

DAVRANIŞ PSİKOLOJİSİ DERS NOTU:

DERSİN AMACI: psikoloji biliminin görüşleri doğrultusunda, trafik ve yol güvenliği ile ilgili bilgiler vermektir. Trafikte davranış belirleyicisi olan etmenler, faktörler ve bunların davranış üzerindeki yansımaları üzerinde durulacak, genel anlamı ile trafik psikolojisi ile ilgili bilgilendirmeler yapılacaktır.

DAVRANIŞ NEDİR?

Bireyin gözlenebilir tüm hareketleri "davranış" olarak adlandırılır. Davranışın ortaya çıkması için onu ortaya çıkarıcı bir faktöre yani tetikleyiciye ihtiyaç vardır. Örneğin aniden yola fırlayan bir yaya kornaya basma davranışının tetikleyicisidir. Aynı doğrultuda; her davranış mutlaka bir sonuç doğurur. Korna çalma davranışının sonucu olarak yaya kenara çekilir.

Davranışı anlayabilmek için neden ortaya çıktığını yani tetikleyicilerini ve doğurduğu sonuçları ele almak gerekir. Trafik kuralları açısından düşünecek olursak; trafik ışıklarını, zaman kaybetmek istemediği için kırmızı ışıklarda geçen bir sürücüyü düşünelim. Zaman kazancı bir tetikleyici görevindedir ve hız artışını doğurur. Hız artışının sonucu olarak da radar cezası yeme ortaya çıkmaktadır. Yani hız arttırma davranışının tetikleyicisi olan zaman kazancı ceza yeme sonucunu doğurmaktadır.

DAVRANIŞ PSİKOLOJİSİ

Davranış bilimi olarak tanımlanan psikoloji biliminin amacı, insan ve hayvan davranışını incelemektir. Psikoloji biliminin çalışma alanları her geçen gün artmaktadır. Son on yıllık süreç içinde çalışma alanlarının arasına trafik ortamı da girmiştir. Bu çerçevede trafikte insan davranışlarının incelenmesiyle başlayan çalışmalar, güvenli sürücülük, sürücülük becerileri, yol ve araç ile sürücünün etkileşimi, yaya davranışı gibi çeşitli konuları incelemektedir.

TRAFİK PSİKOLOJİSİ

Genel çerçevede baktığımızda dünyada trafik psikolojinin tarihi çok eskilere dayanmamaktadır. Bu alandaki ilk çalışmalara bakmak gerekirse; ilk olarak 1920 yılında yapılan ulaşım psikolojisi toplantısını görmekteyiz. 1921 yılı itibariyle sürücü seçiminde psikolojik süreçlerin gündeme geldiğini görmekteyiz. Bu yıllarda, otobüs sürücülerinin yetenek testinden geçmeleri bir koşul olarak getirilmiştir.

1955 – 1970; arasında ise kaza sayısının hızlı artışı zorunlu yasal kuralları gündeme getirmiştir; emniyet kemeri, hız limitleri, alkol v.s. Ancak 1960 – 1980 yıllarında araç sayısındaki artışa paralel olarak kaza sayısında da artış olmuştur. Bu da sadece kural koymanın yeterli olmadığını göstermiştir. Yol güvenliği iyileştirme politikaları, resmi araştırma kurumlarının oluşturulması, medyadaki kampanyalar, ergonomiye (**Ergonomi:** İş Bilim) ilişkin araştırmalar trafik psikolojisinin gelişmesine neden olmuştur. Bu dönemle birlikte psikoloji, kazaların insana bağlı nedenlerini araştırmaya başladı, riskleri inceledi ve öğrenme kuramlarını kullanarak kişileri daha iyi sürücü olmaları için eğitmeye başladı.

Psikologlar iş analizi tekniğini geliştirerek; sürücü koltuğu, paneli ve trafik işaretlerini en iyi şekilde tasarlamaya destek olmuşlardır.

1960'larda Avrupa'da kaza oranlarının artması ile güvenli sürücülük konularında her yaş ve cinste araca göre kampanyalar oluşturulmuş ve her sürücünün kurallara uyması için güvenliği öğrenmeleri amaçlanmıştır. Tutumlar ve davranışlar arasındaki ilişki incelenmeye başlanmıştır.

1990lı yıllarla birlikte psikologlar artık tüm dünyada ve özellikle de Avrupa'da trafik psikolojisi alanına, yol güvenliğine katkı sağlamak amacıyla çalışmalarını yoğunlaştırmışlardır. Bu alandaki, en yetkin olduğu konular; sürücü seçimi, sürücü rehabilitasyonu, geliştirmesidir.

Trafik Ortamı kapsamında psikoloji biliminin ve psikologların temel amacı; trafik toplumunu tehlikeli sürücülerden korumaktır.

Uzun vadede toplumun trafik kültürünü iyileştirmek, riskli sürücülere düşüncelerini değiştirmek ve modern trafik ortamına uyum sağlamlarına yardımcı olmak.

SÜRÜCÜLÜK NEDİR?

Gibson ve Crooks'a göre sürücülük belli bir zeminde, bir araç yardımıyla (araba), bir varış noktasına hareket etmektir. Buradaki en temel aktivite aracın hız ve yönünü belirlediği bir yörüngeye (yol) girmek ve bu yörüngeye mekansal kısıtlıklarına (yolun yapısı) uyarak, karşılaşılan engellere çarpmadan (diğer araçlar, yayalar vb.) ilerlemeyi başarmaktır. Bu nedenlerle sürücülük, çevresel bilginin uygun zaman ve uzaklıkta sürücüye ulaşmasını ve daha sonraki trafik ortamını tahmin etmeyi sağlayan görme algısı (**Algı**: dünyaya ilişkin bilgilerin alınmasını sağlayan sistemdir; beş duyu ile olur. Bunların en önemlisi görme algısıdır.) ile olur. Kişi bir sonra yapacağı davranışı bu bilgilere göre ayarlar ve karar verir.

Psikoloji bilimi sürücü davranışı ile ilgili çeşitli tanımlamalar yapmakla birlikte temel model tanımlardan biri olarak Hugue'nin sürücü davranış modeline değinilebilir.

HUGUENİN SÜRÜCÜ DAVRANIŞ MODELİ

Hugue'ne göre sürücü davranışını meydana getiren ve bir bütün olarak ele alan 3 temel birleşen vardır.

A. YATKINLIKLAR

- **SÜRÜŞ UYGUNLUĞU:** Sürücünün araç sürmek için fiziksel ve psikolojik yetkinliği olarak tanımlanmaktadır. Bunlar bireyin kazada rol oynayan bazı becerilerden yoksun olmasıdır. Örn; görsel algı (görsel olarak dış dünyayı yani çevreyi algılama becerisi), seçici dikkat(çevredeki farklılıkları yakalayabilme becerisi), tepki zamanı(tepki vermedeki süre/ne kadar hızlı tepki verdiği).
- **SÜRÜCÜ NİTELİKLERİ:** Araç kullanmak için sonradan edinilen fiziksel ve psikoloji niteliklerdir. Örn, araç kullanmayı öğrenme, deneyim, öğrenilen kazanılan algılar, beklentiler ve belleğin rolü v.b.
- **SÜRÜCÜ KAPASİTESİ:** Sürücünün o esnadaki araç kullanma becerisi, uygunluk ve kapasitesinden az olabilir. Örneğin; alkol, ilaç yorgunluk etkileri.

B. HAREKET BELİRLEYİCİ (Tutumlar, Bilgi Asimilasyonu, Motor Beceriler)

- **DAVRANIŞIN BELİRLEYİCİ OLAN TUTUMLAR:** Rahatsız edici uyarılara verilecek tepkileri, kişinin alternatif tepkiler arasında sıralaması. Kişinin kendi değer sistemine göre hareket etmesi.

- **BİLGİ ASİMİLASYONU/BİLGİ ÖZÜMSEME:** Nesnelerin koşulların gözlenmesi ve değerlendirilmesi.
- **MOTOR BECERİLER:** Vücut ve vücudun parçalarının zaman ve mekâna uyumlu bir biçimde hareket etmesi. Bedenin koordinasyonu.

C. DURUMSAL ETKENLER:

- **RUTİN DURUMLAR:** Hareketlerin karar ve seçim gerektirmeyecek şekilde otomatik olarak işlemesi. Öğrenme sonucunda hareketlerin otomatikleşmesi. Acemiliğin atılması.
- **KARMAŞIK DURUMLAR:** Alternatif tepkiler arasında seçim yapılmasını gerektiren durumlar. Genellikle acil durumlar.

SAPKIN SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARI

Yolda yapılması uygun olmayan sürücü davranışları "sapkın sürücü" davranışı olarak isimlendirilir. Sürücü davranışını inceleyen farklı araştırmalar, sapkın sürücü davranışını farklı şekillerde sınıflandırmıştır. Ancak sıklıkla sapkın sürücü davranışı temelde ikiye ayrılmıştır. Bunlar **hatalar** ve **ihlallerdir**. Sapkın sürücü davranışının bu iki farklı şeklinin psikolojik kaynaklarının farklı olduğu gibi, önleme şekillerinde de farklı olduğu düşünülmektedir. Ortak bir görüş, hataların bilginin yanlış işlenmesi sonucu ortaya çıktığı, ihalelerin ise motivasyonel (**Motivasyon:** istekleri, arzuları, gereksinimleri, dürtüleri ve ilgileri kapsayan genel bir kavramdır. Açlık, susuzluk, cinsellik gibi bedensel ihtiyaçlar temelli olan güdüler "dürtü" olarak isimlendirilir. İnsana özgü olan başarıma isteği gibi yüksek dürtülere de gereksinme yani ihtiyaç denir. Güdülere organizmayı uyarır ve faaliyete geçirir, organizmanın davranışını belli bir amaca doğru yöneltir. Motivasyon davranışa enerji ve yön verir.) nedenlerinin olduğudur. İhlallerde sürücünün davranışı niyetlilik içerirken, hatalarda niyetlilik söz konusu değildir. Hatalar, bireylerin bilişsel işlevler ile açıklanabilirken, sosyal bir olgu olan ihalelerle ancak organizasyonel ya da toplumsal bağlamda ele alındığında anlaşılabilir.

Hatalar sıklıkla planlanan eylemin sonucuna ulaşması olarak tanımlanmıştır. Reason ve arkadaşları temelde 2 tip hatadan bahsetmektedirler.

1. Dalgınlıklar ve Unutkanlıklar: Eylemin istemeden niyetten sapmasıdır.

Örneğin; sinyal vermek isterken, silecekleri çalıştırmak, trafik işaretlerini yanlış okuyup, yanlış yola girmek, kontağı çevirmeden gaza basıp arabayı hareket ettirmeye çalışmak, arabayı park ettiği yeri karıştırmak, hangi viteste olduğunu hatırlamayıp elle kontrole etmek, A yönüne gitmeyi planlarken B yönü sık kullandığı bir yol olduğu için kendini birden B yönüne giden bir yolda bulmak, uzun farları açık unutup başka bir sürücünün uyarmasıyla farkına varmak gibi.....

2. Yanlışlıklar: İstenen amaca ulaşmak için planlanan eylemin yolunun yanlış olması.

Örneğin; geçmeye çalıştığı aracın hızının yanlış tahmin edilmesi, bir kavşakta yanlış yere girme, park edeceği boşluğu yanlış tahmin edip park ederken bitişikteki aracı sıyırma, ana yoldan sola dönüp, yaklaşan aracı görmeden tali yola girme gibi.

Daha ileriki dönemde araştırmacılar dalgınlıklar ve unutkanlığı da birbirinden ayırmışlardır. Dalgınlık bahsedildiği gibi; eylemin planlandığı gibi olmamasıdır. Örneğin; sinyal vermek isterken silecekleri çalıştırmak ya da trafik işaretlerini yanlış okuyup yanlış yola girme gibi. Unutkanlıklar ise; alışlagelmiş bellek yetersizliklerini içermektedir. Örneğin; henüz gittiği yolu hatırlamayıp ya da trafik ışıklarında, üçüncü viteste kalmaya çalışmak gibi. Diğer yandan yanlışlıklar hedeflerin seçimi, bu hedeflere ulaşma yolunu ya da her ikisini de kapsayan yargısal ve/veya sonuç çıkarmaya yönelik süreçlerdeki eksikliklerden kaynaklanmaktadır.

Hatalar genellikle bireyin zihinsel süreçleriyle (dikkat, algı gibi süreçler) açıklanırken, ihlaller; davranışların alışkanlıkları, normlar, kurallar gibi süreçlerle düzenlendiği sosyal ortamda tanımlanabilmektedir.

İhlaller potansiyel olarak tehlikeli bir ortamda, güvenliği sağlamak için gerekli kurallardan ve gerekli uygulamalardan bilinçli olarak sapma, bilinçli olarak kuralı çiğneme olarak tanımlanmaktadır. Örneğin; kırmızı ışıkta geçme, bilerek hız sınırının üstüne çıkma, öndeki sürücünün yavaş gitmesinden sabırsızlanarak sağından geçme gibi. Bu uygulamaların her zaman resmi olarak ifade edilmesi gerekmez. Örneğin; güvenli bir sürüş biçimi yada kabul edilebilir davranış olarak kabul edilen gayri resmi bir yerel kurala (örneğin; iki şeritli kırsal bir yolda çok yavaş araba kullanmak gibi) uymayarak da ihlal yapılabilir.

Hatalar ve ihlaller arasındaki kavramsal sınırlar kesinlikle katı ve değişmez değildir. Her ikisi de aynı olay silsilesinde var olabilir. Kuralları ihlal etmeden hata yapmak mümkündür. Benzer olarak bir ihlalin mutlaka hata içermesi gerekmez.

TRAFİK ORTAMINDA GÜVENLİ DAVRANIŞLAR

Bir kaza olduğunda, aynı kazanın bir daha tekrarlanmaması için nedenlerinin araştırılması ve ortadan kaldırılması zorunludur. Ancak; en önemli görev, insan hayatına ve maddi kayıtlara yol açan kazaları üretebilecek riskleri; henüz bir kaza yaşamadan evvel kontrol ederek, kazaları önlemektir.

Kazaların önemli bir bölümü önlenemez nitelik taşır. Sürücünün trafik ortamında, kazaları engellemek için tehlikeleri öngörerek ve doğru davranışları sergileyerek araç kullanması "güvenli sürücünün" en önemli özelliğidir.

Sürüş yeteneğini etkileyen faktörler.

- a. Yaş:** Yaş değiştiremeyeceğimiz özelliklerimizdir. Ancak bunları göz önüne alıp davranışlarımızı düzenleyebiliriz. Genç olduğumuz dönemlerde daha çok fiziksel yeteneğimiz ve daha az deneyimimiz vardır. Yaşlandıkça fiziksel yeteneklerimiz azalır. Ve sabrınız artar. Her yaş grubundaki kişiler bunları anlamalı ve göz önünde bulundurarak araç kullanmalıdır.
- b. İşitme:** Çoğu sürücü araç kullanırken görüş yeteneklerinin en önemli duyu olduğunu düşünürler. Ancak bulgular işitmenin de göremediklerimizi fark etmemiz açısından önemli olduğunu belirtmektedir.
- c. Görüş:** Araç sürüşü esnasında en yoğun görevi yapar, bu nedenle görüşümüzü engelleyen bir durum varsa, bunu kontağı açmadan düzeltemeyiz. (farlar, aynalar, camlar, güneşlikler gibi).
- d. Hastalık ve İlaç kullanımı:** Ne zaman hasta olacağımızı veya ilaç kullanmamız gerektiğini kontrol edemeyiz, ancak araç kullanırken hastalığımızı göz önünde tutarak sürüşümüzü ayarlayabiliriz.
- e. Yorgunluk:**Yorgunluk ve dalgınlık otobanlardaki sessiz katildir. Araç kullanmayacak kadar yorgun olduğunuz gösteren tipik durumlar aşağıdaki gibidir.
 - Düşüncelerimiz karışır
 - Dikkatimiz kolayca dağılır.
 - Esnemeyi engellemeyiz.
 - Gözlerimiz kapanır ve dalar gider.
 - Geçtiğimiz son birkaç kilometreyi hatırlamayız.
 - Şeritten saparız, yakın takip yaparız, trafik işaretlerini kaçırsak v.b.

Uyuklamaya başladığımızda mümkün olduğunca çabuk dinlenmek için durmalıyız.

f. Hız ihlali (Risk davranışı başlığı altında anlatılacaktır.)

g. Alkollü araç kullanma (Risk davranışı başlığı altında anlatılacaktır.)

RİSK DAVRANIŞI

Risk belirsizliğe işaret eden bir sözcüktür. Doğrudan olumlu ya da olumsuz bir göndermeyi içermemektir. Risk alma davranışının olumlu veya olumsuz sonuçları olabilir. Fakat günlük yaşamda "risk alma" denildiğinde olumsuzluk akla geliyor. Risk kavramı yerine riziko veya zarara uğrama tehlikesi kullanılabilir.

Trafik psikolojisi alanında da olumsuz sonuçlara yol açan, trafik kazalarına neden olabilecek risk alma davranışları üzerinde çalışmalar yapılmaktadır. Psikolojide risk alma davranışını ergenlik döneminde normal olarak gören yaklaşımlar mevcuttur. Risk alma davranışı; normal, uyumsuz, sapan, norm dışı, kuraldışı davranış yada sapma olarak tanımlanıyor. Psikoloji literatüründe risk alma davranışını zihinsel süreçlere, sosyal öğrenmelere, kişisel eğilimlere veya tümüne dayandırarak açıklayan çeşitli kuramsal yaklaşımlar vardır. Zihinsel süreç yaklaşımları kişinin yarar/kar ve bedel/zarar hesabı yaparak davranış konusunda karar verdiğini söylemektedir.

"Karar alma" yaklaşımı şu yaklaşımları içermektedir:

1. Olası seçeneklerin belirlenmesi
2. Her seçenekte izlenecek yolların belirlenmesi
3. Sonuçların istenirliğinin belirlenmesi
4. Eylem gerçekleştirildiğinde sonuçların gerçekleşme olasılığını değerlendirmesi
5. Mantıksal olarak savunulabilir kurallarla bu basamakları birleştirme

Kişi, davranışının olumlu sonuçlanma olasılığının yüksek olduğuna karar verdiğinde bu davranışı gerçekleştirmektedir.

Hız kurallarını çiğneme ve alkollü araç kullanımı trafik ortamı için riskli sürücü davranışı kapsamında tanımlanmaktadır.

HIZ İHLALİ

Hız limitlerini aşmanın insanın davranışına nasıl yansıdığı ve hız kurallarına uymanın neden bu kadar önemli olduğunu pek çoğumuz atlamaktayız.

Hız artışı sürücünün sürüş sırasında çevredeki bilgileri toplama sürecinde, ayırt etme ve tanımlama için gerekli süreyi yok etmektedir. Burada esas önemli nokta ise hiç bir sürücünün (deneyimli-deneyimsiz, kadın, erkek, genç-yaşlı vs...) bu etkiden kaçınmamasıdır.

Bir kaç kilometre/saat'lik hız artışı yanlış algılama ve tahmine sebebiyet vermesi sonucu kazaya neden olabilecek bir tehlike olarak pusuda beklemektedir.

Şehir içi hız limiti olan 50 km/saat'lik hızdaki bir çarpışmada dahi araçta oluşacak muhtemel darbe derinliği 0.75sn olacaktır. Bu sizce önemsiz bir hasar mıdır? Hele bu hızla çarptığınız bir bariyer değil de insan ise belki aracınızdaki hasar daha az olabilir. Ancak yaya üzerindeki hasar ile büyük ihtimalle onun yaşamına son vermiş olabilirsiniz.

Eğer hızınızı normal hız limitlerine yani 50 km/saat hıza çektiğinizi düşündüğünüzde; tüm ölümlerin %30'unun, tüm yaralanmaların ise %100'ünün yani tamamının gerçekleştiği hıza çıkmış olursunuz. Buradan çok çarpıcı bir sonuç çıkmaktadır. Buna göre toplam

ölümlerin %30'u ve toplam yaralanmaların ise hemen hemen tamamı şehir içi

hız limitleri altında oluşmaktadır. Saydığımız hızlarda bile çok büyük ölüm ve yaralanma risklerini üzerimize alıyoruz.

HIZ KÖRLÜĞÜ:

Hız ne kadar artarsa, sürücünün bakış alanı o oranda daha uzağa odaklanır. Bunun sonucunda sürücü yol kenarında neler olduğunu, tehlike yaratabilecek gelişmeler olup olmadığını denetleyemez.



"Hız körlüğü, artan hız sonucunda sürücünün görüş açısının düşerek, çevresini tam olarak algılayamaması anlamına geliyor". Yani yüksek hızda sürücü tüm olayları çok geç fark etmektedir. Saatte 35 kilometre hızla giden bir otomobil sürücüsünün görüş açısı 104 derece iken, hız 130'a çıktığında görüş açısı 30'a kadar düşüyor. Görüş açısı hız arttıkça kademeli olarak düşüyor. Bu da yolculuğu güvensiz kılıyor."

Ayrıca, 80 kilometre hızla giden bir otomobilde bulunanların, 30 kilometre hızla gidene oranla ölüm riski 20 kat daha fazladır.

Hız körlüğü çevre yolu üzerindeki yerleşim yerlerinden geçerken 'yaya trafiği' açısından büyük tehlike oluşturuyor. Bu nedenle transit yolların şehir geçişlerinde 50 kilometre hızın üzerine çıkılmaması gerekiyor.

Alkollü Araç Kullanma

Sürücü, alkolmetre ile yapılan test sonucunda alkollü çıkarsa; 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48/5 maddesi gereğince para cezası ile cezalandırılır, aracı trafikten men edilir ve sürücü belgesi (6) ay süreyle Trafik Polisince geri alınır.

Aynı sürücü aynı suçu 2. kez işlerse; yine kanunun ilgili maddesi gereğince para cezası ile cezalandırılır, aracı trafikten men edilir ve sürücü belgesi (2) yıl süreyle Trafik Polisince geri alınır. Aynı sürücü üçüncü kez alkollü olarak araç kullanırken tespit edilirse, kanunun ilgili maddesinde belirtildiği şekilde para cezası ile cezalandırılır, aracı trafikten men edilir ve sürücü belgesi (5) yıl süreyle Trafik Polisince geri alınır. Ayrıca (6) aydan az olmamak üzere hafif hapis cezası uygulanır. (5) yıl süreyle geri alınan sürücü belgesi sahipleri, 5. yılın sonunda, psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri muayenesinden geçmek zorundadır. Durumu uygun olanların belgesi iade edilir.

Alkollü araç kullanmaktan dolayı sürücü belgeleri geri alınan sürücüler, sürücü belgesine el koyan Trafik birimine veya en yakın Trafik Denetleme Şube Müdürlüğüne alıkoyma süresinin bitiminde dilekçe ile başvurarak sürücü belgelerini geri alabilirler.

Meydana gelen trafik kazaları incelendiğinde sürücülerin bir anlık dikkatsizlikleri sonucu kazaların meydana geldiği görülmektedir. Bu nedenle de alkollü araç kullanmanın kaza nedenlerinin başında gelmektedir.

Güvenli alkol limiti yoktur en doğrusu, hiç alkol almadan araç kullanmaktır.

Bilimsel araştırmalar alkolün hiç bir seviyesinin sürücülük için güvenli olmadığını göstermektedir. Bütün ülkeler yasal alkol limitini belirlerken konuyu tıbbi, psikolojik ve sosyal yönüyle değerlendirerek bir karara varmakta, belli bir riski kabul ederek bu limitleri belirlemektedirler.

Motorlu araç sayısının artmaya başladığı 1900'lü yılların ilk dönemlerinde, hızla oluşan

trafik kurallarının yanı sıra, giderek alkollü sürücülük için de önlem alma ihtiyacı hissedilmiştir. Başlangıçta bu sınırın ne olması gerektiği ve nasıl ölçüleceği konusunda sorunlar yaşanmışsa da dünyada özellikle konuyu inceleyen bilimsel çevrelerin görüşü her zaman kan-alkol sınırının daha da aşağıya çekilmesi yönünde olmuştur. Bir başka deyişle yasal limitin altında olmanın sadece trafik cezasını engellediği, ancak can güvenliğini garantilemediği kabul edilmektedir.

Alkolün etkileri açısından yaş, cinsiyet, sürücülük deneyimi gibi bazı faktörlere bağlı olarak bireyler arasında farklılıklar görülmekteyse de, bunlar güvenli sürücülüğü garantileyecek kadar büyük farklar olmadığı gibi, tartışmalı sonuçlar olarak değerlendirilmektedirler. Bununla birlikte genel olarak araştırmalar 0.2 promil düzeyinden itibaren alkol düzeyi arttıkça sürücülük üzerinde olumsuz etkilerinin de arttığı yönünde birleşmektedir. Bu sınır kimi ülkeler tarafından kabul edilmiş bulunmaktadır.

ÜLKEMİZDE YASAL ALKOL SINIRI

Ülkemizde ticari araç sürücüleri ve kamu hizmetinde çalışan sürücülerin alkollü olarak trafiğe çıkmaları tümüyle yasaklanmış,

Diğer sürücüler içinse yasal sınır olarak bir litre kanda yarım gram alkole eşit olan, 0.50 Promil belirlenmiştir.

Bu halk arasında yanlış bir biçimde "yüzde elli alkollü olmak" diye ifade edilmekte, hatta bunun mümkün olduğu sanılmaktadır. Bu tümüyle yanlış bir bilgidir. Bu yanlışlık genellikle promil değerinin nasıl hesaplandığının iyi bilinmemesinden kaynaklanmaktadır.

Promil hesabında alkolün ağırlığı, kanın ise hacmi dikkate alınarak bir orantı kurulur. Örneğin 0.50 promil 100 mililitre kanda 50 miligram alkol bulunduğunu gösterir ve buradan gidilerek, $50:100=0.50$ promil kabul edilir. Ağırlığı hacme oranlamak matematiksel olarak çok mantıklı değilse de, karmaşık ve çok küçük sayılarla uğraşmak zorunda bırakmadığı için tercih edilen bir ifade biçimidir. Eğer hacim oranları dikkate alınacak olursa, 0.50 promilin gerçekte kanda %0.025 oranında alkole eşit olduğu (on binde 2.5 !) görülür. İnsan vücudu yüzde elli alkol oranı bir yana, %0.5 oranında alkole bile (binde 5 ya da bir litre kanda 4 gram alkol bulunması) tolerans göstermekte çok zorlanır, hatta bu düzeydeki kan-alkol oranı pek çok kişide ölüme yol açar.

ALKOL DÜZEYİNİN HESAPLANMASI VE ALKOL-KAN ORANLARI					
ÖLÇÜM DEĞERİ	Promil Hesabı(miligram alkol/mililitre kan)	1 Litre kanda ne kadar alkol var	hacim kandaki oranı*	olarak alkol	
0.2 Promil	20 mg alkol/100 ml kan (20:100=0.2)	0.2 gram alkol	%0.025 (binde 0.25 alkol)		
0.5 Promil	50 mg alkol/100 ml kan (50:100=0.5)	0.5 gram alkol	% 0.063 (binde 0.63 alkol)		
0.8 Promil	80 mg alkol/100 ml kan (80:100=0.8)	0.8 gram alkol	% 0.1 (binde 1 alkol)		
1 Promil	100 mg alkol/100 ml kan (100:100=1)	1 gram alkol	% 0.13 (binde 1.3 alkol)		
1.5 Promil	150 mg alkol/100 ml kan (150:100=1.5)	1.5 gram alkol	% 0.19 (binde 1.9 alkol)		
2 Promil	200 mg alkol/100 ml kan (200:100=2)	2 gram alkol	% 0.25 (binde 2.5 alkol)		
3 Promil	300 mg alkol/100 ml kan (300:100=3)	3 gram alkol	% 0.38 (binde 3.8 alkol)		
4 Promil	400 mg alkol/100 ml kan (400:100=4)	4 gram alkol	% 0.5 (binde 5 alkol)		

5 Promil	500 mg alkol/100 ml kan (500:100=5)	5 gram alkol	% 0.6 (binde 6 alkol)
* 1 mililitre alkolün ağırlığı 0.789 gram, 1 gram alkolün hacmi 1.268 mililitredir			

ALKOLÜN VÜCUT VE DAVRANIŞLAR ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	
ÖLÇÜM DEĞERİ	VÜCUT VE DAVRANIŞ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ
0.2 Promil	ruh halinin değişmesi, vücut ısısında hafif bir yükselme, davranışlar üzerindeki kontrolün azalması
0.5 Promil	belirgin bir gevşeme, dikkatin azalması, koordinasyon ve muhakeme bozukluğunun başlaması. YASAL SINIR
0.8 Promil	koordinasyon, algı ve muhakemede belirgin bozulma, tepki zamanının, kendini kontrol etme becerisinin zarar görmesi
1 Promil	sarhoşluk belirtileri, muhtemel mahcup edici davranışlar, bir an neşeli bir an üzgün olmak gibi ruh halinde gidip gelmeler
1.5 Promil	ayakta durma, yürüme ve konuşmada güçlük çekme, denge ve koordinasyonun kaybedilmesi, belirgin olarak sarhoşluk hali
2 Promil	ağrı ve diğer fiziksel duyuların azalması, ağlama ve gülme arasında gidip gelmek gibi belirgin duygusal tutarsızlıklar
3 Promil	reflekslerin azalması, bilinçte bulanıklık, pek çok kişide bilinç kaybı

ALKOL İÇEREN İÇECEKLER

Bir çok içkide bulunan alkol oranı (içkinin alkol derecesi) çok farklıdır ve bu nedenle ne kadar alkol alındığının belirlenmesi çok güç olabilir. Ayrıca alkolün vücutta yakılması zaman isteyen bir iştir ve bu da kişinin vücut ağırlığı, karaciğerinin büyüklüğü, genel sağlık durumu başta olmak üzere pek çok faktöre göre farklılık göstermektedir. Bu nedenle bir çok kişi aldığı alkol miktarı konusunda yanlışlığa düşmektedir.

Vücudunda 6 litre kan bulunduğunu varsaydığımız bir yetişkinin kan dolaşımına 3 gram alkol karışması halinde yasal sınıra ya çok yaklaştığı ya da aştığı düşünülebilir. Aşağıda, içinde yaklaşık olarak 12 gram alkol bulunan içki miktarları belirtilmiştir. Bu içkilerin içerdiği alkol miktarı göz önünde bulundurulduğunda bir yetişkinin tehlikeli bir sürücü haline gelmesinin çok zor olmadığı görülür. Özellikle "hafif" içki olduğu düşünülerek bira ve şarabın çok fazla içilmesinin sürücülerini çok zor durumda bırakabileceğine dikkat edilmelidir.

Ülkemizdeki Alkolün Yasal Sınırı

0.5 Promil



1 duble rakı



2 kadeh şarap



2 bardak bira

ALKOLÜN VÜCUTTAN ATILMASI

Pek çok kişi alkol aldıktan sonra kahve içerek, egzersiz yaparak ya da biraz kestirerek alkolün vücuttan atılmasını hızlandırabileceğini düşünür. Oysa bunların alkolün yakılması üzerinde hiçbir etkisi yoktur. Bunun için karaciğerin çalışmasına ve zamana ihtiyaç vardır.

Alkol alındıktan sonra muhakeme yeteneği, algılayış giderek bozulurken bunun sonucunda sürücülük becerileri azalmakta, buna karşılık yine bozulan muhakeme yeteneği ve azalan duygusal kontrol nedeniyle kendine güvende yersiz bir artış meydana gelmektedir. İşte bu çelişkili değişim sürücülük için daha da tehlikeli bir duruma yol açmaktadır. Bu nedenle alkol aldıktan sonra ne yapacağını düşünmek yerine içmeye başlamadan önce bazı kararlar almak daha yararlı olabilir. Bunlar eğer araç kullanılacaksa hiç içmemek, eğer içilecekse araç kullanacak bir kişi bulmak olabilir. Özellikle eğlenmek için çıkılan akşamlarda özel araç kullanmak yerine taksi ya da toplu taşıma araçlarını tercih etmek uygun olacaktır. Hiç şüphe yok ki alkolün etkileri konusunda doğru bilgilenen ve bu tür kararları alkol almadan önce vermeye çalışan sürücüler bu konuda en doğru davranışı da yine kendileri seçebilirler.

SÜRÜŞ YETENEĞİNİ ETKİLEYEN ZİHİNSEL SÜREÇLER

- Öfke:** Öfke, çoğunlukla istediğimiz herhangi bir şeyin gerçekleşmesine bağlı olarak yaşanan hayal kırıklıkları, engelleme, bireysel değerimize yönelik herhangi bir saldırı gibi durumlarda ortaya çıkan bir duygudur. Bu duygunun kontrol edilmesinde en önemli kriter oto-kontroldür. Kendi duygularımızın farkında olmalıyız, öfkemizin kaynağını belirlemeye çalışmalıyız ve bu kaynak nedeni ortadan kaldırmak için, adeta bir problem çözer gibi sakin ve sistematik bir yol izlemeliyiz. Öfkenin; tepkisel olarak sergilenmesi kimseye fayda sağlamaz. Biz farklı ortamda problem çözmeye çalışan kişi olmalıyız.
- Stres:** Sürüş güvenliğimize ve çevremizdekilere tehlike yaratan bir başka süreç de strestir. Modern hayatta çeşitli zorluklar stres yaratır ancak zeki sürücüler bir çarpışmanın veya trafik kuralını ihlalin sadece streslerini daha da fazla arttıracaklarını farkındadırlar.

GÜVENLİ SÜRÜCÜLÜK ve ÖFKE KONTROLÜ

A. Öfkeli Sürücülük;

- **Nezaketsizlik**
 - o Sol şeritten yavaş sürme
 - o Yaya geçitlerinde yol vermeme
 - o Diğer araçlara yol vermeme
 - o Dar yoldan gelen araçlarla inatlaşma
- **Kuralları İhlal Etmek**
 - o Aşırı hız
 - o Sık şerit değiştirme
 - o Hatalı çıkış
 - o Sinyal vermede şerit değiştirme
 - o Durak harici durma
- **Öfkeli Araç kullanma**
 - o Diğer bir sürücünün yaptığı davranış karşısında duyulan kızgınlığın ifade edilmesi
 - o Kızgın biçimde kornaya basma
 - o Flaşörleri kullanma
 - o El ve yüz hareketleri
 - o Bağırma
 - o Düşmanca bakışlar
 - o Yakın takip
 - o Yol kesme
 - o Yarışma

B. Destekleyici Sürücülük;

- Sorumlu Sürücülüktür
- Usta Sürücülüktür
- Güvenli Sürücülüktür.

Herkes bazen öfkeli sürücü olabilir.

Öfkeli sürücü olmanın tehlikeleri;

- Kazaya neden olabilir.
- Stres yaratır.
- Fiziksel zarara neden olur (araca ve kendine)
- Maddi yük getirir
- İşten atılma ve kanuni sorumlulukla karşı karşıya kalma olarak özetlenebilir.

GÜVENLİ SÜRÜŞ DAVRANIŞLARI

a. Kontrol ve Sorumlulukla ilgili bazı önemli noktalar:

- Araç içerisinde davranışlarınızı kontrol eden tek kişi sizsiniz.
- Kendi yargılarınızı vermek durumundasınız ve aracınızı diğer sürücülerin rasgele davranışlarının kontrollerini bırakmamalısınız.
- Araç sürerken kontrol edemeyeceğiniz durumların olduğunu unutmayın (ışık, hava, yol, trafik ve diğer sürücüler). Siz sadece kendi hareketleriniz ve bu durumlarla nasıl başa çıkabileceğiniz kontrol edebilirsiniz.
- Her verdiğiniz kararın bir sonucu vardır. Güvenli bir sürüş için bunları düşünerek hareket etmelisiniz.

Kötü sürüş trafikte aksamalara ve kazalara neden olmaktadır. Bu kazalar ölümlerle sonuçlanabilir.

b. Güvenli Sürücü Alışkanlıkları:

- Arabayı sürmeye başlamadan önce rotanızı kilometre kilometre düşünün ve planlayın.
- Yol şartlarını inceleyin.
- Diğer sürücüler ne yaparsa yapsın kendi kontrolünüzü kaybetmeyin.
- İki saniye veya iki saniye üstü araç takip mesafesi kurallarını kullanın.
- Herhangi bir kaza durumuyla ilgili olarak plan yapın. Tehlikeli durumları tanımaya çalışın, doğru davranışı doğru zamanda göstermeye çalışın.
- Her zaman emniyet kemerinizi takın.
- Kazaların en sık olduğu noktalar; yerleşim yeri giriş ve çıkışları, eşdüzey kavşaklar, anayol tali yol birleşimleri, rampalar, akaryakıt istasyonları giriş ve çıkışları, virajlardır. Buraların birer tehlike faktörü olduğunu bilerek bu tehlikeleri öngörerek aracınızı kullanın.

SÜRÜCÜLÜKDE PROFESYONELLİĞİ SAĞLAYAN İLKELER VE ÖZELLİKLER

- Sağlığına önem veren
- İş emniyetine ve çevre temizliğine önem veren
- Trafik kurallarına uyan
- Yayalara saygılı
- Trafik levhalarını önemseyen
- Eğitimli
- Asabi olmayan
- İşine bağlı
- Argo kelimeler kullanmayan
- Yola çıktığında evini ve çocuklarını unutmayan
- İnsanları seven
- Dürüst
- Kılık kıyafeti düzgün
- Hız kurallarına dikkat eden
- Saygılı
- Şirket kurallarına uyan
- Araç bakımına riayet eden
- Alkollü araç kullanmayan
- Emniyet kemeri kullanan.
- Başkalarının hakkını istismar etmeyen
- İşini, ne kadar tehlikeli olduğunun bilincinde olarak yapan
- Düzenli sağlık taramasından geçen
- Trafik rahat ve emniyetli davranan
- Maddi sorunları halletmeye çalışan
- Ailesine düşkün
- Uykulu ve yorgun araç kullanmayan
- Reflekslerine önem veren
- Dinlenme zamanlarını yararlı şekilde kullanan
- Hız sınırları ve trafik levhalarının önemini bilen
- Anlayışlı olan kişiler profesyonelliğin kurallarına uymaktadırlar.

PROFESYONELLİĞİN DOĞURDUĞU SONUÇLAR VE KAZANÇLAR

- Ülke imajı
- Şirket imajı
- Çevre sağlığı
- Kazasız trafik ortamı
- Can ve mal güvenliği
- Verimlilik
- Hedefleri gerçekleştirme imkânı
- Kalite

- Müşteri memnuniyeti
- İşveren memnuniyeti
- Kendinin ve ailenin memnuniyeti
- lke ekonomisine katkı