



T.C.
TOKAT GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
ULAŞTIRMA ANABİLİM DALI
İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

**SÜRÜCÜLERİN TRAFİKTE ALKOL VE CEP TELEFONU
KULLANIMI KONUSUNDAKİ BİLİNÇ DÜZEYLERİNİN
İNCELENMESİ: BİR ANKET/SAHA ÇALIŞMASI ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Bertuğ CİHAN

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Melih Naci AĞAOĞLU

TOKAT- 2023

ETİK SÖZLEŞME

Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü tez yazım kılavuzuna göre, Dr. Öğr. Üyesi Melih Naci AĞAOĞLU danışmanlığında hazırlamış olduğum “Sürücülerin Trafikte Alkol ve Cep Telefonu Kullanımı Konusundaki Bilinç Düzeylerinin İncelenmesi: Bir Anket/Saha Çalışması Örneği” adlı Yüksek Lisans tezinin bilimsel etik değerlere ve kurallara uygun, özgün bir çalışma olduğunu, aksinin tespit edilmesi halinde her türlü yasal yaptırımını kabul edeceğimi beyan ederim.

.../.../...

Bertuğ CİHAN

JÜRİ KABUL VE ONAY

Bertuğ CİHAN tarafından hazırlanan “Sürücülerin Trafikte Alkol ve Cep Telefonu Kullanımı Konusundaki Bilinç Düzeylerinin İncelenmesi: Bir Anket/Saha Çalışması Örneği” adlı tez çalışmasının savunma sınavı 20/06/2023 tarihinde yapılmış olup aşağıda verilen Jüri tarafından Oy Birliği / Oy Çokluğu ile Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Ulaştırma Anabilim Dalı’nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)

İmzası

Üye (Başkan): Dr. Öğr. Üyesi M. Naci AĞAOĞLU

Üye : Doç. Dr. Ferit YAKAR

Üye : Doç. Dr. Murat BOSTANCIOĞLU

ONAY

...../...../.....

Doç. Dr. Yusuf TEMÜR
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

SÜRÜCÜLERİN TRAFİKTE ALKOL VE CEP TELEFONU KULLANIMI KONUSUNDAKİ BİLİNÇ DÜZEYLERİNİN İNCELENMESİ: BİR ANKET/SAHA ÇALIŞMASI ÖRNEĞİ

BERTUĞ CİHAN

TOKAT GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ ANABİLİM DALI

TEZ DANIŞMANI: DR. ÖĞR. ÜYESİ MELİH NACİ AĞAOĞLU

Dünya nüfusunun sürekli artması ve teknolojinin hızla gelişmesiyle araç sayısı ve buna bağlı olarak trafik kazalarında artışlar meydana gelmiştir. Artan trafik kazaları, maddi ve manevi kayıplara yol açmaktadır. Sürücü kusurları, araç kusurları, çevrenin olumsuz etkileri, yolun geometrik yapısı gibi etkenler trafik kazalarına neden olmaktadır. Sebeplerin doğru yöntemlerle tespit edilmesinden sonra alınan önlemlerle trafik güvenliği daha üst seviyelere çıkarılabilmektedir. Trafik güvenliği çalışmalarının temeli doğru bilgiye dayandığı için trafik kazalarını en aza indirmek doğru bilgiye ulaşmak ile mümkün olmaktadır. Trafik kazaları ile mücadelede etkinlik sağlanması için gerçek verilere sahip olunması gerekmektedir. Bu nedenle trafik kaza bilgilerinin sağlıklı tutulması ve güvenilir bir şekilde kayıt altına alınması son derece önemlidir. 2022 Yılında meydana gelen trafik kazalarının nedenleri incelendiğinde alkol kullanım oranının %0.88 olduğu, önceki yıllarda da bu oranın çok fazla değişmediği görülmektedir. 2022 Yılında farklı zamanlarda icra edilen cep telefonu denetimleri esnasında, altı gün içinde 8 403 sürücünün direksiyon başında cep telefonu kullandığı tespit edilmiştir.

Bu çalışmada alkol ve cep telefonu kaynaklı trafik kazaları arasında ilişki kurulmuş, trafik güvenliğini arttırıcı denetim mekanizmaları anlatılmıştır. Türkiye genelini kapsayacak, sürücüler tarafından kullanılan “Sürücülerin Trafikte Alkol ve Cep Telefonu Kullanımı Konusundaki Bilinç Düzeylerinin İncelenmesi”, konulu otuz üç sorudan oluşan anket çalışması yapılmış ve anket sonuçlarının yorumlaması yapılarak önerilerde bulunulmuştur.

2023, 194 Sayfa

ANAHTAR KELİMELER: Sürücü, Alkol, Cep Telefonu, Trafik, Trafik Kazası, Trafik Güvenliği

ABSTRACT

MASTER THESIS

EXAMINATION OF DRIVER'S AWARENESS LEVELS ON THE USE OF ALCOHOL AND MOBILE PHONE IN TRAFFIC: A SURVEY/FIELD STUDY

EXAMPLE

BERTUĞ CİHAN

**TOKAT GAZİOSMANPAŞA UNIVERSITY GRADUATE EDUCATIONAL
INSTITUTE**

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING

THESIS ADVISOR: ASST. PROF. DR. MELİH NACİ AĞAOĞLU

With the continuous increase in the world population and the rapid development of technology, there has been an increase in the number of vehicles and, accordingly, in traffic accidents. Increasing traffic accidents cause material and moral losses. Factors such as driver faults, vehicle defects, negative effects of the environment, and the geometric structure of the road cause traffic accidents. After the causes are determined with the right methods, traffic safety can be increased to higher levels with the measures taken. Since the basis of traffic safety studies is based on correct information, minimizing traffic accidents is possible with access to correct information. In order to ensure efficiency in the fight against traffic accidents, it is necessary to have real data. For this reason, it is extremely important to keep traffic accident information healthy and to record it reliably. When the causes of traffic accidents that occurred in 2022 are examined, it is seen that the alcohol consumption rate is 0.88%, and this rate has not changed much in previous years. During mobile phone inspections carried out at different times in 2022, it was determined that 8 403 drivers used mobile phones at the wheel within six days.

In this study, a relationship was established between alcohol and mobile phone-related traffic accidents, and control mechanisms that increase traffic safety were explained. A consisting of thirty-three questions on "Investigation of Awareness Levels of Drivers on Alcohol and Cell Phone Use in Traffic" used by drivers, covering the whole of Turkey, was conducted and suggestions were made by interpreting the results of the survey.

2023, 194 Pages

KEYWORDS: Driver, Alcohol, Mobile Phones, Traffic, Traffic Accident, Traffic Safety

ÖNSÖZ

Lisans eğitimimde olduğu gibi, Yüksek Lisans eğitimimde de değerli akademik tecrübelerini, bilgilerini ve yardımlarını esirgemediğim ihtiyaç duyduğum her durumda bana zaman ayıran ve bu yoğun süreçte beni yönlendiren danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Melih Naci AĞAOĞLU' na sonsuz şükranlarımı sunarım.

Son olarak desteğini her zaman hissettiğim ve ne olursa olsun yanımda olan eşim Aybuke CİHAN' a, annem Nilgün CİHAN' a, babam Ercüment CİHAN' a ve kız kardeşim Elifsu CİHAN' a çok teşekkür ederim.

Bertuğ CİHAN

Haziran 2023

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET	iv
ABSTRACT.....	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER	vii
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	ix
ŞEKİL LİSTESİ	x
ÇİZELGE LİSTESİ	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. TRAFİK GÜVENLİĞİ	3
2.1. Trafik Güvenliğini Sağlamakla Yükümlü Birimler.....	4
2.1.1. Emniyet Genel Müdürlüğü.....	5
2.1.2. Jandarma Genel Komutanlığı.....	8
2.1.3. Karayolları Genel Müdürlüğü	10
2.1.4. Milli Eğitim Bakanlığı	13
2.1.5. Sağlık Bakanlığı	14
2.1.6. Fahri Trafik Müfettişliği	16
2.2. Trafik Güvenliğinin Sürdürülebilirliği	18
2.3. Trafik Güvenliği Açısından Bilgi Sistemleri	22
2.3.1. Coğrafi bilgi sistemi	23
2.3.2. Ulaşım bilgi sistemi	26
2.3.3. Trafik kaza bilgi sistemi.....	28
2.4. Trafik Denetimi	30
2.4.1. Seyir halinde denetim	34
2.4.2. İhbarlı denetim	36

2.4.3. Sabit denetim.....	38
2.4.4. Elektronik Sistemlerle Denetim	40
2.5. Trafik Kazaları	41
2.5.1. Sürücü kusurları.....	46
2.5.2. Yaya ve yolcu kusurları	48
2.5.3. Yol kusurları.....	50
2.5.4. Araç kusurları.....	51
3. ALKOLÜN TRAFİĞE ETKİSİ.....	54
3.1. Alkolün İnsan Davranışları Üzerindeki Etkisi	56
3.2. Alkolün Sürücü Davranışları Üzerindeki Etkisi.....	58
3.3. Alkolün Trafik Kazalarına Etkisi	59
3.4. Alkol Denetimleri.....	64
4. CEP TELEFONUNUN TRAFİĞE ETKİSİ	68
4.1. Cep Telefonunun İnsan Davranışları Üzerindeki Etkisi	70
4.2. Cep Telefonunun Sürücü Davranışları Üzerindeki Etkisi	71
4.3. Cep Telefonunun Trafik Kazalarına Etkisi	73
5. MATERYAL VE YÖNTEM.....	76
5.1. Materyal	76
5.2. Yöntem.....	77
5.2.1. Örneklem büyüklüğünü hesaplamada kullanılan yöntem.....	77
5.2.2. Verilerin analizinde kullanılan yöntem (Ki-kare (χ^2) analizi)	78
6. BULGULAR VE TARTIŞMA	81
7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	161
8. KAYNAKLAR.....	179
9. EK-1	187
10. ÖZGEÇMİŞ.....	194

SİMGELER VE KISALTMALAR

Kısaltmalar	Açıklama
AA	Anadolu Ajansı
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
CBS	Coğrafi Bilgi Sistemi
EDS	Elektronik Denetleme Sistemi
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
JGK	Jandarma Genel Komutanlığı
KAD	Kan Alkol Düzeyi
KAK	Kan Alkol Konsantrasyonu
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
OECD	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
RNT	Rastgele Nefes Testi
UKOME	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
WHO	Dünya Sağlık Örgütü

ŞEKİL LİSTESİ

<u>Şekil</u>	<u>Sayfa</u>
Şekil 2.1. Maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı	7
Şekil 2.2. Jandarma trafik ve polis trafik sorumluluk alanı haritası.....	10
Şekil 2.3. Türkiye’de kaza kara noktaları.....	12
Şekil 2.4. Çocuk Trafik Eğitim Parkları.....	14
Şekil 2.5. Fahri trafik müfettişliği trafik kural ihlali tespit uygulaması	17
Şekil 2.6. Hava destekli trafik denetimi	20
Şekil 2.7. Karayollarında maket trafik arabası modeli	21
Şekil 2.8. Psiko-teknik test uygulaması	22
Şekil 2.9. Afyon ili kaza adetlerine göre trafik kazalarını gösteren harita	25
Şekil 2.10. Afyon ilinde alkol nedeniyle meydana gelen kazalar ve karayollarındaki dağılımı	26
Şekil 2.11. Yol, tramvay ve metrodan oluşan ağın bağlantıları	27
Şekil 2.12. Trafik kaza bilgi sistemi giriş sayfası	28
Şekil 2.13. Trafik kaza bilgi sistemi tutanaklar sayfası	29
Şekil 2.14. Kaza yerleri haritası	30
Şekil 2.15. Seyir halinde denetim yapan kolluk kuvveti	35
Şekil 2.16. İhbar üzerine cezai işlem uygulayan kolluk kuvveti	36
Şekil 2.17. Sabit trafik denetim faaliyeti	38
Şekil 2.18. TEDES cihazı	40
Şekil 3.1. Alkol denetimlerinde izlenmesi gereken prosedür	65
Şekil 4.1. Seyir halindeyken cep telefonu kullanımı	69
Şekil 6.1. Katılımcıların cinsiyetlerine göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklığı.....	88
Şekil 6.2. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralığı.....	89
Şekil 6.3. Katılımcıların cinsiyetlerine göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı	90

Şekil 6.4. Katılımcıların cinsiyetlerine göre promil kelimesinin anlamını bilme durumu	92
Şekil 6.5. Katılımcıların cinsiyetlerine göre haftada alkol tüketme sıklığı	93
Şekil 6.6. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkol tükettikleri saat aralığı	94
Şekil 6.7. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumları	95
Şekil 6.8. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu	96
Şekil 6.9. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma durumu.....	97
Şekil 6.10. Katılımcıların cinsiyetlerine göre arkadaş ya da akrabasının araç kullanırken cep telefonu kullanmasından dolayı kolluk kuvvetleri tarafından cezai işlem uygulanması durumu	99
Şekil 6.11. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu	100
Şekil 6.12. Katılımcıların cinsiyetlerine göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirme yapıldığının düşünme durumu	101
Şekil 6.13. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada şehir içinde araç kullanma durumu.....	102
Şekil 6.14. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralığı.....	104
Şekil 6.15. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı.....	106
Şekil 6.16. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada alkol tüketme sıklığı	109
Şekil 6.17. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre alkol tükettikleri saat aralığı.....	110
Şekil 6.18. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu	111
Şekil 6.19. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre cep telefonu kullandıkları saat aralığı	115
Şekil 6.20. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma durumu	116

Şekil 6.21. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirme yapıldığını düşünme durumu..	117
Şekil 6.22. Katılımcıların yaşlarına göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları	120
Şekil 6.23. Katılımcıların yaşlarına göre trafikte sıklıkla araç kullanılan saat aralığı ..	121
Şekil 6.24. Katılımcıların yaşlarına göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı	123
Şekil 6.25. Katılımcıların yaşlarına göre promil kelimesinin anlamını bilme durumu .	126
Şekil 6.26. Katılımcıların yaşlarına göre haftada alkol tüketme sıklıkları	127
Şekil 6.27. Katılımcıların yaşlarına göre alkol tükettikleri saat aralığı.....	128
Şekil 6.28. Katılımcıların yaşlarına göre alkol tükettikleri yerlerin durumu.....	129
Şekil 6.29. Katılımcıların yaşlarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu	130
Şekil 6.30. Katılımcıların yaşlarına göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu	131
Şekil 6.31. Katılımcıların yaşlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma durumu.....	132
Şekil 6.32. Katılımcıların yaşlarına göre bir gün içerisinde cep telefonu kullanma sıklığı	135
Şekil 6.33. Katılımcıların yaşlarına göre genellikle cep telefonu kullandıkları yerlerin durumu.....	136
Şekil 6.34. Katılımcıların eğitim durumlarına göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları	138
Şekil 6.35. Katılımcıların eğitim durumlarına göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralığı.....	140
Şekil 6.36. Katılımcıların eğitim durumlarına göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı.....	141
Şekil 6.37. Katılımcıların eğitim durumlarına göre promil kelimesinin anlamını bilme durumu.....	144
Şekil 6.38. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkol tükettikleri saat aralıkları	145
Şekil 6.39. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu	146

Şekil 6.40. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkında yeterli bilgiye sahip olma durumu.....	147
Şekil 6.41. Katılımcıların eğitim durumlarına göre genellikle cep telefonu kullandıkları yerlerin durumu	150
Şekil 6.42. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu	151
Şekil 6.43. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma durumu.....	152
Şekil 6.44. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre haftada alkol tüketme sıklığı	154
Şekil 6.45. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre alkol tüketilen saat aralığı	155
Şekil 6.46. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre alkol tükettikleri yerlerin durumu.....	156
Şekil 6.47. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre sosyal mekanda alkol tüketilmesi durumunda eve dönülme yöntemi	157
Şekil 6.48. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre alkollü araç kullanırken kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen trafik uygulamasına denk gelindiğinde alkol kontrolü yapılmadan gönderilme durumu	158
Şekil 6.49. Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgilerine göre trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma durumları göz önüne alınarak bir gün içerisinde cep telefonu kullanma sıklığı	160

ÇİZELGE LİSTESİ

Çizelge

Sayfa

Çizelge 2.1. Kaza kara noktalarının il ve ilçe merkezlerindeki konumları	12
Çizelge 2.2. Türkiye’de trafik kazalarında yıllara göre ölü sayısı	19
Çizelge 2.3. Türkiye’de 2009-2018 yılları arasında toplam taşıt sayısına göre trafikte denetlenen araç sayısı	31
Çizelge 2.4. Türkiye’de 2018 yılına ait denetim türlerine göre denetlenen araç sayısı ..	33
Çizelge 2.5. Türkiye’de trafik kaza sayısı ve sonuçları	42
Çizelge 2.6. Türkiye’de yıllara göre trafik kazaları sonucu ölü ve yaralı sayılarının yaş gruplarına göre dağılımı	43
Çizelge 2.7. Türkiye’de trafik kazalarına neden olan kusurlar	45
Çizelge 2.8. Türkiye’de trafik kazalarına neden olan unsurlar	46
Çizelge 2.9. Türkiye’de trafik kazalarına neden olan sürücü kusurları.....	48
Çizelge 2.10. Türkiye’de 2021 yılında trafik kazasında ölen ve yaralananların % olarak dağılımı	50
Çizelge 2.11. Türkiye’de ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarına karışan araçların cinsleri	52
Çizelge 3.1. Türkiye’de 15 Yaş ve üzeri bireylerin alkol kullanımına başlama nedenlerinin (%) dağılımı	55
Çizelge 3.2. Alkolün vücut ve davranışlar üzerindeki etkisi	57
Çizelge 3.3. Promil hesabı	61
Çizelge 3.4. Alkollü içkilerde alkol oranı	62
Çizelge 3.5. Türkiye’de uygulanan trafik ceza faaliyetleri	63
Çizelge 4.1. Sürücülere uygulanan trafik cezaları	72
Çizelge 5.1. Türkiye’de yıllara göre sürücü belgesi sayısı	76
Çizelge 5.2. t Kritik değerleri	78
Çizelge 6.1. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerinin dağılımı	81
Çizelge 6.2. Katılımcıların araç kullanımlarına yönelik bilgilerin dağılımı.....	82

Çizelge 6.3. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerin dağılımı	83
Çizelge 6.4. Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgilerin dağılımı	85
Çizelge 6.5. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler	87
Çizelge 6.6. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri.....	91
Çizelge 6.7. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri	98
Çizelge 6.8. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler	93
Çizelge 6.9. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri.....	107
Çizelge 6.10. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri	113
Çizelge 6.11. Katılımcıların yaşlarına göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler	119
Çizelge 6.12. Katılımcıların yaşlarına göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri	124
Çizelge 6.13. Katılımcıların yaşlarına göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri.....	133
Çizelge 6.14. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler.....	137
Çizelge 6.15. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri.....	142
Çizelge 6.16. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri	148
Çizelge 6.17. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumu	153
Çizelge 6.18. Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgilerine göre trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma durumları	159
Çizelge 7. 1. Ki-kare test sonuçlarına göre elde edilen sonuçlar	161

1. GİRİŞ

İnsanoğlu yaşamış olduğu toplumda güvenli bir ortam arzulamaktadır. Toplum halinde yaşıyan insanların bu güvenli ortamda bulunması için de yaşamın pek çok alanında düzenleyici bazı kuralların koyulmasına ihtiyaç duyulmuştur. Ancak bu kurallar koyulurken insanların birbirlerine olumsuz anlamda etkide bulunmayarak yaşamını devam ettirmesi istenmiştir. Mevcut düzende yerini alan herkes toplum halinde yaşamının gerektirdiği kurallara uyarsa istenen güvenli ve sağlıklı ortam oluşturulur. Bu kurallar her toplumun sahip olduğu gelenek ve göreneklere göre değişebilir. İnsanların toplu olarak bulundukları ortamlardan birisi de trafiktir. Trafikte hareket halinde olsun ya da olmasın onu oluşturan tüm unsurlar belirli kurallar çerçevesinde düzende yerini alır. Bu kurallar bir toplumda kanun koyucunun ortaya koymuş olduğu şekilde belirlenirken devlet tarafından düzenlenir ve uygulanır. Devlet aynı zamanda yetkilendirdiği kolluk kuvvetleri ile koymuş olduğu bu kuralları denetler ve denetimlerinin neticesinde kurallara uyulup uyulmadığını tespit eder. Kurallara uymayanlar ile ilgili gerekli işlemleri yapar. Bütün bunların neticesinde hedeflenen ise; kurallara uyulan bir trafik düzeni ile sağlıklı ve güvenli bir trafik çevresi olan toplum oluşturmaktır (Cankara, 2020).

Türkiye’de meydana gelen trafik kazaları ve bu kazaların sonucunda ortaya çıkan ölüm ve yaralanmalar ciddi boyutlara ulaşmıştır. Bu durum, ülkemizde trafik kazalarını azaltmak için daha ciddi tedbirler alınması gerektiğini ortaya koyarken, diğer yünden trafik denetimlerinin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir (Şengöl, 2015).

Yayalar dışında özellikle sürücülerin neden olduğu kaza türleri ve bu kazaları önlemek üzere yapılan araştırmalar da günden güne artmaktadır. Trafikte sürücülerden kaynaklanan kazaların pek çok sebebi bulunmaktadır. Alkollü olarak araç kullanma da bu sebepler arasında büyük bir paya sahiptir. Sadece Türkiye’de değil, tüm dünyada alkollü araç kullanmaktan kaynaklanan kazalara çözüm bulunabilmesi için araştırmalar yapılmakta ve raporlar hazırlanmaktadır. Alkollü araç sürücülerinin sebep olduğu kazalar, bu sürücülere karşı uygulanacak cezai yaptırımlar ve alınacak önlemlere dair yapılan çalışmalarda trafik kazalarının en aza indirilmesi önemli bir yer tutmaktadır (Göl, 2019).

Yaygınlaşan cep telefonu kullanımı, trafikte risk faktörü oluşturmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü'nün 2011 yılı raporuna göre, direksiyon başında dikkat dağınıklığına neden olan en güçlü etken, sürücülerin cep telefonu kullanmasıdır. Yapılan araştırmalara göre, direksiyon başında cep telefonu ile konuşan sürücülerin kaza yapma olasılıkları diğer sürücülere göre dört kat daha fazladır (DSÖ, 2011).

Bu çalışmada alkol ve cep telefonu ile sürücülerin bilinç düzeyleri arasında ilişki kurulmuş, trafik güvenliğini arttırıcı denetim mekanizmaları anlatılmıştır. “Sürücülerin Trafikte Alkol ve Cep Telefonu Kullanımı Konusundaki Bilinç Düzeylerinin İncelenmesi”, konulu otuz üç sorudan oluşan anket çalışması yapılarak önerilerde bulunulmuştur.

2. TRAFİK GÜVENLİĞİ

Trafik; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 3. maddesinde “Yayaların, hayvanların ve araçların kara yolları üzerindeki hal ve hareketleridir” şeklinde açıklanmaktadır. Trafik güvenliği ise ‘Yollarda, can ve mal kaybını en aza indirmeye yönelik yapılan çalışmalar.’ şeklinde açıklanmaktadır (Çetin, 2015).

Günümüzde güvenlik algısı en önemli toplum sorunudur. Hayatın hemen hemen her bölümünde yer alan güvenlik kavramı bireyler arasındaki ilişkilerde de etkili olmaktadır. Çevre, araç ve insan etkileşimi esnasında meydana gelebilecek olası sorunları belirlemek, bunlara ilişkin çözümler aramak ve bu konuda ortaya çıkan sonuçları geliştirmek trafik güvenliğinin temel amacını teşkil eder (Onay, 2013).

Günümüzde, direksiyonunun başında seyir halinde olan sürücülerin güvenliğinin sağlanmasına yönelik beklentiler diğer talep ve beklentilerin önüne geçmiştir. İnsanı merkez alan, çevreye duyarlı, hızı ve güvenliği önemseyen, yerli ve milli üretimi ön planda tutan, ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimini hızlandıran etkili ve sürdürülebilir ulaşım politikaları geliştirilmektedir (Yenilmez & Erdem, 2017).

Karayolu ulaşımını, diğer ulaşım türlerine göre öne çıkaran özellikler arasında; insanların ulaşımı kapsamında her yönde hareketlerine uygun olması, eşyaların ve malların bir yerden başka bir yere naklinde farklı bir vasıtaya ihtiyaç duyulmaksızın taşınmasına imkan vermesi (kapıdan kapıya ulaşım), taşıma kapasitesinin esnek olması, güzergah seçiminde birden fazla seçeneğin öne çıkması, yüklerin daha kolay ve hızlı taşınabilmesi gibi etkenler başta gelmektedir (Çakar & Bayrakçı, 2009).

Karayolunda meydana gelen trafik kazaları, dünya genelinde yılda 1.3 milyon insanın ölümüne, yaklaşık 35 milyon insanın yaralanmasına ve buna bağlı olarak sakat kalmasına yol açmaktadır. Yapılan çalışmalar neticesinde 2030 yılına kadar bu rakamın 2.4 milyona ulaşarak insanların ölüm nedenleri arasında ilk 5'te yer alması tahmin edilmektedir. Ülkeler ekonomilerine göre karşılaştırıldığında, trafik kazaları sonucu meydana gelen ölümlerin %90'ı düşük ve orta gelirli ülkelere ait olduğu görülmektedir. Yapılan araştırmalar sonucunda trafiğe kayıtlı araç sayısının yalnızca %48'ine düşük ve orta gelirli ülkeler sahiptir. (İmamoğlu, 2018).

Trafikte güvenilir bir ortam oluşturulabilmesi için farklı bakış açılarına ihtiyaç duyulmaktadır. Trafikte güvenilirliği sağlayabilmek için tıp, mühendislik ve psikoloji gibi bilimlerden, buna bağlı olarak bu alanda uzmanlaşmış kişilerden faydalanılması gerekmektedir (Erdoğan, 2021).

Trafik güvenliği konusunun sadece trafik polisi veya trafik jandarması ile ilgili değil, ülkede bulunan bütün vatandaşların bir bütün olarak bilinçlenmesiyle ilgili olduğu göz ardı edilmemelidir. Trafik güvenliği konusunda dünya sağlık örgütü koordinesinde yapılan çalışmalar neticesinde en çok göze çarpanlar arasında 4E kuralı yer almaktadır. 4 Adet E harfinden meydana gelen kurallar ingilizce kelimelerin baş harflerinden meydana gelmektedir. Education (eğitim faaliyetleri), Engineering (mühendislik), Enforcement (yasal mevzuat düzenlemeleri ve denetimler), Emergency and first aid (ilk ve acil yardım) şeklindedir (Gökdağ, 2015).

Ülkemizde önemli bir sorun haline gelen trafik kazaları neticesinde her yıl insanlar hayatlarını kaybetmekte ve maddi anlamda önemli kayıplar meydana gelmektedir. Trafik kazaları sonucunda yaşamını yitiren, yaralanan ya da sakat kalan kişiler nedeniyle oluşan sağlık giderleri ve bu kişilerin hayatlarının geri kalan bölümünde bakıma muhtaç hale gelmeleri; başta yakınları olmak üzere, beraberinde birçok kişiyi maddi ve manevi yönden etkilemektedir. Trafik kazaları sonucunda insanların karşılaştıkları uzun ve maliyetli tedavi süreçleri de hayat koşulları bağlamında kaza mağdurlarının zor bir süreç yaşamalarına neden olmaktadır (Pek & Pınarcı, 2010).

2.1. Trafik Güvenliğini Sağlamakla Yükümlü Birimler

Dünyada birçok ülke, bu görevi yerel yönetimlere bağlı polis kuvvetlerine vermeyi tercih etmişse de bir ülkeden diğerine tanınan yetkiler farklılık gösterebilmektedir. Farklı ülkelerde değişik uygulamalar bulunsa da günümüzde küreselleşen ticari yaşam koşulları, yol güvenliğiyle ilgili görevlerde ulusal nitelikteki yapıları aşan bir hal almıştır (Hülagü, 2012).

Ülkemizde trafik güvenliğini sağlamakla yükümlü birimler şunlardır;

- Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM),
- Jandarma Genel Komutanlığı (JGK),
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM),
- Milli Eğitim Bakanlığı (MEB),
- Sağlık Bakanlığı,
- Fahri Trafik Müfettişliği.

2.1.1. Emniyet Genel Müdürlüğü

Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) veya Türk Polis Teşkilatı, 10 Nisan 1845 tarihinde kurulmuş olup, günümüzde Türkiye'deki bütün il ve ilçe merkezlerinde örgütlenmiş iç güvenlikten sorumlu genel kolluk kuvvetidir. Kurumun yapılanması iki şekilde olmuştur. Birincisi merkez teşkilatı ve ikincisi ise taşra teşkilatıdır. Merkez teşkilatı, daire başkanlıkları şeklinde yapılanmıştır. Taşra Teşkilatı ise 81 ilde İl Emniyet Müdürlükleri olarak faaliyet yürütmektedir (Mil, 2014).

Emniyet Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır;

- Emniyet ve asayişin sağlanmasına yönelik hizmetlerin kanunlara uygun olarak icrasını sağlamak,
- Asayiş suçları ile ilgili toplumun nasıl korunması gerektiği hakkında insanların bilgilendirilmesi, çocukların ve gençlerin suça sürüklenmelerini önleyici tedbirlerin alınmasını sağlamak,
- Asayiş suçları ile ilgili bilgi ve istatistikleri değerlendirerek suç analizi yapmak ve ortaya çıkan sonuçlar doğrultusunda asayiş suçlarının önlenmesi için yöntemler belirlemek (Sönmez, 2020).

Emniyet Genel Müdürlüğüne trafik konusunda verilen görevler, Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak kurulan Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nca yürütülür. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı'na bağlı olarak faaliyet göstermektedir. Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez bölge, il ve ilçe trafik zabıta kuruluşları Trafik Hizmetleri Başkanlığına bağlı olarak çalışır. Emniyet Genel müdürlüğünün trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi konusundaki görev yetkileri Karayolu Trafik Kanununun 5'inci Madde 'b' bendinde belirtilmiştir;

- Araçlarda bulundurulması gereken belgeleri, sürücülere ait evrakları, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek,
- Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek,
- Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek,
- Trafik kazası neticesinde hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek,
- Araçların belge ve plakalarını vermek,
- Sürücülerin belgelerini vermek,
- Ülke çapında taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, bunlara ilişkin teknik ve hukuki değişiklikleri işlemek, işletmek, istatistiksel bilgileri toplamak ve değerlendirmek,
- Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.
- Ayrıca bu kanunla ve bu kanuna göre çıkarılmış olan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmak,
- El koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek. (Bal, 2020)

MADDİ HASARLI TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞI			
DİKKAT!			
a) Kaza tespit tutanağını gerçeğe uygun şekilde düzenleyiniz. Gerçeğe aykırı tutanak düzenlemek özel evrakta sahtekarlık niteliğinde olup, cezai yaptırım söz konusu olduğu gibi, bu kişiler riski yüksek sigortalı olarak değerlendirilecek ve poliçe yenilemelerinde yüksek prim uygulanacaktır.			
b) Tutanak tanzimi için kaza yerinde beklenmesi gerekli değildir. Mümkünse fotoğrafı çekildikten sonra araçların trafiği aksatmayacak şekilde uygun bir yere çekilerek, tutanağın düzenlenmesi imkân dahilindedir.			
1- Kaza Tarihi	Saat	2- Kaza Yeri	İl: Mahalle: İlçe: Caddesi: Semti: Sokak:
3- Görgü Tanıkları			
Adı Soyadı:	Adresi:	Tel No:	
7- Uygun Kutulara (x) İşareti Koyunuz			
ARAÇ A		ARAÇ B	
4- Sürücü Bilgileri	Adı Soyadı:	Adı Soyadı:	Adı Soyadı:
T.C. Kimlik No:	T.C. Kimlik No:	T.C. Kimlik No:	T.C. Kimlik No:
Sürücü Belge No. Ve Sınıfı:	Sürücü Belge No. Ve Sınıfı:	Sürücü Belge No. Ve Sınıfı:	Sürücü Belge No. Ve Sınıfı:
Alındığı Yer (il/ilçe):	Alındığı Yer (il/ilçe):	Alındığı Yer (il/ilçe):	Alındığı Yer (il/ilçe):
Adres:	Adres:	Adres:	Adres:
Tel No:	Tel No:	Tel No:	Tel No:
5- Araç Bilgileri	Sasi No:	Sasi No:	Sasi No:
Marka ve Modeli:	Marka ve Modeli:	Marka ve Modeli:	Marka ve Modeli:
Plaka:	Plaka:	Plaka:	Plaka:
Kullanım Şekli:	Kullanım Şekli:	Kullanım Şekli:	Kullanım Şekli:
6- Trafik Sigortası Poliçe Bilgileri	Sigortalının Adı Soyadı:	Sigortalının Adı Soyadı:	Sigortalının Adı Soyadı:
T.C. Kimlik / Vergi No:	T.C. Kimlik / Vergi No:	T.C. Kimlik / Vergi No:	T.C. Kimlik / Vergi No:
Sigorta Şirketinin Unvanı:	Sigorta Şirketinin Unvanı:	Sigorta Şirketinin Unvanı:	Sigorta Şirketinin Unvanı:
Acente No:	Acente No:	Acente No:	Acente No:
Poliçe No.:	Poliçe No.:	Poliçe No.:	Poliçe No.:
TRAMER Belge No:	TRAMER Belge No:	TRAMER Belge No:	TRAMER Belge No:
Poliçenin Başlangıç-Bitiş Tarihi:	Poliçenin Başlangıç-Bitiş Tarihi:	Poliçenin Başlangıç-Bitiş Tarihi:	Poliçenin Başlangıç-Bitiş Tarihi:
9- Aracın ilk darbe aldığı yeri bir ok (→) ile gösteriniz.		9- Aracın ilk darbe aldığı yeri bir ok (→) ile gösteriniz.	
10- Çarpışma yerinin ve anının taslağını çiziniz.			
11- Sürücü görüşleri		11- Sürücü görüşleri	

Şekil 2.1. Maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı

İki veya daha fazla aracın karıştığı maddi hasarlı trafik kazalarında kazaya ait bütün detayların yer aldığı tutanak tanzim edilmesi gerekmektedir. Şekil 2.1.'de yer alan maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağı, resmi bir evraktır. Kazaya karışan taraflar kendi aralarında tutanağı doldurarak en kısa sürede kaza yerinden ayrılabilir.

2.1.2. Jandarma Genel Komutanlığı

Jandarma Genel Komutanlığı, Türkiye'de il ve ilçe belediye sınırları dışında kalan veya Emniyet Genel Müdürlüğü teşkilatı bulunmayan yerler ile Sahil Güvenlik Komutanlığı personeli bulunmayan kıyı, deniz ve sahillerde görev yapan silahlı genel kolluk kuvvetidir. Jandarma Genel Komutanlığı, İçişleri Bakanlığı'na bağlı olarak çalışmalarını yürütmektedir. Seferberlik veya savaş durumunda, Cumhurbaşkanı kararıyla Kuvvet Komutanlıklarının emrine girmektedir (Çevikbaş & Doğan, 2015).

2803 Sayılı Jandarma Teşkilat Görev ve Yetkileri Kanunu'na göre jandarmanın görevleri; adli, askeri, mülki ve diğer görevler olmak üzere farklı kategorilere ayrılmaktadır (JGK, 2023).

- Suç ve suçluların ortaya çıkarılmasını sağlamak (adli),
- Suçluları yakalamak (adli),
- Suç delillerini adli makamlara iletmek (adli),
- Cumhuriyet savcısının vermiş olduğu emirleri yerine getirmek (adli),
- Genel emniyet ve asayişin sağlanmasına yönelik hizmetlerin ilgili kanun ve yönetmeliklere uygun olarak icrasını sağlamak (mülki),
- Toplumun asayiş suçundan nasıl korunacağı hakkında bilgilendirilmesi, çocukların ve gençlerin suça sürüklenmesi ve suçta kullanılmasını önleyici tedbirlerin alınmasını sağlamak (mülki),
- Asayiş suçları hakkındaki bilgi ve istatistikleri değerlendirmek, suç analizi yapmak ve ortaya çıkan sonuçlarla birlikte asayiş suçlarının önlenmesini sağlamak (mülki),
- Suç işlenmesinin önlenmesi amacıyla faaliyetler planlamak (mülki),
- Kaçakçılığı engellemek, takip etmek ve soruşturmak (mülki),
- Ceza infaz kurumlarının ve tutukevlerinin dış korumasını sağlamak, başta adli makamlar olmak üzere çeşitli kurum ve kuruluşlara hükümlü ve tutukluların sevk ve nakillerini gerçekleştirmek (mülki),
- Kanunlarla verilen askeri görevleri yerine getirmek (askeri),

Jandarma'ya, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan değişiklik ile 01 Eylül 1997 tarihinden itibaren trafik görevi verilmiştir. Trafik görevleri, Jandarma Genel Komutanlığında Trafik Daire Başkanlığı, 68 İl Jandarma Komutanlığında Trafik Şube

Müdürlükleri, 13 İl Jandarma Komutanlığında Trafik Kısım Amirlikleri ve 89 İlçe Jandarma Komutanlığı Asayiş İstihbarat Kısım Amirliklerine bağlı Trafik İşlem Astsubaylıkları, 689 İlçe Jandarma Komutanlıklarında konuşlu Jandarma Trafik Timleri ve Motosikletli Jandarma Trafik Timleri vasıtasıyla yürütülmektedir. Jandarma Genel Komutanlığı Trafik Daire Başkanlığı'nın görevleri (JGK, 2023);

- Trafik görevleri ile ilgili faaliyetlerin, mevcut kanunlar çerçevesinde planlanmasını ve yürütülmesini sağlamak,
- Daire Başkanlığına bağlı birimler arasında koordinasyonu sağlamak, çalışmalarını takip ve koordine etmek, denetlemek, düzenli, hızlı, etkin ve mevzuata uygun olarak yürütülmesini sağlamak,
- Trafik kazaları ve kaza sonrası ölü ve yaralı sayılarının azaltılmasına yönelik tedbirler geliştirmek ve uygulamak, ilgili üst birimlere tekliflerde bulunmak,
- Önemli trafik kazalarının incelenmesi için heyet görevlendirmek,
- Jandarma trafik sorumluluk bölgesinde trafik hizmetlerinin yürütülmesi kapsamındaki eğitim, kaza, denetim ve ihtiyaç duyulabilecek diğer verilerin toplanmasını ve istatistiklerin oluşturulmasını sağlamak,
- Trafik kuruluşlarının araç, gereç ve malzeme ihtiyaçlarının analizini yapmak, günümüz teknolojisine göre yenilenmesi ve tedarigi için ilgili birimlerle koordine bulunmak,
- Trafik timlerinin yoğunluk ve etkinlik analizlerini yapmak,
- Trafik Daire Başkanlığına bağlı merkez ve il teşkilatının personel ihtiyacını ilgili makamlara bildirmek,
- Gerektiğinde jandarma trafik sorumluluk bölgesinde ülke genelini kapsayacak şekilde trafik kontrol programları (emniyet kemeri, alkol, hız kontrolü vb.) hazırlamak, illere göndermek ve sonucunu değerlendirmek,
- Trafik eğitimlerinde kullanılması gereken kitap, broşür, afiş, film, slayt, video gibi eğitici malzemelerin hazırlanması, yapımı, temini, basımı ve dağıtım konularında, ilgili makamlarla koordineli olarak çalışmalar yapmak,
- Karayolu trafik güvenliği alanında yurt içi ve yurt dışı araştırma merkezleri, üniversiteler ve benzeri bilimsel kuruluşlar tarafından hazırlanan veya derlenen bilimsel araştırma ve gelişmeleri takip etmek, bu konuda gerekli bilgileri toplamak ve değerlendirmek (Türköz & Genç, 2022).

Trafik kuruluşlarının devlet yolları ve il yolları için sorumluluk alanları belirlenirken, İl Valisi veya görevlendireceği Vali Yardımcısı başkanlığında, İl Emniyet Müdürü ve İl Jandarma Komutanı'ndan oluşturulan komisyon tarafından protokole bağlanır ve karar verilmek üzere İçişleri Bakanlığına gönderilir. Bu yollardaki sorumluluk alanları, Emniyet Genel Müdürlüğünün ve Jandarma Genel Komutanlığının görüşü alınmak suretiyle Bakan Onayı ile belirlenir (Sönmez, 2020).



Şekil 2.2. Jandarma trafik ve polis trafik sorumluluk alanı haritası (JGK, 2023)

Günümüzde Şekil 2.2.'de belirtildiği üzere, 488 575 km karayolu Jandarma Trafik Timleri sorumluluğundadır. Türkiye genelindeki otoyolların %11'i, devlet yollarının %30'u, il yollarının %85'i ve kırsal yollarının %100'ü Jandarma trafik sorumluluk bölgesinde yer almaktadır (JGK, 2023).

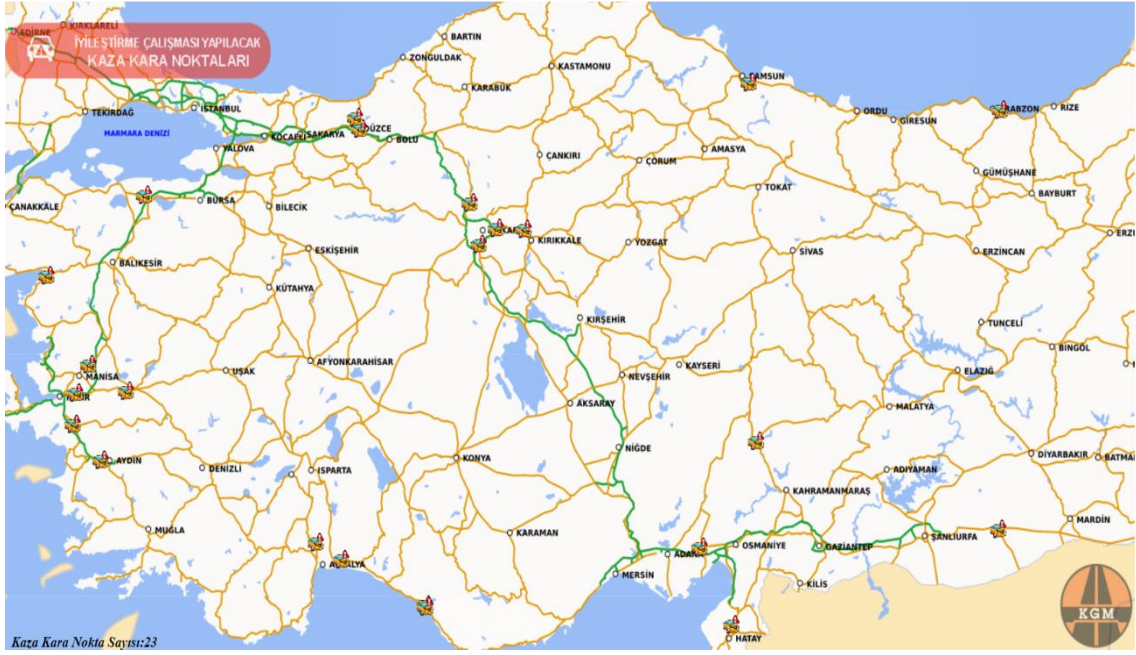
2.1.3. Karayolları Genel Müdürlüğü

Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye'de şehir içi yollar dışında tüm karayollarından sorumlu olan kurumdur. Bayındırlık Bakanlığı bünyesinde 1929 yılında Şose ve Köprüler Reisliği olarak kurulmuş olup, 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğüne dönüşmüştür. Günümüzde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı olarak faaliyet göstermektedir (Çetin ve ark., 2011).

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görevleri şunlardır (KGM, 2023);

- Otoyol, devlet yolu ve il yolları güzergahını tespit etmek ve bu güzergahtaki değişiklikleri hazırlamak,
- Yol ağı üzerindeki yol ve sanat yapılarını inşa etmek, onarmak ve emniyetli bir şekilde kullanılmalarını sağlayacak şekilde bakım altında bulundurmak,
- Projelendirme, yapım, onarım ve bakım gibi hususlar hakkında standartlar tespit ederek şartnameler hazırlamak,
- Yol ve trafik güvenliğine ait önemli hususları tespit etmek, yürütmek ve uygun göreceği yerlere yol işaret ve levhalarını tesis etmek,
- Görevini ilgilendiren işler için harita ve proje işlerini yapmak,
- Tarihi yol ağlarına ait sanat yapıları ve diğer bütün yan tesislerin ağaçlandırılması için gereken fidanlıkları, dinlenme tesislerini, trafik emniyetini sağlayacak binaları ve sosyal tesisleri, hazırlayacağı plan ve projelerine göre yapmak, yaptırmak, onarmak, işletmek, kiralamak ve bakımlarını sağlamak (Arap, 2020).

Dünyada trafik kazalarının yoğun olarak yaşandığı yol kesimlerinin ifade edilmesi amacıyla kullanılan “Kaza Kara Noktası (Accident Black Spot)” ifadesi, genel olarak belli bir kaza türünde yoğunlaşma görülen yol kesimlerini tanımlamak için kullanılmaktadır. Kazanın meydana geldiği her yerde değil, belli bir kaza türünün yaşandığı noktalara, kaza kara noktası denilmektedir. Trafik güvenliğinin sağlanması ve kaza sayılarının düşürülmesi amacıyla icra edilen çalışmalarda, kaza kara noktalarının da dikkate alınması önem kazanmaktadır (Maltaş ve ark., 2019).



Şekil 2.3. Türkiye’de kaza kara noktaları (KGM, 2023)

Ülkemizde güncel olarak 23 adet kaza kara noktası bulunmaktadır (Şekil 2.3.). Kaza kara noktalarının yerleri detaylı olarak Çizelge 2.1.’de gösterilmiştir. Kaza kara noktalarının hızlı bir şekilde ortadan kaldırılarak bu yol kesimlerinde ölüm ve yaralanmaların önlenmesi trafik güvenliğinin sağlanması açısından son derece önemlidir.

Çizelge 2.1. Kaza kara noktalarının il ve ilçe merkezlerindeki konumları (KGM, 2023)

İL ADI	KM	İL ADI	KM
Aydın/İncirliova	24+400	Düzce	33+750
Manisa/Salihli	50+400	Adana/Ceyhan	66+000
İzmir/Kemalpaşa	25+000	Hatay	30+600
Balıkesir/Ayvalık	09+000	Kahramanmaraş	03+000
Manisa/Saruhanlı	19+000	Samsun	24+200
İzmir/Torbalı	20+100	Şanlıurfa	02+560
Kırıkkale	04+500	Trabzon/Yalıncağ	05+750
Düzce	30+100	Antalya	38+200
Ankara	43+600	Antalya	01+900
Ankara	06+450	Antalya/Kestel	55+800
Ankara	05+300	Antalya/Mahmutlar	58+600
Bursa/Karacabey	24+500		

Yapılan analizlere göre, Çizelge 2.1.’de gösterilen kaza kara noktalarının oluştuğu başlıca yerler arasında; yerleşim yeri geçişleri, iniş çıkış eğimleri, tesislerin önleri, mühendislik hatasının olduğu yollar, trafik işaretlerinin ve sinyalizasyon sistemlerinin yetersiz kaldığı yerler ile yol aydınlatmasının az olduğu yerler sayılmaktadır (Murat & Şekerler, 2009).

2.1.4. Milli Eğitim Bakanlığı

Millî Eğitim Bakanlığı, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı'na bağlı olarak görevlerini icra etmektedir. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası, 430 sayılı Tevhid-i Tedrisat Kanunu, 1739 sayılı Millî Eğitim Temel Kanunu ve 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile kalkınma plan ve programları doğrultusunda millî eğitim hizmetlerini yürütmekle sorumlu olan bakanlıktır (Yılmaz, 2014).

Trafik ve Sürücü Eğitimleri Daire Başkanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak görevlerini yerine getirmektedir. Başkanlığın görevleri (Süslü & Ötken, 2020);

- Özel motorlu taşıt sürücüleri kursları, gemi adamı yetiştirme kursları, pilot yetiştirme kursları, özel ulaştırma hizmetleri mesleki eğitim ve geliştirme kursları ile iş makineleri kurslarının işlemlerini yürütmek,
- Sınava girecek olan kursiyerlerin ücret, sertifika ve benzeri iş ve işlemlerini yürütmek,
- Sürücü adaylarının adli sicil şartının uygunluğu ile ilgili iş ve işlemleri yürütmek,
- Karayolları Trafik Güvenliği Kurulunda Bakanlık temsil etmek,
- Trafik ve sürücü eğitimleri ile ilgili icra edilen sınavların daha iyi seviyeye getirilmesine yönelik çalışmalar yapmak,
- Trafik Genel Eğitim Planı ile ilgili iş ve işlemleri yürütmek, sekretarya işlemlerini yapmak.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 124'üncü maddesi gereğince, İçişleri Bakanlığı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın görüşleri alınarak, Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanan 'Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği' ile çocuk trafik eğitim parklarında yapılacak eğitim faaliyetlerinin konuları ve yöntemleri belirlenmiştir. Yapılacak olan eğitimin ders materyalleri, trafik eğitimcisi olarak görev alacak personelin nitelik ve nicelikleri, bu tesislerin bakım, onarım ve korunması ile seyyar çocuk trafik eğitim parklarının işletilmesine ilişkin hususlar düzenlenmiştir (Bolat ve ark., 2017).



Şekil 2.4. Çocuk Trafik Eğitim Parkları (MEB, 2018)

2015 ve 2016 yıllarında Türkiye genelinde Şekil 2.4.'te yer alan çocuk trafik eğitim parklarında eğitim alan toplam öğrenci sayısı 347 607'dir. Okul öncesi eğitim veren kurumlarda her yıl mayıs ayının ilk haftası 'Trafik ve İlk Yardım Haftası' olarak kutlanmaktadır (MEB, 2018).

2.1.5. Sağlık Bakanlığı

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığına bağlı olarak çalışan, sağlık işlerinden sorumlu olan bakanlıktır. Sağlık Bakanlığı'nın görev ve yetkileri şunlardır (Durmuş & Durmuş, 2019):

- Halk sağlığının korunması, geliştirilmesi, hastalık risklerinin en aza indirilmesi ve önlenmesi için incelemeler yapmak,
- Teşhis, tedavi ve rehabilite edici sağlık hizmetlerinin yürütülmesi amacıyla tedbirler almak,
- Uluslararası alanda önem arz eden sağlık problemlerinin ülkeye girmesini önlemek amacıyla tedbir almak,
- Sağlık eğitimi ve araştırma faaliyetlerini geliştirmek,
- Sağlık hizmetlerinde kullanılan ilaçların güvenli ve kaliteli bir şekilde piyasaya sokulması, insanlara ulaştırılması ve fiyatlarının belirlenmesi için çalışmalar yapmak,

- Ülkemizde açılacak olan sağlık kuruluşlarının, planlanması ve yaygınlaştırılması amacıyla çalışmalar yapmak.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından düşük ve orta gelirli ülkelerde yapılan bir araştırma sonucuna göre, trafik kazaları sonucunda yaralılara yapılan acil sağlık hizmeti, trafik kazası sonucunda ortaya çıkan ölümleri %25 oranında azaltabilmektedir. Uluslararası kuruluşlar tarafından yapılan araştırmalara göre, trafik kazaları sonucu ciddi şekilde yaralananların yarısından az bir kısmı ambulans ile hastaneye nakledilmektedir. (Sungur ve ark., 2014).

Kazazedelere yapılması gereken sağlık müdahaleleri (Polat, 2020):

- Kaza mahallinde kazazedelerin kendi kendilerine veya üçüncü kişiler tarafından sağlanan ilk müdahale,
- Kaza bilgisinin ilk ve acil yardım bilgi sistemine intikali,
- İlk yardım görevlileri tarafından yaralılara yapılan tıbbi müdahaleler,
- Ambulansta yapılan tıbbi müdahale,
- Hastanede travma tedavisi,
- Rehabilitasyon amaçlı psikolojik destek.

Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48/5 Maddesi ile bununla ilgili olarak Sağlık Bakanlığı tarafından çıkarılan 14 Eylül 2004 tarih ve 25583 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan yönetmelik gereği yapılmaktadır. Alkollü iken direksiyon başına geçen sürücüler ikinci defa tespit edildiklerinde ve 2 yılığına sürücü belgeleri geçici olarak alındığında, sürücülerin sürücü belgelerini geri almaları için katılması zorunlu olan bir eğitim programıdır. 4 haftalık eğitim sürecinin tamamlanmasına müteakip, yazılı ve kanaat notları ile başarılı görülen sürücülere, eğitim birimi tarafından ilk üç ay içerisinde, psikiyatri uzmanı ile görüşmek üzere randevu verilir. Doktor tarafından izleme ve değerlendirme görüşmesi yapılmadan eğitim tamamlanmış sayılmaz. Yapılan görüşme neticesinde başarılı olan sürücülere, Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitim Belgesi verilir. Bu eğitim programında başarısız olan sürücüler farklı gruplarla yeniden eğitime alınır (Tellioğlu ve ark., 2019).

2.1.6. Fahri Trafik Müfettişliği

Karayollarında meydana gelen trafik kazaları riskini azaltmak amacıyla, trafik polisi ve trafik jandarması dışında, trafiği denetlemede özel olarak seçilen şahıstır (Dilaveroğlu, 2022).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamında, trafik zabıtası dışında, vatandaşlarında trafik güvenliğine kendi istekleri ile katılabilmeleri için “Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliğine” bağlı olarak hayata geçirilmiştir. Bu doğrultuda 2021 yılı itibariyle toplam gönüllü sayısı 34 296’ya ulaşmıştır (EGM, 2021).

Fahri trafik müfettişi olmada aranan şartlar (Yiğit, 2016):

- Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak,
- En az kırk yaşını doldurmuş olmak,
- En az yüksekokul mezunu olmak,
- En az on yıllık sürücü belgesi sahibi olmak,
- Asli kusurlu olarak ölümlü veya yaralamalı trafik kazasına sebebiyet vermemiş olmak,
- Müracaat tarihinden geriye doğru toplam beş yıl içinde, hakkında 100 ceza puanı uygulaması sonucu sürücü belgesinin geri alınmamış olması,
- Kamu hizmetlerinden yasaklı olmamak,
- Taksirli suçlar ve aşağıda sayılan suçlar dışında tecil edilmiş hükümler hariç olmak üzere, ağır hapis veya 6 aydan fazla hapis veya affa uğramış olsalar bile devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlara, zimmet, ihtiras, irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, inancı kötüye kullanma, dolaylı iflas gibi yüz kızartıcı veya şeref ve haysiyeti kırıcı suçtan veya istimal ve istihlak kaçakçılığı hariç, kaçakçılık, resmi ihale ve alım satımlara fesat karıştırma, devlet sırlarını açığa vurma suçlarından dolayı hükümlü bulunmamak.

Fahri trafik müfettişliğine seçilen kişiler, belirli bir program dahilinde kendi illerinde eğitime tabi tutulurlar. Hazırlanmış eğitim programlarına katılmayan kişilere müfettişlik verilmez (Dilaveroğlu, 2022).

- Müfettişler tespit ettikleri kural ihlalleri ile ilgili fiziki ortamda tutanak hazırlayabildikleri gibi elektronik ortamda da tutanak düzenleyebilirler.

- Trafik güvenliği ile ilgili görüş ve öneride bulunabilirler.
- Ülkenin her yerinde görevli sayılabildikleri gibi yer ve zaman sınırları bulunmamaktadır.
- Görevlerini icra ettikleri sırada adaletli olmaları gerekmektedir.
- Araç durdurma yetkileri bulunmamaktadır.
- Belge ve evrak kontrolü yapamazlar.
- Sürücülerle herhangi bir münakaşaya giremezler.

**T.C.
EMNİYET GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

FTM Sicil Numaranız:

Kimlik Numaranız:

FTM İl Kodu:

GİRİŞ

FAHİR TRAFİK MÜFETTİŞLİĞİ TRAFİK KURALLARINI İHLALİ TESPİT UYGULAMASI

Şekil 2.5. Fahri trafik müfettişliği trafik kural ihlali tespit uygulaması (EGM, 2019)

Emniyet Genel Müdürlüğü'nün teklifi, İçişleri Bakanı'nın onayı ile valilik makamlarınca fahri trafik müfettişliği görevi verilebilmektedir. Ülkemizde yaklaşık 35 bin olan fahri trafik müfettişleri Şekil 2.5.'te yer alan mobil uygulama vasıtasıyla kural ihlallerini tespit edebilmektedirler (EGM, 2021).

2.2. Trafik Güvenliğinin Sürdürülebilirliği

Sürdürülebilirlik kavramı köken olarak Latince ‘tutmak’ anlamına gelen ‘tenere’ kelimesine dayanmaktadır. İngilizcede sürdürülebilirliğe karşılık gelen ‘sustainability’ kelimesinin kökünde bulunan ‘sustain’, ‘sürdürmek’, ‘desteklemek’ ya da ‘devam etmek’ gibi anlamlara da gelmektedir. Birleşmiş Milletler’in Bruntland Komisyonu’nun 20 Mart 1987’de yapmış olduğu bir toplantıda sürdürülebilirlik için, “hâlihazırdaki insan ihtiyaçlarının, gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme yeteneğini riske atmadan, yani gelecek nesillerin yaşamlarından çalmadan bugünkü ihtiyaçlarımızı karşılayabilmek” tanımı yapılmıştır. Oxford Üniversitesinin sözlüğünde ise “sürdürülebilirlik” kavramı için; belirli bir oranı ya da seviyeyi aynen devam ettirme, doğal kaynakları tüketmekten sakınarak doğal dengeyi koruma tanımı yapılmıştır (Aydın & Tufan, 2018).

Dünyada ve ülkemizde tartışılan trafik güvenliği konusu, Birleşmiş Milletler’in çalışma programına dahil edilmiş ve 2010 yılında yapılan toplantıda ‘Küresel Yol Güvenliğinin İyileştirilmesi’ kararı alınmıştır. Alınan bu karar neticesinde 2011-2020 yılları arasında trafik güvenliğinin sağlanabilmesi ve trafik kazalarından kaynaklı ölüm oranlarının azaltılabilmesi için ‘Yol Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı 2011-2020’ kararı ile kendisine üye ülkelerin bu konu hakkında eylem planlarını açıklamasını istemiştir. Trafik güvenliği konusunda ortaya konulan eylem planları açıklanırken amaçlanan hedef, trafik kazaları sonucu ölen veya yaralanan insanların planın eyleme geçirildiği andan itibaren on yıl süre sonucunda azaltılmasını sağlamaktır. Bu konu hakkında İsveç’te ortaya konulan “Vizyon Sıfır” ve Hollanda’daki “Sürdürülebilir Güvenlik” programları trafik güvenliği konusunda örnek olarak gösterilebilmektedir (Payam, 2012). Türkiye, BM’nin karayolu trafik güvenliği stratejisi ve eylem planı çerçevesinde;

- Trafik güvenliği konusunda toplumda farkındalık yaratmak amacıyla proje, kampanya, konferans, seminer, kitap hazırlanarak halka ulaştırılacağı,
- Medyada trafik güvenliğine katkı sağlayacak içerikli yayınların yapılacağı,
- Trafik güvenliği ile ilgili bütün kurum ve kuruluşların kendi görev alanları ile ilgili olarak gerekli çalışmaları gerçekleştireceği,
- Trafik güvenliğine ilişkin ortaya çıkabilecek tehlikeleri en aza indirebilmek maksadıyla altyapı çalışmalarının yapılacağı,

- Trafik yönetiminde; teknoloji merkezli çalışmaların yapılacağı,
- Hız, alkol, emniyet kemeri, kırmızı ışık ihlalleri ve cep telefonu kullanımı denetimleri başta olmak üzere denetim sayılarının artarak devam edeceği,
- Herkesin trafikte; sürücü, yaya ve yolcu olarak bilinçli yol kullanıcısı olmalarını sağlayıcı eğitim programlarının hayata geçirileceği ifadelerinde bulunulmuştur.

İçişleri Bakanlığı, 2018 yılı Türkiye'nin ilk 100 günlük eylem planında trafik güvenliği ile ilgili olarak 'bir önceki yılın aynı dönemine göre denetimlerin %2 oranında artırılarak, ölümlü ve yaralamalı trafik kazalarının %2 oranında azaltılması" hedefi çerçevesinde bilgilendirme, denetim ve algı yönetimi konularında çalışmalarına hız kazandırmıştır (Kavsıracı, 2018).

Çizelge 2.2. Türkiye’de trafik kazalarında yıllara göre ölü sayısı (TÜİK, 2022)

YIL	ÖLÜ SAYISI
2017	7 427
2018	6 675
2019	5 473
2020	4 866
2021	5 362

2018 Yılında trafik güvenliği ile ilgili yayınlanan ilk 100 günlük eylem planı çerçevesinde ölü sayılarında hedeflenen %2’lik azalmaya Çizelge 2.2.’de 2021 yılı hariç ulaşıldığı görülmektedir. Ancak 2020 yılını ortaya çıkan pandemi (Covid-19) nedeniyle dikkate almayacak olursak, 2021 yılındaki ölü sayısı 2019 yılındaki ölü sayısının %2’sinden daha az olduğu görülmektedir.

Sürücülere yönelik olarak algılanan yakalanma riski korkusunu yüksek seviyelerde tutabilmek amacıyla şerit ihlali, yanlış şerit değiştirme, araçla yasak olan yerde bekleme ve hatalı sollama için ‘havadan trafik denetimi uygulaması’ başlatılmıştır. Trafğin havadan denetlenmesi kapsamında özellikle trafiğin yoğun olduğu kavşak ve yollarda, şehir trafiğinin en sıkışık olduğu mesai başlangıcı ve bitiş saatlerinde ağırlıklı olmak üzere helikopter ve insansız hava araçları kullanılarak trafik denetimleri gerçekleştirilmektedir (Yaprak & Kavsıracı, 2021).



Şekil 2.6. Hava destekli trafik denetimi (JGK, 2023)

Drone kullanımı, kolluk görevlilerine birçok fayda sağlayabilmektedir. Drone kullanımındaki en büyük fayda pilota ihtiyaç duyulmamasıdır. Drone operatörleri, olayın olduğu alana fiziki olarak gitmelerine gerek kalmadan farklı uzaklıklardan olay yerini gözetleyebilmekte veya müdahalede bulunabilmektedir. Şekil 2.6.'de görüldüğü gibi taşınabilir olması ve çok küçük boyutlarda bile üretilebilmesinden dolayı personele olaylara müdahalede oldukça büyük fayda sağlamaktadır (Kavaklı, 2018).

İçişleri Bakanlığı, 'Bu Yolda Hep Birlikteyiz' projesi ile 2018 yılı Eylül, Ekim ve Kasım aylarını kapsayan 100 günlük eylem planı çerçevesinde emniyet kemeri kullanımının yaygınlaştırılması, direksiyon başında iken cep telefonu kullanımının önlenmesi, aşırı hız yapılmasının önüne geçilmesi ve alkollü araç kullanılmaması kapsamında, Türkiye genelinde denetim sayılarını arttırmıştır (Sümer & Kaygısız, 2015).

Trafikte caydırıcılık yaratmak amacıyla maket trafik aracı uygulamasına geçilmiştir. Maket trafik arabası yerleştirilmiş ve yerleştirilen bölgelerde trafik kazalarında %17,5 oranında azalma meydana gelmiştir (Kavsıracı ve ark., 2021).



Şekil 2.7. Karayollarında maket trafik arabası modeli (Yılmaz, 2020)

2017 Yılından itibaren karayollarına Şekil 2.7.'de yer alan maket trafik polisi ve trafik arabası polis bölgesinde 420, jandarma bölgesinde 347 olmak üzere kazaların yoğun olarak yaşandığı bölgelere yerleştirilmiştir.

Trafik psikolojisinin en önemli amaçlarından birisi yol güvenliğini arttırmaktır. Bunu başarmak için, kaza ve kazada zarar görme oranını azaltmak başlıca hedefler arasındadır. Güvenli sürüş dikkat ve motor kontrol gibi bilişsel süreçleri içeren karmaşık bir süreçtir. Bu süreçler sonucunda psiko-teknik değerlendirme testleri ile objektif ve hassas olarak değerlendirilerek sürücü performansı ve kazaya yatkınlık arasında ilişkiler bulunmuştur (Shinar, 1977). Psiko-teknik değerlendirme trafik güvenliğini sağlamada sürücülerin sürücülük becerilerini test ederek, sürücülük ile ilgili gerekli becerileri zayıf olanların trafiğe çıkmasına engel olarak veya eksik kalan kısımlar ile ilgili eğitim vererek katkıda bulunmaktadır. Psiko-teknik değerlendirme, görsel ve işitsel uyaranlara doğru tepki hızlarını, muhakeme yeteneğini, görme alanlarını, el, göz ve ayak koordinasyonunu, seçici ve sürekli dikkat düzeylerini, hız ve mesafe tahmin becerilerini, sürücü davranış ve tutumlarını ölçmeyi amaçlamaktadır.



Şekil 2.8. Psiko-teknik test uygulaması (<https://www.bursapsikoteknik.com.tr>, 2019)

Psiko-teknik Değerlendirme ve Test İşlemlerine İlişkin Uygulama ve Esaslarla ilgili Yönetmelik kapsamında, Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) kararı ile il sınırları içerisinde, toplu taşıma hizmeti veren araçlarda çalışmakta olan şoförleri, yeni işe başlayacak şoförleri ve idare encümeninin uygun göreceği şahıs ve kurum şoförlerini kapsayan Şekil 2.8.'te belirtilen bilgisayar destekli psiko-teknik test uygulaması getirilmiştir (Şahin & Aktepe, 2021).

2.3. Trafik Güvenliği Açısından Bilgi Sistemleri

Trafikte hem yolcu hem de yük taşımacılığı hizmetlerinde artan talepler bulunmaktadır. Ortaya çıkan bu taleplerin daha etkin ve daha güvenli bir şekilde karşılanması amacıyla teknolojiye de faydalanılarak bilgi sistemleri oluşturulmuştur. Bilgi sistemleri ile istenilen bilgilere hızlı ve etkin bir şekilde erişim sağlanarak ekonomik, çevresel ve toplumsal açıdan sürdürülebilir çözümler sunulmaya çalışılmaktadır. Ayrıca, sosyal adalete dayalı bir toplum oluşturma temel öncelikleri arasında yer alan daha hızlı ve güvenli bir hareketliliği sağlaması açısından bilgi sistemlerinin rolü oldukça önemlidir (İçten, 2021).

Bilgi sistemleri, trafik güvenliğinin temelini oluşturan, işleten ve kullanan kişilerin veya kurumların maruz kaldığı maliyetlerin azalmasını sağlamaktadır. Verimliliği arttırmakta,

seyahat bilgileri ile ortaya çıkan talepleri bir araya getirerek seyahat seçeneklerini ve mobilitayı çoğaltmaktadır. Çevreye olan zararlı etkilerin azalmasına neden olmakta ve kaynakların verimli kullanılmasını sağlamaktadır. Güvenliğe yönelik uygulamalar ile insan sağlığı ve sosyal yapının korunmasına yardımcı olmaktadır (Tufan, 2014).

Geliştirilen sistemlerle sürücüler tehlikeli durum ve şartlara karşı önceden uyarılabilmektedirler. Gerektiğinde sürücüye doğrudan müdahale edilmektedir. Güvenlik ile alakalı trafikte yer alan kuralların denetlenmesi ile de trafik kazaları azaltılmaya çalışılmaktadır (İçten, 2021).

Trafik güvenliğinin artırılması açısından yolların daha emniyetli hale gelmesi amacıyla geliştirilen bazı uygulamalar (Karlı & Çelikyay, 2022);

- Akıllı hız kontrolü,
- Yol ve hava koşulları izleme ve uyarı sistemleri,
- Olumsuz durumlar ve olay tespit ve uyarıları,
- Çarpışma uyarısı,
- Acil araç öncelik hakkı,
- Sürücü izleme ve görüş iyileştirme sistemleri,
- Elektronik denetleme,
- Kargo izleme sistemleri,
- Acil durum yol işaret ve önceliği.

Sürücülerin trafikte daha planlı bir şekilde seyahat edebilmeleri maksadıyla bazı bilgi sistemleri geliştirilmiştir;

- Coğrafi bilgi sistemi (CBS),
- Ulaşım bilgi sistemi,
- Trafik kaza bilgi sistemi.

2.3.1. Coğrafi bilgi sistemi

Coğrafi bilgi sistemi, belirli bir hedef doğrultusunda yeryüzüne ait gerçek verilerin toplanması, depolanması, sorgulanması ve görüntülenmesi işlemlerini yerine getiren araçların tümüdür. Yeryüzü ile ilgili verileri analiz etme ve depolama bütün CBS tanımlamalarının temel bileşenlerini oluşturmaktadır. Genel anlamda CBS, coğrafi

içeriği olan sorunları çözümlemede yardımcı olan bir sistemdir. Coğrafi bilgi sisteminin beş farklı bileşeni bulunmaktadır. Bunlar;

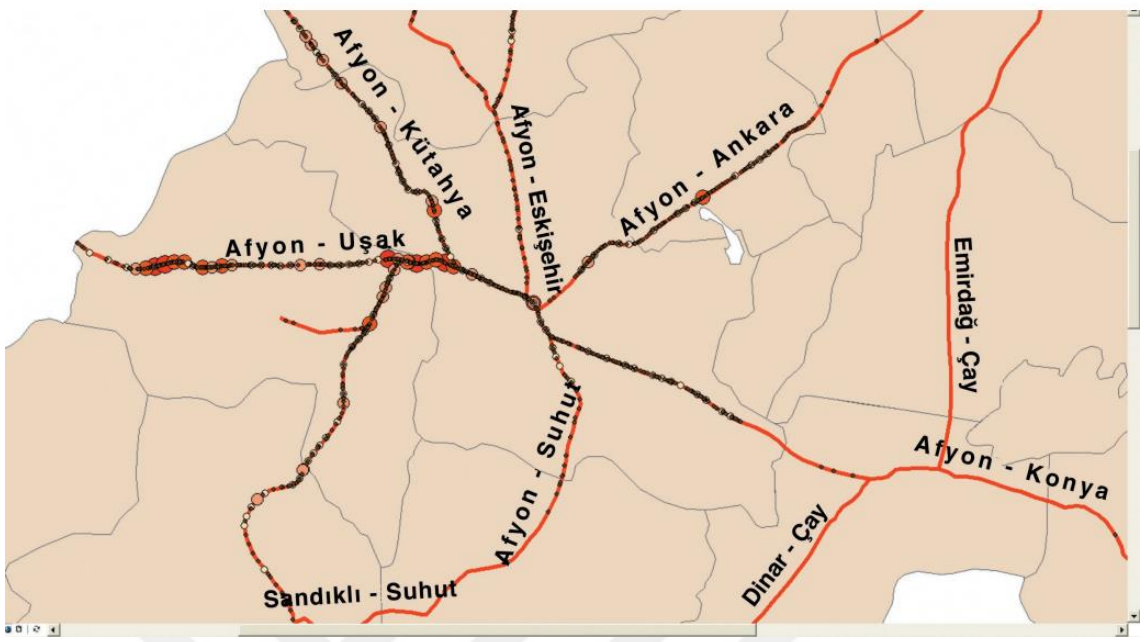
- Yazılım,
- Donanım,
- Veri,
- İnsanlar,
- Metot.

Coğrafi bilgi sisteminin içinde en çok kullanılan uygulamalar;

- Kent bilgi sistemi,
- Orman bilgi sistemi,
- Karayolları bilgi sistemi,
- Arazi bilgi sistemi,
- Tapu ve kadastro bilgi sistemi,
- Lojistik bilgi sistemi,
- İç güvenlik bilgi sistemi,
- Araç izleme bilgi sistemi,
- Trafik bilgi sistemi,
- Kampüs bilgi sistemi,
- Deprem bilgi sistemi.

Ülkemizde yapılan kaza analizleri, trafik kaza raporları incelenerek yapılmaktadır. Trafik kaza raporları, kazanın olmasına müteakip trafik zabıtalrı tarafından düzenlenen raporlardır. Kaza raporunda, kazanın meydana geliş şekli çarpışma diyagramı çizilerek anlatılmaktadır. İstatistiksel veriler elde edilebilmek amacıyla da coğrafi bilgi sistemi vasıtasıyla işaretleme yapılarak kayıt altına alınabilmektedir (Üstündağ & Duran, 2009).

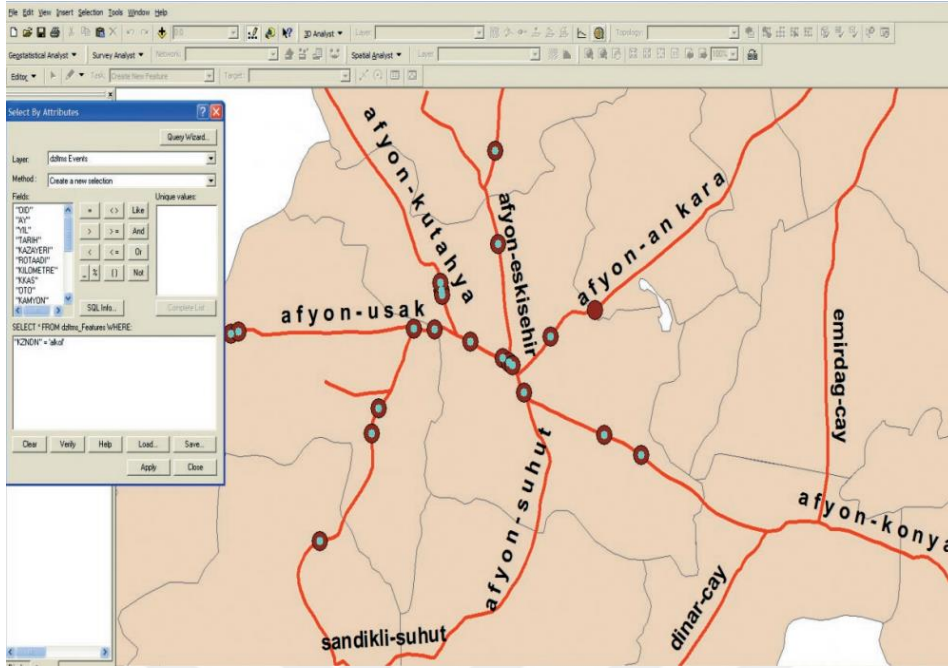
Trafik yönetimi konusunda önemli bir yeri olan coğrafi bilgi sisteminde alınan haritalar sayesinde çeşitli planlamalar yapılarak, karayolları üzerinde yer alan kör noktalar belirlenebilir ve yine bu doğrultuda kaza olan yerlerde kaza istatistikleri harita üzerinde işaretlenerek daha sağlıklı planlama yapılması sağlanabilmektedir (Üstündağ & Duran, 2009).



Şekil 2.9. Afyon ili kaza adetlerine göre trafik kazalarını gösteren harita (Erdoğan & Güllü, 2004)

Coğrafi bilgi sistemi üzerinden Şekil 2.9.'te yapılan çalışma ile CBS entegrasyonlu trafik kazaları veri tabanı oluşturularak, kaza sayılarında artış olan yerler, aylara göre kazalarda artış gösteren yerler, zincirleme kaza olan veya olabilecek yerler belirlenebilmektedir. Kaza tiplerine, kazaya karışan araç türlerine ve ölü ve yaralı sayılarına göre istatistiksel analizler yapılabilmektedir (Erdoğan & Güllü, 2004).

Coğrafi bilgi sistemleri ile yapılan haritalarda, farklı kaza tipleri farklı sembollerle gösterilerek, meydana gelen kazaların hangi yollarda daha fazla yoğunlaştığı ve neralere ağırlık verilmesi gerektiği belirlenebilmektedir (Akın & Eryılmaz, 2001).



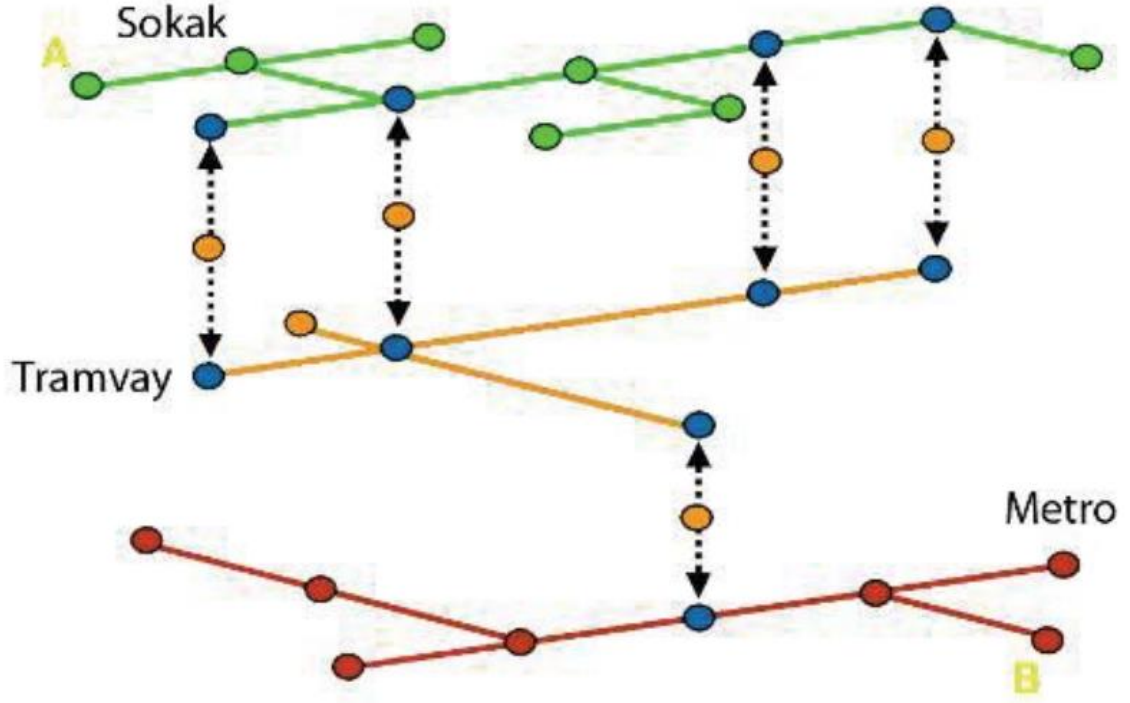
Şekil 2.10. Afyon ilinde alkol nedeniyle meydana gelen kazalar ve karayollarındaki dağılımı (Erdoğan & Güllü, 2004)

Afyon ilinde meydana gelen trafik kaza istatistikleri neticesinde Şekil 2.10.'da, alkol nedeniyle meydana gelen kazaların yerleri haritada işaretlenerek gösterilmiştir. Haritada işaretlenen yerlerde kolluk kuvvetleri tarafından gerekli önlemler alınarak kaza sayılarının azaltılması hedeflenmektedir.

2.3.2. Ulaşım bilgi sistemi

Gelişmiş veya gelişmekte olan şehirlerde, değişen nüfusa bağlı olarak, özellikle ulaşım ağının karmaşık hale gelmesi, bu ağın idare edilmesi ve planlanması açısından büyük zorluklar ortaya çıkarmaktadır. Farklı şehirlerin ulaşım ağlarının birbirleri ile ilişkilerinin olması yol kullanıcıları açısından büyük öneme sahiptir (Güneri & Batuk, 2011).

Kara yolları, tren yolları, nehirler, boru hatları, telefon ve elektrik hatları gibi birbirlerine çizgi özelliklerle bağlı sistemler ağ olarak adlandırılır. Ağ yapıları üzerinden, belirli bir bölgeden farklı bir bölgeye gidebilme özelliği bulunmaktadır (Kuşdoğan & Doğruer, 2021).



Şekil 2.11. Yol, tramvay ve metrodan oluşan ağı bağlantıları (Erden ve ark., 2003)

Toplu taşıma ağında; istasyonlar, istasyon girişleri, düğümleri ve bunlar arasındaki yollarda, bağlantı hatlarını oluşturmaktadır. Toplu taşıma ağlarında, özellikle Şekil 2.11.'de yer alan tramvay ve metro ile ilgili durumlarda istasyonlar arasındaki ulaşılabilirlik oldukça önemlidir.

Ulaşım bilgi sistemlerinde;

- Sefer planları gün bazında tutulabilmektedir. Farklı gün zamanlarda daha değişik ulaşım planları kullanılabilmektedir.
- Şoför, izin, rapor, vardiya ve araç durumuna göre 'Şoför ve Araç Atama' algoritması ile otomatik atama yapılabilmektedir.
- Şoföre ya da tüm şoförlere duyuru yapılabilir.
- Kaza bilgileri ve süreçlerinin işleyişi takip edilebilmektedir.
- Kaza yerleri harita üzerinde detaylı bir şekilde gösterilmektedir.
- Harita üzerinden detaylı bilgilere ulaşılabilir.
- Arızalı araç ve eksik çalışma takibi yapılabilir.

- Durak ihaleleri ve yapım onarım süreçleri takip edilebilmektedir.
- Ücret tarifeleri tutulabilmektedir.

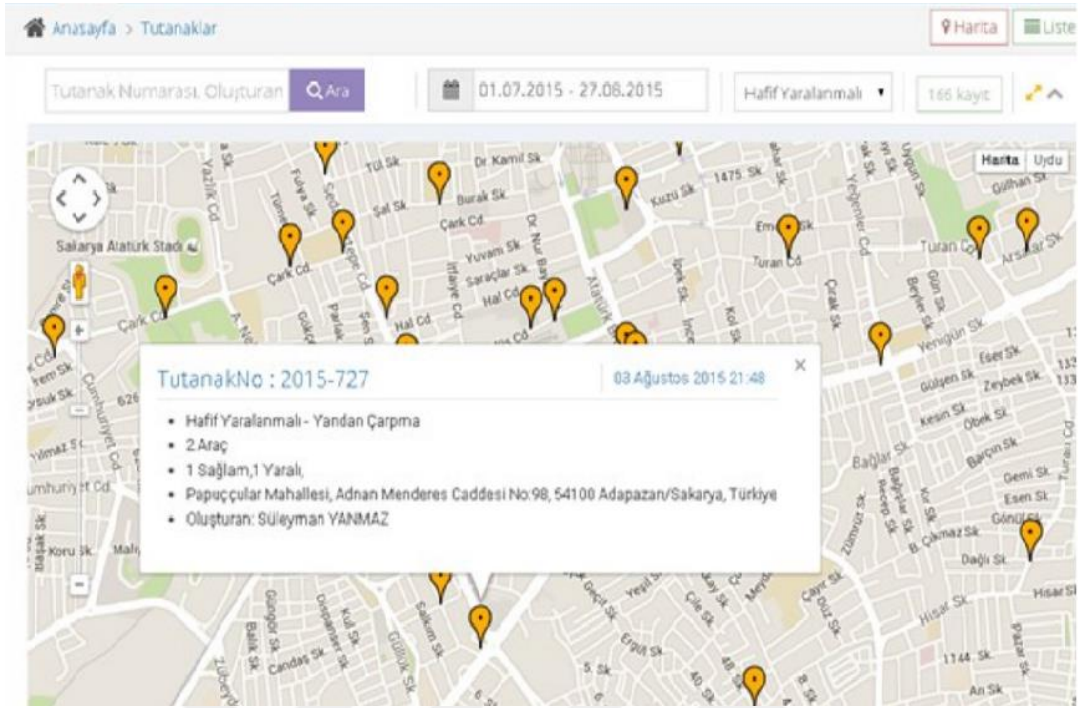
2.3.3. Trafik kaza bilgi sistemi

Trafik kaza bilgi sistemi, trafik ile ilgili bütün verilere istenildiği zaman anında ulaşılabilecek bir bilgi sistemidir. Maddi hasarlı trafik kazası tespit tutanağında yer alan bütün bilgileri içermektedir. Trafik kazası tespit tutanağının elektronik ortamda doldurulması ile fiziki kayıt işlemi ortadan kalkmıştır. Trafik kazasının olduğu bölgenin koordinatlarının elektronik ortamda yer alan harita üzerinde işaretlenebilir olması trafik kaza analizlerinin yapılmasında katkı sağlamıştır. Geçmiş yıllarda, trafik kazası sonucunda trafik zabıtalrı tarafından doldurulan tutanakların süresi uzun zaman alırken, günümüzde bu süre daha da azalmıştır (Geçer ve ark., 2016).



Şekil 2.12. Trafik kaza bilgi sistemi giriş sayfası (EGM, 2019)

İnternet üzerinden giriş yapılabilen Şekil 2.12.'de yer alan programa, Emniyet Genel Müdürlüğü mensubu yetki verilen personeller giriş yapabilmektedir. Trafik kazaları ile ilgili bilgilerin yer aldığı sayfada sadece yetki verilen kişiler, yetki verildikleri bilgilere erişebilmektedir.



Şekil 2.14. Kaza yerleri haritası (EGM, 2019)

Meydana gelen trafik kazaları, tutanakları ile sisteme girilerek Şekil 2.14.'te yer alan harita üzerinde kayıt altına alınmaktadır. Harita üzerinde kayıt altına alınan noktalar trafik zabıtalınca incelenerek önlemler alınmasına olanak sağlamaktadır.

2.4. Trafik Denetimi

Denetim, bir kurumun icra ettiği faaliyetlerin ve işlemlerin önceden belirlenen amaçlara ve kurallara uygun olarak gerçekleşip gerçekleşmediğinin belirlenebilmesi için incelenmesidir. Bu bir süreç halinde olacak olup, denetim sonucunda elde edilen bulgular hakkında raporlar yazılmaktadır. Yazılan raporlar neticesinde ortaya çıkan noksanlıklar hakkında çözüm önerileri sunulmaktadır (Bozkurt, 2013).

Trafik denetimi; yol kullanıcılarının trafik kurallarına uyup uymadıklarını, araçları ve araçlarda bulundurulması gerekli belgeleri ve sürücülere ait bulunması gereken evrakları denetleyerek, eksiklik veya aykırılık tespit edilmesi halinde gerekli yasal işlemlerin yapılmasıdır (Uyurca & Atılğan, 2016).

Sürücülerin trafik kurallarına uymalarının sağlanması açısından en etkili mücadele yöntemi trafik denetimleridir. Sürücülerin davranışlarında kurallara uyma yönünde değişiklik oluşturulabilmesi için; “Algılanan Yakalanma Risk Duygusu” olarak ifade

edilen, sürücünün kural ihlali yaptığında yakalanacağına dair anlayışın kuvvetlendirilmesi ve ihlal tespitinin hemen ardından cezai yaptırımının takibinin yapılması gerekmektedir (Delice, 2012).

Trafik denetiminin nitelikli bir şekilde icra edilmesinde dikkat edilecek hususlar (Kır, 2010);

- Denetim yoğun olmalıdır.
- Denetimlerde toplum desteği sağlanmalıdır.
- Denetimlerin niyet ve maksadı iyi belirlenmelidir.
- Denetim yeterli sayıda personelle yapılmalıdır.
- Denetim hukuka uygun ve adil olarak gerçekleştirilmelidir.
- Denetim personeli tecrübeli kişiler arasından seçilmelidir.
- Cezalandırma ihlali takip edilmelidir.
- Teknolojiden mutlaka yararlanılmalıdır.

Türkiye’de trafik kazalarının azaltılması için yapılan denetimler önem kazanmıştır. Bu doğrultuda kolluk kuvvetlerinin geleneksel denetimlerinin yanında teknolojiden de yararlanılması trafik kazalarının azaltılmasında önemli rol oynamıştır (Kavıracı ve ark., 2021).

Çizelge 2.3. Türkiye’de 2009-2018 yılları arasında toplam taşıt sayısına göre trafikte denetlenen araç sayısı (TÜİK, 2019)

Yıl	Toplam Taşıt Sayısı	Denetlenen Araç Sayısı
2009	14 316 700	15 814 317
2010	15 095 603	17 219 088
2011	16 089 528	18 126 683
2012	17 033 413	19 435 970
2013	17 939 447	24 838 989
2014	18 828 721	25 054 352
2015	19 994 472	22 722 797
2016	21 090 424	24 030 506
2017	22 218 945	30 550 987
2018	22 865 921	34 896 154

Ülkemizde bulunan toplam taşıt sayısı Çizelge 2.3.’te görüldüğü üzere, 2009 yılından 2018 yılına kadar sürekli artış içinde olmuştur. Taşıt sayılarında meydana gelen artışlar, trafikte araç denetimlerinin daha sık yapılmasını beraberinde getirmektedir. Çizelge 2.3. incelendiğinde, denetlenen araç sayısının her yıl toplam taşıt sayısına göre daha fazla

olduğu görülmektedir. 2009 yılında denetlenen araç sayısının toplam taşıt sayısına oranı %110.46 iken, 2018 yılında bu oranın %152.61 olduğu görülmektedir.

Dünyada trafik kazaları sonucunda ortaya çıkan ölümlerin ana nedenleri arasında aşırı hız gösterilmektedir. Aşırı hız, diğer nedenlere bağlı olarak meydana gelen trafik kazalarının da oranını artıran temel etkidir. Hıza dayalı can kayıplarının azaltılması için mühendislik tedbirleri, araç içi teknolojilerin kullanımı ve hız yapma alışkanlığının ortadan kaldırılması icra edilecek olan trafik denetimleriyle mümkündür. Hız arttıkça durma mesafesi uzamakta, görüş açısı ve direksiyon hakimiyeti azalmaktadır. Aşırı hızdan kaynaklanan geçme hataları ve çarpma şiddeti artmaktadır. Bu nedenlerden dolayı hızdan kaynaklanan trafik kazalarında ölüm oranları artmaktadır (Çubuk & Hatipoğlu, 2006).

Trafik güvenliğini tehlikeye sokan en önemli nedenlerden birisi de alkol etkisinde araç kullanılmasıdır. Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak, sürücülerin trafik kurallarına ve kısıtlamalarına uygun şekilde araç kullanılmasına yönlendirilmesi, alkol etkisinde araç kullanımından kaynaklanan trafik kazalarının da azalmasına neden olacaktır. EGM tarafından yapılan bir araştırma sonucunda, 2019 yılında yapılan trafik denetimlerinde 198 301 sürücünün alkol etkisinde araç kullandığı, aynı dönemde meydana gelen ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında sürücü kusurlarının %1.3'ünü ise alkollü olarak araç kullanmanın oluşturduğu tespit edilmiştir (EGM, 2020).

Emniyet kemeri kullanımının yasal olarak zorunluluk haline gelmesi ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Avustralya'nın Viktorya eyaletinde emniyet kemeri kullanımı 1970 yılında zorunlu hale getirilmiştir. ABD'de ise ilk olarak New York eyaletinde 1984 yılında emniyet kemeri kullanımı zorunlu hale getirilmiştir. Ülkemizde ise emniyet kemeri kullanımı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve yönetmeliklerle 1985 yılında şehir dışında, 1992 yılında da şehir içinde zorunlu hale getirilmiştir (Delice & Demir, 2015). Ortadoğu Teknik Üniversitesi ve EGM tarafından yapılan bir araştırmada, Türkiye genelinde sürücülerin %50.1'i, sürücünün yanında seyahat eden yolcuların %40.6'sı emniyet kemeri kullanmaktadır. Şehir içinde bu oranlar sırasıyla %42.4 ve %31'dir. Aynı oranlar şehir dışında sırasıyla %61.5 ve %52.2 olarak tespit edilmiştir (EGM, 2020).

Araç kullanırken sürücülerin dikkatini dağıtan unsurlardan birisi de cep telefonudur. Dünyada ve ülkemizde akıllı telefon yaygınlığı, trafik güvenliğini olumsuz yönde tehdit etmektedir. Yapılan araştırmalara göre kazaların %10-30 arasındaki nedeninin dikkati dağıtan unsurlardan meydana geldiği ve bu unsurlar arasında en fazla orana sahip olan cep telefonu olduğu gözlemlenmiştir. Yapılan araştırmalar neticesinde, cep telefonu kullanan sürücülerin, kullanmayanlara oranla dört kat daha fazla kazaya karışma ihtimalleri olduğu saptanmıştır (Büyükbaş ve ark., 2019).

Çizelge 2.4. Türkiye’de 2018 yılına ait denetim türlerine göre denetlenen araç sayısı (TÜİK, 2019)

Denetim Türü	Denetim Oranı (%)
Emniyet kemeri denetimi	40
Trafik ışık ve işaret ihlali denetimi	1
Kazalara müdahaledeki kontroller	1
Durdurularak yapılan denetimler	2
Okul servis araçları denetimi	1
Terminalde yolcu taşıyan araçlar ve sürücüler	7
Yük taşıyan araçlar ve sürücüler	20
Yolcu taşımacılığı yapan araçlar ve sürücüler	7
Radarla hız denetimi	2
Alkol denetimi	16
Motosiklet ve motorlu bisiklet denetimi	3

Ülkemizde, 2018 yılına ait denetlenen araç sayısı Çizelge 2.3.’te incelendiğinde 34 896 154 olduğu görülmektedir. Kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen denetimler neticesinde %40’lık payla en fazla denetlenen tür olarak emniyet kemeri denetimi olduğu çizelge 2.4.’te görülmektedir. Ülkemizde 2018 yılında 13 958 462 kişiye emniyet kemeri kontrolü yapılmıştır. Denetim türleri arasında %16’lık paya sahip olan alkol denetimlerine 5 583 385 araç sürücüsü katılmıştır.

Ülkemizde trafik denetimlerinin bir düzen içerisinde yapılabilmesi amacıyla düzenlenen; trafik denetimlerinde ve trafik kazalarında alınacak önlemlere ilişkin yönergeye göre, icra edilecek olan denetim çeşitleri;

- Seyir halinde denetim,
- İhbarlı denetim,
- Sabit denetim,
- Elektronik sistemlerle denetim, olmak üzere dört sınıfa ayrılmıştır.

2.4.1. Seyir halinde denetim

Karayolunda trafik kural ihlali bulanan veya gerekli şartları yerine getirmeyen sürücülerin tespit edilmesi ve trafik güvenliğini etkileyecek olumsuzlukların tespit edilerek giderilmesi amacı ile denetim faaliyetlerinde bulunan trafik ekibinin kendi sorumluluk alanı içerisinde hareket halinde bulunarak yaptığı denetim şeklidir (JGK, 2023).

Trafik zabıtalrı, karayollarında hareket halinde olarak sürücüler üzerinde “algılanan yakalanma riski” duygusunu geliştirmek amacıyla seyir halinde denetim faaliyetlerinde bulunmaktadır. Seyir halinde denetim faaliyeti icra edilirken, sürücüler üzerinde sürekli izlenildikleri algısının oluşturulmasının yanı sıra trafik kurallarına sürücüler tarafından uyulması gerektiği mesajı verilmektedir. Bu şekilde sürücülerin akan trafikte de kolluk kuvvetleri tarafından izlenildikleri, yaptıkları her hareketin kayıt altına alındığının algısı oluşmaktadır. Trafik denetimleri içerisinde en fazla maliyete sahip olan denetleme faaliyeti olduğundan, sorumluluk alanlarının geniş olmasından ve bütün alanın denetlenmesinin yeterince zor olmasından dolayı fazla tercih edilememektedir (Kavsıracı, 2018).

Seyir halinde denetim görevi, araçla sorumluluk alanında devriye faaliyeti icra etmek değildir. Trafikte kural ihlali yapan sürücülerin davranışlarında değişiklik oluşturulabilmesi amaçlanmaktadır. Seyir halinde denetimle görevlendirilen kolluk kuvvetlerinin kural dışı davranışlara anında müdahale etmesi gerekmektedir.



Şekil 2.15. Seyir halinde denetim yapan kolluk kuvveti (JGK, 2023)

Kolluk kuvvetleri tarafından, Şekil 2.15.'te icra edilen seyir halinde denetim faaliyetinde yapılacak olan bazı denetimler şunlardır;

- Hız denetimi,
- Şerit denetimi,
- Trafik işaret ve levhası denetimi,
- Sollama ve makas atma denetimi,
- Takip mesafesi denetimi,
- Alkollü araç kullanma denetimi,
- Yük ve yolcu denetimi,
- Geçiş üstünlüğünün kullanılması denetimi,
- Cep telefonu ile araç kullanma denetimi.

2.4.2. İhbarlı denetim

Denetim faaliyetinde bulunan resmi veya sivil trafik zabıtasının, karayolunda hareket halinde veya sabit bulunarak tespit edilen trafik kural ihlalini, muhabere cihazlarıyla uygulama yapan ekibe bildirmesi şekliyle yapılan denetim şeklidir. İhbarlı trafik denetimleri helikopter ve insansız hava araçları gibi cihazlarla da yapılabilmektedir (JGK, 2023).

Günümüzde ihbarlı denetime en çok radar uygulamalarında rastlanmaktadır. Radar aracının ön kısmı aynı güzergahta yolculuk eden araçların olduğu yöne doğru yerleştirilir. Yerleştirilen radar aracının içinde kolluk görevlisi bulunur. Kanun ile belirlenmiş hız sınırını aşan araçların plakaları, radar aracının bulunduğu yerin ileri istikametinde beklemekte olan uygulama ekibine muhabere vasıtaları ile bildirilir. Uygulama ekibi, hız kuralını ihlal eden aracı, dubalarla kontrollü bir şekilde daraltılan yolda uygun bir noktaya çeker ve gerekli idari para cezasını yazarak sürücüye tebliğ eder.



Şekil 2.16. İhbar üzerine cezai işlem uygulayan kolluk kuvveti (EGM, 2023)

Aracıyla seyir halinde olan sürücüler, alkollü direksiyon başına geçtiklerinde veya cep telefonu ile araç kullandıklarında, insansız hava araçları veya kameralar vasıtasıyla tespit edilmektedir. Tespit edilen araç sürücüleri yol güzergahında bulunan kolluk kuvvetlerine

ihbar edilir. İhbar edilen sürücüler, kolluk kuvvetleri tarafından Şekil 2.16.'da gösterildiği gibi yol güzergahında uygun kontrol noktasında durdurularak gerekli cezayı alırlar.

İhbarlı denetim şeklinde, sürücülerin seyir halinde işledikleri kural ihlallerinin belirlenerek cezai işlem yapılması amacıyla sıklıkla uygulanmaktadır. İhbarlı denetim gerek düşük maliyeti gerekse sürücüler üzerindeki algı bakımından son derece etkili bir yöntemdir (Avcı & Bilgin, 2019).

İhbarlı denetimi, seyir halinde yapılan denetim şekline ayıran en önemli özellik, bir ihbar edenin bulunması ve tespit edilen aracın bir çevirme ekibi tarafından durdurularak cezai işlem uygulanmasıdır (Önal, 2006).

İhbar üzerine cezai işlem uygulanan kural ihlalleri şunlardır (EGM, 2023);

- Emniyet kemeri takmamak,
- Alkollü araç kullanmak,
- Yaya geçitlerinde yayalara geçiş hakkı tanımamak,
- Kırmızı ışıpta geçmek,
- Sinyal vermeden dönüş yapmak,
- Seyir halindeyken cep telefonu ile konuşmak,
- Takip mesafesine uymamak.

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından 11 Aralık 2020 tarihinde sivil ve resmi ekiplerce yapılan ihbarlı denetim sonucunda (EGM, 2021);

- 5 476 Sürücünün kırmızı ışık ihlali yaptığı,
- 490 Sürücünün trafik işaret ve levhalarına uymadığı tespit edilmiştir. Yapılan cezai işlemler sonucunda;
- 214 Araç trafikten menedilmiştir.
- 12 Sürücünün ehliyeti geçici olarak alınmıştır.

2.4.3. Sabit denetim

Trafik zabıtası tarafından, karayolu kenarında ve güvenli bir yerde bulunmak şartıyla yapılan denetim şeklidir. Bu denetim şeklinde sürücülerin herhangi bir kural ihlali yapıp yapmadığına bakılmamaktadır. Daha önceden trafik denetim programında belirtilen denetim türüne yönelik, araçların tamamına veya rastgele seçilen bir kısmına bakılmaktadır. Sürücülere ait belgeler denetlenerek, kural ihlali tespit edilmesi halinde yasal işlem yapılmaktadır (Cankara, 2020).

Sabit denetim faaliyetlerinin icra edilmesinde, kazaların önlenmesine yönelik sürücü davranışları üzerinde doğrudan bir etkisi bulunmamaktadır. Bu denetim şeklinde, araçların kazalara neden olabilecek riskli ve teknik şartlara uygun olmayan durumlarının önlenmesi hedeflenmektedir. Trafiğe çıkacak araçlarda bulunması gereken hukuken zorunlu olan belgeler denetlenmektedir (Önal, 2006).

Bu denetim türünde daha çok evrak ve alkol kontrolü yapılmaktadır. Özellikle akşam saatlerinde trafik zabıtalrı tarafından yapılan sabit denetim faaliyetlerinde, uykulu olarak araç kullandığı tespit edilen araç sürücülerinin, araçtan indirilerek uykularının açılmasının sağlanması geri kalan yolculuklarında daha güvenli bir seyahat geçirmeleri açısından oldukça önemli olduğu görülmektedir.



Şekil 2.17. Sabit trafik denetim faaliyeti (JGK, 2023)

Yol kenarında sabit olarak bulunan trafik ekiplerinin, karayolunda sürücüler tarafından rahatlıkla görülebilecek yer, konum ve pozisyonunda olmaları gerekmektedir. Trafik akışını etkilemeyecek ve Şekil 2.17.'de görüldüğü gibi her an karayoluna çıkabilecek şekilde konuşlanılması gerekmektedir. Otoyollarda, şehirlerarası karayollarında ve köy yollarında yola 90 derece açıyla trafik araçlarının park edilmesi gerekmektedir (EGM, 2011).

Sabit denetim faaliyeti icra edilirken;

- Yetkili kişiler tarafından sabit denetim yapılacak karayolu kesimi, zamanı ve hangi araçlar üzerinde hangi denetimlerin yapılacağının önceden belirlenmesi gerekmektedir.
- Sabit denetim yapılacak karayolu kesiminde ekip araçlarının konuşlanacağı ve denetime tabi tutulacak araçların kontrol edilebileceği, yeterli ve güvenli bir alan olmasına özen gösterilir.
- Denetim alanı içinde, tüm yönlerden ve en uzak mesafeden görülebilecek geometrik yapıya sahip yollar seçilir. Muhabere vasıtalarının kesintisiz ve anlaşılabilir şekilde çalışabileceği karayolu kesimleri seçilir.
- Hava ve yol şartlarının (viraj, köprü) güvenli olmadığı zamanlarda sabit denetim yapılmaz.
- Otoyollarda acil ve zorunlu haller dışında sabit denetim yapılmaz.
- Denetlenecek araçları denetleyecek olan personel ve araç sayısı denetimin en iyi şekilde icra edilebilmesi açısından oldukça önemlidir.
- Denetime tabi tutulacak araç sayısı, personel sayısından fazla olamaz.
- Denetlenmiş ve işlemleri tamamlanmış olan araçların güvenli bir şekilde tekrar karayolu trafiğine katılımı sağlanır.

Trafik zabıtası tarafından icra edilen sabit denetim faaliyetlerinde, bakılması gereken önemli hususlar şunlardır (Uyurca & Atılğan, 2016);

- Sürücülere ait belgeler,
- Sürücülerin sağlık durumlarında araç kullanmayı engelleyici bir durumlarının olup olmadığı,
- Araçların teknik şartnamelere uygunluğu,
- Araçların muayene süresi,

- Alkol etkisi altında araç kullanılıp kullanılmadığı,
- Araç lastikleri,
- Araçların dingil ağırlıkları.

2.4.4. Elektronik Sistemlerle Denetim

Sürücüler tarafından yapılan trafik kural ihlallerinin, elektronik trafik denetleme sistemleri kullanılarak izlenip tespit edilmesi şeklinde yapılan denetim şeklidir (JGK, 2023).

Elektronik sistemlerle icra edilen denetimlerde; özellikle kırmızı ışık ihlalleri, hız ihlalleri, emniyet şeridi ihlalleri ve cep telefonu ihlalleri gibi trafik kuralı ihlalleri tespitinde kullanılmaktadır. Bu denetleme sisteminde, sistemi sürekli kontrol altında tutan sabit görevliler bulunmaktadır. Bu denetim sistemi oldukça maliyetli olmasının yanı sıra diğer denetim sistemlerine göre en caydırıcı denetim şeklidir (İlcalı ve ark., 2011).

Trafik Elektronik Denetleme Sistemi (TEDES), yol güvenliğini sağlamak amacıyla kolluk kuvvetleri tarafından kullanılan izleme ve görüntüleme sistemidir (İlgaz & Saltan, 2017).



Şekil 2.18. TEDES cihazı

Şekil 2.18.'de görülen TEDES cihazı; hız kamerası, kırmızı ışık kamerası ve otomatik plaka tanıma cihazıdır. Karayollarının yanına veya üzerine yerleştirildiğinde, hız ve kırmızı ışıkta geçme gibi trafik düzenlemelerinin ihlallerini tespit eder. Sistem otomatik olarak çalışmaktadır.

Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS), Kamu düzeni ve güvenliği ile kişilerin can ve mal emniyetinin korunması, suç işlenmesinin önlenmesi ve trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla kolluk kuvvetleri tarafından kullanılan görüntüleme sistemidir (EGM, 2023).

KGYS şunlardan oluşmaktadır;

- Komuta ve kontrol merkezi,
- Araç takip sistemi,
- Mobil araç sorgulama sistemi,
- Bölgesel görüntüleme sistemi,
- Otomatik plaka tanıma sistemi.

Elektronik Denetleme Sistemi (EDS); trafik akışının kontrolü, ulaşım optimizasyonun sağlanması ve kent yaşantısının kurallara uygun bir yapıya kavuşturulması için kullanılan bir sistemdir. Trafikte kuralları ihlal eden araçlardan kaynaklanan kazaların önlenerek, can ve mal emniyetinin sağlanması amacı ile geliştirilen bir denetleme sistemidir. Kural ihlali yapan araçların sensörler aracılığı ile tespiti sonrası, görüntü işleme yazılımları ile aracın plakasının tespit edilerek ilgili kanunda öngörülen cezaya tabi tutulmasını sağlamaktadır (Aydın & Köfteci, 2020).

EDS'nin kullanım amacı şunlardan oluşmaktadır;

- Sürücüler üzerinde caydırıcılık algısı yaratarak, trafik kurallarına azami derecede uyulmasını sağlamak.
- Kural ihlali yapan sürücülerini kameralar vasıtasıyla tespit ederek kayıt altına almak.
- Şehir içi trafikte, denetim boşluğundan oluşabilecek kural ihlallerinin önüne geçilebilmesi amacıyla tasarlanmıştır.

2.5. Trafik Kazaları

Karayolları Trafik Kanunu'nda trafik kazası, “karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olay” şeklinde tanımlanmaktadır (Sungur ve ark., 2014).

Trafik kazaları sonucu yaşanan ölüm olayları, dünya genelinde yaşanan ölümler sırasında ilk on sırada yer almaktadır (WHO, 2016).

Trafik güvenliğinin sağlanmaması ve buna yönelik gerekli tedbirlerin alınmaması durumunda, 2030 yılı itibariyle trafik kazalarında yaralanma sonrası meydana gelebilecek ölüm olaylarında, ölüme sebep olabilecek tüm sebepler arasında ilk beş sırada yer alacağı öngörülmektedir. Halen dünyanın pek çok ülkesinde trafik kazaları sonucunda insanlar hem sosyal hem de ekonomik açıdan kayıp yaşamaktadır (Tercan, 2017).

Çizelge 2.5. Türkiye’de trafik kaza sayısı ve sonuçları (TÜİK, 2022)

Yıl	Taşıt Sayısı	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
2002	8 655 170	439 777	4 093	116 412
2003	8 903 843	455 637	3 946	118 214
2004	10 236 357	537 352	4 427	136 437
2005	11 145 826	620 789	4 505	154 086
2006	12 227 393	728 755	4 633	169 080
2007	13 022 945	825 561	5 007	189 057
2008	13 765 395	950 120	4 236	184 468
2009	14 316 700	1 053 346	4 324	201 380
2010	15 095 603	1 106 201	4 045	211 496
2011	16 089 528	1 228 928	3 835	238 074
2012	17 033 413	1 296 634	3 750	268 079
2013	17 939 447	1 207 354	3 685	274 829
2014	18 828 721	1 199 010	3 524	285 059
2015	19 994 472	1 313 359	7 530	304 421
2016	21 090 424	1 182 491	7 300	303 812
2017	22 218 945	1 202 716	7 427	300 383
2018	22 865 321	1 229 364	6 675	307 071
2019	23 156 975	1 168 144	5 473	283 234
2020	24 144 857	983 808	4 866	226 266
2021	25 249 119	1 186 353	5 362	274 615

Ülkemizde bulunan taşıt sayıları Çizelge 2.5.’te incelendiğinde; 2002 yılında 8 655 170 iken her yıl artış göstererek 2021 yılında 25 249 119 olmuştur. Bu yıllar arasında meydana gelen kaza sayılarında sürekli artış olmazken, 2002 yılında meydana gelen kaza sayısı 439 777’dir. Bu sayı 2002 yılındaki ülke nüfusunun %0.67’sini oluşturmaktadır. 2021 Yılında meydana gelen kaza sayısı 1 186 353’tür. Bu sayı 2021 yılındaki ülke nüfusunun %1.40’ını oluşturmaktadır. 2002 Yılında ölü ve yaralı sayılarının toplamı 120 505 iken,

bu sayı aynı yıl meydana gelen kaza sayısının %27.4'ünü oluşturmaktadır. 2021 Yılında ölü ve yaralı sayılarının toplamı 279 977 iken, bu sayı aynı yıl meydana gelen kaza sayısının %23.60'ını oluşturmaktadır.

Avrupa ülkelerinin trafik konusundaki algısının ölçülmesi için yapılan bir araştırmada; sürücüler ve yayaları kapsayacak şekilde bir çalışma yapılmıştır. Araştırma sonuçlarına bakıldığında kişilerin risk algıları genel olarak şunlardır (Rosenbloom ve ark., 2008);

- Alkollü araç kullanmak,
- Hız yapmak,
- Eğitimsizlik.

Çizelge 2.6. Türkiye’de yıllara göre trafik kazaları sonucu ölü ve yaralı sayılarının yaş gruplarına göre dağılımı (TÜİK, 2022)

Yıl	0 - 17		18 - 24		25 - 65(+)		Bilinmeyen	
	Ölü	Yaralı	Ölü	Yaralı	Ölü	Yaralı	Ölü	Yaralı
2002	474	17 884	316	16 933	2 082	58 870	28	538
2003	313	15 674	311	17 508	2 093	60 180	94	2 245
2004	371	17 942	343	20 095	2 251	69 560	116	2 292
2005	345	21 160	362	22 093	2 415	78 914	73	1 810
2006	341	22 043	357	23 562	2 512	88 143	155	2 006
2007	363	24 460	368	27 085	2 631	96 532	100	1 737
2008	296	23 105	300	26 554	2 260	93 862	92	1 642
2009	329	26 298	350	29 603	2 257	104 320	57	1 498
2010	267	28 090	307	31 485	2 104	109 989	60	1 911
2011	268	31 845	299	37 212	1 948	123 005	67	2 087
2012	243	38 440	287	42 004	1 961	137 499	64	3 165
2013	413	48 307	411	52 571	2 842	172 361	19	1 590
2014	391	51 850	469	56 446	2 641	175 762	23	1 001
2015	864	55 198	958	61 250	5 679	187 154	29	819
2016	760	54 559	916	59 696	5 577	188 711	47	846
2017	787	53 870	921	57 511	5 538	187 273	181	1 729
2018	665	55 611	859	58 510	5 120	192 108	31	842
2019	574	51 650	645	52 849	4 224	177 922	31	813
2020	430	34 769	647	47 331	3 789	144 166	0	0
2021	557	46 538	676	60 426	4 116	167 415	13	236

2002 ile 2021 Yılları arasındaki ölü sayıları Çizelge 2.6.’da incelendiğinde, en fazla sayının 25-65 yaş aralığında olduğu görülmektedir. Aynı yıllar arasındaki yaralı sayıları incelendiğinde yine en fazla sayının 25-65 yaş aralığında meydana geldiği görülmektedir.

Trafik kazalarını önlemek için yapılması gerekenler şunlardır (Wood ve ark., 2010);

- Karayollarının trafik sıkışıklığını giderecek şekilde düzenlenmesi, elektronik denetim sistemlerinin yaygınlaştırılması, bisiklet yollarının temini gibi birçok düzenlemeyi kapsayan çevrenin trafiğe hazır hale getirilmesi gerekmektedir.
- Çocukları ve yayaları kapsayacak şekilde güvenlik eğitimlerinin verilmesi, sürücü eğitim programlarının çeşitlendirilmesi, yol güvenliği ile ilgili reklam ve kampanyaların yapılması gibi faaliyetler kapsamında, insanlara güvenlik ve beceri eğitiminin verilmesi gerekmektedir.
- Alkol satıcılarının ve sürücülerin alkol ile ilgili bilgilendirilmesi ve bu konuda eğitimlerin verilmesi gerekmektedir.
- Trafikte denetim faaliyetlerinin artırılarak en iyi hale getirilmesi gerekmektedir.
- Sürücülerin direksiyon başında cep telefonu gibi dikkat dağıtıcı unsurlar ile ilgilenmemeleri konusunda daha fazla denetim yapılması gerekmektedir.

Meydana gelen trafik kazalarının sebepleri çok farklılık göstermektedir. Sürücünün yapmış olduğu bir hata, aracın güvenlik sistemlerini tolere edebileceği gibi tam tersi şekilde sürücü ne kadar dikkatli olursa olsun yol ve hava şartları da kazaya sebebiyet verebilmektedir. Ceza sisteminin caydırıcı olmaması, denetimin yetersiz ve uygun yapılmaması ve ceza uygulamasındaki zaman gecikmesi gibi etmenlerin de kural ihlallerinin yapılmasına ve tekrarlanmasına sebep olmaktadır. Trafik kazalarının sebepleri genel olarak incelendiğinde; yaya ve sürücülerin karakteristik özelliklerinden kaynaklandığı görülmektedir. Trafik kazalarına neden olan kusurlar (Özen ve ark., 2018);

- Sürücü kusuru,
- Yolcu kusuru,
- Yaya kusuru,
- Yol kusuru,
- Araç kusuru, olmak üzere beş başlık altında değerlendirilmektedir.

Çizelge 2.7. Türkiye’de trafik kazalarına neden olan kusurlar (TÜİK, 2022)

Yıl	Toplam	Sürücü Kusuru	Yolcu Kusuru	Yaya Kusuru	Yol Kusuru	Araç Kusuru
2005	730 623	711 572	769	14 882	1 603	1 797
2006	851 150	834 681	739	13 789	1 100	841
2007	922 004	903 860	795	15 086	994	1 269
2008	167 231	151 386	713	13 995	698	439
2009	155 982	139 758	640	14 181	958	445
2010	157 970	141 728	564	14 171	992	515
2011	174 605	157 494	677	14 860	1 044	530
2012	181 266	161 076	797	17 672	1 124	597
2013	183 030	162 327	774	16 458	1 913	1 558
2014	193 215	171 236	901	18 115	1 841	1 122
2015	210 498	187 980	915	18 522	1 916	1 165
2016	213 149	190 954	869	18 612	1 717	997
2017	213 325	191 717	782	18 095	1 619	1 112
2018	217 898	194 928	1 916	18 394	1 300	1 360
2019	204 538	180 042	2 572	16 726	1 045	4 153
2020	177 867	157 128	2 577	12 520	897	4 745
2021	224 418	195 382	3 941	13 398	936	5 761

Türkiye’de trafik kazalarına neden olan kusurlar Çizelge 2.7.’de incelendiğinde, en fazla orana sahip olan kusurun, sürücü kusuru olduğu görülmektedir (2008 yılından itibaren sadece ölümlü yaralanmalı kazalara ait kusur bilgileri verilmiştir). Sürücü kusuru, 2005 yılından 2021 yılına kadar diğer kusurlara oranla en fazla kazaya neden olan kusur olarak görülmektedir. Ancak 2005 yılında sürücü kusurundan kaynaklanan kaza sayısı 711 572 iken, 2021 yılında bu sayı 195 382 olarak görülmektedir. Bu durum üç kattan daha fazla bir oranla azalmaya neden olduğunun göstergesidir. Yolcu kusurundan kaynaklanan kaza sayısı ise 2005 yılında 769 iken 2021 yılında bu sayının 3 941 olduğu görülmektedir. Bu durum dört kattan daha fazla bir oranla artışa neden olduğunun göstergesidir. Yaya ve yol kusurlarının çizelgede görüldüğü üzere, fazla bir artışa neden olmamış, çok büyük farklılıklar ortaya çıkmamıştır. 2005 Yılında araç kusurundan kaynaklanan trafik kaza sayısı 1 797 iken, 2021 yılında bu sayının 5 761 olduğu görülmektedir. Bu durum iki kattan daha fazla bir oranla artışa neden olduğunun göstergesidir.

Türkiye’de trafik kazaları, meydana geliş şekillerine göre dört başlık altında açıklanmaktadır. Bunlar (Murat, 2010);

- Taşıt – taşıt çarpışması,

- Taşıt – yaya çarpışması,
- Taşıt hayvan veya sabit engel çarpışması,
- Ani ve beklenmeyen durumlar (ani fren, ani direksiyon hareketi).

Genel olarak trafik kazaları beklenmedik yerde, beklenmedik zamanda can ve mal kaybına veya zararına sebep olmaları açısından değerlendirildiğinde can ve mal güvenliği için risk oluşturan en büyük sorunlardan biri konumundadır. Trafik kazalarının artış göstermesinin nedenleri arasında nüfus artışı, teknolojik gelişmeler ve sanayileşme süreci ile çizelge 2.5.'te belirtildiği gibi taşıt sayısının giderek artmasının geldiği söylenebilir. Bunun sonucunda trafik kuralları konusunda bilgisiz, bilinçsiz ve duysuz kişiler yer alması özellikle şehir içindeki kazaların artmasına neden olmakta ve trafik düzen ve kontrolünü olumsuz yönde etkileyebilmektedir (Sağlam, 2017).

2.5.1. Sürücü kusurları

Ülkemizde trafik kazalarına neden olan unsurlar incelendiğinde açık ara sürücü kusurlarının ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Sürücülerden kaynaklı trafik kazalarının bu kadar fazla olmasının nedenleri arasında, sürücülerin sürüş becerilerinin yanı sıra o an ki yaşamış oldukları ruh hallerinin de etkili olduğu görülmektedir (Özen ve ark., 2013).

Çizelge 2.8. Türkiye’de trafik kazalarına neden olan unsurlar (EGM, 2022)

Kusur Unsurları	2022 Yılı
Sürücü	203 923
Yaya	22 195
Araç	5 045
Yol	901
Yolcu	2 750
Toplam	234 814

Türkiye’de 2022 yılında meydana gelen trafik kazalarına neden olan kusurlar Çizelge 2.8.’de incelendiğinde, sürücülerden kaynaklanan kusurların 203 923 ile en fazla olduğu görülmektedir. Bu sayı, toplam kusurun yaklaşık %87’sini oluşturmaktadır. Sürücü kusuruna en yakın olan kusur şeklinin yayalardan kaynaklandığı çizelgede yer almaktadır. 2022 Yılında yayalardan kaynaklanan 22 195 kusurun, toplam kusura oranının yaklaşık %9 olduğu ortaya çıkmaktadır. Trafik kazalarına neden olan kusurlar arasından en az etkili olan kusurun yollardan kaynaklandığı çizelgede görülmektedir.

Sürücü kusurlarından kaynaklanan trafik kazalarının nedenleri (Selimoğlu, 2014);

- Sürücüler, karayolları üzerinde yer alan bütün trafik levhalarının ne anlama geldiğini bilmek zorundadırlar. Aksi durumda karşı tarafta yer alan sürücülerin beklentilerine karşılık verememiş olurlar.
- Alkollü iken asla trafiğe çıkılmaması gerekmektedir.
- Kavşaklarda, sağa ve sola dönüşlerde geçiş önceliğine uyulmalıdır.
- Trafik ve yol güvenliğine dair bütün mevzuata hâkim olunması gerekmektedir.
- Trafik zabıtası tarafından verilen uyarı ve işaretler zamanında algılanmalıdır.
- Geçme yasaklarına uyulmalıdır.
- Trafik ışıklarına uyulması gerekmektedir.
- Taşıtların girmesinin yasak olduğu yollara girilmemesi gerekmektedir.
- Karayollarında belirtilen hız limitlerine uyulması gerekmektedir.
- Direksiyon başında iken kesinlikle cep telefonu ile ilgilenilmemesi gerekmektedir.
- Demiryolu, köprü, menfez, yaya ve okul geçitleri gibi yerlerde araç hızının azaltılıp yol güvenliği sağlandıktan sonra intikale devam edilmelidir.
- Sürücüler önlerinde bulunan taşıtlarla aralarındaki takip mesafesini ayarlamaları gerekmektedir.
- Geçiş üstünlüğüne sahip olan araçlara geçiş önceliği verilmelidir.
- Durma, duraklama ve park etme kurallarına uyulmalıdır.
- Diğer sürücülerini tehlikeye sokacak şekilde araç sürülmemelidir.
- Araçla seyir halinde iken, camdan dışarıya herhangi bir şey atılmamalıdır.
- Sürücü belgesi olmadan direksiyon başına geçilmemesi gerekmektedir.

Çizelge 2.9. Türkiye’de trafik kazalarına neden olan sürücü kusurları (EGM, 2022)

Sürücü Kusurları	2022 Yılı
Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak.	75 167
Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymamak.	30 100
Şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymamak.	20 228
Arkadan çarpma.	17 265
Dönüş kurallarına uymamak.	15 701
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak.	8 745
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretinde durmamak.	5 691
Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek.	5 713
Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak.	5 353
Yayalara geçiş hakkı vermemek.	2 724
Alkollü olarak araç kullanmak.	1 801
Aşırı hızla araç kullanmak.	1 822
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek.	1 650
Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek.	1 117
Diğer	10 846
Toplam	203 923

Ülkemizde 2022 yılında meydana gelen trafik kazaları arasında, sürücülerden kaynaklanan trafik kazalarının Çizelge 2.8.’de en fazla olduğu görülmüştür. Direksiyon başında seyir halinde iken uyulması gereken kurallara uymayarak, tamamen sürücülerden kaynaklanan kusurlar Çizelge 2.9.’da gösterilmiştir. ‘Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak,’ 75 167 ile birinci sırada yer almaktadır. Bu sayı sürücülerden kaynaklanan toplam 203 923 kusurun yaklaşık %37’sini oluşturmaktadır. 2022 Yılında 1 801 kişinin alkollü iken araç kullandığı esnada trafik kazalarına karıştığı görülmektedir. Bu durum sürücülerden kaynaklanan toplam sayıya oranlandığında yaklaşık %1’lik bir paya sahip olduğunu göstermektedir. Direksiyon başında cep telefonu ile araç kullanmanın da içinde bulunduğu ‘Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak,’ kusuru 5 353 kişi ile toplam kusurun yaklaşık %3’ünü oluşturmaktadır.

2.5.2. Yaya ve yolcu kusurları

Sürücü kusurlarında da görüldüğü gibi, yaya ve yolcu kusurlarında da en büyük etken trafik kurallarına uymamaktır. Trafikin olağan akışında en büyük unsurlardan birisi olan yayalar, devam etmekte olan trafikte kurallara aykırı hareket etmeleri halinde trafik kazalarının yaşanması konusunda çok önemli bir role sahiptirler (Sönmez, 2000).

Araç içinde bulunan yolculardan kaynaklanan trafik kazaları arasında en büyük etkenlerden birisi olan sürücü ile konuşma ya da sürücünün dikkatini dağıtacak herhangi bir olaya sebebiyet vermek, trafik kazası sayısını olumsuz yönde artıracak etkiye neden olacaktır (Birvar, 2022).

Yayaların ve yolcuların trafik kazalarına olan etkileri incelendiğinde çıkan bazı sonuçlar (Selimoğlu, 2014);

- Yayalar, karayollarında kendilerine ayrılan bölümde ilerlemelidirler.
- Araç trafiğinin yoğun olduğu yerlerde, alt ve üst geçitler kullanılmalıdır.
- Trafik işaret ve levhalarına uygun hareket edilmelidir.
- Duran bir aracın önünden veya arkasından çıkılmamalıdır.
- Yaya yolu bulunmayan yerlerde, karayolunda yürümek zorunda olan yayalar, açık renkli kıyafet giymeye özen göstermelidirler. Aynı şekilde akşamları yürümek zorunda olan yayalar fosforlu kıyafetler tercih etmelidirler.
- Karşıdan karşıya geçişlerde trafik ışıklarına uymalıdır.
- Alkollü iken karayollarında yürümek durumunda kalan yayalar kazalara neden olabilmektedir.
- Toplu taşıma araçlarına inerken ve binerken kurallara uygun bir şekilde hareket edilmelidir. Kaldırımdan yol tarafına geçilmemelidir.
- Cep telefonu ile ilgilenirken farkında olmadan karayollarına çıkmamaları konusunda dikkatli olmaları gerekmektedir.
- Trafikte bir aracın kazaya karıştığı görüldüğünde ne kendi ne de başkalarının can güvenliğini tehlikeye atmadan gerekli müdahaleyi yapmaları gerekmektedir.
- Yolcular, araç seyir halindeyken camdan dışarıya sarkmamalıdır. Ellerini camdan dışarıya çıkartmamalıdır.
- Sürücünün yol becerisini olumsuz yönde etkileyecek tutum ve davranışlardan kaçınılmalıdır.
- Sürücünün dikkatini dağıtacak şekilde kendisiyle sohbet edilmemelidir.
- Yük taşıyan bir aracın üzerinde emniyetsiz şekilde seyredilmemelidir.
- Emniyet kemeri kullanımına özen gösterilmelidir.

Çizelge 2.10. Türkiye’de 2021 yılında trafik kazasında ölen ve yaralananların % olarak dağılımı (TÜİK, 2021)

Trafik Kazasında Ölenlerin % Dağılımı	
Sürücü	47.6
Yaya	22.1
Yolcu	30.3
Trafik Kazasında Yaralananların % Dağılımı	
Sürücü	50.2
Yaya	11.5
Yolcu	38.3

Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarına ait ölü ve yaralı sayıları Çizelge 2.6.’da belirtilmişti. 2021 Yılında trafik kazaları sonucu ölen kişi sayısı 5 362 iken, yaralanan kişi sayısı 274 615 olarak çizelgede yer almaktadır. Sürücü, yaya ve yolculardan kaynaklanan, 2021 yılında meydana gelen trafik kazalarına ait yüzdelik dağılım çizelge 2.10.’da gösterilmiştir. Buna göre, yaya ve yolculardan kaynaklanan ölü sayısının toplamda %52.4 olduğu görülmektedir. Bu oran ölü sayısı dikkate alındığında toplamda 2 810 kişi olarak tespit edilmektedir. Yine aynı şekilde, yaya ve yolculardan kaynaklanan yaralı sayısının toplamda %49.8 olduğu görülmektedir. Bu oran yaralı sayısı dikkate alındığında 136 758 kişi olarak tespit edilmektedir. Sonuç olarak, trafik kazaları neticesinde meydana gelen ölü ve yaralı sayılarının yaklaşık yarısını yaya ve yolcuların oluşturduğu görülmektedir.

2.5.3. Yol kusurları

Trafik kazalarına neden olan unsurlardan birisi olan yol kusurları (Delice, 2012);

- Kaplama türü,
- Köprü,
- Menfez,
- Kavşak,
- Alt geçit,
- Üst geçit,
- Banket,
- Yolun genişliği,
- Şerit sayısı,

- Yaya kaldırımı,
- Park yerleri,
- Malzemenin kalitesi,
- Yapılan mühendislik hatalarını içermektedir.

Ülkemizde 2022 yılında meydana gelen trafik kazaları incelenecek olursa, Çizelge 2.8.'de yoldan kaynaklı 901 kazanın ortaya çıktığı görülmektedir. Yıl içerisinde meydana gelen toplam 234 814 kazanın, yaklaşık %0.4'ünü oluşturmaktadır. Bunun önüne geçilebilmek amacıyla (Kavsıracı, 2018);

- Karayolunda trafik kazalarına neden olabilecek derecede bozulmuş yolların bakımı yapılmalıdır.
- Trafiği düzenleyen işaret ve levhaların algılanabilmesi açısından gerekli bakımlarının yapılması ve gerekli yerlere konulması gerekmektedir.
- Köprü, üst geçit ve alt geçitlerin çökmesini engelleyecek tedbirler zamanında alınmalıdır.
- Yol üzerinde zamanla meydana gelen çukurlara hızlı bir şekilde müdahale edilmelidir.

2.5.4. Araç kusurları

Trafik kazalarına neden olan araç kusurları incelendiğinde; genel anlamda sürücünün yanı sıra aracın donanım hatasından kaynaklı olduğu görülmektedir. Işık arızası, lastik ve fren patlaması, rot çıkması ve aks kırılması şeklinde nitelendirilen araç arızaları trafik kazalarının oluşmasına neden olmaktadır (Karaatlı ve ark., 2013).

Dünyada gelişen teknoloji ile trafikte kullanılan araçlarda gelişmiş güvenlik önlemleri yer almaktadır. Alınan bu önlemler trafik kazalarının oluşmasında araç kusurlarını neredeyse en aza indirmektedir (Bagherinabel, 2014).

Çizelge 2.11. Türkiye’de ölümlü, yaralanmalı trafik kazalarına karışan araçların cinsleri (EGM, 2022)

Sıra Numarası	Araç Cinsi	2022 Yılı
1	Bisiklet	8 746
2	At arabası	69
3	Motorlu bisiklet	12 806
4	Motosiklet	58 352
5	Otomobil	155 556
6	Minibüs	8 134
7	Kamyonet	45 725
8	Kamyon	6 407
9	Çekici	7 362
10	Otobüs	6 096
11	Traktör	2 666
12	Arazi taşıtı	120
13	Özel amaçlı	779
14	İş makinesi	358
15	Ambulans	286
16	Tanker	153
17	Tren	41
18	Tramvay	96
19	Diğer	6 573
Toplam		320 325

Türkiye’de 2022 yılında meydana gelen trafik kazaları sonucunda, kazaya karışan taşıtlara ilişkin bilgiler Çizelge 2.11.’de belirtilmiştir. Toplamda 320 325 aracın karıştığı kazalar sonucunda, 155 556 ile en fazla paya sahip olan araç cinsinin otomobil olduğu görülmektedir. Bu sayı toplam kaza sayısının yaklaşık %49’unu oluşturmaktadır. Bu oran meydana gelen kazaların neredeyse yarısının otomobillerden kaynaklı olduğunu göstermektedir.

Araç kusurlarından kaynaklanan trafik kazalarının önüne geçebilmek amacıyla yapılması gereken bazı hususlar şunlardır (Selimoğlu, 2014);

- Araç sahipleri, araçlarının bakımlarını zamanında yaptırmalıdır.
- Belli bir yaşın üzerindeki araçların trafiğe çıkarılmamasına yönelik tedbirler alınmalıdır.
- Araçların sinyalizasyon sistemlerine ait bakımların zamanında yapılması gerekmektedir.
- Ağır taşıtları kullanan sürücüler, yükleme kurallarına uygun hareket etmelidir.

- Tehlikeli madde taşıyan araç sürücüleri, mevzuatlara uygun bir şekilde hareket etmelidir.
- Araçlarda bulundurulması zorunlu araç ve gereçler, sadece muayene zamanlarında değil, sürekli araçta muhafaza edilmelidir.
- Çocukların güvenliğini sağlayacak araç içi teknolojilere yer verilmelidir.



3. ALKOLÜN TRAFİĞE ETKİSİ

Bira, şarap gibi sıvıların veya patates nişastasının şekere dönüştürülmesi sonucu ortaya çıkan glikoz çözeltilerin mayalanmış özlerinin damıtılmasıyla elde edilen kokulu, uçucu, yanıcı ve renksiz sıvıya “alkol” denir. Aşağıda alkollü içkilerde bulunan alkol oranları gösterilmiştir (Elgün, 2019).

- Bira %5
- Şarap %10
- Rakı %45
- Cin %47

Toplumlar zamanla elde ettikleri besin maddelerini saklama yoluna gitmişlerdir. Saklanan bu besin maddeleri (taze meyve vb.) zamanla rastlantısal olarak değişik fermantasyona uğramıştır (Çam & Yıldırım, 2018).

Alkolün ilk olarak MÖ 7000’li yıllarda Çin’de bulunan testilerde ortaya çıktığı düşünülmektedir. Ancak yapılan çalışmalar sonucunda, alkolün ilk olarak ne zaman kullanılmaya başlandığı konusunda kesin bir tarih bulunmamaktadır (Baduroğlu & Durak, 2010).

Mısır’da yapılan çalışmalar sonucunda piramitlerin içerisinde bulunan kaplarda maya ve nişastaya rastlanılmıştır. Göçebe yaşam süren bazı topluluklar zamanla Mezopotamya bölgesine daha sonradan da Anadolu’ya gelerek alkol konusundaki bilgilerini yaymışlardır (Oğuz ve ark., 2015).

İnsanlar gelişen tarih sürecinde zamanla daha çok artan bir ayrılık ve yalnızlık dönemine girmektedir. Kendine toplumda bir yer bulamayan ve yalnızlaşan insanlar, bu tarz kaygılarını azaltmak amacıyla çeşitli arayışlar içerisinde kendilerini bulmaktadırlar. Aileden ayrılış, toplumun insanı yalnızlaştırması ve sevgisizlik karşısında duyulan kaygı, bağımlılık yapıcı alkol kullanımını kolaylaştırmaktadır (Erbay ve ark., 2016).

Çizelge 3.1. Türkiye’de 15 Yaş ve üzeri bireylerin alkol kullanımına başlama nedenlerinin (%) dağılımı (Bozkurt, 2015)

Alkole Başlama Nedeni	Erkek (%)	Kadın (%)
Merak	37.1	40.6
Özenti	9.7	3.0
Aile sorunları	1.2	0.7
Kişisel sorunlar	1.6	1.5
Arkadaş etkisi	27.5	12.9
Eğlence amaçlı	18.1	29.8
Diğer	4.8	11.5

Alkol kullanımı dünyada olduğu kadar, Türkiye’de de toplumun genelini ilgilendiren önemli problemlerden biridir. Alkol bağımlılığı sadece insanların günlük yaşantısındaki işlevselliğini yitirmesine sebep olmakla kalmaz; diğer aile fertlerini de ruhsal, sosyal ve ekonomik olarak olumsuz bir şekilde etkiler. Günümüzde alkol kullanımına bakıldığında, cinsiyet ve yaş kriterlerinden daha fazla, temelinde merak, arkadaş etkisi ve eğlence amaçlı sosyal nedenler öne çıkmaktadır. Çizelge 3.1.’e bakıldığında hem kadınlarda hem de erkeklerde alkole başlama nedeni olarak merak konusu dikkat çekmektedir (Özcan & Sever, 2017).

Alkolün etkisi çeşitli etkenlere göre farklılıklar gösterebilmektedir. Bu etkenler (Bayram, 2021);

- Alınan alkol miktarı,
- Alkol alımının ardından geçen süre,
- Alkol alan kişinin aç veya tok olma durumu,
- Alkol alış hızı,
- Cinsiyet,
- Kullanılan ilaçlar,
- Anlık psikoloji.

Trafikte araç kullanmak dikkatli olmayı gerektirmektedir. Alkol almak, akıllı ve iradeyi işlevsiz hale getirip, insanları normal yaşam ve davranışlarından uzaklaştırabilir. Dünya Sağlık Örgütü’nün aralarında Türkiye’nin de bulunduğu otuz ülkede yapmış olduğu araştırmaya göre; meydana gelen trafik kazalarının yüzde altmışının oluşumunda en etkili

unsurun alkol olduğu tespit edilmiştir. Bu yüzden alkol alarak direksiyon başına geçen sürücülerin kazaya daha çok sebebiyet verdikleri tespit edilmiştir (Seven, 2016).

3.1. Alkolün İnsan Davranışları Üzerindeki Etkisi

Alkol insan davranışları üzerinde, tüketildiği andan itibaren psikomotor davranışlarına etki etmektedir. Alkolün insan vücudundaki fizyolojik ve nörolojik yıkıcı etkileri, kullanılmaya başlanmasına müteakiben uzun süreli kullanımlarında etkisini göstermektedir. Alkol, düşük promilden başlanarak özellikle motor davranışlar üzerinde koordinasyon bozukluğuna ve zamanla algısal anlamda bozulmalara neden olmaktadır. Örnek olarak (Aktaş, 2014);

- Alkol bireyler üzerinde görsel ve işitsel bozuklukların ortaya çıkmasına,
- Koku ve tat almada bozulmalara,
- Zamanın normalden daha hızlı geçtiği algısına,
- Hareket halinde bulunan araçların uzaklığına ve buna bağlı olarak hızını olduğundan daha az ya da daha çok tahmin etme eğilimine ve gösterilecek tepkilerde yavaşlamaya neden olmaktadır.

Alkole başlamanın en büyük etkileri arasında çizelge 3.1.'de de belirtildiği üzere merak olduğu görülmektedir. Merak nedeniyle alkole başlayan insanlarda zamanla kişilik bozuklukları görülmektedir. Ortaya çıkan bu kişilik bozuklukları zamanla bireylerin antisosyal kişilere dönüşmelerine neden olmaktadır. Antisosyal kişilik zamanla insanların yalnızlaşmasına, kendine güvenlerini kaybetmelerine ve bütün kuralları reddeden ya da kurallara başkaldıran kişiler olmalarına neden olmaktadır. Yapılan araştırmalar sonucunda bu tarz insanlarda kendilerine zarar verme ve intihara teşebbüs etme gibi durumların gözlemlendiği görülmektedir. Alkol kullanan kişilerde zamanla (Arıcı & Yaman, 2021);

- Yoksunluk sendromu,
- Depresyon,
- Uyku bozuklukları,
- Panik atak,
- Paranoya,
- Cinsel fonksiyon bozuklukları gibi durumlar ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 3.2. Alkolün vücut ve davranışlar üzerindeki etkisi (Çoban, 2019)

Ölçüm Değeri (Promil)	Vücut ve Davranış Üzerindeki Etkileri
0.2	Ruh halinin değişmesi, vücut ısısında hafif bir yükselme, davranışlar üzerindeki kontrolün azalması.
0.5	Belirgin bir gevşeme, dikkatin azalması, koordinasyon ve muhakeme bozukluğunun başlaması.
0.8	Koordinasyon, algı ve muhakemede belirgin bozulma, tepki zamanının, kendini kontrol etme becerisinin zarar görmesi.
1.0	Sarhoşluk belirtileri, muhtemel mahcup edici davranışlar, bir an neşeli bir an üzgün olmak gibi ruh halinde gidip gelmeler.
1.5	Ayakta durma, yürüme ve konuşmada güçlük çekme, denge ve koordinasyonun kaybedilmesi, belirgin olarak sarhoşluk hali.
2.0	Ağrı ve diğer fiziksel duyuların azalması, ağlama ve gülme arasında gidip gelmek gibi belirgin duygusal tutarsızlıklar.
3.0	Reflekslerin azalması, bilinçte bulanıklık, pek çok kişide bilinç kaybı.

Alkolün vücut ve davranış üzerindeki etkilerini incelemek amacıyla Çizelge 3.2.'ye bakılacak olursa, yasal sınır olarak belirlenen 0.5 promilde; belirgin bir gevşeme, dikkatin azalması, koordinasyon ve muhakeme bozukluğunun başlaması görülmektedir. Alkol ölçüm değeri 3.0 promilde ise; reflekslerin azalması, bilinçte bulanıklık ve pek çok kişide bilinç kaybı görülmektedir.

Alkol bağımlılığı yaşayan birisi (Knott, 1986);

- Zarar gördüğü halde alkol kullanmaya devam etmektedir.
- Alkolü uzun süre bırakamamaktadır.
- Sürekli alkol arayışı içinde olmaktadır.
- Kullandığı alkolün miktarını giderek arttırmaktadır.

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından 2018 yılında 42 bin 754 kişinin katılımıyla yapılan bir anket çalışmasında, alkol kullanma oranının %22.1 olduğu, bu orana göre hayatında sadece bir kez alkol tüketen erkek oranının %34.3 kadın oranının ise %10.7 olduğu tespit edilmiştir. Alkollü içecekleri ilk kez deneyenlerin yaşı ise 19.94 olarak saptanmıştır. Yapılan araştırmaya göre son bir ay içerisinde alkol tüketen kişilerin oranı ise %8.6 olarak belirlenmiştir (Çam & Dağlı, 2017).

3.2. Alkolün Sürücü Davranışları Üzerindeki Etkisi

Normal şartlarda bir insan, alkollü olduğunda etrafına herhangi bir saldırgan davranışlarda bulunmadığında suç işlemiş sayılmaz. Ancak, alkol alıp direksiyon başına geçen sürücüler sadece kendi hayatlarını değil, başkalarının da hayatını tehlikeye atarlar. Bu durum ise trafikte suç olarak değerlendirilmektedir (Çetin & Özkan, 2018).

Alkollü bir şekilde direksiyon başına geçen sürücünün (Bayram, 2021);

- Refleksleri azalmaktadır.
- Algılaması güçleşmektedir.
- Zaman kavramının normal hayattan daha hızlı olduğu ya da tam tersi olarak hayatın olağan akışının daha yavaş geçtiğini zannetmektedir.
- Kendini kontrol etme becerisini kaybetmektedir.

Yukarıda belirtilen değişiklikler, trafikte tehlikeli bir durum oluşmasına neden olmaktadır. Bu durum, sürücünün hissettiğinden daha tehlikeli bir durumdur.

Sürücüler, alkollüyken araç kullandıkları esnada alkollü değilmiş gibi araç kullandıklarını zannetmektedirler. Yapılan bilimsel araştırmalar, alkolün hiçbir şekilde trafikte güvenli olmadığını göstermektedir. Alkolün neden olduğu bazı sorunlar şunlardır (Akay ve ark., 2014);

- Alkollü araç kullanıldığında, sürücünün görüş alanı daralmaktadır.
- Araç mesafelerinin algılanması konusunda belirsizlikler yaşanmaktadır. Bu durum trafikte araç sollaması esnasında bazı olumsuz durumlara neden olabilmektedir.
- Sürücülerin, şaşkınlıkları artmaktadır.
- Gece görüş yetisi kaybedilmektedir.
- Hareket kabiliyeti azalmaktadır.
- Duyma ve denge duyusunda bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Aşırı alkol tüketimi bireye aşırı özgüven verdiğinden, kişi kendisini vazgeçilmez sanmakta ve bu sebeple ortaya çıkan yüksek adrenalinle olumsuz davranışlar sergilemesine neden olmaktadır. Alkol kullanımı, gözde kararmaya neden olmakla birlikte dikkat dağınıklığı oluşmasını da beraberinde getirmektedir. Kişinin kullanmış

olduğu alkol miktarı arttıkça, kanında bulunan oksijen miktarı azalmakta ve beyin ihtiyacı olan oksijeni alamadığı için işlevlerini kaybetmeye başlamaktadır (Cantez, 1988).

Alkol, sürücüler üzerinde kazaya sebep olabilecek derecede uyuşturucu etkisi göstermektedir. Kandaki alkol miktarı arttığında kişinin denge, görme ve işitme gibi beyinsel fonksiyonlarında azalmalar meydana gelmektedir. Kas kontrolü ve dikkat gibi fonksiyonlar azalmaktadır. Alkollü sürücü etrafında olan ve hızla akıp giden olayları anlamakta güçlük çekmektedir. Genel olarak dikkatsiz ve uyuşuk bir davranış sergileyen sürücünün reaksiyon süresi uzamaktadır (Delice, 2012).

Alkolün araç sürme becerileri üzerinde olumsuz etkileri bulunmaktadır. Ülkemizde yapılan bir araştırma sonucunda, sürücülerin %19.4'ünün kanında etanol tespit edilmiştir. Tespit edilen bu sürücülerin de yarısının aracı güvenli bir şekilde sevk ve idare edemeyeceklerinin farkına varılmıştır (Aktaş, 2021).

Alkol ilk alındığı andan itibaren genellikle memnunluk ve iyimserlik hislerini oluşturmaktadır. İnsanı emniyetli bir ortamda bulunduğu algısına vardırabilmekte ve güvenliği tehlikeye atabilmektedir. Ayrıca riskli davranışların alkol ve madde kullanımı ile arttığı görülmektedir. Örneğin alkollü sürücülerin daha az oranda emniyet kemeri kullandıkları gibi bulgular yapılan araştırmalar sonucunda tespit edilmiştir. (Dunaway ve ark., 2011).

Alkol ve şiddet arasında büyük bir ilişki bulunmaktadır. Alkol kullanımı ile yol şiddeti davranışları arasında da bağlantı olduğu yapılan araştırmalar sonucunda tespit edilmiştir. Kanada'da yapılan bir araştırma sonucunda, tüketilen alkol miktarı ile trafikte şiddete eğilimin olması arasında doğru orantılı bir sonuca ulaşılmıştır (Mann ve ark., 2004).

3.3. Alkolün Trafik Kazalarına Etkisi

Karayolları Trafik Kanunu, madde 48'e göre; "Uyuşturucu veya uyarıcı maddeleri almış olan sürücüler ile alkollü olan sürücülerin karayolunda araç sürmeleri yasaktır." Ayrıca, alkollü olarak direksiyon başına geçme ile ilgili alkol değerleri kanunla tespit edilmiştir (Seven, 2016).

Alkol düzeyini belirlemek amacıyla kandaki alkol miktarına bakılmaktadır. Bu da Kan Alkol Düzeyi-KAD (blood alcohol level;BAL) ya da Kan Alkol Konsantrasyonu-KAK (blood alcohol concentration;BAC) olarak adlandırılır (Baduroğlu & Durak, 2010).

Ülkemizde sürücülerin kan alkol oranı “Promil” olarak ifade edilir. 1 promil, 100 mililitre kanda 100 miligram alkol bulunması demektir. Farklı bir ifade ile 1 litre kanda 1 gram alkol bulunması 1 promil olarak tanımlanmaktadır. Türkiye’de araç sürücülerinin yasal alkol alım sınırı 0.50 promildir. Ticari araç sürücülerini için ise bu sınır 0.20 promildir (Özhan ve ark., 2020).

Yasal alkol limiti ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Türkiye, Avusturya, Arjantin, Danimarka, Fransa, Almanya, İtalya ve İspanya’da 0.5 promil iken, Norveç ve İsveç’te 0.2 promil, Arnavutluk’ta ise 0.1 promildir. Azerbaycan, Çek Cumhuriyeti, Romanya’nın da aralarında bulunduğu sekiz ülkenin trafik kanunlarında ise sarhoşluk halinde araç kullanılması yasaklanırken, kandaki alkol miktarı kanunla kısıtlanmamıştır. Rusya ise yalnızca “sarhoşluk” terimiyle standardı belirlemektedir. Bazı ülkelerde daha genç ve deneyimsiz sürücüler için daha kısıtlayıcı kan alkol konsantrasyonu limitleri bulunmaktadır. Avusturya, Avustralya, Kanada, Hırvatistan, İtalya, Makedonya, Yeni Zelanda, Slovenya, İspanya ve Amerika Bileşik Devletleri bu ülkelerdendir ve bu ülkelerde yaş sınırları veya deneme süreleri bulunduğundan, bu durumlarda daha düşük kan alkol konsantrasyonu seviyeleri uygulanmaktadır (Özhan ve ark., 2020).

Çizelge 3.3. Promil hesabı (EGM, 2021)

Ölçüm Değeri (Promil)	Promil Hesabı Mg alkol / ml kan	1 Litre Kanda Ne Kadar Alkol Var	Hacim Olarak Kandaki Alkol Oranı*
0.2	20 mg alkol/100 ml kan	0.2 gram alkol	%0.025
0.5	50 mg alkol/100 ml kan	0.5 gram alkol	%0.063
0.8	80 mg alkol/100 ml kan	0.8 gram alkol	%0.1
1	100 mg alkol/100 ml kan	1 gram alkol	%0.13
1.5	150 mg alkol/100 ml kan	1.5 gram alkol	%0.19
2	200 mg alkol/100 ml kan	2 gram alkol	%0.25
3	300 mg alkol/100 ml kan	3 gram alkol	%0.38
4	400 mg alkol/100 ml kan	4 gram alkol	%0.5
5	500 mg alkol/100 ml kan	5 gram alkol	%0.6
*1 Mililitre alkolün ağırlığı 0.789 gram, 1 gram alkolün hacmi 1.268 mililitredir.			

Promil hesabında alkolün ağırlığı, kanın ise hacmi dikkate alınarak bir orantı kurulmaktadır. Çizelge 3.3.'te yer alan promil hesap tablosuna bakıldığında; 0.50 promil, 100 mililitre kanda 50 miligram alkol bulunduğunu gösterir ve buradan gidilerek, $50:100=0.50$ promil kabul edilir. İnsan vücudu, %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 açmaktadır (EGM, 2021).

Kandaki alkol miktarına göre, trafik kazalarındaki oran değişkenlik göstermektedir. Bir şahsın kanında binde bir ile iki oranında alkol olduğu zaman genellikle sarhoşluk belirtileri göstermeye başlamaktadır. Sarhoşluk belirtileri, yapılan istatistiki çalışmalar neticesinde, kanda 0.5 ile 4 gram olduğu zaman görülebilmektedir (Casier & Delaunois, 1947).

Çizelge 3.4. Alkollü içkilerde alkol oranı (Elgün, 2019)

Alkollü İçkilerde Alkol Oranı	%
Normal bira	5
Ekstra bira	8
Şaraplar	10
Köpüklü şaraplar	12
Likör şarap	16
Yeni rakı	45
Cin	47
Votka	40
Viski	40

Araç sürücülerinin sadece alkol tüketmesi cezai işlem uygulanabilmesi için yeterli değildir. Sürücünün cezalandırılabilmesi için emniyetli araç kullanma yeteneğini kaybetmiş olması gerekmektedir. Çizelge 3.4.'te alkollü içkilerde bulunan alkol oranları gösterilmiştir. Yapılan araştırmalar sonucunda (Bayram, 2021);

- 2 kadeh şarap,
- 1 kadeh votka,
- 1 duble rakı,
- 2 bardak biranın tüketilmesi sonucunda, sürücüler için yasal sınır olarak belirtilen 0.5 promilin üzerine çıkılmaktadır.

Türkiye’de 2018 yılında meydana gelen ölümlü ve yaralamalı trafik kazaları incelendiğinde, toplamda 192 081 kazadan 3 283’ünün (%1.7) alkollü olarak araç kullanmaktan kaynaklandığı ortaya çıkmıştır. Aynı sene içerisinde alkollü olarak araç kullananlara yapılan toplam denetim sayısı ise 146 320’dir (Gül, 2019).

Alkolün trafik kazalarında yaralanmayı arttırdığı durumlar (Ayvaşık, 2002);

- Alkol karar verme süreçlerini bozduğu için kişiyi yüksek risk içeren ve de beraberinde yaralanmalara neden olacak davranışlar yapmaya yöneltebilir,
- Alkol psikomotor süreçlerini bozduğu için ani tepkilerin verilmesi gerektiği durumlarda gösterilen tepkiler yeterli ve uygun olmayabilir ve bu da yaralanma riskini arttırabilir,
- Alkol, kişinin kaza sırasında ortaya çıkacak şoka ya da travmaya olan duyarlılığını arttırarak yaralanma (ya da ölüm) riskini arttırmaktadır,

- Uzun süreli alkol kullanımı kemiklerin kırılabilirliğini arttırdığı için yaralanma riskini de arttırmaktadır.

Çizelge 3.5. Türkiye’de uygulanan trafik ceza faaliyetleri (EGM, 2022)

Uygulanan İşlemler	2022 Yılı
Alkollü olarak araç kullanan	213 662
100 Ceza puanını dolduran	7 848
5 Kez hız limitini aşan	692
Diğer işlemler	25 572
Toplam	247 774

Türkiye’de 2022 yılında uygulanan ceza faaliyetleri Çizelge 3.5.’te gösterilmiştir. Toplamda 247 774 kişiye işlem yapılırken, alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen 213 662 kişiye cezai işlem uygulanmıştır. Yapılan diğer işlemlere göre yüksek bir orana sahip olan alkollü araç kullananlar genel toplamın yaklaşık %86’sını oluşturmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütü de ulusal ve uluslararası alanda trafik kazalarını azaltmak ve ülkeler arasında iş birliği sağlamak amacıyla strateji geliştirmek için çeşitli çalışmalar yapmıştır. Bu strateji genel anlamda bir yol gösterici niteliğindedir. Gerek ülkeler bazında gerekse küresel olarak birbirini tamamlayıcı şekilde yapılması önerilen projeler için 10 hedef alan belirlenmiştir. Bu alanlardan dördüncüsü alkollü araç kullanımına yönelik politikalar ve önlemlerdir (WHO, 2018).

Yapılan araştırmalar neticesinde, alkol alarak direksiyon başına geçen sürücülerin, alkol almayan sürücülere göre trafik kazasına karışma risklerinde kayda değer bir yüksekliğin olduğu ortaya çıkan sonuçlardan biridir. Gelir düzeyi yüksek ülkelerdeki ölümlü trafik kazalarına karışan her beş sürücüden birinin kanında alkol oranının yasal seviyenin üzerinde olduğu görülmektedir (Akalin, 2013).

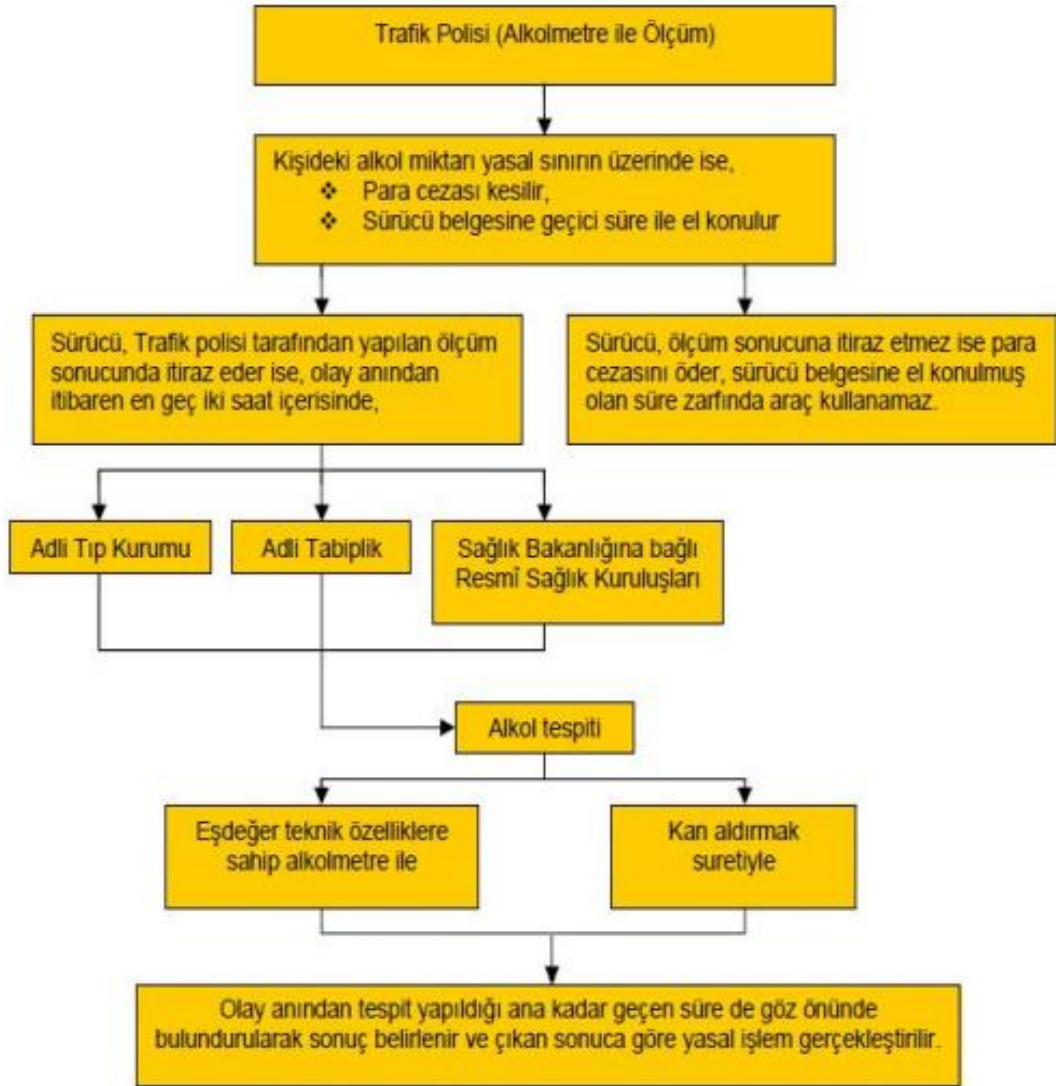
Avrupa, 1990-2010 yılları arasında alkol tüketimi konusunda %12.4’lük azalmaya rağmen dünyanın en fazla alkol tüketilen bölgesidir. Her yıl Avrupa’da alkolden kaynaklanan trafik kazalarında en az 6 500 kişi hayatını kaybetmektedir. Sadece 2010 yılında, Avrupa’da trafik kazaları sonucunda her dört kişiden birisi alkol nedeniyle hayatını kaybetmiştir (Gül, 2019).

3.4. Alkol Denetimleri

Alkol denetimleri, karayollarında durumundan şüphelenilen veya rastgele seçilen sürücülerin, günün farklı zamanlarında trafik zabıtalari tarafından alkolmetre cihazı ile kan alkol düzeyi ölçülerek, alkol miktarının yasal sınır üstünde olup olmadığını tespit etmek için uygulanmaktadır (Keskin, 2013).

Karayolları Trafik Kanunu'nun 48. Maddesine göre; direksiyon başında alkollü olarak araç kullanan sürücülerin belgeleri birinci seferinde altı ay, ikinci seferinde iki yıl geri alınır. Sürücü belgelerinin alınmasına müteakip, sürücü davranışlarını geliştirme eğitimine tabi tutulurlar. Eğitimi başarıyla tamamlayanların belgeleri, süresi sonunda iade edilir. Üç veya üçten fazlasında ise sürücü belgeleri beş yıl süreyle geri alınır ve altı aydan aşağı olmamak üzere hapis cezası ile para cezası uygulanır. Ayrıca bu kişiler psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesine tabi tutulurlar. Bu değerlendirme ve muayene sonrasında uygun görülenlere, sürücü belgeleri iade edilir (KTK, 2018).

Trafik zabıtalari tarafından yapılan tespit sonucunda, 0.50 promilin üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücüler hakkında, fiili bir suç oluştursa bile idari para cezası uygulanır ve sürücü belgesi altı ay süreyle geri alınır. Hususi otomobil dışındaki araçları alkollü olarak kullanan sürücüler bakımından promil alt sınırı 0.21 olarak uygulanır. Alkollü olarak araç kullanma nedeniyle sürücü belgesi geri alınan kişiye, son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde; ikinci defasında 877 Türk Lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgeleri iki yıl süreyle, üç veya üçten fazlasında ise, 1 407 Türk Lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgeleri her seferinde beşer yıl süreyle geri alınır. Sürücü belgelerinin herhangi bir nedenle geçici olarak geri alınmış olması hâlinde belirtilen süreler, geçici alma süresinin bitiminde başlar (KTK, 2018).



Şekil 3.1. Alkol denetimlerinde izlenmesi gereken prosedür (Keskin, 2013)

Kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen alkol denetimlerinde uyulması gereken prosedürler Şekil 3.1.'de belirtilmiştir. Alkol denetimleri esnasında her sürücüye alkol kullanmış şekilde yaklaşılması gerekirken, alkol kullanmış kişilerde denetim yerinden kontrol edilmeden gönderilmemesi gerekmektedir. Alkol denetimi yapan kolluk personeli makul şüphe oluşturan sürücülere karşı denetim yaparken yasal prosedürlerin dışında herhangi bir uygulama yapmaması gerekmektedir.

Çeşitli ülkelerde uygulanan, alkollüyen araç kullanma suçlarına yönelik cezalar ve yaptırımlar genel olarak (EGM, 2011);

- Kandaki alkol düzeyi ve yakalanma sayısı, suçu işleyen gelire göre artabilen şekilde idari para cezaları,
- Sürücü belgelerinin geçici olarak ya da tamamen alınması,
- Trafik kazası sonucunda, ölüm ya da yaralanma gibi durumlarda sarhoş bir sürücünden kaynaklanıyor ise hapse girmesi.

Trafikte icra edilen alkol denetimlerinin her sürücü üzerinde aynı etkiyi yaratması ve denetimlerin trafik ihlallerini tamamen sonlandırması beklenmemelidir. Caydırıcılık Teorisine göre caydırıcılık prensipleri sıradan insanlar üzerinde etkili olurken suç işlemeyi alışkanlık haline getirmiş kişilerde yeterince etkili olmamaktadır (Gottfredson & Travis, 1990).

Alkollü araç kullanma suçuna ağır cezalar getiren yasalar incelendiğinde, sadece düşük suç işleme profilinde olan bireylerde caydırıcılık etkisi yarattığı tespit edilmiştir (Bertelli & Richardson, 2008).

Rastgele nefes testi, kolluk kuvveti tarafından trafikte makul bir şüphe oluşturan sürücüye alkolmetre cihazı ile nefes testine tabi tutmasıdır. Bu nefes testi yapılırken sürücünün alkollü olma şüphesi aranmaz. Nefes testi yapılırken sürücünün herhangi bir şüphe oluşturmaması veya rastgele seçilmesi ile icra edilmektedir. Bu denetim yöntemi nefes testine tabi tutulan sürücülerin tesadüfî seçilmesinden dolayı çoğunlukla “rastgele nefes testi” (RNT) olarak adlandırılır. Sürücülerin rastgele nefes testine tabi tutulması ile alkollü olanlar tespit edilerek haklarında yasal işlem uygulanmaktadır. Alkol denetimleri esnasında, kolluk kuvvetleri tarafından kullanılan alkolmetrelerin doğruluğu görev öncesinde kontrol edilmeli ve kalibrasyonları düzgün bir şekilde yapılmalıdır. Görev öncesi yapılan kontroller neticesinde, denetim esnasında olası yanlış işlemlerin yapılmasına karşı önlem alınarak sürücülerin mağdur edilmesinin önüne geçilmelidir (Köksal, 2010).

Türkiye’de rutin uygulamalarda nefes testi, diğer durumlarda ise kan alkol düzeyi baz alınmaktadır. Sürücülere hangi şartlarda bu testin uygulanacağı konusunda birkaç farklı durum ön plana çıkmaktadır;

- Sürüş esnasında, açıkça davranış bozukluğu gözlemlenen araç sürücüleri,

- Uygulama noktalarında araçların durdurulması ve makul şüphe gösteren sürücülerin kontrolü,
- Rastgele alkol testi uygulamalarında, durdurulan araç sürücülerinin tamamının kontrol edilmesi şeklindedir.

Trafikte, alkollü iken araç kullanıldığı esnada yapılan trafik kazaları sonucunda sürücüler veya diğer insanlar maddi ve manevi birçok zarara uğramaktadırlar. Bu süreç içerisinde tedavi sonrası hayatta kalan kişilerin çoğu yaşamının geri kalanını sakatlıklarla sürdürmektedir. Alkole bağlı meydana gelen bu sonuçların çoğunun aslında önlenabilir ve rehabilitasyon hizmetleri sayesinde azaltılabilir olmasıdır. Rehabilitasyon hizmetleri bu tarz durumlar için çok önemli bir etkidir. Rehabilitasyon hizmeti, ihtiyaç analizi yapmak ve ulusal rehabilitasyon programlarını güçlendirmek amacıyla geliştirilebilmektedirler. Kaza sonrası uygulanacak rehabilitasyon süreci hem kazanın kötü sonuçlarını hem de sürücülerin alkollü araç kullanımını azaltabilecektir (Şamar & Buz, 2022).

Kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen alkol denetimleri ve kampanyalar alkollü sürüşü azaltmakta ancak ortadan kaldıramamaktadır. Bu noktada geliştirilecek araç içi teknolojiler, alkollü sürüşü en aza indirebilir. Bu sistemde temel mantık, alkol alan kişinin direksiyon başına geçtiğinde cihazların sürücüdeki alkölü tespit ederek aracın çalışmasına izin vermemesidir (www.webtekno.com, 2022).

4. CEP TELEFONUNUN TRAFİĞE ETKİSİ

Sosyal hayatın devamlılığı, insanların temel ihtiyaçlarının karşılanması, toplumsal kültürün oluşması gibi insanlara özgü bütün faaliyetlerin temelinde iletişim ve bu iletişimin sürdürülebilirliğini sağlayan iletişim araçları yer almaktadır. İletişimin toplum üzerinde belirleyici etkisi olan günümüzde, iletişimdeki bir gelişme ya da yenilik, hayatımızın her anında etkisini göstermektedir. Telgrafla başlayan iletişim; radyo, sinema, telefon ve televizyonun iletişim dünyasına girmesiyle birlikte gittikçe genişlemiş ve insanlar arasındaki ulaşılamaz sınırlar ortadan kalkmıştır (EGM, 2017).

Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşayan Martin Cooper 1973 yılında çalıştığı bir şirkette cep telefonunu icat ederek kablosuz iletişimi başlatmış oldu. 23 Santimetre uzunluğa ve 1 kilo 100 gram kütleyle sahip olan ilk cep telefonu, şarjı tam olarak dolu iken sadece 35 dakika kullanılabiliyordu. Bataryası boş olan ilk cep telefonunu şarj edebilmek için 10 saat süre gerekmekteydi. Günümüzde modeline göre oldukça değişkenlik gösteren cep telefonları dakikalar içinde şarj edilip saatlerce kullanılabilmektedir. İcat edilen ilk cep telefonunun ekranı olmadığı için sadece sesli görüşmek amacıyla kullanılabilmekteydi. Günümüzde kullanılan cep telefonları ile sadece sesli görüşmenin yanı sıra; görüntülü görüşme, elektronik posta yollama, bankacılık işlemleri gibi birçok özellik kullanılabilmektedir. Özellikle günümüzde cep telefonu içerisinde yer alan harita özelliği sıklıkla kullanılmakta olup, sağlık uygulamaları da yaygınca kullanılmaktadır. Tüm bu sistemleri kullanabilmek için 1G, 2G, 3G, 4G olarak adlandırılan iletişim sistemleri yer almaktadır. Bunları geliştirecek birçok sistem üzerinde her geçen yıl çalışmaya devam edilmektedir (Sığırcı, 2021).

Cep telefonları, teknolojinin ilerlemesi ve toplumun alım gücünün artmasıyla birlikte hemen hemen her yaştan herkesin ulaşabileceği bir teknoloji olmuştur. Özellikle gençler üzerinde büyük bir etkisi olan cep telefonları onlar için özel anlamlar taşımaktadır. Normalin üzerinde cep telefonu kullanan gençler bağımlılık açısından riskli grupta yer almaktadır. Gençler, cep telefonunu hayatlarının merkezine koyarak hemen hemen her anlarında yanlarında bulundurmakta ve sürekli kullanılmaktadırlar. Toplum üzerinde cep telefonunun bu tarz büyük etkisi trafikte de kendisini göstermektedir. Özellikle 18-25 yaş arasındaki gençlerde, güvenli sürüş konusunda zafiyet oluşması ve bunun üzerine cep

telefonunun da eklenmesi trafikte olumsuz sonuçların ortaya çıkmasına neden olmaktadır (EGM, 2017).

Yaygınlaşan cep telefonu kullanımı, trafikte risk faktörü oluşturmaktadır. Dünya Sağlık Örgütü'nün (DSÖ) 2011 yılı raporuna göre, direksiyon başında dikkat dağınıklığına neden olan en güçlü etken, sürücülerin cep telefonu kullanmasıdır. Yapılan araştırmalara göre, direksiyon başında cep telefonu ile konuşan sürücülerin kaza yapma olasılıkları diğer sürücülere göre dört kat daha fazladır (DSÖ, 2011).



Şekil 4.1. Seyir halindeyken cep telefonu kullanımı (EGM, 2020)

Direksiyon başında telefonla konuşmak, mesaj okumak ya da mesaj yazmak gibi faaliyetler bütün sürücülerini tehlike altına sokmaktadır. Bu nedenle Şekil 4.1.'de gösterildiği gibi, seyir halindeyken cep telefonu kullanımı sürücülerin tepki hızlarında ve akan trafiği uygun şekilde takip etmelerinde zafiyetlere yol açmaktadır (Asbridge ve ark., 2012).

Cep telefonu ile konuşan kişilerin, bulundukları alanda yer alan durumlar hakkında risk farkındalıkları azalmaktadır. Bu durum, özellikle direksiyon başında cep telefonu kullanan sürücülerin güvenliğini etkilemektedir. Cep telefonu kullanan sürücülerin, farkında olmadan araç sürüş hızlarındaki değişkenlikler diğer sürücülerin trafik güvenliğini tehdit etmektedir (Özaşçılar, 2012).

4.1. Cep Telefonunun İnsan Davranışları Üzerindeki Etkisi

Gelişen teknoloji; iletişim hayatımızı olumlu yönde etkilerken, bir yandan da huzursuzluk ve bağımlılık gibi istenmeyen durumların ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Teknolojinin ilerlemesi ve yaygınlaşması ile geçmişte karşılaşma olasılığı düşük olan birçok olanak ile karşılaşmaktadır. Ancak özellikle gençlerin cep telefonu kullanım şekilleri bir süre sonra bağımlı hale gelmektedir. Bu durum sağlanan potansiyel yararlarının yanında bilinçsiz kullanım durumlarında birtakım bireysel ve psikolojik sorunların ortaya çıkmasında etkili olmaktadır (Sayiner, 2022).

We are social and Hootsuit internet sitesi tarafından her yıl düzenli olarak hazırlanan internet ve sosyal medya istatistikleri “Digital 2019 in Turkey” ismiyle bir araştırma yayınlanmıştır. Araştırmaya göre (Bal & Balcı, 2020);

- Nüfusun %72’sinin internet kullandığı,
- Nüfusun %63’ünün aktif sosyal medya kullandığı,
- Nüfusun %53’ünün cep telefonundan aktif bir şekilde sosyal medya kullandığı,
- Yetişkin insanların %98’inin cep telefonu kullandığı ve bunların %77’sinin akıllı telefon sahibi olduğu,
- İnsanların cep telefonu ile internette günde ortalama 7 saat zaman harcadığı tespit edilmiştir.

Akıllı cep telefonlarının ülkemizde bulunan bütün kesimlerce, özellikle de gençleri kapsayacak şekilde cezbeden birden fazla özellikler bulunmaktadır. Bir akıllı telefonun gençler tarafından bulundurulması ve kullanılması birçok anlamlara neden olabilmektedir. En sık karşılaşılan durumlar şunlardır (Choliz, 2012);

- Anne ve babalara karşı kişisel özerkliği kuvvetlendirir,
- En son çıkan modellerin kullanılması halinde prestij kazandırmaktadır,
- Özel bir eğitim ve beceri gerektiren işler için büyük teknolojik farklılıklar sunmaktadır,
- Zaman geçirmeye yarayan bir araç olarak hizmet vermektedir,
- Açık bir sosyal ve duygusal işlev olarak kişilerarası ilişkilerin kurulmasını ve sürdürülmesini desteklemektedir.

Güney Kore’de eğitim gören ortaokul öğrencilerine akıllı telefon kullanım durumlarını ve akıllı telefon bağımlılıklarını göstermek üzere bir araştırma yapılmıştır. Yapılan araştırmaya göre; katılımcıların %31’inin akıllı telefon bağımlılığı için risk grubu oluşturduğu, yüzde %69’unun ise normal kullanıcı grubunda yer aldığı tespit edilmiştir. Araştırma sonucunda ortaya çıkan durum; “günlük cep telefonu kullanımının, cep telefonu bağımlılığını pozitif yönde anlamlı olarak etkilediği” tespit edilmiştir (Cha & Seo, 2018).

Akıllı cep telefonları, kişilerin sahip oldukları bilgisayarlarda yapabildikleri çoğu işlevi üzerinde taşımasından dolayı, kullanıcıları için vazgeçilmez bir konumda yer almaktadır. Cep telefonlarının hayatın merkezinde gittikçe daha fazla yer alıyor olması, insan ilişkilerinde bozulmalara neden olabilmektedir. Bununla birlikte, akıllı telefonlar teknoloji meraklıları tarafından ortalama bir insana göre daha fazla kullanılmaktadır (Bal & Balcı, 2020).

346 Üniversite öğrencisi üzerinde yapılan bir araştırmada; duygusal dengesizlik durumu ile cep telefonu bağımlılığı arasında pozitif yönlü bir ilişki tespit edilmiştir. Aynı zamanda kararsız olan kişilerin de kararlı olan kişilere göre cep telefonu bağımlısı olma riskinin daha yüksek olduğu belirlenmiştir (Roberts ve ark., 2015).

4.2. Cep Telefonunun Sürücü Davranışları Üzerindeki Etkisi

Trafikte, araçların güvenli bir şekilde yol alabilmesi için sürücülerin sorumlulukları azımsanamayacak derecede fazladır. Sürücüler bilgi yönünden gerekli her şeyi bilmenin yanı sıra trafikte gerekli tecrübeye de sahip olması gerekmektedir. Sürücüler tarafından sıklıkla yapılan bazı hatalar şunlardır (Büyükbaş ve ark., 2019);

- Direksiyon başında cep telefonu kullanmak.
- Sigara içmek.
- Trafik ışıklarında beklerken cep telefonu ile ilgilenmek.
- Araç içinde yer alan yolcularla konuşmak.
- Müzik açmak için yol hakimiyetini kaybetmek.
- Yol güzergahı üzerinde yer alan dikkat dağıtıcı olaylara odaklanmak.
- Navigasyon cihazıyla ilgilenerek direksiyon hakimiyetini kaybetmek.

Direksiyon başında cep telefonu ile ilgilenmenin, trafik güvenliği açısından ortaya çıkan bazı sorunlar şunlardır;

- Olaylara tepki vermede refleks kaybı.
- Frenleme mesafesinde uzama.
- Şerit hatası konusunda ihlallerde bulunma.
- Trafiğin olağan akışından daha yavaş hızda hareket etme.
- Trafik işaret ve levhalarına daha yavaş reaksiyon göstermek.
- Geniş bakış açısından daha dar bir bakış açısına yönelme.
- Takip mesafesi hatası.

Ulaşım Araştırma Laboratuvarı (Transport Research Laboratory) tarafından İngiltere’de gerçekleştirilen araştırmalar neticesinde, saatte 60 km hızla giden bir araç sürücüsünün aniden durması gerektiğinde fren yapma mesafesinin (Önder & Akdemir);

- Normal durumda 31 metre,
- Alkollü ise 35 metre,
- Kulaklıkla cep telefonu ile konuşuyorsa 39 metre,
- Telefonu elinde tutarak konuşuyorsa 45 metre olduğu saptanmıştır.

Direksiyon başında cep telefonu kullanımı trafikte yapılan en tehlikeli davranışlardan biridir ve bu davranış, “Tedbirsiz ve saygısız araç kullanma” kapsamında değerlendirilerek yasaklanmıştır. Araçları, kamunun rahat ve huzurunu bozacak veya kişilere zarar verecek şekilde saygısızca sürmek, araçlardan bir şey atmak veya dökmek, seyir halinde cep veya araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarını kullanmak yasaktır (EGM, 2017).

Çizelge 4.1. Sürücülere uygulanan trafik cezaları (EGM, 2015)

Kontrol Türleri	2013	2014	Fark (%)
Koruma başlığı ve gözlük	89 510	93 262	4.2
Emniyet kemeri	719 583	533 400	-25.9
Cep telefonu	230 622	166 961	-27.6
Alkol	140 029	125 420	-10.4
Takograf	92 563	82 958	-10.4
Aşırı hız	1 236 598	825 436	-33.2

Sürücüler direksiyon başında olduğu esnada, dikkatlerinin dağıldığı her an trafik kaza riski ortaya çıkmaktadır. Çizelge 4.1.'de sürücülere uygulanan trafik ceza sayıları gösterilmektedir. 2013 ve 2014 Yıllarında yapılan trafik kontrolleri neticesinde en fazla cezanın aşırı hızdan dolayı yazıldığı görülmektedir. Belirtilen yıllarda meydana gelen tek artışın %4.2 ile, koruma başlığı ve gözlük denetiminde meydana geldiği görülmektedir. 2013 Yılında icra edilen kontrollerde cep telefonu denetimi sonucunda 230 622 kişiye ceza yazılmıştır. 2014 Yılında ise, 166 961 kişiye cezai işlem uygulanmıştır. Belirtilen yıllar arasında cep telefonu kullanımında %27.6'lık bir azalma meydana geldiği görülmektedir.

Anadolu Ajansı tarafından yapılan bir araştırmaya göre, son üç yılda kaza yapan sürücülerin %60'ının kaza esnasında cep telefonu ile ilgilendikleri tespit edilmiştir. Yine araştırma sonucuna göre yaklaşık her iki sürücüden birisi direksiyon başında cep telefonu kullanmaktadır ve kural ihlali yapmaktadır (AA, 2017).

4.3. Cep Telefonunun Trafik Kazalarına Etkisi

Trafik kazalarını meydana getiren üç temel faktör vardır. Bunlar; insan, araç ve yol faktörüdür. Trafik kazalarının büyük bir kısmı insandan kaynaklandığı için insan faktörü; sürücü, yaya ve yolcu olmak üzere trafik kazalarında belirleyici temel unsuru oluşturmaktadır (Selimoğlu, 2014).

Trafik kazalarında bazen aktif (trafik kurallarına uymama, yanlış yere park etme) bazen de pasif rol oynayan (dikkatsizlik, yorgun araç kullanma) insan faktörüne bağlı trafik kazalarına neden olan etkenler bulunmaktadır. Bu etkenlerden bazıları şunlardır; (Hamarat & Duran, 2020)

- Acemilik,
- Dikkatsizlik,
- Uzun süre uykusuz kalmak,
- Hatalı sollama yapmak,
- Aşırı hızlı araç kullanmak,
- Cep telefonu ile ilgilenmek,
- Alkollü araç kullanmak,
- Trafik kurallarına uymamak.

Trafikte sürücülerden kaynaklanan dikkat dağıtıcı davranışların, trafik güvenliği açısından birçok tehlikeli sonuçları bulunmaktadır. Bunlar;

- Hız kontrolünde istikrarsızlık ve gereksiz frenler,
- Takip mesafesinin kontrol edilememesi,
- Şerit disiplini bozulmalar,
- Tehlikeleri algılama yeteneğinin azalması,
- Cep telefonu ile ilgilenilmesi sonucu şerit hatası,
- Tepki verme süresinin uzaması,
- Trafik levhalarının fark edilememesi,
- Kırmızı ışıktaki geçilmesi.

Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından, 2022 yılında 1-6 Ekim tarihleri arasında icra edilen, seyir halinde cep telefonu kullanımı ve agresif sürücü davranışları denetiminde 300 456 araç denetlenmiştir. Denetleme sonucuna göre;

- 337 Sürücünün çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaran araç kullandığı tespit edilmiştir.
- 1 662 Araç çeşitli nedenlerle trafikten men edilmiştir.
- 8 403 Sürücünün seyir halindeyken cep telefonu kullandığı tespit edilmiştir.
- 434 Sürücünün trafiği aksatacak şekilde arka arkaya şerit değiştirdiği tespit edilmiştir.
- 258 Sürücünün ehliyeti çeşitli nedenlerle geçici olarak geri alınmıştır.
- 54 Araç sürücüsünün drift attığı tespit edilmiştir.
- 37 008 trafik kural ihlali tespit edilerek işlem uygulanmıştır.

Güney Afrika Otomobil Derneği, Johannesburg'un kuzey bölgesindeki banliyölerinde gözlemsel bir çalışma yürütmüştür. En yoğun saatte işlek bir kavşakta bir saatlik çalışma süresince toplam 2 497 sürücü gözlemlenmiştir. Çalışma esnasında 196 sürücü (%7.8) mesaj atma veya konuşma amacıyla cep telefonu tutarken görülmüştür. Birçok sürücü aynı zamanda yemek yerken, içecek tüketirken, sigara içerken, makyaj yaparken veya gazete okurken görülmüştür. Ancak bunlar analiz kısmına dâhil edilmemiştir. Bu sonuç, Avusturalya ve bazı Avrupa ülkelerinde gözlemlenen %5'lik orandan daha yüksektir ancak bunun sebebi muhtemelen çalışmanın en yoğun trafik saatinde gerçekleştirilmesidir. Buna rağmen bu durum çalışması, sürüş esnasında dikkat

dağınıklığı sorununun sadece yüksek gelirli ülkelere özgü olmadığı ve küresel anlamda eyleme geçilmesi gerektiğini göstermektedir (EGM, 2017).

Direksiyon başında cep telefonu kullanımı esnasında sürücüler daha fazla hata yapmakta, bazı tehlikeli durumların ya hiç farkına varamamakta ya da önlem almakta geç kalmaktadırlar. Yapılan bir araştırmaya göre, ortaya çıkan bu gecikme çevresel koşullara, aracın o andaki hızına ve sürücünün yaşına bağlı olarak 0.6 saniyeden 0.9 saniyeye kadar artabilmektedir. Saatte 60 km hızla giden bir otomobilin sürücüsünün frene basmasının bu kadar gecikmesi durma mesafesinin 15 metre daha artması demektir. (Türkmenel, 2012).

Araçla seyir halinde iken cep telefonu kullanımı yalnızca birini ararken ya da konuşurken değil, telefon beklerken ve görüşme bittikten sonraki süre içinde bile kaza riskini artırıcı bir etki yapmaktadır. 699 sürücü üzerinde yapılan bir araştırmaya göre, görüşme bittikten sonraki 5 dakika içinde kaza olasılığının 4.8 kat, 15 dakika içinde ise 1.3 kat daha fazla olduğu saptanmıştır (Türkmenel, 2012).

5. MATERYAL VE YÖNTEM

5.1. Materyal

Bu çalışmada, sürücülerin trafikte alkol ve cep telefonu kullanımı konusundaki bilinç düzeylerinin incelenmesi konusunda araştırma yapılmıştır. Konu ile ilgili 450 kişinin katılımı ile anket çalışması icra edilmiştir. Yapılan çalışmada kullanılan materyaller şunlardır:

- 18 Ekim 1983'te Resmi Gazetede yayımlanan Karayolları Trafik Kanunu
- 18 Temmuz 1997'de Resmi Gazetede yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliği,
- Türkiye İstatistik Kurumu tarafından yayınlanan veriler,
- Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı verileri,
- Jandarma Genel Komutanlığı Trafik Daire Başkanlığı verileri,
- Anket sonuçlarının yorumlanmasında SPSS 25.0 programı kullanılmıştır.

Türkiye'de sürücü belgesi alma süreci, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda belirlenmiştir. Kanun gereğince, Ülkemizde sürücü belgesi almak isteyen birinin, 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu kapsamında açılmış özel motorlu taşıt sürücü kurslarına katılması ve eğitimini tamamlayarak Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılacak teorik ve direksiyon eğitimi sınavlarında başarılı olması gerekmektedir (Hatipoğlu, 2020).

Çizelge 5.1. Türkiye'de yıllara göre sürücü belgesi sayısı (EGM, 2022)

Yıl	Sürücü Belgesi Sayısı
2008	19 377 790
2010	21 548 381
2012	23 760 346
2014	25 972 519
2016	28 223 393
2021	31 485 730
2022	32 321 021

Ülkemizde nüfusun her geçen gün artması ile ehliyeti olan kişi sayılarında da artış meydana gelmektedir. Çizelge 5.1.'de yıllara göre sürücü belgesi sayıları gösterilmiştir. 2008 Yılında sürücü belgesi sayısı 19 377 790 iken, 2022 yılında 32 321 021 olduğu

görülmektedir. Sürücü belgesine sahip olan kişi sayısında, son 14 yılda 12 943 231 (%67) kişilik artış olduğu tespit edilmiştir.

5.2. Yöntem

Tez çalışmasında ilk olarak trafik güvenliği konusu ele alınmıştır. Bu ana başlık içerisinde; trafik güvenliğini sağlamakla yükümlü birimler, trafik güvenliğinin sürdürülebilirliği, trafik güvenliği açısından bilgi sistemleri, trafik denetimi ve trafik kazaları alt başlıklarına değinilmiştir. Konular anlatılırken; kaynak taraması, literatür ve arşiv araştırması yapılmıştır. Daha sonra alkolün ve cep telefonunun trafiğe etkileri iki ana başlık üzerinde anlatılmıştır.

Tezin ana başlıkları içerisinde alkol ve cep telefonunun trafik kazalarına ve trafik güvenliğine ne derecede etki ettiği çizelge ve şekillerle anlatılmıştır. Tezin amacı kapsamında araştırılması noktasında detaylı bir anket formu (EK-1) hazırlanmıştır. Anketin uygulanması ve veri toplama aşamalarında; internet üzerinden online olarak anket formu oluşturulmuştur. Oluşturulan anket formu, sosyal medya platformları vasıtasıyla Türkiye'nin değişik bölgelerinde bulunan kişilere ulaştırılmaya çalışılmıştır. Ankete katılım gösteren kişilerin ehliyetlerinin olmasına özen gösterilmiştir.

5.2.1. Örneklem büyüklüğünü hesaplamada kullanılan yöntem

$$n = \frac{Nt^2pq}{[d^2(N-1) + (t^2pq)]} \text{ (Yıldız, 2017)}$$

N: Evrendeki birey sayısı (ülkemizde ehliyeti olan kişi sayısı, 32 000 000)

n: Örneklem alınacak birey sayısı

p: incelenecek olayın görülüş sıklığı (Bir yılda meydana gelen toplam kaza sayısının, sürücüler tarafından kusurlu bulunan kazalara oranı yaklaşık %50 olduğundan bu değer 0.5 olarak alınmıştır).

q: incelenecek olayın görülmemiş sıklığı (olayın görülmemiş sıklığı 1-p formülü kullanılarak hesaplanmaktadır. Bu değer 1-0.5 = 0.5 olarak alınmıştır).

t: Belirli serbestlik derecesinde ve saptanan yanılma düzeyinde t tablosunda bulunan teorik değer (1.96 olarak alınmıştır. Çizelge 5.2.)

Çizelge 5.2. t Kritik değerleri

	%50	%60	%70	%80	%90	%95	%98	%99	%99.5	%99.9
1	1.000	1.376	1.963	3.078	6.314	12.71	31.82	63.66	127.3	636.6
2	0.816	1.061	1.386	1.886	2.920	4.303	6.965	9.925	14.09	31.60
3	0.765	0.978	1.250	1.638	2.353	3.182	4.541	5.841	7.453	12.92
4	0.741	0.941	1.190	1.533	2.132	2.776	3.747	4.604	5.598	8.610
5	0.727	0.920	1.156	1.476	2.015	2.571	3.365	4.032	4.773	6.869
6	0.718	0.906	1.134	1.440	1.943	2.447	3.143	3.707	4.317	5.959
7	0.711	0.896	1.119	1.415	1.895	2.365	2.998	3.499	4.029	5.408
8	0.706	0.889	1.108	1.397	1.860	2.306	2.896	3.355	3.833	5.041
9	0.703	0.883	1.100	1.383	1.833	2.262	2.821	3.250	3.690	4.781
10	0.700	0.879	1.093	1.372	1.812	2.228	2.764	3.169	3.581	4.587
∞	0.674	0.842	1.036	1.282	1.645	1.960	2.326	2.576	2.807	3.291

Yapılan anket çalışmalarında %5'e kadar hata payına yer verilebilmektedir. Çalışmanın %95 doğrulukla yapılabilmesi için t değeri Çizelge 5.2.'de 1.96 olarak alınmıştır.

d: Olayın görülüş sıklığına göre yapılmak istenen sapma (Yapılan çalışmanın %95-99 doğruluğunda çıkması amaçlanmaktadır. Bu nedenle %5'e kadar sapma olacağından bu değer, 0.05 olarak alınmıştır.)

$$n = \frac{(32000000)(1.96)^2(0.5)(0.5)}{[(0.05)^2(32000000 - 1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)]} = 385$$

Ankete katılım gösterecek minimum birey sayısı yukarıda belirtilen formülle 385 olarak bulunmuştur. Anketi yanlış olarak cevaplayacaklar ya da eksik olarak dolduracak olanlarda göz önünde bulundurularak, ankete katılım gösterecek olan birey sayısı 450 olarak belirlenmiştir.

5.2.2. Verilerin analizinde kullanılan yöntem (Ki-kare (χ^2) analizi)

Anket yoluyla elde edilen verilerin analizi yapılırken, ki kare analizi kullanılmıştır. Ortaya çıkan anket sonuçlarından faydalanılarak, bu sonuçların çapraz olarak değerlendirip anlamlı bir fark bulunması amacıyla bu yöntem seçilmiştir.

Anket çalışması sonucu elde edilen verilerin, derinlemesine ve yüzeysel yaklaşım ölçeklerinin güvenilirlik katsayılarının ele alınması aşamasında SPSS 25.0 paket programı kullanılmıştır. Ki kare analiziyle, sayısal olmayan değişkenler arasındaki ilişkinin varlığı ve bu ilişkinin derecesi tespit edilmektedir (Bircan ve ark., 2003).

Ki-kare analiz yöntemi sadece ilişkilerin saptanmasında değil, aynı zamanda değişkenler arasındaki farklılıkların belirlenmesinde de kullanılmaktadır. Ki-kare analiz yöntemi frekans dağılımları üzerinden işlem yapan bir analiz yöntemidir. İki değişkenin birbirlerinden bağımsız olması aralarında bir ilişkinin bulunmadığı anlamına gelir. "Ki-kare" testi değişkenlerin bağımsızlığını ölçmede yaygın olarak kullanılır. Öte yandan "Ki-kare" analiz yöntemi iki değişken arasındaki ilişkinin şiddeti konusunda oldukça sınırlı bilgi verir. Gözlenen "Ki-kare" değerinin büyüklüğü sadece modelin veriye uyumunun bir göstergesi değildir. Bu değer örnek hacminden de etkilenmektedir. Bu nedenle "Ki-kare" analiz yöntemiyle ilgili olarak bilinmesi gereken en önemli özellik serbestlik derecesidir. Serbestlik derecesi arttıkça "Ki-kare" testi normal dağılıma benzemeye başlar. Ayrıca "Ki-kare" değeri serbestlik derecesine bağlı olduğundan, analizde yer alan gözlem sayısı arttıkça "Ki-kare" değeri de artar. Sonuçta anlamlı farklılıkların varlığına ilişkin işaretler elde etme olasılığı da artar. Yani "Ki-kare" analiz yöntemi bir çapraz tabloda yer alan değişkenler arasındaki gözlenen ilişkinin istatistiksel olarak anlamlı olup olmadığını test etmek amacıyla kullanılır (Güngör & Bulut, 2008).

Ki-kare (χ^2) bağımsızlık testi; a x b tipindeki çapraz çizelgelerde gözlenen frekansların (G_{ij}), marjinal olasılıklar yaklaşımına göre hesaplanan teorik frekanslara (T_{ij}) benzerliğini test etmeyi amaçlar. (Bircan ve ark., 2003).

Ki-kare testinde, niteliksel olarak belirtilen veriler kullanılır. Ayrıca, ölçümle belirtilen sürekli değişkenler de belli bir dereceden az veya çok olarak nitelendirilerek ki-kare testi uygulanabilir. Veriler, oran veya yüzdelik olarak ifade edilmişse testin uygulanması mümkün değildir. Kullanıldığı yerler (Güngör & Bulut, 2008);

- İki veya daha çok grup arasında fark olup olmadığının testinde,
- İki değişken arasında bağ olup olmadığının testinde,
- Gruplar arası homojenlik testinde,
- Örneklemden elde edilen dağılımın istenen bir teorik dağılıma uyup uymadığının testinde,

- Varyans için ki-kare testinde,
- Varyansla ilgili aralık tahmininde kullanılır.

Ki-kare (χ^2) test istatistiği aşağıda ifade edilen notasyon yardımıyla çözülmüştür (Çömlekçi, 2001);

$$\text{Ki - kare } (\chi^2) = \frac{\sum (G_{ij} - T_{ij})^2}{T_{ij}}$$

Araştırma bulgularının elde edilmesinde %95 güven düzeyi uygulanmıştır. Bu nedenle, ki kare testinde p kritik değer 0.05 sabit değer olarak belirlenmiştir. Ortaya çıkan p kritik değerlerinin 0.05'in altında olması durumunda, sonuçlar arasında anlamlı bir fark ortaya çıkarılması hedeflenmiştir.

6. BULGULAR VE TARTIŞMA

Araştırmada yer alan katılımcıların sosyodemografik özellikleri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.1.). Elde edilen sonuçlara göre; katılımcıların %69.3'ünün erkek, %30.7'sinin kadın olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların %14.4'ünün Akdeniz Bölgesi'nde, %8'inin Doğu Anadolu Bölgesi'nde, %9.3'ünün Ege Bölgesi'nde, %10'unun Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde, %22.4'ünün İç Anadolu Bölgesi'nde, %26.9'unun Karadeniz Bölgesi'nde ve %8.9'unun Marmara Bölgesi'nde yaşadığı saptanmıştır.

Çizelge 6.1. Katılımcıların sosyodemografik özelliklerinin dağılımı

	N	%
Cinsiyet		
Erkek	312	69.3
Kadın	138	30.7
Yaşanılan Bölge		
Akdeniz Bölgesi	65	14.4
Doğu Anadolu Bölgesi	36	8.0
Ege Bölgesi	42	9.3
Güneydoğu Anadolu Bölgesi	45	10.0
İç Anadolu Bölgesi	101	22.4
Karadeniz Bölgesi	121	26.9
Marmara Bölgesi	40	8.9
Yaş		
18 - 24	89	19.8
25 - 34	193	42.9
35 - 49	92	20.4
50 ve Üzeri	76	16.9
Meslek		
Akademisyen	8	1.8
Avukat	6	1.3
Çiftçi	20	4.4
Din Görevlisi	4	0.9
Emekli	16	3.6
Esnaf	14	3.1
İşçi	11	2.4
Kolluk Kuvveti	188	41.8
Mimar / Mühendis	13	2.9
Öğrenci	62	13.8
Sağlık Görevlisi	19	4.2
Diğer	89	19.8
Ehliyet		
Var	450	100
Eğitim		
İlkokul	3	0.7
Ortaokul	10	2.2
Lise	55	12.2
Ön Lisans	118	26.2
Lisans	223	49.6
Lisansüstü	41	9.1
Toplam	450	100

Katılımcıların %19.8'inin 18 – 24 yaş, %42.9'unun 25 – 34 yaş, %20.4'ünün 35 – 49 yaş, %16.9'unun 50 ve üzeri yaş grubunda yer aldığı tespit edilmiştir. Katılımcıların %41.8'inin kolluk kuvveti, %13.8'inin öğrenci ve %4.2'sinin sağlık görevlisi olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların tamamının ehliyeti olduğu görülmüştür. Katılımcıların %0.7'sinin ilkokul, %2.2'sinin ortaokul, %12.2'sinin lise, %26.2'sinin ön lisans, %49.6'sının lisans ve %9.1'inin lisansüstü mezunu olduğu saptanmıştır.

Çizelge 6.2. Katılımcıların araç kullanımlarına yönelik bilgilerin dağılımı

	N	%
Haftada Şehir İçinde Araç Kullanma Sıklığı		
Araç Kullanmıyorum	60	13.3
1 - 3 Gün	173	38.4
4 - 6 Gün	101	22.4
7 Gün	116	25.8
Trafikte Sıklıkla Araç Kullanılan Saat Aralığı		
00:00 - 06:00	22	4.9
06:00 - 09:00	74	16.4
09:00 - 17:00	241	53.6
17:00 - 20:00	72	16.0
20:00 - 00:00	41	9.1
Yılda Araç ile Şehirler Arası Seyahat Etme Sıklığı		
Aracımla seyahat etmiyorum	85	18.9
1 - 3 Kere	187	41.6
4 - 6 Kere	100	22.2
7 ve Üzeri	78	17.3
Toplam	450	100

Araştırmada yer alan katılımcıların araç kullanımlarına yönelik bilgileri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.2.). Elde edilen sonuçlara göre; katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %38.4'ünde 1 – 3 gün, %22.4'ünde 4 – 6 gün ve %25.8'inde 7 gün olarak belirlenmiştir. Katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %4.9'ünde 00:00 – 06:00 arasında, %16.4'ünde 06:00 – 09:00 arasında, %53.6'sında 09:00 – 17:00 arasında, %16'sında 17:00 – 20:00 arasında ve %9.1'inde 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. Katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %41.6'sında 1 – 3 kez, %22.2'sinde 4 – 6 kez, %17.3'ünde ise 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir.

Çizelge 6.3. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerin dağılımı

	N	%
"Promil" Kelimesinin Anlamını Bilme		
Evet	418	92.9
Hayır	30	6.7
Hiç Duymadım	2	0.4
Haftada Alkol Tüketme Sıklığı		
Alkol Tüketmiyorum	346	76.9
1 - 3 Gün	91	20.2
4 - 6 Gün	11	2.4
7 Gün	2	0.4
Alkol Tüketilen Saat Aralığı		
00:00 - 06:00	7	1.6
17:00 - 20:00	6	1.3
20:00 - 00:00	91	20.2
Alkol Tüketmiyorum	346	76.9
Alkol Tüketilen Yer		
Evde	54	12.0
Sosyal Mekanlarda	49	10.9
Araçta	1	0.2
Alkol Tüketmiyorum	346	76.9
Sosyal Mekanda Alkol Tüketme Durumunda Eve Dönme Yöntemi		
Aracımla eve dönerim	22	4.9
Toplu taşıma kullanarak eve dönerim	28	6.2
Yakınıma çağırıp beni eve bırakmasını isterim	111	24.7
Yürüyerek eve dönerim	16	3.6
Taksiye binip eve dönerim	273	60.7
Alkollü Araç Kullanma		
Evet	87	19.3
Hayır	363	80.7
Alkollü Araç Kullanma Durumunda Kolluk Kuvvetleri Tarafında Cezai İşlem Uygulanma		
Evet	13	2.9
Hayır	437	97.1
Alkollü Araç Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme		
Evet	126	28.0
Hayır	324	72.0
Arkadaş ya da Akrabanın Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması		
Evet	113	25.1
Hayır	337	74.9
Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu		
Evet	381	84.7
Hayır	69	15.3
Alkollü Araç Kullanırken Kolluk Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Trafik Uygulamasına Denk Gelindiğinde Alkol Kontrolü Yapılmadan Gönderilme Durumu		
Evet	38	8.4
Hayır	412	91.6
Trafikte İcra Edilen Alkol Denetimini Yeterli Bulma		
Evet	254	56.4
Hayır	196	43.6
Alkollü İnsan Sağlığına Zararları Hakkındaki Yeterli Bilgiye Sahip Olma		
Evet	423	94.0
Hayır	27	6.0
Toplam	450	100

Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.3.). Elde edilen sonuçlara göre; katılımcıların %92.9'unun "promil" kelimesinin anlamını bildiği saptanmıştır. Katılımcıların %20.2'sinin haftanın 1 – 3 günü, %2.4'ünün haftanın 4 – 6 günü, %0.4'ünün ise haftanın 7 günü alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların alkol tükettikleri saat aralıklarının %1.6'sında 00:00 – 06:00 arası, %1.3'ünde 17:00 – 20:00 arası ve %20.2'sinde 20:00 – 00:00 arası olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların alkol tükettikleri yerlerin %12'sinde ev, %10.9'unda sosyal mekanlar ve %0.2'sinde araç olduğu saptanmıştır. Katılımcıların sosyal mekanda alkol tüketmeleri durumunda eve dönme yöntemleri olarak %4.9'unun aracıyla, %6.2'sinin toplu taşıma araçlarıyla, %24.7'sinin yakınına çağırarak, %3.6'sının yürüyerek ve %60.7'sinin taksiyle gitmeyi tercih ettiği belirlenmiştir. Katılımcıların %19.3'ünün alkollü araç kullandığı, %2.9'unun alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem gördüğü, %28'inin alkollü araç kullanan arkadaş ya da yakını ile seyahat ettiği ve %25.1'inin arkadaşının ya da akrabasının alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı tespit edilmiştir. Katılımcıların %84.7'sinin alkollü araç kullanmaktan dolayı uygulanacak cezaya ait bilgisinin bulunduğu, %56.4'ünün trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulduğu ve %94'ünün alkolün insan sağlığına zararları hakkında bilgi sahibi olduğu saptanmıştır.

Çizelge 6.4. Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgilerin dağılımı

	N	%
Birgün İçerisinde Cep Telefonu Kullanma Sıklığı		
Cep telefonu kullanmıyorum	4	0.9
1 - 3 Saat	185	41.1
4 - 6 Saat	180	40.0
7 Saat ve Üzeri	81	18.0
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Saat Aralığı		
00:00 - 06:00	9	2.0
06:00 - 09:00	5	1.1
09:00 - 17:00	198	44.0
17:00 - 20:00	78	17.3
20:00 - 00:00	160	35.6
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Yer		
Evde kullanıyorum.	291	64.7
İş yerinde kullanıyorum.	108	24.0
Sosyal mekanlarda kullanıyorum.	50	11.1
Araçta kullanıyorum.	1	0.2
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma		
Evet	219	48.7
Hayır	231	51.3
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme		
Evet	337	74.9
Hayır	113	25.1
Arkadaş ya da Akrabanın Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmasından Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması		
Evet	100	22.2
Hayır	350	77.8
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu		
Evet	378	84.0
Hayır	72	16.0
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmanın Ortaya Çıkaracağı Olumsuz Durumlar Hakkında Bilgi Sahibi Olma Durumu		
Evet	431	95.8
Hayır	19	4.2
Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışma		
Evet	12	2.7
Hayır	438	97.3
Arkadaş ya da Akrabanın Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışması		
Evet	102	22.7
Hayır	348	77.3
Cep Telefonu Kullanımının Trafik Kazalarına Olan Etkisi Konusunda Yeterli Bilgilendirmenin Yapıldığını Düşünme		
Evet	279	62.0
Hayır	171	38.0
Toplam	450	100

Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.4.). Elde edilen sonuçlara göre; katılımcıların gün içerisinde cep telefonu kullanım sıklıklarının %41.1’de 1 – 3 saat, %40’ında 4 – 6 saat, %18’inde ise 7 saat ve üzerinde olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların genellikle cep telefonu kullandıkları saat aralıklarının %2’sinde 00:00 – 06:00 arasında, %1.1’inde 06:00 – 09:00 arasında, %44’ünde 09:00 – 17:00 arasında, %17.3’ünde 17:00 – 20:00 arasında ve %35.6’sında

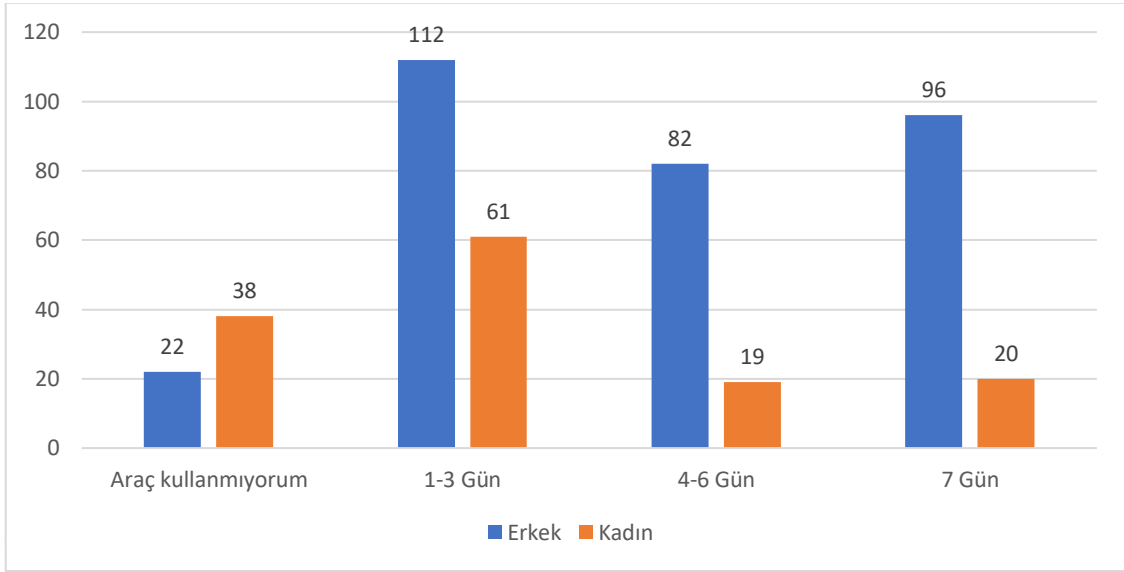
20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. Katılımcıların genellikle cep telefonu kullandıkları yerlerin %64.7'sinde ev, %24'ünde iř yeri, %11.1'inde sosyal mekanlar ve %0.2'sinde araç olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların %48.7'sinin araç kullanırken cep telefonu kullandığı, %74.9'unun araç kullanırken cep telefonu kullanan arkadaş ya da yakını ile seyahat ettiğı, %22.2'sinin arkadaşının ya da akrabasının araç kullanırken cep telefonu kullanmasına bağılı cezai işlem uygulandığı ve %84'ünün araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı kendisine cezai işlem uygulandığı saptanmıştır. Katılımcıların %84'ünün araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak cezai işlem hakkında bilgi sahibi olduğu, %95.8'inin araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olduğu, %2.7'sinin trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karıştığı, %22.7'sinin arkadaşına ya da akrabasına trafikte cep telefonu kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı ve %62'sinin cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını dūřündüğü belirlenmiştir.

Çizelge 6.5. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler

	Erkek			Kadın			Toplam		χ^2	p
	N	% (Erkek)	% (Σ Erkek)	N	% (Kadın)	% (Σ Kadın)	N	%		
Haftada Şehir İçinde Araç Kullanma Sıklığı										
Araç Kullanmıyorum	22	7.1	4.9	38	27.5	8.4	60	13.3	48.339	0.000 *
1 - 3 Gün	112	35.9	24.9	61	44.2	13.6	173	38.4		
4 - 6 Gün	82	26.3	18.2	19	13.8	4.2	101	22.4		
7 Gün	96	30.8	21.3	20	14.5	4.4	116	25.8		
Trafikte Sıklıkla Araç Kullanılan Saat Aralığı										
00:00 - 06:00	12	3.8	2.7	10	7.2	2.2	22	4.9	51.694	0.000 *
06:00 - 09:00	28	9.0	6.2	46	33.3	10.2	74	16.4		
09:00 - 17:00	181	58.0	40.2	60	43.5	13.3	241	53.6		
17:00 - 20:00	53	17.0	11.8	19	13.8	4.2	72	16.0		
20:00 - 00:00	38	12.2	8.4	3	2.2	0.7	41	9.1		
Yılda Araç ile Şehirler Arası Seyahat Etme Sıklığı										
Aracımla seyahat etmiyorum	29	9.3	6.4	56	40.6	12.4	85	18.9	70.184	0.000 *
1 - 3 Kere	132	42.3	29.3	55	39.9	12.2	187	41.6		
4 - 6 Kere	83	26.6	18.4	17	12.3	3.8	100	22.2		
7 ve Üzeri	68	21.8	15.1	10	7.2	2.2	78	17.3		

Ki – Kare Testi, * $p < 0.05$

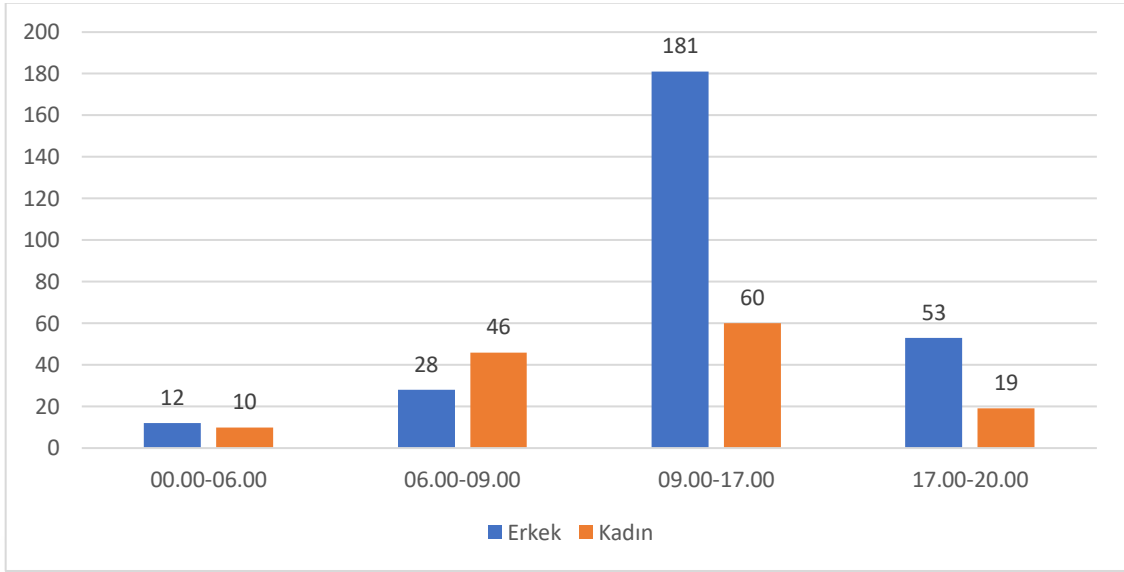
Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanımlarına yönelik bilgileri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.5.). Elde edilen sonuçlara göre; erkek katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %35.9’unda 1 – 3 gün, %26.3’ünde 4 – 6 gün ve %30.8’inde 7 gün olarak belirlenmiştir. Kadın katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %44.2’sinde 1 – 3 gün, %13.8’inde 4 – 6 gün ve %14.5’inde 7 gün olarak saptanmıştır. Katılımcıların cinsiyetlerine göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=48.339$; $p < 0.05$).



Şekil 6.1. Katılımcıların cinsiyetlerine göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklığı

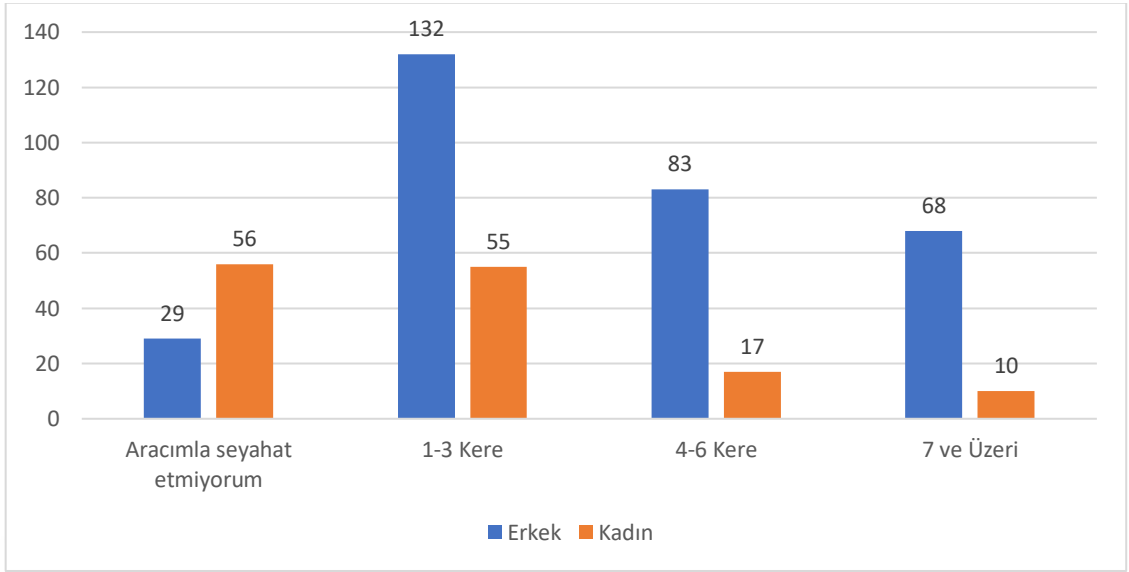
Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.1.); erkeklerin haftada şehir içinde 4 – 6 gün ve 7 gün araç kullananların oranı kadınlara göre daha yüksek iken kadınların haftada şehir içinde 1 – 3 gün araç kullananların oranı erkeklere göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Erkekler gün içinde işleriyle ilgili olarak trafiği, kadınlara göre daha fazla kullanmaktadır. Bu durum erkeklerin şehir içi trafiğinde daha aktif olmalarına etki etmektedir. Trafik kazaları sonucu ortaya çıkan kusurlar cinsiyetlere göre değerlendirildiğinde, erkeklerin kadınlara göre daha fazla kusurlu çıkmasını da doğrular şekilde sonuç oluşturmaktadır.

Erkek katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %3.8’inde 00:00 – 06:00 arasında, %9’unda 06:00 – 09:00 arasında, %58’inde 09:00 – 17:00 arasında, %17’sinde 17:00 – 20:00 arasında ve %12.2’sinde 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. Kadın katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %7.2’sinde 00:00 – 06:00 arasında, %33.3’ünde 06:00 – 09:00 arasında, %43.5’inde 09:00 – 17:00 arasında, %13.8’inde 17:00 – 20:00 arasında ve %2.2’sinde 20:00 – 00:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte sıklıkla araç kullanma saatleri arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=51.694$; $p<0.05$).



Şekil 6.2. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralığı Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.2.); kadınların trafikte sıklıkla 00:00 – 06:00 saat arası ve 06:00 – 09:00 saat arası araç kullanma oranları erkeklere göre daha yüksek iken erkeklerin trafikte sıklıkla 09:00 – 12:00 saat arası, 17:00 – 20:00 saat arası ve 20:00 – 00:00 saat arası araç kullanma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Erkeklerin gündüz saatlerinde kadınlara oranla daha fazla trafiğe çıkma nedenleri arasında, iş hayatında kadınlara göre daha aktif olmaları neden olabilmektedir. Bu durum, gündüz saatlerinde meydana gelen kazalarda erkek nüfusunun fazla olduğunu doğrular niteliktedir.

Erkek katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %42.3'ünde 1 – 3 kez, %26.6'sında 4 – 6 kez, %21.8'inde 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. Kadın katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %39.9'unda 1 – 3 kez, %12.3'ünde 4 – 6 kez, %7.2'sinde ise 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=70.184$; $p<0.05$).



Şekil 6.3. Katılımcıların cinsiyetlerine göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.3.); erkeklerin yılda araç ile şehirler arası 1 – 3 kez, 4 – 6 kez, 7 kez ve üstü seyahat etme oranı kadınlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Kadınların şehirlerarası trafikte araç kullanma cesaretlerinin fazla olmaması ve ailecek yapılan seyahatlerde erkeklerin daha çok direksiyon başına geçmesi bu sonucun çıkmasına neden olabilmektedir.

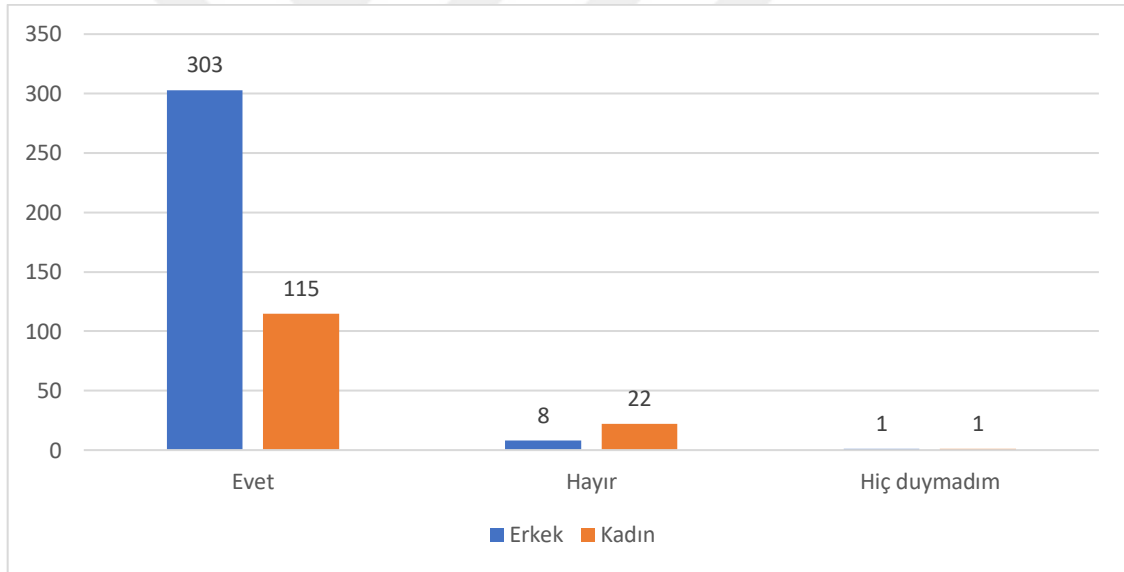
Çizelge 6.6. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkolü araç kullanımlarına yönelik bilgileri

	Erkek			Kadın			Toplam		χ^2	p
	N	% (Erkek)	%(Σ Erkek)	N	% (Kadın)	%(Σ Kadın)	N	%		
"Promil" Kelimesinin Anlamını Bilme										
Evet	303	97.1	67.3	115	83.3	25.6	418	92.9	27.994	0.000*
Hayır	8	2.6	1.8	22	15.9	4.9	30	6.7		
Hiç Duymadım	1	0.3	0.2	1	0.7	0.2	2	0.4		
Haftada Alkol Tüketme Sıklığı										
Alkol Tüketmiyorum	254	81.4	56.4	92	66.7	20.4	346	76.9	15.573	0.001*
1 - 3 Gün	52	16.7	11.6	39	28.3	8.7	91	20.2		
4 - 6 Gün	4	1.3	0.9	7	5.1	1.6	11	2.4		
7 Gün	2	0.6	0.4	0	0	0	2	0.4		
Alkol Tüketilen Saat Aralığı										
00:00 - 06:00	3	1.0	0.7	4	2.9	0.9	7	1.6	12.591	0.006*
17:00 - 20:00	4	1.3	0.9	2	1.4	0.4	6	1.3		
20:00 - 00:00	51	16.3	11.3	40	29.0	8.9	91	20.2		
Alkol Tüketmiyorum	254	81.4	56.4	92	66.7	20.4	346	76.9		
Alkol Tüketilen Yer										
Evde	32	10.3	7.1	22	15.9	4.9	54	12.0	13.645	0.003*
Sosyal Mekanlarda	26	8.3	5.8	23	16.7	5.1	49	10.9		
Araçta	0	0	0	1	0.7	0.2	1	0.2		
Alkol Tüketmiyorum	254	81.4	56.4	92	66.7	20.4	346	76.9		
Sosyal Mekanda Alkol Tüketme Durumunda Eve Dönme Yöntemi										
Aracımla eve dönerim	20	6.4	4.4	2	1.4	0.4	22	4.9	9.247	0.055
Toplu taşıma kullanarak eve dönerim	15	4.8	3.3	13	9.4	2.9	28	6.2		
Yakınımlı çağırıp beni eve bırakmasını isterim	77	24.7	17.1	34	24.6	7.6	111	24.7		
Yürüyerek eve dönerim	13	4.2	2.9	3	2.2	0.7	16	3.6		
Taksiye binip eve dönerim	187	59.9	41.6	86	62.3	19.1	273	60.7		
Alkolü Araç Kullanma										
Evet	67	21.5	14.9	20	14.5	4.4	87	19.3	2.990	0.084
Hayır	245	78.5	54.4	118	85.5	26.2	363	80.7		
Alkolü Araç Kullanma Durumunda Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanma										
Evet	6	1.9	1.3	7	5.1	1.6	13	2.9	3.383	0.066
Hayır	306	98.1	68.0	131	94.9	29.1	437	97.1		
Alkolü Araç Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme										
Evet	89	28.5	19.8	37	26.8	8.2	126	28.0	0.139	0.709
Hayır	223	71.5	49.6	101	73.2	22.4	324	72.0		
Arkadaş ya da Akrabanın Alkolü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması										
Evet	86	27.6	19.1	27	19.6	6.0	113	25.1	3.255	0.071
Hayır	226	72.4	50.2	111	80.4	24.7	337	74.9		
Alkolü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu										
Evet	281	90.1	62.4	100	72.5	22.2	381	84.7	22.830	0.000*
Hayır	31	9.9	6.9	38	27.5	8.4	69	15.3		
Alkolü Araç Kullanırken Kolluk Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Trafik Uygulamasına Denk Gelindiğinde Alkol Kontrolü Yapılmadan									2.927	0.087

Gönderilme Durumu										
Evet	31	9.9	6.9	7	5,1	1.6	38	8.4		
Hayır	281	90.1	62.4	131	94.9	29.1	412	91.6		
Traffikte İcra Edilen Alkol Denetimini Yeterli Bulma										
Evet	205	65.7	45.6	49	35.5	10.9	254	56.4	35.490	0.000*
Hayır	107	34.3	23.8	89	64.5	19.8	196	43.6		
Alkolün İnsan Sağlığına Zararları Hakkındaki Yeterli Bilgiye Sahip Olma										
Evet	300	96.2	66.7	123	89.1	27.3	423	94.0	8.368	0.004*
Hayır	12	3.8	2.7	15	10.9	3.3	27	6.0		

Ki – Kare Testi, * $p < 0.05$

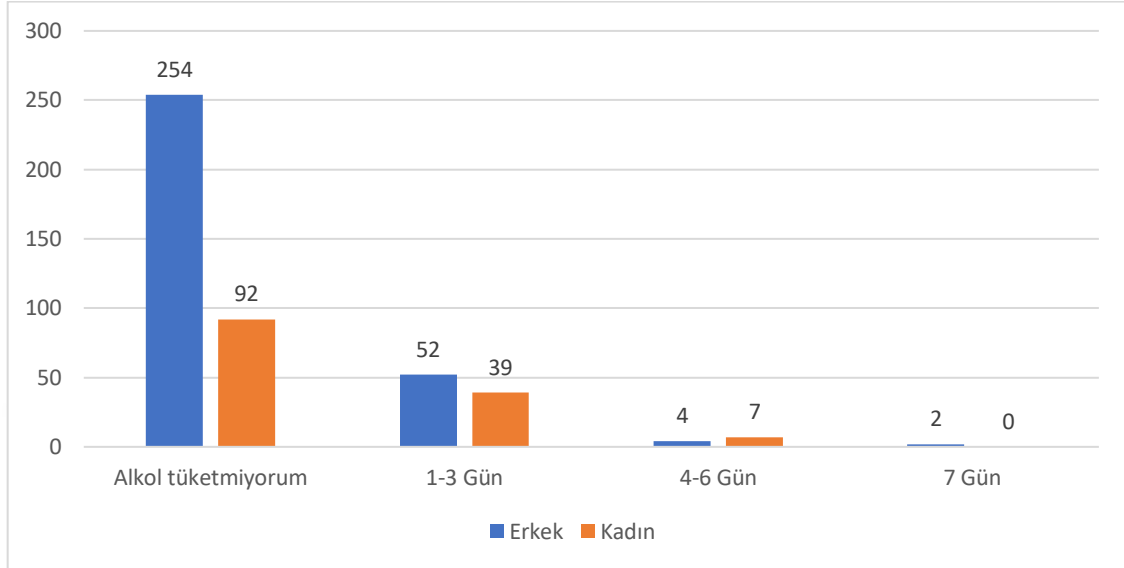
Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.6.). Elde edilen sonuçlara göre; erkek katılımcıların %97.1’inin, kadın katılımcıların ise %83.3’ünün “promil” kelimesinin anlamını bildiği belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre “promil” kelimesinin anlamını bilme oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=27.994$; $p < 0.05$).



Şekil 6.4. Katılımcıların cinsiyetlerine göre promil kelimesinin anlamını bilme durumu
Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.4.); erkeklerin “promil” kelimesini bilme oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Erkeklerin trafiğe ve arabalara olan ilgilerinin fazla olması, promil kelimesine aşina olma noktasında etkili olabileceği değerlendirilmektedir.

Erkek katılımcıların %16.7’sinin haftada 1 – 3 gün, %1.3’ünün haftada 4 – 6 gün ve %0.6’sının haftada 7 gün; kadın katılımcıların %28.3’ünün haftada 1 – 3 gün, %5.1’inin haftada 4 – 6 gün alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre haftada

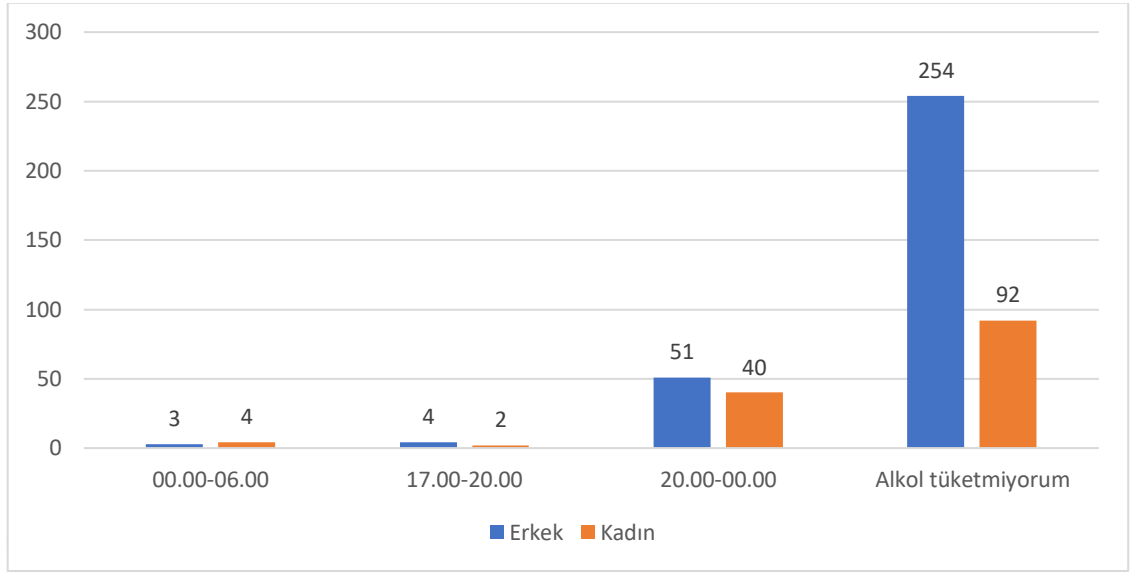
alkol tüketme sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=15.573$; $p<0.05$).



Şekil 6.5. Katılımcıların cinsiyetlerine göre haftada alkol tüketme sıklığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.5.); kadınların haftada 1 – 3 gün ve 4 – 6 gün alkol tüketme oranlarının erkeklere göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

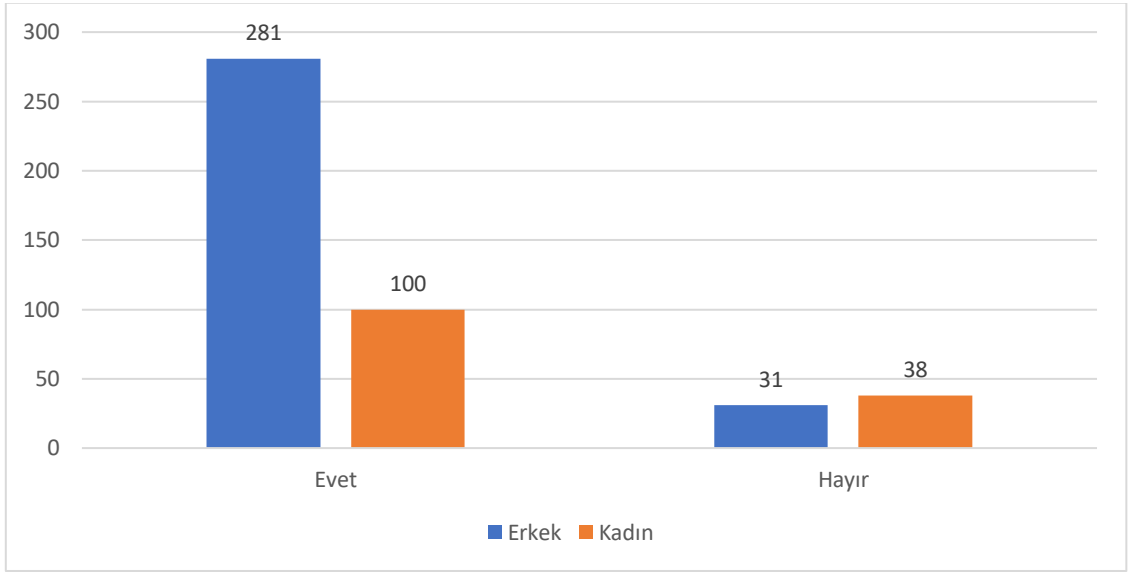
Erkek katılımcıların %1'inin 00:00 – 06:00 saat, %1.3'ünün saat 17:00 – 20:00 ve %16.3'ünün 20:00 – 00:00 saat; kadın katılımcıların %2.9'unun 00:00 – 06:00 saat, %1.4'ünün 17:00 – 20:00 saat ve %29'unun 20:00 – 00:00 saat aralığında alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkol tükettikleri saat aralıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=12.591$; $p<0.05$).



Şekil 6.6. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkol tükettikleri saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.6.); erkeklerin 00:00 – 06:00 saat, 17:00 – 20:00 saat ve 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları kadınlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

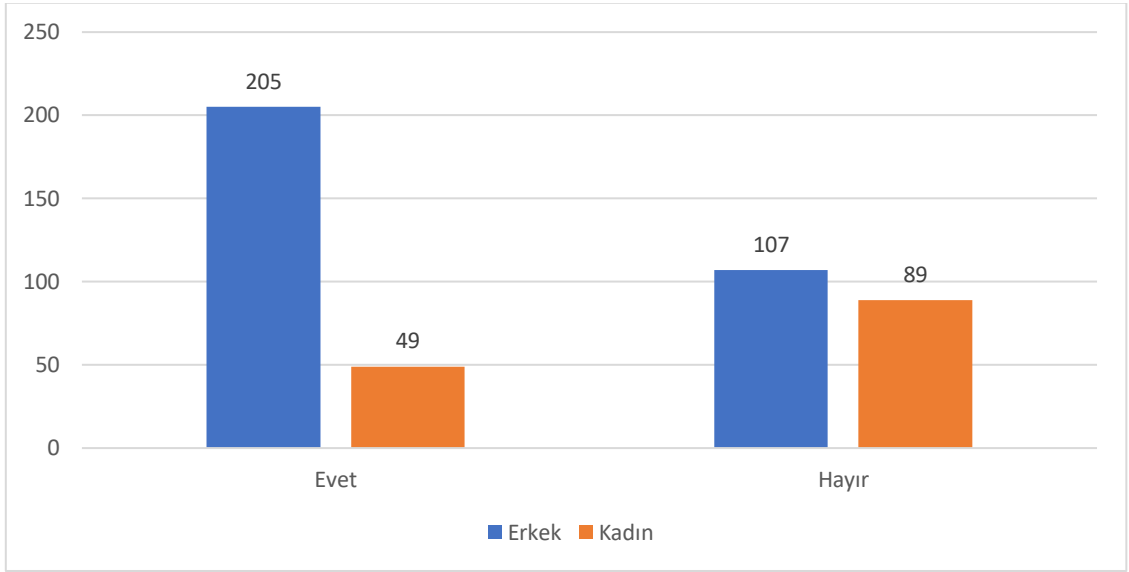
Erkek katılımcıların %90.1'inin, kadın katılımcıların %72.5'inin alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=22.830$; $p<0.05$).



Şekil 6.7. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumları

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.7.); erkeklerin araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Erkeklerin araç kullanmaya ve trafiğe olan merakları, kadınlara oranla daha fazla olduğu genel bir algıdır. Bundan dolayı, trafik kurallarına daha hâkim oldukları değerlendirilmektedir.

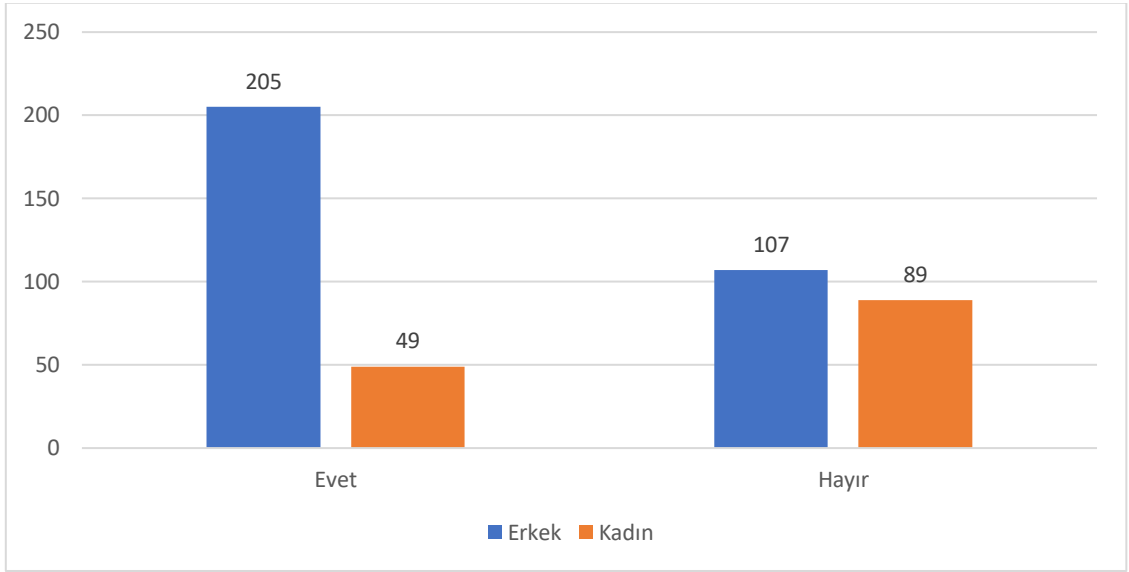
Erkek katılımcıların %65.7'sinin, kadın katılımcıların %35.5'inin trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulduğu belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=35.490$; $p<0.05$).



Şekil 6.8. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.8.); erkeklerin trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Erkeklerin trafikte daha aktif olmaları, kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen alkol denetimleriyle daha fazla karşılaşmalarına neden olabilmektedir. Bu nedenle kadınlara oranla böyle bir sonuç çıktığı değerlendirilmektedir.

Erkek katılımcıların %96,2'sinin, kadın katılımcıların %89,1'inin alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip oldukları belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=8.368$; $p<0.05$).



Şekil 6.9. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.9.); erkeklerin alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Erkeklerin alkol tüketme oranlarının, kadınlara göre daha fazla olması bu sonucun çıkmasına neden olduğu değerlendirilmektedir.

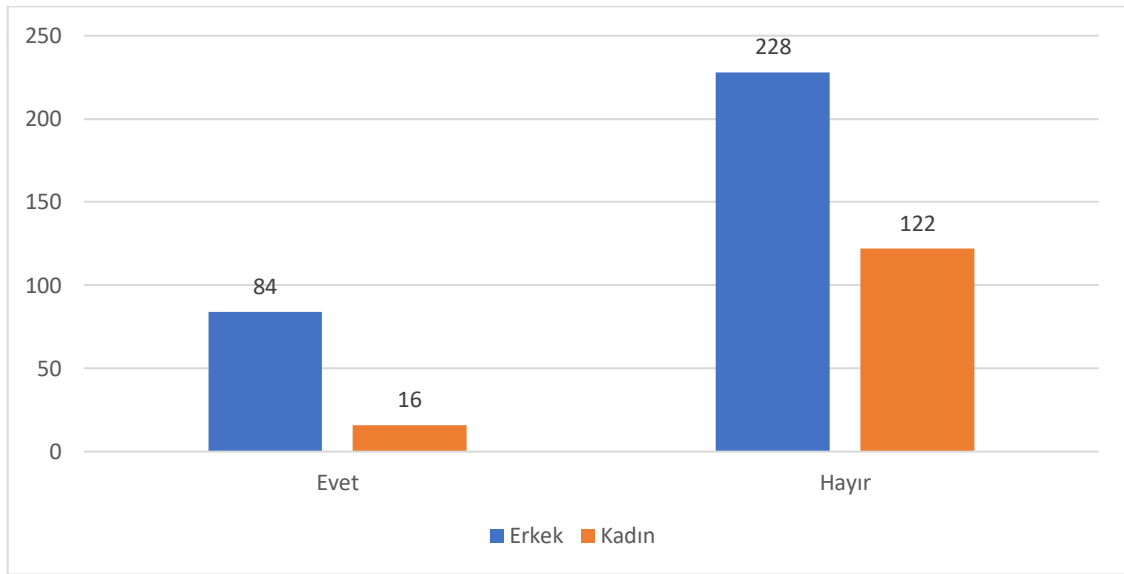
Çizelge 6.7. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri

	Erkek			Kadın			Toplam		χ^2	p
	N	% (Erkek)	%(Σ Erkek)	N	% (Kadın)	%(Σ Kadın)	N	%		
Birgün İçerisinde Cep Telefonu Kullanma Sıklığı										
Cep telefonu kullanmıyorum	4	1.3	0.9	0	0	0	4	0.9	1.897	0.594
1 - 3 Saat	128	41.0	28.4	57	41.3	12.7	185	41.1		
4 - 6 Saat	123	39.4	27.3	57	41.3	12.7	180	40.0		
7 Saat ve Üzeri	57	18.3	12.7	24	17.4	5.3	81	18.0		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Saat Aralığı										
00:00 - 06:00	7	2.2	1.6	2	1.4	0.4	9	2.0	9.201	0.056
06:00 - 09:00	3	1.0	0.7	2	1.4	0.4	5	1.1		
09:00 - 17:00	135	43.3	30.0	63	45.7	14.0	198	44.0		
17:00 - 20:00	45	14.4	10.0	33	23.9	7.3	78	17.3		
20:00 - 00:00	122	39.1	27.1	38	27.5	8.4	160	35.6		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Yer										
Evde kullanıyorum.	205	65.7	45.6	86	62.3	19.1	291	64.7	2.630	0.452
İş yerinde kullanıyorum.	69	22.1	15.3	39	28.3	8.7	108	24.0		
Sosyal mekanlarda kullanıyorum.	37	11.9	8.2	13	9.4	2.9	50	11.1		
Araçta kullanıyorum.	1	0.3	0.2	0	0	0	1	0.2		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma										
Evet	159	51.0	35.3	60	43.5	13.3	219	48.7	2.145	0.143
Hayır	153	49.0	34.0	78	56.5	17.3	231	51.3		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme										
Evet	237	76.0	52.7	100	72.5	22.2	337	74.9	0.622	0.430
Hayır	75	24.0	16.7	38	27.5	8.4	113	25.1		
Arkadaş ya da Akrabanın Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmasından Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması										
Evet	84	26.9	18.7	16	11.6	3.6	100	22.2	13.008	0.000*
Hayır	228	73.1	50.7	122	88.4	27.1	350	77.8		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu										
Evet	274	87.8	60.9	104	75.4	23.1	378	84.0	11.049	0.001*
Hayır	38	12.2	8.4	34	24.6	7.6	72	16.0		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmanın Ortaya Çıkaracağı Olumsuz Durumlar Hakkında Bilgi Sahibi Olma Durumu										
Evet	302	96.8	67.1	129	93.5	28.7	431	95.8	2.603	0.107
Hayır	10	3.2	2.2	9	6.5	2.0	19	4.2		
Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışma										
Evet	8	2.6	1.8	4	2.9	0.9	12	2.7	0.041	0.839
Hayır	304	97.4	67.6	134	97.1	29.8	438	97.3		
Arkadaş ya da Akrabanın Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışması										
Evet	75	24.0	16.7	27	19.6	6.0	102	22.7	1.092	0.296
Hayır	237	76.0	52.7	111	80.4	24.7	348	77.3		
Cep Telefonu Kullanımının Trafik Kazalarına Olan Etkisi Konusunda Yeterli Bilgilendirmenin Yapıldığını Düşünme										
Evet	211	67.6	46.9	68	49.3	15.1	279	62.0	13.679	0.000*

Hayır	101	32.4	22.4	70	50.7	15.6	171	38.0		
-------	-----	------	------	----	------	------	-----	------	--	--

Ki – Kare Testi, * $p<0.05$

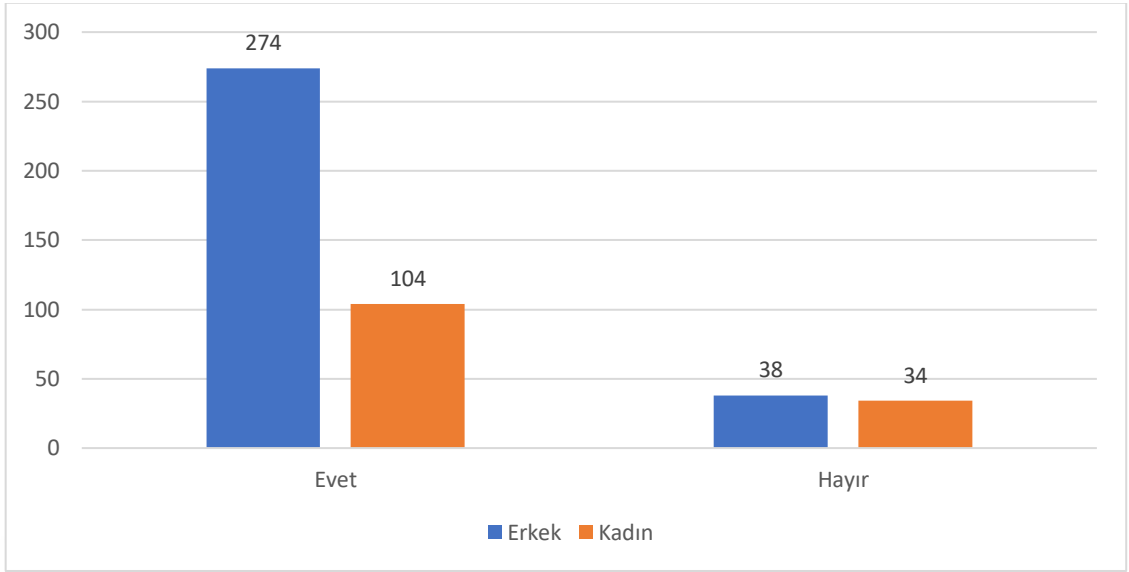
Katılımcıların cinsiyetlerine göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.7.). Elde edilen sonuçlara göre; erkek katılımcıların %26.9'unun, kadın katılımcıların ise %11.6'sının arkadaş ya da akrabasına araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre arkadaş ya da akrabasına araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=13.008$; $p<0.05$).



Şekil 6.10. Katılımcıların cinsiyetlerine göre arkadaş ya da akrabasının araç kullanırken cep telefonu kullanmasından dolayı kolluk kuvvetleri tarafından cezai işlem uygulanması durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.10.); erkeklerin arkadaş ya da akrabasına araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

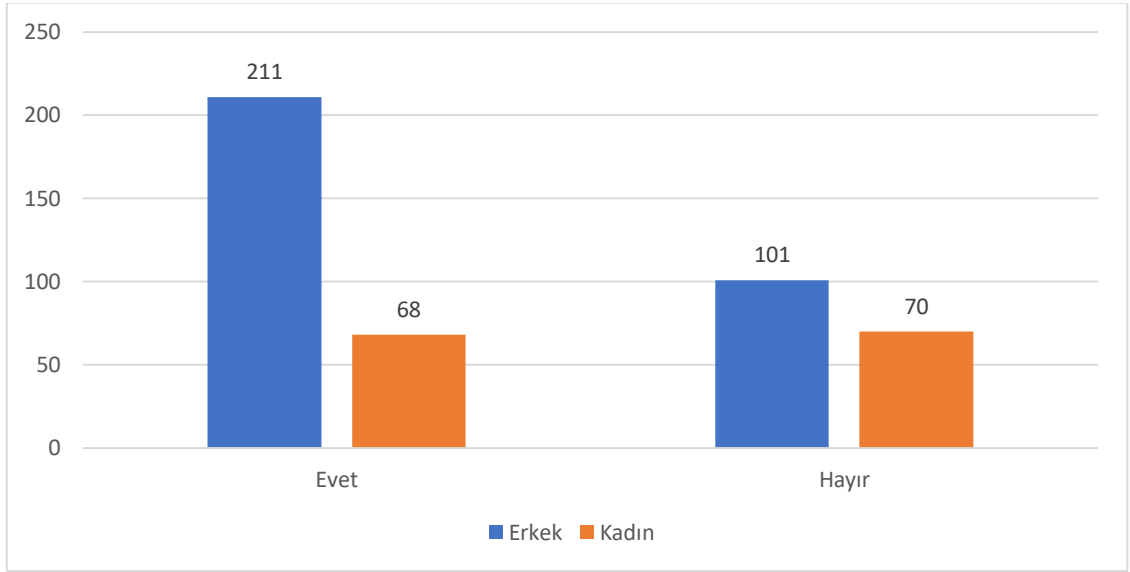
Erkek katılımcıların %87.8'inin, kadınların %75.4'ünün araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip oldukları belirlenmiştir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=11.049$; $p<0.05$).



Şekil 6.11. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.11.); kadınların araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranlarının erkeklere göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

Erkek katılımcıların %67.6'sının, kadınların %49.3'ünün cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünmektedir. Katılımcıların cinsiyetlerine göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=13.679$; $p<0.05$).



Şekil 6.12. Katılımcıların cinsiyetlerine göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirme yapıldığının düşünme durumu

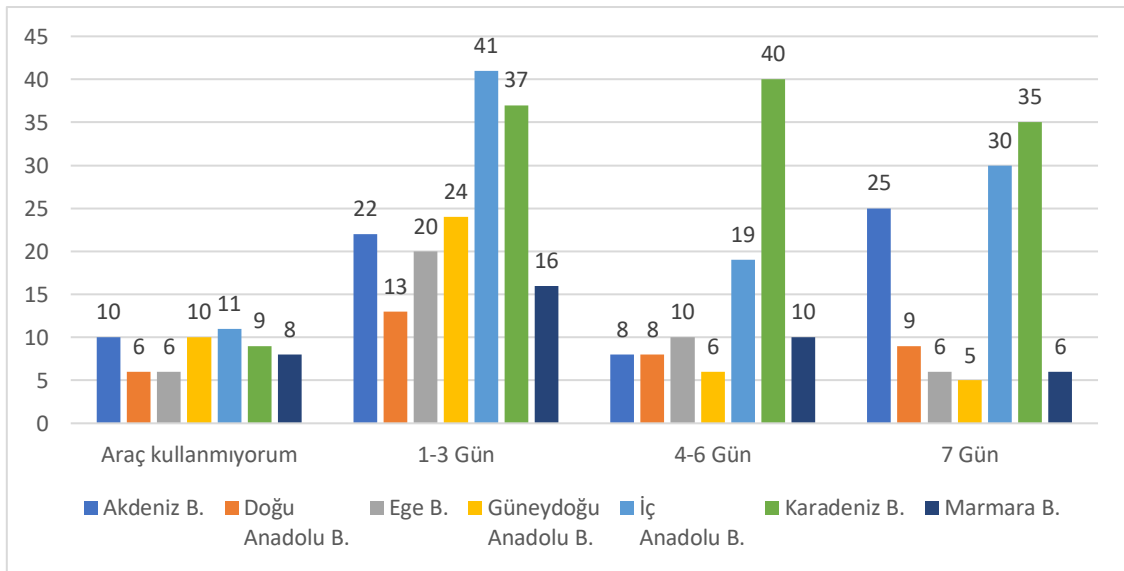
Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.12.); kadınların cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranlarının erkeklere göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Erkeklerin trafiğe olan ilgilerinin yüksek olmasından dolayı böyle bir sonuç çıktığı değerlendirilmektedir.

Çizelge 6.8. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler

	Akdeniz Bölgesi			Doğu Anadolu Bölgesi			Ege Bölgesi			Güneydoğu Anadolu Bölgesi			İç Anadolu Bölgesi			Karadeniz Bölgesi			Marmara Bölgesi			Toplam		χ^2	p
	N	% (Ak. Böl)	%(Σ Ak. Böl)	N	% (Da. Böl)	%(Σ Da. Böl)	N	% (Ege Böl)	%(Σ Ege Böl)	N	% (Ga. Böl)	%(Σ Ga. Böl)	N	% (İa. Böl)	%(Σ İa. Böl)	N	% (Ka. Böl)	%(Σ Ka. Böl)	N	% (Ma. Böl)	%(Σ Ma. Böl)	N	%		
Haftada Şehir İçinde Araç Kullanma Sıklığı																									
Araç Kullanmıyorum	10	15.4	2.2	6	16.7	1.3	6	14.3	1.3	10	22.2	2.2	11	10.9	2.4	9	7.4	2.0	8	20.0	1.8	60	13.3	38.458	0.003*
1 - 3 Gün	22	33.8	4.9	13	36.1	2.9	20	47.6	4.4	24	53.3	5.3	41	40.6	9.1	37	30.6	8.2	16	40.0	3.6	173	38.4		
4 - 6 Gün	8	12.3	1.8	8	22.2	1.8	10	23.8	2.2	6	13.3	1.3	19	18.8	4.2	40	33.1	8.9	10	25.0	2.2	101	22.4		
7 Gün	25	38.5	5.6	9	25.0	2.0	6	14.3	1.3	5	11.1	1.1	30	29.7	6.7	35	28.9	7.8	6	15.0	1.3	116	25.8		
Trafikte Sıklıkla Araç Kullanılan Saat Aralığı																									
00:00 - 06:00	5	7.7	1.1	0	0	0	1	2.4	0.2	3	6.7	0.7	4	4.0	0.9	4	3.3	0.9	5	12.5	1.1	22	4.9	41.553	0.014*
06:00 - 09:00	10	15.4	2.2	10	27.8	2.2	8	19.0	1.8	13	28.9	2.9	13	12.9	2.9	14	11.6	3.1	6	15.0	1.3	74	16.4		
09:00 - 17:00	35	53.8	7.8	22	61.1	4.9	16	38.1	3.6	19	42.2	4.2	56	55.4	12.4	78	64.5	17.3	15	37.5	3.3	241	53.6		
17:00 - 20:00	8	12.3	1.8	4	11.1	0.9	9	21.4	2.0	5	11.1	1.1	20	19.8	4.4	17	14.0	3.8	9	22.5	2.0	72	16.0		
20:00 - 00:00	7	10.8	1.6	0	0.0	0.0	8	19.0	1.8	5	11.1	1.1	8	7.9	1.8	8	6.6	1.8	5	12.5	1.1	41	9.1		
Yılda Araç ile Şehirler Arası Seyahat Etme Sıklığı																									
Aracımla seyahat etmiyorum	11	16.9	2.4	12	33.3	2.7	7	16.7	1.6	16	35.6	3.6	14	13.9	3.1	14	11.6	3.1	11	27.5	2.4	85	18.9	43.977	0.001*
1 - 3 Kere	16	24.6	3.6	15	41.7	3.3	25	59.5	5.6	17	37.8	3.8	44	43.6	9.8	53	43.8	11.8	17	42.5	3.8	187	41.6		
4 - 6 Kere	18	27.7	4.0	7	19.4	1.6	5	11.9	1.1	6	13.3	1.3	23	22.8	5.1	34	28.1	7.6	7	17.5	1.6	100	22.2		
7 ve Üzeri	20	30.8	4.4	2	5.6	0.4	5	11.9	1.1	6	13.3	1.3	20	19.8	4.4	20	16.5	4.4	5	12.5	1.1	78	17.3		

Ki – Kare Testi, * $p < 0.05$

Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araç kullanımlarına yönelik bilgileri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.8.). Elde edilen sonuçlara göre; Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %33.8'inde 1 – 3 gün, %12.3'ünde 4 – 6 gün ve %38.5'inde 7 gün olarak belirlenmiştir. Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %36.1'inde 1 – 3 gün, %22.2'sinde 4 – 6 gün ve %25'inde 7 gün olarak saptanmıştır. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %47.6'sında 1 – 3 gün, %23.8'inde 4 – 6 gün ve %14,3'ünde 7 gün olarak tespit edilmiştir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %53.3'ünde 1 – 3 gün, %13.3'ünde 4 – 6 gün ve %11.1'inde 7 gün olarak belirlenmiştir. İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %40.6'sında 1 – 3 gün, %18.8'inde 4 – 6 gün ve %29.7'sinde 7 gün olarak saptanmıştır. Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %30.6'sında 1 – 3 gün, %33.1'inde 4 – 6 gün ve %28.9'unda 7 gün olarak tespit edilmiştir. Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %40'ında 1 – 3 gün, %25'inde 4 – 6 gün ve %15'inde 7 gün olarak belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=38.458$; $p<0.05$).

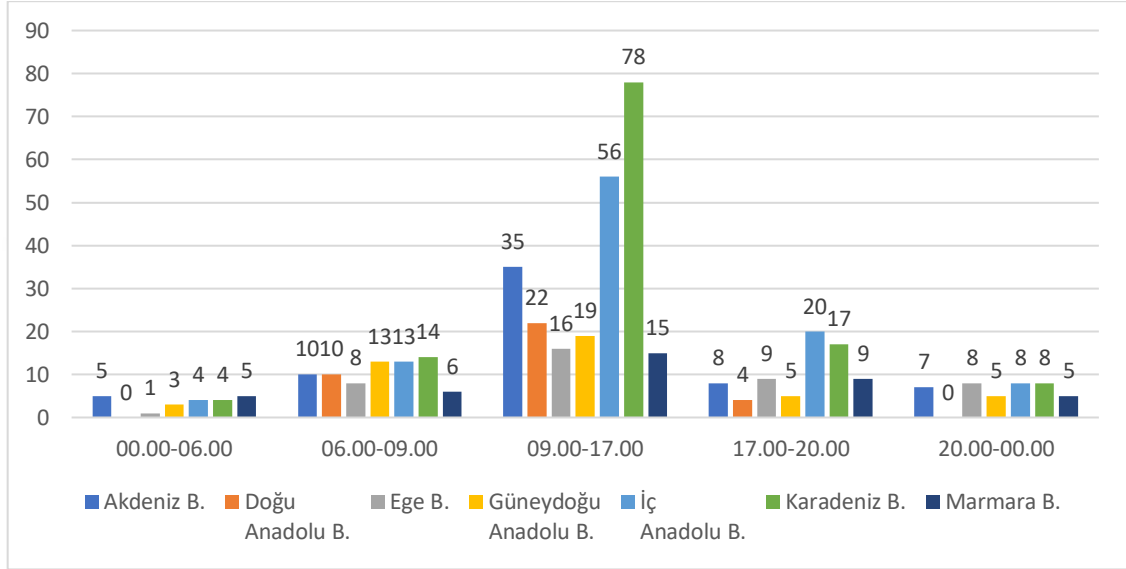


Şekil 6.13. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada şehir içinde araç kullanma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.13.); Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde 1 – 3 gün araç kullanım oranlarının Akdeniz Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde 1 – 3 gün araç kullanım oranlarının Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde 4 – 6 gün araç kullanım oranlarının Akdeniz Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde 7 gün araç kullanım oranlarının Ege Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.

Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %7.7'sinde 00:00 – 06:00 arasında, %15.4'ünde 06:00 – 09:00 arasında, %53.8'inde 09:00 – 17:00 arasında, %12.3'ünde 17:00 – 20:00 arasında ve %10.8'inde 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %27.8'inde 06:00 – 09:00 arasında, %61.1'inde 09:00 – 17:00 arasında ve %11.1'inde 17:00 – 20:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %2.4'ünde 00:00 – 06:00 arasında, %19'unda 06:00 – 09:00 arasında, %38.1'inde 09:00 – 17:00 arasında, %21.4'ünde 17:00 – 20:00 arasında ve %19'unda 20:00 – 00:00 arasında olduğu tespit edilmiştir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %6.7'sinde 00:00 – 06:00 arasında, %28.9'unda 06:00 – 09:00 arasında, %42.2'sinde 09:00 – 17:00 arasında, %11.1'inde 17:00 – 20:00 arasında ve %11.1'inde 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %4'ünde 00:00 – 06:00 arasında, %12.9'unda 06:00 – 09:00 arasında, %55.4'ünde 09:00 – 17:00 arasında, %19.8'inde 17:00 – 20:00 arasında ve %7.9'unda 20:00 – 00:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %3.3'ünde 00:00 – 06:00 arasında, %11.6'sında 06:00 – 09:00 arasında, %64.5'inde 09:00 – 17:00 arasında, %14'ünde 17:00 – 20:00 arasında ve %6.6'sında 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların trafikte

sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %12.5’inde 00:00 – 06:00 arasında, %15’inde 06:00 – 09:00 arasında, %37.5’inde 09:00 – 17:00 arasında, %22.5’inde 17:00 – 20:00 arasında ve %12.5’inde 20:00 – 00:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte sıklıkla araç kullanma saatleri arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=41.553$; $p<0.05$).

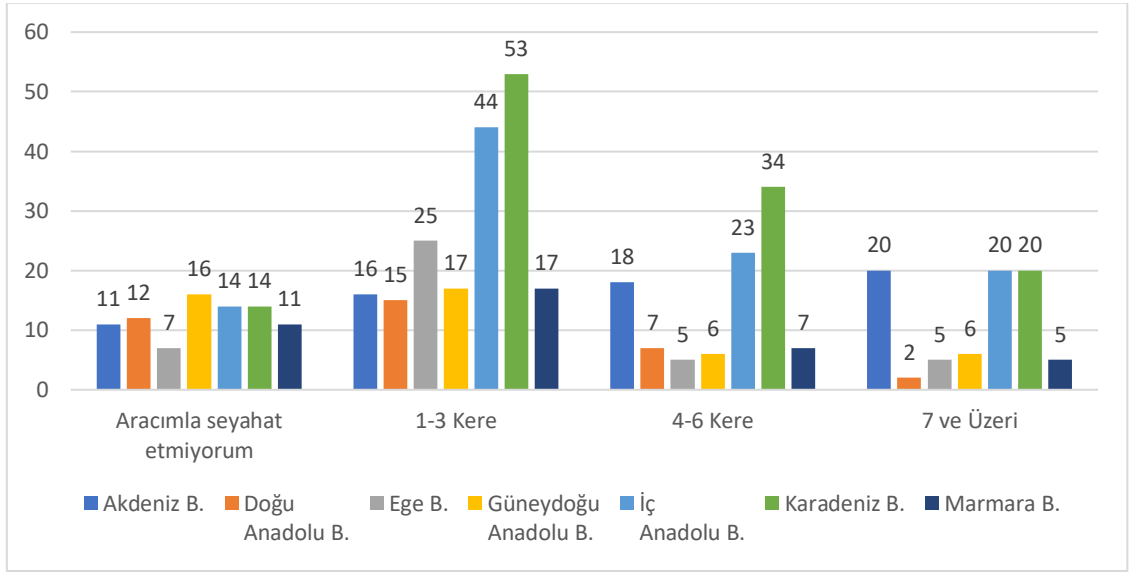


Şekil 6.14. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.14.); Marmara Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların 00:00 – 06:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların 06:00 – 09:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Karadeniz Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların 09:00 – 17:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Ege Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Marmara Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Doğu Anadolu Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların 09:00 – 17:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Ege Bölgesi ve Marmara Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Akdeniz Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların 20:00 – 00:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Doğu Anadolu Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların 20:00 – 00:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Ege Bölgesi,

Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların 20:00 – 00:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %24.6'sında 1 – 3 kez, %27.7'sinde 4 – 6 kez, %30.8'inde 7 kez ve üzeri olduğu belirlenmiştir. Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %41.7'sinde 1 – 3 kez, %19.4'ünde 4 – 6 kez, %5.6'sında 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %59.5'inde 1 – 3 kez, %11.9'unda 4 – 6 kez, %11.9'unda 7 kez ve üzeri olduğu belirlenmiştir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %37.8'inde 1 – 3 kez, %13.3'ünde 4 – 6 kez, %13.3'ünde 7 kez ve üzeri olduğu saptanmıştır. İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %43.6'sında 1 – 3 kez, %22.8'inde 4 – 6 kez, %19.8'inde 7 kez ve üzeri olduğu belirlenmiştir. Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %43.8'inde 1 – 3 kez, %28.1'inde 4 – 6 kez, %16.5'inde 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %42.5'inde 1 – 3 kez, %17.5'inde 4 – 6 kez, %12.5'inde 7 kez ve üzeri olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=43.977$; $p<0.05$).



Şekil 6.15. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.15.); Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 1 – 3 kez seyahat etme oranlarının Ege Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 1 – 3 kez seyahat etme oranlarının Güney Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 4 – 6 kez seyahat etme oranlarının Ege Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 7 kez ve üstünde seyahat etme oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi, Ege Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi, Karadeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 7 kez ve üzerinde seyahat etme oranlarının İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.

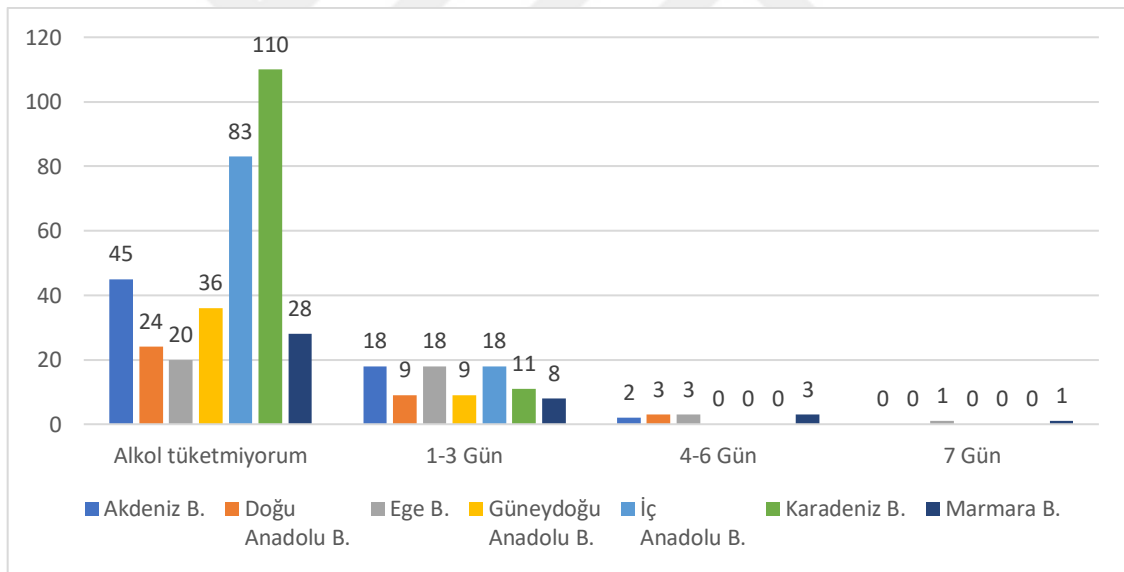
Çizelge 6.9. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri

	Akdeniz Bölgesi			Doğu Anadolu Bölgesi			Ege Bölgesi			Güneydoğu Anadolu Bölgesi			İç Anadolu Bölgesi			Karadeniz Bölgesi			Marmara Bölgesi			Toplam		χ ²	p
	N	% (Ak. Böl)	% (Σ Ak. Böl)	N	% (Da. Böl)	% (Σ Da. Böl)	N	% (Ege Böl)	% (Σ Ege Böl)	N	% (Ga. Böl)	% (Σ Ga. Böl)	N	% (İa. Böl)	% (Σ İa. Böl)	N	% (Ka. Böl)	% (Σ Ka. Böl)	N	% (Ma. Böl)	% (Σ Ma. Böl)	N	%		
"Promil" Kelimesinin Anlamını Bilme																									
Evet	59	90.8	13.1	31	86.1	6.9	37	88.1	8.2	38	84.4	8.4	99	98.0	22.0	117	96.7	26.0	37	92.5	8.2	418	92.9	20.663	0.056
Hayır	5	7.7	1.1	5	13.9	1.1	5	11.9	1.1	6	13.3	1.3	2	2.0	0.4	4	3.3	0.9	3	7.5	0.7	30	6.7		
Hiç Duymadım	1	1.5	0.2	0	0	0	0	0	0	1	2.2	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0.4		
Haftada Alkol Tüketme Sıklığı																									
Alkol Tüketmiyorum	45	69.2	10.0	24	66.7	5.3	20	47.6	4.4	36	80.0	8.0	83	82.2	18.4	110	90.9	24.4	28	70.0	6.2	346	76.9	58.672	0.000*
1 - 3 Gün	18	27.7	4.0	9	25.0	2.0	18	42.9	4.0	9	20.0	2.0	18	17.8	4.0	11	9.1	2.4	8	20.0	1.8	91	20.2		
4 - 6 Gün	2	3.1	0.4	3	8.3	0.7	3	7.1	0.7	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	0	0.0	0.0	3	7.5	0.7	11	2.4		
7 Gün	0	0	0	0	0	0	1	2.4	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2.5	0.2	2	0.4		
Alkol Tüketilen Saat Aralığı																									
00:00 - 06:00	0	0	0	1	2.8	0.2	0	0	0	1	2.2	0.2	3	3.0	0.7	1	0.8	0.2	1	2.5	0.2	7	1.6	61.297	0.000*
17:00 - 20:00	1	1.5	0.2	0	0	0	0	0	0	2	4.4	0.4	1	1.0	0.2	0	0	0	2	5.0	0.4	6	1.3		
20:00 - 00:00	19	29.2	4.2	11	30.6	2.4	22	52.4	4.9	6	13.3	1.3	14	13.9	3.1	10	8.3	2.2	9	22.5	2.0	91	20.2		
Alkol Tüketmiyorum	45	69.2	10.0	24	66.7	5.3	20	47.6	4.4	36	80.0	8.0	83	82.2	18.4	110	90.9	24.4	28	70.0	6.2	346	76.9		
Alkol Tüketilen Yer																									
Evde	11	16.9	2.4	9	25.0	2.0	8	19.0	1.8	4	8.9	0.9	9	8.9	2.0	6	5.0	1.3	7	17.5	1.6	54	12.0	56.236	0.000*
Sosyal Mekanlarda	9	13.8	2.0	3	8.3	0.7	13	31.0	2.9	5	11.1	1.1	9	8.9	2.0	5	4.1	1.1	5	12.5	1.1	49	10.9		
Araçta	0	0	0	0	0	0	1	2.4	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.2		
Alkol Tüketmiyorum	45	69.2	10.0	24	66.7	5.3	20	47.6	4.4	36	80.0	8.0	83	82.2	18.4	110	90.9	24.4	28	70.0	6.2	346	76.9		
Sosyal Mekanda Alkol Tüketme Durumunda Eve Dönme Yöntemi																									
Aracımla eve dönerim	4	6.2	0.9	1	2.8	0.2	3	7.1	0.7	1	2.2	0.2	5	5.0	1.1	7	5.8	1.6	1	2.5	0.2	22	4.9	24.373	0.440
Toplu taşıma kullanarak eve dönerim	2	3.1	0.4	3	8.3	0.7	3	7.1	0.7	3	6.7	0.7	6	5.9	1.3	6	5.0	1.3	5	12.5	1.1	28	6.2		
Yakınıma çağırıp beni eve bırakmasını isterim	15	23.1	3.3	18	50.0	4.0	10	23.8	2.2	13	28.9	2.9	18	17.8	4.0	30	24.8	6.7	7	17.5	1.6	111	24.7		
Yürüyerek eve dönerim	2	3.1	0.4	1	2.8	0.2	1	2.4	0.2	2	4.4	0.4	4	4.0	0.9	5	4.1	1.1	1	2.5	0.2	16	3.6		
Taksiye binip eve dönerim	42	64.6	9.3	13	36.1	2.9	25	59.5	5.6	26	57.8	5.8	68	67.3	15.1	73	60.3	16.2	26	65.0	5.8	273	60.7		

Alkollü Araç Kullanma																									
Evet	14	21.5	3.1	6	16.7	1.3	13	31.0	2.9	6	13.3	1.3	26	25.7	5.8	16	13.2	3.6	6	15.0	1.3	87	19.3	11.080	0.086
Hayır	51	78.5	11.3	30	83.3	6.7	29	69.0	6.4	39	86.7	8.7	75	74.3	16.7	105	86.8	23.3	34	85.0	7.6	363	80.7		
Alkollü Araç Kullanma Durumunda Kolluk Kuvvetleri Tarafında Cezai İşlem Uygulanma																									
Evet	3	4.6	0.7	2	5.6	0.4	3	7.1	0.7	0	0	0	1	1.0	0.2	2	1.7	0.7	2	5.0	0.4	13	2.9	8.243	0.221
Hayır	62	95.4	13.8	34	94.4	7.6	39	92.9	8.7	45	100	10.0	100	99.0	22.2	119	98.3	26.2	38	95.0	8.4	437	97.1		
Alkollü Araç Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme																									
Evet	19	29.2	4.2	13	36.1	2.9	14	33.3	3.1	12	26.7	2.7	31	30.7	6.9	22	18.2	4.9	15	37.5	3.3	126	28.0	9.796	0.134
Hayır	46	70.8	10.2	23	63.9	5.1	28	66.7	6.2	33	73.3	7.3	70	69.3	15.6	99	81.8	22.0	25	62.5	5.6	324	72.0		
Arkadaş ya da Akrabanın Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması																									
Evet	20	30.8	4.4	9	25.0	2.0	11	26.2	2.4	10	22.2	2.2	24	23.8	5.3	28	23.1	6.2	11	27.5	2.4	113	25.1	1.801	0.937
Hayır	45	69.2	10.0	27	75.0	6.0	31	73.8	6.9	35	77.8	7.8	77	76.2	17.1	93	76.9	20.7	29	72.5	6.4	337	74.9		
Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu																									
Evet	52	80.0	11.6	26	72.2	5.8	38	90.5	8.4	40	88.9	8.9	87	86.1	19.3	105	86.8	23.3	33	82.5	7.3	381	84.7	7.823	0.251
Hayır	13	20.0	2.9	10	27.8	2.2	4	9.5	0.9	5	11.1	1.1	14	13.9	3.1	16	13.2	3.6	7	17.5	1.6	69	15.3		
Alkollü Araç Kullanırken Kolluk Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Trafik Uygulamasına Denk Gelindiğinde Alkol Kontrolü Yapılmadan Gönderilme Durumu																									
Evet	7	10.8	1.6	4	11.1	0.9	3	7.1	0.7	3	6.7	0.7	11	10.9	2.4	7	5.8	1.6	3	7.5	0.7	38	8.4	2.996	0.809
Hayır	58	89.2	12.9	32	88.9	7.1	39	92.9	8.7	42	93.3	9.3	90	89.1	20.0	114	94.2	25.3	37	92.5	8.2	412	91.6		
Trafikte İcra Edilen Alkol Denetimini Yeterli Bulma																									
Evet	35	53.8	7.8	14	38.9	3.1	20	47.6	4.4	17	37.8	3.8	68	67.3	15.1	83	68.6	18.4	17	42.5	3.8	254	56.4	27.695	0.000*
Hayır	30	46.2	6.7	22	61.1	4.9	22	52.4	4.9	28	62.2	6.2	33	32.7	7.3	38	31.4	8.4	23	57.5	5.1	196	43.6		
Alkolün İnsan Sağlığına Zararları Hakkındaki Yeterli Bilgiye Sahip Olma																									
Evet	61	93.8	13.6	31	86.1	6.9	38	90.5	8.4	41	91.1	9.1	98	97.0	21.8	117	96.7	26.0	37	92.5	8.2	423	94.0	8.926	0.178
Hayır	4	6.2	0.9	5	13.9	1.1	4	9.5	0.9	4	8.9	0.9	3	3.0	0.7	4	3.3	0.9	3	7.5	0.7	27	6.0		

Ki – Kare Testi, * $p < 0.05$

Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.9.). Elde edilen sonuçlara göre; Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %27.7'sinin haftada 1 – 3 gün, %3.1'inin haftada 4 – 6 gün; Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %25'inin haftada 1 – 3 gün, %8.3'ünün haftada 4 – 6 gün; Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %42.9'unun haftada 1 – 3 gün, %7.1'inin haftada 4 – 6 gün ve %2.4'ünün haftada 7 gün; Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %20'sinin haftada 1 – 3 gün; İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %17.8'inin haftada 1 – 3 gün; Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %9.1'inin haftada 1 – 3 gün; Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %20'sinin haftada 1 – 3 gün, %7.5'inin haftada 4 – 6 gün ve %2.5'inin haftada 7 gün alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada alkol tüketme sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=58.672$; $p<0.05$).

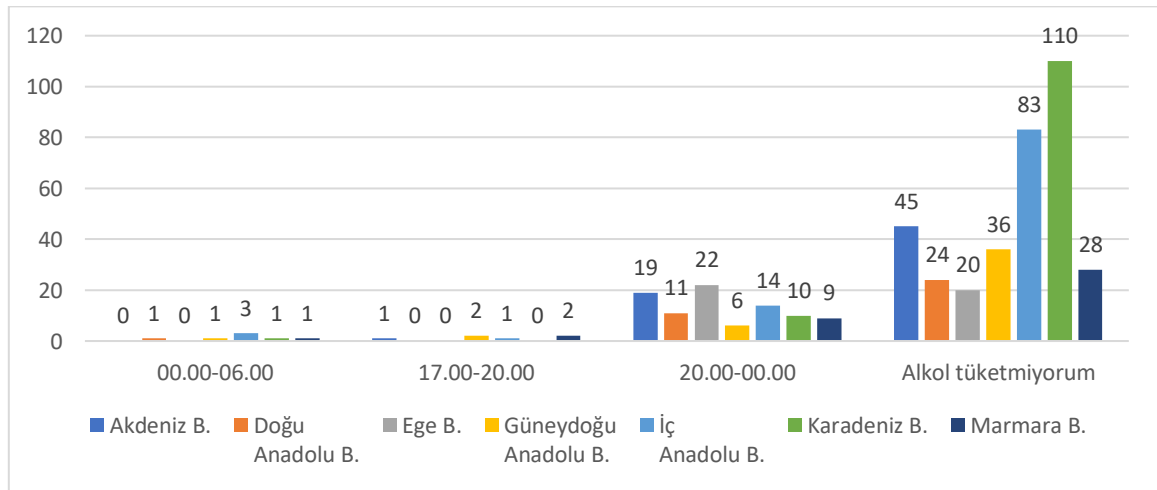


Şekil 6.16. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada alkol tüketme sıklığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.16.); Akdeniz Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada 1 – 3 gün alkol tüketme oranlarının Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada 1 – 3 gün alkol tüketme oranlarının Güneydoğu Anadolu Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi, Karadeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada 4 – 6 gün alkol tüketme oranlarının Güneydoğu Anadolu Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve

Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada 4 – 6 gün alkol tüketme oranlarının İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada 4 – 6 gün alkol tüketme oranlarının Güneydoğu Anadolu Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %1,5'inin 17:00 – 20:00 saat ve %29,2'sinin 20:00 – 00:00 saat; Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %2,8'inin 00:00 – 06:00 saat ve %30,6'sının 20:00 – 00:00 saat; Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %52,4'ünün 20:00 – 00:00 saat; Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %2,2'sinin 00:00 – 06:00 saat, %4,4'ünün saat 17:00 – 20:00 saat ve %13,3'ünün 20:00 – 00:00 saat; İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %3'ünün 00:00 – 06:00 saat, %1'inin saat 17:00 – 20:00 saat ve %13,9'unun 20:00 – 00:00 saat; Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %0,8'inin saat 00:00 – 06:00 saat ve %8,3'ünün 20:00 – 00:00 saat; Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %2,5'inin 00:00 – 06:00 saat, %5'inin saat 17:00 – 20:00 saat ve %22,5'inin 20:00 – 00:00 saat aralığında alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre alkol tükettikleri saat aralıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=61.297$; $p<0.05$).

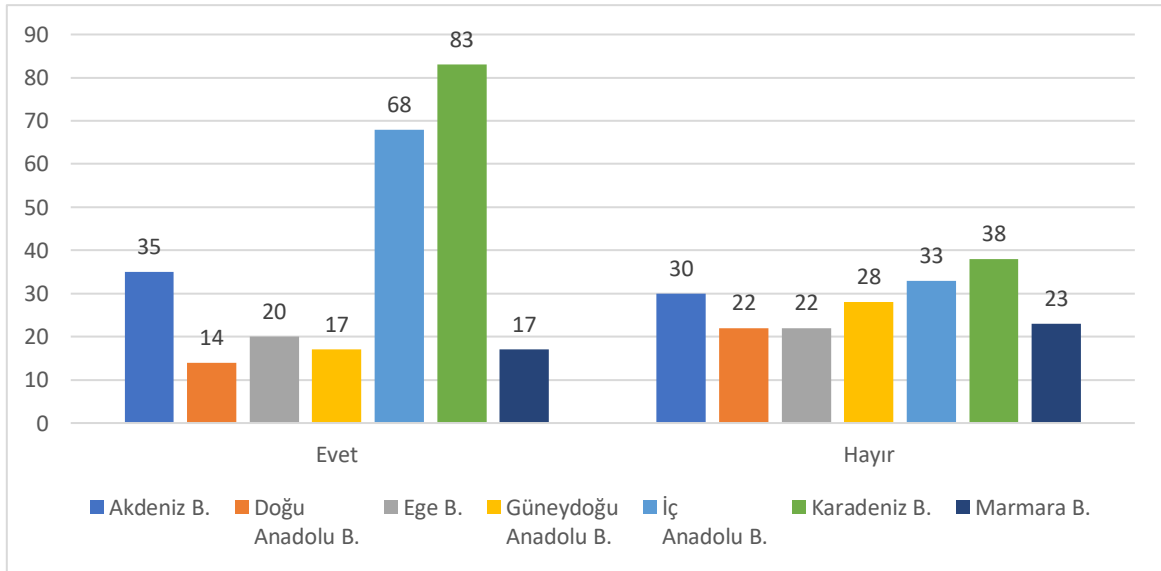


Şekil 6.17. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre alkol tükettikleri saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.17.); Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanların 17:00 – 20:00 saat arasında alkol tüketme oranları Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır. Akdeniz Bölgesi'nde

yaşayanların 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları Ege Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Akdeniz Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi’nde yaşayanların 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Ege Bölgesi’nde yaşayanların 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları Güneydoğu Anadolu Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi, Karadeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Karadeniz Bölgesi’nde yaşayanların 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları Marmara Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu tespit edilmiştir.

Akdeniz Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların %53.8’inin, Doğu Anadolu Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların %38.9’unun, Ege Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların %47.6’sının, Güneydoğu Anadolu Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların %37.8’inin, İç Anadolu Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların %67.3’ünün, Karadeniz Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların %68.6’sının, Marmara Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların %42.5’inin trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=27.695$; $p<0.05$).



Şekil 6.18. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.18.); İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi’nde yaşayanların trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranlarının Doğu

Anadolu Bölgesi, Ege Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.



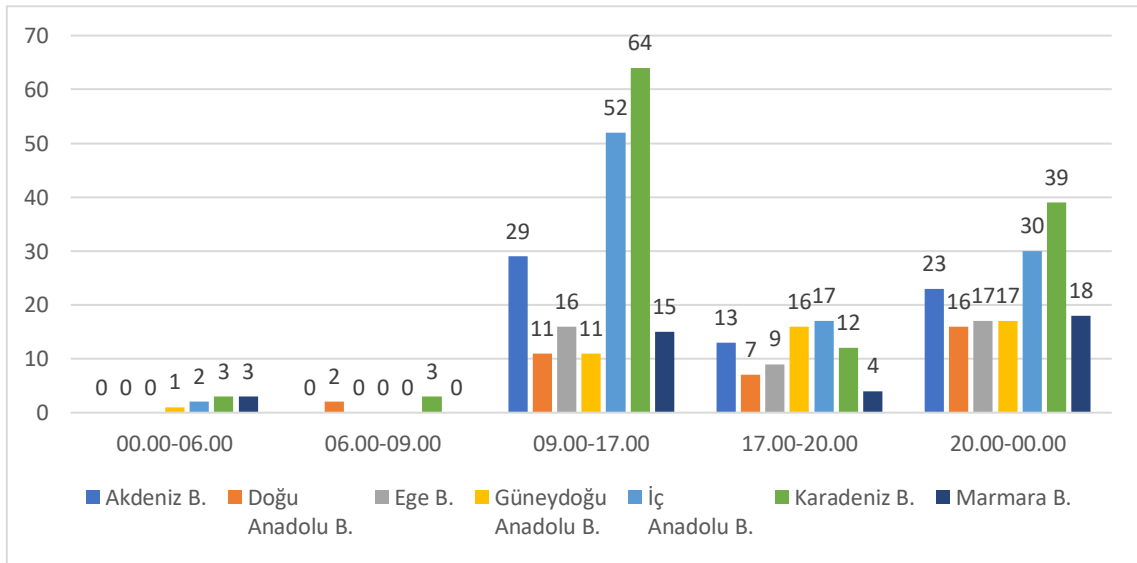
Çizelge 6.10. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri

	Akdeniz Bölgesi			Doğu Anadolu Bölgesi			Ege Bölgesi			Güneydoğu Anadolu Bölgesi			İç Anadolu Bölgesi			Karadeniz Bölgesi			Marmara Bölgesi			Toplam		χ ²	p
	N	% (Ak. Böl)	%(Σ Ak. Böl)	N	% (Da. Böl)	%(Σ Da. Böl)	N	% (Ege Böl)	%(Σ Ege Böl)	N	% (Ga. Böl)	%(Σ Ga. Böl)	N	% (İa. Böl)	%(Σ İa. Böl)	N	% (Ka. Böl)	%(Σ Ka. Böl)	N	% (Ma. Böl)	%(Σ Ma. Böl)	N	%		
Birgün İçerisinde Cep Telefonu Kullanma Sıklığı																									
Cep telefonu kullanmıyorum	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2.0	0.4	2	1.7	0.4	0	0	0	4	0.9	23.165	0.184
1 - 3 Saat	27	41.5	6.0	17	47.2	3.8	19	45.2	4.2	19	42.2	4.2	33	32.7	7.3	58	47.9	12.9	12	30.0	2.7	185	41.1		
4 - 6 Saat	27	41.5	6.0	11	30.6	2.4	15	35.7	3.3	21	46.7	4.7	39	38.6	8.7	43	35.5	9.6	24	60.0	5.3	180	40.0		
7 Saat ve Üzeri	11	16.9	2.4	8	22.2	1.8	8	19.0	1.8	5	11.1	1.1	27	26.7	6.0	18	14.9	4.0	4	10.0	0.9	81	18.0		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Saat Aralığı																									
00:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2.2	0.2	2	2.0	0.4	3	2.5	0.7	3	7.5	0.7	9	2.0	48.310	0.002 *
06:00 - 09:00	0	0	0	2	5.6	0.4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2.5	0.7	0	0	0	5	1.1		
09:00 - 17:00	29	44.6	6.4	11	30.6	2.4	16	38.1	3.6	11	24.4	2.4	52	51.5	11.6	64	52.9	14.2	15	37.5	3.3	198	44.0		
17:00 - 20:00	13	20.0	2.9	7	19.4	1.6	9	21.4	2.0	16	35.6	3.6	17	16.8	3.8	12	9.9	2.7	4	10.0	0.9	78	17.3		
20:00 - 00:00	23	35.4	5.1	16	44.4	3.6	17	40.5	3.8	17	37.8	3.8	30	29.7	6.7	39	32.2	8.7	18	45.0	4.0	160	35.6		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Yer																									
Evde kullanıyorum.	40	61.5	8.9	23	63.9	5.1	25	59.5	5.6	35	77.8	7.8	65	64.4	14.4	77	63.6	17.1	26	65.0	5.8	291	64.7	27.631	0.068
İş yerinde kullanıyorum.	16	24.6	3.6	7	19.4	1.6	10	23.8	2.2	6	13.3	1.3	23	22.8	5.1	40	33.1	8.9	6	15.0	1.3	108	24.0		
Sosyal mekanlarda kullanıyorum.	8	12.3	1.8	6	16.7	1.3	7	16.7	1.6	4	8.9	0.9	13	12.9	2.9	4	3.3	0.9	8	20.0	1.8	50	11.1		
Araçta kullanıyorum.	1	1.5	0.2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.2		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma																									
Evet	28	43.1	6.2	22	61.1	4.9	21	50.0	4.7	19	42.2	4.2	53	52.5	11.8	62	51.2	13.8	14	35.0	3.1	219	48.7	7.720	0.259
Hayır	37	56.9	8.2	14	38.9	3.1	21	50.0	4.7	26	57.8	5.8	48	47.5	10.7	59	48.8	13.1	26	65.0	5.8	231	51.3		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme																									
Evet	44	67.7	9.8	29	80.6	6.4	36	85.7	8.0	34	75.6	7.6	79	78.2	17.6	84	69.4	18.7	31	77.5	6.9	337	74.9	7.696	0.261
Hayır	21	32.3	4.7	7	19.4	1.6	6	14.3	1.3	11	24.4	2.4	22	21.8	4.9	37	30.6	8.2	9	22.5	2.0	113	25.1		
Arkadaş ya da Akrabanın Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmasından Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması																								5.186	0.520

Evet	13	20.0	2.9	3	8.3	0.7	9	21.4	2.0	11	24.4	2.4	25	24.8	5.6	30	24.8	6.7	9	22.5	2.0	100	22.2		
Hayır	52	80.0	11.6	33	91.7	7.3	33	78.6	7.3	34	75.6	7.6	76	75.2	16.9	91	75.2	20.2	31	77.5	6.9	350	77.8		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu																									
Evet	54	83.1	12.0	26	72.2	5.8	37	88.1	8.2	39	86.7	8.7	87	86.1	19.3	101	83.5	22.4	34	85.0	7.6	378	84.0	4.918	0.554
Hayır	11	16.9	2.4	10	27.8	2.2	5	11.9	1.1	6	13.3	1.3	14	13.9	3.1	20	16.5	4.4	6	15.0	1.3	72	16.0		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmanın Ortaya Çıkaracağı Olumsuz Durumlar Hakkında Bilgi Sahibi Olma Durumu																									
Evet	63	96.9	14.0	30	83.3	6.7	42	100	9.3	42	93.3	9.3	98	97.0	21.8	119	98.3	26.4	37	92.5	8.2	431	95.8	19.943	0.003 *
Hayır	2	3.1	0.4	6	16.7	1.3	0	0	0	3	6.7	0.7	3	3.0	0.7	2	1.7	0.4	3	7.5	0.7	19	4.2		
Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışma																									
Evet	1	1.5	0.2	2	5.6	0.4	2	4.8	0.4	0	0	0	4	4.0	0.9	2	1.7	0.4	1	2.5	0.2	12	2.7	4.554	0.602
Hayır	64	98.5	14.2	34	94.4	7.6	40	95.2	8.9	45	100	10.0	97	96.0	21.6	119	98.3	26.4	39	97.5	8.7	438	97.3		
Arkadaş ya da Akrabanın Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışması																									
Evet	13	20.0	2.9	14	38.9	3.1	11	26.2	2.4	11	24.4	2.4	16	15.8	3.6	28	23.1	6.2	9	22.5	2.0	102	22.7	8.747	0.188
Hayır	52	80.0	11.6	22	61.1	4.9	31	73.8	6.9	34	75.6	7.6	85	84.2	18.9	93	76.9	20.7	31	77.5	6.9	348	77.3		
Cep Telefonu Kullanımının Trafik Kazalarına Olan Etkisi Konusunda Yeterli Bilgilendirmenin Yapıldığını Düşünme																									
Evet	39	60.0	8.7	14	38.9	3.1	16	38.1	3.6	25	55.6	5.6	72	71.3	16.0	88	72.7	19.6	25	62.5	5.6	279	62.0	28.864	0.000 *
Hayır	26	40.0	5.8	22	61.1	4.9	26	61.9	5.8	20	44.4	4.4	29	28.7	6.4	33	27.3	7.3	15	37.5	3.3	171	38.0		

Ki – Kare Testi, * $p < 0.05$

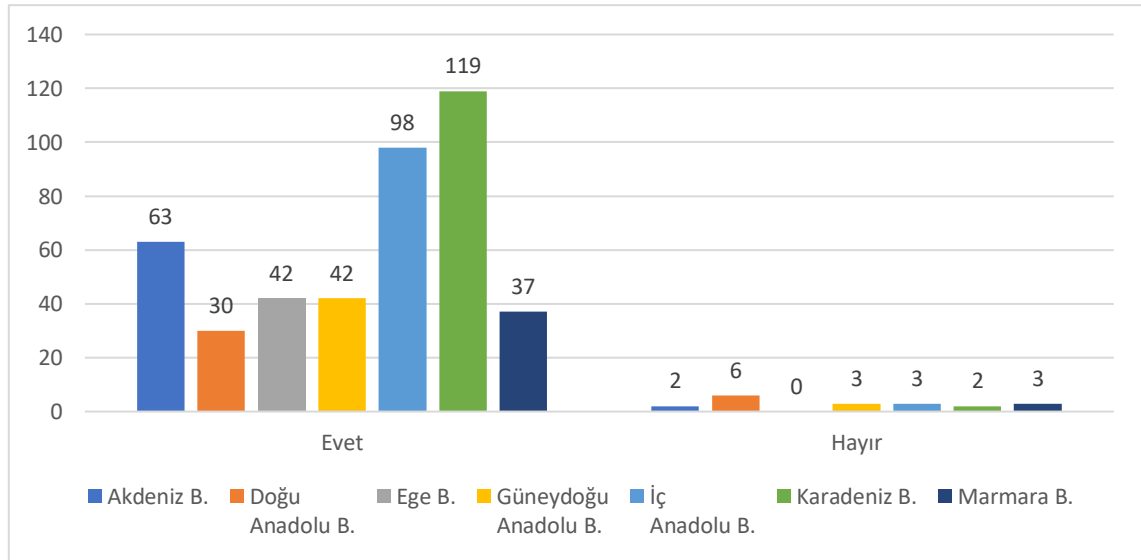
Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.10.). Elde edilen sonuçlara göre; Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %44.6'sının 09:00 – 17:00 saat, %20'sinin 17:00 – 20:00 saat, %35.4'ünün 20:00 – 00:00 saat arasında; Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %5.6'sının 06:00 – 09:00 saat, %30,6'sının 09:00 – 17:00 saat, %19.4'ünün 17:00 – 20:00 saat, %44.4'ünün 20:00 – 00:00 saat arasında; Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %38.1'inin 09:00 – 17:00 saat, %21.4'ünün 17:00 – 20:00 saat, %40.5'inin 20:00 – 00:00 saat arasında; Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %2.2'sinin 00:00 – 06:00 saat, %24.4'ünün 09:00 – 17:00 saat, %35.6'sının 17:00 – 20:00 saat, %37.8'inin 20:00 – 00:00 saat arasında; İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %2'sinin 00:00 – 06:00 saat, %51.5'inin 09:00 – 17:00 saat, %16.8'inin 17:00 – 20:00 saat, %29,7'sinin 20:00 – 00:00 saat arasında; Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %2.5'inin 00:00 – 06:00 saat, %2.5'inin 06:00 – 09:00 saat, %52.9'unun 09:00 – 17:00 saat, %9.9'unun 17:00 – 20:00 saat, %32.2'sinin 20:00 – 00:00 saat arasında; Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %7.5'inin 00:00 – 06:00 saat, %37.5'inin 09:00 – 17:00 saat, %10'unun 17:00 – 20:00 saat, %45'inin 20:00 – 00:00 saat arasında cep telefonu kullandığı belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre cep telefonu kullanma saatleri arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=48.310$; $p<0.05$).



Şekil 6.19. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre cep telefonu kullandıkları saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.19.); Akdeniz Bölgesi'nde yaşayanların 09:00 – 17:00 saat arasında telefon kullanma oranlarının Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Doğu Anadolu Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanların 09:00 – 17:00 saat arasında telefon kullanma oranlarının İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanların 17:00 – 20:00 saat arasında telefon kullanma oranlarının İç Anadolu Bölgesi, Karadeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %96.9'unun, Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %83.3'ünün, Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların tamamının, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %93.3'ünün, İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %97'sinin, Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %98.3'ünün, Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %92.5'inin araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=19.943$; $p<0.05$).

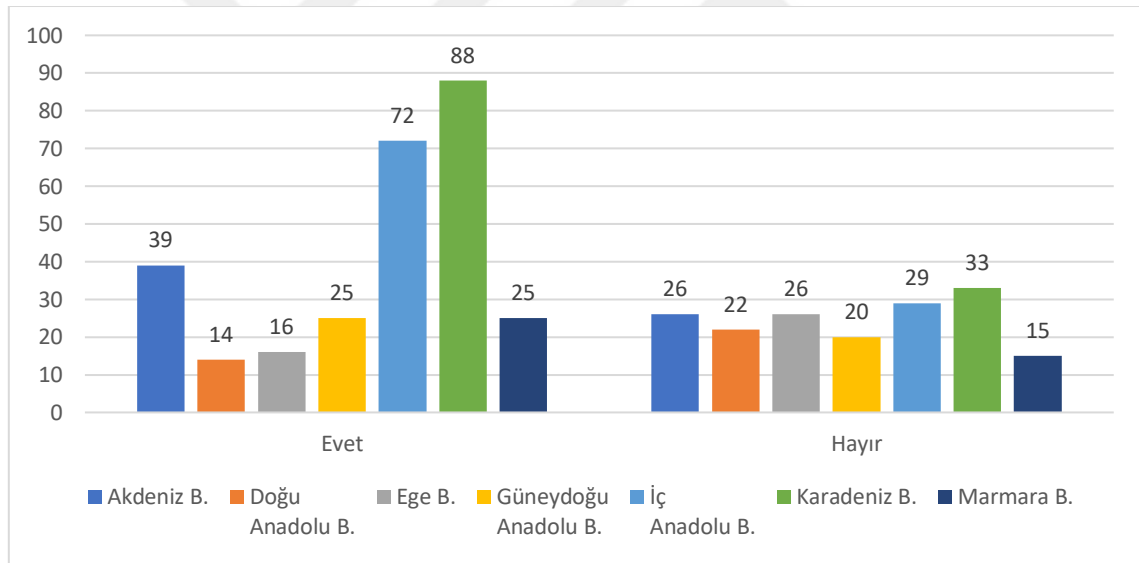


Şekil 6.20. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.20.); Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanların araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi

sahibi olma oranlarının Akdeniz Bölgesi, Ege Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

Akdeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %60'ının, Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %38.9'u, Ege Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %38.1'i, Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %55.6'sı, İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %71.3'ü, Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %72.7'si, Marmara Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların %62.5'i cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünmektedir. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=28.864$; $p<0.05$).



Şekil 6.21. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirme yapıldığını düşünme durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.21.); Akdeniz Bölgesi'nde yaşayanların cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi ve Ege Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Ege Bölgesi ve Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanların cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranlarının İç Anadolu Bölgesi, Karadeniz Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. Güneydoğu Anadolu

Bölgesi'nde yaşayanların cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranlarının Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

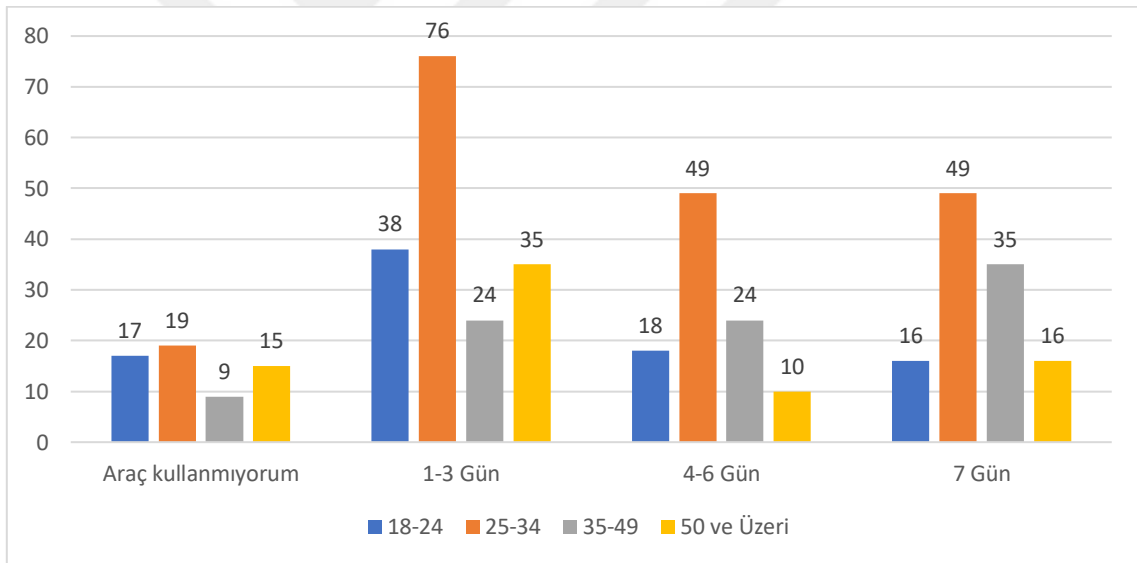


Çizelge 6.11. Katılımcıların yaşlarına göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler

	18 - 24			25 - 34			35 - 49			50 ve Üzeri			Toplam		χ^2	p
	N	% (18-24)	%(Σ 18-24)	N	% (25-34)	%(Σ 25-34)	N	% (35-49)	%(Σ 35-49)	N	% (50 +)	%(Σ 50 +)	N	%		
Haftada Şehir İçinde Araç Kullanma Sıklığı																
Araç Kullanmıyorum	17	19.1	3.8	19	9.8	4.2	9	9.8	2.0	15	19.7	3.3	60	13.3	24.995	0.003*
1 - 3 Gün	38	42.7	8.4	76	39.4	16.9	24	26.1	5.3	35	46.1	7.8	173	38.4		
4 - 6 Gün	18	20.2	4.0	49	25.4	10.9	24	26.1	5.3	10	13.2	2.2	101	22.4		
7 Gün	16	18.0	3.6	49	25.4	10.9	35	38.0	7.8	16	21.1	3.6	116	25.8		
Trafikte Sıklıkla Araç Kullanılan Saat Aralığı																
00:00 - 06:00	5	5.6	1.1	13	6.7	2.9	3	3.3	0.7	1	1.3	0.2	22	4.9	70.654	0.000*
06:00 - 09:00	12	13.5	2.7	15	7.8	3.3	18	19.6	4.0	29	38.2	6.4	74	16.4		
09:00 - 17:00	40	44.9	8.9	112	58.0	24.9	55	59.8	12.2	34	44.7	7.6	241	53.6		
17:00 - 20:00	11	12.4	2.4	37	19.2	8.2	14	15.2	3.1	10	13.2	2.2	72	16.0		
20:00 - 00:00	21	23.6	4.7	16	8.3	3.6	2	2.2	0.4	2	2.6	0.4	41	9.1		
Yılda Araç ile Şehirler Arası Seyahat Etme Sıklığı																
Aracımla seyahat etmiyorum	28	31.5	6.2	22	11.4	4.9	11	12.0	2.4	24	31.6	5.3	85	18.9	33.138	0.000*
1 - 3 Kere	31	34.8	6.9	81	42.0	18.0	46	50.0	10.2	29	38.2	6.4	187	41.6		
4 - 6 Kere	16	18.0	3.6	46	23.8	10.2	24	26.1	5.3	14	18.4	3.1	100	22.2		
7 ve Üzeri	14	15.7	3.1	44	22.8	9.8	11	12.0	2.4	9	11.8	2.0	78	17.3		

Ki – Kare Testi, * $p < 0.05$

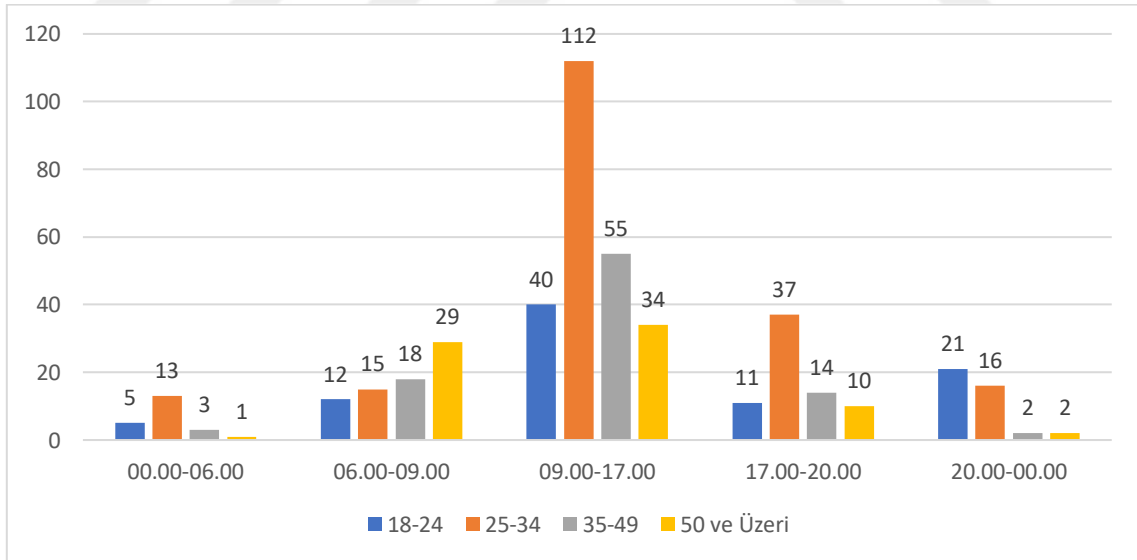
Katılımcıların yaşlarına göre araç kullanımlarına yönelik bilgileri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.11.). Elde edilen sonuçlara göre; 18 – 24 yaş grubunda olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %42.7'sinde 1 – 3 gün, %20.2'sinde 4 – 6 gün ve %18'inde 7 gün olarak belirlenmiştir. 25 – 34 yaş grubunda olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %39.4'ünde 1 – 3 gün, %25.4'ünde 4 – 6 gün ve %25.4'ünde 7 gün olarak saptanmıştır. 35 – 49 yaş grubunda olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %26.1'inde 1 – 3 gün, %26.1'inde 4 – 6 gün ve %38'inde 7 gün olarak belirlenmiştir. 50 ve üzeri yaş grubunda olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %46.1'inde 1 – 3 gün, %13.2'sinde 4 – 6 gün ve %21.1'inde 7 gün olarak saptanmıştır. Katılımcıların yaşlarına göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=24.995$ $p<0.05$).



Şekil 6.22. Katılımcıların yaşlarına göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.22.); 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada şehir içinde 1 – 3 gün araç kullanma oranlarının 18 – 24, 25 – 34, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada şehir içinde 4 – 6 gün araç kullanma oranlarının 25 – 34 yaş ve 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır. 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada şehir içinde 7 gün araç kullanma oranlarının 18 – 24 yaş, 25 – 34 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.

18 – 24 yaş grubunda olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %5.6'sında 00:00 – 06:00 arasında, %13.5'inde 06:00 – 09:00 arasında, %44.9'unda 09:00 – 17:00 arasında, %12.4'ünde 17:00 – 20:00 arasında ve %23.6'sında 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. 25 – 34 yaş grubunda olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %6.7'sinde 00:00 – 06:00 arasında, %7.8'inde 06:00 – 09:00 arasında, %58'inde 09:00 – 17:00 arasında, %19.2'sinde 17:00 – 20:00 arasında ve %8.3'ünde 20:00 – 00:00 arasında olduğu belirlenmiştir. 35 – 49 yaş grubunda olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %3.3'ünde 00:00 – 06:00 arasında, %19.6'sında 06:00 – 09:00 arasında, %59.8'inde 09:00 – 17:00 arasında, %15.2'sinde 17:00 – 20:00 arasında ve %2.2'sinde 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. 50 ve üzeri yaş grubunda olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %1.3'ünde 00:00 – 06:00 arasında, %38.2'sinde 06:00 – 09:00 arasında, %44.7'sinde 09:00 – 17:00 arasında, %13.2'sinde 17:00 – 20:00 arasında ve %2.6'sında 20:00 – 00:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre trafikte sıklıkla araç kullanma saatleri arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=70,654$; $p<0,05$).

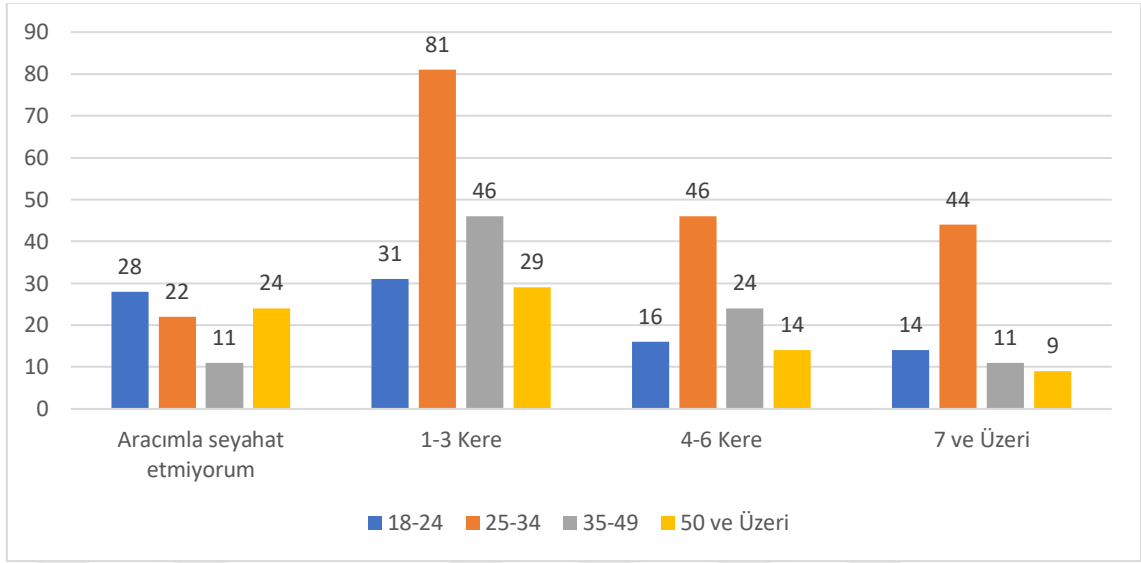


Şekil 6.23. Katılımcıların yaşlarına göre trafikte sıklıkla araç kullanılan saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.23.); 18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların 06:00 – 09:00 saat arasında araç kullanım oranlarının 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır. 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların 06:00 – 09:00 saat arasında araç kullanım oranlarının 34 – 49 yaş, 50 ve

üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların 06:00 – 09:00 saat arasında araç kullanım oranlarının 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır. 18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların 09:00 – 17:00 saat arasında araç kullanım oranlarının 25 – 34 yaş ve 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu tespit edilmiştir. 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların 09:00 – 17:00 saat arasında araç kullanım oranlarının 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. 18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların 20:00 – 00:00 saat arasında araç kullanım oranlarının 25 – 34 yaş, 35 – 49 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların 20:00 – 00:00 saat arasında araç kullanım oranlarının 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

18 – 24 yaş grubunda olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %34.8’inde 1 – 3 kez, %18’inde 4 – 6 kez, %15.7’sinde 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. 25 – 34 yaş grubunda olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %42’sinde 1 – 3 kez, %23.8’inde 4 – 6 kez, %22.8’inde 7 kez ve üzeri olduğu saptanmıştır. 35 – 49 yaş grubunda olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %50’sinde 1 – 3 kez, %26.1’inde 4 – 6 kez, %12’sinde 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. 50 ve üzeri yaş grubunda olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %38.2’sinde 1 – 3 kez, %18.4’ünde 4 – 6 kez, %11.8’inde 7 kez ve üzeri olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=33.138$; $p<0.05$).



Şekil 6.24. Katılımcıların yaşlarına göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.24.); 18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların yılda araç ile şehirler arasında 1 – 3 kez seyahat etme oranlarının 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 7 kez ve üstünde seyahat etme oranlarının 35 – 49 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

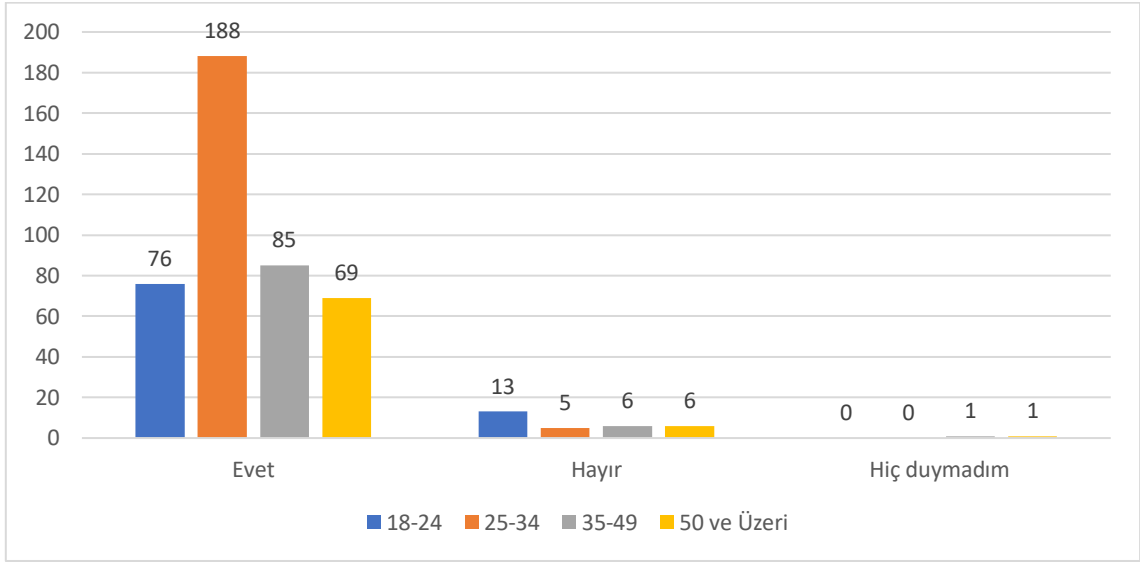
Çizelge 6.12. Katılımcıların yaşlarına göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri

	18 - 24			25 - 34			35 - 49			50 ve Üzeri			Toplam		χ ²	p
	N	%(18-24)	%(Σ18-24)	N	%(25-34)	%(Σ25-34)	N	%(35-49)	%(Σ35-49)	N	%(50 +)	%(Σ50 +)	N	%		
"Promil" Kelimesinin Anlamını Bilme																
Evet	76	85,4	16,9	188	97,4	41,8	85	92,4	18,9	69	90,8	15,3	418	92,9	17,809	0,007*
Hayır	13	14,6	2,9	5	2,6	1,1	6	6,5	1,3	6	7,9	1,3	30	6,7		
Hiç Duymadım	0	0	0	0	0	0	1	1,1	0,2	1	1,3	0,2	2	0,4		
Haftada Alkol Tüketme Sıklığı																
Alkol Tüketmiyorum	63	70,8	14,0	157	81,3	34,9	75	81,5	16,7	51	67,1	11,3	346	76,9	18,416	0,031*
1 - 3 Gün	21	23,6	4,7	33	17,1	7,3	16	17,4	3,6	21	27,6	4,7	91	20,2		
4 - 6 Gün	5	5,6	1,1	1	0,5	0,2	1	1,1	0,2	4	5,3	0,9	11	2,4		
7 Gün	0	0	0	2	1,0	0,4	0	0	0	0	0	0	2	0,4		
Alkol Tüketilen Saat Aralığı																
00:00 - 06:00	3	3,4	0,7	2	1,0	0,4	2	2,2	0,4	0	0	0	7	1,6	16,921	0,050*
17:00 - 20:00	3	3,4	0,7	2	1,0	0,4	0	0	0	1	1,3	0,2	6	1,3		
20:00 - 00:00	20	22,5	4,4	32	16,6	7,1	15	16,3	3,3	24	31,6	5,3	91	20,2		
Alkol Tüketmiyorum	63	70,8	14,0	157	81,3	34,9	75	81,5	16,7	51	67,1	11,3	346	76,9		
Alkol Tüketilen Yer																
Evde	9	10,1	2,0	19	9,8	4,2	12	13,0	2,7	14	18,4	3,1	54	12,0	20,522	0,015*
Sosyal Mekanlarda	17	19,1	3,8	17	8,8	3,8	4	4,3	0,9	11	14,5	2,4	49	10,9		
Araçta	0	0	0	0	0	0	1	1,1	0,2	0	0	0	1	0,2		
Alkol Tüketmiyorum	63	70,8	14,0	157	81,3	34,9	75	81,5	16,7	51	67,1	11,3	346	76,9		
Sosyal Mekanda Alkol Tüketme Durumunda Eve Dönme Yöntemi																
Aracımla eve dönerim	3	3,4	0,7	14	7,3	3,1	4	4,3	0,9	1	1,3	0,2	22	4,9	12,954	0,372
Toplu taşıma kullanarak eve dönerim	5	5,6	1,1	13	6,7	2,9	5	5,4	1,1	5	6,6	1,1	28	6,2		
Yakınımlı çağırıp beni eve bırakmasını isterim	28	31,5	6,2	47	24,4	10,4	19	20,7	4,2	17	22,4	3,8	111	24,7		
Yürüyerek eve dönerim	3	3,4	0,7	9	4,7	2,0	4	4,3	0,9	0	0	0	16	3,6		
Taksiye binip eve dönerim	50	56,2	11,1	110	57,0	24,4	60	65,2	13,3	53	69,7	11,8	273	60,7		
Alkollü Araç Kullanma																
Evet	14	15,7	3,1	41	21,2	8,9	20	21,7	4,4	12	15,8	2,7	87	19,3	2,146	0,543

Hayır	75	84,3	16,7	152	78,8	34,0	72	78,3	16,0	64	84,2	14,2	363	80,7		
Alkollü Araç Kullanma Durumunda Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanma															2,871	0,412
Evet	3	3,4	0,7	3	1,6	1,1	3	3,3	0,9	4	5,3	0,9	13	2,9		
Hayır	86	96,6	19,1	190	98,4	41,8	89	96,7	19,6	72	94,7	16,0	437	97,1		
Alkollü Araç Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme															7,104	0,069
Evet	21	23,6	4,7	66	34,2	14,7	19	20,7	4,2	20	26,3	4,4	126	28,0		
Hayır	68	76,4	15,1	127	65,8	28,2	73	79,3	16,2	56	73,7	12,4	324	72,0		
Arkadaş ya da Akrabanın Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması															0,160	0,984
Evet	23	25,8	5,1	48	24,9	10,7	24	26,1	5,3	18	23,7	4,0	113	25,1		
Hayır	66	74,2	14,7	145	75,1	32,2	68	73,9	15,1	58	76,3	12,9	337	74,9		
Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu															9,153	0,027*
Evet	70	78,7	15,6	173	89,6	38,4	79	85,9	17,6	59	77,6	13,1	381	84,7		
Hayır	19	21,3	4,2	20	10,4	4,4	13	14,1	2,9	17	22,4	3,8	69	15,3		
Alkollü Araç Kullanırken Kolluk Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Trafik Uygulamasına Denk Gelindiğinde Alkol Kontrolü Yapılmadan Gönderilme Durumu															6,749	0,080
Evet	6	6,7	1,3	23	11,9	5,1	7	7,6	1,6	2	2,6	0,4	38	8,4		
Hayır	83	93,3	18,4	170	88,1	37,8	85	92,4	18,9	74	97,4	16,4	412	91,6		
Trafikte İcra Edilen Alkol Denetimini Yeterli Bulma															14,570	0,002*
Evet	46	51,7	10,2	126	65,3	28,0	51	55,4	11,3	31	40,8	6,9	254	56,4		
Hayır	43	48,3	9,6	67	34,7	14,9	41	44,6	9,1	45	59,2	10,0	196	43,6		
Alkolün İnsan Sağlığına Zararları Hakkındaki Yeterli Bilgiye Sahip Olma															12,417	0,006*
Evet	79	88,8	17,6	189	97,9	42,0	87	94,6	19,3	68	89,5	15,1	423	94,0		
Hayır	10	11,2	2,2	4	2,1	0,9	5	5,4	1,1	8	10,5	1,8	27	6,0		

Ki – Kare Testi, * $p < 0,05$

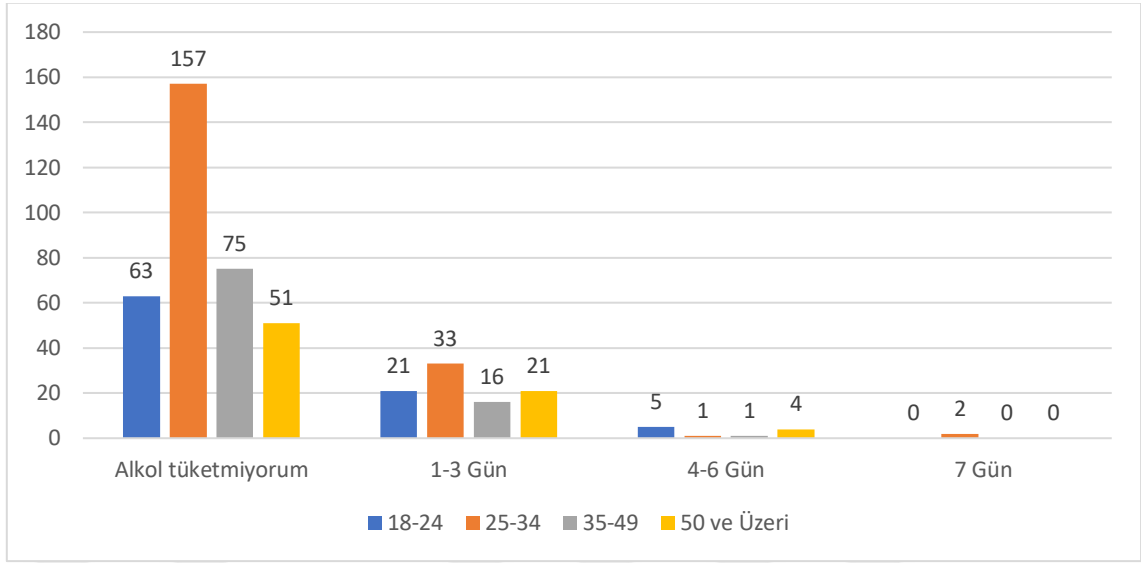
Katılımcıların yaşlarına göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.12.). Elde edilen sonuçlara göre; 18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %85.4’ünün, 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %97.4’ünün, 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %92.4’ünün, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların ise %90.8’inin “promil” kelimesinin anlamını bildiği belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre “promil” kelimesinin anlamını bilme oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=17.809$; $p<0.05$).



Şekil 6.25. Katılımcıların yaşlarına göre promil kelimesinin anlamını bilme durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.25.); 25 – 34 yaş grubunda yer alanların “promil” kelimesini bilme oranlarının diğer yaş gruplarına göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

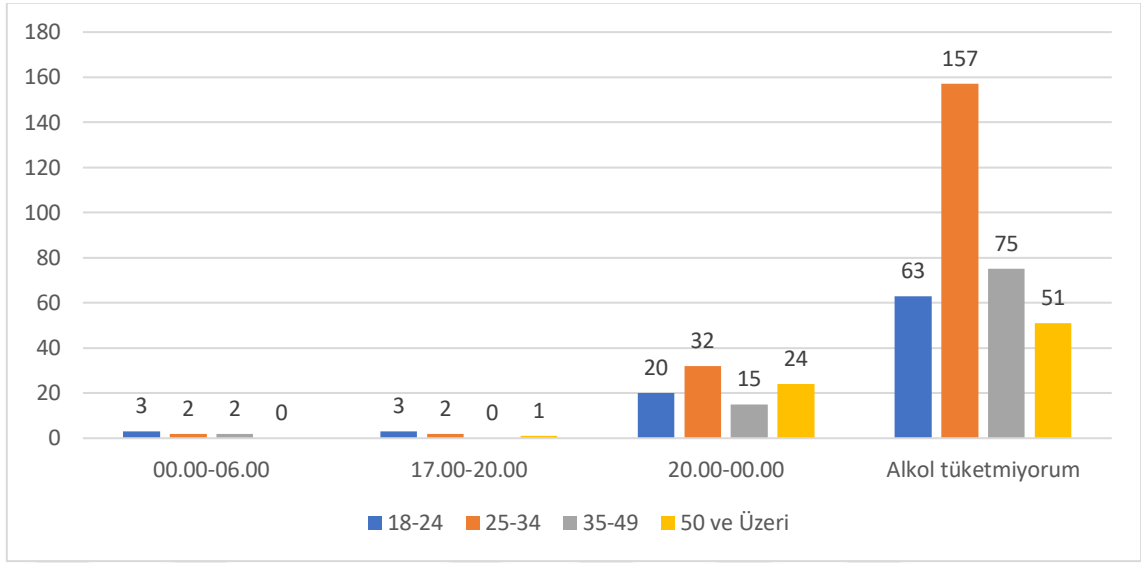
18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %23.6’sının haftada 1 – 3 gün, %5.6’sının haftada 4 – 6 gün; 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %17.1’inin haftada 1 – 3 gün, %0.5’inin haftada 4 – 6 gün, %1’inin haftada 7 gün; 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %17.4’ünün haftada 1 – 3 gün, %1.1’inin haftada 4 – 6 gün; 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların %27.6’sının haftada 1 – 3 gün, %5.3’ünün haftada 4 – 6 gün alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre haftada alkol tüketme sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=18.416$; $p<0.05$).



Şekil 6.26. Katılımcıların yaşlarına göre haftada alköl tüketme sıklıkları

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.26.); 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada 4 – 6 gün alköl tüketme oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.

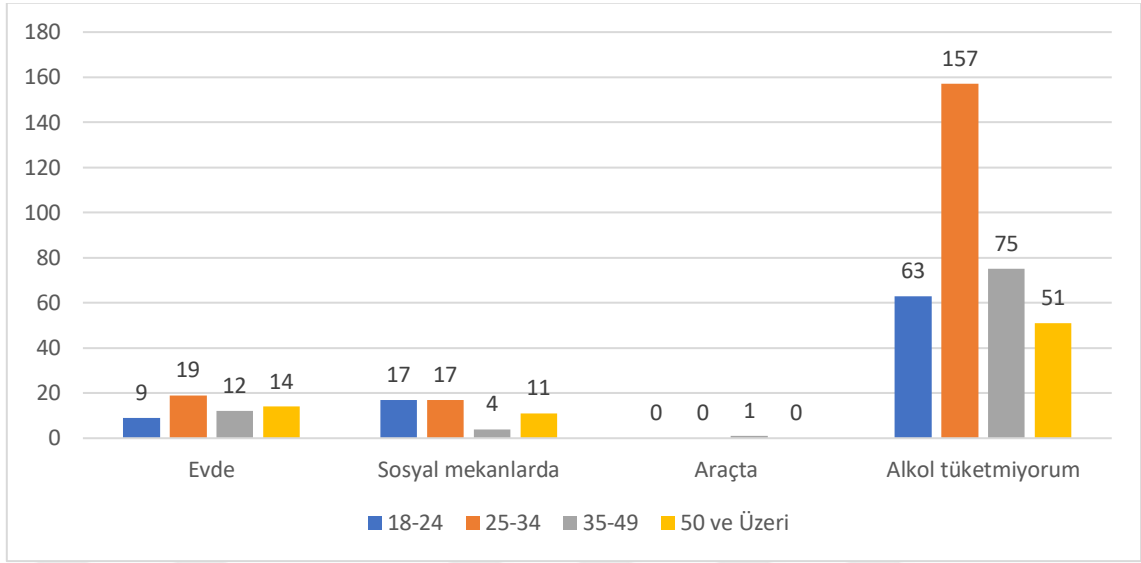
18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %3.4'ünün 00:00 – 06:00 saat, %3.4'ünün 17:00 – 20:00 saat ve %22.5'inin 20:00 – 00:00 saat; 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %1'inin 00:00 – 06:00 saat, %1'inin 17:00 – 20:00 saat ve %16.6'sının 20:00 – 00:00 saat; 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %2.2'sinin 00:00 – 06:00 saat ve %16.3'ünün 20:00 – 00:00 saat; 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların %1.3'ünün 17:00 – 20:00 saat ve %31.6'sının 20:00 – 00:00 saat aralığında alköl tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre alköl tükettikleri saat aralıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=16.921$; $p<0.05$).



Şekil 6.27. Katılımcıların yaşlarına göre alkol tükettikleri saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.27.); 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanların 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları 25 – 34 yaş ve 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

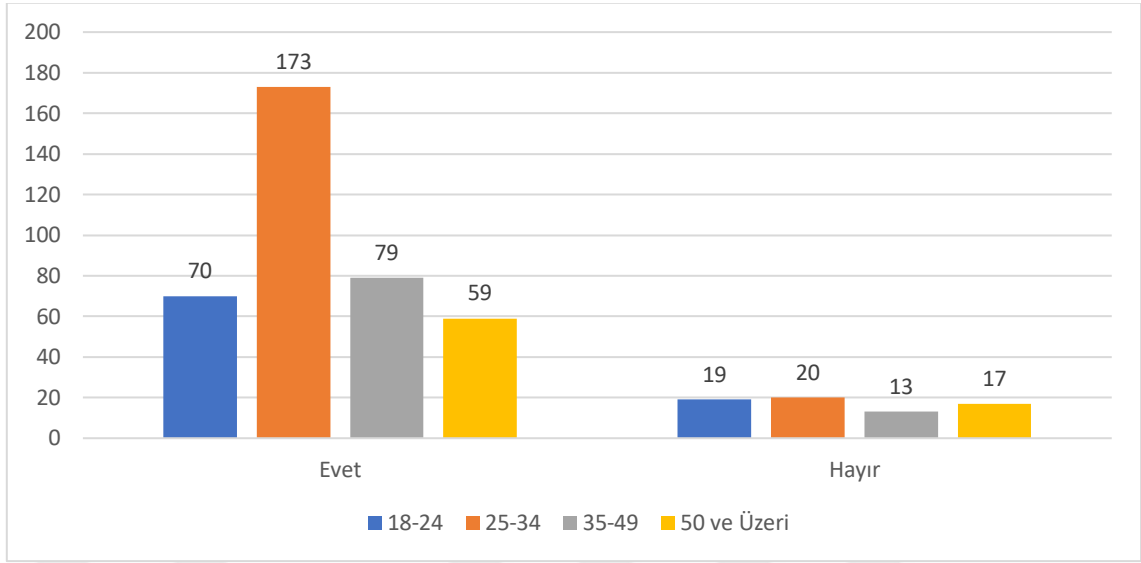
18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %10.1'inin evde, %19.1'inin sosyal mekanlarda; 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %9.8'inin evde, %8.8'inin sosyal mekanlarda; 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %13'ünün evde, %4.3'ünün sosyal mekanlarda, %1,1'inin araçta; 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların %18.4'ünün evde, %14.5'inin sosyal mekanlarda alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre alkol tükettikleri yerler arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=20.522$; $p<0.05$).



Şekil 6.28. Katılımcıların yaşlarına göre alkol tükettikleri yerlerin durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.28.); 18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların sosyal mekanlarda alkol tüketme oranlarının 25 – 34 yaş ve 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların sosyal mekanlarda alkol tüketme oranlarının 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.

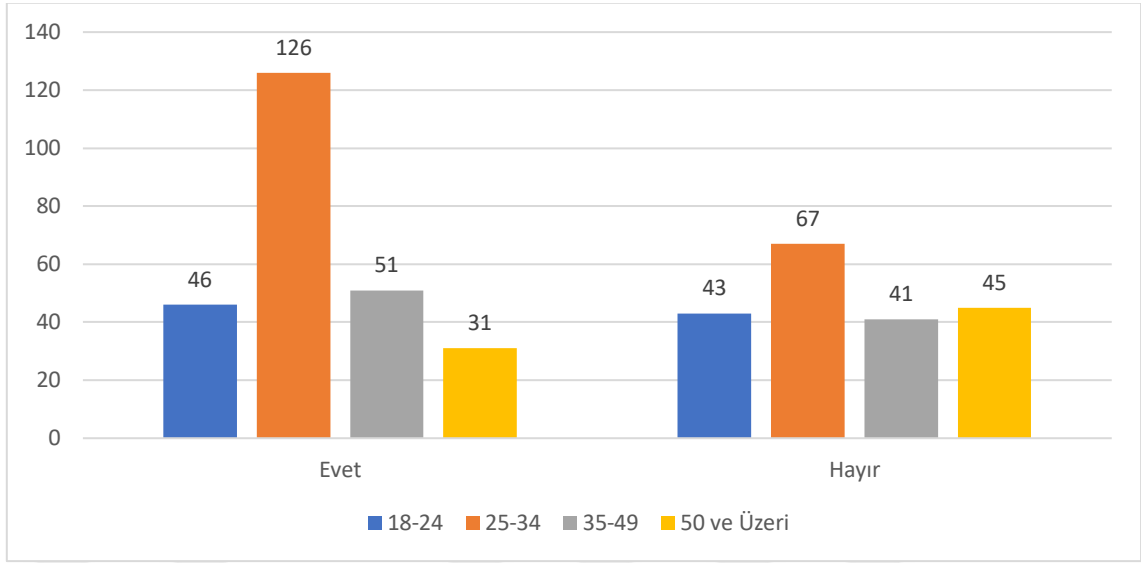
18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %78.7'sinin, 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %89.6'sının, 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %85.9'unun, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların %77.6'sının alkolü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=9.153$; $p<0.05$).



Şekil 6.29. Katılımcıların yaşlarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.29.); 25 – 34 yaş grubunda yer alanların araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

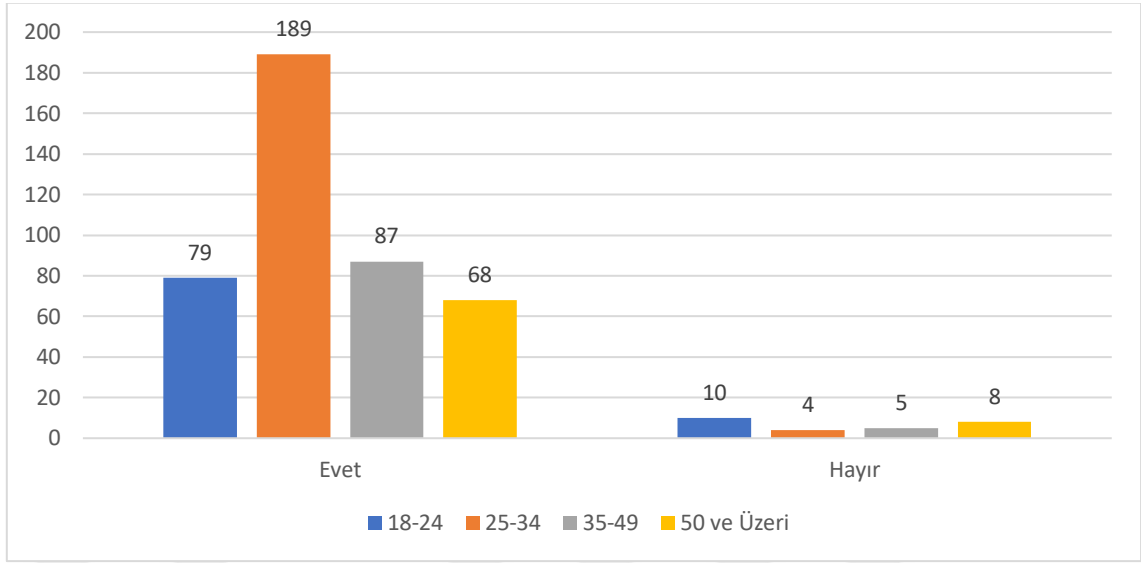
18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %51.7’sinin, 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %65.3’ünün, 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %55.4’ünün, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların %40.8’inin trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulduğu belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=14.570$; $p<0.05$).



Şekil 6.30. Katılımcıların yaşlarına göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.30.); 25 – 34 yaş grubunda yer alanların trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %88.8’inin, 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %97.9’unun, 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %94.6’sının, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların %89.5’inin alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip oldukları belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=12.417$; $p<0.05$).



Şekil 6.31. Katılımcıların yaşlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.31.); 25 – 34 yaş grubunda yer alanların alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

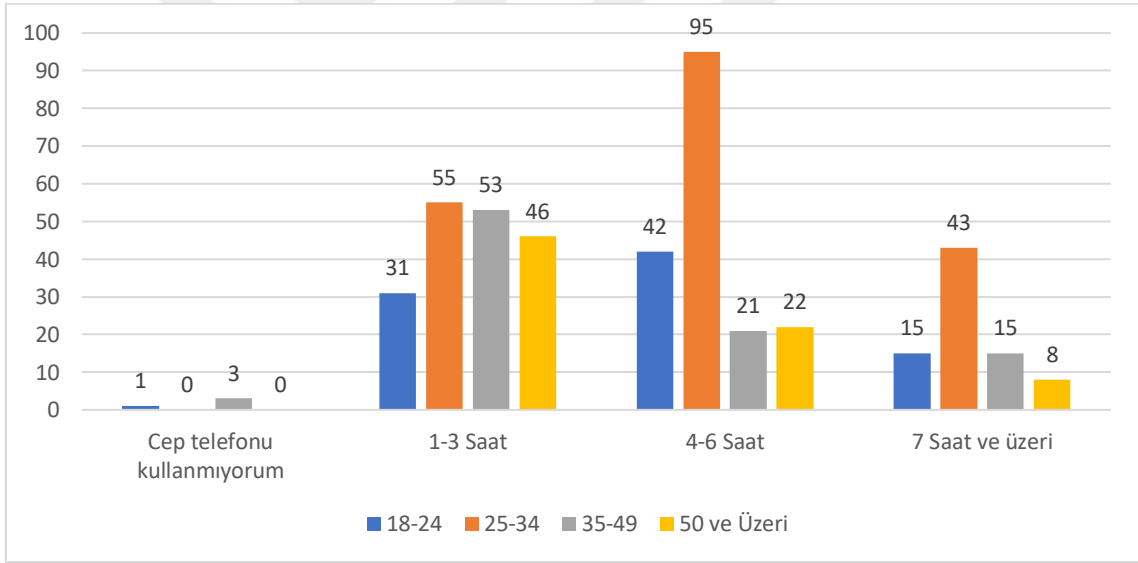
Çizelge 6.13. Katılımcıların yaşlarına göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri

	18 - 24			25 - 34			35 - 49			50 ve Üzeri			Toplam		χ^2	p
	N	% (18-24)	%(Σ 18-24)	N	% (25-34)	%(Σ 25-34)	N	% (35-49)	%(Σ 35-49)	N	% (50 +)	%(Σ 50 +)	N	%		
Birgün İçerisinde Cep Telefonu Kullanma Sıklığı																
Cep telefonu kullanmıyorum	1	1,1	0,2	0	0	0	3	3,3	0,7	0	0	0	4	0,9	48,545	0,000*
1 - 3 Saat	31	34,8	6,9	55	28,5	12,2	53	57,6	11,8	46	60,5	10,2	185	41,1		
4 - 6 Saat	42	47,2	9,3	95	49,2	21,1	21	22,8	4,7	22	28,9	4,9	180	40,0		
7 Saat ve Üzeri	15	16,9	3,3	43	22,3	9,6	15	16,3	3,3	8	10,5	1,8	81	18,0		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Saat Aralığı																
00:00 - 06:00	2	2,2	0,4	5	2,6	1,1	2	2,2	0,4	0	0	0	9	2,0	20,910	0,052
06:00 - 09:00	0	0	0	2	1,0	0,4	1	1,1	0,2	2	2,6	0,4	5	1,1		
09:00 - 17:00	32	36,0	7,1	77	39,9	17,1	50	54,3	11,1	39	51,3	8,7	198	44,0		
17:00 - 20:00	15	16,9	3,3	31	16,1	6,9	14	15,2	3,1	18	23,7	4,0	78	17,3		
20:00 - 00:00	40	44,9	8,9	78	40,4	17,3	25	27,2	5,6	17	22,4	3,8	160	35,6		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Yer																
Evde kullanıyorum.	70	78,7	15,6	119	61,7	26,4	56	60,9	12,4	46	60,5	10,2	291	64,7	53,379	0,000*
İş yerinde kullanıyorum.	4	4,5	0,9	43	22,3	9,6	36	39,1	8,0	25	32,9	5,6	108	24,0		
Sosyal mekanlarda kullanıyorum.	15	16,9	3,3	31	16,1	6,9	0	0,0	0,0	4	5,3	0,9	50	11,1		
Araçta kullanıyorum.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1,3	0,2	1	0,2		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma																
Evet	46	51,7	10,2	89	46,1	19,8	47	51,1	10,4	37	48,7	8,2	219	48,7	1,044	0,791
Hayır	43	48,3	9,6	104	53,9	23,1	45	48,9	10,0	39	51,3	8,7	231	51,3		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme																
Evet	72	80,9	16,0	146	75,6	32,4	64	69,6	14,2	55	72,4	12,2	337	74,9	3,412	0,332
Hayır	17	19,1	3,8	47	24,4	10,4	28	30,4	6,2	21	27,6	4,7	113	25,1		
Arkadaş ya da Akrabanın Ara Kullanırken Cep Telefonu															5,396	0,145

Kullanmasından Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması																
Evet	18	20,2	4,0	48	24,9	10,7	24	26,1	5,3	10	13,2	2,2	100	22,2		
Hayır	71	79,8	15,8	145	75,1	32,2	68	73,9	15,1	66	86,8	14,7	350	77,8		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu															5,495	0,139
Evet	69	77,5	15,3	168	87,0	37,3	80	87,0	17,8	61	80,3	13,6	378	84,0		
Hayır	20	22,5	4,4	25	13,0	5,6	12	13,0	2,7	15	19,7	3,3	72	16,0		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmanın Ortaya Çıkaracağı Olumsuz Durumlar Hakkında Bilgi Sahibi Olma Durumu															2,402	0,493
Evet	83	93,3	18,4	187	96,9	41,6	89	96,7	19,8	72	94,7	16,0	431	95,8		
Hayır	6	6,7	1,3	6	3,1	1,3	3	3,3	0,7	4	5,3	0,9	19	4,2		
Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışma															2,561	0,464
Evet	1	1,1	0,2	4	2,1	0,9	4	4,3	0,9	3	3,9	0,7	12	2,7		
Hayır	88	98,9	19,6	189	97,9	42,0	88	95,7	19,6	73	96,1	16,2	438	97,3		
Arkadaş ya da Akrabanın Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışması															2,751	0,432
Evet	25	28,1	5,6	38	19,7	8,4	20	21,7	4,4	19	25,0	4,2	102	22,7		
Hayır	64	71,9	14,2	155	80,3	34,4	72	78,3	16,0	57	75,0	12,7	348	77,3		
Cep Telefonu Kullanımının Trafik Kazalarına Olan Etkisi Konusunda Yeterli Bilgilendirmenin Yapıldığını Düşünme															5,438	0,142
Evet	58	65,2	12,9	127	65,8	28,2	55	59,8	12,2	39	51,3	8,7	279	62,0		
Hayır	31	34,8	6,9	66	34,2	14,7	37	40,2	8,2	37	48,7	8,2	171	38,0		

Ki – Kare Testi, * $p < 0,05$

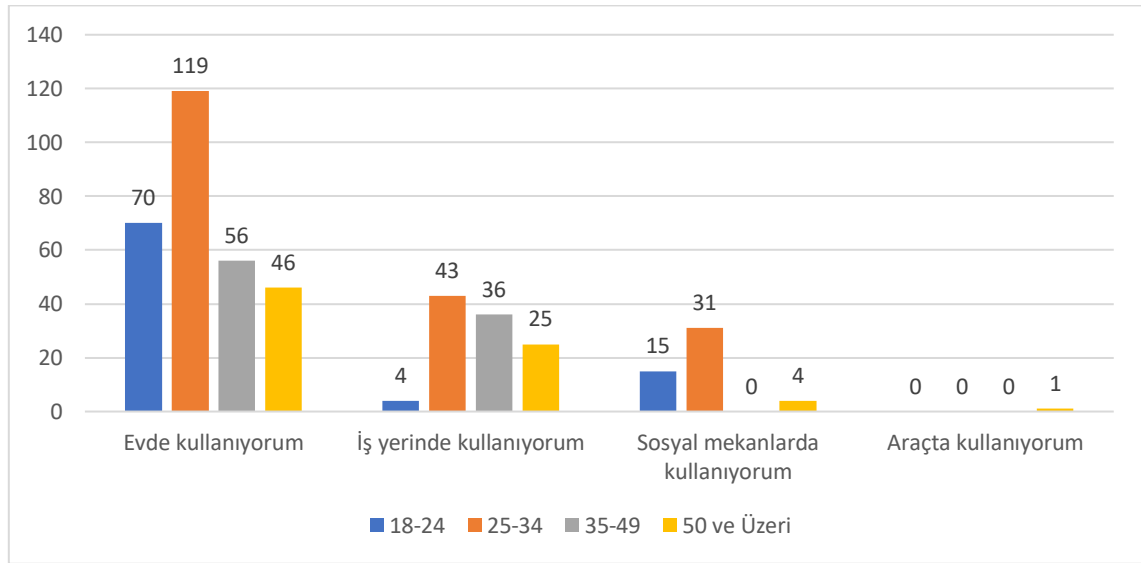
Katılımcıların yaşlarına göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.13.). Elde edilen sonuçlara göre; 18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların bir gün içerisinde cep telefon kullanma sıklıkları %34.8’inde 1 – 3 saat, %47.2’sinde 4 – 6 saat, %16.9’unda 7 saat ve üzeri; 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların bir gün içerisinde cep telefon kullanma sıklıkları %28.5’inde 1 – 3 saat, %49.2’sinde 4 – 6 saat, %22.3’ünde 7 saat ve üzeri; 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların bir gün içerisinde cep telefon kullanma sıklıkları %57.6’sında 1 – 3 saat, %22.8’inde 4 – 6 saat, %16.3’ünde 7 saat ve üzeri; 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların bir gün içerisinde cep telefon kullanma sıklıkları %60.5’inde 1 – 3 saat, %28.9’unda 4 – 6 saat, %10.5’inde 7 saat ve üzeri olarak belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre bir gün içerisinde cep telefon kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=48.545$; $p<0.05$).



Şekil 6.32. Katılımcıların yaşlarına göre bir gün içerisinde cep telefonu kullanma sıklığı Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.32.); 18 – 24 yaş ve 25 – 34 yaş grubunda yer alanların bir gün içerisinde 1 – 3 saat ve 4 – 6 saat cep telefon kullanma oranlarının 35 – 49 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. 25 – 34 yaş grubunda yer alanların bir gün içerisinde 7 saat ve üzeri cep telefon kullanma oranlarının 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

18 – 24 yaş grubunda yer alan katılımcıların %78.7’sinin evde, %4.5’inin iş yerinde, %16.9’unun sosyal mekanlarda; 25 – 34 yaş grubunda yer alan katılımcıların %61.7’sinin

evde, %22.3'ünün iş yerinde, %16.1'inin sosyal mekanlarda; 35 – 49 yaş grubunda yer alan katılımcıların %60.9'unun evde, %39.1'nin iş yerinde; 50 ve üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların %60.5'inin evde, %32.9'unun iş yerinde, %5.3'ünün sosyal mekanlarda ve %1.3'ünün araçta cep telefonu kullandığı belirlenmiştir. Katılımcıların yaşlarına göre genellikle cep telefonu kullandıkları yerler arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=53.379$; $p<0.05$).



Şekil 6.33. Katılımcıların yaşlarına göre genellikle cep telefonu kullandıkları yerlerin durumu

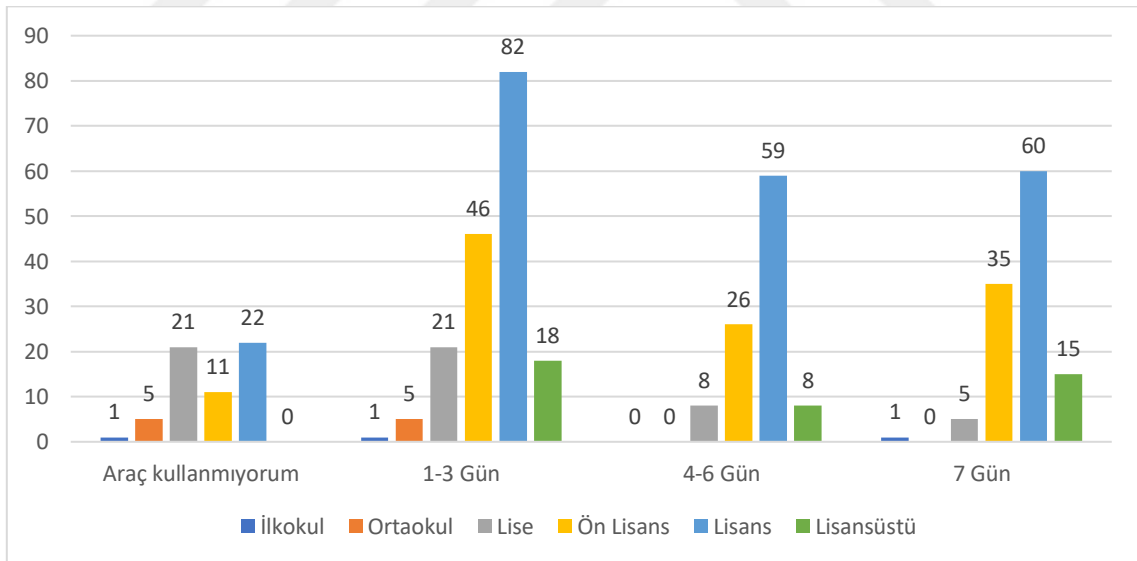
Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.33.); 18 – 24 yaş grubunda yer alanların evde cep telefonu kullanma oranlarının 25 – 34 yaş, 35 – 49 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. 18 – 24 yaş grubunda yer alanların iş yerinde cep telefonu kullanma oranlarının 25 – 34 yaş, 35 – 49 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. 18 – 24 yaş ve 25 – 34 yaş grubunda yer alanların sosyal mekanlarda cep telefonu kullanma oranlarının 35 – 49 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Çizelge 6.14. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanımlarına yönelik bilgiler

	İlkokul			Ortaokul			Lise			Ön Lisans			Lisans			Lisansüstü			Toplam		χ ²	p
	N	% (İlkokul)	%(Σİlkokul)	N	% (Ortaokul)	%(ΣOrtaokul)	N	% (Lise)	%(ΣLise)	N	% (Ön L.)	%(ΣÖn L.)	N	% (Lisans)	%(ΣLisans)	N	% (L. üstü)	%(ΣL. üstü)	N	%		
Haftada Şehir İçinde Araç Kullanma Sıklığı																						
Araç Kullanmıyorum	1	33,3	0,2	5	50,0	1,1	21	38,2	4,7	11	9,3	2,4	22	9,9	4,9	0	0	0	60	13,3	63,669	0,000*
1 - 3 Gün	1	33,3	0,2	5	50,0	1,1	21	38,2	4,7	46	39,0	10,2	82	36,8	18,2	18	43,9	4,0	173	38,4		
4 - 6 Gün	0	0,0	0,0	0	0	0	8	14,5	1,8	26	22,0	5,8	59	26,5	13,1	8	19,5	1,8	101	22,4		
7 Gün	1	33,3	0,2	0	0	0	5	9,1	1,1	35	29,7	7,8	60	26,9	13,3	15	36,6	3,3	116	25,8		
Trafikte Sıklıkla Araç Kullanılan Saat Aralığı																						
00:00 - 06:00	0	0,0	0,0	0	0	0	1	1,8	0,2	8	6,8	1,8	13	5,8	2,9	0	0	0	22	4,9	32,971	0,034*
06:00 - 09:00	1	33,3	0,2	5	50,0	1,1	18	32,7	4,0	14	11,9	3,1	29	13,0	6,4	7	17,1	1,6	74	16,4		
09:00 - 17:00	2	66,7	0,4	4	40,0	0,9	26	47,3	5,8	63	53,4	14,0	126	56,5	28,0	20	48,8	4,4	241	53,6		
17:00 - 20:00	0	0,0	0,0	1	10,0	0,2	4	7,3	0,9	20	16,9	4,4	38	17,0	8,4	9	22,0	2,0	72	16,0		
20:00 - 00:00	0	0,0	0,0	0	0	0	6	10,9	1,3	13	11,0	2,9	17	7,6	3,8	5	12,2	1,1	41	9,1		
Yılda Araç ile Şehirler Arası Seyahat Etme Sıklığı																						
Aracımla seyahat etmiyorum	1	33,3	0,2	8	80,0	1,8	30	54,5	6,7	16	13,6	3,6	30	13,5	6,7	0	0	0	85	18,9	97,969	0,000*
1 - 3 Kere	2	66,7	0,4	2	20,0	0,4	15	27,3	3,3	54	45,8	12,0	92	41,3	20,4	22	53,7	4,9	187	41,6		
4 - 6 Kere	0	0,0	0,0	0	0	0	2	3,6	0,4	22	18,6	4,9	63	28,3	14,0	13	31,7	2,9	100	22,2		
7 ve Üzeri	0	0,0	0,0	0	0	0	8	14,5	1,8	26	22,0	5,8	38	17,0	8,4	6	14,6	1,3	78	17,3		

Ki – Kare Testi, *p<0,05

Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanımlarına yönelik bilgileri değerlendirilmiştir (Çizelge 6.14.). Elde edilen sonuçlara göre; ilkokul mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %33.3'ünde 1 – 3 gün ve %33.3'ünde 7 gün olarak belirlenmiştir. Ortaokul mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %50'sinde 1 – 3 gün olarak saptanmıştır. Lise mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %38.2'sinde 1 – 3 gün, %14.5'inde 4 – 6 gün ve %9.1'inde 7 gün olarak belirlenmiştir. Ön lisans mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %39'unda 1 – 3 gün, %22'sinde 4 – 6 gün ve %29.7'sinde 7 gün olarak saptanmıştır. Lisans mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %36.8'inde 1 – 3 gün, %26.5'inde 4 – 6 gün ve %26.9'unda 7 gün olarak belirlenmiştir. Lisansüstü mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde araç kullanım sıklığı %43.9'unda 1 – 3 gün, %19.5'inde 4 – 6 gün ve %36.6'sında 7 gün olarak tespit edilmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=63.669$ $p<0.05$).

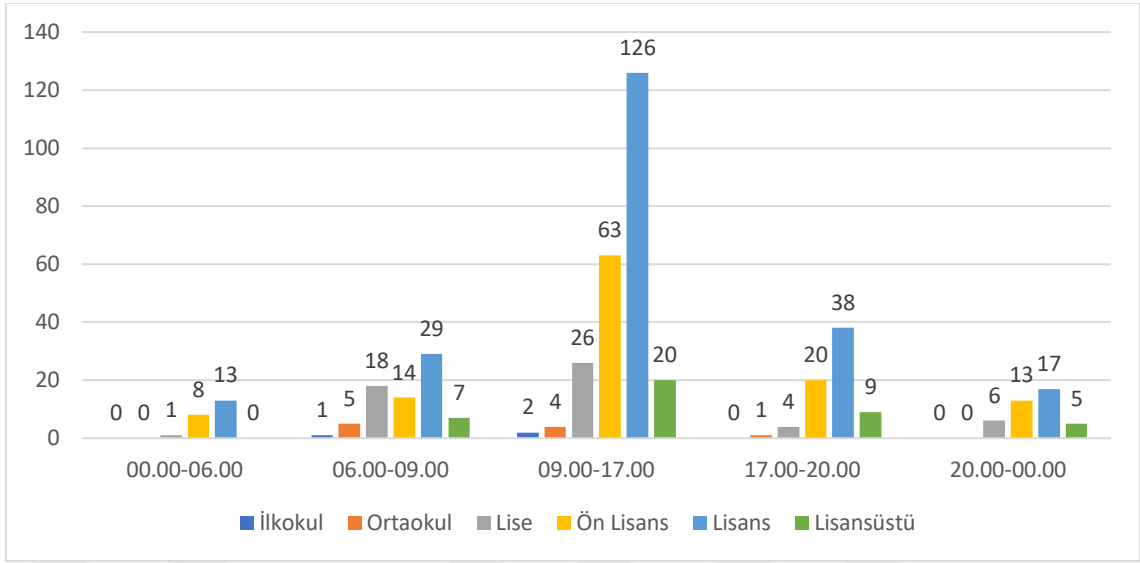


Şekil 6.34. Katılımcıların eğitim durumlarına göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklıkları

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.34.); ortaokul mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde 7 gün araç kullanım oranlarının ön lisans mezunu ve lisans mezunu olanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır. Lise mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde

7 gün araç kullanım oranlarının ön lisans mezunu, lisans mezunu ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.

İlkokul mezunu olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %33,3'ünde 06:00 – 09:00 arasında ve %66,7'sinde 09:00 – 17:00 arasında olduğu saptanmıştır. Ortaokul mezunu olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %50'sinde 06:00 – 09:00 arasında, %40'ında 09:00 – 17:00 arasında ve %10'unda 17:00 – 20:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Lise mezunu olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %1,8'inde 00:00 – 06:00 arasında, %32,7'sinde 06:00 – 09:00 arasında, %47,3'ünde 09:00 – 17:00 arasında, %7,3'ünde 17:00 – 20:00 arasında ve %10,9'unda 20:00 – 00:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Ön Lisans mezunu olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %6,8'inde 00:00 – 06:00 arasında, %11,9'unda 06:00 – 09:00 arasında, %53,4'ünde 09:00 – 17:00 arasında, %16,9'unda 17:00 – 20:00 arasında ve %11'inde 20:00 – 00:00 arasında olduğu saptanmıştır. Lisans mezunu olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıklarının %5,8'inde 00:00 – 06:00 arasında, %13'ünde 06:00 – 09:00 arasında, %56,5'inde 09:00 – 17:00 arasında, %17'sinde 17:00 – 20:00 arasında ve %7,6'sında 20:00 – 00:00 arasında olduğu tespit edilmiştir. Lisansüstü mezunu olan katılımcıların trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat %17,1'inde 06:00 – 09:00 arasında, %48,8'inde 09:00 – 17:00 arasında, %22'sinde 17:00 – 20:00 arasında ve %12,2'sinde 20:00 – 00:00 arasında olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre trafikte sıklıkla araç kullanma saatleri arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=32.971$; $p<0.05$).

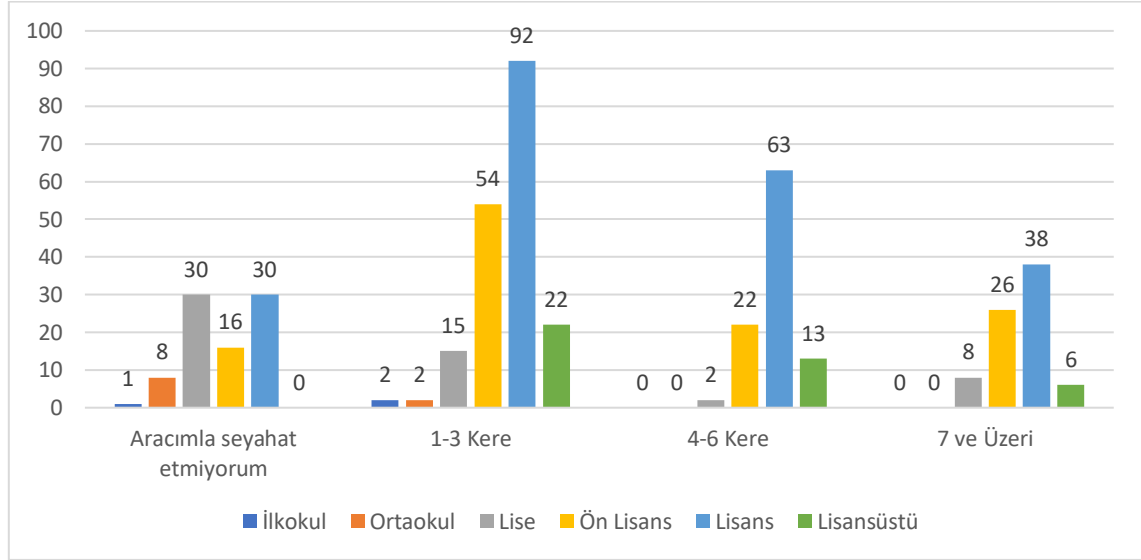


Şekil 6.35. Katılımcıların eğitim durumlarına göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.35.); ortaokul mezunu olan katılımcıların 06:00 – 09:00 saat arasında araç kullanım oranlarının ön lisans mezunu, lisans mezunu ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Lise mezunu olan katılımcıların 06:00 – 09:00 saat arasında araç kullanım oranlarının ön lisans ve lisans mezunlarına göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Lise mezunu olan katılımcıların 17:00 – 20:00 saat arasında araç kullanım oranlarının lisansüstü mezun olanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

İlkokul mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %66.7'sinde 1 – 3 kez olduğu belirlenmiştir. Ortaokul mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %20'sinde 1 – 3 kez olduğu tespit edilmiştir. Lise mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %27.3'ünde 1 – 3 kez, %3.6'sında 4 – 6 kez, %14.5'inde 7 kez ve üzeri olduğu saptanmıştır. Ön lisans mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %45.8'inde 1 – 3 kez, %18.6'sında 4 – 6 kez, %22'sinde 7 kez ve üzeri olduğu tespit edilmiştir. Lisans mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %41.3'ünde 1 – 3 kez, %28.3'ünde 4 – 6 kez, %17'sinde 7 kez ve üzeri olduğu belirlenmiştir. Lisansüstü mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası seyahat etme sıklığı %53.7'sinde 1 – 3 kez, %31.7'sinde 4 – 6 kez, %14.6'sında 7 kez ve üzeri olduğu saptanmıştır. Katılımcıların eğitim durumlarına göre yılda araç ile

şehirler arası seyahat etme sıklıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=97.969$; $p<0.05$).



Şekil 6.36. Katılımcıların eğitim durumlarına göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.36.); lise mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 1 – 3 kez seyahat etme oranlarının ön lisans ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir. İlkokul mezunu, ortaokul mezunu ve lise mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 4 – 6 kez seyahat etme oranlarının ön lisans mezunu, lisans mezunu ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

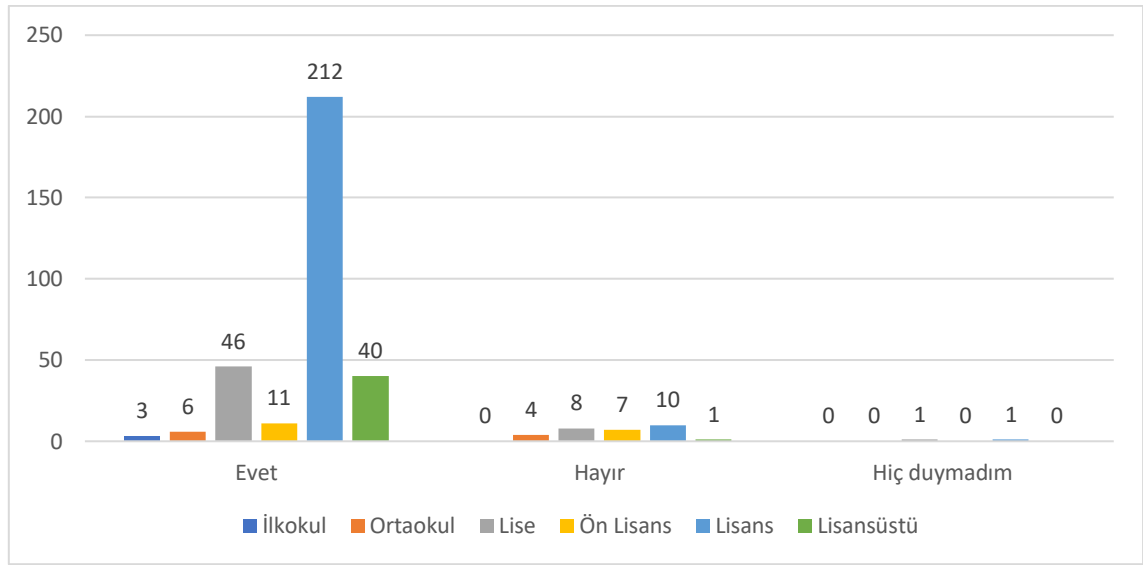
Çizelge 6.15. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgileri

	İlkokul			Ortaokul			Lise			Ön Lisans			Lisans			Lisansüstü			Toplam		χ ²	p
	N	% (İlkokul)	%(Σ İlkokul)	N	% (Ortaokul)	%(Σ Ortaokul)	N	% (Lise)	%(Σ Lise)	N	% (Ön L.)	%(Σ Ön L.)	N	% (Lisans)	%(Σ Lisans)	N	% (L. üstü)	%(Σ L. üstü)	N	%		
"Promil" Kelimesinin Anlamını Bilme																						
Evet	3	100	0,7	6	60,0	1,3	46	83,6	10,2	111	94,1	24,7	212	95,1	47,1	40	97,6	8,9	418	92,9	29,791	0,001*
Hayır	0	0	0	4	40,0	0,9	8	14,5	1,8	7	5,9	1,6	10	4,5	2,2	1	2,4	0,2	30	6,7		
Hiç Duymadım	0	0	0	0	0	0	1	1,8	0,2	0	0	0	1	0,4	0,2	0	0	0	2	0,4		
Haftada Alkol Tüketme Sıklığı																						
Alkol Tüketmiyorum	3	100	0,7	9	90,0	2,0	35	63,6	7,8	92	78,0	20,4	177	79,4	39,3	30	73,2	6,7	346	76,9	15,620	0,408
1 - 3 Gün	0	0	0	1	10,0	0,2	16	29,1	3,6	24	20,3	5,3	41	18,4	9,1	9	22,0	2,0	91	20,2		
4 - 6 Gün	0	0	0	0	0	0	4	7,3	0,9	2	1,7	0,4	3	1,3	0,7	2	4,9	0,4	11	2,4		
7 Gün	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,9	0,4	0	0	0	2	0,4		
Alkol Tüketilen Saat Aralığı																						
00:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	5,1	1,3	1	0,4	0,2	0	0	0	7	1,6	29,533	0,014*
17:00 - 20:00	0	0	0	0	0	0	3	5,5	0,7	1	0,8	0,2	1	0,4	0,2	1	2,4	0,2	6	1,3		
20:00 - 00:00	0	0	0	1	10,0	0,2	17	30,9	3,8	19	16,1	4,2	44	19,7	9,8	10	24,4	2,2	91	20,2		
Alkol Tüketmiyorum	3	100	0,7	9	90,0	2,0	35	63,6	7,8	92	78,0	20,4	177	79,4	39,3	30	73,2	6,7	346	76,9		
Alkol Tüketilen Yer																						
Evde	0	0	0	1	10,0	0,2	7	12,7	1,6	15	12,7	3,3	26	11,7	5,8	5	12,2	1,1	54	12,0	23,133	0,081
Sosyal Mekanlarda	0	0	0	0	0	0	13	23,6	2,9	11	9,3	2,4	20	9,0	4,4	5	12,2	1,1	49	10,9		
Araçta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2,4	0,2	1	0,2		
Alkol Tüketmiyorum	3	100	0,7	9	90,0	2,0	35	63,6	7,8	92	78,0	20,4	177	79,4	39,3	30	73,2	6,7	346	76,9		
Sosyal Mekanda Alkol Tüketme Durumunda Eve Dönme Yöntemi																						
Aracımla eve dönerim	0	0	0	0	0	0	2	3,6	0,4	7	5,9	1,6	10	4,5	2,2	3	7,3	0,7	22	4,9	34,177	0,025*
Toplu taşıma kullanarak eve dönerim	0	0	0	2	20,0	0,4	3	5,5	0,7	7	5,9	1,6	15	6,7	3,3	1	2,4	0,2	28	6,2		
Yakınıma çağırıp beni eve bırakmasını isterim	0	0	0	4	40,0	0,9	24	43,6	5,3	36	30,5	8,0	44	19,7	9,8	3	7,3	0,7	111	24,7		
Yürüyerek eve dönerim	0	0	0	0	0	0	2	3,6	0,4	4	3,4	0,9	7	3,1	1,6	3	7,3	0,7	16	3,6		
Taksiye binip eve dönerim	3	100	0,7	4	40,0	0,9	24	43,6	5,3	64	54,2	14,2	147	65,9	32,7	31	75,6	6,9	273	60,7		
Alkollü Araç Kullanma																						
Evet	1	33,3	0,2	0	0	0	12	21,8	2,4	30	25,4	6,7	38	17,0	8,4	6	14,6	1,3	87	19,3	7,130	0,211

Hayır	2	66,7	0,4	10	100	2,2	43	78,2	9,8	88	74,6	19,6	185	83,0	41,1	35	85,4	7,8	363	80,7		
Alkollü Araç Kullanma Durumunda Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanma																					3,507	0,622
Evet	0	0	0	0	0	0	2	3,6	0,4	6	7,6	2,0	4	1,8	0,9	1	2,4	0,2	13	2,9		
Hayır	3	100	0,7	10	100	2,2	53	96,4	11,8	112	92,4	24,2	219	98,2	48,7	40	97,6	8,9	437	97,1		
Alkollü Araç Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme																					1,012	0,962
Evet	1	33,3	0,2	2	20,0	0,4	15	27,3	3,3	36	30,5	8,0	62	27,8	13,8	10	24,4	2,2	126	28,0		
Hayır	2	66,7	0,4	8	80,0	1,8	40	72,7	8,9	82	69,5	18,2	161	72,2	35,8	31	75,6	6,9	324	72,0		
Arkadaş ya da Akrabanın Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması																					3,258	0,660
Evet	1	33,3	0,2	2	20,0	0,4	11	20,0	2,4	32	27,1	7,1	53	23,8	11,8	14	34,1	3,1	113	25,1		
Hayır	2	66,7	0,4	8	80,0	1,8	44	80,0	9,8	86	72,9	19,1	170	76,2	37,8	27	65,9	6,0	337	74,9		
Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu																					19,325	0,002*
Evet	3	100	0,7	6	60,0	1,3	38	69,1	8,4	100	84,7	22,2	196	87,9	43,6	38	92,7	8,4	381	84,7		
Hayır	0	0	0	4	40,0	0,9	17	30,9	3,8	18	15,3	4,0	27	12,1	6,0	3	7,3	0,7	69	15,3		
Alkollü Araç Kullanırken Kolluk Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Trafik Uygulamasına Denk Gelindiğinde Alkol Kontrolü Yapılmadan Gönderilme Durumu																					5,909	0,315
Evet	0	0	0	0	0	0	2	3,6	0,4	15	12,7	3,3	17	7,6	3,8	4	9,8	0,9	38	8,4		
Hayır	3	100	0,7	10	100	2,2	53	96,4	11,8	103	87,3	22,9	206	92,4	45,8	37	90,2	8,2	412	91,6		
Trafikte İcra Edilen Alkol Denetimini Yeterli Bulma																					9,057	0,107
Evet	3	100	0,7	4	40,0	0,9	24	43,6	5,3	74	62,7	16,4	125	56,1	27,8	24	58,5	5,3	254	56,4		
Hayır	0	0	0	6	60,0	1,3	31	56,4	6,9	44	37,3	9,8	98	43,9	21,8	17	41,5	3,8	196	43,6		
Alkolün İnsan Sağlığına Zararları Hakkındaki Yeterli Bilgiye Sahip Olma																					18,168	0,003*
Evet	3	100	0,7	7	70,0	1,6	48	87,3	10,7	110	93,2	24,4	215	96,4	47,8	40	97,6	8,9	423	94,0		
Hayır	0	0	0	3	30,0	0,7	7	12,7	1,6	8	6,8	1,8	8	3,6	1,8	1	2,4	0,2	27	6,0		

Ki – Kare Testi, * $p < 0,05$

Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.15.). Elde edilen sonuçlara göre; İlkokul mezunu olan katılımcıların tamamının, ortaokul mezunu olan katılımcıların %60'ının, lise mezunu olan katılımcıların %83.6'sının, ön lisans mezunu olan katılımcıların %94.1'inin, lisans mezunu olan katılımcıların %95.1'inin, lisansüstü mezunu olan katılımcıların %97.6'sının “promil” kelimesinin anlamını bildiği belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre “promil” kelimesinin anlamını bilme oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=29.791$; $p<0.05$).

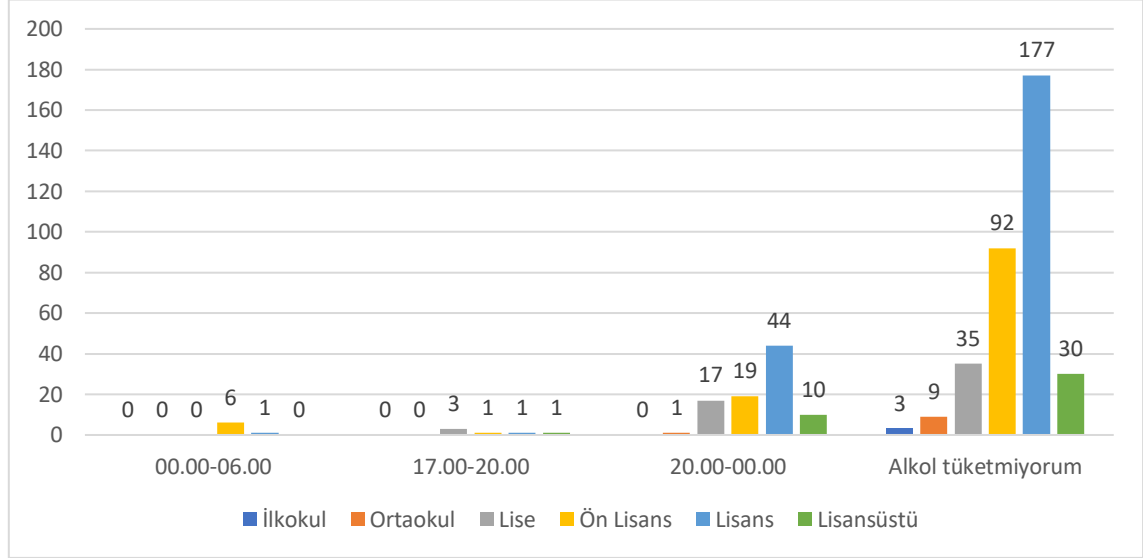


Şekil 6.37. Katılımcıların eğitim durumlarına göre promil kelimesinin anlamını bilme durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.37.); ortaokul ve lise mezunlarının “promil” kelimesini bilme oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunlarına daha düşük olduğu belirlenmiştir.

Ortaokul mezunu olan katılımcıların %10'unun 20:00 – 00:00 saat; lise mezunu olan katılımcıların %5.5'inin 17:00 – 20:00 saat ve %30.9'unun 20:00 – 00:00 saat; ön lisans mezunu olan katılımcıların %5.1'inin 00:00 – 06:00 saat, %0.8'inin 17:00 – 20:00 saat ve %16.1'inin 20:00 – 00:00 saat; lisans mezunu olan katılımcıların %0.4'ünün 00:00 – 06:00 saat, %0.4'ünün 17:00 – 20:00 saat ve %19.7'sinin 20:00 – 00:00 saat; lisansüstü mezunu olan katılımcıların %2.4'ünün 17:00 – 20:00 saat ve %24.4'ünün 20:00 – 00:00 saat aralığında alkol tükettiği belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkol

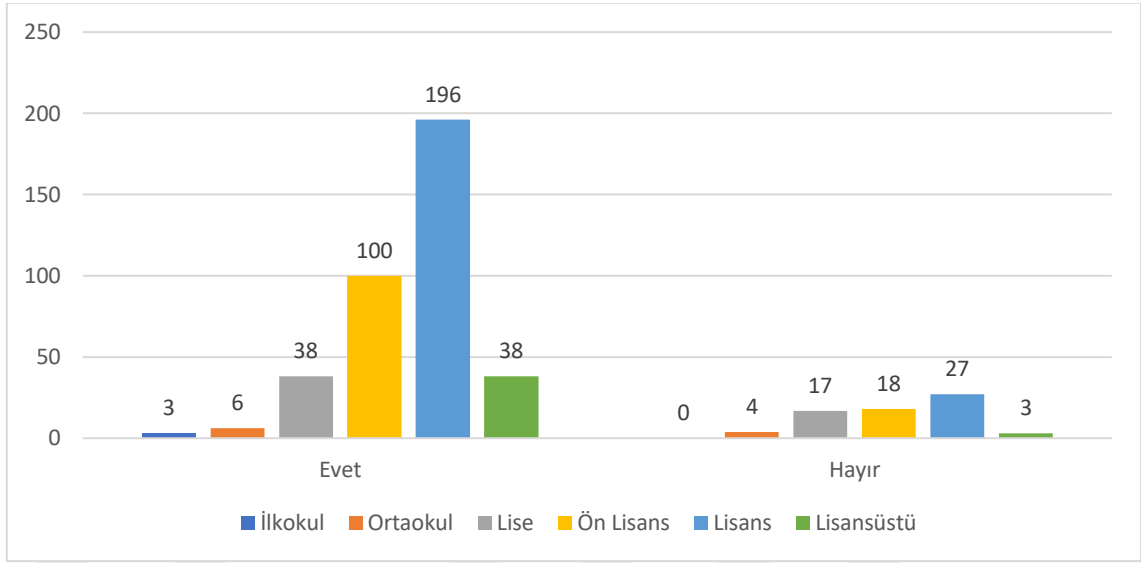
tükettikleri saat aralıkları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=29.533$; $p<0.05$).



Şekil 6.38. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkol tükettikleri saat aralıkları

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.38.); ön lisans mezunlarının 00:00 – 06:00 saat arasında alkol tüketme oranları lisans mezunlarına göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Lise mezunlarının 17:00 – 20:00 saat arasında alkol tüketme oranları lisans mezunlarına göre daha yüksek olduğu saptanmıştır. Lise mezunlarının 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları ön lisans mezunlarına göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

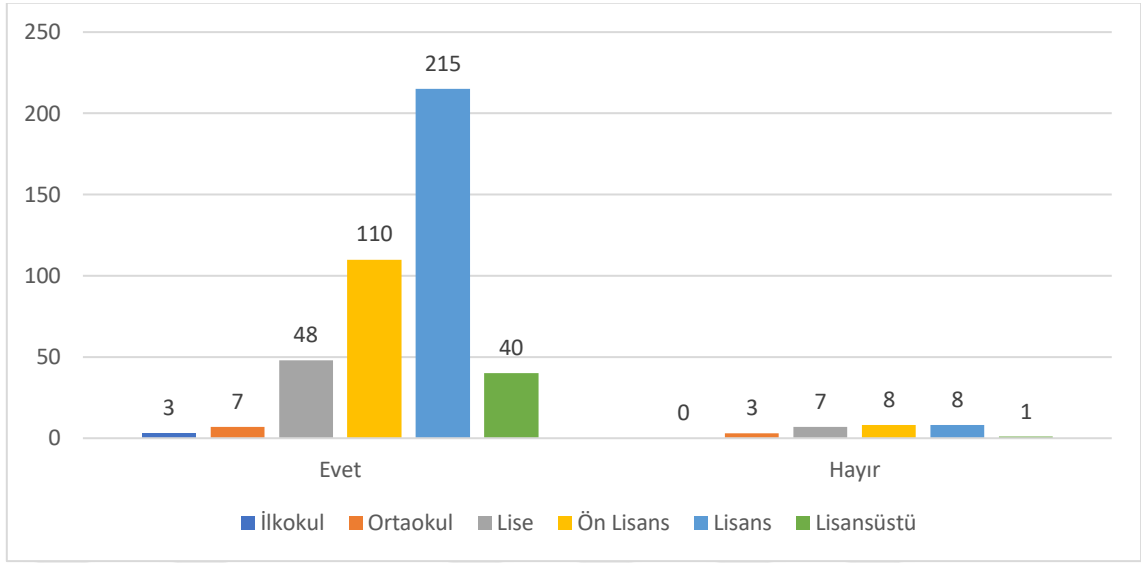
İlkokul mezunu olan katılımcıların tamamının, ortaokul mezunu olan katılımcıların %60'ının, lise mezunu olan katılımcıların %76.91'inin, ön lisans mezunu olan katılımcıların %84.7'sinin, lisans mezunu olan katılımcıların %87.9'unun, lisansüstü mezunu olan katılımcıların %92.7'sinin alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=19.325$; $p<0.05$).



Şekil 6.39. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.39.); ortaokul ve lise mezunu olanların araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

İlkokul mezunu olan katılımcıların tamamının, ortaokul mezunu olan katılımcıların %70'inin, lise mezunu olan katılımcıların %87.3'ünün, ön lisans mezunu olan katılımcıların %93.2'sinin, lisans mezunu olan katılımcıların %96.4'ünün, lisansüstü mezunu olan katılımcıların %97.6'sının alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip oldukları belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=18.168$; $p<0.05$).



Şekil 6.40. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkında yeterli bilgiye sahip olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.40.); ortaokul mezunlarının alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunlarına göre daha düşük olduğu saptanmıştır. Lise mezunlarının alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranlarının lisans mezunlarına göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

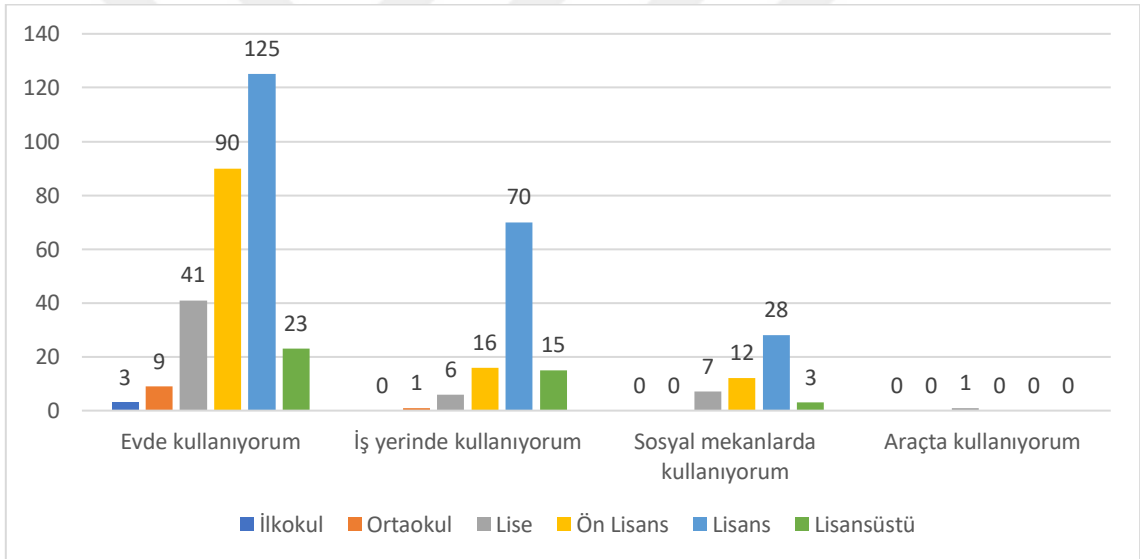
Çizelge 6.16. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgileri

	İlkokul			Ortaokul			Lise			Ön Lisans			Lisans			Lisansüstü			Toplam		χ^2	p
	N	% (İlkokul)	%(Σ İlkokul)	N	% (Ortaokul)	%(Σ Ortaokul)	N	% (Lise)	%(Σ Lise)	N	% (Ön L.)	%(Σ Ön L.)	N	% (Lisans)	%(Σ Lisans)	N	% (L. üstü)	%(Σ L. üstü)	N	%		
Birgün İçerisinde Cep Telefonu Kullanma Sıklığı																						
Cep telefonu kullanmıyorum	0	0	0	0	0	0	1	1,8	0,2	1	0,8	0,2	2	0,9	0,4	0	0	0	4	0,9	24,210	0,062
1 - 3 Saat	1	33,3	0,2	5	50,0	1,1	34	61,8	7,6	46	39,0	10,2	81	36,3	18,0	18	43,9	4,0	185	41,1		
4 - 6 Saat	0	0	0	2	20,0	0,4	14	25,5	3,1	54	45,8	12,0	92	41,3	20,4	18	43,9	4,0	180	40,0		
7 Saat ve Üzeri	2	66,7	0,4	3	30,0	0,7	6	10,9	1,3	17	14,4	3,8	48	21,5	10,7	5	12,2	1,1	81	18,0		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Saat Aralığı																						
00:00 - 06:00	0	0	0	0	0	0	1	1,8	0,2	4	3,4	0,9	4	1,8	0,9	0	0	0	9	2,0	18,210	0,574
06:00 - 09:00	0	0	0	0	0	0	1	1,8	0,2	2	1,7	0,4	2	0,9	0,4	0	0	0	5	1,1		
09:00 - 17:00	2	66,7	0,4	2	20,0	0,4	16	29,1	3,6	51	43,2	11,3	108	48,4	24,0	19	46,3	4,2	198	44,0		
17:00 - 20:00	0	0	0	3	30,0	0,7	15	27,3	3,3	14	11,9	3,1	38	17,0	8,4	8	19,5	1,8	78	17,3		
20:00 - 00:00	1	33,3	0,2	5	50,0	1,1	22	40,0	4,9	47	39,8	10,4	71	31,8	15,8	14	34,1	3,1	160	35,6		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Yer																						
Evde kullanıyorum.	3	100	0,7	9	90,0	2,0	41	74,5	9,1	90	76,3	20,0	125	56,1	27,8	23	56,1	5,1	291	64,7	36,286	0,002*
İş yerinde kullanıyorum.	0	0	0	1	10,0	0,2	6	10,9	1,3	16	13,6	3,6	70	31,4	15,6	15	36,6	3,3	108	24,0		
Sosyal mekanlarda kullanıyorum.	0	0	0	0	0	0	7	12,7	1,6	12	10,2	2,7	28	12,6	6,2	3	7,3	0,7	50	11,1		
Araçta kullanıyorum.	0	0	0	0	0	0	1	1,8	0,2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,2		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanma																						
Evet	0	0	0	1	10,0	0,2	25	45,5	5,6	61	51,7	13,6	113	50,7	25,1	19	46,3	4,2	219	48,7	9,937	0,077
Hayır	3	100	0,7	9	90,0	2,0	30	54,5	6,7	57	48,3	12,7	110	49,3	24,4	22	53,7	4,9	231	51,3		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanan Arkadaş ya da Yakın ile Seyahat Etme																						
Evet	3	100	0,7	6	60,0	1,3	38	69,1	8,4	84	71,2	18,7	171	76,7	38,0	35	85,4	7,8	337	74,9	6,802	0,236
Hayır	0	0	0	4	40,0	0,9	17	30,9	3,8	34	28,8	7,6	52	23,3	11,6	6	14,6	1,3	113	25,1		

Arkadaş ya da Akrabanın Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmasından Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Cezai İşlem Uygulanması																					5,483	0,360	
	Evet	0	0	0	1	10,0	0,2	7	12,7	1,6	29	24,6	6,4	54	24,2	12,0	9	22,0	2,0	100			22,2
	Hayır	3	100	0,7	9	90,0	2,0	48	87,3	10,7	89	75,4	19,8	169	75,8	37,6	32	78,0	7,1	350			77,8
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu																					23,841	0,000*	
	Evet	2	66,7	0,4	5	50,0	1,1	40	72,7	8,9	104	88,1	23,1	184	83,4	41,3	41	100	9,1	378			84,0
	Hayır	1	33,3	0,2	5	50,0	1,1	15	27,3	3,3	14	11,9	3,1	37	16,6	8,2	0	0	0	72			16,0
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmanın Ortaya Çıkaracağı Olumsuz Durumlar Hakkında Bilgi Sahibi Olma Durumu																					11,503	0,042*	
	Evet	3	100	0,7	8	80,0	1,8	51	92,7	11,3	116	98,3	25,8	212	95,1	47,1	41	100	9,1	431			95,8
	Hayır	0	0	0	2	20,0	0,4	4	7,3	0,9	2	1,7	0,4	11	4,9	2,4	0	0	0	19			4,2
Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışma																					1,490	0,914	
	Evet	0	0	0	0	0	0	2	3,6	0,4	3	2,5	0,7	5	2,2	1,1	2	4,9	0,4	12			2,7
	Hayır	3	100	0,7	10	100	2,2	53	96,4	11,8	115	97,5	25,6	218	97,8	48,4	39	95,1	8,7	438			97,3
Arkadaş ya da Akrabanın Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışması																					3,350	0,646	
	Evet	0	0	0	1	10,0	0,2	10	18,2	2,2	30	25,4	6,7	50	22,4	11,1	11	26,8	2,4	102			22,7
	Hayır	3	100	0,7	9	90,0	2,0	45	81,8	10,0	88	74,6	19,6	173	77,6	38,4	30	73,2	6,7	348			77,3
Cep Telefonu Kullanımının Trafik Kazalarına Olan Etkisi Konusunda Yeterli Bilgilendirmenin Yapıldığını Düşünme																					7,647	0,177	
	Evet	2	66,7	0,4	4	40,0	0,9	30	54,5	6,7	83	70,3	18,4	133	59,6	29,6	27	65,9	6,0	279			62,0
	Hayır	1	33,3	0,2	6	60,0	1,3	25	45,5	5,6	35	29,7	7,8	90	40,4	20,0	14	34,1	3,1	171			38,0

Ki – Kare Testi, * $p < 0,05$

Katılımcıların eğitim durumlarına göre araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgiler değerlendirilmiştir (Çizelge 6.16.). Elde edilen sonuçlara göre; ilkokul mezunu olan katılımcıların tamamının evde; ortaokul mezunu olan katılımcıların %90'ının evde, %10'unun iş yerinde; lise mezunu olan katılımcıların %74.5'inin evde, %10.9'unun iş yerinde, %12.7'sinin sosyal mekanlarda, %1.8'inin araçta; ön lisans mezunu olan katılımcıların %76.3'ünün evde, %13.6'sının iş yerinde, %10.2'sinin sosyal mekanlarda; lisans mezunu olan katılımcıların %56.1'inin evde, %31.4'ünün iş yerinde, %12.6'sının sosyal mekanlarda; lisansüstü mezunu olan katılımcıların %56.1'inin evde, %36.6'sının iş yerinde, %7.3'ünün sosyal mekanlarda cep telefonu kullandığı belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre genellikle cep telefonu kullandıkları yerler arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=36.286$; $p<0.05$).

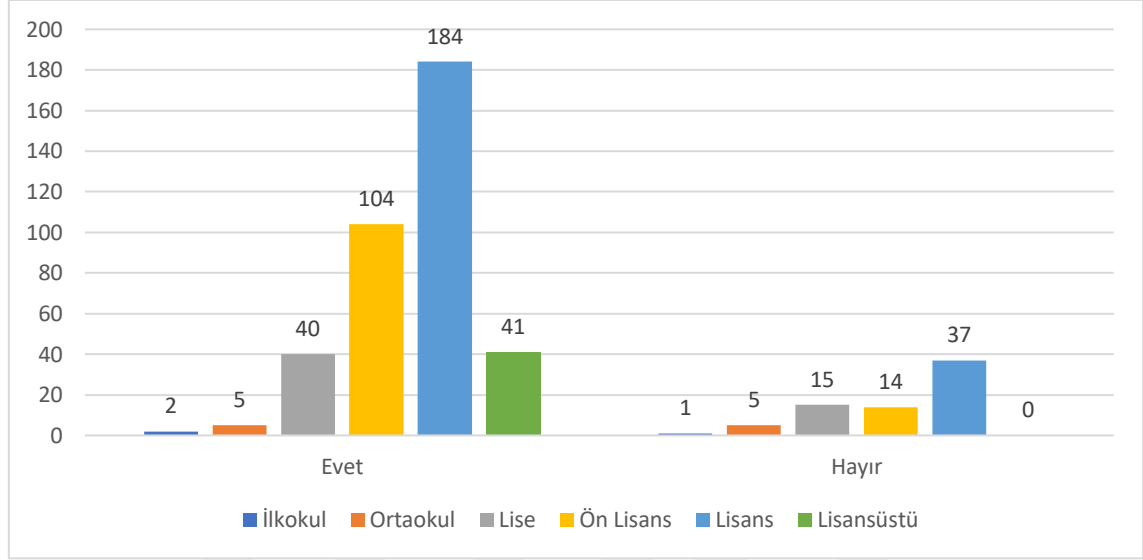


Şekil 6.41. Katılımcıların eğitim durumlarına göre genellikle cep telefonu kullandıkları yerlerin durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.41.); ortaokul, lise ve ön lisans mezunlarının evde cep telefonu kullanma oranlarının lisans ve lisansüstü mezunlarına göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir. Lise ve ön lisans mezunlarının iş yerinde cep telefonu kullanma oranlarının lisans ve lisansüstü mezunlarına göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

İlkokul mezunu olan katılımcıların %66.7'sinin, ortaokul mezunu olan katılımcıların %50'sinin, lise mezunu olan katılımcıların %72.7'sinin, ön lisans mezunu olan katılımcıların %88,1'inin, lisans mezunu olan katılımcıların %83.4'ünün, lisansüstü mezunu olan katılımcıların tamamının araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı

uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip oldukları belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=23.841$; $p<0.05$).

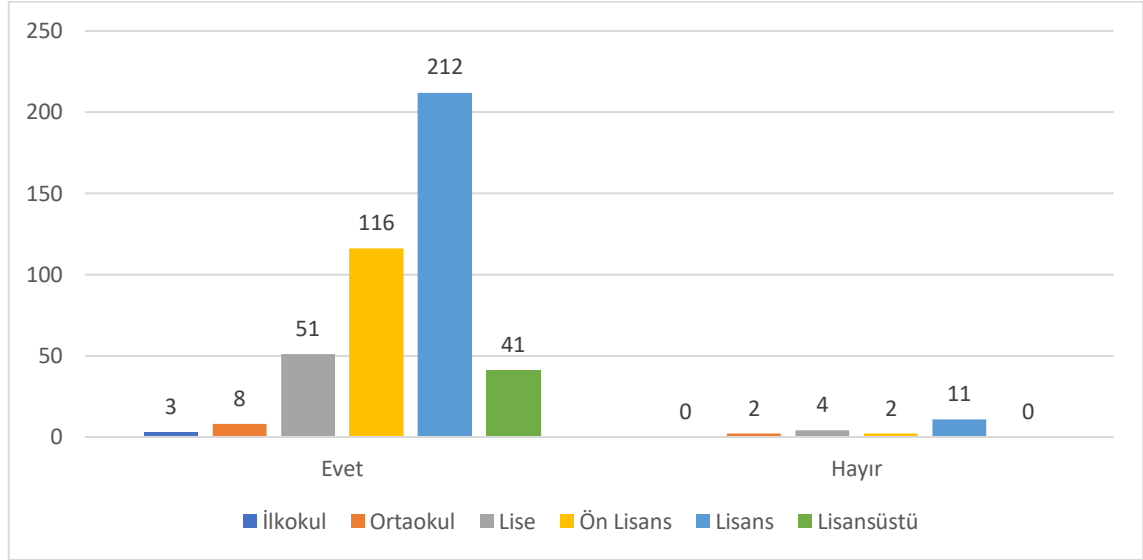


Şekil 6.42. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.42.); lisansüstü mezunlarının araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranlarının ilkökul, ortaokul, lise, ön lisans ve lisans mezunlarına göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Ortaokul mezunlarının araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranlarının ön lisans ve lisans mezunlarına göre daha düşük olduğu saptanmıştır. Lise mezunlarının araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranlarının ön lisans mezunlarına göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.

İlkokul mezunu olan katılımcıların tamamının, ortaokul mezunu olan katılımcıların %80'inin, lise mezunu olan katılımcıların %92.7'sinin, ön lisans mezunu olan katılımcıların 98.3'ünün, lisans mezunu olan katılımcıların 95.1'inin, lisansüstü mezunu olan katılımcıların tamamının araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olduğu belirlenmiştir. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı

olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=11.503$; $p<0.05$).



Şekil 6.43. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma durumu

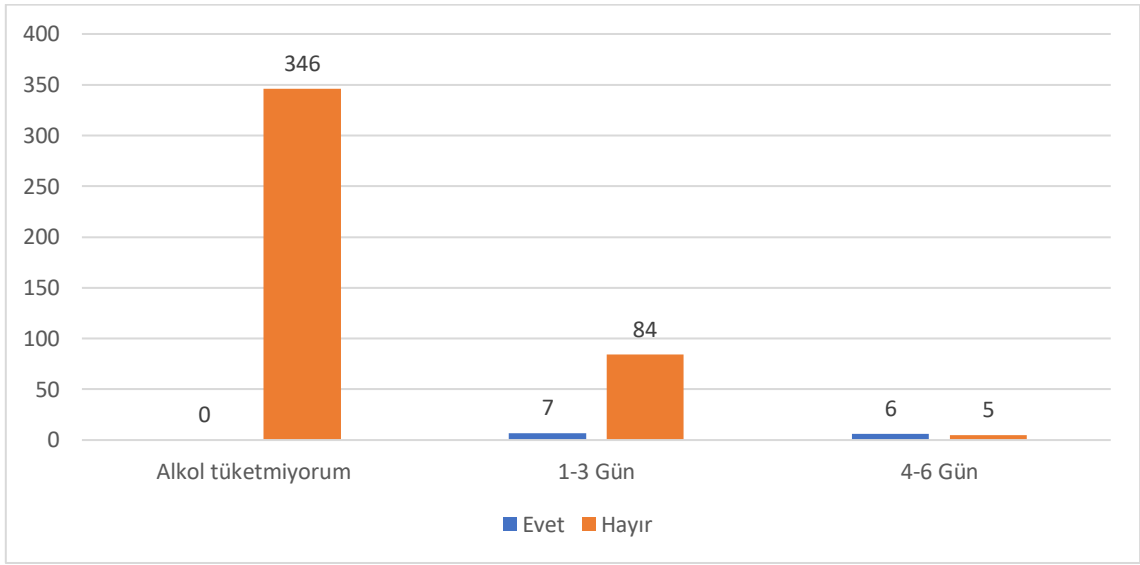
Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.43.); ortaokul mezunlarının araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunlarına göre daha düşük olduğu saptanmıştır.

Çizelge 6.17. Katılımcıların alkolü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkolü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumu

	Alkollü Araç Kullanma Durumunda Kolluk Kuvvetleri Tarafında Cezai İşlem Uygulanma								χ^2	p
	Evet			Hayır			Toplam			
	N	% (Evet)	%(Σ Evet)	N	% (Hayır)	%(Σ Hayır)	N	%		
"Promil" Kelimesinin Anlamını Bilme										
Evet	12	2,9	2,7	406	97,1	90,2	418	92,9	0,081	0,960
Hayır	1	3,3	0,2	29	96,7	6,4	30	6,7		
Hiç Duymadım	0	0,0	0,0	2	100,0	0,4	2	0,4		
Haftada Alkol Tüketme Sıklığı									122,464	0,000*
Alkol Tüketmiyorum	0	0,0	0,0	346	100,0	76,9	346	76,9		
1 - 3 Gün	7	7,7	1,6	84	92,3	18,7	91	20,2		
4 - 6 Gün	6	54,5	1,3	5	45,5	1,1	11	2,4		
7 Gün	0	0,0	0,0	2	100,0	0,4	2	0,4		
Alkol Tüketilen Saat Aralığı									48,960	0,000*
00:00 - 06:00	0	0,0	0,0	7	100,0	1,6	7	1,6		
17:00 - 20:00	1	16,7	0,2	5	83,3	1,1	6	1,3		
20:00 - 00:00	12	13,2	2,7	79	86,8	17,6	91	20,2		
Alkol Tüketmiyorum	0	0,0	0,0	346	100,0	76,9	346	76,9		
Alkol Tüketilen Yer									74,406	0,000*
Evde	5	9,3	1,1	49	90,7	10,9	54	12,0		
Sosyal Mekanlarda	7	14,3	1,6	42	85,7	9,3	49	10,9		
Araçta	1	100,0	0,2	0	0,0	0,0	1	0,2		
Alkol Tüketmiyorum	0	0,0	0,0	346	100,0	76,9	346	76,9		
Sosyal Mekanda Alkol Tüketme Durumunda Eve Dönme Yöntemi									20,128	0,000*
Aracımla eve dönerim	4	18,2	0,9	18	81,8	4,0	22	4,9		
Toplu taşıma kullanarak eve dönerim	0	0,0	0,0	28	100,0	6,2	28	6,2		
Yakınımlı çağırıp beni eve bırakmasını isterim	3	2,7	0,7	108	97,3	24,0	111	24,7		
Yürüyerek eve dönerim	0	0,0	0,0	16	100,0	3,6	16	3,6		
Taksiye binip eve dönerim	6	2,2	1,3	267	97,8	59,3	273	60,7		
Alkollü Araç Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu									0,602	0,438
Evet	12	3,1	2,7	369	96,9	82,0	381	84,7		
Hayır	1	1,4	0,2	68	98,6	15,1	69	15,3		
Alkollü Araç Kullanırken Kolluk Kuvvetleri Tarafından İcra Edilen Trafik Uygulamasına Denk Gelindiğinde Alkol Kontrolü Yapılmadan Gönderilme Durumu									24,622	0,000*
Evet	6	15,8	1,3	32	84,2	7,1	38	8,4		
Hayır	7	1,7	1,6	405	98,3	90,0	412	91,6		
Trafikte İcra Edilen Alkol Denetimini Yeterli Bulma									0,141	0,707
Evet	8	3,1	1,8	246	96,9	54,7	254	56,4		
Hayır	5	2,6	1,1	191	97,4	42,4	196	43,6		
Alkolün İnsan Sağlığına Zararları Hakkındaki Yeterli Bilgiye Sahip Olma									2,090	0,148
Evet	11	2,6	2,4	412	97,4	91,6	423	94,0		
Hayır	2	7,4	0,4	25	92,6	5,6	27	6,0		

Ki – Kare Testi, *p<0,05

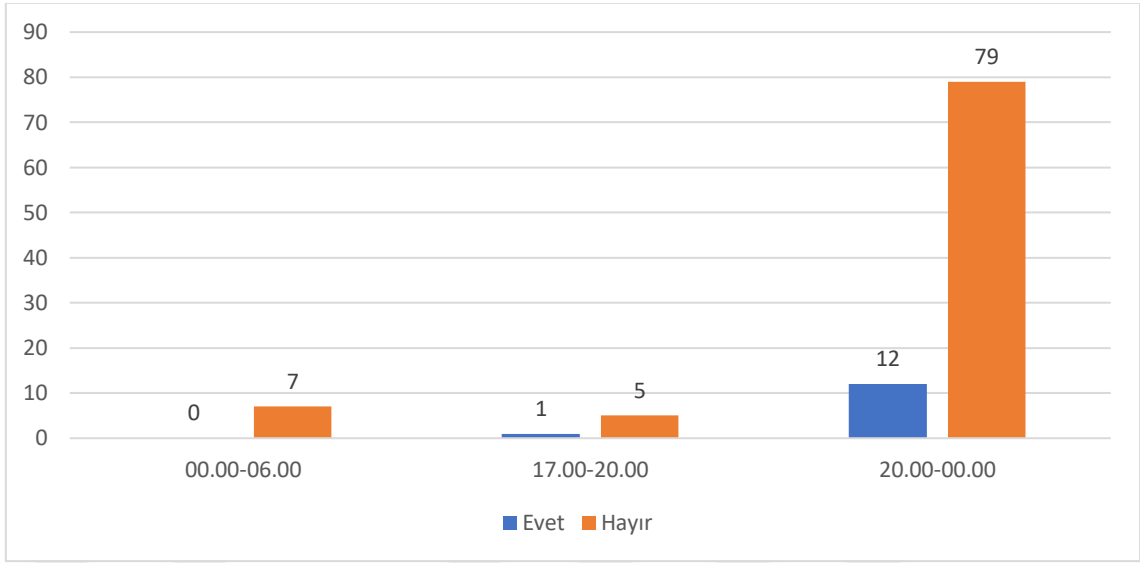
Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranları karşılaştırılmıştır (Çizelge 6.17.). Elde edilen sonuçlara göre; 1 – 3 gün alkol tüketenlerin %7.7'sine ve haftada 4 – 6 gün alkol tüketenlerin %54.5'ine alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı belirlenmiştir. Katılımcıların haftada tükettikleri alkol tüketim sıklıklarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=122.464$; $p<0.05$).



Şekil 6.44. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre haftada alkol tüketme sıklığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.44.); haftada 4 – 6 gün alkol tüketenlerin alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının haftada 1 – 3 gün alkol tüketenlere göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

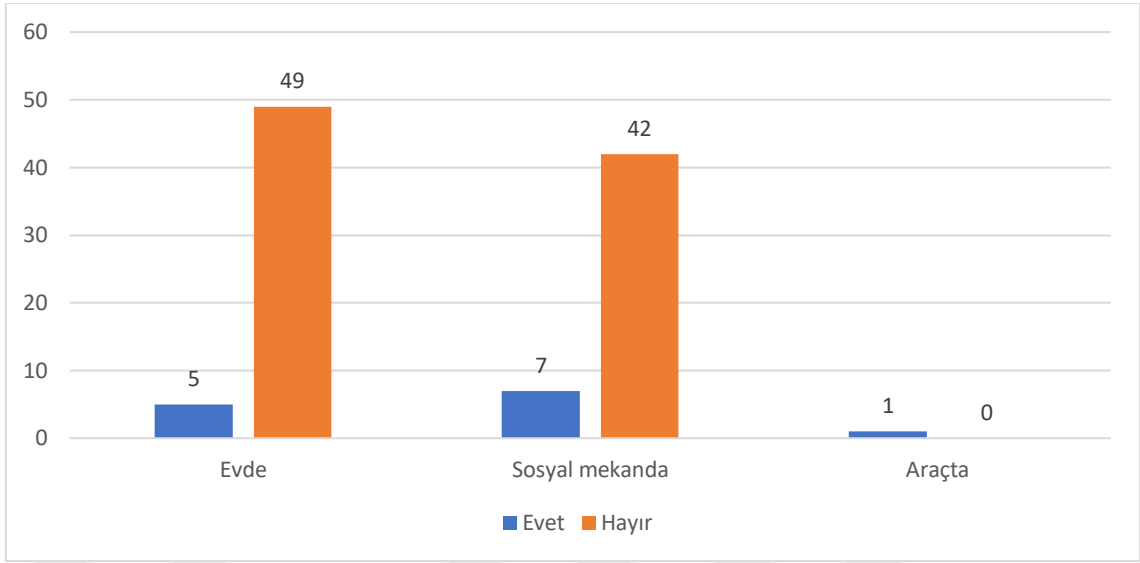
17:00 – 20:00 saat arasında alkol tüketenlerin %16.7'sine ve 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketenlerin %13.2'sine alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı belirlenmiştir. Katılımcıların alkol tükettikleri saat aralıklarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=48.960$; $p<0.05$).



Şekil 6.45. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre alkol tüketilen saat aralığı

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.45.); 17:00 – 20:00 saat arasında alkol tüketenlerin alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketenlere göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.

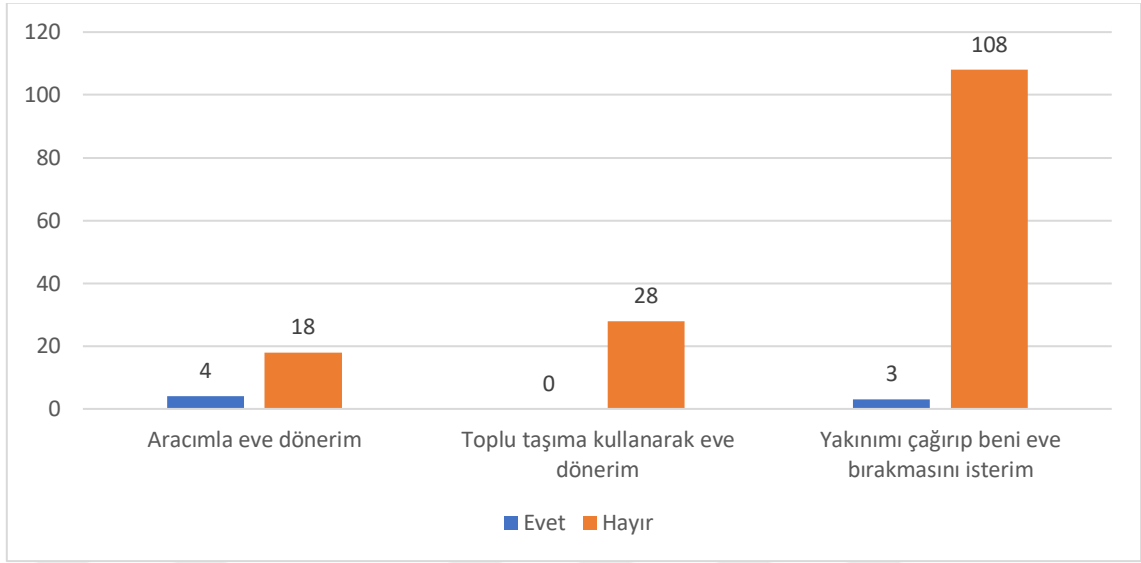
Evde alkol tüketen katılımcıların %9.3'üne, sosyal mekanlarda alkol tüketen katılımcıların %14.3'üne ve araçta alkol tüketenlerin tamamına alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı belirlenmiştir. Katılımcıların alkol tükettikleri yerlere göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=74.406$; $p<0.05$).



Şekil 6.46. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre alkol tükettikleri yerlerin durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.46.); evde ve sosyal mekanlarda alkol tüketenlerin alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının araçta alkol tüketenlere göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.

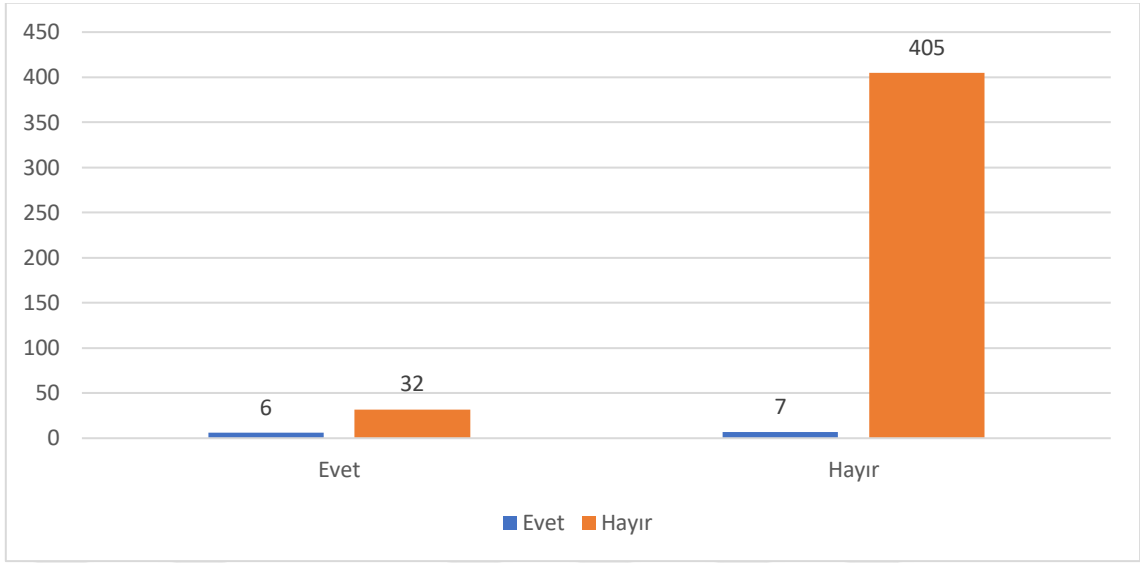
Sosyal mekanda alkol tükettikten sonra evine aracı ile dönen katılımcıların %18.2'sine, yakınıni çağırarak eve dönen katılımcıların %2.7'sine ve taksiyle evine dönenlerin %2.2'sine alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı belirlenmiştir. Katılımcıların sosyal mekanda alkol tükettikten sonra evine dönme şekillerine göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=20.128$; $p<0.05$).



Şekil 6.47. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre sosyal mekanda alkol tüketilmesi durumunda eve dönülme yöntemi

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.47.); sosyal mekanda alkol tükettikten sonra evine aracı ile dönenlerin alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının evine yakınımlı çağırarak dönen ve taksiyle dönenlere göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

Alkollü araç kullanırken trafik uygulamasına denk gelindiğinde alkol kontrolü yapılmadan gönderilen katılımcıların %15.8'ine, Alkollü araç kullanırken trafik uygulamasına denk gelindiğinde alkol kontrolü yapılmadan gönderilmeyen katılımcıların %1.7'sine, alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulandığı belirlenmiştir. Katılımcıların alkollü araç kullanırken trafik uygulamasına denk gelindiğinde alkol kontrolü yapılma durumuna göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=24.622$; $p<0.05$).



Şekil 6.48. Katılımcıların alkollü araç kullanımlarına yönelik bilgilerine göre alkollü araç kullanımından cezai işlem uygulanma durumuna göre alkollü araç kullanırken kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen trafik uygulamasına denk gelindiğinde alkol kontrolü yapılmadan gönderilme durumu

Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.48.); alkollü araç kullanırken trafik uygulamasına denk gelindiğinde alkol kontrolü yapılmadan gönderilenlerin alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının Alkollü araç kullanırken trafik uygulamasına denk gelindiğinde alkol kontrolü yapılmadan gönderilmeyenlere göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

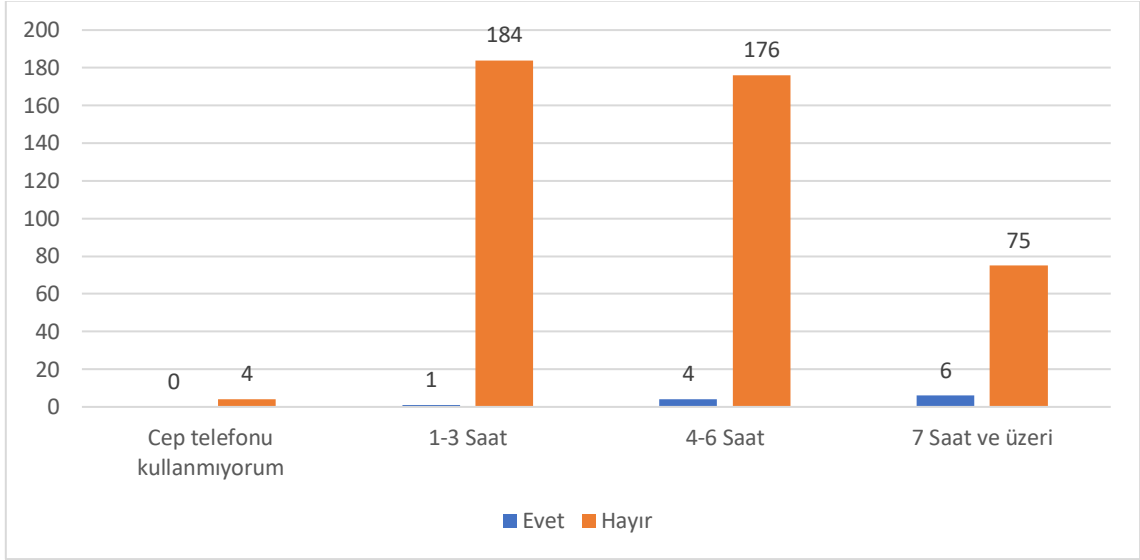
Çizelge 6.18. Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgilerine göre trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma durumları

	Trafikte Cep Telefonu Kullanırken Kazaya Karışma								χ ²	p
	Evet			Hayır			Toplam			
	N	% (Evet)	%(ΣEvet)	N	% (Hayır)	%(ΣHayır)	N	%		
Birgün İçerisinde Cep Telefonu Kullanma Sıklığı										
Cep telefonu kullanmıyorum	0	0	0	4	100	0,9	4	0,9	11,316	0,010*
1 - 3 Saat	1	0,5	0,2	184	99,5	40,9	185	41,1		
4 - 6 Saat	4	2,2	0,9	176	97,8	39,1	180	40,0		
7 Saat ve Üzeri	6	7,4	1,3	75	92,6	16,7	81	18,0		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Saat Aralığı										
00:00 - 06:00	0a	0,0	0,0	9	100,0	2,0	9	2,0	2,236	0,693
06:00 - 09:00	0a	0,0	0,0	5	100,0	1,1	5	1,1		
09:00 - 17:00	6a	3,0	1,3	192	97,0	42,7	198	44,0		
17:00 - 20:00	3a	3,8	0,7	75	96,2	16,7	78	17,3		
20:00 - 00:00	2a	1,3	0,4	158	98,8	35,1	160	35,6		
Genellikle Cep Telefonu Kullanılan Yer										
Evde kullanıyorum.	5	1,7	1,1	286	98,3	63,6	291	64,7	7,299	0,063
İş yerinde kullanıyorum.	2	1,9	0,4	106	98,1	23,6	108	24,0		
Sosyal mekanlarda kullanıyorum.	4	8,0	0,9	46	92,0	10,2	50	11,1		
Araçta kullanıyorum.	0	0,0	0,0	1	100,0	0,2	1	0,2		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmaktan Dolayı Kolluk Kuvvetleri Tarafından Uygulanacak Cezaya Ait Bilgi Sahibi Olma Durumu										
Evet	10	2,6	2,2	368	97,4	81,8	378	84,0	0,400	0,527
Hayır	1	1,4	0,2	71	98,6	15,8	72	16,0		
Araç Kullanırken Cep Telefonu Kullanmanın Ortaya Çıkaracağı Olumsuz Durumlar Hakkında Bilgi Sahibi Olma Durumu										
Evet	11	2,6	2,4	420	97,4	93,3	431	95,8	0,497	0,481
Hayır	0	0,0	0,0	19	100,0	4,2	19	4,2		
Cep Telefonu Kullanımının Trafik Kazalarına Olan Etkisi Konusunda Yeterli Bilgilendirmenin Yapıldığını Düşünme										
Evet	9	3,2	2,0	270	96,8	60,0	279	62,0	1,880	0,170
Hayır	2	1,2	0,4	169	98,8	37,6	171	38,0		

Ki – Kare Testi, * $p < 0,05$

Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgilerine göre trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma oranları karşılaştırılmıştır (Çizelge 6.18.). Elde edilen sonuçlara göre; bir gün içerisinde 1 – 3 saat cep telefonu kullananların %0.5’inin, 4 – 6 saat cep telefonu kullananların %2.2’sinin ve 7 saat ve üzerinde cep telefonu kullananların %7.4’ünün trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karıştığı belirlenmiştir.

Katılımcıların bir gün içerisinde cep telefonu kullanma sıklığına göre trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma oranları arasında istatistiksel olarak anlamlı fark bulunmuştur ($\chi^2=11.316$; $p<0.05$).



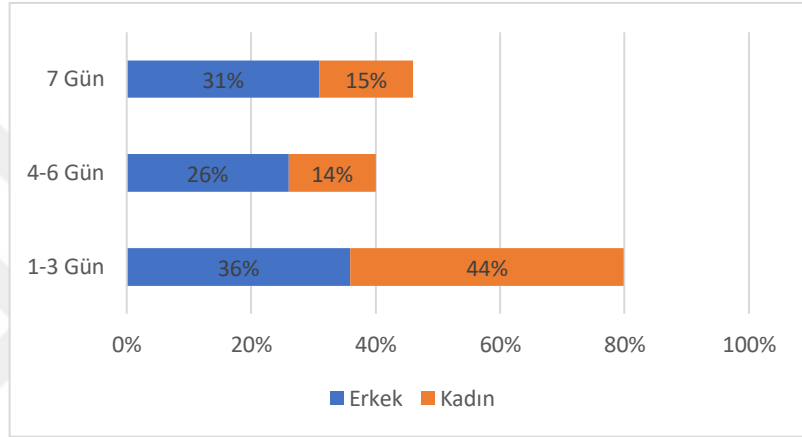
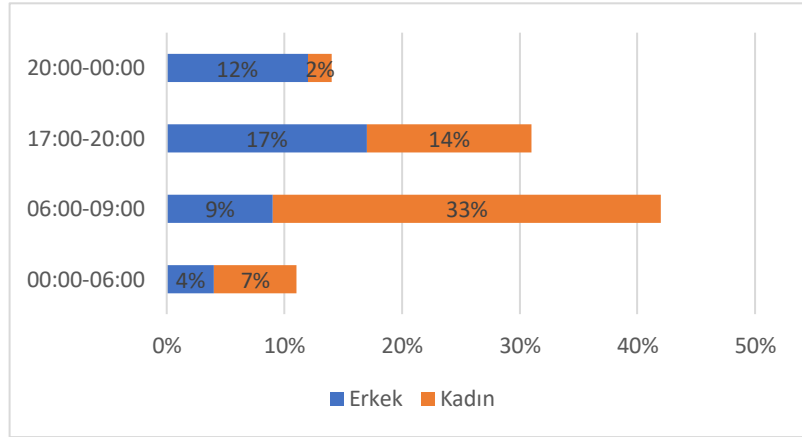
Şekil 6.49. Katılımcıların araçta cep telefonu kullanımlarına yönelik bilgilerine göre trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma durumları göz önüne alınarak bir gün içerisinde cep telefonu kullanma sıklığı

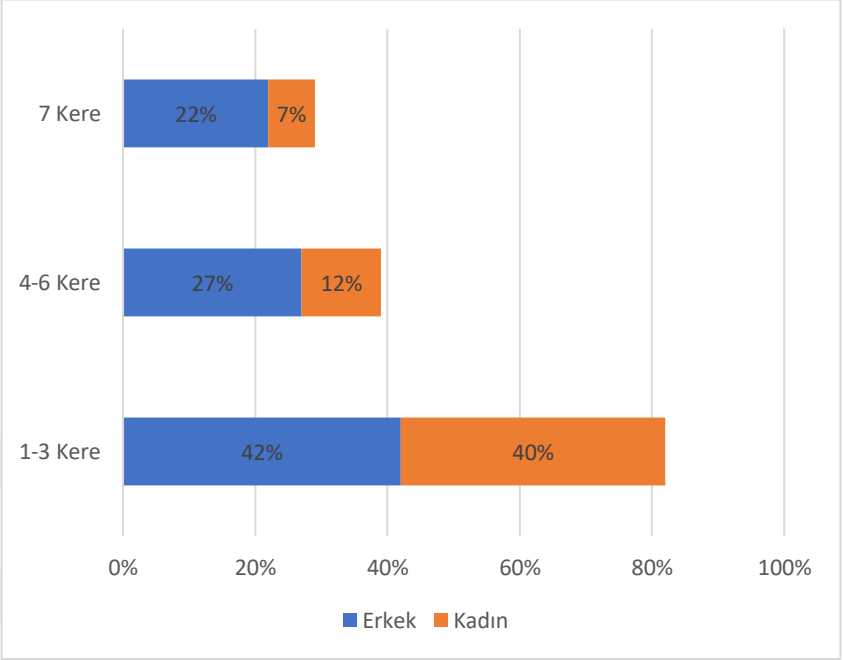
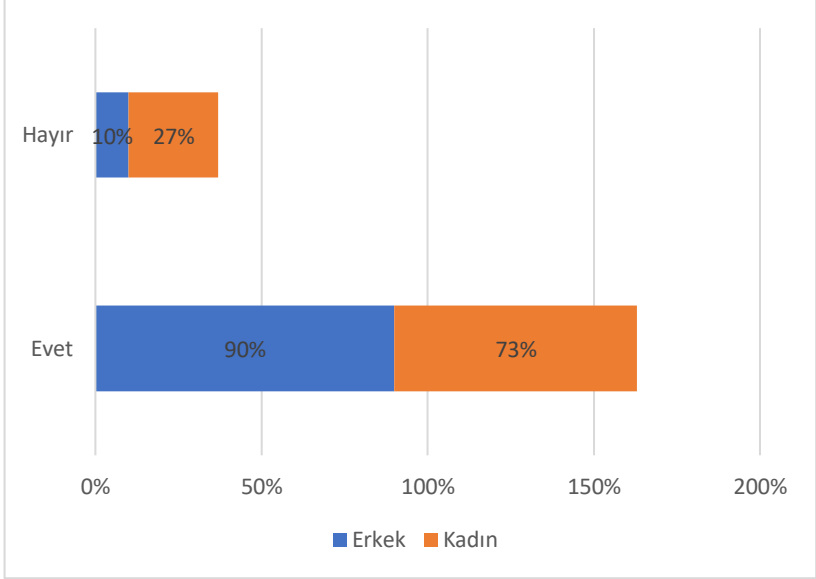
Ki-kare test sonucuna göre (Şekil 6.49.); günde 7 saat ve üzerinde cep telefonu kullananların trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma oranlarının 1 – 3 saat ve 4 – 6 saat cep telefonu kullananlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

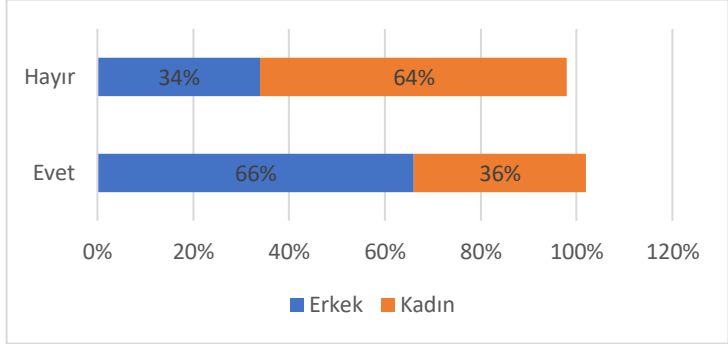
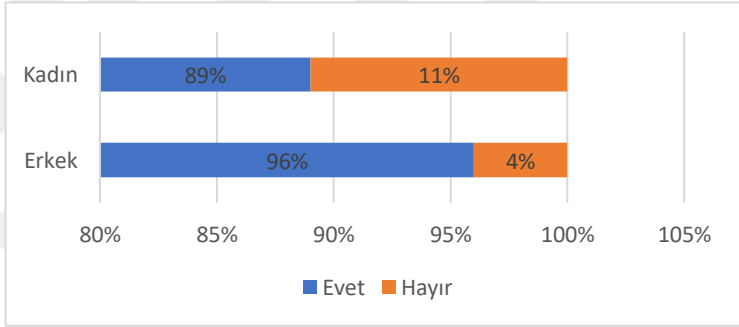
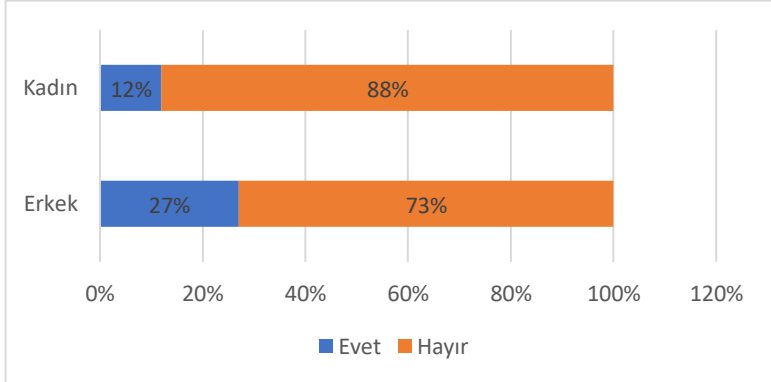
7. SONUÇ VE ÖNERİLER

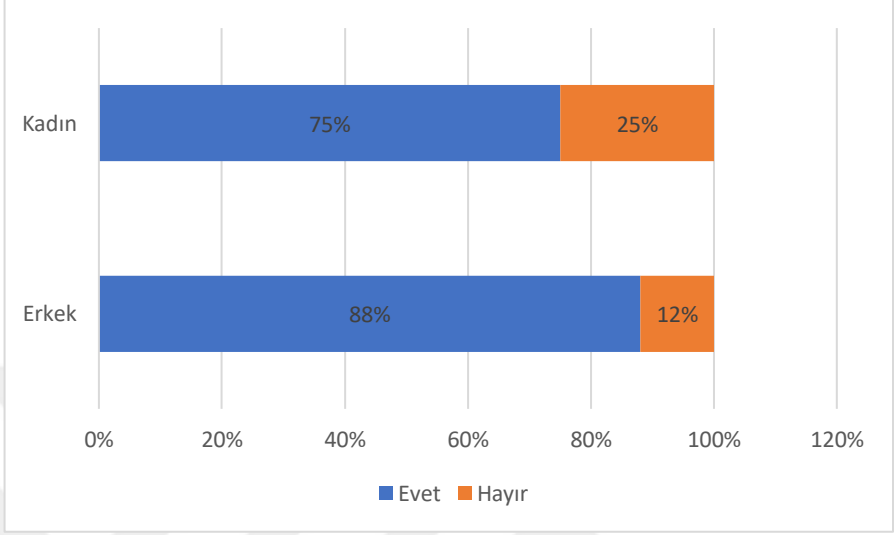
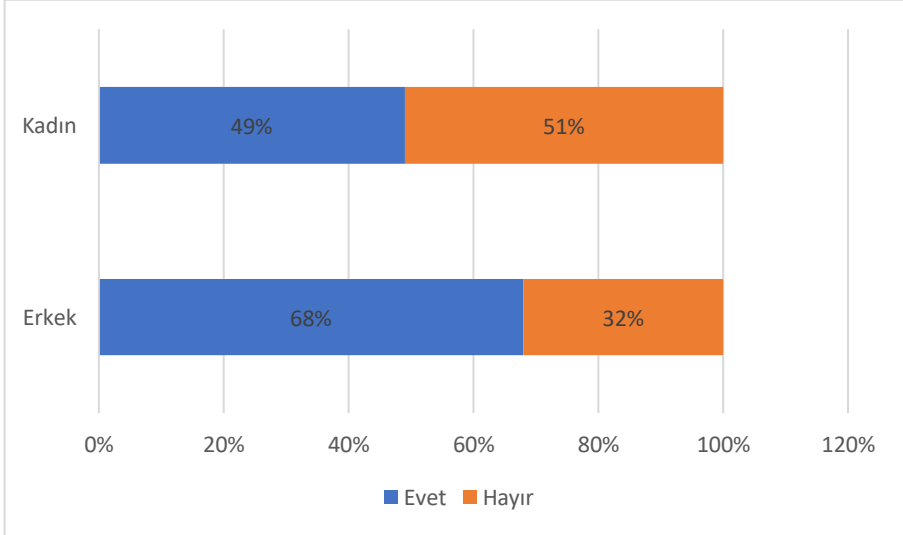
Ki-kare test sonuçlarına göre elde edilen çıkarımlar çizelge 7.1.'de gösterilmiştir;

Çizelge 7. 1. Ki-kare test sonuçlarına göre elde edilen sonuçlar

S. NU.	SONUÇLAR															
1	Erkeklerin haftada şehir içinde 4 – 6 gün ve 7 gün araç kullananların oranı kadınlara göre daha yüksek iken kadınların haftada şehir içinde 1 – 3 gün araç kullananların oranı erkeklere göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.  <table><tr><th>Kullanma Sıklığı</th><th>Erkek (%)</th><th>Kadın (%)</th></tr><tr><td>1-3 Gün</td><td>36%</td><td>44%</td></tr><tr><td>4-6 Gün</td><td>26%</td><td>14%</td></tr><tr><td>7 Gün</td><td>31%</td><td>15%</td></tr></table> Şekil 7.1. Katılımcıların cinsiyetlerine göre haftada şehir içinde araç kullanma sıklığı	Kullanma Sıklığı	Erkek (%)	Kadın (%)	1-3 Gün	36%	44%	4-6 Gün	26%	14%	7 Gün	31%	15%			
Kullanma Sıklığı	Erkek (%)	Kadın (%)														
1-3 Gün	36%	44%														
4-6 Gün	26%	14%														
7 Gün	31%	15%														
2	Kadınların trafikte sıklıkla 00:00 – 06:00 saat arası ve 06:00 – 09:00 saat arası araç kullanma oranları erkeklere göre daha yüksek iken erkeklerin trafikte sıklıkla 17:00 – 20:00 saat arası ve 20:00 – 00:00 saat arası araç kullanma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.  <table><tr><th>Saat Aralığı</th><th>Erkek (%)</th><th>Kadın (%)</th></tr><tr><td>00:00-06:00</td><td>4%</td><td>7%</td></tr><tr><td>06:00-09:00</td><td>9%</td><td>33%</td></tr><tr><td>17:00-20:00</td><td>17%</td><td>14%</td></tr><tr><td>20:00-00:00</td><td>12%</td><td>2%</td></tr></table> Şekil 7.2. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralığı	Saat Aralığı	Erkek (%)	Kadın (%)	00:00-06:00	4%	7%	06:00-09:00	9%	33%	17:00-20:00	17%	14%	20:00-00:00	12%	2%
Saat Aralığı	Erkek (%)	Kadın (%)														
00:00-06:00	4%	7%														
06:00-09:00	9%	33%														
17:00-20:00	17%	14%														
20:00-00:00	12%	2%														

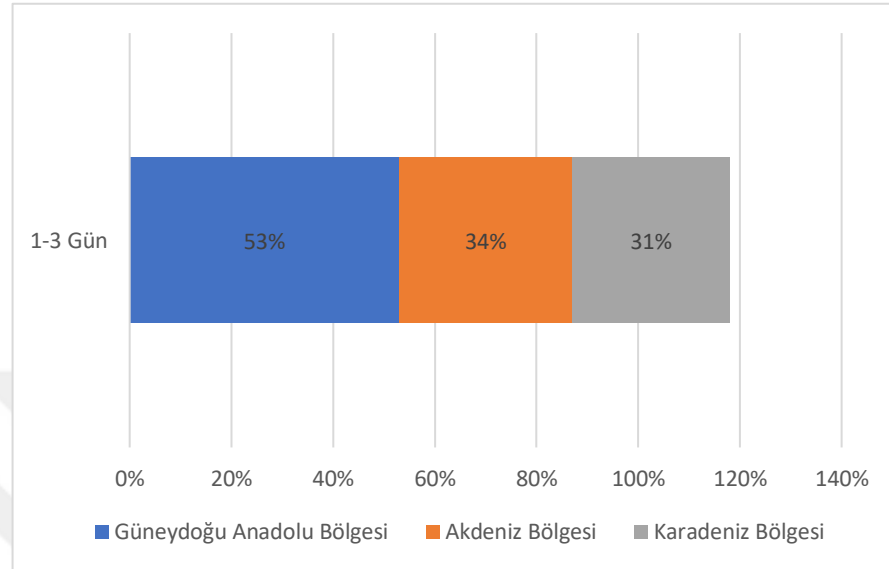
3	Erkeklerin yılda araç ile şehirler arası 1 – 3 kez, 4 – 6 kez, 7 kez ve üstü seyahat etme oranı kadınlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.3. Katılımcıların cinsiyetlerine göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı
4	Erkeklerin araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.4. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu

5	Erkeklerin trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.5. Katılımcıların cinsiyetlerine göre trafikte icra edilen alkol denetimini yeterli bulma durumu
6	Erkeklerin alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.6. Katılımcıların cinsiyetlerine göre alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma durumları
7	Erkeklerin arkadaş ya da akrabasına araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının kadınlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.7. Katılımcıların cinsiyetlerine göre arkadaş ya da akrabasına araç kullanırken cep telefonu kullanmasından dolayı kolluk kuvvetlerince cezai işlem uygulanması durumu

8	Kadınların araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranlarının erkeklere göre daha düşük olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.8. Katılımcıların cinsiyetlerine göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetlerince uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumu
9	Kadınların cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranlarının erkeklere göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.9. Katılımcıların cinsiyetlerine göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme durumu

10

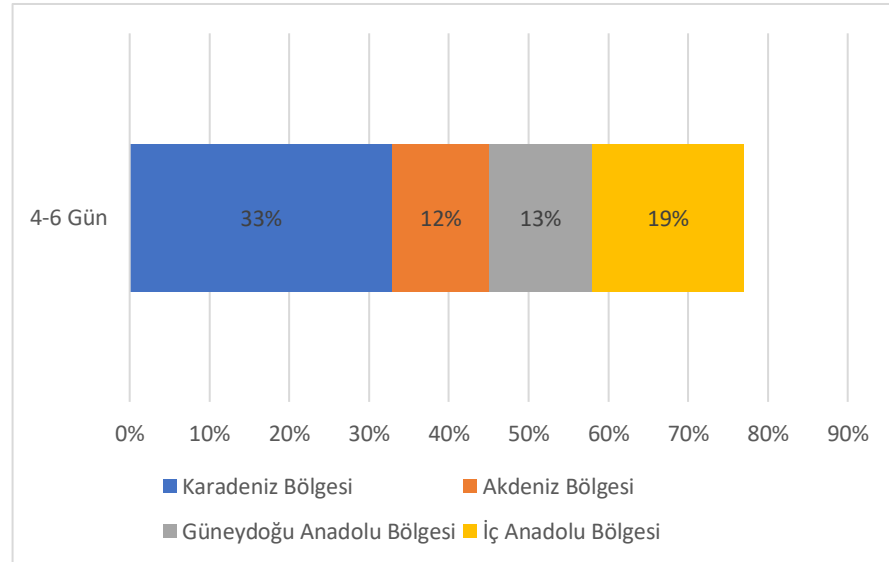
Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde 1 – 3 gün araç kullanım oranlarının Akdeniz Bölgesi, Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.



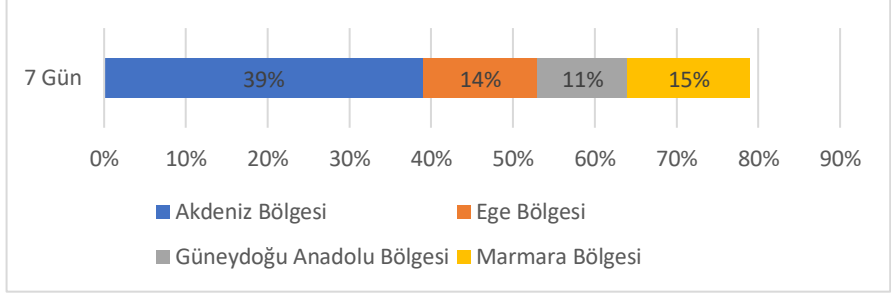
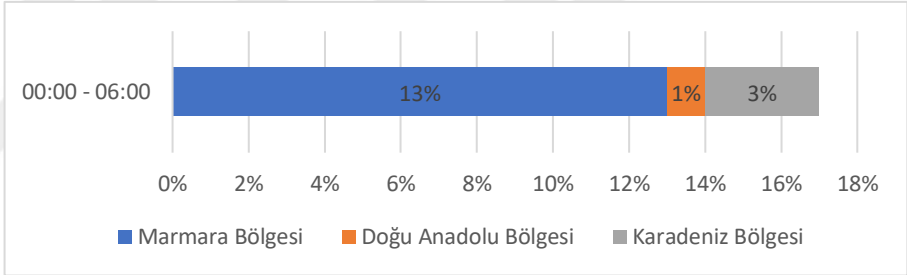
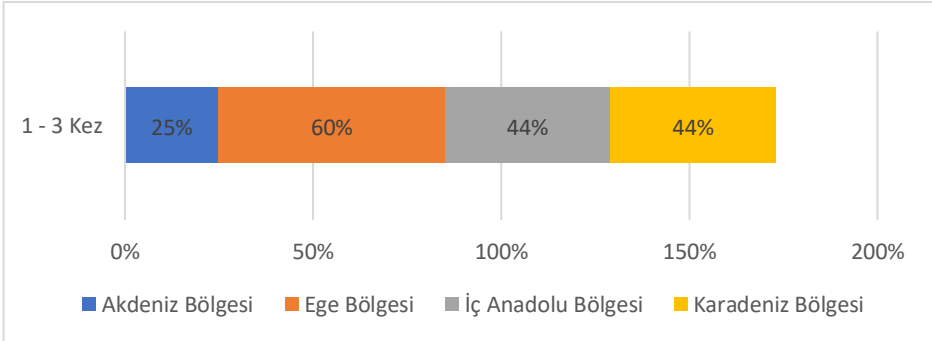
Şekil 7.10. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada şehir içinde 1-3 gün araç kullanma sıklıkları

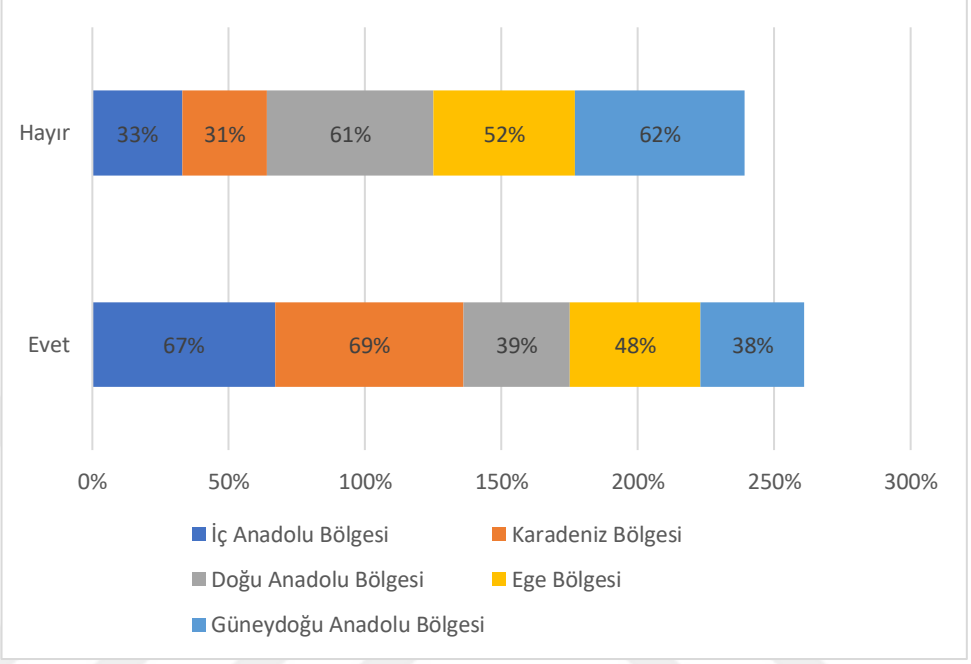
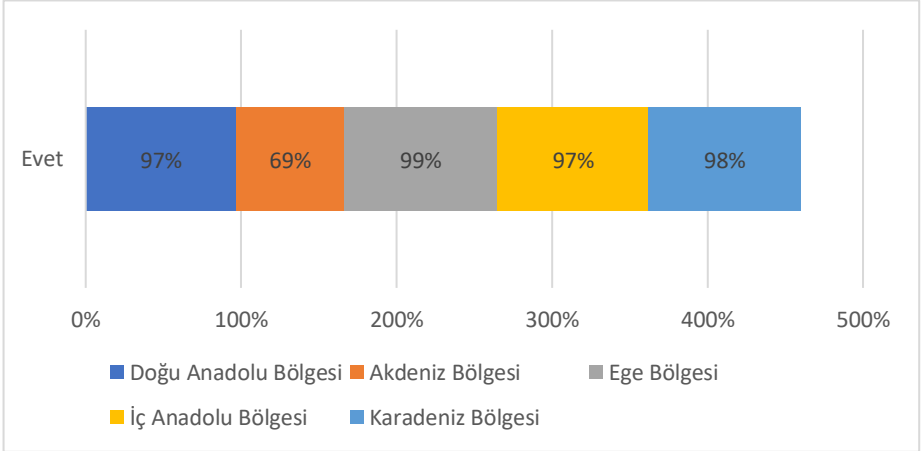
11

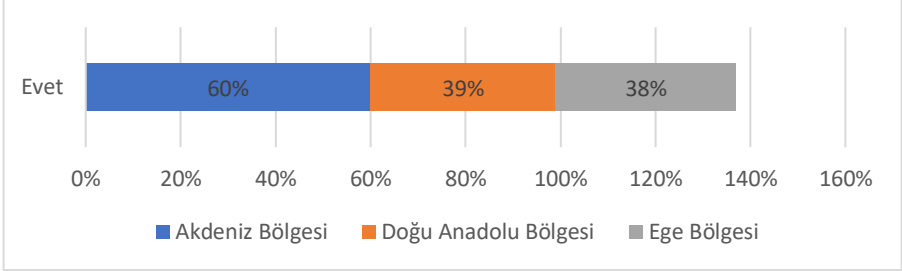
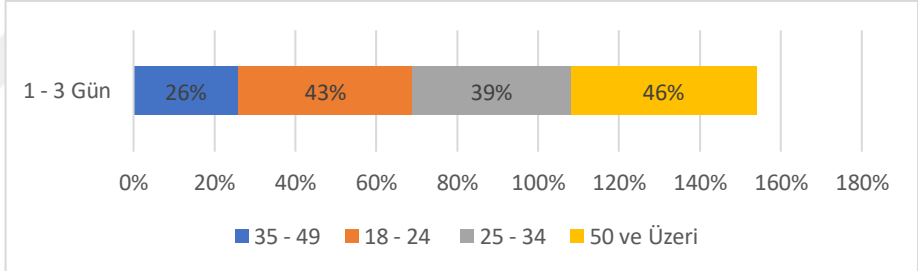
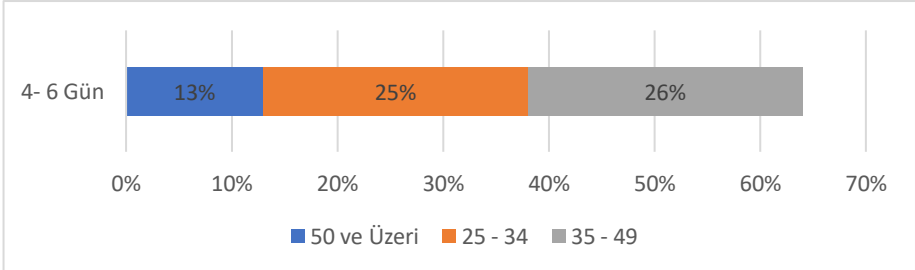
Karadeniz Bölgesi'nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde 4 – 6 gün araç kullanım oranlarının Akdeniz Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve İç Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.

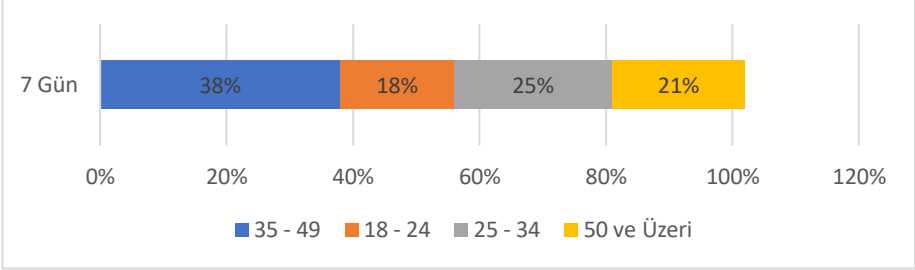
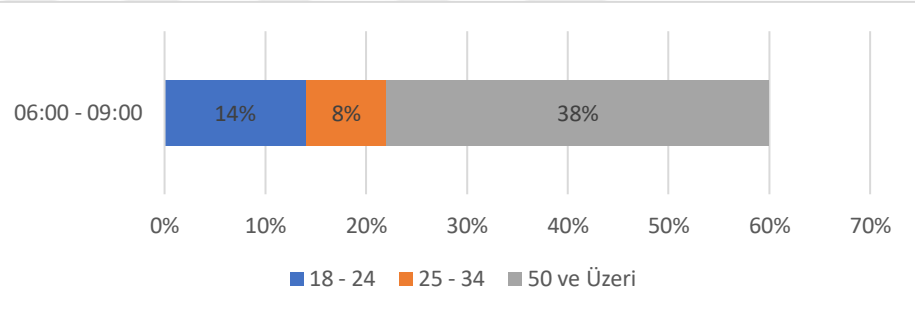
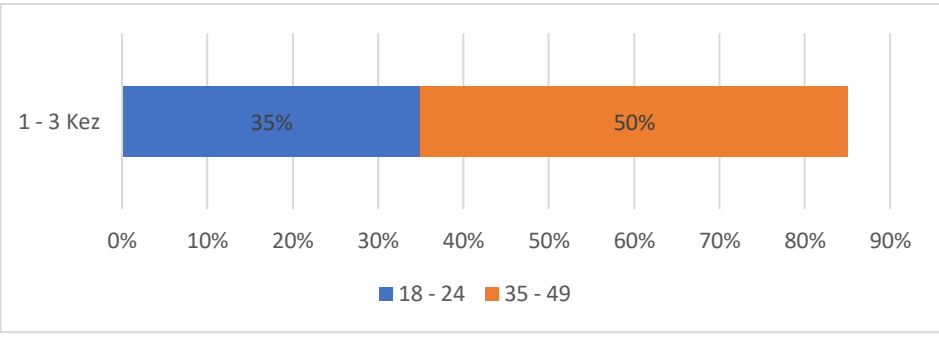


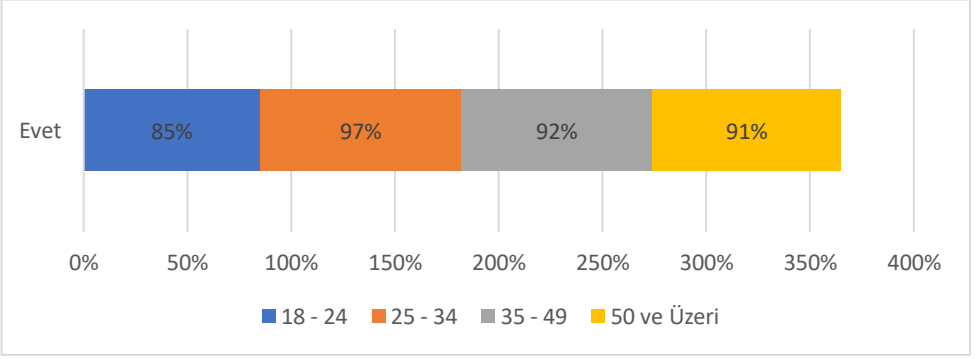
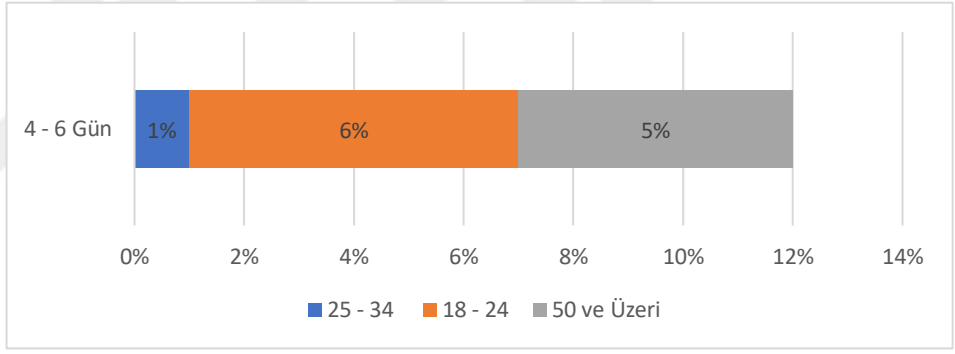
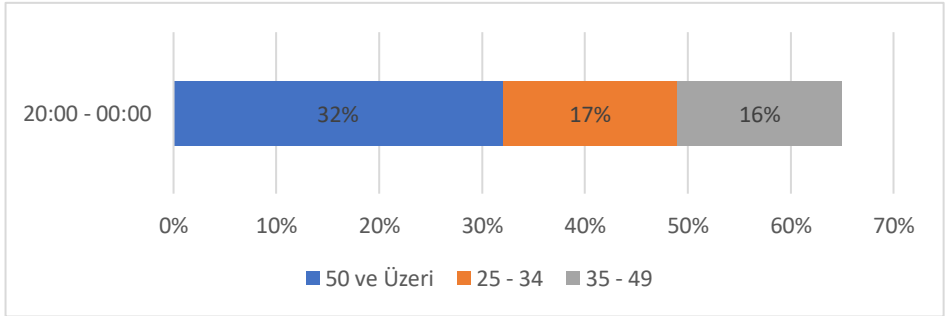
Şekil 7.11. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada şehir içinde 4-6 gün araç kullanma sıklıkları

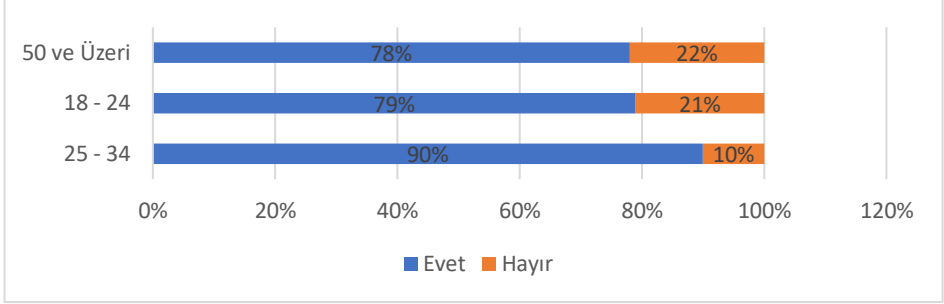
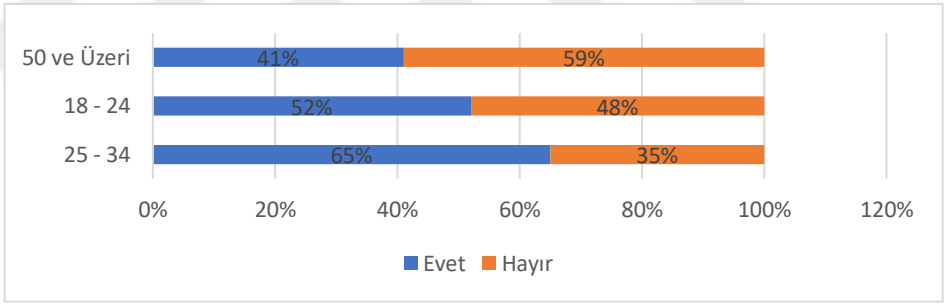
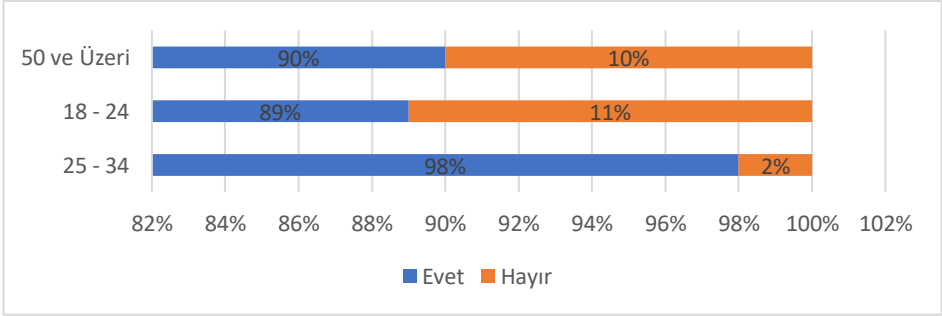
12	Akdeniz Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların haftada şehir içinde 7 gün araç kullanım oranlarının Ege Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi ve Marmara Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.  Şekil 7.12. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre haftada şehir içinde 7 gün araç kullanma sıklıkları
13	Marmara Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların 00:00 – 06:00 saat arasında araç kullanım oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.13. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte sıklıkla araç kullandıkları saat aralıkları
14	Akdeniz Bölgesi’nde yaşayan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 1 – 3 kez seyahat etme oranlarının Ege Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.14. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklığı

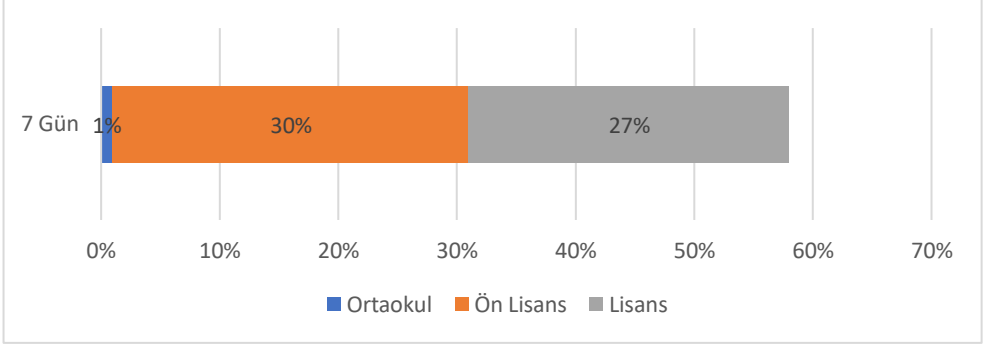
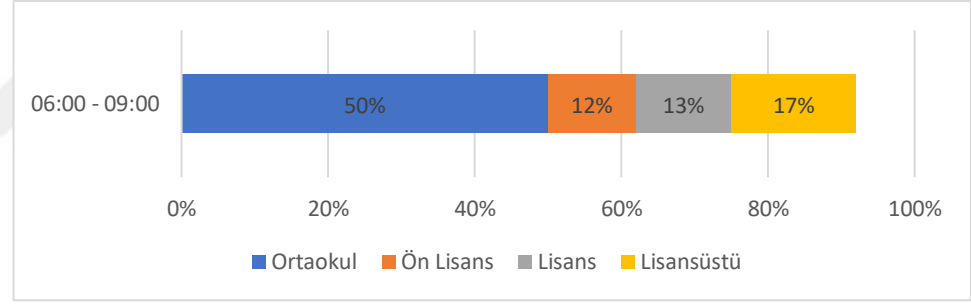
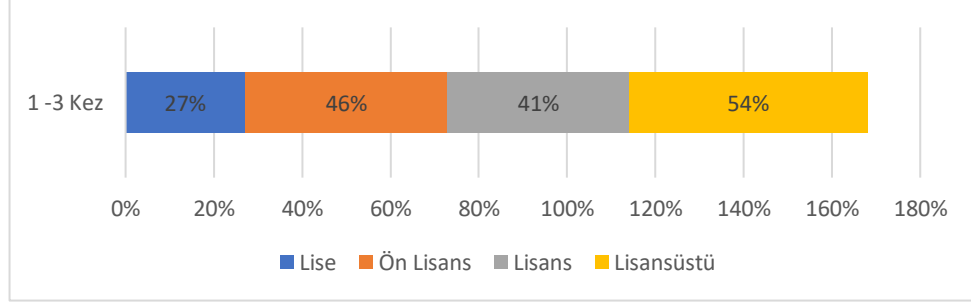
15	İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanların trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi, Ege Bölgesi ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.15. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu
16	Doğu Anadolu Bölgesi'nde yaşayanların araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma oranlarının Akdeniz Bölgesi, Ege Bölgesi, İç Anadolu Bölgesi ve Karadeniz Bölgesi'nde yaşayanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.16. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma durumu

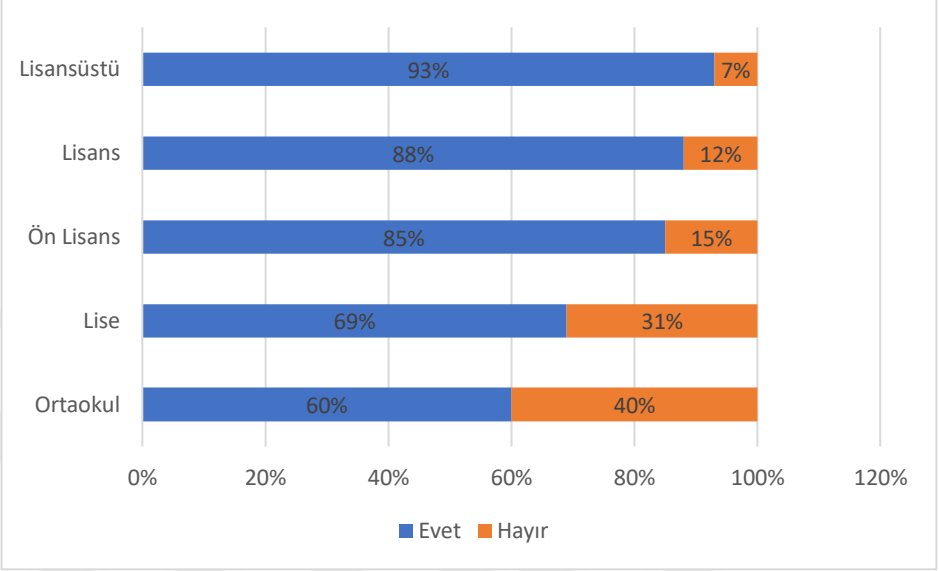
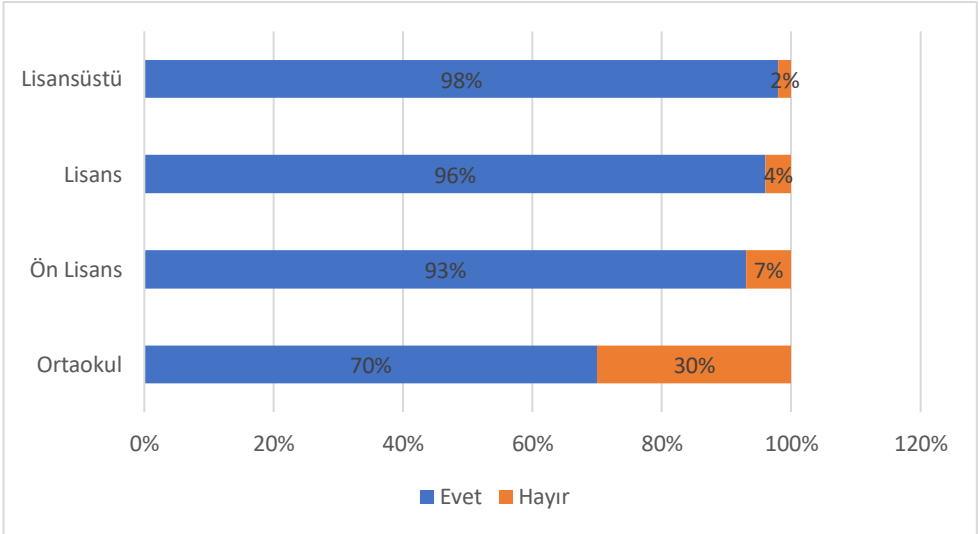
17	Akdeniz Bölgesi’nde yaşayanların cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme oranlarının Doğu Anadolu Bölgesi ve Ege Bölgesi’nde yaşayanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.17. Katılımcıların yaşadıkları bölgeye göre cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirmenin yapıldığını düşünme durumları
18	35 – 49 Yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada şehir içinde 1 – 3 gün araç kullanma oranlarının 18 – 24, 25 – 34, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.18. Katılımcıların yaşlarına göre haftada şehir içinde 1-3 gün araç kullanma sıklıkları
19	50 ve Üzeri yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada şehir içinde 4 – 6 gün araç kullanma oranlarının 25 – 34 yaş ve 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.19. Katılımcıların yaşlarına göre haftada şehir içinde 4-6 gün araç kullanma sıklıkları

20	35 – 49 Yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada şehir içinde 7 gün araç kullanma oranlarının 18 – 24 yaş, 25 – 34 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.  Şekil 7.20. Katılımcıların yaşlarına göre haftada şehir içinde 7 gün araç kullanma sıklıkları
21	18 – 24 ve 25 – 34 Yaş grupları arasında yer alan katılımcıların 06:00 – 09:00 saatleri arasında araç kullanım oranlarının 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.21. Katılımcıların yaşlarına göre 06:00 – 09:00 saatleri arasında trafikte sıklıkla araç kullanma durumları
22	18 – 24 Yaş grubunda yer alan katılımcıların yılda araç ile şehirler arasında 1 – 3 kez seyahat etme oranlarının 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.22. Katılımcıların yaşlarına göre yılda araç ile şehirlerarası seyahat etme sıklıkları

23	25 – 34 Yaş grubunda yer alanların “promil” kelimesini bilme oranlarının diğer yaş gruplarına göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.23. Katılımcıların yaşlarına göre promil kelimesinin anlamını bilme durumları
24	25 – 34 Yaş grubunda yer alan katılımcıların haftada 4 – 6 gün alkol tüketme oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.24. Katılımcıların yaşlarına göre haftada 4-6 gün alkol tüketme sıklıkları
25	50 ve Üzeri yaş grubunda yer alanların 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketme oranları 25 – 34 yaş ve 35 – 49 yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.25. Katılımcıların yaşlarına göre 20:00 – 00:00 saatleri arasında alkol tüketme sıklıkları

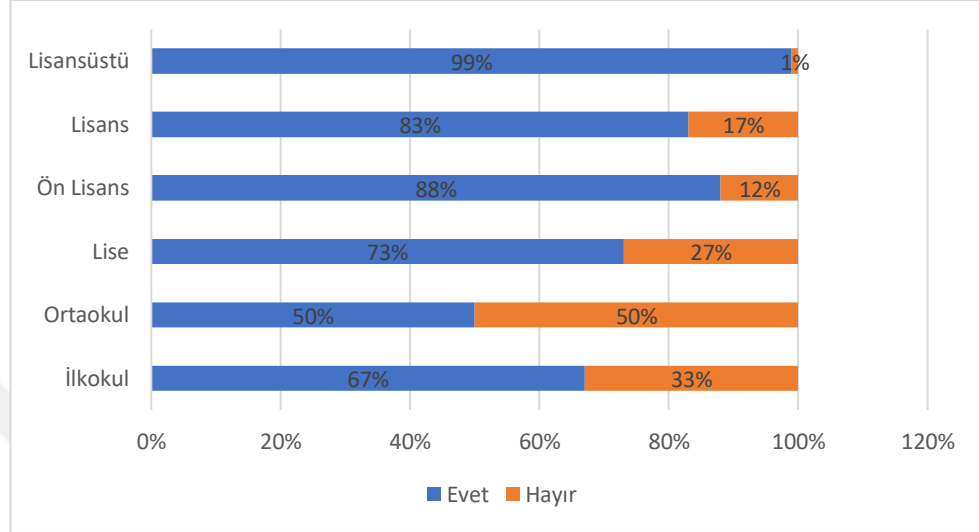
26	25 – 34 Yaş grubunda yer alanların araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.26. Katılımcıların yaşlarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumları
27	25 – 34 Yaş grubunda yer alanların trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.27. Katılımcıların yaşlarına göre trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli bulma durumu
28	25 – 34 Yaş grubunda yer alanların alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranlarının 18 – 24 yaş, 50 ve üzeri yaş grubunda yer alanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.28. Katılımcıların yaşlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkında yeterli bilgiye sahip olma durumları

29	Ortaokul mezunu olan katılımcıların haftada şehir içinde 7 gün araç kullanım oranlarının ön lisans mezunu ve lisans mezunu olanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.29. Katılımcıların eğitim durumlarına göre haftanın 7 günü şehir içinde araç kullanma sıklıkları
30	Ortaokul mezunu olan katılımcıların 06:00 – 09:00 saat arasında araç kullanım oranlarının ön lisans mezunu, lisans mezunu ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.30. Katılımcıların eğitim durumlarına göre 06:00-09:00 saatleri arasında trafikte araç kullanma sıklıkları
31	Lise mezunu olan katılımcıların yılda araç ile şehirler arası 1 – 3 kez seyahat etme oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha düşük olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.31. Katılımcıların eğitim durumlarına göre yılda araç ile 1-3 kez seyahat etme durumları

32	Ortaokul ve lise mezunu olanların alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunu olanlara göre daha düşük olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.32. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumları
33	Ortaokul mezunlarının alkolün insan sağlığına zararları hakkındaki yeterli bilgiye sahip olma oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunlarına göre daha düşük olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.33. Katılımcıların eğitim durumlarına göre alkolün insan sağlığına zararları hakkında yeterli bilgiye sahip olma durumları

34

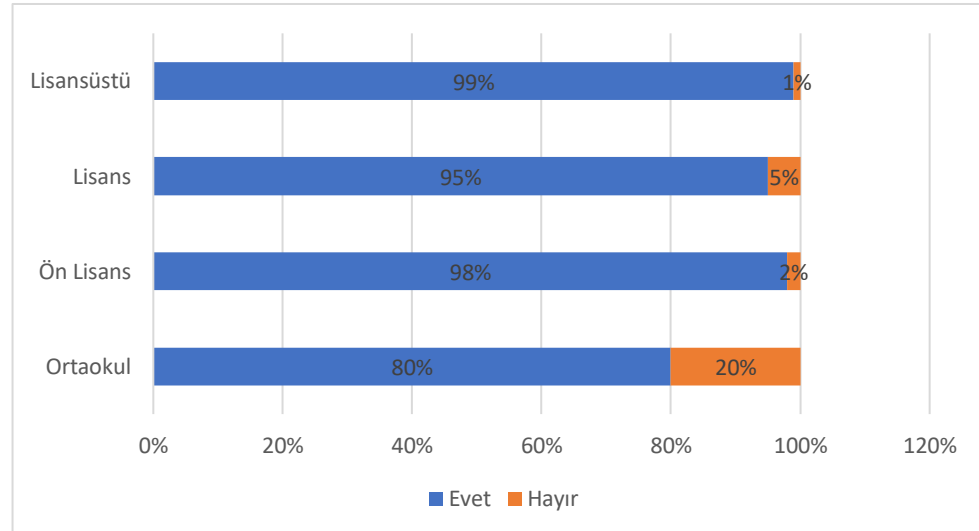
Lisansüstü mezunlarının araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı uygulanacak olan cezaya ait bilgiye sahip olma oranlarının ilkokul, ortaokul, lise, ön lisans ve lisans mezunlarına göre daha yüksek olduğu tespit edilmiştir.



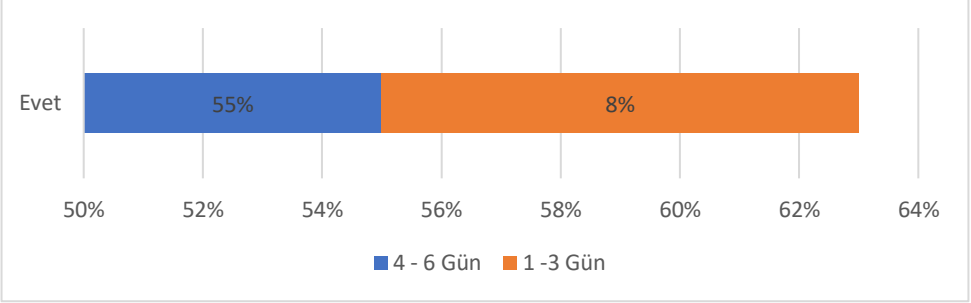
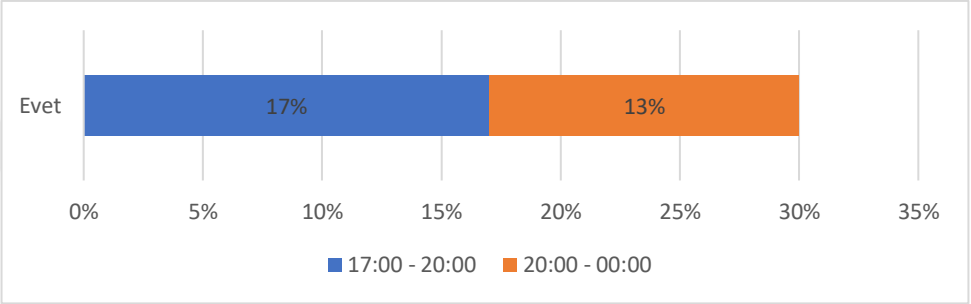
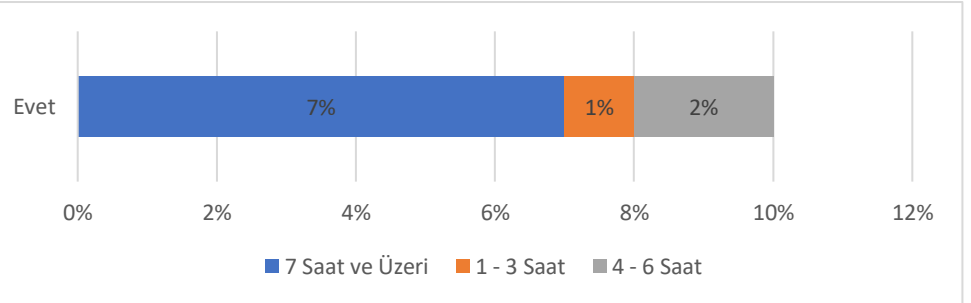
Şekil 7.34. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından uygulanacak cezaya ait bilgi sahibi olma durumları

35

Ortaokul mezunlarının araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma oranlarının ön lisans, lisans ve lisansüstü mezunlarına göre daha düşük olduğu saptanmıştır.



Şekil 7.35. Katılımcıların eğitim durumlarına göre araç kullanırken cep telefonu kullanmanın ortaya çıkaracağı olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi olma durumu

36	Haftada 4 – 6 gün alkol tüketenlerin alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının haftada 1 – 3 gün alkol tüketenlere göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.36. Katılımcıların alkol tüketme sıklıklarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma durumu
37	17:00 – 20:00 Saat arasında alkol tüketenlerin alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma oranlarının 20:00 – 00:00 saat arasında alkol tüketenlere göre daha yüksek olduğu saptanmıştır.  Şekil 7.37. Katılımcıların alkol tükettikleri saat aralıklarına göre alkollü araç kullanmaktan dolayı cezai işlem uygulanma durumu
38	Günde 7 saat ve üzerinde cep telefonu kullananların trafikte cep telefonu kullanırken kazaya karışma oranlarının 1 – 3 saat ve 4 – 6 saat cep telefonu kullananlara göre daha yüksek olduğu belirlenmiştir.  Şekil 7.38. Katılımcıların cep telefonu kullanma sıklıklarına göre araçta cep telefonu kullanırken kazaya karışma durumları

Bu tez çalışmasında trafik güvenliğini olumsuz yönde etkileyen, sürücülerin trafikte alkol ve cep telefonu kullanımı konusundaki bilinç düzeylerinin incelenmesinden bahsedilmiştir. Günlük hayatımızı kolaylaştıran cep telefonunun olumlu kullanıldığında ne kadar etkili olduğunun yanı sıra olumsuz olarak kullanıldığında nelere yol açabileceği konusunda gerekli bilgilendirmeler yapılmalıdır. Sürücüler tarafından kullanılan alkol ve cep telefonunun trafik güvenliğini olumsuz yönde etkilememesi için şunlar yapılmalıdır:

- ‘Promil’ kelimesinin anlamı sürücüler tarafından tam olarak bilinmemektedir. Özellikle kadın sürücülere ve 25-34 yaş grubu dışında kalan sürücülere promilin ne anlama geldiği öğretilmelidir.
- Alkolün insan sağlığına ve trafik güvenliğine olan olumsuz etkisi konusunda alkol satış noktalarında ve sosyal mecralarda daha çok bilgilendirme yapılmalıdır.
- Karayolları Trafik Kanunu’nda yer alan alkollü araç kullanmanın cezası, kadın sürücüler başta olmak üzere, trafikte yer alan bütün sürücülerin bilmesi sağlanmalıdır.
- Kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen alkol denetimleri; Doğu Anadolu, Güneydoğu Anadolu ve Ege Bölgesi başta olmak üzere artırılmalıdır.
- Cep telefonu ile direksiyon başına geçmenin zararları, Doğu Anadolu Bölgesi başta olmak üzere yurt genelinde çeşitli mecralarda anlatılmalıdır.
- Direksiyon başında cep telefonu kullanarak seyir halinde olan sürücülere alacakları cezalar, kadın sürücüler başta olmak üzere öğretilmesi sağlanmalıdır.
- Kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen cep telefonu denetimleri; iş çıkış saatleri göz önünde bulundurularak artırılmalıdır. Cep telefonu denetimi Güneydoğu Anadolu Bölgesinde daha fazla icra edilmelidir.
- Şehirlerarası yollarda erkek sürücülerin bilinçlendirilmesi konusunda önlem alınması gerekmektedir.
- Ülkemizde haftanın 7 günü araç kullanma sıklığının en fazla olduğu bölge olan Akdeniz Bölgesinde, kolluk kuvvetleri tarafından önlem alınması gerekmektedir.
- 00.00 – 06.00 Saatleri arasında en fazla araç yoğunluğunun Marmara Bölgesinde olduğu ve trafik kazalarının önlenmesi konusunda bu saat aralığında yol uygulamalarının artırılması gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır.

- 06.00 – 09.00 Saatleri arasında, bu saat aralığının hem işe hem de okula gidiş saat aralığı olması göz önüne alınarak, başta Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu Bölgesi olmak üzere gerekli önlemlerin alınması gerekmektedir.
- Şehir içi yollarda, 7 gün ile araç kullanma sıklığı en fazla olan 35-49 yaş grubunun daha dikkatli olmaları konusunda bilinçlendirilmeleri gerekmektedir.
- Şehirlerarası yollarda, 7 kez ve üzeri seyahat eden 25-34 yaş grubunun daha dikkatli olmaları konusunda bilgilendirmeler yapılmalıdır.
- 50 ve Üzeri yaş grubunda bulunan sürücülerin, 20.00 – 00.00 saat aralığında en fazla alkol tüketen yaş grubu olduğu görülmüştür. Bu saatler arasında alkol tüketilmesi halinde direksiyon başına geçilmesinde ne gibi olumsuz durumlara yol açacağı başta belirtilen yaş grubu olmak üzere anlatılması gerekmektedir.
- Ülkemizde eğitim seviyesi arttıkça trafik bilincinin daha da fazla olduğu görülmektedir. Bu nedenle ilkokullardan başlanarak trafik eğitimi konusuna daha fazla önem verilmesi gerekmektedir.
- Ülkemizde, haftada 4 – 6 kez alkol tüketenlere daha fazla cezai işlem yapıldığı görülmektedir. Genel olarak alkolün trafik kazalarına etkisi konusunda ve sosyal mekanlarda alkolden sonra direksiyon başına geçilmemesi konusunda bilgilendirme yapılması önem arz etmektedir.
- 17.00 – 20.00 Saatleri arasında, alkol nedeniyle cezai işlem yapılma oranı diğer saatlere göre daha fazla olduğu görülmektedir. Bu saatin iş ve okul çıkış saatleri olduğu da göz önüne alınarak tedbir alınması gerektiği ilgili makamlarca değerlendirilmelidir.
- Ülkemizde araç seyir halinde olmadığı esnada, yolların çeşitli yerlerinde durarak alkol tüketilmektedir. Araç dururken alkol tüketen kişiler, alkol tükettikten sonra direksiyon başına geçerek yola devam etmesi halinde daha fazla cezai işleme maruz kaldığı görülmektedir. Bu konu hakkında, sürücülerin araç duruyor olsa dahi alkol tüketmemesi gerektiği bilincine ulaştırılması sağlanmalıdır.
- Ülkemizde çeşitli sosyal mekanlarda alkol tükettikten sonra direksiyon başına geçip evine dönmeye çalışanlara daha fazla cezai işlem uygulanmaktadır. İnsanların, alkol tükettikten sonra direksiyon başına geçmemesi konusunda çeşitli uygulamalar geliştirilmesi hedeflenmelidir.

- Günümüzde 7 saat ve üzerinde cep telefonu ile ilgilenenlerin, trafikte daha fazla cezai işleme maruz kaldıkları görülmektedir. Bu kadar fazla cep telefonu kullanılmaması konusunda bilgilendirme yapılması, ayrıca bu bilgilendirme yapılırken, telefon alışkanlığının direksiyon başında da devam etmemesi için önlemler alınması gerektiği göz önünde bulundurulmalıdır.



8. KAYNAKLAR

- Akalın,M., 2013. Alkollü Araç Kullanımını Önleme Amaçlı Kanunların Sürücüler Üzerindeki Caydırıcı Etkisi: Kars İli Örneği. (Y.Lisans Tezi). Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Akay,N., Çelik,G., Karakayalı,O., Memiş,M., Tanrıverdi,F., Vural,S. ve İçme,F., 2014. Motorlu Taşıt Kazalarında Kan Alkol Seviyelerinin Yaralanma Ciddiyeti ve Maliyet Üzerine Etkileri. Ankara Medical Journal. 14 (1), 5-10.
- Akın,D. ve Eryılmaz,Y., 2001. Coğrafi Bilgi Sistemi Destekli Trafik Kaza Analizi. Coğrafi Bilgi Sistemleri Bilişim Dergisi. 13 (14), 1-46.
- Aktaş,A., 2014. Profesyonel Araç Sürücülerinde Sürücü Davranışları ve Becerileri ile Alkol, Madde ve İlaç Kullanım Yaygınlığı Arasındaki İlişkinin Değerlendirilmesi. (Y.Lisans Tezi), Ege Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Aktaş,A., 2021. Sürücülerde Alkol Kullanımı ve Yol Şiddeti Arasındaki İlişkinin İncelenmesi. (Doktora Tezi), Ege Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- Anonim, 2011. Dünya Sağlık Örgütü. Mobile Phone Use: A Growing Problem of Driver Distraction. www.who.int.
- Anonim, 2019. Percentage of U.S. Drivers Involved in Fatal Road Crashes while Using Their Cell Phones in 2019, by Age. <https://www.statista.com>. (29.12.2022)
- Anonim, 2022. Türkiye ve Avrupa’da Trafik Kazalarında Yaşanan Ölüm İstatistikleri. <https://tr.euronews.com>. (26.09.2022).
- Anonim, 2022. Yol Ağı Bilgileri. Karayolları Genel Müdürlüğü. <https://www.kgm.gov.tr>. (28.10.2022).
- Arap,İ., 2020. Türkiye’nin Karayolu Politikasının Örgütsel Boyutu: Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurumsal Kapasitesi Üzerine Bir Çözümleme. Bingöl Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 4 (2), 237-270.
- Arıcı,A. ve Yaman,Ö., Gençlerde Alkol Kullanımı ve Kültürel Yapının Bağımlılığa Etkisi, Sosyal Çalışma Dergisi. 5 (2), 71-89.
- Asbridge,M., Brubacher,J. ve Chan,H., 2012. Cell Phone Use and Traffic Crash Risk: A Culpability Analysis. International Journal of Epidemiology. 42 (1), 259-267.
- Asimov,I., 2006. Bilim ve Buluşlar Tarihi, Editör: Topçugil,E., İmge Kitabevi, İstanbul.
- Avcı,M. ve Bilgin,H., 2019. Alkollü Araç Kullanımı Nedeniyle Sürücü Belgesine Geçici Süreli El Konulması İşlemleri Üzerine Bir İnceleme. Uyuşmazlık Dergisi. 7 (13), 129-166.
- Aydemir,H. ve Çubuk,M., 2016. Karayollarının Türkiye’de Genel Durumunun Araştırılması ile Yaşanan Değişimler ve Gelecek Stratejilerine Dair Tavsiyeler. Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi. 2 (3), 128-146.
- Aydın,M. ve Köfteci,S., 2020. Koridor Hızı İhlal Tespit Sistemlerinin Performans Ölçümlerinde Kullanılabilecek Bir Ölçüm Metodunun Önerilmesi. Dicle Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi. 11 (1), 373-392.
- Aydın,S. ve Tufan,F., 2018. Sürdürülebilirlik ve Yeşil Kavramları Bağlamında Y Kuşağının Satın Alma Davranışları. Selçuk İletişim. 11 (2), 397-420.
- Ayvaşık,H., 2002. Alkol, Öğrenme Süreçleri ve Trafik Kazaları. Türk Psikoloji Yazıları Dergisi. 5 (10), 83-103.
- Babahanoğlu,N., 2020. İtalya’da Yerel Yönetimler ve Güvenlik. Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 10 (20), 516-542.

- Baduroğlu,E. ve Durak,D., 2010. Alkol ile İlgili Adli Tıp Sorunları. Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi. 36 (2), 65-71.
- Bagherinabel,E., 2014. Trafik Kazalarının Zaman Serisi Analizi ile Değerlendirilmesi. (Y.Lisans Tezi), Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Zonguldak.
- Bal,E. ve Balcı,Ş., 2020. Akıllı Cep Telefonu Bağımlılığı: Kişilik Özellikleri ve Kullanım Örüntülerinin Etkinliği Üzerine Bir İnceleme. Erciyes İletişim Dergisi. 7 (1), 369-394.
- Bal,Z., 2020. Trafik Güvenliğinin Sağlanması Bağlamında Türkiye'deki Elektronik Denetleme Sistemlerinin Değerlendirilmesi. (Y.Lisans Tezi), Polis Akademisi Trafik Enstitüsü, Ankara.
- Başa,H., 2017. Seyir Halinde Denetim, İhbarlı Denetim, Elektronik Sistemlerle Denetim. <https://trafik.net.tr>. (10.11.2022)
- Bayram,S., 2021. Alkollü Araç Kullanma Nedeniyle Uygulanan İdari ve Cezai Yaptırımlar. Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 18 (2), 1711-1746.
- Bertelli,A. ve Richardson,L., 2008. The Behavioral Impact of Drinking and Driving Laws. The Policy Studies Journal. 36 (4), 545-569.
- Bircan,H., Karagöz,Y. ve Kasapoğlu,Y., 2003. Kikare ve Kolmogorov Smirnov Uygunluk Testlerinin Simülasyon ile Elde Edilen Veriler Üzerinde Karşılaştırılması. Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi. 4 (1), 69-80.
- Birvar,C., 2022. Türkiye'de 2020 Öncesi Trafik Kazalarının Değerlendirilmesi. (Y. Lisans Tezi), Hitit Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Çorum.
- Bolat,Y., Özbek,E. ve Kaygusuz,S., 2017. Çocuk Trafik Eğitim Parkının 4. Sınıf Trafik Güvenliği Dersinde Öğrenci Başarısı Üzerindeki Etkisi. Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi. 16 (63), 1155-1165.
- Bozkurt,O., 2015. Madde Bağımlısı Bireylerin Bağımlılık Süreçlerinde Ailenin Etkisi. (Y.Lisans Tezi). Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Bozkurt,P., 2013. Denetim Kavramı ve Denetim Anlayışındaki Gelişmeler. Kamu İç Denetçileri Derneği Yayınları. 2013 (12), 56-62.
- Bozan, M., (2015), Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi. Karşılaştırmalı Kamu Yönetimi. Editör:Bozan,M., s. 26-99.
- Büyükbaş,S., Tekin,M. ve Tekeş,B., 2019. Akıllı Telefon Bağımlılığı ile Sürücü Davranışları Arasındaki İlişki. Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi. 2 (1), 16-29.
- Cankara,F., 2020. Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Denetiminin Rolü ve Önemi. (Y.Lisans Tezi), Polis Akademisi Trafik Enstitüsü, Ankara.
- Cantez,E., 1988. Alkol Bağımlılığının Psikolojik Özellikleri. Psikoloji Çalışmaları Dergisi. 16 (1), 107-124.
- Casier,H. ve Delaunois,A., 1947. Lintoxication Par Lalcool Ethylylique, Paris, 163-184.
- Cha,S. ve Seo,B., 2018. Smartphone Use and Smartphone Addiction in Middle School Students in Korea: Prevalance, Social Networking Service and Game Use. Health Psychology Open. 5 (1), 1-15.
- Choliz,M., 2012. Mobile Phone Addiction in Adolescence: The Test of Mobile Phone Dependence. Progress in Health Sciences. 2 (1), 33-44.
- Coşkun,K., Öztürk,A. ve Türker,M., 2016. Türkiye'de Hükümetlerin Orman Kaynakları Yönetimi ve İşletmeciliğine Yönelik Bazı Uygulamaların İrdelenmesi. Kastamonu Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi. 16 (1), 96-110.

- Çakar.E. ve Bayrakçı.Ö., 2009. Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği. Makine Mühendisleri Odası Yayını, Yayın No:473, Ankara.
- Çam,O. ve Dağlı,D., 2017. Alkol Bağımlılarında İçselleştirilmiş Damgalama, Suçluluk ve Utanç Duyguları. Bağımlılık Dergisi. 18 (4), 145-151.
- Çam,T. ve Yıldırım,H., 2018. Üzümsü Meyvelerdeki Fenolik Bileşiklerin Fermantasyon ile Değişimi. Akademik Gıda Dergisi. 16 (1), 101-108.
- Çetin,B., Barış,S. ve Saroğlu,S., 2011. Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış. Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 1 (1), 123-150.
- Çetin,H., 2015. Karayolları Trafik Kanununda Hukuki Sorumluluk. (Doktora Tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çetin,M. ve Özkan,M., 2018. Alkollü İçecekler Tüketimine Yönelik Bir Saha Araştırması. Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. 20 (2), 1-16.
- Çevikbaş,R. ve Doğan H., 2015. Trafik Hizmetlerinde Yerel Yönetimlerin Rolü. Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi. 4 (2), 1-26.
- Çoban.A., 2019. Alkol Bağımlılığı. <https://www.adnancoban.com.tr>. (02.01.2023)
- Çömlekçi,N., 2001. Bilimsel Araştırma Yöntemi ve İstatistik Anlamlılık Sınamaları. Bilim Teknik Yayınevi. Eskişehir.
- Çubuk,K. ve Hatipoğlu,S., 2006. Trafik Güvenliği ve Aşırı Hız. Gazi Üniversitesi Mühendislik ve Mimarlık Fakültesi Dergisi. 21 (4), 699-702.
- Delice,M., 2012. Hız Alkol ve Genel Trafik Denetimlerinin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 16 (2), 27-44.
- Delice,M. ve Demir,İ., 2015. Ülkelerdeki Emniyet Kemeri Takma Oranları ile Trafik Kazalarındaki Ölüm Oranları Arasındaki İlişkinin İncelenmesi. Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 8 (2), 611-628.
- Deniz,T., 2016. Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. Doğu Coğrafya Dergisi. 36 (36), 135-155.
- Dilaveroğlu,A., 2022. Kamu Yönetiminde Paradigma Değişimi ve Ortak Üretim: Fahri Trafik Müfettişliği Örneği. Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 40 (3), 587-604.
- Dunaway,K., Will,K. ve Sabo,C., 2011. Alcohol-İmpaired Driving. Handbook of Traffic Psychology Academic Press, 231-248.
- Durmuş,A. ve Durmuş,M., 2019. Sağlık Bakanlığı Teşkilat Yapısı. Uluslararası Sağlık Yönetimi ve Stratejileri Araştırma Dergisi. 5 (2), 216-229.
- Durna,T., 2011. Karayolu Trafik Güvenliğine Sistem Yaklaşımı: İsveç’in Vizyon Sıfır Politikası. Polis Bilimleri Dergisi. 13 (1), 1-23.
- Elgün,A., 2019. Helallik Açısından Alkollü İçkiler, İçecekler ve Gıda Maddelerinde Alkol. Helal ve Etik Araştırmalar Dergisi. 1 (1), 18-29.
- Erbay,E, Oğuz,N, Yıldırım,B. ve Fırat,E., 2016. Alkol ve Madde Bağımlılığı Olan Bireylerin Başa Çıkma Tutumları. Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi. 20 (3), 597-609.
- Erden,T., Coşkun,M. ve İpbüker,C., 2003. Coğrafi Bilgi Sistemlerinde Ağ Analizi. Harita Dergisi. 129 (1), 1-9.
- Erdoğan,G., 2021. Yapay Zekâ ve Hukukuna Genel Bir Bakış. Adalet Dergisi. 2021 (1), 117-192.

- Erdoğan,S. ve Güllü,M., 2004. Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Trafik Kazalarının Analizi: Afyon İli Örneği. Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi. 2004 (91), 29-33.
- Geçer,S., Coşkun,E., Bitim,S. ve Taşkın,K. 2016. Trafik Kaza Bilgi Sistemi. Bilişim Teknolojileri Dergisi. 9 (3), 237-247.
- Gemici,O., 2017. Cep Telefonu Aracınızı Yoldan Çıkartıyor. <https://www.aa.com.tr>. (29.12.2022).
- Gottfredson,M. ve Travis,H., 1990. A General Theory of Crime. Stanford University Press. Stanford.
- Gökdağ,M., 2015. Trafik Eğitiminin Trafik Kazaları Üzerindeki Etkisi. Erzincan Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi. 8 (2), 272-283.
- Gül,A., 2019. İstanbul İli Bağcılar İlçesinde Alkolden Sürücü Belgesine Birinci Kez El Konulan Sürücülerin Psiko-Teknik Değerlendirmesi ile Alkol Kullanmak Risk ve Sorunların Araştırılması. (Y.Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi Adli Tıp Enstitüsü, İstanbul.
- Güneri,M. ve Batuk,F., 2011. Ulaşım Ağları Veri Altyapısı. Jeodezi, Jeoinformasyon ve Arazi Yönetimi Dergisi. (2), 96-99.
- Güngör,M. ve Bulut,Y., 2008. Ki-Kare Testi Üzerine. Doğu Anadolu Bölgesi Araştırmaları Dergisi. 7 (1), 84-89.
- Hamarat,B. ve Duran,E., 2020. Sürücülerin Trafikte Saldırgan Davranış Sergilemelerini Etkileyen Faktörler. Journal of Awareness. 5 (4), 501-514.
- Hatipoğlu,S., 2020. Sürücü Kursları Direksiyon Eğitimi Sınav Değerlendirme Ölçütlerinin Pareto Analizi Yöntemi ile İncelenmesi. Trafik ve Ulaşım Araştırmaları Dergisi. 3 (2), 121-132.
- Hülagü,F., 2012. Uluslararası Güvenliği Kim Yönetiyor. Toplum ve Demokrasi Dergisi. 6 (13), 129-152.
- İlgaz,A. ve Saltan,M., 2017. Ortalama Hız Tespit Sistemi ve Yol Güvenliği Etkileri Üzerine Bir Literatür Taraması. Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi. 5 (3), 457-472.
- Ilıcalı,M., Camkesen,N. ve Tanoğlu,S., 2011. Kentiçi Trafik Denetlemelerinde Elektronik Denetleme Sistemlerinin Kullanılması. Karayolu Trafik Güvenliği Dergisi. 10 (12), 116-126.
- İçten,T., 2021. Trafik Güvenliği Kurallarının ve İşaretlerinin Eğitimi İçin Etkileşimli 3B Sanal Ortam. Bilişim Teknolojileri Dergisi. 14 (2), 191-206.
- Karaatlı,M., Demirci,N. ve Ömürbek,N., 2013. Trafik Kazalarında Yaralanma Seviyelerinin Yapay Sinir Ağı ile Sınıflandırılması: Isparta İl Merkezinde Uygulama. Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi. 1 (27), 137-153.
- Kaplanhan,F., 2021. Türkiye’de Trafik Kazalarının Ekonomik Maliyeti Üzerine Bir İnceleme. Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi, 6 (2), 115-138.
- Karadayı,E., 2000. Türkiye’deki Trafik Kazalarının Oluşma Sebeplerinin Araştırılması ve Eskişehir-Bozüyük Karayolunun Geometrik Standartlarının Yol Güvenliği ile Olan İlişkisinin İncelenmesi. (Y.Lisans Tezi). Anadolu Üniversitesi, Eskişehir.
- Karlı,R. ve Çelikyay,H., 2022. Akıllı Ulaşım Sistemleri Üzerine Türkiye’deki Politikaların Araştırılması. Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi. 5 (2), 1-14.
- Kavaklı,N., 2018. Drone’ların Gazetecilikte Kullanımı: Drone Haberciliğinin Olanakları, Zorlukları ve Sınırları. Erciyes İletişim Dergisi Akademia. 5 (3), 160-172.

- Kavıracı,O., 2018. Güncel Politikalar Çerçevesinde Kent İçi Karayolu Trafik Güvenliği. İdeal Kent Dergisi. 9 (25), 960-979.
- Kavıracı,O., Demirbaş,M. ve Tine,S., 2021. Karayolu Trafik Güvenliğine Yönelik Gerçekleştirilen Sosyal Kampanya, Denetim, İdari Cezalar ve Bireyler Üzerindeki Etkileri. İdeal Kent Dergisi. 34 (12), 1285-1309.
- Keskin,S., 2013. Kırşehir Trafik Polislerinin Denetim, Hız, Alkollü Sürüş ve Emniyet Kemerine Bakış Açılarının Değerlendirilmesi. (Y.Lisans Tezi). Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Kır,H., 2010. Stratejik Denetim ve Denetimde Risk Odaklılık. Kamu İç Denetçileri Derneği. 4 (4), 47-61.
- Knott,D., 1986. Alcohol Problems, Diagnosis and Treatment. Pergamon Press. New York.
- Köksal,B., 2010. Hukuki Yönden Alkol ve Hıza Bağlı Sürücü Davranışlarının Trafik Güvenliğine Etkisi. (Y.Lisans Tezi). Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Kuşdoğan,Ş. ve Doğruer,Ö., 2021. Demiryolu Elektrifikasyonunda Katener Sistem Tasarımı. Kocaeli Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Dergisi. 2021 (14), 130-142.
- Maltaş,A., Özen,H. ve Saraçoğlu,A., 2019. Ağ Tarama ve K-Ortalama Kümeleme Yöntemleri ile Kaza Kara Noktalarının Belirlenmesi: İstanbul D-100 Karayolu Örneği. Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi. 25 (6), 672-682.
- Mann,R., Smart,R., Stoduto,G., Adlaf,E. ve Lalomiteanu,A., 2004. Alcohol Consumption and Problems Among Road Rage Victims and Perpetrators. Journal of Studies on Alcohol. 65 (2), 161-168.
- Mil,İ., 2014. Türkiye’de İç Güvenlik Teşkilatı ve Özellikleri. Süleyman Demirel Üniversitesi Vizyoner Dergisi. 5 (11), 40-61.
- Murat,B., 2010. Hukuki ve Cezai Sorumluluk Açısından Trafik Kazaları ve Trafik Kazalarının Tespitinde Yeni Bir Model Önerisi. (Doktora Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Murat,Y. ve Şekerler,A., 2009. Trafik Kaza Verilerinin Kümelenme Analiz Yöntemi ile Modellenmesi. İnşaat Mühendisleri Odası Teknik Dergi. 4759-4777, Yazı 311.
- Oğuz,S., Genç,A. ve Tazel,A., 2015. Üniversite Öğrencilerinin Alkol Kullanma ve Alkolün Kalp Sağlığı Üzerindeki Etkisini Bilme Durumu. Adıyaman Üniversitesi Sağlık Bilimleri Dergisi. 1 (2), 1-12.
- Onay,H., 2013. Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması. (Y.Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Önal,A., 2006. Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye’deki Trafik Denetiminin Karşılaştırılması ve Bu Denetimin Etkinliğinin Artırılması İçin Öneriler. (Y.Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Önder,G. ve Akdemir,F., 2021. Ulaşım Modlarının Çeşitliliği Bağlamında Erişebilirlik Analizi: Ankara Metropolü İçin Yeni Bir Yaklaşım. Kent Kültürü ve Yönetimi Dergisi. 14 (1), 102-121.
- Özaşçılar,M., 2012. Genç Bireylerin Cep Telefonu Kullanımı ve Bireysel Güvenlik: Üniversite Öğrencilerinin Cep Telefonunu Bireysel Güvenlik Amaçlı Kullanımları. Sosyoloji Araştırmaları Dergisi. 15 (1), 42-74.
- Özcan,B. ve Sever,S., 2017. Sosyo-Demografik Değişkenler Açısından Alkol Kullanımı ve Çeşitli Kriterlere Göre Analizi. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. 2 (1), 261-276.

- Özen,E., Genç,E. ve Kaya,Z. 2018. Trafik Kazalarının Nedenlerine İlişkin Düşünceler ve Trafikte Farkındalık. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*. 1 (1), 1-19.
- Özhan,Y., Balku,J. ve Sipahi,H., 2020. Nefes Alkol Testinde Yalancı Pozitifliğe Sebep Olan İlaç, Gıda ve Alkolsüz İçecekler. *Hacettepe University Journal of the Faculty of Pharmacy*. 40 (2), 103-113.
- Payam,M., İlk ve Ortaöğretim Okullarında Trafik Eğitimindeki Temel Sorunlar. (Doktora Tezi). Polis Akademisi Başkanlığı Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Pek,A. ve Pınarcı,M., 2010. Alkol ve Bağımlılık Yapıcı Madde Kullanımının Trafik Güvenliğine Etkisi. *Polis Bilimleri Dergisi*. 12 (4), 1-17.
- Polat,Y., 2020. Hastane Öncesi Acil Sağlık Hizmetlerinde Elektrik Çarpması Vakasının Acil Bakım ve İş Sağlığı Güvenliği Açısından Değerlendirilmesi. 2 (1), 5-11.
- Roberts,J., Pullic,C. ve Manolis,C., 2015. I Need My Smartphone: A Hierarchical Model of Personality and Cell Phone Addiction. *Personality and Individual Differences*. 1 (79), 13-19.
- Rosenbloom,T., Shahar,A., Elharar,A. ve Danino,O., 2008. Risk Perception of Driving as a Function of Advanced Training Aimed At Recognizing and Handling Risks in Demanding Driving Situations. *Accident Analysis and Prevention*. 40, 697-703.
- Rostam,T. ve İsmail,A., 2011. Socio-economic Consequences of Traffic Accidents in Iran. *Australian Journal of Basic and Applied Sciences*. 5 (9), 897-901.
- Sağlam,O., 2017. Trafik Kazalarının Azaltılmasında Türkiye ve Dünya Gerçeğinde Denetleme Politikaları ve Etkileri. (Y.Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara.
- Sayner, 2022. Problemlili Akıllı Telefon Kullanımı ve Teknostres. Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi. 1 (56), 10-25.
- Selimoğlu,E., 2014. Trafik Kazalarının Nedenleri, Sonuçları ve Kazaların Önlenmesine İlişkin Öneriler. *Ziraat Mühendisliği Dergisi*. 1 (361), 51-54.
- Seven,V., 2016. Alkollü Araç Kullanma ile İlgili Karayolları Trafik Kanunu'nda Yapılan Değişikliğin Sigorta Şirketinin İspat Yüküne Etkisi. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*. 22 (3), 2521-2529.
- Shinar,D., 1977. Driver Visual Limitations: Diagnosis and Treatment. Contract No:DOT-HS-5-1275. Washington.
- Sığırcı,M., 2021. Telefonu Kim, Ne Zaman İcat Etti. <https://bilimgenc.tubitak.gov.tr>. (29.12.2022)
- Sönmez,A., 2000. Karayolu Trafik Güvenliğinde Geleneksel Yaklaşım, Başarılar, Sorunlar ve Öneriler. *Polis Bilimleri Dergisi*. 1 (2), 7-8.
- Sönmez,H., 2020. Toplumsal Güvenliğin Sağlanmasında Önleyici Kolluğun Etkinliği Üzerine Kavramsal Bir Araştırma. *Uluslararası Beşerî Bilimler ve Eğitim Dergisi*. 6 (13), 179-206.
- Sungur,İ., Akdur,R. ve Piyal,B., 2014. Türkiye'deki Trafik Kazalarının Analizi. *Ankara Medical Journal*. 14 (3), 114-124.
- Sümer,N. ve Kaygısız,Ö., 2015. Türkiye'de Denetleme, Cezalar ve Trafik Güvenliği Göstergeleri Arasındaki İlişkiler. *Turk J Public Health*. 13 (3), 193-205.
- Süslü,A. ve Ötken,Ş., 2020. Direksiyon Eğitimi Dersi Uygulama Sınavlarına Katılan Kursiyerlerin Başarısını Yordayan Değişkenlerin Lojistik Regresyon Analizi ile Belirlenmesi. *Milli Eğitim Dergisi*. 49 (228), 421-436.

- Şahin,Ş. ve Aktepe,E., 2021. Yerel Yönetimlerde Karar Alma Süreci Adana Kentsel Otobüs Ulaşım Sistemleri Üzerine Bir İnceleme. *International Journal of Geography and Geography Education*, 1 (44), 296-319.
- Şamar,B. ve Buz,S., 2022. Bağımlılık Rehabilitasyonunda Sosyal Hizmet Uygulamaları. *Bağımlılık Dergisi*. 23 (2), 221-232.
- Şengül,A., 2015. Trafik Kazalarında Gerçek Verilerin Oluşturulması ve Trafik Kazalarının Önlenmesine Yönelik Etkin Eğitim Faaliyetlerinin İncelenmesi. (Y.Lisans Tezi). Bahçeşehir Üniversitesi. İstanbul.
- Tellioglu,M., Tekin.Ö. ve Arikan,İ., 2019. Bir Toplum Sağlığı Merkezinde Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimlerine Katılan Sürücülerin Tanımlayıcı Özellikleri. *ESTÜDAM Halk Sağlığı Dergisi*. 4 (2), 176-183.
- Tercan,E., 2017. Karayolu Güvenliğinde Esnek Hesaplama Tekniklerinin Kullanılması. (Doktora Tezi). Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Kayseri.
- Tercan,E. ve Beşdok,E., 2018. Trafik Kazalarına Etki Eden Faktörler Arasındaki ilişkilerin TBA Biplot Analiz Yöntemi ile Değerlendirilmesi. *Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*. 8 (1), 103-111.
- Tufan,H., 2014. Akıllı Ulaşım Sistemleri Uygulamaları ve Türkiye İçin Bir AUS Mimarisi Önerisi. (Y.Lisans Tezi). Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Ankara.
- Türkmenel,H., 2012. Trafik Kazalarının Azalmasında Trafik Birimlerinin Eğitimi. (Y.Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Ankara.
- Türköz,G. ve Genç.M., 2022. Jandarmanın Halkla İlişkiler Uygulamalarında Yeni Bir Devir: Jandarma Asayiş Koordinasyon Timi. *Jandarma ve Sahil Güvenlik Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Güvenlik Bilimleri Dergisi*. 11 (1), 27-48.
- Uyan,G., 2022. Alkollü Araç Kullanımını Önleyecek Bir Teknoloji Geliştirildi. <https://www.webtekno.com>. (17.01.2022)
- Uyurca,Ö. ve Atılğan,İ., 2016. Trafik Denetiminde Coğrafi ve İklimsel Koşulların Etkilerinin İncelenmesi. *Gazi Mühendislik Bilimleri Dergisi*. 2 (2), 107-128.
- Üstündağ,Ö. ve Duran,C., 2009. Coğrafi Bilgi Sistemleri Yardımı ile Şehirlerarası Yollarda Trafik Kazalarının Analizi. *Journal of New World Sciences Academy*. 4 (1), 2-18.
- Yaprak,Ş. ve Kavıracı, O., 2021. Trafik Güvenliği Etki Analizi Raporu. Polis Akademisi Yayınları, Ankara.
- Yenilmez,F. ve Erdem.M., 2017. Türkiye'nin Avrupa Birliği ve Çevre Politikalarına Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi. *Optimum Ekonomi ve Yönetim Bilimleri Dergisi*. 4 (2), 91-119.
- Yıldız,S., 2017. Sosyal Bilimlerde Örneklem Sorunu: Nicel ve Nitel Paradigmalardan Örneklem Kuramına Bütüncül Bir Bakış. *Kesit Akademi Dergisi*. 3 (11), 421-442
- Yılmaz,H., 2014. Türk Eğitim Sisteminde Trafik Eğitiminin Yeri ve Yapılması Gerekenler. *Uluslararası Yönetim ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*. 1 (2), 11-21.
- Yiğit,M., 2016. Fahri Güvenlik Müfettişliğiyle İlgili Türkiye'deki Uygulamalar. *Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergi*. 9 (2), 56-69.
- Yüksel,İ., 2002. Sürücü Davranışlarının Stres Oluşturucu Değişkenlere Bağlı Olarak Öngörülmesi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 1 (19), 173-182.

Wood,S., Bellis,A. ve Watkins,S., 2010. Road Traffic Accident. A Review of Evidence for Prevention. Liverpool John Moores University. Liverpool.



9. EK-1

ANKET FORMU VE SORULARI

Sürücülerin Trafikte Alkol ve Cep Telefonu Kullanımı Konusundaki Bilinç Düzeylerinin İncelenmesi:

Yüksek Lisans Tezi kapsamında Türkiye geneli sürücüler ile online olarak yapılan anket formu;

Merhaba,

Ben, ‘Sürücülerin Trafikte Alkol ve Cep Telefonu Kullanımı Konusundaki Bilinç Düzeylerinin İncelenmesi’ konulu tezi çalışmaktayım.

Araştırmanın amacı, sürücüler tarafından kullanılan alkol ve cep telefonunun trafik kazalarına ne gibi etkisinin olduğu, denetimin önemi ve ne gibi denetim tedbirlerinin alınması gerektiğine yöneliktir.

Sizinle toplamda 33 sorudan oluşan bir anket yapmak istiyorum. Sizin gibi toplamda 450 kişiye bu soruları yöneltmeyi planlamaktayım. Toplanan bütün bilgiler genel içinde değerlendirilecektir. Bu araştırma kapsamında ‘Sürücülerin Trafikte Alkol ve Cep Telefonu Kullanımı Konusundaki Bilinç Düzeylerinin İncelenmesi’ araştırmasına katkıda bulunacaksınız. Bu bilgiler sadece bilimsel bir araştırmanın verileri hükmündedir.

Katkılarınız için şimdiden teşekkür ederim.

1)Cinsiyetiniz nedir?

Kadın

Erkek

2)Hangi bölgede yaşıyorsunuz?

Karadeniz bölgesi

Marmara bölgesi

Ege bölgesi

İç Anadolu Bölgesi

Doğu Anadolu Bölgesi

Güneydoğu Anadolu Bölgesi

Akdeniz Bölgesi

3)Hangi yaş grubundasınız?

18-24

25-34

35-49

50 ve üzeri

4)Hangi meslek grubundansınız?

Mimar/Mühendis

Din görevlisi

Avukat

Sağlık görevlisi

İşçi

Çiftçi

Kolluk kuvveti

Akademisyen

Esnaf

Öğrenci

Emekli

Diğer

5)Ehliyetiniz var mı?

Evet

Hayır

6)Eğitim durumunuz nedir?

İlkokul mezunu

Ortaokul mezunu

Lise mezunu

Ön lisans mezunu

Lisans mezunu

Lisans üstü (yüksek lisans, doktora)

7)Bir hafta içerisinde şehir içinde araç kullanma sıklığınız nedir?

Araç kullanmıyorum.

1-3 gün

4-6 gün

7 gün

8)Trafikte sıklıkla araç kullandığınız saat aralığı nedir?

00.00-06.00

06.00-09.00

09.00-17.00

17.00-20.00

20.00-00.00

9)Bir yıl içerisinde aracınızla kaç kere şehirler arası seyahat edersiniz?

Aracımla seyahat etmiyorum.

1-3 kere

4-6 kere

7 ve üzeri

10)Promil kelimesinin anlamını biliyor musunuz?

Evet

Hayır

Hiç duymadım.

11)Bir hafta içerisinde alkol tüketme sıklığınız nedir?

Alkol tüketmiyorum.

1-3 gün

4-6 gün

7 gün

12)Alkol tükettiğiniz saat aralığı nedir?

00:00-06:00

06:00-09:00

09:00-17:00

17:00-20:00

20:00-00:00

Alkol tüketmiyorum.

13)Nerede alkol tüketirsiniz?

Evde

İş yerinde

Sosyal mekanlarda

Araçta

Alkol tüketmiyorum.

14)Sosyal bir mekanda alkol tüketmiş olsanız evinize nasıl dönersiniz?

Aracımla eve dönerim.

Toplu taşıma kullanarak eve dönerim.

Yakınımı çağırıp beni eve bırakmasını isterim.

Yürüyerek eve dönerim.

Taksiye binip eve dönerim.

15)Hayatınızda hiç alkollü araç kullandınız mı?

Evet

Hayır

16)Alkollü araç kullandığınız esnada kolluk kuvvetleri tarafından cezai işlem uygulandı mı?

Evet

Hayır

17)Alkollü araç kullanan arkadaşınız ya da yakınınız ile seyahat ettiniz mi?

Evet

Hayır

18)Arkadaşınıza ya da akrabanıza alkollü araç kullanmaktan dolayı kolluk kuvvetleri tarafından herhangi bir cezai işlem uygulandı mı?

Evet

Hayır

19)Alkollü araç kullandığınız zaman kolluk kuvvetleri tarafından tespit edildiğinde alacağınız cezanın ne olduğu hakkında bilgi sahibi misiniz?

Evet

Hayır

20)Alkollü araç kullanırken kolluk kuvvetleri tarafından icra edilen trafik uygulamasına denk geldiğiniz zaman, görevli kolluk personeli tarafından alkol kontrolü yapılmadan gönderildiğiniz oldu mu?

Evet

Hayır

21)Trafikte icra edilen alkol denetimlerini yeterli buluyor musunuz?

Evet

Hayır

22)Alkolün insan sağlığına zararları hakkında yeterli bilgiye sahip misiniz?

Evet

Hayır

23)Bir gün içerisinde cep telefonu kullanma sıklığınız nedir?

Cep telefonu kullanmıyorum.

1-3 saat

4-6 saat

7 saat ve üzeri

24)Genellikle cep telefonu kullandığınız saat aralığı nedir?

00:00-06:00

06:00-09:00

09:00-17:00

17:00-20:00

20:00-00:00

25)Genelde nerede cep telefonu kullanırsınız?

Evde kullanıyorum.

İş yerinde kullanıyorum.

Sosyal mekanlarda kullanıyorum.

Araçta kullanıyorum.

Hiç kullanmıyorum.

26)Araç kullanırken cep telefonu da kullandınız mı?

Evet

Hayır

27)Araç kullanırken cep telefonu da kullanan arkadaşınız ya da yakınınız ile seyahat ettiniz mi?

Evet

Hayır

28)Arkadaşınıza ya da akrabanıza araç kullanırken cep telefonu da kullandığından dolayı kolluk kuvvetleri tarafından herhangi bir cezai işlem uygulandı mı?

Evet

Hayır

29)Araç kullanırken cep telefonu ile ilgilendiğiniz zaman kolluk kuvvetleri tarafından tespit edildiğinde alacağınız cezanın ne olduğu hakkında bilgi sahibi misiniz?

Evet

Hayır

30)Araç kullanırken cep telefonu ile ilgilendiğiniz zaman ortaya çıkacak olumsuz durumlar hakkında bilgi sahibi misiniz?

Evet

Hayır

31)Trafikte cep telefonu kullandığınız esnada hiç kazaya karıştınız mı?

Evet

Hayır

32)Trafikte cep telefonu kullanırken arkadaşınız ya da akrabanız hiç kazaya karıştı mı?

Evet

Hayır

33)Cep telefonu kullanımının trafik kazalarına olan etkisi konusunda yeterli bilgilendirme yapıldığı konusuna katılıyor musunuz?

Evet

Hayır

TEŞEKKÜRLER...