



## **TAKSİCİ OLABİLMEK...**

“Genel olarak bakıldığında, zaten, trafik ortamı, her sürücünün pek çok faktörle, sürekli olarak uyum içinde olmasını gerektiren oldukça karmaşık bir ortamdır” diyor, Doç.Dr. Yeşim Yasak... **6'DA**



# “Taksi şoförü olmak bazı unsurları gerektiyor”

“Bir balıya sap olmadıysanız, okuyamadıysanız ya da iş bulamadıysanız... O zaman, en azından bir takside şoför olabilirsiniz...” Herhalde, bu sözü duymayan pek yoktur. Ancak, bu söz bir o kadar da, çok yanlıştır. Çünkü, aslında, bu düşünce; “Şoförlük bir meslek değildir, her sürücü belgesi olan bu işi yapabilir, özel bilgi, beceri, kişilik özellikleri gerektirmez” inancını yansıtmaktadır...

Doç. Dr. Yeşim Yasak  
Türkiye Şoförler ve Otomobilciler  
Federasyonu Psiko-Eğitim Uzmanı

**TAKSİ ŞOFÖRLÜĞÜ...** Bu meslek, sanki boş zaman faaliyetleri ya da ek iş gibi de algılanmaktadır. Bir otobüs şoförü ya da herhangi bir kurumda çalışan kişi, makam şoförleri hafta sonları ya da tatil günlerinde ek iş olarak taksî şoförlüğü yapmaktadır. Bunun gerekçesini, bazı araçlardan belki haklı olarak, “Maddî sıkıntımız var ne yapalım, başka çare mi var?” diye ifade etmektedirler.

Daha da düşündürücü olan, şoförlerin çağdaş desteklerden mahrum kalmakta olmalarıdır. Artık günümüzde hemen her meslek işyeri, kendiliğinden, çoğunlukta da iş yeri tarafından her yıl düzenli olarak çeşitli konularda mesleki bilgi

sine girmek “Zorunda kalırsa” şoför, o zaman da işverenden izin alama, derslere devam edeme, derslere katıldığı sürece kaybetmediği çalışma saati, maddî gelir kaybı gibi sorunlarla karşı karşıyadır.

Ne yazık ki, bu durum şoför açısından bir sorun olarak değil, normal bir durum gibi algılanmakta, eğitim süresi boyunca iş yapmadığı için kişi öfke bile duymakta, bu eğitimleri ya da sağlık kontrollerini en kısa sürede ya da yasal olmayan yollardan alma girişimleri göstermekte, eleştirmekte, gereksiz bulmaktadır.

“SÜRÜCÜ, UYUMLU OLMALI” Özellikle, İstanbul, Ankara, İzmir gibi, büyük kentlerde taksî şoförlüğü yapanlar, şu durumu çok iyi bilirler. “Şehir trafiği tıkanıklığı, altyapıdan kaynaklanan zorlukları, diğer yol kullanıcılarının neden olduğu olumsuzluklar yüzünden tam anla-



“Kişi, aracı nasıl kullanacağını teknik olarak öğrenmekle sürücü olmaz. Bu, yalnızca, o aracın ‘Teknik’ olarak nasıl kullanılabileceğini öğrenmek anlamına gelir. Sürücü için, görsel algı, koordinasyon, strese dayanıklılık, konsantrasyon, trafiği anlama gibi, özelliklerin belli bir düzeyde olması şarttır...”

“Bir taksî şoförü, havaalanına yolcusunu yetiştirecek ve yolcu acele etmesi konusunda ısrarlı davranıyorsa yine aynı şekilde, şoför telaş ve stresle kural ihlalleri ve kaza yapabilir, kazaya neden olabilir...”

Bu faktörler temel olarak; çevreden, araçtan, diğer sürücülerden ve sürücünün kendisinden oluşur.

Sürücü, çevre ve araç ile uyum içinde olmak durumdadır.

Böylesine karmaşık ve sürekli olarak potansiyel tehlikelerin var olduğu bir ortamda, herhangi bir aracı kullanmak için doğuştan gelen ve araç kullanırken de gelişen bazı yetenek ve becerilerin belli bir düzeyde olması şarttır.

15-20 yıl boyunca sürekli araç kullanan biri için belki de araç kullanmak, çok kolay hatta yemek yemek, su içmek kadar düşünmeden yapılan, otomatikleşmiş bir süreç gibi görülebilir.

Fakat, aslında, sürücülük, çok karmaşık bir beceridir. Dolayısıyla da, sürücülüğü açıklayan tek bir özellikten söz edilemez.

“SÜRÜCÜ, BİLİNÇLENMELİ”

Kişi, aracı nasıl kullanacağını teknik olarak öğrenmekle sürücü olmaz. Bu, yalnızca o aracın “Teknik” olarak nasıl kullanılabileceğini öğrenmek anlamına gelir.

Sürücülüğün örneği, görsel algı, koordinasyon, strese dayanıklılık, konsantrasyon, trafiği anlama gibi özelliklerin de belli bir düzeyde olması şarttır.

Sürücülük trafik ortamında, pek çok psikolojik faktörden de etkilenen bir davranıştır. Bu faktörler; sürücülüğün kapasitesi, kişinin kendisine, yaşamına, diğer insanlara trafik kurallarına yönelik tutumları, trafiğe ilişkin inanç ve alışkanlıkları, sürücünün genel

motivasyon düzeyi, sürücünün genel fizyolojik durumu ve kişilik şeklindedir.

“YETENEK VE BECERİLER”

Sürücülüğün kapasitesini, Zihinsel ve psikomotor yetenekler ve becerileri, sürücülüğün kapasitesini oluşturur. Doğuştan gelen, deneyim ve bilgiyle gelişen yeteneklerle belirlenir (Dikkat, konsantrasyon, el-ayak-göz koordinasyonu, refleks, hız-mesafe tahmini, karar verme/muhakeme yeteneği vb.).

Pek çok Avrupa ülkesinde sürücülüğün kapasitesinin, “Psikoteknik değerlendirme” yöntemi ile trafik psikologları tarafından ölçülmesi ve değerlendirilmesi, yasal zorunluluklarla belirlenmiştir.

Kişinin kendisine, yaşamına, diğer insanlara, trafik kurallarına yönelik tutumları, trafiğe ilişkin inanç ve alışkanlıkları; Kişinin yetenek ve becerileri kadar trafik kurallarına ne anlam verdiği, aracının onun için ne demek olduğu, güvenlik bilincinin gelişip gelişmediği de oldukça önemlidir.

Sürücülüğün kapasitesi, kişinin aracı güvenli kullanabilmek için gerekli potansiyele sahip olup olmadığını belirlerken, tutum ve alışkanlıkları, trafiğe ilişkin inançlar da kişinin bu potansiyel ile nasıl bir sürücülüğün davranışını göstereceğini belirler.

“YOLCU, İSRAR ETMEMELİ”

Sürücünün genel motivasyon düzeyi; Sürücünün o anki ruh hali sürücülüğün davranışını olumlu ya da olumsuz etkiler. Örneğin; işine ya da çok

önemli bir toplantıya geç kalmış bir sürücü, stres ve gerginlik içinde araç kullanırsa, kural ihlalleri ve kaza yapabilir.

Bir taksî şoförü, havaalanına yolcusunu yetiştirecek ve yolcu acele etmesi konusunda ısrarlı davranıyorsa yine aynı şekilde, şoför telaş ve stresle kural ihlalleri ve kaza yapabilir, kazaya neden olabilir...”

kelenen, öfkesini kontrol edemeyen, sorumluluk duygusu gelişmemiş, risk alma eğilimi yüksek kişilerin, trafik ortamındaki sürücü davranışları da diğer sürücüler görece daha tehlikelidir.

Bir taksî şoförü eğer uzun yıllar



ve becerisini, kültürünü geliştiren diye hizmet içi kurslara, seminerlere katılmakta ya da katılmaya yönlendirilmektedir. Bu kurslara onları, ilginçtir ki, bu hakka hemen hiç sahip olmayan “Şoförlük mesleği üyeleri” götürmektedir.

“ZORUNDA KALIRSA”

Şehir içinde, “Taksî şoförlüğü meslek üyesi” olan kişi onların ulaşımını sağlamaktadır. Yasal zorunluluk kapsamında kırk yılda bir eğer bir eğitime katılmak ya da fiziksel / psikolojik açıdan bir sağlık muayene-

myla bir stres kaynağıdır.” Hava kirliliği, gürültü de bu duruma tuz biber olur.

Dolayısıyla, çalıştığı süre boyunca, yolcu bekleme zamanları da dâhil olmak üzere, taksî şoförü sürekli olarak bu olumsuzluklara maruz kalır. Gece ya da gündüz can güvenliği açısından yaşadığı sıkıntının neden oldukları da ayrı konu tabii ki...

Genel olarak bakıldığında, zaten, trafik ortamı, her sürücünün pek çok faktörle, sürekli olarak uyum içinde olmasını gerektiren oldukça karmaşık bir ortamdır.



ramıyorsa, yine aynı şekilde, şoför telaş ve stresle kural ihlalleri ve kaza yapabilir, kazaya neden olabilir. Sürücünün genel fizyolojik durumu;

Kişi yorgun, uykusuz araç kullanıyorsa, alkol/ilaç almış ya da hasta ise diğer zamanlara göre oldukça tehlikeli ve hatalı araç kullanır, kendisi ve diğer sürücüler için tehlike oluşturur.

“SÜRÜCÜ VE SÜRÜCÜLER”

Kişilik; Genelde saldırgan, rekabetçi, kural tanımaz, çabuk öf-

sağlıklı, güvenli, bilinçli ve yanlışsız bir şekilde bu mesleği yapmak istiyorsa, bu faktörler hakkında bilgilenebilir ve bilinç kazanmalıdır.

Bu faktörlerin, güvenli sürücülüğün davranışlarına olan olumsuz etkilerini unutmamalı ve olumsuzlukları etkisiz hale getirmek için neler yapması gerektiğini öğrenmelidir.

GENEL OLARAK BAKILDIĞINDA, TRAFİK ORTAMI; HER SÜRÜCÜNÜN, PEK ÇOK FAKTÖRLE SÜREKLİ OLARAK UYUM İÇİNDE OLMASINI GEREKTİREN, OLDUKÇA KARMASIK BİR ORTAMDIR...