



SVG Trafikte Riskli Durumlar

Durumu anlama - değerlendirme -
üstesinden gelme

Yeni: Artık altı yabancı dilde mevcut - Arka sayfaya bakınız

Yayıncı



SVG Bundes-Zentralgenossenschaft
Straßenverkehr eG
Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main
www.svg.de

Yazarlar

Michael Heß (MH-Konzept)
Klaus Schuh (VKM)

Konsept ve tasarım

VKM • Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH
www.vkm-dvr.de

Uzman görüşü

Olaf Randzio, Kai Uwe Richter

Fotoğraflar, resimler

Adobe Stock, DVR, Fotolia, VKM, Gerhard Zerbes

Frankfurt 2021
Versiyon 01-2021

Bu broşürün içeriği telif hakkı ile korunmaktadır. Elektronik sistemlerde yeniden yazdırma, çoğaltma, kullanım ve işleme, SVG'nin açık yazılı onayını gerektirir.

Çalışma büyük bir özenle hazırlanmıştır; ancak, verilen her bir bilginin doğruluğu konusunda hiçbir yasal garanti verilemez.

Kanunlar, yönetmelikler, normlar ve yönergeler için ilgili güncel baskı geçerlidir.

Risk nedir?	4
Trafikteki riskler	6
Risk faktörü olarak hava	8
Risk faktörü olarak dikkat dağınıklığı	10
Riskli durumları doğru değerlendirme	12
Stres neden riski arttırır?	14
Riskin tam kapsamı	16
Kullanılan araçlar için güvenlik programları	18

Risk nedir?



“Risk” kavramı, günlük konuşmada genellikle “tehlike” anlamında kullanılmaktadır. Ancak bu tamamen doğru değildir.

Aslında risk durumunda bir olay veya **sonucu belli olmayan bir karar** söz konusudur.

Bu olgu tüm yaşam alanları için geçerlidir: Belirli bir çalışma yerine, eşinize, bir araba veya bir daire satın almaya karar verirken kararın sonucu daima belirsizliğini korur. Verdiğiniz karar hedefe ulaşabilir ya da ters gidebilir. Bir olay ya da bir eylem hasara veya kayba neden olabiliyorsa burada riskten söz edilmektedir.

Ancak insanlar genellikle tehlikeli olarak görülen durumların içinde yer alır: Birçok insan kendini yaralayabileceği ve ölüm riskinin göz ardı edilemediği spor faaliyetleriyle ilgilenmektedir. Örneğin motor kullanırken, katedilen kilometreyle ilgili olarak, araba sürmekten dokuz kat daha fazla yaralanma riski söz konusudur. Ölüm riski ise 25 kat

daha fazladır. Ancak görünen o ki bu ilgi alanlarının çekiciliği, risk algılamasından daha yüksektir.

Profesyonel sürücü olarak, risk almadan herhangi bir görevi gerçekleştiremezsiniz. Aracınızı çalıştırdığınız andan itibaren riskleri (“bilinmez sonuç” anlamında) göze almalısınız, aksi takdirde depodan ayrılamazsınız. Her gün bir kazada yaralanmaya, ölüme veya diğer hasarlara neden olma olasılığı söz konusudur. Peki bu risklerle baş etmemizin gereksiz olduğu anlamına mı geliyor? Hayır, asla. Kamyon sürücüsü olarak mesleğinizle ilgili riskleri nasıl tanıyacağınıza, bunları nasıl doğru değerlendireceğinize ve ortadan kaldıracağınıza ilişkin bilgileri bu broşürde bulabilirsiniz.



Trafikteki riskler

Objektif bir bakış açısıyla trafiğe çıkmak tehlikelidir: Almanya'da meydana gelen 300.000'in üzerinde insanın yaralandığı kazalar ve 380.000 insanın yaralanması (2019) bu ifadeyi kanıtlar nitelikte. Burada 3.046 kişi ölürken 65.244 kişi de ağır yaralandı. Buna ek olarak 2 milyondan fazla ağır maddi hasarlı kaza meydana geldi.

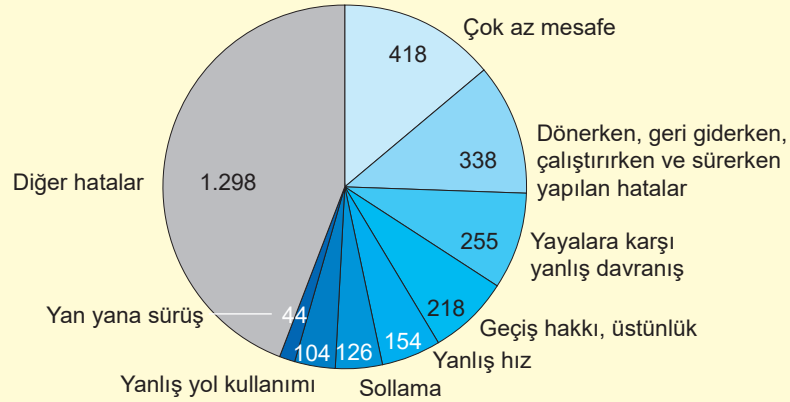


Peki bu bilgilerin bizim konumuz olan riskli durumların kapsamıyla nasıl bir ilgisi var? Bu soruyu şöyle cevaplayabiliriz: Kısmi ağır veya tamamen ölümcül kazaların nedenleri, hızın uygun olmaması ve mesafenin çok az olmasının yanı sıra geçiş hakkı ve üstünlüğünün ihlal edilmesi gibi durumlar ise ilgili sürücünün, bu durumlarda riskleri doğru şekilde ele alıp almadığı sorulmalıdır. Riskleri algılamamış olabilirsiniz. Ya da bunları doğru şekilde değerlendirmemiş ve bunlarla ilgili yanlış kararlar almış olabilirsiniz. Dolayısıyla bu hatalar, hem sürücünün kendisi hem de diğer insanlar için kötü sonuçlar doğurabilir.



Çok büyük risk mi aldınız?

İnsanların yaralandığı kazalarda otobüs şoförlerinin hatalı davranışları

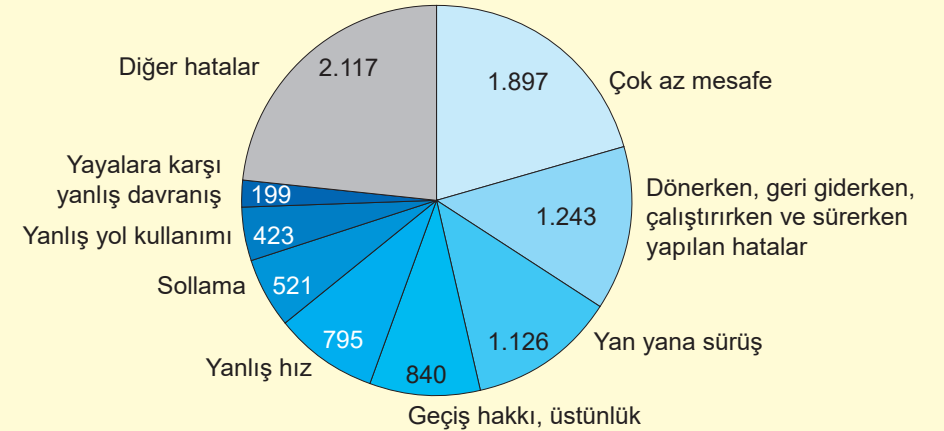


Kaynak: Destatis Referans yılı 2019



Çok büyük risk mi aldınız?

İnsanların yaralandığı kazalarda kamyon şoförlerinin hatalı davranışları



Kaynak: Destatis Referans yılı 2019

Risk faktörü olarak hava

Özel hava koşulları nedeniyle her yıl çok sayıda kaza meydana gelmektedir. Kuvvetli sağanak veya sis nedeniyle görüş mesafesinin azalması; yağmur, kar ve buz nedeniyle kaygan yollar... Bu gibi durumları kim bilmez ki? Ancak söz konusu hava koşullarının her zaman bir kazaya neden olması gerekmez. Kulağa sıradan gelse dahi: Hızı uygun şekilde ayarlayarak, mesafeyi yüksek tutarak ve çok dikkatli davranarak olumsuz hava koşullarının üstesinden gelinebilir.

Özel hava durumlarına karşı risklerin farkında olan ve bunları ciddiye alan kişiler, araçlarda doğru donanım kullanarak, havaya uygun takip mesafesi bırakarak ve uygun sürüş modunu kullanarak bu durumlara hazırlıklı olabilir. Yasal düzenlemeler, kişinin tanınması ve dikkate alınması gereken bir dizi donanım ve davranış kurallarını içermektedir.



Yağmur ve nem konusunda önemli hususlar:

- Lastikler üzerindeki profil yeterli olmalı
- Silecekler ve kanatları çalışır durumda olmalı
- Pencereleeri sislenmeye karşı korumak için klima çalışır durumda olmalı

Aşağıdaki adımları uygulayarak aracınızı kış şartlarına doğru şekilde hazırlayın:

- Yeterli profile sahip kış lastikleri takın
- Kış ekipmanlarınızı yanınızda bulundurun (kürek, kalkış yardımı, kum vs.). Otobüs şoförleri için BOKraft yönetmeliği bununla ilişkili kesin hükümler içerir.
- Arabanın çatısında kar ve buz olmadığından emin olun
- Kalkış kontrolleri esnasında temiz ışık çıkışı açıklıklarına sahip aydınlatma tertibatlarının çalışır durumda olmasına çok dikkat edin

Buna ek olarak uzun trafik sıkışıklığı ve öngörülemeyen durma durumları için araçta bir termos, biraz erzak ve sıcak bir battaniye bulundurulması önerilmektedir.

Doğru sürüş

Trafik düzenlemesinde, belirli hava durumlarında sergilenecek davranışlarla ilgili bir dizi kural bulunmaktadır. Bu düzenlemeler birçok alanla ilgili olabilir:

— Hız

Genellikle aracın kontrolünün daima sizde olacağı kadar hızlı sürebilirsiniz. Hız cadde, trafik, görüş ve hava koşullarına uygun olmalıdır. Diğer bir deyişle: Yavaş hızda sürülmelidir. Görüş mesafesi sis, kar veya yağmur nedeniyle 50 m'den az ise, daha düşük bir hızın gerekmediği durumda saatte 50 km'den hızlı sürüşe izi verilmez. Yol kaygan olsa dahi kontrollü bir mesafede durabilmelisiniz. Görüş mesafesi 50 m altındaysa azami 50 km/s hızda sürülmelidir.

— Mesafe

Önde bulunan araçla olan mesafe genellikle, aniden fren yapıldığında dahi bu aracın arkasında durulabilecek kadar yüksek olmalıdır. Bu kural, görüş mesafesi kötü olduğunda ve yol kaygan olduğunda da geçerlidir. Otobanlarda, 7,5 tona varan araçlarda 50 km/s üzerinde hızla giderken asgari 50 m'lik mesafeye uyulmalıdır. Kapalı yerlerin dışında, özel bir hız limitine tabi bir araç veya 7 m'den uzun bir tren sürerken yola katılma mesafesine uyulmasına dikkat edilmelidir.

— Sollama

İzin verilen toplam 7,5 t yükün üzerinde bir motorlu araç kullanan bir kişi; sis, kar veya yağmur nedeniyle görüş mesafesi 50 m'den az ise sollama yapmamalıdır.

— Sol şeridi kullanma yasağı

Römorku ve çekici araçlar dahil olmak üzere 7,5 t zGM üzerindeki kamyonlar; şiddetli kar yağışı veya yağmur nedeniyle görüş mesafesi 50 m veya daha az ise otobanlarda ve motorlu taşıt yollarında en soldaki şeridi kullanamaz. Bu kural, kardan veya buzdan kaynaklı kayganlık olduğunda da geçerlidir.

— Aydınlatma

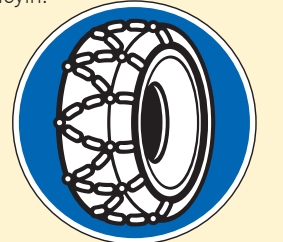
Sis lambaları sadece, görüş mesafesi 50 metreden az olduğunda yakılmalıdır.

— **Tehlikeli madde** ile sürüşlere kötü hava koşullarında ara verilmelidir.

Kar zincirleriyle sürüş:

- Tabelada gösterildiği üzere sadece kar zincirleri takılı durumdayken sürüşe devam edebilirsiniz.
- Bu durum, yolda kar veya buz görülüyorsa bile geçerlidir.
- En azından tahrik tekerleri, kar zincirleriyle donatılmış olmalıdır.
- Kar zincirlerini kullanırken 50 km/s'den daha hızlı sürmeyin.

Kar zincirlerini takarken kendi güvenliğinizi de göz ardı etmeyin.



Risk faktörü olarak dikkat dağınıklığı

Uzmanlar, insanların yaralandığı on kazadan en az birinin dikkat dağınıklığından kaynaklandığını varsaymaktadır. Bu da kabaca her yıl yaklaşık 300 insanın, birinin dikkat dağınıklığından kaynaklanan trafik kazalarında hayatını kaybettiği anlamına gelir.

Peki dikkat dağınıklığı tam olarak nedir? Dikkat dağınıklığı; kişinin sürüş görevinden (yolu takip etme, sürme, frenleme vs.) dikkatinin başka yöne çevrilmesi ve başka şeylerle ilgilenmesidir. Bu da sürüş görevine daha az dikkat etmek ya da hiç dikkat etmemek demektir.

Birçok insan, aynı anda birçok şeyi yapabileceğine, örneğin araba sürerken aynı anda yemek yiyebileceğine veya nakliyat belgelerine bakabileceğine ve bunları yaparken de gerekli özeni gösterebileceğine

inanmaktadır. Ancak bu kanı aldatıcıdır, çünkü sadece bir aktiviteye ya da her iki aktiviteye verilen dikkat azaltıldığında bu başarılıdır. Araba kullanırken akıllı telefonunuzdan mesaj okuyorsanız, arada bir yola bakıyor olsanız dahi kör bir sürüş yapıyor olursunuz.

Dikkat dağınıklığının kaza riskini arttırdığı kesindir. Belirli aktivitelerin kaza riskini ne kadar arttırdığını tahmin etmek zordur. Ancak yapılan araştırmalarda önemli ipuçları bulunmuştur, bunlar bir sonraki sayfada yer alan tabloda gösterilmektedir.

Uzun süre boyunca yoldan gözün ayrılacağı aktivitelerin çok tehlikeli olduğu aşikardır. Aynı zamanda kişiyle arasında duygusal bir bağ uyandıran uğraşlar, örneğin önemli bir maç sonucunu radyodan dinlemek veya önemli konular hakkında bir telefon görüşmesi yapmak da çok tehlikelidir.

Peki dikkat dağınıklığına karşı ne yapılmalıdır? Sürüşle ilgili olmayan her eylemde şu soru sorulmalıdır: Bu eylem şu anda gerekli mi ya da bunu daha sonraya, belki bir sonraki mola zamanına bırakabilir miyim? Şu anki sürüş durumunda bu eylemi yapabilir miyim ya da bu eylem dikkatimi çok dağıtacak mı? Sürüş esnasında özellikle, sizi uzun süre boyunca yola bakmaktan alıkoyacak ya da duygusal olarak bağ kurduğunuz eylemlerde bulunmaktan kaçınınız.

Dikkat dağınıklığı nedeniyle kaza riskini arttıran faktörler:

Numara seçmek (elde telefon tutarken)	12.2
Okumak/yazmak (tablet dahil)	9.9
Başka şeylere uzanmak	9.1
Uzun süre dışarıdaki nesnelere bakmak	7.1
Mesajlaşmak (akıllı telefonda)	6.1
Telefona uzanmak	4.8
İnternette dolaşmak (akıllı telefon)	2.7
Klimayı kullanmak	2.3
Telefonda konuşmak (elde cihaz tutarken)	2.2
Radyo kullanmak	1.9
Yemek yemek	1.8
Bir şey içmek (alkollü olmayan içecekler)	1.8
Şoför muaviniyle konuşmak	1.4

Kaynak: Driver crash risk factors and prevalence evaluation using naturalistic driving data (Virginia çalışması)



Riskli durumları doğru değerlendirme

Yoldayken sürekli olarak birçok şeyin farkında olursunuz: Araçlar, insanlar ve yoldaki nesnelere, ki bunlar da ilgili yol durumuna dahildir. Önemli ve önemsiz durumları birbirinden ayırmalı, diğer insanların niyetlerini algılamalı ve durumun nasıl ilerleyeceğini düşünmelisiniz. Ne ölçüde başarılı olacağınızı deneyimimize, ancak aynı zamanda da dikkatinize bağlıdır. Bazı zamanlarda tehlikeli durumu tehlikesiz durumdan ayırt eden ufak tefek detaylardır.

Korunmasız olan trafik kullanıcılarına özellikle dikkat edilmelidir. Bu kişiler, tamponlu koruyucu kaportaya, kemer ve hava yastıklarına sahip olmadığından dolayı kaza durumundan yüksek bir yaralanma riski bulunan kişilerdir. Bu kişilere yayalar, çocuklar, bisiklet ve motor sürücüleri dahildir. Bunlara çok dikkat edilmeli ve saygı gösterilmelidir.

Hareket şeritlerinin kesiştiği noktalar daima tehlikelidir. Bu noktalar örneğin yayaların karşıdan karşıya geçtiği, bisiklet veya motor sürücülerinin yola girdikleri veya karşıdan gelen kişinin sola döndüğü noktalardır. Bu tür durumlarda daima şu sorular sorulmalıdır:

— **Diğer kişi ne yapıyor?**

— **Diğer kişi de beni gördü mü?**

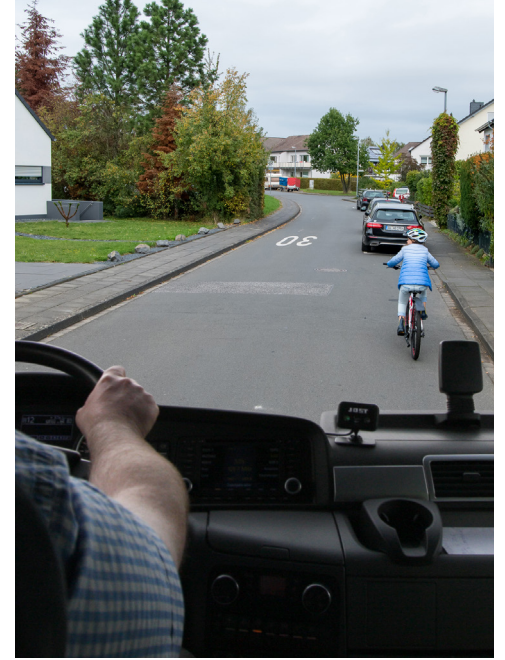
İkinci soruyu cevaplamak için diğer kişinin hangi yöne baktığına dikkat edilmelidir. Bu kişi sizin yönünüze mi, yaklaşan kamyonu mı yoksa diğer yöne mi bakıyor? Kişi dikkatli mi ya da dikkati dağılmış olabilir mi? Görüş koşulları nasıl?

Ancak burada hızın da değerlendirilmesi önemlidir. Motorların hızı genelde hafife alınmaktadır. Ancak bisiklet sürücüleri de bazı durumlarda düşünülenenden daha hızlı olabilir: Yarış veya dağ bisikletli sporcu kişiler genellikle yolda çok hızlıdır.

Ayrıca giderek kullanımı yaygınlaşan elektrikli bisikletler de oldukça hızlı sürülebilmektedir.

Birçok yaşlı insanın görme ve duyma kabiliyeti git-tikçe azalmakta olup hareket kabiliyeti genellikle kısıtlıdır. Buna karşın çocuklar atik ve hızlı hareket eder. Çocuklar, boyları nedeniyle kamyonu göremeyip mesafeleri ve hızları doğru şekilde tayin edememektedir.

Bu nedenle trafik yönetmeliği madde 3 (2a) uyarınca sürücüler, çocuklara, yardıma ihtiyacı olan ve yaşlı insanlara karşı bu kişileri tehlikeye atmayacak davranışlarda bulunmalı, hızlarını azaltıp frenlemeye hazır durumda olmalıdır.



Stres neden riski arttırır?

“Bugün çok stresliydim!” cümlesindeki stres kelimesi genellikle, stresli veya genelde hoş olmayan olaylar, durumlar veya koşulları belirtmek için kullanılmaktadır. Ancak bu tamamen doğru değildir, çünkü açıkçası stres, kişi ve ortam arasındaki bir etkileşim halidir.

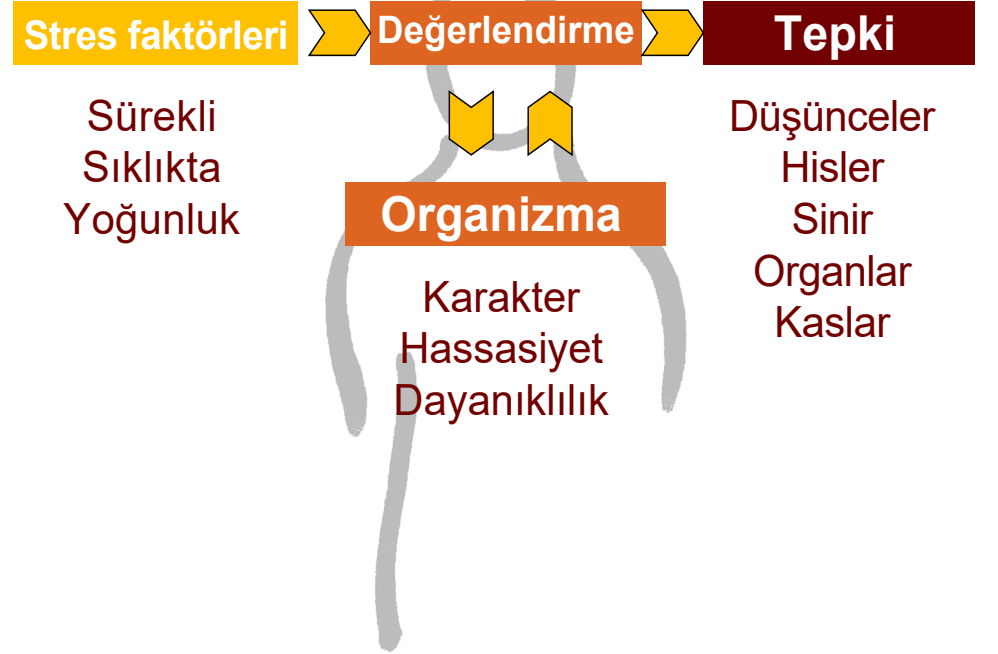
Stresi tetikleyen faktörlerin ve durumların sayısı da fazladır. Profesyonel bir sürücünün günlük yaşamında, örneğin zorlu trafik koşulları, zaman baskısı, soğuk veya sıcak hava, uygun olmayan görüş mesafeleri, yükü ilgili endişeler veya müşteriyle olan sorunlar stres faktörleri arasındadır. Bu

tür durumlar meydana geldiğinde vücutta gerilim artışı yaşanır, ancak bu durum kişiden kişiye değişiklik gösterir. Birçok stres faktörü aynı anda veya art arda meydana gelip rahatlama evresi devre dışı kalınca organizma kendini toparlayamaz. Akabinde ise sürekli stres sağlığı olumsuz etkileyebilir.

Ancak stres, aynı zamanda riskli durumların bulunduğu çevremizi de etkiler: Kalp atışı artar, görüş açısı tünel bakışına daralır. Birçok insan, stres etkisi altında öfkeli ve agresiftir. Aynı zamanda stres altında durumları değerlendirme şeklimiz

değişir: Normal durumlarda trafik kurallarına tam olarak uyan kişiler, stres etkisi altında çok hızlı, birbirine çok yakın veya daha dikkatli ya da daha az dikkatli şekilde trafik ışığını “kiraz yeşili” gibi görüp ışıktan geçebilir. Sonuç olarak şu ifadeleri kullanabiliriz: Stres etkisi altındaki kişiler daha riskli davranır. Seminerde bu konuyla ilgili örnek durumlar ele alınmıştır. Burada “stres çukuru-nun” ne denli hızlı dolduğunu görmüştünüz.

Peki buna karşı ne yapılabilir? Mümkün ise stres koşulları altında dahi rahatlama çalşın. Gereksiz dikkat dağınıklığı durumlarından kaçın. Kendinizi gözlemleyin: Normal mi davranıyorum, yoksa stres beni ele mi geçirdi? Olası sonuçları doğru değerlendirin: Muhtemel ağır yaralanmalı bir kaza, geç kalmaktan veya verilen sözü tutamaktan çok daha ciddidir.



Riskin tam kapsamı

Gelin, birlikte özetleyelim: Risk almadan mesleğini tam anlamıyla yapamayabilirsiniz. Ancak risklerin daima düşük tutulmasını sağlayabilirsiniz. Bunun için ne yapmalısınız?

Kendinizin ve aracınızın uyumlu olmasını sağlayabilirsiniz. Özellikle kış koşullarında aracınızın iyi bir hazırlığa ve oldukça yoğun bir kalkış kontrolüne ihtiyacı vardır. Sürüş şekli, hava durumuna uygun olmalıdır.

Dikkatiniz dağınık olduğunda kaza riski artar. Bu nedenle dikkatinizi dağıtan faktörlerle doğru şekilde ilgilenmelisiniz. Gereksiz dikkat dağınıklığı durumlarından kaçının ve ilgili aktiviteleri bir sonraki mola vaktinize bırakın.

Ayrıca riskleri doğru şekilde tanıyıp tehlikeli durumları tehlikeli olmayanlardan ayırt etmelisiniz. Bilgileriniz ve tecrübeniz bu noktada size yardımcı olacaktır. Bisiklet sürücüsü kavşağa girer mi yoksa bekler mi? Yaşlı kadın doğrudan yola mı girdi yoksa beni gördü mü? Çocuk yolun kenarında duracak mı yoksa aniden koşmaya mı başlayacak?

Alacağınız kararların sonuçlarını değerlendirebiliyor olmalısınız: Mevcut görüş ve yol koşulları göz önünde bulundurulduğunda öndeki araçta olan mesafeniz yeterli mi yoksa mesafeyi mi arttırmamız gerekiyor? Dönüş yapan motorcunun frenlemesi için yeterli mesafe var mı yoksa hızınızı biraz daha mı azaltmamız gerekiyor?



Kritik öneme sahip öznel gözlem de risklerin tam kapsamına girmektedir: Her şey kontrolünüz altında mı yoksa şansınıza mı güveniyorsunuz? Durumu değerlendirdikten sonra mı karar veriyorsunuz yoksa stres ani kararlar almanıza mı yol açıyor?

Bu ipuçlarını dikkate alırsanız işinizin barındırdığı risklerle daha iyi bir şekilde mücadele edebilirsiniz. İyi sürüşler dileriz!



Kullanılan araçlar için güvenlik programları



Sürücü veya güvenlik eğitimleri hakkında birçok görüş mevcuttur: Bazı sürücüler "tecrübeli kullanıcıların" bunlara ihtiyacı olmadığı görüşündeysen diğer sürücüler; bunların, keskin sürüş manevralarında her türlü zorlu durumun üstesinden nasıl gelinebileceğinin öğrenildiği mükemmel eğitimler olduğunu düşünmektedir. Ancak bu tür etkinliklere katılan kişiler daha iyi bilgiye sahiptir. Güvenlik programının sloganı şudur: Tehlikeli durumların içerisinde bulunmayan kişiler iyi ve güvenli araba sürer. Bu nedenle katılımcılar, güvenlik programı dahilinde tehlikeleri daha iyi bir şekilde önleyebilmek için riskleri tanıyıp doğru şekilde değerlendirmeyi öğrenmektedir.

Bu bilgiler sadece teorik olarak değil, aynı zamanda eğitim yerinde araçlarda da uygulamalı olarak verilmektedir. Güvenlik programı, çeşitli yüzeylerde frenleme ve direksiyon manevralarını içermektedir. Bu amaçla koltuğu doğru ayarlama, şoför mahallinden görüş koşullarının yanı sıra sürüş asistanı sisteminin kullanımına dair ipuçları verilmektedir. Alıştırmalar özel bir araç üzerinde yapılmaktadır.



Anlaşmaya bağlı olarak firma özelinde konular da ele alınabilmektedir. Bunun için bu eğitimler, tamamlanmış olduğunuz semineri tamamlayıcı niteliktedir.



Bölgesel olarak köklü - ülke çapında birbirine bağlı



-  Rumence
-  Lehçe
-  Türkçe
-  Bulgarca
-  Rusça
-  Çekçe