumsuz bir açıdan yapmadığımız müddetçe kaliteli hizmet kolay tarif edilebilecek bir kavram değildir.

Medyada etik erozyonuna zemin hazırlayan ve hızını artıran temel nedenler; tekelleşme, sağlıklı bir gazetecilik eğitiminin olmaması, sansasyonel habercilik, haber metinlerinde ve görüntülerde şiddet, kan, cinsellik, ırkçılık gibi unsurların çok öne çıkarılması ve dilin bayağılaştırılması, kurgulanmış yalan habere artan eğilim; haber kaynaklarına ve okuyucularına karşı sorumsuzluk; para karşılığı kaynağa ulaşma, kişisel öfke ve kızgınlıkların haber sayfalarına veya ekranlarına yansması; özel hayata, kişi onur ve

şahsiyetine saygısızlık; para kazanma hırısı, haber kaynaklarına aşırı yakınlık, taraflılık; gazeteciler arasında ücretlerin dengesizliği, iş güvencesinden yoksunluk ve promosyon vb. olarak sıralanmaktadır(39).

Medyanın kamuya iyi hizmet verip vermediğini değerlendirmek için, ne tür hizmetleri vermesi gerektiğinin bilinmesi gerekir. Bu hizmetler altı kategoriden oluşmaktadır. Her işlevin karşılığında bir işlevsizlik yer almaktadır ve bu işlevsizlikler medya etiğinin hedefidir. Medya etiği ise, medyanın tüm kesimlere olmasa da birçoğuna daha iyi hizmet sunmasını sağlamak üzere, tercihen medya kullanıcılarıyla işbirliği içerisinde meslek üyeleri tarafından belirlenmiş bir dizi ilke ve kuralları içerir.

Çevreyi İzlemek: Bugünün toplumunda sadece medya, çevremizde gelişen olaylar hakkında hızlı ve eksiksiz rapor verme yetisine sahiptir. Görevi, bilgi toplamak, bilgiyi değerlendirmek, yorumlamak ve sonra dolaşıma çıkarmaktır. Özel olarak medya seçimler arasındaki dönemde üç siyasi güç (yasama, yürütme ve yargı) üzerinde odaklanmaktadır(8). Medyanın; yasama, yürütme ve yargı güçlerine ilaveten dördüncü kuvvet olarak tanımlanması, toplumların yönetiminde ve yönlendirilmesinde etkili olan başlıca dört gücü açıklaması bakımından önemlidir. Oysa, uzun vadede toplumların oluşup gelişmesinde şu veya bu yöne yönlendirilmesinde, kısacası yoğrulup biçimlendirilmesinde ve de yasama, yürütme, yargı güçlerinin kullanıma biçimlerinin şekillendirilmesinde geniş anlamda basın aslında en önemli kuvvettir.

Sosyal İletişimi Sağlamak: Konsensüse tartışma yoluyla erişildiği demokratik bir toplulukta, medyasız barışçıl bir birliktelik mümkün olmayacağı için en düşük düzeyde de olsa bir görüş birliği sağlanmalıdır. Günümüzde tartışmaların çoğu medyada gerçekleşmektedir. Medya, her bireyi bir gruba bağlamakta, grupları bir millete dönüştürmekte ve uluslararası işbirliğine katkıda bulunmaktadır. Bunun yanı sıra küçük medya grupları, aynı etnik kökeni ya da bir mesleği ya da aynı tutkuları paylaşan fakat kitle toplumunda genelde fazlasıyla dağılmış olan insanlar arasındaki iletişimi sağlamaktadır.

Dünya Hakkında Bir Vizyon Sağlamak: Hiç kimsenin bütün gezegen hakkında doğrudan bilgisi bulunmamaktadır. Bir kişinin deneyimlerinin ötesinde, bir insanın bilgisi okullara ya da konuşmalara, fakat temel olarak medyaya bağlıdır. Sıradan vatandaş için medyanın değinmediği bölgeler, insanlar ya da konular yoktur(8).

Kendisi de bir trafik kazası geçiren gazeteci Fikret Bila 2004 yılında Gazi Üniversitesi Koordinatörlüğünde icra edilen Trafik Kongresinde medyanın trafik eğitimini nasıl değerlendirdiğine yönelik çok önemli açıklamalar da bulunmuştur. Geçirdiği kazanın da trafik eğitimi eksikliği, müdahale eksikliği ve kamu gücünün kanunları çiğneyebileceği hakkı varmış gibi bir yönetim anlayışından kaynaklandığını düşünmektedir. Çünkü kaza Başbakanın konvoyunda gerçekleşmiştir. Konvoyun güvenliğini sağlamaktan sorumlu polisin konvoya verdiği sürat, onu yönlendirme, yönetme ve konvoyda Başbakan var diye hiçbir trafik kuralına uyma zorunluluğu yokmuşçasına seyrederken geçirdiği kaza ile ölümden dönmüştür. Daha sonra da bu tür konvoylarda ülkemizde kazalar olmaya devam etmiştir. Bu gün çalıştığı kuruma şu soruyu yöneltmektedir. “Medya neden trafiğin eğitim yönünü öne çıkartarak yaklaşmıyor da, facia yönünü öne çıkartarak yaklaşıyor?” Cevabını ise yine kendisi vermektedir(10):

”Medyada trafik haberleri genel haber değerlendirme ölçüleri dışında özel bir ölçüye tabi tutulmuyor. Bu bakımdan da izleyici ve okuyucu tarafından yadırganıyor. Bizim mesleki ölçülerimize göre olağan giden bir iş, güzel yürüyen bir sistem, yüksek nitelikli bir eğitim, sıradanlaşmış bir biliş haber değildir. Aykırı olan haberdur, kötü olan haberdur, kötü haber iyi haberi kovar gibi mesleki ölçülerimiz var. Bu kendi kendimize koyduğumuz ölçüler değil, okurun ve izleyicinin ilgisi ve insan psikolojisinin zaafı mı desem, nitelikleri mi desem bunlara göre haber değerlendirmesi yapılır. Bizde trafik kuralı ve trafik kanunu değişikliği, kural bildirimi gibi eğitici yönü olan haberler genellikle birinci sayfada yer almazlar, gazeteğe çok az girerler. ”

Bila, trafikle ilgili haberin gazeteye girebilmesi için dört niteliğinden bahsetmektedir. Bunlar sırasıyla "kaza, ceza, magazin ve sansasyonel"dir.Ölü sayısının fazlalığı veya öleninin kamu ilgisini çeken bir isim olması haber olmasına tesir etmektedir. Ancak Bila'ya göre trafik haberleri daima üçüncü sayfa haberi olarak görülmektedir ve facia yönü, terslik yönü, aykırılık yönü ön planda olan haberler kategorisindedir. Ayrıca medyada trafik kazası haberlerinin genellikle haberin takibi yapılmamaktadır. Bu konuda da Bila ilgi çekici şu mesleki tecrübelerini aktarmaktadır(10).

"...kaza sonrası haberler yapılmaz, kazada kusurlu olanın kim olduğu önemli değildir, sonradan yapılan değerlendirmeler izlenmez, kazazedelerin akıbeti eğer ünlü, önemli bir kişi değilse hiç takip edilmez. Yani ilkyardım doğru yapıldı mı, hastaneden sonraki aşama da ne oldu, hayatını kaybetti mi, kurtuldu mu bunun sonuçlarına bakılmaz. Olduğu an itibariyle o gün haberleştirilir, sonra takibi pek yürütülmez. Tabi böyle takip anlayışı olmadığı içinde eğitim yönü zayıftır. Kaza hangi kural hatasından meydana geldi, kim kusurluydu, daha önce orda kaza meydana geldi mi gibi ayrıntılara girilmez. Çok az eğitim yönü olan, istatistiki yönü olan bilgilere yer verilir diye söyleyebilirim."

Kültürü İletmek: Herhangi bir grubun kültürel mirası bir nesilden diğerine devredilmelidir: Dünyanın geçmişinin, bugününün ve geleceğinin belirli bir vizyonu, bir bireye etnik kimlik veren geleneklerin ve değerlerin bir bileşimidir. Herkese neyin yapıldığı ve neyin yapılmadığı, neyin öğretilmesi ve neyin öğretilmemesi gerektiği anlatılmalıdır. Bu sosyalleşme sürecinde artık, bireyleri tüm hayatları boyunca etkileyen okullar ve medya kalmıştır (8). Olumlu trafik kültürünün oluşmasında ve bu kültürün aktarılmasında basın elinde bulunan güç aslında görevlerinden kaynaklanmaktadır.

Mutluluğa Katkıda Bulunmak, Eğlendirmek: Kitle toplumunda, fiziksel ya da akıl sağlığı ile ilgili hastalıklara sebep olabilecek gerilimi azaltmak için eğlence, önceden olduğundan çok daha vazgeçilmez bir hal almıştır. Eğlence genelde medya tarafından temin edilmektedir. Medya izleyicisi, medyadan

her şeyden öte eğlence sunmasını beklemektedir. Bu işlev diğer beş işlevle çok iyi bir şekilde birleşmektedir (8).

Satmak: İlan ve reklâm gelirleri; bir kitle iletişim aracının karlılığını ve yaşamını devam ettirebilmesi için hayati önem taşıyan temel gelir kaynağıdır. Reklâm, tüm sektörlerde aktif pazarlama faaliyetlerinin en önemli bölümünü oluştururken, kitle iletişim araçları için de en önemli gelir kaynağı durumundadır. Reklâm gelirlerine olan bu bağımlılık, reklâm gelirlerinin kaynağı olan ilan ve reklâm verenlerin, her dönemde gazete, radyo ve televizyon kuruluşları üzerinde ve içeriğin belirlenmesinde izleyici/okuyuculardan daha fazla etkili olmasına neden olmuştur (39). Medya reklâmcılığın temel aracıdır. Medya sahiplerinin ana amacı genelde reklâmcılara satış için halkı baştan çıkartmaktır. Medya, reklâmlar için uygun bir çevre yaratma çabasındadır. Birtakım gözlemciler için reklâmlar olumlu bir rol oynamaktadır; fiyatları (medyanınkiler de dâhil olmak üzere) düşürmektedir. Eleştirmenler ise tam tersine, reklâmcılığı, insanları manipüle etmekle, atık ve kirlenmeye yol açmakla suçlamaktadırlar (8).

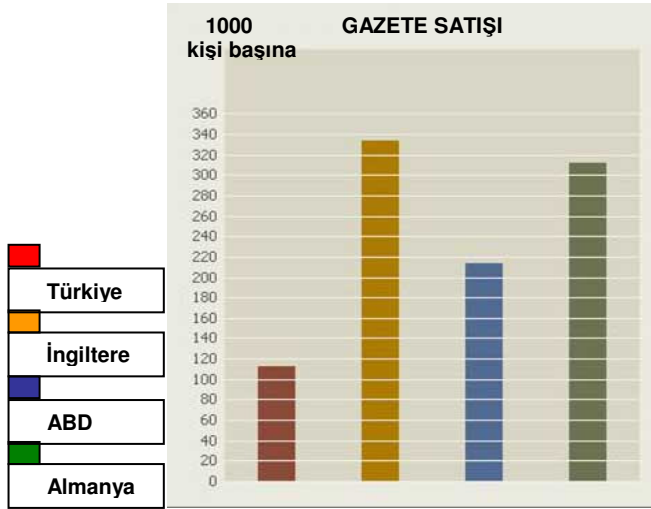
Bir anlamda ekonomik bağımsızlığını sağlamak için, bu kuruluşlar belirli çıkar gruplarına ilan reklâm gelirlerini kaybetmemek adına bağımlı hale gelmektedir. Medya kuruluşları artık holding çatısı altında faaliyet göstermektedirler. Bu gazetelerin ve televizyon kuruluşlarının yönetimi; haber vermek, kamuoyunu etkileyerek oluşturmak ve yönlendirmek, bilgilendirmek gibi işlevlerini yerine getirirken aynı çatı altında bulunduğu bankacılıktan, turizme, sağlıktan otomotive, gıdadan tekstile kadar çok geniş alanlarda faaliyet gösteren diğer işletmelerin çıkarlarını öncelikli bir şekilde gözetmek durumunda bırakılmaktadır. Bir başka ifade ile kitle iletişim araçlarının mülkiyetini elinde bulunduranların çıkarları toplumsal çıkarlardan öncelikli duruma gelmekte, kamu yararı ilkesinin uygulanabilirliği bu yapı içinde tartışılmaktadır (39).

Trafiğin, otomotiv, petrol, metal gibi ülkenin ekonomik dinamikleriyle yakından ilgili birçok alanda tesirinin olması iletişim araçlarının görevlerinde daha hassas davranmalarının zorunlu kılmaktadır.

2.5. Medya ve Toplum

Medya deyince akla öncelikle televizyon ve gazete gelmektedir. Kitle iletişimi, doğrudan yaşam deneyimimiz ve denetimimiz dışında kalan, olay ya da olguların insanlara aktarım süreci olarak tanımlanabilir. Kitle iletişiminde mesajı ileten araçlar (*gazete, radyo, televizyon vb.*) sözü edilen aktarımları haber verme ve bilgilendirme işlevleriyle yerine getirmektedir. Bu araçlar işlevleri sayesinde bir yandan bireylerin günlük yaşam anlayışını biçimlendirirken; öte yandan toplumsal değişim ve dönüşüm sürecinde doğrudan rol oynamaktadır. Kitle iletişim araçları, bireyin hayatındaki etkinliğini artırdıkça, kendi toplumsal konumunu da pekiştirmektedir.

Kitle iletişim araçlarının en eskisi olan gazeteler, toplumların yaşamına tek yönlü bir ileti akışını sağlayan ilk araçlar olmakla birlikte, daha sonra gelişen diğer kitle iletişim araçlarının işlevlerinin ve sistemlerinin de belirleyicisi olmuşlardır. Haber verme işlevleriyle öne çıkan tüm kitle iletişim araçları, başta habercilik olmak üzere, birçok konuda faaliyetlerini geleneksel gazetecilik anlayışı üzerine yapılandırmıştır (39). Şekil 2.2.'de Türkiye'nin 1996 verilerine göre kişiye düşen gazete satışı (%111), İngiltere, ABD ve Almanya'ya göre kişiye düşen gazete satış grafiği binde olarak karşılaştırılmıştır.



Şekil 2.2. Türkiye ile diğer ülkelerin gazete satışı karşılaştırması (23)

Türkiye’de yurtdışı kaynaklı haberlerin basındaki oranı %80’dir. A.B.D’nde ise bu oran %2’dir (55). Türkiye’de bu oran düştükçe yerel haberlerin işlenişinin ulusal gazetelerde artacağı ve de buna bağlı olarak trafik konulu haberlerin bu günkü değerlendirmelerden çok farklı olarak nicel ve nitel değişime uğrayacağı düşünülebilir. Bu türden yapılan çalışmalar, gazetelere trafik konulu haberlerin nasıl yansması gerektiği konusuna ışık tutacak ve olumsuz bir trafik kültürünün oluşturulmasına ön alınmasını sağlayacaktır.

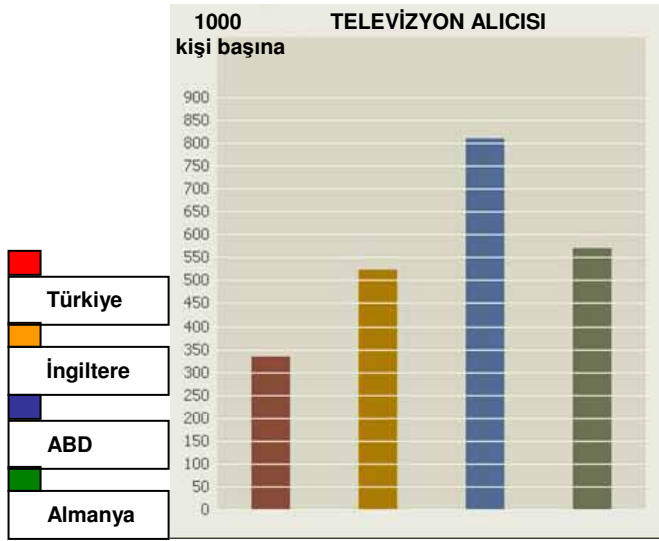
Kitle iletişim araçlarındaki çeşitlenme haber içeriklerini de etkilemiştir. Geleneksel gazetecilikte habercilik anlayışı, olayı hedef kitlelere olduğu gibi aktarmaktır. Oysa çağdaş gazetecilikte, günün haberlerine boyut ve zenginlik kazandırmak, bireysel görüşleri yansıtmamak koşuluyla genişletmek, içeriğini renklendirmek de ön plana çıkmıştır. Geleneksel gazetecilik anlayışında olaylar olduktan sonra okur veya izler kitleye ulaştırılırken, çağdaş gazetecilikte aynı yol izlenmesine karşın, muhabire de bazı görevler yüklenmektedir. Örneğin, muhabir haber olabilecek olayları daha çok kendi çabalarıyla meydana çıkarmaktadır (16).

Bütün bu gelişmeler nesnellik kavramını da tartışmalı hale getirmiştir. Ancak nesnellik kavramındaki yeni anlayış ondan uzaklaşmayı değil, habere konu

olan olayın daha derinlerine inilmesini öngörmektedir. Nesnelliğe artık, katı koşullar ve dar kalıplar içinde değil, daha esnek ve hareketli bir açıdan yaklaşmak gerekmektedir. Çağdaş habercilik anlayışında da bireysel görüş yoktur, doğruluk ve yansızlık temeli oluşturmaktadır (16).

Yorum içerikli bu haberlerin sayesinde kitle iletişim araçlarının özellikle de televizyonun insanlar üzerinde artan bir etkisi vardır. Yapılan çalışmalar, insanların çoğunluğunun günde ortalama 4 saatten fazla televizyon seyrettiğini göstermiştir (7, 15, 74). Yine yapılan çalışmalarda televizyon izleyicilerinin çoğunluğunun televizyonu eğlence amaçlı veya boş zaman değerlendirme etkinliği olarak kullandığı görülmüştür.

Bu kadar sık ve uzun süreli temas edilen bir aracın insanları etkilememesi, özellikle de çocukları ve gençleri etkilememesi düşünülemez. Popüler kültür, kitleye sundukları sayesinde yaygın olan tanımında kullanıldığı gibi bir gündelik yaşam kültürü olur ve yenenden-giyilene, düşünülenenden yapılanı kadar tüm yaşamı etkisi altına alır. Türkiye’de 2003 verilerine göre, televizyon 219 yerel, 17 bölgesel ve 23 ulusal yayın kanalı ile evlerin tamamında başköşedeki yerini almıştır (69). Bu kadar yakın ve sık temas edilen bir aracın insanları etkilemesi, bu etkinin olumlu olabileceği gibi olumsuz da olabileceği konusunda tüm bilim çevreleri uzlaşma içerisindedir. Televizyon, günümüz insanın düşünceleri, değer yargıları ile tutum ve davranışlarının temel belirleyicilerinden birisi olmuştur. Türkiye’de 1999 rakamlarına göre her bin kişiye 330 televizyon düşmektedir. Televizyon alıcılarının 1000 kişi başına Türkiye, İngiltere, ABD ve Almanya ile mukayesesi Şekil 2.3.’te verilmiştir.



Şekil 2.3. Türkiye ile diğer ülkelerin televizyon satışları karşılaştırması (23)

Bir toplumda bulunana iletişim araçlarının niteliği bu, araçların ilettiği içerikten ya da iletiden çok daha fazla toplumun yapısını etkiler. Örneğin, televizyon basılmış kitaptan çok daha farklı bir araçtır. Televizyon, elektrondur, görseldir ve akışkan görüntülerden oluşur. Dolayısıyla televizyon haberleri her an, milyonlarca insana küresel bilgiyi iletir. Bu sayede farklı ülkelerdeki milyonlarca insan, Prenses Diana'nın yaşamı ile sorunları hakkında bilgi sahibi olmuş ve hayatını noktalayan trafik kazasının ayrıntıları ile meşgul olmuştur (39). Bu birçok iletişimci tarafından popüler kültür olarak adlandırılmaktadır.

Popüler Kültürün sözlük anlamı; bir toplumda yaygın biçimde paylaşılan, inançlar, pratikler ve nesnelerdir. Daha politik tanımıyla kitlelerin ya da bağımlı sınıfların kültürünü dile getirmekte kullanılan bir deyimdir(49). Marshall (1998) ise, bazen kitle kültürü olarak da adlandırılan popüler kültürün, daha yaygın ve herkes için erişilebilir bir içeriğe sahip olduğunu ve esas işinin eğlence olduğunu vurgular.

Popüler kültür ile ilgili farklı disiplinler tarafından yapılan tanımların ortak özelliği, popüler kültürün “halka ait” ve “yaygın” olma özelliklerini taşımasıdır. Yaygın olma özelliği ile popüler kültür, geniş anlamda bir gündelik yaşamın kültürü olarak tanımlanır. Belirli bir yaşam tarzının, ideolojik olarak yeniden üretilmesinin ön koşullarını sağlayan popüler kültür, böylece gündelik ideolojinin yaygınlaşma ve onaylanma ortamını da yaratmaktadır. Popüler olarak görünen veya sunulan, gerçekte dünyaya belli bir açıdan bakmanın ürünüdür ve halkı belli kurallara, görüşlere katılmayı teşvik etmektedir.

Popüler kültür ürünlerinin hem başlı başına bir “sanayi” tarafından üretiliyor olması, hem de genç kuşaklar tarafından en kolay ulaşılan kültür ürünü kategorilerini oluşturması nedeniyle, bir toplumun kültürel pratikleri açısından ayrıcalıklı yere sahiptirler. Toplumda egemen olan zihniyet ve değerlerin yaygınlaştırılması ya da yeniden üretilmesinde, dolaylı gibi gözüken, ancak bir o kadar da elverişli zemin oluştururlar. Popüler kültür ürünleri kültürel yeniden üretim bağlamında taşıdıkları mesajlar ve mesajların “etkileri” açısından önemlidirler (65).

Medyanın en önemli yanıltma aracı; duygular ve korkulardır. Bu çalışmadan, trafik kültürünün oluşmasında medyanın rolünü ortaya koyacak sonuçlara ulaşması beklenmektedir. Kitle iletişim araçlarının bilgiyi yaymakla beraber etkin bir manipölasyon ve korku yayma gibi kaçınılmaz yan etkileri vardır. Bu yan etkilerden kurtulmanın ancak etik değerlere bağlı kalarak yapılacak bir yayın anlayışı ile mümkün olabileceği açıktır. Buradaki sorun etik değerlerin, bilimsel veriler ile desteklenen çalışmalarla ortaya konmamasıdır. Bu bilimsel çalışmalar kalem sahiplerini ikna edecek sonuçları ortaya koymalıdır. Yani “hangi haber toplumda nasıl, ne oluşturuyor” konusu iyi etüt edilmelidir.

Çok seyreden izleyicilerin “günlük yaşamın gerçeklerini” tanımlamasında televizyon gerçekleri egemendir. İzleyiciler televizyon dünyasının kültürel dokusunda yatan anlamları emmeye eğilimlidirler, çünkü televizyonu

genellikle tercihe bağılı olmayan bir şekilde ve programa göre değil, saate göre kullanırlar. Yoğun seyredenler üzerindeki etki çoktur(25).

Manipölasyonlar özellikle etkili olduğu için insan hayatını yönlendirirken sadece duygularının rehberliğinde hareket etmek zorunda kalmaktadır. Duyguları temel alan seçimler birçok nedenden dolayı yanlış seçimlerdir. Çünkü duygular gelip geçici ve o anki ruh haline göre değişebilen bir özellik gösterebilirler. Duygular günler, saatler ve hatta dakikalar içinde değişiklik gösterebilirken o anda alınan kararların etkisi bir ömür boyu sürebilir. İnsanlar gerçekte hiçbir temelleri olmasa da duyguların tahrikine karşı korunmasızdır. Aşırı akımların önderleri de takipçilerinin kararlarını gölgelemek için duyguları kullanmaları bu yüzdendir.

Duygular, karmaşık durumların göz ardı edilmesine neden olurlar. Duygular sıklıkla aşırıya kaçma eğilimindedir. Olaylardaki ve çözüme yönelik tartışmalardaki ara renklere karşı insanları kör edebilirler. Araba camlarına yapıştırılan etiketlerdeki sloganlar gibi, basit bir şey aracılığı ile bile duygular, dünyayı hoş a gidenler ve gitmeyenler diye ikiye bölebilir. Fakat dünya siyah ve beyazdan ibaret değildir (55).

Hisler ve heyecanlar rasyonel problem çözmeye ket vurabilir, hatta engelleyebilir. Duygular genelde kişisel, kutsal ve dokunulmaz bundan dolayı da “Zevkler ve renkler tartışılmaz.” atasözünde olduğu gibi tartışma dışı sayılır. Duygular, olayları olduğundan daha ciddi gösterebilirler. Küçük korkuları ve üzüntüleri çok önemli ve acil çözüm bekleyen problemler olarak görünebilir (55).

Demek ki hem hukuk hem de toplum açısından trafik bilincinin oluşturulması medyanın görevleri arasında yer almaktadır. Medyanın trafik konusuna yaklaşımı bu sorumluluk anlayışı içerisinde olmalıdır. Ancak her gün yayımlanan onlarca trafik konulu haberlerden anlaşıldığına göre medya “acındırma ve korkutma” mesajına daha yakın olduğu değerlendirilebilir.

Trafik bilinci oluşturması, medyanın yapısından kaynaklanan topluma karşı üstlendiği bir sorumluluktur. Bunu herhangi bir kanunun veya kurumun kendisine yüklemesine gerek yoktur. Zira bu sorumluluk yüklemesi medya kuruluşunun kendi istemediği sürece amacına ulaşamayacaktır. Medya üzerine düşen bu görevin farkında mıdır? Öncelikle bu sorunun çözöme kavuşturulması gerekmektedir. Yoksa hala “kötü haber iyi haberdır” felsefesi mi sayfalara ve ekranlara hâkimdir? Birçok medya profesyoneli yeri geldiğinde konferans ve panellerde medyanın toplumsal bilinç ve kültürümüz içindeki öneminden bahsettiği halde sayfalarda görönenler buna paralel değildir. Bu araştırmanın nihai hedefi bunu ve nasıl gerçekteştiğini ortaya koyabilmektir. “Trafik terörü” medyanın sıkça kullandığı başlıklardandır. O halde terörist kimdir? Kimsenin, onlarca senesini terörizme ve kardeş kavgasına heba ettiği bir ölkede böylesine bir “yargısız infazı” içselleştirebileceği düşünölemez. O halde yaklaşımlar ne kadar doğrudur? Yazılar ve fotoğraflar bunu nasıl başarmaktadır? Medya herkesi nasıl yanıltmaktadır?

2.6. Medya ve Trafik Eğitimi Konusunda Yasal Düzenlemeler

Türkiye’de, trafikle ilgili birçok bakanlık ve birçok kurumun yetkili olması beklide sorunlarının en büyüğüdür. Örneğin Başbakan başkanlığında toplanan Karayolları Güvenliği Yüksek Kurulu işlevsel değildir. Karayolları Trafik Güvenliği Kurulu, Emniyet Genel Müdür Yardımcısının başkanlığında toplanan bir kuruldur ve her ay sürekli olarak toplanmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğünün trafikle ilgili teşkilatları vardır. Jandarma Genel Komutanlığının trafikle ilgili birimi, Karayolları Genel Müdürlüğü, Millî Eğitim Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı, Orman Bakanlığı, belediye trafik birimleri, il ve ilçe komisyonları ve sivil toplum örgütleri trafikle ilgili yetkili olan diğer kuruluşlardır. Bu kadar dağınık bir görevlendirme, bu kadar dağınık bir teşkilatlandırmayla bugünkü trafik sorunlarının üstesinden gelinmesi mümkün değildir. Bunların mutlaka yasal bir düzenlemeyle gözden geçirilmesine ihtiyaç vardır (2).

Türkiye’de trafik kazasıyla ölümlere sebep olmanın cezası dahi etkin ve ıslah edici değildir. TCK’nda “Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma” ve “Trafik Güvenliğini Taksirle Tehlikeye Sokma” başlıkları altında suçlara karşı öngörülen cezalar şu şekildedir (68).

“Md 179. - (1) Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşımının güven içinde akışını sağlamak için konulmuş her türlü işareti değiştirerek, kullanılamaz hale getirerek, konuldukları yerden kaldırarak, yanlış işaretler vererek, geçiş, varış, kalkış veya iniş yolları üzerine bir şey koyarak ya da teknik işletim sistemine müdahale ederek, başkalarının hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye neden olan kişiye bir yıldan altı yıla kadar hapis cezası verilir.

(2) Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi, iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

(3) Alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle ya da başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek halde olmasına rağmen araç kullanan kişi yukarıdaki fıkra hükmüne göre cezalandırılır.

Md 180. - (1) Deniz, hava veya demiryolu ulaşımında, kişilerin hayatı, sağlığı veya malvarlığı bakımından bir tehlikeye taksirle neden olan kimseye üç aydan üç yıla kadar hapis cezası verilir. “

Karayollarındaki can ve mal güvenliğinin sağlanması amacıyla; İçişleri Bakanlığı 17 Ekim 1996 tarihinde, Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu teşkil etmiştir. Bu kurul, "Karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulamak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla" hayata geçirilmiştir. Kurulun alt komisyonu; medyanın trafik eğitimine ilişkin görev ve sorumluluklarını vurgulayan geniş kapsamlı ve çok yönlü önerileri, Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunun 57. toplantısının gündemine almış ve toplantı sonucunda, daimi bir çalışma grubu

oluşturulmasını istemiştir. Bu istem ve ifadeleri görüşmek amacıyla; Eğitim Alt Komisyonu, gerçekleştirdiği toplantılardan sonuncusunu 11 Nisan 2002 tarihinde RTÜK'te yapmış ve alınan kararları, Karayolu Trafik Güvenliği Kuruluna sunmuştur. Kurul, 7 Haziran 2002 tarihinde eylem planındaki çalışma konularının uygulamaya konulmasına karar vermiştir.

Mevcut rapora ilişkin Eylem Planında; radyo ve televizyonlarda trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olabilecek mevcut kazaların önüne geçebileceği bunun için medyanın, konuya ilişkin yasal sorumluluklarının yanında izleyici kitle üzerinde kamu yararı anlayışına dönük yayınlarını gerçekleştirmeleri gerektiği ifade edilmiştir. Eğitim açısından, özellikle çocukların izleyeceği saatlerdeki yayınların sürdürülmesi yanında, pratiğe dönük olarak yapacakları yayıncılık anlayışı ile konuyu sahiplenmeleri, ülke vatandaşlarımızın insan hatalarından kaynaklanacak trafik kazalarının önüne geçilmesine çok büyük katkılar sağlayacağı belirtilmektedir (41).

RTÜK'ün, Özel Radyo ve Televizyon Kuruluşlarının Eğitim, Kültür, Türk Halk Müziği ve Türk Sanat Müziği Programlarında Yer Vermeleri Gerekli Oranlara Ait Esaslar Hakkındaki Yönetmeliğin (56) "Eğitim programlarının yayın oranı" başlıklı 6. maddesinde "Eğitim programları haftalık yayın süresinin % 5'inden az olamaz" denilmektedir. Aynı yönetmeliğin Eğitim programları başlıklı 5. maddesi "Korku ve dehşet yaratmadan her yaş grubuna hitap edebilecek tarzda trafik kuralları, tabii afetler ve benzeri konularla ilgili temel alışkanlıkları kazandıracak bilgiler verici, tedbirler öğretici" programlar yapılmasını öngörmüştür. Uygulamalarda aksaklıklar yaşanması üzerine 1998 yılında yapılan bir değişiklikle "Toplumun, özellikle de çocukların ve gençlerin sigara, alkol, uyuşturucu madde, kumar ve diğer kötü alışkanlıklara karşı caydırıcı nitelikte yayınlar yapmak suretiyle korunmasını sağlamak hususu göz önünde bulundurulur. Ayrıca, trafik kazalarını önlemeye yönelik eğitim programları yapılır. Bu tür yayınların toplam süresi, haftalık yayın süresinin % 5'inden az olamaz ve hedef kitleye ulaşabilmek amacıyla, 09.00-21.00 saatleri arasında yapılır." hükmü şart koşulmuştur.

Ayrıca RTÜK Kanunu'nun "Yayın İlkeleri" başlıklı 4. maddesi, "Radyo ve televizyon yayınları kamu hizmeti anlayışı içerisinde hangi ilkelere uygun olarak yapılacağını belirtmiş ve "Haberlere, spor programlarına ve reklamlara ayrılmış zamanlar hariç olmak üzere, yayıncıların, yayın zamanlarının en az yarısının yerli yapımlara ayrılmasını sağlamak, bu oranı, seyircilerin taleplerini göz önüne alarak veya yayıncının haber verme, eğitim, kültür ve eğlendirme sorumluluklarını dikkate alarak, yayın türleri ve süreleri ile asgarî niteliklerini de öngörmek suretiyle, aşamalı bir biçimde gerçekleştirmeleri hususlarına..." açıkça hükmetmiştir.

Sürücü ve yayaların bilgi ve dikkatini geliştirecek eğitimin en geniş şekliyle verilmesi ve trafik kazalarına karşı ciddi bir vatandaşlık bilinci oluşturulması, trafik kazalarının en aza indirilmesinde temel faktördür. Toplumsal yaşamı her açıdan etkilemede önemli bir rol üstlenen televizyon yayınlarında kamu yararı gözetilmediğinden trafik kazalarına ilişkin eğitici yayınlar yeterince yapılmamaktadır. Kamu yararının gözetilmeme gerekçesi, bir televizyon kanalının ana haber programının sunucusu tarafından konuk olarak katıldığı "Başka Yerde Yok" adlı programda açıkça itiraf edildiği gibi izlenebilme kaygısı yani "reyting"dir. Haber sunucusuna göre televizyonculuk profesyonel yapılması gereken bir iştir ve eğitmek gibi bir sorumluluğu olamaz, dolayısıyla izlenebilme gibi bir kaygısı vardır. Çünkü izlenemeyen programlar reklâm alamazlar, böylece yayından kalkarlar. Gerçekten de kamu yararı patron çıkarları ile toplum çıkarlarının ender olarak uyuştğu konulara sıkışmış durumdadır (67).

Oysa en etkin eğitim araçlarından olan medyaya büyük sorumluluk düşmektedir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapan 4199 sayılı Kanunun 41. maddesi, haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasının trafik eğitimine ayrılmasını öngörmektedir. Buna göre; günde 24 saat kesintisiz yayın yapan bir televizyon kuruluşunun haftada toplam 168 saat yayınının 8.4 saatini eğitim programlarına, 8.4 saatini de kültür programlarına ayırması zorunludur. Eğitim ve kültür programlarının haftada 16.8 saat yayınlanma zorunluluğuna

rağmen, Yasa Koyucu yayıncı kuruluşların kamu yararı ilkesini gözeteceğini öngörerek bu sürenin de asgari 30 dakikasının trafik eğitime ayrılmasını uygun görmüştür.

Durum böyleyken, yayın kuruluşlarının birçoğunun trafik eğitimiyle ilgili programları yayınlarken ya kanunda belirtilen sürele uymadıkları ya da bu tür programları gece 24.00'ten sabah 06.00'ya kadar yayınladıkları gerçeği ciddi bir eleştiri konusudur. Gece yarısı yayınlanan trafik haber ve programlarının sadece yetişkinler değil, birey olarak en fazla eğitime muhtaç olan, uykudaki çocuk ve gençler tarafından da izlenememektedir.

Bu noktada şunu belirtmekte fayda vardır ki; Türkiye'de basın özgürlüğünün gelişimi ve bu özgürlüğün yerinde kullanımı bakımından yaşanan en temel sorun yayınların nitelik ve niceliğindeki özdenetim yoksunluğudur. Türkiye'de 1990'dan buyana beş yılı kanunsuz olmak üzere yıllardır özel radyo ve televizyon yayıncılığı yapılmasına rağmen yayıncılığın kendi dinamikleriyle bir düzene oturmadiğı görülmektedir.

Trafik eğitimi, geniş açıdan ana haber bültenlerinden eğlence programlarına, yerli dramalardan yarışmalara kadar özellikle çocuk ve gençlerin televizyon izlediğı saatlerde verilmelidir. Eğitim konular izleyicilerin açık ya da gizli kabul sınırları içerisinde yapımcı, yönetmen, senarist, sunucu ve oyuncular tarafından profesyonel bir anlayış ve özenle işlenerek sunulmalıdır. Gazetelerin “oto” ekleri gibi değişik reklâm maksatlı hazırlanmış programlar içerisinde zaman zaman trafik bilinci oluşturmaya yönelik bilgiler bulunabilir. Ancak trafik konulu yayınlar en çok ve sürekli ana haberlerin içerisinde yer almaktadır. Diğer taraftan bir televizyonun yayın kuşağındaki en önemli bölüm de ana haber bültenleridir. Çünkü insanlar yemeklerini yemişler, akşamın yorgunluğu ile koltuklarına yığılmışlar, gün boyu çevrelerine karşı çalıştırdıkları savunma mekanizmalarını durdurmuşlar ve kalkanlarının indirmişlerdir. İkna edilmeye ve yönlendirmeye açık bir halde yayıncının inisiyatifine kalmışlardır. İşte böyle bir anda trafik konulu haberlerin çoğu karşımıza kaza şeklinde çıkmaktadır. Feryatlar, kan ve hurda görüntüleri

düşünceden ziyade duygulara hitap etmektedir. Bazen de alkollü araç kullanırken trafik denetiminde kameralara yakalanan bir sürücünün komiklikleri dakikalarca gösterilmektedir. Bunun izlenme oranlarını yukarı çekeceği düşünülebilir ancak alkollü araç kullanımına ve kullananlara sempatik ve duyarsız bir yaklaşım da geliştireceği unutulmamalıdır.

Medya haber verirken, toplumsal, siyasal, sanatsal, bilimsel ve ekonomik enformasyonla güncel ya da genel bağlamda çeşitli olgular arasında bağlantılar kurarak içeriği yansıtmaktadır. Bu noktadan hareketle, toplumda kimi zaman eleştirisel olgu ve değerlerin, kimi zaman da uyum temeline oturtulmuş olgu ve değerlerin yerleşmesini sağlamalıdır. Haberle, bilgi vermenin yanında fikir ve değerleri de aktardıkları için kitle iletişim araçlarının eğitim işleviyle de örtüşmektedir. Özetle haber verme görev ve işleviyle de basın, toplumlaşmaya da önemli ölçüde katkıda bulunmaktadır. Haber verme işlev ve göreviyle basın, kimi fikirleri savunarak toplumu yönlendirmek suretiyle yeni tutumların yerleşmesine de yardımcı olmalıdır (16).

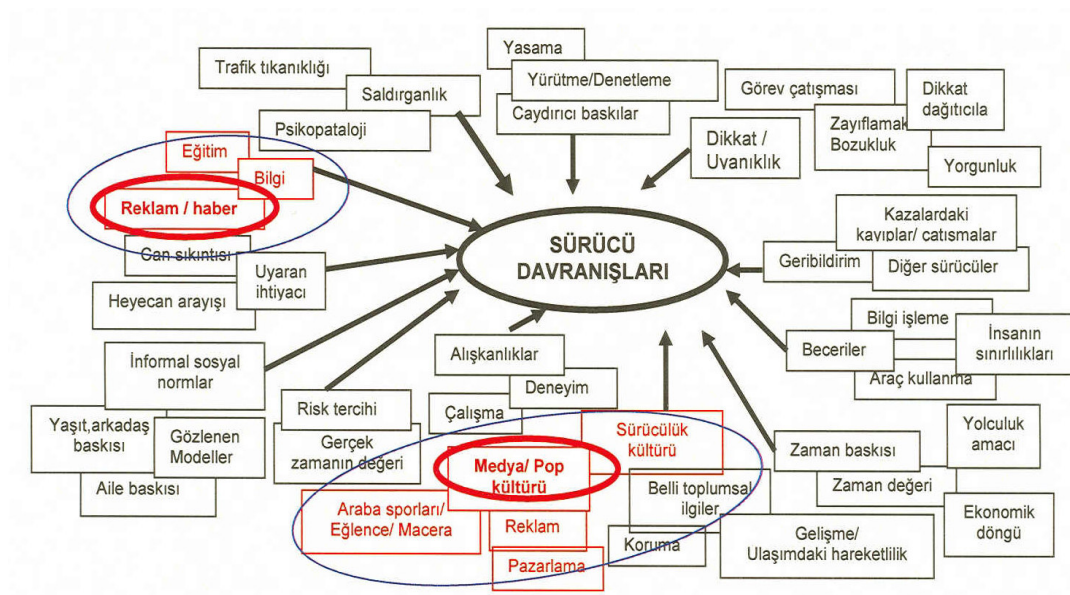
Trafik kazalarının önlenmesi trafik güvenliğinin sağlanmasıyla mümkündür. Trafik güvenliği karayollarındaki kurallara uyma, karayollarındaki kurallara uyum ise trafik kültürüne bağlıdır. Trafik kültürü de eğitimle sağlanır. Bu zincire, kimsenin itirazı olmamakla birlikte eğitimin, sonuçları uzun sürede alınabilen pahalı bir uğraş olduğu gerçeği de ortadadır. Bu nedenle, insan merkezli sorunun temelini oluşturan eğitime yönelik çalışmalar, medyanın desteği de sağlanarak hükümet politikaları ile netleştirilmeli, eğitime; yol kullanıcılarının bilinçli davranışlarını geliştirmek, bilgi, yetenek ve alışkanlık kazandırmak maksadıyla erken yaşta başlamalı ve arzu edilen davranış modeli kazandırılana kadar uzun bir süreci kapsamalıdır. Bu süreç esasen insanın tüm yaşamını kapsamaktadır.

3. MATERYAL VE METOT

Araştırmanın amacı ve örneklemden elde edilen verilerin bu amaç doğrultusunda bir kodlama yönergesine göre bilgisayara işlenmesi özetle anlatılmıştır. Bu verilerin yorumlanmasına yardımcı olacak içerik analizi ile ilgili bir takım esaslarda bu bölümde verilmiştir.

3.1. Amaç

Bu araştırmanın amacı insanları olumsuz trafik kültürüne sürükleyen enstrümanlardan biri olan medyanın, trafik konulu haberleri nasıl verdiğini ortaya çıkarmaktır. Sürücü Davranışını Etkileyen Faktörler (Şekil 3.1.) tablosunda haberin, sürücülük kültürü ve bilgi üzerindeki etkisi gösterilmiştir. Bu çalışmada bunun nasıl gerçekleştiğini ve gazete ve televizyonların nasıl bir trafik kültürü yarattığını ortaya konmaya çalışılacaktır.



Şekil 3.1. Sürücü davranışını etkileyen faktörler (63)

Bu çalışmanın henüz başlangıcında medyanın, trafik kültürüne ve genel olarak da toplum kültürüne olumlu katkıda bulunamadığını kanıtlayacak bazı ipuçlarına ulaşılmıştır. Bir takım kıstaslar yapılan veri toplama işlemi geliştikçe yerel basın mensupları ve yöneticileriyle görüşülerek veya onların

makale ve yazılarında istifade edilerek belirlenmiştir. Medya dünyasında da iki anlayışın halen tartışıldığı açıktır. Bir tarafta “Kan var mı kan!” zihniyetli magazin basını diğer tarafta ciddi ve sorumlu habercilik. Anlaşılan o ki “tıraj” ve “rayting” baskısı tıpkı siyasetçi üzerindeki “oy” baskısı gibi doğruluğu ve dürüstlüğü törpülemektedir.

Burada bir zincir söz konusudur. Trafik kazalarını en aza indirmek için bir “kurallara uyma bilincinin” yerleştirilmesi gerekmektedir. İşin ilginç tarafı bu bilincin sadece trafik alanında değil çok daha genel mantığa oturtulması gerekmektedir. Bunu sağlamanın bir tek bilinen yönü vardır oda eğitimidir. Eğitim ise dakikalık tatminler yerine uzun vadede sonuçlarının alındığı çileli bir iştir. O halde medya eğitimin en önemli halkasıdır. Çünkü; evlerinde, iş yerlerinde dinlenme ve eğlence yerlerinde, kahvehanelerde v.b. yerlerde; okulunu bitirenlere tek ve en etkili ulaşım vasıtası kitle iletişim araçlarıdır. Kitle iletişim araçları ile devletler yıkılmakta veya kurulmakta, savaşlar kazanılmaktadır. O halde istense çok kolay bir şekilde trafik bilinci de oluşturulabilir.

3.2. Araştırma Modeli

Araştırma tarama modelindedir. Tarama modelleri, geçmişte ya da şu anda var olan bir durumu var olduğu şekliyle betimlemeyi amaçlayan, başka bir deyişle araştırmaya konu olan olay, birey ya da nesneyi değiştirmeye kalkmadan kendi koşulları içinde ve var olduğu gibi tanımlamaya çalışan araştırma yaklaşımlarıdır (40).

Araştırma içerik analizi yöntemi kullanılarak gerçekleştirilecektir. İçerik analizi, sözel, yazılı ve diğer materyallerin içerdiği mesajı, anlam ve/veya dilbilgisi açısından nesnel ve sistematik olarak sınıflandırma, sayılara dönüştürme ve çıkarımda bulunma yoluyla sosyal gerçeği araştıran bilimsel bir yaklaşımdır (52, 11). İçerik analizinde temelde yapılan işlem, birbirine benzeyen verileri belirli kavramlar ve temalar çerçevesinde bir araya getirmek ve bunları anlaşılır bir biçimde organize ederek yorumlamak, gizil, üstü örtülü

gerçeği ortaya çıkarmaktır (31, 65, 44, 11, 60). Araştırmada niteliksel ve niceliksel içerik analizi yöntemi kullanılarak medyanın trafik ile ilgili haberleri ele alış biçimini ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Bu amaçla medyadan seçilen örnekler, hazırlanan bir kodlama yönergesi çerçevesinde incelenmiştir. Bu kodlama yönergesinin yorumlanması içerik analizine ve bilgisayara veri girişine dayandığı için araştırmayla ilgili içerik analizi ve bilgisayar uygulaması hakkında bir takım hususların bilinmesi faydalı olacaktır.

3.2.1. İçerik analizi

İçerik çözümlemesi, geniş miktardaki metinlerin analiz edilmesi için kullanılan esnek bir araştırma tekniğidir. İçerik çözümlemesi tekniğinin açık ve kesin bir biçimde tanımlanan bir dizi aşama izlemesi yöntemin çekici özelliklerinden biri olsa da, yöntemin istismar edilmesi eleştirilere neden olur. Özünde, medya içeriğinin analizi için içerik çözümlemesi tekniğinin kullanımı yönünde yapılan bir tercihin, içerik analizinin sistematik ve güvenilir bir biçimde medya içeriğinin nasıl analiz edileceğini ve sayısallaştırılacağını belirleyen ve tanımlayan bir dizi talimattan daha başka bir şey olduğunun farkında olunması gerekir. İçerik çözümlemesi tekniğinin ne yaptığını veya yapmadığını, medya içeriğinin hangi kategorilerinin veya değişkenlerinin analiz edileceği veya içerik analizi sayesinde ortaya çıkarılan nicel göstergelerin toplumsal etkisi veya anlamının nasıl yorumlanacağı sorularına bulunacak karşılıklar söyler. Bu her iki boyutun, bir araştırmayı sınırlayan veya kuşatan kuramsal yaklaşımdan çıkarılması ve geliştirilmesi gerekir. Diğer kuramsal yaklaşımlar arasında bu kuramın analiz edilen metinlerin üretim ve/veya tüketim etkinliklerinin gerçekleştiği geniş bağlamlarla ilişkisini açıklaması zorunludur (32).

İçerik analizi, iletişim içeriğinin sistematik ve nicel analizi için kullanılan bir araştırma yöntemidir. Büyük miktarlardaki metinlerin temel özelliklerinin analizini yapmak ve haritasını çıkarmak için oldukça uygun bir araştırma tekniğidir ve medya içeriğindeki uzun dönemli değişikliklerin ve eğilimlerin

sistematik bir haritasını çıkarmaya oldukça elverişlidir. İçerik analizinin ilk kullanımı ilke olarak kitle iletişimi araçlarının ilettiği mesajları üreten kaynakların niyetleri hakkında bulgular elde etmeyi amaçlarken, iletişim araştırmaları alanında içerik analizinin amacı çoğu kez haber, dizi film, reklam ve eğlence programları gibi içeriklerin toplumsal ve kültürel konu ve sorunları, değerleri ve olguları nasıl yansıttığını incelemek olmuştur. İçerik analizi tekniği medya içeriklerinin çözümlenmesi bakımından olmasa da, büyük araştırma çabaları gerektiren bütünleşme yönünde sosyal bilimlerin diğer araştırma yöntemlerine uygun hale getirilmiştir (32).

Televizyon haberleri üzerine yapılan çözümlerlerin çoğu, sadece sözlü ifadeleri kapsar. Ancak bu tür çözümlerlerde, görsel öğeler pek dikkate alınmaz. Görsel öğeler hem ışık, kamera açısı ve kurgu teknikleri gibi biçimsel üretim araçlarından hem de görüntülerin içeriklerinden, gösterilen kişiler, hayvanlar, bitkiler ve nesnelerden oluşur. Görsel içeriklerin kodlanma girişimleri, çoğunlukla eğlence programlarıyla ilgili içerik çözümlerinde yapılmıştır. Buna karşın içerik analizi, haber programlarının görsel içeriklerinin çözümlenmesine çok nadiren uygulanmıştır. Haber programlarındaki görsel içerikleri çözümleyen bu araştırmalardan birisi (42), siyasal kampanya haberlerinde televizyonun yorumdan çok görüntü olarak on dört kez adaylara karşı olumlu ve olumsuz tepkiler yayımladığını ortaya çıkarmıştır. Deneysel tasarıma dayalı görgül araştırmalar, biçimsel üretim araçlarındaki değişikliklerin nesnel bilginin kitle iletişimi araçlarından aktarılması üzerinde sadece çok küçük etkisi olduğunu, ancak medyada sunulan aktörlerin algılanmasında çok büyük etkileri olduğunu göstermiştir (42). Buna ek olarak deneysel tasarıma dayalı bir araştırmadan elde edilen kanıtlara dayanarak, televizyonun nesnel bilgiye aracılık etmekten çok genellikle bireysel algı üzerinde de çok büyük etkisi olabileceği kabul edilebilir. Bu nedenle, televizyon haberleri üzerinde yapılan içerik çözümlerlerinin çoğu, televizyonu diğer kitle iletişimi araçlarından ayırmışlar ve bireyler üzerinde muhtemelen büyük etkilere yol açan görsel öğeleri tamamen incelemenin dışında bırakmışlardır (42).

İçerik analizi öncelikle metinleri, sayılabilen ve bütünü oluşturan parçalara böler. Bütünü oluşturan bu parçalar; hangi bağlamda, hangi amaçla ve hangi etkilerle eşanlı olarak ortaya çıktıklarını incelemek için veri analizi ve yorumlama aşamalarında tekrar bir araya getirilir. Pek çok 'nitel' veya 'yorumlayıcı' yaklaşımın aksine içerik analizi, açık ve kesin bir biçimde belirlenmiş ve tanımlanmış kurallar ve işlem basamakları izlediği için, metinsel anlamı irdelemek ve incelemek yoluyla metinlerin içeriğinin açık veya belirgin anlamlarını çıkarmaya çalışır (32). İçerik analizi süreci, birbiriyle ilişkili altı aşamaya ayrılabilir:

- Araştırma problemini tanımlama;
- Araştırma evrenini belirleme ve örneklem seçimi;
- Araştırma kategorilerini oluşturma ve tanımlama;
- Kodlama cetvelini oluşturma;
- Kodlama cetvelini sına ve güvenirliliği ölçme;
- Veri girişi, analizi ve yorumlama.

Herhangi bir içerik çözümlemesini tasarimsal düzeyde en çok zorlayan yön, analiz edilmesi gereken kategorilerin veya değişkenlerin belirlenmesi ve tanımlanması aşamasıdır. Metin özelliklerinin her hangi bir miktarı sınıflandırılabilirdiği, sayılabilirdiği ve sayısallaştırılabilirdiği sürece, belki de içerik analizinin barındırdığı temel tehlike, araştırmacıların neyin sayılabilirdiğine veya yöntemin kendisinin kolayca neyi saymaya elverişli olduğuna dayanarak yalın veya esaslı bir şekilde metin özelliklerinin herhangi bir miktarını ölçme ve sayma işine kendilerini kaptırmalarıdır. Analiz için seçilen değişkenler ile araştırmaya yön gösteren araştırma soruları veya varsayımları arasında doğrudan doğruya kapsamlı ilişkiler kurulması gerekir.

İçerik çözümlemesi, metinleri analiz etmek için kullanılan bir araştırma tekniğidir. İçerik analizi, bir kuram değildir. Bir araştırma yöntemi olarak, metinlerin hangi özelliklerinin incelenmesi gerektiği veya bu niteliklerin nasıl yorumlanması gerektiği konularında ipuçları da sağlamaz. Böyle ipuçları, incelenecek materyallerin içeriğinin ve toplumsal bağlamının açık ve kesin bir şekilde kavramsallaştırılmasını kapsayan kuramsal çerçeveden sağlanmalıdır. Medya içeriğinin analiz edilmesiyle bağlantılı bu ipuçları, medya içeriğinin üretimi veya medya içeriğinin tüketimi hakkındaki sorulara verilecek karşılıklardan elde edilebilir. İçerik çözümlemesi tekniği, sadece ve tamamen medya içeriğinde önemli olan şeylerin sayılması amacı için uygulanmaz (32)

Analiz için seçilen kategorilerin bir araştırmanın amaçlarına ve konusuna bağlı olduğu sürece, kitle iletişimi araştırmalarında içerik çözümlemeleri çoğu kez 'tanımlayıcı kategoriler'e ek olarak aşağıdaki pek çok konu kategorisi içerir:

- Aktörler/kaynaklar/birincil tanımlayıcılar ve onların özellikleri;
- Nedenler/konular/sorunlar;
- Sözcük dağarcığı/sözcük seçimi ve
- Değerler ve/veya ideolojik/siyasal tutumlar.

İçerik analizi yöntemi, sistematik ve güvenilir bir biçimde medya içeriğinin nasıl analiz edileceği ve sayısallaştırılacağı konusunda yol gösteren kurallar, ilkeler, talimatlar içeren bir yönergeler takımı ekseninde uygulanır. İçerik analizi tekniğinin ne yaptığı veya yapamadığını bize, içeriğin hangi kategorilerinin çözümleneceği veya içerik çözümlemesi aracılığıyla ortaya çıkarılan nicel göstergelerin toplumsal etkisi veya anlamının nasıl yorumlanacağı sorularına verilecek cevaplar söyler. Her iki soruya verilecek karşılıkların bir araştırmayı sınırlayan kuramsal yaklaşımdan çıkarılması ve

geliştirilmesi gerekir. Diğer görüşler arasında araştırmının kuramsal temellerinin üzerine oturduğu bu yaklaşımın, analiz edilen metinlerin kapsamlı üretim veya tüketim bağlamlarıyla ilişkisini açıklaması zorunludur.

Metinlerin içerdği niteliklerin herhangi bir yönünün miktarı, sınıflandırılabilir ve sayılabilir. Metinlerin belli niteliklerinin araştırma kategorileri altında sınıflandırılması ve sayılması, sadece araştırma probleminin açık ve kesin bir şekilde belirlenmesi ve tanımlanmasına veya araştırma amaçlarının araştırmacının konuyla ilgili olabilecek içeriklerin analiz edilmesine odaklanmasını sağlayabilecek şekilde ortaya konulmasına bağlıdır. Aslında, kuşkusuz tüm gazete içeriğinde yer alan haberlerin kapladığı alanı cm² cinsinden ölçülmesine veya tüm televizyon haberleri içinde ana haber bülteninde sunulan haberlerin süresini dakika cinsinden hesaplanmasına çok uzun bir zaman ve fazlaca çaba harcanması görülmüş bir şey değildir. Bu özellikler, emek verilirse kolayca ölçülebilir ve sayılabilir.

Konu ile ilgili makalelerin bulgularını yeniden gözden geçiren ve yorumlayan bir derlemede ve ilgili araştırmalarda, araştırma probleminin açık ve kesin bir biçimde kavramsallaştırılması ve daha sonra içeriğin hangi kategorilerinin ve niteliklerinin analiz edileceğinin tanımlanmasının her zaman bulunması gereklidir. Bu, kısmen daha önce yapılmış bir araştırmayı gereksiz yere tekrarlamayı önler ve bu şekilde tasarlanan araştırmalarda elden geldiğince önceki çözümlerle karşılaştırmalar yapılması gibi bir fayda sağlar.

Herhangi bir içerik çözümlemesinin gerçekten en zor aşaması, içeriklerin çözümleneceği kategorilerin veya değişkenlerin tanımlanması aşamasıdır(32).

Medya evreni terimi, kitle iletişim araçlarının içeriğinde yer alan her şeyi kuşatır ve gazete, televizyon ve radyo evreninden, billboard reklâmları, sinema ve genel ağa kadar içeriklerindeki herhangi bir konuyu kapsayabilir. Başlıca medya türlerinin tümünü kapsayan çalışmalar olmasına rağmen, içerik analizi tekniğinin kullanıldığı pek çok çalışma kendini yalnızca iki

medya türünü analiz etmekle sınırlama eğilimindedir (32).

Analiz edilecek kategorileri tanımlamak ve çözümleme için biçimsel bir kodlama cetveli veya formu oluşturmak ve içeriği kodlamak veya sınıflandırmak iki niteliğe sahiptir. Araştırma kategorileri bir kez belirlenip tanımlandıktan sonra bu değişkenlerin oluşturulan bir kodlama cetveline değişkenlerle ilişkili göstergelerin kodlanabileceği bir biçimde ve belli bir düzen içinde yerleştirilmesi gerekir. İçerik çözümlemesinin uygulanmasına başlamadan önce kodlama işlemi için açık talimatlar, kurallar ve tanımlamalar içeren bir kodlama yönergesinin yazılması da gerekir. Bir kodlama cetveli bir anket formuna çok benzer (32). Bu çalışmanın yazılı basın kodlama cetveli Ek-1'de, televizyon kodlama cetveli Ek-2' dedir. Bu cetveller Ek-3'te verilen kodlama yönergesine göre teşkil edilmiştir.

3.2.2. SPSS'e (Statistical Package for the Social Sciences) veri girişi, analizi ve yorumlama

İçerik çözümlemesi için bilgisayar destekli işlemler, bazı araştırmalarda geliştirilmiş ve kullanılmıştır. En uygun koşullar altında bilgisayar destekli veri girişi ve analizi zamandan tasarruf sağlar ve kodlamanın yüksek derecede güvenilir olmasını temin eder. Bilgisayarın gücü, oldukça basit işleri aşırı derecede hızlı yapabilme yeteneğinde sahiptir (32).

İçerik çözümlemesi tekniğinin son derece basit ve ilkel kaldığı bir durumda, verilerin 'el ile' analiz edilmesi daha uygundur. Böylece bir metinde kesin ve apaçık bir biçimde ortaya çıkan çeşitli niteliklerin eksiksiz kodlama cetvelleri sayesinde kodlanması ve kodlanan her bir niteliğin metin içinde kaç kez bulunduğu sayılması ile değişkenlerin sıklığı belirlenebilir. Ama çeşitlilik gösteren amaç ve hedeflere ulaşılması için, içerik çözümlemesi tekniği kullanılarak toplanan verilerin bilgisayar ortamına aktararak veri dosyasına dönüştürülmesi ve veri analizi için geliştirilen çeşitli istatistik programlarından herhangi birinin yardımıyla çözümlenmesi gerekir. Her bir kodlama formunda yer alan kodlanan içeriğin bilgisayara aktarılması işi, önceleri zahmetli bir

süreç olarak görülmekle birlikte, verilerin hızlı ve verimli bir biçimde analiz edilebilmesi sayesinde bu açığın fazlasıyla 'kapatılması' (analizin hızı ve güvenilirliği) anlamında, çok geçmeden bilgisayara veri girişi için harcanan çabaların semeresi alınmaya başlanır. Ancak, belki de metinlerin içeriğinin kodlanmasıyla elde edilen verilerin analiz edilmesinde bilgisayardan yararlanılması için ikna edici bir gerekçe, bilgisayar destekli bir analizin verilerin 'el ile' analizinden daha çok esneklik sağlamasıdır. Bu yüzden, bir içerik çözümlemesine girildiğinde içeriklerde yer alan hangi değişkenlerin karşılaştırılması gerektiği veya kanal ve yayın, program ve gazete yazı türleri veya yer ve süre ile ilgili hangi karşılaştırmaların araştırmanın üzerinde oturduğu kuramsal yaklaşıma göre yapılabileceği her zaman belirgin değildir. İçerik çözümlemesinde elde edilen verilerin bilgisayara girilmesi sayesinde, materyal ile 'tümevarımsal' bir çalışma yapılabilmesi; beklenmedik eğilimlerin keşfedilmesi ve önceleri analize için belli olmayabilen yeni fikirlerin, birlikte ortaya çıkan niteliklerin ve örüntülerin çözümlemeye dahil edilerek araştırılması amacıyla tekrar tekrar bilgisayarda kaydedilen veriye geri dönülmesi mümkündür. Doldurulmuş her bir kodlama cetvelindeki verilerin bilgisayara girilerek bir bilgisayar dosyasına dönüştürülmesinin usandırıcı olmaktan çok bir iş olarak görülmesi durumunda, içerik çözümlemesinde verilerin bilgisayara aktarılması ve bir veri dosyası olarak kaydedilmesi çok kolaylaşacaktır. Doldurulan kodlama cetvellerindeki veriler bilgisayara girilir girilmez ve bilgisayara veri girişi sırasında yapılan hatalar kontrol edilir edilmez, bilgisayar destekli veri analizi işlemi başlayabilir. Bilgisayarda veri analizi, piyasada kolaylıkla bulunabilen son derece kapsamlı istatistik analiz programlarından herhangi biri aracılığıyla yapılabilir. Geleneksel olarak oldukça yaygın olan, SPSS programı kullanılmaktadır.

Bilgisayara girilen verilerin nasıl analiz edilmesi gerekir? Bu soruya verilecek tek bir cevap olmadığı gibi, 'içeriğin hangi kategorileri veya değişkenlerinin kodlanması gerektiği' yönündeki bir soruya verilecek basit bir karşılık da yoktur. Veri analizinin özünde, araştırma probleminin tanımlanmasında belirtilen, sözgelimi incelenmesi gereken temel çapraz ilişkilere gönderme yapan karşılaştırmalarla ilgili kimi belirtileri gösterebilen sorulara veya

varsayımlara yönelmesi gerekir. Bu çaprazlar sayesinde farklı zaman aralıklarında iletilen medya içerikleri arasında karşılaştırmalar yapılabilir. Araştırma problemini belirlemekle birlikte doğrusu elde edilecek veriler için ne tür istatistiksel analizler yapılması gerektiğine ilişkin sağlam gerekçeler gösterilmesi gerekir. Verilerin analiz edilmesi sürecinde, esnek ve açık fikirli olunması da önemlidir. Bir başka anlatımla, kodlanan değişkenlerin bünyesinde barındırdığı temel eğilimler araştırılırken kimi değişkenlerin birlikte ortaya çıkması veya kimi değişkenlerin yalnızca içeriğin belli bölümleri içinde bulunması tamamen mümkündür. Böyle verilerin analizinde, bazen, belki değişkenlerin farklı bir biçimde sınıflandırılması veya değişkenler arasındaki karşılaştırmalarda farklı çaprazların alınması ile birlikte diğer istatistiksel analiz tekniklerinin de göz önünde bulundurulması gerekir.

Herhangi bir içerik çözümlemesi için iyi bir çıkış noktası, iki veya daha fazla değişkeni birbiriyle karşılaştırarak her biri için basit bir şekilde dağılımların veya sıklıkların belirlenmesine başlanmasıdır (32).

3.3. Evren, Örneklem ve Verilerin Toplanması

Araştırmanın evrenini, Yazılı Türk Basını ve televizyonları oluşturmaktadır. Araştırma örneklemini ise üç adet gazete ve altı adet televizyon kanalıdır. Gazete örneklemini, yazılı Türk Basını'nda farklı okur kitlelerine ulusal düzeyde hitap eden, haftalık baskı sayısı yüksek (72) üç gazete olan Hürriyet, Milliyet ve Sabah'tır. Araştırmanın örneklemini bu üç gazetenin 01 Ekim 2004–30 Mart 2005 tarihleri arasında çıkan sayıları oluşturmaktadır. Ayrıca çalışma kapsamına medyanın diğer önemli ayağı televizyonun haberleri de dâhil edilmiştir. Televizyon örneklemini, yine izlenme oranları yüksek (50) ve değişik hedef kitlelere sahip ulusal kanallardan TRT1, Show TV, NTV ve Kanal 7 televizyonlarının 04 Eylül - 04 Ekim 2005 tarihleri arasında bir ay süreyle ana habere bültenleri değerlendirilmiştir. Çalışmanın boyutunu genişletebilmek ve bir takım mukayeseler yapabilmek amacıyla Elazığ ilinin yerel kanallarından Kanal 23 ve Kanal E televizyonları da aynı esaslarla değerlendirme kapsamına dâhil edilmiştir. Çalışma amacının gerçekleştirilmesi için

örnekleme alınan gazetelerde ve televizyonlarda bu tarihler arasında çıkan, trafikle ilgili haberler bilgisayar ortamına aktarılmıştır. Daha sonra, oluşturulan sınıflamalar (kategoriler) doğrultusunda haberler içeriği, sunuluşu araştırma birimi olarak incelenecektir. Gazetelerin vermiş olduğu ekler araştırma kapsamına dâhil edilmemiştir.

3.3.1. İşlem

Bu sınıflamalar doğrultusunda, amaca uygun olarak hipotezlerin denenmesi için trafik konulu haberler için Ek-1 ve Ek-2’de verilen birer kodlama cetveli hazırlanmıştır. Bu cetveller Ek-3’te verilen kodlama yönergesine göre oluşturulmuştur. Bu kodlama cetveli iki kişiye verilerek, 30 haberden oluşan bir örnekleme uygulamaları istenmiş, aralarındaki korelasyona bakılmış, aralarındaki korelasyon 0.80 bulunduğundan yönerge güvenilir kabul edilmiştir.

Araştırmanın kategorileri belirlenirken, trafik konulu haberlerin biçim ve içerik olmak üzere iki tür özelliği üzerinde durulmuştur. Çalışma dönemi 6 ay gazete haberleri, 1 ay televizyon haberleri şeklinde planlanmış olup SPSS programına tüm veriler girildikten sonra içerik analizi mantığı çerçevesinde çıktılar yorumlanmıştır.

Bu noktada değerlendirmelerimize ışık tutan en önemli kavram sistematiklik olmuştur. İçerik analiz tekniğinin açıklanmasının ve etkili bir biçimde uygulanmasının diğer anahtarları olan nesnellik, niceliksellik ve açık içerik kavramları da göz önünde bulundurulmuştur. Bu, sistematikliğin üzerinde biraz daha fazla zaman harcanmasından ve verilerin bilgisayara yüklenme şeklinin bir doğal sonucu olmasından kaynaklanmaktadır. Sistematiklik kavramı öncelikle, araştırma yönteminin analiz edebilmek için seçilen bütün içeriğe benzer bir biçimde uygulanması anlamına gelir (60). Bu prensip gereğidir ki, araştırma kategorileri, tüm ilgili içeriğin çözümlenmesini sağlayacak şekilde oluşturulmuştur.

İçerik analizinde iki tür çıkarım arasında ayırım yapılır: Birincisi incelenen örneklemden yola çıkarak örneklemin temsil ettiği araştırma evrenine yönelik çıkarımdır. İkincisi ise incelenen materyallerden yola çıkarak mesaj kaynağına yönelik çıkarımlardır (33). Bu araştırmada kaynaklara yönelik değerlendirmeler oldukça kısıtlı tutulmuş, ancak örneklemin temsil ettiği evren hakkındaki çıkarımlar üzerinde durulmuştur.

3.3.2. Trafik konulu haberlerin medyadaki yeri

Haberlerde konu iki yönden insanları etkilemektedir. Bunlardan birisi o haberin veriliş biçimi diğeri de içeriğidir. Trafik konulu haberlerin gerek veriliş biçimine ilişkin, gerekse içeriğine yönelik araştırmaya değer yönleri tespit edilerek kodlanmıştır. Tarama yöntemi ile elde edilen trafik konulu haberlerin kodlama yönergesi oluşturulmuştur. Ek-1 ve Ek-2’de verilen bu kodlama cetvellerine göre SPSS veri analiz programına aktararak cetvellerdeki değişkenler hem kendi aralarında (aynı kategoride) hem de çapraz tablolama (crosstabs) yöntemi ile diğer değişkenlerle arasındaki anlamlı ilişkiler araştırılarak yorumlanmıştır. Trafik konulu haberlerin medyadaki yerini tespit etmek maksadıyla haberin gerek biçim gerekse de içerik özelliklerine ilişkin bir takım sorular sorularak araştırma yapılmıştır.

Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin veriliş biçimine ilişkin özelliklere ait sorular:

- (1) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin boyutu ne kadardır?
- (2) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberde fotoğraf kullanılmış mıdır?
- (3) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin içeriğinde yazı alanı mı, fotoğraf alanı mı daha fazla yer tutmuştur?
- (4) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin fotoğrafları renkli midir?

- (5) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde kullanılan fotoğrafların boyutu ne kadardır ve kaç adet fotoğraf vardır, sahibi belli midir?
- (6) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin başlık uzunluğu ne kadardır?
- (7) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberler gazetelerin hangi sayfalarında yayınlanmıştır?
- (8) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin sayfadaki konumları nedir?

Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin içeriğine ilişkin özelliklere ait sorular:

- (1) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin konusu neyi işlemektedir, haber olan nedir?
- (2) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin aktörleri sıradan insanlar mıdır, statüsü veya mesleği nedir?
- (3) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin fotoğraflar kime / neye aittir?
- (4) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haber fotoğrafının etik değerlendirmesi nasıldır?
- (5) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerdeki ölü veya yaralı fotoğrafları sansürsüz olarak mı verilmiştir?
- (6) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerdeki ölü veya yaralının sansürlenmiş fotoğrafları tanınmakta mıdır?
- (7) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin başlıklarında dehşet ve korku ifadeleri kullanılmış mıdır? Başlık içeriğindeki genel mesaj nedir?

- (8) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin aktörlerinin veya kazaya karışanların cinsiyet, isim, yaş, uyruk, din, etnik grup kastı, dil, siyasi yönelim, meslek, adres, cinsel tercih, akli ya da fiziksel engel belirtilmiş midir? Bu özellikler arasındaki fark anlamlı mıdır?
- (9) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin aktörlerinin veya kazaya karışanların hayat hikâyeleri sunulmuş mudur?
- (10) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin aktörlerinin veya kazaya karışanların hayat hikâyeleri nasıldır?
- (11) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde kazaya karışan araçların marka ve model bilgileri var mıdır?
- (12) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde kaza mahalline ilişkin bilgi verilmiş midir?
- (13) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde kaza sebebine ilişkin bilgilere değinilmiş midir?
- (14) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde kazanın gerçekleştiği zaman belirtilmiş midir?
- (15) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde kazanın türüne ilişkin bilgi var mıdır, ne şekilde meydana gelmiştir?
- (16) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgi var mıdır? Hangi cins araç kazaları haber olmaktadır?
- (17) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde eğitici kelime ve ifadelere yer verilmiş midir?

(18) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerde herhangi bir vesile ile uzman görüşüne yer verilmiş midir?

Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin veriliş biçimine ilişkin özelliklere ait sorular:

(1) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin süresi ne kadardır?

(2) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberde görüntü kullanılmış mıdır?

(3) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin başlık nedir?

Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin içeriğine ilişkin özelliklere ait sorular:

(1) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin konusu neyi işlemektedir, haber olan nedir?

(2) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin aktörleri sıradan insanlar mıdır, statüsü veya mesleği nedir?

(3) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerin görüntüleri kime / neye aittir?

(4) Yazılı basında çıkan, trafik konulu haberlerdeki ölü veya yaralı görüntüleri sansürsüz olarak mı verilmiştir?

(5) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerdeki ölü veya yaralının sansürlenmiş görüntüleri tanınmakta mıdır?

(6) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin başlıklarında dehşet ve korku ifadeleri kullanılmış mıdır? Başlık içeriğindeki genel mesaj nedir?

- (7) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin aktörlerinin veya kazaya karışanların cinsiyet, isim, yaş, uyruk, din, etnik grup kastı, dil, siyasi yönelim, meslek, adres, cinsel tercih, akli ya da fiziksel engel belirtilmiş midir? Bu özellikler arasındaki fark anlamlı mıdır?
- (8) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin aktörlerinin veya kazaya karışanların hayat hikâyeleri sunulmuş mudur?
- (9) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerin aktörlerinin veya kazaya karışanların hayat hikâyeleri nasıldır?
- (10) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde kazaya karışan araçların marka ve model bilgileri var mıdır?
- (11) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde kaza mahalline ilişkin bilgi verilmiş midir?
- (12) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde kaza sebebine ilişkin bilgilere değinilmiş midir?
- (13) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde kazanın gerçekleştiği zaman belirtilmiş midir?
- (14) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde kazanın türüne ilişkin bilgi var mıdır, ne şekilde meydana gelmiştir?
- (15) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgi var mıdır? Hangi cins araç kazaları haber olmaktadır?
- (16) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde eğitici kelime ve ifadelere yer verilmiş midir?
- (17) Televizyonda çıkan, trafik konulu haberlerde herhangi bir vesile ile uzman görüşüne yer verilmiş midir?

4. BULGULAR

Bu araştırma kapsamında Ekim 2004-Mart 2005 arasında altı ay boyunca ulusal düzeyde yayın yapan ve haftalık baskı sayısı en yüksek ilk üç gazete olan; Hürriyet, Milliyet ve Sabah Gazetelerinde; 04 Eylül-04 Ekim 2005 tarihleri arasında bir ay boyunca ulusal düzeyde yayın yapan televizyonlar olan TRT1, Show TV, Kanal 7ve NTV televizyonları ile yerel yayın yapan Kanal E ve Kanal 23 televizyonlarında çıkan, trafik konulu haberler içerik analiziyle incelenmiş ve elde edilen veriler tablolar ile ifade edilmiştir. Bu inceleme kapsamında toplam 699 olay değerlendirilmiş, bunun 619'u gazete haberlerinden, 90'ı televizyon haberlerinden elde edilmiştir. Her iki haber grubu kendi içinde analiz edilmiş, mukayeseleri ise çalışmanın tartışma bölümünde yapılmıştır.

4.1. Haberin Konusu:

Gazetelerdeki trafik konulu haberlerin konularına göre dağılımları Çizelge 4.1'de verilmiştir.

Çizelge 4.1. Gazetelerdeki trafik haberlerinin konularına göre dağılımı

HABER	f (n=619)	%
Kaza	272	43,9
Trafik denetimi	22	3,6
Resmi açıklamalar	23	3,7
Eylem	3	0,5
Kaza sonrası	79	12,8
Önlemler	70	11,3
Yasal düzenlemeler	42	6,8
Diğer	108	17,4
Toplam	619	100,0

Çizelge 4.1'de görüldüğü gibi, incelenen toplam 619 haberin 272'sinde (%43,9) kaza, 79'unda (%12,8) kaza sonrası, 70'inde (%11,3) önlemler, 42'sinde (%6,8) yasal düzenlemeler, 23'ünde (%3,7) resmi açıklamalar,

22'sinde (%3,6) trafik denetimleri, 3'ünde (%0,5) eylem 108'inde (%17,4) ise bu sınıflandırmanın içerisine girmeyen diğer trafik konuları işlemiştir.

Televizyonlardaki trafik konulu haberlerin konularına göre dağılımları Çizelge 4.2'de verilmiştir.

Çizelge 4.2. Televizyonlardaki trafik haberlerinin konularına göre dağılımı

HABER	f (n=90)	%
Kaza	35	38,9
Trafik denetimi	11	12,2
Resmi açıklamalar		
Eylem	3	3,3
Kaza sonrası	2	2,2
Önlemler	6	6,7
Yasal düzenlemeler		
Diğer	33	36,7
Toplam	90	100,0

Çizelge 4.2'de görüldüğü gibi, incelenen toplam 90 haberin 35'inde (%38,9) kaza, , 11'inde (%12,2) trafik denetimleri, 6'sında (%6,7) önlemler, 3'ünde (%3,3) eylem, 2'sında (%2,2) kaza sonrası, 33'ünde (%36,7) ise bu sınıflandırmanın içerisine girmeyen diğer trafik konuları konu edilmiştir. Televizyonda yasal düzenlemeler ve resmi açıklamalar ile ilgili her hangi bir habere rastlanılmamıştır.

Gazetelerdeki 108'inde (%17,4, n=619) haber ise kışın kapanan veya açılan yol durumları trafikte meydana gelen adli olaylar ve köşe yazılarıdır. Televizyonda yer alan trafik konulu haberlerin 33'ünde (%36,7,n=90) sınıflandırmanın içerisine girmeyen diğer trafik konuları genellikle polislin yaptığı araçlı hırsız takibi, trafikte vuku bulan adli olaylar ve siyasi faaliyetlerdir.

4.2. Haber Vasıtası

Trafik konulu haberlerin gazetelere göre dağılımı Çizelge 4.3'te verilmiştir.

Çizelge 4.3. Haber konularının gazetelere göre dağılımı

HABER GAZETE	Kaza	Trafik denetimi	Resmi açıklamalar	Eylem	Kaza sonrası	Önlemler	Yasal düzenlemeler	Diğer	Toplam
Sabah	118	6	6	1	35	27	21	42	256
%	19,1	1	1	0,2	5,7	4,4	3,4	6,8	41,4
Hürriyet	80	8	8		20	20	12	40	188
%	12,9	1,3	1,3		3,2	3,2	1,9	6,5	30,4
Milliyet	74	8	9	2	24	23	9	26	175
%	12,0	1,3	1,5	0,3	3,9	3,7	1,5	4,2	28,3
Toplam	272	22	23	3	79	70	42	108	619
%	43,9	3,6	3,7	0,5	12,8	11,3	6,8	17,4	100

Çizelge 4.3'e göre trafik konulu haberlerin 256'sı (%41,4) Sabah gazetesinde, 188'i (%30,4) Hürriyet gazetesinde, 175'i (%28,3) Milliyet gazetesinde yayınlanmıştır. Ayrıca 118 ile (%19,1) en fazla kaza haberi, 35 ile (%5,7) kaza sonrası haber, 27 ile (%4,4) önlemler konulu haber, 21 ile (%3,4) yasal düzenlemeler Sabah gazetesinde yayınlanırken, en fazla 8 ile (%1,3) trafik denetimleri Hürriyet gazetesinde ve yine en fazla 9 ile (%1,5) resmi açıklamalar Milliyet gazetesinde yayımlanmıştır.

Trafik konulu televizyon haberlerinin kanallara göre dağılımı Çizelge 4.4'de verilmiştir.

Çizelge 4.4. Haber konularının televizyonlara göre dağılımı

HABER TV	Kaza	Trafik denetimi	Resmi açıklamalar	Eylem	Kaza sonrası	Önlemler	Diğer	Toplam
Kanal7	13	4		2	2	13	13	34
%	14,4	4,4		2,2	2,2	14,4	14,4	37,8
Show	6	2	1		1	6	12	22
%	6,7	2,2	1,1		1,1	6,7	13,3	24,4
NTV	2					2	4	6
%	2,2					2,2	4,4	6,7
TRT1	10	5	2		3	10	4	24
%	11,1	5,6	2,2		3,3	11,1	4,4	26,7
KanalE	3							3
%	3,3							3,3%
Kanal23	1							1
%	1,1							1,1
Toplam	35	11	3	2	6	35	33	90
%	38,9	12,2	3,3	2,2	6,7	38,9	36,7	100

Çizelge 4.4.'e göre trafik konulu haberlerin 34'ü (%37,8) Kanal 7 televizyonunda, 24'ü (%26,7) TRT1'de, 22'si (%24,4) Show TV'de, 6'sı (%6,7) NTV'de, 3'ü (%3,3) yerel televizyonlardan Kanal E'de, 1'i (%1,1) Kanal 23'te yayınlanmıştır. Ayrıca 13 (%14,4) ile en fazla kaza ve önlemler konulu haber Kanal 7'de yayımlanırken, TRT1 10 (%11,1) kaza haberi ve önlemler konulu habere yer vermiştir. Elazığ yerel televizyonlarından Kanal E ve 23'te ise neredeyse trafik konulu haberlere hiç yer verilmemiştir. Kanal 23'te 1(%1,1) ve Kanal E'de 3 (%3,3) sadece kaza haberine yer verilmiştir.

4.3. Haberlerin Aktörleri

Trafik konulu gazete haberlerinin aktörlerine göre dağılımı Çizelge 4.5'te verilmiştir.

Çizelge 4.5. Trafik konulu gazete haberlerinin aktörlerine göre dağılımı

AKTÖR KONU	Turist / yabancı uyruklu	Resmi yetkili / bürokrat	Sanatçı / Sporcu	Gazeteci	Uzman	Sıradan vatandaş	Diğer	Toplam
Kaza	9	9	11	9	11	196	27	272
%	1,5	1,5	1,8	1,5	1,8	31,7	4,4	43,9
Trafik denetimi		3	2		5	11	1	22
%		0,5	0,3		0,8	1,8	0,2	3,6
Resmi açıklamalar		7			3	2	11	23
%		1,1			0,5	0,3	1,8	3,7
Eylem						1	2	3
%						0,2	0,3	0,5
Kaza sonrası		4	7	5	2	49	12	79
%		0,6	1,1	0,8	0,3	7,9	1,9	12,8
Önlemler		6	3		8	44	9	70
%		1	0,5		1,3	7,1	1,5	11,3
Yasal düzenlemeler		7		1	3	18	13	42
%		1,1		0,2	0,5	2,9	2,1	6,8
Diğer	4	11	5	5	4	56	23	108
%	0,6	1,8	0,8	0,8	0,6	9,0	3,7	17,4
Toplam	13	47	28	20	36	377	98	619
%	2,1	7,6	4,5	3,2	5,8	60,9	15,8	100

Çizelge 4.5'te görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 377'sini (%60,9) aktörünü sıradan vatandaşlar oluşturmuş bu sayının yarısına yakını 196'sı (%31,7) ise konusu kaza olan haberlerdir. 47'si (%7,6) haberin aktörü resmi bir yetkili veya bürokrat olurken aktörü uzman olan ancak 36 (%5,6) haberin 11'inin (%30,5; n=36) konusu yine kazadır. Haberlerin 28'inde (%4,5) sanatçı veya sporcu, 20'sinde (%3,2) gazeteci ve 13'ünde (%2,1) turist veya yabancı uyruklu kişiler aktör olmuştur. Aktör sınıflandırmasına uymayan 98 (%15,8) haber diğer başlığı altında toplanmıştır.

Trafik konulu televizyon haberlerinin aktörlerine göre dağılımı Çizelge 4.6.'da verilmiştir.

Çizelge 4.6. Trafik konulu televizyon haberlerinin aktörlerine göre dağılımı

KONU \ AKTÖR	Turist / yabancı uyruklu	Resmi yetkili / bürokrat	Sanatçı / Sporcu	Sıradan vatandaş	Diğer	Toplam
Kaza	2	1	1	28	3	35
%	2,2	1,1	1,1	31,1	3,3	38,9
Trafik denetimi	2	1		5	3	11
%	2,2	1,1		5,6	3,3	12,2
Eylem					3	3
%					3,3	3,3
Kaza sonrası		1		1		2
%		1,1		1,1		2,2
Önlemler		1		3	2	6
%		1,1		3,3	2,2	6,7
Diğer		4	3	12	14	33
%		4,4	3,3	13,3	15,6	36,7
Toplam	4	8	4	49	25	90
%	4,4	8,9	4,4	54,4	27,8	100,0

Çizelge 4.6'da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 49'unu (%54,4) aktörünü sıradan vatandaşlar oluşturmuş bu sayının yarısına yakını 28'i (%31,1) ise konusu kaza olan haberlerdir. 8'i (%8,9) haberin aktörü resmi bir yetkili veya bürokrat olurken aktörü uzman ve gazeteci olan hiçbir habere rastlanılmamıştır. Haberlerin 4'ünde (%4,4) sanatçı veya sporcu, 4'ünde (%4,4) turist veya yabancı uyruklu kişiler aktör olmuştur. Aktör

sınıflandırmasına uymayan 25 (%27,8) haber diğer başlığı altında toplanmıştır.

Trafik konulu gazete haberlerinin aktör özelliklerine göre dağılımı Çizelge 4.7.'de verilmiştir.

Çizelge 4.7. Gazete haberlerinin aktör özelliklerine göre dağılımı

ÖNCELİK(n=523) ETİK DEĞERLER	Birinci		İkinci		Üçüncü		Sıralama
	f	%	f	%	f	%	
Cinsiyet	7	1,3	4	1,0	5	3,3	
İsim	386	73,8	44	11,0	7	4,6	1
Uyruk	23	4,4	13	3,2	4	2,6	
Din	1	,2	1	0,2	4	2,6	
Etnisite	2	,4	2	0,5	7	4,6	
Siyasi Yönelim	10	1,9	10	2,5	54	35,8	4
Meslek	66	12,6	120	29,9	14	9,3	3
Cinsel Tercih			9	2,2			
Adres	20	3,8	2	0,5	2	1,3	
Akli ya da fiziksel engel	1	,2	3	0,7	6	4,0	
Yaş	7	1,3	193	48,1	48	31,8	2
Toplam	523	100,0	401	100	151	100,0	

Çizelge 4.7.'de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 523 (%84,4) tanesinde tespit edilen özelliklere rastlanmış, geriye kalan 96 tanesinde (%15,6) herhangi bir özellik tespit edilmemiştir. Bu haberlerden 386'ında (%73,8) öncelikli olarak isim belirtilmiştir. Hatta 122'sinde (%23,2) sadece bir özellik belirtilmiş başka özellikleri konu edinmemiştir. İkinci aktör özelliklerinin 193'ünde (%48,1) yaş özellikleri, 120'sinde (%29,9) meslek belirtilmiş, üçüncüsünün 54'ünde (%35,8) siyasi yönelim belirtilmiştir. Aktör özelliklerinden ikinci planda 9 (%2,2) cinselliği çağrıştıran ve cinsel tercih ifade eden haberlere yer verilmesi dikkat çekicidir. Diğer bir dikkat çekici husus da birinci plandaki özelliklerden 23'ünün (%4,4) uyrukla ilgili olmasıdır. Bu sayı 20'lik (%3,8) adres özelliğinden bile fazladır.

Trafik konulu televizyon haberlerin aktör özelliklerine göre dağılımı Çizelge 4.8'de verilmiştir.

Çizelge 4.8. Televizyon haberlerin aktör özelliklerine göre dağılımı

ÖNCELİK(n=69) ETİK DEĞERLER	Birinci		İkinci		Üçüncü		Sıralama
	f	%	f	%	f	%	
Cinsiyet	-	-	-	-	-	-	
İsim	15	28,8	8	66,7	-	-	2
Uyruk	4	7,7	-	-	-	-	
Din	-	-	-	-	-	-	
Etnisite	-	-	-	-	-	-	
Siyasi Yönelim	5	9,6	-	-	-	-	
Meslek	20	38,5	3	25,0	2	40	1
Adres	2	3,8	1	8,3	2	40	3
Akli ya da fiziksel engel	5	9,6	-	-	-	-	
Yaş	1	1,9	-	-	1	20	
Toplam	52	100	12	100	5	100	

Çizelge 4.8’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 69 (%76,7) tanesinde tespit edilen özelliklere rastlanmış, geriye kalan 21 tanesinde (%23,3) herhangi bir özellik tespit edilmemiştir. Bu haberlerden 20’sinde (%38,5) öncelikli olarak meslekleri belirtilmiştir. İkinci aktör özelliklerinin 8’inde (%66,7) isim belirtilmiş, üçüncüsünün 2’sinde (%40) adres, 1’inde (%20) yaş özellikleri belirtilmiştir. Aktör özelliklerinden cinsellik, din ve etnisite hiç vurgulanmamıştır. Diğer bir dikkat çekici husus da birinci plandaki özelliklerden 4’ünün (%7,7) uyrukla ilgili olmasıdır. Bu sayı 2’lik (%3,8) adres özelliğinden bile fazladır. Haberlerin 40’ında (%57,9) sadece bir özellik belirtilmiş başka özellikleri konu edinmemiştir.

4.4. Haberin Ölçüleri

Trafik konulu gazete haberlerinin boyutlarına bakılmaksızın resim/yazı oranlarına göre dağılımı Çizelge 4.9’da sunulmuştur.

Çizelge 4.9.Trafik konulu gazete haberlerinin resim/yazı oranlarına göre dağılımı

KONU \ ORAN	Resim fazla	Yazı fazla	Eşit	Toplam
Kaza	81	137	54	272
%	13,1	22,1	8,7	43,9
Trafik denetimi	5	15	2	22
%	0,8	2,4	0,3	3,6
Resmi açıklamalar	5	17	1	23
%	0,8	2,7	0,2	3,7
Eylem	2	1		3
%	0,3	0,2		0,5
Kaza sonrası	19	46	14	79
%	3,1	7,4	2,3	12,8
Önlemler	23	40	7	70
%	3,7	6,5	1,1	11,3
Yasal düzenlemeler	7	32	3	42
%	1,1	5,2	0,5	6,8
Diğer	35	60	13	108
%	5,7	9,7	2,1	17,4
Toplam	177	348	94	619
%	28,6	56,2	15,2	100

Çizelge 4.9’da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin ebatları dikkate alınmadan yapılan değerlendirmede 348 (%56,2) haberin metin kısmının resimlerin den daha fazla olduğu veya hiç resim kullanılmadığı 177 (%28,6) haberin ise resim açısından yazılı kesiminden fazla olduğu, 94 (%15,2) haberde de dengeli olduğu tespit edilmiştir. Resim-yazı oranının eşit olduğu ve resmin fazla olduğu haberlerin toplamı 271 (%43,8) olması dikkat çekicidir. Aynı yöntemle sadece kaza konulu trafik haberlerine bakıldığında hemen hemen iki toplamın ($81+54=135 \approx 137$) yazısı fazla haberler kadar olduğu görülecektir. Daha sonraki değerlendirmeler açısından önem taşıyan diğer rakamlar da 17 (%2,7) resmi açıklama, 46 (%7,4) kaza sonrası, 40 (%6,5) alınan önlemler, 32 (%5,2) yasal düzenlemeler konulu yazısı fazla haberlerin resmi eşit veya fazla olan haberlerden sayıca çok olmasıdır.

Trafik konulu haberlerin gazete sayfasına oranına göre dağılımı Çizelge 4.10’da verilmiştir.

Çizelge 4.10. Trafik konulu haberlerin gazete sayfasına oranına göre dağılımı

KONU \ ORAN	%5 ve daha küçük	%6-%10	%11-%24	%26-%50	%50 ve daha büyük	Toplam
Kaza	108	66	63	34	1	272
%	17,4	10,7	10,2	5,5	0,2	43,9
Trafik denetimi	5	6	8	2	1	22
%	0,8	1	1,3	0,3	0,2	3,6
Resmi açıklamalar	13	3	6	1		23
%	2,1	0,5	1	0,2		3,7
Eylem		2	1			3
%		0,3	0,2			0,5
Kaza sonrası	22	17	27	12	1	79
%	3,6	2,7	4,4	1,9	0,2	12,8
Önlemler	23	14	23	8	2	70
%	3,7	2,3	3,7	1,3	0,3	11,3
Yasal düzenlemeler	11	12	13	6		42
%	1,8	1,9	2,1	1		6,8
Diğer	39	24	32	12	1	108
%	6,3	3,9	5,2	1,9	0,2	17,4
Toplam	221	144	173	75	6	619
%	35,7	23,3	27,9	12,1	1	100

Çizelge 4.10' da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 317'si (%51,2) yani yarısından fazlası boyut olarak %6 ile %24 arasında yer almaktadır. Yine büyük bir çoğunluğu olan 221 adedi (%35,7) %5'den küçüktür. Bu haberlerde de sayısal olarak önceliği 108 rakamı (%17,5) ile kaza konulu trafik haberleri almaktadır. Gazete sayfasının %26'sı ile %50'si gibi yarıya yakını kapsayan haberlerin sayısı 75(%12,1)'dir. Sayfanın yüzölçümü olarak yarısından fazlasında yer alan haber sayısı ancak 6 (%1)'dir.

Gazetelerdeki trafik konulu haberlerin resim/yazı oranlarına ve gazete sayfasına oranına göre dağılımları arasındaki ilişkiyi ortaya koyan Çizelge 4.11 aşağıda verilmiştir.

Çizelge 4.11. Gazetelerdeki haberlerin resim/yazı oranlarına ve gazete sayfasına oranına göre dağılımları

KONU	BOYUT \ ORAN	%5 ve daha küçük	%6-%10	%11-%24	%26-%50	%50 ve daha büyük	Toplam	Fotoğraf Yok
Kaza	Resim fazla	6	20	29	25	1	81	62 (%22,8) n=272
	%	2,2	7,4	10,7	9,2	0,4	29,8	
	Yazı fazla	80	33	20	4		137	
	%	29,4	12,1	7,4	1,5		50,4	
	Eşit	22	13	14	5		54	
	%	8,1	4,8	5,1	1,8		19,9	
	Toplam	108	66	63	34	1	272	
	%	39,7	24,3	23,2	12,5	0,4	100	
Trafik denetimi	Resim fazla	1	2	1		1	5	5 (%22,8) n=22
	%	4,5	9,1	4,5		4,5	22,7	
	Yazı fazla	4	4	5	2		15	
	%	18,2	18,2	22,7	9,1		68,2	
	Eşit			2			2	
	%			9,1			9,1	
	Toplam	5	6	8	2	1	22	
	%	22,7	27,3	36,4	9,1	4,5	100	
Resmi açıklamalar	Resim fazla	1		3	1		5	7 (%30,5) n=23
	%	4,3		13	4,3		21,7	
	Yazı fazla	12	3	2			17	
	%	52,2	13	8,7			73,9	
	Eşit			1			1	
	%			4,3			4,3	
	Toplam	13	3	6	1		23	
	%	56,5	13,0	26,1	4,3		100,0	
Eylem	Resim fazla		1	1			2	
	%		33,3	33,3			66,7	
	Yazı fazla		1				1	
	%		33,3				33,3	
	Toplam		2	1			3	
	%		66,7	33,3			100	
Kaza sonrası	Resim fazla	2	4	9	4		19	9 (%11,4) n=79
	%	2,5	5,1	11,4	5,1		24,1	
	Yazı fazla	19	11	12	4		46	
	%	24,1	13,9	15,2	5,1		58,2	
	Eşit	1	2	6	4	1	14	
	%	1,3	2,5	7,6	5,1	1,3	17,7	
	Toplam	22	17	27	12	1	79	
	%	27,8	21,5	34,2	15,2	1,3	100	
Önlemler	Resim fazla	5	5	8	4	1	23	21 (%30) n=70
	%	7,1	7,1	11,4	5,7	1,4	32,9	
	Yazı fazla	16	6	14	3	1	40	
	%	22,9	8,6	20,0	4,3	1,4	57,1	
	Eşit	2	3	1	1		7	
	%	2,9	4,3	1,4	1,4		10,0	
	Toplam	23	14	23	8	2	70	
	%	32,9	20,0	32,9	11,4	2,9	100	
Yasal düzenlemeler	Resim fazla	1	1	3	2		7	21 (%50) n=42
	%	2,4	2,4	7,1	4,8		16,7	
	Yazı fazla	9	11	8	4		32	
	%	21,4	26,2	19,0	9,5		76,2	
	Eşit	1		2			3	
	%	2,4		4,8			7,1	
	Toplam	11	12	13	6		42	
	%	26,2	28,6	31,0	14,3		100	
Diğer	Resim fazla	7	8	12	7	1	35	31 (%28,9) n=108
	%	6,5	7,4	11,1	6,5	0,9	32,4	
	Yazı fazla	30	9	17	4		60	
	%	27,8	8,3	15,7	3,7		55,6	
	Eşit	2	7	3	1		13	
	%	1,9	6,5	2,8	0,9		12,0	
	Toplam	39	24	32	12	1	108	
	%	36,1	22,2	29,6	11,1	0,9	100	

Çizelge 4.11’de görüldüğü gibi kaza konulu trafik haberlerinin alanı arttıkça resmi fazla haber sayısı artmakta, alanı küçüldükçe yazısı fazla olan haber sayısı artmaktadır. Kaza konulu haberlerden (n=272) 80’ni (%29,4) gazete sayfasının %5’inden daha küçüktür. Buna karşılık 75’inin (%27,6) resmi fazladır. 54 adet (%19,9) resim ve yazısı eşit haber de bu sayıya eklendiğinde kaza haberlerinin yarısına yakınının resimli ve sayfada gözle görülür büyüklükte verildiği anlaşılmaktadır. 62 (%22,8) haberde fotoğraf hiç kullanılmamıştır.

Trafik denetimi konulu haberler (n=22) için ise aynı şeyleri söylemek mümkün değildir. Aksine yazısı fazla haber sayısı 15 (%68,2) rakamı ile hemen göze çarpmaktadır ve 5’inde (%22,8) fotoğraf kullanılmamıştır. Aynı durum resmi açıklamalar (n=23) için de söz konusudur. 12 (%52,2) açıklama sayfanın %5’inden daha küçük ve yazısı fazladır. Bu gruptaki haberlerin 7’sinde (%30,5) fotoğraf hiç kullanılmamıştır. Yazısı fazla resmi açıklamaların toplamı 17 (%73,9)’dur. Gazetelerde yer alan 3 eylem haberinin 2’si (%66,7) sayfaya göre %6 ile %24 arasında yer alırken resimleri metinlerine oranla daha fazladır. Kaza sonrası haberlerde (n=79) durum dengeli gibi görünmektedir. Ancak burada da tıpkı kaza konulu haberlerde olduğu gibi yazısı fazla haberlerin 19’u (%24,1) gibi azımsanmayacak bir rakam sayfaya göre %5’ten küçük görünmektedir. Bu konudaki 9 (%11,4) haberde hiç fotoğraf kullanılmamıştır.

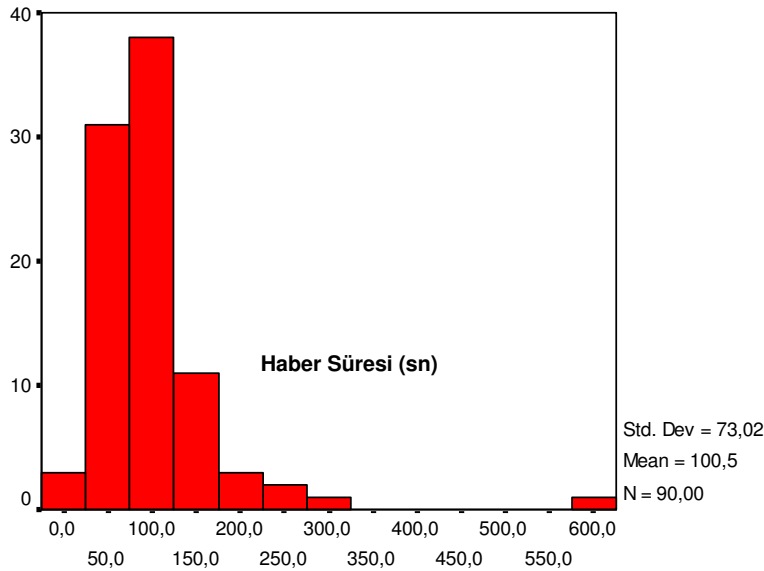
Trafik konusunda alınacak önlemleri (n=70) içeren haberlerde çoğunlukla yazı fazla ve sayfaya göre oldukça küçüktür. Bu şekilde olan haberlerin sayısı 16 (%22)’dir. Toplam önlemler konulu haberlerin 40’ı (%57,1) yazısı fazla, 23’ü (%32,9) resmi fazla geriye kalan 7’si (%10) ise eşittir. 21 (%30) haberde fotoğraf kullanılmamıştır. Yasal düzenlemeler (n=42) konulu haberlerin 32 (%76,2) yazısı fazla bunların 20 (%47,6) tanesi ise gazete sayfasının %10’unundan küçüktür. Bu tür haberlerin 21’inde (%50) fotoğraf kullanılmamıştır. Diğer başlığı altında toplanan (n=108) haberin yazısı fazla toplam 60 (%55,6) haberinin 30’u (%27,8) gazete sayfasında %5’ten küçüktür. 31 (%28,9) haberde fotoğraf yer almamıştır. Özetle kaza konulu

haberlerin resim oranlarının ve gazetede yer aldığı alanın fazla geriye kalan haberlerin yazılarının fazla olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca resim olan haberlerin daha büyük yüz ölçümlerle sayfada yer aldığı yazıdan ibaret veya yazısı fazla haberlerin ise sayfada küçük boyutlarla yer aldığı görülmektedir.

Trafik konulu televizyon haberlerin süre açısından bülten içindeki oranları tespit edilmiş ve yüzdeler halinde gruplandırılmışlardır. Çizelge 4.12 ve Şekil 4.1'de bu oranlar ve sayılar verilmiştir.

Çizelge 4.12. Haber süresi

YÜZDELİK (%)	F n=90	%
0-2	9	10,0
2,1-4	38	42,2
4,1-6	28	31,1
6'dan fazla	15	16,7
Toplam	90	100,0



Şekil 4.1. Haber süreleri

Çizelge 4.12’de ve Şekil 4.1’de görüldüğü gibi trafik konulu haberler genellikle 50 -100 sn çubuğunda yoğunlaşmıştır. Trafik konulu haberlerin süreleri ile bültenin tüm süresi mukayese edilerek haberin bülten içindeki yüzdesi bulunmuş ve aynı yoğunlaşmanın yapılan gruplandırmada 2 ve 3 dilimlere geldiği tespit edilmiştir. En az %2 ile en çok % 6 arasında 66 (%73,3) haber ekranlarda gösterilmiştir.

Haber yüzdelerinin televizyon kanallarına göre dağılımı Çizelge 4.13’te verilmiştir.

Çizelge 4.13. Haber yüzdelerinin televizyon kanallarına göre dağılımı

DİLİMLER TV \ %	0-2	2,1-4	4,1-6	6’dan fazla	Toplam
Kanal7	3	19	8	4	34
%	3,3	21,1	8,9	4,4	37,8
Show	2	5	9	6	22
%	2,2	5,6	10	6,7	24,4
NTV		2	3	1	6
%		2,2	3,3	1,1	6,7
TRT1	4	10	7	3	24
%	4,4	11,1	7,8	3,3	26,7
KanalE		1	1	1	3
%		1,1	1,1	1,1	3,3
Kanal23		1			1
%		1,1			1,1
Toplam	9	38	28	15	90
%	10	42,2	31,1	16,7	100,0

Çizelge 4.13’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlere bültenin tüm süresine göre en fazla yüzdeyi Show TV, 6 (%6,7) ayırmıştır. En az yüzdeyi ise TRT1 4 haber (%4,4) ile almıştır. Kanal 7 haberlerin 27’sini bülteninin %2-6’sı arasında vererek ortalama haber süresinde en fazla trafik konulu haberi izleyicisine ulaştırmıştır. Televizyonlardaki trafik konulu haberlerin yüzdelerinin trafik konularına göre dağılımı Çizelge 4.14’te verilmiştir.

Çizelge 4.14. Televizyon haberlerinin yüzdelerinin trafik konularına göre dağılımı

KONU \ DİLİMLER %	0-2	2,1-4	4,1-6	6'dan fazla	Toplam
Kaza	5	17	8	5	35
%	5,6%	18,9%	8,9%	5,6%	38,9%
Trafik denetimi	2	5	4		11
%	2,2%	5,6%	4,4%		12,2%
Eylem	2	1			3
%	2,2%	1,1%			3,3%
Kaza sonrası		1		1	2
%		1,1%		1,1%	2,2%
Önlemler		2	2	2	6
%		2,2%	2,2%	2,2%	6,7%
Diğer		12	14	7	33
5		13,3%	15,6%	7,8%	36,7%
Toplam	9	38	28	15	90
%	10,0%	42,2%	31,1%	16,7%	100,0%

Çizelge 4.14'te görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 38'i (%42,2) %2,1 ile %4'lük sürede yer almaktadır. Bu haberlerden 28'i (%31,1) üçüncü gurubu oluşturan %4,1 ile %6'lık dilimdedir. Toplam 25'le (%27,7) kaza haberlerinin çoğunluğu yine bu dilimde yer almıştır. Süre olarak 2 haber ile (%2,2) eylem konulu trafik haberleri en az zamanı tutmuştur.

Trafik konulu gazete haberlerin başlık uzunluklarına göre dağılımı Çizelge 4.15'de verilmiştir.

Çizelge 4.15.Gazete haberlerin başlık uzunluklarına göre dağılımı

BAŞLIK KONU	Çok küçük (0-4 cm)	Küçük (4-8 cm)	Orta (8-12 cm)	Büyük (12-16 cm)	Çok büyük (16 cm-daha büyük)	Toplam
Kaza	53	64	31	30	94	272
%	8,6	10,3	5	4,8	15,2	43,9
Trafik denetimi	1	6	2	3	10	22
%	0,2	1	0,3	0,5	1,6	3,6
Resmi açıklamalar	6	7	4	2	4	23
%	1	1,1	0,6	0,3	0,6	3,7
Eylem		1	2			3
%		0,2	0,3			0,5
Kaza sonrası	13	9	12	14	31	79
%	2,1	1,5	1,9	2,3	5	12,8
Önlemler	9	18	10	7	26	70
%	1,5	2,9	1,6	1,1	4,2	11,3
Yasal düzenlemeler	5	9	8	4	16	42
%	0,8	1,5	1,3	0,6	2,6	6,8
Diğer	22	20	16	4	46	108
%	3,6	3,2	2,6	0,6	7,4	17,4
Toplam	109	134	85	64	227	619
%	17,6	21,6	13,7	10,3	36,7	100

Çizelge 4.15’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin başlıklarının 227’si (%36,7) çok büyük yani 16 cm’den fazla harflerle verilmiştir. Bu başlıklardan en fazla rakamının, 94’nün (%15,2) kaza konulu haberlere ait olması dikkat çekicidir. Haberlerden 134’ü (%21,6) küçük yani 4 ile 8cm arasında, 109’u (%17,6) çok küçüktür. 85’i (%13,7) orta yani 8-12 cm, 64’ü büyük yani 12-16 cm arasında başlıklarla okuyucuya sunulmuştur. 376 (%60,7) haberin başlığının ortadan yani 8 cm’den büyük olması dikkat çekicidir.

4.5. Başlık İçeriği

Trafik konulu gazete haberlerinin başlık içeriğinin genel mesajına göre dağılımı Çizelge 4.16’da verilmiştir.

Çizelge 4.16. Gazete haberlerinin başlık içeriğinin genel mesajına göre dağılımı

MESAJ KONU	Eğitici	Suçlayıcı	Aklayıcı	Göreve çağırıcı	Bilgilendirici	Alaycı/ Kışkırtıcı	Merak uyandırıcı	Acındırıcı	Toplam
Kaza	3	21	25	2	80	22	61	58	272
%	0,5	3,4	4	0,3	12,9	3,6	9,9	9,4	43,9
Trafik denetimi	1	1		1	5	7	7		22
%	0,2	0,2		0,2	0,8	1,1	1,1		3,6
Resmi açıklamalar	3				16	1	3		23
%	0,5				2,6	0,2	0,5		3,7
Eylem					3				3
%					0,5				0,5
Kaza sonrası		14	1	2	6	8	27	21	79
%		2,3	0,2	0,3	1	1,3	4,4	3,4	12,8
Önlemler	3	9		15	20	10	13		70
%	0,5	1,5		2,4	3,2	1,6	2,1		11,3
Yasal düzenlemeler		4	1	4	14	7	12		42
%		0,6	0,2	0,6	2,3	1,1	1,9		6,8
Diğer	1	9	1	5	26	16	49	1	108
%	0,2	1,5	0,2	0,8	4,2	2,6	7,9	0,2	17,4
Toplam	11	58	28	29	170	71	172	80	619
%	1,8	9,4	4,5	4,7	27,5	11,5	27,8	12,9	100

Çizelge 4.16’da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin özellikle de başlık içeriğinin mesajlarından 172’i (% 27,8) merak uyandırıcı, 170’i (%27,5) bilgilendirici, 80’i (%12,9) ise acındırıcıdır. Buradaki en ilginç rakam, haberlerden 71’inin (%11,5) alaycı ve kışkırtıcı mesajlar içermesidir. 58 (%9,4) başlıkta suçlayıcı bir içerik varken 28’inde (%4,5) herhangi bir kusuru kapatıcı veya yol, araç, yağmur gibi başka cansız bir nesnelere yüklemek suretiyle aklayıcı ifadeler bulunmaktadır. Diğer bir dikkate değer rakam ise haberlerin ancak 11’inde (%1,8) eğitici mesajların kullanılmış olmasıdır.

Trafik konulu televizyon haberlerinin başlık içeriğinin genel mesajına göre dağılımı Çizelge 4.17’de verilmiştir(Bir adet haberde başlık kullanılmadığı için n=89).

Çizelge 4.17. Televizyon haberlerinin başlık içeriğinin genel mesajına göre dağılımı

MESAJ KONU	Eğitici	Suçlayıcı	Aklayıcı	Göreve çağırıcı	Bilgilendirici	Alaycı/ Kışkırtıcı	Merak uyandırıcı	Acındırıcı	Toplam
Kaza	1	3	1		15	4	7	4	35
%	1,1	3,4%	1,1		16,9	4,5	7,9	4,5	39,3
Trafik denetimi	1	1			5	2	2		11
%	1,1	1,1			5,6	2,2	2,2		12,4
Eylem				1	2				3
%				1,1	2,2				3,4
Kaza sonrası		1							1
%		1,1							1,1
Önlemler					4	1	1		6
%					4,5	1,1	1,1		6,7
Diğer		5	1	1	9	6	11		33
%		5,6	1,1	1,1	10,1	6,7	12,4		37,1
Toplam	2	10	2	2	35	13	21	4	89
%	2,2	11,2	2,2	2,2	39,3	14,6	23,6	4,5	100

Çizelge 4.17’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin özellikle de başlık içeriğinin mesajlarından 35’i (%39,3) bilgilendirici, 21’i (% 23,6) merak uyandırıcı, 4’ü (%4,5) ise acındırıcıdır. 10 (%11,2) başlıkta suçlayıcı bir içerik varken 2’sinde (%2,2) herhangi bir kusuru kapatıcı veya yol, araç, yağmur gibi başka cansız bir nesnelere yüklemek suretiyle aklayıcı ifadeler bulunmaktadır. Diğer bir dikkate değer rakam ise haberlerin ancak 2’sinde (%2,2) eğitici mesajların kullanılmış olmasıdır.

Buradaki ilgi çekici rakam, haberlerden 13’ünün (%14,6) alaycı ve kışkırtıcı mesajlar içermesidir. Buna çok somut bir örnek olarak Show TV’nin 23 Eylül 2005 tarihli akşam ana haber bültenlerinde yayımladığı bir haber metni değiştirilmeden aşağıda verilmiştir. Elbette bu metin halindeki haberin tekrarlanan görüntülerle, ses tonlamasıyla, bir de arka fonunda kullanılan müzikle izleyici üzerindeki etkisi çok çok daha fazla olması kaçınılmazdır.

Haber başlığı:

Onlarca polis iki genci nasıl hırpaladı

Süre:

130 sn (Bültenin %5,42'si)

Metin:

Polislerin yerde tekmelediği ve sopayla vurduğu iki genci önce herkes bir cinayet zanlısı veya soyguncu zannetti. Oysa onlar sadece basit bir trafik cezası işlemişlerdi. Alanya'da yaşayan M.A. ve S.Y. isimli kardeşler yeni aldıkları motosikletle gezmeye çıkmışlardı. Yolda trafik polisleri durdurup kontrol etmek isteyince onlar için kâbus dolu saatler başlamıştı. Çünkü evrakları yanlarında yoktu. Eve gidip almak istediler ancak izin verilmeyince tartışma çıktı. Trafik polisleri iki kardeşi gözaltına almak için yardım isteyince olay yerine onlarca polis akın etti ve ortaya bu görüntüler çıktı. (Ekranda toplumsal infial görüntüleri var.) Polisler, iki gence onlarca insanın gözü önünde resmen dayak atmaya başlamıştı. Hatta içlerinden biri yerdeki gencin başına basmaktan çekinmemişti. Yedikleri dayakla neye uğradığını şaşırان iki kardeş, karga tulumba polis aracına bindirilerek gözaltına alındı. Gençlerin gözaltına alınma nedeni ve şekliyle ilgili bir açıklama yapmayan polisin tutumu büyük tepki topladı.

4.6. Haber İçeriği

Trafik konulu gazete haberlerinin içeriklerinde ve özellikle başlıklarındaki ifadelerle göre dağılımı Çizelge 4.18'de verilmiştir.

Çizelge 4.18. Gazete haberlerinin özellikle başlıklarındaki ifadelere göre dağılımı

IFADE KONU	Yok	Kan	Terör	Canavar	Katil	Dehşet	Biçmek / Feci / Parçalanmış	Diğer	Toplam
Kaza	178	4		8	1	8	29	44	272
%	28,8	0,6		1,3	0,2	1,3	4,7	7,1	43,9
Trafik denetimi	21							1	22
%	3,4							0,2	3,6%
Resmi açıklamalar	22			1					23
%	3,6			,2					3,7
Eylem	3								3
%	0,5								0,5%
Kaza sonrası	74		1					4	79
%	12,0		0,2					0,6	12,8
Önlemler	61		1				2	6	70
%	9,9		0,2				0,3	1	11,3
Yasal düzenlemeler	42								42
%	6,8								6,8
Diğer	95	4	1	1			1	6	108
%	15,3	0,6	0,2	0,2			0,2	1	17,4
Toplam	496	8	3	10	1	8	32	61	619
%	80,1	1,3	0,5	1,6	0,2	1,3	5,2	9,9	100

Çizelge 4.18’ de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 496’sında (%80,1) başlık içeriğinde herhangi bir dehşet ifadesine rastlanmamıştır. Ancak 123’ü de (%19,9) rastlanan dehşet ifadeleri de azımsanacak bir rakam değildir. Üstelik bu değerlendirmenin sadece başlık ve ara başlıklardaki kelimeler üzerinde olduğu unutulmamalıdır. Bu oranın da en büyük olduğu konu yine kazalardır. 94 (%15,1) kaza konulu haber başlığında açıkça dehşet ifadeleri söz konusudur.

Trafik konulu televizyon haberlerin içeriklerinde ve başlıklarındaki ifadelere göre dağılımı Çizelge 4.19’da verilmiştir.

Çizelge 4.19. Televizyon haberlerin başlıklarındaki ifadelere göre dağılımı

IFADE KONU	Yok	Dehset	Biçmek / Feci / Parçalanmış	Diğer	Toplam
Kaza	23	2	2	8	35
%	25,6	2,2	2,2	8,9	38,9
Trafik denetimi	8			3	11
%	8,9			3,3	12,2
Eylem	3				3
%	3,3				3,3
Kaza sonrası	1			1	2
%	1,1			1,1	2,2
Önlemler	5			1	6
%	5,6			1,1	6,7
Diğer	28	1		4	33
%	31,1	1,1		4,4	36,7
Toplam	68	3	2	17	90
%	75,6	3,3	2,2	18,9	100

Çizelge 4.19’da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 68’inde (%75,5) başlık içeriğinde herhangi bir dehşet ifadesine rastlanmamıştır. Ancak 22’sinde (%24,5) rastlanan dehşet ifadeleri de azımsanacak bir rakam değildir. Üstelik bu değerlendirmenin özellikle başlık ve ara başlıklardaki söz ve kelimeler üzerinde olduğu unutulmamalıdır. Bu oranın da en büyük olduğu konu yine kazalardır. 12 (%13,3) kaza konulu haber içeriğinde veya başlığında açıkça dehşet ifadeleri söz konusudur.

Trafik konulu gazete haberlerinin hikâye edilişlerine göre dağılımı Çizelge 4.20’de verilmiştir.

Çizelge 4.21'de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 9'u (%10) hikâye edilmiş, 81 (%90) tanesi hikâye edilmemiştir. Bu durumun ekran süresinin kısıtlarından kaynaklandığı öngörülmüştür.

Trafik konulu gazete haberlerinin marka ve model bilgilerine göre dağılımı Çizelge 4.22'de verilmiştir.

Çizelge 4.22. Gazete haberlerinin marka ve model bilgilerine göre dağılımı

KONU \ MODEL BİLGİSİ	Var	%
Kaza	27	69,2
Trafik denetimi	1	2,6
Kaza sonrası	3	7,7
Yasal düzenlemeler	1	2,6
Diğer	7	17,9
Toplam	39	100

Çizelge 4.22'de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 39'unda (%6,4) marka ve model bilgisine rastlanmıştır. Üstelik bunların 27'si (%69,2) kaza konulu trafik haberlerinde geçmiştir. Trafik konulu televizyon haberlerinde marka ve model bilgilerine rastlanmamıştır. Trafik konulu gazete haberlerinin kaza ile ilgili yerlere göre dağılımı Çizelge 4.23'de verilmiştir.

Çizelge 4.23. Gazete haberlerinin kaza ile ilgili yerlere göre dağılımı

KONU \ YER	Sehiriçi	Sehirdişi	Köy	İlçe	Yurtdışı	Diğer	Toplam
Kaza	117	74	13	32	6	12	254
%	38,5	24,3	4,3	10,5	2	3,9	83,6
Trafik denetimi	1				1		2
%	0,3				0,3		0,7
Resmi açıklamalar		2					2
%		0,7					0,7
Kaza sonrası	16	6		4	5	1	32
%	5,3	2		1,3	1,6	0,3	10,5
Önlemler	1						1
%	0,3						0,3
Diğer	11	1	1				13
%	3,6	0,3	0,3				4,3
Toplam	146	83	14	36	12	13	304
%	48	27,3%	4,6	11,8	3,9	4,3	100

Çizelge 4.23'de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 304'ünde (%49,2) yer unsuru belirtilmiş, geriye kalan 315'inde (%50,8) bu bilgiye rastlanılmamıştır. Trafik konulu haberlerin 146'sı (%48) şehir içinde, 83'ü şehir dışında, 36'sı (%11,8) ilçede, 14'ü (%4,6) köyde, 12'si (3,9) yurtdışında gerçekleşmiştir. Kaza konulu haberlerin 117'si (%38,5) şehir içinde 74'ü (%24,3) şehir dışında meydana gelmiştir. Bu haberlerden 6'sı (%2) ise yurtdışında olmuştur.

Trafik konulu televizyon haberlerin kaza ile ilgili yerlere göre dağılımı Çizelge 4.24'te verilmiştir.

Çizelge 4.24. Televizyon haberlerin kaza ile ilgili yerlere göre dağılımı

KONU \ YER	Şehir içi	Şehir dışı	İlçe	Diğer	Toplam
Kaza	21	11	1	2	35
%	53,8	28,2	2,6	5,1	89,7
Kaza sonrası	2				2
%	5,1				5,1
Diğer	2				2
%	5,1				5,1
Toplam	25	11	1	2	39
%	64,1	28,2	2,6	5,1	100

Çizelge 4.24'de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 39'unda (%43,3) yer unsuru belirtilmiş, geriye kalan 51'inde (%56,7) bu bilgiye rastlanılmamıştır. Trafik konulu haberlerin 25'i (%64,1) şehir içinde, 11'i (%28,2) şehir dışında, 1'i (%2,6) ilçede gerçekleşmiştir. Köyde gerçekleşen hiçbir haber ekranda görünmemiştir. Kaza konulu haberlerin 21'i (%53,8) şehir içinde 11'i (%28,2) şehir dışında meydana gelmiştir. Bu haberlerden 1'i (%2,6) ise ilçede olmuştur.

Trafik konulu gazete haberlerinin kaza ile ilgili nedenlere göre dağılımı Çizelge 4.25'de verilmiştir.

Çizelge 4.25. Gazete haberlerinin kaza ile ilgili nedenlere göre dağılımı

NEDEN \ KONU	Kaza	Resmi açıklamalar	Kaza sonrası	Diğer	Toplam
Hava	15			1	16
%	6,5			0,4	6,9
Yağmur	22		3		25
%	9,5		1,3		10,8
Yol	2				2
%	0,9				0,9
Araç	15		1		16
%	6,5		0,4		6,9
Aşırı hız	32				32
%	13,9				13,9
Alkol	7		5		12
%	3		2,2		5,2
Yorgunluk/dikkatsizlik	20		2		22
%	8,7		0,9		9,5
Hatalı sollama / şerit değiştirme	20		1		21
%	8,7		0,4		9,1
Bunalım / Psikolojik nedenler	1		1		2
%	0,4		0,4		0,9
Yaya	13		3	1	17
%	5,6		1,3	0,4	7,4
Diğer	53	2	9	2	66
%	22,9	0,9	3,9	0,9	28,6
Toplam	200	2	25	4	231
%	86,6	0,9	10,8	1,7	100

Çizelge 4.25’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin ancak 231’inde (%37,4; n=619) nedenler üzerinde durulmuştur. Üstelik 72 (%26,5; n=272) kaza haberinde kaza nedenine hiç yer verilmemiştir. Kaza konulu trafik haberlerinde kaza nedeni olarak hava, yağmur, yol ve aracın sayısı toplam 54 (%27; n=200) gibi azımsanmayacak bir rakamdır. Bu sayı neredeyse toplamı 60 (%30; n=200) olan aşırı hız, alkol, yorgunluk veya dikkatsizlik, hatalı sollama veya şerit değiştirme, bunalım veya psikolojik nedenler başlıkları kadardır. Ayrıca konusu kaza olan trafik haberlerinde 13 kez (%5,9; n=231) yaya sorumlu tutulmuştur. Bu sınıflandırmanın haricindeki nedenler 53 (%22,9) adettir.

Trafik konulu televizyon haberlerinin kaza ile ilgili nedenlere göre dağılımı Çizelge 4.26’da verilmiştir.

Çizelge 4.26. Televizyon haberlerinin kaza ile ilgili nedenlere göre dağılımı

NEDEN \ KONU	Kaza	Kaza sonrası	Diğer	Toplam
Hava				
%				
Yağmur	1			1
%	4,8			4,8
Yol				
%				
Araç	4	1	1	6
%	19	4,8	4,8	28,6
Aşırı hız	3			3
%	14,3			14,3
Alkol	2			2
%	9,5			9,5
Yorgunluk/dikkatsizlik				
%				
Hatalı sollama / şerit değiştirme				
%				
Bunalım / Psikolojik nedenler				
%				
Yaya	2			2
%	9,5			9,5
Diğer	6	1		7
%	28,6	4,8		33,3
Toplam	18	2	1	21
%	85,7	9,5	4,8	100

Çizelge 4.26’da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin ancak 21’inde (%23,3; n=90) nedenler üzerinde durulmuştur. Üstelik 17 (%48,5; n=35) kaza haberinde kaza nedenine hiç yer verilmemiştir. Kaza konulu trafik haberlerinde kaza nedeni olarak yağmur ve aracın toplam 5 (%27,7; n=18) gibi azımsanmayacak bir rakamdır. Bu sayı toplamı 5 (%27,7; n=18) olan aşırı hız, alkol başlıkları kadardır. Ayrıca konusu kaza olan trafik haberlerinde 2 kez (%9,5; n=21) yaya sorumlu tutulmuştur. Bu sınıflandırmanın haricindeki nedenler 7 (%33,3) adettir. Hiçbir haberde kaza nedeni olarak haza, yol, yorgunluk veya dikkatsizlik, hatalı sollama ya da şerit değiştirme, bunalım ya da psikolojik nedenler geçmemiştir.

Trafik konulu gazete haberlerinin zamana göre dağılımı Çizelge 4.27’de verilmiştir.

Çizelge 4.27. Gazete haberlerinin zamana göre dağılımı

KONU \ ZAMAN	Gündüz	Gece	Toplam
Kaza	82	73	155
%	47,1	42	89,1
Kaza sonrası	6	10	16
%	3,4	5,7	9,2
Diğer		3	3
%		1,7	1,7
Toplam	88	86	174
%	50,6	49,4	100

Çizelge 4.27’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 174’ünde (%28,2) zaman mefhumuna yer verilmiştir. Bu haberlerden 88’inde (%50,6) gündüz, 86’sında (%49,4) gece zaman dilimi kullanılmıştır. Ayrıca 155 (%57; n=272) kaza konulu haberde zaman belirtilmiş, bunun 82’si (%47,2; n=174) gündüz, 73’ü (%42; n=174) gece olarak gerçekleşmiştir.

Trafik konulu televizyon haberlerinin zamana göre dağılımı Çizelge 4.28’de verilmiştir.

Çizelge 4.28. Televizyon haberlerinin zamana göre dağılımı

KONU \ ZAMAN	Gündüz	Gece	Toplam
Kaza	14	17	31
%	41,2	50	91,2
Kaza sonrası		1	1
%		2,9	2,9
Diğer	1	1	2
%	2,9	2,9	5,9
Toplam	15	19	34
%	44,1	55,9	100

Çizelge 4.28’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 34’ünde (%37,7) zaman mefhumuna yer verilmiştir. Bu haberlerden 15’inde (%44,1) gündüz,

19'unda (%55,9) gece zaman dilimi kullanılmıştır. Ayrıca 31 (%88,5; n=35) kaza konulu haberde zaman belirtilmiş, bunun 14'ü (%41,2; n=34) gündüz, 17'si (%50; n=34) gece olarak gerçekleşmiştir.

Trafik konulu gazete haberlerinin kaza ile ilgili türlere göre dağılımı Çizelge 4.29'da verilmiştir.

Çizelge 4.29. Gazete haberlerinin kaza ile ilgili türlere göre dağılımı

KONU \ TÜR	İki aracın çarpışması	Aracın yayaya çarpması	Aracın tek başına kaza yapması	Aracın yanması	Aracın kaçırılması / çalınması	Diğer	Toplam
Kaza	113	29	83	5		21	251
%	38,7	9,9	28,4	1,7		7,2	86
Resmi açıklamalar						2	2
%						0,7	0,7
Kaza sonrası	14	6	7			2	29
%	4,8	2,1	2,4			0,7	9,9
Diğer	3		1		4	2	10
%	1		0,3		1,4	0,7	3,4
Toplam	130	35	91	5	4	27	292
%	44,5	12	31,2	1,7	1,4	9,2	100

Çizelge 4.29'da görüldüğü gibi içerisindeki kaza türlerinin belirtildiği haberlerin 130'u (%44,5) iki aracın çarpışması, 91'i (%31,2) aracın tek başına kaza yapması, 35'i (%12) aracın yaya çarpması, 5'i (%1,7) aracın yanması 4'ü (%1,4) aracın kaçırılması veya çalınması ve 27'si (%9,2) diğer olmak üzere toplam 292 (%47,2; n=619) haber yayımlanmıştır. Konusu kaza olan haberlerin tamamına yakınının türü, 251 (%92,3; n=272) haberlerde belirtilmiştir. Belirtilen bu haberlerin 113'ü (%38,7) iki aracın çarpışması, 83'ü (%28,4) aracın tek başına kaza yapması şeklinde gerçekleşen çeşitleri işlemiştir.

Trafik konulu televizyon haberlerinin kaza ile ilgili türlere göre dağılımı Çizelge 4.30'da verilmiştir.

Çizelge 4.30. Televizyon haberlerinin kaza ile ilgili türlere göre dağılımı

KONU \ TÜR	İki aracın çarpışması	Aracın yayaya çarpması	Aracın tek başına kaza yapması	Aracın yanması	Diğer	Toplam
Kaza	6	5	13	7	4	35
%	15,4	12,8	33,3	17,9	10,3	89,7
Kaza sonrası	1		1			2
%	2,6		2,6			5,1
Diğer			1	1		2
%			2,6	2,6		5,1
Toplam	7	5	15	8	4	39
%	17,9	12,8	38,5	20,5	10,3	100

Çizelge 4.30'de görüldüğü gibi içerisindeki kaza türlerinin belirtildiği haberlerin, 15'i (%38,5) aracın tek başına kaza yapması, 7'si (%17,9) iki aracın çarpışması, 5'i (%12,8) aracın yaya çarpması, 8'i (%20,5) aracın yanması, 4'ü (%10,3) diğer olmak üzere toplam 39 (%43,3; n=90) haber yayımlanmıştır. Konusu kaza olan haberlerin tamamının türü, 35 (%100; n=35) haberlerde belirtilmiştir. Belirtilen bu haberlerin 13'ü (%33,3) aracın tek başına kaza yapması ve 7'si (%17,9) aracın yanması, 6'sı (%15,4) iki aracın çarpışması, şeklinde gerçekleşen çeşitleri işlemiştir.

Trafik konulu gazete haberlerin kaza ile ilgili araç sınıflarına göre dağılımı Çizelge 4.31'de verilmiştir.

Çizelge 4.31. Gazete haberlerin kaza ile ilgili araç sınıflarına göre dağılımı

ARAÇ CINSİ \ KONU	Kaza	Resmi açıklamalar	Kaza sonrası	Diğer	Toplam
Otobüsün otobüsle	5				5
%	3,2				3,2
Otobüsün kamyonla	16		1		17
%	10,3		0,6		10,9
Otobüsün otomobille	9		1		10
%	5,8		0,6		6,4
Otomobilin kamyonla	39		8	3	50
%	25		5,1	1,9	32,1
Otomobilin otomobille	23		2		25
%	14,7		1,3		16,0
Kamyonun kamyonla	7				7
%	4,5				4,5
Trenin herhangi biri ile	5		1		6
%	3,2		0,6		3,8
Diğer	29	2	3	2	36
%	18,6	1,3	1,9	1,3	23,1
Toplam	133	2	16	5	156
%	85,3	1,3	10,3	3,2	100

Çizelge 4.31'de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 156'sında (%25,2; n=619) çarpışan iki araçtan bahsedilmiştir. Bu sayı konusu kaza olan trafik haberleri düşünüldüğünde 133'ünün (%48,9) 39'u (%25) otomobilin kamyonla yaptığı kazalar olarak ortaya çıkmaktadır. Otomobilin yine bir otomobille yaptığı kazaların sayısı 23 (%14,7), otobüsle yaptığı kazaların sayısı ise 9'dur (%5,8).

Trafik konulu televizyon haberlerinin kaza ile ilgili araç sınıflarına göre dağılımı Çizelge 4.32'de verilmiştir.

Çizelge 4.32. Televizyon haberlerinin kaza ile ilgili araç sınıflarına göre dağılımı

ARAÇ CINSİ \ KONU	Kaza	Kaza sonrası	Toplam
Otobüsün otomobille	1		1
%	10		10
Otomobilin kamyonla	1		1
%	10		10
Otomobilin otomobille	3	1	4
%	30	10	40
Traktörün herhangi biri ile	1		1
%	10		10
Diğer	3		3
%	30		30
Toplam	9	1	10
%	90	10	100

Çizelge 4.32’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 10’unda (%11,1; n=90) çarpışan iki araçtan bahsedilmiştir. Bu sayı konusu kaza olan trafik haberleri düşünüldüğünde, 9’unun (%90) 1’i (%10) otomobilin kamyonla yaptığı kazalar olarak ortaya çıkmaktadır. Otomobilin yine bir otomobille yaptığı kazaların sayısı 3 (%30), otobüsle yaptığı kazaların sayısı ise 1’dir (%10). Traktörün herhangi biri ile çarpışması, 1 kazada (%10) söz konusudur.

Trafik konulu gazete haberlerin uzman görüşüne yer verip vermediğine göre dağılımı Çizelge 4.33’de verilmiştir.

Çizelge 4.33. Gazete haberlerin uzman görüşüne yer verip vermediğine göre dağılımı

KONU \ UZMAN GÖRÜŞÜ	Yok	Var	Toplam
Kaza	264	8	272
%	42,6	1,3	43,9
Trafik denetimi	12	10	22
%	1,9	1,6	3,6
Resmi açıklamalar	13	10	23
%	2,1	1,6	3,7
Eylem	2	1	3
%	0,3	0,2	0,5
Kaza sonrası	67	12	79
%	10,8	1,9	12,8
Önlemler	38	32	70
%	6,1	5,2	11,3
Yasal düzenlemeler	18	24	42
%	2,9	3,9	6,8
Diğer	89	19	108
%	14,4	3,1	17,4
Toplam	503	116	619
%	81,3	18,7	100,0

Çizelge 4.33’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin büyük çoğunluğunda, 503’ünde (%81,3) herhangi bir uzman görüşüne rastlanılmamıştır. En fazla uzman görüşünün yer aldığı haberler 24 ile (%57,2; n=42) yasal düzenlemeler olurken en az oran 8 (%2,9; n=272) ile kaza konulu trafik haberlerinde gerçekleşmiştir.

Trafik konulu televizyon haberlerinin uzman görüşüne yer verip vermediğine göre dağılımı Çizelge 4.34’de verilmiştir.

Çizelge 4.34. Televizyon haberlerinin uzman görüşüne yer verip vermediğine göre dağılımı

UZMAN GÖRÜŞÜ KONU	Yok	Var	Toplam
Kaza	34	1	35
%	37,8	1,1	38,9
Trafik denetimi	9	2	11
%	10,0	2,2	12,2
Eylem	3		3
%	3,3		3,3
Kaza sonrası	2		2
%	2,2		2,2
Önlemler	3	3	6
%	3,3	3,3	6,7
Diğer	29	4	33
%	32,2	4,4	36,7
Toplam	80	10	90
%	88,9	11,1	100

Çizelge 4.34’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin büyük çoğunluğunda, 80’inde (%88,9) herhangi bir uzman görüşüne rastlanılmamıştır. En fazla uzman görüşünün yer aldığı haberler 3 ile (%25; n=12) önlemler konulu haberler olurken, en az oran 1 (%8,3; n=12) ile kaza konulu trafik haberlerinde gerçekleşmiştir.

Trafik konulu gazete haberlerinin eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı Çizelge 4.35’de verilmiştir.

Çizelge 4.35. Gazete haberlerinin eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı

KONU \ EĞİTİCİ	Yok	Var	Toplam
Kaza	260	12	272
%	42,0%	1,9%	43,9%
Trafik denetimi	15	7	22
%	2,4%	1,1%	3,6%
Resmi açıklamalar	15	8	23
%	2,4%	1,3%	3,7%
Eylem	3		3
%	,5%		,5%
Kaza sonrası	73	6	79
%	11,8%	1,0%	12,8%
Önlemler	33	37	70
%	5,3%	6,0%	11,3%
Yasal düzenlemeler	23	19	42
%	3,7%	3,1%	6,8%
Diğer	90	18	108
%	14,5%	2,9%	17,4%
Toplam	512	107	619
%	82,7%	17,3%	100,0%

Çizelge 4.35’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerde yer alan eğitici ifadelerin sayısı uzman görüşündeki incelemeye paralellik göstererek oldukça az çıkmıştır. Burada yer alan tüm olayların ancak 107’ünde (%17,3) eğitici ifade vardır. 512 haber (%82,7) eğitici ifade kullanmamıştır. En fazla eğitici ifade kullanılan haber konusu 37 ile(52,9;n=70) trafik önlemleri olurken, en az 12 ile (%4,4; n=272) yine kazalar konulu haberlerde eğiticilik unsuruna yer verilmiştir.

Trafik konulu televizyon haberlerinin eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı Çizelge 4.36’da verilmiştir.

Çizelge 4.36. Televizyon haberlerinin eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı

KONU \ EĞİTİCİ İFADE	Yok	Var	Toplam
Kaza	31	4	35
%	34,4	4,4	38,9
Trafik denetimi	8	3	11
%	8,9	3,3	12,2
Eylem	3		3
%	3,3		3,3%
Önlemler	2		2
%	2,2		2,2
Yasal düzenlemeler	3	3	6
%	3,3	3,3	6,7
Diğer	31	2	33
%	34,4	2,2	36,7
Toplam	78	12	90
%	86,7	13,3	100

Çizelge 4.36’da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerde yer alan eğitici ifadelerin sayısı uzman görüşündeki incelemeye paralellik göstererek oldukça az çıkmıştır. Burada yer alan tüm olayların ancak 12’sinde (%13,3) eğitici ifade vardır. 78 haberde (%86,7) eğitici ifade kullanılmamıştır. En fazla eğitici ifade kullanılan haber konusu 4 ile(33,3;n=12) kazalar konulu trafik haberleri olurken, trafik denetimi ve yasal düzenlemeler konulu trafik haberlerinde 3 eğitici bilgi içeren habere (%25; n=12) yer verilmiştir.

Trafik konulu gazete haberlerin uzman görüşü ve eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı Çizelge 4.37’de verilmiştir.

Çizelge 4.37. Gazete haberlerin uzman görüşü ve eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı

UZMAN \ EĞİTİCİ	Yok	Var	Toplam
Yok	459	53	512
%	74,2%	8,6%	82,7%
Var	44	63	107
%	7,1%	10,2%	17,3%
Toplam	503	116	619
%	81,3%	18,7%	100,0%

Çizelge 4.37’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin ancak 63’ünde (%10,2) hem uzman görüşüne hem de eğitici ifadelere yer verilmiştir. Buna karşın 459’unda (%74,2) ne eğitici ifadeye ne de uzman görüşüne yer verilmiştir.

Trafik konulu televizyon haberlerinin uzman görüşü ve eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı Çizelge 4.38’de verilmiştir.

Çizelge 4.38. Televizyon haberlerinin uzman görüşü ve eğitici ifadeye yer verip vermediğine göre dağılımı

UZMAN EĞİTİCİ	Yok	Var	Toplam
Yok	75	3	78
	83,3	3,3	86,7
Var	5	7	12
	5,6	7,8	13,3
Toplam	80	10	90
	88,9	11,1	100

Çizelge 4.38’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin ancak 7’sinde (%7,8) hem uzman görüşüne hem de eğitici ifadelere yer verilmiştir. Buna karşın 75’inde (%83,3) ne eğitici ifadeye ne de uzman görüşüne yer verilmiştir.

4.7. Haberlerde Kullanılan Fotoğraf ve Görüntüler

Trafik konulu gazete haberlerinde kullanılan fotoğraf sayılarının toplamı ve dağılımı Çizelge 4.39’da verilmiştir.

Çizelge 4.39. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğraf sayılarının toplamı ve dağılımı

FOTOĞRAF	Bir adet	İki adet	Üç Adet veya daha fazla	Toplam	Foto/Haber
BAŞLIK					
FOTOĞRAF SAYISI	463	223	89	775	1,67
HABER SAYISI	239	135	89	463	

Çizelge 4.39'da görüldüğü gibi 463 haberde 775 fotoğraf kullanılmış, haber başı ortalama 1,67 fotoğraf düşmektedir. Fotoğraf kullanılmayan haberlerde dahil edildiğinde toplam 619 haberden her birine yaklaşık 1,25 fotoğraf düşmektedir.

Trafik konulu gazete haberlerinde fotoğrafın kullanılma durumuna göre dağılımı Çizelge 4.40'ta verilmiştir.

Çizelge 4.40. Gazete haberlerinde fotoğrafın kullanılma durumuna göre dağılımı

KONU \ FOTOĞRAF	Yok	Bir adet	İki adet	Üç Adet veya daha fazla	Toplam
Kaza	62	94	74	42	272
%	10	15,2	12	6,8	43,9
Trafik denetimi	5	12	3	2	22
%	0,8	1,9	0,5	0,3	3,6
Resmi açıklamalar	7	12	1	3	23
%	1,1	1,9	0,2	0,5	3,7
Eylem		3			3
%		0,5			0,5
Kaza sonrası	9	29	22	19	79
%	1,5	4,7	3,6	3,1	12,8
Önlemler	21	26	13	10	70
%	3,4	4,2	2,1	1,6	11,3
Yasal düzenlemeler	21	14	4	3	42
%	3,4	2,3	0,6	0,5	6,8
Diğer	31	49	18	10	108
%	5,0	7,9	2,9	1,6	17,5
Toplam	156	239	135	89	619
%	25,2	38,7	21,8	14,4	100

Çizelge 4.40'ta görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 463'ünde (%74,8) fotoğraf kullanılmıştır. Konusu kaza olan haberlerdeki (n=272) fotoğraf kullanma oranı, bu orandan daha fazladır. Kaza konulu trafik haberlerinin 210'u (%77,3) resimlidir. Haberlerin 239'unda (%38,7) bir adet, 135'inde (%21,8) iki adet, 89'unda (%14,4) üç veya daha fazla sayıda fotoğraf kullanılmıştır.

Trafik konulu gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların niteliğine göre dağılımı Çizelge 4.41’de verilmiştir.

Çizelge 4.41. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların niteliğine göre dağılımı

FOTOĞRAF \ NİTELİK	Renkli	Siyah-Beyaz	Toplam
Bir adet	204	35	239
%	44,1	7,6	51,6
İki adet	122	13	135
%	26,3	2,8	29,2
Üç Adet veya daha fazla	83	6	89
%	17,9	1,3	19,2
Toplam	409	54	463
%	88,3	11,7	100

Çizelge 4.41’de görüldüğü gibi kullanılan fotoğrafların büyük çoğunluğunu teşkil eden 409’u (%88,3) renkli geriye kalan 54’ü (%11,7) siyah-beyazdır. Siyah-beyaz fotoğrafların çoğunluğunu 35 (%7,6) sayısı ile tek fotoğraflı haberler oluşturmaktadır.

Trafik konulu gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların ebatlarına göre dağılımı Çizelge 4.42’de verilmiştir.

Çizelge 4.42. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların ebatlarına göre dağılımı

FOTOĞRAF \ EBAT	Çok küçük (0-4 cm)	Küçük (4-8 cm)	Orta (8-12 cm)	Büyük (12-16 cm)	Çok büyük (16 cm ve daha fazla)	Toplam
Bir adet	51	81	68	25	14	239
%	11	17,5	14,7	5,4	3	51,6
İki adet	11	34	42	29	19	135
%	2,4	7,3	9,1	6,3	4,1	29,4
Üç Adet veya daha fazla	3	16	21	18	31	89
%	0,7	3,5	4,6	3,9	6,8	19,5
Toplam	65	131	131	72	64	463
%	14	28,3	28,3	15,6	13,8	100

Çizelge 4.42’de görüldüğü gibi fotoğraflı trafik konulu haberlerin 65’inde (%14) çok küçük fotoğraf kullanılmıştır. Bunlar çoğunlukla şahısların kimlilerinden çekilen veya yakınlarından elde edilen vesikalık resimlerdir. Fotoğraflı haberlerin 81’i (%17,5) küçük ve tek olarak, 68’i (%14,7) orta ve tek olarak yayımlanmıştır. Hem çok büyük hem de üç adet veya daha fazla fotoğraf kullanılan 31 (%6,8) haber, haberin sayfada kapladığı alan büyüdükçe fotoğraf sayısının da arttığını göstermektedir.

Trafik konulu gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların ebatlarının haber büyüklüğüne göre dağılımı Çizelge 4.43’de verilmiştir.

Çizelge 4.43. Gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların ebatlarının haber büyüklüğüne göre dağılımı

EBAT BOYUT	%5 ve daha küçük	%6-%10	%11-%24	%26-%50	%50 ve daha büyük	Toplam
Resim fazla	23	41	66	43	4	177
%	3,7	6,6	10,7	6,9	0,6	28,6
Yazı fazla	170	78	78	21	1	348
%	27,5	12,6	12,6	3,4	0,2	56,2
Eşit	28	25	29	11	1	94
%	4,5	4	4,7	1,8	0,2	15,2
Toplam	221	144	173	75	6	619
%	35,7	23,3	27,9	12,1	1	100

Çizelge 4.43’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin gazete sayfasına göre %10’dan küçük olanların 248’i (%40,1) yazı ağırlıklıdır. Haberin boyutu gazete sayfasına göre %10’nun üstüne çıktıkça resimlerin kullanılma durumlarının arttığı görülmektedir.

Trafik konulu gazete haberlerinin fotoğraf nitelik ve ebatlarına göre dağılımı

Çizelge 4.44’de verilmiştir.

Çizelge 4.44. Gazete haberlerinin fotoğraf nitelik ve ebatlarına göre dağılımı

BOYUT \ FREKANS (n=619)	Bir adet		İki adet		Üç Adet veya daha fazla		Toplam	%
	f	%	f	%	f	%		
Çok küçük (0-4 cm)	65	14,0	80	35,9	41	46,1	186	24
Küçük (4-8 cm)	131	28,3	62	27,8	22	24,7	215	27,7
Orta (8-12 cm)	131	28,3	55	24,7	19	21,3	205	26,5
Büyük (12-16 cm)	72	15,6	20	9,0	4	4,5	96	12,4
Çok büyük (16 cm ve daha fazla)	64	13,8	6	2,7	3	3,4	73	9,4
Toplam	463	100,0	223	100,0	89	100,0	775	100

Çizelge 4.44' de görüldüğü gibi eğer haberde bir adet fotoğraf kullanılıyorsa çoğunlukla 4-12 cm arasında bir büyüklükte fotoğraf kullanılmaktadır. 262 (%56,6) haber bunu göstermektedir. Haberde iki veya daha fazla fotoğraf kullanılıyorsa çoğunlukla büyüklükleri 0 ile 8 cm arasında değişmektedir. 223 (%65,7) rakamı bunu göstermektedir.

Trafik konulu gazete haberlerinin fotoğraf sahiplerinin belli olup olmadığına göre dağılımı Çizelge 4.45'de verilmiştir.

Çizelge 4.45. Gazete haberlerinin fotoğraf sahiplerinin belli olup olmadığına göre dağılımı

KONU \ SAHIP	Belli değil	Belli	Toplam
Kaza	91	119	210
%	19,7	25,7	45,4
Trafik denetimi	9	8	17
%	1,9	1,7	3,7
Resmi açıklamalar	11	5	16
%	2,4	1,1	3,5
Eylem	2	1	3
%	0,4	0,2	0,6
Kaza sonrası	41	29	70
%	8,9	6,3	15,1
Önlemler	26	23	49
%	5,6	5	10,6
Yasal düzenlemeler	10	11	21
%	2,2	2,4	4,5
Diğer	42	35	77
%	9,1	7,6	16,6
Toplam	232	231	463
%	50,1	49,9	100

Çizelge 4.45’de görüldüğü gibi fotoğraf kullanılan haberlerin yaklaşık yarısında, 232’sinde (%50,1) fotoğrafçı ismini belirtmediğinden sahibi anlaşılamamıştır. Üstelik bu değerlendirme iyimser bir yaklaşımla yapılmıştır. Çünkü haberi yapanın ismi dahi olsa fotoğrafı onun çektiği veya sahibi olduğu farz ve kabul edilmiştir. Ayrıca bu yüzdelerin büyük çoğunluğunu kaza ve kaza sonrası haberler teşkil etmiştir.

Trafik konulu gazete haberlerinde kullanılan fotoğrafların konularına göre dağılımı Çizelge 4.46’da verilmiştir.

Çizelge 4.46. Gazete ve televizyon haberlerinde kullanılan fotoğrafların ve görüntülerin konularına göre dağılımı

FOTOGRAF KONUSU	FREKANS (n=619)		Bir adet		İki adet		Üç Adet veya daha fazla		Toplam	%	TV n=90	%
	f	%	f	%	f	%	f	%				
Ölenlere ya da yaralananlara ait	108	23,3	92	41,3	34	38,2	234	30,2	18	20,0		
Yola ait	47	10,2	7	3,1	1	1,1	55	7	2	2,2		
Araca ait	112	24,2	40	17,9	13	14,6	165	21,2	23	25,6		
İlk yardıma ait	1	0,2	1	0,4			2	0,3	1	1,1		
Kurtarma çalışmalarına ait	24	5,2	4	1,8	2	2,2	30	3,8				
Kazaya karışanların yakınlarına ait	32	6,9	21	9,4	11	12,4	64	8,3	1	1,1		
Haber aktörüne ait	139	30,0	58	26,0	28	31,5	225	29,2	41	45,6		
Toplam	463	100,0	223	100,0	89	100,0	775	100	86	95,6		

Çizelge 4.46’da görüldüğü gibi haberde kullanılan fotoğrafın ve görüntünün sayısı ne olursa olsun büyük çoğunluğu ölenlere veya yaralananlara ya da araca aittir. Gazete haberlerinde 399 (%51,4), televizyon haberlerinde 41 (%47,8) rakamları bunu ispatlamaktadır. Özellikle araca ait fotoğrafların tamamına yakınınin hurdaya dönmüş görüntülerden oluşmaktadır.

Trafik konulu gazete haberlerinde meslek etik kurallarına göre sansürlenmesi gereken görüntülerin durumu Çizelge 4.47’de verilmiştir.

Çizelge 4.47. Gazete haberlerinde meslek etik kurallarına göre sansürlenmesi gereken görüntülerin durumu

NETLİK \ SANSÜR	Tanınmıyor	Tanınıyor	Toplam
Sansürlenmemiş	2	55	57
%	2,9	80,9	83,8%
Sansürlenmiş	11		11
%	16,2		16,2
Toplam	13	55	68
%	19,1%	80,9%	100,0%

Çizelge 4.47’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerde sansürlenmesi gereken 68 haberin 11’i (%19,2) sansürlenmiş 57’si (%83,8) sansürlenmemiştir. Sansürlenmeyen haberlerden 2’si (%2,9) tanınmamakta ve belli olamamakla beraber geri kalanları tanınmaktadır.

Trafik konulu televizyon haberlerinde meslek etik kurallarına göre sansürlenmesi gereken görüntülerin durumu Çizelge 4.48’de verilmiştir.

Çizelge 4.48. Televizyon haberlerinde meslek etik kurallarına göre sansürlenmesi gereken görüntülerin durumu

NETLİK \ SANSÜR	Tanınmıyor	Tanınıyor	Toplam
Sansürlenmemiş	1	7	8
%	7,1	50	57,1
Sansürlenmiş	6		6
%	42,9		42,9
Toplam	7	7	14
%	50	50	100

Çizelge 4.48’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerde sansürlenmesi gereken 14 haber görüntüsünün 7’si (%50) sansürlenmiş, 7’si (%50) sansürlenmemiştir. Sansürlenmeyen haberlerden 1’i (%7,1) tanınmamakta ve belli olamamakla beraber geri kalanları tanınmaktadır.

Trafik konulu gazete haberlerindeki fotoğrafların etik değerlendirmesi Çizelge 4.49’da verilmiştir.

Çizelge 4.49. Gazete haberlerindeki fotoğrafların etik değerlendirmesi

ÖNCELİK(n=140) ETİK DEĞERLER	Birinci		İkinci		Üçüncü		Dördüncü		Sıralama
	f	%	f	%	f	%	f	%	
Gerçek	108	77,1	12	9			2	3,4	1
Doğru	16	11,4	56	42,1	18	18,8	2	3,4	2
Anlatıcı	4	2,9	8	6	36	37,1	17	29,3	3
Fotoğrafçı olayın içinde	12	8,6	53	39,8	36	37,1	34	58,6	4
Özgün			4	3	7	7,2	3	5,2	5
Toplam	140	100	133	100	97	100		100	

Çizelge 4.49’da görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin fotoğraflı olanlarından 140 tanesi etikdir. Geriye kalan 323 tanesi ya haberle ilgili arşivden ya da canlandırma şeklinde olduğundan etik değerlendirmeye dâhil etmeye değer görülmemiştir. Genel etiklik oranı %30,2’dir. Etik değer taşıyan fotoğraflarda ise öncelikle gerçekliğe ve doğruluğa daha sonra anlatıcı olmasına önem verilmiştir. Genelde fotoğrafçı olayların bunu sağlayabilmek için olayın içinde veya yakınında bulunmaktadır.

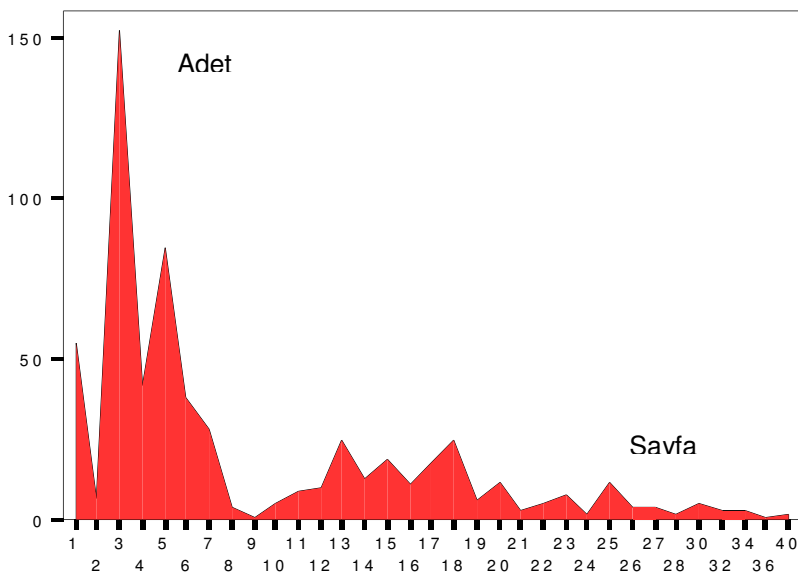
4.8. Yayın Sayfası

Trafik konulu gazete haberlerin yayınlandığı sayfaya göre dağılımı Şekil 4.2 ve Çizelge 4.50’de verilmiştir.

Çizelge 4.50. Gazete haberlerin yayınlandığı sayfaya göre dağılımı

SAYFA	f	%	SAYFA	f	%
1	55	8,9	20	12	1,9
2	7	1,1	21	3	0,5
3	152	24,6	22	5	0,8
4	42	6,8	23	8	1,3
5	85	13,7	24	2	0,3
6	38	6,1	25	12	1,9
7	28	4,5	26	4	0,6
8	4	0,6	27	4	0,6
9	1	0,2	28	2	0,3
10	5	0,8	30	5	0,8
11	9	1,5	32	3	0,5
12	10	1,6	34	3	0,5
13	25	4	36	1	0,2
14	13	2,1	40	2	0,3
15	19	3,1	Total	619	100
16	11	1,8			
17	18	2,9			
18	25	4			
19	6	1			

Çizelge 4.50’de ve Grafik 2’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 152’si (%24,6) 3ncü sayfada, 85’i (%13,7) 5nci sayfada verilmiştir.



Şekil 4.2. Gazete haberlerin yayınlandığı sayfalar

Trafik konulu gazete haberlerinin yayınlandıkları sayfaya göre büyüklükleri Çizelge 4.51’de verilmiştir.

Çizelge 4.51. Sayfalara göre haber büyüklükleri

BOYUT SAYFA	%5 ve daha küçük	%6-%10	%11-%24	%26-%50	%50 ve daha büyük	Toplam
1	32	8	7	8		55
3	56	40	40	15	1	152
5	28	19	32	6		85

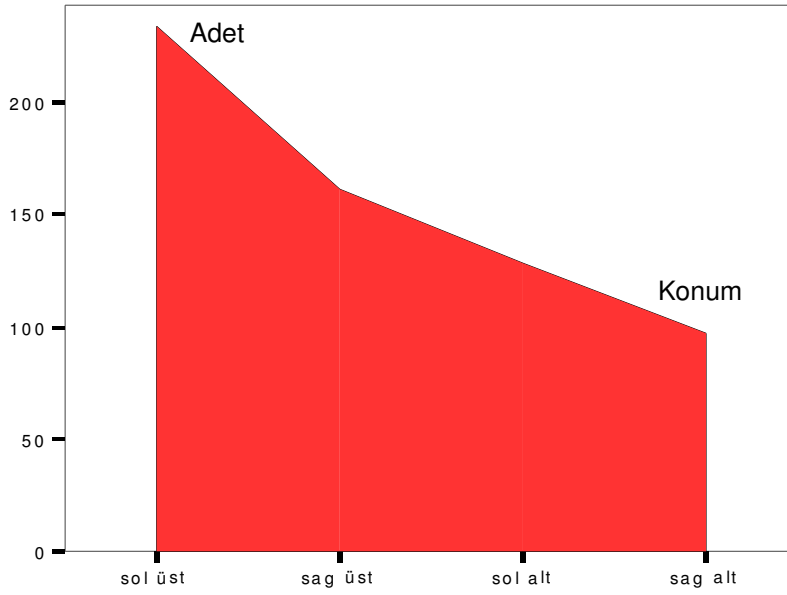
Çizelge 4.51’ de görüldüğü gibi 55 haber (%8,9) 1nci sayfada verilirken bunların çoğunluğunun haber fihristi şeklinde olduğu göz önünde bulundurulmalıdır.

4.9. Haberlerin Sayfadaki Konumu

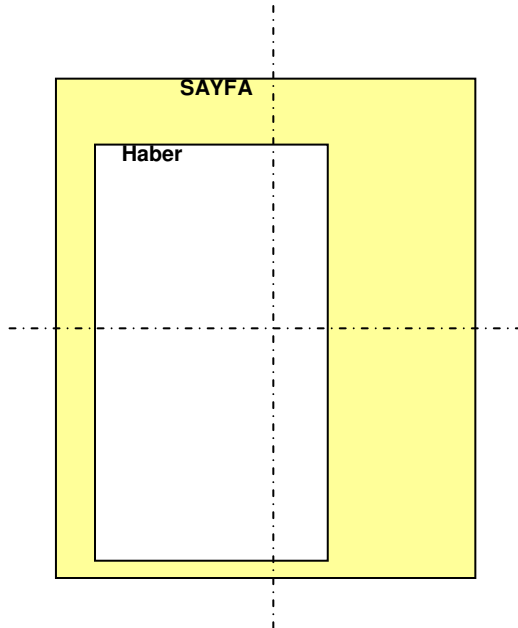
Trafik konulu gazete haberlerin sayfadaki konumuna göre dağılımı Çizelge 4.52’de verilmiştir.

Çizelge 4.52. Gazete haberlerin sayfadaki konumuna göre dağılımı

KONU KONUM	Sol Üst	Sag Üst	Sol Alt	Sag Alt	Toplam
Kaza	112	63	57	40	272
%	18,1	10,2	9,2	6,5	43,9
Trafik denetimi	12	8		2	22
%	1,9	1,3		0,3	3,6
Resmi açıklamalar	4	4	8	7	23
%	0,6	0,6	1,3	1,1	3,7
Eylem	1	2			3
%	0,2	0,3			0,5
Kaza sonrası	25	28	14	12	79
%	4	4,5	2,3	1,9	12,8
Önlemler	24	13	20	13	70
%	3,9	2,1	3,2	2,1	11,3
Yasal düzenlemeler	17	11	9	5	42
%	2,7	1,8	1,5	0,8	6,8
Diğer	38	32	20	18	108
%	6,1	5,2	3,2	2,9	17,4
Toplam	233	161	128	97	619
%	37,6	26,0	20,7	15,7	100



Şekil 4.3. Gazete haberlerin yayınlandığı sayfalar



Şekil 4.4. Haberlerin sayfadaki konumu

Çizelge 4.52’de ve Şekil 4.3’te görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin 233’ü (%37,6) gazete sayfasına göre sol üst konumundan okuyucuya verilmektedir. Resmi açıklamalar ve kaza sonrası konulu haberler hariç tüm haberlerde bu konum aynı iken resmi açıklamaların 8’i (%1,3) sayfanın sol alt köşesinden kaza sonrası haberlerin 28’i (%4,5) sağ üst köşeden okuyucuya sunulmuştur.

Trafik konulu gazete haberlerin sayfadaki konumlarının haberin büyüklüğüne göre dağılımı Çizelge 4.53’de verilmiştir.

Çizelge 4.53. Gazete haberlerin sayfadaki konumlarının haberin büyüklüğüne göre dağılımı

EBAT \ KONUM	Sol üst	Sağ üst	Sol alt	Sağ alt	Toplam
%5 ve daha küçük	53	32	84	52	221
%	8,6	5,2	13,6	8,4	35,7
%6-%10	47	39	31	27	144
%	7,6	6,3	5	4,4	23,3
%11-%24	85	60	13	15	173
%	13,7	9,7	2,1	2,4	27,9
%26-%50	45	27		3	75
%	7,3	4,4		0,5	12,1
%50 ve daha büyük	3	3			6
%	0,5	0,5			1
Toplam	233	161	128	97	619
%	37,6	26,0	20,7	15,7	100

Çizelge 4.53’de görüldüğü gibi trafik konulu haberlerin sayfada en az yer tutanlarının 84’ü (%8,4) sol alt köşeden, 52’si (%8,4) sağ alt köşeden okuyucuya verilmiştir. Alanı sayfanın %6’sından daha fazla yer kaplayanların çoğu sol üst daha sonra sağ üstte yer almıştır. Sayfaya oranı %26’dan büyük olan haberler Şekil 4.4’deki gibi genel konumlarına göre değerlendirilmişlerdir.

5. TARTIŞMA

Gerek gazetelerden gerekse televizyonlardan elde edilen veriler ışığında bazı yorumlar yapılarak araştırma sonuçlarına ulaşılmaya çalışılmaktadır. Araştırma bulgularının daha iyi anlaşılabilmesi için eklerde bulunan örnek haberlerin ve Ek-28'deki haber başlıklarının incelenerek bir öngörüye sahip olunması tavsiye edilmektedir. Bulgularla aynı başlıklar altında konunun incelenmesine devam edilmiştir.

5.1. Haberin Konusu İle İlgili Bulgular

Haber, gazetecilik yapan kitle iletişim araçlarının özünü ve temelini oluşturur. Habere yer vermeyen bir basın yayın organı yoktur. Gazeteyi, okutan güçlendiren haberlerdir (16). Gazetelerdeki trafik konulu toplam 619 haberlerin haberin 272'sinde (%43,9) işlenen kaza konusu televizyonlardaki trafik konulu toplam 90 haberin haberlerin 35'inde (%38,9) işlenen kaza konusu ile paralellik göstermektedir. Hem gazeteler hem de televizyonlar trafik konulu haberlerin büyük ölçüde kaza boyutuyla ilgilenmektedir. Bu da gazetelerin ve televizyonların görsel olmaları gerektiği bulgusuyla örtüşmektedir. Bu görsellik ister fotoğraf olsun isterse görüntü olsun heyecanla yüklü bir merak dürtüsünü harekete geçirmekte ve hedef kitlesini kendisine bağlamaktadır. Gazetelerin okunma ve satılma televizyonların izlenme kaygısı ile kaza haberlerine ağırlık verdiği düşünülebilir.

Haberle olayın birbiriyle ilişkili olması beklenir, olaysız haber olamaz. Her haber mutlaka bir olaya dayandırılır. Ancak her olay haber değildir. Bir olayın haber olabilmesi için bazı değerleri içermesi gerekmektedir (Bülbül, 2001). Gazetelerdeki trafik konulu toplam 619 haberlerin haberin 3'ünde (%0,5) işlenen eylem konusu televizyonlardaki trafik konulu toplam 90 haberin 3'ünde(%3,3) işlenen eylem konusu ile paralellik göstermektedir. Aynı benzerlik, remi açıklamalarda da görülebilir. Televizyondaki haberlerde resmi açıklamalara yer verilmezken gazetelerde ancak 23 (%3,7, n=619) haberde yer almıştır. Bariz farklılık kaza sonrası konusunda olmuştur. Televizyonda 2

(%2,2, n=90) haber varken gazetede 79 (%12,8, n=619) haberle karşılaşılmıştır. Bu durum kaza sonrası haberlerin çoğunlukla hikâye unsuru taşımasından kaynaklanmaktadır. Gazetelerde yayınlanan 40 (%34,2, n=117) hikâye edilmiş (öykü) habere karşın televizyonlarda 1 (%11,1,n=9) haber vardır. Bu durum televizyonun ana haber saniyesinin gazetenin santimetrekaresinden oldukça pahalı olduğu bulgusunu doğrulamaktadır.

Öte yandan haber göreceli bir kavramdır. Kimilerine göre "haber" olan olay/olgu/fikir ve sorun, başkalarına göre değildir. Önemli olan haberde olay/olaylar, olgu/olgular, fikir/fikirler, sorun/sorunlardır. Olgu, fikir ve sorunu olay sözcüğü içinde bütünleştirmek de yanlış değildir, hatta gazetecilikte uygulama böyledir. Bu denli bir yaklaşımla olgu, sorun ve fikir de olayın içine girmektedir. Olay, olgu, fikir ve sorun haber olarak insanlara iletilmezse hayalden öteye geçemezler. Bu bakımdan haber konuları ister yerel ve bölgesel, ister ulusal ve uluslararası düzeyde yer alsınlar, kamuoyunda tartışılmalara ortam hazırlamaktadırlar (16). 2004 yılı dikkatleri çekmek ve ilgiyi arttırmak maksadıyla trafik yılı ilan edilmesine karşın basın için pek de değer ifade etmemiştir.

Bu kapsamda düzenlenen faaliyetlerin belki de en önemlisi Ankara'da yapılan İkinci Trafik Kongresidir.. 21-22 Ekim 2004 tarihlerinde yapılan toplantılarda Türkiye'nin trafik sorunu çeşitli yönleriyle masaya yatırılarak, alınması gereken önlemler ve yürütülen çalışmalar hakkında bilgi verilmiştir. Toplantıda, Emniyet yetkilileri, bilim adamları, uzmanlar, gazeteciler sunuşlar yapmışlardır. Fakat yürütülen araştırma dönemi kapsamında, medyada bu konuyla ilgili Fikret Bila'nın köşe yazısı dışında herhangi bir habere rastlanılmamıştır. Aynı duyarsızlıktan şikayet eden Bila, yazısında bu sitemini şu şekilde ifade etmektedir: ...Emniyet Genel Müdürlüğü'nün, Ankara Ticaret Odası'nın katkılarıyla düzenlediği şurada haklı olarak öne çıkan bir eleştiri, iki günlük şura faaliyetleri dâhil genel olarak trafik ve trafik eğitiminin medyada hak ettiği yeri almayışydı. Trafik ve trafik kazaları konusunda unutulmaz emekleri bulunan Prof. Dr. Rıdvan Ege başta olmak üzere konuşmacıların çoğu bu eleştiriye gündeme getirdiler. Prof. Dr. Ege'nin verdiği bilgiye göre,

yılda 8 bin 500 kişinin yaşamını yitirdiği trafik kazaları konusunun Türkiye'nin gündeminde hiçbir dönem ilk sırayı alamayışı hayretle vurgulandı. Her yıl bir büyük depremin yol açtığı can kaybına eşit can alan trafik kazalarının sıradan olaylar gibi karşılanması ve üzerinde gerektiği gibi durulmayışı ele alındı. Ayrıca trafikle ilgili haberlerin sadece kaza, facia boyutuyla yansıtılması, kötü görüntülerin tekrar tekrar sunulması da eleştirildi.”

Diğer taraftan toplum için en mutlu olması gereken günler olan belirli dini veya resmi tatillerin medyada yer alma şekli korku ve endişe yaratmaya yöneliktir. Senelerdir aynı başlıklar ve ikazlar yapılır ancak okur/izleyici yine aynı matematik hesaplarıyla karşılaşır. Ek-12 ve Ek-13’de verilen örneklerde görüldüğü gibi bütün kazaların sebebi trafik canavarıdır ve insanlar tatile çıktıklarında mesaiye başlamaktadır! Üstelik yollara çıkmadan önce medya üzerine düşeni yapmış ‘Yollar yine kan gölü” şeklinde tatilecileri uyarmıştır. Peki sonuç: 20–23 Ocak 2005 tarihleri arasındaki 4 günlük Kurban Bayram tatili süresinde; 46 ölümlü trafik kazası meydana gelmiş, 78 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 145 vatandaşımız da yaralanmıştır. 2004 yılındaki 5 günlük Kurban Bayram tatili süresinde; 46 ölümlü trafik kazası meydana gelmiş, 60 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 129 vatandaşımız da yaralanmıştır. 2004 yılındaki 4 günlük Ramazan Bayram tatili süresinde; 68 ölümlü trafik kazası meydana gelmiş, 89 vatandaşımız hayatını kaybetmiş, 136 vatandaşımız da yaralanmıştır. Araştırma dönemine rastlayan Kurban bayramı olan 19–24 Ocak 2005 tarihleri arasında 39 haber, Ramazan bayramı olan 13–18 Kasım 2004 tarihleri arasında ise 30 haber yapılmıştır. Bayramlarda çıkan haberler toplam trafik konulu haberlerin %12,8’ini teşkil etmektedir. Bayram günleri başına düşen haber sayısı 6,6 iken araştırmanın herhangi bir gününe düşen haber sayısı ise 3,4’te kalmıştır. Bu sayısal üstünlüğe karşılık konu açısından hiçbir değişiklik olmamış haberlerin çoğunluğu kazaları işlemiştir. Üstelik bu kazaları medya, Ek-13’deki gibi kader olarak dayatmaktadır. Trafik kazası bir kader olarak görüldüğü sürece sorunun çözümüne katkı sağlayacak adımların atılamayacağı değerlendirilmektedir.

Araştırma dönemi içerisinde haber yapılan bir diğer konu ise trafik denetimlerdir. Ek-17’da sunulan haber gibi birçok haber yapılmış, trafik polislerinin denetimi kimlere yapabileceği, nasıl yapacağı konularında tartışmalara yer verilmiştir. Bu haberlerin kişiye kazandırdığı ortak duygu, sanki denetimleri devletin bir kurumu kendi menfaatleri için istemektedir de sürücüler veli nimettir. Sanki insanlar trafik kurallarına uyarlarsa kazanacak olan kendileri değil de trafik denetçileridir. Oysa denetimler de insan güvenliğini tehdit eden unsurları ortadan kaldırmaya yöneliktir, bir çeşit para kazanma faaliyeti değildir. Gelir kapısı değildir. Herkes için gereklidir. Olumlu trafik kültüründe kuralların içselleştirilmesi ve sürekli uyulması germesine rağmen söz konusu haberlerdeki bunun aksi düşünceler toplumda olumsuz trafik kültürünün gelişmesini sağlayacak düzen ve kurallara dıştan bir uyum zorunluluğunu doğuracaktır.

Araştırma kapsamına incelenen gazetelerdeki karikatürler de dâhil edilmiştir. Ek-25’de verilen karikatürlerin sayıca çok az olmalarına karşın işledikleri konularla hem araştırma alanına hem de toplumun trafik anlayışına ışık tutacak şekilde olduğu tespit edilmiştir. Birinde sürücülük eğitimlerinin yetersiz olduğu ve acemi bir şoförün hali çizilirken, diğerinde denetimlerin yetersizliği anlatılmıştır. Bir diğeri, eğlence kültürüyle trafiğin nasıl hafife alındığını, araçlarla uygun sarkıtılan kolları bacakları konu edinmiştir. Özellikle elinde şehir trafiğindeki şoförlerin endişeli bakışları arasında tırpanla resmedilen Azrail’in görüldüğü karikatür ilginçtir. Azrail, bir kamyonetin kasasındaki koyunu işaret ederek “telaşa gerek yok koyun için geldim” demektedir. Trafiğe çıkarken sürücülerin endişelerini ve bu araştırmanın konusu olan kaygıların yerleşik beklenti ve kültür haline dönüşmesini oldukça etkili anlatmaktadır.

5.2. Haber Vasıtası İle İlgili Bulgular

Maksatlı haber, yalan haberdan tehlikelidir. Günümüzde bazı gazete sahiplerinin yayın politikalarını kendi işlerine alet ettikleri bir gerçektir. Bu yaklaşım basın etiği açısından son derece sakıncalıdır, ayna zamanda halkın

yanlış bilgilendirilmesine yol açacaktır. Yayın organı sahiplerinin bireysel yararlarını öne çıkaran bir politika izleme hakları olmadığı gibi, yayın organını şantaj için kullanmaları toplumu önemli ölçüde rahatsız edecek, yanlış yönlendirmeler, bir dizi sorunu da beraberinde getirecektir. Gazetecilik, bir kamu görevidir ve saygınlık mesleğidir. Bu yerleşmiş geleneğe asla gölge düşürülmemelidir (16). Araştırma kapsamında incelenen Ek-22, Ek-23, Ek-24'deki gibi birçok haberde devlete, devlet kurumlarına, toplumun devlet anlayışına ve değer yargılarına saldırı şeklinde olaylar çarpıtılmıştır. "Türk polisi far yakmaz, Polis böyle yaparsa, Trafik kanunu Nüdü Beyin keyfine keder, Devlet bu yolu açamıyor, Herkes vurdu kimse durmadı" başlıkları büyük harflerle manşet yapılmıştır. Maksadın üzüm yemek olduğu şüphelidir. Trafik haberleri kullanılarak toplumun aşağılanması etik değildir hatta bunun kimin işine yaradığı da tartışma konusudur. Maksatlı haber, yalan haberden çok daha zararlıdır.

Toplam 619 trafik konulu haberin 256'sı (%41,4) Sabah gazetesinde, 188'i (%30,4) Hürriyet gazetesinde, 175'i (%28,3) Milliyet gazetesinde yayınlanmıştır. Bu oranların büyük yüzdeleri, toplam 272 haber (43,9, n=619) kaza konularına ayrılmıştır. Televizyonlarda ise toplam 90 haberin 34'ü (%37,8) Kanal 7 televizyonunda, 24'ü (%26,7) TRT1'de, 22'si (%24,4) Show TV'de, 6'sı (%6,7) NTV'de, 3'ü (%3,3) yerel televizyonlardan Kanal E'de, 1'i (%1,1) Kanal 23'te yayınlanmıştır. Televizyonda yayınlanan haberlerin de büyük çoğunluğu, 35 haber (%38,9, n=90) kaza konulu trafik konulu haberlerden oluşmuştur. Yerel kanalların araştırma süreci boyunca trafik haberine çok az yer vermeleri dikkat çekicidir. Bunun sebebinin yerel kanalların kuruluşlarında etkili olan siyasi fikir ve kişilere (açılış, tören, belediye başkanının ve milletvekillerinin faaliyetleri v.b.) ana haber bültenlerinde daha fazla yer vermesi olarak söylenebilir. Kaynağın detaylı araştırması ve kaynak hakkında bir takım çıkarımlarda bulunmak bu araştırmanın kapsamı dışındadır. Bu araştırma kaynak ne olursa olsun trafik haberinin veriliş biçimini ortaya çıkarmaya yöneliktir.

5.3. Haberin Aktörleri İle İlgili Bulgular

Bir takım haksız uygulamaları önlemek ve toplumun basına karşı tepkisini tarafsız bir gözle değerlendirmek amacıyla Türk basınında da gelişmiş birçok ülke basınındaki uygulamanın bir benzeri gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır. Bu maksatla Okur Temsilciliği (Ombudsmanlık) sistemini gazeteler yerleştirmeye çalışmaktadır. Gazetelerin bu göreve kendi bünyelerinden birini getirmeleri tartışılmaktadır. Çünkü dikkat edilirse genelde okuyucunun verdiği haklı tepkilerde bile gazete veya haber sahibini savunmakta, zaman zaman gazetecilik dersi vermekte, eleştirilere mutlaka bir kulp bulmaktadır.

Ek-8’de yer alan iki haberden üstte bulunan gazete baskısı verilen haberle ilgili okur köşesinde dile getirilen rahatsızlık şu şekildedir:” 16 satırlık haberde 9 kez bayan sürücünün adı geçiyor. Alkollü araç kullanan bayan olunca demek böyle oluyor, adı da zihinlere iyice kazınsın diye tekrar tekrar anılıyor. İnsan haklarına bu denli müdahale olmamalı”

Aynı olumsuz yaklaşım, Show TV’de yayınlanan ve metni Bulgular bölümünün Başlık içeriği alt başlığında verilen “Onlarca polis iki genci nasıl hırpaladı” başlıklı haberde “Polis” kelimesi 8 kez herhangi bir olumsuz yargı bildiren ifade ile birlikte kullanılmıştır. Langer’e göre (44), bir metnin içerik analizi yapılırken dört kritere göre değerlendirme yapılır. Bunlar, söz dimi (cümle yapısı), konu, anlam ve diyalog kriterleridir. Elbette bu değerlendirmeye cümlenin en küçük unsuru olan kelimedden başlanarak kelime öbeklerine daha sonrada deyimlere ve konu bloklarına kadar olumluluk veya olumsuzluk açıları da dikkate alınarak analiz yapılır. Böylece cümlenin gerçekte ne anlattığı ortaya çıkarılır.

Dolayısı ile herhangi bir metin ne kadar olumlu bir konuyu işleme iddiasında olursa olsun gerçekte insanlara olumsuz değerler ve yargılar yükleyebilir. Söz konusu haberin trafik kadar hassas bir konuyu ele almasına rağmen hem içerdiği sözle hem de görüntülerle bu kadar düzeysiz ve devlete karşı propaganda unsurunu içerecek şekilde kullanılması toplumsal kültüre hayal

kırıklığından başka ne kazandırabilir. Trafik düzeni denetimle de yakından ilgilidir. Denetimle görevli personelin bu şekilde kötü reklâmını yapmak trafik kültürüne olumlu katkı sağlayamayacaktır.

Gazeteler aktör özelliklerinden birinci planda isim ikinci planda meslek bilgisine ağırlık vermişlerdir. Ancak ikinci planda 9 (%2,2) haberde cinselliği çağrıştıran ve cinsel tercih ifadelerine yer verilmesi dikkat çekicidir. Ek-8'nin alt bölümünde verilen haberinde ise cinsiyet konusunu işlenerek kadınların araç kullanma alışkanlıkları değerlendirilmiş, "Kadın sürücüler erkekleri yakaladı" şeklinde ilk bakışta olumlu anlaşılan bir başlık kullanılmıştır. Ancak haber içeriğine bakıldığında olumsuz trafik kültürünün meyveleri olan birçok kural hatasının kadınlar tarafından erkekler kadar yapılmaya başlandığı yazmaktadır. Bu bir başarı öyküsü müdür? Resmin altında yer alan "kadın sürücüler de trafik canavarı olamaya başladı" iddiası haberde verilen yüzde ve oranlara göre biraz abartılmıştır.

Araştırma dönemi boyunca birçok gazetenin haftalık otomobil ekleri verdiği görülmüşken ayrı bir ekte yalnızca iki defa birer sayfa Hülya Avşar tarafından Trafik Güvenliğini konu alan haber yapılmıştır(1). Gazetelerin ekleri araştırma kapsamı dışında olmasına rağmen bu haberin aktörü olan İstanbul Trafik Denetim Şube Müdürünün Ali Kemal Hanlı'nın bir uzman olarak söyledikleri bu araştırma açısından değinmeye değerdir:

"Silah kazalarını şeytan doldurduğu için, trafik kazalarını da canavar yaptığı için önleyemiyoruz diye bir düşünce var. Trafik kazalarının sonuçlarını insanlarımız araç kullanmanın bir bedeli olarak görüyorlar... Ülkemizde trafik artık silahlı terörden daha büyük bir tehlike oluşturuyor.

Basının yerleştirilmeye çalışılan trafik davranışlarını nasıl haber yaptığı Ek-9'de verilmiştir. Genellik uyulması gereken ve trafik güvenliği açısından belli bir çalışma neticesinde yaygınlaştırılan bir takım kuralların muhalifine haberleri konu edinmişlerdir. Trafik ışıklarının kazaları arttırdığı fikri güvenlik açısından korkunç bir fikirdir ve olumlu trafik kültürüne hizmet etmemektedir.

Aynı şekilde kazada bir kişinin ölümünü emniyet kemerine bağlamak haber içeriğinden anlaşıldığı kadarıyla herhangi bir bilimsel veriye dayanmamaktadır. Uzman görüşünü yansıtmayan bu fikrin de şimdiye kadarki çabaları boşa çıkartmaya yönelik bir etkisi olması muhtemeldir. Trafik ceza oranlarını açıklayan bir haber yapılırken basını haber başlığını, birinci sayfada “ Trafikte yavaş gitmek de suç” şeklinde koyması olumlu trafik davranışlarının gelişmesine hizmet etmeyecektir. Bu başlığa bakarak toplumundaki trafik kültürsüzlüğüne şaşmamak gerekmektedir. Özetle konusu kaza olmayan haberlerin basın mensuplarınca ilginç görülen yanı genel eğitime aykırı düşmemeli, yıllardır trafik kültürüne yerleştirilmeye çalışılan olumlu davranış ilkeleriyle bağdaşmalıdır.

Trafik konulu haberlerin aktörü çoğunlukla sıradan insanlardır. Gazetelerde yer alan toplan 619 haberin 377'sini (%60,9) aktörünü sıradan vatandaşlar oluşturmuş, aynı sayı televizyon haberleri için 49 (%54,4, n=90) olmuştur. Sıradan insanların birçoğu bu haberlerde kaza gerekçesi ile konu edinilmiştir. Gazeteler için bu sayı 196 (%31,7, n=619) iken televizyon için 28 (%31,1, n=90) olmuştur. Gazeteler kaza sonrası 49 (%7,9, 619) sıradan insanı konu edinmişken televizyonlar yalnızca 1 (%2,2, n=90) haberde kalmıştır. Bu akşam ekranının gazete sayfasından kıymetli olduğu bulgusunu doğrulamaktadır.

Gazetelerde yer alan toplam 619 trafik konulu haberlerin 523 (%84,4) tanesinde herhangi bir özelliğe rastlanılmış, geriye kalan 96 tanesinde (%15,6) bir özellik tespit edilmemiştir. Bu oranlar televizyon için de kayda değer ölçüde değişmemiştir. Televizyonlardaki trafik konulu haberlerin 69 (%76,7) tanesinde herhangi bir özelliğe rastlanılmış, geriye kalan 21 tanesinde (%23,3) herhangi bir özellik tespit edilmemiştir.

Bu haberlerin ise gazetelerde öncelikli olarak aktörlerin isimleri televizyonlarda öncelikli olarak aktörlerin meslekleri yer almıştır. Gazetelerin isim özelliğini ön plana çıkardıkları haber sayısı 386 (%73,8, n=523) iken, televizyonların meslek özelliğini ön plana çıkardıkları haber sayısı 20'dir

(%38,5, n=52). Gazetede yer alan trafik konulu haberlerden biri de Ek-20 olarak verilmiştir. Haberin başlığı, “Hayatını trafik kazası değiştirdi” fotoğrafı ise Viladimir Putin’in eşiyle el ele görüntüsü. Merakla okumaya başlandığında Putin’in değişen hayatının dini yaşamı olduğu anlaşılmaktadır. Nedense Putin ziyaret için geldiği Türkiye’de Trafik konusuyla çok özdeşleşmiştir. Ankara’da bulunan havaalanı-Bakanlıklar protokol yolundan geçtikten sonra Ankaralılarından trafik sıkışıklığı için özür dilemiş, bu da birinci sayfada Ek-20’da görülen haberle sürmanşet yapılmıştır. Televizyonlarda aktör özelliklerinden cinsellik, din ve etnisite hiç vurgulanmamıştır. Özetle gazeteler sırasıyla bir aktörün ismine, yaşına, mesleğine ve siyasi yönelimine daha çok değinirken, televizyonlar mesleğine, ismine ve adresine yer vermiştir. Buradan televizyonlar için habere konu kişinin toplumsal rolünün daha önemli olduğu bulgusuna ulaşılabilir.

5.4. Haberin Ölçüleri İle İlgili Bulgular

Gazetelerde yer alan 619 trafik konulu haberin 398’i (%64,3) gazete sayfasına göre %6’dan büyüktür. Gazete sayfasının $\frac{1}{4}$ ‘ünden büyük olan haber sayısı ise 81’dir (%13). Bu sayıların ise büyük çoğunluğunu kaza ve kaza sonrası haberler oluşturmaktadır. Aynı oranlar kaza ve kaza sonrası haberler için şöyledir: Gazetelerde yer alan 344 kaza ve kaza sonrası konulu haberin 221’i (%64,3, n=344) gazete sayfasına göre %6’dan büyüktür. Gazete sayfasının $\frac{1}{4}$ ‘ünden büyük olan kaza ve kaza sonrası haber sayısı ise 48’dir (%13,9). Bu sayı ve oranlar konusu kaza ve kaza sonrası olan trafik haberlerinin okunabilirliğini daha fazla olduğunu ispatlamaktadır.

Trafik konulu 619 gazete haberlerinin boyutlarına bakılmaksızın resim/yazı oranları dikkate alınmadan yapılan değerlendirmede 348 (%56,2) haberin metin kısmının resimlerin den daha fazla olduğu veya hiç resim kullanılmadığı 177 (%28,6) haberin ise resim açısından yazılı kesiminden fazla olduğu, 94 (%15,2) haberde de dengeli olduğu tespit edilmiştir. Resim-yazı oranının eşit olduğu ve resmin fazla olduğu haberlerin toplamı 271 (%43,8) olması dikkat çekicidir. Bu haberlerin büyük çoğunluğunda 156

(%44,9, n=348) hiç fotoğraf yoktur. Bunlar köşe yazıları ve sayfaya göre %5'den küçük olan indeks haberleridir. Bu durum yazısı fazla haberlerin sayısını nispeten fazla gibi göstermektedir. Ancak bahsi geçen türden haberler değerlendirme dışı tutulduğunda gazetelerin trafik konulu haberlerin çoğunda resim kullandığı anlaşılmaktadır.

Ek-11'da verilen "Bolu Dağı'nda sis dehşeti" başlıklı haberde yer alan fotoğraf hurda haline gelmiş araçları konu edinmiştir. Resim neredeyse yazının 3 misli büyüklüğündedir. Haberde ilk dikkati çeken başlığındaki "dehşet" kelimesi ve kâğıt gibi buruşmuş araçlardır. Tam başlık ve fotoğrafa göre birçok ölü olabileceği izlenimine kapıldığınız anda, alt başlıkta hiç ölenin olmadığı anlaşılıyor. Dehşet olan araçların çarpışması mıdır? Medyanın kullandığı kelimelerin anlam bakımından bir ölçüsü olmadığı Ek-15'deki "soykırım" ve "Felluce" benzetmelerinden de çok net anlaşılmaktadır. Kelimelerin anlam kaymasını daha çok abartı için kullanmaktadırlar.

Kaza konulu trafik haberlerinin alanı arttıkça resmi fazla haber sayısı artmakta, alanı küçüldükçe yazısı fazla olan haber sayısı artmaktadır. Kaza konulu haberlerden 80'ni (%29,4, n=272) gazete sayfasının %5'inden daha küçüktür. Buna karşılık 75'inin (%27,6) resmi fazladır. 54 adet (%19,9) resim ve yazısı eşit haber de bu sayıya eklendiğinde kaza haberlerinin yarısına yakınının resimli ve sayfada gözle görülür büyüklükte verildiği anlaşılmaktadır.

Özetle kaza konulu haberlerin resim oranlarının ve gazetede yer aldığı alanın fazla geriye kalan haberlerin yazılarının fazla olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca resim olan haberlerin daha büyük yüz ölçümlerle sayfada yer aldığı yazıdan ibaret veya yazısı fazla haberlerin ise sayfada küçük boyutlarla yer aldığı görülmektedir.

Trafik konulu televizyon haberlerin ise süre açısından bülten içindeki oranları tespit edilmiş ve yüzdelik dilimler halinde gruplandırılmışlardır. Televizyonlardaki trafik konulu haberler genellikle 50 -100 sn arasındadır.

Trafik konulu haberlerin süreleri ile bültenin tüm süresi mukayese edilerek haberin bülten içindeki yüzdesi bulunmuş ve aynı yoğunlaşmanın yapılan gruplandırmada %2,1 ile %6 arasında olduğu anlaşılmaktadır.

Trafik konulu 619 gazete haberlerin başlıklarının 227'si (%36,7) çok büyük yani 16 cm'den fazla harflerle verilmiştir. Bir gazete sayfasının 9 sütundan oluştuğunu ve her sütunun yaklaşık olarak 4cm. olduğunu düşünersek, 16cm. den uzun bir haber başlığı oldukça dikkat çekicidir ve haberin okunmasını ve dolayısıyla trafik kültürü üzerindeki etkisini diğer haberlere nazaran attırmaktadır. Bu başlıklardan en fazla rakamının, 94'nün (%15,2) kaza konulu haberlere ait olması dikkat çekicidir. 376 (%60,7) haberin başlığının orta değer olan 8 cm'den yani iki sütundan büyük olması dikkat çekicidir.

5.5. Başlık İçeriği İle İlgili Bulgular

Gazete sözcüklerinde kullanılan kelimeler durum tanımlamasını yansıtmaları yanında, gazetelerin olaylar hakkında sunduğu toplumsal politik görüşlerine işaret edebilir. Gazete başlıklarında kullanılan bu kelimeler, bir olayın tüm yönlerini tanımlama ve özetlemenin yanında, olayı da değerlendirirler. Bundan dolayı başlıklardaki sözcük seçimleri ve kullanımları, bünyesinde örtülü ideolojik anlamları barındırır(32). Trafik konulu gazete haberlerinin başlık içeriğinin mesajlarından 172'i (% 27,8) merak uyandırıcı, 170'i (%27,5) bilgilendirici, 80'i (%12,9) ise acındırıcıdır. Buradaki bilgilendirme sınıflandırması, sayısal olarak verilen örneğin 2 ölü,3 yaralı v.b. ifadeleri kapsamaktadır. Bu başlıktan eğitcilik yönü olmayan bilinçlenmeye fayda sağlamayan veriler anlaşılmalıdır. Bu değerlere paralel olarak Televizyonlarda ise trafik konulu haberlerin özellikle de başlık içeriğinin mesajlarından 35'i (%39,3) bilgilendirici, 21'i (% 23,6) merak uyandırıcı, 4'ü (%4,5) ise acındırıcıdır. En şaşırtıcı rakam, gazetelerdeki haberlerin 71'inin (%11,5, n=619), televizyonlardaki haberin ise 13'ünün (%14,6, n=89) alaycı ve kışkırtıcı mesajlar içermesidir.

Ek-14’de”Yardımcı doçent, yardıma koşarken öldü” başlığıyla verilen haberde “yardımcı”, “yardımcı” olamadı anlamına gelen bir anlamdan ötürü alay sezilmektedir. Haberindeki olayın oluş şekli ile aktörün mesleğinin hiçbir bağlantısı yoktur. Buna rağmen başlığa taşınarak kelime benzerliğinden faydalanmak suretiyle kişinin sosyal statüsünü düştüğü müşkül durumla veya olayla birlikte sunmuştur. Bunun yanında yardım etmek gibi ulvi bir davranışı, “yardıma koşarken öldü” kelime grubu ile kötüleyip kişinin ölümünü yardım etmesine bağlamak nesnellikle bağdaşmamaktadır. Çünkü gerçekten ölüm sebebinin aktörün yardım etmesi olduğuna dair haberde hiçbir veri bulunmamaktadır. Çarpan aracın hızına, aktöre çarptığı noktanın yolun neresinde olduğuna veya çevre şartlarına ilişkin hiçbir veri söz konusu edilmemiştir. Haberde olayın trafik yönünden ziyade aktörün kaderi ve şansızlığı işlenmiştir.

Buna başka bir somut örnek de Show TV’nin 23 Eylül 2005 tarihli akşam ana haber bültenlerinde yayımladığı bir haberdır. Haberin hem başlığı hem de içeriği saldırgan iddialarla doludur. Bu metnin tamamı bulgular bölümünde başlık içeriği maddesinde verilmiştir. Elbette haberin tekrarlanan görüntülerle, ses tonlamasıyla, bir de arka fonunda kullanılan müzikle izleyici üzerindeki etkisi çok çok daha fazla olması kaçınılmazdır. Eklerde verilen haber örneklerine bakıldığında olumsuz trafik kültürünün neden toplumda bu kadar baskın olduğu kolaylıkla anlaşılabilmektedir.

Diğer bir aşığılama da olaylar ve insanlar vasıtası ile Türk kültürüne karşı yapılmıştır. Ek-18’de verilen haberde “Tren Türk şoförüne vız gelir” , Tren gelir hoş gelir Türk şoförüne vız gelir” başlıklarında yer alan “Türk” kelimesinin haber içeriğiyle hiçbir ilgisi bulunamamıştır. Evet, bir kural çiğnenmektedir ve bu tespit edilmiştir. Bunun veriliş biçiminin millet kimliği ile bir bağlantısı yoktur. Türkiye’de sürücü hatalarından kaynaklanan kazaların batılı ülkelerle karşılaştırıldığında daha yüksek olmasının Türklükle değil eğitimsizlik ve trafik bilincinden yoksun olmakla ilgili olduğu birçok kurumun yaptığı çalışmalarla ispatlanmıştır(66). Bu genelleme hiçbir bilimsel veriye dayanmamaktadır. Türkiye’deki şoförlerin hepsi hemzemin geçitteki uyarıları

dinlemez varsayımının olumlu trafik kültürüne kazandıracağı bir esas yoktur. Ek-23 ve 24'te verilen "Polis böyle yaparsa..." Müdürün dediğine bak Yasa keyfe kedermiş" ve "Türk polisi far yakmaz" başlıklı haber için de aynı değerlendirmeler pek yanlış sayılmaz.

Gazete yayınlama tekniğinde en özenli çalışmalar, haberleri değerlendirme ve başlıklarını belirleme de yoğunlaşmaktadır. Başlık, haber içeriğinden çıkarılmaktadır. İçerikte olduğu gibi başlıkta da yoruma yer verilmez. Olabilirliği tartışılrsa da temel gazetecilik ilkeleriyle çelişmektedir. Yayın organlarında, yoruma dönük yazılara haber sütunlarının dışında ayrı yerler ayrılmaktadır. Başlıklar okurun bir bakışta kavrayacağı vurucu biçimde olmalı, içeriği öz olarak yansıtmalıdır (16). Gazetelerdeki trafik konulu haberlerin 58 (%9,4) başlıkta suçlayıcı bir içerik varken 28'inde (%4,5) herhangi bir kusuru kapatıcı veya yol, araç, yağmur gibi başka cansız bir nesnelere yüklemek suretiyle aklayıcı ifadeler bulunmaktadır. Aynı rakamlar televizyon için 10 (%11,2) başlıkta suçlayıcı bir içerik varken 2'sinde (%2,2) aklayıcı şeklinde olmuştur.

Buna bir örnek Ek-10'da verilmiştir. "Tomruklar bir aileyi yok etti" başlığı ile verilen haberde görselliğe önem verilmiş, hurda araç arasına sıkışmış ve parçalanmış ceset fotoğrafı kullanılmıştır. Aileyi yok eden gerçekten tomruklar mıdır? Buna okuyucuyu inandırmak için bir çizim yapılmış ve olayın oluş şekli resmedilmiştir. Oysa bu olay, bir ülkenin yük taşıma politikasının, şoförün kar elde etmek için aşırı ve tedbirsiz yükleme yapmasının veya bunu yapan şoförün denetlenmemesinin ve daha birçok kültürsüzlüğün bir sonucu gibi görünmektedir. Bu yaklaşım, tomrukları suçlama ve suçluları aklama zihniyetini dolayısıyla olumsuz trafik kültürünü yaratmaktadır.

Bir başlıkta birden fazla mesaj bulunabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca suçlayıcı bir ifadenin de içerisinde aynı zamanda dolaylı olarak aklayıcı ifadeler de vardır. Suçlayıcı ifadeler daha çok araca, yola ve duruma yöneliktir. Aklayıcı ifadeler ise daha çok "insanlar" doğrultusundadır. Ancak burada doğrudan aklayıcı ifadeler dikkate alınmıştır. Bilgilendirici olarak

değerlendirilen başlıklarda ölü, yaralı sayısı, bir kişi, kuruluş veya kurala ilişkin açıklamalar dâhil edilmiştir. Bir başlığın eğitici olabilmesi trafiğe ilişkin bir sorunun çözümüne veya esaslarına yönelik ifadeler bulunmasına bağlıdır.

Kimi gazeteciler, "başlık bile başlı başına haberdır" değerlendirmesi yapmaktadırlar. Başlıklar okurun dikkatini çekmeli, haberin özetini yansıtmalı, olaylar arasındaki önem derecesini belirleyici nitelikte olmalıdır. Basın-yayın organını, okur için çekici konuma getirmede de, başlıkların önemi yadsınamaz. Televizyon gazeteciliğinde uygulama ise haber bülteni ya da programına başlamadan önce verilen özetlerdir. Üstelik televizyonda her habere bir başlıkla girilmektedir. Başlıklar genelde, haber ve yazı metnindeki özü yansıtmaktadır. Metinle başlık çelişirse, kuşku uyandıracaktır. Başlıklar mutlaka toplu olmalı, boş sözlerden kaçınmalı, hurufat ve harf karakterleri de canlılığa katkıda bulunmalıdır. Canlı olmak, abartı demek değildir (16). Başlık okuyucuları için başlıkların çok büyük bir kıymeti vardır. Ne gazetelerde ne de televizyonlarda eğitici ifadelere yer verilmemiştir. Bu rakamlar gazete için ancak 11 (%1,8) televizyon için ise ancak 2 (%2,2) olarak gerçekleşmiştir. Bu oranların çok düşük olmasından başka bir sorun da televizyonun eğitici bilgi verme konusunda başarısız olduğudur. Örneğin gazeteler, okuyucularına çok daha fazla içeriği çok daha hızlı ulaştırırlar. Dört gazete sayfasını televizyonda okumak aşağı yukarı dört saat sürecektir. Televizyonda anlatılmakta olan konularla ilişkisiz görüntüler göstermek, anlaşılmayı ve izlenmeyi daha da zorlaştırabilir. Ayrıca TV izleyicileri bilgiyi aynı hızla algılayamazlar. Bu yüzden ortalama bir hız yakalanması gerekecektir. Bu durum ise hızlı algılayanların canını sıkacak, yavaş algılayanlar ise programı takip edemeyeceklerdir. Tekrarların sebebi de bu sakıncayı ortadan kaldırabilmeye yöneliktir.

Başlıkta, eleştiri özelliği bulunan açıklamaları yansıtmak, okurun habere kaçmasına neden olacaktır. Bu bakımdan imalı sözcükler bile başlıklarda yer bulmamalıdır. Ana başlıklar uzun cümleleri içermemeli, gerektiğinde ayrıntıdan özetler alt ve üst başlıklarla spotlara yüklenmelidir(16). Çalışma dönemi içerisinde medya tarafından yürütülen kampanyalardan birisi de

LPG’li araçlar hakkındadır. Bu sayede LPG’li araç sahiplerinin sızdırmazlık raporu adı altında bir yükümlülüğe ve denetime tabi tutulmaları sağlanmıştır. Fatih Altaylı’nın köşesinde kullandığı ve Ek-4’te verilen “Dört yanımız saatsiz bomba”, “Tekerlekli bombalar bakanların umurunda değil”, “LPG’li araçlar El Kaide gibi” başlıkları kampanyanın en dikkat çekici başlıklarıdır. Altaylı LPG düzensizliği ile gündemdeki terör olayları ile bağlantılı başlık atmış ve şiddeti giderek arttırmıştır ve son yazısında haklılığını ilan etmiştir. Önce saatsiz bomba sonra tekerlekli en sonda bir terör örgütü ile benzetme yapmıştır. Terörün sosyal olgular içerisindeki kullanımı sakıncalı sonuçlar doğurabilir.

Ek-21’de verilen örnekte ise “Jaguar’ı kırmızı ışıktavladılar” başlığı atılmıştır. Bir bayanın kullandığı aracın kırmızı ışıktavsp edilmesi hem alaycı, hem de mağduru kırıcı bir şekilde sunulmuş, üstelik gasp yapan suçluların fiilini (avlamak) mazur görücü, suçu ise hafife alıcı bir anlam yüklenmiştir. “Kırmızı ışıktav hayatınız tehlikede olabilir” teması işlenmiştir. Burada suç olan kırmızı ışıktav durulması değil, hangi şart altında olursa olsun gaspın vuku bulmasıdır. O halde başlık olumlu trafik kültürü yaratmanın çok uzağındadır.

Bireysel değerlendirmeler ve yoruma dönük düzenlemeler içerikte olduğu gibi başlıklarda da uygulanmamalıdır. Başlıklarda soru cümleleri kullanmak da doğru değildir. Kesik ve fiilsiz cümleler bulunmamalı, aynı sayfada yer alan fiil ve eklerde de bütünlük sağlanmalıdır. Metinlerde olduğu gibi, haber başlıklarında da bir fiilin tek zamanı kullanılmalı, bir sözcük aynı cümlede tekrarlanmamalıdır (16).

5.6. Haber İçeriğı İle İlgili Bulgular

Gazeteciler, her ne kadar olayların tarafsız bir fotoğrafını vermeye çalışsalar da sonunda yayınlanan haberlerin belli bir çerçevesi vardır. Binlerce olay arasından bazıları hiyerarşik sırayla gazetecilik yapan kitle iletişim araçlarında yerlerini almaktadır. Bu seçim neye göre yapılmaktadır? Haber başlıkları ve içerikleri nasıl düzenlenmektedir. Haber içeriklerini etkileyen

unsurlara ilişkin sistematik tanımlayıcı çalışmalar Shoemaker ve Reese tarafından yapılmıştır. Söz konusu iki bilim adamı haber içeriklerini etkileyen kaynakları beş madde halinde sıralamışlardır. (16).

Medya Çalışanlarından Kaynaklanan Etkiler: Çalışanların bireysel nitelikleri, inançları, etnik kökenleri, tutumları, değerleri, mesleksi birikimleri ve rollerini kapsayan özelliklerinin doğurduğu etkilerdir.

Çalışma Düzeninden Kaynaklanan Etkiler: Yayın süreci içinde, zaman ve yer yetersizliği, haber yazım teknikleri, değerler, nesnellik ve kaynağa bağlılıktan doğan etkilerdir.

Kurumsal Amaçlardan Kaynaklanan Etkiler: Kitle iletişim araçlarının sahip oldukları amaçlara yönelik etkilerdir. Medya kuruluşları, diğer kurumlarda olduğu gibi ekonomik amaçları doğrultusunda etkinlikte bulunmaktadır. Ekonomi-politik değerlendirmede medya kuruluşlarının gücü üzerinde durulmaktadır. Bu öncelik dikkate alındığında medya içeriğini birinci derecede belirleyen unsur ekonomik çıkarlar ve gazetecilik yapan kitle iletişim araçlarının mülkiyet yapılarıdır.

Kurum Dışı Etkiler: Çıkar gruplarının medyada yer alabilmek için birer baskı grubu oluşturarak içeriği etkilediği de bir gerçektir. Kurum dışından gelen etkiler haber kaynaklarının önemini de ortaya koymaktadırlar.

İdeolojik Eğilimlerin Etkileri: Medya çalışanlarının, sahiplerinin ve bunlarla ilişkide bulunanların ideolojik eğilimleri haber içeriğine de yansımaktadır(16). Aynı etkenlerin trafik konulu haberlerin içeriğinde de rol oynadığı değerlendirilmektedir.

Öncelikle söz konusu haber içeriklerini etkileyen faktörlerin trafik konulu haberlerde ne kadar etkin olduğunu ortaya koyabilmek için sıradan her haberde dikkate alınması gereken hususlar olan 5N1K faktörlerine bakmamız gerekmektedir. Trafik konulu haberlerin, bir haberin en temel değerlendirme

ölçütü olan ve tanımında da yer alan 5N1K esasları doğrultusunda analiz edilmesi içeriğindeki hangi unsurlara ne kadar önem verildiğini göstermesi açısından önemlidir.

Ne:

Ne sorusu 5.1. Haberin Konusu ile ilgili bulgular bölümünde değerlendirilmiştir.

Nerede:

Trafik konulu gazete haberlerin 304'ünde (%49,2, n=619) televizyon için 39'unda (%43,3, n=90) yer unsuru belirtilmiş, gazete için geriye kalan 315'inde (%50,8, n=619) televizyon için geriye kalan 51'inde (%56,7, n=90) bu bilgiye rastlanılmamıştır. Trafik konulu haberlerin gazeteler için 146'sı (%48, n=304) şehir içinde, 83'ü şehir dışında, televizyon için 25'i (%64,1, n=39) şehir içinde, 11'i (%28,2, n=39) şehir dışında gerçekleşmiştir. Kaza konulu gazete haberlerine bakıldığında ise 117'si (%38,5, n=304) şehir içinde 74'ü (%24,3, n=304)) şehir dışında meydana gelmiştir. Televizyonlarda yer alan kaza konulu haberlerin 21'i (%53,8, n=39) şehir içinde 11'i (%28,2, n=39) şehir dışında meydana gelmiştir. Medyanın trafik konulu haberleri verirken özellikle de kaza haberlerini iletirken yer kavramına yeterince önem vermediği değerlendirilebilir.

Neden/Niçin:

Trafik konulu gazete haberlerin ancak 231'inde (%37,4; n=619) nedenler üzerinde durulmuştur. Üstelik 72 (%26,5; n=272) kaza haberinde kaza nedenine hiç yer verilmemiştir. Kaza konulu trafik haberlerinde kaza nedeni olarak hava, yağmur, yol ve aracın sayısı toplam 54 (%27; n=200) gibi azımsanmayacak bir rakamdır. Bu sayı neredeyse toplamı 60 (%30; n=200) olan aşırı hız, alkol, yorgunluk veya dikkatsizlik, hatalı sollama veya şerit değiştirme, bunalım veya psikolojik nedenler başlıkları kadardır. Ayrıca

konusu kaza olan trafik haberlerinde 13 kez (%5,9; n=231) yaya sorumlu tutulmuştur. Bu sınıflandırmanın haricindeki nedenler 53 (%22,9) adettir. Televizyonlardaki trafik konulu haberlerin ise ancak 21'inde (%23,3; n=90) nedenler üzerinde durulmuş, 17 (%48,5; n=35) kaza haberinde kaza nedenine hiç yer verilmemiştir.

Kaza konulu trafik haberlerinde kaza nedeni olarak yağmur ve aracın toplam 5 (%27,7; n=18) gibi azımsanmayacak bir rakamdır. Bu sayı toplamı 5 (%27,7; n=18) olan aşırı hız, alkol başlıkları kadardır. Ayrıca konusu kaza olan trafik haberlerinde 2 kez (%9,5; n=21) yaya sorumlu tutulmuştur. Hiçbir haberde kaza nedeni olarak hıza, yol, yorgunluk veya dikkatsizlik, hatalı sollama ya da şerit değiştirme, bunalım ya da psikolojik nedenler geçmemiştir. Bu sonuçlara göre Türkiye'deki kazaların %97,3'ünün (22) nedeni insan unsurudur veya %54'ü aşırı hız nedeniyle gerçekleşmektedir istatistik verisi medyada aynı oranda temsil edilememiştir. Medyanın trafik konulu haberleri verirken özellikle de kaza haberlerini iletirken zaman neden ve koşullar üzerinde yeterince durmadığı değerlendirilebilir.

Ne zaman:

Trafik konulu haberlerin 174'ünde (%28,2,n=619) zaman mefhumuna yer verilmiştir. Bu haberlerden 88'inde (%50,6, n=619) gündüz, 86'sında (%49,4) gece zaman dilimi kullanılmıştır. Ayrıca 155 (%57; n=272) kaza konulu haberde zaman belirtilmiş, bunun 82'si (%47,2; n=174) gündüz, 73'ü (%42; n=174) gece olarak gerçekleşmiştir. Trafik konulu televizyon haberlerin 34'ünde (%37,7) zaman mefhumuna yer verilmiştir. Bu haberlerden 15'inde (%44,1) gündüz, 19'unda (%55,9) gece zaman dilimi kullanılmıştır. Ayrıca 31 (%88,5; n=35) kaza konulu haberde zaman belirtilmiş, bunun 14'ü (%41,2; n=34) gündüz, 17'si (%50; n=34) gece olarak gerçekleşmiştir. Medyanın trafik konulu haberleri verirken özellikle de kaza haberlerini iletirken zaman mefhumuna yeterince önem vermediği değerlendirilebilir.

Nasıl:

Trafik konulu gazete haberlerinde türlerinin belirtildiği haberlerin 130'u (%44,5) iki aracın çarpışması, 91'i (%31,2) aracın tek başına kaza yapması, 35'i (%12) aracın yaya çarpması şeklindedir. Bu haberlerin neredeyse tamamı kaza ve kaza sonrası ile ilgilidir. Televizyon haberlerinde ise 15'i (%38,5) aracın tek başına kaza yapması, 7'si (%17,9) iki aracın çarpışması, 5'i (%12,8) aracın yaya çarpması, 8'i (%20,5) aracın yanması türleri ağırlıklı olarak işlenmiştir. 2004 Türkiye İstatistik Yıllığı verilerine göre medyanın trafik konulu haberleri verirken özellikle de kaza ve kaza sonrası haberlerde olayın nasıl gerçekleştiğini, ne tür bir olay olduğunu hemen hemen yansıttığı değerlendirilebilir. 2004 Türkiye İstatistik Yıllığı verilerine göre 2003 yılında trafik kazalarının oluş şekline göre çarpma %53'lük paya sahipken, yaya çarpma %24 gerçekleşmiştir.

Araştırma kapsamında araç türleri de değerlendirilmiştir. Gazetelerdeki kaza haberleri düşünüldüğünde 39'u (%25, n=156) otomobilin kamyonla yaptığı kazalar olarak ortaya çıkmaktadır. Otomobilin yine bir otomobille yaptığı kazaların sayısı 23 (%14,7, n=156), otobüsle yaptığı kazaların sayısı ise 9'dur (%5,8, n=156). Televizyondaki trafik konulu haberlerin ise 1'i (%10, n=10) otomobilin kamyonla yaptığı kazalar olarak ortaya çıkmaktadır. Otomobilin yine bir otomobille yaptığı kazaların sayısı 3 (%30, n=10), otobüsle yaptığı kazaların sayısı ise 1'dir (%10, n=10). Traktörün herhangi biri ile çarpışması, 1 kazada (%10, n=9) söz konusudur. Trafik kazaları konusunda yapılan birçok araştırmaların bulgusu (66) ve istatistik sonuçlarından birisi olan "Türkiye yollarında kamyonla yük taşımacılığı yollara zarar vermekte ve trafik yoğunluğunu arttırmaktadır" varsayımı gazetelere nispeten yansımış ancak aynı oranda televizyonlarda yansımamıştır.

Trafik konulu gazete haberlerin 496'sında (%80,1, n=619) trafik konulu televizyon haberlerin 68'inde (%75,5, n=90) başlık içeriğinde herhangi bir dehşet ifadesine rastlanmamıştır. Ancak haberlerin gazeteler için 123'ü de

(%19,9) televizyonlar için 22'sinde (%24,5) rastlanan dehşet ifadeleri de azımsanacak bir rakam değildir. Üstelik bu değerlendirmenin sadece başlık ve ara başlıklardaki kelimeler üzerinde olduğu unutulmamalıdır. Bu oranın da en büyük olduğu konu kazalardır. Trafik konulu haberlerin gazeteler için 94 (%15,1, n=619) televizyonlar için 12 (%13,3, n=90) kaza konulu haber başlığında açıkça dehşet ifadeleri söz konusudur. Dehşet ifadeleri habercilerin kaçış noktası ve kolaycılıktır. İçerikle ilgili ya da ilgisiz her haberde dehşet unsuruna rastlamak mümkündür. Haberin okunması veya izlenmesi neredeyse bununla eş görülmektedir. Üzerinde düşünülmüş çıkarımlar ve sadece duygulara değil mantığa ve iknaya yönelik kelimeler tercih edilmemektedir. Ek-15'te bulunan "Trafik soykırımı" ve "Acı benzerlik, Felluce'de savaş Şanlıurfa'da kaza" başlıklı haberler böyle bir habercilik anlayışının en güzel örnekleridir.

Trafik konulu 619 gazete haberlerin 117'si (%18,9) televizyon haberlerinin 9'u (%10, n=90) hikâye edilmiştir. Hayat hikâyesi olan trafik konulu gazete haberlerin neredeyse tamamına yakını (%86,3) kaza ve kaza sonrası konulu haberler oluşturmuştur. Ayrıca toplam kaza ve kaza sonrası konulu haberlerin yaklaşık üçte biri (%28,8) hikâye edilmiştir. Televizyonlarda ise 81 haberde öyküye rastlanmamıştır (%90, n=90). Bu durumun ekran süresinin kısıtlarından kaynaklandığı öngörülmüştür. Ek-19'de birinci sayfada manşetten verilen haber bir ailenin geçirdiği ve çocuklarını kaybettikleri trafik kazasını hikâye etmiştir. "Ağlatan Veda" başlıklı haberde sadece insanların müşküllüklerinden bahsedilmiş, trafik sürecine hiç değinilmemiştir. Medyanın sıkça rastlanan bir diğer öykü haber şekli de bir kişinin başına garip tesadüflerin geldiği hikâyelerdir. Ek-16'de verilen haber gibi "Acı üstüne acı" türünden haberler, depremi, tsunamiyi ve trafik kazasını atlatarak kaderini yenen haber aktörleri sadece kader ve hayatın cilveleri bakış açısıyla hikâye edilmişlerdir.

Trafik konulu gazete haberlerinin 39'unda (%6,4) marka ve model bilgisine rastlanmıştır. Üstelik bunların 27'si (%69,2) kaza konulu trafik haberlerinde geçmiştir. Örneğin Ek-14'te verilen "Yardıma koşarken canından oldu"

başlıklı haberde devrilen otobüsün üzerinde yazan “Koç” yazısı açıkça okunabilmekte bu da firmanın güvenilirliği açısından olumsuz reklâm unsuru olarak değerlendirilmektedir. Trafik konulu televizyon haberlerinde ise marka ve model bilgilerine rastlanmamıştır.

Gazetelerdeki ve televizyonlardaki trafik konulu haberlerin büyük çoğunluğunda, gazeteler için 503’ünde (%81,3, n=619) televizyonlar için 80’inde (%88,9, n=90) herhangi bir uzman görüşüne rastlanılmamıştır. Aynı durum eğitici ifadeler için de geçerli olup gazeteler için 512 haber (%82,7, n=619), televizyonlar için 78 haberde (%86,7, n=90) eğitici ifadeye rastlanılmamıştır. Diğer bir değerlendirmeye gazetelerin trafik konulu haberlerinin ancak 63’ünde (%10,2, n=619), televizyonlarda ise 10 (%11,1, n=90) hem uzman görüşüne hem de eğitici ifadelere yer verilmiştir. Bu oranların trafik kültürüne olumlu etkisini beklemek iyimserlik olacaktır.

Trafik haberlerinin nasıl verildiğini açıklayan bütün bu verilere elbette ilgili bölümlerinde açıklanan ve haberin şekliyle, başlığın içeriğiyle, fotoğraf veya görüntülerin veriliş biçimiyle ilgili bulgular birlikte değerlendirilmelidir.

Kim:

Kim sorusu 5.3. Haberin Aktörü ile ilgili bulgular bölümünde değerlendirilmiştir.

Demek ki gazeteciliğin ve haberin en temel esası olan 5N 1K kuralı (Ne, Nerede, Neden, Ne zaman, Nasıl, Kim) trafik konulu haberlerde pek de göz önünde bulundurulmamaktadır. Duygular, hisler, dar açılı nesnellikten uzak değerlendirmeler hatta zaman zaman alaycı ve toplum kültürünü aşağılayıcı duruşlar... Bu genel verilerin trafik eğitime, kurallarla uyma anlayışına, olumlu kültüre katkısı olması beklenemez. Ancak kaçınılmaz sansasyon, manipülasyon ve bunun neticesinde belki daha fazla okunma veya izlenme, daha fazla kâr, reklam, satış. Anlaşılan o ki medya için haber ancak reklâmı

arttırıyorsa haberdır hatta arttırmayacaksa o şekli almalı ve yeni formuyla kitleye sunulmalıdır.

Haberin içeriğine müdahale etme eylemine manipulasyon denilmektedir. Manipulasyon, basın etiği ve özgürlüğüyle çelişmektedir. Uygulamada genellikle iki alanda manipulasyon yapılmaktadır: Biri haberi yazan muhabire müdahale edilmesi, diğeri haberi yayına verecek basın organına müdahale edilmesidir. Manipulasyon daha çok holding basınında ve tekelleşme durumunda sıkça görülmektedir. Örneğin, Yönetim Kurulu Başkanı, gazete patronları, pay sahipleri haberin içeriğine müdahale etmektedirler. Bunların emir ve görüşleri doğrultusunda yayın sorumluları da basın özgürlüğü ve etiğiyle çelişen böyle bir tutum ve davranış içine girmektedirler (16). Manipulasyonu, örtülü bir sansür olarak nitelemek de yanlış değildir.

Köşe yazarlarından Umur Talu gazetesindeki köşesinde “Medyada Sevr (Yakın tarih medya dersleri)” başlığıyla bir makale yazmıştır. Bu makalesinde Türkiye’de medyanın gücünü nasıl kötüye kullandığını özetle anlatmıştır. Medya çalışanı ve okur/izleyiciye de şunları söylemektedir.” Medya çalışanları: Sendika yok. Güvence yok. Kartelde anlaşma var. Bir yerden ayrılan, çıkarılana başka yerde iş yok. Gazeteci aleyhine yasalar, çalıştığı kurumların gücüyle çıkıyor. Siz yapmamayı öğrenene dek, bazı haberler hiç koyulmuyor. Ya yalakalaşarak sistem adamı haline geliyor, ya içinizde öfkeyle yapabildiğinizi düzgün yapmaya çabılıyor yahut kapı önündesiniz. Sansürün gölgesinde, oto - sansürün göbeğinde çırpınıyorsunuz. Okur-İzleyici: Siz de...” Sansürün gölgesinde, oto-sansür göbeğinde çırpınıyorsunuz. Bilginiz, zihniniz yamuluyor. Bazı şeyleri yanlış biliyor, bazı şeyleri hiç görmüyor, öğrenmiyor, bilmiyorsunuz. Sizi işsiz bırakacak, iflas ettirecek "ekonomik kriz" belliyken bile, medya "ekonomi harika" diye pazarlamada. Çoğunluğun sorunlarıyla değil, büyük medya gücünün azınlık fırçasının renkleriyle boyanıyor beyniniz.” (71).

Haber değerinin ilk teorisyeni Walter Lippmann, 1922 yılında yayınladığı "Kamuoyu" adlı kitabında, konuya ilişkin çeşitli görüşlerini dile getirmiştir.

Lippmann, 1920 yılında yaptığı çalışmalarda, özellikle haberle gerçeğin aynı olmadığına altını çizmiştir. Lippmann'a göre haber toplumsal koşulların ya da durumun aynası da değildir. Güncel haberlerin o günkü olayların temsili bir dökümü sayılmayacağını, olup bitenlerin çoğunu gazetecilerin görmezden geldiklerini vurgulayan Lippman, aynı zamanda haberin okurlara ulaşınca dek çeşitli müdahalelere uğradığının altını çizmiştir. Nitekim haberde tam nesnellik sağlanamadığı, içeriklere müdahalede bulunduğu, manipülasyonlara yol açıldığı, yanlış yaklaşımlarla bazı olayların göz ardı edildiği de bir gerçektir. Lippmann; "Haberle gerçek aynı şey değildir. Haberin işlevi bir olayı iletme, gerçeğinki ise saklı kalmış olguları gün ışığına çıkarmaktır. Önemli olan iki işlev arasındaki bağlantıyı kurmak suretiyle, insanoğlunun iletişimine imkân tanımak için gerçeğin resmini yapabilmektir" demektedir.

Yazılı ve elektronik basında genel bir görüş vardır: "Haberde yorum yoktur". Kuşkusuz bu görüş "nesnellik" ölçülerinin zedeleneyeceği korkusundan kaynaklanmaktadır. Nesnellik daha çok gazetecinin anlayışına, üslubuna ve basın organına bağlı olduğundan, duyarlı bir denge üzerinde durmaktadır. Yorum, herhangi bir olay hakkında yazarın, düşünürün ve yetkilinin, kişisel görüşünü açıklaması anlamına gelmektedir. Bu yaklaşımın nesnellik anlayışına ters düşeceği kuşkusuzdur (16).

Gazeteci, kaynağa iyi niyetle ve yansız yaklaşmalı, olayla ilgili belgeleri, verileri bu görüş içinde toplamalıdır. Haberde nesnellik, önce olaya yaklaşırken toplama aşamasında söz konusu edilmektedir. İkinci aşama, toplanan verileri düzenleme, yani olayı haber haline getirmedir. Nesnellik ölçütleri burada da kuşkusuz dikkate alınacak, haberi yansız aktarmak için gerçekler, hiçbir bireysel görüş ve yoruma yer verilmeden yansıtılacaktır. Haberi kurgularken nesnellik ilkesine uyulup uyulmadığını anlamak için, içeriğine muhabirin ya da başka birinin görüşünün girip girmediğine, olayın bütün yönlerini yansıtıp yansıtmadığına, yazılış biçimine, ön yargıların dikkate alınıp alınmadığına, eksik kalan herhangi bir tarafının bulunup

bulunmadığına, okunduktan, dinlendikten ya da izlendikten sonra kimin lehinde ya da aleyhinde kaleme alındığına bakılmaktadır.

Araştırma dönemi içerisinde Ek-4, Ek-5 ve Ek-6’te örnekleri sunulan haberler gibi yoğun bir şekilde bir çok haberde işlenen ve bir takım ek kesintiler ile yasal düzenlemelere neden olan LPG’li araçlarla ilgili yayınlar hakkında, Hıncal Uluç gazetesindeki köşe yazısında meseleye şüpheyile yaklaşarak şu soruyu sormaktadır: ”Makine Mühendisler Odasının acil paraya mı ihtiyacı var? LPG proje çizimlerinden aldıkları yetmiyor mu? Türkiye’de 10 milyon araç bulunduğuna göre bunun 1 milyonu LPG’li olsa (çok daha fazladır ya) çarp bakalım 20’şer milyondan ne tutuyor? Nereye, kimlere gidiyor bu paralar? Hadi, benzin istasyonu sahibi bir kısım basının LPG meselesini derinliğine incelemesini anlıyorum da ötekiler niçin es geçiyor (mesala LPG’li araçlarda yangın gerçekten arttı mı?) bir türlü, anlam veremiyorum...” (70).

Haberde nesnelliğin üçüncü aşaması yayın ya da antene çıkma sürecidir. Haberin yayınlandığı sayfa, bülten ya da program da nesnellik bakımından önemlidir. Yayın aşamasında nesnellik ölçülerine uyulup uyulmadığına ilişkin yargıya varmak için başlığın büyüklük-küçüklüğüne, vurgulamalara, atıfta bulunulan kaynağa, ilk cümle ve paragraftaki söylemlerin neler olduğuna, uzunluğuna, kısalığına, sunumuna, muhabir ve editörün ön yargılı davranıp davranmadığına dikkat edilmelidir (16).

Ek-22’de yer alan her iki haber de böyle bir önyargının sonucudur. “Herkes vurdu kimse durmadı” başlığı toplumun yardımseverlik duygusundan alınan bir intikamdır. “Otomobiliyle sokağı trafiğe kapattı Devlet bu yolu açamıyor” başlığı altında da Kartal Kaymakamlığı hedef alınarak hem devlet vatandaşa karşı kışkırtılmakta hem de okuyucuda devletin acizliği düşüncesini uyandırmaktadır. Gerçekte ise orası yol mudur, kapalı mıdır, şahsa mı aittir? Haber içeriğinin devletle ne gibi bir bağlantısı vardır? Abartarak yapılan maksatlı haberlerin toplumun trafik anlayışına katkısı olması mümkün değildir.

Haberde nesnellik, toplanması ve değerlendirilmesi, yazılması ve yayınlanması aşamalarında gerçekleştirilmektedir. Bu üç aşama zincirleme olarak birbirine bağlı bulunmaktadır. Örneğin, ilk aşamada nesnellik ölçülerine özen gösterilir, diğer iki aşamada gösterilmezse, haber içeriğinde sapma ya da sapmalar meydana gelecektir. Diğer aşamalar için de aynı durum söz konusudur. Haberde nesnelliği sağlamak için her üç aşamada da ilke ve kurallar titizlikle uygulanmalıdır. Aşamaların herhangi birinde ilke ve kurallara uyulmadığı takdirde nesnellikten söz edilemez (16).

RTÜK ve Televizyon Üst Kurulu Başkanı Fatih Karaca içerik yoksunluğunun en önemli nedenin yayın politikalarının belirlenmesinde kamu hizmeti anlayışından uzaklaşılması, yerini ticari kaygıların alması olarak açıklamaktadır. (34)

Haberde nesnellik aynı zamanda, iletişim etiğinin de gereğidir. Kitle iletişim araçlarının yayın politikalarının belirlemesinde haber içerikleri çok önemlidir. Haberin doğruluğu ve güncelliği kadar, kamuoyunun ilgisini çekmesi de gerekmektedir.

Araştırma dönemi içerisinde medyanın yürüttüğü kampanya haberlerinden bir diğeri ise trafik cezası tutanakları hakkındadır. Amaçlı seçim yöntemiyle birçok tanık gazetelere çıkarılmış ve cezaların ezberden plakaya yazıldığı konusunda kamuoyu oluşturulmuştur. Oluşturulan tepkinin itiraz adresi olarak da Ek-7’de verilen sürmanşet haberinde görüldüğü gibi Sulh Ceza Mahkemeleri duyurulmuştur. Daha sonra itirazları değerlendiren mahkemeler, dilekçeleri haklı görerek Trafik suç tutanağının araç plakasına göre ve sürücünün gıyabında düzenlendiği dolayısı ile tutanakta imzası bulunmayan trafik cezalarının iptaline karar vermişlerdir. Araştırma kaynaklarına göre trafik konusunu en fazla gündemde tutan (kaza hariç) köşe yazarı Hıncal Uluç, bu durum üzerine “Ol mahkemenin hükmüne derler mi adalet?” başlıklı bir yazı kaleme almıştır (70). O yazısında Uluç, şu haklı tespiti yaparak meslektaşlarına seslenmektedir: “Popülist gazeteler, ülkenin en büyük derdinin trafik olduğunu unutup, suç işleyerek ceza alanların

yanında yer aldılar ve kararı destekleyen yayınlar yaptılar. Hatta kendilerini hukukçu tanıtan köşe yazarları bile açıkça destekledi mahkemenin kararını ve ne oldu?...İşte rakamlar...İstanbul'da trafik kurallarını ihlal edenlerin sayısı, 18 Şubat'ta 3600 iken, bu sayı haberlerin yayınlanmaya başlaması ile 19 Şubat'ta 4 bin, 21 Şubat'ta 5 bin, 22 Şubat'ta 5400'e ulaştı. Yakalanmazsam ceza yok diyen vatandaş kafasına göre basıp gitmeye başladı. "Aynı yazısında Uluç, bu kararın ve uygulamanın toplumsal yapıya ve trafik kültürüne nasıl tesir edeceğini de belirtmiştir: "Bireysel hakların en dorukta yaşandığı ülke ABD başta, tüm uygar batı ülkelerinde, İngiltere'de, Fransa'da, Almanya'da, İtalya ve ötekiler, Rusya, Vietnam, Patagonya, aklınıza nere gelirse orada, plakaya ceza yazma sistemi vardır ve insanların kurallara uyması ancak bu sayede sağlanmaktadır. Bunun da ayrıca bilinmesinde yarar var. İnsan hakları diye mangalda kül bırakmayanların, insanın en büyük hakkı, yaşamayı tehlikeye sokan bu garip kararı savunurken doktrinde hangi örneği göstereceklerini de merak ediyorum. Sürücüyü vur-kaçı teşvik eden bir adaletin, toplumdan öte bireylerin en büyük düşmanı olacağı düşünülebilir mi?" Tartışmalara neden olan ve değiştirilmek istenen Karayolları Trafik kanunun ilgili maddesine bakıldığında uygulamanın yasal olduğu zaten görülmektedir:

Tescil plakasına göre tutamak düzenlenmesi

"Madde 116 (Değişik birinci fıkra: 25. 06. 1998: KHK; 330/8 m: Aynen kabul.. 31.10.1990; 3672/7 m)

"Trafığı tehlikeye düşürecek, engel olacak şekilde veya yasaklanmış yerlerde park etmiş araçlara veya trafik kural ve yasaklarına aykırı davranışları belirlenmiş bulunanlara, karayolları ağırlık kontrol mahallerinde, işaret, ışık, ses veya görevlilerin ikazına rağmen tartı sistemine gelmeden seyrine devam eden ve sürücüsü tespit edilemeyen araçlara, plakalarına göre ceza suç tutanağı düzenlenir.

Para cezasının ödenmesi gerektiği hallerde trafik kaydında araç sahibi olarak görülen kişiye cezayı ödemesi için tebligat yapılır ve bu cezalar 114 ve 115. maddelerde belirtilen şekilde takip ve tahsil olunur. Bu şekilde uygulanan cezalar için araç sahipleri cezanın tebliğ tarihinden itibaren 7 gün içinde yetkili mahkemeye itiraz edebilirler.

İtiraz ödemeyi ve ödemeyele ilgili süreyi durdurur. İtiraz üzerine verilen kararlar kesindir.”

Reklâmlar konusunda da medyanın, toplumda araçlara ve parçalarına olan güveni arttırma gayreti çok açık bir şekilde görülmektedir. Sürekli olarak hız ve agresiflik teşvik edilmekte ve çok iyi bir duygu olduğu işlenmektedir. Bu maksatla yağmurlu veya karlı yolda süratle giden ve rüzgârı hissedilen araç görüntüleri sıkça görünmektedir. Bu araçların karşılına reklâmlarda engel çıktığında rahat ve güzel bir şekilde durmakta ve insanlara lastik veya araçların güvenliği satılmaktadır. Oysa gerçekte araçlar bu kadar güvenli midir? Güvenli olan marka mıdır ya da lastikler midir? Yoksa trafik güvenliği insanların beyinde midir, kuralara uyma anlayışında mıdır? Ali Atı Bir “Atıf Hoca'nın Not Defteri” adlı gazete köşesinde Toyota Yaris'in reklâmı üzerinde alınan bir RTÜK kararını eleştirmekte ve sansür aleyhine tavır takınarak Reklâmcılar Derneğini başka muhtemel sansürler konusunda uyarmaktadır: “RTÜK'ten Star, Kanal D, NTV ve CNBC'ye birer kez program durdurma cezası *geldi*. Nedeni de Toyota Yaris reklâmını yayınlamaları... Hatırlarsanız bu reklâmda bir kadın düşen adamı kurtarmaya değil, tam adamın düşeceği yerelde park ettiği arabasına koşuyor ve zarar görmesin diye onu çekiyordu. RTÜK'ün TV kanallarına verdiği cezanın gerekçesi şöyle: Bu reklâm insan hayatını hiçe sayıyor. Maddi değerleri öne çıkarıyor. Gelişim çağındaki çocuklara yardımlaşma konusunda çelişkili duygular yaşatabilir, olumsuz etkileyebilir, bencillik ve duyarsızlığı ön plana çıkarabilir. RTÜK'ün gerekçesindeki gelişim çağındaki çocuklar kısmı tamamen kılıf. Eğer gelişim çağındaki çocukları düşünerek mizah ögesini kullanan Toyota Yaris reklâmını yasaklayacaksak, Türk televizyonlarında yasaklanmadık program kalmaz... RTÜK üyeleri, belli ki liberal ekonomi içinde tüketim toplumu olmaktan

rahatsızlar, Toyota Yaris reklâmını cezalandırarak vicdanlarını rahatlatıyorlar.”

Herhalde mesele bu kadar basit olmasa gerektir. Çocuklar bir tarafa yetişkinlerin beynini yıkayan ve tutum değişikliklerine neden olan reklâmların sayısı bu kadar fazla iken markaların kendini ifade etme özgürlüğü biraz abartılmış bir iyimserliktir. “Hız öldürür”, Sevdiklerine kavuşmak için daha yavaş”, “Biz en iyisini yaptık; siz daha iyisini yapın yavaş gidin” v.b. diyen bir firma reklâmı olamaz mı?

Bu örnekleri çoğaltmak ve daha detaylı bir reklâm incelemesi yapmak mümkündür ancak bu araştırmanın kapsamı dışındadır ve ayrıca ele alınması gerekir. Olumlu trafik kültürüne her alanda ihtiyaç olduğu akıldan çıkarılmamalıdır. Trafik kültür, hukuka benzetmek mümkündür. Ne zaman kimin ihtiyacı olacağı belli olmaz. Bu kültüre sahip olmayan birisi sevenleri ayırabilir, sahip olan birisi dalgınlıkla yapılan hataları giderebilir ve hayat kurtarabilir.

Haber yayını gerçeklere dayandırılmalı, doğruluğu ispatlanabilir olmalıdır. Haberin sunumunda ve betimlemelerinde tarafsız davranılmalıdır. Haber başlıkları ve özetleri mümkün olduğunca doğruları ve eldeki verileri yansıtmalıdır. Yorumlar genel düşünceler ya da günlük olaylar üzerine yapılabilir. Yorum öznel (sübjektif) olduğu için doğruluğu üzerinde eleştiri yapılmaz. Bunun yerine yorumların dürüst ve etik ilkelerine uygun olması sağlanmalıdır.

Bazı kişi ve kuruluşlarla ilgili olaylar üzerine yapılan yorumlar gerçekleri ve verileri çarpıtmamalı ve gizlememelidir. Gazeteciler bilgi üretirken, özellikle haberlerin doğruluğuna, yorumların dürüstlüğüne özen göstermelidir.

Haber, hedef kitleleri ilgilendirdiği ve kamuoyunun oluşmasında önemli rol oynadığı için, özellikle nesnel olmasına özen göstermek gerekmektedir. Muhabirin kişisel görüşü, haber içeriğinde kesinlikle yer almamalıdır. Çağdaş

gazetecilik anlayışında artık haberde yorum unsurunun da bulunabileceği görüşü egemen olmaya başlamıştır. Kişisel görüşlerden tamamen soyutlamak koşuluyla, haberde yorum unsurunun çizgisini iyi belirlemek, en önemlisi de nesnellikten ödün vermemek gerekmektedir. Bu çok duyarlı bir denge olduğundan çağdaş gazeteciliğin öncüsü ABD basını, haber, yorum ve yoruma dayalı makalelerin sayfa ve sütunlarını ayırmaya hala özen göstermektedir. Bu gelenek Türkiye’de de giderek yerleşmektedir.

5.7. Haberlerde Kullanılan Fotoğraf Ve Görüntüler İle İlgili Bulgular

Fotoğraf giderek gazetelerin vazgeçilmez unsurlarından birini oluşturmuş; yüzlerce, binlerce, milyonlarca sözcüğün başaramadığı etkilemeyi gerçekleştirmiştir. Trafik konulu gazete haberlerinde 463 haberde (%74,8, n=619) 775 fotoğraf kullanılmış, haber başı ortalama 1,67 fotoğraf düşmektedir. Fotoğraf kullanılmayan haberlerde dahil edildiğinde toplam 619 haberden her birine yaklaşık 1,25 fotoğraf düşmektedir. Türk basınında haberlerin günümüzde de fotoğraflı olması tercih edilmektedir. Oysa Batı basını, artık giderek fotoğraftan uzaklaşmakta, kapladığı alana yazı koymayı daha yararlı görmektedir. Öyle ki, ses getiren bazı batı gazetelerinin birinci sayfasında fotoğrafa hiç yer verilmemektedir. Çoğu kez de koskoca sayfada tek fotoğrafla yetinilmektedir. Türk basını genelde, magazine dönük bir yayın politikası izlediğinden gazeteler adeta fotoğrafa boğulmaktadır. Fikir gazeteciliğine yönelik yayın organlarında fotoğraf sayısı daha azdır, ancak tamamen ortadan kaldırılmış değildir (16). Yıldız’a (2000) göre, resimlerle birlikte kullanılan manşetler ve başlıklar da okuyucuyu etkilemeye yöneliktir. Bu etki haberin okunma oranı yükseltmektedir.

Konusu kaza olan haberlerdeki (n=272) fotoğraf kullanma oranı, bu orandan daha fazladır. Kaza konulu trafik haberlerinin 210’u (%77,3) resimlidir. Haberlerin 239’unda (%38,7) bir adet, 135’inde (%21,8) iki adet, 89’unda (%14,4) üç veya daha fazla sayıda fotoğraf kullanılmıştır. Fotoğraf, belgeleme işlevini de yüklenmekle birlikte iletme görevini daha ön plana çıkarmıştır. Gazetelerde yer alan haberlere tanıklık eden, olayları belgeleyen

fotoğraflar, günümüz basınında bir gereksinimdir; dolaysız bir iletidir.

Renkli fotoğraflar siyah beyaz fotoğraflara göre daha fazla ilgi çekecek ve fotoğrafı yayınlanan kişinin karakteristik özelliklerini daha ayrıntılı ve net olarak gösterecektir. Bu haberlerin büyük çoğunluğu, 409'u (%88,3, n=463) renkli geriye kalan 54'ü (%11,7, n=463) siyah-beyazdır. Siyah-beyaz fotoğrafların çoğunluğunu 35 (%7,6) sayısı ile tek fotoğraflı haberler oluşturmaktadır. Ayrıca 65 haberde (%14, n=463) çok küçük fotoğraf kullanılmıştır. Bunlar çoğunlukla şahısların kimlilerinden çekilen veya yakınlarından elde edilen vesikalık resimlerdir. Fotoğraflı haberlerin 81'i (%17,5, n=463) küçük ve tek olarak, 68'i (%14,7) orta boyutta ve tek olarak yayımlanmıştır. Hem çok büyük hem de üç adet veya daha fazla fotoğraf kullanılan 31 (%6,8, n=463) haber mevcuttur. Bu da haberin sayfada kapladığı alan büyüdükçe fotoğraf sayısının da arttığını göstermektedir. Özellikle eğer haber sayfanın %10'nundan fazlasını kaplıyorsa fotoğraf kullanılma ihtimali oldukça kuvvetlidir. Haberlerin fotoğraflarla desteklenmesi kadar, o haberde kullanılan fotoğrafın boyutları da haberlerin dikkat çekiciliğini artırmaktadır. Eğer haberde bir adet fotoğraf kullanılıyorsa çoğunlukla 4-12 cm arasında bir büyüklükte fotoğraf kullanılmaktadır. 262 (%56,6, n=463) haber bunu göstermektedir. Haberde iki veya daha fazla fotoğraf kullanılıyorsa çoğunlukla büyüklükleri 0 ile 8 cm arasında değişmektedir. 223 (%65,7, n=223) haber bunu göstermektedir. Haber verilirken hem büyük bir başlık ve hem de büyük bir fotoğraf kullanıldığında o haber okuyucunun dikkatini çekecek ve mutlaka okunacaktır. Yıldız (2000), resimlerle birlikte kullanılan manşetler ve başlıkların da okuyucuyu etkilemeye yönelik olduğunu belirtmiştir. Eğer sadece haber gözüyle bakarsak, okunma oranı yüksek olacağından haber başarılı olacaktır. Hangi mesajı iletmediği de daha önemli hale gelecektir çünkü etkisi daha fazla olacaktır. Çağdaş gazetecilikte, artık çok fotoğraf yerine, az fotoğraf yeğlenmekte, fotoğrafın yerini ayrıntı almaktadır. Toplumların da anlayışı göz önüne alınarak, açık-saçık, intihar, reşit olmayanları teşhir fotoğrafları etik dışı sayılmaktadır. Bu arada şiddeti içeren fotoğraflar da mümkün olduğunca yayına konulmamaktadır. Ayrıca fotoğraf kullanılan haberlerin yaklaşık

yarısında, 232'sinde (%50,1, n=463) fotoğrafçı ismini belirtmediğinden sahibi anlaşılamamıştır. Üstelik bu değerlendirme iyimser bir yaklaşımla yapılmıştır. Çünkü haberi yapanın ismi dahi olsa fotoğrafı onun çektiği veya sahibi olduğu farz ve kabul edilmiştir. Ayrıca sahibi belli olmayan fotoğrafların büyük çoğunluğunu kaza ve kaza sonrası haberler teşkil etmiştir. Haberde kullanılan fotoğrafın sayısı ne olursa olsun büyük çoğunluğu ölenlere veya yaralananlara ya da hurdaya çıkmış araca aittir. 399 rakamı (%51,4, n=775) bunu ispatlamaktadır. Günü geçmiş fotoğrafları yeni gibi göstermek, başka haberi yansıtan fotoğrafı değişik bir olayda kullanmak da etik dışı davranışlar olarak değerlendirilmektedir. Elektronik basın için görüntü unsuru da çok önemlidir. Açık-saçık, genel etiğe aykırı ve şiddeti özendirici görüntülere yer vermek, toplumu yönlendirmek açısından yanlıştır. Gazetecilik yapan kitle iletişim araçlarında her ne surette olursa olsun "ölü" fotoğrafı ve görüntüsü vermek de hoş karşılanmamaktadır. Okurlar, fotoğraflarda aşırılığa karşı duyarlı davranmaktadır. Örneğin; şiddete, cinsellik gösterisine dayalı ya da özel yaşama tecavüz niteliğindeki fotoğraflara karşı tepkilerini dile getirmektedirler (16). Ek-10'da verilen haberin altındaki fotoğrafta hurda arcın içinde, Ek-27'de kullanılan haber fotoğraflarında yine hurda aracın içerisinde ceset görüntüleri gibi fotoğraflar tepki çekmekte ve trafik kültürüne olumlu bir katkı sağlamamaktadır.

Gündemdeki bir siyasi liderle görevi icabı yan yana bulunmak zorunda kalan bir kadın gazetecinin kazara ortaya çıkan ve müstehcenlik içeren fotoğrafını öne çıkararak haber yapılması evli ve bir çocuk annesi mağduru oldukça üzmüştür. Bu fotoğraf üzerine dış basından okur temsilcilerinin düşünceleri alınmıştır. Hepside kullanılmaması gerektiğini gerekçeleriyle ifade etmiştir. Kişi haklarını ihlal eden, cinsellik, küçük düşürme ve alaycılık içeren bu türden fotoğrafları trafik kazalarında da kullanılmaması gerekmektedir.

Trafik konulu gazete haberlerinde meslek etik kurallarına göre sansürlenmesi (bant veya mozaik) gereken 68 haberin 11'i (%19,2) sansürlenmiş 57'si (%83,8) sansürlenmemiştir. Sansürlenmeyen haberlerden 2'si (%2,9) tanınmamakta ve belli olamamakla beraber geri kalanları tanınmaktadır.

Televizyonlarda ise sansürlenmesi gereken 14 haber görüntüsünün 7'si (%50) sansürlenmiş, 7'si (%50) sansürlenmemiştir. Sansürlenmeyen haberlerden 1'i (%7,1) tanınmamakta ve belli olamamakla beraber geri kalanları tanınmaktadır.

Yazılı basında fotoğraf, elektronik basında görüntünün önemi ve önceliği yadsınamaz. Fotoğraf ve görüntü yayını konusunda basın etiğinin genel kuralları geçerlidir. Ancak, haber ve diğer yazınsal türleri takviye bakımından önemli olan fotoğraf ve görüntünün kendilerine özgü etik kuralları bulunacağı da kuşkusuzdur. Trafik konulu gazete haberlerinin fotoğraflı olanlarından 140 tanesi etiklidir. Geriye kalan 323 tanesi ya haberle ilgili arşivden ya da canlandırma şeklinde olduğundan etik değerlendirmeye dâhil etmeye değer görülmemiştir. Genel etiklik oranı %30,2'dir. Etik değer taşıyan fotoğraflarda ise öncelikle gerçekliğe ve doğruluğa daha sonra anlatıcı olmasına önem verilmiştir. Genelde fotoğrafçı olayların bunu sağlayabilmek için olayın içinde veya yakınında bulunmaktadır.

5.8. Yayın Sayfası İle İlgili Bulgular

Trafik konulu gazete haberlerinin 152'si (%24,6, n=619) 3ncü sayfada, 85'i (%13,7, n=619) 5nci sayfada verilmiştir. Trafik konulu haberler medya tarafından üçüncü sayfa haberi olarak görülmektedir. Diğer şiddet haberleri ile birlikte sunulmaktadır. Okuyucu üçüncü sayfa haberi okuduğu önyargısıyla hareket ettiği için trafik konusunda da bir çok olayı içselleştirmemektedir.

Üçüncü sayfa haberlerinin suç haberleri olması ve büyük oranda resim ve hikâyeden oluşması ilgiyi attırırken bir takım çekinceleri de beraberinde getirmektedir. Prof. Dr. Betül Aydın (46) bu konuda şunları söylemektedir: "Bireyden bireye gidip gelen mesajlar birbirini ciddi bir şekilde proveke eder. Bir istismara uğramak kadar, onu duymak, görmek de insanlar üzerinde, özellikle de çocuklar üzerinde aynı etkiyi yaratır. Olumsuz olayların kişi üzerinde yaklaşık, 2-3 haftalık bir etkisi oluyor. Dolayısı ile bu tür haberler özellikle çocuklar açısından süzgeçten geçmeden hafızaya yerleştiği için

otomatik olarak benzer bir durumda tepkisini gösteriyor. Haberler yalın kullanılmalı.” Gazetelerin şiddet haberlerini görmezlikten gelmesi mümkün değildir. Eğer şiddetin kendisi haberse mutlaka şiddetin o görüntüsünü vermelidir. Ancak bant ve mozaiklerle mağdurları korumalı şiddetin tonu ve görüntüsünü dili ile öylesine dengeleyici kullanmalı ki, kanıksama ya da itici güç olmasın. Bütün bunların yanında bu fotoğraf ve ifadelerdeki kanın ve vahşetin kimin toplumsal açıdan bazen de milli menfaatler açısından kimin işine yaradığı düşünülmelidir. 18 Aralık 2004 tarihli bir gazetenin üçüncü sayfasında “Türkleri Katlettiler” başlığı altında şehitlerin yanmakta olan bedenleri bir çocuğun alaycı bir şekilde işaretiyle gösterilirken fotoğraflanmış ve altına “Birinin başı kesilmişti” ifadesi yazılmıştır. Medya üçüncü sayfa haberciliğinde dahi sosyal sorumluluk ilkesini göz ardı etmemelidir. “Nasıl olsa üçüncü sayfa her şey serbest” düşüncesiyle hareket etmeye hakkı yoktur.

Gazetelerin vitrini birinci sayfalarıdır. Kimileri gazeteleri birinci sayfa olarak değerlendirmektedir. Bu nedenle "Birinci Sayfa Gazeteciği" deyimi giderek ilgi görmektedir. Gazetenin genel yayın politika", üç aşağı beş yukarı birinci sayfasından belli olmaktadır. Gazetecilikle habercilik birbirleriyle özdeşleşmişlerdir. Gazeteyi okutan haberleridir. Günün önemli haberleri birinci sayfada yer aldığından sekreterler hazırlamasında daha özenli ve duyarlı davranmaktadırlar. Bu tutum hem sayfa düzeni, hem de içerik bakımından geçerlidir. Trafik konulu gazete haberlerinin 55'i (%8,9, n=619) 1nci sayfada verilmiş ancak çoğunluğu haber fihristi şeklinde sayfada yer almıştır.

Yazılı basında haberlerin hangi sayfada ve neresinde, televizyonda hangi bülten ve programda yayınlanacağına ilişkin karar vermeye haber hiyerarşisi denilmektedir. Haber hiyerarşisinin tepe noktasındaki değerlendirme sürmanşettir. Bu anlamda gazetenin logosunun ve adının üzerine başlığı iri puntolu harflerle yerleştirilen habere sürmanşet haber denilmektedir. Bu şekilde verilen trafik haberi yoktur.

Gazete adının ve logosunun hemen altında, başlığı iri puntolu harflerden, oluşan habere manşet haber denir. Türkiye'deki gazeteler genelde sekiz sütun üzerinden yapılmaktadır. Bu bakımdan manşet haber de sütun sayısına göre değerlendirilmektedir. Haber başlığı dört sütundan aşağı alanı kapladığı takdirde bu artık manşet haber sayılmamaktadır. Araştırılan gazetelerde bu şekilde verilen Ek-15,19, ve 24'teki gibi 15 haber (%2,5, n=619) mevcuttur.

5.9. Haberlerin Sayfadaki Konumu İle İlgili Bulgular

Sayfa düzeni okurun dikkatini çekme sanatıdır. Sayfa düzeninde bilgi ve deneyim önemlidir, ama ön plandaki gerçek zevktir, estetikdir. Gazeteyi rahat, okunabilir biçimde sunmada da sayfa düzeninin katkısı büyüktür. Dünyada ne kadar yazı işleri müdür ya da sayfa sekreteri varsa, o kadar da sayfa düzeni çeşidi vardır. Böyle olmasaydı, dünyadaki bütün gazeteler bir ya da birkaç çeşit düzenle çıkar, birbirlerinden ayırt edilmezlerdi. Oysa her gazetenin kendine özgü bir görünümü vardır ve bu düzenlemeye, o gazetenin sayfa düzeni üslubu demek de doğrudur (16). Trafik konulu gazete haberlerinin sayfa düzeni içindeki yeri tespit edilmiş, bunun haberin okunma olasılığı üzerine etkisi konusu tartışılmıştır.

Katlama çizgisinin üst bölümünde yer alan haberlerin okunma oranı daha yüksektir. Bunun sebepleri, gazetelerin vitrinde bu şekilde sergilenmesi ve insanların okuma alışkanlığıdır (19). Genel olarak trafik konulu gazete haberlerinin 394, 'ü (%63,6, n=619) gazetenin üst bölümünde yer aldığından okunma olasılıkları daha yüksektir. 233'ü (%37,6) gazete sayfasına göre sol üst konumundan okuyucuya verilmektedir. Bu okunma oranını daha da arttırmaktadır. Eylem ve kaza sonrası konulu haberler en fazla sağ üst köşeden okuyucuya sunulurken resmi açıklamalar sayfanın sol alt bölümünde yer almıştır. Bu nedenle resmi açıklamaların daha az okunduğu söylenebilir.

İlginç bir tespit de trafik konulu gazete haberlerinin sayfada en az yer tutanlarından (%5'ten küçük olanlarından) 84'ü (%8,4) sol alt köşeden, 52'si (%8,4) sağ alt köşeden okuyucuya verilmiştir. Bu tür haberlerin okunma olasılığı iyice düşmektedir. Alanı sayfanın %6'sından daha fazla yer kaplayanların çoğu sol üst daha sonra sağ üstte yer almıştır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Medya, trafik kazası haberlerini büyük ölçüde sansasyonelleştirerek vermektedir. Gazete sayfalarının çoğunlukla dörtte birini kaplamakta haberin en az yarı alanı fotoğrafla kaplanmaktadır. Bu fotoğraflarda çoğunlukla hurdaya çıkmış araçlara zaman zaman da kanlar içerisinde kalmış ölü ya da yaralılara aittir. Bunun sebebinin medyanın özellikle trafik kazası haberlerine üçüncü sayfa haberi gözüyle bakmasıdır. Elde edilen bulgulara göre trafik konulu haberlerin işleniş televizyon ve gazetelerde birçok konuda benzerlik göstermektedir. Trafik kazalarının Türkiye'nin en önemli toplumsal sorunu olduğu için medyanın kaza haberleriyle ilgili bakışını geliştirmesi gerekmektedir.

Trafik konulu haberler içinde en büyük payı kaza haberleri almaktadır. Trafik kazası haberlerinde trafik eğitime ve bilinçlendirmeye aynı zamanda uzman görüşüne ve eğitici mesajlara yer verilmemiştir. Konusu ne olursa olsun, haber metinlerinin satırları arasında doğru davranışları geliştirecek ve trafik kültürüne olumlu katkı sağlayacak kelimelerin sıkıştırılması ve okuyucu üzerinde etki bırakılması mümkündür. Medyanın bu etkiyi çoğunlukla olumsuz yönde kullanmayı tercih ettiği değerlendirilmektedir. Bu ise toplumda istenmeyen bir trafik kültürünün oluşmasına ve devam ettirilmesine sebebiyet vermektedir.

Trafik kazası haberlerinde kullanılan ifade fotoğraflar haberin sansasyonel olmasını sağlamaktadır. Başlıkların ve alt başlıkların birçoğu dehşet uyandıran kelime ve ifadelerle doludur. Bunlar fotoğrafla birlikte etkiyi daha fazla arttırarak okuyucunun duygularına yönelik mesajlar iletmektedir. Özellikle çocukların konusu olduğu trafik kazalarında fotoğraflar sansürsüz verilerek çocukların kişisel hakları ihlal edilmiştir. Aynı durum haberle ilişkisi olmayan kişiler içinde geçerlidir. Ölü ve yaralılara ait fotoğraflar ise toplumdaki “şiddet” duygularını harekete geçirecek kadar özensiz ve düşünülmeden habere yerleştirilmiştir. Bu nedenlerle Trafik kazası haberlerinde haberciler, çoğunlukla etik kurallara uymamaktadırlar. Medya

trafik haberini kendi görüşleri doğrultusunda attığı başlıkla değil toplumsal trafik kültürünü de düşünerek daha dikkatli seçmelidir. Kamu çıkarlarını her türlü her türlü kişisel, politik ve ekonomik çıkarların üzerinde gören bir iletişim ortamı kurallara uyma bilincine olumlu katkı sağlayacaktır. Medya her türlü olayı ve gelişmeyi kamu yararı doğrultusunda yorumlamakla yükümlüdür.

Trafiğe çıkan sürücülerin kafasında getirdikleri “kuralsızlık ve kaos” düşünceleri refleks ve karar anında telaşa sebebiyet verebilecek ölçüdedir. Belirli bölgelere, bazı insan gruplarına ve araç cinslerine dair oluşturulan kalıpyargılar yanlış yönlendirildiği sürece, araç sayısı ne olursa olsun, kaza sayısının azalması beklenmemelidir. Trafiğin bir düzen olduğu fikri ve inancı sürücü olsun ya da olmasın tüm insanlara işlenmelidir. Buna yönelik sloganlar, filmler, haberler sadece kazalarda değil beklenmedik şekilde akıllıca ve planlı olarak, kampanya dâhilinde medyanın her adımına sıkıştırılmalıdır. Yayıncı sorumluluğu ve ahlaki sansasyon yaratma hırsına ve daha çok izlenme kavgasına feda edilmemelidir.

Gittikçe daha fazla küreselleşen dünyada medyanın belki de karşılaşacağı en büyük sorun, sadece olayın ne olduğuyla ilgilenip, sürecini yansıtmayı ihmal etmesidir. Medya, olayları meydana getiren unsurlara karşı daha duyarlı olmakla ancak bu sorunun üstesinden gelebilir. Trafik kazaları da bir sonuçtur. Bu sonuca nasıl gelindiği hakkında medya dâhil herkes kendini sorgulamalıdır.

Yalnızca reklâm sektörü ile ilgili yapılacak olan bir araştırma, bu çalışmanın sonuçlarını geliştirecektir. Çünkü habere maruz kalındığı ölçüde reklâma da muhatap olunmaktadır. Ancak bu çalışma televizyondaki otomobil veya lastik reklâmları ve reklâm söylemleri ağırlıklı olursa daha tatmin edici sonuçların alınabileceği değerlendirilmektedir.

KAYNAKLAR

1. Avşar,H., “Hülya Avşar’la Sohbet”, **Hürriyet Gazetesi Kelebek Eki**, 30 Kasım ve 1 Aralık 2004.
2. Ayaydın A, A., Kokutata, H., Tan, A., Çelik, K.,**TBMM Tutanak Dergisi**, 53 :44-45 (2001).
3. Aydın, C., “Trafik Güvenliği ve Eğitimi “ , **Aile Ve Toplum Dergisi**, Atılım Üniversitesi 61-68,(2002).
4. İnternet: Basın Ahlak Kuralları, <http://www.tcg.org.tr/bildirge.html>,(2004) .
5. Basın Kanunu Kanun No. 5187 Kabul Tarihi : 9.6.2004.
6. İnternet : Basın Meslek İlkeleri, <http://www.adiyamangazetecilercemiyeti.netteyim.net/ilkeler.html>, (2004).
7. Batmaz,V., Aksoy,A. “Türkiye’de Televizyon ve Aile”, **Aile Araştırma Kurumu Başkanlığı Yayınları**, Ankara, 38-50 (1998).
8. İnternet: Medya Etiği , www.byegm.gov.tr,(2005).
9. Bila, F., “Eğitim Yönünden Medya ve Trafik”, **II. Trafik Şurası**,(2004).
- 10.Bila, F.,”Trafik Şurası”, **Milliyet Gazetesi**, 5,23 Ekim 2004.
- 11.Bilgin, N., “İçerik Analizi”, **Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları**,İzmir, (2000).
- 12.Bir, A.A., “Atıf Hoca’nın Not Defteri”,**Hürriyet Gazetesi**, 13, 30 Ocak 2005.
- 13.Bolcu, A., “Açılış Konuşması”, **II. Trafik Şurası**, (2004).
- 14.Budak, L., “Türkiye’de Sosyal Sorumluluk ve Demokratik Katılım Açısından RadyoTelevizyon Yayıncılığı”,**TRT**, Ankara, 56,78, (1997).
- 15.Bulgu, N., “Kitle İletişim Araçlarının Toplumsal Yapıya Olumsuz Etkileri ve Sapma Davranışları”; Doktora Tezi, **Hacettepe Üniversitesi**, Ankara,(1995).
- 16.Bülbül, A.R., “Haberin Anatomisi ve Temel Yaklaşımlar”, **Nobel Yayın Dağıtım**, Ankara 103-110, 113, 123, 128, 218-220, 237, 242, 271-272, 278, 284-292, 295, (2001).
- 17.Çebi, S.M, “İletişim Araştırmalarında İçerik Çözümlemesi”, **Alternatif Yayınları**, Ankara,34,59-67,84,94,120,146,183, (2003).
- 18.Çetinkaya S., “Taşıt Güvenlik Sistemleri”, **Politeknik Dergisi, G.Ü. Teknik Eğitim Fakültesi Dergisi**, 3:1, 7-16, (2000).

- 19.Doğrul, G., “Çocuk, Suç ve Basın: Suç Haberlerinin İçerik Analizi, Yüksek Lisans Tezi”, **Ankara Üniversitesi**, 51,53,102 (2004).
- 20.Dursun,Ç., Derleyen: Alankuş S., “Haber ve Gazetecilik/Gazetecilik Üzerine Düşünmek”,Gazetecilik ve Habercilik, **IPS İletişim Vakfı Yayınları**, İstanbul,(2003).
- 21.Ece, H., “Açılış Konuşması”, **II. Trafik Şurası**, Ankara, (2004).
- 22.Ege, R., “Bildiriler”, **II. Trafik Şurası**, Ankara, (2004).
- 23.İnternet: Encarta Encyclopedia Deluxe, <http://www.amazon.com/exec/obidos.html>, (2003).
- 24.Erdoğan, İ., “İletişimi Anlamak”, **Erk Yayıncılık**, Ankara, 85,98, 120-133,325,357, (2002).
- 25.Fiske, J., Çev.Süleyman İrvan, “İletişim Çalışmalarına Giriş”, **Ark Yay.**, Ankara (1996).
- 26.Galtung J., Ruge M., Structuring and Selecting News” Cohen, **Constarbo**, Londra, (1971).
- 27.George,A.L., Çev: Çebi S.M., “Quantitative and Qualitative Approaches to Content Analysis”, Trends in Content Analysis, **Ithial de Sola Poo**, Urbana, 1959, (2003).
- 28.Giddens, A., “Sosyoloji”, Yayına hazırlayanlar: Hüseyin Özel- Cemal Güzel (2000).
- 29.Güner, H., "Trafik-Dünyanın Neresindeyiz?", **Performans, Mais Oto Dergisi**, 98, (1997).
- 30.Gürçay, C.,Yüksel,İ.,”Sürücü Davranışları ile Stres Yaratıcı Faktörlerin Belirlenmesi”,**Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi**, Dokuz Eylül Üniversitesi, 4:3,(2002).
- 31.Gökçe, O., “İçerik Çözümlemesi”, **Selçuk Üniversitesi Yayınları**, Konya, (1995).
- 32.Hansen,A., Çev: Çebi, S.M., “Content Analysis”, Mass Comunication Research Methods, Washington Square, **New York University Press, New York**, 1998, (2003).
- 33.İnternet: <http://media.ankara.edu.tr/~erdogan/gerbner.html>,(2004).
- 34.Hürriyet Gazetesi, 01 Ekim 2004-31 Mart 2005 tarihleri arasında çıkan sayıları.
- 35.İnal, A., “Haber Üretim Süreçlerine İki Farklı Yaklaşım”, **A.Ü.İletişim fakültesi dergisi**,31,(1994).

- 36.İnternet: Türk Basınında Yer Alan Trafik Haberlerinin Analizi, <http://www.trafik.gov.tr/icerik/bildiriler/C13-47.doc.html>,(2005).
- 37.İnternet: Medya Etiği, <http://www.byegm.gov.tr/SEMINERLER/erzincan/v/erzincan-2.html>,(2005).
- 38.Kağıyıcıbaşı,Ç., “İletişim, Propaganda:TutumDeğiştirme Süreci”, 6.Bölüm, İnsan ve İnsanlar,**Evrım Yayınları**, İstanbul, (2004).
- 39.Karabay, N., “Gazetecilik ve Haber (Kuramsal bir yaklaşımla)”, **Meta Basım**, 20,28-31,43,87-95,100-110, (2000).
- 40.Karasar, N. “Bilimsel Araştırma Yöntemi: Kavramlar”, İlkeler, Teknikler, **3A Araştırma Eğitim Danışmanlık Ltd.**, Ankara, (1995).
- 41.Keleş, İ., “Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu Trafik Kazalarında Vatandaşlık Bilincini Medyanın Sorumluluğunu Sorguluyor”,Ankara,(2003).
- 42.Kepplinger, M.H., Çev:Çebi M.S.,”Content Analysis and Reception Analysis”, **American Behavioral Scientis**, 33:175-182,1989, (2003).
- 43.Kızılcı, S., “Frankfurt Okulu (Eleştirel Teori)”, **Anı Yay**, Ankara, 221,223,229, (2000).
- 44.Langer, W., “Die Inhaltanalyse als Datenerhebungsverfahren”, **IV Methoden der Empirischen Sozialforschung**, (2000).
- 45.Marshall,G., “Sosyoloji Sözlüğü”, Çev. Akınbay O., Kömürcü D., **Bilim ve Sanat Yayınları**, Ankara, (1998).
- 46.Milliyet Gazetesi, 01 Ekim 2004-31 Mart 2005 tarihleri arasında çıkan sayıları.
47. “Okur Görüşleri”, **Milliyet Gazetesi**, 21,14 Şubat 2005.
- 48.Morris, C.G., “Sosyal Psikoloji, Psikolojiyi Anlamak”, **Türk Psikologlar Derneği Yayınları**, Ankara, 465-470, (2002).
- 49.Mutlu, E., İletişim Sözlüğü, **Ark Yay**, Ankara, 67, (1995).
- 50.Mutlu, E., “Televizyon ve Toplum”, **TRT**,Ankara, 85,100-104,125-128,133-138, (1999).
- 51.Öğülmüş, S., “İçerik Çözümlemesi.”, **Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi**, Ankara,213-228 (1991).
- 52.İnternet: Televizyon Yayınlarında Trafik Eğitimi ve Sorumluluk, <http://web.bir.net.tr/cengizozdiker/>,(2005).

53. Özsoy, O., "Geçmişten Günümüze Yöntem ve Uygulamalarıyla Propaganda ve Kamuoyu Oluşturma", **Alfa yayınları**, Bursa, 213-220,380-383,(1998).
54. Pampal, S., Hatipoğlu, S., Öztürk E., "Beş Yıllık Kalkınma Planlarında Ulaşım Sektörünün İncelenmesi", **Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi**, Ankara, (2002) .
55. Radfort, B., "Medya Nasıl Yanıltıyor?" **Güncel Yayıncılık**, İstanbul, 45,79-90,105,110-120,381-402, (2004).
56. Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınlar Hakkında Kanun ve Yönetmeliği Kanun No: 3984 Kabul Tarihi: 13.4.1994 Resmi Gazete: 20.4.1994 – 21911.
57. İnternet: Reality Checks Content Analysis Kit, Maynard Institute For Journalism Education, <http://www.maynardije.org>.(2005).
58. Sabah Gazetesi, 01 Ekim 2004-31 Mart 2005 tarihleri arasında çıkan sayıları.
59. Silverman, D., "Doing qualitative research,: a practical handbook", **Sage Publications**, London, (2000).
60. Stempel,H.G., Çev: Çebi M.S., "Content Analysis", Research Methods in Mass Communication, **Englewood Cliffs**, New Jersey, 1989, (2003).
61. Sucu,M., Derleyen: Alankuş S., "Sayfa Düzeni",Gazetecilik ve Habercilik, **IPS İletişim Vakfı Yayınları**, İstanbul,(2003).
62. Sümer, N., "Trafik Kazalarında Sosyal Psikolojik Etmenler: Sürücü Davranışları, Beceriler ve Sosyal politik Çevre",**Türk Psikoloji Yazıları**, Ankara, 12-135,5:9-10,(2002).
63. Şimşek, N., "Ulusal Televizyon Yayınları Türkiye Geneli Kamuoyu Araştırması", **TRT**, Ankara, 6-8, (2005).
64. Şimşek, H.,Yıldırım,A., "Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri", **Seçkin Yayınevi**, Ankara, (1999)
65. Tanrıöver,H., Eyüpoğlu,A., "Popüler Kültür Ürünlerinde Kadın İstihdamını Etkileyebilecek Öğeler", **Başbakanlık Kadının Statüsü ve Sorunları Genel Müdürlüğü Yayınları**, Ankara, (2000).
66. "TBMM Trafik Komisyon Raporu", 10/139,14,126,132 ve Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyon Raporu, 21.Dönem, 3.Yasama Yılı, Ankara, (2000).
67. Televizyon programı, "Başka Yerde Yok",Konuk: Hasan Aygün, Falsh TV haber sunucusu, **Cine 5**, Ekim 2005.

68. Türk Ceza Kanunu, Kanun No. 5237 Kabul Tarihi : 26.9.2004.
69. "Türkiye İstatistik Yıllığı", **TC.Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü**, (2004).
70. Uluç, H., "Hıncalın Yeri", **Sabah Gazetesi**, 17, 4 ve 20 Mart 2005.
71. Umur, T., "Dipsiz Kuyu", **Sabah Gazetesi**, 14, 14 Ocak 2005.
72. İnternet: İnternet Magazines, <http://www.journal.net>, (2005).
73. Yalın, A., "Televizyondaki Şiddet ve Müstehcenliğin Çocuk ve Aile Üzerindeki Etkisi", **Aile Araştırma Kurumu Başkanlığı yayınları**, Ankara, (1998).
74. İnternet: "Psikoteknik Değerlendirmeye" Katılan Sürücülerin, Değerlendirme Sonrası Görüşleri Ve Uygulama Hakkındaki Yorumları, <http://www.trafik.gov.tr/icerik/bildiriler/A4-90.doc>, (2005).
75. Yasak, Y., "Trafik Psikolojisi ve Psikoteknik Değerlendirmenin Tarihine Genel Bir Bakış", **Türk Psikoloji Yazıları**, Ankara, 12-135, 5:9-10, (2002).
76. Yasak, Y., "Trafik psikolojisi", **Trafik (II) Ders Kitabı Jandarma Okullar Komutanlığı Yayınları**, (2002).
77. Yasak, Y., "Trafik Kazalarıyla İlişkili Sürücü Tutum ve Davranışları" , Doktora Tezi, **Ankara Üniversitesi**, 7, 11, 13, (2002).
78. Yıldız, C. , "Yazılı Basında Metin ve Manşet, Basın Dili Üzerine Bir Araştırma", **Teknik Matbaacılık**, İstanbul, (2000).
79. Yurdalan, Ö., Derleyen: Alankuş S., "Haber Fotoğrafçılığı", Gazetecilik ve Habercilik, **IPS İletişim Vakfı Yayınları**, İstanbul, (2003).

EKLER

EK-1 Trafik konulu gazete haberlere ilişkin kodlama cetveli

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı

1. Sabah
2. Hürriyet
3. Milliyet

2. Haberin Tarihi (gg.aa.yyyy)

3. Haberin Başlığı

4. Haberin Boyutu

Resim / Yazı oranı

1. Resim fazla
2. Yazı fazla
3. Eşit

Haber boyutunun gazete sayfasına oranı

1. %5 ve daha küçük
2. %6-10
3. %11-25
4. %26-50
5. %50 ve daha büyük

5. Başlık Uzunluğu

1. Çok Küçük (0-4 cm)
2. Küçük (4-8 cm)
3. Orta (8-12 cm)
4. Büyük (12-16 cm)
5. Çok Büyük (16 cm---)

6. Fotoğraf

1. Yok

2. Var

-Bir adet

- İki adet

- Üç adet

-Çok Küçük (0-4 cm)

-Küçük (4-8 cm)

-Orta (8-12 cm)

-Büyük (12-16 cm)

-Çok Büyük (16 cm--)

-Renkli

-Siyah-Beyaz

-Sahibi belli değil

-Sahibi belli

7. Haberin Yayınlandığı Sayfa

8. Haberin Sayfadaki Konumu

1. Sayfanın sol üst bölümünde
2. Sayfanın sağ üst bölümünde
3. Sayfanın sol alt bölümünde
4. Sayfanın sağ alt bölümünde

EK-1 (Devam) Trafik konulu gazete haberlere ilişkin kodlama cetveli

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberin Konusu

1. Kaza
2. Trafik denetimi
3. Resmi açıklamalar
4. Eylem/Gösteri
5. Kaza sonrası mahkeme, cenaze, hayata etkileri v.b.
6. Önlemler
7. Yasal düzenlemeler
8. Diğer

2. Haberin Aktörü

1. Turist/ yabancı uyruklu
2. Resmi yetkili/ Bürokrat
3. Sanatçı/ Sporcu
4. Gazeteci
5. Uzman
6. Sıradan Vatandaş
7. Diğer

3. Başlık içeriğinin genel mesajı

1. Eğitici
2. Suçlayıcı
3. Aklayıcı
4. Göreve çağırıcı
5. Bilgilendirici
6. Alaycı / Kışkırtıcı
7. Merak uyandırıcı
8. Acındırıcı

4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük

0. Yok
1. Var
 1. Kan
 2. Terör
 3. Canavar
 4. Katil
 5. Dehşet
 6. Biçmek/Feci /Parçalanmış
 7. Diğer

5. Fotoğraf

- 1.Ölenlere yada yaralananlara Ait
 1. Sansürlenmemiş (1.Tanınıyor 2.Tanınmıyor)
 2. Sansürlenmiş (1.Tanınıyor 2.Tanınmıyor)
- 3.Yola Ait
- 4.Araca Ait
5. İlk Yardıma Ait
6. Kurtarma Çalışmalarına Ait
7. Kazaya Karışanların Yakınlarına ait
8. Haber Aktörüne Ait

EK-1 (Devam) Trafik konulu gazete haberlere ilişkin kodlama cetveli

6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi
 1. Gerçek
 2. Doğru
 3. Özgün
 4. Anlatıcı
 5. Fotoğrafçı olayın içinde
7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri
 0. Yok
 1. Var
 1. Cinsiyet
 2. İsim
 3. Uyruk
 4. Din
 5. Etnik grup kastı,
 6. Dil,
 7. Siyasi yönelim,
 8. Meslek,
 9. Adres,
 10. Cinsel tercih,
 11. Akli ya da fiziksel engel
 12. Yaş
8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri
 - 0.Yok
 1. Var
 1. Dramatik
 2. Sıradan
 3. Başarılı
 4. Örnek
 5. Zengin
 6. Fakir
 7. Diğer
9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri
 0. Yok
 1. Var
10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi
 - 0.Yok
 1. Var
 1. Şehiriçi
 2. Şehirdışı
 3. Köy
 4. İlçe
 5. Yurtdışı
 6. Diğer

EK-1 (Devam) Trafik konulu gazete haberlere ilişkin kodlama cetveli

11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi

0. Yok

1. Var

1. Hava
2. Yağmur
3. Yol
4. Araç
5. Aşırı hız
6. Alkol
7. Yorgunluk/Dikkatsizlik
8. Hatalı sollama/şerit değiştirme
9. Bunalım-Psikolojik Nedenler
10. Yaya
11. Diğer

12. Kazanın gerçekleştiği zaman

0. Var

1. Var

1. Gündüz
2. Gece

13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi

0. Yok

1. Var

1. İki aracın çarpışması
2. Aracın yaya çarpması
3. Aracın tek başına kaza yapması
4. Aracın yanması
5. Aracın kaçırılması/ çalınması
6. Diğer

14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler (İki aracın çarpışması ise)

0.Yok

1.Var

1. Otobüsün otobüsle
2. Otobüsün Kamyonla
3. Otobüsün Otomobille
4. Otomobilin Kamyonla
5. Otomobilin otomobille
6. Kamyonun Kamyonla
7. Trenin herhangi biri ile
8. Traktörün herhangi biri ile
9. Diğer

15. Eğitici ifadeler

0. Yok

1.Var

16. Uzman Görüşü

0. Yok

1. Var

EK-2 Trafik konulu televizyon haberlere ilişkin kodlama cetveli

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Televizyonun Adı
 - 1.Kanal7
 2. Show
 3. NTV
 - 4.TRT1
 - 5.Kanal E(Yerel)
 6. Kanal 23(Yerel)
2. Haberın Tarihi
3. Haberın Başlığı
4. Haberın Süresi (Saniye)
5. Haber Bültenin Süresi (dakika)
6. Haber süresinin bülten içerisindeki zamanca payı (%)

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberın Konusu
 1. Kaza
 2. Trafik denetimi
 3. Resmi açıklamalar
 4. Eylem/Gösteri
 5. Kaza sonrası mahkeme, cenaze,hayata etkileri v.b.
 6. Önlemler
 7. Yasal düzenlemeler
 8. Diğer
2. Haberın Aktörü
 1. Turist/ yabancı uyruklu
 2. Resmi yetkili/ Bürokrat
 3. Sanatçı/ Sporcu
 4. Gazeteci
 5. Uzman
 6. Sıradan Vatandaş
 7. Diğer
3. Başlık içeriğinin genel mesajı
 1. Eğitici
 2. Suçlayıcı
 3. Aklayıcı
 4. Göreve çağırıcı
 5. Bilgilendirici
 6. Alaycı / Kışkırtıcı
 7. Merak uyandırıcı
 8. Acındırıcı
4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük
 0. Yok
 1. Var
 1. Kan
 2. Terör
 3. Canavar
 4. Katil
 5. Dehşet
 - 6.Bıçmek/Feci /Parçalanmış
 7. Diğer

EK-2 (Devam) Trafik konulu televizyon haberlere ilişkin kodlama cetveli

5. Görüntü

- 1.Ölenlere yada yaralananlara Ait
 1. Sansürlenmemiş (1.Tanınıyor 2.Tanınmıyor)
 2. Sansürlenmiş (1.Tanınıyor 2.Tanınmıyor)
- 3.Yola Ait
- 4.Araca Ait
5. İlk Yardıma Ait
6. Kurtarma Çalışmalarına Ait
7. Kazaya Karışanların Yakınlarına ait
8. Haber Aktörüne Ait

6. Kazaya Karışanların (Haber Aktörlerinin) Özellikleri

0. Yok
1. Var
 1. Cinsiyet
 2. İsim
 3. Uyruk
 4. Din
 5. Etnik grup kastı,
 6. Dil,
 7. Siyasi yönelim,
 8. Meslek,
 9. Adres,
 10. Cinsel tercih,
 11. Akli ya da fiziksel engel
 12. Yaş

7. Kazaya Karışanların (Haber Aktörlerinin) hayat hikâyeleri

- 0.Yok
1. Var

1. Dramatik
2. Sıradan
3. Başarılı
4. Örnek
5. Zengin
6. Fakir
7. Diğer

8. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri

0. Yok
1. Var

9. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi

- 0.Yok
1. Var
 1. Şehiriçi
 2. Şehirdışı
 3. Köy
 4. İlçe
 5. Yurtdışı
 6. Diğer

EK-2 (Devam) Trafik konulu televizyon haberlere ilişkin kodlama cetveli

10. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi

0. Yok

1. Var

1. Hava
2. Yağmur
3. Yol
4. Araç
5. Aşırı hız
6. Alkol
7. Yorgunluk/Dikkatsizlik
8. Hatalı sollama/şerit değiştirme
9. Bunalım-Psikolojik Nedenler
10. Yaya
11. Diğer

11. Kazanın gerçekleştiği zaman

0. Var

1. Var

1. Gündüz
2. Gece

12. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi

0. Yok

1. Var

1. İki aracın çarpışması
2. Aracın yaya çarpması
3. Aracın tek başına kaza yapması
4. Aracın yanması
5. Aracın kaçırılması/ çalınması
6. Diğer

13. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler (İki aracın çarpışması ise)

0.Yok

1.Var

1. Otobüsün otobüsle
2. Otobüsün Kamyonla
3. Otobüsün Otomobille
4. Otomobilin Kamyonla
5. Otomobilin otomobille
6. Kamyonun Kamyonla
7. Trenin herhangi biri ile
8. Traktörün herhangi biri ile
9. Diğer

14. Eğitici ifadeler

0. Yok

1.Var

15. Uzman Görüşü

0. Yok

1. Var

EK-3 Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

1. Trafik Konulu Haberlerin Biçimine İlişkin Özellikler

Trafik konulu haberlerin veriliş biçimi, toplumun onu algılaması ve yorumlaması açısından önemlidir. Ayrıca haberin okuyucu tarafından algılanmasına doğrudan etki eder. Hangi tür haberlerin ne şekilde verildiğine dair bir takım bulguları elde edebilecek detayda gruplamalar yapılmak suretiyle içeriğiyle bağlantısı araştırılmıştır.

1.1 Haberlerin boyutu

Haberin sayfada işgal ettiği alan büyüdükçe okunması ihtimali artacak, etkisi kuvvetlenecektir. Bu alanın büyümesi aynı zamanda daha büyük veya daha çok fotoğraf demektir. Ayrıca yazı karakteri de büyüyecek, belki de içerik daha da geniş tutulabilecek, ayrıntılara değinilecektir. En zengin şirketlerin reklâmlarının, çoğunlukla sayfada en büyük yeri kaplamasının sebebi; etkiyi kuvvetlendirmek, görmek istemeyene bile göstermektir. Bir gazete sayfasının büyüklüğü 35,4cm X 53cm 'dir. Bu yüz ölçüm, haberin boyutuna göre %5'i ve daha küçüğü, %6-10, %11-25,%26-50 ve %50'den fazlası şeklinde gruplandırılmak suretiyle hangi tür haberlerin hangi boyutta verildiğine ilişkin bilgilere ulaşılmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet gazetesi, sorumlu yazı işleri müdürü Mehmet Sucu'ya göre sayfa düzeninin amacı güzel bir şey yaratmak değil bilgilerin aktarılmasını en iyi ve en etkili şekilde gerçekleştirmektir. İyi vitrinlenmemiş bir haber okurun gözünden kaçacak ve istenilen etkiyi yaratmayacaktır.

Sayfa veya haber yüzölçümünün 1/3'ü görsel unsurlardan oluşursa okuma kolaylaşır (61). Haberın fotoğrafları ve yazı alanı aynı ise "eşit", yazı fotoğraftan fazla ise "yazısı fazla", fotoğraf yazıdan fazla ise "resmi fazla" olarak gruplandırılmıştır. Televizyonlarda ise haber ne kadar uzun olursa kanallar arasında gezinene izleyici ile buluşma ihtimali o oranda artmaktadır. Haberın süresi ile Haber bültenin süresi not edilerek televizyon haberleri içerisinde trafik konulu haberlerin ağırlığı bulunmaya çalışılmıştır.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

1.2. Başlık Uzunluğu

Sayfa üzerinde ilk göze çarpan başlıklardır. Başlığın uzunluğunun ve büyüklüğünün, haberin çarpıcı olmasıyla doğru orantılı olduğundan, bu bilgiler bu kategoride değerlendirilmiştir. Başlık uzunlukları; 0-4 cm. arası “Çok küçük”, 4-8 cm. arası “Küçük”, 8-12 cm. arası “Orta”, 12-16 cm. arası “Büyük, 16 cm. den uzun başlıklar ise “Çok Büyük” şeklinde gruplandırılmıştır. Bir gazete sayfası 3,9 ile 4cm.’lik 11 tane sütundan oluşmaktadır. Haber önemli olarak değerlendirildiğinde birden fazla sütun kullanılmaktadır. Bu sebeple 4 cm. ölçüt olarak alınmıştır. 4 sütundan büyük başlıklar manşet haber sayılmakta, gazetenin logosunun ve adının üzerine iri puntolarla yerleştirilirse sürmanşet olarak kabul edilmektedir(16). Televizyonlarda ise genellikle iki başlık kullanılmakta, bazı ilgi artırıcı sözlere ekranı kaplayacak şekilde yer verilmektedir.

1.3. Fotoğraf

Haber verilirken fotoğrafın kullanılıp kullanılmadığı, kullanıldıysa kaç adet kullanıldığı, fotoğrafın renkli mi siyah beyaz mı olduğu ve boyutları okunabilirliği artırması açısından önemlidir. Fotoğraflar; 0-4 cm. arası “Çok küçük”, 4-8 cm. arası “Küçük”, 8-12 cm. arası “Orta”, 12-16 cm. arası “Büyük, 16 cm. den büyük fotoğraflar ise “Çok Büyük” şeklinde gruplandırılmıştır. Genelde tek ve büyük fotoğraf haberi daha iyi yansıtır. Sayfa üzerinde fazla eleman karışıklığa yol açar (61). Ancak başlık okuyucuları (gazetelerin sadece başlıklarına göz atanlar) için fazla fotoğraf, olayı anlamalarını kolaylaştırır. Fotoğrafı çeken kişinin adı ve soyadı fotoğrafın altında bulunmalıdır. Fransız Basın Enstitüsü Profesörlerinden Claude-Jean Bertrand’ın düşüncesine göre özellikle şiddet dâhil olduysa hiçbir haber parçasına gereksiz bir önem verilmemeli, ölçsüz dil ve dramatik fotoğraflar yoluyla sansasyonelleştirilmemelidir.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

1.4. Haberin Yayınlandığı Sayfa

Haberlerin ilk sayfada olması, hem çarpıcı olmasını sağlamakta ve hem de okunma ihtimalini artırmaktadır. Sayfadaki malzeme net olmalıdır. Belirli bir organizasyon içinde tanımlanmalıdır. Kısa haberler sayfaya dağıtılsa düzensizliğe yol açar. Bu nedenle ayrı bir yerde toplu olarak verilmelerinde fayda vardır (61). Haberin yayınlandığı sayfa numarası bu kategoride incelenmiştir.

1.5. Haberin Sayfadaki Konumu

Haberin sayfanın katlama çizgisinin üstünde verilmesi, haberin daha fazla okunmasını sağlayacağından gazetenin habere daha fazla önem verdiğini göstermektedir. Ayrıca yapılan deneyler, insanların, herhangi bir sayfayı okumaya, sol üstten başlama eğiliminde olduğunu göstermiştir. Haberin sayfanın üst bölümünde mi, alt bölümünde mi hangi kenara yakın olduğu bu kategoride incelenmiştir. Sayfanın dörde katlanma şekline göre haberin sol üstte mi, sağ üstte mi, sol alt mı yoksa sağ altta mı olduğu dikkate alınmıştır.

2. Trafik Konulu Haberlerin İçeriğine İlişkin Özellikler

Liberal gazetecilik anlayışının ve beraberinde gelişen profesyonel gazetecilik ideolojilerinin dayandığı "nesnellik", "tarafsızlık", "dengelilik" ve "adillik" gibi ilkelerin basının ticari gelişiminin bir sonucu olarak ortaya çıktığı bilinmektedir. Oysa haber medyasının içeriği ya da medya metnlerinin dili, söylemi, sunumu, algılanması ve etkisine ilişkin yapılan araştırmalar bu ilkelerin uygulamadaki imkânsızlığını ortaya koymaktadır. Bu anlamda profesyonel gazetecilik ideolojilerinin sorgulanması gerekliliği, ciddi bir şekilde kendini hissettirmektedir (39).

2.1. Haber konusu ve aktörü

Hiçbir şekilde, haberci, tüketicilerinin kaybına ya da yaralanmasına neden olmamalıdır. Bir görsel-işitsel mesajı uygulamak için "bilinçaltı ile algılanan"

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

metotlar kullanarak ya da gerekçesiz korkular ya da umutlar oluşturarak haber yapılmamalıdır. Yalan haberden çok daha zararlı olan, maksatlı haberdur. Yıllardan beri Türkiye’de trafik sadece “kaza” olarak algılanmıştır. Oysa trafik birçok alanı içine alan, herkesi ilgilendiren ve hayatın tam ortasında olan konudur. Trafiği sadece kaza boyutu ile bakmak yerine, nasıl en güvenli trafik ortamı oluşturulabilir konusu işlenmelidir(3). Bu algılamada basının payı nedir. Bunu ortaya koyabilmek açısından trafik konulu haberler ana bölümlere ayrılmıştır. Bunlar “kaza, trafik denetimi, resmi açıklamalar, eylem, kaza sonrası mahkeme, önlemler, yasal düzenlemeler, diğer” şeklinde gruplaştırılmıştır.

Habere konu aktörler için statü ve meslek olarak ön plana çıkan bir grup olup olmadığı ise yedi alt başlıkta toplanmıştır: “Turist/yabancı uyruklu, resmi yetkili / bürokrat, sanatçı / sporcu, gazeteci, uzman, sıradan vatandaş ve diğer. “

2.2. Başlık içeriğinin genel mesajı

Başlığın görevi haberi sessiz fakat en iyi bir şekilde yansıtmaktır. Üst ve alt başlıklar ana başlığın yardımcılarıdır. Ana başlıktan daha küçük puntolarla verilirler ve daha açık renk olurlar (61). Başlığın haberin okunmasının devamını sağlayıp sağlayamayacağı önemlidir. Gazete okur kitlesinin belli bir statüde, çoğunlukla zamanı kısıtlı insanlardan oluşabileceği düşünüldüğünde haberin sadece başlık ve fotoğraflarına göz atmakla yetinmeleri mümkündür. O halde başlığın içeriği insanlarda merak uyandırıyor mu, yoksa haber hakkında öz bilgileri mi ihtiva ediyor ya da birilerini suçlayıcı veya aklayıcı ifadelerle ön yargılar mı oluşturuyor, ortaya konması gereklidir. Bu suçlamalar daha çok insan unsurunun dışındaki yol, araç vb. unsurlara yöneltilmektedir. Aklanan ise genellikle insan unsuru olmaktadır. Başlıkta, eleştiri özelliği bulunan açıklamaları yansıtmak okurun haberden kaçmasına neden olabilecektir (16). Ayrıca mesajın en kuvvetli olduğu yer olan başlıklarda eğitici ifade ve sloganların kullanılabilmesi toplumun trafik

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

kültürünün oluşması açısından değerlidir. Buradaki eğitici ifade kavramı sayısal bilgiler değil de olumlu trafik davranışları geliştirebilecek yargılardır. Başlık birilerini göreve çağırıyor olabilir. Ancak bazen de insanları bir şeye veya başkalarına kışkırtıyor, nefret duymasını sağlıyor olabilir. Bu toplumun trafiğe tutumu açısından değerlendirilebilir.

*Her Türk kapkaççı doğar(Karikatür), At arabasına "hız yaptın" cezası, Adam ezmenin serbest olduğu ülke, Tren Türk şoförüne viz gelir, Yardımcı doçent, yardıma koşarken öldü” gibi başlıklar alaycı ve kışkırtıcı olarak değerlendirilmiştir. Çoğunlukla bu başlıkların haber içeriği ile doğrudan ilişkisi bulunamamış ya da küçük bir ilinti bulunabilse dahi haber yapabilmek için abartılmıştır.

“Berkay abla dedi ve gözleri kapandı, Acı benzerlik Felluce’de savaş, Şanlıurfa’da kaza, Karne almaya giderken öldü, Askere gidecekti alevler bırakmadı” gibi acındırıcı başlıklar yanında, “Kırmızı ışık cinayeti, Vicdanına teslim oldu, Trafik ışığını değiştiren cihaz” gibi merak uyandıran başlıklar da ayrıca değerlendirilmiştir.

“TED’de ölüm kavşağı, Armada önünde can pazarı, Aynı yerde 50 lastik patladı” gibi başlıklar göreve çağırma kapsamında değerlendirilmiştir. “Taksiciyi bıçaklayan profesör serbest, Konvoyla girdi cezasını çekti, Ceple konuşan şoför treni görmedi” gibi derhal tespit edilemediği halde ve soruşturma seyrine tesir edebilecek tarzda başlıklar suçlayıcı, “Şoför değiştirirken otobüs devrildi, Buzlanma can aldı, Tomruklar bir aileyi yok etti” gibi başlıklar da aklayıcı olarak sınıflandırılmıştır.

“Üstten geçse yaşayacaktı, Kucakta yolculuk öldürüyor, Saate 90km hızla çarpışma 10.kattan düşmeye eşdeğer” türünden haber başlıkları eğitici,” Otobüs devrildi: Bir ölü, 35 yaralı, Şarkıcı Berkant yoğun bakımda, Uzun yol şoförleri 2 milyon kutu içiyor” gibi haber başlıkları bilgilendirici olarak sınıflandırılmıştır.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

Medyanın işlevini sürdürdüğü topluluğa karşı da görevleri vardır. Halkın ahlaki vicdanını rahatsız etmemelidir. Bütün grupların ihtiyaçlarını tanımlamalı ve onlara hizmet vermelidir. Ayrıca, medyanın bir bütün olarak topluma karşı da görevleri vardır. Sadece kanunlara uymak yeterli değildir. Halkın merakını tatmin etmek yerine çıkarlarını korumalı, aile kurumuna ciddi şekilde tehlikede bulunabilecek hiç bir şeyi yayınlamamalı; acımasız kanunları övmemeli, haksızlığa karşı mücadele etmeli ve imtiyazlı olmayanların adına konuşmalı, insanlar arasındaki işbirliğini geliştirmeli, korku ile spekülasyonda bulunmamalı, ahlaksızlığı, edepsizliği ya da vahşeti geliştirmemeli, hırs ya da şiddet gibi dürtüleri teşvik etmemeli; savaşı, şiddeti ya da suçu yüceltmemelidir.

2.3. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük

Gerçekten haberin konusu ne olursa olsun toplumda bu nefret ve dehşeti uyandırabilecek bir takım genel sözcükler özellikle değerlendirilmiştir. Nefret söylemi kurmak ve kullanmak, ayrıca yok edilme korkusu ve paranoyasını teşvik etmek dolaylı/kültürel şiddeti oluşturulmasına vesile olacaktır. Bu tür sözcüklerden oluşturulan temsili kümede; “kan, terör, canavar, katil, dehşet, öldürmek/yaralamak, diğer “ kelimeleri bulunmaktadır. Başlıkta kullanılan, birbirine çok yakın anlamlı kelimeler örneğin “dehşet”, “korku”, “panik” gibi bir gruba yani örnekteki dehşet grubuna dâhil edilmiştir.

2.4. Fotoğraf

Fotoğraf haber metnini tekrarlamamalı içerikten fazla bir şeyler verebilmelidir. Fotoğraftaki hangi elemanlar haberi açıklamaktadır, hangilerine gereksinim yoktur (61)? Haberci olayı gazete sayfalarına taşıırken bunu göz önünde bulundurmazsa abartıya, manipülasyona ve sansasyona kaçabilir. Çünkü fotoğrafın dili evrenseldir. Yaş, dil ve mekân ayırt etmeksizin herkese mesaj verir.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

Fotoğrafı, “ ölenlere veya yaralananlara mı, yola mı, araca mı, ilk yardım veya kurtarma çalışmalarına mı, kazaya karışanların yakınlarına mı haber aktörlerinin mi aittir?

Kitle iletişim araçlarında her ne surette olursa olsun “ölü” fotoğrafı vermek hoş karşılanmaz. Ayrıca ölü ve yaralı fotoğrafı kan görüntüsü ile birlikte başlık içeriğinde geçen dehşet ve korku mesajlarından daha etkili olacaktır. Okur, fotoğraf ve Adil Dünya Denencesine (48) göre haberi kendine yakıştırmayacak, içselleştirmedeği içinde trafik kültürü yine kaza ve şiddete dayalı duygulardan ibaret olarak olumsuz şekillenecektir. Kâğıt gibi buruşmuş araç fotoğraflarının da aynı etkiyi vermesi beklenebilir. Kazada ölenlerin ve yaralananların sansürlenip sansürlenmediği bu açıdan önem arz etmektedir. Sansürlenmişse tanınıp tanınmama da yüz ayrıntılarının net olarak seçilebilmesi ölçüt olarak alınmıştır. Burada sansür kelimesi mozaik veya bant anlamında kullanılmaktadır. Sansürlenmemiş veya sansürlenmiş ancak tanınıyor ise kişilik haklarının çiğnenmesi açısından başka bir etik sorunla karşı karşıya bulunmaktadır. Fotoğrafta verilmek istenenler çok önemlidir. İnsanların çaresizlikleri, acıları ve muhtaç halleri toplum vicdanında yaralanmalara ve tepkilere yol açabilir. Kazaya karışanların yakınlarına, kurtarma çalışmalarına veya ilkyardıma ait fotoğraflar da değerlendirilmelidir. Bütün bunlar, sonuçta “trafik ortamı güvensiz bir ortam, bir kaos ortamı” inancını, insanlara yerleştirmeye yardımcı olur. Oysa “trafik ortamı bir kurallar bütünüdür” kalıpyargısının oluşmasına yardımcı fotoğrafların kullanılması daha etiktir.

2.5. Fotoğrafın etik değerlendirmesi

Şu ana faktörlere göre katagorize edilmiştir.

Gerçek mi? Bu soru, fotoğrafın konusuna dışarıdan müdahale yapıp yapılmadığını, fotoğraf çekilmeden önce herhangi bir düzenleme, olayın akışına herhangi bir müdahale olup olmadığını araştırır.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

Doğru mu? Bu soru, fotoğrafın gösterdiği ile gerçekte olanın ne kadar örtüştüğünü araştırır. Haber fotoğrafının bir olayı kendi gerçekliğine bağlı kalarak anlatması beklenir. Olan bitenden farklı bir şey göstermesi fotoğrafın dürüstlüğüne aykırıdır.

Özgün mü? Bu soru, fotoğrafın gösterdikleri ile konusunun doğasında var olanı ne kadar yansıttığını araştırır. Gerçek ve doğru olduğunu varsaydığımız bir fotoğrafın taşıdığı bilgiler, uyandırdığı etki, o an olup bitmekte olan olayın aslına sadık kalmalıdır. Haber fotoğrafı, olayın özgün yanını bırakarak bir başka gerçekliğe işaret etmemelidir.

Anlatıcı mı? Bu soru, haber fotoğrafının içinde taşıdığı bilgilerle konusu hakkında yeterince verebilme özelliğini araştırır. Fotoğraf karesine giren her görüntünün konuyu tamamlayan bir anlatım unsuru olduğu varsayılarak ifade ettikleri ve çağrıştırdıkları bir söz kurması istenir. Fotoğrafçının teknik olanaklar, bilgi birikimi, dünya görüşü, etik ve estetik birikimiyle ortaya koyduğu görüntü kendi başına bir haber kurgusuna sahip olmalıdır.

Fotoğrafçı olayın içinde mi? Bu soru, fotoğrafçının konusuna fiziksel olarak ne kadar yakın olduğunu araştırdığı gibi akıl, bilgi ve hisleriyle de konunun ne kadar içinde olduğunu sorgular (79).

2.6. Kazaya karışanların / haber aktörlerinin özellikleri

Eğer halkın huzuruna hizmette bulunmuyorsa, doğru olsa bile, suçlamalarda bulunulmamalıdır. Eğer bir kişi suçlanıyor ya da eleştiriliyorsa, o kişiye yanıt verme fırsatı verilmelidir. Gazeteci, cinsiyet, isim, yaş, uyruk, din, etnik grup kastı, dil, siyasi yönelim, meslek, adres, cinsel tercih, akli ya da fiziksel engel gibi bir kişinin ilgisiz hiç bir özelliğini belirtmemelidir (8,Türkiye, İngiltere, Rusya ve Hindistan Basın meslek ilkeleri). Bu kategoride, Kazaya karışanların / haber aktörlerinin özelliklerinin etki oluşturmada ve haber yapılmada anlamlı olup olmadıkları değerlendirilmiştir. Kişinin itibarını düşürmek için, o özelliği kullanmamalıdır. Gereksiz yere küçük düşürücü

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

terimler ve imalar kullanılmamalıdır. Genel olarak, halkın çıkarları riske atılmadığı sürece, bilgi verme hakkı, kişilere ya da gruplara, fiziksel, ahlaki, zihinsel, kültürel ya da ekonomik olarak tehlikeli olabilecek bir şekilde kullanılmamalıdır. Örneğin, korkunç kazaların ya da suçların fotoğraflarının yayınlanması, kurbanların akrabalarını ya da arkadaşlarını incitebilir. İşte verilen mesajın ne kadarının trafiği, ne kadarının aktörü ilgilendirdiği, bu bölümde ortaya konmaya çalışılmıştır.

2.7. Kazaya karışanların / haber aktörlerinin hayat hikâyeleri

Johan Galtung ve Mari H. Ruge (1965), gazetecilerin olayları haberleştirirken bazı ölçütler kullandıklarını belirtmektedir. Bu ölçütlerden biri “kişiselleştirilebilirliği” dir. Yani kişilerle kolay ilişkilendirilebilecek olayların haber olma olasılığı yüksektir. Hatta bazen kişiler haberin önüne de geçebilir (16). Kişiselleştirme sonucu habere konu olan olaylar, sadece belirli bazı bireylerin eylemleri olarak sunulmaktadır. Çünkü tek başına bireyi tanımlamak yapıları ya da kurumları tanımlamaktan daha kolaydır. Haber yapılandırılırken başvuru kişiselleştirmeler sonucunda, olaylar giderek sembol kişilerin eylemleriyle açılır hale gelmekte, böylelikle tartışmalı konuların ardında yatan toplumsal ve ekonomik etkenlerin neler olduklarının sorgulanması engellenmektedir (20). Hikâyelerin etkilerinin ve haberin önüne geçebilme imkânlarının değerlendirilebilmesi için de “dramatik, sıradan, başarılı, örnek, zengin, fakir ve diğer” şeklinde gruplaşması yeterli görülmüştür.

2.8. Kazaya karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri

Yazıda, fotoğrafta veya görüntülerde gizli reklâm olup olmadığı veya asıl mesajın ne olduğu konusunda bir takım veriler ortaya çıkabilir. 23 Haziran 1994'te Moskova'da, Rusya Gazeteciler Kurultayı tarafından kabul edilen Gazetecilik Yasasında “Bir gazeteci bir reklâm ya da ticari bilginin yayımlanması için, özellikle bu bilginin aşikâr olmadığı durumlarda, kendi ismini, yetkisini ya da mesleki haklarını kullanmayı gerekli bulmaz. Bir

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

gazetecilik ve reklâmcılık faaliyetinin birleştirilmesi düşünülemez.” İfadesi yer almaktadır.

2.9. Kaza mahalline ilişkin bilgiler

Johan Galtung ve Mari H. Ruge’a (1965) göre “coğrafi yakınlık” da haber olmada önemlidir. Şehiriçi, şehirdışı, köy, ilçe, yurtdışı ve diğer kategorileri hangi tür trafik haberlerinin gündeme alındığını gösterebilir (26).

2.10. Kaza sebebine ilişkin bilgi

İnsan hikâyeleri, haberlerin iki yönlü temel taşlarıdır. Bir taraftan okuyucu bakışı açısından öncelikli dikkat merkezidir, diğer taraftan gazeteci bakışı açısından, en üst düzeyde temel mesleki kuralların uygulanmasını gerektirir (gerçekleri araştırmak, farklı kaynaklara başvurmak, sıkı araştırma, hassasiyet, insana saygı). Az veya çok her insan konulu haber kanuni ve etik sorumluluk gerektirir. Aynı zamanda biraz kanun ve kanuni işlem bilgisi, uygun dili kullanma, soğukkanlı bir araştırma ile duygusallığı birleştirme yeteneği ister. Konusu insan olan haberler, insanların derinliklerine işler. Toplumun hassasiyetini, vicdanını, dengelerini etkiler. Konusu insan olan haberlerle uğraşan gazeteci araştırmacı olmalı, adaleti, özgürlüğü, kişiye ve kişilik haklarına saygıyı gözetmelidir. Kazaların nedenleri, polis raporlarında bahsi geçse bile dikkatli sunulmalıdır. Onların yayınlanması muhtemel bir mahkeme faaliyetini etkileyebilir (8). Kaza haberi, eğer yollar ya da trafik idaresinin sorumluluğu varsa bunu da içermelidir. “Hava, yağmur, yol, araç, aşırı hız, alkol, yorgunluk, hatalı sollama / şerit değiştirme, bunalım / psikolojik nedenler, yaya ve diğer” olacak şekilde ana nedenler üzerinde araştırma yapılmıştır.

2.11. Kazanın gerçekleştiği zaman

Kazanın gerçekleştiği zamanın genel olarak kategorize edilmesi yeterli görülmüştür. Gündüz ve gece vuku bulması haber vasıtalarına yakın olsa bile

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

haber olma olasılığını etkileyecektir. Zamanın, haberde kullanılan fotoğrafın veya yazının içeriğine etkisi araştırılmıştır.

2.12. Kazanın türüne ve cinsine ilişkin bilgi

Daha önceki istatistik verileri ile karşılaştırıldığında, kaza, gazete sayfalarında yer almaya, işlenmeye değer midir? Bu durum haberin sunuşunu nasıl etkilemiştir. Örneğin istisnasız tüm uçak ve tren kazaları haber olurken trafik kazalarında bir seçime gidilmektedir. Oysa trafik kazasından ölenlerin sayısı uçak ve tren kazalarında ölenlerden her zaman daha fazladır. İki araç mı çarpışmış eğer öyleyse otobüs mü, kamyon mu, otomobil mi, traktör veya tren mi yoksa yaya mı çarpmış? Tek başına da kazaya karışmış olabilir, aracın yanması, kaçırılması veya çalınması da olabilir. Bütün bu sınıflandırmalar gerçekten haberin trafik kültür ve eğitimi açısından da önemini ortaya koyacaktır. Dr. Cengiz Özdiker'e göre ülkemizde şehiriçi trafik kazaları neticesinde 1994 yılında toplam 2795 ölüm vakasının %45'ini, 1995 yılında toplam 2932 ölüm vakasının %42'sini, 1996 yılında ise toplam 2524 ölüm vakasının %38'ini, 1997 yılında da toplam 1836 ölüm vakasının %40'ını yayalar oluşturmaktadır. Haberlerde yer alan trafik kazaları da aynı mesajı vermiş midir yoksa yayaların karıştığı kazalar ya hiç değinilmemiş ya da küçük, fotoğrafsız dip not şeklinde mi verilmiştir. Bu bölüm önceki araştırmalarla bağlantılı olarak bazı gerçeklere varılabilecek şekilde gruplanmıştır.

2.13. Eğitici ifadeler

Medya toplumun gelişmesi yönünde çalışmalıdır. Dr.Yeşim Yasak ve Bengi Öner'in "Türk insanının gözüyle Trafik Ortamının Anlamı" başlıklı araştırmasına göre ortaya çıkan sonuç şudur :“ Trafik kurallarına uyarsan, karşındaki senin kadar uymayacağı için ölebilirsin." Çalışmaya katılan sürücü ve yayalar bu konuda şunları söylemişlerdir: "Biz ne kadar çok önlem alırsak alalım, kurallara ne kadar çok uyarsak uyalım, karşımızdaki önlem almadıkça hiç bir işe yaramaz. O kadar çok insan kural ihlali yapıyor ki, bir sürücü/yaya

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

olarak ben trafik kurallarının yararına inansam bile boşuna. Çünkü hayatımı korumak zorundayım. Eğer kurallara olduğu gibi uyarsam risk altındayım demektir. Dolayısıyla trafik kurallarına uyduğum zaman hayatımı riske atmış olurum. Bu yüzden diğer sürücülerin ne yaptığını sürekli kontrol etmeliyim, onların olası tehlikeli davranışlarını hesaba katarak davranmalıyım. Örneğin, kırmızı ışıktaki duracağım zaman, arkadan gelen aracın kırmızıda geçebileceğini düşünerek, bana çarpabileceği ihtimalini hesaba katmalı ve kırmızı ışıktaki geçmeye hazır olmalıyım.” Bu gerçekliğe göre, bilinen trafik kurallarına uymak her zaman için çözüm değildir. Belki de bu yüzden, “Trafik canavarı deyince aklınıza ne gelir?” sorusuna, çalışmaya katılanların sadece yüzde 1'i, 'Trafik canavarı içimizdedir' derken, geriye kalan yüzde 99'u ise bu canavarı karşıda aramıştır (74). Bu kalıpyargının oluşmasında, açıktan veya saklı biçimde verdiği mesajlarla, basının etkili olduğu değerlendirilmektedir. Toplumdaki trafik kültürünü geliştirici her sembol ve kelime bu grupta ele alınmıştır. Bunların genelde köşe yazılarında olduğu fark edilmiştir. “Yaya geçidi durmak içindir mahlûk”, Kaldırım galeri ile mücadele sıfır”, başlıklı makalelerde, “Dikkatinizi verin canınız kurtulsun”, “Bu cezalardan haberiniz var mı” başlıklı haberlerde eğitici ve aydınlatıcı kelime ve cümlelere yer verilmiştir.

2.14. Uzman görüşü

Haber medyasının hatalı bulunduğu birçok şey (duygulara hitap etmek, haberlerin fazla dramatize edilmesi, bazen de uydurmaları yayınlamak) medyanın eğlence işlevine aittir ve farklı ölçütlere göre değerlendirilmelidir. (8).

İsviçre günlük yayımlanan “Journal de Geneve” gazetesinin kurallarına göre, medya çoğunlukla küçük olaylardan oluşan anlamsız bir mozaik sunmaktadır. Medya “modern dünyanın mekaniğini açıklamalı ve günlük yaşantıda karşımıza çıkan olaylar ve toplumun kaderini etkileyen güçlerin derin

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

çalışmaları arasındaki bağlantıyı göstermeli ve her alandaki temel değişiklikleri ikaz eden işaretleri vurgulamalıdır.

Yayınlanan haberlerin çoğu yararlı değil olmayabilir (kazalar, suçlar, önemli insanların ziyaretleri). Wilbur Schramm “hemen verim getiren haberlerle,” “daha sonra verim getiren haberler” arasında bir ayrım yapmıştır. Toplumun yeterli bir şekilde işlemesi için bütün üyelerinin yakın ve uzak çevreleri hakkında iyi bir fikir sahibi olmaları gerekmektedir. Bilgi almaya doğal olarak eğilimli olsalar da olmasalar da onların görevi bilgilendirilme. Eğer bilgi almaya eğilimli değillerse dikkatleri çekilmelidir. Bu, uzaktaki bir olayın kendi kişisel yaşamlarına nasıl bir etkisi olabileceğini vurgulayarak yapılabilir. Fakat bu, o kadar kolay bir iş değildir. Önemli haberleri ilgi çekici yapmak, çaba, zaman ve bilgi gerektirir. Uzmanların habere katkıları çok önemlidir. Ancak bu katkılar haberi toplum yararına dönüştürebilir. Trafik kültürünün gelişiminde de durum farklı değildir. Trafik konulu haberlerde başvuru uzmanların aydınlatıcı ve ikna edici açıklamaları olumlu trafik kültürüne katkı sağlayacaktır.”Alkol uzaklık algısını bozuyor”,”Trafik ışığı kazaları arttırdı”,”Sürücüler dikkat bu sokak çıplak” gibi çoğunlukla araştırmaya dayalı ve bilimsel bir bulguyu ileten haberlerde uzman görüşüne yer verildiği değerlendirilmiştir.

Yönergede belirtilen değişkenlerin cetvele ne şekilde tatbik edileceğine dair bir takım örnekler incelenerek SPSS’deki şekli açıkça yazılmıştır.

3. Amaçlı Örneklem

Haberlerin yorumlama ve içeriklerinin SPSS’te yorumlama mantığının anlaşılabilmesi için herhangi bir on günlük zaman dilimi içerisinde yayınlanan bazı haberler üzerinde düşünülen hususlar özetle ifade edilmiştir. Kodlama yönergesine göre oluşturulan kodlama cetvellerinin tatbik edilmiş biçimine de bu şekilde örneklendirilerek, araştırmanın tekrar edilebilirliği sağlanmaya çalışılmıştır. Aynı yöntem ve değerlendirmeler gazete ve televizyonlarda yer alan 709 olaya uygulanarak bir takım bulgulara ulaşılmıştır.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.1. Örnek Haber

4 PAZAR, 3 Ekim 2004

Hürriyet

El freni çekilmeyen kamyonet kapı önündeki 2 kardeşi ezdi

Esenler Atışalanı'nda şoförünün el frenini çekmediği park halindeki tüp kamyoneti, yokuş aşağı hareket ederek kapılarının önünde oynayan iki kız kardeşi ezdi.

SOFÖR İsmail Varlı, önceki gece saat 20.00 sıralarında 34 ZG 5478 plakalı kamyoneti ile Turgutreis Mahallesi, 458 Sokak, No: 9'daki eve tüp getirdi. Varlı'nın yokuş aşağı park ettiği, ancak el frenini çekmediği tüp yüklü kamyonet yokuştan aşağı kaydı. Kontrolsüz biçimde yol alan kamyonet, 15 metre sonra, evlerinin önünde oynayan Fidan Demirci İlköğretim Okulu 2'inci sınıf öğrencisi, 8 yaşındaki Sümeyye Yüktüz ile aynı okulun birinci sınıfında okuyan bir yaş küçük kardeşi Nurbanu'yu ezdi. İki kardeş olay yerinde can verdi. Kamyonet, park halindeki 34 AE 4046 plakalı otomobile çarparak durdu. Şoförü İsmail Varlı gözaltına alınarak Atışalanı Polis Merkezi'ne götürüldü. Adli Tıp Kurumu'ndaki kontrolünde alkolsüz çıktı.

■ Süleyman KAYA/İSTANBUL

Sümeyye (solda) ve kardeşi Nurbanu (sağda), kamyonetin altında can verdi.

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı : (2) Hürriyet
2. Haberin Tarihi: 03.10.2004
3. Haberin Başlığı: El freni çekilmeyen kamyonet kapı önündeki 2 kardeşi ezdi
4. Haberin Boyutu:
 - Resim / Yazı oranı
 - (3) Eşit
 - Haber boyutunun gazete sayfasına oranı
 - (2) %6-10 (Gerçek Boyut: 27,5x11 cm)
5. Başlık Uzunluğu: (5) Çok Büyük (16 cm---)
6. Fotoğraf : Üç adet
 - Orta (8-12 cm)
 - Orta (8-12 cm)
 - Çok Küçük (0-4 cm)
 - Renkli
 - Sahibi belli
7. Haberin Yayınlandığı Sayfa:4
8. Haberin Sayfadaki Konumu :(1) Sayfanın sol üst bölümünde

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberin Konusu : (1) Kaza
 2. Haberin Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
 3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (8) Acındırıcı
 4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: Var (7) Diğer (Ezdi)
 5. Fotoğraf : (1) Ölenlere yada yaralananlara Ait, Sansürlenmemiş, Tanınıyor (4)
- Araca Ait (8)Haber Aktörüne Ait
6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi (1) Gerçek, (2) Doğru, (5) Fotoğrafçı olayın içi
 7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri İsim, Yaş, Adres
 8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri Yok
 9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Yok
 10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
 11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (7) Yorgunluk/Dikkatsizlik
 12. Kazanın gerçekleştiği zaman,(2)Gece
 13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (2) Aracın yaya çarpması

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

- 14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler
- 15. Eğitici ifadeler, Yok
- 16. Uzman Görüşü, Yok

Değerlendirme: Başlıktan el freninin durumu hakkında bilgi sahibi olmak mümkün değil. Arızalı mı yoksa çalışıyor da şoför çekmemiş mi? Ya da şoför çekmiş bir süre sonra buna rağmen hareket mi etmiş? Haberin alt başlığından şoförün el frenini çekmediği böylece aracın hareket ettiği anlaşılmaktadır. Haberin bir kenarında söz konusu büyük suçlu aracın hurda hali bir resimle gösterilmiş ve üzerine de küçük suçlu şoförün bir resmi konmuştur. Olayın cereyan tarzı özetle anlatılmış ve diğer yanına sansürsüz bir aile fotoğrafı yerleştirilmiştir. Aile fotoğrafındaki iki küçük kız çocuğu için alta “kamyonetin altında can verdi” notu düşülmüştür. Geriye kalan iki kişi kimdir? Olayla ne ilgileri vardır? Annesi mi yoksa teyzesi midir? Halası veya Komşuları da olabilir. Ayrıca hayatta olsun ya da olmasın çocukların karıştığı bir olayın haberi fotoğrafı ve yazısı daha dikkatli verilmeli, etik kurallara harfi harfine riayet edilmelidir. Haberin okuyucuda uyandırdığı ilk izlenim çocuklar için artık kapılarının önünün bile emniyetsiz olduğu ve korkulacak bir dünyada yaşadığımızdır.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.2. Örnek Haber



Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı : (2) Hürriyet
2. Haber Tarihi: 05.10.2004
3. Haber Başlığı: İstanbul trafiğini felç eden kaza
4. Haber Boyutu:
 - Resim / Yazı oranı
 - (3) Eşit
 - Haber boyutunun gazete sayfasına oranı
 - (2) %6-10 (Gerçek Boyut: 18,5X13cm)
5. Başlık Uzunluğu: (3) Orta (8-12cm)
6. Fotoğraf : Bir adet (Orta 8-12)
 - Renkli
 - Sahibi belli
7. Haber Yayınlandığı Sayfa:3
8. Haber Sayfadaki Konumu :(3) Sayfanın sol alt bölümünde

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberin Konusu : (1) Kaza
2. Haberin Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (2) Suçlayıcı
4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: Yok
5. Fotoğraf : (6) Kurtarma çalışmalarına Ait, Sansürlenmemiş, Tanınmıyor
6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi (1) Gerçek, (2) Doğru, (3) Özgün, (5) Fotoğrafçı olayın içi
7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri Yaş, İsim,
8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri Yok
9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Var (Nilüfer Turizm)
10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (2) Yağmur
12. Kazanın gerçekleştiği zaman, (2) Gece
13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (3) Aracın yaya çarpması
14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler
15. Eğitici ifadeler, Yok
16. Uzman Görüşü, Yok

Değerlendirme: Kaza ile İstanbul trafiği arasında ilinti kurulmuştur. Başlık trafik kazasını değil de İstanbul trafiğini konu almıştır. Ona göre kaza ile meydana gelen maddi ve manevi kaybın çok büyük bir önemi olmasa gerekir. Üzerine düşen görevi yapmış İstanbulluların merakını gidermiş ve suçluyu otobüs firmasının adını vererek ilan etmiştir. Oysaki haberde kullanılan fotoğrafta şehir trafiğinden ziyade olay yerinin vahşeti anlatılmıştır. Hem de öyle bir kare ile anlatılmıştır ki otobüsün altında kalmış cesetler fark edilebilmektedir. Sansür (mozaik veya bant) gereği duyulmamıştır. Resim ile başlığın konusu birbiri ile bağdaşmamaktadır. Verdiği mesaj ise İstanbul'un trafiğinin insan hayatından bile önemli olduğudur.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.3. Örnek Haber

Kazadan kaçarken faciaya yol açtı

Önünde kaza yapan araca çarpmamak için fren yapan yolcu otobüsü, yağmurdan kayganlaşan yolda devrildi: 4 ölü, 12 yaralı



Devrilen otobüsten sağ kurtulanlar korku ve şaşkınlık içinde kurtarma çalışmalarını izlerken, yaralıları da hastanelere kaldırdılar...

MUTLU BOZDAĞ, M. AKİF ERDEM, DİNÇER ŞEREF İstanbul

İstanbul 0-2 Otoyolu Seyrantepe mevkiinde devrilen otobüsten geriye, can verenlerin hüznü hikâyeleri kaldı.

Kaza, dün sabah saat 05.40 sıralarında meydana geldi. İzmir'den İstanbul'a yolcu taşıyan Nilüfer Turizm'e ait Ali Rıza Altınkaya'nın kullandığı 16 NM 929 plakalı otobüs, önünde kaza yapan 34 K 3574 plakalı otomobile çarpmamak için fren yaptı.

Yağmurun etkisiyle kayganlaşan yolda duramayan otobüs, bariyerlere çarptıktan sonra devrildi. Kazada, otobüste bulunan Hayriye Demirden (40), Koray Güvenoğlu (24), Şükrü Sağlam (35) ve Murat Pamukçu (22) hayatını kaybetti. Yaralı 12 yolcu hastanelerde tedaviye alındı. Yolcular, kazaya otomobilin neden olduğunu, otobüs sürücüsünün de Bursa'dan sonra aşırı hız yaptığını öne sürdü.

Koltuk değiştirdi, kurtuldu

Otobüsün altında kalıp ağır yaralanan Hayriye Demirden'in ilk evliliğinden olan ve kazada hafif yaralanan oğlu Koray Çörtten (20), annesinin başında sinir krizleri geçirdi. Çörtten, annesinin konduğu ambulansa, "Anneciğim ne olur ölme. Buna dayanamam" diye gözyaşı döktü. Kurtarılamayan Demirden'in Almanya'da yaşadığı, Uludağ Üniversitesi'nde okuyan oğlu Çörtten'i ziyaret etmek için 6 hafta önce Türkiye'ye geldiği öğrenildi. Anne ve oğlun tatil sonrası İstanbul'a döndüğü, annesiyle yanyana oturan Koray Çörtten'in, otobüsün Anadolu yakasında boşalması üzerine koltuğunu değiştirdiği öğrenildi.

2 ay sonra evlenecekti

Olen Murat Pamukçu'nun ise 8 ay önce terhis olduğu, İzmir'de yaşayan bir asker arkadaşının düğününe gittiği öğrenildi.

Pamukçu'nun yakınları, gencin bir ay önce nişanlandığını belirterek, "Lastik tamirciliğiyle uğraşıyordu. Aralık ayında evlenecekti, hazırlık yapıyordu" dediler. Pamukçu'nun nişanlısı Birsen Altıngül de olayı duyunca fenalık geçirdi.

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı : (3) Milliyet
2. Haberin Tarihi: 05.10.2004
3. Haberin Başlığı: Kazadan kaçarken faciaya yol açtı
4. Haberin Boyutu:
 - Resim / Yazı oranı
 - (1) Resim fazla
 - Haber boyutunun gazete sayfasına oranı
 - (4) %26-50 (Gerçek Boyut: 25X21cm)
5. Başlık Uzunluğu: (5) Çok Büyük (16cm---)
6. Fotoğraf : İki adet (Çok Büyük 16cm---, Küçük 4-8cm)
 - Renkli
 - Sahibi belli
7. Haberin Yayınlandığı Sayfa:5
8. Haberin Sayfadaki Konumu :(1) Sayfanın sol üst bölümünde

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberin Konusu : (1) Kaza
2. Haberin Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (3) Aklayıcı
4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: (6) Biçmek/Facia/Parçalanmış
5. Fotoğraf : (6) Kurtarma çalışmalarına Ait, (7) Kazaya Karışanların yakınlarına ait
6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi (1) Gerçek, (5) Fotoğrafçı olayın içi (2) Doğru, (4)

Anlatıcı

7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri İsim, Yaş,
8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri Dramatik
9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Var (Nilüfer Turizm)
10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (2) Yağmur
12. Kazanın gerçekleştiği zaman, (2) Gece
13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (3) Aracın yaya çarpması
14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler
15. Eğitici ifadeler, Yok
16. Uzman Görüşü, Yok

Değerlendirme: Başlıkta kaza yapan otobüs şoförünü aklayıcı bir ifade bulunmaktadır. Elinde olmadan, şartlar ve zorunluluktan kaza olduğu izlenimi yaratılmıştır. Oysa haberin devamında şoförün aşırı hız yaptığı yaralı ifadesine dayandırılarak verilmiştir. Zaten kazanın kendisinden ziyade ölenlerin hayat hikâyeleri anlatılmıştır.” İki ay sonra evlenecekti alt başlığı ile “Günlük hayat devam ederken nasıl da bir anda yaşamları sonlandı, ölüm her an sizi yakalayabilir”, Koltuk değiştirdi, kurtuldu alt başlığı ile de “hayatınız tesadüflere bağlı” mesajları okuyucuya verilmiştir.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.4. Örnek Haber

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı : (1) Sabah
2. Haberin Tarihi: 08.10.2004
3. Haberin Başlığı: "Ölüm yolu" yine can aldı
4. Haberin Boyutu: Resim / Yazı oranı
(2) Eşit
Haber boyutunun gazete sayfasına oranı
(2) %6-10 (Gerçek Boyut: 17X7cm)
5. Başlık Uzunluğu: (2) Küçük (4-8cm)
6. Fotoğraf : Bir adet (Küçük 4-8cm)
-Renkli
-Sahibi belli
7. Haberin Yayınlandığı Sayfa:30
8. Haberin Sayfadaki Konumu :(4) Sayfanın sağ alt

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberin Konusu : (1) Kaza
2. Haberin Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (3)Aklayıcı
4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: (7) Diğer (Ö)
5. Fotoğraf : (4) Araca ait
6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi (1) Gerçek, (2) olayın içi
7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellik
8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat h
9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi tel
10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (2) Yağmur
12. Kazanın gerçekleştiği zaman,(2)Gece
13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (3) Aracın yaya ç
14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgil
15. Eğitici ifadeler, Yok
16. Uzman Görüşü, Yok



"Ölüm yolu" yine can aldı

BAŞKENT'TE en çok ölümlü kazanın meydana geldiği ve 'ölüm yolu' olarak adlandırılan Etimesgut Yolu'nda iki genç daha can verdi. Etimesgut Yolu'nun, Zırlı Birlikler Okulu ve Eğitim Tümen Komutanlığı önünde daralan bölümünde önceki gece bir facia yaşandı. Soner Uçar yönetiminde Etimesgut-Kızılay seferini yapan 06 EZZ 35 plakalı özel halk otobüsü, yağmur nedeniyle kayganlaşan yolda aşırı hız ve dikkatsizlik sonucu Ersin Dindar yönetimindeki 06 EMB 98 plakalı özel otomobile arkadan çarparak 20 metre sürükledi. Kazada, otomobilin arka koltuklarında oturan Metehan Bozbıyık (20) ve Emrah İpal (21) hayatlarını kaybetti. Otomobilin sürücüsü Ersin Dindar ve önde oturan bir kişi de ağır yaralandı. Kazada ölenler, morga kaldırılırken, yaralılar ambulanslarla Gazi Üniversitesi Hastanesi'ne ve Numune Hastanesi'ne kaldırıldı. Kazanın şokunu üzerinden atamayan otobüs şoförü Soner Uçar, polis tarafından gözaltına alındı. **Mehmet ACAR**

Değerlendirme: Başlık herhangi bir yer hakkında insanların kafasında bir ön yargı yaratmaya çalışmıştır. Haberin devamında kazaya ilişkin olarak şoförün dikkatsiz, aracın hızlı, yolun yağmurdan dolayı kaygan olduğu ifade edilmesine karşın başlık bunlarla ilgili değildir. Başlık toplumsal bir kalıp yargı ile ilgilidir. Habere göre Başkent'in en çok ölümlü kazası bu bölgede olmaktadır oysa buna dair bir veri yer almamaktadır. Haberin tüm çabası bu bölgenin bir ölüm yolu olduğu inancının toplumda oluşturulmasıdır. Bu benzetmeyi habercilerin çok sevdiği ve bazen de bundan rahatsızlık duyduğu

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

bellidir. Halk o kadar aciz bırakılmıştır ki karayolun da birçok yere “kanlı geçit” ismini vermek zorunda kalmıştır. Bir gazeteci yollardaki korku ve dehşet hikâyelerinin gelişmesinin ve yer etmesinin trafik güvenliğine olumlu katkısı olacağını ima ederken diğer taraftan tuttuğu takımla ilgi aynı hikâyeyi ret etmektedir. İnönü Stadında çıkan olaylar neticesinde bir kişinin bıçaklanarak hayatını kaybettiği olayın sonrasında, 01 Aralık 2004 tarihinde Milliyet gazetesinde çıkan yazıda şunlar yazmaktadır:”...Ama birinci sayfada İnönü stadıyla ilgili sık sık tekrarladıkları “Ölüm Stadı” başlıklarını hiç onaylamıyorum. Bu yanlış Sabah yazı işlerine yakıştıramıyorum. Türkiye’de hiçbir stat bu başlığı hak etmiyor. Sık sık kazaların meydana geldiği onlarca insanın öldüğü karayolunda bir yer için “ölüm virajı” demek ne kadar duyarlılıksa, İnönü’ye “Ölüm Stadı demek de o onca duyarsızlıktır. Kınıyorum. “

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.5. Örnek Haber

Aşırı hız 'son'u oldu

Aşırı hız yüzünden motosikletinin kontrolünü kaybeden Hasan Yahya Fuatoğlu 50 metre sürüklenerek feci şekilde can verdi. Fuatoğlu'nun kaza sırasında kopan kolu ve eşyaları metrelerce uzağa savruldu

■ Ayhan ŞİMŞEK-MERKEZ

Kazası E-5 Karayolu'nun Göztepe Mevkii'nde meydana geldi. **Suzuki marka** motosikletiyle **Bostancı** yönünden **Harbiye** yönüne giden Hasan Yahya Fuatoğlu kontrolünden çıkan aracıyla **birlikte metrelerce sürüklenerek yaşamını yitirdi.**

KÖPRÜYE GİRECEKTİ

Kaza; E-5 Karayolu'nun Göztepe Mevkii'nde meydana geldi. **Suzuki marka** motosikletiyle **Bostancı** yönünden **Harbiye** yönüne giden Hasan Yahya Fuatoğlu Boğaziçi Köprüsü sapağına gelince köprüye gitmek üzere sağa döndü. Ancak aşırı hız nedeniyle kontrolünden çıkan motosikleti yan yatarak sürüklenmeye başladı. Motosiklet yaklaşık 50 metre sürükledikten sonra refüje çarparak durabildi. Çarpmanın etkisiyle araçtan düşen Fuatoğlu olay yerinde hayatını kaybetti.

KOLU KOPTU

Gece yarısı meydana gelen kazada 38 yaşındaki Fuatoğlu'nun kimliği, 100 metre ileriye fırlayan cep telefonu ile ehliyetinin bulunmasıyla tespit edilebildi. Fuatoğlu'nun kaza sırasında kopan kolu da uzun

MOTOSİKLET, ÇARPTIĞI REFÜJÜ PARÇALAYARAK DURABİLDİ

Hasan Yahya Fuatoğlu metrelerce sürükledikten sonra çelik bariyerlere çarpan motosikletinden düşerek can verdi. Çelik bariyerler ise çarpmanın şiddetiyle koptu. Olay yerine gelen polis ve yardım ekipleri genç adamın kimliğini olay yerinden 100 metre uzakta bulunan ehliyetinden tespit etti. Fuatoğlu'nun ehliyeti de kaza sırasında paramparça olmuştu. Genç



Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı : (1) Sabah
2. Haber Tarihi: 11.10.2004
3. Haber Başlığı: Aşırı hız sonu oldu
4. Haber Boyutu: Resim / Yazı oranı
(1) Eşit
Haber boyutunun gazete sayfasına oranı
(4) %26-50 (Gerçek Boyut: 27X22,5cm)
5. Başlık Uzunluğu: (5) Çok Büyük (16cm--)
6. Fotoğraf : İki adet Çok Büyük (16cm---
Küçük (
-Renkli
-Sahibi belli
7. Haber Yayınlandığı Sayfa:3
8. Haber Sayfadaki Konumu : (2) Sayfanın sağ üst bölümünde

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haber Konusu : (1) Kaza
2. Haber Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (2) Suçlayıcı
4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: (6) Biçmek/Feci/Parçalanmış
5. Fotoğraf : (4) Araca ait (1) Ölenlere ya da yaralananlara ait, Sansürlenmiş, Tanınmıyor

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi (1) Gerçek, (2) Doğru, (5) Fotoğrafçı olayın içi (3) Özgün,
7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri İsim,Yaş
 8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri Yok
 9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Yok
 10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
 11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (5) Aşırı Hız
 12. Kazanın gerçekleştiği zaman,(2)Gece
 13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (6) Diğer
 14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler (9) Diğer
 15. Eğitici ifadeler, Yok
 16. Uzman Görüşü, Yok

Değerlendirme: Her ne kadar başlıkta olmasa da alt başlıkta dehşet ve korku verici ifadeler bulunmaktadır. “Sürüklenerek feci şekilde can verdi” yargısı üzerine haber işlenmiştir. Devamında aynı dehşeti daha iyi anlatabilmek için şahsın sağa, sola savrulan parçalarından ve bunların olay yerine uzaklıklarından bahsetmiştir. Bunlardan en önemlisi şahsın koludur. Kolunun kopması ve fırlaması haber örgüsünün en önemli ögesi haline getirilmiştir. Kazanın zamanı belirtilmemiştir, ancak bunu fotoğraftan çıkarmak mümkündür. Genel mesaj yerine ise özel bir bilgilendirme mesajı tercih edilmiştir. Aşırı hız onun sonunu getirmiştir. Oysa motosikletlere ilişkin genel bir mesaj verilerek sadece bilgilendirme değil eğitim de sağlanabilirdi. Mozaik yöntemiyle kan ve ölü görüntüsüne sansür uygulanmıştır.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.6. Örnek Haber

Suçları, küçük bir köpeği sevmekti

16 yaşındaki ehliyetsiz sürücünün öldürdüğü 3 öğrenci oynadıkları köpeğin peşinden koşarken ölüme yakalanmış

OSMAN KARA İstanbul

Kişileşme'de, 16 yaşındaki Mehmet Ali'nin (9) kullandığı otomobilin altında kalan 3 öğrencinin, bir köpeğin peşinden koşarken öldüğü ortaya çıktı. Başkaları Nurettin Topcu, İlhan Özgür Okulu öğrencileri Emre Yeter 8., Abbas İhsan Şahin 6., Erol İpek 4. sınıfta okuyordu. 3 öğrencinin sınıfındaki aralarında

Ölmeleri için arkasından koşan arkadaşlarının koyduğu çekler vardı.

Abbas Mehmet'in doğum gününde en yakın arkadaşı Erol İpek'in (9) babası Mehmet İpek, "Oğlum hayvanları çok severdi. Buldukları bir köpekle oynarken arkadaşlarıyla arkasından koşuyorduk. 16 yaşında ehliyetsiz çocuğa nasıl araba verilir. Bu işin peşini sonuna kadar bırakmıyorduk" diye...

Babası fenalık geçirdi

Abbas İhsan Şahin'in (11) ailesi de soruşturmanın mübaka hesap vermesini bekliyor.

Trafik Polisi Mahmut Yeter'in oğlu Emre Yeter (11) ocağı, dün Başakşehir'deki Marmaris İmam Hatip Camii'nde ikinci namazından sonra Kazanbaşı Mezarlığı'nda toprağa verildi. Cenaze ölümlük geçiren aile üyeleri, yakınlarının yardımıyla güçlükle otomobillerine bindirildi. İpek ile Şahin'in cenazeleri ise bugün toprağa verilecek.

Kazaya neden olan ehliyetsiz sürücü B.A. ise sevk edildiği Bakırköy Adliyesi'nde tutuklanarak Başakşehir Cezaevi'ne gönderildi.

İyilik kurbanı oldular

Kaza yapan 2 aracı görünce otomobillerinden inip yardıma koştular ama bir başka araç hızla kalabalığın içine daldı: 2 ölü

MUSTAFA KURTARAN İstanbul

Başakşehir'den İETT'e yolda giden 34 AH 3159 plakalı otomobil, dün 02:00 sularında, İSTOC mevkinde, yağış nedeniyle kontrolden çıkıp bariyerlere çarpıp. Vahdet Tokçu'nun kullandığı otomobil de, kesişen bu otomobille çarpıp. Kazayı gören diğer sürücüler seslendikten inip yaralıların yardımına koştu. Kazanın takatini sürerken bir otomobil kollarından arasına aldı. Kazada Serkan Aydın 2. Cennet Akseki can verirken, Tokçu Dünde ile Vahdet Tokçu ağır yaralandı.

Toku'nun kopmak üzere olan sağ bacağı, pulon operasyonu yerine dikildi. Kazadan sonra kaza ve plaka alınmayan otomobilin sürücüsünün yakalanması için çalışma başlatıldı.

Yaralıları yardıma koşan Serkan Aydın ve Cennet Akseki, hız yapan bir trafik canavarının kurbanı oldu.

S. Aydın

C. Akseki

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı : (3) Milliyet
2. Haberin Tarihi: 13.10.2004
3. Haberin Başlığı: Suçları küçük bir köpeği sevmekti
4. Haberin Boyutu: Resim / Yazı oranı
(2) Yazı Fazla
Haber boyutunun gazete sayfasına oranı

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

- (3)%11-25(Gerçek Boyut: 21,5X18cm)
- 5. Başlık Uzunluğu: (5) Çok Büyük (16cm--)
- 6. Fotoğraf : İki adet Orta (8-12cm)
Çok küçük (0-4cm)
-Renkli
-Sahibi belli
- 7. Haberin Yayınlandığı Sayfa:3
- 8. Haberin Sayfadaki Konumu :(2) Sayfanın sağ üst bölümünde

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

- 1. Haberin Konusu : (1) Kaza
- 2. Haberin Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
- 3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (8)Acındırıcı
- 4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: Yok
- 5. Fotoğraf : (1) Ölenlere ya da yaralananlara ait, 1) Ölenlere ya da yaralananlara ait, Sansürlenmemiş, Tanınıyor
- 6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi
- 7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri İsim, Meslek (öğrenci) Yaş
- 8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri (1) Dramatik
- 9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Yok
- 10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
- 11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (11) Diğer
- 12. Kazanın gerçekleştiği zaman, Yok
- 13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (2) Aracın yayaya çarpması
- 14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler
- 15. Eğitici ifadeler, Var (Çocuklara veya ehliyetsiz sürücülere araç verilmemeli)
- 16. Uzman Görüşü, Yok

3.7. Örnek Haber

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

- 1. Gazetenin Adı : (3) Milliyet
- 2. Haberin Tarihi: 13.10.2004
- 3. Haberin Başlığı: İyilik kurbanı oldular
- 4. Haberin Boyutu: Resim / Yazı oranı
(3) Eşit
Haber boyutunun gazete sayfasına oranı
(2)%6-10 (Gerçek Boyut: 18X12cm)
- 5. Başlık Uzunluğu: (4) Büyük (12-16cm)
- 6. Fotoğraf : Üç adet Küçük (4-8cm)
Çok küçük (0-4cm)
Çok küçük (0-4cm)
-Renkli
-Sahibi belli
- 7. Haberin Yayınlandığı Sayfa:3
- 8. Haberin Sayfadaki Konumu :(2) Sayfanın sağ üst bölümünde

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

- 1. Haberin Konusu : (5) Kaza sonrası
- 2. Haberin Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
- 3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (7)Merak uyandırıcı
- 4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: Yok
- 5. Fotoğraf : (6) Kurtarma çalışmalarına ait (1) Ölenlere ya da yaralananlara ait, 1) Ölenlere ya da yaralananlara ait, Sansürlenmemiş, Tanınıyor
- 6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi (1) Gerçek, (3)Özgün, (5) Fotoğrafçı olayın içinde

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

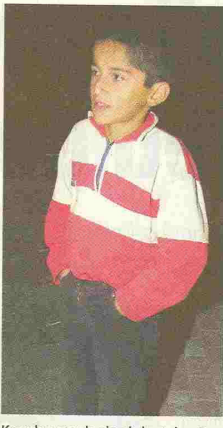
7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri İsim,
8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri Yok
9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Yok
10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (2) Yağmur
12. Kazanın gerçekleştiği zaman, (2) Gece
13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (2) Aracın yayaya çarpması
14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler
15. Eğitici ifadeler, Yok
16. Uzman Görüşü, Yok

Örnek 3.6. ve 3.7.'nin birlikte değerlendirmesi: Üst haberdeki başlığın ve onun tamamlayıcısı resmin vermek istediği bir masumiyet öyküsüdür. Alt başlıkta failin hem 16 yaşında olduğuna dair hem de ehliyetsiz olduğuna dair bilgi verilmiştir. Kanuna göre bir kimsenin 16 yaşında olup da ehliyetli olma ihtimali olmadığına göre bu bilgi abartmak için kullanılmış bir bilgidir. İki çocuğun hayatı küçük bir köpeği sevmeye giderken sona ermiştir. Bu da haberciye göre bir suçtur. Dramatik haberde masum çocukların her an ölümle burun buruna gelebileceği ve kapımızın önünün, yaşadığımız yerin emniyetsiz bir yer olduğudur. Alt haberdeki başlık ise “iyilik yapmanın” ne kadar kötü bir şey olduğunu hatta ölüme bile sebep olabileceğini konu almıştır. Gazete sayfasında yukarıda işlenen ve incelenen “ Suçları, küçük bir köpeği sevmekti” başlıklı haberi tamamlar nitelikte hemen altında yer almıştır. Konu aynıdır. Masum ve iyiliksever insanlar kötü ve acımasız dünyada her an kurban olabilirler. İyilik yaparken ve muhtaç insanlara yardım ederken bir kere daha düşünülmelidir. Başlık fotoğrafı tamamlamış ve iyilik yapanların kanlar içerisindeki resmi sansürlenmeden haber yapılmıştır. Haberin verdiği mesaj ise “ trafik kazası görüp durduğunuzda sonunuz böyle olabilir.”

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.8. Örnek Haber

Milliyet

Kazadan yaralı olarak kurtulan Resul Temel ve Mustafa Temel olayın şokunu uzun süre atlatamadı.

Çocuk sürücü dehşet saçtı

16 yaşındaki ehliyetsiz sürücü B.A.'nın kullandığı araç, kontrolden çıkıp takla atarak kaldırımda oynayan çocuklara çarptı. 3 çocuk öldü...

MUSTAFA KURTARAN İstanbul

İstanbul'da 16 yaşındaki ehliyetsiz B.A.'nın kullandığı otomobil, takla atarak kaldırımda oynayan çocuklara çarptı. 3 çocuk öldü, 3 çocuk da yaralandı.

Küçükçekmece Başakşehir Polis Merkezi önünde dün akşam meydana gelen kazada, arkadaşlarıyla beraber 34 BG 2574 plakalı otomobille gezintiye çıkan B.A.'nın direksiyon hakimiyetini kaybetmesi sonucu otomobil takla atarak, kaldırımda oynayan bir grup çocuğa çarptı. Vatandaşlar otomobilin çarptığı çocuklardan 9 yaşındaki Erol Işık'ı İstanbul Hospital'a, Emre Yeter (11) ve İsa Sözübir'i de (11) Başakşehir Tıp Merkezi'ne kaldırdı. Ancak 3 çocuk da tüm müdahalelere rağmen kurtarıla-

madı. Olayda, Zeytinburnu Belediye Başkan Yardımcısı Fazlı Korkut'un oğlu Harun ile Mustafa Temel ve Resul Temel adlı kardeşler de hafif şekilde yaralandı. Mustafa Temel adlı çocuk ise, otomobilin üzerlerine doğru geldiğini fark ederek, son anda bahçe duvarının arkasına atlayarak kurtuldu.

Daha iyi kullanıyormuş

Kazanın ardından gözaltına alınan B.A., Başakşehir Polis Merkezi'ne götürüldü. B.A.'nın kaza yaptığı Renault Megane marka otomobilin de İstanbul Ticaret Odası Encümen Üyesi Gürsel Ulukır'a ait olduğu öne sürüldü. Ulukır'ın oğlu Yasir Ulukır'ın babasına ait otomobili "daha iyi kullandığı" için arkadaşı B.A.'ya verdiği iddia edildi.

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Gazetenin Adı : (3) Milliyet
2. Haberin Tarihi: 14.10.2004
3. Haberin Başlığı: Çocuk sürücü dehşet saçtı
4. Haberin Boyutu: Resim / Yazı oranı
(3) Eşit
Haber boyutunun gazete sayfasına oranı
(4)%26-50 (Gerçek Boyut: 26,5X15,5cm)
5. Başlık Uzunluğu: (4) Büyük (12-16cm)
6. Fotoğraf : İki adet Büyük (12-16cm)
Orta (8-12cm)

-Renkli

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

-Sahibi belli

7. Haberin Yayınlandığı Sayfa:5

8. Haberin Sayfadaki Konumu :(1) Sayfanın sol üst bölümünde

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberin Konusu : (1) Kaza
2. Haberin Aktörü : (6) Sıradan Vatandaş
3. Başlık içeriğinin genel mesajı : (2)Suçlayıcı
4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük: (5) Dehşet
5. Fotoğraf : (1) Ölenlere ya da yaralananlara ait, (8) Haber aktörüne ait, Sansürlenmemiş, Tanınıyor
6. Fotoğrafın etik değerlendirmesi
7. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) Özellikleri İsim, Yaş
8. Kazaya Karışanların (haber aktörlerinin) hayat hikâyeleri Yok
9. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Yok
10. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi (1) Şehriçi
11. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi, (11) Diğer
12. Kazanın gerçekleştiği zaman, (2) Gece
13. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi (2) Aracın yayaya çarpması
14. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler
15. Eğitici ifadeler, Yok
16. Uzman Görüşü, Yok

Değerlendirme: Çocukların karıştığı olaylar ister mağdur isterse fail olsun basında çok dikkatli işlenmelidir. Başlık bir çocuğu, sokakta oynayan diğer çocukları öldürmekle suçlamaktadır. Acaba gerçekten tek suçlu çocuk mudur? Hiç mi anne ve babada veya çevresinde kabahat yoktur. Alt başlıkta failin hem 16 yaşında olduğuna dair hem de ehliyetsiz olduğuna dair bilgi verilmiştir. Kanuna göre bir kimsenin 16 yaşında olup da ehliyetli olma ihtimali olmadığına göre bu bilgi de abartmak için kullanılmış bir bilgidir. Her ne kadar failin ismi kısaltılarak gizlenmişse de mağdurlar çok net bir şekilde tanınmakta hatta ilk bakışta (başlık okuyucuları için) büyük resimde büyüğün kucağındaki yaralı küçük resimdeki de fail izlenimi doğurmaktadır. Haber ve fotoğraflar yanlış anlaşılmalara sebebiyet vermemelidir. Haberci çocukların hayatını (mağdur ya da fail) olumsuz etkileyecek, onları afişe edecek görüntü ve haberlerden kaçınmalıdır.

EK-3 (Devam) Medyadaki trafik konulu haberlere ilişkin kodlama yönergesi

3.9. Örnek Haber (Televizyon haber metni)

Haber başlığı: Onlarca polis iki genci nasıl hırpaladı

Metin: Polislerin yerde tekmelediği ve sopayla vurduğu iki genci önce herkes bir cinayet zanlısı veya soyguncu zannetti. Oysa onlar sadece basit bir trafik cezası işlemişlerdi. Alanya'da yaşayan M.A. ve S.Y. isimli kardeşler yeni aldıkları motosikletle gezmeye çıkmışlardı. Yolda trafik polisleri durdurup kontrol etmek isteyince onlar için kâbus dolu saatler başlamıştı. Çünkü evrakları yanlarında yoktu. Eve gidip almak istediler ancak izin verilmeyince tartışma çıktı. Trafik polisleri iki kardeşi gözaltına almak için yardım isteyince olay yerine onlarca polis akın etti ve ortaya bu görüntüler çıktı. (Ekranda toplumsal infial görüntüleri var.) Polisler, iki gence onlarca insanın gözü önünde resmen dayak atmaya başlamıştı. Hatta içlerinden biri yerdeki gencin başına basmaktan çekinmemişti. Yedikleri dayakla neye uğradığını şaşırarak iki kardeş, karga tulumba polis aracına bindirilerek gözaltına alındı. Gençlerin gözaltına alınma nedeni ve şekliyle ilgili bir açıklama yapmayan polisin tutumu büyük tepki topladı.

Trafik konulu haberin biçimine ilişkin değişkenler:

1. Televizyonun Adı (2) Show
2. Haberin Tarihi: 23.09.2005
3. Haberin Başlığı: Onlarca polis iki genci nasıl hırpaladı
4. Haberin Süresi (Saniye):130
5. Haber Bültenin Süresi (dakika):40
6. Haber süresinin bülten içerisindeki zamanca payı (%): 5,42

Trafik konulu haberin içeriğine ilişkin değişkenler:

1. Haberin Konusu (2) Trafik denetimi
2. Haberin Aktörü (6) Sıradan Vatandaş
3. Başlık içeriğinin genel mesajı (6) Alaycı / Kışkırtıcı
4. Başlıkta dehşet ifade eden sözcük (7) Diğer (hırpaladı-görüntüyle beraber değerlendirilmeli)
5. Görüntü (8) Haber Aktörüne Ait
6. Kazaya Karışanların (Haber Aktörlerinin) Özellikleri İsim, Meslek
7. Kazaya Karışanların (Haber Aktörlerinin) hayat hikâyeleri Yok
8. Kazaya Karışan araçların marka ve model gibi teknik bilgileri Yok
9. Kaza Mahalline İlişkin Bilgi
10. Kaza Sebebine İlişkin Bilgi
11. Kazanın gerçekleştiği zaman
12. Kazanın Türüne İlişkin Bilgi
13. Kazaya karışan araçların cinslerine ilişkin bilgiler (İki aracın çarpışması ise)
14. Eğitici ifadeler Yok
15. Uzman Görüşü Yok

ÇARŞAMBA, 9 Şubat 2005 15



Dört yanımız saatsiz bomba dolu

TÜRKİYE'nin her yanında LPG'li araçlar birer bomba gibi patlıyor. İnsanlar ölüyor. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı da "uyuyor".

Çok da güvenilir olmayan verilere göre Türkiye'de 1 milyon 500 bin LPG'li araç var.

Bunlardan yüzde 80'i, yani 1 milyon 200 bini tehlikeli. Çünkü bunların "gaz sızdırmazlık" kontrolü yapılmamış.

Oysa her LPG'li aracın mühendis ve gerekli teknik ekipman denetiminde bu belgeyi alması gerekiyor.

Kanal D Haber ekipleri, bir LPG'li araçta yüksek basınca dayanıklı hortum yerine "çamaşır makinesi hortumu" kullandığını belgeledi. Yine de ses seda yok.

Gaz sızdırmazlık belgesi almadan yola çıkanlar sorumsuz.

Peki ya bunların "fenni muayenelerini" yaparlar.

Bu belge olmadığı halde bu araçların pek çoğu rutin fenni muayeneden sorunsuzca geçebiliyor.

Ankara'da 110 bin LPG'li araçtan sadece 12 bin 946'sında sızdırmazlık belgesi var.

İstanbul'da da 120 bin LPG'li araçtan 30 bini "gaz sızdırmazlık belgesi"ne sahip.

Durum vahim değil mi? Durun daha, en vahimini

okumadınız.

İstanbul'da hepimizin, çocuğumuzun çocuğumuzun, sevdiğimizimizin bindiği taksilerin büyük bölümü LPG'li. Hadi sayı vereyim, 18 bini LPG ile çalışıyor.

Bunlardan sadece 4 bini gaz sızdırmazlık denetimini yapıp "güvenlik belgesi" almış.

Gerisi "saatsiz bomba"; çünkü ne zaman patlayacakları belli değil.

LPG'li araçlar da kontrol edilmiyor. LPG montajı yapan firmalar da.

Sanayi Bakanlığı, araçlara rasgele firmaların LPG sistemi monte etmesinden şikâyetçi.

Haklılar da. Onlar şikâyet mercii, denetimi ve uygulamayı ise ben yapacağım. Bakanlığın işi mi?

Çalışma Bakanlığı'na göre 193 LPG montaj tesisinden sadece 9'u yasalara uygun. Yani uluslararası standartta ekipman ve parça kullanıyor.

Durum bu değerli okurlar. Şu anda yüz binlerce LPG'li saatsiz bomba aramızda dolaşıyor.

Ve biz onlarla birlikte seyahat ediyoruz.

Allah hepimizi korusun. Çünkü başka ilgilenen yok.

NE ZAMAN ADAM OLURUZ?

Kendimizi de sevmeyi unutmamız zaman.



Tekerlekli bombalar bakanların umurunda değil

GEÇEN hafta sokaklarda gezin "tekerlekli bombalar" yani LPG'li araçlardan bahsettim. Neredeyse tamamı kontrolsüz, hiçbir güvenlik standardına uymayan ve kentlerimizin caddelerini her an Bağdat'a çevirmesi mümkün araçlardan.

Bu araçların LPG'ye çevrimi sırasında Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın, sonrasında ise İçişleri Bakanlığı'nın sorumluluğu var.

Biri yapımını, diğeri ise kullanımı denetleyecek.

Her iki kurumun da görevini

yapmadığı, savsakladığı kendi rakamlarıyla ortada. Ben de bu durumu Bakanlarla duyurdum. Ne Sanayi Bakanlığı'nın ne de İçişleri Bakanlığı'nın "umurunda" olmadı. "Su önlemi alacağız, şöyle böyle yapacağız" demediler.

Herhangi bir çalışma içinde olduklarına dair bir emare de yok. Bugün yarın olabilecek bir LPG'li araç faciasında ortaya çıkacak felaketin sorumlusu görevlerini yerine getirmeyen bu iki bakanlık ve bu iki bakanlırdır.

Haberleri olsun.



LPG'li araçlar El Kaide gibi

LPG'li araçlara "saatsiz bomba" adını takmakta ne kadar haklı olduğum bir kez daha ortaya çıktı.

Önceki gün Ankara'da, dün de İstanbul'da LPG'li araçlardan ikisi daha "patladı".

Ankara'daki olay ucuz atlatılırken, İstanbul'da 1 ölü, 8 yaralı var. Aracın patladığı yer ise sanki Irak'ta bir mahalle.

Benim yazılara karşı Sanayi Bakanlığı'ndan gelen yanıtta ise "Yetkilileri ona buna şuna devrettik" gibi sorumluluktan kaçan ifadeler var.

Devrettiniz ama, demek ki devrettığınız kurumlar işlerini yapmıyorlar. O zaman "acil önlem" gerek.

Öncelikle LPG'li bütün araçların hızla "denetimden" geçirilmesi gerekiyor. Bunun için Trafik Muayene İstasyonları'nda bir birim oluşturulmalı ve LPG'li tüm araçların

hızla bu birimlerden "Güvenlik Belgesi" alması sağlanmalı.

Bunun için 2 ay gibi makul bir süre verildikten sonra, bu belgeye sahip olmayan LPG'li araçların "trafikten men edilmesi" uygulamasına geçilmeli.

Hele hele LPG ile çalışan taksilerde bu güvenlik belgesi müşterinin görebileceği bir yere asılmalı.

Çünkü vatandaşlar gerçekten korku içinde. LPG'li taksisiye bindiğimiz zaman "Azrail ile kol kola girdiğimiz" hissine kapılmaktan kurtulmalıyız.

Kendi aracımız LPG'li değilse bile yanımızdaki otomobilin patlamayacağından emin değiliz.

Çocuk çocuğumuz, sevdiğimiz bütün gün yollarda, bu araçlarla seyahat ediyorlar. LPG'li araçlar Irak'taki "direniş grupları" kadar zayıf vermiyorlar.

Ama kimse tınmıyor.

EK-5 Haber örneği

Trafik terörünün son silahı: Ucuz LPG'ler

Son dönemde sık sık yaşanan trafik kazalarında LPG'li araçların pek çok kişiye mezar olması araçlarda kullanılan ucuz LPG'nin ne denli tehlikeli olduğu gerçeğini gözler önüne serdi



 **HASAN ERSAN**

Gözü Gazetesi Genel Yayın Yönetmeni Rahmi Turan'ın sekreteri Oya Kayaoglu'nun İstanbul'da meydana gelen kazada LPG'li araç içinde yanarak ölmesinin ardından önceki gün de Adana Kozan'da iki LPG'li aracın birbirine çarpması sonucu 9 kişinin feci şekilde can vermesi dikkatleri yeniden LPG'li araçların "taşıdıkları" risklere çevirdi.

UCUZ LPG TEHLİKESİ

Makine Mühendisleri Odası başkan vekili Meftun Gürdallar sağlan ve Sanayi Bakanlığı'ndan onayı alınmış LPG tanklarının, iyi yerleştirilmesi ve düzenli kontrolden geçirilmesi halinde tehlike yaratmayacağını belirterek, "Sorun ucuz ithal edilen tanklardan kaynaklanıyor.

Kaçak veya ucuz imalat tankların kalınlığı ince, ayrıca kaçak anında devreye giren valflerin devreye girmemesi patlamaya neden oluyor. Eskiden 1 milyar liraya çıkan bir LPG tankı bugün 170 milyon liraya bile tükülebiliyor" dedi.

LPG İŞARETLİ ŞART

Meftun Gürdallar, 1998 ile 2000 yılları arasında LPG tanklarına Makine Mühendisleri Odası raporu ile onay verildiğini, kontrol yetkisinin 2000 yılında ellerinden alındığını belirterek, "2000 yılından bu güne kadar takılan tankların durumunu mühendisler bilmiyor.

Karayolları bir çok aracın ruhsatı üzerinden işlem yapıyor. Araç içindeki LPG'nin durumunu bile bilmiyor. Her LPG'li araçta camda LPG yazan işareti bulunmalı" diye konuştu

DENETLEMEDEN İBARET

Gürdallar, sağlam ve kaliteli, LPG tankları eğer kontrolleri de arastırılıyorsa tehlikeli olmadığını sözlerine ekledi.



Trafik polisi böyle bir araç gördüğünde bağlayarak otoparka çekiyor ve ruhsatına kaydedene kadar araç bekletiyor ve para cezası kesiyor." dedi.

LPG'DE AB STANDARTI

Trafikte güvenliğini tehdit eden bu tekerlekli bombalara karşı vatandaşları uyararak İstanbul Otomobilciler Esnaf Odası Yönetim Kurulu Başkanı Semih Kaçanoğlu ise şu açıklamalarda bulundu:

"Gaz kokusu olan taksilere binmeyin, plakasını alın ve hemen 0212 283 65 46 no'lu faks numarasına yazılı olarak bildirin."

LPG'li araçlarda Türk Standartları Enstitüsü'nün getirdiği bir standart var. Ancak uzmanlar, bunun yanı sıra



GÖZCÜ Gazetesi Genel
Yayın Yönetmeni Rahmi Tu

olmuştu. Yenibosna 'da ger
çekleşen kazada, Kayaog



ADANA'NIN Kozan ilçesi yankunlarında bayramın birinci günü meydana gelen ve kaçak LPG sonucuna yaşandığı tespit edilen trafik kazasında ölen 9 kişi dün ağıtlar arasında toprağa verildi. 5'i çocuk 9 cenaze nedeniyle Akgüneş, Şaşoğlu ve Ünüvar ailelerinin evinde gözyaşı vardı.

Binlerce insanın katıldığı cenaze törenlerinde Buse (9), ablası Nursel (10) ve kuzenleri Merve'nin (11) tabutlarına pembe örtü sarılması duygulu anların yaşanmasına neden olurken, minik Merve'nin doğum gününde yaşanan acıyı ikiye katladı.

LPG ALEV ALDI

Kozan'a 7 kilometre uzaklıkta Tırmal Köprüsü üzerinden önceki gün saat 15.30 sıralarında Celalettin Akgüneş'in kullandığı 01 TD 520 plakalı araç karşı yönden gelen Mustafa Şafoğlu yönetimindeki 01 NY753 plakalı Renault marka araçla çarpışması

sonucu 9 kişi yaşamını yitirmişti. Dügün arifesinde kendisini büyük bir trajedinin ortasında bulan ve kazada 4 yeğeni ile iki ablasını kaybeden Ali Ekşi yaşadıklarını şöyle anlattı:

'BOMBA GİBİ PATLADI'

"Bugün (dün) düğünüm vardı. Enişter, ablasım



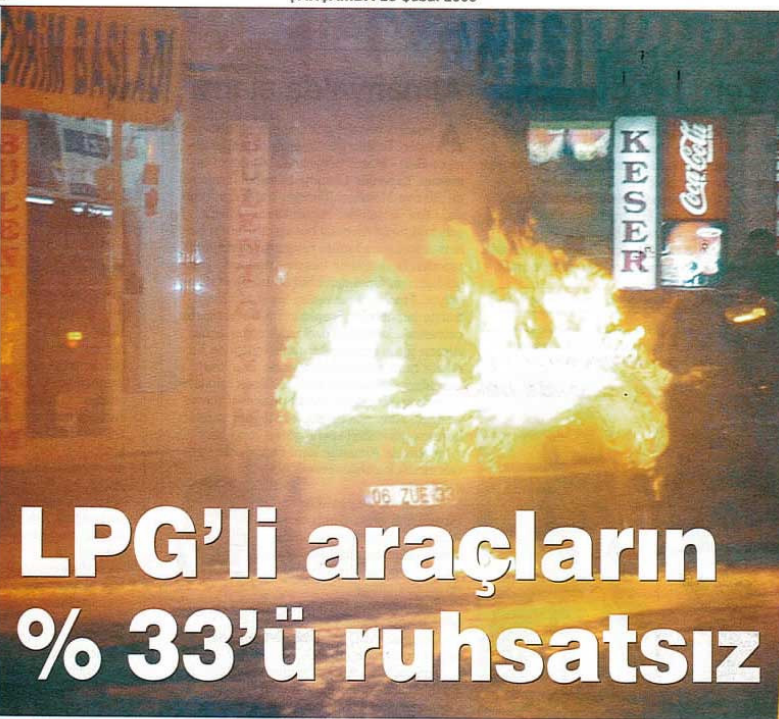
ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

- LPG tankları 10 yılda bir değiştirilmeli.
- Bağlantı hortumları sürekli kontrol edilmeli.
- LPG'li araçlar kesinlikle kapalı otoparklara bırakılmamalı.
- Her 10 bin kilometrede
- Deponun bulunduğu bagaja kesinlikle eşya konulmamalı.
- Kontrollerde trafik polisleri ile jandarma denetim yapılmalı.
- Trafik yasası uyarınca LPG dönüşümü ruhsatna işle-

EK-6 Haber örneği

ÇARŞAMBA 23 Şubat 2005

Milliyet



LPG'li araçların % 33'ü ruhsatsız

Makine Mühendisleri Odası, trafikte yaşanan facialarla gündeme gelen LPG'li araçların yüzde 75'inde gaz sızdırmazlık raporu olmadığını açıkladı

ANKARA Milliyet

Trafikte son günlerde sık sık yaşanan facialarla gündeme gelen LPG'li araçların yüzde 33'ünün ruhsatsız olduğu, yüzde 75'inin "gaz sızdırmazlık" raporu olmadan ve hiçbir denetimden geçmediği iddia edildi.

Makine Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, TBMM'de bugün görüşülecek ve sektöre düzenleyen 9 ayrı yasayı bir araya getirecek olan Sıvılaştırılmış Petrol Gazı (LPG) Piyasası Kanun Tasarısı'na ilişkin basın toplantısı düzenledi.

Türkiye'de 1.5 milyon LPG'li araç bulunduğunu belirten Koramaz, ancak bunların LPG'ye dönüşümünde yasal mevzuatın uygulanmadığını söyledi.

İşte LPG'li araç tespitleri

Koramaz, Makine Mühendisleri Odası'nı tespitlerini de şöyle sıraladı:

- Denetim mekanizması oluşturulmayan 1995 - 1998 yıllarında yaklaşık 300 bin araç LPG'ye dönüştürüldü.
- Son 4 yılda LPG'ye dönüştürülen 1 milyon aracın büyük bölümünün dönüşümü mühendis çalıştırmayan yetkisiz firmalarca gerçekleştirildi.
- Türkiye'deki 1.5 milyon LPG'li aracın 500 bininin dönüşümü, araç ruhsatına işlenmedi. Yani LPG'li araçların yüzde 33'ünün dönüşümünde hangi firmanın hangi malzemeyi kullandığı belirsiz.
- Ruhsatlarında LPG'li görünen araçların sadece 380 bini "Gaz Sızdırmazlık Raporu" almıştır.

Gaz sızdırmazlık raporu olmayan araçların Karayolları Muayene İstasyonları fenni muayenesinin yapılmamasını isteyen Koramaz, "LPG tankının ömrü 10 yıldır. 1995'te dönüşümü gerçekleşen araçların tank ömrü bu yıl doluyor. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı bunların değişimi için girişimde bulunmalıdır. Ayrıca LPG gaz istasyonları raporsuz araçlara gaz satmamalıdır" dedi.

Yetki bizdeydi, alındı

Bakanlığın önce firmalara yetki belgesi verilmesi için kendi odalarını görevlendirdiğini ardından protokolün tek yanlı iptal edildiğini anımsatan Koramaz, "Aynı protokol 15 Şubat 2004'te TSE ile imzalandı. Biz de iptali için Danıştay'a başvurduk" dedi.





Yüzde 75'i hiç denetim görmedi

- Araçların yüzde 75'i herhangi bir denetimden geçmeden trafikte seyretmektedir.
- İstanbul'da 145 bin, Ankara'da 126 bin, İzmir'de 47 bin, Diyarbakır'da 30 bin, Bursa'da 28 bin, Kayseri'de 20 bin, Denizli'de 19 bin, Eskişehir'de 13 bin, Samsun'da 12 bin aracın "gaz sızdırmazlık" raporu yok.

EK-7 Haber örneği

PAZAR 20 ŞUBAT 2005 BEŞ GAZETE 35 Y.

Doğru adres Sulh Ceza

Plakaya kesilen ceza yargudan döndü

SABAH'TAN Plakaya yazılan trafik cezası için İdare Mahkemesi yerine Sulh Ceza Mahkemesi'ne giden kazanıyor

TRAFİKÇİ İSPAT ETSİN

İDARE Mahkemesi'nde ispat yükümlülüğü itiraz edende olduğu için ceza kesen yanlış. Sulh Ceza Mahkemesi ise cezayı trafik polisinin ispat etmesini istiyor. Edemezse ceza düşüyor.

İTiraz Süresi 7 Gün

İSTANBUL 3. Sulh Ceza Mahkemesi'nin bir cezayı iptal eden kararı da buna örnek oldu. Bu kararlar temyiz edilemediği için yedi gün içinde itiraz eden sürücü şanslı oluyor.

MEVZAT AYAL'ın haberi 17'DE



EK-8 Haber örneği



ZİKZAKLAR ÇİZİNCE YAKALANDI

KONYA'nın Selçuklu İlçesi'nde sabaha karşı 05.30 sıralarında devriye gezen polis ekibi, zikzaklar çizdiğini gördükleri Nihan Küçüktonbak (34) yönetimindeki mazda otomobili durdurdu. Alkollü olduğunun anlaşılmasından korkan Kaçuktonbak, bir süre otomobilinden inmek istemedi.

Polisin uzun çabası sonucu nihayet ikna olup otomobilden inen Tonbak'ın 400 promil alkollü olduğu belirlendi. Bir süre daha polisle tartışan ve otomobili Trafik Ekipler Amirliği otoparkına çekilen Küçüktonbak hakkında ehliyetsiz ve alkollü araç kullanmaktan işlem yapıldı.

■ Taner ORAL/KONYA, (DHA)

Kadın sürücüler erkekleri yakaladı

KAYITLI 2 milyon 656 bin 567 erkek ve 735 bin 756 kadın sürücünün bulunduğu İstanbul'da son 5 yılda 764 bin 37 trafik kazası meydana geldi. Erkek sürücülerin kaza yapma oranı yüzde 23 olarak saptanırken, kadın sürücülerin oranı yüzde 20 oldu.

Kırmızı ışıkta geçiyorlar

KADINLARIN karıştığı kazaların başında, arkadan çarpma, şarampole yuvarlanma, refüje çarpma ve hatalı sollama geliyor. Kadın sürücülere en çok emniyet kemeri takmamak, kırmızı ışıkta geçmek, aşırı hız, evrak eksikliği, emniyet şeridi ihlali konusunda ceza kesiliyor.

■ SERHAT ÜNAL İstanbul



Rakamlara bakılırsa kadın sürücüler de trafik canavarı olmaya başladı.

EK-9 Haber örneği

Kemer yetmedi

Aşırı hızla direğe çarpan otomobilde kemer takmayan sürücü Boğaç Karagöz camdan fırlayarak, kemer takan Müge Elmas da araçta sıkışıp yanarak can ver



Müge Elmas

Boğaç Karagöz

Çarpma sonrası alev alan araçta bulunan hostes Müge Elmas can verdi.

MUTLU BOZDAĞ İstanbul

Bahçelievler'de, aşırı hız sonucu elektrik direğine çarpan otomobilin camından fırlayan sürücüsü Boğaç Karagöz öldü. Alev alan otomobilde bulunan ve emniyet kemeri takılı hostes Müge Elmas da yanarak yaşamını yitirdi.

Mahmutbey - Havalimanı bağlantı yolu havalimanı kavşağında dün sabaha karşı saat 04.00 sıralarında, sigortacı Karagöz (27) idaresindeki otomobil, aşırı hız nedeniyle virajı alamayarak savruldu. Araç, önce bariyerlere sonra elektrik direğine çarptı. Çarpmanın etkisiyle emniyet kemeri takılı olmayan Karagöz, ön camdan fırlayarak yol kenarına düştü. Karagöz'ün yanında oturan ve emniyet kemeri takılı olan Elmas (26) da otomobilde sıkıştı. Bu sırada otomobilin depo

bölümünden alevler yükselmeye başladı. Kısa sürede alev topuna dönen otomobilin söndürmek için çevredeki sürücüler seferber oldu.

Ankara seferi vardı

Yoldan geçen bir su tankeri hortla yangını söndürmeye çalıştıysa da, mobilisi saran alevlerin içinde kalan kadın, feci şekilde yanarak öldü.

Önce, Bakırköy Eğitim ve Araştırma Hastanesi Morgu'na kaldırılan ceset daha sonra da otopsi için Adli Tıp Kurumu'na sevk edildi.

Polis, plakadan yola çıkarak Karagöz'ün yakınlarına, otomobilde bulunan cep telefonundan da Elmas'ın yakınına ulaştı. Acı haberi alan yakınları, Tıp Kurumu'na koştu. Elmas'ın yaklaşık 6 yıldır THY'de hostes olarak çalıştığı, dün Ankara'ya seferi olduğu belirlendi.

SİNOP'TA İLGİNÇ UYGULAMA

Trafik ışığı kazaları artırdı

TÜRKİYE'NİN trafik ikaz lambaları olmayan tek ili Sinop'ta 4 yıl önce bir süre trafik ikaz lambaları şehrin muhtelif yerlerine takıldıktan sonra kaza sayısı artınca yeniden lambasız dönem başladı. Sinop Emniyet Müdürü Süleyman Şahin, ilde ikaz lambası takıldıktan sonra kaza sayısının arttığını belirtirken Belediye Başkanı Zeki Yılmaz, Sinop'ta yerleşmiş bir trafik kültürü bulunduğunu ikaz işareti olmadan da trafiğin normal akışını sürdürdüğünü söyledi.

2000 yılında 20 milyar lira harcanarak ilin belli noktalarına trafik lambaları takıldığını belirten Emniyet Müdürü Süleyman Şahin, "Lambalar takıldıktan sonra kaza oranı 4 kat arttı. Günde ortalama 4-6 arasında kaza oluyordu. Lambalar kaldırıldıktan sonra kaza sayısı yok denecek kadar az hale geldi" dedi.

Sinop'ta yaşayan insanların hangi bölgelerde ister yaya ister araçla olsunlar nasıl hareket edeceklerini çok iyi bildik-

lerini belirten Belediye Başkanı Zeki Yılmaz, "Sinop'ta araçlar okulların giriş ve çıkış saatlerini çok iyi bildikleri için, bu saatlerde öğrencilerin giriş ve çıkışlarını zorlaştırmamak için okullar çevresindeki yollara mecbur kalmadıkça girmeyiz. Yayalar ise gidiş güzergâhlarında yolun sağını, dönüşte de solunu kullanırlar" dedi.

Sinop'ta trafik ışıkları takıldıktan sonra kaza sayısının 4 kat arttığı belirlendi. 4 yıl önce 20 milyar harcanarak takılan trafik ışıkları kaldırıldı

lambaları en son sıralarda yer alıyor. Sadece yazın il dışından gelen vatandaşlarımız zorluk yaşıyor. Bu dönemlerde de önemli kavşaklarda trafik polisi sayımızı artırıyoruz" dedi.

İlhan DEMİRCİOĞLU - MERKEZ - SİNOP

Trafikte yavaş gitmek de suç

TRAFİK cezaları yeni yılla birlikte yüzde 11.2 zamlanıyor. İşte zamlı cezalardan bazıları...

- Araçta yüksek sesle müzik dinlemek: 45.80 YTL
- Yağmurlu havada far yakmamak: 45.80 YTL
- Görme engelliye yol vermemek: 92.40 YTL
- Yavaş gitmek: 45.80 YTL... >>15'te



Balıklar para sorununu çözecek
>>HAKAN KIRKOĞLU yorumladı. Sayfa 19'da

EK-10 Haber örneği



Tomruklar bir aileyi yok etti

Aşırı yüklü kamyon'dan devrilen tomrukların çarpmasıyla şarampole düşen otomobilde, Dalahmetoğlu ailesinden 4 kişi can verdi

■ Murat KÖSE - KASTAMONU-MERKEZ

KASTAMONU'DA aşırı yüklü ve düzgün bağlanmamış tomrukları taşıyan kamyon aynı aileden 4 kişinin canını aldı. Seyir halindeyken kamyon'dan dökülen tomruklara çarparak şarampole yuvarlanan otomobildekilerin tümü ölüirken, kamyon sürücüsü gözaltına alındı.

HURDAYA DÖNDÜ

Feci kaza Kastamonu Karayolu'nun 10'uncu kilometresinde meydana geldi. Kastamonu yönünde seyreden Orhan Dalahmetoğlu (43) yönetimindeki 67 EL 699 plakalı otomobil, hemen önünde giden Yusuf Yavuz (28) yönetimindeki 37 DN 847 plakalı kamyon'dan dökülen tomruklara çarptı. Çarpmanın etkisiyle Dalahmetoğlu, direksiyon hakimiyetini kaybetti ve araç, savrularak

şarampole yuvarlandı. Araç içinden fırlayan Dalahmetoğlu, annesi Behiye Dalahmetoğlu (65) babası Emin Dalahmetoğlu (70) ve yeni evlenen amcasının kızı Nebiye Mustafaemiroğlu (27) hayatını kaybetti.

Şarampole yuvarlanan otomobil hurda yığınına döndü. Olay yerine gelen jandarma ve trafik ekipleri ile sivil savunma ekipleri araştırma yaparak kamyon şoförü Yusuf Yavuz'u gözaltına aldı. Zonguldak'ta maden mühendisi olarak görev yapan Orhan Dalahmetoğlu'nun evli 2 çocuk babası olduğu belirtildi.

CANAVARA 7 KURBAN

Ote yandan trafik canavarı dün yurdun diğer kesimlerinde de durmak bilmedi. Mersin'in Tarsus, Kocaeli'nin Gölcük ilçeleri ile Afyon'da meydana gelen kazalarda toplam 7 kişi öldü, 4 kişi yaralandı. Bir çok maddi hasarlı kaza da meydana geldi.



İHMALKÂRLIK

Dalahmetoğlu ailesi Kurban Bayramı'nı memleketlerinde geçirmek üzere Kastamonu'ya dönüşüyordu. Sürücü Orhan Dalahmetoğlu annesi (yanda) ve babasıyla can verdi. Arabadaki yeni evli amca kızı Nebiye de feci şekilde yaşamını yitirdi.



EK-11 Haber örneği

Bolu Dağı'nda sis dehşeti

50 metre arayla meydana gelen iki kazada
20 araç birbirine girdi, 18 kişi yaralandı.
Mucize eseri can kaybı olmaması sevindirdi

■ Hakan AYDIN / BOLU-MERKEZ

Ankara-Istanbul Karayolu'nun Bolu Dağı kesiminde, dün 50 metre arayla 2 ayrı zincirleme trafik kazası meydana geldi. Görüş mesafesini neredeyse bir metreye düşüren sis nedeniyle meydana gelen ve 20 aracın karıştığı kazada, yaralanan 18 kişi çevredeki hastanelerde tedavi altına alındı. Yaralılarından bazılarının durumunun ağır olduğu belirtildi.

Seymenler mevkinde ilk kazada 15 araç birbirine girdi. Bu kazadan sonra 50 metre ilerinde bir başka zincirleme felaket yaşandı. Burada da 5 araç çarpıştı. Toplam 20 aracın karıştığı kazaların ardından Bolu Dağı yolu savaş alanına dönerken, olay yerine gelen ambulanslar yaralıları İzzet Baysal Devlet Hastanesine kaldırdı.

ARAÇTA SIKIŞTILAR

Murat Seviç'in kullandığı B 56 MM yabancı plakalı otomobilde sıkışarak mahsur kalan sürücü Murat Seviç, Ivona Seviç ve Gülseren Seviç, olay yerine gelen kurtarma ekipleri tarafından aracın kapıları kesilerek çıkarıldı.

Etrafa dağılan araçlar çekicilerin yardımıyla kaldırılmaya çalışılırken, polis yetkilileri kazayı yoğun sis ve yolun kaygan olması ve aşırı hıza bağladı.



BU KAZADAN SAĞ KURTULDULAR

Kaza sonrası Bolu Dağı'nda trafik bir süre durduruldu. Onlarca araç hurdaya dönerken, bir otomobilin TIR'ın üzerinde asılı kalması kazanın boyutlarını gözler önüne serdi. Sürücü Hüseyin Apaydın (25) (sağda) araçtan çıkarıldıktan sonra uzun süre şoktan kurtulamadı.



EK-12 Haber örneği

Trafik canavarı tatil yapmadı

Bayramın ikinci gününde meydana gelen kazalarda 12 kişi can verdi



Yozgat'ta da kamyonun altına giren otomobilde hava astsubay baba ile kızı öldü, eşi ve oğlu ağır yaralandı.

DOĞAN HABER AJANSI

● **BURSA:** Orhangazi'de Engin Çeker (30) yönetimindeki otomobil, karşı yönden gelen ve hatalı sollama yaptığı belirtilen Mehmet Biçer'in (19) kullandığı minibüsle çarpıştı. Çeker'le oğlu Murat (4) ve kardeşi Ergin Çeker (25) olay yerinde, annesi

Trafik canavarınının bayram mesaisi

YOZGAT'IN Yerköy İlçesinde meydana gelen trafik kazasında 3 kişi öldü, 4 kişi de yaralandı. Edinilen bilgiye göre gece saat 23.00 sularında Ömer Ertuğrul yönetimindeki 06 AK 5396 Plakalı otomobil, Çiçekdağı istikametinden Yerköy istikametine seyir halindeyken, Yerköy Devlet Hastanesi kavşağına



geldiğinde Hacı Ali Öztürk'ün kullandığı 06 MHE 56 plakalı otomobil ile çarpıştı.

Kazada 06 AK 5396 plakalı araç içerisinde bulunan Yücel Budak, olay yerinde hayatını kaybederken, Ali Öztürk Yozgat Devlet Hastanesine sevk edilirken yolda, Kenan Duman ise kaldırıldığı Yozgat Devlet Hastanesinde hayatını kaybetti.

Diğer yaralılar Osman Maraloğlu, Halil İbrahim Köse, Ömer Ertuğrul ve Hacı Ali Öztürk Yerköy Devlet Hastanesine kaldırılırken, durumları ağır olan Ömer Ertuğrul ve Halil İbrahim Köse Ankara'ya sevk edildi. Her iki sürücünün de alkollü olduğu öğrenildiği olayla ilgili soruşturma sürüyor.

EK-13 Haber örneği

Türk'ün kaderi!

4 günlük Ramazan Bayramı tatilinde yollar kan gölüne döndü. Bilanço ağır: 69 ölü, 227 yaralı. Kazaların nedeni yine aynı: Aşırı hız, hatalı sollama, kırmızı ışıkta geçme

DOĞAN HABER AJANSI

Ramazan Bayramı nedeniyle alınan tüm önlemlere karşın, yollar yine kana bulaştı. Arife günü olan 13 Kasım Cumartesi gününü de kapsayan 4 günlük tatil boyunca, İstanbul ve Ankara dışındaki 79 ilde meydana gelen trafik kazalarında, toplam 69 kişi yaşamını yitirdi. Kazalarda 227 kişi de yaralandı.

13 KASIM

● **Mardin:** 2 otomobilin çarpışması sonucu 4 kişi öldü, 6 kişi yaralandı.

● **Kahramanmaraş:** Aşırı hız ve dikkatsizlik nedeniyle meydana gelen kazada, otomobil traktörün römorkuna çarptı. 3 kişi öldü, 2 kişi yaralandı.

● **Kars:** Uçuruma yuvarlanan otomobilin sürücüsü Ercan Coğudur, camdan fırlayarak yaşamını yitirdi.

14 KASIM

● **Dişarbakır:** Hemzemin geçitte yolcu treninin çarptığı otomobilin sürücüsü İbrahim Çimtay öldü, eşi ve oğlu yaralandı.

● **Kayseri:** Ali Avcı'nın kullandığı kamyonetin sokakta oyun oynarken çarptığı Şahin Çakır (4), hayatını kaybetti.

● **Malatya:** Doğuşehir'de şarampole yuvarlanan otomobilin sürücüsü Faruk Uygur ve Mesut Güler öldü.

15 KASIM

● **Kocaeli:** Değirmendere'de hatalı sollama nedeniyle karşı yönden gelen otomobille çarpışan otomobilin sürücüsü ve 3 arkadaşı öldü, 3 kişi yaralandı.

● **Kayseri:** Anayola kontrolsüz çıkan kamyonla çarpışan otomobilin sürücüsü Ahmet Özsoy'la 2 çocuğu ağır yaralandı, eşi Fatma Özsoy öldü.

16 KASIM

● **Kayseri:** Işık ihlali nedeniyle meydana gelen kazada 2 otomobil çarpıştı, 7 kişi öldü, 5 kişi yaralandı.

● **Hakkâri:** Yüsekova'da Zap Suyu'na uçan otomobildeki 2 kişi öldü, 2 kişi yaralandı.

● **Adana:** Karşıdan karşıya geçerken otomobilin çarptığı 1 kişi öldü.

● **Adıyaman:** 2 ayrı kazada 1 ölü, 5 yaralı.

● **Tokat:** Kızılköy mevkiinde dere yatağına yuvarlanan otomobildeki 2 kişi hayatını kaybetti. 5 yaralı tedavi altına alındı.

● **Samsun:** Babasının otomobilini alan 12 yaşındaki B.K., yolun karşısına geçmek isteyen bir kişiye çarparak ölümüne neden oldu.



2 otomobilin çarpışması sonucu yaralanan Filiz Demir, hastaneye kaldırıldı ancak kurtarılamadı. Aynı kazada, 5 kişi de ağır yaralandı.

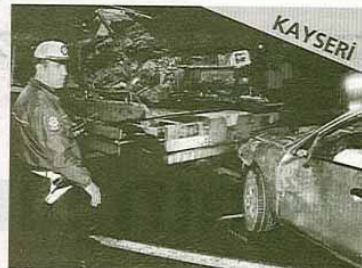


Otobüs değil Azrail

Bolu - Karabük karayolunda, Güney Özdoğan'ın kullandığı otobüs, Kemikli rampasında kayarak 3 otomobil ve 1 TIR'a çarptı. Kazada, 3'ü aynı aileden 4 kişi ölümlen, 4 kişi de yaralandı. Yaralı ve ölümler otomobillerden güçlükle çıkarılabildi.



Batman'daki kazada, çöp kamyonuyla çarpışan otomobildeki 4 kişi hayatını kaybederken, 2 kişi de yaralandı.



Kayseri'de ışık ihlali nedeniyle meydana gelen kazada, 2 otomobil çarpıştı. 7 kişi öldü, 5 kişi yaralandı.

EK-14 Haber örneği

6 PERŞEMBE, 18 Kasım 2004

Yardımcı doçent, yardıma koşarken öldü

BİLECİK-Bozüyük karayolunun 20'nci kilometresinde dün saat 05.00 sıralarında İstanbul yönüne giden Zafer Gönenç yönetimindeki 07 KS 788 plakalı yolcu otobüsü, yağış nedeniyle kayganlaşan yolda önünde giden Ziya Anık yönetimindeki 34 VIB 23 plakalı yolcu otobüsüne

çarptı. Arkadan çarpan otobüs dereye yuvarlanırken, içindeki 32 yolcu yaralandı. Otobüste yolcu olarak bulunan 31 yaşındaki Yrd. Doç. Dr. Mehmet Eray Bozan, dereye uçan otobüsteki yolculara yardım etmek için yolun karşısına geçmek isterken arkadan gelen bir başka firmaya ait

Ramazan Şenoğlu yönetimindeki 34 AS 6759 plakalı otobüsün çarpmasıyla ağır yaralandı. Kontrolden çıkan bu otobüs de yolun sağındaki yamağa çarparak yan yattı. Afyon Kocatepe Üniversitesi öğretim üyesi Yrd. Doç. Dr. Bozan, hastaneye kaldırılırken yolda öldü. Dereye yuvarlanan

otobüste yaralanan 32 kişi ise Bilecik Devlet Hastanesi'ne kaldırıldı. Kaza nedeniyle Bilecik- Bozüyük karayolu yaklaşık iki saat trafığa kapandı. Jandarma kazayla ilgili soruşturmayı sürdürüyor.

■ Şener ŞEN-Tuncay ÇANKAYA/BİLECİK (DHA)



Yrd. Doç. Dr. Mehmet Eray Bozan

PERŞEMBE 18 Kasım 2004

Yardıma koşarken canından oldu



Mehmet Eray Bozan

Zincirleme trafik kazasında, yaralılara yardım etmek üzere koşan öğretim üyesi bir doktor, otobüsün çarpmasıyla yaşamını yitirdi



Bilecik'teki zincirleme trafik kazasında, 32 kişi yaralandı, bir öğretim üyesi doktor yaşamını yitirdi.

BİLECİK AA

Bilecik'te yolcu otobüslerinin yaptığı zincirleme trafik kazasında bir öğretim görevlisi öldü, 32 kişi de yaralandı. İlk kazadan yara almadan kurtulan bir öğretim üyesi, üçüncü otobüsün çarpması sonucu yaşamını yitirdi.

Bahri Zafer Gösem yönetimindeki 07 KS 788 plakalı yolcu otobüsü, dün sabah saatlerinde Bilecik - Bozüyük karayolunun 14. kilometresinde, karşı yönden gelen Ziya Anık idaresindeki 34 VIB 23 plakalı yolcu otobüsüyle çarpıştı. Gösem yönetimindeki otobüs, kazadan sonra Karasu Deresi'ne uçtu.

Bu sırada Bilecik istikametinden gelen Ramazan Şenoğlu'nun kullandığı 34 AS 6759 plakalı yolcu otobüsü de, Anık'ın kullandığı otobüsle çarpıştı.

"Kurtuldum" derken...

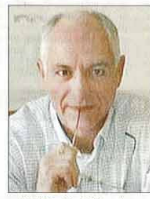
Kazada 32 kişi yaralanırken, Afyon Kocatepe Üniversitesi Tıp Fakültesi'nde öğretim üyesi olan Yrd. Doç. Dr. Mehmet Eray Bozan yaralılarına yardım etmek istedi. İlk kazadan yara almadan kurtulan Bozan, Şenoğlu'nun kullandığı otobüsün çarpmasıyla ağır yaralandı.

Bilecik Devlet Hastanesi'ne kaldırılan yaralılarından Yrd. Doç. Dr. Bozan tüm müdahalelere rağmen kurtarılamadı. Zincirleme kazada yaralananlar da bölgedeki hastanelerde tedavi altına alındı.

EK-15 Haber örneği

SALI 2 KASIM 2004 ÜÇ GAZETE 350 BİN LİRA

TRAFİK SOYKIRIMI



Prof. Dr. Ordal Demokan

Son kurban fizik dehası

EHLİYETSİZ SÜRÜCÜ EZDİ
TÜRKİYE'Yİ plazma ve fizyon fiziğiyle tanıstıran ve "fizikçilerin piri" olarak bilinen Prof. Ordal Demokan, 17 yaşındaki ehliyetsiz sürücünün çarpmasıyla öldü. ODTÜ öğretim üyesi Demokan (58) eşi ve kızıyla restoran çıkışı aracın altında kaldı. 23'TE



CENAZE ARABASI YETMEDİ, TABUTLAR TRAKTÖRLE TAŞINIP SİRALARA KONDU

Sarkaya ailesi fertlerinin bulunduğu minibüsün hatalı sollama sonucu bir kamyonla çarpışması faciaya neden oldu. Kazada Zekai Sarkaya (48), oğlu Özkan (15) ve kızı Özlem (19) ile Zekeriya Sarkaya (46), eşi Nurcan Sarkaya (35), kızları Sena (8) ve yeğenler Şahin (15), Hüseyin (14) ve Ayşenur (14) öldü. Traktörle taşınan tabutlar yan yana kondu.

Çankırı'da aynı aileden dokuz kişinin öldüğü kazanın cenaze töreni, sıra sıra tabutlarla bir katliam manzarasını andırdı...

TÜRKİYE'Yİ kaşıp kavuran trafik acısı, bu kez de Çankırı'nın Kapaklı köyüne bir korghü düştü. Köyedeki büyüklerine iftar sürprizi için Ankara'dan yolu çıkan Sarkaya ailesinden 9 kişinin kazada ölmesi köyde şok yarattı.

GÖZYAŞLARI AĞIT OLDU

KÖYDE oturan 78 yaşındaki Hüseyin Sarkaya'nın iki oğlu, bir gelini ve altı torununun tabutları yan yana dizildiğinde gözyaşları sel olup aktı. 400 nüfuslu köyde ağıtlar bitmek bilmedi.

HEDİYELER KANA BULANDI

YAŞLARI 8-19 arasında değişen torunların dedelerine aldığı hediyeler ve ortaklaşa hazırlanan iftariyelikler kana bulanmış kaldı. **GÜNGÖR KARAKUŞ VE ERCAN SARKAYA'NIN HABERİ 6'DA**

Acı benzerlik

Felluce'de savaş



Şanlıurfa'da kaza



Bu 2 fotoğraf insanın en derin acısını, ölümü gösteriyor. İlki savaşın yaşandığı Irak'tan. Bombardıman altında ölen ve sayıları bilinmeyen Felluceliler, toplu mezarlara gömülüyor. İkincisi, Türkiye'den... Ne savaş çıktı ne deprem oldu. Nurdagi'nda işçileri taşıyan kamyonetin lastiği fırladı ve kazada 10 insan can verdi. Ölenlerden Gezer ailesinin 8 üyesi, tıpkı Felluce'dekiler gibi yan yana gömüldü.

EK-16 Haber örneği

Acı üstüne acı

Anne, baba ve kardeşlerinin trafik kazasında ölüm haberini alan genç öğretmen ve eşi olay yerine giderken geçirdikleri bir başka kazada 1.5 yaşındaki yavruları Zeynep'i kaybetti



**BUNA YÜREK
DAYANMAZ**

Genç öğretmen Özlem Saygılı (üstte) aynı gün hem anne, babası ve kardeşlerini hem de biricik evladını yitirdi.



■ Sırrıberk ARSLAN - ADIYAMAN / MERKEZ

Adıyaman'daki trafik kazasında, anne, baba ve kardeşlerinin ölüm haberini alan genç öğretmen Özlem Saygılı, eşiyle birlikte olay yerine giderken trafik kazası geçirdi. Talihsiz aile bu kazayla da 1.5 yaşındaki yavrularını Zeynep'i kaybetti.

İLK KAZADA 6 KİŞİ ÖLDÜ

Kahta ilçesinde meydana gelen ilk kazada İbrahim Kuşçu yönetimindeki 27 EL 726 plakalı kamyonet ile Mehmet Özkan Işık'ın kullandığı otomobil, Karakuş mevkinde çarpıştı. Kazada otomobil sürücüsü Mehmet Özkan Işık (25), Hüseyin Işık (61), Cemile Işık (56), Meral Şaroğlu (23) ve Özge Işık (10) olay yerinde, Öznur Işık da hastaneye

kaldırılırken yolda öldü. Işık ailesi Besni ilçesine bağlı Güzelsu köyünde öğretmenlik yapan kızları Özlem Saygılı'ya ziyarete gidiyordu. Acı haber köye tez ulaştı.

HIZLA YOLA ÇIKMIŞLARDI

Hemen eşi Fatih Saygılı ve 1.5 yaşındaki kızları Zeynep'le kaza yerine doğru yola çıkan Özlem Saygılı, yol boyunca ağladı. Genç anne 1.5 yaşındaki kızına sarılarak teselli bulmaya çalışıyordu. Yaşadıkları acı nedeniyle ne yaptığını bile bilemeyen genç adamın bir anlık dalgınlığı ise ikinci bir kabus yaşamalarına neden oldu. Fatih Saygılı'nın kullandığı 31 PU 005 plakalı otomobil, Kahta Çayı mevkiinde aşırı hız nedeniyle viraji almayarak devrildi. Saygılı ve eşi 1.5 yaşındaki yavruları Zeynep'i de bu kazaya kurban verdi. Aynı gün yaşadığı olayla ailesinin tüm fertlerini kaybeden Özlem Saygılı ve eşi hastaneye kaldırıldı.

EK-17 Haber örneği

Trafik polisleri artık yolda çevirmeyecek

İçişleri Komisyon Başkanı, trafik polisi ve jandarmanın trafik denetimini engelleyen bir yasa tasarısı önerdi.

■ Suç işleyeni durduracak

Tasarı yasalırsa, trafik denetimi, sadece kural ihlali yapan veya suça karıştığı kesin delillerle belirlenen araçların önü kesilerek veya arkasına yaklaşılarak yapılabilecek.

■ Başka neler var?

Okul taşıtları "DUR" işaretini yakınca her iki yönde trafik duracak, yasadışı otopark ücreti tahsil edenlere, 6 aya kadar hapis, 5 milyar liraya kadar para cezası verilecek. ■ 7. sayfada

20 yılda trafiğe 297 bin ölü verdik



Hülya Avşar, bu hafta "trafiği" konu aldı. İstanbul Trafik Denetim Şube Müdürü Ali Kemal Hanlı, "20 yılda kazalarda Türkiye'de 110 bin kişi öldü, 1 milyon 865 bin kişi yaralandı. Yaralıların da yüzde 10'u ambulans veya hastanelerde ölmüş olsa, sayı 297 bine çıkıyor" dedi.



Emniyet pes etmiyor

Hakim ve savcılarının yanı sıra Meclis üyeleri ve diplomatik muafiyeti olanlara trafik cesası yazılabilecek ancak ceza özel tutanakla bildirilecek

Meclis üyeleri için...

TBMM üyeleri için hazırlanan tutanaklar, valilikler aracılığıyla TBMM Başkanlığı'na, diplomatik muafiyeti olan kişiler için hazırlanacak tutanaklar da yine valilikler aracılığıyla Dışişleri Bakanlığı'na gönderilecek.



TOLGA ŞARDAN Ankara

Bahçesir'de araç plakalarına ceza yazılan bazı hakim ve savcılar, tutanakları mahkeme kararıyla iptal ettirmesi üzerine harekete geçen Emniyet Genel Müdürlüğü, Adalet Bakanlığı ve Yargıtay Başkanlığı'ndan yazılı görüş aldı.

İçişleri Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı Sebatî Buyuran imzasıyla valiliklere gönderilen genelgede, Karayolları Trafik Yasası'nın 116. maddesine göre plakaya ceza yazma uygulamasının sorun oluşturmadağı görüşüne yer verildi. Genelgeyle, hakim ve savcılara ceza yazma uygulamasına da çözüm bulundu.

Özel tespit tutanağı

Buna göre trafik kurallarını ihlal eden kişinin hâkim veya savcı olması halinde sadece 'özel tespit tutanağı' düzenlenecek. Bu tutanakta ilgili kişinin ismi, unvanı, görev yeri, suç maddesi, suça ilişkin bilgilerle araç plakası yer alacak. Sadece trafik polisinin imzasını taşıyacak olan tutanak, Yargıtay üyeleri için Yargıtay Başkanlığı'na, hâkim ve savcılar için görev yerine en yakın ağır ceza mahkemesinin bulunduğu başsavcılığa, merkezdeki savcı ve hâkimler için de Ankara Başsavcılığı'na gönderilecek.

EK-18 Haber örneği

Tren, Türk şoförüne viz gelir

Işıklar dur diyor ama...

Bizim şoför dinlemiyor

Fotografılar: Garbis Özatay

YER İstanbul Küçükçekmece.. Hemzemin geçitte uyarı ışıkları yaklaşan treni haber vermek için yanıyor, çanlar çalıyor, bariyerler karşılıklı iniyor. Ancak tüm bu önlemler aceleli bir şoförü engellemiyor..

BARIYERLER arasındaki açıklığa gözünü kestiren şoför, yolcuların ve kendisinin hayatını riske atıyor. Rayda bir kaç slalom hareketiyle karşıya ulaşıyor. Ne mi kazandı? Sadece iki dakika. >>Haber sayfa 17'de

Tren gelir, hoş gelir



Polis, hemzemin geçitten tüm uyarılara rağmen geçen şoföre ilişkin haberi ihbar olarak kabul etti.

Bu ceza da 'viz gelir'

ELVAN EZBER İstanbul

MILLİYET'te 28 Kasım 2004 günü "Tren gelir, hoş gelir... Türk şoförüne viz gelir!" başlığıyla yayımlanan haberde Küçükçekmece Yarımburgaz mevkiindeki hemzemin geçitten kırmızı ışık yanarken ve bariyerler indikten sonra geçen midibüsün şoförü "uyarıldı." Haberi "ihbar" kabul eden Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü, 34 J 6538 plakalı midibüsün Hasan Acar'a ait olduğunu belirledi.

Polis, objektifimize takılan şoförü haberdan tespit edip uyardı. Yasada bu suçun cezası, sadece 81 milyon lira

uyalım" denildi. 76. Madde, demiryolu geçitlerinde, ışıklı veya sesli "DUR" işaretlerine riayet etmeyen, bariyer varken geçide giren sürücülere 81 milyon lira para cezası kesilmesini ve 10 ceza puanı uygulanmasını öngörüyor.

Trafik Denetleme Şube Müdürlüğü yetkilileri, cezanın polis ya da fahri trafik müfettişinin tespit ettiği durumlarda yazılabildiğini, fotoğrafın ceza için yeterli delil özelliği taşımadığını belirtti.

Tren gelir, hoş gelir



Türk şoförüne viz gelir!

Trafikte her gün yaşanan yüzlerce kaza, toplumsal bilincin oluşmasına yetmiyor. Bahçeşehir'de geçtiğimiz günlerde meydana gelen tren - tanker kazasında da ihmal, acelecilik, sorumsuzluk yine bir facianın yaşanmasına neden oldu. İstanbul Küçükçekmece Yarımburgaz mevkiindeki hemzemin geçitte demiryolları tarafından her türlü tedbir alınmış, yani uyarı ışıkları, uyarı çanları ve bariyerler konulmuş. Fotoğraflarda da görüldüğü gibi tren yaklaşıyor, bu nedenle kırmızı ışık yanıyor. O yetmiyormuş ki, çanlar ötüp sesle uyarıyor. Bu arada karşılıklı bariyerler iniyor. Ancak sabırsız sürücüler canlarını hiçe sayıp, yine de bariyerlerin arasından kendilerine yol bularak, adeta ray üstünde "slalom" yaparcasına yollarına devam ediyor. Birkaç dakikalık bekleme yerine, hem kendilerinin, hem de başkalarının yaşamlarını tehlikeye atıyor. Tabii kurala uyanlar da var. Üstelik kaybettikleri süre sadece iki dakika.



Fotografılar: Garbis Özatay



Olay İstanbul Küçükçekmece'de geçiyor. Hemzemin geçitteki uyarı ışıkları, yaklaşan treni haber vermek için yanmış, çanlar çalıyor, bariyerler karşılıklı iniyor. Ancak aceleli bir şoför, duyduğu tüm hemzemin geçit kazası haberlerini unutup, bariyerlerin arasında bulduğu aralıktan sızıp kaçıyor.



EK-19 Haber örneği

ARŞAMBA 17 KASIM 2004 DÖRT GAZETE 350 BİN LIRA

Ağlatan veda

Çocuk Berkay'larını trafik kazasında kaybeden ve kendileri de yaralanan ana-baba cenazeye tekerlekli sandalyede geldi



**HENÜZ ÜÇ YAŞINDAYDI
ABLA KUCAĞINDA ÖLDÜ**
Kazada ön cama başını vuran Berkay, hastaneye götürülürken ablası Berna'nın kucagında can verdi.

YÜREK mi dayanır bu acıya... Denizli'de bir cenaze töreni. Küçük bir tabutta yatan üç yaşındaki Berkay Bebe. Tabutun yanında tekerlekli iskemleli bir anne ve bir baba.

ANTALYA YOLUNDA ÖLÜM
BAYRAM tatili için çıkan Antalya yolundaki kazada ölen Berkay'ın cenazesi yürek burktu. Aynı kazada yaralanan Aykut-Demet Uğur çifti onu son yolculuğa tekerlekli sandalyede uğurladı.

ANNE HİÇ KALKAMADI
YARALI anne bir ara ayağa kalkıp Berkay'ına son kez dokunmak istedi. Nafile, acı ile sandalyesine çöktü. Babası ise kırık bacağına rağmen kalkıp hiç değilse tabutuna dokunabildi, son duasını yaptı.

FATİH ŞENDİL'İN HABERİ 4'TE

EK-20 Haber örneği

Hayatını trafik kazası değiştirdi

O, Rusya lideri Vladimir Putin'in eşi. Tiyatro merdivenlerinde görüp aşık olduğu eşinin yanında birçok ülkeye gidiyor. Gençliğinde asistanlık, postacılık yaptı. Geçirdiği trafik kazası dini inancını artırdı

Lyudmila Putina... 32 yıl sonra Türkiye'ye resmi ziyaret düzenleyen ilk Rus lider Vladimir Putin'in eşi yani Rusya'nın First Lady'si. Dini inançları çok kuvvetli olduğu bilinen eşi Vladimir gibi bayan Putin de yaşadığı bir olay üzerine dine olduğundan çok kurtulan Lyudmila, o günden sonra inançlarının daha da kuvvetlendiğini söylüyor. Gençlik yıllarında ailesine ekonomik olarak yardım etmek için postacılık yapan Rus First Lady, bu konuma geleceğini hiçbir zaman hayal etmediğini, liseyi bitirdiğinde kafasına koyduğu şeyin oyunculuk olduğunu söylüyor. Dünyanın en güçlü ülkelerinden birini yöneten adamın eşi, Rusya'nın First Lady'si Lyudmila Putina:

Lise sonrası girdiği oyunculuk okulunun ilk sınavını başarıyla geçti. Ancak giriş elemelelerinde başarısız olunca bu hayalinden vazgeçmek zorunda kaldı. Bunun üzerine ailesine yardım etmek için postacılık yaptı, bir fabrikada silah yapımda, sonra da bir hastanede çalıştı. Daha sonra hayatının değişmesine yol açan bir karar aldı: Kaliningrad

gösteriye girerken merdivenlerde, o zamanlar hukuk öğrencisi olan Vladimir Putin'e tanıştı. Putin'in atletik görünüşüne ve yüz yapısına ilk görüşte aşık oldu.

FİLOLOJİ OKUDU

Bu dönemde yeniden okula dönüp Leningrad Üniversitesi'nde filoloji eğitimi almaya başladı. Üç yıl sonra da Putin'e evlendi. 1993'te an-

nesini ziyarete gittiği Kaliningrad'da bir trafik kazası geçirdi. Ağır yaralandığı kaza sonrası doktorlar aynı gecede iki kez ameliyat etmek zorunda kaldı. Ölümün eşinden döndüğü bu kaza sonrası dini inancı arttı. Din konusunda pek konuşmayı sevmeyi söylese de düşüncelerini açıkça şu şekilde dile getiriyor:

ÜÇ DİL BİLİYOR

Ayda bir kez kiliseye gidiyoruz. Bence hepimiz insanların tek bir din altında toplanmasını hayal ediyoruz. Ya da en azından savaşlar olmadan diğer inançlara saygı duyulmasını... Kaza geçirdiği dönemde St Petersburg kenti vali yardımcısı olan eşi Vladimir Putin'in kendisine çok yardımcı olduğunu daha önceki röportajlarında anlatan Lyudmila Putina (Rusya'da kadın eşinin soyadını alırken sonuna a harfi ekleniyor), iyi derecede Almanca, Fransızca ve İspanyolca biliyor.

Genelde First Lady'lerin yaptığı gibi bir modacıyla çalışmak yerine yakın arkadaş çevresinin giydiklerine göre kendisine yakışanları bizzat seçiyor. Sade giymeyi, sık ve pahalı



ANKARALILARDAN ÖZÜR DİLERİM

Putin'den örnek davranış

Putin, dün Sezer ile Çankaya'da 6 anlaşmaya imza attıktan sonra, güvenlik önlemleri ve trafik nedeniyle Ankara halkına verdiği rahatsızlıktan özürü özür diledi.

Stratejik ortaklık

Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin, "Bu rahatsızlıkta yerel güvenlik birimlerinin de en az kendileri kadar payı olduğunu" eklemeyi ihmal etmedi. Putin ile Cumhurbaşkanı Sezer'in imzaladığı ortaklık protokollüyle iki ülke arasında stratejik ortaklığa ilk adım atıldı.

İlk ziyaret Anıtkabir'e

Putin, Anıtkabir'de ise özel deftere şunları yazdı: "Rusya'da Türk halkının büyük oğlu Atatürk'ün hatırasına büyük değer veriliyor. Ülkelerimizin dostluğunun başlangıcında da O'nun adı vardır. Bizim görevimiz, O'nun yaptıklarını devam ettirmektir." ■ 16'da



20 dakikalık görüşme 40 dakika sürdü Sezer ile Putin'in görüşmesi 20 dakika planlanıyordu, ancak 40 dakika sürdü. İki lider, imza töreninde samimi poz verdi.

riyet

Sedat Simavi 1996 - 1993

Fiyatı: 350 bin TL

EK-21 Haber örneği



Jaguar'ı kırmızı ışıkta 'avladılar'

Pelit Pastaneleri'nin ortağı Ali Ayan'ın kızı Elif Ayan, Jaguar marka otomobiliyle kırmızı ışıkta beklerken gasp edildi

MUTLU BOZDAĞ İstanbul

Daha önce de villalarına hırsız giren, Mercedesleri gasp edilen Ayan ailesi, bir kez daha aynı dehşeti yaşadı. Pelit Pastaneleri sahibi Selahattin Ayan'ın kardeşi Ali Ayan'ın kızı Elif Ayan, Etiler'de otomobilinde saldırıya uğradı. Elif Ayan, önceki gece saat 23.00 sıralarında 34 EA 650 plakalı Jaguar marka lüks otomobiliyle, Etiler Huzurevi'nin önündeki kırmızı ışıkta durdu. Bu sırada araca yaklaşan bir kişi, kapıyı açarak, bıçak tehdidiyle Ayan'ı indirdi. Araca binen saldırgan, yanındaki arkadaşını da Jaguar'a alıp kaçarken, Elif Ayan, şoku atattıktan sonra durumu polise

bildirdi. Polis, otomobili Merter'de buldu. Polisler peşlerine düşüncü, gaspçılar aracı, Güngören'de Maden İş Blokları önünde terk ederek kayıplara karıştı.

Bu 3. dehşetleri

Gaspçılar polisten kaçarken hasar gören Jaguar, gerekli incelemeler yapıldıktan sonra çekici yardımıyla Asayiş Şube Müdürü'ne götürüldü.

Elif Ayan ise, poliste verdiği ifadede olayı şöyle anlattı:

"Arkadaşımı ziyaret ettikten sonra arabamla yola çıktım. Etiler Nispetiye Caddesi, Profesörler Sitesi önünde, kırmızı ışık yanınca durdum. Yaklaşan 18-20 yaşlarında bir kişi, aniden kapıyı

açıp elindeki bıçağı göstererek beni zorla indirdi. Bu kişi, arabamla hareket ettikten 20 - 30 metre sonra, kaldırımda bekleyen bir başka şahsı arabaya alarak hızla uzaklaştı."

Selahattin Ayan'ın Etiler'deki villasından 2003'te yüklü miktarda döviz ve ziynet eşyası çalınmış, bu olayın çözülmemesi nedeniyle Hırsızlık Büro Amirliği'nde 41 polisin görev yerlerinin değiştirildiği öne sürülmüştü.

Selahattin Ayan'ın 2004 yılında da içinde 40 milyar lira para ve değerli evraklar bulunan Mercedes marka otomobili, Esentepe'de 3 kişi tarafından çalınmış. Saldırganlar Ayan'ı kapıyı açıp zorla indirmiş ve kaçmıştı.

EK-22 Haber örneği

TELEFON İSTANBUL: (0-212) 677 00 00
HABER HATTI: 677 03 44 - 677 03 45 Fax: 677 03 40
OKUR DANIŞMA HATTI: (0-212) 478 00 78

ERZURUM -28°/8°
İSTANBUL 3°/10°
İZMİR 2°/13°
TRABZON 3°/9°

MADRID 16°
MOSKOVA -6°
PARİS 4°
ROMA 15°

YAKINAKI HAVA DURUMU
Güneş Parçalı bulutlar Bulutlar Yağmur Kar

YAKINAKI UÇUŞ SİGORTASI
YAKINAKI UÇUŞ SİGORTASI
YAKINAKI UÇUŞ SİGORTASI

GÜNÜN HABERİ

Herkes vurdu kimse durmadı

Gönül Şahin öldü.

Merter'de karayolundan karşıya geçmeye çalışan Gönül Şahin, bir otomobilin çarpması sonucu hayatını kaybetti. Arkadan gelen birçok araç da kadının üzerinden geçti; ama kimse durmadı. Kaza yerinde plakası bulunan aracın sahibi teslim oldu, ancak o da serbest bırakıldı.

İSTANBUL'da sokaklarda yaşadığı tahmin edilen 45 yaşındaki Gönül Şahin, önceki gece saat 01.30 sıralarında O-1 Karayolu Merter Otobüs Durakları önünden karşıya geçmeye çalışırken plakası alınamayan bir otomobilin çarpması sonucu yere yuvarlandı. Arkadan gelen başka otomobillerin de çarptığı Şahin, olay yerinde hayatını kaybetti.



Yaşar Yıldırım, "Üzerinden geçtiğimi fark ettim; ama ceset olduğunu bilmiyordum" dedi.

Polis, cesedin yanında bulunan 46 HV 055 plakasının kayıtlarına ulaşarak zanlıyı aramaya başladı. Polis araştırmasını sürdürürken, beyaz renkli Opel marka otomobilin sahibi Yaşar Yıldırım (40), Zeytinburnu Karakolu'na teslim oldu.

SAVCI SERBEST BIRAKTI

Yıldırım, ilk kendisinin vurmadığını ileri sürerek, "Davaya önce birileri çarpmış, ben geçtim; ama bilmiyordum. Eve gittiğimden önce fark edince dedim. Yıldırım, karakolundan çıkarıldığı st bırakıldı. on ARSLAN/İSTANBUL

SARIŞIN BİR KADIN

Otomobiliyle sokağı trafiğe kapattı

Devlet bu yolu açamıyor

Kartal Dragos'ta villasının önündeki çıkmaz sokağa otomobiliyle set çektiği ileri sürülen villa sahibi, Kaymakamlığın uyarısına rağmen vazgeçmiyor



Mahalle sakinlerinin şikayeti üzerine sokağı trafiğe kapatan araç çekildi, ancak villa sahibi yine aracını aynı yere park etti.

İSTANBUL Milliyet

Kartal'da villasının önündeki çıkmaz sokağa başka otomobillerin girmesini istemediği öne sürülen villa sahibi, eski model bir otomobili sokak girişine dikey olarak park edip sokağı trafiğe kapattı. Mahalle sakinlerinin şikayeti üzerine kaymakamlık tarafından otomobili çekilerek uyarılan villa sahibinin sokağı kapatma ısrarı sürüyor. Orhangazi Mahallesi Dra-

gas Mine Sokak'ta oturan villa sahibi, Şehit Ahmet Güvenç Sokak ile Mine Sokağın kesiştiği noktadaki 50 metrelik çıkmaz sokağa başka otomobillerin girişini engellemek için önce beton çökelikler yaptırdı.

Mahalle sakinlerinin şikayeti üzerine beton çökelikler Kartal Belediyesi tarafından kaldırıldı. Villa sahibi bu kez sokağı trafiğe kapatmak için bir otomobili sokağın girişine dikey olarak park etti.

Mahalle sakinlerinin tekrar şikayet etmesi üzerine Kartal Kaymakamlığı tarafından otomobil bulunduğu yerden çekildi, villa sahibi uyarıldı. Ancak villa sahibi sokağı kapatmak için aldığı 34 HTJ 86 plakalı otomobili sokağa dikey olarak park ederek yolu kapatmaya devam ediyor.

Uyarıldı ama...

Mahalle sakinlerinin imza toplayarak şikayette bulunduklarını belirten Dragos Do-

ğayı Koruma Derneği yetkilileri, villa sahibinin komşuluk haklarına ve kent hukukuna aykırı davrandığını savunarak, "Mahallemizde park sorunu var sokak trafiğe kapalı olduğu için yan sokaklarda otomobiller park edecek yer bulunamıyor. Ayrıca otomobilin dikey olarak park edilmesi görüntü kirliliğine neden olduğu gibi başka villa sahipleri için de emsal teşkil ediyor. Otomobilin çekilerek sokağın trafiğe açılmasını istiyoruz" dediler.

EK-23 Haber örneği



Gördüğümüz kadıyla trafik ekipleri de dahil, pekçok polis aracı kurala uymuyor.

Polis böyle yaparsa...

Trafik Yönetmeliği'ne göre, yağmur varsa gündüz saatlerinde de araçların farlarını yakması gerekiyor. Ancak bu kurala trafik polisleri bile aldırıyor...

SERHAT OĞUZ

Türkiye'yi etkisi altına alan olumsuz hava şartları en çok trafikte seyreden araçlar için büyük tehlike yaratıyor. Kaza riskini azaltmak için gündüz far uygulaması şart koşuluyor. Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin "Araçların ışıklandırılması ve kullanılması esasları"nı içeren 126. maddesine göre, trafiğe çıkan tüm araçlar, gündüz saatlerinde de olsa sis, kar, şiddetli yağmur ve görüşün yetersiz olduğu yer, zaman ve hallerde farlarını yakmak zorunda.

Bilmiyorlar mı?

Ancak İstanbul trafiğinde ki sürücülerin ya bu yasaktan haberleri yok ya da far kullanmaya gerek görmüyorlar. Olayın bir başka yanı ise, bu kuralı çiğneyenlerin başında, kuralın uygulanmasını gözetmesi gereken trafik polislerinin gelmesi... Şiddetli yağış görülen İstanbul'da dün yaptığımız kısa turda, trafik ekipleri dahil çok sayıda polis aracının, ambulansın, itfaiye gibi resmi araçların hayati önem taşıyan bu kuralı çiğnediklerini tespit ettik. Özel araçların çoğu da resmi araçlar gibi kurala uymuyordu.



Taksinin farı açık. Ama resmi araç görmemiş.



İtfaiye aracının sürücüsü de far kullanmıyor.



Ambulansın farı da yakmıyor.

Müdürün dediğine bak

Yasa keyfe kedermiş!

Trafiğin en üst düzey sorumlusu 'Yasaya uymasanız da olur' diyor

TRAFİK sorumlu Emniyet Genel Müdür Yardımcısı Abdullah Bolcu, Milliyet'in yağışlı havalarda far yakma zorunluluğunu hatırlatan manşetine ilginç yorum getirdi. Bolcu, Trafik Kanunu'nun 64. maddesinde yer alan uygulamanın zorunlu olmadığını savundu ve "Bu vatandaşın keyfine kederdir" dedi. >>>14'te



Milliyet'in dünkü manşeti TV kanallarında tartışıldı.

EK-24 Haber örneği

Yağmurlu havalarda far yakmak zorunlu ama dinleyen yok

Türk polisi far yakmaz!



İşte yağmurlu günde İstanbul trafiğinden bir an...
Polisler dahil çoğu aracın farları kapalı.

Yağmurlu, sisli havalarda, gündüz saatlerinde araçlar farlarını yakmak zorunda. Ancak hayat kurtaran bu kurala resmi araçlar bile uymuyor

Kaza rekoru kırılıyor

TÜRKİYE'Yİ etkisi altına alan olumsuz hava şartları, en çok trafikteki araçlar için tehlike yaratıyor. Kaza riskini azaltmak için gündüz far yakmak şart. Ancak yağışlı günlerde kaza rekorlarının kırıldığı ülkemizde bu yasağa uyan yok. İhlal edenler arasında, kurallı denetlemek görevli trafik polisleri bile var.

Hiç ceza kesilmedi

MİLLİYET muhabirleri, şiddetli yağışlı İstanbul trafiğinde kısa bir tur attı. Trafik ekipleri dahil çok sayıda polis aracının, ambulansın, itfaiye gibi resmi araçların kuralı çiğnediğini tespit etti. Özel araçlar arasında kurala uyanların sayısı çok azdı. Yaşanmış cezası 45 YTL 80 kuruş. Ama İstanbul'da bu yasak neredeniyse bugüne kadar ceza kesilmedi. **»»3'te**

Trafik kanunu Müdür Bey'in keyfine keder!

Trafikten Sorumlu Emniyet Genel Müdür Yardımcısı Bolcu, yağmurda gündüz far yakmanın "zorunlu değil, vatandaşın keyfine keder" olduğunu savundu. Oysa Trafik Kanunu öyle demiyor



Milliyet, dün, yağmurlu havada far yakmayan polisleri manşetine taşıdı.

Vali Güler:
Far vakılmalı

İSTANBUL Valisi Muammer Güler ise sorularımız üzerine şu açıklamayı yaptı: "Görüş mesafesi düşünce mutlaka far-lar yakılmı. 64. maddeyle ilgili geçtiğimiz yıl 4 bin ceza uygulandı. Biz tüm kamu personelinin kurala uyması için gerekli uyarıları zaman zaman yapıyoruz. Ben konunun gündeme taşınmasıyla uyarımı yin-lemedim. 64. madde uyarınca denetimler sürece."

Kanun aynen
böyle divor

TRAFİK Kanunu'nun 64. maddesinin 2. bendi şöyle diyor: "Geceleri, yerleşim birimleri dışında karayollarındaki karşılaşmalarda, bir aracı takip ederken, bir aracı geçerken yan yana gelinceye kadar ve yerleşim birimleri içinde gündüzleri ise görüşü azaltan sisli, yağışlı ve benzeri havalarda yakını gösteren ışıkların yakılması." Kurala uymayan 92 YTL 40 kurus ceza öngörülüyor.



İstanbul'un çeşitli yerlerinde dün çekilen fotoğraflarda, Milliyet'in manşetinin ardından, polis araçları dahil, trafikteki pek çok aracın yağmurda far yakma kuralına uymaya başladıkları görüldü.

İSTANBUL Milliyet

Trafikten Sorumlu Emniyet Genel Müdür Yardımcısı ve Karayolları Trafik Güvenliği Kurulu Başkanı Abdullah Bolcu, yağışlı havalarda gündüz saatlerinde far yakılması zorunlu olduğu halde, başta trafik polisleri olmak üzere birçok kamu aracının kontrol ümadığını ortaya koyan Milliyet'in dünki manşetile ilgili ilginç bir yorumda bulundu. Trafik Kanunu'nun 64. maddesinde açıkça yer alan ve para cezası öngören uygulamanın zorunlu olmadığını savunan Bolcu, "Bu vatandaşın kevfine kederim" dedi.

İskandinav kuralıymış

TRT1 FM'in dün sabah yayımına konuk olan Bolcu, uygulamanın İskandinav ülkelerinde sürekli kanunla uygulandığını, Türkiye'de ise sürekli aşırı sis ve yağış olmadığı için böyle bir zorunluluk olmadığını söyledi. "Bu vatandaşın keyfine kederdir... Böyle bir zorunluluk yoktur. Avrupa'nın çoğu ülkesinde de zorunluluk söz konusu değildir" dedi.



Abdullah Bolcu

Bolcu, buna rağmen sürücülerin sağanak yağış ve sisli havalarda farlarını çok önemstediklerini belirterek, "Tüm sürücülerin birbirini rahatlıkla görmesi açısından çok mutlu ederler bizi" diye konuştu.

Sürücü karar verir

Daha sonra Milliyet'te açıklamada bulunan Bolcu, kanunda güdüldüğü görüşü a-zaltan işleri, yağışlı havalarda, yakını gösteren ışıkları yakmakla gerektirginin yer aldığı söyledi. Bolcu, "Burada dikkate alacağımız nokta görüş mesafesinin uygun olup olmadığıdır. Görüş mesafesinin azalması yağmurlu havalarda far yakmak zorunda değildir. Sürücü, yağmurlar ya da sisten görüş azaldysa, 10 - 15 metre ilerisini görmiyorsa far yakmak zorunda. Burada mesafesinin uygun olup olmadığı sürücü kendisi karar verecek" diye k-

EK-25 Haber örneği



Yaşama tutundu

Bombalı saldırıdan ve tsunami felaketinden kıl payı kurtulan Banu Alagöz, dün sabah yaşadığı trafik kazasında Azrail'e üçüncü kez çalım attı

Türk pop müziğine kız kardeşi Rana Alagöz ile birlikte yıllarca emek veren sanatçı Selçuk Alagöz'ün kızı Banu Alagöz bindiği taksinin kaza yapması sonucu ölümden döndü.

Kaza, dün sabah saat 03.00 sularında Maslak Hacıosman Bayırı'nda meydana geldi. Gayrettepe'de arkadaşlarıyla eğlenen Banu Alagöz, Sarıyer'deki evine girmek üzere taksije bindi. Şaban Aykanbur'un kullandığı taksi Hacıosman Bayırı'ndan aşağıya inerken, kontrolünü yitirip, kayan Erhan Eyyupoğlu yönetimindeki otomobile çarpıştı.

OMZU KIRILDI

Çarpmanın etkisiyle araç içinde sıkışan taksi sürücüsü Aykanbur, itfaiye ekiplerinin yardımıyla kurtarılarak hastaneye kaldırıldı. Kızada, omzu kırılan Banu Alagöz de, Metropolitan Florence Nightingale Hastanesi'ne kaldırılarak tedavi altına alındı. Diğer aracı sürücüsü Erhan Gül Eyyupoğlu ise Özel Amerikan Hastanesi'ne kaldırıldı.

Kaza haberi, ATV'de yayınlanan Savaş Ay'ın A Takımı programının çıkışında öğrenen babası Selçuk Alagöz ile anne Birsen Alagöz, hemen hastaneye koştu. Onları sanatçı Selçuk Alagöz, "Kızım aslında ben eve götürecektim. Ana program uzayınca kendisini arayarak taksile eve gittim" dedi. Kızayı eşinden öğrenince şok oldum" dedi.

İKİ KEZ KURTULDU

Selçuk Alagöz şunları söyledi: "Kızım, İngiliz Konsolosluğu'na yönelik gerçekleştirilen bombalı saldırı günü konsolosluğa gidip pasaportumu alacaktım. Fakat bir iş çıktı ve gitemedim. O gün konsolosluğa bombalı saldırı düzenlendi. Tüm dünyayı sarsan Asya'daki tsunami felaketinden bir gün önce Malezya'daki arkadaşlarım yanına gitti.

Kızım bulunduğu otele 110 kişi vardı, 90 kişi yatağını yitirdi. Kızım ise otele olmadığı için burnu bile kanamadan Türkiye'ye döndü. Allah başka bir kaza göstermesin." Pervin METİN-

Mustafa KAYA - MERKEZ



HEMEN HASTANEYE KOŞTULAR

Kaza haberi, ATV'de yayınlanan Savaş Ay'ın A Takımı programının çıkışında öğrenen babası Selçuk Alagöz ile anne Birsen Alagöz, hemen hastaneye koştu.



Sağ çıkan olmadı

Çanakkale'den İstanbul'a düğüne giden eski Kumkale Belediye Başkanı Kemal Ürey ile ailesini taşıyan minibüs tankerle çarpıştı. Kazada beş kişi yaşamını yitirdi

■ Gürkan DÜZENLİ-ÇANAKKALE/MERKEZ

Canakkale Kumkale Belediyesi eski Başkanı Kemal Ürey, ailesi ile birlikte geçirdiği kazada hayatını kaybetti. Kazada Ürey'in yanı sıra eşi, kızkardeşi, eniştesi ve yeğeni de öldü.

Gelibolu'nun Burhanlı Köyü yakınlarında ki kaza öğle saatlerinde meydana geldi. İstanbul'daki akrabalarının düğününe gitmek için dün sabah Çanakkale'den yola çıkan Ürey ve Kutlu ailelerinin içinde bulunduğu minibüs, karşı yönden gelen tankerle çarpıştı. Kemal Ürey yönetimindeki minibüs, altına sıkıştığı tankerle birlikte bir süre sürüklendi. Hurdaya dönen araçta eniştesi Bülent Kutlu, kız kardeşi Hülya Kutlu ve yeğeni Erkut Kutlu olay yerinde hayatını kaybetti.



Kemal Ürey



Erkut Kutlu

METRELERCE SÜRÜKLENDİLER

Kemal Ürey'in kullandığı panelvan tipi minibüs, çarpıştığı tankerin altına sıkıştı. Araçtakiler feci şekilde ezilerek öldü.

EK-28 Haber başlıkları

TRAFİK KONULU GAZETE HABERLERİ

03.10.04	El freni çekilmeyen kamyonet kapı önündeki iki kardeşi ezdi	19.10.04	Kırmızı ışıkta kamyon dehşeti 1 ölü, 1 yaralı
05.10.04	Yarım saatle ölüm	19.10.04	Kamyon-büs tehlikesi
05.10.04	Ne olur ölme anneciğim	19.10.04	Bu kez vinç dehşet saçtı
05.10.04	Kazadan kaçarken faciaya yol açtı	19.10.04	Kentin uygarlık ölçüsü Kaldırımlar
05.10.04	Bu kentte trafik cezası korkusu sıfır	20.10.04	Aracıyla uçuruma düşen İngiliz öldü
05.10.04	İstanbul trafiğini felç eden kaza	20.10.04	Devrilen kamyonun kasasında 30 yaralı
05.10.04	Devrilen otobüs ölümler yaralılar ve fısıfıs İsmail	20.10.04	Hastane hastane ölümüne dolaştı
06.10.04	Yaya geçidi durmak içindir mahluk	20.10.04	Kaldırımlar Necip Fazıl'ın şiri değil
07.10.04	Fransa'da tuhaf trafik kazası	20.10.04	DYP takipte
07.10.04	Fransa'da emsal teşkil eden dava	21.10.04	İşadamları ile kızı kazada can verdi
07.10.04	Sarhoş misafirin yaptığı kazanın suçlusu kim	21.10.04	Baba-kız kamyon kurbanı
08.10.04	Ah şu minibüsler	21.10.04	Baba-kız kaza kurbanı
08.10.04	Dikkatinizi verin canınız kurtulsun	22.10.04	Geç gelen mutluluğu kamyon trafiği bitirdi
08.10.04	Direksiyonda sakın Wagner dinlemeyin	22.10.04	Bir mahluk daha
08.10.04	Ölüm yolu yine can aldı	22.10.04	En büyük acı
09.10.04	Uyuyan şoför faciası	22.10.04	Acı haberi ABD dönüşü öğrendi
11.10.04	Çocuk sürücü dehşet saçtı	23.10.04	Trafikte paket servis terörü
11.10.04	Düğün dönüşü şoför uyudu 8 ölü 4 yaralı	23.10.04	Trafik şurası
12.10.04	Düğün dönüşü facia oldu 8 ölü 4 yaralı	23.10.04	Balık tutarken canından oldu
11.10.04	Ted'ide ölüm kavşağı	23.10.04	Bacağını istiyorum
13.10.04	Suçları, küçük bir köpeği sevmekti	23.10.04	Özel halk otobüslerine Kızılay'da durmak yasak
13.10.04	İyilik kurbanı oldular	23.10.04	Müşteri seçen taksici Aştiye giremeyecek
14.10.04	Bir kamyonluk trafik	24.10.04	Rüzgar saçlı kızı o gece nasıl tanıdım
11.10.04	Hayat bu şakaya gelmez	24.10.04	Yoğun trafik kalp krizini tetikliyor
11.10.04	Aşırı hız sonu oldu	24.10.04	Yatarken en çok oturmayı özledim
11.10.04	Ergezen'i trafik canavarı çarptı	25.10.04	Sanki sihiri bir değnek değdi
14.10.04	Ölüme davetiye çıktı	25.10.04	Armada önünde can pazarı
14.10.04	Usta-trafikçinin ilk ve son hatası	26.10.04	Bolu'da aynı aileden 4 kişi yanarak can verdi
16.10.04	Hem ön koltuk hem de kucakta	26.10.04	Kaldırım galeri ile mücadele sıfır
16.10.04	Kucakta yolculuk öldürüyor	26.10.04	Feci kazada 4 kişilik aile yok oldu
17.10.04	Üstgeçidi kullanmadı paramparça oldu	26.10.04	Halk otobüslerinin yerini taksiler aldı
17.10.04	Üstten geçse yaşayacaktı	27.10.04	Trafikte rüşvete kameralı denetim
18.10.04	İki tir arasında parçalandılar	27.10.04	Senaryoyu bozan tanık
19.10.04	İftar trafiği	27.10.04	Ankara'daki polise Yalova'dan rüşvet
		27.10.04	Ankara'daki polise Yalova'dan rüşvet

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

27.10.04	Alt geçitte can pazarı	08.11.04	Gazeteden son çıkış
27.10.04	Önce dansa sonra okula	08.11.04	Kocan bu haliyle seni nasıl döver
27.10.04	Ebru'nun en büyük hayali gerçek oluyor	08.11.04	Şehnaz,gözyaşları ile uğurlandı
27.10.04	Otomobil çarpıştı kamyonet ezdi	08.11.04	İngiltere'de hemzemin geçit kazası
31.10.04	İşte trafikin iflası	08.11.04	Acı üstüne acı
31.10.04	Ölümünden döndü	09.11.04	Otobüsler giderken şoförler yer değiştirdi: 1 ölü
01.11.04	İftarda buluşmak isteyen aile yok oldu	09.11.04	Giderken şoför değişti
01.11.04	İlkoyardım cahilliği bir cana mal oldu	09.11.04	Şoförler yolda yer değiştirdi :1 ölü
02.11.04	Trafik soykırımı	09.11.04	Kızım yaşayabilirdi
02.11.04	Göz yaşartan tablo	09.11.04	Gözler Eda için ağıladı
02.11.04	Son kurban fizik dehası	09.11.04	34 VL 1125
02.11.04	Demokan'a hüznünlü veda	09.11.04	Kamikaze sürücü
02.11.04	İstanbul yolu cana doymadı	09.11.04	Bir saat içinde hayatım kararı
03.11.04	Eşini kaybetti duaları kızı için	09.11.04	Şoför değiştirirken otobüs devrildi
03.11.04	Yine İstanbul yolu yine kaza:5 ölü	09.11.04	Liseli Doğuş kaza kurbanı
03.11.04	Devrilen tira çarpıştı	10.11.04	Alienin yedi ferdî kazada can verdi
03.11.04	KöprülÜ kavşak çilesi	10.11.04	Kazada ölen kıza yaralandı davası
04.11.04	ODTÜlÜ öğrenciler hocalarına ağlıyor	10.11.04	Bazı yollar trafiğe kapatılacak
04.11.04	14 öğretmen kazazede	10.11.04	Tansaş:Ayağımızı gazdan çekmedik
04.11.04	Güzel selen de trafik kazası kurbanı	10.11.04	Halk otobüsünün şoförü, 15 yaşında öğrenci çıktı
04.11.04	Kızından, Çatli'nin ölümünde Yeşil iması	11.11.04	Ölümcül risk
04.11.04	Kampus yolu Selen'i yuttu	11.11.04	Merkez trafiği şaşırtıyor
05.11.04	Kamyonetler çarpıştı dört kişi yaşamını yitirdi	11.11.04	10 yıldır asfaltsız
05.11.04	Kamyonetler çarpıştı dört kişi yaşamını yitirdi	11.11.04	Sinan ABD'de kaza geçirdi
05.11.04	10 km'lik ölüm yolu	11.11.04	İstanbul yoluna 7 yaya üst geçidi
05.11.04	Ehliyeti alıp uçuşuma uçtu	11.11.04	Kazada ölenlere gözyaşı
06.11.04	Şehnaz'ın son haberi ağılattı	11.11.04	Acı benzerlik Fellucedede savaşı,Şanlıurfadada kaza
06.11.04	Haber yolunda kaza kurbanı	12.10.04	Çakmağı çıkınca LPG'li otomobil bomba gibi patladı
06.11.04	Genç gazeteci haber yolunda öldü	12.10.04	Polis Azrail'e yol mu verdi
07.11.04	Hostesin Kaderi	12.10.04	Kent merkezi alarmı
07.11.04	Kanser veya trafik kazası geride kalıyor	13.10.04	Bayramda trafikteki kara noktalara dikkat
07.11.04	Karanfillerle uğurlandı	13.10.04	Cepile konuşan şoför treni görmedi
07.11.04	Kemer yetmedi	14.10.04	Sürücü kurslarına çeki düzen verilecek
07.11.04	Yaşamın acısı.. yaşamın renkleri	14.10.04	Alkolmetreye üflemeden yanacak
07.11.04	Diri diri yanarak öldü	14.10.04	Bakan Şahin:Duble yol kazaları azaltacak

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

14.10.04	Otobüsten indi Şahine bindi	19.11.04	Viraji alamayıp levhaya çarptı
14.10.04	Bayram bizde neden çile oluyor	19.11.04	Torunun cenazesi için Türkiye'ye geldi
14.10.04	Mal yetiştireceğim derken kaza yaptı	20.11.04	İşlediği cinayete kaza süsü verdi
14.10.04	Tırn altına girdi	20.11.04	18 ton domates yola saçıldı
14.10.04	Yollar yine kan gölü	20.11.04	Deden toruna hüzünlü son görev
14.10.04	Kaza haberine dayanamadı	21.11.04	Başak da ceza çekmeli
14.10.04	Kaza yerinden kaçan bakana hapis cezası	21.11.04	Anne babasını kazadan kurtardı
15.11.04	Otomobil sürüye daldı 40 koyun telef oldu	21.11.04	Teker bastı parası
15.11.04	Bayrama değil hastaneye taşındılar	21.11.04	Yemekleriniz nefis trafiğiniz korkunç
15.11.04	Sesi duyulmadı	21.11.04	Ölüm refüjü aşp üstlerine düştü
16.11.04	İstanbul bu kabusu artık yaşamamalı	21.11.04	Mesai bitince fişi çekildi
16.11.04	Trafik canavarı tatil yapmadı	21.11.04	Ambulans isyani
16.11.04	Akraba ziyareti faciayla son buldu	21.11.04	Bahçesaray açılmıyor
16.11.04	Görev aracında sıkıştı	22.11.04	Dokuz ayda 7 bin 879 kişi yaşamını yitirdi
16.11.04	Tavan açıldı asfaltta uçtular	22.11.04	Anne baba ve kızları trafik kazasında öldü
17.11.04	Acil yol pazar oldu	22.11.04	Düğün alayı kana bulandı
17.11.04	Trafikte 69 kurban	22.11.04	Kara kış etkili oldu köy yollarını kesti
17.11.04	Türk'ün kaderi	22.11.04	Rüzgar tekrar esecek
17.11.04	Otopark mafyası yandı	22.11.04	Karın iki yüzü
17.11.04	Berkay abla dedi ve gözleri kapandı	22.11.04	Polise alkol testi uyarısı
17.11.04	Son gün bilançosu	22.11.04	*G.O.R.A. dan ölüme gitti
17.11.04	Ağlatan veda	22.11.04	Cam buğulandı:3 ölü
17.11.04	Bayramda yollar yine kan gölü	22.11.04	Ankara'da güç sembolü mercedes
17.11.04	Alkol, ehliyet ve müthiş bir hikaye	22.11.04	Kar çilesi başladı buzlanmaya dikkat
18.11.04	Promil Hüseyin	22.11.04	Hayatımdan 15 gün eksik
18.11.04	Azrail peşini bırakmadı	23.11.04	Kar felç etti
18.11.04	Kamyon öğrencilerin arasına daldı	23.11.04	İstanbul yine kara teslim vatandaş 4 saatte işe gitti
18.11.04	Bir aile yok oldu	23.11.04	Öğrenci otobüsü köprüden uçtu:5 ölü, 42 yaralı
18.11.04	Hoşgeldin bebek	24.11.04	Türkiye trafik kurbanı üç öğretmene ağılıyor
18.11.04	Yedi yaşında ölüme iki kez çalım attı	24.11.04	Stajyer üç öğretmen görev yolunda şehit
18.11.04	Sudi Özkan'ın torun acısı	24.11.04	kardeşlerin dramı yürek sızlatıyor
18.11.04	Kumarhaneler kralı Özkan'ın torun acısı	24.11.04	Üç öğretmen yürek yaktı
18.11.04	Yardıma koşarken canından oldu	24.11.04	Kırmızı ışık kurbanı
18.11.04	Yardımcı doçent, yardımcı koşarken öldü	25.11.04	Kilis'te kaza
17.11.04	Bayram otomobilde geçti	25.11.04	Doğuda kar yolları kapadı

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

25.11.04	En mutlu günü göremediler	07.12.04	Ankaralıları özür dilerim
25.11.04	İkizleri kaza ayırdı	07.12.04	Ankaralıları özür dilerim
25.11.04	Otomobili canla onardılar	07.12.04	Allahlık halimizle AB
25.11.04	Kemiklerini sızlattılar	07.12.04	12 aracı ezip geçti
25.11.04	Bugün yemin edip asil öğretmen olacaklardı	08.12.04	Hayatını trafik kazası değiştirdi
25.11.04	Öğretmenler gününde bir acı daha	10.12.04	Başkandan seyyar mescit
26.11.04	Kar lastiği zincirin yerini tutmaz mı?	10.12.04	Ardahan'da otomobiller dondu
26.11.04	Kar lastiği tartışması	12.12.04	3 kaza 3 ölü
27.11.04	Vali de mahsur	12.12.04	3 kaza 3 ölü
27.11.04	10 bin sahte şoför trafikte	12.12.04	Bu ceza da viz gelir
27.11.04	Tren Türk şoförüne viz gelir	12.12.04	O gencecik öldü amcası yaşayacak
27.11.04	Tren gelir hoş gelir, Türk şoförüne viz gelir	13.12.04	Sen misin konvoyu giren
29.11.04	Elektroşokla hayata döndü	13.12.04	Geceyi bariyerde bitirdi
29.11.04	Okul dönüşü Rus ruleti	13.12.04	Kamyon şoförü, siste görmeden solladı
30.11.04	Vali Çevik'in kardeş acısı	13.12.04	Sarı Corvette'i hurdaya çıkardı
30.11.04	Bürokrasi bu kez yol kapadı	13.12.04	Hatalı sollama 10 cana mal oldu
30.11.04	Kar savaşılarına büyük alkış	14.12.04	Üniversiteli kızlar yaşam savaşı veriyor
30.11.04	Buzlanma can aldı	14.12.04	Kontörüz yolcu otobüse binemez
30.11.04	Tren valinin otosuna çarptı	14.12.04	Bir kasada 70 kişi
30.11.04	Trafik polisleri artık yolda çeviremeyecek	16.12.04	İki trafik olayı
30.11.04	Trafik polisi ve jandarma artık yolda çevirme yapamayacak	16.12.04	12 yolcunun ölüm bekleyişi
01.12.04	280 promille gidiyor sandı	16.12.04	Yunanistan'da rehine krizi
01.12.04	Sürücüler savaş pilotundan stresli	16.12.04	Doğu ve Karadeniz kara teslim oldu
01.12.04	Avrupa'ya önce medyamız girmeli, medyamız	16.12.04	Son durakta ölüm oyunu
02.12.04	Almanya'da iki Türk çocuğu tır biçti	17.12.04	Güler'in cipi kaza yaptı
02.12.04	Önce kaza, sonra deprem arkasından yangın	17.12.04	Avrupa yolunda farımız da açık yolumuz da
02.12.04	Devlet bitmiş işte belgesi	17.12.04	Eş durumu
03.12.04	Minik Berkant Berk'e can verdi	18.12.04	Halk otobüsüne ceza denetimi
03.12.04	Okula gidebilseydi belki ölmeyecekti	18.12.04	TŞOF tesisleri göz kamaştırıyor
03.12.04	Bir başkadır memleketim	18.12.04	Dikkatsizlik sekiz can aldı
03.12.04	Otoyola merdiven dayadılar	18.12.04	Sis, buz ve hız yüzünden 8 araç birbirine girdi: 7 ölü
04.12.04	Mahir'e Mahir hayat verdi	19.12.04	Yolcu otobüsü buzda devrildi: 24 yaralı
04.12.04	Acalecı doktor ters yolda faciaya sebep oluyordu	19.12.04	Kamyon 7 araca çarpıp devrildi
04.12.04	Aşırı sürat yapınca uçurumdan yuvarlandı	19.12.04	Kazada yağma
05.12.04	Öldüler yine yetmedi	19.12.04	Pendik'te kamyon dehşeti

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

22.12.04	Kamyon ambulansı biçti	03.01.05	Yoldan çıkıp nehre uçtular
22.12.04	Alkolü sürücüye kampanya	03.01.05	Ceyhan Nehri'ne uçan araçta ölümler
22.12.04	Kurtarmak isterken ölümler	03.01.05	Yardım bekledi
23.12.04	Göçerde trafik terörü estirdi	03.01.05	Cinayet gibi kazanın kurbanına veda
21.12.04	Kazadan kurtuldu düşüp öldü	03.01.05	Gözyaşlarıyla uğurladık
22.12.04	Çok konuştum beni ondan attı	04.01.05	Ezilerek öldü
21.12.04	Ehliyet kuyruğu	04.01.05	8'de 6 kusurlu bulundu
24.12.04	Freni patlayan TIR Asiyeye öğretmeni ezdi	04.01.05	Alkol uzaklık algısını bozuyor
24.12.04	AB kriterlerinden kaçış kuyrukları	04.01.05	Polis kimin polisidir, bilen var mı?
26.12.04	Sivas'ta ağır kaza	04.01.05	34 AT 4217
26.12.04	Hayata sporla sarıldı	04.01.05	Hacattepe Üniversitesi ve Kepsiz tabutlar
27.12.04	İlkokul mezunlarına da ehliyet var	05.01.05	Canavar vurdu ihmal öldürdü
28.12.04	Kaza geçiren müftü hız tövbe kararı oldu	06.01.05	Trafik ışığı kazaları arttırdı
28.12.04	Çalıntı kamyonetin kasesinde 53 kaçak	06.01.05	Yasemin Dalkılıç Bolu'da kaza yaptı
28.12.04	Kaçan canavarı gören araniyor	06.01.05	Açık rögar kazası: 1 ölü, 17 yaralı
28.12.04	İstanbulularda VIP otobüs	06.01.05	Kontağı çevirdi taksi patladı
29.12.04	Tek ayakla hayata koşmak	08.01.05	Sürücüler dikkat bu sokak çıplak
29.12.04	Kamyonet otomobile arkadan çarptı: 6 ölü	08.01.05	Barbaros'un trafik sorunu
29.12.04	Sürücü hatası:6 ölü	06.01.05	Tam kusurlu bulundu
31.12.04	Şüpheli araçtan katil zanlıları çıktı	09.01.05	Sucuk oldu
31.12.04	Trafikte yavaş gitmek de suç	09.01.05	Kibar Feyzo'yu izlerken öldü
31.12.04	Bu cezalardan haberiniz var mı?	09.01.05	LPG tüplü taksi bomba gibi patladı
01.01.05	Kadın sürücüler erkekleri yakaladı	12.01.05	Enkazdan sağ çıktı
02.01.05	2005'in ilk kazası anne ve oğul öldü	13.01.05	31 araç birbirine girdi, 33 yaralı var
02.01.05	Taksim meydana kana bulandı	14.01.05	Feci şekilde can verdi
02.01.05	Olayı izledi, erken doğurdu	14.01.05	Uçurumdan mucize kurtuluş
02.01.05	LPG'li araçta çaresiz ölüm	15.01.05	Serviste feci ölüm
02.01.05	LPG patlayınca yanarak öldü	15.01.05	Küçük semih servis kurbanı
02.01.05	Cinayet gibi kazada öldü	15.01.05	Karne almaya giderken öldü
02.01.05	Yılın ilk gününde cinayet gibi kaza	15.01.05	34 M 2729
02.01.05	Korkunç bir son	15.01.05	Kamelerini göremediler
02.01.05	Taksimde yeni yılın ilk cinayeti	15.01.05	Uçurumda 14 saat
02.01.05	Anne oğul öldü	16.01.05	Otobanda sis dehşeti
03.01.05	Nehre uçan otomobile 2 uzman çavuş öldü	16.01.05	Bolu Dağ'ında sis dehşeti
03.01.05	Şehir kovboyu atını bağlayıp gitti	16.01.05	Tomruklar bir aileyi yok etti

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

16.01.05	Savcı arada kaldı	22.01.05	Minübüs uçtu: 4 ölü 4 yaralı
16.01.05	Sis kazası	22.01.05	Otomobiliyle sokağı trafiğe kapattı
16.01.05	Caddede yarış ikizleri ayırdı	22.01.05	Dayımızın düğününde en güzel biz olacağız
17.01.05	Üniversiteli genç yanarak öldü	22.01.05	8 kurban daha
17.01.05	Arabada kavgaya kaza yaptırdı	22.01.05	Düğüne gideceklerdi
17.01.05	Kadını darp edip otomobili çaldı	22.01.05	Alkollü kazada ilginç karar
17.01.05	Ergezen: Bolu tüneli Şubat 2006'da bitecek	23.01.05	Trafik terörünün son silahı: Ucuz LPG'ler
17.01.05	Benzin tankeri tünelde patladı	23.01.05	Alevler arasına daldım ama yetmedi
17.01.05	Gaspcı kaza ile yakalandı	23.01.05	Yeliz otomobilin camından fırladı
17.01.05	Tatilcilere kar eziyeti	23.01.05	Köprünün bir ayağı çukurda
17.01.05	Tatilcilere kar süprizi	24.01.05	Kızımı arabadan attılar
17.01.05	Tanker takla attı	24.01.05	'Stajyer sürücü' korkusu ehiyyette patlama yaptı
17.01.05	Askere gidecekti alevler bırakmadı	24.01.05	Bayramın bilançosu 57 ölü, 205 yaralı
17.01.05	X5'le köşe kapmaca	24.01.05	Dönüş yolunda kar çilesi
17.01.05	8'de 8 kusurlu bulundu	24.01.05	Kırmızı ışık kavgası kanlı sonuçlandı
17.01.05	Kar 'ceee' dedi	24.01.05	Tatilciler kara yakalandı
18.01.05	Türk polisi far yakmaz	24.01.05	Bayram trafiğine 80 kurban
18.01.05	Polis böyle yaparsa	24.01.05	Bolu'da dönüş çilesi
19.01.05	Trafik kanunu Müdür Bey'in keyfine keder	24.01.05	Korna da tespilh de yasak
19.01.05	Yasa keyfe kedermiş	24.01.05	Kırmızı ışık cinayeti
20.01.05	Kaza yaptığı yetmedi, şoförü darp etti	24.01.05	Minübüsçülere AB makyajı
20.01.05	Minibüs takla attı	24.01.05	Tatilcilere dönüş eziyeti
20.01.05	Yolcu otobüsü devrildi: 3 ölü	25.01.05	Kurbaniye
20.01.05	Oda başkanı otomobilinde ölü bulundu	25.01.05	O gecenin sırrı Erman'da saklı
20.01.05	Bolu Dağı'nda tatilci yoğunluğu	25.01.05	Nakliyeciler 25 Şubat'a kadar lisans alacak
20.01.05	Şans eseri ölen olmadı	25.01.05	Adam ezmenin serbest olduğu ülke
20.01.05	Böyle kadere yürek dayanmaz	25.01.05	Köpeğe çarpan sürücüye ceza
21.01.05	Hızla gelen araba çarpı	25.01.05	5 bin kamyoncu Ankara'da toplanıyor
21.01.05	LPG alev aldı: 8 ölü	25.01.05	Kaldırımın üzerine devrilen minübüsün altında can verdi
21.01.05	Ailesini trafik canavanan aldı	25.01.05	Köpek ezen sürücü bin pişman oldu
21.01.05	LPG'li iki araç çarpıştı: 9 kişi öldü	25.01.05	Tatil bitti ama katliam sürüyor
21.01.05	Kafa kafaya çarpıştılar: 8 ölü	25.01.05	Kar yolları kesti Doğu mahsur kaldı
21.01.05	Saate 90km hızla çarpışma 10.kattan düşmeye eşdeğer	25.01.05	Bayram zehir oldu
21.01.05	Bakanın acı bayramı	26.01.05	Yedi yıldır otomobil kullandığını görmedim
21.01.05	Telaşa gerek yok koyun için geldim (Karikatür)	26.01.05	Kamil Koç "rahat hat"ı başlatıyor

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

26.01.05	LPG faciası ucuz atlatıldı	02.02.05	38 yolcu uçurum kenarına takıldı
27.01.05	Hangi kadın iyi park eder	03.02.05	Usta şoför, faciayı önledi
27.01.05	2.5 milyon sürücüye trafik cezası şoku	03.02.05	Direksiyonda cep Azrail'e bağlanıyor
27.01.05	2.5 milyon sürücüye trafik cezası sürprizi	03.02.05	Şehir eşkiyaları yine can aldı
27.01.05	LPG'li oto yandı: 4 yaralı	02.02.05	Ehliyet sınavında kopyaya önlem
27.01.05	Acı haberi 5 gün sonra öğrendi	03.02.05	Yol verme kavgası ölümlü sonuçlandı
27.01.05	Ehliyetini kaptırdı	03.02.05	Yola kar lastiksiz zincirsiz çıkmayın
27.01.05	Annenin isyanı: hesap soracağım	03.02.05	Polis kopan bacağı köşe bucağı aradı
28.01.05	Cinayetten yargılanacak	03.02.05	Tamponu çizdi diye döverek öldürdüler
28.01.05	Ambulanşlar cenaze de taşıyacak	03.02.05	Bagaj cinayetinde iki gözaltı
28.01.05	Komiser 8 saatte "tertemiz" oldu	04.02.05	İzafiyet teorisi canımı kurtardı
28.01.05	Oldu mu Beyaz?	04.02.05	Mehmetçiğe çarpan "canavar" araniyor
29.01.05	Ağlayan kamyoncunun dinleyeni yok	04.02.05	*Yokuşta arabayı kaldırma stresi (Karikatür)
29.01.05	Hatalı sollama: 5 ölü, 40 yaralı	05.02.05	Araç muayenesine rekabet vizesi
29.01.05	Bagajda üç ceset	05.02.05	Otobüs uçuruma yuvarlandı 1 ölü
30.01.05	Hatalı sollama: 8 ölü	05.02.05	25 metre uçtular
30.01.05	Sağ çıkan olmadı	05.02.05	Damarlarında alkol dolaşıyor
30.01.05	2 aileden sekiz kişi can verdi	05.02.05	25 metrelik uçuruma düştü
30.01.05	Çığ altında bira yararlı	05.02.05	Sattığı otomobilin plakasına ceza yedi
30.01.05	Köprü kazası arapsaçı gibi	06.02.05	Trafik cezası nasıl yazılır
30.01.05	İkinci sollama faciası	06.02.05	Aşırı hız yaktı
30.01.05	Sağanak kazası 5 can aldı	06.02.05	Bir tank araniyor
31.01.05	Arabesk dinleyen kaza yapıyor	06.02.05	Garip trafik cezaları
31.01.05	Otobüs şarampole yuvarlandı: 3 ölü	06.02.05	Kara kış yolları kesti
31.01.05	Ölecekler diye çok korktum	06.02.05	Plakaya ceza uygulamasında keyfilik iddiası
31.01.05	Yolcu otobüsü şarampole uçtu	06.02.05	Otobüsle kamyon çarpıştı: 1 ölü
01.02.05	Köprü ve otoyolların 2004 geliri 306 trilyon lira	07.02.05	Boğaziçi köprüsünün'den yürüyerek geçtiler
01.02.05	Galerinin ölüm nedeni otopsi ile belirlenecek	07.02.05	Kar İstanbul'u yaya bıraktı
01.02.05	Hastaneye 100 m vardı 15 dakika ambulans bekledi	07.02.05	ATO'dan LPG'li oto uyarısı
01.02.05	Tacizci taksiciye men	07.02.05	Zikzaklar çizince yakalandı
02.02.05	Alışveriş merkezinin altında LPG'li tehlike	08.02.05	Korkulan olmadı
02.02.05	Teğmen hatalı sollama yaptı askeri tira çarptı	08.02.05	Yanışları hoş görelim
02.02.05	*Trafik cezası tebliğ edilmiş adam(Karikatür)	08.02.05	Selma kaçırırken otomobilden atladı
02.02.05	34 VD 0428!..	08.02.05	Servis kavgası can aldı
02.02.05	Bacağında kurşunla hastaneye kadar otomobil kullandı	08.02.05	Üst geçitten aşağı atladı

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

08.02.05	At arabası yasağı	25.02.05	Taksisi yakıldı 2 aydır kayıp
08.02.05	Kaldırımlar yayaya	26.02.05	Hız tutkunlarına yakından takip
08.02.05	Siyah buz kaplı yollara dikkat	26.02.05	Trafik cezası iptaline itiraz
09.02.05	4 yaşında otomobille gece yarısı video oyunu almaya gitti	27.02.05	Bıçaklı profesör
09.02.05	Damper takılınca şoför camdan fırladı	27.02.05	Hoca yoldan çıktı
09.02.05	Dört yanımız saatsiz bomba dolu	27.02.05	Taksiciyi bıçaklayan profesör serbest
11.02.05	Buzlu yolda kaydı	27.02.05	Plakaya ceza kesme komedisinde son perde
11.02.05	Firmamızın kaza ile bir ilgisi yok	27.02.05	Öğrencileri hava yastığı kurtardı
13.02.05	Vicdanına teslim oldu	27.02.05	Trafik cezalarında kaos
13.02.05	Herkes vurdu kimse durmadı	27.02.05	Çifte dehşet
14.02.05	Erkekler daha iyi sürücü	27.02.05	Oğlunun ruh huzuru için tanık arıyor
14.02.05	Hurdaya dönen otomobilden sapaşağlam çıktı	28.02.05	Bu çocuk adam olmaz
14.02.05	Çamaşır asarken kamyonun altında kaldı	28.02.05	476 bin kaza 7 bin 500 ölü
15.02.05	Tekerlekli bombalar bakanların umurunda değil	01.03.05	Samantha ölümünden döndü
15.02.05	ÖTV'yi indirin, Türk halkı yepyeni taksilere binsin	01.03.05	Rahmetiye de trafik cezası yazmışlar
15.02.05	Tavuk muharebesi	01.03.05	Kar geliyor özel araçla çıkmayın
15.02.05	Tavuklar saçılınca yağmacılar kapıştı	01.03.05	Devenin eğri boynunu..
17.02.05	Otobüsü, motosiklete çarptı: 2 ölü, 2 yaralı	02.03.05	Emniyet pes etmiyor
18.02.05	Minik ayda traktör kurbani	02.03.05	Okul yolunda can verdi
19.02.05	LPG'li araçlar El Kaide gibi	04.03.05	Aynı yerde 50 lastik patladı
19.02.05	Habersiz kesilen trafik cezalarına iptal kararı çıktı	04.03.05	Öğrenci servisin şoförünü öldürdü
19.02.05	Habersiz kesilen trafik cezalarına iptal kararı	04.03.05	Kafa kafaya girdiler
20.02.05	Alkollü öğretim görevlisi polisten kaçarken iki otomobile çarptı	04.03.05	O mahkemenin hükmüne derler mi, Adalet?..
20.02.05	Sulh Ceza'ya koşun	05.03.05	Ölümünü resmetti
20.02.05	Doğru adres Sulh Ceza	05.03.05	Ehliyeti yine gitti
20.02.05	Yaşama tutundu	06.03.05	At arabasına "hız yaptın" cezası
21.02.05	Tsunamiden kurtuldu trafik canavarından kurtulamadı	06.03.05	Kedi 15 km otomobilin üstünde gitti
21.02.05	Emniyet giyabi cezalar için üst mahkemeye gidiyor	06.03.05	Alkollü sürücü polisten kurtulmak için sevgilisini bıçakla rehi
22.02.05	Son bata:5 ölü	06.03.05	Adaletle güvenim kalmadı
22.02.05	Karısını giden araçtan attı	08.03.05	Ablasını eve getiren servis Dilan'ı ezdi
23.02.05	LPG'li araçların %33'ü ruhsatsız	08.03.05	Otobüs devrildi: Bir ölü, 35 yaralı
23.02.05	Tır dorsesi savruldu iki mühendis öldü	08.03.05	Berkant trafik kazası geçirdi
23.02.05	Çorum'da trafik eylemi	08.03.05	Berkant'ın durumu ağır
23.02.05	Önümüzde kırmızıda geçen araca ceza yazılmayacak mı	08.03.05	Berkant kazada yaralandı
25.02.05	Tırta kamyon çarptı:Üç ölü	08.03.05	Şarkıcı Berkant yoğun bakımda

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

08.03.05	Berkant ölümle pençeleşiyor	20.03.05	Trafik kazası:1 ölü
09.03.05	Yardıma koştu can çekişen kızını gördü	20.03.05	Tecelli'den Abuzitti'ne mektuplar
09.03.05	Talihsiz bir tesadüf	21.03.05	Polis provası köprü trafiğini felç etti
09.03.05	Tineriler otobüs kaçırdı	22.03.05	Buzlu yolda kayıp ölüme uçtular
10.03.05	Nuriye'nin çifte acısı	22.03.05	Ölürden önceki mutluluk
10.03.05	Kader ne ona ne kızına acıdı	23.03.05	Motosiklet konvoyuyla uğurlandı
10.03.05	Kırmızı ışıktaki Jaguar gaspı	23.03.05	Her Türk kapkaççı doğar(Karikatür)
10.03.05	Jaguar'ı kırmızı ışıktaki "avladılar"	23.03.05	"Vefasız kocaya" rekor tazminat
10.03.05	Böbreğini verecekti kazada öldü	23.03.05	Intikamı acı oldu
11.03.05	Milletvekili yakınıym hepimizi sürdürürüm	23.03.05	Yasa yürürlüğe girmeden trafik canavarına indirim
12.03.05	Balerine kırmızı ışıktaki kapkaç	23.03.05	Aşırı hız yapan kolejliler, feci şekilde öldü
13.03.05	Konvoyla girdi cezasını çekti	25.03.05	Gamzeli güzel Jülide gelinlikle uğurlandı
15.03.05	Halk otobüsünde esrarengiz infaz	25.03.05	2 bankacı öldü, müdür ağır yaralı
15.03.05	Gezici bombalar	25.03.05	Öğretmen fren yerine gaza bastı 4 öğrenci yaralandı
16.03.05	Gözde'si öldü Gonca'sı soldu	25.03.05	Yine Kayseri'da "kristal" kriz
16.03.05	O artık bir melek	25.03.05	Avusturya'da "kristal" kriz
16.03.05	Resmen cinayet!	26.03.05	Avşar trafiğe de el attı
16.03.05	"Sucuk paketi" kazası	26.03.05	Neden alkol kullanıyorsun şoför bey?
16.03.05	Canavar plakasını düşürdü	26.03.05	Trafikte kontrol azaldı, ceza arttı
16.03.05	Çarptı, öldürdü, düşen plakadan yakalandı	26.03.05	Alkollü eğitimsiz ehliyet alamayacak
16.03.05	Arkadaşımız Zülfiyar Doğan'ın acı kaybı	27.03.05	Sonsuzluk içinde kaybolduğu gün
16.03.05	Minibüs muavinleri belediye yürüdü	27.03.05	Uzun yol şoförleri 2 milyon kutu içiyor
17.03.05	Trafik ışığını değiştiren cihaz	29.03.05	34 UR 7476!...
17.03.05	Kırmızı ışığı yeşile döndüren cihaz endişe yarattı	29.03.05	Monokülerler de sürücü olabilir
17.03.05	Cenazeye giderken TIR çarptı:7 ölü	29.03.05	Türkiye'deki trafik güvenliği artık Tuv Turk'ten sorula
17.03.05	Kontrollden çıkan TIR yedi can aldı		
17.03.05	Bu bir kaza değil		
17.03.05	Monoküler sürücü belgeleri		
17.03.05	Tır sürücüsü uyudu:7 ölü, 2 yaralı		
18.03.05	Silahı çekip kurtulabildim		
18.03.05	Milletvekili, değnekçiden silahını çekerek kurtulabildi		
18.03.05	Aydın:Otopark mafyasını silah bile korkutmadı		
18.03.05	İstanbul'u eşkiyaya teslim etmeyin		
18.03.05	Plaka 400 milyar, vergisi 600 milyon		
19.03.05	Trafik standardı		

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

TRAFİK KONULU TELEVİZYON HABERLERİ

BİRİNCİ BAŞLIK

04.10.05 Balıkesir'de can pazarı
 04.09.05 Otoyolda yolcu uçağı
 04.09.05 Erdoğan: Yollardaki iyileşmelerle ölü sayısı %92 azaldı
 05.09.05 Aşırı hız dehşeti
 05.09.05 Park halindeki minibüs yandı
 06.09.05 Kaza anı kameraya takıldı
 04.09.05 Göz göre göre
 04.09.05 Bolu Dağı tüneline son kazma
 05.09.05 Uçak kafeterya olacak
 05.09.05 Kural ihlali
 05.09.05 Akaryakıt tankeri patladı
 06.09.05 LPG'li araçlar
 05.09.05 İstanbul Ankara arası karayolu seyahati kısıyor
 05.09.05 Tunceli'de askeri araç devrildi
 08.09.05 Sakarya'da trafik kazası
 07.09.05 Okul servis araçları
 08.09.05
 08.09.05 Şoför ve oğlu tutuklandı
 08.09.05 Botosiklette airbag(hız tutkunlarına müjde)
 09.09.05 Ambulans gibi doktor
 09.09.05 Cizre'de trafik kazası
 09.09.05 Trafik ışıkları artık konuşacak
 10.09.05 Aşırı yüklü kamyon devrildi
 11.09.05 Gaspçı korkusu
 11.09.05 TEM otoyolunda gezici doktor
 11.09.05 Taksici gaspçıyı bıçakladı
 04.09.05 Bolu dağı tüneli
 10.09.05 Kask hayat kurtardı
 07.09.05 Hendekte otobüs yandı
 13.09.05 Pamplona değil Ankara sokakları
 14.09.05 Şafak Sezer'in zor anları
 14.09.05 Adı ambulans ama
 14.09.05 Kavşaklar onlardan soruluyor

İKİNCİ BAŞLIK

Tünel kazısı tamamlandı, açılış 2006 sonunda

 Son kayayı başbakan kıldı
 Fatih Sultan Mehmet Köprüsünden uçak geçti
 Adana'da aşırı yüklü kamyon üstgeçide çarptı
 5 tanker cayır cayır yandı
 Denetimler hızlandı 7 ayda 384 bin araca gaz sızdırmazlık raporu verildi

 1 er şehit oldu 2 er yaralandı
 Otobüste çıkan yangında 14 kişi öldü 31 kişi yaralandı
 Hem fiyat hem de güvenlik konularıyla velilerin gündeminde

 İki kişinin can verdiği kaza soruşturuluyor
 Japon üretici bir ilki daha başardı
 İyi olacak hastanın doktor ayağına geldi
 Kaza yapan cipte iki asker şehit oldu bir mahkum yaralandı
 Görme engellilerin kabusu bitiyor
 Arıların soktuğu 8 kişi hastanelik oldu
 Taksici sürücüsü müşterisini bıçakladı
 Doktor ilk müdahaleyi nasıl yaptı
 Taksici gaspçıyı nasıl etkisiz hale getirdi

 Motosikletli genci kazadan sonra ne perişan etti
 Yanan otobüste 14 kişi öldü 31 kişi yaralandı

 Arabasını çaldılar, hırsızların peşine düştü
 Ambulansın doktoru da yok hemşerisi de
 Araçları taşıyıp yayalardan para istiyorlar

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

14.09.05	İki kişi yaralandı	Yine meydana gelen kavşakta yine trafik kazası
14.09.05	Lüks araçlar bile LPG'ye geçiyor	Cipine LPG takan depoyu gece doldurur
14.09.05	Bu otomobil yağ gibi gidiyor	Deposunun yarısını ayçiçek yağıyla dolduruyor
15.09.05	Fındık işçileri	Kamyon kasalarında yolculuk
15.09.05	Yaralıyı yola yatırdılar	Kazazedenin üzerinden bir de otomobil geçti
16.09.05	Kaynaşlı da eylem	Erdemir'in özelleştirmesini protesto eden sendikacılar yolu kapattı
15.09.05	Bu kadarına da yuh	Alkollü sürücü önce kabul etti sonra inkar etti
16.09.05	Bu kaza kendiliğinden mi oldu	Polis kovaladı, ateş açtı ama yakalayamadı
15.09.05	Anadolu'dan Avrupa'ya kaçtlar	Halk polis araçlarını
16.09.05	Polis taksiciyi vurdu	İtfaiye ekipleri park nedeniyle gecikti
15.09.05	Polis yine hırsız peşinde	Kayıp taksicinin aracı bulunduğu ne haldeydi
17.09.05	İstanbul sarıyerde yangın	Kazaya akıl almaz ihmal eklenince facia yaşandı
17.09.05	Bir taksici daha kayıp	
17.09.05	13 kişi yanarak can verdi	
17.09.05	Yine ambulans krizi	
08.09.05	Metin Şentürk nasıl araba kullanacak	
19.09.05	Freni patlayınca	
16.09.05	İtfaiye aracı giremedi	
16.09.05	Oto hırsızları ünlülerin peşinde	
18.09.05	Ankara'da hırsız polis kovalamacası	
19.09.05	Klima patlaması iki kişiyi öldürdü	
20.09.05	Bir kamyonunda 72 kaçak	
17.09.05	Tinerinin kavşak kontrolü	
22.09.05	Polis şüpheliyi karıştırınca	
22.09.05	Trafik kazaları	
22.09.05	Öğrenci servisleri denetimi	
21.09.05	Servisler ne kadar güvenli	
23.09.05	Yangının boyutu görüldü	
23.09.05	Sakarya'da kaçak operasyonu	
23.09.05	Omlarca polis iki genci nasıl hırpaladı	
24.09.05	Polisten kaçamadılar	
25.09.05	Öğrenci servisleri denetimi	
25.09.05	Biraz cehalet biraz cesaret	
24.09.05	Bağaj dolusu silah	
21.09.05	Ali Gıtrış'ın belinde kırık var	
		Yarı ateşine kulak asmayınca bacağından vuruldu
		Veliler sorumluluk almalı, hem denetlemeli hem de denettirmeli
		Bir motosiklete 7 kişi binebilir mi?
		Çalınan araçtan 5 silah 500 mermi çıktı
		Elazığsporlu futbolcular trafik kazası geçirdi
		Zonguldak'ta freni patlayan kamyon 8 araca çarptı
		Gelişigüzel parkeden araçlar engel oldu
		Bu kez de Şafak Karaman hedef oldu
		Polis çalınan araçla kaçan üç zanlıyı nasıl kovaladı
		Otobüslerdeki klima patlar mı?
		Kapkaççı kovalarken kaşak mülteci yakaladılar
		Serbest kalır kalmaz işbaşı yaptı
		Hırsızlık şüphelisi diye kimler gözaltına alındı
		Yurtta meydana gelen kazalarda 16 kişi öldü 6 kişi yaralandı
		Rehber öğretmen yok pencereler açık
		C plakası olmayan okul servisleri başkent sokaklarında
		YSC boş çıktı araç alev alev yandı
		Kamyon kasasında 91 kişi yakalandı

EK-28 (Devam) Haber başlıkları

26.09.05	Cephanelik gibi otobüs	Bagajda roketatar bulundu
24.09.05	Umut kamyonu uçuruma yuvarlandı	7 kaçak hayatını kaybetti 56'sı yaralandı
25.09.05	Ankara'da silahlı çatışma	Şüpheli polise nasıl direndi
25.09.05	Erzurum Pazaryolu ilçesinde kamyon uçuruma yuvarlandı	1 ölü 3 yaralı
25.09.05	Trafik kazaları	5 kişi öldü, 8 kişi yaralandı
24.09.05	Kaçak göçmen	Umuda yolculuk ölümle sonuçlandı
28.09.05	Minübüsçüler yol kapattı	
26.09.05	Başkentte sıcak saatler	İki zanlı polisle çatıştı
26.09.05	Minübüste mağanda dehşeti	Kadına yer vermeyen yolcuyu vurdu
26.09.05	Erdoğanı karşılamaya giderken kaza yaptı	Kendisi yaralandı eşi ve kızı hayatını kaybetti
26.09.05	Yaralı sürücü güçlükle kurtarıldı	
26.09.05	İstanbul'da yağışlar	İstanbul'da yağışlar kazaya neden oldu
26.09.05	Taksicilerden protesto	Taksiciler araç için ÖTV indirimi istiyor
26.09.05	Otomobil hırsızlarına dikkat	İstanbul'da yılda 40 bin araç hırsızların hedefi
26.09.05	Okul servislerine denetim	Antalya'da kurallara uymayan servis araçlarına para cezası
28.09.05	İstanbul trafiği	Üsküdar meydana 3 yıl büyük ölçüde trafğe kapalı olacak
28.09.05	İstanbul'da trafik	Yol çalışmaları vatandaşlar için eziyet oluyor
30.09.05	İstanbul trafiği	Üsküdar meydana üç yıl büyük ölçüde trafğe kapalı olacak
29.09.05	İstanbul geleceğe hazırlanıyor	Kadir Topbaş İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı
30.09.05	Yağmur başlayınca trafik durdu	
29.09.05	Minibüs alev alev yandı	
02.09.05	Trafik kazası	Doğukent yolundaki kazada iki kişi yaralandı

ÖZGEÇMİŞ

Fevzi BAŞKÖY 05 Eylül 1973 tarihinde Ordu'da doğdu. İlk ve orta öğrenimini bu ilde tamamladıktan sonra 1991 yılında Bursa Işıklar Askeri Lisesini bitirerek Kara Harp Okuluna başladı. Dört yıllık eğitim ve öğretim döneminden sonra 1995 yılında Türk Silahlı Kuvvetlerinde Jandarma olarak teğmen rütbesiyle göreve başladı. Hatay, İstanbul, Tunceli, Ankara gibi birçok ilde ve TSK'nin değişik kademelerinde görev yaptı. 2004 yılında Gazi Üniversitesi Fen bilimleri Enstitüsünde Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim dalında Yüksek lisans öğrenimine başladı. Bu arada sosyal psikolojiye ve iletişime yönelik birçok meslek içi kursa iştirak etti. Halen Elazığ'da görevine devam eden Fevzi BAŞKÖY evli ve bir çocuk babasıdır. İngilizce ve Almanca bilmektedir.