



Sürücü Olarak Geçtiğimiz Altı Aşama

Kişisel fikirlerine bakılırsa sürücülerin aşağı yukarı yüzde doksanı **"iyi sürücü"** olduğuna inanır. Öte yandan kaza verileri incelendiğinde tüm dünyada trafik kazalarının yüzde doksandan fazlasının sürücü kaynaklı nedenlerden gerçekleştiği ortaya çıkmaktadır. Bu çelişkiye bakıldığında kaza verileri tartışma götürmez olduğundan sürücülerin performanslarıyla ilgili yanlış bir algılamaları olduğu ortaya çıkmaktadır.

İyi araç sürmekle güvenli araç sürmek eş anlamlıdır ve yüksek konsantrasyon gerektirdiğinden görüldüğü kadar kolay değildir. Aksi takdirde dünyada her yıl yaklaşık 1.2 milyon insan trafik kazaları sonucu hayatını kaybetmezdi. Buna karşın, sürücülerin çoğunun bilinç altında **"Benim başıma gelmez!"** düşüncesi hakimdir.

İyi bir sürücü olmanın temel kuralları araba kullanma esnasında öğretilmeli ve sürücüler bu kurallara daima uymalıdır. Ülkeden ülkeye kalitesi değişen sürücü eğitiminin, bizde de geliştirilmesi gereken bir konu olduğu açıktır. Öte yandan sürücü eğitimi ne kadar kaliteli olursa olsun, psikolojik nedenlerle kurallara uyma konusunda zaman zaman direnç gösterildiği de bir gerçektir. Dolayısıyla sürüş eğitimi kadar önemli bir diğer konu, toplum bilinci ve denetimlerdir. Sıkı trafik denetimleri toplumda trafik kurallarına uyma alışkanlığı oluşturur.

Genelde insanların geçtiği psikolojik ve sürücü olarak yeterlilik evreleri göz önünde bulundurulduğunda genelde aşağıdaki altı aşamadan geçildiği söylenebilir:

Öğrenme aşaması

Sürücülerin çoğunluğu için en güvenli dönem olduğundan bahsedilebilir. Araç sürmeyi yeni öğrenenler, henüz tam hakimiyet kazanmadıkları için belli bir korku ile maximum dikkati sarfederler ve iyi bir öğretici nezaretinde araç kullandıkları sürece, kendisini **"tecrübeli"** sürücü olarak ifade eden pek çok kişi kadar ciddi tehlike yaratmazlar.

Bu aşamada iyi bir öğretici son derece önemlidir. Araç sürmeyi öğreten kişinin güncel bilgilerle ve sürüş tecrübesini kazanırken edinilmesi muhtemel yanlış alışkanlıklarını aktarmadan bu eğitimi vermesi gereklidir.

Profesyonel sürücü eğitimcilerinin, iyi sürücü yetiştirilmesindeki rolü tartışılmaz. Bu eğitimin anne-baba, arkadaş veya tanıdıklardan alınması uygun değildir. Gerekli eğitimi almadan profesyonel sürücü eğitimliği yapan kişilerden eğitim almanın ise ciddi bir fark yaratacağı söylenemez. Sürücü eğitimliğinde profesyonel standartların oluşturulması elzemdir.

Ehliyeti aldıktan hemen sonrası

Risklerin yavaş yavaş artmaya başladığı bir dönemdir. Ehliyetini yeni almış sürücülerden bazıları, tecrübelerinin az olduğunu bilerek azami dikkati sarfetmeye devam ederken, bazıları da **"ehliyet sınavını geçtiğime göre yeterince iyiyim"** anlayışıyla tecrübesizliklerini göz ardı ederek risk alma eğilimini arttırabilirler. Ancak yine de kaza verileri incelendiğinde genel inanın aksine 18-24 yaş grubu sürücülerin karşıtığı trafik kazası sayısı bir üst yaş grubuna göre daha azdır.

Ehliyet sınavında kullanılan testlerin son derece basit olduğu ve bu sınav geçildikten sonra da öğrenilmesi gereken pek çok şey kaldığı ve sürüş için tecrübenin de önemli olduğu göz önünde bulundurulmalıdır. Bu durum, kişisel yetenekle ilgili bir konu değildir ve herkes için geçerlidir.

Kendine güven dönemi

Yavaş yavaş tecrübe kazanan sürücülerin girdiği bu dönemde artık **"iyi araba kullanırım"** fikri yerleşmeye başlar. Kısa sürede kazanılan tecrübeye aşırı güven, sürüş riski alma eğilimini arttırır ve trafik kazalarına karışma ihtimali artar.

Bu döneme girildiğinde sürücünün yaşının ne olduğu da önemlidir. Gençlerin risk alma eğilimi gayet iyi bilinir ve bu evreye genç yaşta giren sürücüler de daha fazla risk alma eğiliminde olurlar. Toplumumuzda bireyler genelde yasal yaş limitini geçtikten hemen sonra ehliyet almakta, dolayısıyla da bu evreye genç yaşta girmektedirler.

Sürüş esnasında başka şeylerle ilgilenme sonucu oluşacak dikkat dağınıklığı ve yol konsantrasyonunda azalma bu dönemde en fazla kazaya neden olan faktörlerdir.

Öte yandan bu evreye 30 yaş ve sonrasında giren sürücülerin, dikkatlerini muhafaza etmeye daha fazla eğilimli oldukları ve iyi araba kullandıkları riskleri ne kadar iyi yönettikleri ile değil, trafik kurallarına uyarak gösterdikleri görülmektedir.

Agresif dönem

Genelde agresif sürüş altında yatan neden sürücünün gerginliğidir. Öte yandan çevredeki sürücülerin agresif davranışları da bir tepki oluşturabilir.

Sürüş esnasında diğer sürücülerin ve yayaların haklarına saygı göstermek, yol emniyeti ve traf için düzgün akışı açısından önemli bir husustur. Genelde 30-40 yaş grubu sürücülerin sergilediği agresif sürücü prof ilini tarif etmekte fayda olabilir:

- Öndeki aracı fazla yakından takip etmek ya da uzun farlarla rahatsız etmek
- Hatalı sağlama yapmak
- Hız limitinin 20 km'den fazla üstünde seyretmek
- Sürüş esnasında sinirli ve kaba davranışlar sergilemek

Bu ruh hali içinde olan sürücülerin hatırlaması gereken:

- Araç sürerken gözün daima yolda, iki elin de direksiyonda olması,
- Diğer sürücülerin davranışlarının kişisel algılanmaması,
- Yolunu kaybeden sürücülerin daha sinirli araç kullandıkları bilindiğinden gidilecek güzergahın önceden belirlenmesi,
- Çocukların, çocuk koltuğu ile emniyete alınması gerektiği,
- Cep telefonu ile konuşulması şart ise en doğrusunun aracı yolun kenarına çekerek yapmak veya ellerin serbest kalmasını sağlayacak ekipmanlar kullanmak ve yine de konuşmayı kısa tutmak olduğu,
- Genel traf için aktığı yolların yarış pisti olmadığı gibi, kimseye doğru araba kullanmayı öğretmek zorunda olmadığımızı, gerekirse birine ceza verme işinin trafik polisi tarafından yapılması gerektiğidir.

Güvenli sürüş dönemi

İstatistikler gösteriyor ki 35 -40 yaş sonrası sürücülerin trafik kazalarına karışma oranı yine düşme eğilimine giriyor. Bu dönem sürüş deneyiminin sürüş kalitesi için en uygun düzeye ulaştığı dönem ve bu yaş grubu sürücülerin araç sürerken risk alma eğilimleri de düşüyor.

Unutulmamalıdır ki tecrübe en iyi öğretmendir ve sürüş kalitesi için direksiyon arkasında trafik kurallarına uyarak geçirilen zaman çok önemli bir etkidir.

Tüm aşamalarda sürücülerin sürüş güvenliği için aşağıdaki tavsiyeleri dikkate almaları gerekir:

- Davranış bozukluğu gösteren sürücülerden uzak durmakta her zaman fayda vardır.
- Ağır akan trafikte de yola azami dikkati vermek gerekir ve öndeki araç güvenli bir mesafe bırakarak takip edilmelidir.
- Kavşak noktalarında yeşil ışık yandığında hemen yola fırlamak yerine diğer taraftan kırmızı ışık kuralını ihlal eden bir araç olup, olmadığı kontrol edilmelidir.
- Aracınızın etrafındaki trafik durumunu kontrol edebilmek için yola konsantre olunmalı, dikiz ve yan aynalar sıklıkla kontrol edilmelidir. Örneğin öndeki araç aniden durduğunda seri şekilde şerit değiştirmek gerekebilir ve böyle bir durumda sürücünün geçilecek şeritte yaklaşan bir araç olup, olmadığını bilmesi gerekir. Etrafında neler olduğunun farkında olmak sürücüyü istenmeyen sürprizlere karşı korur.
- Gerektiğinde sürücü başını çevirerek aracın kör noktasını kontrol etmelidir. Bu önlemin şerit değiştirme esnasında kazaları önlemek için gerektiği genelde unutulur.
- Sürüş esnasında cep telefonu ile konuşmak, alkol etkisi altında araç sürmekle benzer riskler taşır. Konsantrasyonu bozar.
- Özellikle ıslak zemin şartlarında lastikler, araç kontrolünü sağlamada son derece önemlidir. Lastikler en azından iki haftada bir kontrol edilmelidir. Lastik ortasında aşınma, lastik basıncının gerektiğinden fazla, kenarlarında aşınma ise basıncın düşük olduğuna işaretler.
- Süratli araç kullanmanın size kazandıracığı ancak birkaç dakika olabilir; ancak bu getiri kaşılığında aldığınız ve çevrenizde yarattığınız risk çok yüksektir. Trafik kazalarının nedenleri arasında yüksek sürat en önde gelendir.
- Araçtaki her yolcunun emniyet kemeri kullanması gereklidir. Bu, hem ön koltukta seyahat edenler için geçerlidir.
- Alkol almış bir kişinin direksiyon koltuğuna oturmaması gerekir. Gergin veya yorgun olanlar için de aynı durum söz konusudur.
- Araç sürerken müzik sesinin fazla yüksek olması, etraftaki araçların sizi herhangi bir konuda uyarmak için verecekleri korna sinyalini duymamanıza neden olur.
- Sağlamak üzere fazla yakın takipte olan bir araca yol verilmelidir. Pozitif düşünce ile mantıklı bir gerekçesinin olacağı düşünülmelidir.
- Araç içinde bir acil durum seti bulundurulmalıdır. Reflektör üçgen, ilk yardım malzemeleri, eldiven, akü takviye kablosu, lastik değiştirme aparatları bu set içinde olması gerekenlerdir. En sık görülen araç arızaları patlak lastik ve boşalmış aküdür. Bir arıza durumunda aracın yol kenarına çekilerek çevredeki araçların gerektiği gibi uyarılmasını sağlayacak sinyalizasyon yapılmalıdır. Özellikle lastik değiştirirken, trafikte seyir halinde olan araçların geçeceği yol üzerinde durulmamalıdır.
- Hava yastıkları güvenlik için önemli olduğu kadar tehlikeli de olabilir. Seyir halinde bir araç içindeyken emniyet kemeri daima takılı olmalıdır ve göğüs kafesi, hava yastığının açılacağı noktadan en az 20 cm uzakta olmalıdır. Bir çocuğun ön koltukta oturması tehlikelidir. 12 yaş üstündeki çocuklar ön koltukta oturabilir; ancak tercih edilmemelidir. Çok gerektiğinde ön koltuk mümkün olduğunca geri pozisyonda tutularak 12 yaş üstündeki çocuklar için kullanılabilir.
- Araç içinde seyahat eden çocuklar, boy ve yaşlarına uygun boyutta çocuk koltuğuna oturtulup, kemerle sabitlenmelidir.

Yavaş tepki dönemi

Yaş ilerledikçe sürüş kabiliyetini etkileyen bazı fizyolojik durumlar oluşur. Bunlar arasında en belirginleri:

- Özellikle gece görme kabiliyetinde azalma,
- Mesafe ve sürat algılamasında bozulma,
- Hareket kabiliyetinde oluşabilecek kısıtlar,
- Reaksiyon süresinde uzama,
- Uzun süreli odaklanma kabiliyetinde azalma,
- Dikkatin daha kolay dağılması ve direksiyon başında eskiye oranla daha gergin olma durumu,
- Görülen ve duyulan şeyleri algılama süresinde uzama,
- Daha fazla ihtiyaç duyulan ilaçların sürüş kabiliyetine olan etkisidir.

Özellikle 60 yaş üstü sürücülerin bu durumu göz önünde bulundurarak yaşları ilerledikçe bu fizyolojik özelliklerin daha belirginleşeceğinin bilincinde olmaları ve trafikte çok daha dikkatli seyretmeleri gerekir.

Hangi dönem içinde bulunursa bulunsun, bütün sürücüler aldıkları sorumluluğun bilincinde olmalıdır. Yol şartlarını ve yolu paylaşan diğer sürücülerin davranışlarını değiştirmek kontrolümüz altında değildir; ancak kendi davranışlarımızı değiştirebilir ve kontrol edebiliriz – daha güvenli araç sürmeye gayret edebiliriz!

Haydi Söz Vermeye!

[Detaylı bilgi için tıklayınız](#)

Haberler

- > [Profesyonel Sürücüler Eğitimi](#)
- > [Sürücü Okulları Eğitimleri Eğitimi](#)
- > [Kapasite Geliştirme Çalışmaları](#)
- > [Basın Toplantısı](#)

Sosyal Ağlar

- > [Facebook](#)
- > [Twitter](#)
- > [Youtube](#)
- > [Flicker](#)

Fotoğraflar

Yapılan etkinliklerin fotoğraflarına ulaşmak için [tıklayınız](#)

Linkler

İlgili linkler için [tıklayınız](#)



Bu proje Avrupa Birliği tarafından finanse edilip, Piri Group konsorsiyumu tarafından uygulanmaktadır.

