

**TRAFİKTE SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİNİN TRAFİK
GÜVENLİĞİNE ETKİLERİNİN İRDELENMESİ**

Halim ONAY

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

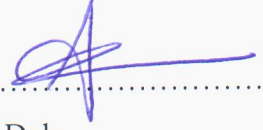
**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**NİSAN 2013
ANKARA**

Halim ONAY tarafından hazırlanan “TRAFİKTE SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİNİN TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİLERİNİN İRDELENMESİ” adlı bu tezin Yüksek Lisans olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yrd. Doç. Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

Tez Danışmanı, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı



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

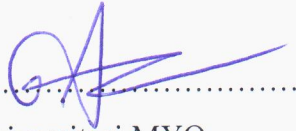
Prof. Dr. Metin GÜRÜ

Kimya Mühendisliği Ana Bilim Dalı, Gazi Üniversitesi



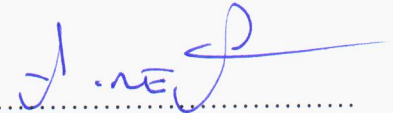
Yrd. Doç. Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi MYO



Yrd. Doç. Dr. Seda HATİPOĞLU

Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi MYO



Tez Savunma Tarih: 18/04/2013

Bu tez ile G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu Yüksek Lisans derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Şeref SAĞIROĞLU

Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü



TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada bana ait olmayan her türlü ifade ve bilginin kaynağına eksiksizle atıf yapıldığını bildiririm.

Halim ONAY



TRAFİKTE SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİNİN TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİLERİNİN İRDELENMESİ

(Yüksek Lisans Tezi)

Halim ONAY

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

Nisan 2013

ÖZET

Karayolu trafik kazaları dünyanın her ülkesinde meydana gelmektedir. Bu kazalar her yıl bir milyonu aşkın kişinin ölümüne yol açmakta ve çok daha fazlasını da sakat bırakmaktadır. Türkiye’de ise her yıl on bini aşkın kişi, trafik kazalarında ölmekte ve yaklaşık iki yüz bin kişi de yaralanmaktadır. Türkiye’deki 2010 yılı trafik kaza istatistikleri incelendiğinde, meydana gelen kazalarda sürücü kusurlarının %90, yaya kusurlarının %9 paya sahip olduğu görülmektedir. Sürücü kusurlarındaki bu oran, trafik kazası tespit tutanağında yol altyapısı ve araçla ilgili kusurlar net olarak belirlenemediği için istatistiklere böyle yüksek yansıdığı kabul olsa da Türkiye’de meydana gelen ölümlü kazalarda, sürücülerin önemli oranda kusur sahibi oldukları ortadadır. Mevcut koşullarda ve trafikle ilgili bugünkü toplum bilinç düzeyinde, yılda yaklaşık 10 000 kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmekte iken, gelecekte; artan nüfus, araç sahipliği ve araç kullanım oranı ile, toplumsal bilinçlenme düzeyi de gelişmediği takdirde, bu ölümlerin artması ne yazık ki kaçınılmaz olacaktır. Bu nedenle, Türkiye’de kazalardaki ölüm ve yaralanmaları azaltacak, kurumsal, yönetsel ve teknik önlemlerle birlikte toplumsal farkındalığı artıracak çalışmaların da planlanması gerekmektedir. Bu çalışmada bu güne kadar Türkiye’de yürütülmüş ve yürütülmekte olan trafiğe ilişkin sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyaları incelenerek, belirli bir örneklem gurubunda yürütülen bu projelerin trafik güvenliğine etkileri anket yöntemi

ile analiz edilmiştir. Çalışmada, ileride yürütülecek sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyalarına yardımcı olmaya yönelik bulgular ve öneriler sunulmuştur.

Bilim Kodu : 911.2.120
Anahtar Kelimeler : Sosyal Sorumluluk, Kampanya, Trafik Güvenliği
Sayfa Adedi : 99
Tez Yöneticisi : Yrd. Doç. Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

**EXAMINING SOCIAL RESPONSIBILITY PROJECTS' IMPACTS ON
TRAFFIC SAFETY
(M.Sc. Thesis)**

Halim ONAY

**GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
April 2013**

ABSTRACT

Road traffic accidents occur in every country in the world. These accidents lead to the death of more than one million people and result in much more people to be injured every year. In Turkey, traffic accidents lead to the death of more than ten thousands people and result in approximately two hundred thousands people to be injured every year. According to the Turkey's traffic statistics for the year 2010, in all traffic accidents, driver faults have a share of %90, and pedestrian faults have a share of %10. It can be accepted that, the share of driver faults reflects in statistics too high because it's not possible to determine flaws in road infrastructure and vehicle in the report of traffic accident. However, in our country, it's obvious that drivers are defective significantly in fatal accidents. In current conditions and today's level of consciousness of society about traffic, approximately 10 000 people lose their life in traffic jams, in future; with increasing population, vehicle ownership and vehicle utilization rate, unfortunately it will be inevitable casualties will increase unless the level of public awareness develops. Therefore, studies should be planned to decrease casualties and injuries result from traffic accidents and develop level of public awareness with institutional, administrative and technical measures. In this study, social responsibility projects and campaigns in Turkey which are conducted in a specific sample group are reviewed and analysed by survey method in order to learn projects' impact on traffic safety. In the study, findings

and recommendations are submitted in order to help social responsibility projects and campaigns which will be carried out in the future.

Science code : 911.2.120
Key Words : Social Responsibility, Campaign, Traffic Safety
Page Number : 99
Adviser : Assist. Prof. Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım süresince değerli bilgi ve önerileri ile bana katkı vererek yönlendiren danışman hocam Sayın Yrd. Doç. Dr. Ebru Arıkan ÖZTÜRK'e, destek ve teşviklerinden dolayı Sayın İnş. Yük. Mühendisi Savaş Nedim TUTAN' a teşekkür ederim. Ayrıca bu çalışmayı babamın, annemin ve halamın ebedi anılarına ithaf ederim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
TEŞEKKÜR.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xiv
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xvi
1. GİRİŞ.....	1
2. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE TRAFİK GÜVENLİĞİ.....	3
2.1. Trafik Güvenliği Kavramı.....	3
2.2. Dünyada Trafik Güvenliği.....	5
2.3. Türkiye’de Trafik Güvenliği.....	7
3. SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİ VE KAMPANYALAR.....	15
3.1. Sosyal Sorumluluk Nedir?.....	15
3.1.1. Kişilik psikolojisi ve davranış.....	16
3.1.2. Geleneksel (kırsal) toplum sosyolojisi.....	17
3.1.3. Kent toplum sosyolojisi.....	17
3.2. Sosyal Sorumluluk Projelerinin Kapsamı.....	18
3.3. Kurumsal Sosyal Sorumluluk Nedir?.....	19
3.4. Kampanyalar.....	20
3.4.1. Sağlık iletişim kampanyası.....	20

Sayfa

3.5. Türkiye’de Başarılı Uygulanan Sosyal Sorumluluk Proje ve Kampanyalar...	22
3.5.1. Türkiye’nin dumanlı hava sahası.....	22
3.5.2. Haydi kızlar okula.....	23
4. TÜRKİYE’DE TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI.....	25
4.1. Kalkınma Planlarında Ulaştırma Sektörü ve Trafik Güvenliği.....	25
4.2. KİTĞİ Projesi (Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Programı).....	29
4.3. Sempozyum ve Kongreler.....	31
4.3.1. Trafik ve yol güvenliği kongreleri (TRODSA).....	31
4.3.2. Karayolu trafik güvenliği sempozyumu.....	34
4.3.3. Ulaştırma şurası.....	43
4.4. Trafik Güvenliği Ulusal Eylem Planı.....	43
5. TÜRKİYE’DEKİ TRAFİK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİ.....	50
5.1. Trafikte Dikkat 10 Bin Hayat.....	50
5.2. Farım da Açık Yolum da.....	52
5.3. Trafik Hayattır.....	52
5.4. Sokakta İlk Adımlar.....	53
5.5. Emniyeti Belden Bırakma.....	54
5.6. İnsana Saygı Trafikte Saygı.....	54
5.7. Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücü.....	55
5.8. Trafikte Sorumluluk Hareketi.....	55
5.9. Güvenli Trafik.....	57
6. ALAN ÇALIŞMASI.....	59

Sayfa

6.1. Anket Soruları.....	60
6.2. Bulgular.....	64
6.2.1. Cinsiyet, yaş, eğitim durumu, aylık gelir bulguları.....	64
6.2.2. Sürücü belgesi, araç sahipliği, kaza geçirme durumu ve toplum sağlığı bulguları.....	68
6.2.3. Sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyalara yönelik bulgular.....	75
6.2.4. İncelenen trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyalara ait bulgular.....	78
6.2.5. Trafik güvenliğine yönelik yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin bilinirliklerinin değerlendirmesi.....	86
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME.....	91
KAYNAKLAR.....	96
ÖZGEÇMİŞ.....	99

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Genel kaza istatistikleri [EGM, 2012].....	8
Çizelge 2.2. 100 milyon taşıt-km'ye kaza, ölü, yaralı sayıları [EGM,2011].....	8
Çizelge 2.3. Trafik kaza sayısı ve sonuçları [TÜİK,2012].....	10
Çizelge 2.4. Taşıt cinsleri göre trafik kazasına karışan taşıtlar [TÜİK, 2012].....	11
Çizelge 2.5. Karayolu yol kaplaması ve cinsleri yol ağı [KGM, 2012].....	11
Çizelge 2.6. Yıllara ve yaş guruplarına göre ölü ve yaralı dağılımı [TÜİK, 2012]....	12
Çizelge 2.7. AB ülkeleri ile Türkiye'deki trafik kazası sonuçları [TÜİK, 2012].....	13
Çizelge 2.8. Trafik kazalarına neden olan kusurlar [TÜİK, 2012].....	14
Çizelge 2.9. Yolcu ve yük taşıma türleri [KGM, 2012].....	16
Çizelge 6.1. Cinsiyet dağılımı.....	64
Çizelge 6.2. Yaş dağılımı	65
Çizelge 6. 3. Eğitim durumu.....	66
Çizelge 6.4. Gelir düzeyi.....	67
Çizelge 6.5. Sürücü belgesi sahipliği.....	68
Çizelge 6.6. Sürücü belgesi türü.....	69
Çizelge 6.7. Araç sahipliği.....	70
Çizelge 6.8. Araç kullanma sıklığı.....	71
Çizelge 6.9. Yaralanmalı trafik kazası geçirme.....	72
Çizelge 6.10. Trafik kazasında aileden veya yakın çevreden birini kaybetme	73
Çizelge 6.11. Toplum sağlığını tehdit eden sorun.....	74

Çizelge	Sayfa
Çizelge 6.12. Bilgi sahibi olunan sosyal sorumluluk projesi.....	75
Çizelge 6.13. Bilgi edinme kanalı.....	76
Çizelge 6.14. En etkili bilgi edinme kanalı.....	77
Çizelge 6.15. Trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projelerinin bilinirliği.....	79
Çizelge 6.16. Trafikte Sorumluluk Hareketinin temasının bilinirliği.....	80
Çizelge 6.17. Trafikte sorumluluk hareketinin tanıtım filmi izlenimi.....	81
Çizelge 6.18. Güvenli trafik projesi bilinirliği.....	82
Çizelge 6.19. Toplum önderlerinin projeye etkisi.....	83
Çizelge 6.20. Sorumluluk projelerinin trafik güvenliğine katkısı.....	84
Çizelge 6.21. Trafik güvenliğinin sağlanmasında faktörlerin önem sıralaması.....	85
Çizelge 6.22. Yürütülen/yürütülmekte olan projelerin bilinirliği kaza ilişkisi.....	87
Çizelge 6.23. Trafikte sorumluluk projelerinin bilinirliği görseli cinsiyet ilişkisi....	88
Çizelge 6.24. Trafikte sorumluluk projeleri görseli eğitim ilişkisi.....	89
Çizelge 6.25. Trafikte sorumluluk projesi görseli ölüm ilişkisi.....	90

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Dünya Sağlık Örgütü trafik kazaları [DSÖ,2012].....	6
Şekil 2.2. Trafik kazalarının meydana geliş sebebi [EGM, 2011].....	10
Şekil 2.3. Türkiye’deki yolcu, yük taşıma türlerinin dağılımı [KGM,2011].....	14
Şekil 6.1. Cinsiyet dağılımı.....	63
Şekil 6.2. Yaş dağılımı.....	64
Şekil 6.3. Eğitim durumu.....	65
Şekil 6.4. Gelir düzeyi.....	66
Şekil 6.5. Sürücü belgesi sahipliliği.....	67
Şekil 6. 6. Sürücü belgesi türü.....	68
Şekil 6.7. Araç sahipliliği.....	69
Şekil 6.8.Araç kullanma sıklığı.....	70
Şekil 6.9. Yaralanmalı trafik kazası geçirme.....	71
Şekil 6.10. Trafik kazasında aileden veya yakın çevreden birini kaybetme.....	72
Şekil 6.11. Toplum sağlığını tehdit eden öncelikli sorun.....	73
Şekil 6.12. Bilgi sahibi olunan sosyal sorumluluk projesi.....	75
Şekil 6.13. Bilgi edinme kanalları.....	76
Şekil 6.14. En etkili bilgi edinme yöntemi.....	77
Şekil 6.15. Trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projeleri bilinirliği.....	78
Şekil 6.16. Trafikte sosyal sorumluluk hareketinin temasının bilinirliği.....	79
Şekil 6.17. Trafikte sorumluluk hareketi tanıtım filmi izlenimi.....	80
Şekil 6.18. Güvenli trafik projesi bilinirliği.....	81
Şekil 6.19. Toplum önderlerinin projeye etkisi.....	82

Şekil	Sayfa
Şekil 6.20. Sorumluluk projelerinin trafik güvenliğine katkısı.....	83
Şekil 6.21. Trafik güvenliğinin sağlanmasında faktörlerin önem sıralaması.....	85

SİMGELER VE KISALTMALAR

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

Kısaltmalar	Açıklama
AB	Avrupa Birliği
BM	Birleşmiş Milletler
DSÖ	Dünya Sağlık Örgütü
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KSSD	Kurumsal sosyal Sorumluluk Derneği
KTk	Karayolları Trafik Kanunu
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
SB	Sağlık Bakanlığı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TDK	Türk Dil Kurumu
TRODSA	Trafik ve Yol Güvenliği
UNİCEF	Uluslararası Çocuklara Yardım Fonu

1.GİRİŞ

Trafik kazalarının küresel ölçekte yaygınlığı neticesinde meydana gelen ölüm ve yaralanma vakaları toplumsal ve ekonomik kayıpların ciddi boyutlara ulaşması sorunun ulusal ve uluslararası düzeyde ilgili tüm kurum ve kuruluşlarla işbirliği içerisinde ele alınmasını gerektirmektedir. Türkiye'nin de en önemli sorunlarından biri olan trafik kazalarında her yıl yaklaşık 10 000 kişi yaşamını yitirmekte, 200 000 bini aşkın kişi de yaralanmakta ya da sakat kalmaktadır. Trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyetinin yıllık yaklaşık 20 milyar TL olduğu tahmin edilmektedir. Trafik kazalarında kaybedilen yaşamların yanı sıra başta yakınları ve çevresi olmak üzere çok sayıda insanı derinden etkilemektedir.

Ülke nüfusu ile kişi başına düşen milli gelirdeki artışa paralel olarak, trafiğe katılan araç ve insan sayısı her geçen gün artmakta ve araç kullanım oranının yükselmektedir. Trafiğin düzenlenmesine, yönetilmesine, denetlenmesine, eğitime, güvenliğine ve altyapı olanaklarına yönelik gerekli önlemler alınmazsa, mevcut insan davranış ve alışkanlıkları ile yürürlükteki trafik uygulama ve denetim mevzuatları iyileştirilmezse, önümüzdeki yıllarda trafik kazalarının artarak devam edeceği ve çözümünün daha da zorlaşacağı muhakkaktır.

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, kaza oluşumunun nedeni olarak sürücülerin kusurlu davranışları birinci sırada yer almaktadır. Türkiye'de, trafik kazalarının meydana gelmesinde etkisi olan yol, araç ve insan faktörü içinde sürücü kusurlarının oranı son on yıllık süreçte ortalama % 95 olarak belirlenmiştir. Bu yüksek oran, kazaya neden olan yol ve araca ait kusurların kaza tespit tutanağına tam olarak yansıtılamamış olmasından kaynaklansa da, trafik kazalarında sürücülere ait kusurların önemli oranda olduğu gerçeğini değiştirmemektedir.

İnsan oldukça karmaşık ve çoğu zamanda anlaşılması güç düşünce yapısına sahiptir. Düşünceleri, davranışları, değer yargıları, niyetleri, algısal süreçleri, aile ve çevre etkileşimi, tutkuları, dini ve kültürel inançları, demografik özellikleri, eğitim seviyesi, tecrübeleri gibi pek çok parametrenin birleşimi ile oluşan iç dünyası

insanın, dış dünyaya verdiği davranışsal tepkilerini meydana getirmektedir. Bu denli karmaşık bir yapı sonucunda meydana gelen davranışları değiştirmek çok da kolay olamamaktadır. Psikologlar ve sosyal psikologlar insan davranışı üzerine yaptıkları çalışmalar neticesinde davranışlara egemen olan kuramları ve davranış değişikliğini sağlayabileceğini belirttikleri çeşitli modeller geliştirmişlerdir. Bu kuram ve modeller davranışla ilgili değişik alanlarda olduğu gibi trafikte insan davranışı üzerine de uygulanmış olup, istenen yönde davranış değişikliğini amaçlayan çeşitli kuram ve modeller geliştirilmiştir.

Trafik güvenliğinin sağlanabilmesi; altyapı hizmetleri, acil müdahale ve ilkyardım, kaza sonrası kurtarma hizmetleri, eğitim, ilgili mevzuat, düzenleme ve denetim hizmetlerinin iyileştirilmesi ile mümkündür. Ancak yapılacak bu kurumsal, yönetsel ve teknik iyileştirmelerle birlikte, toplumsal farkındalığı artıracak ve toplumsal bilinç düzeyini geliştirecek doğru yöntem ve kuramlarla oluşturulmuş kampanyaların, sosyal sorumluluk kampanya çalışmalarının da planlanması gerekmektedir.

Bu çalışmanın amacı Türkiye’de yürütülmüş ve halen yürütülmekte olan trafiğe ilişkin sosyal sorumluluk projelerinin trafik güvenliğinin sağlanmasındaki etkileri ve etkinliklerini ortaya koymaktır. Bu doğrultuda çalışmada, trafik güvenliğine ilişkin Türkiye’de yürütülmüş ve yürütülmekte olan “Trafikte Dikkat 10 Bin Hayat”, “Farım da Açık Yolum da”, “Trafik Hayattır”, “Sokakta İlk Adımlar”, “Emniyeti Belden Bırakmayın”, “İnsana Saygı Trafikte Saygı”, “Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücü”, “Trafikte Sorumluluk Hareketi” ve “Güvenli Trafik” sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyaları incelenmiştir. Bu projelerin bilinirlikleri ve toplumsal düzeyde yarattıkları etkiler 206 kişiden oluşan bir örneklem grubuna uygulanan anket ile ortaya konulmaya çalışılmıştır. Anketlerden elde edilen bulgular SPSS programı ile istatistiksel olarak analiz edilmiştir.

2. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE TRAFİK GÜVENLİĞİ

2.1. Trafik Güvenliği Kavramı

Trafik; kara, hava, deniz ile yayaların kendilerine özgü yollarda gidip gelmesi olayıdır [KTK, 2005]. 2918 sayılı trafik kanununda ise yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerinde hal ve hareketleri trafik olarak tanımlanır [KTK, 2005]. Trafik kuralları ise, sürücülerin ve yayaların karayollarında hareket halindeyken uymaları gereken kurallar bütünüdür.

Bireylerin toplum yaşamındaki yasal düzenlemelerin aksatılmadan yürütülmesi ve kendileri dışında gelebilecek her türlü tehlike ve tehditlerden uzak korkusuzca yaşamlarını devam ettirerek güven hissine sahip olması durumunu, güvenlik olarak tanımlamak mümkündür.

Günümüz dünyasında güvenlik algısı ve algılaması en önemli toplum sağlığı ve gelişim sorunudur. Kişilerin ihtiyaçlarını karşılamasının ardından geliştirdiği duygu kendini güvende hissetmesi duygusudur. Yaşamın bütün alanını kapsayan güvenlik duygusu kişinin üretim ve toplumsal ilişkilerinde de etkili olmaktadır. Fizik çevreden gelebilecek tehdit ve tehlikelerin başında yer alan, dünyada ve Türkiye’de yıllardır önemini kaybetmeden süre gelen ”Trafik Güvenliği”, bireylerin karşı karşıya bulundukları önemli bir güvenlik ve halk sağlığı sorunudur. Çevre, taşıt ve insan etkileşimi esnasına meydana gelebilecek olası sorunları belirlemek, çözüm önerileri aramak ve bu konuda yöntemler geliştirmek trafik güvenliğinin temel amacını teşkil eder.

Literatür çalışmaları göstermektedir ki; trafik kazalarının etkin olarak önlenmesi için, Türkiye’deki karayolu güvenliği sorunlarının kesin ve net bir değerlendirmesi yapılmak suretiyle yeterli bütçe imkânlarına sahip öncü bir kurumun teşkilatlandırılması zorunluluk arz etmektedir. Aşırı hız, emniyet kemeri ve çocuk koltuğu kullanılmaması, alkollü araç kullanımı, kasksız motosiklet kullanımı, zayıf ve yetersiz altyapı, yenilenmeyen güvenlik önlemleri, yetersiz denetim, etkin

olmayan eğitim, düşük model ve güvenlik donanımları yetersiz taşıtlar gibi bir dizi etken; trafik kazalarında meydana gelen kayıpları artırıcı unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu risk faktörlerine yönelik düzenleyici ve diğer önlemler sayesinde birçok ülkedeki karayolu trafik kazalarında azalmalar görülmüştür. Acil ilkyardım hizmetlerinin varlığı da trafik kazalarının olumsuz etkilerinin azaltılmasında önemli rol oynamaktadır.

Trafik güvenliğinin sağlanmasında önlem alınacak konular, uluslararası alanda 4E olarak ifade edilen formül ile açıklanmaktadır [Sayıştay, 2008]. Bunlar;

- Trafik Mühendisliği (Altyapı) (Engineering)
- Trafik Eğitimi (Education)
- Trafik Mevzuatı ve Denetimi (Enforcement)
- Trafik Kazası Sonrası Acil Yardım ve Kurtarma (Emergency)

Birleşmiş Milletler'in (BM) 2011-2020 yıllarını kapsayan Karayolu Güvenliği İçin On Yıllık Eylem Planı'na göre, "Karayolu kazalarından kaynaklanan ölümlerin, 2020 yılına kadar küresel düzeyde önce sabitlenmesi, daha sonra azaltılması" amaçlanmıştır. BM kararına göre trafik güvenlik sisteminin 5 bileşeni;

- Yol güvenliğinin yönetim kapasitesinin oluşturulması,
- Yol altyapısı ve ulaşım ağlarının güvenliğinin iyileştirilmesi,
- Araçların daha güvenli hale getirilmesi,
- Acil yardım hizmetlerinin iyileştirilmesi, olarak belirlenmiştir [KGM, 2011].

Türkiye'de kentleşme ve gelişmişlik düzeyinin artmasına bağlı olarak karayollarının kullanımında büyük artışlar meydana gelmiştir. Buna paralel olarak yıllar itibariyle trafik kazalarında da önemli artışlar söz konusu olmuş, trafik güvenliği toplum sağlığını tehdit eden unsurların en önemlilerden birisi haline gelmiştir. Bu duruma rağmen henüz toplumda olgunlaşmış bir trafik kültürü mevcut değildir.

2.2. Dünyada Trafik Güvenliği

Dünya genelindeki trafik kazalarında her yıl 1,3 milyon kişi yaşamını yitirmekte ve 50 milyon kişi yaralanmaktadır. Bu kayıpların %90'ı gelişmekte olan orta yada düşük gelirli ülkelerde yaşanmaktadır. Yine her yıl 260 bin çocuk bu kazalarda ölmekte ve yaklaşık 1 milyon çocuk engelli olarak yaşamlarını sürdürmek zorunda kalmaktadır. Nitekim dünyada karayolu trafik kazalarında her üç dakikada bir çocuğun hayatını kaybettiği bilinmektedir. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) tarafından yapılan bir çalışmada, 2015 yılında 5 yaş ve üstü çocuklarda erken ölümlerde ve fiziksel engelli kalınmasında, karayolu trafik kazalarının birinci neden olacağı belirtilmektedir [Çelik, Şimşek 2009].

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ve Dünya Bankası'na ortak hazırlanan trafik kazalarının önlenmesine ilişkin dünya raporunda, Trafik kazalarının büyük bir halk sağlığı sorunu olduğu belirtilerek, meydana gelen kazalarla ilgili mevcut durumun tespiti yapılarak bu konuda neler yapılabileceğine ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır.

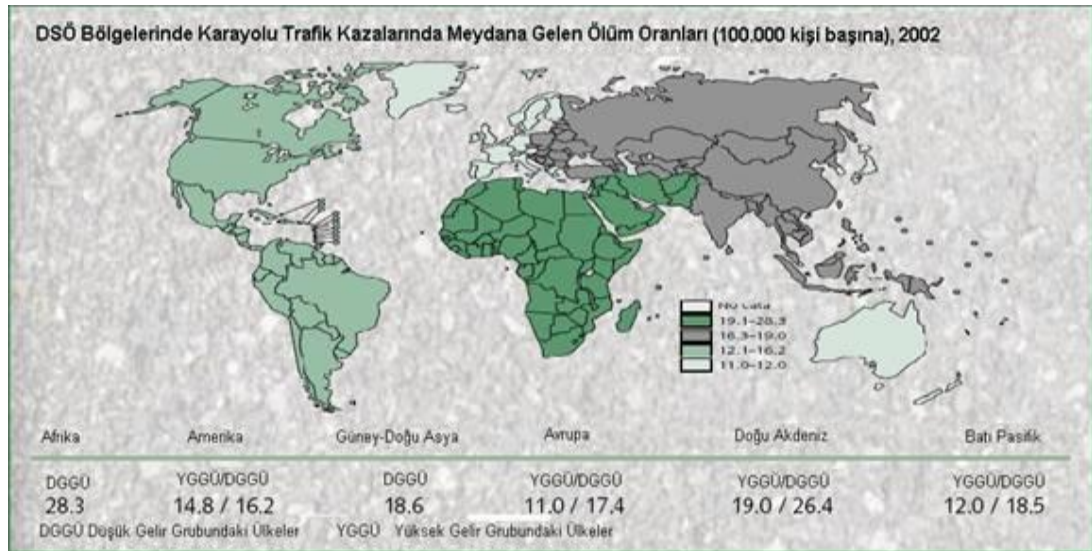
- Karayolu trafik kazaları ortalama olarak her yıl 1,2 milyon kişinin ya da her gün 3242 kişinin ölümüne yol açmaktadır.
- Karayolu trafik kazaları her yıl 20 – 50 milyon kişinin yaralanmasına ya da sakat kalmasına yol açmaktadır.
- Karayolu trafik kazaları tek başına tüm dünyada meydana gelen ölümlerin %2,1'ine yol açmakta ve ölüm nedenleri arasında 11. sırada gelmektedir.

Trafik kazalarının büyük çoğunluğu düşük ve orta gelir grubundaki ülkeleri, özellikle de genç erkekleri ve korunmasız yol kullanıcılarını etkilemektedir.

- Karayolunda meydana gelen ölümlerin %90'ı düşük ve orta gelir grubundaki ülkelerde olmaktadır.

- Dünyada, karayolunda meydana gelen ölümlerin yarısı Batı Pasifik ve Güneydoğu Asya Bölge ülkelerinde olmaktadır.
- Karayolunda meydana gelen kazalarda hayatını kaybedenlerin yarısından daha fazlası 15- 44 yaş arası kişilerdir.
- Karayolu trafik kazalarında ölenlerin %73'ü erkektir.
- Düşük ve orta gelir grubunda tehlikeye en fazla maruz olan yol kullanıcıları yayalar, bisikletliler, iki tekerlekli motorlu araç sürücüleri ve toplu taşıma araçlarındaki yolculardır.

2020 yılında karayolu trafik kazalarının dünyada ölümlere yol açan nedenler arasında 3. sıraya yükseleceği tahmin edilmektedir. Karayolunda meydana gelen ölümlerin düşük ve orta gelir grubundaki ülkelerde %83 oranında artacağı, yüksek gelir grubundaki ülkelerde ise %27 oranında azalacağı tahmin edilmektedir. Bu tahminlere göre, 2020 yılında tüm dünyada %67 düzeyinde bir artış beklenmektedir [Köksal, 2004].



Şekil 2.1. DSÖ Bölgelerinde karayolu trafik kazaları ölüm oranları [DSÖ, 2002]

Dünyada meydana gelen trafik kazalarının hasarları, ekonomik ve insani kalkınmadaki gelişmeleri tehdit etmektedir. Karayolu trafik hasarlarına bağlı küresel kaybın toplam 518 milyar dolar ve hükümetler açısından gayri safi milli hasılanın

%1-3 olduğu tahmin edilmektedir. Kimi düşük ve orta gelirli ülkelerde bu kayıp; aldıkları kalkınma desteğinin toplam miktarından daha büyüktür. Karayolu trafik hasarları, dolaylı maliyetler bir tarafa; sağlık ve rehabilitasyon hizmetlerine etkisi açısından ülke ekonomisine ağır bir yük getirmektedir [Vursavaş, 2011].

2.3. Türkiye’de Trafik Güvenliğı

Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında her yıl binlerce insan hayatını kaybetmekte, on binlercesi de yaralanmaktadır. Trafik kazaları sonucunda yok olan ve parçalanan aileler ile yaşamının geri kalan bölümünü engelli olarak sürdürmek zorunda kalanlar olayın sosyal boyutunu ortaya koymakta, ayrıca yaralıların tedavi süreçleri ve maliyetleri ile kaza sonrasında meydana gelen maddi hasar miktarı ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir. Bununla birlikte Türkiye’de yolcu taşımacılığının % 95’inin, yük taşımacılığının da % 92’sinin karayolları vasıtasıyla gerçekleştirilmesi de trafik kazası riskinin yüksek seviyede olmasına etki etmektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğünün her yıl yayınladığı kaza istatistikleri incelendiğinde, hız limitine uymama, hatalı sollama, öndeki aracı yakın takip ve alkollü, yorgun ve uykusuz araç kullanmanın kazaya sebebiyet veren başlıca kusurlar olduğu görülmektedir. Türkiye’de 2002-2011 yılları arasında meydana gelen trafik kazaları, ölüm ve yaralanmalar Çizelge 2.1 ve 2.2’de gösterilmektedir.

Çizelge 2.1’de görüldüğü gibi meydana gelen trafik kazalarının sayısı her yıl artarak devam etmiştir. Kazalarda meydana gelen ölümler ise 2007 yılına kadar artış göstermiş (2003 yılı hariç), 2007 yılından sonra azalma eğilimine girmiştir. Bu azalmanın bir nedeni şehirlerarası yolların bölünmüş yol haline getirilmesiyle kafa kafaya çarpışmaların azalmış olmasıdır. Diğer bir nedenin ise bu süreçte yürütülen toplumsal farkındalığın artırılmasına yönelik çalışmaların olduğu söylenebilir.

Çizelge 2.1. Genel kaza istatistikleri [EGM, 2012]

YILI	KAZA SAYISI	ÖLÜ SAYISI	YARALI SAYISI
2002	439.958	4.169	116.045
2003	455.637	3.959	117.551
2004	537.352	4.427	136.437
2005	620.789	4.505	154.086
2006	728.755	4.633	169.080
2007	825.561	5.007	189.057
2008	950.120	4.236	184.468
2009	1.053.346	4.324	201.380
2010	1.104.388	4.045	211.496
2011	1.228.928	3.835	238.074

Çizelge 2.2. 100 milyon taşıt-km'ye düşen kaza, ölü, yaralı sayıları [EGM,2011]

YILLAR	TOPLAM TAŞIT X KM (MİLYON)	KAZA	ÖLÜ	YARALI
2002	51.664	149	5,72	104
2003	52.349	157	5,84	111
2004	57.767	175	5,71	119
2005	61.129	194	5,51	125
2006	64.577	220	5,39	129
2007	69.609	230	5,86	133
2008	69.771	158	4,60	127
2009	72.432	122	4,41	129
2010	80.124	105	3,68	116
2011	85.495	104	3,37	121

Türkiye’de trafik kazalarında meydana gelen yaralanmaların bir kısmı bir süre sonra ölümle sonuçlanmakta, ancak bu durum kaza ile ilgili kayıtlara yansımamaktadır. Bu nedenle istatistiklere yansıyan ölüm sayısı gerçek değerın altındadır. Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yayınlanan istatistiklerde verilen ölü sayıları kaza yerinde ölenlerin sayısını göstermektedir. Bu sayıya taşıma sırasında, hastanede ve takip eden süreçte evde ölenlerin sayısını da eklemek gereklidir. Uluslararası tanımlarda kazadan itibaren 30 gün içinde ölenler trafik kazasında ölmüş olarak ifade edilir [Arıkan Öztürk, 2007].

Türkiye’de trafik kazalarına neden olan başlıca sebepler şöyle sıralanabilir.

- *Taşıma ortamındaki dengesizlik:* Yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolları ile yapılması.
- *Sürücü-yaya-yolcu olarak yolu kullananların davranışları:* Trafikte karşılaşılabilecek riskler konusunda yeterli bilgiye sahip olmamak, trafik eğitimi konusundaki eksiklikler, güvenli trafik bilincinin oluşması konusunda yaşanan sıkıntılar, yolu kullanan insanın yaşı beden yapısı, görme-işitme-reaksiyon yetenekleri ve psikolojik durumu.
- *Taşıtlardan kaynaklanan nedenler:* Taşıtların teknik muayenelerinde yaşanan sorunlar, aşırı yükleme, teknik şartları uygun olmayan taşıtların trafikte yer almaları, Türkiye’deki taşıt kompozisyonu içinde düşük model taşıtların oranın yüksekliği.
- *Karayolu alt yapısından kaynaklanan nedenler:* Tasarım ve geometri hataları, yetersiz aydınlatma, yatay ve düşey işaretlemelerdeki eksiklikler, kısa görüş mesafeleri, küçük yarıçaplı yatay kurplar, dar ve düşük banketler, tırmanma şeritsiz dik rampalar.
- *Trafik yönetimi, denetimi ve uygulamaya ilişkin hususlar:* Etkin ve sürekli denetimin yapılamaması, trafik yönetimi konusunda yaşanan sıkıntılar.
- *Hızlı ve plansız şehirleşme:* Altyapı eksiklikleri, eksik ve hatalı geometrideki yollar ve kavşaklar, otopark problemleri.
- *Çevre şartları:* Yağışlı havalarda, buzlanma, sis, heyelan, sel, deprem vb.

Türkiye’de Karayolu Trafik Güvenliğinin mevcut durumuna ilişkin temel göstergeler aşağıdaki tablo ve şekillerde özetlenmiştir.

Çizelge 2.3. Trafik kaza sayısı ve sonuçları [TUİK,2012]

Trafik kaza sayısı ve sonuçları
Number of traffic accidents and results

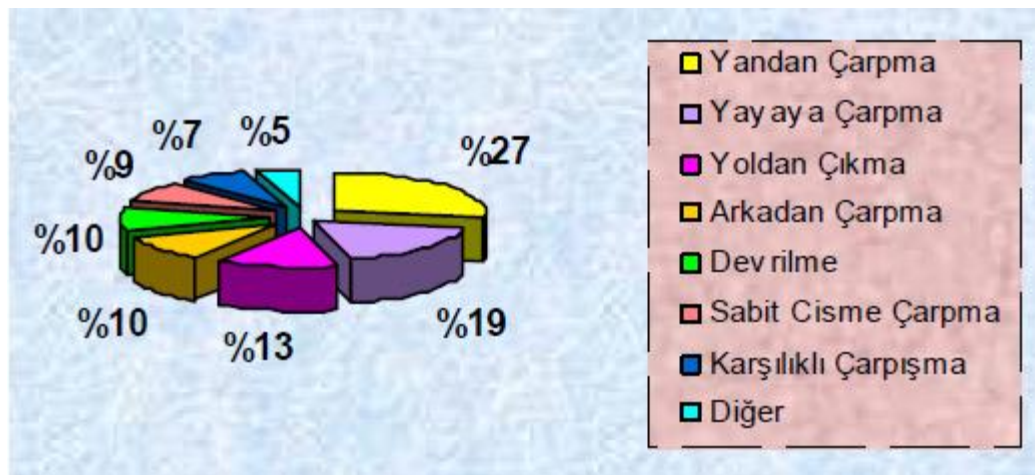
Yıl Years	Toplam-Total								Trafik polisi sorumluluk bölgesi Responsibility area of traffic police			Jandarma sorumluluk bölgesi Responsibility area of gendarmerie	
	Toplam taşıt Total vehicle	Yıl ortası nüfus tahmini Population (000)	Kaza Road traffic	Kazanın Toplam taşıta oranı (%) Ratio of accident to number of vehicles	Ölü-Killed persons		Yaralı-Injured persons		Kaza Accident	Ölü Killed persons	Yaralı Injured persons	Kaza Accident	Ölü Killed persons
					Sayı Number	Nüfus oranı (%) Ratio to population	Sayı Number	Nüfus oranı (%) Ratio to population					
1990	3 750 678	56 154 ⁽¹⁾	115 295	31	6 317	0,11	87 668	1,56	115 295	6 317	87 668	--	--
1991	4 101 975	57 272	142 145	35	6 231	0,11	90 520	1,58	142 145	6 231	90 520	--	--
1992	4 584 717	58 392	171 741	37	6 214	0,11	94 820	1,62	171 741	6 214	94 820	--	--
1993	5 250 622	59 513	208 823	40	6 457	0,11	104 330	1,75	208 823	6 457	104 330	--	--
1994	5 606 712	60 637	233 803	42	5 942	0,10	104 717	1,73	233 803	5 942	104 717	--	--
1995	5 922 859	61 763	279 663	47	6 004	0,10	114 319	1,85	279 663	6 004	114 319	--	--
1996	6 305 707	62 909	344 643	55	5 428	0,09	104 599	1,66	344 643	5 428	104 599	--	--
1997	6 863 462	64 064	387 533	56	5 125	0,08	106 246	1,66	387 533	5 125	106 246	--	--
1998	7 371 541	65 215	458 661	62	6 083	0,09	125 793	1,93	440 149	4 935	114 552	18 512	1 148
1999	7 758 511	66 350	465 915	60	5 713	0,09	125 158	1,89	438 338	4 596	109 899	27 577	1 117
2000	8 320 449	67 420 ⁽¹⁾	500 664	60	5 510	0,08	136 751	2,03	466 385	3 941	115 877	34 279	1 569
2001	8 521 956	68 365	442 960	52	4 386	0,06	116 203	1,70	409 407	2 954	94 497	33 553	1 432
2002	8 655 170	69 302	439 777	51	4 093	0,06	116 412	1,68	407 103	2 900	94 225	32 674	1 193
2003	8 903 843	70 231	455 637	51	3 946	0,06	118 214	1,68	422 272	2 811	95 607	33 365	1 135
2004	10 236 357	71 152	537 352	52	4 427	0,06	136 437	1,92	494 819	3 081	109 889	42 533	1 346
2005	11 145 826	72 065	620 789	56	4 505	0,06	154 086	2,14	570 025	3 195	123 977	50 764	1 310
2006	12 227 393	72 974	728 755	60	4 633	0,06	169 080	2,32	664 539	3 365	135 754	64 216	1 268
2007	13 022 945	70 586	825 561	63	5 007	0,07	189 057	2,68	749 434	3 462	149 814	76 127	1 545
2008	13 765 395	71 517	950 120	69	4 236	0,06	184 468	2,58	898 451	2 948	145 163	51 669	1 288
2009	14 316 700	72 561	1 053 346	74	4 324	0,06	201 380	2,78	1 017 940	2 993	161 719	35 406	1 331
2010	15 095 603	73 723	1 106 201	73	4 045	0,05	211 496	2,87	1 073 878	2 738	171 475	32 323	1 307
2011	16 089 528	74 724	1 228 928	76	3 835	0,05	238 074	3,19	1 195 172	2 582	194 149	33 756	1 253

... 01.01.1998 tarihine kadar Jandarma Sorumluluk Bölgesinde meydana gelen trafik kazalarına ait istatistikler, Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından derlenmektedir, bu tarihten itibaren Jandarma Genel Komutanlığına derlenmeye başlanmıştır.

... Until 01.01.1998, statistical data on traffic accidents within the Gendarmerie responsibility area has been compiled by the General Command of Gendarmerie. After that date, these data have been compiled by General Command of Gendarmerie.

(1) Sayım yoluma ilişkin kesin sonuçlardır.

(1) Indicates final results of censuses



Şekil 2.2. Trafik kazalarının meydana geliş sebebi [EGM, 2011]

Çizelge 2.4. Taşıt cinslerine göre trafik kazasına karışan taşıtlar [TÜİK, 2012]

Taşıt cinslerine göre trafîğe kayıtlı ve trafik kazasına karışan taşıtlar

Registered motor vehicles and motor vehicles involved in traffic accidents by type of the motor vehicle

[Ölümlü, yaralanmalı - Accidents involving death and personal injury]

A. Kayıtlı taşıt sayısı - Number of registered vehicles

B. Trafik kazasına karışan taşıt sayısı - Number of vehicles traffic involved in accidents

	Toplam			Otomobil			Otobüs			Minibüs		
	Total			Car			Bus			Minibus		
	A	B	(%)	A	B	(%)	A	B	(%)	A	B	(%)
2000	7 161 379	877 994	12,3	4 422 180	591 377	13,4	118 454	37 010	31,2	235 885	54 189	23,0
2001	7 342 888	767 358	10,5	4 534 803	518 225	11,4	119 306	32 440	27,2	239 381	46 892	19,6
2002	7 475 043	763 473	10,2	4 600 140	499 198	10,9	120 097	36 665	30,5	241 700	49 112	20,3
2003	7 719 587	795 260	10,3	4 700 343	514 148	10,9	123 500	37 916	30,7	245 394	51 870	21,1
2004 ⁽³⁾	10 236 357	932 111	9,1	5 400 440	592 157	11,0	152 712	44 311	29,0	318 954	56 808	17,8
2005 ⁽³⁾	11 145 826	1 055 113	9,5	5 772 745	672 866	11,7	163 390	49 010	30,0	338 539	57 670	17,0
2006 ⁽³⁾	12 227 393	1 232 537	10,1	6 140 992	744 403	12,1	175 949	53 978	30,7	357 523	67 201	18,8
2007 ⁽³⁾	13 022 945	1 395 997	10,7	6 472 156	847 270	13,1	189 128	56 040	29,6	372 601	74 362	20,0
2008 ⁽³⁾⁽⁴⁾	13 765 395	135 144	1,0	6 796 629	68 671	1,0	199 934	4 982	2,5	383 548	5 669	1,5
2009 ⁽³⁾⁽⁴⁾	14 316 700	146 964	1,0	7 093 964	77 007	1,1	201 033	4 968	2,5	384 053	5 765	1,5
2010 ⁽³⁾⁽⁴⁾	15 095 603	156 436	1,0	7 544 871	80 418	1,1	208 510	5 439	2,6	386 973	6 163	1,6
2011 ⁽³⁾⁽⁴⁾	16 089 528	179 311	1,1	8 113 111	94 333	1,2	219 906	6 014	2,7	389 435	6 307	1,6

	Kamyon			Kamyonet			Motosiklet			Diğer		
	Truck			Small truck			Motorcycle			Other		
	A	B	(%)	A	B	(%)	A	B	(%)	A	B ⁽²⁾	(%)
2000	394 283	54 593	13,8	794 459	109 895	13,8	1 011 284	12 750	1,3	⁽¹⁾ 184 834	18 180	9,8
2001	396 493	43 337	10,9	833 175	99 209	11,9	1 031 221	11 309	1,1	⁽¹⁾ 188 509	15 946	8,5
2002	399 025	43 924	11,0	875 381	103 536	11,8	1 046 907	10 838	1,0	⁽¹⁾ 191 793	20 200	10,5
2003	405 034	47 558	11,7	973 457	107 041	11,0	1 073 415	11 357	1,1	⁽¹⁾ 198 444	25 370	12,8
2004 ⁽³⁾	647 420	63 719	9,8	1 259 867	138 836	11,0	1 218 677	14 943	1,2	1 238 287	21 337	1,7
2005 ⁽³⁾	676 929	79 697	11,8	1 475 057	166 187	11,3	1 441 066	24 078	1,7	1 278 100	5 605	0,4
2006 ⁽³⁾	709 535	75 163	10,6	1 695 624	233 523	13,8	1 822 831	28 078	1,5	1 324 939	30 191	2,3
2007 ⁽³⁾	729 202	100 121	13,7	1 890 459	269 339	14,2	2 003 492	37 395	1,9	1 365 907	11 470	0,8
2008 ⁽³⁾⁽⁴⁾	744 217	10 436	1,4	2 066 007	21 628	1,0	2 181 383	19 210	0,9	1 393 677	4 548	0,3
2009 ⁽³⁾⁽⁴⁾	727 302	7 373	1,0	2 204 951	24 367	1,1	2 303 261	20 101	0,9	1 402 136	7 383	0,5
2010 ⁽³⁾⁽⁴⁾	726 359	7 585	1,0	2 399 038	26 478	1,1	2 389 488	21 604	0,9	1 440 364	8 749	0,6
2011 ⁽³⁾⁽⁴⁾	728 458	7 769	1,1	2 611 104	30 404	1,2	2 527 190	24 350	1,0	1 500 324	10 134	0,7

Not. Jandarma sorumluluk bölgesindeki trafik kazaları dahil değildir.

(1) Traktör haricindeki kayıtlı motorlu taşıtları kapsar

(2) Diğer motorlu taşıtlar ile motorsuz taşıtları kapsar

(3) 2004 yılından itibaren Emniyet Genel Müdürlüğü'nün veri tabanı kullanılarak bilgiler elde edilmektedir. Diğer sütununda yer alan çekici bilgileri, kamyon bilgileri içinde yer almıştır.

(4) Maddi hasarlı kaza istatistikleri bu ayrıntıda derlenemediğinden, ölümlü yaralanmalı trafik kazalarına karışan taşıt sayıları verilmektedir.

Note. Data does not cover the number of road traffic accidents in area of gendarmerie responsibility.

(1) Includes motor vehicles registered except tractors.

(2) Includes motor vehicles and non-motor vehicles.

(3) Data is obtained from the database of the General Directorate of Public Security since 2004. Data on road tractors was in " Other " column. Since 2004, this data has been in " Truck " column.

(4) Detailed statistics are not available for accidents with material loss, only the number of vehicles involved in accidents with death and personal injury are given.

Çizelge 2.5. Karayolu yol kaplaması ve cinsleri yol ağı [KGM, 2012]

YOL SINIFI Road Types	ASFALT BETONU Asphaltic Concrete	SATHİ KAPLAMA Surface Treatment	PARKE Stone Block	STABİLİZE Stabilized	TOPRAK Earth	GEÇİT VERMEZ Primitive	TOPLAM UZUNLUK Total Length
OTOYOLLAR	2 119	--	--	--	--	--	2 119
DEVLET YOLLARI State Highways	9 869	21 032	74	114	47	236	31 372
İL YOLLARI Provincial Roads	1 692	26 880	138	963	674	1 211	31 558
TOPLAM Total	13 680	47 912	212	1 077	721	1 447	65 049

Çizelge 2.6. Yıllara ve yaş guruplarına göre ölü ve yaralı dağılımı [TÜİK, 2012]

Yıllara göre ölü ve yaralı sayılarının yaş guruplarına göre dağılımı
Persons killed or injured in road traffic accidents by age groups

Y a ş g r u p l a r ı - A g e g r o u p s								
0 - 9			10 - 14		15 - 17		18 - 20	
Yıl	Ölü sayısı	Yaralı sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı
Years	Killed persons	Injured persons	Killed persons	Injured persons	Killed persons	Injured persons	Killed persons	Injured persons
1995	1 042	15 458	243	5 625	191	5 708	264	8 043
1996	734	11 405	225	5 297	156	5 649	254	7 702
1997	703	11 708	207	5 136	174	5 891	285	8 093
1998	615	12 622	163	5 540	175	6 113	253	8 999
1999	386	8 668	205	6 020	109	5 814	224	8 786
2000	522	12 638	163	5 772	77	5 672	164	9 144
2001	213	7 461	109	4 518	63	4 644	143	7 328
2002	322	8 788	84	4 524	68	4 572	129	7 143
2003	178	7 149	68	3 992	67	4 533	120	6 880
2004	225	8 148	80	4 642	66	5 152	122	7 984
2005	179	9 077	108	5 988	58	6 095	140	8 990
2006	178	9 237	89	6 133	74	6 673	149	9 782
2007	179	10 333	89	6 790	95	7 337	144	11 197
2008	151	9 486	80	6 689	65	6 930	121	11 138
2009	167	11 160	84	7 173	78	7 965	169	12 535
2010	131	11 371	77	7 873	59	8 846	142	13 468
2011	114	12 537	69	8 797	85	10 511	129	15 769

Y a ş g r u p l a r ı - A g e g r o u p s								
21 - 24			25 - 64		65 +		Bilinmeyen-Unknown	
Yıl	Ölü sayısı	Yaralı sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı	Ölü sayısı	Yaralı sayısı
Years	Killed persons	Injured persons	Killed persons	Injured persons	Killed persons	Injured persons	Killed persons	Injured persons
1995	397	11 076	3 368	62 334	360	3 552	139	2 523
1996	380	10 339	3 052	58 046	365	3 340	262	2 821
1997	322	10 582	2 900	59 296	355	3 309	179	2 231
1998	378	11 377	2 760	63 324	343	4 175	248	2 402
1999	305	10 556	2 698	60 555	352	4 318	317	5 182
2000	219	11 340	2 395	65 147	335	4 400	66	1 764
2001	235	9 828	1 793	53 530	252	4 108	146	3 080
2002	187	9 790	1 825	54 455	257	4 415	28	538
2003	191	10 628	1 813	55 575	280	4 605	94	2 245
2004	221	12 111	1 940	64 245	311	5 315	116	2 292
2005	222	13 103	2 043	72 853	372	6 061	73	1 810
2006	208	13 780	2 173	81 720	339	6 423	155	2 006
2007	224	15 888	2 251	89 201	380	7 331	100	1 737
2008	179	15 416	1 949	86 686	311	7 176	92	1 642
2009	181	17 068	1 939	96 273	318	8 047	57	1 498
2010	165	18 017	1 848	101 214	256	8 775	60	1 911
2011	170	21 443	1 674	113 732	274	9 273	67	2 087

Not. 1998 yılından itibaren Trafik Polisi sorumluluk bölgesindeki ölü ve yaralı sayısını kapsamaktadır

Note. Persons killed or injured have been included in responsibility area of traffic police since 1998

Çizelge 2.7. AB ülkeleri ile Türkiye'deki trafik kazası sonuçları [TUIK,2012]

1.8 Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye'deki trafik kazası sonuçları, yüzölçümü ve nüfus dağılımları, 2008

Area, population distribution and accidents results in European Union Countries and Turkey, 2008

[Ölümlü, yaralanmalı kaza - Accidents involving death and personal injury]

Ülke Country	Yüzölçüm Area (km ²)	Nüfus Population (Bin)	Trafik kaza sayısı Number of Traffic accidents	Ölü - Persons killed			Yaralı - Persons injured		
				Sayı Number	Nüfusa oranı Rate from population (%)	Kaza sayısına oranı Rate from traffic accidents (%)	Sayı Number	Nüfusa oranı Rate from population (%)	Kaza sayısına oranı Rate from traffic accidents (%)
Belçika - Belgium	30 528	10 710	42 115	944	0,09	22	64 437	6,02	1 530
Danimarka - Denmark	43 094	5 494	5 020	406	0,07	81	5 923	1,08	1 180
Almanya - Germany	357 022	82 110	320 614	4 477	0,05	14	409 047	4,98	1 276
Yunanistan - Greece	131 957	11 237	15 083	1 553	0,14	103	19 010	1,69	1 260
İspanya - Spain	505 992	45 556	93 161	3 099	0,07	33	130 948	2,87	1 406
Fransa - France	551 500	64 186	74 487	4 275	0,07	57	93 783	1,46	1 259
İrlanda - Ireland	70 273	4 426	6 736	280	0,06	42	9 747	2,20	1 447
İtalya - Italy	301 318	59 832	218 963	4 731	0,08	22	310 739	5,19	1 419
Lüksemburg - Luxembourg	2 586	489	927	35	0,07	38	1 239	2,53	1 337
Hollanda - Netherlands	41 526	16 446	23 708	677	0,04	29	27 507	1,67	1 160
Avusturya - Austria	83 858	8 337	39 173	679	0,08	17	50 521	6,06	1 290
Portekiz - Portugal	91 982	10 622	33 613	885	0,08	26	43 824	4,13	1 304
Finlandiya - Finland	338 145	5 313	6 881	344	0,06	50	8 513	1,60	1 237
İsveç - Sweden	449 964	9 220	18 462	397	0,04	22	26 248	2,85	1 422
İngiltere - United Kingdom	242 900	61 394	176 814	2 645	0,04	15	237 811	3,87	1 345
Çek Cumhuriyeti - Czech Republic	78 866	10 424	22 481	1 076	0,10	48	28 501	2,73	1 268
Estonya - Estonia	45 227	1 341	1 868	132	0,10	71	2 398	1,79	1 284
Letonya - Latvia	64 589	2 266	4 196	316	0,14	75	5 408	2,39	1 289
Litvanya - Lithuania	65 300	3 358	4 897	499	0,15	102	5 818	1,73	1 188
Macaristan - Hungary	93 030	10 038	19 174	996	0,10	52	25 369	2,53	1 323
Malta - Malta	316	412	764	9	0,02	12	859	2,08	1 124
Polanya - Poland	312 685	38 126	49 054	5 437	0,14	111	62 097	1,63	1 266
Slovenya - Slovenia	20 273	2 021	9 165	214	0,11	23	12 742	6,30	1 390
Slovakya - Slovakia	49 036	5 407	8 343	606	0,11	73	10 886	2,01	1 305
Bulgaristan - Bulgaria	110 994	7 623	8 045	1 061	0,14	132	9 952	1,31	1 237
Kıbrıs - Cyprus	9 251	793	1 392	82	0,10	59	1 963	2,48	1 410
Norveç - Norway	323 758	4 768	7 726	255	0,05	33	10 868	2,28	1 407
Romanya - Romania	238 391	21 514	29 307	3 061	0,14	104	36 177	1,68	1 234
Türkiye - Turkey	774 815	71 052	104 212	4 236	0,06	41	184 468	2,60	1 770

Kaynak: Statistics Of Road Traffic Accidents In Europe And North America, 2011

Source: Statistics Of Road Traffic Accidents In Europe And North America, 2011

Çizelge 2.8. Trafik kazalarına neden olan kusurlar [TÜİK, 2012]

Trafik kazalarına neden olan kusurlar
Road traffic accident faults of causes

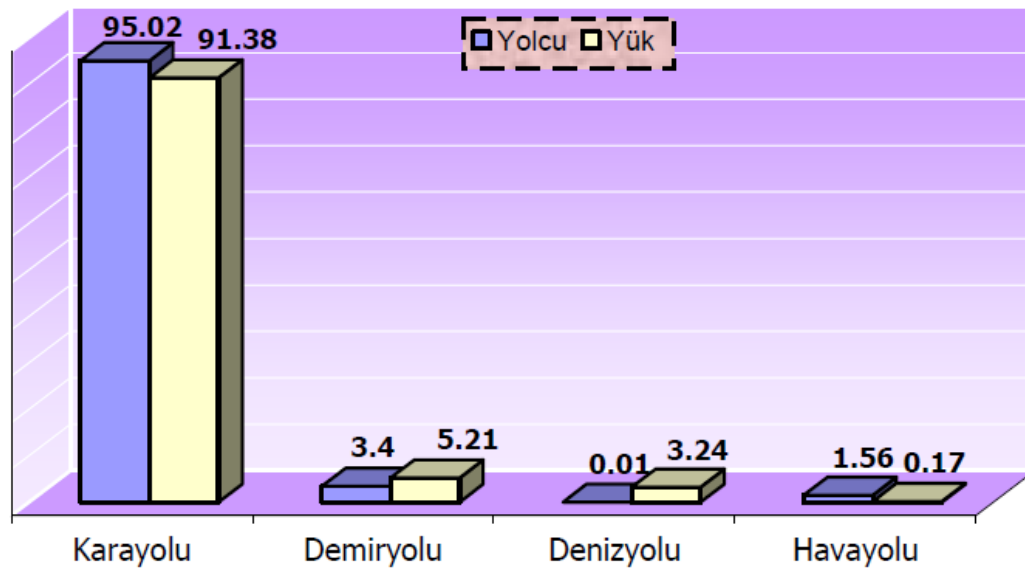
Yıl	K u s u r l a r - F a u l t s										
	Toplam	Sürücü kusuru	Toplam kusura oranı (%)	Yolcu kusuru	Toplam kusura oranı (%)	Yaya kusuru	Toplam kusura oranı (%)	Yol kusuru	Toplam kusura oranı (%)	Araç kusuru	Toplam kusura oranı (%)
Years	Total	Driver faults	Ratio to total faults	Passengers faults	Ratio to total faults	Pedestrian faults	Ratio to total faults	defects	Ratio to total faults	Vehicle defects	Ratio to total faults
1995	382 480	356 707	93,26	507	0,13	16 559	4,33	5 759	1,51	2 948	0,77
1996	420 036	398 782	94,94	2288	0,54	16 702	3,98	572	0,14	1 692	0,40
1997	667 899	649 955	97,31	894	0,13	14 297	2,14	28	0,00	2 725	0,41
1998	551 211	528 921	95,96	1419	0,26	15 004	2,72	2 459	0,45	3 408	0,62
1999	562 104	539 563	95,99	1279	0,23	15 133	2,69	3 148	0,56	2 981	0,53
2000	600 298	576 668	96,06	1485	0,25	14 435	2,40	4 604	0,77	3 106	0,52
2001	565 682	546 233	96,56	1738	0,31	13 105	2,32	2 457	0,43	2 149	0,38
2002	538 346	521 227	96,82	1254	0,23	12 867	2,39	1 332	0,25	1 666	0,31
2003	568 364	551 467	97,03	882	0,16	13 208	2,32	1 255	0,22	1 552	0,27
2004	640 906	623 578	97,30	710	0,11	13 987	2,18	1 216	0,19	1 415	0,22
2005	730 623	711 572	97,39	769	0,11	14 882	2,04	1 603	0,22	1 797	0,25
2006	851 150	834 681	98,07	739	0,09	13 789	1,62	1 100	0,13	841	0,10
2007	922 004	903 860	98,03	795	0,09	15 086	1,64	994	0,11	1 269	0,14
2008 ⁽¹⁾	167 231	151 386	90,53	713	0,43	13 995	8,37	698	0,42	439	0,26
2009 ⁽¹⁾	155 982	139 758	89,60	640	0,41	14 181	9,09	958	0,61	445	0,29
2010 ⁽¹⁾	157 970	141 728	89,72	564	0,39	14 171	9,86	992	0,69	515	0,36
2011 ⁽¹⁾	174 605	157 494	90,20	677	0,39	14 860	8,51	1 044	0,60	530	0,30

Not. Jandarma ve trafik polisi sorumluluk bölgesindeki kazaları kapsar

Note. Road traffic accidents are include in responsibility area of traffic police and gendarmerie

(1) Maddi hasarlı kazalarda trafik kazasına neden olan kusur detayında bilgi verilemediğinden ölümlü yaralanmalı kazalara ait kusur bilgileri verilmiştir.

(1) The detail of faults causing road traffic accidents is not available for accidents with material loss, this detail is given only for accidents involving death and personal injury.



Şekil 2.3. Türkiye'deki yolcu, yük taşıma türlerinin dağılımı [KGM,2011]

3. SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİ VE KAMPANYALAR

3.1. Sosyal Sorumluluk Nedir?

Sorumluluk duygusu ya küçük yaşta doğal olarak var olan çevre dolayısıyla içerisinde yer eder veya daha sonra dışardan verilen eğitimle alınır. Sosyal sorumluluk, gelişen hızlı teknolojik gelişmelere bağlı bilginin en önemli bir değer yarattığı süreçte yaşanan çevreye ilişkin geliştirilen tutum ve davranıştır. Sorumluluk; Kişinin kendi davranışlarını veya kendi etki alanına giren herhangi bir olayın sonuçlarını üstlenmesidir [TDK].

İnsan yaradılış gayesine ve doğasına uygun olarak zihinsel, ruhsal ve fiziksel gelişimini toplum içerisinde geliştiren sosyal bir varlıktır. Kişinin kendine ve başkalarına karşı yerine getirmesi gereken yükümlülüklerini zamanında yerine getirmesi zorunluluğudur. Karakterin en önemli özelliğidir. İnsan içinde bulunduğu toplumundan etkilenen ve etkileyen yaşadığı topluma ve dünyayı istediği biçimde değiştirme çabası içerisinde bulunmaktadır. Doğal olarak içerisinde bulunduğu çevreye ilişkin geliştirdiği davranışların bütününe “sosyal sorumluluk” denilmesi mümkündür. Sosyal sorumluluk düşünce ve duygusu “insana saygı” temelinde gelişmektedir. İnsanın doğaya ve çevreye olan saygısı sosyal sorumluluğun en önemli sebeplerinden birisidir.

Sorumluluk anlayışı ahlaki ve hukuki değerlerden beslenmektedir. Ahlak anlayışı çok kez dine bağlı gelişmiştir. Hukuk da ahlaksal anlayışlara dayalıdır. Hristiyanlık inancında kilise önderliğinde sorumluluklar ifade edilmiştir. İslam inancında sorumluluklar paylaşılarak geliştirilmiş ve bu amaçla vakıflar kurulmuştur. Sanayi devrimiyle birlikte artan üretim ve rekabet bireyleri ve kuruluşları yalnızlaştırarak sosyal sorumluluk bilincini ihmal ettirmiştir. 20. Yüzyılın ilk yarısında dünyayı etkileyen savaşlar sonucu mağdur olan geniş halk yığınları bir araya gelmek suretiyle toplumsal olarak birlikte davranarak dayanışma yapmışlardır.

3.1.1. Kişilik psikolojisi ve davranış

Kişilik bireyin kendine özgü ve ayırıcı davranışlarının bütünü olarak tanımlanır. Kişilik “bir insanın başkalarından ayıran bedensel, zihinsel ve ruhsal özelliklerin bütünü” olarak değerlendirilmiştir. Bir başka deyişle, kişilik kavramından, bir insanın nesnel ve öznel yanlarıyla diğerlerinden farklı kılan duygu, düşünce, tutum ve davranış özelliklerinin bütünü anlaşılır. Karakter, kişiye özgü davranışların bütünü olup, insanın bedensel, duygusal ve zihinsel etkinliğine verdiği değerdir. Bireyin karakteri kişisel özellikleriyle içinde yaşanılan çevrenin değer yargılarıyla oluşur. Başka bir ifadeyle, kişilik içinde yaşanılan çevrenin değer yargıları birlikte yorumlanır [Köknel, 1986].

Kişiliğin gelişmesinde rolü olan etkenleri biyolojik, çevresel, kültürel ve aile etkenleri olarak incelenmek mümkündür. Biyolojik etkenler, saç, göz ve ten gibi özellikler doğrudan kalıtıma bağlıdır. Kişiliğin gelişiminde kalıtsal etkenlerin rolü oldukça karmaşıktır. Çevresel etkenler, kişiliğin gelişmesinde yetersiz beslenme, alkol, tütün, vb. alışkanlıkların etkileşimi büyük önem taşır. Kültürel etkenler, içinde yaşanılan her toplumun kendine özgü bir kültür yapısı, yaşama biçimi, töre ve gelenekleri, amaç ve tutumları vardır. Birey içinde yaşadığı toplumdan ve kültürden etkilenir. Kültür nelerin öğretileceğini belirler. Kültür, bir anlamda insanın çevresine katkısıdır. Bir toplumun üyesi olarak insanın yaptığı, düşündüğü ve sahip olduğu her şeydir. Değerler, inançlar, idealler, gelenek ve görenekler, sosyal ilişkiler bu tanım içerisinde değerlendirilir [Erkal, 2009].

Davranışların büyük bölümü tepkisel ve edimsel koşullanmalar yoluyla kazanılır. Günlük yaşamda başkalarının davranışlarını ve bu davranışların ne tür sonuçlar doğurduğunu gözleyerek, işiterek ya da okuyarak da önemli bilgi ve beceriler edinilir. Başkalarının deneyimlerini dinlemek veya okumak bilgiyi öğrenmek içinde yeterlidir. İşte bu nedenledir ki, gözlem yoluyla öğrenme, çoğu zaman insanların mevcut bulunduğu durumlarda ve başka insanların deneyimlerini gerektirdiği için bu tür öğrenmeye sosyal öğrenme denilmektedir [Uzunöz, 2009].

Diğer insanların birey davranışında doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak bir değişme meydana getirdikleri sosyal etki mevcuttur. Sosyal etki doğumla birlikte başlayıp devam etmektedir. Toplumsallaşma ise, aileden başlayarak içinde yaşanılan toplumsal kurumlarda devam eden, bireyi çevresiyle uyumlu sosyal bir varlık haline getiren süreçlerin bütünü olarak belirtilmektedir.

3.1.2. Geleneksel (kırsal) toplum sosyolojisi

Geleneksel toplumlar küçüktürler. İlkel kabileler ancak birkaç bin insandan oluşurlar. Buna karşın kentsel bölgeler büyüktür, kalabalıktır, nüfusları milyonlara ulaşır. Geleneksel toplumlar izole olmuş olarak bulunurlar. Diğer toplumlarla olan ilişkileri çok zayıftır. Buna karşın kent toplumları diğer toplumlara, karayolları, istasyonlar, deniz ve hava yollarıyla bağlıdır. Geleneksel folk toplumlarında okuma yazma oranı ve eğitim oranı düşüktür. Geleneksel toplumlar en çok dil yoluyla iletişimde bulunurlar. Örneğin halk şarkıları, inançlar hikayeler bir nesilden diğer nesle dil aracılığıyla aktarılır. Bu kültür öğeleri az çok değişse bile gelenekselliğini kaybetmeden özgünlüğünü korur. Geleneksel (folk) toplumlarında grup dayanışması çok yüksektir. Birbirlerinin kötü günlerinde destek olur, yardım sağlarlar; birlik duyguları yüksektir. Bu toplumlar aynı zamanda birbirlerine benzerler, yani homojen toplumlardır; belli inançları paylaşırlar [Özkalp, 2005].

3.1.3. Kent toplumu sosyolojisi

Toplum felsefecileri ve sosyologlar, geleneksel toplumlardan modern toplumlara dönüşümü tarım toplumundan sanayi toplumuna geçiş, cemaatten cemiyete geçiş, basit toplumlardan karmaşık toplumlara geçiş, mekanik dayanışmalı toplumlardan organik dayanışmalı toplumlara geçiş, kutsal toplumlardan laik toplumlara geçiş olarak tanımlamışlardır. Kültür ve yaşam tarzı bakımından heterojendir. Akrabalık bağlarının yerini gayri şahsi ilişkiler almıştır. Dini hayat önemini kaybetmeye başlamıştır. Karmaşık bir teknoloji ve geniş ölçüde işbölümüne dayanan bir ekonomik yapısı vardır. Süratli değişmeler içerisinde bulunmaktadır [Özyurt,2007]

Kent toplumu geleneksel toplumda açıklanan özelliklere sahip olmayan yapısal özellik gösterir. Kent toplumu heterojen bir yapıya sahiptir. Kent toplumunda insanlar gelir, etnik, ırk gibi farklı guruplardan bir araya gelirler; bu nedenle de farklı kültür özelliklerine sahiptirler. Kent toplumunda eğitim olgusu gelişmiştir. Aynı zamanda gazete dergi, televizyon, kitap, radyo gibi kitle iletişim araçları insanları günlük olaylardan haberli kılar. Üniversiteler ve kütüphaneler insanlara devamlı bilgi aktarır. Kent toplumunun bir araya gelebilmesi ve organizasyon olabilmesi güçtür. Yabancılaşma olgusu yüksektir. Başka bir ifadeyle, kent birçok farklı ve büyük gurupların bir arada oturduğu bir yerdir.

3.2. Sosyal Sorumluluk Projelerinin Kapsamı

Gelecek nesillere bırakabileceğimiz yaşanabilir bir dünya için, hükümetler, yerel yönetimler ve sivil halk el ele vermeyi, ortak çözümler üretmeyi son yıllarda öğrenmeye başlamıştır. Bu işteki en önemli adım, sivil toplum örgütlerinin kurulması olmuştur. Sivil toplum örgütleri, mevcut ve gelecekte olabilecek sorunları tespit etmede, çözüm üretmede son derece başarılı olmuşlardır. STK'lar, sosyal adaletin sağlanmasında da ciddi katkılar sağlar. Hükümetler tarafından desteklenen STK'ların gücünden son yıllarda şirketlerde yararlanmaya başladılar. Şirketler, partner olarak seçtiği bir STK ile Kurumsal Sosyal Sorumluluk Projeleri'ni hayata geçirmektedir. Sosyal sorumluluk projelerinin sağladığı avantajları gören birçok kurum, kendi dernek ve vakıflarını kurdular. Sosyal Sorumluluk Projeleri üretmede ve uygulamada şu anda geline nokta dünya geleceği için son derece umut vaat etmektedir.

Sosyal sorumluluk; kamu, özel sektör ve sivil toplumun bir amaç etrafında toplanarak, ortak yaşama yönlenmeleridir. Sosyal Sorumluluk; kendi çıkarlarının olduğu kadar toplumun genel çıkarlarını da geliştirecek ve koruyacak eylemlerin yapılmasıdır. Türkiye'de toplumun çözüm üretilmesinde, iyileştirilmesinde, geliştirmesinde ve sosyal adaletin sağlanmasında öncelikli olarak belirlediği sosyal sorumluluk konularının eğitim, sağlık ve çevrenin olduğu yapılan çalışmalardan anlaşılmaktadır.

3.3. Kurumsal Sosyal Sorumluluk Nedir?

Bir şirketin ya da markanın sosyal ve çevresel kaygıları kendi istekleriyle faaliyetlerinin ve paydaşlarıyla ilişkilerinin bir parçası haline getirmesi ve tüm paydaşlara karşı etik ve sorumlu davranması, bu yönde kararlar alması ve uygulamasıdır [AB].

Kurumsal Sosyal Sorumluluk şirketlerin yalnızca müşterileri, tedarikçileri ve çalışanları ile ilgili değil aynı zamanda şirketin faaliyet yürüttüğü toplum içindeki diğer gurupların ihtiyaçları, amaçları ve değerleriyle ilgilidir [BM].

Kurumların kendi faaliyet alanları çerçevesinde sosyal paydaşlarına olan etkilerini analiz etmeleri, sosyal refahın korunması ve geliştirilmesi için yapacağı çalışmalar ve alacağı önlemlerin bütünüdür [KSSD].

- KSS hem sosyal hem de çevresel konuları ele almaktadır.
- KSS, iş stratejisi ve faaliyetleri içine çevresel ve sosyal konuları dahil etmektir.
- KSS, gönüllülük esasına dayanır.
- KSS’ nin bir başka önemli açılımı da şirketlerin kendi iç ve dış paydaşlarıyla nasıl paylaşımlarda bulunması ile ilgilidir.

Sosyal sorumluluk, kamu sektörü, özel sektör ve sivil toplum bir araya getiren bir gaye için birlikte yaşamaya yönlendiren vicdani ve ahlaki kurallar bütünüdür. “Bu topraktan alınanların bu toprağın insanlarına geri verilmesi” ve bu topraklara ait olan değerlerin sorumluluğunun idrakiyle sosyal çevreye karşı sorumlu davranarak yaşam kalitesinin artırılmasıdır.

Kurumsal sosyal sorumluluk bir proje olarak algılanmamalıdır. Projenin her adımı iş süreçlerin de olmalı, çalışanları, müşteriler ve paydaşlar tarafından da amacına uygun olarak algılanmalı, ona uygun davranılmalıdır. Sürdürülebilirlik, KSS en önemli unsurlarından biridir. Sürekliliği olan, sonuçlarının ölçülebilir olması, KSS başarısını

gösteren etkenlerdendir. KSS doğru yönetilmesi bir diğer önemli unsurdur. KSS için seçilen partnerler de başarıdaki önemli etkenlerden biridir. Projenin yaygınlaştırılmasında ve gücünün artırılmasında seçilen STK'nın rolü büyüktür.

3.4. Kampanyalar

Kampanyalar, politika, ekonomi, sağlık, güvenlik gibi birçok alanda etkisi kanıtlanmış, haber verme, eğitime, bilinçlendirme, toplumsal bütünleşme sağlama, kamuoyunu yönlendirme gücüne sahip etkinliklerdir.

İlk kez II. Dünya Savaşı sırasında bir dizi askeri faaliyeti anlatmak amacıyla kullanılmış olan kampanya, günümüzde siyasette bir adayın seçilmesinde, bağış toplanarak bir fon oluşturulmasında, reklamcılıkta olağan reklam faaliyetlerinden ayrı olarak özel amaçlı reklam çabalarında kullanılan bir terimdir. Kampanyalar mevcut durumu tam inceleyerek ayrıntılı planlama, özenli uygulama ve kontrole dayanan ulaşılabilinecek belirli bir amacı gerçekleştirmeye yönelik çalışmalardır [Ekici, 2012].

Coffman'a göre kitle iletişim kampanyaları ikiye ayrılmaktadır [Coofman, 2003].

- Bireysel davranış değişimi kampanyaları, bireyin sosyal probleme neden olan davranışını önlemeyi veya davranışı bireysel veya toplumsal olarak daha iyi hale dönüştürmeyi amaçlar.
- Toplumsal iyileştirme kampanyaları, toplumda seferberlik hareketi oluşturarak değişim yapmayı amaçlar. Bu kampanyalar daha az anlaşılırdır ancak, hızla çok kişiye ulaşırlar.

3.4.1. Sağlık iletişim kampanyaları

Sağlık iletişim kampanyaları, dikkatli bir şekilde organize edilir ve yaklaşan sağlık tehditlerine karşı insan gruplarına yardım etmek amacıyla stratejik olarak toplumsal bilgileri yayma çabaları tasarlanıp yürütülmesini kapsar.

Sağlık iletişim kampanyalarını planlayan ve uygulayanların, kurulan iletişime dayalı stratejik yaklaşımlar ve davranış teorileri, bunun yanı sıra hedeflenen müdahaleler ve mesajları oluşturmak için tüketici geribildirimini kullanması gerekmektedir. Johns Hopkins Üniversitesi, Hijyen ve Halk Sağlığı Okulu, İletişim Programları Merkezi tarafından sağlık iletişim kampanyalarının modellenmesinde altı adım geliştirilmiştir [Bensley, Fisher 2009]. Sağlık iletişim kampanyaları:

- i) Halk sağlığını teşvik etmeyi,
- ii) Tehlikeli sağlık risklerinin yayılmasını önlemeyi,
- iii) Önemli sağlık sorunları konusunda toplumsal bilinci arttırmayı hedefleyen,
- iv) Geniş çapta iletişim stratejileri ile,
- v) Sağlıklı yaşamak için bilgiye ihtiyaç duyan insanlara yardımcı olmak üzere,
- vi) Konuyla ilgili ikna edici sağlık bilgileri yayma faaliyetlerini içerir.

Sağlık iletişim kampanyaları özel grup olan hedef kitleyi tehlike potansiyeli olan riskli davranışa karşı eğitmek ve hedef kitlenin toplum sağlığı konusunu desteklemesi için harekete geçmesini sağlamak üzere tasarlanır.

Bensley ve Fisher'e göre (2009), kampanyalar kamu bilgisini, tutumları ve davranışları etkilemek üzere tasarlanır. Tabii bu hiç de kolay olmamaktadır. İnsanlara gönderilen mesajlarla onların aldıkları mesajlara verdikleri tepkileri arasında doğrudan bir ilişki bulunmamaktadır. İnsanlar, gönderilen mesajları tek bir şekilde yorumlamaz ama bununla beraber kendilerine gönderilen mesajları kendilerine has bir şekilde cevaplarlar. Örneğin sağlık kampanyasında kullanmak amacıyla, sürücülere sürüş esnasında emniyet kemeri kullanımlarını sormak çok basit gibi görülebilir. Basit olarak bir iletişim kampanyası mesajı “Araba kullanırken emniyet kemerinizi takınız” şeklinde geliştirilmiş olabilir. Bu mesajın sürücülerin inanışlarına, tutumlarına, değerlerine etkisi için kampanya plancısı pek çok farklı değişkeni hesaba katmalıdır. Mesaj hedef kitlesi için basit ve zorlayıcı mıdır? Hedef kitlenin üyeleri bu mesaja nasıl karşılık verir?

Bu mesaja dikkatlerini verecekler midir? Onlar buna tepki olarak kendi davranışlarını ayarlayacaklar mıdır? Kampanya plancıları altyapı araştırması yapmalı ve bu soruları yanıtlamalıdır.

3.5. Türkiye’de Başarılı Uygulanan Sosyal Sorumluluk Proje ve Kampanyalar

Bu bölümde Türkiye’de kamu kurum ve kuruluşlarının önderlik ettiği ve diğer sivil toplum örgütlerinin de katkı verdiği başarılı bir biçimde yürütülmekte olan sosyal sorumluluk projelerinden “Türkiye’nin Dumansız Hava Sahası” ile “Haydi Kızlar Okula” projeleri örnek olarak incelenmiştir.

3.5.1. Türkiye'nin dumansız hava sahası

19 Mayıs 2008’de yürürlüğe giren kapalı alanlarda sigara içilmesini yasaklayan mevzuat düzenlemesi ile ilgili olarak halkın bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi Yasayla ilgili farkındalığı artırmak, yasaya uyum ve kabulü sağlamak amacıyla “Dumansız Hava Sahası” ve “Havanı Korum” sloganlarıyla Ulusal Medya Kampanyası başlatılmıştır. “Dumansız Hava Sahası” kampanyasının amacı; yasayla ilgili farkındalığı artırmak ve yasaya uyum ve kabulü sağlamaktır. Kampanyanın iletişim stratejisi Türkiye’yi, dumansız yeni hayat biçimine özendirmek olarak belirlenmiştir. Kampanya yaklaşımı “Yasak” kavramı yerine birleştirici ve pozitif değişim odaklı yaklaşım, olumsuz yerine olumlu mesaj ve kavramların öne çıkarılması, katmanlı bir kampanya yapısı ile ilerlemek, sigara içmeyen grupta yasaya yönelik farkındalık yaratmak, kazandıkları haklara ilişkin bilinç geliştirmek, sigara içenleri, alan sınırlamaları ve düzenlemeler konusunda bilgilendirmek, uyum sürecini yönetmek, çocuklar ve gençlerde tütün karşıtı tavrı özendirmek, çocukların korunması için yetişkinlere yönelik “duygusal etki” yaratmaktır. Kampanyanın teması ise “Havanı Korum” olarak benimsenmiştir.

Dumansız hava sahasına yönelik politikaların amacı, tütün ve tütün ürünleri tüketiminin belirli yerlerde yasaklanmasıdır. Bu politikalar, uyum sağlamayanlara getirilen cezalarla birlikte yasa ile desteklenmektedir.

Dumansız hava sahası politikalarının, sigara içmeyi yasakladığı alanlar: İş yerleri, kamu binaları, toplu taşıma araçları, barlar ve lokantalar olarak belirlenmiştir. Dumansız hava sahası sağlığın iyileşmesine katkıda bulunması amacına yönelik bir kampanyadır. Amaçlarından biriside sigara içmeyenlerin sigaranın dolaylı zararlarından korumaktır. Ayrıca, dumansız iş yerleri, sigara içenleri bırakmaları ve bırakanları başlammaları doğrultusunda motive etmektir.

DSÖ'nün resmi internet sitesinde Türkiye'nin tütünle mücadelesinden övgüyle söz edilmektedir. Türkiye'nin bu örnek mücadelesini “Başarı Hikâyesi” olarak nitelendiren DSÖ, tütün kullanımı yaygınlığının azaltılması konusunda böyle bir ilerlemenin, sağlıklı tütün kontrolü politikalarını benimseme ve uygulama konusunda güçlü bir siyasi irade ve hükümet kararlılığı olmadan yapılamayacağının altını çizmiştir. DSÖ'nün gerek internet sitesinden gerekse gerçekleştirdiği toplantılarda Türkiye'ye yönelik övgü dolu sözleri bu mücadeleyi planlayıp hayata geçirenlerle böylesine önemli bir konuyu sahiplenip en büyük destekçisi olan halk ve güzel bir medya savunuculuğu örneği gösteren Türk medyası açısından bir gurur vesilesidir. Türkiye'nin 2008'den beri yürüttüğü tütünle mücadelede ulaştığı son başarısı, Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) Avrupa Bölgesi 62. Bölge Toplantısında duyurulmuştur. DSÖ Avrupa Bölge Direktörü Zsuzsanna Jakab, Türkiye'nin DSÖ'nün MPOWER ölçütlerinin tamamını yerine getiren dünyadaki ilk ve tek ülke olduğunu açıklamıştır.

3.5.2. Haydi kızlar okula

“Haydi kızlar okula” kampanyası; Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti-UNICEF 2001-2005 Ana Uygulama Planı kapsamında Milli Eğitim Bakanlığı ile UNICEF arasında imzalanan protokol gereği 17 Haziran 2003 tarihinde Van ilinde başlatılmıştır. Kampanyaya kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları ve yerel yönetimlerden de katılım sağlanmıştır.

Kampanyanın amacı; kamu kurum ve kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, yerel yönetim ve gönüllülerin katılım ve katkısıyla, okullulaşma düzeyinin en düşük olduğu illerde zorunlu öğrenim çağında olup (6-14 yaş) eğitim sistemi dışında kalan,

okula hiç kaydolmamış ya da okula kayıtlı olup devamsızlık yapan kız çocukların okullulaşmalarının sağlanması ve böylece ilköğretim düzeyinde okullaşmadaki cinsiyet eşitsizliğinin kapatılmasıdır. Kampanya kapsamında kız çocuklara odaklanılmakla birlikte çalışmalar sırasında tespit edilen sistem dışındaki erkek çocuklar da hedef grupta yer almıştır.

Kampanya ilk yılında kız çocuklarının okullaşma oranlarının en düşük olduğu 10 doğu ve güneydoğu ilinde başlatılmıştır. 2004 yılında 23 il daha eklenmiş, 2005 yılında bu sayı 53 ile çıkarılmıştır. 2006 yılında ise kampanya 81 ile yaygınlaştırılmıştır.

Kampanya uygulama süreçleri şöyle sıralanmıştır.

- Örgütlenme ve kapasite geliştirme
- Tespit ve analiz
- İkna ve kayıt
- İzleme ve değerlendirme

Haydi Kızlar Okula Kampanyası'nın başarılı olmasının nedenleri arasında kamu kuruluşları, sivil toplum kuruluşları, gönüllüler başta olmak üzere bütün birimlerin büyük katkıları ve çalışmalara aktif katılımında bulunmuş olmasıdır. Ayrıca; il ve ilçelerde sivil toplum örgütleri ile birlikte başarılı sonuçlara ulaşılmıştır.

4. TÜRKİYE’DE TRAFİK GÜVENLİĞİ ÇALIŞMALARI

4.1. Kalkınma Planlarında Ulaştırma Sektörü ve Trafik Güvenliği

Türkiye’de ulaştırma sektörüne ilişkin politika çerçevesini belirleyen başlıca belge, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından hazırlanan kalkınma planlarıdır. 2007 yılına kadar 5 yıllık dönemler için hazırlanan, 2007 yılından itibaren ise 7 yıllık dönemler için hazırlanmaya başlanan bu planlarda toplumun erişmesi istenen iktisadi ve toplumsal amaçlar, bunları gerçekleştirmek için başvurulacak araçlar ve bu araçların kullanılmasında uyulacak temel ilkeler, ülkenin çeşitli sektörlerinin yanı sıra ulaştırma sektörünün sorunları, gelişme eğilimleri, öncelikleri ve sektöre ilişkin hedefler belirlenmekte; bu tespitler doğrultusunda yatırım programları hazırlanarak sektördeki yatırımlara bütçeden pay ayrılmaktadır [Pampal, 2002].

Kalkınma Planları ulaştırma sektörünü beş alt başlık altında incelemekte ve gelişme hedeflerini de bu doğrultuda oluşturmaktadır: Karayolu ulaştırması, demiryolu ulaştırması, denizyolu ulaştırması, havayolu ulaştırması ve kent içi ulaşım. Kalkınma Planlarının ulaştırma sektörüne ilişkin tespit, değerlendirme ve önerileri incelendiğinde, 1970’li yıllardan bu yana hazırlanan her planda sektörün karayolu ağırlıklı gelişme eğiliminin sürdürülemeyeceğinin vurgulandığı görülmektedir. Karayolu ulaşımının gerek yolcu gerek yük taşımacılığında %90’ların üzerinde paya sahip olması nedeniyle, sektörde türlerin (modların) daha dengeli kullanılması gerektiği ve karayoluna bağımlılığın yarattığı olumsuz çevresel etkilerin en aza indirilmesinin sağlanması gerektiği üzerinde durulmaktadır [Babalık-Sutcliffe, 2010].

Sektörün çevresel etkilerinin azaltılması gereğinin 1995 yılında hazırlanan Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planında vurgulandığı; sürdürülebilir ulaşım terminolojisinin ise ilk kez 2001 yılında hazırlanan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı kapsamında kullanıldığı görülmektedir. Ulaştırma sektörünün çevresel etkilerinin ve iklim değişikliğine katkısının azaltılması açısından ve sürdürülebilir ulaşım ilkeleri

doğrultusunda Kalkınma Planlarında bir politik irade olduğu görülmektedir. 2001-2005 yıllarını kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun biçimde dengenin sağlanması, ulaştırmada can ve mal güvenliğinin yanı sıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi planın başlıca amaçları arasında sayılmıştır. Dengeli bir ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanması başlıca stratejiler arasında yer almış; Avrupa-Asya trafiği için tüm ulaştırma sektörlerini kapsayan kombine taşımacılığın geliştirilmesi öngörülmüş; artan çevre bilincine paralel olarak önem kazandığı vurgulanan sosyal maliyet (dışsallık) kavramının ulaştırma sektöründe planlama ve projelendirme aşamasında dikkate alınması ve dışsallıkların maliyetlere yansıtılması amacıyla, Avrupa Ulaştırma Bakanları Konseyi kararı çerçevesinde başlatılan çalışmaların tamamlanacağı belirtilmiştir. Sektörde, iklim değişikliğine neden olan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına yönelik politikaların geliştirilmesi ve ulaştırmaya bağlı emisyon envanterleri çıkarılması da temel amaç, ilke ve politikalar kapsamında sayılmıştır. Ulaştırma başlığı altında ayrıca ele alınmamış olmakla beraber, enerji başlığı altında “doğanın korunması amacı dikkate alınarak, yeni ve yenilenebilir enerji kaynaklarının geliştirilmesi, yaygınlaştırılması ve tüketimde daha büyük oranlarda yer alması için tedbirler” alınacağı da belirtilmektedir. Bu plan kapsamında kentsel ulaşımaya yönelik özel ihtisas komisyonu çalışmaları yapılmış ve raporu hazırlanmış olmasına rağmen, kentsel ulaşımaya ilişkin bir politika önerisinin plana girmediği görülmektedir [Babalık-Sutcliffe, 2010].

2007-2013 yıllarını kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda temel ilkeler arasında “doğal ve kültürel varlıklar ile çevrenin gelecek nesilleri de dikkate alan bir anlayış içinde korunması esastır” ifadesi yer almış; ulaştırma sektöründe ise temel politika olarak “ulaştırma türlerinin teknik ve ekonomik açıdan en uygun yerlerde kullanıldığı dengeli, akılcı ve etkin bir ulaştırma altyapısının oluşturulmasında, sistem bütüncül bir yaklaşımla ele alınacak; yük taşımalarının demiryollarına kaydırılmasını, önemli limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesini sağlayan, taşıma modlarında güvenliği öne çıkaran politikalar izlenecektir” denilmektedir.

Ulaştırma projelerinin geliştirilmesinde koridor yaklaşımına geçileceği; alternatif ulaştırma modlarını inceleyen ve dışsallıkları kapsayan değerlendirmelerle, en avantajlı ulaşım türünün belirleneceği; demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınmasının özendirileceği vurgulanmaktadır. Yük taşımalarının özellikle demiryolu ağırlıklı yapılmasının ulaştırma sektöründe stratejik bir amaç olduğu belirtilmekte; 2007-2013 döneminde yurtiçi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama %12’lik artış; uluslararası demiryolu taşımalarında ise yıllık ortalama %25’lik bir artış sağlanması öngörülmektedir. Ayrıca trafik güvenliği ve altyapının verimli kullanımı için bilgi teknolojilerinden yararlanılmasına önem ve öncelik verileceği vurgulanmakta; sürekli güncellenen ve homojen bir yapıya oturtulmuş ulaştırma veri tabanının oluşturulması, izleme mekanizmalarının geliştirilmesi öngörülmektedir. Ulaştırma sektöründeki kurumları tek çatı altında toplayarak karar alma ve programlama sürecinde koordinasyonu sağlayacak bir yönetim yapısının oluşturulması da başlıca politikalar arasında yer almıştır [Babalık-Sutcliffe, 2010].

Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planında (2007-2013) Ulaştırma Sektörüne ve Karayolu ulaşımına ilişkin aşağıdaki tespitler yer almaktadır.

- Dünyada ticaretin giderek serbestleşmesine paralel olarak rekabetin artması ve küresel ve bölgesel ölçekte organizasyonların ağırlık kazanmasıyla taşıma mesafelerinin uzaması, hız unsurunu öne çıkarmıştır. Bu durum, hammadde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara düşük maliyetle ve zamanında ulaştırılmasının önemini artırmış, lojistik hizmetler ile desteklenen kombine taşımacılık sistemlerinin kullanımını yaygınlaştırmıştır.
- Ülkemizde başta karayolları olmak üzere trafik güvenliğinin yeterli olmaması önemli bir sorun olmaya devam etmiştir.
- Türkiye’de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en

uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olması, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenmesine yol açmıştır. Bu durum taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olmuştur.

- VIII. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payı 2000 yılında yüzde 88,7'den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaşmıştır. Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payı daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilemiştir. Demiryolu ve boru hattı taşımaları paylarını korumuştur. Bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95,2'si karayolu ile gerçekleştirilmiştir. Yurt dışı yük taşımaları denizyolu, yolcu taşımaları ise havayolu ağırlıklı yapısını korumuştur.
- Sektör içindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütününe dengeli bir yapıda ele alan politikaların oluşturulamaması sorunu bu dönemde de devam etmiştir. Bu sorunların giderilmesi amacıyla başlatılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları 2005 yılında tamamlanmıştır.
- Trafik kazaları sonucu ortaya çıkan can kayıplarının yanı sıra uğranılan ekonomik kayıplar önemli bir sorun olmaya devam etmiştir. Ülkede trafik kazalarından kaynaklanan yolcu-km başına düşen ölü sayısı AB ortalamasının oldukça üzerindedir. 2004 yılı istatistiklerine göre, kent içi ve şehirlerarası yollarda toplam 537 bin kaza meydana gelmiştir. Bu kazalarda 4 428 kişi hayatını kaybetmiş, 136 229 kişi de yaralanmıştır.
- 2005 yılı başı itibarıyla köy yolları hariç 62 bin km uzunluğundaki devlet ve il yolunun yaklaşık 4 000 km'si stabilize ve toprak halde bulunmaktadır. VIII. Plan döneminde 170 km otoyol ve bağlantı yolunun yapımı tamamlanmış, İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen 117 km'lik yol ile birlikte toplam otoyol ağı 1 944 km'ye ulaşmıştır. Devlet ve il yollarında 2003 yılı sonrasında hız kazanan bölünmüş yol yapımları ile toplam bölünmüş yol uzunluğu 5 576 km. artışla 2005 yılında 9 441 km olmuştur. Ağır taşıt trafiğine uygun bitümlü sıcak karışım kaplamalı (BSK) devlet ve il yolu uzunluğu 7 080 km'dir. Yeni bölünmüş yolların büyük çoğunluğu sathi kaplamalı olarak inşa edilmiş olup BSK'ya çevirme çalışmalarına başlanmıştır.

- Uluslararası karayolu taşımacılık filomuz, 2004 yılı verilerine göre yaklaşık 32 000 araç ve 1,4 milyon tonluk taşıma kapasitesiyle yılda yaklaşık 2 milyar dolar civarında gelir sağlamakta ve ihracatımızın değer olarak yüzde 40'ını taşımaktadır. AB ülkelerinde araçlarımıza uygulanan geçiş kotası sınırlamaları sorun olmaya devam etmekte, filo kapasitesinin etkin kullanımını engellemektedir.

4.2. KİTĞİ Projesi (Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Programı)

Türkiye’de 2001 yılında; İçişleri Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı ve Gazi Üniversitesi ile İsveç Ulusal Yol Danışmanlık Limited (SweRoad) işbirliğinde 2001-2010 yıllarını kapsayan “Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği” (KİTĞİ) programı düzenlenmiştir. Hazırlanan programın amacı, gelecekteki on yıl içinde ve sonrasında trafik kazalarını ve ölü, yaralı sayılarını azaltmaktır. Türkiye için belirlenen güvenlik öngörüsü “Türkiye’deki karayollarında trafik kazası sonucu hiç kimse ölmemeli ve ağır şekilde yaralanmamalıdır.” Ulusal Trafik Güvenliği Programı, dört aşamada hazırlanmıştır:

- i) Mevcut kaza ve yaralanma sorununun analizi (“Sorun”)
- ii) Bir trafik güvenliği yaklaşımı oluşturulması (“Vizyon”)
- iii) Bir strateji ve taktikler oluşturulması (“Strateji”)
- vi) Bir trafik güvenliği eylem planı hazırlanması (“Plan”)

Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Programının amacı, ilk olarak *Sorunun* incelenerek, bir *Güvenlik Vizyonu* oluşturulması, bunu izleyen bir *Strateji* ve bir *Eylem Planı* hazırlanmasıdır. Bundan sonraki amaç, önerilen önlemlerin uygulanarak kaza ve yaralanma sorununun çözülmesidir.

Uzun-vadeli genel güvenlik vizyonu şöyledir:

- Türkiye’deki karayollarında (trafik kazası sonucunda) hiç kimse ölmemeli veya ciddi şekilde yaralanmamalıdır.

Orta-vadeli güvenlik hedefleri şöyledir:

- Trafik kazaları sonucunda ölen ve ciddi şekilde yaralanan kişilerin sayısı, sürekli olarak azaltılmalıdır.
- Korunmasız yol kullanıcıların ve çocukların güvenliğine özel önem gösterilmelidir.

Güvenlik hedefleri (1999'la karşılaştırıldığında) şöyledir:

2006'ya kadar

- Ölen kişi sayısı yüzde 20 azalmalıdır.
- Ölen korunmasız yol kullanıcıların sayısı yüzde 20 azalmalıdır.
- Ölen çocukların (0-14 yaş) sayısı yüzde 25 azalmalıdır.

2011'e kadar

- Ölen kişi sayısı yüzde 40 azalmalıdır.
- Ölen korunmasız yol kullanıcıların sayısı yüzde 40 azalmalıdır.
- Ölen çocukların (0-14 yaş) sayısı yüzde 50 azalmalıdır.

KİTĞİ projesi kapsam olarak, ulaştırma alt sektörleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengeler kurularak, taşımaların her türünde öncelikle can ve mal güvenliğinin gözetilmesi ve buna yönelik yasal ve kurumsal altyapının oluşturulması, kamuoyunun trafik konusunda bilinçlenmesinin ve katılımının sağlanması temel amaçtır. Karayolu altyapısı, trafiğin gerektirdiği kesimlerde otoyol ve bölünmüş yol sistemi ile geliştirilecek, büyük şehir geçişlerinin çevre yollarına dönüştürülmesine önem verilecek, karayolu ağı üzerinde trafik kazalarının yoğunlaştığı kara noktaların giderilmesi çalışmaları öncelikle ele alınarak tamamlanacaktır. Karayolu altyapısının tasarım, yapım ve bakımında görevli teknik personelin trafik mühendisliği konusunda da eğitilmesi sağlanacak ve altyapı projeleri, trafik güvenliği uygulamaları ile bir bütün olarak ele alınacaktır. Trafik suçlarına verilen cezaların

uygulanabilir, caydırıcı ve kamu vicdanını tatmin edici şekilde düzenlenmesi, denetim hizmetlerinin, teknik donanımlı araçlarla seyir halindeki trafik üzerinde etkin olarak yapılması sağlanacaktır. Her türlü eğitim olanakları kullanılarak ve okul öncesinden başlayarak, tüm vatandaşların trafik konusunda eğitimini sağlamaktır [DPT].

Karayolları Genel Müdürlüğü, KİTĞİ (Karayolu İyileştirmesi ve Trafik Güvenliği) adı altında uygulamaya konulan proje kapsamında yol alt yapısının iyileştirmesi ve yeniden yapımına yönelik projenin amacı olarak sadece nokta çözümler ile ilgilenilmesi nedeniyle, ana arterlerin tamamı üzerinde gerekli fiziksel iyileştirmeler yapılamamıştır. Trafik güvenliği denetimler ile sağlanabilmiştir. Bazı kaza tiplerinin ortadan kaldırılması ya da en aza indirilmesi için yollarda fiziksel önlem alınması zorunlu olmaktadır. Bu kaza tipleri içinde en başta geleni, genellikle hatalı sollamadan kaynaklanan karşı karşıya çarpışmalardır. İki yönlü trafiğe hizmet eden yollarda yaşanan bu kaza türünü engelleyebilmek ve taşıt işletim giderini azaltabilmek için özellikle tırmanma şeridi teşkil edilmesi, görüşü engelleyen objelerin kaldırılması gibi çözümler üretilse de, kural ihlali durumunda bu çözümler yetersiz kalmakta ve sonuçta fiziksel önlemlerle kural ihlallerini ortadan kaldırmaya çalışmak zorunlu hale gelmektedir. Bu nedenle, hem artan trafiğin getirdiği kapasite sorununu çözmek hem de kazaları azaltmak için, özellikle ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının büyük bir kesiminin meydana geldiği ana arterler ve transit koridorları üzerinde önlemler alınması ve imkanlar ölçüsünde yolların bölünmüş hale getirilmesi gerekmektedir [Güngör, Arman, Özkan, Kahramangil, Sağlık KGM, 2007].

4.3. Sempozyum ve Kongreler

4.3.1. Trafik ve yol güvenliği kongreleri (TRODSA)

Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı ve İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı işbirliğinde, bir yıl ulusal takip eden yıl uluslararası olmak üzere düzenlenen Trafik

ve Yol Güvenliği Kongrelerinin (TRODSA) temel amacı, trafik ve yol güvenliği alanında teknik ve uygulamalı bilgilerin sunulması için bir ortam yaratmak ve bu alandaki işbirliğini geliştirmektir. TRODSA kongreleri 2000-2007 yılları arasında olmak üzere 7 kez gerçekleşmiştir. 2004 yılında gerçekleştirilen uluslararası kongrenin teması “Sürdürülebilir Trafik Güvenliği için Politika Geliştirme ve Kurumsallaşma”, 2005 yılında gerçekleştirilen ulusal kongrenin teması “Trafik Yönetim ve Denetiminde Merkezi ve Yerel Yönetimlerin Rolü: Avrupa Birliği Uygulamaları ve Türkiye”, 2006 yılında gerçekleştirilen uluslararası kongrenin teması “Yeni Yaklaşımlar Yeni Teknolojiler” ve 2005 yılında gerçekleştirilen ulusal kongrenin teması ise “Kent içi Trafik; Problemler, Çözüm Önerileri” olmuştur.

Kongrelerde her yıl farklı bir tema belirlenmiş olmakla birlikte temel olarak aşağıdaki konularda akademik düzeyde bilgi paylaşımı gerçekleştirilmiştir.

Planlama

- Kentsel Ulaşım Planlama Politikaları
- Kısa Erimli Planlama
- Trafik planlamasında İklim

İşletme

- Mühendislik ve altyapı
- Ulaşım Olanaklarından Etkin Yararlanma
- Sis ve Duman tehlikesi
- Kar Yığılması
- Şehir içi Yollarda Aydınlatma
- Şantiye ve Yol Güvenliği
- Çalışma Alanı Tanzimi ve Yol Güvenliği
- Şehir içi Yollarda Işıklı Yön ve Bilgi Levhaları
- İklim ve Kaza İlişkileri, Yol İklim Koşullarında Gözlem Sistemleri
- İklim Koşullarında Yol Bakımı ve Trafik Güvenliği
- Özel Gruplara Yönelik Altyapı Uygulamaları (Engelli, çocuk, yaşlı vb.)

- Yaya Güvenliği ve Altyapı

Taşıma Sistemleri

- Toplu Taşıım Sistemleri
- Raylı Sistemler
- Otobüs Taşımacılığı
- Servis Taşımacılığı
- Ara Toplu Taşıım Sistemleri (Minübüs, taksi dolmuş vb.)
- Bireysel Ulaşım
- Taksi
- Özel oto

Kent içi Yük Taşımacılığı

- Ağır Tonajlı Araçlar
- Kargo ve Kurye Taşımacılığı
- Hafif Ticari Taşıtlar
- Tehlikeli Madde Taşımacılığı

İlk yardım

- Acil Yardım ve Kurtarma Hizmetleri
- Hastane Hizmetleri

İnsan Faktörü

- Etkili Trafik Denetimi ve Denetimin İzlenmesi
- Sürücü Tutum ve Davranışlarını Değiştirme Programları,
- Ulusal Düzeyde Yaklaşımlar
- Saldırgan Sürücülük
- Trafik Güvenliği Kampanyaları
- Trafik Güvenliğinde Etkili Sivil ve Yerel Girişim
- Genç / Acemi Sürücü Güvenlik Eğitimi
- Psikolojik Değerlendirme

- Yorgunluk ve Uykusuzluk

Eğitim

- Mesleki Yeterlilik
- Müfredat Programı
- Mesleki Yeterlilikte Eğitimcilerin eğitimi
- Sürücü Kurslarında Eğitim
- Akreditasyon Kurumu Oluşturulması
- Eğitim Kurumları Birliği

Yasal Düzenlemeler

- Yasalar, Yönetmelikler
- Belgeler (Yetki Belgeleri, Yetki Belgesi/Lisans Sistemine Giriş
- Çalışma Koşulları
- Mesleki Saygınlık

Finansman

- Altyapı Finansmanı
- Toplu Taşıma Araçlarının Finansmanı
- Sigortacılık Faaliyetleri
- Finansman Temini ve Kullanımı

4.3.2. Karayolu trafik güvenliği sempozyumu

Trafik güvenliğinin bilimsel bir platformda birçok yönleri ile analiz edilerek, trafik kazalarının önlenmesi ve trafik güvenliğinin sağlanması için uygulanacak yöntem, teknik ve stratejilerin Polis-Üniversite-Sivil toplum Kuruluşları trafik güvenliği uzmanlarının katılımıyla, ülkemiz trafik güvenliği hakkındaki bilimsel öneri ve değerlendirmelerin ele alınması, analitik bir düşünce ile sentez yapılarak gelecek için karayolu trafik güvenliği konularında çeşitli projeksiyonların ortaya konulması

amacıyla 06-07 Mayıs 2010 tarihlerinde Ankara'da Polis Akademisi Anıttepe Kampüsünde “1. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu” düzenlenmiştir.

Sempozyumda, karayolu trafik güvenliği konusunda toplumda trafik kültürü ve insan hayatına verilen değerler bütününe trafikte yeniden oluşturulması için gerek sorumlu ve yetkili, gerekse gönüllü olarak bütün kurum, örgüt ve bireylerin ortaklaşa hareket edebileceği platformlar ve çalışma grupları oluşturulmasının ve bu grupların birlikte hareket edebilmelerini sağlayacak koordinasyon kuruluşlarının oluşturulması gerektiği öngörülmüştür. Trafik güvenliğinin çok boyutlu bir olgu olduğu ve bu alanda sürdürülecek çözüm odaklı çalışmaların da çok boyutlu olması ve koordine içerisinde yürütülmesi gerektiği kaçınılmaz bir gerçek olmakla birlikte sempozyum boyunca öne çıkan belirli başlı öneriler şunlardır;

- Taşıma talebini karşılayacak ulaşım altyapısının oluşturulması ve karayolu trafik güvenliğinin sağlanması konusunda gerçekçi, uygulanabilir ve somut hedefler içeren ulusal stratejiler, kısa, orta ve uzun vadeli planlamaları da içeren karayolu güvenlik politikalar belirlenerek buna uygun stratejiler ve bütçeler oluşturulmalı, toplumsal bir konsensüs sağlanmalı ve devlet politikası haline getirilmelidir.
- Karayolu trafiğini ilgilendiren tüm mevzuat tek başlı bir yapı içerisinde ele alınmalı, Avrupa Birliği mevzuatı dikkate alınarak konuyla ilgili sivil toplum örgütlerinin görüşleri alınmalı ve bu alanda politikalar oluşturulurken toplumsal fayda ön planda tutulmalıdır.
- Ulaşım politikaları ulusal ve uluslararası düzeyde ele alınarak saptanmalı, Karayolu, Denizyolu, Havayolu, Demiryolu, Boru Hatları vb. ulaşım sistemleri arasında koordinasyon sağlanarak kombine taşımacılık devreye sokulmalıdır.
- Kent içi ve kent dışı ulaşım anlayışı subjektif, günöbirlik ve çok parçalı çözümler yerine, ihtiyaçları karşılayabilen, geleceğe yönelik ve bilimsel unsurları içeren nitelik taşınalı, özellikle kent merkezlerinde toplu taşıma sistemleri özörlü ve engellilerin ihtiyaçlarına da gerçekten cevap verebilmeli, ulaşım rahatlığı ve konforu esas alınarak kullanım açısından cazip hale getirilmelidir.

- Elektronik denetleme sistemleri, çok fonksiyonlu radar cihazları ve benzeri teknolojik sistemlerin denetleme hizmetlerindeki yoğunluğu ivedilikle artırılmalıdır.
- Kaza analizlerinin, mühendislik, psikoloji gibi farklı disiplinlerden gelen uzmanların da katılımıyla oluşturulacak gruplarca ve kazanın oluşmasına etki eden tüm veriler dikkate alınarak yapılması için gerekli sistem oluşturulmalıdır.
- Trafik kültürünün ve güvenliğinin sağlanması amacıyla ulaşım ve trafik eğitimi-öğretimi daha aktif bir yapıda sürdürülmeli, küçük yaşlardan itibaren kişileri etkisi altına alacak ve yaşam boyu sürecek bir yapıya kavuşturulmalı, genel bütçeden de pay ayrılmak suretiyle tek bir elden hazırlanacak görsel uygulamalarla geliştirilmeli, medya aracılığı ile yapılan trafik eğitimleri günün izlenebilir saatlerinde ve tüm kanallarda aynı anda yapılmalıdır.
- Polis Akademisi ve diğer Üniversitelerimiz bünyesinde 'Trafik Mühendisliği' bölümü açılmalı ve bu bölüme uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- Trafik kazalarında önemli bir rol oynadığı bilinen ve mevzuatta öngörülen 0.50 promil seviyesindeki yasal sınırın bile kaza yapma oranını 2-5 kat artırdığı yapılan çalışmalarla da ortaya çıkan, trafikte alkol kullanımı konusu, bilimsel araştırmalar ve dünyadaki eğilim paralelinde yeniden ele alınmalıdır.
- Karayolu trafik güvenliği konusunda düzenli ve ülke çapında yaygın katılımlı seminer ve sempozyumların bütün kurum ve kuruluşlarca desteklenmesi, her yıl sorumlu, yetkili ve gönüllü kuruluş ve bireyleri aynı çatı altında toplayabilecek organizasyonların geleneksel bir anlayış içinde sürdürülmesinin yararlı olacağı sonucuna varılmıştır [EMG, 2010].

10-12 Mayıs 2011 tarihlerinde Ankara'da Polis Akademisi Anıttepe Kampüsünde “2. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu” düzenlenmiştir. Bu sempozyumda öne çıkan temel öneriler ise şunlardır:

- Ülkemizde yük taşımacılığının % 83, yolcu taşımacılığının ise % 90'a yakını karayolları üzerinden yapılmaktadır. Ulaştırma aleyhine olan bu dengesizliğin ortadan kaldırılmasına yönelik olarak, karayolu, demiryolu,

denizyolu ve boru hattı ulaşımının günümüz şartlarına göre kombine taşımacılık bağlamında yeniden düzenlenerek yük taşımacılığında ağırlıklı hale getirilmesini sağlayıcı altyapı, mevzuat, idari ve teknolojik yapılandırma çalışmalarının bir an önce sonuçlandırılması ve özellikle şehir içi ulaşım alt yapısında çevre ve insan sağlığına daha fazla önem verilerek toplu taşıma ağırlıklı ve yaya öncelikli projelerin hayata geçirilmesi ve mevcut durumda trafik güvenliğini tehlikeye düşürebilecek alanların süratle iyileştirilmesi sağlanmalıdır.

- Üniversitelerimiz bünyesinde mühendislik fakülteleri içerisinde müstakil “Trafik Mühendisliği” veya “Ulaşım Mühendisliği” ile “Otomotiv Mühendisliği” bölümleri açılmalı; trafik mühendislikleri, ulaşım mühendislikleri veya EGM Polis Kriminal Laboratuvarları Dairesi Başkanlığı bünyesinde “Trafik Kaza Araştırma ve Yeniden Canlandırma Laboratuvarları”, otomotiv mühendislikleri bünyesinde ise “Taşıt Çarpışma-Devrilme ve Test Laboratuvarları” kurulmalı, bu bölüm ve laboratuvarlara uygun müfredat programları hazırlanmalıdır.
- Trafik kazalarının incelenmesinin, trafik kaza araştırması ve bilirkişilik eğitimi almış uzman trafik polisi veya jandarmanın yanı sıra, bu alanda deneyimli mühendisler ile olay yeri inceleme uzmanlarından oluşan trafik kaza ekipleri tarafından yapılmasını sağlayıcı düzenlemelere gidilmeli ve elde edilecek sonuçlar da kamuoyu ile paylaşılmalıdır. Bu uygulama; gerek kazaların gerçek nedenleri ve kazanın oluşumundaki kusur derecelerinin doğru tespiti, gerekse kaza sonucu oluşacak yargılama sürecinin hızlanması ve tarafların mağdur olmamaları ve en önemlisi de kazaları önleyici doğru ve etkili tedbirlerin alınması açısından bir gerekliliktir.
- Trafiğin denetiminden ve yönetiminden sorumlu Emniyet Genel Müdürlüğü’nün trafik branşlı nitelikli personel ihtiyacının karşılanması amacıyla Polis Akademisi’ne bağlı iki yıllık bir Trafik Polis Meslek Yüksek Okulu’nun kurulması sağlanmalı, ayrıca bu okul mezunlarının trafik branşında kalmalarını sağlayıcı ve motive edici ekonomik, sosyal ve idari tedbirler de alınmalıdır.
- Trafik kazalarından dolayı kaza anında hayatını kaybedenlerin yanı sıra yaralananlar içerisinde sağlık kuruluşlarına sevk edilirken, bu kuruluşlarda tedavi görürken veya kaza sonrası 30 günlük süreçte hayatını kaybedenlerin sayısının da

ilgili kurum ve kuruluşların ortak çalışmaları ile trafik kaza istatistiklerine dâhil edilmesinin daha etkili bir sonuç doğuracağı değerlendirilmektedir.

- Trafik eğitimi ile ilgili olarak, öncelikle; 2918 sayılı KTK'nın 125. maddesinde yer alan "Millî Eğitim Bakanlığınca ilköğretim ve orta öğretim okullarında ders programlarına eğitim amacı ile zorunlu-uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri konulur." hükmü çerçevesinde verilen eğitimin daha etkili ve içerikli olması sağlanarak bu eğitimlerin trafik branşı öğretmenleri tarafından verilebilmesi için de üniversitelerde trafik öğretmenliği bölümlerinin açılması sağlanmalı, Milli Eğitim Bakanlığı da ivedilikle trafik öğretmenliği branşını oluşturmalıdır. 2918 Sayılı KTK' nun 123. maddesine göre, ülkemizde sürücü eğitimi, Millî Eğitim Bakanlığının denetiminde olmak üzere sürücü kurslarına verilmiştir. Ancak sürücü kurslarında, eğitim ve sınav sisteminin yetersizliği nedeniyle ülkemizde sürücü eğitimi arzu edilen seviyenin çok altında bulunduğu gerçeğinden hareketle, sürücü kurslarının eğitim, sınav ve denetim yönünden asgari AB standartlarına çıkarılabilmesi için gerekli çalışmalar yapılmalıdır. Ayrıca trafik eğitiminin okul öncesi eğitimlerden başlayarak yaşam boyu sürecek şekilde ele alınması sağlanmalıdır. Ülkemizdeki ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar, 6112 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayın Hizmetleri Hakkında Kanunun ilgili maddeleri gereğince yapacakları haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimi ile ilgili programlara ayırmak zorundadır. Ancak televizyon ve radyolardan haftada 30 dakika yayınlanan trafikle ilgili eğitici programların büyük bir kısmı izlenme oranının çok düşük olduğu gece yarısından sonraki saatlerde yayınlanmakta olduğundan bu programların trafik eğitimine katkısı yok denecek kadar azdır. Bu nedenle ilgili mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılarak haftalık 30 dakika olan trafik eğitim yayınlarının bir defada veya spot olarak birkaç defada prime time saatlerde yayınlanması sağlanmalıdır.
- Gelişmiş ülkelerde yapılan birçok araştırma, sağlık kontrolleri iyi yapılan sürücülerin kaza yapma riskinin sağlık kontrolleri iyi yapılmayanlara göre çok daha az olduğunu ortaya koymuştur. Bu bağlamda; sürücü belgesi alacak kişilerin sağlık raporu için yapılan muayenelerinde sıkı bir sağlık kontrolünden geçirilmesi gerekir. Bu amaçla sürücü sağlık ve kontrol merkezleri oluşturulmalı ve sağlık

raporlarının bu merkezler aracılığı ile verilmesine yönelik mevzuat düzenlemelerinin yapılması sağlanmalıdır.

- Karayolu trafik güvenliğinde geleneksel yaklaşımların artık ihtiyacı karşılamadığı, “Vizyon Sıfır” yaklaşımının temsil ettiği modern yaklaşımın benimsenmesi gerektiği, bunun yanında kentlerimizin elektronik denetleme sistemleri ile donatılarak algılanan yakalanma riskinin arttırılmasının yol kullanıcılarının trafik kurallarına uyma konusunda daha hassas olmalarını sağlayacağı değerlendirilmiştir. Kent Güvenliği yönetiminde kullanılan kamera sistemlerinin; elektronik denetleme sistemleri, çok fonksiyonlu radar cihazları ve benzeri teknolojik sistemler arasında gerekli entegrasyonun yapılmasıyla trafik denetimlerinin etkinliği artacaktır. Bu bağlamda ileri teknoloji ürünü Akıllı Trafik Sistem ve Teknolojilerinin (ITS: Intelligent Traffic System) etkinliğinin ve kullanım alanlarının özellikle büyük şehirlerde yaygınlaştırılması sağlanmalıdır.
- Trafik denetim ve yönetim politikalarının teknolojik gelişmelerden faydalanılarak yapılacak kaza ve trafik akım analizleri sonucunda oluşturulacak olan veri tabanına dayanılarak belirlenmesi sağlanmalıdır.
- Trafikle ilgili mevzuat düzenlemelerinde ortaya çıkabilecek mükerrerlikleri ve çelişkileri önlemek amacıyla bu tür düzenlemelerin etkin bir koordinasyonla veya tek elden yapılması sağlanmalıdır.
- Karayolu trafik güvenliği konusunda düzenli ve ülke çapında yaygın katılımlı seminer ve sempozyumların bütün kurum ve kuruluşlarca desteklenmesi, her yıl sorumlu, yetkili ve gönüllü kuruluş ve bireyleri aynı çatı altında toplayabilecek organizasyonların düzenli olarak sürdürülmesinin yararlı olacağı değerlendirilmiştir [EGM, 2011].

16-18 Mayıs 2012 tarihlerinde Ankara Congressium’da (ATO Kongre Merkezi) “3. Karayolları Trafik Sempozyumu ve Sergisi” düzenlenmiştir. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumunda ve panelde sunulan bildiriler ile yapılan tartışmalar sonucunda, başta korumasız yol kullanıcıları olmak üzere toplumun bütün kesimlerini etkileyen trafik sorununun, konu ile ilgili bütün birim ve kurumların belirlenmiş olan ortak hedefler doğrultusunda eşgüdüm içerisinde hareket ettiği bir

“güvenli sistem yaklaşımı” içerisinde ele alınması gerektiği hususu genel kabul görmüştür. Sempozyumda ortaya çıkan belli başlı görüş ve öneriler şunlardır:

- Karayolu ulaşım sisteminin işleyişinde rolü olan bütün aktörler “ortak sorumluluk” anlayışı çerçevesinde hareket etmeli; vatandaşlar ile kamu kurumları, özel sektör ve sivil toplum örgütleri aynı güvenlik vizyon ve isteği doğrultusunda işbirliği içerisinde olmalıdır.
- Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığı çok büyük oranda karayolları üzerinde yapılmaktadır. Ulaştırmada karayolu aleyhine olan bu dengesizliğin ortadan kaldırılmasına yönelik olarak, taşıma modları arasındaki karayollarının ağırlığını azaltacak şekilde, deniz ve su yolları, havayolları, raylı sistemler ve kombine taşımacılığa önem verilerek yük ve yolcu taşımacılığında bu sistemlerin kullanımının yaygınlaştırılması için gerekli altyapı ve mevzuat düzenlemeleri yapılmalıdır.
- Karayolu trafik güvenliği alanında görev ve yetki verilen kurum ve kuruluşların ortak hedefler doğrultusunda işbirliği ve eşgüdüm içerisinde çalışmaları gerekmektedir. Trafik Hizmetleri Başkanlığınca hazırlanarak Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunca uygun görülen önerileri değerlendirip karara bağlayan ve bu kararların yaşama geçirilmesi için kurumlar arasında koordinasyon önlemlerini belirleyen Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, kurulduğu 1997 yılından beri sadece iki kez toplanmıştır. Kurumlar arası işbirliği ve koordinasyonun ön plana çıktığı ve ulusal bir strateji belirlemenin önem kazandığı günümüzde Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu’nun bu ay içerisinde yeniden toplanacak olması önemli bir gelişmedir. Kurul, Karayolları Trafik Kanunu’nda belirtildiği üzere rutin olarak toplanmaya devam etmelidir.
- Emniyet Genel Müdürlüğü’nce, trafik güvenliği ile ilgili kurum ve kuruluşların katkıları ile “Karayolu Trafik Güvenliği On Yıllık Eylem Planı” hazırlanmış; Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu’nda görüşülerek Başbakanlığa sunulmuştur. Söz konusu eylem planı, Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu’nda ele alınarak en kısa zamanda yürürlüğe konulmalı ve uygulanma aşamaları kurul tarafından takip edilmelidir.

- Trafik kazalarında sürücü hatalarının çok yüksek bir orana sahip olması nedeniyle, kaliteli ve bilinçli sürücüler yetiştirebilmek için Sürücü eğitim sistemi ve sürücü kursları AB standartlarına uygun olarak yeniden yapılandırılmalı ve diğer kurumlar bu konuda Milli Eğitim Bakanlığı'na destek olmalıdır. Ayrıca, sürücü belgesi sınavları da yeniden yapılandırılarak, stajyer sürücülük sistemi uygulamaya konulmalıdır.
- Temel eğitimden başlayarak, bütün öğrencilerin trafikte yaya, yolcu ve bisiklet sürücüsü olarak güvenli bir yol kullanıcısı olmalarını sağlayacak eğitim programlarının yanı sıra, yetişkin eğitimini de kapsayacak şekilde trafik güvenliği ile ilgili yaşam boyu öğrenme eğitim programları hayata geçirilmelidir. Ayrıca bilinçlendirme kampanyaları ile bireylerin okulda öğrendikleri bilgiler desteklenmelidir.
- Sürücülerde algılanan yakalanma riskinin artırılması amacı ile trafik denetimleri özellikle aşağıdaki alanlarda sıklaştırılmalı ve süreklilik arz etmelidir: 1. Emniyet Kemeri ve Kask Kullanımı, 2. Aşırı Hızın Önlenmesi, 3. Yaya Güvenliği, 4. Kırmızı Işık İhlallerinin Önlenmesi, 5. Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanımının Önlenmesi, 6. Alkollü İken Araç Kullanımının Önlenmesi,
- Alkol denetiminde olduğu gibi, sürücülerde uyuşturucu veya keyif verici madde kullanıp kullanılmadığının da resen tespit edilebilmesi için gerekli mevzuat düzenlemesinin yapılarak, bununla ilgili teknik cihazları alınmalı ve en kısa zamanda uygulamaya geçilmelidir.
- Trafik hizmetlerinde çalışan polislerin yanında diğer birimlerde çalışan polislerin de trafik suçu tespit yetkisi bulunmasına rağmen aktif olarak kullanılmamaktadır. Kural ihlallerinin tespitine yönelik denetimlerin etkinliğini artırarak, sürücülerde, “Bir kural ihlali yaparsam kesin yakalanırım ve kesin ceza alırım” inancının yerleşmesini ve algılanan yakalanma riskinin artmasını sağlayacak olan bu yetki aktif hale getirilmeli, genel hizmet polislerine belli kural ihlalleri için trafik suçu tespit tutanağı düzenleme yetkisi verilmelidir.
- Belediyelere elektronik trafik denetim sistemlerinin kurulması ve yaygınlaştırılması yetkisi verilmiştir. 2011 yılı verilerine göre cezaların %13'ü Elektronik Denetim Sistemleri ile yazılmıştır. Elektronik trafik denetim

sistemlerinin şehir içi ve otoyolların tamamında kurularak işletilmesinin sağlanması ve etkin olarak kullanılması sürücülerde trafik kuralı ihlallerinde algılanan yakalanma riskinin artırarak trafik kurallarına uymama neticesinde meydana gelen kazaların azaltılmasını sağlayacaktır. Önümüzdeki yıllarda bu sistem ihtiyaç duyulan tüm yollarda kurulmalı ve etkin olarak kullanılmalıdır.

- Trafik güvenliğinin artırılmasında akıllı ulaşım sistemleri kapsamındaki çağdaş uygulamalardan ve teknolojik gelişmelerden faydalanılmalıdır.
- Halkımızın trafik kazalarını önlemede trafik polisimize yardımcı olmasını sağlayarak, algılanan yakalanma riskini artırmak amacıyla, Fahri Trafik Müfettişliği müessesesi kurulmuştur. Mevcut durumda 11 239 Fahri Trafik Müfettişi görev yapmaktadır. Fahri trafik müfettişlerinin her yıl en az bir defa eğitime katılmaları sağlanmaktadır. Yönetmelikteki hükümlere göre tescilli araç sayısının binde ikisi kadar Fahri Trafik Müfettişi görevlendirilmesi gerekmektedir. Bu hedefe her yıl ulaşılması ayrıca yılda en az iki defa eğitim verilmesi ve böylelikle sürücülerde trafik kuralı ihlallerinde algılanan yakalanma riskinin arttırılması için gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- Araçların kış mevsimi şartlarına uygun olmayan lastik ve diğer donanımlarla kullanılması karayolu güvenliğini tehlikeye sokan durumlar oluşmasına neden olmaktadır. Buna mukabil, Karayolları Trafik Kanunu'nda kış lastiği kullanılmasını zorunlu kılacak bir hüküm bulunmamaktadır. Kış lastiği kullanımının bölgesel olarak farklı zamanlarda zorunluluk haline getirilmesini sağlayacak mevzuat düzenlemeleri yapılarak uygulamaya konulmalı ve bu konunun etkin denetimlerle takibi yapılmalıdır.
- Trafik kazaları sonrasında sunulan acil yardım hizmetlerinin her geçen gün geliştiği görülmektedir. Bu bağlamda, şehir içi ve kırsal alanlarda meydana gelen kazalardaki acil çağrılara müdahale süresinin en aza indirilmesi, vatandaşların ilkyardım konusundaki becerilerinin arttırılması, kazalardan sonra 30 günlük tedavi süreci takip edilerek Avrupa Birliği standartlarına uygun istatistiki verilerin toplanması için gerekli çalışmalar yapılmalıdır.
- Karayolu trafik güvenliği, sadece kanunca yetki ve görev verilen kurumların sorumluluğunda olan bir alan değildir. Bu konuda sivil toplum örgütleri,

üniversiteler, diğer kamu kurumları ve özel sektör kuruluşlarının da sorumluluğu bulunmaktadır. Bu birim ve kurumlar tarafından trafik kazaları sonucu meydana gelen maddi ve manevi kayıpları azaltmak için toplumsal farkındalık ve bilinç oluşturmak adına proje ve kampanya çalışmaları yapılmalı ve bütün paydaşlarca desteklenmelidir kararları alınmıştır [EGM, 2012].

4.3.3. Ulaştırma şurası

Ulaşım ve Haberleşme sektörlerinin geleceğine yönelik projeksiyonların daha sağlıklı yapılmasına imkan sağlanması, sektörde yaşanan problemler ve darboğazların tartışılması, geleceğin misyon, vizyon ve hedeflerin ortaya konulması, buna uygun stratejik plan ve yol haritalarının belirlenmesi amacıyla Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının organizasyonunda 10. *Ulaştırma Şurası* gerçekleştirilmiştir. Şurada sürdürülebilir ulaşım ilkesi, ulaştırma sektörünün çevresel etkileri ile iklim değişimine etkisi konuları ön plana çıkmıştır.

4.4. Trafik Güvenliği Ulusal Eylem Planı

31 Temmuz 2012 tarihli TC. Başbakanlık genelgesiyle, Karayolları Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı başlığı altında “Yol Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı 2011-2020” (Decade of Action on Road Safety 2011-2020) ile üye devletler işbirliğiyle Türkiye’de trafik kazalarının önlenmesine yönelik on yıllık eylem planı açıklanmıştır.

Eylem planında, “Trafik güvenliğinin sağlanabilmesi; altyapı hizmetleri, acil müdahale ve ilkyardım, kaza sonrası kurtarma hizmetleri, eğitim, ilgili mevzuat, düzenleme ve denetim hizmetlerinin yerine getirilmesi ile mümkündür. Bu nedenle trafiğin daha güvenli hale gelebilmesi için, trafik güvenliği ile ilgili hizmetlerin sürekli, düzenli, zamanında, işbirliği ve uyum içerisinde verilebilmesi” belirtilmiştir.

Bu çerçevede, karayolu trafik güvenliğine ilişkin çalışmaları yönlendirmek, bu konuda idari ve yasal düzenlemelere ilişkin çalışmalar yapmak, önerilerde bulunmak,

kaydedilen gelişmeler hakkında kamuoyunun aydınlatılması amacıyla yapılacak çalışmaları değerlendirmek, trafik güvenliği konusunda alınabilecek önlemlere ilişkin tavsiyelerde bulunmak, bu konuya ilişkin strateji belgesi ve eylem planları hazırlatmak ve onaylamak, strateji ve eylem planı gerçekleştirmelerini değerlendirmek, gerektiğinde strateji ve eylem planlarında değişiklik yapmak, trafik güvenliği konusunda kurumlar arası işbirliği ve koordinasyonu sağlamak üzere “Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi Eşgüdüm Kurulu” (Kurul) oluşturulmuştur

Kurulun; İçişleri Bakanı’nın veya gerektiğinde İçişleri Bakanlığı Müsteşarının başkanlığında; İçişleri Bakanlığı, Adalet Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolları Genel Müdürlüğü, Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü, Basın-Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü, Türkiye Radyo-Televizyon Kurumu Genel Müdürlüğü, Türk Standartları Enstitüsü ve Radyo ve Televizyon Üst Kurulundan üst düzey temsilcilerin katılımıyla oluşturulması uygun görülmüştür [T.C Başbakanlık, 2011].

Trafik Güvenliği Eylem Planı çerçevesinde yürütülecek çalışmalarda ve yapılacak uygulamalarda aşağıda yer alan esaslara göre hareket edilmesi planlanmaktadır.

Trafik Yönetimi

- Eylem Planında belirlenen hedeflere ulaşılabilmesi için; trafik hizmetleri alanında çalışan personel ile kullanılacak taşıt, araç, gereç ve diğer donanımlarda gerekli iyileştirme yapılacaktır. Trafik güvenliği ile ilgili hizmetlerde çalışan personelin durumu; tüm kurum ve kuruluşlarca, kurumsal ve eylem planında öngörülen hedefler açısından değerlendirilecek, personelin daha verimli ve etkili çalışmasına yönelik teşvik edici önlemler alınacaktır.
- Karayolu trafik güvenliğini sağlamakla görevli trafik ekiplerinin yeterli düzeyde eğitilmesi ve yetiştirilmesine özen gösterilecektir. Halk eğitimi kapsamında

sürücü ve yaya eğitimleri; ilgili kurumlar ve trafik ekiplerince verilmeye devam edilecektir. Askerlik hizmetinde bulunanlar ile diğer askeri personele; trafik güvenliği konusunda eğitim verilmesi için gerekli tedbirler, ilgili kurumlar tarafından alınacaktır.

- Güvenlik nedeniyle yetkili kurumlarca alınan tedbirler dışında; trafik kurallarına uyma konusunda herkes eşit olacak, kamu vicdanını rahatsız edecek farklı uygulamalardan kaçınılacak ve emniyet kemeri kullanımındaki muafiyetler kaldırılacaktır.
- Trafikte güvenlik nedeniyle zorunlu olmadıkça korna kullanımının önlenmesi için toplumsal bilinçlendirme çalışmaları yapılacak, trafikte gürültü kirliliğinin önlenmesi için gerekli tedbirler alınacaktır.
- Koruma hizmetleri, mevzuattaki kişi ve görevlilerle sınırlı olarak belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde yerine getirilecek, koruma hizmetlerinden yararlanacak kişiler arasında sayılmayan kamu görevlilerinin koruma personeli bulundurmasına, bunlara araç tahsis edilmesine, trafikte geçiş üstünlüğü sağlamak maksadıyla araçlarına ışıklı ve sesli donanımlar taktırılmasına izin verilmeyecektir. Yürürlükteki mevzuatta açıkça belirtilen araçların dışında, hiçbir araca ışıklı, sesli ve renkli uyarı veren cihaz takılmayacak, aksine uygulamalara derhal son verilecektir.
- Diyanet İşleri Başkanlığı tarafından, trafik kazaları sonucu meydana gelen maddi ve manevi kayıpları azaltmak amacıyla toplumsal farkındalık oluşturmaya yönelik çalışmalar yapılacaktır.
- Karayolu trafik güvenliğine katkıda bulunmayı amaçlayan meslek odaları ve sivil toplum kuruluşlarının; *trafik güvenliği konusunda farkındalık oluşturmak için yurt çapında gerçekleştirilecek eylem planı, proje, kampanya ve faaliyetlere katılmaları sağlanacak, ayrıca bu alanda düzenlenecek kampanya, konferans ve seminerlerin yürütülmesi ile afiş, broşür ve kitapçık gibi bilgilendirici materyallerin hazırlanıp halka ulaştırılmasına özen gösterilecektir.*
- Sürücü ve yayaların doğru trafik davranışlarına özendirilmesi ve toplumsal farkındalık oluşturulmasına yönelik içeriğe yayın organlarında yeterli ölçüde yer verilmesi, film ve dizilerde toplumun trafik kurallarına uyumunun teşvik edilmesi

ve bu kapsamda hazırlanan programların günün uygun saatlerinde yayınlanması trafik güvenliğine büyük katkı sağlayacaktır. Bu çerçevede; RTÜK, Basın-Yayın ve Enformasyon Genel Müdürlüğü, TRT, ulusal ve yerel bütün basın ve yayın kuruluşlarınca; ilgili kurumlar ile işbirliği içerisinde, trafik güvenliğine katkı sağlayıcı içerik ile bu içeriğin kitlelere etkili bir şekilde ulaştırılması hususunda gerekli hassasiyet gösterilecektir.

- Belirlenen hedeflere ulaşılabilmesi için, trafiği ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm mevzuat ve düzenlemeler, trafik güvenliği ile ilgili tüm kurum ve kuruluşlar tarafından; bu konudaki uluslararası standartlar çerçevesinde gözden geçirilecek, gerekli düzenlemeler ve değişikliklerle ilgili çalışmalar yapılacaktır.
- Ülkemizde trafik kazası nedeniyle meydana gelen ölüm ve yaralanmalarla ilgili uluslararası standartlara uygun istatistiki veri toplanabilmesi için; Sağlık Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı başta olmak üzere ilgili kurumlar tarafından; kendi görev ve yetki alanlarındaki gerekli çalışmalar en kısa sürede sonuçlandırılacaktır.

Daha Güvenli Yollar

- Trafik güvenliğine ilişkin risk ve tehlikeleri en aza indirebilmek amacıyla özellikle altyapı çalışmalarında, yol güvenliği standartlarına uygun; inşaat, imalat ve geometrik düzenlemelere ve her türlü denetimde etkinliğe dikkat edilecektir. Şehir içi ve şehirlerarası yollarda yapılacak alt ve üst yapı çalışmalarında; planlama, tasarım ve yapım aşamalarında yol güvenliği ile ilgili ulusal ve uluslararası standartlara titizlikle uyulacaktır.
- Trafik yönetiminde; akıllı ulaşım sistemlerinden (trafik sensörleri, kameralar, değişken mesaj sistemleri, şerit kontrol işaretleri, elektronik denetleme sistemleri, trafik yoğunluğuna duyarlı trafik yönetimi ve uydu takip sistemleri, trafik ışıklarını düzenleyici akıllı sensörler vb.) azami ölçüde yararlanılacaktır. Akıllı ulaşım sistemlerini destekleyen teknolojilerin ülkemizde üretimi, üniversiteler ve sanayi kuruluşları ile işbirliği içerisinde teşvik edilecek, trafiğin yönetim ve yönlendirilmesi uluslararası standartlara uygun teknikler ve yöntemlerle gerçekleştirilecektir.

- Emniyet Genel Müdürlüğü ve yerel yönetimlerce otomatik denetim sistemleri yaygınlaştırılacak; hız, alkol, emniyet kemeri, araç içi koruma sistemleri, kırmızı ışık ihlalleri, kask ve cep telefonu kullanımı ve ağır taşıtların denetimleri başta olmak üzere tüm denetimlerin etkinliği artırılacaktır.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ilgili kurum ve kuruluşlar ve yerel yönetimlerce; taşımacılıkta karayollarının ağırlığının azaltılarak, yük ve yolcu taşımacılığında; deniz, hava ve demir yollarının kullanımının artırılması için gerekli çalışmalar yapılacaktır.

Daha Güvenli Yol Kullanıcıları

- Tarımsal ve turistik faaliyetlerin yoğunlaştığı yer ve dönemlerde, trafik kazalarının en aza indirilmesi için gerekli önlemler alınacaktır. Bu kapsamda araç ve yol kullanıcıları; bilişim teknolojisi araçları, sosyal medya ve diğer duyuru ve bilgilendirme yöntemleriyle bilgilendirilecektir.
- Bütün öğrencilerin trafikte; yaya, yolcu ve bisiklet sürücüsü olarak bilinçli yol kullanıcısı olmalarını sağlayıcı eğitim programları ile yetişkin eğitimini de kapsayıcı yaşam boyu öğrenme programlarının hayata geçirilmesi için gerekli çalışmalar, Milli Eğitim Bakanlığınca yapılacaktır. Bilinçlendirme kampanyaları ile bireylerin okulda öğrendikleri bilgiler desteklenecektir.
- İl özel idareleri ve belediyeler; Karayolları Trafik Kanununda verilen görevler kapsamında, okul öncesi çocuklara ve temel eğitimdeki öğrencilere trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile ülke genelinde çocuk trafik eğitim parkları açmak suretiyle bilinçlendirme çalışmalarına katkı sağlayacaktır.
- Yayaların güvenliği için, yerleşim yerlerindeki yaya yoğunluğuna göre yeterli sayıda yaya geçidi düzenlemesi yapılarak yayaların yaya geçitlerine yönlendirilmesi sağlanacaktır. Yaya geçitlerinin mümkün olduğunca kolay ulaşılabilir, hemzemin geçitler olmasına özen gösterilecektir.
- Yayalar, yaya geçitlerine yöneldiklerinde; geçiş üstünlüğüne sahip araçlar dışında, geçiş hakkının yayalarda olması esas alınacaktır. Yaya güvenliğine ve yayalara öncelik tanınmasına yönelik mevzuatta ve diğer düzenlemelerde gerekli

değişiklikler yapılacaktır. Bu kapsamda; valilikler, belediyeler ve ilgili kuruluşlar tarafından, yerleşim yerlerinin ve yolların özellikleri dikkate alınarak gerekli tedbirler alınacaktır.

- Şehirlerde yaşam kalitesini artırmak ve atmosfere emisyon salınımını azaltmak amacıyla; yaya yolları ve bisikletle ulaşım yöntemleri mahalli idarelerce teşvik edilecek, imar planlarında ve yol yapımında yeterli yaya ve bisiklet yolu ayrılacaktır. Özellikle büyük şehirlerde hava kalitesinin korunması için emisyon salınımını azaltıcı ulaşım imkânları değerlendirilecektir.

Dezavantajlı Grupların Trafik Güvenliği

- Özellikle özürllüer ve hareket kısıtlılığı bulunan yayaların karşıdan karşıya kolaylıkla geçmelerini sağlamak amacıyla hemzemin yaya geçitleri tercih edilecek, hemzemin yaya geçidinin yapılmasının mümkün olmadığı durumlarda rampalı üst geçitlerin yapılması veya üst geçitlerin asansör veya alternatif çözümlerle desteklenmesi sağlanacaktır.
- Trafikte; kaldırım ve yollarda özürllü vatandaşların erişimini ve rahat dolaşımını engelleyen etkenler, Özürllü ve Yaşlı Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan ulaşılabilirlik tespit formları kullanılarak tespit edilecektir. Bu şekilde yapılan tespitler doğrultusunda, özürllülerin rahat ve güvenli erişimine yönelik gerekli tedbirler alınacaktır. Ayrıca özürllü, çocuk ve yaşlı gibi dezavantajlı grupların trafikte rahat ve güvenli erişimlerinin sağlanması için gerekli çalışmalar yapılacak, bilinç artırıcı kampanyalar düzenlenecektir.
- Gazilerimiz, gazi kartlarını gösterdiklerinde kamu kurumlarına ait otoparklardan ücretsiz yararlanılacak, ulaşımında gerekli kolaylık sağlanacaktır.

Kaza Sonrası Acil Müdahale

- Trafik kazaları sonrasında kazazedelerin hızlı bir şekilde tıbbi müdahale ve nakillerinin sağlanabilmesi amacıyla karayolları ile entegre olarak ambulans helikopterler için iniş ve kalkış alanları; ilçelerde heliportlar, otoyollarda kara ambulansları için uygun park cepleri ve karşı yöne geçişler için güvenliği sağlanmış geçiş noktaları oluşturulacaktır.

Araç Güvenliği

- Trafik güvenliğine yönelik akıllı teknolojilerin geliştirilmesi çalışmalarının; kamu kurum ve kuruluşları, özel sektör ve eğitim kurumlarımız tarafından, uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapılarak yürütülmesi büyük önem taşımaktadır. Bu çerçevede, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından taşıt güvenliği konusunda, güvenli üretim yapılması için gerekli her türlü önlem alınacaktır.

5. TÜRKİYE’DEKİ TRAFİK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİ

Trafik ve Yol Güvenliği Kampanyaları, trafik ortamında can ve mal güvenliği ile ilgili konuları kapsayan, toplum içindeki farklı demografik özelliklere sahip grupların bilgi düzeyinde, tutumlarında ve davranışlarında değişiklik yaratmayı hedefleyen faaliyetler dizisi olarak tanımlanabilir. Kampanyalar, ister bir devlet kurumunun öncülüğünde gerçekleştirilsin, isterse özel sektör tarafından ya da bir sivil toplum hareketinin bir parçası olarak yapılandırılsın, hedefleri net olarak belirlenmeli ve bu hedefe yönelik izlenecek yollarla ilgili planlama yapılmalı; finansal, insan, zaman gibi kaynaklar ilgili proje adımlarına aktararak organizasyonu sağlanmalı; uygulama aşamasında, sürece liderlik edilmeli ve sonuçta etkinlik düzeyini belirlemek amacıyla hedeften olan sapmayı ortaya koyan ölçümler yapılmalıdır [Işık, 2011].

Çalışmada, trafik güvenliğine ilişkin Türkiye’de yürütülmüş ve yürütülmekte olan “Trafikte Dikkat 10 Bin Hayat”, “Farım da Açık Yolum da”, “Trafik Hayattır”, “Sokakta İlk Adımlar”, “Emniyeti Belden Bırakmayın”, “İnsana Saygı Trafikte Saygı”, “Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücü”, “Trafikte Sorumluluk Hareketi” ve “Güvenli Trafik” sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyaları incelenmiştir.

5.1. Trafikte Dikkat 10 Bin Hayat

Trafik kazalarında can kayıpları, yaralanma ve maddi zararın azaltılması amacıyla bazı kamu ve özel sektör kuruluşlarınca Cumhurbaşkanı Abdullah Gül’ün himayesinde Nisan 2008’de “Trafikte Dikkat 10 Bin Hayat” kampanyası başlatılmıştır. Kampanya ile her yıl trafik kazalarında 10 bin kişinin hayatını kaybettiği ve 200 bin kişinin yaralandığı ve maddi zararın 15 milyar TL olduğu Türkiye’de bu kayıpların önüne geçilmesi hedef alınmıştır.

Cumhurbaşkanı Abdullah Gül, törende yaptığı konuşmada trafik kazalarında her yıl 10 bin insanını kaybeden Türkiye’de herkesin bilinçlenmesi gerektiği için bu

kampanyayı himaye ettiğini belirtmiştir. Ayrıca da, Avrupa’da bir yılda meydana gelen trafik kazalarında ölenlerin %22’sinin Türkiye vatandaşı olduğunu belirten Cumhurbaşkanı Gül, kampanyaya bütün kesimlerin destek vermesi gerektiğini, özellikle basın yayın organlarına halkı bilinçlendirmek konusunda büyük görev düştüğünü ifade etmiştir.

Herkesin trafik kurallarına uyması gerektiğini belirten Cumhurbaşkanı Gül, “Amaç üç yılda ölüm oranını üçte bire indirmek. Umarım bu daha ileriye gider ve en gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ölümleri, kayıpları en aza indiririz” diyerek kampanyayı başlatmıştır [T.C Cumhurbaşkanlığı,2010].

“Trafikte Dikkat, 10 Bin Hayat” projesine kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektörün önde gelen firmaları destek vermektedir. “Trafikte Hayat Kurtarma Platformu” etrafında bir araya gelen kuruluşların, yol güvenliği ve trafik konusunda toplumu bilinçlendirmeyi amaçlayan sosyal sorumluluk projeleri mevcuttur. Doğuş Otomotiv “Trafik Hayattır”, Petrol Sanayi Derneği “En Değerli Varlığımız, Hayatımız!”, Renault “Herkes için güvenlik”, Temsa “Emniyeti Belden Bırakmayın”, Toyotasa “İnsana Saygı, Trafikte Saygı”, Volvo “Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücü”, Bridgestone “Farım da Açık Yolum da” adlı projeleriyle platformda yer almaktadır. “Trafikte Dikkat 10 bin hayat” projesine T.C. İçişleri Bakanlığı, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı, T.C. Ulaştırma Bakanlığı ve Gazi Üniversitesi asil üyeler olarak destek vermektedir.

Proje kapsamında Cumhurbaşkanı Abdullah Gül tarafından seslendirilen TV ve sinema filmi birçok ulusal kanal ve sinema salonunda gösterime girmiştir. Bununla birlikte çeşitli illerde projenin afişleri asılmış, broşür ve etiketler dağıtılmış, kurumsal ticari araçlara proje etiketleri yapıştırılmış, akaryakıt istasyonlarında proje broşürleri dağıtılmış ve proje görselleri asılmıştır.

5.2. Farım da Açık Yolum da

Türkiye'nin lastik üreticilerinden Brisa, Bridgestone 1999 yılında "Farım da Hep Açık, Yolum da" sosyal sorumluluk kampanyasını başlamıştır. Kampanya, sürücülerini gündüz farlarını açmaya davet ederek araçların daha kolay fark edilmesini sağlamayı, böylece trafik kazalarının azalmasına katkıda bulunmayı hedeflemiştir. Brisa, ilk 3 yıl içinde kampanyayı ağırlıklı olarak basın ve televizyon tanıtımları ile desteklemiştir. 2003 yılında ise kampanyayı geliştirme çalışmalarına hız vermiştir.

"Farım da Hep Açık, Yolum da" kampanyasında, gerek karayollarında gerekse akaryakıt istasyonlarında toplam 200 000 sürücü ile birebir iletişim kurulmuştur. 300 000 çocuk, kampanyanın maskotu Fındık aracılığı ile gündüz vakti farları açmanın önemini kavramıştır. Bu sayede açık far oranı artmıştır. Kampanya sonunda, kampanyanın başlangıç tarihine oranla her 100 kişiden biri daha gündüzleri de farları açık olarak seyahat etmeye başlamıştır [Bridgestone].

5.3. Trafik Hayattır

Doğuş Otomotiv, Türk halkının trafik konusundaki genel sorumluluk, bilinç ve algısını artırmak amacıyla 2004 yılında bir dizi sosyal sorumluluk çalışması başlatmıştır. "Trafik Hayattır" sloganıyla tek bir çatı altında toplanan trafik konulu sosyal sorumluluk çalışmaları kapsamında Doğuş Otomotiv, toplum nezdinde farkındalık yaratarak projeyi geliştirmeyi ve hedeflerini açıklamışlardır.

Söz konusu projeyi Doğuş Otomotiv şöyle tanımlamaktadır: "Doğuş Otomotiv olarak, kurumsal sosyal sorumluluk yaklaşımımız kapsamında faaliyet alanımızla ilgili değer yaratmayı ve geliştirdiğimiz değerleri toplumla paylaşmayı amaçlıyoruz. Toplumun bir parçası olarak bizler, insana ve ortak yaşam alanlarımıza karşı sorumluluğumuz olduğuna inanıyoruz. Bu temel yaklaşımdan yola çıkarak, hayatlarımızın en önemli unsuru haline gelen trafik güvenliği konusunda farkındalık yaratarak örnek uygulamalar geliştirmeyi hedefliyoruz. Trafik olgusu, günümüzde insan yaşamının odağında yer alan ve ekonomik, sosyal ve çevresel boyutta

yaşamlarımızı doğrudan etkileyen önemli bir etken haline gelmiştir. Günlük hayatımızı bu denli etkileyen trafik olgusuyla ilgili, geleceğimizin sahibi çocuklar başta olmak üzere toplumun her kesimini etkileyecek ve davranışlarda olumlu değişiklik yaratacak farkındalık projelerini hayata geçiriyoruz. Kurumsal sosyal sorumluluk projesi olarak geliştirdiğimiz Trafik Hayattır! konsepti, toplumun trafikte karşılıklı saygı, sorumlu davranış ve kurallara uyma konularında kültür geliştirmeye yönelik bir çağrıdır.” [Doğuş Otomotiv].

Projede “Trafik Hayattır” sloganıyla gerçekleştirilen etkinlikler çerçevesinde "Arka Koltuk Benim" kampanyası yürütülmüş ve çocuklara yönelik "Trafik Temalı Müzik Yarışması" gerçekleştirilmiştir. Projede ayrıca Mustafa Sandal'ın rol aldığı eğitici reklam filmleri ile “trafikte güvenlik” mesajı geniş kitlelere ulaştırılmaya çalışılmıştır.

5.4. Sokakta İlk Adımlar

Sokakta İlk Adımlar, çocuklara erken yaşlarda yol güvenliği eğitimi vererek; onları trafikteki tehlike ve risklere karşı bilinçlendirmeyi amaçlayan bir projedir. İlköğretim öğrencilerine yönelik olarak, 2002 yılından bu yana 10 yıldır uygulanan "Sokakta İlk Adımlar" projesi 40 ilde 1 milyonu aşkın öğrenciye ulaşmış, Türkiye'nin bu alanda gerçekleştirilen en uzun kurumsal sosyal sorumluluk projesidir. Türkiye’de 0-9 yaş arası çocukların diğer yaş gruplarına göre iki kat daha fazla risk altında olduklarını göstermektedir. “Sokakta İlk Adımlar” projesi bu riski azaltmayı hedeflemektedir. Projenin temel amacı, çocuklara yol güvenliği bilincini aşılacak, trafikteki risklere karşı uyarmak ve trafikte başkalarının haklarına saygılı yurttaşlar olmalarına katkı sağlamaktır [Renault].

Projede, projenin yürütüldüğü ilköğretim okullarının 2.sınıf öğrenci ve öğretmenlerine “Sokakta İlk Adımlar Eğitim Seti” ulaştırılmıştır. Bu setin içinde öğrenci çalışma kitabı, öğretmen pedagojik kartları, interaktif video, poster, çıkartmalar ve diploma bulunmaktadır.

5.5. Emniyeti Belden Bırakmayın

Temsa, "Emniyeti Belden Bırakmayın" sosyal sorumluluk projesiyle, şehirlerarası otobüslerde emniyet kemeri kullanımının önemine dikkat çekerek güvenli seyahat bilincinin gelişmesine katkıda bulunmaktadır.

Emniyet kemeri, yolculuk sırasındaki ani fren, önden veya arkadan çarpma, kayma, yuvarlanma gibi olası durumlarda, ölüm riskini %50'ye varan oranda azaltmaktadır. 2004 yılından bu yana ürettiği her otobüs ve midibüsü emniyet kemeri ile donatan Temsa, "Emniyeti Belden Bırakmayın" sosyal sorumluluk projesiyle bu gerçeğe dikkat çekmiştir. Temsa, şehirlerarası yolculuklarda "emniyet kemeri kullanımı" konusunda toplumu bilinçlendirmeyi hedeflemiştir. Temsa, 2005 yılından bu yana yürüttüğü projede; yolculara, öğrencilere, kaptan şoförlere yönelik olarak emniyet kemerinin önemine vurgu yapan eğitim ve bilgilendirme çalışmaları düzenlemiştir. Bu doğrultuda yürütülen kampanya ile anaokulları, ilköğretim kurumları, turizm ve otobüs firmaları, otogarlar ve karayollarındaki mola yerlerinde eğitim ve bilgilendirme çalışmaları gerçekleştirilmiştir [Temsa].

5.6. İnsana Saygı Trafikte Saygı

“İnsana Saygı, Trafikte Saygı”, Türkiye’deki trafik kazaları ve buna bağlı can kayıplarının önlenmesi için, tüm yaya ve sürücüleri birbirlerine karşı daha saygılı olmaya davet eden ve 2006 yılında başlatılan sosyal sorumluluk projesinin genel adıdır. Toyotasa tarafından yürütülen projenin amacı, trafik sorununa çözüm getirmek ve sürücü kusurları (Dikkatsiz, Özensiz, Plansız, Kuraldışı, Haksız Davranışlar) sonucunda meydana gelen kazaların azalmasını sağlamak için "İnsana Saygı, Trafikte Saygı" kavramı ile sosyal farkındalığı artırmaktır [Toyota].

Proje iki tema üzerinden yürütülmektedir. Birincisi, 'bugünün sürücülerini' saygı platformuna çekmek ve kazanılmış davranışlarını değiştirmek yönünde bilinçlendirme çalışmaları yapmak, ikincisi ise 'geleceğin sürücülerinin' trafik eğitimine katkıda bulunmak ve onların ileride saygılı ve dikkatli birer sürücü

olmalarını sağlamaktır. Proje ile bugünün sürücülerini olan ailelerin de konuya dikkatlerini çekmek, çocuklara model olan aileleri 'Trafik kültürü' konusunda bilinçlendirmek hedeflenmiştir.

Projede, çeşitli illerdeki üst geçit ve köprülere “İnsana Saygı, Trafikte Saygı” görselleri asılmış, ayrıca internet iletişiminden de faydalanılarak çeşitli web sitelerinde bugünün ve yarının trafik sorunlarını çözmek üzere “İnsana Saygı, Trafikte Saygı”nın önemi vurgulanmıştır. Bu çalışmaların yanı sıra, karikatür çalışmaları ile sürücülere “Trafikte Saygı” kavramını esprili bir şekilde benimsetmeye çalışan Toyota, “İnsana Saygı, Trafikte Saygı” kampanyası kapsamında, bayileri kanalıyla da tüm Türkiye’de sürücülere yönelik bilgilendirme rehberleri hazırlamış ve çocuklar için Toyota Trafik bilgisayar oyunu CD’lerinin dağıtımını gerçekleştirmiştir.

5.7. Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücü

Volvo tarafından yürütülen projede gençlerin alkollü araç kullanmama konusunda bilinçlendirilmesi hedeflenmiştir. İlk kez 2006 yılında İstanbul'daki üniversitelerde başlayan proje 2007 yılında diğer illerde de gerçekleştirilerek tüm Türkiye'ye yayılmıştır.

Projenin ilk iki yılında, Türkiye genelindeki 13 üniversite ziyaret edilmiş ve yaklaşık 15 000 öğrenciye ulaşılmıştır. Üniversitelerde gerçekleştirilen seminerlerde alkolün insan üzerindeki etkisi, yaşanmış hikayeler ve kazalarla anlatılmış, uygulamada ise Türkiye'de ilk kez kullanılan ve takınca alkollü hissi veren "Fatal Vision" gözlükleriyle, simülatör otomobilde, alkollü sürüş denemesi yapılarak gençlere riskleri canlı yaşama imkanı verilmiştir [Volvo].

5.8. Trafikte Sorumluluk Hareketi

Trafikte can güvenliği konusunda koruyucu önlemler, kalıcı ve sürdürülebilir çözümlerin alınması ile sorumluluk bilincinin geliştirilmesi konularında toplumda

farkındalık yaratmak amacıyla 2010 yılı içerisinde “Trafikte Sorumluluk Hareketi” adı altında bir proje başlatılmıştır. T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının koordinasyonunda, trafik ve taşıt güvenliği alanında çalışma yapan kurum ve kuruluşların iş birliğiyle gerçekleştirilen projeyle trafikte can güvenliği konusunda koruyucu önlemler alınması ve sorumluluk bilincinin geliştirilmesi konularında toplumda farkındalık yaratmak amaçlanmaktadır.

Proje, hedef gruplara özgü Güvenli Taşıt Hareketi, Can Dostları Hareketi ve Sorumlu Vatandaş Hareketi olmak üzere üç alt projeye devam etmektedir. Projede, kamuoyunda trafikte sorumluluk konusunda farkındalık yaratmak amacıyla hedef gruplara özgü eğitim modülleri geliştirilmiş, ulusal ve yerel medyada yayınlanmak üzere tanıtım filmleri çekilmiştir.

Üç alt projeye toplumun büyük bir kesimini kapsama alanına alan proje, Güvenli Taşıt Hareketi ile öncelikli hedef grup olarak ticari araç sürücülerine temas etmiştir. Can Dostları Hareketi ile ilköğretim öğretmenleri, öğrencileri, velileri ve okul servis sürücülerine ulaşan proje, Sorumlu Vatandaş Hareketi ile de Halk Eğitimi Merkezleri usta öğreticileri, öğretmen ve kursiyerlerine yönelik eğitim ve iletişim faaliyetlerine odaklanmıştır.

Trafikte Sorumluluk Hareketi, şu ana kadar 435 000 kişiye doğrudan temas ederken, 2 000 000 kişiye de çeşitli eğitim ve iletişim araçlarıyla ulaşmıştır. Başta “Kaza” ve “Göz Yumma” olmak üzere, projenin 8 tanıtım filmi, paydaşların katkılarıyla 25 ulusal kanalda 16 336 kez gösterilmiştir. Radyo spotları 49 ulusal radyo kanalında toplam bin 560 kez seslendirilmiştir. TV ve radyo spotları, Türkiye nüfusunun yüzde 80'i tarafından en az bir kez izlenmiştir.

Trafikte Sorumluluk Hareketi, trafik sorununun çok boyutlu doğası karşısında, sürdürülebilir yaklaşımlar üretmenin daha çok sayıda kuruluşun ortak platformda bir araya gelmesiyle mümkün olabileceğinden hareketle, Türkiye'de ilk kez rekabet üstü bir yaklaşımla iş dünyasının aktörlerini bir araya getirmiştir. Platform toplantısında, Aviva Sigorta, BP, Brisa, Ceva Lojistik, Doğu Otomotiv, Goodyear, Michelin,

Renault Mais, Temsa Global, Tofaş, Toyota, Türkiye Petrolleri ve TÜVTÜRK temsilcileri, trafik güvenliği alanında yürüttükleri çalışmalardan elde ettikleri deneyimleri paylaşmıştır. Toplantı sonrasında trafik güvenliğine ilişkin ortak bir deklarasyon metni oluşturulmuştur.

Trafikte Sorumluluk Hareketi, Fatih Projesi'ne de Ehliyet Peşinde isimli tablet oyunla dahil olmuştur. Android tablet oyun, ortaöğretim 9'uncu sınıf seviyesindeki öğrencilerin bilişsel ve fiziksel gelişimleri düşünülerek hazırlanmıştır. Ehliyet Peşinde isimli oyunla, potansiyel sürücü adayları olan ortaöğretim öğrencilerinin, trafik ve trafik güvenliği konusunda eğlenceli ve ilgi çekici bir şekilde bilgi verilerek bilinçlendirilmeleri hedeflenmiştir.

5.9. Güvenli Trafik

Trafik güvenliği konusunda çalışmaları başlatılmış ve devam etmekte olan bir diğer önemli proje de; Bloomberg Philanthropies tarafından desteklenen, Dünya Sağlık Örgütü ile 5 konsorsiyum ortağı tarafından, Türkiye'nin de içinde bulunduğu 10 ülkede yürütülmekte olan “YOL GÜVENLİĞİ PROJESİ” projesinin Türkiye ayağını oluşturan “Güvenli Trafik Projesi”dir. 1 Ocak 2010 tarihinde başlayan projenin amacı belirlenen iki pilot ilde (Ankara ve Afyonkarahisar), iki risk faktörüne (aşırı hız ve emniyet kemeri kullanmama) yönelik, müdahale tedbirlerinin oluşturulması yoluyla, trafik kazalarındaki ölüm ve yaralanma sayılarının azaltılması ve toplumsal farkındalığın artırılmasıdır.

Güvenli Trafik Projesinde uygulayıcı kuruluşlar; Sağlık Bakanlığı (öncü kuruluş), İçişleri Bakanlığı (Emniyet Genel Müdürlüğü), Ulaştırma Bakanlığı, koordinasyon ve teknik destek sağlayan kuruluş ise Dünya Sağlık Örgütüdür (WHO). Bununla birlikte projede ilgili kamu kuruluşları, yerel yönetimler, sivil toplum örgütleri ve üniversiteler de paydaş olarak yer almaktadır.

Projeden Beklenen Çıktılar; (seçilen iki ilde)

- Yol güvenliği konusunda çalışmaları olan kamu ve özel sektör ile sivil toplum kuruluşları arasında oluşturulmuş etkili ve fonksiyonel işbirliği mekanizması oluşturulması,
- Kamuoyunda trafik kazaları ile mücadele konusunda farkındalığın artırılması için geliştirilmiş iletişim stratejisi ve uygulaması,
- Yol güvenliği alanında çalışan ya da rolü olan meslek grupları ve sivil toplum kuruluşlarına yönelik eğitim program ve materyalleri geliştirilmesi,
- Proje uygulamasının etkilerini inceleyen izleme değerlendirme raporunun hazırlanması,
- Proje sonunda trafik kazalarında meydana gelen ölü ve yaralı sayılarında azalma sağlanmasıdır.

Proje çalışmaları; Koordinasyon, Özel Müdahalelerin Uygulamaya Geçirilmesi, Eğitim Programları ve Çalışma Atölyeleri, Aktif Destek ve İletişim, İzleme Değerlendirme başlıkları altında yapılandırılmış olup, proje uygulayıcısı kuruluşlar, WHO ve proje paydaşları tarafından çalışmalar yürütülmektedir.

Haziran 2010 tarihinde aktif olarak çalışmaları başlatılan “Güvenli Trafik Projesi” kapsamında, proje ortağı tüm kuruluşlar ve paydaşlarla birlikte, proje çalışmalarının ve üretilen aktivitelerin tartışıldığı iki toplantı düzenlenmiş, tüm katılımcıların desteği ile projenin alt yapısı oluşturulmuş, proje olanakları ve kısıtları tespit edilmiş, aktivitelerin niteliksel ve niceliksel durumu belirlenmiş ve elde edilen sonuçlar doğrultusunda öncelikle Afyonkarahisar ilinde proje çalışmalarına başlanmıştır.

6. ALAN ÇALIŞMASI

Çalışmanın temel amaçları şunlardır:

- Türkiye’de yürütülmüş ve halen yürütülmekte olan; Trafikte Dikkat 10 Bin Hayat”, “Farım da Açık Yolum da”, “Trafik Hayattır”, “Sokakta İlk Adımlar”, “Emniyeti Belden Bırakmayın”, “İnsana Saygı Trafikte Saygı”, “Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücü”, “Trafikte Sorumluluk Hareketi” ve “Güvenli Trafik” sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyalarının toplumsal düzeyde bilinirliklerini ve etkisini ortaya koymak,
- Sosyal sorumluluk projelerinin kitlelere ulaşmasındaki etkin kanalları belirlemek,
- Türkiye’deki trafik güvenliği probleminin ülkenin diğer sorunları arasında hangi sırada algılandığını belirlemek,
- Trafik güvenliğine yönelik gelecekte yürütülecek sosyal sorumluluk projelerinin etkinliğini artırmaya yönelik öneriler oluşturmaktır.

Çalışmada, yukarıdaki amaçlar doğrultusunda, 206 kişiden oluşan bir örneklem grubuna, yüz yüze görüşme tekniği kullanılarak bir anket uygulanmıştır. Anketlerden elde edilen bulgular SPSS programı ile istatistiksel olarak analiz edilmiştir.

Anketin birinci bölümünde örnekleme ait cinsiyet, yaş, sürücü belgesi, eğitim durumu, aylık gelir bilgileri ile özel araç sahipliliği, araç kullanma sıklıkları bir trafik kazası geçirip geçirmediikleri ve bir trafik kazasında aileden/yakın çevreden birini kaybedip kaybetmedikleri ile ilgili bilgiler sorulmuştur.

Ankette yer alan diğer 11 soru ile de sosyal sorumluluk projelerine ve kampanyalara ait bilgilerin hangi kanallarla edinildiğinin, trafik güvenliğine yönelik yürütülmüş ve yürütülmekte olan proje ve kampanyaların bilinirliklerinin ve trafik güvenliğinin sağlanmasında etkili olan faktörlerin neler olduğunun tespitine yönelik bilgiler örnekleme sorulmuştur.

6.1. Anket Soruları

Anket formu şu şekilde düzenlenmiştir.

Bu ankette elde edilen bilgiler, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Ana Bilim Dalında yürütülen “TRAFİKTE SOSYAL SORUMLULUK PROJELERİNİN TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİLERİ” başlıklı Yüksek Lisans tez çalışmasında kullanılacaktır. Anketten elde edilen bilgiler herhangi bir kişi ve kuruma verilmeyecek, cevaplar saklı tutulacaktır. Katkılarınız için teşekkür ederiz.

Cinsiyetiniz	: Bayan ☐	Bay ☐
Yaşınız	:	
Eğitim durumunuz	: İlkokul ☐	Ortaokul ☐ Lise ☐ Üniversite ☐
Sürücü belgeniz var mı ?:	Evet ☐	Hayır ☐
Sürücü belge türünüz:	Otomobil ☐	Ağır Vasıta ☐ Motosiklet ☐
Sizin/ailenizin özel aracı var mı?:	Evet ☐	Hayır ☐
Hangi sıklıkta araç kullanırsınız?:	Her gün ☐	Haftada 1-3 gün ☐ Haftada 3-5 gün ☐
Sadece hafta sonları ☐	Belgem var ama araç kullanmıyorum ☐	
Yaralanmalı bir trafik kazası geçirdiniz mi? :		
Sürücü olarak ☐	Yaya olarak ☐	Yolcu olarak ☐ Hayır ☐
Bir trafik kazasında, ailenizden / yakın çevrenizden birini kaybettiniz mi?		
Evet ☐	Hayır ☐	
Ailenizin aylık geliri (TL) :	1500-2500 ☐	2500-3500 ☐ 3500-4500 ☐ 4500 üzeri ☐

1) Toplumsal sağlığımızı tehdit eden en öncelikli sorun sizce hangisidir?

Çevre ☐ Terör ☐ Trafik ☐ İşsizlik ☐ Eğitim ☐

2) Aşağıdaki sosyal sorumluluk projelerinden hangisi/hangileri ile ilgili bilgi (konusu, içeriği, kimler tarafından yürütüldüğü vb.) sahibisiniz? (Birden fazla şık işaretleyebilirsiniz)

Güvenli Trafik ☐	Trafikte Dikkat On Bin Hayat ☐
Kardelenler ☐	Dumansız Hava Sahası ☐
Trafikte Sorumluluk ☐	Farım da Açık Yolum da ☐
Haydi Kızlar Okula ☐	Hiçbiri hakkında bilgi sahibi değilim ☐

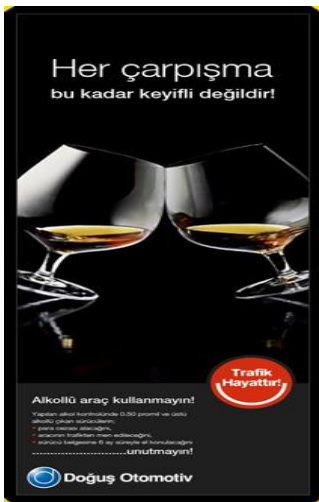
3) Bilgi sahibi olduğunuz sosyal sorumluluk projeleri ile ilgili bilgileri hangi kanallar aracılığı ile edindiniz? (Birden fazla şık işaretleyebilirsiniz)

Afiş	☐	Broşür	☐	Reklam Panosu	☐
TV	☐	Radio	☐	Gazete	☐
İnternet	☐	Spot film	☐	Bilgi sahibi değilim	☐

4) Sosyal sorumluluk projelerinin topluma duyurulmasında en etkili kanal sizce hangisidir?

Afiş	☐	Broşür	☐	Reklam Panosu	☐
TV	☐	Radio	☐	Gazete	☐
İnternet	☐	Spot film	☐	Fikrim yok	☐

5) Aşağıdaki trafik güvenliğine yönelik yürütölmüş/yürütölen sosyal sorumluluk projelerine ait görsellerden hatırladığınız var mı? (Birden fazla şık işaretleyebilirsiniz).


☐

☐

☐


☐

☐

☐

Hatırladığım hiçbir sosyal sorumluluk projesi yok

☐

6) "Trafikte Sorumluluk Hareketi" nin teması sizce aşağıdakilerden hangisidir?



Aşırı hız ölüme neden olur.

☐

Trafikte her an sorumlu davranmak gereklidir.

☐

Emniyet kemeri hayat kurtarır.

☐

Trafik güvenliği sadece denetimle sağlanabilir.

☐

Trafikte çok dikkatli olunmalıdır.

☐

Bilgim yok

☐

7) Trafikte sorumluluk Hareketinin tanıtım filmini izlediyseniz, filmi izledikten sonra hissettiğiniz duygu hangisiydi?



Beğeni

Huzursuzluk

Sorumluluk

Korku ve endişe

☐ Öfke☐ Memnuniyet☐ Bir şey hissetmedim☐ Filmi izlemedim☐☐☐☐

8) Dünya Sağlık Örgütü tarafından Ankara’da yürütülen “Güvenli Trafik” projesi ile ilgili gördüğünüz/edindiğiniz herhangi bir bilgi (afiş, broşür, film vb.) var mı?



Evet

☐

Hayır

☐

9) Trafikle ilgili sosyal sorumluluk projelerinde, Devlet Büyüklerinin ve/veya sanatçı, yazar, siyasetçi gibi kanaat liderlerinin yer alması, size göre projenin başarısını nasıl etkiler?

Projenin başarılı olmasında çok etkisi olur.

☐

Projenin başarılı olmasında kısmen etkisi olur.

☐

Projenin başarılı olmasında hiç etkisi olmaz .

☐

Fikrim yok.

☐

10) Sizce trafikle ilgili yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin trafik güvenliğinin sağlanmasına katkısı nedir?

Projenin başarılı olmasında çok etkisi olur.

☐

Projenin başarılı olmasında kısmen etkisi olur.

☐

Projenin başarılı olmasında hiç etkisi olmaz.

☐

Fikrim yok.

☐

11) Aşağıdaki 8 maddeyi trafik güvenliğinin sağlanmasında önem sırasına göre sıralayınız. (1 en önemli,....., 8 en az önemli)

☐ Etkili denetim☐ Sosyal sorumluluk projeleri

araçlar

☐ Uygun altyapı☐ Etkili politikalar☐ Etkili mevzuat☐ Güvenlik donanımları yüksek☐ Daha etkin sürücü eğitimi☐ Etkin yaygın eğitim

6.2. Bulgular

Araştırmanın örneklemini 206 kişiden oluşmaktadır. Anket katılımcıları Ankara ili merkez ilçeleri Altındağ, Mamak, Çankaya ve Yenimahalle kapsayacak şekilde yapılmıştır.

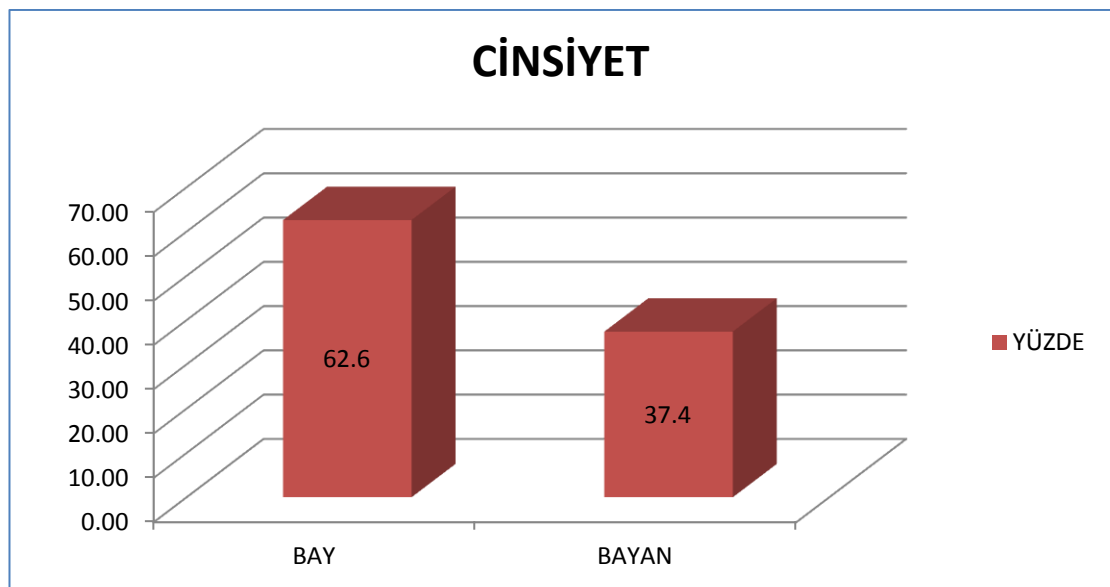
6.2.1. Cinsiyet, yaş, eğitim durumu, aylık gelir bulguları

Cinsiyet

Katılımcıların 77 si (%37,4) bayan, 129 u ise (%62,6) erkektir.

Çizelge 6.1. Cinsiyet dağılımı

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Bayan	77	37,4	37,4	37,4
Bay	129	62,6	62,6	100,0
Total	206	100,0	100,0	



Şekil 6.1. Cinsiyet dağılımı

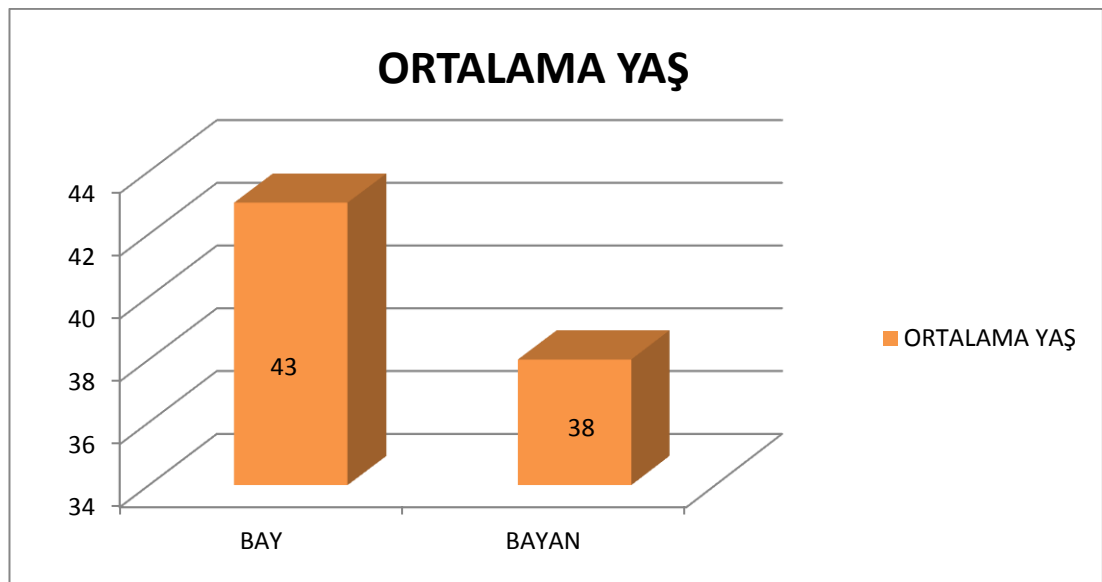
Yaş dağılımı

Ankete katılanların %25 i 32 veya daha altındaki yaşlarda, %50 si ise 41 veya üzerindeki yaşlarda olup, 206 deneğe ait yaş ortalaması ise 41 dir.

Bayanların kendi içinde yaş ortalaması 38, bayların kendi içinde yaş ortalaması da 43 dür. Bayanlarda en düşük yaş 21 ve en büyük yaş 66 olup, baylarda ise en düşük yaş 23 ve en büyük yaş 67 olarak izlenmiştir.

Çizelge 6.2. Yaş dağılımı

Cinsiyet	Ortalama	N	Standart Sapma
Bayan	37,86	77	10,042
Bay	43,48	129	10,484
Total	41,38	206	10,651



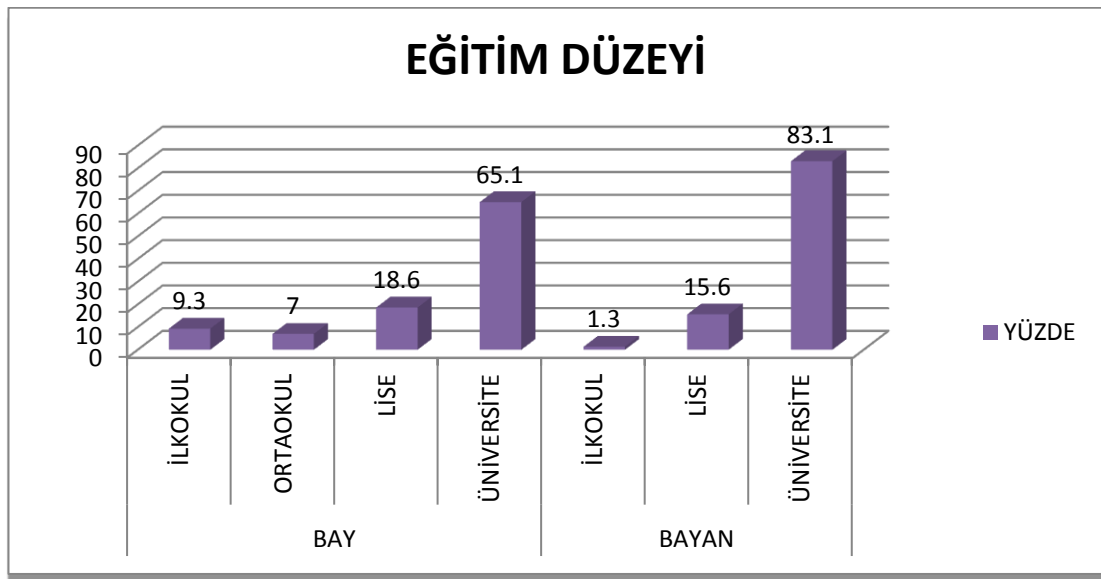
Şekil 6.2. Yaş dağılımı

Eğitim durumu

Ankete katılanların 13 ü (%6,3) ilkokul, 9 u (%4,4) ortaokul, 36 sı (%17,5) lise ve 148 i (%71,8) de üniversite mezunudur. 77 bayandan 64 ü (%83,1) üniversite mezunu iken, 129 baydan 84 ü (%65,1) üniversite mezunudur.

Çizelge 6.3. Eğitim durumu

			Eğitim				Toplam
			İlkokul	Ortaokul	Lise	Üniversite	
Cinsiyet	Bayan	Sayım % Cinsiyet	1 1,3%	0 ,0%	12 15,6%	64 83,1%	77 100,0%
	Bay	Sayım % Cinsiyet	12 9,3%	9 7,0%	24 18,6%	84 65,1%	129 100,0%
Toplam		Sayım % Cinsiyet	13 6,3%	9 4,4%	36 17,5%	148 71,8%	206 100,0%



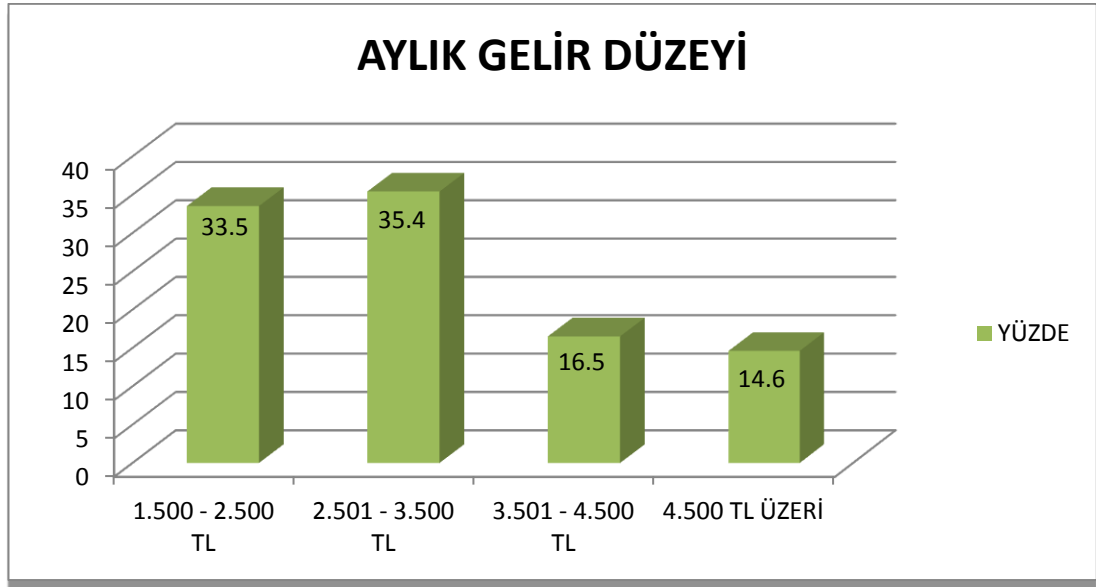
Şekil 6.3. Eğitim durumu

Gelir düzeyi

Ankete katılanların %33,5'inin aylık geliri 1 500 - 2 500 TL arasında, %35,4'ünün aylık geliri 2 500 - 3 500 TL arasında, %16,5'inin aylık geliri ise 3 500 - 4 500 TL arasında olup, %14,6'sının da 4 500 TL'nin üzerindedir. Bayanların %16,9'unun, baylardan da %13,2'sinin aylık gelirleri 4 500 TL'nin üzerindedir.

Çizelge 6.4. Gelir düzeyi

			aylık gelir				Toplam
			1500-2500 TL	2501-3500 TL	3501-4500 TL	4500 TL'nin üzeri	
Cinsiyet	Bayan	Sayım	25	23	16	13	77
		% Cinsiyet	32,5%	29,9%	20,8%	16,9%	100,0%
	Bay	Sayım	44	50	18	17	129
		% Cinsiyet	34,1%	38,8%	14,0%	13,2%	100,0%
Toplam		Sayım	69	73	34	30	206
		% Cinsiyet	33,5%	35,4%	16,5%	14,6%	100,0%



Şekil 6.4. Gelir düzeyi

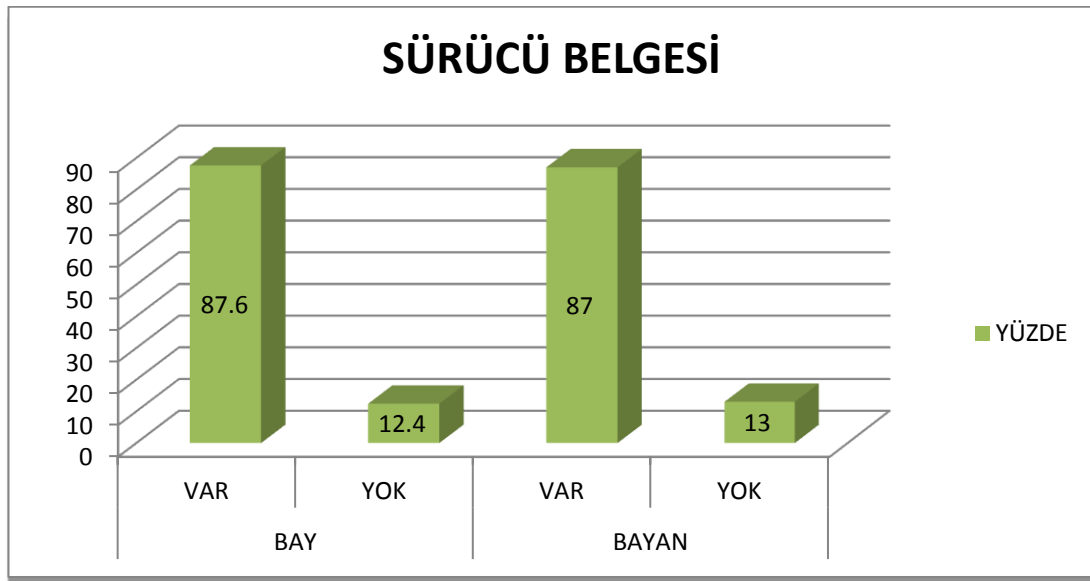
6.2.2. Sürücü belgesi, araç sahipliliği, kaza geçirme durumu ve toplum sağlığı bulguları

Sürücü belgesi sahipliliği

Ankete katılan 206 kişiden % 87,4 ünün sürücü belgesi olup, bayanlardan 67 sinin (%87), baylardan da 113 ünün (%87,6) sürücü belgesi vardır. Toplam olarak 206 kişiden 180 inin (%87,4) ehliyeti varken 26 sının (%12,6) ehliyeti yoktur.

Çizelge 6.5. Sürücü belgesi sahipliliği

			sürücü belgesi		Toplam
			Var	Yok	
Cinsiyet	Bayan	Sayım	67	10	77
		% Cinsiyet	87,0%	13,0%	100,0%
	Bay	Sayım	113	16	129
		% Cinsiyet	87,6%	12,4%	100,0%
Toplam		Sayım	180	26	206
		% Cinsiyet	87,4%	12,6%	100,0%



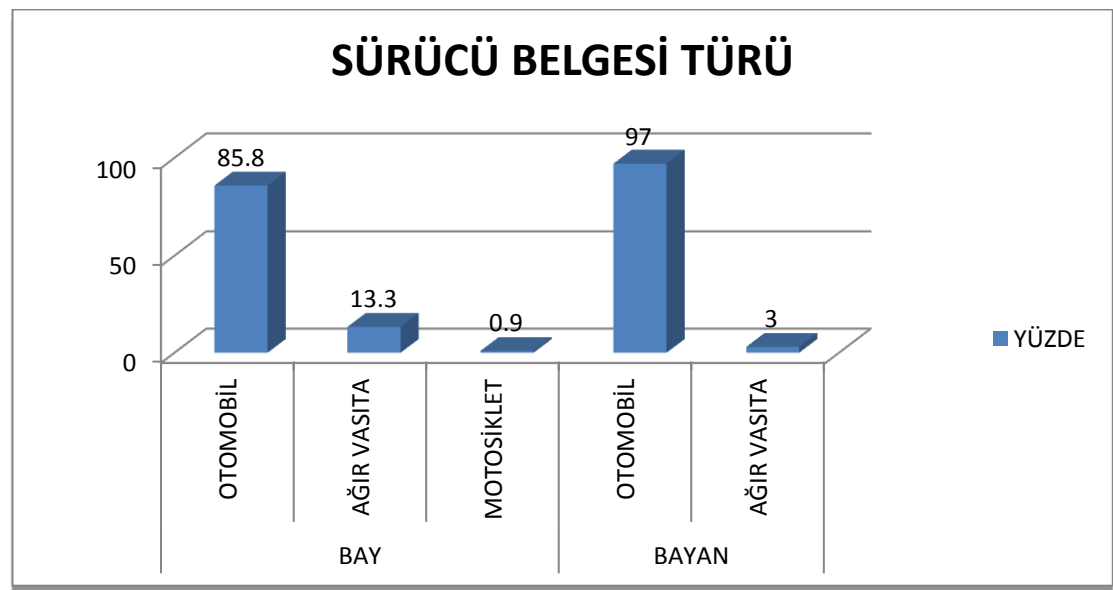
Şekil 6.5. Sürücü belgesi sahipliliği

Sürücü belgesi türü

Ankete katılanlardan sürücü sahibi olan 180 kişinin sürücü belgelerinden 162 si (%90) otomobil, 17 si (%9,4) ağır vasıta ve 1 i (%0,6) ise motosiklet türü araçlar içindir. Cinsiyete göre ehliyet türlerinin de bayanların 65 i (%97) otomobil 2 si (%3) ağır vasıta ehliyete sahiptir. Buna karşılık bayların 97 i (%85,8) otomobil, 15i (%13,3) ağır vasıta ve 1 i (%0,09) motosiklet ehliyetine sahiptir.

Çizelge 6.6. Sürücü belgesi türü

		Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Geçerli	Otomobil	162	78,6	90,0	90,0
	Ağır vasıta	17	8,3	9,4	99,4
	Motosiklet	1	,5	,6	100,0
	Toplam	180	87,4	100,0	
Kayıp	Sistem	26	12,6		
Toplam		206	100,0		



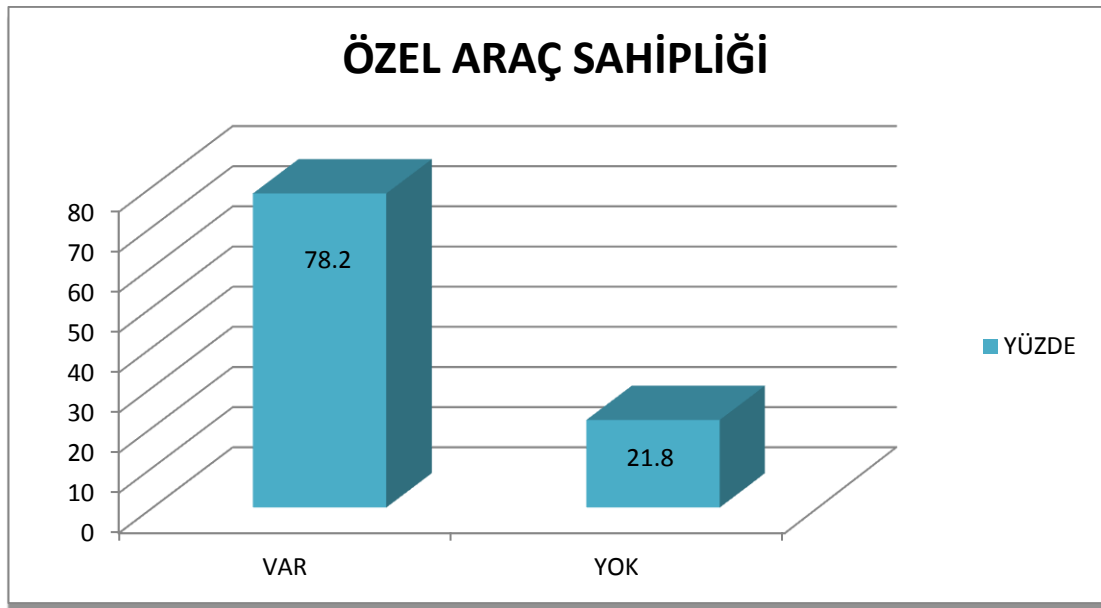
Şekil 6.6. Sürücü belgesi türü

Araç sahipliliği

Ankete katılanlardan 161'inin (%78,2) kendisine ya da ailesine ait özel aracı varken, 45'inin (%21,8) ne kendisine ve ailesine ait özel bir aracı mevcut değildir. Ankete katılanlardan özel araç sahibi olan bayanların oranının %84,4, bayların oranının ise %74,4 olduğu tespit edilmiştir. Bu sonuç bayanların araç sahipliliği oranında önemli bir artış olduğuna işaret etmektedir.

Çizelge 6.7. Araç sahipliliği

			cinsiyet		Toplam
			Bayan	Bay	
Araç sahipliği	Var	Sayım	65	96	161
		% Cinsiyet	84,4%	74,4%	78,2%
	Yok	Sayım	12	33	45
		% Cinsiyet	15,6%	25,6%	21,8%
Toplam		Sayım	77	129	206
		% Cinsiyet	100,0%	100,0%	100,0%



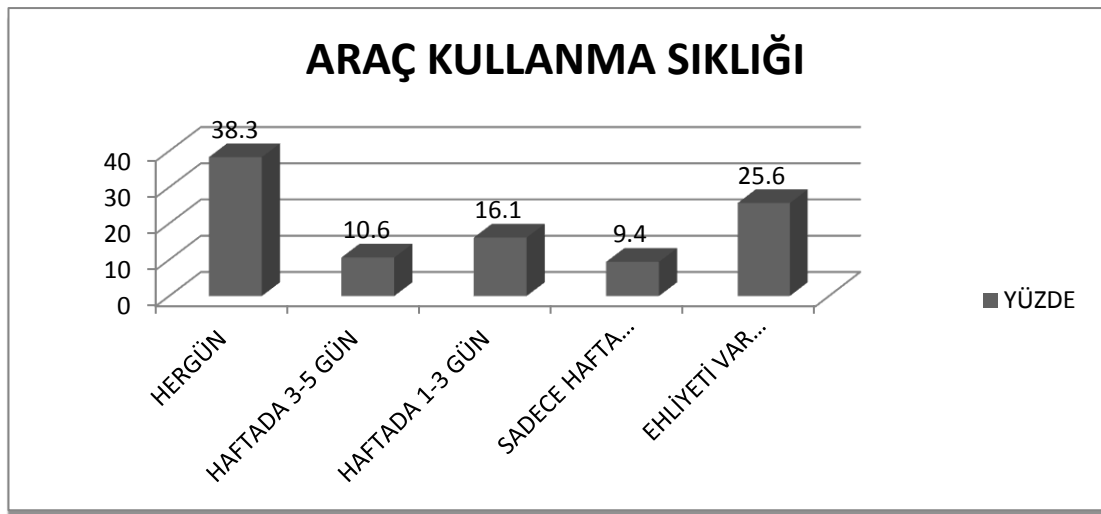
Şekil 6.7. Araç sahipliliği

Araç kullanma sıklığı

Ankete katılanlardan sürücü belgesi olanların % 38,3 ü her gün araç kullanırken, % 25,6 sının ehliyeti olmasına rağmen araç kullanmamaktadır. Sürücü belgesi olan bayların %43,4 ü bayanların %29,9 u her gün araç kullanmaktadır.

Çizelge 6.8. Araç kullanma sıklığı

			Cinsiyet		Toplam
			Bayan	Bay	
Araç kullanma sıklığı	Her gün	Sayım	20	49	69
		% Cinsiyet	29,9%	43,4%	38,3%
	Haftada 3-5 gün	Sayım	5	14	19
		% Cinsiyet	7,5%	12,4%	10,6%
	Haftada 1-3 gün	Sayım	12	17	29
		% Cinsiyet	17,9%	15,0%	16,1%
	Sadece hafta sonları	Sayım	5	12	17
		% Cinsiyet	7,5%	10,6%	9,4%
	Ehliyetim var ama araç kullanmıyorum	Sayım	25	21	46
		% Cinsiyet	37,3%	18,6%	25,6%
Toplam	Sayım	67	113	180	
	% Cinsiyet	100,0%	100,0%	100,0%	



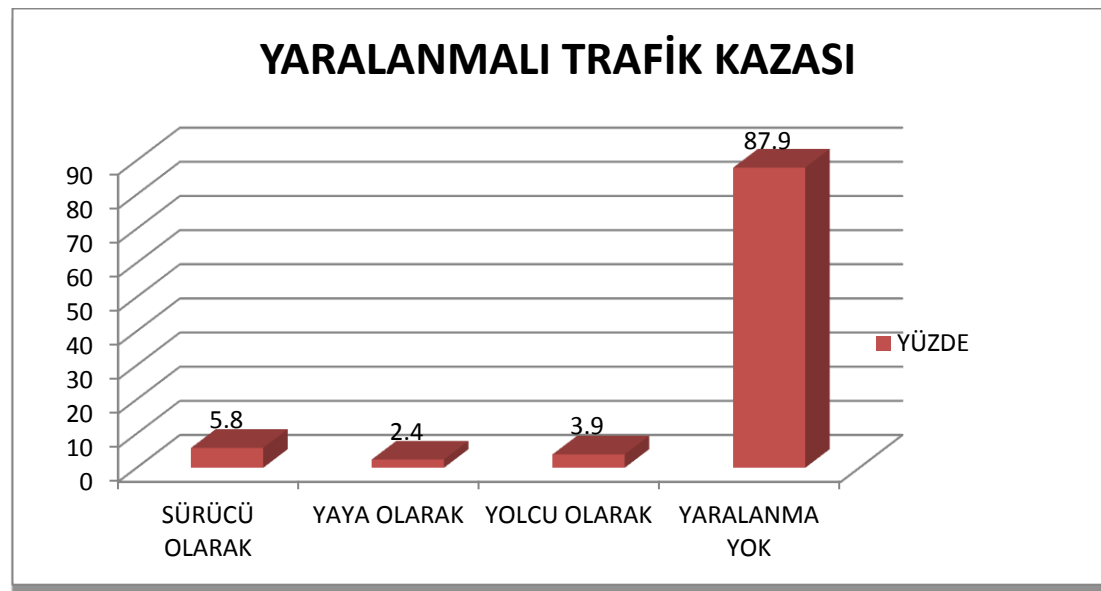
Şekil 6.8. Araç kullanma sıklığı

Yaralanmalı trafik kazasına maruz kalma

Ankete katılanlardan yaralanmalı trafik kazası geçirenlerin oranı %12,1 (25 kişi) olup, bunların %5,8 si sürücü, %2,4 ü yaya, %3,9 u da yolcu olarak yaralanmalı bir kaza geçirmişlerdir.

Çizelge 6.9. Yaralanmalı trafik kazası geçirme

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Sürücü olarak	12	5,8	5,8	5,8
Yaya olarak	5	2,4	2,4	8,3
Yolcu olarak	8	3,9	3,9	12,1
Yaralanma yok	181	87,9	87,9	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



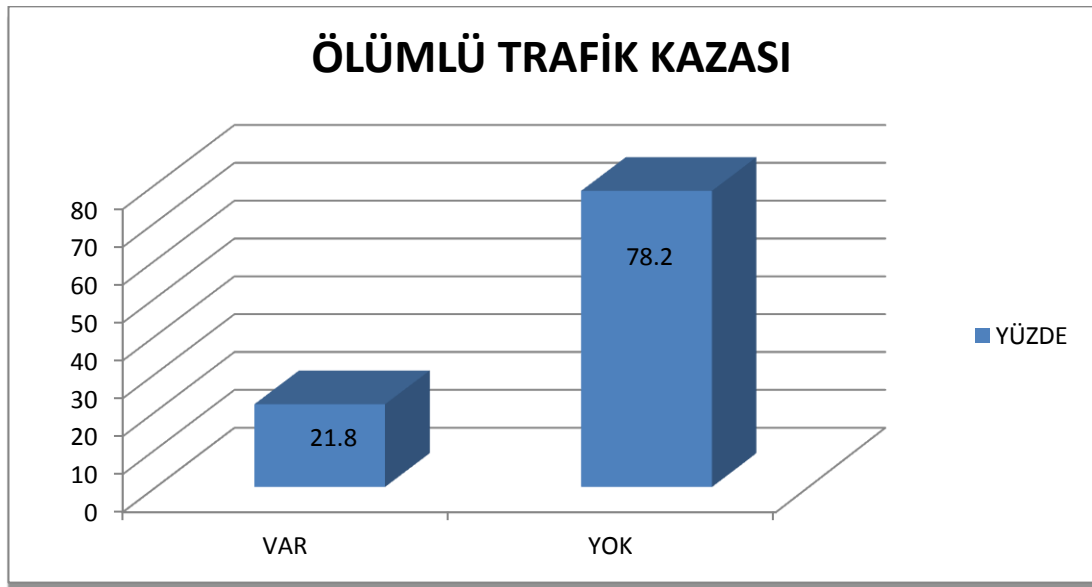
Şekil 6.9. Yaralanmalı trafik kazası geçirme

Trafik kazasında aileden veya yakın çevreden birini kaybetme

Ankete katılanlardan, bir trafik kazasında ailesinden veya yakın çevresinden birini kaybedenlerin oranı % 21,8 dir. Bu oranın oldukça yüksek bir oran olduğu düşünülmekte olup, Türkiye’de trafik kazalarında meydana gelen ölümlerin etkilediği sosyal çevre oranının da oldukça yüksek olduğunu gösterdiği düşünülmektedir.

Çizelge 6.10. Trafik kazasında aileden veya yakın çevreden birini kaybetme

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Var	45	21,8	21,8	21,8
Yok	161	78,2	78,2	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



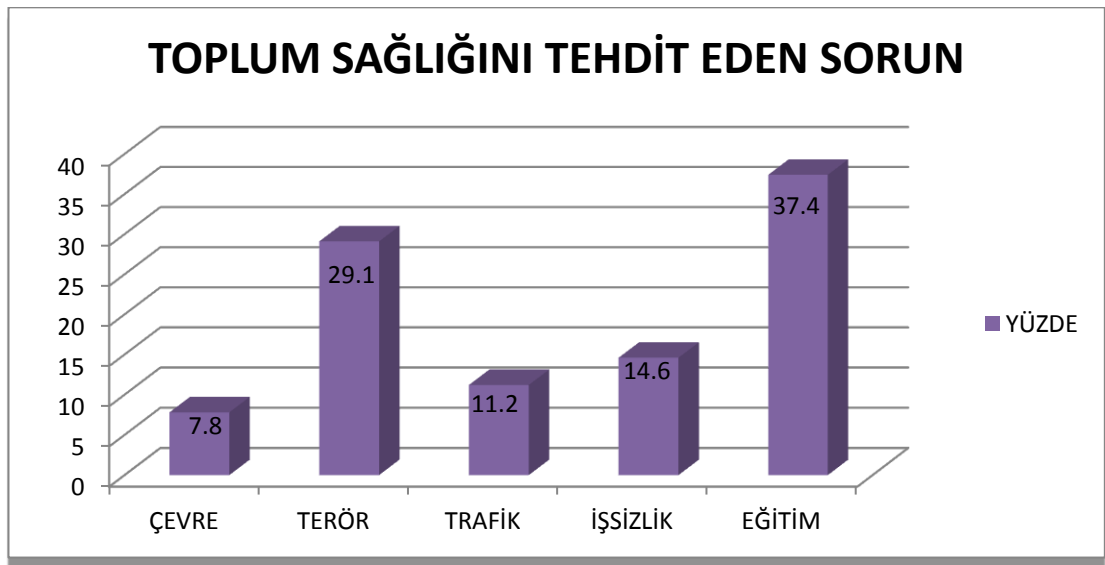
Şekil 6.10. Trafik kazasında aileden veya yakın çevreden birini kaybetme

Toplum sağlığını tehdit eden öncelikli sorun

Katılımcılara göre toplum sağlığını tehdit eden en öncelikli sorun %37,4 oranla eğitim, ikinci olarak ise %29,1 oranla terör olarak belirlenmiştir. Trafik kazalarının sağlığı tehdit eden sorun olarak %11,2 oranı ile 4 sırada olduğu görülmektedir. Anket sonuçlarına göre Türk toplumu, trafik kazalarını öncelikli sorunların gerisinde değerlendirerek eğitimi en temel sorun alanı olarak görmektedir.

Çizelge 6.11. Toplum sağlığını tehdit eden öncelikli sorun

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Çevre	16	7,8	7,8	7,8
Terör	60	29,1	29,1	36,9
Trafik	23	11,2	11,2	48,1
İşsizlik	30	14,6	14,6	62,6
Eğitim	77	37,4	37,4	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



Şekil 6.11. Toplum sağlının tehdit eden öncelikli sorun

6.2.3. Sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyalara yönelik bulgular

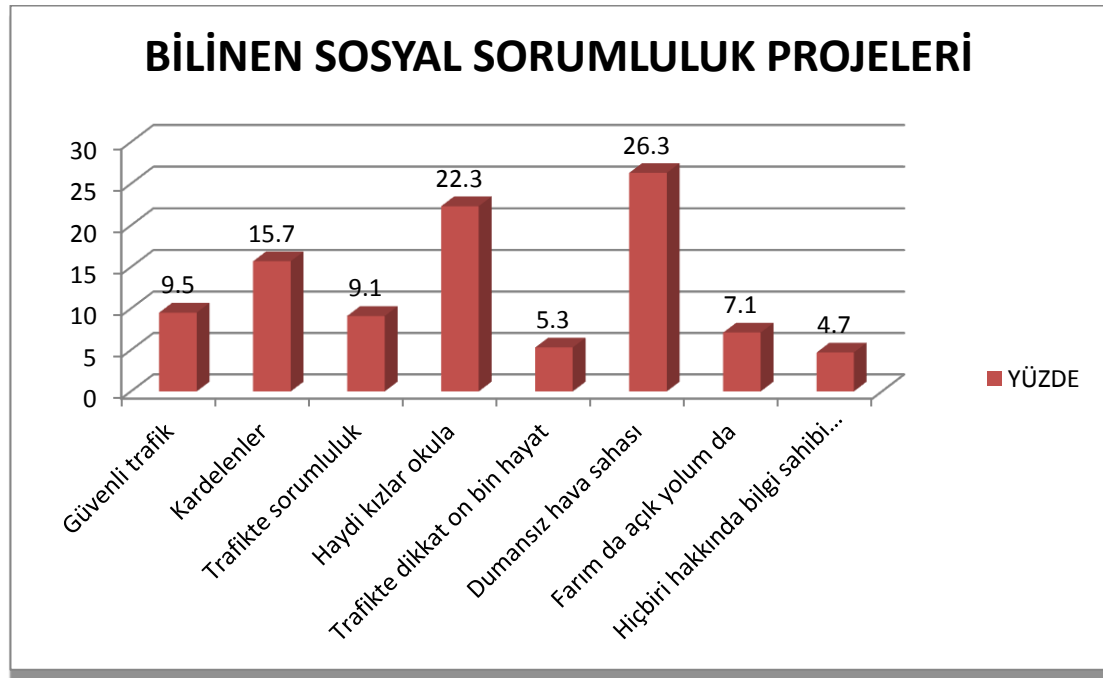
Katılımcıların bilgi sahibi oldukları ilk üç sosyal sorumluluk projeleri sırasıyla, %26,3 oranı ile “dumansız hava sahası”, %22,3 oran ile “haydi kızlar okula”, %15,7 oranı ile de “kardelenler” dir.

Yürütölmüş ve yürütölmekte olan herhangi bir sosyal sorumluluk projesinden haberdar olmayanların oranı %4,7 (26 kişi) olup, trafik güvenliğı ile ilgili sosyal sorumluluk projelerinden haberdar olanların sayısı ise oldukça azdır. Bunlar; %9,5 ile “güvenli trafik”, %9,1 ile “trafikte sorumluluk”, %7,1 “farım da açık yolum da”, %5,3 ile de “trafikte dikkat 10 bin hayat” olarak belirlenmiştir. Söz konusu bu oranlar, trafik güvenliğıne ilişkin yürütölen sosyal sorumluluk projelerinin, toplum tarafından yeterince algılanmadığı/algılanamadığını göstermektedir.

Sosyal sorumluluk projelerinin biline bilirliliğı ve bilgi edinme kanalları

Çizelge 6.12. Bilgi sahibi olunan sosyal sorumluluk projeleri

		Cevaplar		Olgunun Yüzdesi
		N	Yüzde	
Sorumluluk	Güvenli trafik	52	9,5%	25,2%
	Kardelenler	86	15,7%	41,7%
	Trafikte sorumluluk	50	9,1%	24,3%
	Haydi kızlar okula	122	22,3%	59,2%
	Trafikte dikkat on bin hayat	29	5,3%	14,1%
	Dumansız hava sahası	144	26,3%	69,9%
	Farım da açık yolum da	39	7,1%	18,9%
	Hiçbiri hakkında bilgi sahibi değilim	26	4,7%	12,6%
Toplam		548	100,0%	266,0%

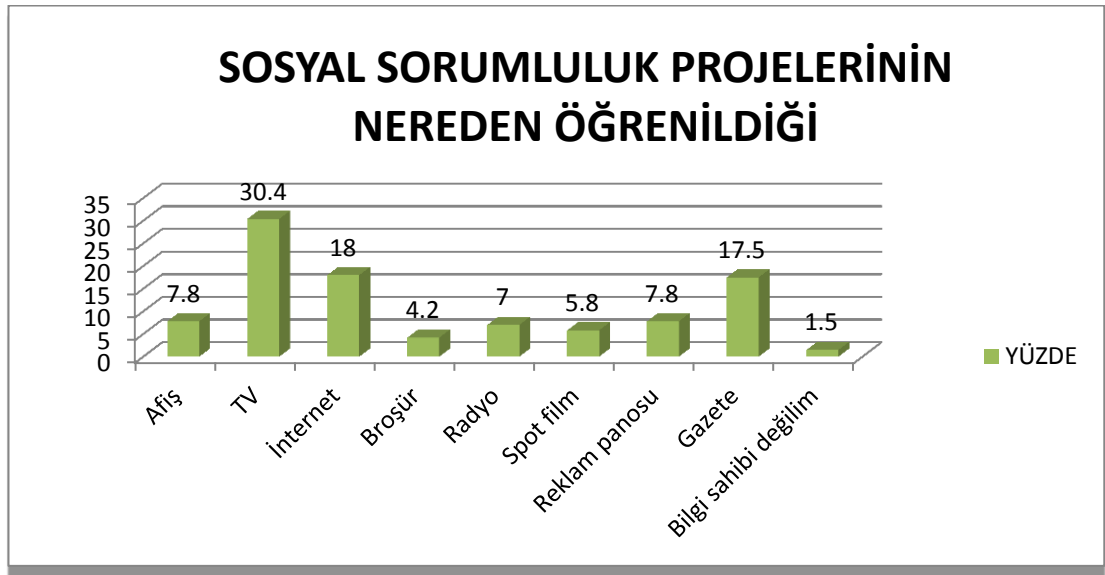


Şekil 6.12. Bilgi sahibi olunan sosyal sorumluluk projeleri

Ankete katılanların sosyal sorumluluk projeleri hakkında bilgi sahibi oldukları kanalların başında %30,4 ile televizyon gelmektedir. Bunu ikinci sırada %18 ile internet ve üçüncü sırada da %17,5 oranıyla gazete izlemektedir. Bu durumda, sosyal sorumluluk projelerinin bireylere ulaştırılması kanallarının seçiminde ve yöntemlerinde önemli ölçüde eksikliklerin olduğunu belirtmek mümkündür.

Çizelge 6.13. Bilgi edinme kanalları

		Cevaplar		Olgunun Yüzdesi
		N	Yüzde	
Kanal	Afiş	47	7,8%	22,8%
	TV	183	30,4%	88,8%
	İnternet	108	18,0%	52,4%
	Broşür	25	4,2%	12,1%
	Radyo	42	7,0%	20,4%
	Spot film	35	5,8%	17,0%
	Reklam panosu	47	7,8%	22,8%
	Gazete	105	17,5%	51,0%
	Bilgi sahibi değilim	9	1,5%	4,4%
Toplam		601	100,0%	291,7%



Şekil 6.13. Bilgi edinme kanalları

Etkili bilgi edinilmesi yöntemleri

Ankete katılanlara göre sosyal sorumluluk projelerinin topluma ulaştırılmasında en etkili bilgi edinme kanalı %82,5 oranla televizyondur. Bu oranı %8,7 ile afiş izlemektedir.

Çizelge 6.14. En etkili bilgi edinme kanalı

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Afiş	18	8,7	8,7	8,7
TV	170	82,5	82,5	91,3
İnternet	10	4,9	4,9	96,1
Broşür	1	,5	,5	96,6
Radyo	0	0	0	96,6
Spot film	1	,5	,5	97,1
Reklam Panosu	1	,5	,5	97,6
Gazete	3	1,5	1,5	99,0
Fikrim yok	2	1,0	1,0	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



Şekil 6.14. En etkili bilgi edinme kanalı

6.2.4. İncelenen trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyalara ait bulgular

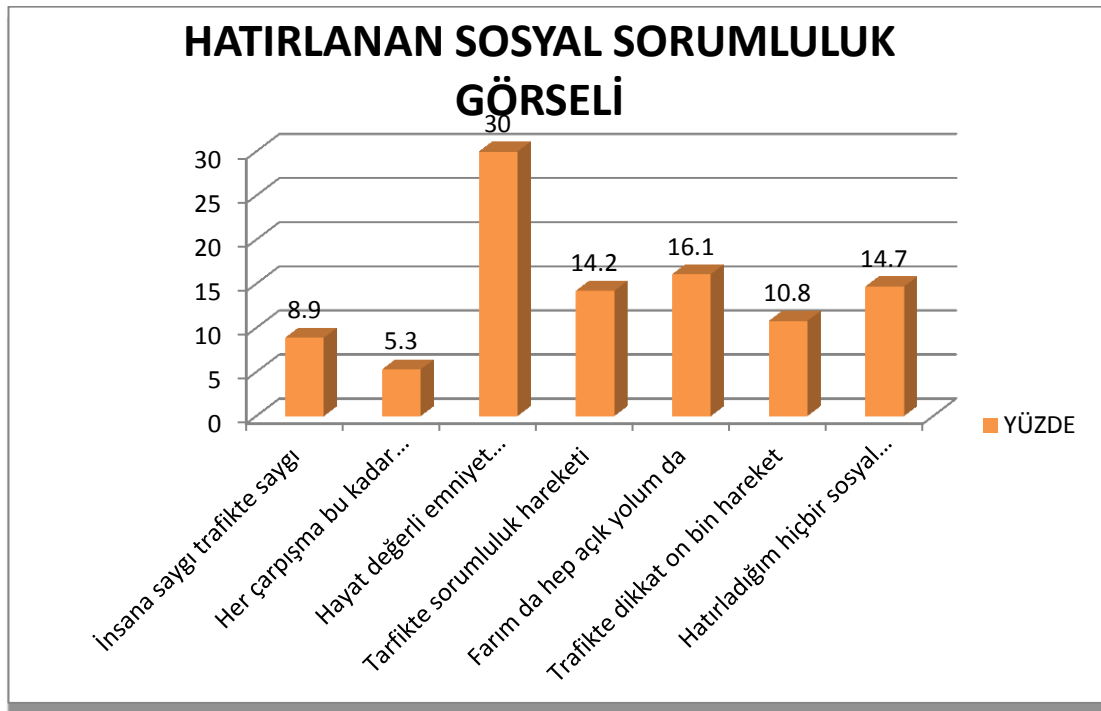
Trafikteki yürütülmüş olan sosyal sorumluluk projelerinin biline bilirliliği ve teması

Ankete katılanlar tarafından verilen cevaplara göre; trafik güvenliğine yönelik yürütülmüş ve yürütülmekte olan sosyal sorumluluk projelerine ait görsellerin bilinirliğinde ilk sırada %30 oranında “ Hayat değerli emniyet kemeri gerekli” görseli, ikinci olarak da %16,1 oranı ile “Farım da hep açık yolum da” görseli gelmektedir. Ankete katılanların %14,7 sinin (53 kişi) trafik güvenliğine yönelik hatırladığı her hangi bir sosyal sorumluluk projesi görseli mevcut değildir.

Yürütülmüş bulunan sosyal sorumluluk projelerine ilişkin anket sonuçları aşağıda (Çizelge 6.15, Şekil 6.15) belirtilmektedir.

Çizelge 6.15. Trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projelerinin bilinirliği

		Cevaplar		Olgunun Yüzdesi
		N	Yüzde	
Görsel	İnsana saygı trafikte saygı	32	8,9%	15,5%
	Her çarpışma bu kadar keyifli değildir	19	5,3%	9,2%
	Hayat değerli emniyet kemeri gerekli	108	30,0%	52,4%
	Trafikte sorumluluk hareketi	51	14,2%	24,8%
	Farım da hep açık yolum da	58	16,1%	28,2%
	Trafikte dikkat on bin hareket	39	10,8%	18,9%
	Hatırladığım hiçbir sosyal sorumluluk projesi yok	53	14,7%	25,7%
Toplam		360	100,0%	174,8%

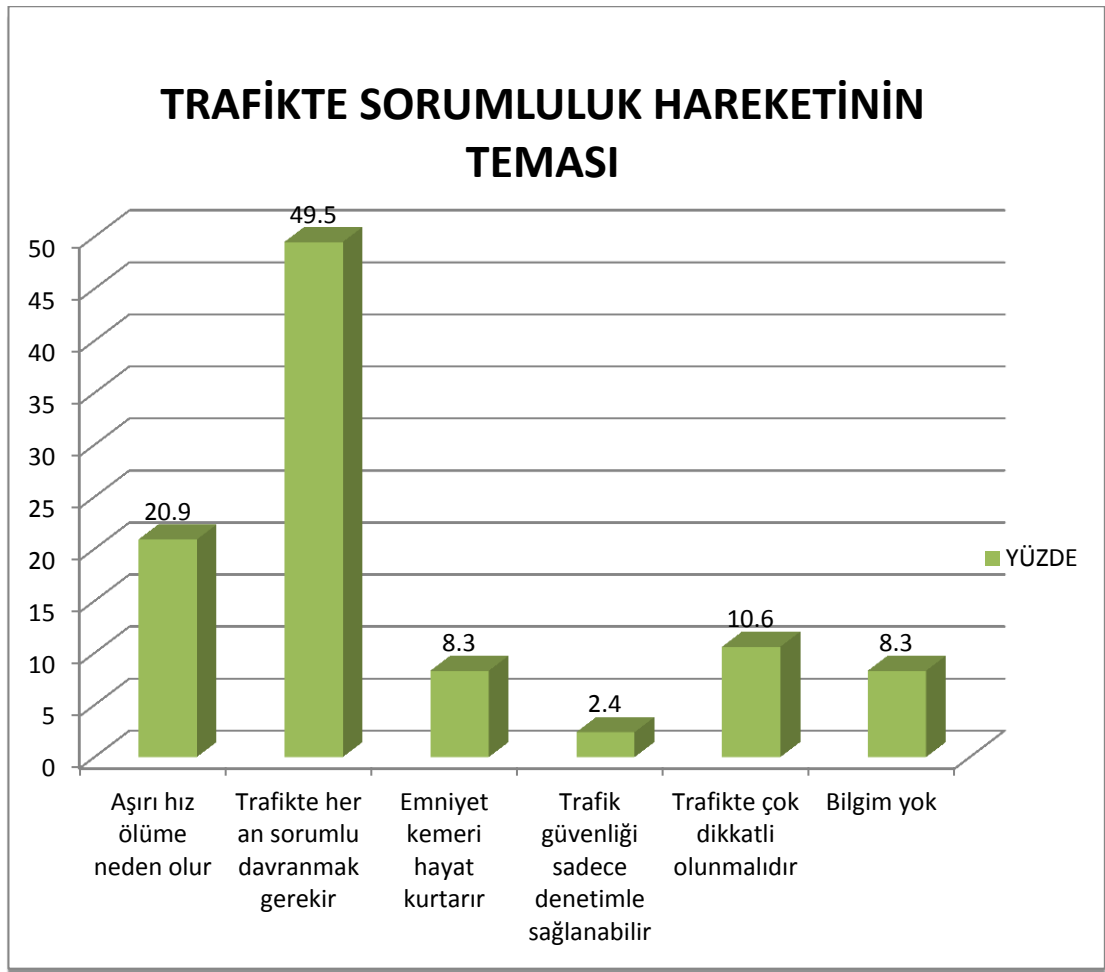


Şekil 6.15. Trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projelerinin bilinirliği

Ankete katılanların “Trafikte Sorumluluk Hareketinin teması sizce aşağıdakilerden hangisidir?” sorusuna verdikleri cevaplara göre katılımcılar %49,5 oranı ile projenin ana temasını doğru olarak bilmişlerdir.

Çizelge 6.16. Trafikte sorumluluk hareketinin temasının bilinirliği

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Aşırı hız ölüme neden olur	43	20,9	20,9	20,9
Trafikte her an sorumlu davranmak gerekir	102	49,5	49,5	70,4
Emniyet kemeri hayat kurtarır	17	8,3	8,3	78,6
Trafik güvenliği sadece denetimle sağlanabilir	5	2,4	2,4	81,1
Trafikte çok dikkatli olunmalıdır	22	10,6	10,6	91,7
Bilgim yok	17	8,3	8,3	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



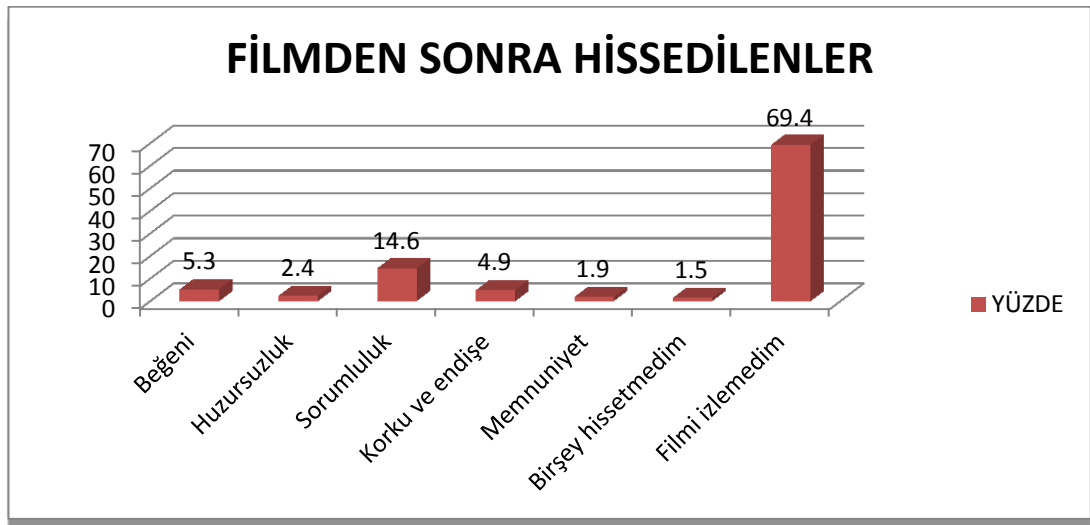
Şekil 6.16. Trafikte sorumluluk hareketinin temasının bilinirliği

Trafikte sorumluluk tanıtım filminin bilinirliği

Ankete katılanların “Trafikte Sorumluluk Hareketinin tanıtım filmini izlediyseniz, filmi izledikten sonra hissettiğiniz duygu hangisiydi?” sorusuna verdikleri cevaplara göre, söz konusu spot film 25 ulusal kanalda 16 336 kez gösterilmiş olmasına rağmen, katılımcıların %69,4 spot filmi izlememiştir. Film izleyenlerde ise ilk hissedilen duygu %14,6 ile sorumluluk duygusu olmuştur. Bu oranı %5,3 ile beğeni, %4,9 ile korku ve endişe, %2,4 ile huzursuzluk ve %1,9 ile de memnuniyet takip etmiştir. Film izleyenlerin %1,5 i ise hiçbir şey hissetmediklerini belirtmişlerdir.

Çizelge 6.17. Trafikte sorumluluk hareketinin tanıtım filmi izlenimi

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Beğeni	11	5,3	5,3	5,3
Huzursuzluk	5	2,4	2,4	7,8
Sorumluluk	30	14,6	14,6	22,3
Korku ve endişe	10	4,9	4,9	27,2
Memnuniyet	4	1,9	1,9	29,1
Bir şey hissetmedim	3	1,5	1,5	30,6
Filmi izlemedim	143	69,4	69,4	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



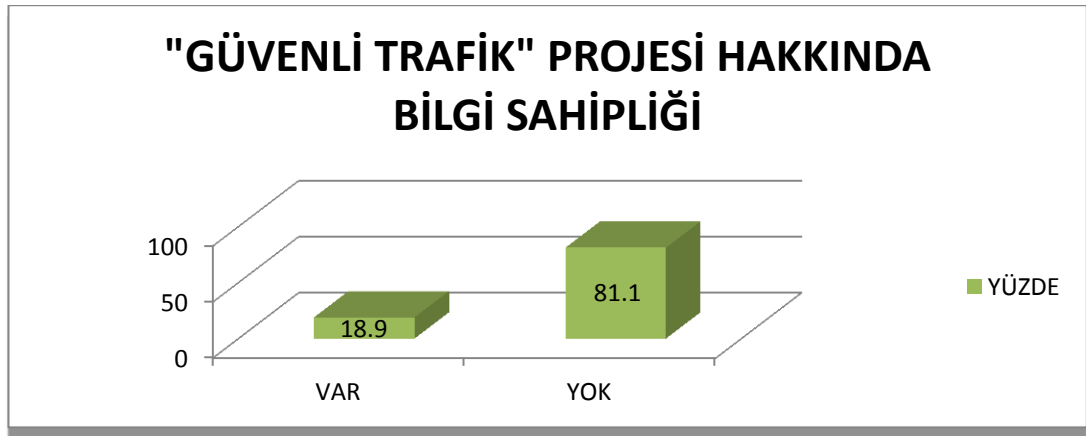
Şekil 6.17. Trafikte sorumluluk hareketinin tanıtım filmi izlenimi

“Güvenli Trafik” projesi

“Dünya Sağlık Örgütü tarafından Ankara’da yürütülen “Güvenli Trafik” projesi ile ilgili gördüğünüz/edindiğiniz herhangi bir bilgi (afiş, broşür, film vb.) var mı?” sorusuna katılımcıların verdikleri cevaplara göre; proje hakkında bilgi sahibi olanların oranının %18,9 olduğu, %81,1 orandaki katılımcının ise Ankara’da aktif olarak yürütülmekte olan projeden haberdar olmadıkları anlaşılmaktadır.

Çizelge 6.18. Güvenli trafik projesi bilinirliği

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Var	39	18,9	18,9	18,9
Yok	167	81,1	81,1	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



Şekil 6.18. Güvenli trafik projesi bilinirliği

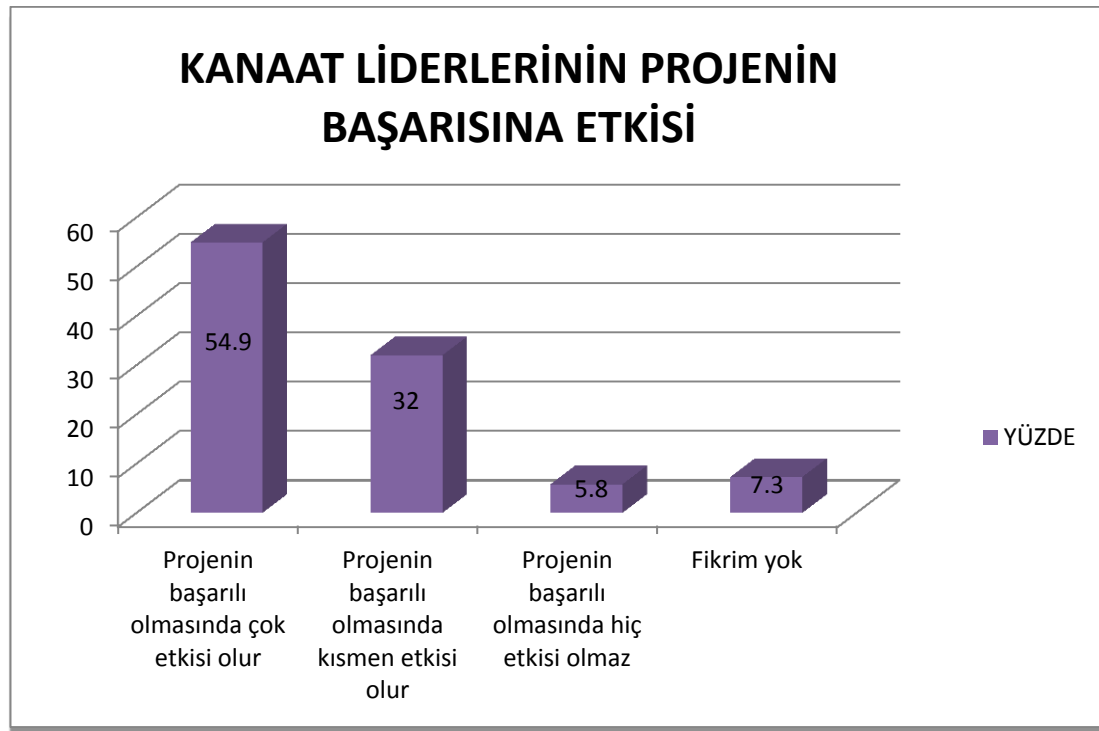
Sosyal sorumluluk projelerine kanaat önderlerinin yapılacakları katkı

Trafikle ilgili hazırlanacak sosyal sorumluluk projelerinde, devlet büyüklerinin, sanatçı, yazar gibi kamuoyunun bildiği, liderlerin ve kanaat önderlerinin projelerin tanıtımında ve başarısındaki etkisi ile ilgili olarak, ankete katılanların, %54,9 u bu

durumun çok etkili olacağını, %32 si ise kısmen etkili olacağını düşünmektedir. Ankete katılanların %7,3 konuyla ilgili fikirlerinin olmadığını belirtmişlerdir.

Çizelge 6.19. Toplum önderlerinin projeye etkisi

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Projenin başarılı olmasında çok etkisi olur	113	54,9	54,9	54,9
Projenin başarılı olmasında kısmen etkisi olur	66	32,0	32,0	86,9
Projenin başarılı olmasında hiç etkisi olmaz	12	5,8	5,8	92,7
Fikrim yok	15	7,3	7,3	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



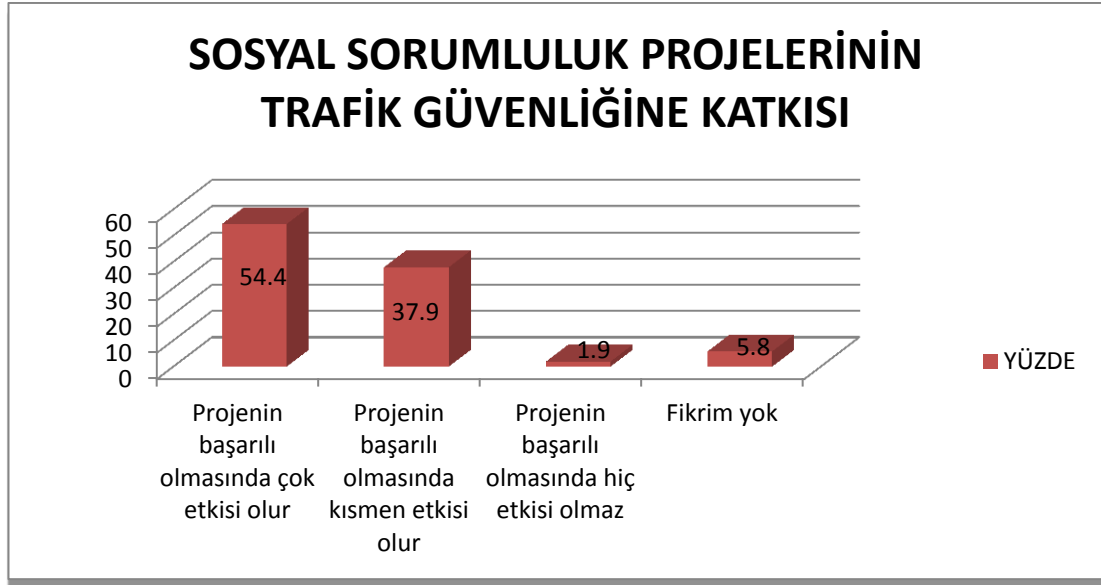
Şekil 6.19. Toplum önderlerinin projeye etkisi

Sorumluluk projelerinin trafik güvenliğinin sağlanmasına etkileri

Trafikle ilgili olarak yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin trafik güvenliğinin sağlanmasına katkısının ankete katılanların %54,4 ne göre çok etkili olacağı, %37,9 una göre de kısmen etkili olacağı düşünülmektedir. Bu sonuç, trafik güvenliğinin sağlanmasında sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyaların ankete katılanlar tarafından önemli ölçüde etkili olduğunun düşünüldüğünü göstermektedir.

Çizelge 6.20. Sorumluluk projelerinin trafik güvenliğine katkısı

	Frekans	Yüzde	Yüzde	Kümülatif Yüzde
Projenin başarılı olmasında çok etkisi olur	112	54,4	54,4	54,4
Projenin başarılı olmasında kısmen etkisi olur	78	37,9	37,9	92,2
Projenin başarılı olmasında hiç etkisi olmaz	4	1,9	1,9	94,2
Fikrim yok	12	5,8	5,8	100,0
Toplam	206	100,0	100,0	



Şekil 6.20. Sorumluluk projelerinin trafik güvenliğine katkısı

Trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla alınması gereken tedbirler

Anketin son sorusunda katılımcılardan, trafik güvenliğinin sağlanmasında etkisi olan; etkili denetim, etkili mevzuat, sosyal sorumluluk projeleri, güvenlik donanımları yüksek araçlar, uygun altyapı, daha etkin sürücü eğitimi, etkili politikalar ve etkin yaygın eğitim konularını önem sırasına göre sıralamaları istenmiştir. Katılımcılara göre trafik güvenliğinin sağlanmasında “etkili denetim” birinci derecede en önemli faktördür. “Güvenlik donanımları yüksek araçlar” ise trafik güvenliğinin sağlanmasında en az öneme sahiptir. Katılımcıların verdikleri cevaplara göre, söz konusu 8 faktörün en önemliden en az önemliye doğru sıralaması aşağıdaki gibidir:

- i) Etkili denetim: en önemli
- ii) Daha etkin sürücü eğitimi: çok önemli
- iii) Etkin yaygın eğitim: oldukça önemli
- iv) Uygun altyapı: önemli
- v) Etkili mevzuat: nispeten önemli
- vi) Sosyal sorumluluk projeleri: az önemli
- vii) Etkili politikalar: çok az önemli
- viii) Güvenlik donanımları yüksek araçlar: en az önemli

Çizelge 6.21. Trafik güvenliğinin sağlanmasında faktörlerin önem sıralaması

	Etkili Denetim	Sosyal Sorumluluk Projeleri	Uygun Altyapı	Etkili Politikalar	Etkili Mevzuat	Güvenlik Donanımları Yüksek araçlar	Daha Etkin Sürücü Eğitimi	Etkin Yaygın Eğitim
N Geçer	206	206	206	206	206	206	206	206
Kayıp	0	0	0	0	0	0	0	0
Ortalama	3,30	5,29	4,26	5,53	4,63	5,90	3,44	3,65



Şekil 6.21. Trafik güvenliğinin sağlanmasında faktörlerin önem sıralaması

6.2.5. Trafik güvenliğine yönelik yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin bilinirliklerinin değerlendirilmesi

Bu bölümde çalışma kapsamında incelenen trafikle güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk proje veya kampanyalarının bilinirlikleri; cinsiyet, eğitim düzeyi, trafik kazalarında kayıp ve araç kullanım sıklığına bağlı olarak oluşturulan çapraz tablolarla ortaya çalışılmıştır.

Çizelge 6. 22 irdelenecek olursa; bayanların %62,3 ü trafikle ilgili yürütülen en az bir sosyal sorumluluk projesine ait görseli bilmekteyken, baylarda bu oran %46,5 olarak gözlenmiştir. Buna göre bayanların erkeklere nazaran trafikle ilgili yürütülen sosyal sorumluluk projeleri hakkında yaklaşık %34 oranla daha fazla bilgi sahibi oldukları söylenebilir. Bayanların %19,5 i trafikle ilgili yürütülen hiçbir sosyal sorumluluk projesini bilmezken, baylarda bilmeyenlerin oranı %29,5 dir.

Çizelge 6.22. İncelenen trafik güvenliği projelerinin, cinsiyete bağlı olarak bilinirliklerinin değerlendirilmesi

		Cinsiyet		Toplam
		Bayan	Bay	
İnsana saygı trafikte saygı	Sayım	12	20	32
	% Görsel	37,5%	62,5%	
	% Cinsiyet	15,6%	15,5%	
Her çarpışma bu kadar keyifli değildir	Sayım	9	10	19
	% Görsel	47,4%	52,6%	
	% Cinsiyet	11,7%	7,8%	
Hayat değerli emniyet kemeri gerekli	Sayım	48	60	108
	% Görsel	44,4%	55,6%	
	% Cinsiyet	62,3%	46,5%	
Trafikte sorumluluk hareketi	Sayım	17	34	51
	% Görsel	33,3%	66,7%	
	% Cinsiyet	22,1%	26,4%	
Farım da hep açık yolum da	Sayım	22	36	58
	% Görsel	37,9%	62,1%	
	% Cinsiyet	28,6%	27,9%	
Trafikte dikkat on bin hayat	Sayım	14	25	39
	% Görsel	35,9%	64,1%	
	% Cinsiyet	18,2%	19,4%	
Hatırladığım hiçbir sosyal sorumluluk projesi yok	Sayım	15	38	53
	% Görsel	28,3%	71,7%	
	% Cinsiyet	19,5%	29,5%	
Toplam	Sayım	77	129	206

Çizelge 6.23 incelendiğinde, eğitim düzeyinin trafikle ilgili yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin bilinmesinde etkili olduğunu söylemek mümkündür. Şöyle ki; üniversite, lise, ortaokul ve ilkokul mezunlarının sırasıyla %61,5, %36,1, % 33,3 ve %7,7 si trafikle ilgili yürütülen en az bir sosyal sorumluluk projesine ait görseli bilmektedir. Bu sonuca göre, üniversite mezunlarının yürütülen trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projelerinin daha çok farkında oldukları anlaşılmaktadır.

Çizelge 6.23. İncelenen trafik güvenliği projelerinin, eğitime bağlı olarak bilinirliklerinin değerlendirilmesi

			Eğitim				Toplam
			İlkokul	Ortaokul	Lise	Üniversite	
Görsel	İnsana saygı trafikte saygı	Sayım	1	2	8	21	32
		% Görsel	3,1%	6,2%	25,0%	65,6%	
		% Eğitim	7,7%	22,2%	22,2%	14,2%	
	Her çarpışma bu kadar keyifli değildir	Sayım	0	1	3	15	19
		% Görsel	,0%	5,3%	15,8%	78,9%	
		% Eğitim	,0%	11,1%	8,3%	10,1%	
	Hayat değerli emniyet kemeri gerekli	Sayım	1	3	13	91	108
		% Görsel	,9%	2,8%	12,0%	84,3%	
		% Eğitim	7,7%	33,3%	36,1%	61,5%	
	Trafikte sorumluluk hareketi	Sayım	1	2	10	38	51
		% Görsel	2,0%	3,9%	19,6%	74,5%	
		% Eğitim	7,7%	22,2%	27,8%	25,7%	
	Farım da hep açık yolum da	Sayım	0	0	8	50	58
		% Görsel	,0%	,0%	13,8%	86,2%	
		% Eğitim	,0%	,0%	22,2%	33,8%	
	Trafikte dikkat on bin hayat	Sayım	0	1	9	29	39
		%Görsel	,0%	2,6%	23,1%	74,4%	
		% Eğitim	,0%	11,1%	25,0%	19,6%	
	Hatırladığım hiçbir sosyal sorumluluk projesi yok	Sayım	11	3	12	27	53
		% Görsel	20,8%	5,7%	22,6%	50,9%	
		% Eğitim	84,6%	33,3%	33,3%	18,2%	
Toplam		Sayım	13	9	36	148	206

Çizelge 6.24 incelendiğinde; trafik kazasında ailesinden veya yakın çevresinden birini kaybetmenin trafikle ilgili yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin bilinmesinde etkili olmadığı görülmektedir. Çizelgede öne çıkan bir nokta vardır. Ölçeğin hazırlanması sırasında 5. soruda şıklarda verilirken, 2. soruda şıklarda bulunmayan “Hayat değerli emniyet kemeri gerekli” isimli projenin bilinirliği %64,4 oranla trafik kazasında ailesinden veya yakın çevresinden birini kaybedenlere aittir. Bu sonuç, trafik kazasında bir yakını kaybedenlerin büyük oranda emniyet

kemerinin kullanılmaması neticesinde bu sonuçla karşılaşmış olabileceğini düşündürmektedir.

Çizelge 6.24. İncelenen trafik güvenliği projelerinin, trafik kazasında yaşanan kayba bağlı olarak bilinirliklerinin değerlendirilmesi

			Ölümlü trafik kazası		Toplam
			Var	Yok	
Görsel	İnsana saygı trafikte saygı	Sayım	6	26	32
		% Görsel	18,8%	81,2%	
		% Ölüm	13,3%	16,1%	
	Her çarpışma bu kadar keyifli değildir	Sayım	6	13	19
		% Görsel	31,6%	68,4%	
		% Ölüm	13,3%	8,1%	
	Hayat değerli emniyet kemeri gerekli	Sayım	29	79	108
		% Görsel	26,9%	73,1%	
		% Ölüm	64,4%	49,1%	
	Trafikte sorumluluk hareketi	Sayım	10	41	51
		% Görsel	19,6%	80,4%	
		% Ölüm	22,2%	25,5%	
	Farım da hep açık yolum da	Sayım	9	49	58
		% Görsel	15,5%	84,5%	
		% Ölüm	20,0%	30,4%	
	Trafikte dikkat on bin hayat	Sayım	9	30	39
		% Görsel	23,1%	76,9%	
		% Ölüm	20,0%	18,6%	
	Hatırladığım hiçbir sosyal sorumluluk projesi yok	Sayım	13	40	53
		% Görsel	24,5%	75,5%	
		% Ölüm	28,9%	24,8%	
Toplam		Sayım	45	161	206

Çizelge 6.25. İncelenen trafik güvenliği projelerinin, araç kullanım sıklığına bağlı olarak bilinirliklerinin değerlendirilmesi

		Araç kullanma sıklığı						Toplam
		Her gün	Haftada 3-5 gün	Haftada 1-3 gün	Sadece hafta sonları	Ehliyetim var ama araç kullanmıyorum	Ehliyetim yok araç kullanmıyorum	
İnsana saygı trafikte saygı	Sayım	9	3	2	3	7	8	32
	%Görsel	28,1%	9,4%	6,2%	9,4%	21,9%	25,0%	
	% Sıklık	13,0%	15,8%	6,9%	17,6%	15,2%	30,8%	
Her çarpışma bu kadar keyifli değildir	Sayım	9	0	2	0	6	2	19
	%Görsel	47,4%	,0%	10,5%	,0%	31,6%	10,5%	
	% Sıklık	13,0%	,0%	6,9%	,0%	13,0%	7,7%	
Hayat değerli emniyet kemeri gerekli	Sayım	41	12	15	6	25	9	108
	%Görsel	38,0%	11,1%	13,9%	5,6%	23,1%	8,3%	
	% Sıklık	59,4%	63,2%	51,7%	35,3%	54,3%	34,6%	
Trafikte sorumluluk hareketi	Sayım	15	5	5	5	14	7	51
	%Görsel	29,4%	9,8%	9,8%	9,8%	27,5%	13,7%	
	% Sıklık	21,7%	26,3%	17,2%	29,4%	30,4%	26,9%	
Farım da hep açık yolum da	Sayım	20	9	12	6	8	3	58
	%Görsel	34,5%	15,5%	20,7%	10,3%	13,8%	5,2%	
	% Sıklık	29,0%	47,4%	41,4%	35,3%	17,4%	11,5%	
Trafikte dikkat on bin hayat	Sayım	12	2	4	3	11	7	39
	%Görsel	30,8%	5,1%	10,3%	7,7%	28,2%	17,9%	
	% Sıklık	17,4%	10,5%	13,8%	17,6%	23,9%	26,9%	
Hatırladığım hiçbir sosyal sorumluluk projesi yok	Sayım	15	4	7	4	15	8	53
	%Görsel	28,3%	7,5%	13,2%	7,5%	28,3%	15,1%	
	% Sıklık	21,7%	21,1%	24,1%	23,5%	32,6%	30,8%	
Toplam	Sayım	69	19	29	17	46	26	206

Çizelge 6.25 incelendiğinde, “Her gün”, “Haftada 3-5 gün”, “Haftada 1-3 gün”, “Sadece hafta sonları”, “Ehliyetim var ama araç kullanmıyorum” ve “Ehliyetim yok araç kullanmıyorum” şeklindeki araç kullanma sıklıkları içerisinde sırasıyla %59,4, %63,2, %51,7, %35,3, %54,3 ve %34,6 lık oranlar ile en çok bilinen proje yine “Hayat değerli emniyet kemeri gerekli” olarak belirlenmiştir.

7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Çalışmadan elde edilen temel sonuçlar aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır:

- Anketin örneklemini 206 kişiden %37,4 bayan, %62,6 u ise erkektir. Bayan katılımcılar 21-66 yaşları arasında olup, bayanların yaş ortalaması 38'dir. Erkek katılımcılar ise 23-67 yaşları arasında olup erkeklerin yaş ortalaması 43 olarak belirlenmiştir.
- Ankete katılanların bayanların %83,1'i, erkeklerin ise %65,1'i üniversite mezunudur.
- Ankete katılanların %69'u 1 500 - 3 500 TL aylık gelire sahip olup, katılımcıların büyük çoğunluğu alt ve orta gelir grubuna girmektedir.
- Ankete katılanların % 87,4'ü bir sürücü belgesine sahip olup, bu belgelerin %90'ı otomobil, %9,4'ü ise ağır vasıta. Katılımcıların %78,2'sinin özel aracı varken, %21,8'inin özel bir aracı yoktur. Sürücü belgesi olan bayların %43,4 ü bayanların %29,9 u her gün araç kullanmaktadır. Bu oranlar örneklemin günlük yaşantısında trafik güvenliği unsurları ile sık sık karşılaştıklarını göstermektedir.
- Ankete katılanlardan %12,1'i yaralanmalı bir trafik kazası geçirmiştir. Katılımcılardan bir trafik kazasında ailesinden veya yakın çevresinden birini kaybedenlerin oranı ise % 21,8 dir. Bu oran yüksek bir oran olup, özellikle bu grubun trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projeleri ile kampanyalarına daha duyarlı olacaklarını düşündürmektedir. Ancak bu grupta da söz konusu proje ve kampanyaların bilinirlikleri düşük çıkmıştır.
- Ankete katılanlara göre toplum sağlığını tehdit eden sorunlar arasında trafik güvenliği 4. sıradadır. Bu sonuç, trafik kazalarında yılda yaklaşık 10 000 kişinin öldüğü ve 200 000 i aşkın kişinin yaralandığı Türkiye'de sorunun, toplumsal düzeyde öncelikli bir alan olarak değerlendirilmediğini göstermektedir.
- Ankete katılanların %64'ü, kamu, özel sektör ve sivil toplum örgütleri tarafından başarı ile yürütülen; "dumansız hava sahası", "haydi kızlar okula" ve "kardelenler" projelerini bilmektedirler. Trafik güvenliği ile ilgili sosyal

sorumluluk projelerinden haberdar olanların oranı ise oldukça azdır. Bunlar; %9,5 ile “güvenli trafik”, %9,1 ile “trafikte sorumluluk”, %7,1 “farım da açık yolum da”, %5,3 ile de “trafikte dikkat 10 000 hayat” projeleridir.

- Ankete katılanlara göre sosyal sorumluluk projelerinin topluma ulaştırılmasında en etkili bilgi edinme kanalı %82,5 oranla televizyondur. Bu oran ve Türkiye’de yüksek televizyon izleme oranı göz önünde bulundurulduğunda görsel basının sosyal sorumluluk projelerinin duyurulmasında ne denli etkili olduğunu göstermektedir.
- Ankete katılanlar tarafından verilen cevaplara göre; trafik güvenliğine yönelik yürütülmüş ve yürütülmekte olan sosyal sorumluluk projelerine ait görsellerin bilinirliğinde ilk sırada %30 oranında “ Hayat değerli emniyet kemeri gerekli” görseli, ikinci olarak da %16,1 oranı ile “Farım da hep açık yolum da” görseli gelmektedir. Ankete katılanların %14,7 sinin trafik güvenliğine yönelik hatırladığı her hangi bir sosyal sorumluluk projesi görseli mevcut değildir.
- Trafikle ilgili olarak yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin trafik güvenliğinin sağlanmasına katkısının ankete katılanların %54,4 ne göre çok etkili olacağı, %37,9 una göre de kısmen etkili olacağı düşünülmektedir. Bu sonuç, trafik güvenliğinin sağlanmasında sosyal sorumluluk projeleri ve kampanyaların ankete katılanlar tarafından önemli ölçüde etkili olduğunun düşünüldüğünü göstermektedir.
- Ankete katılanlara göre, trafik güvenliğinin sağlanmasında etkisi olan 8 faktör içinde (etkili denetim, etkili mevzuat, sosyal sorumluluk projeleri, güvenlik donanımları yüksek araçlar, uygun altyapı, daha etkin sürücü eğitimi, etkili politikalar ve etkin yaygın eğitim) sosyal sorumluluk projeleri 6. sırada öneme sahiptir.
- Ankete katılan bayanların %62,3 ü trafikle ilgili yürütülen en az bir sosyal sorumluluk projesine ait görseli bilmekteyken, baylarda bu oran %46,5 tir.
- Ankete katılan üniversite, lise, ortaokul ve ilkokul mezunlarının sırasıyla %61,5, %36,1, % 33,3 ve %7,7 si trafikle ilgili yürütülen en az bir sosyal sorumluluk projesine ait görseli hatırlamıştır. Dolayısıyla eğitim düzeyinin yükselmesiyle

trafikle ilgili yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin bilinirliklerinin arttığını söylemek mümkündür.

- Trafik kazasında ailesinden veya yakın çevresinden birini kaybetmenin trafikle ilgili yürütülen sosyal sorumluluk projelerinin bilinmesinde etkisi olmadığı görülmüştür.

Çalışmadan elde edilen bulgular neticesinde aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır:

- Türkiye’de trafik kazalarının önlenmesine ve güvenliğine yönelik farkındalık yaratarak kamuoyu oluşturmak amacıyla yürütülmüş ve yürütülmekte olan sosyal sorumluluk projelerinin geniş toplum kesimlerine ulaştırılamadığı ve trafik kültürünün oluşmasında amaçlanan katkıyı sağlayamamış olduğu düzenlenen kampanyalardan faydalı ve kalıcı sonuçların alınamadığını ifade etmek mümkündür.
- “Haydi, kızlar okula” ve “kardelenler” gibi eğitim amaçlı sosyal sorumluluk projelerinin bilinirliklerinin yüksek olmasının sebepleri arasında, yaygın olarak kız çocuklarının okullaşma oranının düşüklüğü ve ihmal edilmişliği ile bu sorunu toplumsal düzeyde çözümleme isteğinin yüksek olmasının olduğu düşünülmektedir.
- Çalışma kapsamındaki trafik güvenliğine yönelik sosyal sorumluluk projelerinin ve kampanyalarının bilinirliği ve haberdar olma oranlarının oldukça düşük seviyelerde olması, yapılan çalışmaların içerikleri, yöntemleri ve etkinliklerinin yetersizliğini ortaya koymaktadır. Çalışmadan elde edilen bulgular, bu proje ve kampanyaların yeterince farkındalık yaratmadığı ve toplum tarafından yeterince algılanmadığını göstermektedir.
- Türkiye’de her birey her an değişik şekillerde kazlara maruz kalma olasılığına açık durumda olmasına rağmen, toplumun henüz bu tehlikenin farkında olmadığını söylemek mümkündür.

Öneriler

Araştırmalar Trafik Güvenliği Kampanyalarının etkinliğini arttıracak en önemli kriterler arasında; net olarak tarif edilmiş bir hedef kitle (çocuklar, yayalar, genç/yaşlı sürücüler, profesyonel sürücüler gibi), genel öneriler yerine spesifik bilgi aktarımı sağlayan, böylelikle odaklanmış bir içeriğe sahip olan, iletişim modeli farklı iletişim kanallarını kapsayacak şekilde yapılandırılmış olan, çekici sunum ve tasarıma sahip, uzun süreli bir hedefin alt adımlarını vurgulayan kampanyaların davranış değiştirici etkisini daha fazla olduğunu göstermektedir. Spesifik olarak tanımlanmış davranışların, birey açısından herhangi bir maliyet gerektirmeyen, çok hızlı uygulamaya geçirilebilen türden olması, değişimi hızlandırmak açısından etkilidir [Işık, İ, 2011].

Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik kamu ve sivil toplum kuruluşları tarafından hazırlanarak uygulamaya konulacak sosyal sorumluluk projelerinin etkili ve toplum tarafından kabullenerek olumlu sonuçlarının alınabilmesi için öncelikli olarak, geniş kesimlere ulaşılması amaç edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple de iletişim yöntemlerinin bütünü ve özellikle televizyon ve internetin etkin ve etkili olarak kullanılması gerekmektedir. Sorumluluk projelerinin teması toplumun her kesimine hitap eden, anlaşılır ve kabul edilebilir biçimiyle Türkiye toplumunun kültürel normlarıyla uyumlu şekilde hazırlanmasına özen gösterilmelidir.

Projelerin etkinliğini artırmak gayesiyle devlet büyükleri, siyasi liderler ve geniş toplum kesimleri tarafından kabullenmiş sanatçı ve kanaat önderlerine hazırlanan projelere dahil edilmesi sağlanmalıdır.

Bu güne değin yapılan “trafik güvenliği sorumluluk projeleri” hazırlayıcısı ve katılımcısı bütün kamu, özel ve tüzel kuruluşların bir araya getirilmesi sağlanarak, yapılan çalışmaların sonuçları değerlendirilmelidir.

Yeniden hazırlanacak projelerin konu temaları değişen ve gelişen Türkiye koşullarına uygun ve kişilerin düşünce ve algısını biçimlendirmede, yaşanan sosyal

evre, alışkanlıklar, dini inançlar ve farlılıkları, gelir düzeyi, aile ve kültür düzeyi, cinsiyet ve yaşı gibi bir çok farklı özellikler gözetilerek hazırlanması sağlanmalıdır.

Trafik güvenliğinin önemli bir halk sağlığı sorunu olduğu gerçeğinin ve bilgisinin topluma aktarılarak trafik kültürünün oluşturulması amacıyla her yaşta yaygın eğitimin verilebilmesine katkı sağlayacak projelere öncelik verilmelidir.

Mesajlar, direkt, kesin, yönlendirici ve yalın olmalıdır. Karmaşık ya da belirsiz nitelikteki mesajlardan kaçınılmalıdır. rnek, “Alkol öldürür” mesajı yerine, “Alkollü msnz? Hemen bir taksi çağırın!” mesajı daha somut ve yönlendiricidir. “nce güvenlik” gibi genel mesajlar ardından beklenen davranışların net bir şekilde tarif edilmemesi sebebiyle çok etkili değildir. Ayrıca da, kampanyanın devamlılık süresi ve yılın hangi dönemlerinde daha fazla etkili olacağı dikkate alınmalıdır.

KAYNAKLAR

- Arıkan, Öztürk, E., “Türkiye’de Karayolu Trafik Güvenliği: Mevcut Durum ve çözüm Önerileri”, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 10-15, (2007).
- Akalın, A., “Televizyon Dizilerinin Trafik Güvenliği Açısından İrdelenmesi”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 15-16, (2009).
- Arıkan, Öztürk, E., Pampal S., Hatipoğlu S., “Türkiye’de Trafik Probleminin Nedenleri: Bilinç Eksikliği ve Yetersiz Eğitim”, **II Ulaşım ve Trafik Kongresi**, 27-33 (1999).
- Babalık-Sutcliffe, E., “Türkiye’nin Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı’nın Geliştirilmesi Projesi Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu”, **Çevre ve Orman Bakanlığı**, (2010).
- Başköy, F., “Medyadaki Trafik Konulu Haberlerin İçerik Analizi”, Yüksek Lisans Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 10-23 (2005).
- Bensley, R.J. and Fisher J.B., “Community Health Education Methods: A Practical Guide”, **Jones and Bartlett Publishers, LLC, USA**, (2009).
- Coffman, J., “Public communication campaign evaluation: An environmental scan of challenges, criticisms, practice, and opportunities”, **Cambridge, MA: Harvard Family Research Project., Communication Consortium Media Center**, (2002).
- Ekici, A., “Trafik Güvenliği Çalışmalarında İletişim Kampanyalarının Kullanılması: Ankara Örneği”, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması ABD, Doktora Tez İzleme Komitesi Raporu, (2012)
- Erkal, E., “Davranış Bilimlerine Giriş”, **Anadolu Üniversitesi**, Eskişehir, 249,250 (2009)
- Güngör, G., Arman M., Özben M., Sağlık A., Karamangil M., “ **Karayolları Güvenliği** “ KGM, Ankara, (2007).
- Işık, İ., “Trafik Güvenliği, Kampanyalar ve İletişim”, **Trafikte Sosyal Sorumluluk Hareketi Blogu**, (2011).
- Köknel, Ö., **İstanbul Üniversitesi**, “Kaygıdan Mutluluğa Kişilik”, İstanbul, 21,22 (1986).
- Küçük Kurt F., “Trafik Kazalarını Önleme Açısından Sürücülere Yönelik Film Mesajlarının Yapılandırılması”, Doktora Tezi, **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, (2005).

Özkalp, E., “Sosyolojiye Giriş”, *Ekin Yayınları*, Bursa, 11,12,13,14 (2005).

Özyurt, C., Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 18, *Balıkesir Üniversitesi*, Aralık (2007).

Pampal, S., Hatipoğlu S., Arıkan Öztürk E., I”nvestigation of Transportation Sector in Five Year Development Plans”, *1st International Traffic Road Safety Congress*, Gazi University, Ankara, Türkiye (2002).

Şehnaz, K., “World report on road traffic injury prevention”, *Dünya Sağlık Örgütü WHO*, Çev. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Ankara, (2004).

Uçar, Dr. H., “Psikiyatrik Yönden Trafik Sorunları”, Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu, *TMMOB Makine Mühendisleri Odası*, İzmir, (1993).

Uzunöz, A., “Öğrenme”, *Anadolu Üniversitesi*, Eskişehir, 241, (2009).

Vursavaş, F., “ Uluslararası Kuruluşlar ve Trafik Güvenliği”, *Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü*, 1-16 (2010).

İnternet : Karayolları Genel Müdürlüğü, “ *Karayolu Yol Güvenliği Projesi*” KİTĞİ <http://www.kgm.gov.tr> (2010).

İnternet : Sayıştay, “Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri Raporu” <http://www.sayistay.gov.tr/haber-duyuru/basin/23072008Trafik> (2008).

İnternet : Devlet Planlama Teşkilatı, ” *KİTĞİ 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı*” <http://www.dpt.gov.tr/plan/viii/trafik/trafik.ht> (2010).

İnternet : Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu, ” *Haydi Kızlar Okula*” <http://www.unicef.org/turkey/Pr/-ge6.html> (2012).

İnternet : Sağlık Bakanlığı, “*Dumansız Hava Sahası*” <http://www.havanikoru.org.tr> (2012).

İnternet : TRODSA, “*Trafik ve Yol Güvenliği Ulusal Kongresi*” <http://www.trodsa.org/index1.asp> (2013).

İnternet : Emniyet Genel Müdürlüğü, “*Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu*” <http://www.egm.gov.tr/detay.aspx?id=253&tur=> (2011).

İnternet : Türkiye İstatistik Kurumu “ *Trafik Kaza İstatistikleri*” <http://www.tuik.gov.tr/Gosterge.do?id=3617&> (2010).

İnternet : TC Başbakanlık, “*Karayolları Trafik Güvenliği Stratejisi Eylem Planı*”
<http://www.basbakanlik.gov.tr/genelgeler-pdf/2012/2> (2012).

İnternet : TC Cumhurbaşkanlığı, “*Dikkat Trafikte 10 Bin Hayat*”
<http://www.tccb.gov.tr/haberler/170/47461/trafik> (2012).

İnternet : BRIDGESTONE, “*Farımda Açık Yolumda*”
<http://www.bridgestone.com.tr/sosyal-sorumlu> (2012).

İnternet : DOĞUŞ, “*Trafik Hayattır*”
<http://www.dogusotomotiv.com.tr/tr/kurumsal-so> (2012).

İnternet : RENAULT , “*Sokakta İlk Adımlar*”
<http://www.renault.com.tr/page.aspx?id=87> (2012).

İnternet : TEMSA, “*Emniyeti Belden Bırakma*”
<http://www.temsaglobal.com.tr/tr/default.aspx> (2012).

İnternet : TOYOTA, “*İnsana Saygı Trafiğe Saygı*”
<http://www.toyota.com.tr/turkey-local/insana-saygi> (2012).

İnternet : VOLVO, “*Güvenli Sürüş Alkolsüz Sürücü*”
<http://www.bilimhaberleri.blogcu.com/volvo-nun-gu> (2012).

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı : ONAY, Halim
 Uyuğu : T.C.
 Doğum tarihi ve yeri : 25.07.1955, Ankara
 Medeni hali : Evli
 Telefon : 0 (312) 235 1657
 e-posta : halim.onay@gmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek Lisans	Gazi Üniversitesi / Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırılması	2013
Lisans	Yıldız Teknik Üniversitesi / Gazi Üniversitesi İnşaat Fakültesi	1979
Lise	Yıldırım Beyazıt Sanat Enstitüsü/ Elektrik Bölümü	1973

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2007-.....	Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	İnşaat Mühendisi
1985-2007	Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü	İnşaat Mühendisi
1982-1985	Devlet Planlama Teşkilatı	İnşaat Mühendisi
1979-1982	YSE Genel Müdürlüğü	İnşaat Mühendisi

Yabancı Dil

İngilizce