KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİNDE İNSAN FAKTÖRÜ

Oktay AKKAYA

125872

YÜKSEK LİSANS TEZİ

(TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI)

GAZİ ÜNİVERSİTESİ

FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Haziran 2002

ANKARA

125872

Oktay AKKAYA tarafında hazırlanan KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİNDE İNSAN FAKTÖRÜ adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Doç.Dr. Mehmet EROĞLU

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Doç.Dr Nizami AKTÜRK

Üye : Doç. Dr. Mehmet EROĞLU

Üye : Yrd.Doç.Dr. Kürşat GÜZEL

Üye :

Üye :

Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET i
ABSTRACT ii
TEŞEKKÜR iii
ÇİZELGELERİN LİSTESİ iv
ŞEKİLLERİN LİSTESİ vi
SİMGELER VE KISALTMALAR vii

1. GİRİŞ 1
2. SÜRÜCÜLER 6
2.1. Deneyimsiz ve Genç Sürücüler 11
2.1.1. Yeni sürücülerin tutumları ve davranışları 12
2.2. Yaşlı Araç Sürücülerinin Güvenliği 19
2.3. Psikotekniğin Tanımı, Gelişimi ve Kullanım Alanları 22
2.3.1. Sürücüler ve psikoteknik değerlendirme 28
2.3.2. Karayolu trafik güvenliğinin psikoteknik değerlendirmeden beklentileri 31
2.4. Sürücü Psikolojisi 38
2.4.1. Sürücülerde kişilik özelliklerinin belirlenmesi 44
2.5. Uyuşturucu ve Alkol Etkisinde Araç Kullanma 47
2.6. Yorgun ve Uykusuz Araç Kullanma 50

3. YAYALAR 56

4. YOLCULAR 63

5. TRAFİK EĞİTİMİ 65
5.1. Trafik Kazaları ve Sürücü Eğitimi İlişkisi 65
5.2. Sürücü Eğitimimizin Sorunları ve Dünya Ülkeleriyle Karşılaştırılması 66
5.2.1. Sürücü kursları ve eğitim personeli 66
5.2.2. Sürücü eğitiminin dersleri ve müfredat programı 71
5.3. Stajyer Sürücü Belgesi Sistemi 81
5.4. Trafik Polisi ve Jandarma Eğitimi 83
5.5. Trafik Eğitiminde Eğitim Teknolojisi Olanaklarından Yararlanma 86
5.5.1. Bilgisayar destekli eğitimi kullanma 88
5.5.2. Trafik eğitiminde video kullanımı 90

6. SONUÇ VE ÖNERİLER 94

KAYNAKLAR 100
EKLER 104
ÖZGEÇMİŞ 126

KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİNDE İNSAN FAKTÖRÜ
(Yüksek Lisans Tezi)

Oktay AKKAYA

GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Haziran 2002

ÖZET

Ülkemizde her yıl binlerce insanımızın hayatını kaybetmesine neden olan trafik kazalarında sürücü, yaya ve yolcu olarak insan faktörünün rolü; hem bilimsel çalışmalarla, hem de her yıl ilgili kuruluşlar tarafından yayımlanan istatistiklerle ortaya konulmaktadır. Bu gerçek, araştırmamızın temel taşını oluşturmuş ve trafik güvenliğinde insan faktörünün yeri ve öneminin araştırılması gereğini ortaya çıkarmıştır. Amacımız, her yıl büyük can ve mal kaybına neden olan trafik kazalarının azaltılmasının yani trafik güvenliğinin sağlanmasının ancak sürücü, yaya, yolcu olarak insan faktörünün trafik ortamındaki olumsuz etkilerinin ortadan kaldırılması ile mümkün olabileceğini ortaya koymaktır.

Çalışmada, önce kazalara etki yönünden insan faktörü içerisinde en fazla öneme sahip sürücüler ; deneyimsiz ve genç sürücüler, yeni sürücülerin tutum ve davranışları, yaşlı araç sürücülerinin güvenliği, trafik kazalarını önlemede bir tedbir olabilecek psikotekniğin tanımı ve kullanım alanları, karayolu trafik güvenliğinin psikoteknik değerlendirmeden beklentileri, sürücü psikolojisi ve sürücülerde kişilik özelliklerinin belirlenmesi, uyuşturucu ve alkol etkisinde araç kullanma, yorgun ve uykusuz araç kullanma konularında ele alınmış, sonra da trafik ortamındaki yayalar ve yolcular; kazalara sebebiyet verme ve kendi güvenlikleri boyutunda incelenerek, insan faktörünün trafik kazalarındaki olumsuz etkisini en aza indirebilecek temel konulardan biri olan sürücü eğitimimiz değerlendirilmiştir. Sonuç olarak, trafik güvenliğini sağlamada belki de en önemli etkenin insan unsuru olduğu gerçeğinden hareketle konuyla ilgili önerilerde bulunulmuştur.

Bilim kodu :
Anahtar kelimeler : **İnsan faktörü, psikoteknik, sürücü psikolojisi, trafik eğitimi, trafik kazaları.**
Sayfa adedi : **126**
Tez yöneticisi : **Doç.Dr. Mehmet EROĞLU**

THE HUMAN FACTOR
IN HIGHWAY TRAFFIC SECURITY
(M. Sc. Thesis)

Oktay AKKAYA

GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY

June 2002

ABSTRACT

The role of human as a driver, pedestrian and passenger in the traffic accidents in which thousands of lives are lost every year has been brought into public view by the statistics of related establishments. This fact has formed the basis of our research and has brought into light that the importance of human factor in traffic security ought to be subject to further research. Our aim is to verify that the traffic accidents in which we lose many livesas well as goods can only be prevented or reduced in number if the negative effect of the human factor (as a driver, pedestrian and passenger) is eliminated.

In the research, first of all the drivers, who have the strongest effect as a part of human factor, were examined in terms of young and inexperienced drivers, attitude and behaviours of new drivers, security of old drivers, description and use of psychotechnique as a means of preventing accidents, the expectations of highway traffic security from the psychotechnique evaluation, driver psychology and determination of drivers characters, driving under the effects of drugs and alcohol, tired and sleepy driving. Secondly, passengers and pedestrians were examined in terms of their own security and as causes of accidents in the traffic environment, and our driver-training, which will be the main precaution in reducing the negative human effect in accidents, was evaluated.
In conclusion, under the light of the fact that human is the most important agent in providing the traffic security, various suggestions on the subject were made.

Science code :
Key words : Traffic education, psychotechnique, driver psychology traffic education, traffic accidents.
Page number : 126
Adviser : Doç.Dr. Mehmet EROĞLU

TEŞEKKÜR

Çalışmalarım boyunca değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren hocam Sn. Doç.Dr. Mehmet EROĞLU'na, zaman zaman tecrübelerine başvurduğum ve yararlandığım hocam Sn. Doç.Dr. Nizami AKTÜRK ve Sn. Yrd.Doç.Dr. M.Kürşat ÇUBUK ve özellikle çalışmalarım sırasında bana maddi-manevi her türlü desteği vererek yardımcı olan biricik eşime ve kızıma, gösterdiği anlayış ve sabırdan ötürü teşekkürü bir borç bilirim.

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge		Sayfa
Çizelge 1.1.	Son 10 yıldaki nüfus ve trafik istatistiklerinin dağılımı	1
Çizelge 1.2.	Kazalara sebep olan kusurlar ve kaza sonuçları 2000	4
Çizelge 2.1.	Yıllar itibariyle sürücü belgeleri sayısı ve artışları	7
Çizelge 2.2.	2000 yıl sonu itibariyle, verildikleri yerler ve sınıflarına göre sürücü belge sayısı	8
Çizelge 2.3.	Yaş ve cinsiyetlerine göre sürücülerin karıştıkları kazalar ve sonuçları 2000	9
Çizelge 2.4.	Sürücü belgelerini aldıkları yerlere göre kazaya karışan sürücüler ve kaza sonuçları 2000	10
Çizelge 2.5.	Öğrenim durumlarına göre sürücülerin karıştıkları kazalar ve sonuçları 2000	10
Çizelge 2.6.	Yaşlı sürücüler için kanuni sürücü belgesini yenileme gereksinimi	21
Çizelge 2.7.	Kişiliğin oluşmasında rol oynayan etkenler	25
Çizelge 2.8.	Alkolden sürücü belgesinin alınmasını gerektiren kural ihlalinde bulunan sürücülerin 1998, 1999 ve 2000 yıllarında ülkemizde dağılımı	33
Çizelge 2.9.	100 ceza puanını dolduran ve sürücü belgesi geri alınanların 1998, 1999 ve 2000 yıllarında ülkemizde dağılımı	34
Çizelge 2.10.	5 kez yönetmelikte belirtilen hız limitini aşan ve sürücü belgesi geri alınanların 1998,1999 ve 2000 yıllarında ülkemizde dağılımı	34
Çizelge 2.11.	Ülkemiz ve İsveç'te 1998 ve 1999 yıllarında toplam sürücü sayıları ve sürücü belgeleri geri alınmaları	34
Çizelge 2.12.	Ülkemizde psikoteknik değerlendirme Avusturya'da olduğu gibi kazaları % 3,82 azaltma durumunda kazancımız	36
Çizelge 2.13.	Avrupa'da araç sürmede alkol limiti	49
Çizelge 2.14.	Günün saatlerine göre kazalar ve sonuçları	52
Çizelge 3.1.	Yaya kusurları sonucu meydana gelen kazalar ve sonuçları	59
Çizelge 3.2.	Türkiye'de ve bazı ülkelerde 1985-1995-1998 yıllarında yayaların karıştıkları trafik kaza sonuçları	60
Çizelge 4.1.	Yolcu kusurları sonucu meydana gelen kazalar ve sonuçları	63

Çizelge 5.1. Ülkelere göre sınav yapıcılarının eğitim süreleri.....70
Çizelge 5.2. Türkiye'de sürücü eğitiminin ders konuları ve süreleri.....76
Çizelge 5.3. Ülkelere göre teorik ve pratik sürücü eğitimi süreleri.....80
Çizelge 5.4. Ülkelere göre stajyer sürücülerin staj süreleri ve sınırlamalar.....82

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil **Sayfa**

Şekil 3.1. 2000 yılında karayolu kullanıcı katagorilerine göre ölüm oranları....56

Şekil 5.1. Sürücü kurslarını takip eden adaylara yapılan anket sonucu....67

Şekil 5.2. Avrupa ülkeleriyle Türkiye'deki sürücü eğitiminin karşılaştırılması....75

Şekil 5.3. Türkiye'de teorik ve pratik eğitim süreleri....76

SİMGELER VE KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış bazı kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklama
TŞOF	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
TAMM	Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü

1.GİRİŞ

Dünyadaki tüm ülkelerde ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde şehirli nüfusun ve otomobil sayısının hızlı artışı, bu hıza yetişemeyen sosyal ve alt yapı trafik kazalarının artışını beraberinde getirmektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığınca hazırlanan karayolu trafik istatistikleri 2000 yılı verilerine göre Türkiye karayollarında 466.385 (maddi hasarlı dahil) trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalar sonucunda 3.941 kişi yaşamını yitirmiş ve 115.877 kişi yaralanmıştır[1].

Trafik kazalarını oluşturan temel unsurların başında insan unsuru gelmektedir. Ülkemize ait istatistikler, kazalarda sürücü, yaya, yolcu olarak insan davranışlarının 1995 yılında % 96.97, 1996 yılında % 98.52, 1997 yılında % 98.58, 1998 yılında % 98.65 ve 1999 yılında % 98.75, 2000 yılında %98.87, ortalama olarak %98 dolayında etkili olduğunu göstermektedir[1] .

Son on yıldaki istatistikler incelendiğinde; araç sayısı, sürücü sayısı ve nüfustaki artışla doğru orantılı olarak 1990-2000 yılları arasında karayolu trafik kazalarında da devamlı olarak bir artış olmuştur (Bkz. Çizelge 1.1.).

Çizelge 1.1. Son 10 yıldaki nüfus ve trafik istatistiklerinin dağılımı [2]

		1990	1999	Değişim %
TÜRKİYE	**Nüfus*1.000**	56.136	64.337	**14,61**
	Araç sayısı*1.000	4.092	8.837	**115,96**
	Kaza sayısı	55.771	63.515	**13,89**
	Ölü sayısı	6.286	4.596	**-26,89**
	Sürücü sayısı*1.000	6.235	13.152	**110,94**

İnsan, sürücü, yaya ve yolcu olarak yolu kullanmakta ve trafiğe katılmaktadır. Trafik ortamı, birbirimize bağımlı olarak hareket ettiğimiz belki de en kalabalık, en yaygın, en tehlikeli tek sosyal ortamdır. Kanun yapıcıdan ve sürücü adayını eğiten

eğitimciden, yolu inşa eden yol işçisine kadar, bu ortamda hizmet veren herkes, aynı zamanda hizmet alan konumundadır. Diğer bir deyişle, trafik ortamında "sorunlu olan", aynı zamanda "sorumlu olandır"[2]. Trafik sistemini bir bütün olarak ele alırsak, bu sistemin en önemli alt sistemi olan insan, diğer alt sistemlerle, diğer bir deyişle kendisiyle, çevreyle ve araçla aynı anda sürekli olarak etkileşim içindedir.

Yolu kullanan olarak insanın; yaşı, beden yapısı, görme, işitme, algılama yeteneği, dikkat muhakeme, tepki hızı, göz-el-ayak koordinasyonu ve takip gibi fiziksel özellikleri, yorgunluk hastalık, risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol gibi tutum-davranış, alışkanlıklarına dayalı kişisel özelliklerden kaynaklanan psikolojik durumu, sosyal yapı, eğitim düzeyi, zeka yapısı, çevre koşullarına uyabilme yeteneği, tecrübe ve bilgi düzeyi gibi özellikleri kazalara karışmada etkili olabilmektedir.

Çevresel koşulların olumsuz olması durumunda bile, bu olumsuzluklara rağmen, tehlikeleri en aza indirmek, aracının ve kendisinin güvenliğini sağlamak, sürücü, yaya ve yolcu olarak bir ölçüye kadar insanın elindedir.

Bunun ilginç bir örneği, Amerika Birleşik Devletleri Yönetimi'nin, Türkiye'deki trafik ortamının yeterince güvenli olmadığı ve bu nedenle Türkiye'ye gideceklerin dikkatli olmaları gerektiğine yönelik uyarılarıdır[2]. Türkiye'ye her yıl ABD'den yaklaşık 500 bin turist ve çok sayıda resmi görevli gelmekte, ABD Yönetimi de Türkiye'ye gelen vatandaşlarına şu uyarıları yapmaktadır: "Türkiye trafiğinde hayatta kalmak için gerekli 3 temel kuralı unutma: özenli, temkinli, dikkatli sür, mümkünse geceleri araç kullanma ve duygularının davranışlarını etkilemesine asla izin verme.

Türkiye'de görevli Amerikalı sürücülerin geçtiğimiz yıllarda geçirdikleri kazaları inceleyen Bölgesel Güvenlik Ofisi (Regional Security Office), bu incelemeden çıkardığı sonuçlarla gelecek yıllarda sürücü güvenliğinin sağlanması, can kayıplarının ve sakatlanmaların engellenmesi için gerekli önlemleri belirlemiştir. İncelemenin en temel çıkarımı; kazaların, tümü olmasa da büyük bir çoğunluğunun önlenebilecek kazalar olmasıdır. Kazaların bir kısmı, yerel bir sürücünün beklenmedik bir şekilde durması ya da dönüş yapması nedeniyle Amerikalı

sürücünün arkadan çarpması, veya Amerikalı sürücüye arkadan çarpılması şeklinde gerçekleşmiştir. "Beklenmedik" hareketler, Amerikan standartlarına göre beklenmediktir; ancak Ankara, İstanbul ve ülkenin diğer kesimlerinde gayet normal karşılanmaktadır.

Bu da göstermektedir ki, trafik kazaları açısından üzerinde önemle durulması gereken unsur, insan faktörüdür. Dünya Bankası'nca gelişmekte olan 42 ülkede gerçekleştirilen yol güvenliği ile ilgili 107 adet projeden elde edilen sonuçlara göre karayolu güvenliğinde etkili olan unsurların ağırlıkları aşağıdaki gibi bulunmuştur[3].

Güvenlik Unsuru	*Ağırlığı (%)*
Karayolu Mevzuatı	5
Karayolunu Kullananların Eğitimi	6
Veri Toplama ve Analizi	9
Taşıt Muayenesi	10
Güvenlik Etütleri	12
Denetleme (Uygulatma)	12
Kuruluşsal Güçlendirme	15
Fiziksel Mühendislik (Yapısal İyileştirme)	31

Yukarıdaki veriler değerlendirildiğinde sonuçların ülkemizdeki mevcut istatistiklerle örtüşmediği görülebilir. EGM'nin 2000 yılı için hazırladıkları istatistikleri incelediğimizde kazalara sebep olmada insan unsurunun etkisi % 98.87, aracın etkisi % 0.46, yolun etkisi % 0.67 olarak belirtilmiştir[1]. Sonuçta bu değerler EK-2'de verilen kaza tespit tutanaklarına göre düzenlenmiştir. Tutanaklar incelendiğinde insan, yol ve araç olarak kusurları bulmak için her ne kadar yeterle bilgi olsa da tutanakları hazırlayan görevlilerin mühendislik bilgisi gerektiren pek çok kusuru değerlendiremediği hesaba katıldığında kaza istatistiklere tam olarak doğru sonuçları gösteremediği değerlendirilebilir. Bu durum göz önünde bulundurularak yola verilecek kusur oranının % 20-25'e yükseleceği varsayılsa bile, bu durum sonucu

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

değiştirmeyecek, insan faktörü yine trafik kazalarına neden olan, en başta gelen unsur olarak karşımıza çıkacaktır.

Çizelge 1.2. Kazalara sebep olan kusurlar ve kaza sonuçları 2000 [1]

A. Toplam kusur sayısı B. Ölümle sonuçlanan kusur sayısı C. Yaralanma ile sonuçlanan kusur sayısı
D. Maddi hasar ile sonuçlanan kusur sayısı E. Ölü sayısı F. Yaralı sayısı

	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%
SÜRÜCÜ ASLİ	385.359	69,66	1.572	33,41	33.050	36,30	350.737	76,68	2.341	36,86	66.626	38,81
SÜRÜCÜ DİĞER	146.858	26,55	2.075	44,10	40.403	44,39	104.380	22,82	2.752	43,33	79.004	46,02
YOLCU	921	0,17	98	2,08	823	0,90	-	147	-	2,31	2.652	1,54
YAYA	13.777	2,49	771	16,38	13.006	14,29	-	819	-	12,90	15.323	8,93
ARAÇ	2.534	0,46	66	1,40	1.223	1,34	1.245	0,27	124	1,95	3.266	1,90
YOL	3.692	0,67	124	2,63	2.530	2,78	1.038	0,23	168	2,65	4.803	2,80
TOPLAM	553.141	100,00	4.706	100,0	91.035	100,0	457.400	100,0	6.351	100,0	171.674	100,00

Bu gerçek, araştırmamızın temel taşını oluşturmuş ve trafik güvenliğinde insan faktörünün yeri ve öneminin araştırılması gereğini ortaya çıkarmıştır. Amacımız, her yıl büyük can ve mal kaybına neden olan trafik kazalarının azaltılmasının yani trafik güvenliğinin sağlanmasının ancak sürücü, yaya, yolcu olarak insan faktörünün trafik ortamındaki olumsuz etkilerinin ortadan kaldırılması ile mümkün olabileceğini ortaya koymaktır.

Bu amaca yönelik olarak, çalışmamızın *I. Bölümde*; konunun önemi hakkında kısa bir değerlendirme yapıldıktan sonra, *II. Bölümde*; kazalara etki yönünden insan faktörü içerisinde % 96.21'lik gibi yüksek bir kusur oranına sahip sürücüler ele alınmıştır. Sürücülerle ilgili ülkemizdeki kaza istatistikleri incelendikten sonra, trafik ortamında; deneyimsiz ve genç sürücüler, yeni sürücülerin tutum ve davranışları, yaşlı araç sürücülerinin güvenliği konuları incelenmiştir. Yine aynı bölümde trafik kazalarını önlemede bir tedbir olabilecek psikotekniğin tanımı ve kullanım alanları, karayolu trafik güvenliğinin psikoteknik değerlendirmeden beklentileri ele alındıktan sonda sürücü psikolojisi ve sürücülerde kişilik özelliklerinin belirlenmesi konularına

değinilmiştir. Sürücüler bölümünün son kısmında ise uyuşturucu ve alkol etkisinde araç kullanma, yorgun ve uykusuz araç kullanma konuları değerlendirilmiştir.

III. Bölümde; trafik ortamındaki yayalar; kazalara sebebiyet verme ve kendi güvenlikleri ve hakları konularında incelenmiştir. *IV. Bölümde* yolcuların trafik güvenliğindeki durumu hakkında genel bir bilgi verilmiştir.

V. Bölümde ise; insan faktörünün trafik kazalarındaki olumsuz etkisini en aza indirebilecek temel konulardan biri olan sürücü eğitimi ele alınmıştır. Sürücü eğitimimizin genel sorunlarına değinildikten sonra trafik kazaları ve sürücü eğitimi ilişkisi ortaya konulmuştur. Yine aynı bölümde sürücü eğitim sistemimiz, dersler ve müfredat programları diğer ülkelerle de karşılaştırılarak incelenmiş ve Avrupa ülkelerinde yürürlükte olan stajyer sürücü belgesi sistemi özet olarak tanıtılmıştır. Eğitim bölümünün son kısmında ise trafiği denetleyenlerin eğitimi konusuna kısaca değinildikten sonra trafik eğitiminde uygulanabilecek bazı teknoloji imkanlarından bahsedilmiştir.

Tüm bu açıklamaların ışığı altında *Sonuç ve Öneriler Bölümü*'nde ise, önceki bölümlerde anlatılan konular hakkında genel bir değerlendirme yapılarak trafik güvenliğini sağlamada belki de en önemli etkenin insan unsuru olduğu gerçeğinden hareketle konuyla ilgili önerilerde bulunulmaya çalışılmıştır.

2. SÜRÜCÜLER

Ülkemize ait trafik istatistikleri incelendiğinde; meydana gelen toplam kazaların % 96.21'i, ölümlü kazaların % 77.81'i, yaralanmalı kazaların % 80.69'u sürücüden kaynaklanan kusurlar nedeniyle oluşmuştur (Bkz. Çizelge1.2.). Görüldüğü gibi, trafik kazalarındaki en önemli unsur sürücülerdir.

Sürücü, yaya ve yolcu olarak insanların kazada etkili olan davranışı, esas olarak kurallara uymamaktır. Kural dışı davranış ise, bilgisizlikten, ya da kurallara bilinçli olarak uyulmamasından ileri gelmektedir.

Sürücülerin kuralları bildikleri halde ihlal etmelerinin temel olarak iki nedeni vardır[4] :

1-Sürücülükle ilgili, dikkat, konsantrasyon, muhakeme yeteneği, hafıza, algı ve refleks gibi yeteneklerin yeterli düzeyde olmaması: Bu yeteneklerinde sorun olan sürücülerin, özellikle virajlarda, kavşaklarda hız ayarlayamama, yandaki ve öndeki araçla mesafeyi ayarlayamama, hız limitlerine uymama gibi nedenlerle kazalara karıştıkları tespit edilmiştir.

2-Kişinin kendisine, yaşamına, diğer insanlara, trafik kurallarına yönelik tutumları, inanç ve alışkanlıklarının olumsuz olması: Güvenlik bilinci gelişmemiş, sosyal sorumluluk duygusuna yeterince sahip olmayan, risk alma isteği yüksek, kendini kontrol etmede sorun yaşayan kişilerin trafik ortamında da hız ihlali, alkollü araç kullanma, emniyet kemeri takmama gibi suçları sıklıkla işledikleri tespit edilmiştir.

Trafik kazalarına neden olan sürücü asli kusurları önem sırasına göre şöyle sıralanabilir: Arkadan çarpma, kavşaklarda geçiş önceliğine uymama, doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma, manevraları düzenleyen genel şartlara uymama, park etmiş araçlara çarpma, şeride tecavüz etme, kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya görevli memurun dur işaretinde geçme, geçme yasağı olan yerlerde geçme, taşıt giremez işareti veya bölünmüş yolda karşı yöne ait yol bölümüne girme,

kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama, yerleşim birimleri dışındaki taşıt yolu üzerinde park etme veya duraklama[1] .

Trafik kazalarına neden olan sürücü tali kusurları ise önem sırasına göre şöyle sıralanabilir: Aşırı hızla araç kullanma, uykusuz, yorgun hasta, dalgın olarak araç kullanma, alkollü olarak araç kullanma, hatalı şekil veya yerde yük ve yolcu alma-indirme, trafiğe uygun olmayan araçla yola devam etme, hatalı şekil veya yerde yük ve yolcu taşıma, araçta çekme halatı takoz zincir bulundurmama, dur işaretinde durmama, araçta reflektör bulundurmama[1] .

Ülkemizde, artan taşıt miktarına paralel olarak sürücü belgesi alan sürücü sayısında da her yıl önemli bir oranda artış olmaktadır. Yıllar itibariyle sürücü belgelerindeki artış Çizelge 2.1.'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.1.'den de anlaşılacağı üzere, sürücü belgesi sayısında her yıl ortalama % 10 civarında bir artış olmaktadır. Bu da, her yıl aynı oranda yeni sürücünün trafiğe katılması anlamına gelmektedir. Yani her yıl yeterli deneyimi olmayan yeni sürücülerin trafik ortamına katılması söz konusudur.

Çizelge 2.1. Yıllar itibariyle sürücü belgeleri sayısı ve artışları [1]

A.Sürücü Belge Sınıf Sayısı	B.Bir yıl öncesine göre artış sayısı	C. Bir yıl öncesine göre artış	oranı (%)
	A	B	C
1990	6.235.196	716.095	**12,97**
1991	6.778.291	543.095	**8,71**
1992	7.465.559	687.268	**10,14**
1993	8.162.959	697.400	**9,34**
1994	8.794.843	631.884	**7,74**
1995	9.388.630	593.787	**6,75**
1996	10.242.628	853.998	**9,10**
1997	11.297.235	1.054.607	**10,30**
1998	12.277.101	979.866	**8,67**
1999	13.151.950	874.849	**7,13**
2000	14.109.116	957.166	**7,28**

Verildikleri yerler ve sınıflarına göre sürücü belge sayısı ve oranları Çizelge 2.2.'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.2. 2000 yıl sonu itibariyle, verildikleri yerler ve sınıflarına göre sürücü belge sayısı [1]

EMNİYET				SÜRÜCÜ OKULU				TOPLAM	
	ERKEK	KADIN	TOPLAM	ERKEK	KADIN	TOPLAM	ERKEK	KADIN	TOPLAM
A1	32.022	88	32.110	20.888	221	21.109	52.910	309	53.219
A2	118.656	318	118.974	244.388	812	245.200	363.044	1.130	364.174
B	**2.796.170**	**437.343**	**3.233.513**	**4.579.910**	**1.462.634**	**6.042.544**	**7.376.080**	**1.899.977**	**9.276.057**
C	469.544	56	469.600	973.776	732	974.508	1.443.320	788	1.444.108
D	3.216	5	3.221	5.969	17	5.986	9.185	22	9.207
E	**1.065.421**	**217**	**1.065.638**	**1.467.146**	**1.255**	**1.468.401**	**2.532.567**	**1.472**	**2.534.039**
F	332.963	55	333.018	59.348	219	59.567	392.311	274	392.585
G	5.663	16	5.679	11.149	8	11.157	16.812	24	16.836
H	3.597	34	3.631	14.228	971	15.199	17.825	1.005	18.830
K	7	-	7	50	4	54	57	4	61
TOPLAM	**4.827.259**	**438.132**	**5.265.391**	**7.376.852**	**1.466.873**	**8.843.725**	**12.204.111**	**1.905.005**	**14.109.116**

Çizelge 2.2.'de görüldüğü gibi, kadınların genellikle B sınıfı, erkeklerin ise B ve E sınıfı sürücü belgesi aldıkları anlaşılmaktadır. 2000 yılı sonu itibariyle, toplam 14.109.116 sürücü belgesinden 12.204.111'i erkek, 1.905.005'i kadın sürücüye aittir. Diğer bir deyişle, sürücü belgelerinin % 86.5'i erkek sürücülere, % 13.5'i ise kadın sürücülere aittir. Çizelge 2.2. değerlendirildiğinde, ayrıca, sürücü belgelerinin % 62.7'sinin özel sürücü kursları tarafından verildiği görülmektedir.

2000 yılı itibariyle cinsiyetlerine göre sürücülerin karıştıkları kazalar Çizelge 2.3.'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.3.'den de anlaşılacağı üzere, sürücü belgelerinin % 13'üne sahip kadın sürücülerin kazalara karışma oranı % 3.26'dır. Kadın sürücülerin daha dikkatli ve duyarlı sürücüler olduğu kanısını, bu oranlar da pekiştirmektedir.

Çizelge 2.3. Yaş ve cinsiyetlerine göre sürücülerin karıştıkları kazalar ve sonuçları 2000 [1]

A. Kazaya karışan toplam sürücü sayısı B. Ölümlü kazaya karışan sürücü sayısı C. Yaralanmalı kazaya karışan sürücü sayısı D. Maddi hasarlı kazaya karışan sürücü sayısı E. Ölen sürücü sayısı F. Yaralanan sürücü sayısı										
	ERKEK (Ölümlü + Yaralanmalı)					KADIN (Ölümlü + Yaralanmalı)				
	A	B	C	E	F	A	B	C	E	F
6-10.	291	14	277	11	266	33	2	31	2	30-
11-15.	1.168	40	1.128	26	982	43	4	39	2	38-
16-20.	7.062	160	6.902	68	4.111-	205	1	204	1	114-
21-25.	13.112	452	12.660	110	5.598	622	16	606	3	312-
26-30.	16.453	786	15.667	212	6.434-	688	15	673	5	300-
31-35.	14.839	707	14.132	198	5.754	544	11	533	5	240-
36-40.	13.572	728	12.844	212	5.229-	428	14	414	7	170-
41-45.	10.298	576	9.722	179	3.939	289	9	280	5	113-
46-50.	7.190	401	6.789	132	2.749	146	4	142	1	61 -
51-55.	4.057	226	3.831	83	1.625	72	1	71	1	32-
56-60.	1.976	111	1.865	49	846	39	2	37	1	17-
61-65.	1.178	58	1.120	29	556	17	-	17	-	0-
66-70.	758	47	711	33	379	6	-	6	-	-
70'den büyük	406	23	383	20	223	8		8	-	5-
BELİRSİZ	2.439	111	2.328	53	-	61	3	58	-	48-
TOPLAM	94.799	4.440	90.359	1.415	40.058-	3.201	82	3.119	33	1.494-

Bu konuda yapılan araştırmalar, erkeklerin kadınlara göre daha fazla risk alma eğilimine sahip olduğu, saldırgan, bağımsız, yarışkan, maceraperest vb. davranış özelliklerini trafikte daha fazla gösterdikleri ve kazalara zemin hazırladıkları ortaya çıkmaktadır.

Sürücülerin yaş durumunun trafik kazaları açısından değerlendirilmesi Çizelge 2.3. 'de gösterilmiştir. Çizelgeden de anlaşılacağı üzere, trafik kazalarına karışan sürücülerin 26-30 yaşları arasında yoğunlaştığı ortaya çıkmaktadır.

Sürücü belgelerini aldıkları yerlere göre kazaya karışan sürücüler ve kaza sonuçları Çizelge 2.4.'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.4.'den de anlaşılacağı üzere, 2000 yılı sonuna kadar sürücü belgelerinin % 62.7'sini veren sürücü kurslarında sürücü belgesi alanların %59'31'i trafik kazalarına karışmıştır. Sürücü belgelerinin son yıllarda genellikle özel sürücü kursları tarafından verildiği düşünülürse, özel sürücü kurslarının güvenli trafik ortamının oluşmasında beklenen katkıyı sağlamadığı söylenebilir.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Çizelge 2.4. Sürücü belgelerini aldıkları yerlere göre kazaya karışan sürücüler ve kaza sonuçları 2000 [1]

A. Toplam kusur sayısı B. Ölümle sonuçlanan kusur sayısı C. Yaralanma ile sonuçlanan kusur sayısı
D. Maddi hasar ile sonuçlanan kusur sayısı E. Ölü sayısı F. Yaralı sayısı

	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%
EMNİYET	302.724	36,00	1.675	37,04	29.658	31,73	271.391	36,53	483	33.36	10.886	26,20
ÖZEL	498.831	59,31	2.034	44,99	46.835	50,10	449.962	60,55	535	36.94	18.673	44,93
ASKERİ	1.357	0,16	7	0.15	83	0,09	1.267	0,17	2	0.14	-	-
YABANCI	5.075	0,60	43	0,95	879	0,94	4.153	0,56	10	0,69	377	0,91
BELİRSİZ	33.024	3,93	763	16,87	16.023	17,14	16.238	2,19	418	28,87	11.616	27,96
TOPLAM	841.011	100,00	4.522	100,00	93.478	100,00	743.011	100,00	1.448	100,00	41.522	100,00

Öğrenim durumlarına göre sürücülerin karıştıkları kazalar ve sonuçları Çizelge 2.5.'de gösterilmiştir.

Çizelge 2.5. Öğrenim durumlarına göre sürücülerin karıştıkları kazalar ve sonuçları 2000 [1]

A. Kazaya karışan toplam sürücü sayısı B. Ölümlü kazaya karışan sürücü sayısı C. Yaralanmalı kazaya karışan sürücü sayısı
D. Maddi hasarlı kazaya karışan sürücü sayısı E. Ölen sürücü sayısı F. Yaralanan sürücü sayısı

	A	%	B	%	C	%	D	%	E	%	F	%
İLKOKUL	48.018	49,00	2.244	49,62	45.774	48,96	275.754	37,12	548	37,84	19.461	46,83
ORTAOKUL	11.258	11,49	398	8,80	10.860	11,62	113.779	15,31	72	4,97	4.245	10,22
İLKÖĞRETİM	1.268	1,29	38	0,84	1.230	1,32	16.139	2,17	10	0,69	558	1,34
LİSE	18.055	18,42	490	10,84	17.565	18,79	214.737	28,90	99	6,84	6.856	16,50
YÜKSEKOKUL	8.809	8,99	264	5,84	8.545	9,14	122.602	16,50	87	6,01	3.123	7,52
BELİRSİZ	10.592	10,81	1.088	24,06	9.504	10,17	-	-	632	43,65	7.3C9	17,59
TOPLAM	98.000	100	4.522	100	93.478	100	743.1111	100	1.448	100	41.552	100

Çizelge 2.5.'den de anlaşılacağı üzere, ilkokul mezunlarının kazalara karışma oranı % 49 gibi yüksek bir orandır. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki; öğrenim durumu ile kazalara karışma oranı arasında % 100 doğru orantılı bir ilişki yoktur. J. Okullar K.lığı'nda subay, astsubay, uzman çavuş, sivil memur, erbaş ve er olmak üzere toplam 110 kişi üzerinde yaptığımız " Sürücü Tanıma Anketi" ne göre de öğrenim

durumlarına ile kazaya karışmaları arasındaki ilişki incelendiğinde hemen hemen hepsinde kazaya karışma oranı % 50 gibi bir oran çıkmıştır (Bkz. Ek-1; Öğrenim durumu-Kaza İlişkisi). Aslında kazalarla doğru orantıyı insanların kuralları algılama ve kabullenme dereceleriyle direk olarak kurabiliriz. Nitekim bazı sürücülerin öğrenim düzeyleri yüksek olmasına rağmen bazı sebeplerle(kuralları saçma, gereksiz bulma veya kural koyucularla denetleyenleri kendinden aşağı görme gibi.) özellikle kurallara uymadıkları söylenebilir. Ancak bütün bunlara rağmen yine de trafik ortamının değişik boyutlarıyla algılanabilmesi için sürücü belgesi almak isteyenlerin en az ortaokul mezunu olmaları gerekmektedir.

2.1. Deneyimsiz ve Genç Sürücüler

Yapılan çalışmalar, deneyimsizlik nedeniyle kazalardaki hata payının ilk yıl % 30, ikinci yıl % 17 ve üçüncü yıl % 11 olduğunu belirlemiştir[2]. Ayrıca güvenli araç kullanmada etkili olduğu bilinen, dikkat, konsantrasyon, el-ayak-göz koordinasyonu, hız-mesafe tahmini gibi doğuştan gelen yeteneklerin de araç kullandıkça ve zamanla geliştiği saptanmıştır. Örneğin, doğru şerit seçimi ve şerit değiştirme, yandaki araçla mesafe ayarlama davranışlarını etkileyen çevresel görüş yeteneği, araç kullandıkça gelişen bir yetenektir.

Çevresel görme ile trafik ortamını fark eden sürücü, doğrudan görme ile görüp, tanır. Örneğin, sürücü, sağ gözünün köşesinde bir şey fark eder, başını ve gözünü çevirdiği zaman gördüğünün ne olduğunu anlar; sözgelişi, bir minibüs az sonra yolunu kesecektir. Diğer bir deyişle, çevresel görme ile sürücü herhangi bir şeyi açık seçik görmez ama o nesneyi fark etmiş olması son derece büyük önem taşır. Bir sonraki davranışını, çok kısa bir sürede, o açık seçik göremediği ama varlığını fark ettiği nesneye göre ayarlar[5].

Çevresel görüş yeteneği yetersiz olan ya da deneyimsizlik nedeniyle bu yeteneği yeterince gelişmemiş olan sürücüler, akan trafik ortamında şerit değiştirirken ya da viraj alırken hatalı davranışlar yaparlar. Yandaki araçla mesafeyi ayarlayamadıkları

için hem kendileri hem de diğer sürücüler için tehlike yaratırlar. Yine gelişmiş ülkelerdeki uygulamalardan da bilinmektedir ki, ehliyet alındıktan sonraki ilk yılda deneyimsiz sürücü, araçla ve trafik ortamı ile uyum sağlamada yeterince deneyim kazanmadığı için, yasal olarak belirlenmiş olan 0.50 promil ve altı alkole bile tolerans gösterememekte ve kazalara sebebiyet vermektedir[2].

Yukarıda kısaca belirtilen nedenlerden dolayı, yeni ehliyet alan deneyimsiz sürücülerin, ilk iki yıl gözetim altında tutulmaları, ülke trafik güvenliği açısından yaşamsal önem taşımaktadır. Avusturya, Almanya ve İngiltere gibi gelişmiş ülkelerde yeni sürücülere ilk iki yıl için "geçici sürücü belgesi" verilmekte ve bu süre boyunca yeni sürücüler için diğerlerinden farklı yaptırımlar uygulanmaktadır. Örneğin, Avusturya ve Almanya'da "geçici sürücü belgesine" sahip sürücüler için yasanın izin verdiği alkol miktarı 0 (sıfır) promildir. Kanında 0.10 promilin üzerinde alkol olduğu tespit edilen "geçici sürücü belgesine" sahip sürücünün "geçici belge" süresi bir yıl uzatılır, ayrıca "sürücü davranışı geliştirme" programına yollanır. Bu uygulama, kaza yerinden kaçma, ters yöne girme, ışık ihlali, hız ihlali gibi kazalara neden olduğu tespit edilmiş olan on dört kural ihlali için de geçerlidir[2]. Konuyla ilgili ayrıntılı bilgi beşinci bölüm "Stajyer Sürücü Belgesi Sistemi" alt konu başlığında verilecektir.

Ülkemizde her yıl yaklaşık bir milyon kişi ehliyet almakta ve trafiğe deneyimsiz/yeni sürücüler olarak katılmaktadır. Bu sürücülerin aynı zamanda trafikte en riskli yaş grubu sayılan 18-24 yaş grubunda oldukları da dikkate alınırsa, ülkemizde her yıl yaklaşık bir milyon, kazaya karışma riski olan sürücünün trafik ortamına katıldığını kabul etmek gerekir.

2.1.1. Yeni sürücülerin tutumları ve davranışları

Yeni sürücülerin öncelikle gösterdikleri davranış tarzı, alıştırma yapmak için araba sürmeleridir. Diğer önemli iki tipik tutumları ise yüksek rizikoya girme eğilimleri ve korku eşiğini aşarak objektif tehlikeyi tanımama olmaktadır. Bunun yanında toplum içindeki sosyal normlara karşı olan davranışları da etkili olmaktadır. Olumsuz

öğrenme dediğimiz olay onları tipik davranışları göstermesine yol açmaktadır. Mesela, aşırı hız yaptıklarında ve polis tarafından yakalanmadıklarında davranışlarını tekrarlamaktadırlar. Aşırı hız 18 - 24 yaş grubunun en tipik davranışlarıdır ki yoldan çıkmaya ve savrulmaya sebep olmaktadır. Yeni sürücü diye nitelendirilen kişiler 100.000 km' den sonra sübjektif güvenlik dediğimiz alışkanlıklarından çıkıp objektif güvenliğe girerler[6].

Trafik güvenliği de, trafik güvensizliği de sonuçta bireysel davranışın bir sonucudur. Her ne kadar bireyler arası farklılıklar söz konusu olsa bile, güvenli veya güvensiz sürücü davranışı büyük ölçüde tecrübeye dayanmaktadır. Dolayısıyla trafik güvenliğini artırma açısından acemi sürücülerin özel öğrenme koşullarını göz önünde tutmak çok önemlidir. Bunu yaparken, durumsal ve bireysel öğrenme koşullarını ayırt etmek gerekir.

Durumsal koşullar trafik durumu ile başedebilme becerilerini kazanma gereğince belirlenmektedir. Bireysel öğrenme koşulları ise öğrenmeyi kolaylaştırıcı veya zorlaştırıcı kişisel etmenlerden oluşur. Bu etmenler kişiye özgün olabildikleri gibi, bazı sosyal gruplar (örneğin, yaş grupları) için de tipik olabilirler. Motorizasyonun artması ile birlikte, acemi sürücü sorunu genç acemi sürücüler grubunda yoğunlaşmaktadır, zira bunların acemi sürücüler arasında oranı devamlı artmaktadır.

Ülkemizde 2000 yılında 16-25 yaş grubundan kazaya uğrayanların oranı % 22, kazalar sonucunda ölüm oranı ise % 14'dür. Çizelge 2.3. incelendiğinde; ülkemizde özellikle 26-30 yaş grubunda bu oranın daha fazla olduğu görülebilmektedir.

Genç acemi sürücülerin sorunu nerede yatıyor? Bir yandan bu grup tüm kaza istatistiklerinde beklenenin üstünde temsil edilirken, diğer yandan genç acemi sürücüler sorunu, bu davranış özelliğinin temelinde durumsal koşulların mı, bireysel öğrenme geçmişinin mi yattığı sorusunu çağrıştırıyor. Başka bir deyişle, sebep eksik olan sürücü tecrübesinde mi yatıyor, yoksa yaş grubuna özgün özelliklerde mi? Bilimsel araştırmalardan edinilen bulgulara göre, her iki sebep de geçerli olarak düşünülmelidir. Ancak bu demek değildir ki, bir sebebe bir diğeri ekleniyor; aksine

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

iki sebep de birbirleriyle karşılıklı etkileşim içinde düşünülmelidir. Yani, yaşa özgün özellikler belli tecrübelere yol açarken, belli tecrübeler de yaşa özgün şekilde işlem görüyor. Yaşın etkisi mi, tecrübenin etkisi mi daha ağır basıyor? Bu soru kuramsal açıdan her ne kadar ilginç olsa bile, pratik açıdan ikincil derecede önem taşımaktadır. Çünkü acemi sürücülerin arasında gençlerin payı çok yüksek olduğundan, acemi sürücüler sorunu daha çok genç sürücüler sorununa dönüşmektedir.

Bu yüzden genç sürücülerin trafik davranışı için önemli olabilecek yaşlarına özgün koşullar incelenmelidir. Bu yaşa özgün genel bir tutum deneme davranışıdır. Bu tutum, genç insanın kendisini tanıma isteği, bu amaçla kendi olanaklarını ve sınırlarını denemek istemesi olarak tanımlanabilir[7]. Bu temel tutumun trafik davranışı üzerindeki etkisini ve önemini kavramak kolaydır. Nitekim hız sınırlaması konusunda bazı tutum araştırmaları da bunu göstermektedir.

Yaşa özgün diğer bir özellik "riski göze alma derecesidir", bunun altında iki değişik sebep yatabilir: bir yandan daha çok riski göze almak korku eşiğin yüksekliğinden kaynaklanabilir; yani, tehlikeli durumlar daha az ürkütücü olarak algılanmakta ve riskin kendisi zevk vermektedir. Diğer yandan gerçek tehlikenin kavranmamasından dolayı da riski göze alma derecesi yüksek olabilir. Ampirik bulgulara bakıldığında, ikinci olarak sayılan sebep daha ağır basmaktadır[8]. Genç sürücüler kendi davranışları ile ilgili olarak riski göze alma derecesine az önem vermektedirler.

Örneğin yaptığımız ankette " Sürücünün kullandığı aracın model ve teknik özellikleri arttıkça riski göze alma oranı artar ma, azalır mı?" şeklinde sorulan bir soruya ankete katılanların % 79.1'u "evet artar", % 20.9'u "hayır azalır" demiştir. Bu oran 18-25 yaş grubunda % 59 olmasına rağmen bu gerçeği bile bile " Aracınızın teknik özellikleri ve modeli arttığında davranışlarınızda nasıl bir değişiklik olur?" sorusuna % 37'si " kendime güvenim artar", % 16'sı "daha hızlı giderim" diyerek riski göze almışlardır (Bkz. Ek-1, s.119,121).

Bu konuda yaşa özgün kişilik etkenleri (düşük duygusal stabilite, düşük seviyede bilinçli davranış denetimi ve yüksek ruhsal gerginlik gibi) de düşünülmeli, zira

bunların birleşimi psişik bir kaza yatkınlığına sebep olmaktadır. Ancak vurgulamak gerekir ki, bir çok kişilik özelliği (örneğin; riski göze alma derecesi, rekabetten zevk alma, ihtiras, ciddiye almama ve iyimserlik gibi) tipik gençlik özellikleri olarak başka yaşam alanlarında (örneğin; spor ve meslek hayatında) özellikle olumlu olarak görülmektedir. Ancak aynı özellikler trafik ortamında tehlike yaratabilir[6].

Yaşa özgün ve önemli özellikler tecrübeye bağımlı tutumlarda göze çarpmaktadır. Bu tutumlar arasında aracın işlevi hakkındaki yaklaşımın, bir yandan genel, bir yandan da bireysel motorizasyon yaşı ile değişime uğradığı sanılmaktadır. Çoğu gözlemler bu tutumun ilk başta yeni olarak yaşanan olanak zenginliklerinden doğan hayranlıktan, ancak yavaş yavaş aracın kullanım işlevine doğru geliştiğini göstermektedirler. Böylece aracın algılayışındaki uzun süre hakim olan ve hareketlilik, bağımsızlık ve statü yükselişini simgeleyen yaklaşımın yerine, yavaş yavaş, çoğu kez düş kırıklıkları ve gerçek tecrübeler sonucunda, faydalı bir kullanım nesnesi algılayışı geçer. Ancak bastaki hayranlık etkilerine önem vermek gerekir. Çünkü, bundan dolayı genç sürücü aracın performans yeteneğini kişisel performans yeteneği olarak algılayabilir[9].

Tutumlar arasında bireyler üstü davranış normları ile ilgili olanlar sayılmalı. Sadece gelişim psikolojisi açısından değil, mantığın da söylediği şudur ki, genç insan önce kendi toplumunun normlarını benimsemeli. Bu benimseme eleştirisel bir süreçtir ve bu süreç genç insanın toplum normları ile yaptığı somut tecrübelerle tanımlanır. Trafikte bu tecrübelerin çoğu deneme ve yanılma yöntemiyle edinilir. Bilhassa "olumsuz öğrenme" yöntemi hakimdir: başarısızlıkla sonuçlanmayan ancak normlara ters düşen bir davranış (örneğin; cezalanmadan hız sınırını aşmak gibi), ne kadar sık başarıyla sonuçlanırsa, o denli kolay alışkanlık halini alabilir ve normları görmemezlikten gelme tutumuna yol açabilir[6].

Ancak bu yaş grubunun tehlikeye yatkın olmasını gerektirmeyen başka yaşa özgün özellikler de mevcuttur. Araç sürücülüğün ön koşulları olan bu yetenekler şunlardır: görsel algılama, oryantasyon, dikkat, tepki süresi ve zeka. Bu özellikler bilhassa bu yaş grubunda en uygun şekilde gelişmiştir. Ancak bu ön koşulların sürücü

davranışına olan etkisi performans motivasyonu ile ilişkindirler. Bu motivasyon ise yukarıda sözü geçen kişilik özellikleri ve tutumların birleşimine bağlıdır. Bunun yanında sözü geçen performans avantajları ile sürücü davranışı arasında ters orantılı bir ilişki de söz konusudur. Bazı durumlarda var olan performans avantajları tehlikeli bir aşırı öz güvene yol açabilir. Bu düşünce yukarıda verilen anket istatistikleri tarafından da desteklenmektedir.

18 - 24 yaş arası sürücülerin kaza nedenlerine bakıldığında bu olgu daha da belirginleşiyor. Burada aşırı hız açıkça ön planda bulunmakla beraber, aşırı hız sonucu kaymalar ve yoldan çıkmalar kaza nedenleri olarak görülmektedirler. Tehlikeler görülmemekten çok, uygun şekilde değerlendirilmemektedir. Genç sürücülerde sık sık kaza nedeni olarak virajda kesmeler, sağ taraftan gitmeme ve araç yetersizliği (bilhassa fren ve lastik) görülmektedir.

Bir yandan bu tür kaza nedenlerine, diğer yandan genç sürücülerde mevcut olan en uygun performans yeteneklerine bağlaşık olarak bakıldığında, genç ve acemi sürücülerin, mevcut yeteneklerini uygun olmayan şekilde kullandıklarından dolayı tehlikenin arttığı sonucunu çıkarmak mümkündür. Aracın hızını belirlemek neredeyse klasik bir beklenti durumu. Bu sayede amaç ayrılıkları çok yoğun şekilde yaşanıyor ve araç hızı sayesinde tecrübesiz sürücünün aracın performans yeteneğinle özleşleşmesi yoğun biçimde destekleniyor. Her tür sürücü davranışın yönlenmesi başarı ve başarısızlık ihtimalinin sezilişine dayanarak belirlenmektedir[9]. Genç acemi sürücülerde evvelden de belirttiğimiz tutumlardan dolayı iyimser sezimler (antisipasyonlar), savunmacı sürücülüğün kapsamındaki tehlike ihtimalleri sezinlerinden daha ağır basıyor.

Acemi sürücülerin durumsal öğrenme koşulları sürücü eğitimi ve ehliyet sınavıyla başlar, sürücülüğün ilk gününden itibaren tüm sürücülük hayatı boyunca devam eder. Bu yüzden ilk başta sürücü sistematik şekilde aracın kullanımını öğrenmeye çalışırken, trafikte standart durumlarda uyumla davranmaya çalışır. Bu sistematik ve temel öğrenme aşamasından sonra işe, değişik trafik ve tehlike durumlarıyla sistematik olmayan bir şekilde tanışılır. Ancak bu durumlar sürücü eğitiminde olduğu

gibi eğitim durumları değil, ciddi durumlardır. Örneğin, kırsal kesimde eğitim gören bir sürücü adayı büyük kent trafiği ile tanışamaz. Bu sürücünün ne zaman kent trafiğine katılacağı kent trafiği ile baş edebilme derecesine bağlı değildir. Tam tersine kent trafiğine katılması cesaretine bağlı kalmaktadır. Bu demektir ki, acemi sürücümüz riskten uzak kalmayı öğrenmeden önce belli bir riski göze almalı. Bu eğitimsel ilke trafikte hayati tehlikelere yol açabilir. Ama bu ilkeye dayanarak acemi sürücü en sık rastlanan kritik trafik durumlarını ve bunların çeşitlerini başarı veya başarısızlıkla tanımış olana kadar öğrenir. Bu acemi sürücülük aşamasının yaklaşık ilk 100.000 sürücü kilometresini kapsadığı düşünülmektedir. İşte bu nokta, iki aşamalı çağdaş sürücü eğitiminden yola çıkılmalıdır, zira tüm acemilik aşaması dört değişik acemilik sürecine ayrılabilir[6].

İlk basamak sübjektif güvensizlik olarak belirlenebilir. Bunun sonucunda kritik durumlardan kaçınma davranışı gözlenebilir. Kaçınmaktan dolayı da bu acemilik basamağında kaza oranı fazla yüksek değildir.

Asıl kritik acemi basamağı ikincisidir. İlk basamakta fazla tehlikeli durumlar ve kazalar yaşanmadığından sübjektif güvenlik duygusu aniden ve yoğun şekilde artar: acemi artık acemi olmadığını düşünür ki, objektif bakıldığında bu kişinin trafik güvenliği konusunda kayda değer bir artış olmamaktadır. Sübjektif ve objektif güvenlik arasındaki bu fark genç acemi sürücülerinde kaza oranının beklenenin üstünde olmasını açıklar. Bu ikinci basamağın başlangıç noktası yaşa bağımlıdır: genç acemi sürücüler bu basamağa çok daha erken, bazen bir kaç hafta sürücü tecrübesinden sonra geçerken, daha yaşlı acemi sürücüler bazen aylarca ilk basamakta kalırlar. Nitekim yapmış olduğumuz ankette kendisini sadece ilk üç ayda acemi sürücü olarak nitelendiren % 67 oranındaki 18-25 yaş grubunun % 39'u trafiğe çıktıklarında kazaya karışmışlar ve bunların % 23'ü kaza sebeplerini sürücü tecrübesizliği olarak belirtmişlerdir. (Bkz. Ek-1, s.115,118,121,123). Bu da göstermektedir ki, genel olarak objektif sürücü güvenliğine ulaşmadan önce özellikle genç sürücüler kendilerini iyi birer sürücü olarak nitelendirebiliyorlar.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Halbuki objektif sürücü güvenliği yavaş yavaş artmaktadır. Üçüncü basamakta yaklaşık 100.000 sürücü kilometresinden sonra objektif ve sübjektif güvenlik birbirine uygun düzeyde orantılıdır. Bu denge sadece objektif güvenliğin artmasıyla değil, sübjektif güvenlik duygusunun azaltılmasıyla da kurulabilir.

Nihayet dördüncü basamakta acemi aşamasının aşılması mümkün olabilir. Sürücü davranışında sübjektif güvenliğin karşısında objektif güvenlik daha ağır basmaktadır. Sürücü artık kendisinin sübjektif güvenlik duygusuna şüpheyle bakmaktadır ve bu duygunun hakim olmasını engeller. Bu şüphe ise, savunmacı sürücülüğün, yani tehlike durumların sezisi ve böylece azaltılmasının temelidir.

Ancak acemi sürücünün tanımı sadece tarifiyle sınırlı kalmıyor. Asıl amaç, bu tanımdan yola çıkarak acemi sürücünün eğitimiyle ilgili sonuçlara varmaktır. İki aşamalı eğitimin anlamı bu şekilde daha iyi görülebilir: temel eğitim (yani bilinen sürücü eğitim aşaması) ve ilk acemilik basamağını kapsayan bir zamandan sonra (yani 6-12 ay sürücülük tecrübesi yaşandıktan sonra) ikinci bir eğitim süreci düşünülmelidir. Burada bilhassa objektif ve sübjektif serüven arasındaki fark ele alınmalıdır.

Bu ikinci eğitim programının içeriği bazı örneklerle izah edilebilir [6] :

- Acemi sürücülerin uğradığı kazaların analizi sonucuna göre, bilhassa hız, araç geçme ve aracın bakımı konu edilmesi gerekir.
- Genç acemi sürücü yaşın verdiği tutumundan dolayı başkalarının tecrübelerinden yararlanmak istemez. Bu yüzden eğitimde sürücünün kendisinin belli davranış türlerin avantaj ve dezavantajlarını keşfedebileceği yöntemler tercih edilmeli.
- Genç acemi sürücüde baskın olan benmerkezci durum algılayışı "Bakış açısı farklılığı" (yani aynı olayı değişik kişilerin açısından görmeye çalışmak) sistematik şekilde eğitilerek azaltılmalı.
- Sürücü motorizasyonun gelişmesiyle hayranlık tepkilerinin sebep ve sonuçları hakkında aydınlatılmalı.

- Somut örneklerle bireysel çıkarları kati şekilde korumaya çalışmanın, trafik sisteminin işlemini ve sonuçta kişinin kendi amaçlarını da engelliyeceği gösterilmeli.
- Bilhassa genç acemi sürücü teknik performans yeteneklerin nispi önemi hakkında bilgilendirilmeli ve buna karşın davranış sonuçları sezisinin önemi vurgulanmalı.
- Sistematik tehlike bilgisi eğitiminin değişik yöntemleriyle tehlikeden korkmak değil, tehlikeye uygun saygıyı göstermek olduğu öğretilmeli.

Bir çok ülkede geliştirilen iki aşamalı eğitimin amacı, ilk 100.000 sürücü kilometresinde deneme ve yanılma ilkesine dayanan öğrenim için harcanan zamanı kısaltmak ve içerik olarak odaklaştırmaktır. Ne zaman ve hangi şartlar altında tehlikeli durumlarla karşı karşıya gelineceği artık tesadüfe bırakılmamalı ve sürücüde yaşadığı tehlikelerle başa çıkmayı öğrenmeli; tehlikeli durumları zamanında görmeyi ve bu durumlardan kaçınmayı öğrenmek çok daha önemlidir.

2.2. Yaşlı Araç Sürücülerinin Güvenliği

İçinde AB ülkelerinin de bulunduğu, dünyanın gelişmiş ülkelerinde ortalama ömür süresi yükselmektedir. Bunun doğal bir sonucu olarak da nüfustaki yaşlı insanların oranı genel nüfus artışına göre daha hızlı bir şekilde yükselmektedir. Üstelik bu yaşlı insanlardan ehliyet sahibi, özellikle yaşlı bayanların sayısı geçtiğimiz yıllara nazaran yükselmekte ve yükselmeye de devam edeceği tahmin edilmektedir.

Her ne kadar ülkemizdeki mevcut durum itibariyle yaşlı sürücülerin sayısı diğer Avrupa ülkelerine göre az olsa da yaşam standartlarının artmasıyla birlikte aynı koşulların oluşması kaçınılmazdır.

Bu sebeple AB Karayolu güvenliği araştırma kuruluşu, sürücülerin duyumlarında, kavrama, karar verme ve psikolojik kabiliyetlerinde yaşlandıkça azalma olduğu konulu ilginç bir çalışma hazırlamıştır[2]. Çalışmaya göre bu azalma sürücüden sürücüye büyük değişiklikler göstermektedir. Bu düşüşler normal sürüş kurallarında

elde edilmemesine rağmen yaşlı sürücülerin karışmış oldukları kaza çeşitlerini göstermektedir.

Çalışmanın amacı; yaşlı sürücülerin olabildiğince güvenli araç kullanımına devam edebilmelerini sağlayabilmek için araç dizaynı, yol durumu gibi konularda gerekli tedbirlerin alınması ve sürücülere tavsiyelerde bulunulmasıdır. Araçların dizaynının yaşlı insanlar için düzenlenmesinden kastettikleri; emniyet kemerlerinin yapısı ve kullanımı, hava yastıkları ve kazalardaki darbeden koruyucu barlar gibi ekipmanlar, ayrıca gelişmiş farlar, otomatik vites gibi düzenlemeler anlaşılmaktadır.

Yaşlı sürücülere yardımcı olmak için gereken önlemleri almak gereklidir ki, bu da araç düzenlemeleri, yol düzenlemeleri ve sürücülerin tavsiyeleri ile gerçekleşir.

Bu bağlamda, yaşlı insanlar için aracın emniyet kemerini, hava yastığını, çarpmalara karşı koruma tedbirlerini, sinyalizasyon farlarını, otomatik vitesi ve aracın bazı fonksiyonları ile aracın donanımını geliştirmeye çalışılmaktadır. Yol dizaynı yaşlı insanlar için çok elverişli ve kullanışlı olmalıdır. Kavşaklar kararları kolaylaştırıcı olmalı; trafik ışıkları kolayca görülebilen yerlerde olmalı ve şehir güvenliği yönetim kurulu şehirleşmenin yoğun olduğu yerlerde araç sıkışıklığından dolayı yavaş ilerleyen trafikte gerekli önlemleri almalıdır.

Bazı sürücüler sürücü kabiliyetinin kötüleştiğinin farkına varamıyorlar. Ayrıca düzenli bir şekilde göz muayenesi ve gerekiyorsa gözlük kullanmaları gerekmektedir. Ayrıca tıbbı maksatla kullanılan ilaçların da uyuşturucu almış gibi etki yaptığı bilinmelidir. Bu nedenlerle oluşabilecek kazaları önleyebilmek için bazı Avrupa ülkelerinde yaşlı sürücüler için sürücü belgesini yenileme zorunluluğu getirilmiştir[10]. (Bkz. Çizelge 2.6.)

Ülkemizde ise, yürürlükteki yasal düzenlemeler gereği, sürücü adayları için, belge almadan önce sağlık muayenesinden geçme zorunluluğu bulunmakta ise de, sürücü belgesi alındıktan sonra herhangi bir periyodik sağlık muayenesinden geçme ve

sürücülük yeteneklerinin uygun olup olmadığına ilişkin bir değerlendirme yapılması söz konusu değildir.

Çizelge 2.6. Yaşlı sürücüler için kanuni sürücü belgesini yenileme gereksinimi [11]

FRANSA	Tıbbı kontrol gerektirmiyor.
BELÇİKA	Tıbbı kontrol gerektirmiyor (Fakat sürücü monitör belgesine baş vurmalı).
ALMANYA	Tıbbi kontrol gerektirmiyor.
DANİMARKA	Sürücü belgesinin geçerlilik süresi; * Eğer sürücü 71 yaşında ise, sürücü lisansı 3 yıllık bir periyodla yenilenir. * Eğer sürücü 72-79 yaşları arasında ise sürücü lisansı 2 yıllık periyodlarla yenilenir. * Eğer sürücü 80 yaşından büyükse sürücü lisansı her yıl yenilenir.
İRLANDA	70 yaşından itibaren sürücü lisans sahipleri yıllık olarak sağlık muayenesinden geçerler.
İTALYA	Sürücü lisanları her 10 yılda bir sağlık muayenesi ile birlikte yenilenir.65 yaşından sonra ise, çok sık olarak sağlık muayeneleri tekrarlanır.
HOLLANDA	70 yaşından sonra, her 5 yılda bir sağlık muayenesi yapılır.
PORTEKİZ	70 yaşının üstü 2 yılda bir sağlık muayenesi yapılır.
TÜRKİYE	**Tıbbi kontrol gerektirmiyor.**

Yapılan araştırmalarda, ülkemizdeki ağır trafik ve çalışma koşulları nedeniyle, 50 yaşından itibaren sürücülükle ilgili yeteneklerde ciddi kayıplar meydana geldiği saptanmıştır[12]. Özellikle yaşa bağlı olarak, sürücülerin dikkat, konsantrasyon, intikal süresi ve kalitesi gibi kazaların oluşunda etkili olabilen yeteneklerde ciddi yıpranmalar söz konusudur. Bu nedenle 50 yaşından sonra sürücülerin, Yönetmelikteki usul ve esaslar çerçevesinde, periyodik psikoteknik değerlendirmeye tabi tutulmaları yasal olarak zorunluluk hale getirilmelidir.

2.3. Psikotekniğin Tanımı, Gelişimi Ve Kullanım Alanları

Sanayide psikoteknik, işgücünün verimli ve etkin çalışmasını amaçlayan bir tekniktir. Bu teknik iş ve kişi uyumunu sağlar, bir bakıma işin gerekleri ile çalışanların yeteneklerini karşılaştırır ve uyumu araştırır[13]. İşte uyumlu personelin seçimi ve çalıştırılması bir yandan işverenin özlemini çektiği işgücü verimliliğini ve performansı yükseltirken, üretim kayıplarını, devamsızlığı ve işten ayrılmaları azaltmakta, öte yandan, kendi ilgi, bilgi, yetenek ve kişiliğine uygun bir işte çalışmak nedeniyle çalışan kişiye de moral ve güç vermektedir.

Psikoteknik aynı zamanda bireyin zihinsel ve fiziksel potansiyel yeteneklerini kalem-kağıt ya da aletli testler aracılığı ile ölçen, kişilik özelliklerini saptayan ve sonuçta iş-kişi uyumunu sağlayan bir tekniktir. Psikoteknik bir kuramsal çalışma olmayıp özde bir laboratuar çalışmasıdır ve günümüzde bilgisayarlı test aletleri kullanılarak çok hassas ölçümler yapılabilmektedir[13].

Bireyin *psikolojik, psikofizyolojik ve psikomotor* yetenek ve güçlerini ölçen ve insanı bir bütün olarak tanıtmayı amaçlayan psikoteknik çok geniş bir kullanım alanına sahiptir. Sanayi dalında özellikle yeni personelin işe alımında, terfi, ücret, eğitim konularında ve iş kazalarının önlenmesinde geniş olarak yararlanılabilir. Ayrıca, özürlü hastaların rehabilitasyonu amacıyla hastahanelerde ve trafik alanında psikoteknik laboratuarlardan yararlanılabilmektedir.

Dünyada psikoteknik ilk olarak Almanya'da 1903 yılında VVilhelm Stren tarafından ortaya atılmış, daha sonraları Amerika'da taşıtlar dairesine personel seçimi için kullanılmış, aynı yıllarda Fransa'da tramvay sürücülerinin seçiminde yararlanılmış ve 1920'de Cenevre'de uluslararası bir psikoteknik kongresi düzenlenmiştir. Daha sonraki yıllarda psikoteknik hızla gelişmiş ve günümüzde gerek batıda gerekse Japonya gibi gelişmiş ülkelerde dikkat çekici uygulamalara tanık olunmuştur[13].

Türkiye'de 1950 yılından bu yana psikoteknik çalışmalarının ilgi çektiği, bu alanda araştırmalar yapıldığı ve laboratuarlar kurulduğu bilinmektedir. Örneğin,

Eskişehir'de Nuvit Osman tarafından kurulan Demiryolu Okulu Laboratuarı, 1955'te Sümerbank'ın bazı fabrikalarında ve İstanbul İETT bünyesinde, bazı tıp fakültelerinde ve 1973 yılında İ.Ü. İşletme Fakültesi'nde, 1978'de İş ve İşçi Bulma Kurumu bünyesinde ve daha sonraki yıllarda daha birçok özel ve kamu kuruluşlarında benzer psikoteknik laboratuarlar kurulmuş olup faaliyetlerini sürdürmektedirler[2].

Psikoteknik sistemin kurulmasında ilk ve en önemli çalışma işlerin gerektirdiği yetenek, bilgi, zeka ve kişilik niteliklerini çıkararak her işin profilini ortaya koymaktır. Her işin gerektirdiği bedensel ve düşünsel nitelikler baştan belli olmadıkça o işi yapacak kişilerde bu özelliklerin var olup olmadığı araştırılamaz.

İş profillerinin çıkarılması ve işlerin gruplandırılmasından sonra sıra test bataryalarının hazırlanması ve uygulanmasına gelir. Amaç, işgörenlerin işin gerektirdiği yetenek ve özelliklere sahip olup olmadığını araştırmak ve belirli bulgulara varmaktır.

Test bataryası, bir testle ölçülemeyen özellik ve yeteneklerin birden çok testle ölçülebilmesi için oluşturulan bir psikoteknik testler topluluğudur. Test bataryası ya hazır olarak bulunup bir paket şeklinde uygulanır ya da işletmede uzman kişilerce değiştirilerek ve amaçlara uyarlanarak hazırlanır. Bir test bataryasında yer alacak testler genellikle zeka, yetenek, bilgi, ilgi ve kişilik testlerinden oluşur[14].

a) Zeka Testleri : Zeka testlerinde uygulanan materyaller basit aritmetik işlemleri başarabilmeden, kelimeler arasındaki nüansları ortaya çıkarabilme, birbirine benzer şekilleri eşleştirebilme, verilmiş serileri devam ettirebilme gibi konulan kapsar. Her doğru cevaba puan verilir. Ancak test sonucu ortaya çıkan puan sınırları her zaman tam anlamıyla güven vermez. Belirlenen standart puanı alamayanlara bir-iki puan eksiği nedeniyle yetersiz gözüyle bakmak doğru olmaz.

b) Yetenek Testleri : Bireysel yeteneklerin bir kısmı doğuştan, bir bölümü ise sonradan eğitim ve deneyim yoluyla kazanılır. Genelde yetenekler fiziksel ve

düşünsel nitelik taşırlar. Bu testler aracılığı ile saptanmaya çalışılan yetenekler şöyle sıralanabilir:

- Düşünsel yetenek, genel olarak öğrenme, analiz etme ilgi kurma yeteneğidir.
- Sözel yetenek, kelimeleri ve kavramları anlama, kelimeleri yerinde kullanma yeteneğidir.
- Sayısal yetenek, doğru ve çabuk aritmetik işlem yapabilme yeteneğidir.
- Biçim kavrama yeteneği, cisimlerin şeklini kavrama, düşünme ve gözle karşılaştırma yapma ve ayırabilme yeteneğidir.
- Yazma-çizme yeteneği, sayfa içinde detayı görebilme, sayı ve yazıların yanlışlarını bulabilme yeteneğidir.
- Hareket koordinasyonu, el, kol ve göz hareketlerini koordine edebilme yeteneğidir.
- Parmak yeteneği, parmaklan işletme, küçük cisimleri süratle birleştirme yeteneğidir.
- Renk ayırabilme yeteneği, renkler arasındaki farkı görebilme, benzer renkleri seçebilme yeteneğidir.

c) Kişilik Testleri : Kişilik, kişinin ve çevresindeki kişilerle ilişkisinin özelliğini yansıtan uyum yolları, savunma mekanizmaları ve davranış şekilleri olarak tanımlanabilir. Kişiliğin oluşmasında rol oynayan etkenler Çizelge 2.7.'den izlenebilir. Kişilik testleri çok çeşitli olmakla birlikte objektif ve projektif kişilik testleri olarak iki grupta toplanabilir:

- *Objektif Kişilik Testleri* : Bunlar kağıt-kalem tipinde testler olup testi alanlardan kendi durumlarını en iyi şekilde betimleyen ifadeleri işaretlemeleri istenir. Minnesota çok yönlü kişilik envanteri (MMPI), Kaliforniya psikolojisi envanteri, bu tür testlere örnek teşkil etmektedir[13]. Bu testlerde kişiliğin, nörotik eğilimleri, kendine yeterli olma, içe dönüklük, dışa dönüklük, baskınlık, öz-güven, kararlılık, sosyal ilişkiler kurabilme gibi boyutlarının her biri için deneğin aldığı puanlardan oluşan bir puan dizisi elde edilir ve bireyin (deneğin) kişilik özelliklerinin ne olduğu çıkarılmaya çalışılır.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Çizelge 2.7. Kişiliğin oluşmasında rol oynayan etkenler [13]

İŞ İNCELEME FORMU										
İşin Unvanı :.....										
Bölümü :.....										
İş Kodu :.....										
Yetenekler Özellikler	Gereklilik Derecesi									
BEDENSEL YETENEKLER	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Sağ Eli Kullanma										
Sol Eli Kullanma										
El Koordinasyonu										
El-göz Koordinasyonu										
Ayaklan Kullanma										
Duyarlı Görme										
Renk Ayırabilme										
Yaygın Dikkat										
Toplu Dikkat										
Tepki Zamanı										
Duyarlı işitme										
Algılama										
DÜŞÜNSEL YETENEKLER										
Hafiza										
Düşünsel Çabukluk										
Sayısal İlgi										
Sosyal İlgi										

- *Projektif Kişilik Testleri* : Belli bir uyarıcıyı bireye sunmak ve bunun yorumlanmasını istemek yoluyla, bireyin duygu ve gereksinmelerinin verdiği yanıtlara yansımasını sağlayan bir tekniktir. Örneğin, 1921 yılında Hermann Rorschach tarafından geliştirilen bu tür bir testle kişiliğin dinamik özellikleri araştırılmıştır[13]. Bu testte, ikiye katlanıp birbirine yapıştırılan mürekkep lekelerinden oluşan kartonlar üzerinde beşi siyah, beşi de renkli olmak üzere on şekilden yararlanılır. Ortaya çıkan lekelerin neye benzediği deneklerden sorulur ve verilen yanıtlar bireylerin kişilik yapılarını ortaya koyar. Verilen yanıtların sayısı, niteliği, çeşitleri, geçen süre, bireylerin kişilik yapılan ve farklılıkları hakkında bilgi verir.

d) Bilgi Testleri : Bireyin zeka, yetenek ve kişilik özelliklerinin yanında işin genel yapısıyla ilgili kuramsal ve pratik bilgiler genellikle kağıt-kalem testleriyle ölçülür. Amaç işin gerektiği gibi yapılabilmesi için bireyin yeterli bilgi birikimine sahip olup olmadığını araştırmaktır.

e) İlgi Testleri : Bireyin hangi tür işe ilgi duyduğu, çalışma eğilim ve potansiyeline sahip bulunduğu saptanmaya çalışılır, ilgi testleri bireyin neden hoşlandığı ya da hoşlanmadığını, neden kaçındığını ve neyi tercih ettiğini bulmak ister.

İlgi testleri arasında en ilgi çekeni Strong mesleki testleridir[13]. Strong testinde herhangi bir örnek grupla, birçok meslekte başarılı insan grupları karşılaştırılarak örnek grubun ilgi duyduğu konular saptanmaya çalışılır. Böylelikle teste tabi olan bireyin ilgi duyduğu meslekler elde edilen puanlara göre açıklığa kavuşur. İlgi ile çalışma verimi ve başarısı arasındaki ilişki göz önüne alınırsa bu tür testlerin önemi daha kolaylıkla irdelenebilir.

Psikoteknik uygulamada genellikle kağıt-kalem ve aletli testler kullanılır. *Kağıt-Kalem Testleri;* aynı anda çok sayıda kişiye uygulanabilen, basit ve klasik bir test türüdür. Genellikle soru-yanıt şeklinde düzenlenir ya da çoktan seçmeli yapılabilir. Kağıt-kalem testleri daha çok zeka, ilgi, bilgi ve kişilik ölçümlerinde kullanılır. Eğer adayların eğitim düzeyleri yeterli ise kağıt-kalem testlerinden yararlanılır. Özellikle yönetici düzeyinde kağıt-kalem testlerine ağırlık verilir.

Aletli testler daha çok örgütün tabanında yer alan personelin mekanik, hız, dikkat, konsantrasyon, el, kol ve parmak becerisi gibi bireysel yeteneklerini ölçen testlerdir. Bu araçlar şunlardır:

a) Algı ölçme cihazı
b) Basit reaksiyon zamanı cihazı (chonoscope)
c) Karmaşık reaksiyon zamanı cihazı
d) Yoğun dikkat ölçme cihazı
e) El-göz koordinasyonu cihazı (turner)
f) El sabitliği ölçme cihazı

Uygulamada psikoteknik değerlendirmeye ilişkin temel adımlar araştırmacıdan araştırmacıya farklılıklar gösterse de temel adımlar hemen hemen her araştırmacıda ortaktır. Bu temel adımlar aşağıdaki sırayı izlerler:

1. Ölçmenin uygulanacağı durumu analiz etmek,
2. En uygun ölçme yöntemini seçmek,
3. Ölçme planı geliştirmek,
4. Ölçme aracının ilk formunu oluşturmak,
5. Ölçme aracının ilk formunu uygulamak ve sonuçları analiz etmek,
6. Geliştirilmiş formu hazırlamak,
7. Geliştirilmiş forma ilişkin "geçerlik" ve "güvenirlik" hesaplamalarını yapmak,
8. Geliştirilmiş olan ölçme aracını uygulamak ve sonuçları izlemek.

Yukarıdaki ifade edilmiş olan adımlar sırasıyla izlendiğinde uygun bir ölçme yapılmış olur ve bu ölçmeye bağlı olarak başarılı sonuçlar elde edilebilir[15]. Unutulmaması gereken en önemli nokta sistemin statik değil dinamik bir süreç olduğudur. Yani, başarılı sonuçlar elde edilemediği zaman başa dönülür. Ölçmenin uygulanacağı durumun hatalı analiz edilmiş olması ihtimali yeniden gözden geçirilerek süreç yeni baştan ele alınır. Dolayısıyla sistemde hataların tekrar tekrar gözden geçirilmesi sağlanmış olur. Belkide sistemin en başarılı yanı budur.

Sonuçta; trafik kurallarına uyma konusunda sorunları olan bazı sürücülerin neden olduğu kazaların sayısı her geçen gün artmaktadır. Söz konusu sürücülerin kaza eğilimi yüksek sürücüler olarak tanımlanması pek de yanlış olmaz. İşte bu nedenle kaza eğilimi yüksek olan bu sürücülerin bir psikoteknik değerlendirmeden geçirilmeleri ve bu değerlendirme sonucuna göre trafiğe çıkmasına izin verilmesi doğru bir yaklaşım olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.3.1. Sürücüler ve psikoteknik değerlendirme

Trafik güvenliğinde yaşanan sorunlarda, aktör konumunda olan sürücüden kaynaklanan nedenlerin başında sürücünün psikolojisi gelmektedir.

Uygulamalı psikoloji biliminin bir alt alanı olan *Trafik Psikolojisi*'ne göre insan; trafik ortamında, araç ve çevre ile baş etmede sorun yaşadığında ve trafik ortamına psikolojik açıdan uyum sağlayamadığında kural ihlalleri yapar ve kazaya karışır. Trafik kurallarını bilmesi ve bu konuda yeterli eğitim almış olması, kişinin kazaya karışmasına engel olamayabilir. Pek çok kişi ise kuralları bildiği halde, psikolojik nedenlerle kuralları ihlal etmekte ve kazalara sebebiyet vermektedir[7].

Ülkemizde, 1999 yılında, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu ile Avusturya Yol Güvenliği Vakfı-Trafik Psikolojisi Enstitüsü işbirliğinde, 291 profesyonel sürücü üzerinde yapılan bir çalışmada, hiç kazaya karışmamış profesyonel sürücüler ile üç ya da daha fazla kazaya karışan profesyonel sürücüler karşılaştırılmıştır. Çalışmanın sonuçlarına göre, üç ya da daha fazla kazaya karışmış olan profesyonel sürücülerde, trafiğe ilişkin sürücülük yetenekleri açısından özellikle anlama ve değerlendirme (muhakeme), dikkat, konsantrasyon ve stres altında tepki (intibak) kalitesi ve hızı açısından sorunlar olduğu tespit edilmiştir[2].

Bu bakımdan, sürücülerin, trafik ortamına ilişkin olarak psikoteknik değerlendirmeden geçmelerinin; yetenekler, trafiğe ilişkin kişilik, tutum ve davranışlar açısından uygun olup olmadıklarının belirlenmesinin, kazaların azalması açısından çok büyük önem taşıdığı açıktır.

Avusturya, Almanya ve İsviçre gibi gelişmiş ülkelerde; yol kullanıcılarını, tehlikeli sürücülerin yarattığı risklerden korumak; sürücüleri, ön yargılı ve taraflı yargılamalardan ya da suçlamalardan korumak; bazı kural ihlallerini işlemiş ya da riskli sürücülere, tutumlarını değiştirmeleri ve davranışlarını geliştirmeleri için şans tanımak ve toplumda sürücülük kültürünü ve trafik güvenliği bilincini geliştirmek

amacıyla sürücüler psikolojik değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. Avusturya ve Almanya'da her yıl on binden fazla sürücü bu değerlendirmeden geçmektedir.

Gelişmiş ülkelerdeki uygulamalara göre, sürücülerin, trafik psikolojisi açısından değerlendirilmelerinin iki temel nedeni bulunmaktadır [16] :

1. Kişinin, trafik ortamında, motorlu bir taşıt aracını sürme konusunda gerekli sürücülük yeteneklerine "minimum" düzeyde sahip olup olmadığının belirlenmesi,
2. Kişinin, kurallara uyma isteği, sorumluluk, kendini kontrol etme gibi konular açısından trafik ortamına uygun bir kişiliğe sahip olup olmadığının incelenmesi.

Uzun yıllardır, bazı gelişmiş ülkelerde, yukarıda belirtilen nedenlerle, özellikle iki sürücü grubu, trafiğe ilişkin psikolojik değerlendirmeye tabi tutulmaktadır. Bunlar; çeşitli kural ihlalleri yaparak, yetersiz ya da tehlikeli sürücülük davranışları sergileyen sürücüler ile tehlikeli madde taşımacılığı, ambulans, itfaiye aracı kullanan ve toplu taşımacılık, servis aracı sürücülüğü yapan yüksek sorumluluk altında olan profesyonel sürücülerdir. Ayrıca sürücü kurslarında özellikle direksiyon sınavlarında başarısız olan sürücü adaylarının da bu değerlendirmeye tabi tutulduğu bilinmektedir[17].

1996 yılından bu yana, Ankara, İzmir ve İstanbul'da sürücülere psikoteknik değerlendirme uygulamalarının yapılabileceği merkezler kurulmaya başlamıştır. Kanundaki ilgili madde hükümlerinin yürürlüğe girmesiyle, bugüne kadar Ankara ve İzmir olmak üzere iki ilde, ehliyeti alınmış sürücülere psikoteknik değerlendirme uygulaması yapılmaktadır.

1997 ve 1998 yıllarında, iki yıl boyunca, ilgili Kanun maddeleri uyarınca İçişleri Bakanlığı tarafından Sağlık Bakanlığı'na hazırlattırılan, "Psikoteknik Değerlendirme Uygulaması Yönetmeliği" gereğince, psikoteknik değerlendirme merkezlerinde kullanılacak *"psikoteknik değerlendirme-trafik psikolojisi testleri"*nin, "Türkiye toplumu özelliklerine göre hazırlanmış norm çalışması" yapılmış ve "Bilimsel Kurul"

tarafından normlar incelenerek onaylanmıştır. Şu anda Bilimsel Kurul onayına sahip ve ülke genelinde, ehliyeti alınmış sürücüler için psikoteknik değerlendirme uygulamalarında kullanılabilirliği kabul edilmiş, psikoteknik değerlendirme test sistemleri hazır bulunmaktadır[17].

Bu test sistemlerinden birine sahip olan Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Psikoloji Bölümü bünyesinde, 1999 yılı Nisan ayında kurulmuş ve yasal olarak "Çalışma Uygunluk Belgesine" sahip olan Psikoteknik Değerlendirme Merkezi'nde, sertifikalı 10 psikolog çalışmaktadır. Şimdiye kadar İzmir, Aydın, Muğla ve Manisa Emniyet Müdürlükleri'nden sevk edilen 100'ün üzerinde ehliyeti alınmış sürücü, psikoteknik değerlendirme testlerinden geçmiştir. Değerlendirmeye alınan sürücülerin % 10'unun tekrar trafiğe dönmesinin sakıncalı olacağı kararına varılmıştır. Bu merkezde, 1 adet psikoteknik değerlendirme test sistemi bulunmakta ve günde 5 kişiye uygulama yapılabilmektedir[2].

Ankara'da ise 1998 yılından itibaren, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'na bağlı olarak çalışan ve yasal "Çalışma Uygunluk Belgesine" sahip olan Psikoteknik Değerlendirme Merkezi'nde sertifikalı 4 psikolog çalışmaktadır. Şimdiye kadar, Ankara, Eskişehir, Kayseri, Erzurum, Isparta, Antalya, Samsun, Yozgat, Diyarbakır, Bitlis, Sinop, Çankırı ve Çorum Emniyet Müdürlükleri'nden, hız ihlali ve alkollü araç kullanma suçları nedeniyle sevk edilen yaklaşık 100'e yakın ehliyeti alınmış sürücü, psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesinden geçmiştir.

Muayene sonuçlarına göre, 21 sürücünün, trafik ortamına geri dönmesinin sakıncalı olacağı kararına varılmıştır. Bu merkezde 6 adet psikoteknik test sistemi bulunmakta ve günde yaklaşık 15 kişiye uygulama yapılabilmektedir. Tüm uygulama ve muayene, bir kişi için yaklaşık 4-5 saat sürmektedir. Bu iki merkezin yanı sıra İstanbul ve Ankara'da kısmi olarak faaliyete başlayan üç merkez daha olduğu bilinmektedir[2].

Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Eğitim ve Araştırma Merkezi'nden elde edilen istatistiklere göre, 1999 yılında yaklaşık 9.000, bugüne kadar ise yaklaşık 22.000 kişinin ehliyetleri, adı geçen üç madde kapsamında alınmış ve psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesine sevk edilmiştir[1]. Bu sayılar, daha fazla psikoteknik değerlendirme merkezinin acilen faaliyete geçmesi gerektiğini göstermektedir.

2.3.2. Karayolu trafik güvenliğinin psikoteknik değerlendirmeden beklentileri

Psikoteknik Değerlendirme uygulamasının en önemli faydalarından biri de, trafik ortamına yeni girecek kişilerin güvenli araç kullanıp kullanamayacaklarının belirlenmesidir. Bu anlamda, psikoteknik değerlendirme, trafik güvenliğinde koruyucu bir önlem olarak düşünülebilir.

Ülkemizde de 1985 yılında yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda 1996 yılında 4199 sayılı Kanun yapılan değişiklikle, 48, 51 ve 118'inci maddeler kapsamında suç işlemiş ve sürücü belgeleri alınmış kişilere *"psikoteknik değerlendirme"* ve *"psikiyatri uzmanı muayenesi"* zorunluluğu getirilmiştir[18].

48'inci maddeye göre, Yönetmelikle belirtilen miktarların üzerinde alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin birinci defada üç ay, ikinci defada bir yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınır. Her iki seferinde ayrıca para cezası uygulanır. Üçüncü defasında ise 5 yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınır ve bir aydan iki aya kadar hafif hapis cezası uygulanır. Psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonrası, uygun görülenlere, geri alma süresi sonunda sürücü belgeleri iade edilir.

51'inci maddeye göre, sürücüler, aksine bir karar alınıp işaretlenmemişse, Yönetmelikle belirlenen hız sınırlarını aşmamak zorundadır. Hız kuralını ihlal sebebiyle ceza yazılan sürücülerden, suçun işlendiği tarihten geriye doğru 1 yıl içersinde aynı kuralı 5 defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri 1 yıl süre ile geri alınır. Süresi sonunda psikoteknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının

muayenesinden geçirilerek, sürücü belgesi almasına mani hali olmadığı anlaşılanların belgeleri iade edilir.

118'inci madeye göre, Kanunun suç saydığı bir fiilden dolayı haklarında ceza uygulanan sürücülere, aldıkları her ceza için esasları Yönetmelikte belirlenen ceza puanları verilir. Trafik suçunun işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde toplam 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgesi 2 ay süre ile geri alınır ve eğitime tabi tutulurlar. Aynı yıl içinde ikinci defa 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri 4 ay süre ile geri alınarak, psikoteknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulurlar. Muayene sonucunda sürücülük yapmasına engel hali bulunmayanların belgeleri, süresi sonunda iade edilir. Bu yıl içinde üç defa 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilir. Ölümle sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri ise 1 yıl süreyle geri alınır.

Sürücülerde Psikoteknik Değerlendirme; "Sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan algı, dikkat, hafıza, muhakeme gibi zihinsel; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu, takip gibi psikomotor yetenek ve becerilerin; risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol gibi tutum-davranış, alışkanlık ve kişilik özelliklerinin psikometrik kriterlere uygun, hassas, standart ve bilgisayar destekli test sistemleri kullanılarak ölçülmesi ve sürücülük yetkinliklerinin düzeyi hakkında bir sonuca varılması sürecidir.

Sürücülerde Psikoteknik Değerlendirme, psikiyatrik muayene olarak düşünülmemelidir. Psikoteknik Değerlendirmede kişinin genel ruh sağlığı açısından değil sürücülük açısından gerekli olan psikomotor ve zihinsel özellikleri açısından değerlendirilmesi amaçlanmaktadır. Örneğin, genel ruh sağlığı bozuk olan bir kişinin trafiğe çıkması uygun değildir ve buna psikiyatrik muayene sonucunda karar verilir. Ancak, genel ruh sağlığı açısından sürücü olmasında sakınca bulunmayan bir kişinin psikomotor ve zihinsel (tutum, davranış, muhakeme) özellikleri güvenli sürücülük için yeterli olup olmadığına, sürücülere yönelik Psikoteknik Değerlendirme sonucunda karar verilebilir. Benzer şekilde, sürücülerde Psikoteknik Değerlendirme

bir zeka testi olarak da düşünülmemelidir. Sürücünün genel zeka düzeyi tek başına önem taşımamaktadır. Bu yöntemle sürücünün kuralları ne kadar iyi anlayıp kavradığı ve bunları güvenlik bilinci doğrultusunda ne kadar doğru muhakeme ettiğinin değerlendirilmesi amaçlanır. Örneğin çok zeki bir kişi, kuralların amaç ve uygulamasını çok iyi bildiği halde güvenlik bilincinin gelişmemiş olması nedeniyle zekasını kural ihlali yönünde kullanabilir[19].

Psikoteknik Değerlendirme sonuçları, sürücülere kendi sürücülük yeterliliği hakkında, zayıf ve yeterli oldukları yönleri ortaya çıkararak bilgi verir. Böylelikle birey, güvenli sürücülük becerileri geliştirmesi için doğru bir şekilde yönlendirilmiş olur.

Yasaya göre; 3 defa alkollü araç kullanma kuralını ihlal edenler, 1 yıl içinde 5 defa hız kuralını ihlal edenler ve 1 yıl içinde ikinci defa 100 ceza puanını dolduranlar, Psikoteknik Değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulurlar. Muayene sonucunda sürücülük yapmasına engel hali bulunmayanların belgeleri, süresi sonunda iade edilir[18].

Aşağıdaki çizelgeler ülkemizde psikoteknik değerlendirmeye duyulan ihtiyacı çok açık ve net bir şekilde ortaya koymaktadır.

Çizelge 2.8. Alkolden sürücü belgesinin alınmasını gerektiren kural ihlalinde bulunan sürücülerin 1998, 1999 ve 2000 yıllarında ülkemizde dağılımı[1]

	A	**B**	**C**	**D**	**E**	**F**
1998	74.889	14.744	2.749	580	151	63.113
1999	60.583	16.494	4.774	1.453	485	83.789
2000	73.249	20.926	6.464	2.233	796	103.668

A: 1 kez kural ihlalinde bulunan sürücü sayısı **B:** 2 kez kural ihlalinde bulunan sürücü sayısı **C:** 3 kez kural ihlalinde bulunan sürücü sayısı **D:** 4 kez kural ihlalinde bulunan sürücü sayısı **E:** 5 kez kural ihlalinde bulunan sürücü sayısı **F:** Toplam

Çizelge 2.9. 100 ceza puanını dolduran ve sürücü belgesi geri alınanların 1998, 1999 ve 2000 yıllarında ülkemizde dağılımı [1]

	A	B	C	D
1998	7.514	79	3	4.459
1999	5.113	49	1	1.983
2000	5.703	89	3	6.448

A: 100 Ceza puanını 1 kez dolduran sürücüler **B:** 100 Ceza puanını 2 kez dolduran sürücüler

C: 100 Ceza puanını 3 kez dolduran sürücüler **D:** Sürücü belgesi geri alınanlar

Çizelge 2.10. 5 kez yönetmelikte belirtilen hız limitini aşan ve sürücü belgesi geri alınanların 1998,1999 ve 2000 yıllarında ülkemizde dağılımı[1]

	A	B
1998	2.269	1.086
1999	4.361	1.023
2000	11.283	10.685

A: Hız limitini aşanlar

B: Sürücü belgesi geri alınanlar

Çizelge 2.11. Ülkemiz ve İsveç'te 1998 ve 1999 yıllarında toplam sürücü sayıları ve sürücü belgeleri geri alınmaları [1 ve 19]

	Türkiye			**İsveç**		
	Sürücü Belgesi Sayısı	Geri Alınan Belge Sayısı	Oran	Sürücü Belgesi Sayısı	Geri Alınan Belge Sayısı	Oran
1998	12.277.101	98.638	0.008	5.500.000	18.284	0.003
1999	12.993.000	86750	0.00	5.600.000	17820	0.003

Bu göstergelere rağmen Psikoteknik Değerlendirme beklenilen düzeyde ülkemizde şu ana kadar uygulanamadığı gibi sürücülerimizin büyük bir çoğunluğunun trafik

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

psikolojisi, psikoteknik, sürücü davranışı geliştirme ve rehabilitasyonu konularında en ufak bir bilgisi dahi yoktur. Yaptığımız ankette katılımcılara bu konularda bilgi sahibi olup olmadıkları sorulduğunda % 50'si bu konuları hiç duymadığını, % 42'si duyduklarını ama bir bilgilerinin olmadığını belirtmiş sadece % 8'i evet biliyorum demiştir(Bkz. Ek-1, s.108). Bu sebeple, sürücülerimize konu hakkında bilgi vermekle birlikte aynı zamanda sadece yasalarımızda belirtilen durumlarda psikoteknik değerlendirmeye tabi tutmak yerine sürücü belgesi verilmeden önceden adayların bu değerlendirmeden geçmeleri gerekmektedir. Ancak bu şekilde, trafik kurallarını ihlal edenlerin gereği gibi incelenmesi, sürücülüğe engel durumu olanların tespit edilmesi ve söz konusu kişilere araç kullanma hakkı verilmemesi trafik güvenliğimizi geliştirecektir.

Avusturya'da yapılan çalışmalara göre, Psikoteknik Değerlendirme sayesinde Avusturya'da her yıl ölümle ve yaralanma ile neticelenen 1500 kazanın önlendiği ve kazalardan kaynaklanan sosyo-ekonomik maliyetin 340 milyon Avusturya şilini azaltılabildiği tespit edilmiştir. Avusturya'da psikoteknik uygulama zorunluluğu Türkiye'ye çok benzemektedir. Söz konusu ülkede Psikoteknik Değerlendirmeye girme zorunluluğu olanlarda başarı oranı %70'dir[19].

1998 yılında Avusturya'da ölüm ve yaralanma ile neticelenen toplam kaza sayısı 39.255 tir. Aynı ülkede Psikoteknik Değerlendirme ile azaltılabilecek kaza sayısı ise 1500'dür. Psikoteknik Değerlendirme sayesinde ölümlü ve yaralanmak kazalar % 3,82 oranında azaltılabilmektedir[20]. 2000 yılında ülkemizde vukuu bulan ölümlü ve yaralanmalı kaza sayılarının toplamı 466.385, ölü sayısı 3.941, yaralı sayısı 115.877 ve bu kazalar sonucunda ülkemizde trafik kazalarının sosyo-ekonomik maliyeti de 6 katrilyon 256 trilyondur[1 ve 21].

Ülkemizdeki Psikoteknik Değerlendirme çalışmalarının kazaları azaltma başarısı Avusturya'daki oran kadar olursa; psikoteknik değerlendirme sayesinde ülkemizde bir yılda önlenebilecek ölü, yaralı ve kaza sayıları ile sağlanacak sosyo-ekonomik kazanç Çizelge 2.12.'de sunulmuştur.

Çizelge 2.12. Ülkemizde psikoteknik değerlendirme avusturya'da olduğu gibi kazaları % 3,82 azaltma durumunda kazancımız [19]

Ölü Azaltılması	189 Kişi
Yaralı Azaltılması	4.376 Kişi
Sosyo-Ekonomik *kazanç*	187.180.000.000.000.TL.-
Kaza azaltılması	2. 492 Kaza

Ülkemizde yasal bir zorunluluk olmadığı halde, çeşitli kurum ve kuruluşlar, 1997 yılından beri koruyucu bir yöntem olarak, bünyelerindeki şoförlerin ya da istihdam edecekleri şoför adaylarının "psikoteknik değerlendirmeden" geçmesini talep etmektedirler.

1997 yılından, Ekim 2000 tarihine kadar Ankara'da, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'na bağlı olarak faaliyet gösteren Psikoteknik Değerlendirme Merkezi'nde, 2.332 sürücü psikoteknik değerlendirmeden geçmiştir [2]. Bunların yaklaşık % 30-40'ının sürücülükle ilgili yetenekler ve kişilik açısından sakıncalı olduğu tespit edilmiştir. Resmi bir kurum için şoförlük yapmak üzere başvuran adayların % 10'unun uygun olmadığına karar verilmiş ve daha baştan bir önlem olarak bu kişilerin profesyonel sürücülük yapmalarının sakıncalı olabileceği yönünde rapor verilmiştir.

Değerlendirmeye alınan sürücülerin 950'si uzun yol otobüs şoförü ve servis şoförüdür. Diğer sürücülerin 729'u trafik polisi, 250'si Jandarma Genel Komutanlığı'nda sürücülük yapacak erler, 163'ü Hava Kuvvetleri Komutanlığı'nda uzman erbaş olarak istihdam edilecek erler, 37'si Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nda görev yapan erler, 203'ü ise çeşitli özel firmalarda çalışan şoförler ve kendini tanımak isteyen gönüllü amatör sürücülerden oluşmaktadır. Anılan kurumlar, yasal bir zorunluluk olmamasına rağmen, bir güvenlik önlemi olarak çalışanlarının bu testlerden geçirilmesini istemişlerdir.

Ege Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Psikoloji Bölümü bünyesinde faaliyet gösteren Psikoteknik Değerlendirme Merkezi'nden alınan bilgilere göre, 70 uzun yol otobüs şoförü, 70 TIR şoförü ve 150 İzmir Büyükşehir Belediyesi Otobüs Şoförü psikoteknik değerlendirme testlerinden geçmiştir[2].

İstanbul Trafik Vakfı Psikoteknik Değerlendirme Merkezi'nin verdiği bilgilere göre ise, 1997 yılından bu yana 355 otobüs şoförü ile 107 polis memuruna psikoteknik değerlendirme testleri uygulanmıştır.

Kamil Koç Otobüsleri A.Ş.'nin, kazaya karışan kaptanları üzerinde yaptığı takip çalışmasının sonuçlarına göre, kazaya karışan 85 araç kaptanından, 32'sinin psikoteknik değerlendirmeye katılmadığı, 16'sının psikoteknik değerlendirme sonucu yetersiz bulunduğu ve "Sürücü Davranışı Geliştirme Programı"na katılmasının gerekli bulunduğu belirtilmiş ve sonuç olarak bu uygulamanın yaygınlaştırılması gerektiği önerilmiştir[22].

Söz konusu firmalarla, bu uygulamayla şoför istihdam etmeyen firmaların karıştığı kazalar karşılaştırıldığında, Psikoteknik Değerlendirmeden geçirilerek işe başlatılan sürücülerin daha az kazaya neden oldukları anlaşılmıştır. Söz konusu yöntemle kaptan şoför istihdamı başlangıçta maliyeti fazla gibi gözükse de, az kaza olmasından dolayı fert, aile, firma ve toplum bazında kazançlar göz önüne getirildiğinde neticede çok kazançlı olduğu ortaya çıkmaktadır[23].

Yukarıda yapılan detaylı değerlendirmelerden varılan sonuç, hem trafik kurallarını ihlal eden sürücüler için, hem de tehlikeli madde taşımacılığı, ambulans, itfaiye aracı, toplu taşıma araçları, servis araçları, kamu taşıma araçları ve makam araçları sürücülüğü yapan, yüksek sorumluluk altındaki profesyonel sürücüler için psikoteknik değerlendirme uygulamasının yaygınlaştırılmasının ülke trafik güvenliği açısından gerekli olduğudur.

2.4. Sürücü Psikolojisi

Türkiye'de trafiğin büyük oranda can güvenliği riski taşıdığı kanaatine hemen hemen bütün sürücüler sahiptirler[24]. Ancak bu yönde duyulan tedirginlik, sürücünün kendi hata ya da kusurlarının kendi canına ya da malına karşı bir zararla sonuçlanacağı tedirginliği değil, genel olarak başkalarının hata ve kusurlarının kendi canına mal olacağı yönünde bir tedirginliğin ifadesidir[12] .

Nitekim kaza yapan sürücülerin ağırlıklı olarak kazaya karışan diğer sürücüleri kazaya neden olduklarından dolayı suçlamaları, yukarıda değinilen ve toplumsal bilincimizle örtüşen hatayı başkasından bekleme ya da gerçekleştiğinde başkasına yükleme zihniyetiyle paralellik göstermektedir[25].

Aynı durum Karayolları Genel Müdürlüğünün başlattığı "İçinizdeki Trafik Canavarını Durdurun" sloganıyla ifade edilen kampanya için de söz konusudur. Hatayı kendinde aramayan, sürekli başkalarını suçlayan bir toplumun, trafik canavarı gibi abstre, daha çok mitolojik ve gerçek dışı bir varlığı kendisiyle özdeşleştiremeyeceği kesindir. Aslında kampanya sürücülerin içinde bulunan canavarlık güdüsünü hedef almış ve bu güdüyü durdurmayı amaçlamıştır ancak bireyler, trafik canavarı sloganını hatırladıklarında içlerindeki olumsuz duygulara yönelme çabasından ziyade, aynı trafikte seyreden diğer sürücülerin yüzlerinde ve gözlerinde vahşet içeren bir görüntüyü yakalama gayreti içine girmişlerdir. Bu da kampanyanın hedefinde sapma oluşturacak bir durumdur ve sürücü kişiliğinin iyileştirilmesi amacının istenen düzeyde gerçekleştirilmesini zorlaştırmaktadır[26]

Yukarıda değinilen durumlar bir bütün içinde değerlendirildiği takdirde trafik güvenliği alanındaki sorunlarımızda oldukça aşina olduğumuz bir ihmalimizin görüntüsü ortaya çıkacaktır; *Trafik Psikolojisi*. Trafik güvenliği alanındaki sorunların ele alınışında trafik psikolojisinin değerlendirilmeye tabi tutulması kaçınılmazdır. Böyle bir zorunluluğun yerine getirilmesi, yukarıda değindiğimiz trafik kampanyalarında olduğu gibi diğer birçok alanda da ihmal edilegelmiştir.

Günümüzde "Trafik Psikolojisi" artık bir bilim dalıdır. Sürücülerin yeteneklerini belirleme görevini de içine alan bu bilim dalı, diğer ülkelerde olduğu gibi ülkemiz açısından artık gerekli hale gelmiştir. Uygulamalı psikolojinin bir alt dalı olan trafik psikolojisi, kaza ve güvenlik araştırmaları nedeniyle diğer bir uygulamalı psikoloji dalı olan İş Psikolojisi ile kesişir[27].

Psikologların kazalar ve sürücü seçimi ile ilgilenmeleri 80 yıl öncesine dayanır. Sürücü seçimi yüzyılımız başından sonra yetenek diagnostiğinde odaklaşmış ve daha çok kamu ulaşım araçlarının sürücülerinin seçiminde uygulanmıştır. Trafik psikolojisinin başlı başına bir bilim dalı olması motorlu araçların sayıca artması ile olmuştur "Caddelerin motorlaşması" diyebileceğimiz bu olay sonucu oluşan kazaların bilimsel psikolojik incelenmesi, Avrupa'dan önce Amerika'da başlamıştır. Avrupa'da Almanca konuşulan ülkelerde ise konunun yoğun incelenmesi 60'lı yıllara dayanır. Temel eserler ilk kez bu yıllarda yayınlanmış ve aynı yıllarda trafik psikolojisi bilimsel bir disiplin olarak yüksek öğretim kurumlarında okutulmaya başlanmıştır. Çünkü o yıllarda, bu ülkelerde, sürücü seçimi için yetkili resmi kurumlarca "Trafik Psikologları" na ihtiyaç duyulmuştur[27]. Oysa günümüzde, trafik psikologları seçim olayından başka, kazaya eğilimli kişilerin rehabilitasyonu ve eğitilmesinde de görev almaktadırlar, ayrıca bu disiplin içinde kazaların oluş nedenlerini açıklayıcı modeller geliştirmeye de başlanmıştır. Bugün artık trafik psikolojisi; tıp, sosyoloji ve şehir planlaması ile birlikte çalışarak, trafik olayına çözümler getirmeye çalışan uygulamalı bir bilim dalı olarak önem kazanmıştır.

Ülkemizde, riskli sürücülerin kişilik özellikleri, tutum ve davranışları üzerinde yapılan bilimsel araştırmalar bazı kültürel sorunları, ortak özellikleri ortaya koymuştur[28].

1997 yılında Ankara, İzmir ve İstanbul'da 517 sürücü üzerinde yapılan bir araştırmanın sonuçlarına göre, kazaya karışan sürücülerin diğerlerine göre "ihlal/ihmal davranışları" ve "abartılmış kendine güvenden kaynaklanan davranışlar" açısından daha yüksek puan aldıkları saptanmıştır. Diğer deyişle kazaya karışan

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

sürücüler trafik kurallarını daha çok ihlal etmekte ve abartılmış kendine güvenden kaynaklanan davranışları daha çok göstermektedirler[4].

Araştırmada, trafik kazalarına karışmada çok önemli bir psikolojik faktör olarak karşımıza çıkan abartılmış kendine güvenin, eğitime ve yaşa göre değişmediği saptanmıştır. Ayrıca, daha önce Batı'da yapılan çalışmalara paralel bir bulgu olarak, bir kişilik özelliği olan risk alma eğilimi arttıkça, kazaya karışma olasılığının da arttığı saptanmıştır. Trafik kurallarını ihlal ya da ihmal etme davranışlarının, eğitim arttıkça arttığı da saptanmıştır. Ayrıca bulgulara göre, yüksek eğitim düzeyine sahip olan özel otomobil sürücüleri, taksi ve otobüs şoförlerine göre trafik kurallarını daha çok ihlal ya da ihmal etmektedirler.

Bir başka bulgu da, kamyon şoförlerine ilişkindir. Kazaya karışan kamyon şoförlerinin, kazaya karışmayan kamyon şoförlerine göre kendilerine daha çok güvendikleri saptanmıştır. Kazaya karışan ve abartılmış kendine güveni yüksek olan kamyon şoförlerinin kendilerini iyi şoför olarak gördükleri de saptanmıştır[12].

Yapılan araştırmanın en önemli sonucu, ülkemizde, trafik kazasına neden olan en önemli sürücü davranışlarının, abartılmış kendine güvenden kaynaklanan davranışlar olarak saptanmış olmasıdır. Örneğin, "Bence trafik sıkıştığında emniyet şeridi kullanılabilir", "Bomboş bir yolda kurallara uygun araba kullanmak bana saçma gelir", "Gece boş bir yolda araba kullanırken kırmızı ışıkta durmam" diyen sürücüler bu gruptaki davranışlara sahip sürücülerdir.

Yukarıda belirtildiği gibi, bu davranışlar, eğitime ve yaşa göre değişmemektedir. Diğer bir deyişle, yaşlı sürücülerde de, genç sürücülerde de, eğitimi düşük ya da eğitimi yüksek sürücülerde de bu davranışlara rastlanmaktadır.

Araştırmacılara göre, bu davranışların psikolojik dinamiği incelendiğinde, sorun çoğunlukla, kontrol duygusundaki abartmaya ve risk alma eğilimine dayanmaktadır. Bunlar trafik ortamı için son derece görünmez tehlikelerle dolu inanışlar ve varsayımları içeren davranışlardır. Dolayısıyla, toplumumuzda bu davranışlara sahip

olan sürücüler için *sürücü davranışı geliştirme ve rehabilitasyon programları* yaşamsal önem taşımaktadır[28].

1998 yılında, Ankara'da 160 kişi üzerinde, ülkemiz insanının trafik ortamını nasıl algıladığı ve yorumladığını belirlemek amacıyla yapılan bir araştırmanın sonuçlarına göre, ülkemizde trafik ortamı, formel olarak öğrendiğimiz kurallar dizisinden daha farklı kurallara göre çalışmaktadır[2].

Diğer bir deyişle, ülkemiz insanına göre, Türkiye'de trafik kurallarının da üstünde, görünmeyen apayrı bir sosyal gerçeklik, inanış ve algı vardır. Bu inanış ve algılara göre, bilinen trafik kurallarına uymak her zaman için çözüm değildir. Bazen çözümsüzlüğe ve zaman kaybına yol açar. Bu yüzden kurallara uygun olmasa da, ortama uygun olan davranışlarda bulunulur. Bu bulguyu destekleyen diğer bir bulgu da "trafik canavarı deyince aklınıza ne gelir?" sorusuna verilen cevaplardır.

Çalışmaya katılanların sadece %1'i bu soruya "trafik canavarı bizim içimizdedir" derken, geriye kalan büyük çoğunluk ise canavarı karşıda aramaktadır. Bu bulgu şöyle yorumlanmıştır: Zaten genelde varolan trafikte sorumluluğu karşıya yükleme eğilimi, "trafik canavarı" kavramı ile daha da anlam kazanarak, sorunun çözümünü başka yerlerde aramamıza, dolayısıyla da bulamamamıza neden olmaktadır. Çalışmaya katılan sürücü ve yayaların % 99'u "Türkiye'de trafik dendiğinde aklınıza ne gelir?" sorusuna, "düzensizlik, karmaşa, çözümsüzlük, çaresizlik" şeklinde cevaplar vermektedir[26]. Araştırmacılara göre, burada en çok üzerinde durulması gereken psikolojik dinamik, çaresizlik duygusu ve bu duygunun neden olduğu psikolojik sonuçlardır. Çaresizlik duygusunun insanda öfkeye, saldırgan davranışlara, strese ve duyarsızlığa neden olduğu bilinmektedir. Çaresiz ve çözümsüz bir durumda olduğuna inanan insan, olası tüm çözüm önerilerinin de işe yaramayacağını düşünür. Oysaki trafikte düzeni sağlayan en önemli faktör "sisteme güvenmek"tir. Sisteme güvenemeyen sürücü, sadece kendine güvenmek durumunda kalır. Bu ise kontrol algısında yanılsamalara yol açmaktadır. Diğer bir değişle, sürücü tehlikeyi küçümser, kendisinin tehlikeyle baş etme gücünü ise abartır. Bireysel sorumluluğunu göz ardı eder. Örneğin, alkol aldığında, bir şey

olmayacağına, sadece biraz daha dikkatli olmasının yeterli olacağına inanır. Ya da girilmez işareti olan bir yöne "nasıl olsa kontrol ederim" diyerek girmekte sakınca görmeyebilir.

Araştırmacılara göre, ülkemizdeki sürücü ve yayalara, trafik kurallarının ne kadar yararlı olduğunu anlatmak, bazı öğütler vermek, kuralları ezberletmeye çalışmak, tek başına yeterli olmayacaktır. Bunun yanı sıra yukarıda değinilen kalıplaşmış ve değişmesi zor gibi görünen inanışları değiştirebilecek çalışmalara ihtiyaç vardır. Bu çalışmalar ise, temel hedefi güvenlik bilincini ve bireysel sorumluluğu geliştirmek olan Sürücü Davranışı Geliştirme ve Rehabilitasyon Programları kapsamında gerçekleşebilir[26].

Ankara'da, 1999 yılında, 355 sürücü üzerinde, farklı kişilik özelliklerinin trafik kazalarına yatkınlık ve kaza yapma ile ilişkisinin araştırılması amacıyla yapılan ve henüz tamamlanmamış olan bir çalışmanın ilk bulgularına göre, özel oto ve taksi sürücüleri daha çok kural ihlalleri yapmakta, dolmuş sürücüleri ise daha çok hatalar yapmaktadırlar. Özel oto sürücülerinin, otobüs şoförlerinden daha sık aralıklarla alkol kullandıkları saptanmıştır. Bir başka bulgu ise pasif kazaların azaldığı, bununla beraber, kural ihlallerinin ise arttığını göstermektedir. Araştırmaya göre, kural ihlallerini ve sürücü hatalarını belirleyen en önemli kişilik özellikleri, kaygı, depresyon, öfke ve risk alma eğilimidir. Bu özellikler aynı zamanda anti-sosyal ve tehlikeli alkol kullanma ile de yakından ilgilidir[2].

1997 yılında 225 sürücü üzerinde yapılan bir çalışmaya göre, çalışmaya katılan sürücülerin % 79'u aracın hızını, araç özelliklerine göre belirlemenin ustalık olduğuna inanmaktadır. % 34'ü ise az miktarda alkol almanın trafiğe çıkma açısından zararlı olmadığına inanmaktadır[2].

Trafikte kural ihlallerine yönelik tutumların araştırıldığı bir başka çalışmada ise, trafik güvenliğine yönelik doğru tutumlara sahip olan sürücülerin hiç aktif kazası olmadığı, hatalı tutumlara sahip olan sürücülerin ise en az bir kez aktif kazaya karıştıkları bulunmuştur.

Yukarıda özetlenen ülkemizde yapılmış olan bilimsel çalışmaların bulguları ve gelişmiş ülkelerde yapılan uygulamalar, ülkemizde acilen kısa ve uzun vadede, suçlu sürücüleri, trafik ortamına güvenli sürücüler olarak kazanabilmek amacıyla, bu sürücülere, Sürücü Davranışı Geliştirme ve Rehabilitasyon Programlarına katılmaları şartının getirilmesi gerekliliğini göstermektedir.

Şu andaki uygulamada, 100 ceza puanını doldurmuş olma, hız kurallarını ihlal etme ve alkollü içki etkisinde araç kullanma gibi trafik suçlarının işlenmesi halinde, sürücü belgeleri belli sürelerle geri alınmakta, süre sonunda bu sürücülerin belgeleri, sadece 100 ceza puanı doldurma kapsamında iseler, sürücü kurslarında ceza eğitimine tabi tutulduktan sonra geri verilmektedir[18].

Hız kurallarını ihlal etme ve alkollü içki kullanma gibi trafik suçlarını işleyen sürücüler için ıslah edici hiç bir uygulama bulunmamaktadır. Genç ve deneyimsiz sürücüler için de durum aynıdır.

Bilindiği üzere, ceza puanı uygulaması, sürücüleri kural ihlallerinden caydırmak amacıyla getirilmiş bir uygulamadır. Bu uygulamada esas olan, Trafik Kanunu'nun suç saydığı fiillerden dolayı, sürücünün aldığı her cezaya ceza puanı verilmesi olmayıp, kazaların oluşuna sebep olan kural ihlallerine ceza puanı uygulanmasıdır. Ayrıca ikinci fıkranın sonunda, 100 ceza puanını dolduranların "sürücü belgesi iki ay süre ile geri alınır ve eğitime tabi tutulur" denilmekte, ancak bu eğitimle ilgili açıklayıcı bir düzenleme bulunmamaktadır. Milli Eğitim Bakanlığı, "Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği"ne bir ilave hüküm koyarak, bu eğitimin sürücü kursları müfredat programında yer alan 35 saat süreli "Trafik ve Çevre" dersine katılmak suretiyle yapılmasını ve belgelendirilmesini öngörmüş olup, uygulama buna göre sürdürülmektedir[29].

Sonuçta ceza eğitiminin kapsamı, trafik ve çevre bilgisi dersini içermekte olup, sürücünün belli kuralları ihlal etme alışkanlığından caydırma niteliği bulunmamaktadır. Oysa yukarıda ayrıntılarıyla da belirtildiği gibi, gelişmiş ülkelerde Sürücü Davranışı Geliştirme Programı adı altındaki ceza eğitimi, amacına yönelik

olarak düzenlenmekte, programda kişilerin ihlal etme alışkanlığı olan kurallar üzerinde durulmakta ve tutum ve davranış değişikliği hedeflenmektedir. Program, trafik psikologları tarafından yapılmaktadır.

2.4.1. Sürücülerde kişilik özelliklerinin belirlenmesi

Bireylerin davranışlarını yönlendiren en önemli özellik onların kişilik yapılarıdır. Kişiliği ölçmede kullanılan testlere ilişkin kaynaklar ve bunların farklı tanı alanlarında kullanılması sayısal çokluk gösterir, önemli olanı hangi kişilik özelliklerinin inceleneceği ve hangi araçlarla yapılacağıdır.

Genelde sürücünün kişilik yapısını anlayabilmemiz ve baskın faktörlerini ortaya çıkartmamız gerekecektir. Bu nedenle ilk aşamada "Aday sürücü" ile bir öngörüşme yapılır. Görüşmede sürücüye; yaşamı, okul durumu, eğitimi, aile yaşamı, boş zamanlarım değerlendirme biçimi, alkol alımı v.s. gibi sorular yöneltilerek hakkında genel bir kanıya varılır. Sonra bir test bataryasının uygulanmasına geçilir[27].

Kişilik testleri içinde en önemlisi, tüm dünyada kabul görmüş olan 16 PF'dir[27]. Bu test, 16 kişilik faktörünü verebilen faktör analitik bir testtir. Test yüksek düzeyde bir geçerlilik ve güvenirliliğe sahip olduğundan rahatlıkla kullanılabilmektedir. Ancak 16 PF trafik davranışı dışında kalan faktörleri de içerdiğinden, daha spesifik olan 8 PF geliştirilmiştir. 8 PF, sürücüler için spesifik olarak 16 PF testinden adapte edilmiştir. 8 PF testiyle, teorik düşünce düzeyinden çok, ampirik olarak sürme davranışına ilişkin kişilik özelliklerini saptamak olasıdır.

Kişilik faktörleri şunlardır :

- Duygusal sağlamlık, dayanıklılık
- Hükmedicilik / Bağımsızlık
- Expressivite / Kayıtsızlık
- Sosyal vicdanlılık
- Sosyal ilişkilere açıklık

- Kuruntu / Kendinden şüphe
- Kendini kontrol
- İçsel gerginlik / Güvensizlik

Önemli bir kişilik boyutu sürücülerin rizikoya eğilimleridir. Kazaların önemli bir bölümünün riske giren kişiler tarafından yapıldığı bilinmektedir. Aşırı hız, alkollü araba kullanmak ve özellikle emniyet kemeri takmamak rizikoya eğilimli kişilerin gösterdikleri tipik davranışlardır. Kişilik özelliği olarak "Riziko Davranışı" ile ayrıntılı olarak KLEBELSBERG ilgilenmiştir[27]. Riziko davranışını belirleyebilmek için FRF testi kullanılmaktadır. 49 soru ile kişilerdeki fiziksel, finansal ve sosyal rizikoya karşı tutumları ölçülerek kişilerin riziko davranışları saptanmaktadır.

Bu teste yardımcı olarak kaza yapabilecek kişilerin belirlenmesinde kullanılan MÜLLER - BRICKENKAMP tarafından geliştirilen KFP-30 testi vardır[27]. Testin özelliği nedeniyle bu test belli bir süre araba kullanmış olanlara uygulanabilir.

Diğer önemli bir konu da; sürücünün alkol alımıdır. Kişide alkol sorunu olduğu kuşkusu uyanınca ATV testi uygulamaya konur[27]. Bu test ABD'de geliştirilmiş olan MANŞON - Evaluation testine dayanır. ATV uygulanan kişilerden bazıları için psikyatristden veya klinik psikologdan ek rapor da istenebilir. Ayrıca Eysenck kişilik testinin bazı boyutları da kullanılabilir. Örneğin; Riske girme, Agresivite (Saldırganlık), İmpulsivite (Atılganlık), Sorumluluk, Nevrotiklik, İçe-dışa dönüklük, Psikotizm gibi.

Sürücü için bir başka önemli konu trafikte diğer sürücünün davranış biçimini zamanında tanıması ve uygun bir biçimde yorumlayabilmesidir. Böylece durumu kendi davranışlarıyla birleştirerek, tehlikeyi zamanında hissetmeli ve ona göre davranmalıdır. Kuşkusuz öncelikle bir sürücü trafik kurallarım çok iyi bilmeli ve uygulamalıdır. Trafiğin hızlı akması nedeniyle durumu kavramak ve bunları zihinsel düzeyde işlemek, kişilerde belli bir zihinsel kapasite gerektirir. Burada zeka işin içine

girer. Batı ülkelerinin ilgili yasalarında; "Sürücü olabilmek için kişinin bedensel ve ruhsal sağlıklı olması gerekir" şeklinde maddeler vardır. Yasalarımızda ise henüz böyle bir maddeye rastlayamıyoruz. Oysa sürücü olabilmek için her adayda belli bir zeka kapasitesi aranmalıdır.

Zekâyı saptamada, tüm dünyada kabul görmüş RAVEN'in "Standard Progressive Matric" i olan PM-38 kullanılabilir[27]. RAVEN'in "Advanced Progressive Matric" i ise yüksek düzeyde bir seçim için oluşturulduğundan sürücü seçimi için uygun değildir. Eğer uygulama süresinin kısa olmasını istiyorsak (zamandan tasarruf) Avusturya Güvenlik Konseyinin Psikoloji Enstitüsünde geliştirilmiş olan M-30 testi, RAVEN'in testinden adapte edilerek 30 soruya indirilmiş ve 15 dakikada cevaplanabilecek non-verbal testtir.

Bu teste yardımcı olabilecek diğer bir test ROTH ve OSWALD tarafından geliştirilmiş ve non-verbal olan ZVT testidir[27]. Kişinin bilgi işleme kapasitesini ölçer.

Kuşkusuz daha pek çok test sayılabilir. Prensipte seçilecek testin kısa sürede cevaplanabilir ve non-verbal olması önemlidir.

Ülkemizde (İstanbul'da) yapılan bir araştırmada, incelenen 795 sürücüden; minibüs kullanan sürücülerin % 63, özel oto sürücülerinin % 72 kamu taşımacılığı yapan (İETT) otobüsü sürücülerinin % 57'sinin alkol aldıkları saptanmıştır. Ayrıca bu sürücülerin Eysenck kişilik testinin bazı boyutlarıyla incelenen kişilik yapıları sonucu şöyle özetlenebilir :

Minibüs şoförleri diğer iki gruba oranla daha saldırgan, özel oto şoförlerinin de puan ortalaması genel ortalamadan yüksek olup daha atılgandırlar. Sorumluluk duygusu üç grupta da gelişmesine karşı, İETT şoförlerinde daha fazladır. Her üç şoför grubunda riske girme puanı düşük olup, maceracı ve tehlikeyi seven olmadıklarını göstermektedir.

Dolayısıyla sürücülerin sadece belirli kuralları ihlal ettiğinde psikoteknik bir değerlendirmeden geçirilmesi yerine, sürücü belgesi verilmeden önce kişilik özelliklerini belirleyebilecek bu testlerle birlikte bir psikoteknik değerlendirmeden geçirilmesi gerekmektedir.

2.5. Uyuşturucu ve Alkol Etkisinde Araç Kullanma

Motorlu araç sayısının artmaya başladığı 1900'lü yılların ilk dönemlerinde, hızla oluşan trafik kurallarının yanı sıra, giderek alkollü sürücülük için de önlem alma ihtiyacı hissedilmiştir. Başlangıçta bu sınırın ne olması gerektiği ve nasıl ölçüleceği konusunda sorunlar yaşanmışsa da dünyada özellikle konuyu inceleyen bilimsel çevrelerin görüşü her zaman kan-alkol sınırının daha da aşağıya çekilmesi yönünde olmuştur. Bir başka deyişle yasal limitin altında olmanın sadece trafik cezasını engellediği, ancak can güvenliğini garantilemediği kabul edilmektedir[30].

Bilimsel araştırmalar alkolün hiç bir seviyesinin sürücülük için güvenli olmadığını göstermektedir. Bütün ülkeler yasal alkol limitini belirlerken konuyu tıbbi, psikolojik ve sosyal yönüyle değerlendirerek bir karara varmakta, belli bir riski kabul ederek bu limitleri belirlemektedirler[16].

Alkolün etkileri açısında yaş, cinsiyet, sürücülük deneyimi gibi bazı faktörlere bağlı olarak bireyler arasında farklılıklar görülmekteyse de, bunlar güvenli sürücülüğü garantileyecek kadar büyük farklar olmadığı gibi, tartışmalı sonuçlar olarak değerlendirilmektedirler. Bununla birlikte genel olarak araştırmalar 0.2 promil düzeyinden itibaren alkol düzeyi arttıkça sürücülük üzerinde olumsuz etkilerinin de arttığı yönünde birleşmektedir. Bu sınır kimi ülkeler tarafından kabul edilmiş bulunmaktadır[30] (Bkz. Çizelge 2.13.).

Kandaki alkol miktarı arttıkça, kişide risk alma isteği, gözü karalık, sabırsızlık, saldırganlık, hız eğilimi artmakta, buna karşın reflekslerde, intibak süresi ve kalitesinde çok ciddi boyutlarda yavaşlama, zihinsel faaliyetlerde ve karar vermede

bozulma, dikkatte azalma görülmektedir. Mesafe tahmini sıfıra kadar inebilmekte, el-ayak-göz koordinasyonu bozulmaktadır.

Bu konuda yapılan bilimsel araştırmaların bulgularına göre, kanında % 0.04-0.06 oranında alkol bulunan sürücülerin hareket yetenekleri, normal, alkolsüz hallerine göre % 30 azalmaktadır. Finlandiya'da yapılan bir çalışmaya göre ise, kandaki alkol miktarının % 0.04'ten fazla olması halinde şoförlerin daha süratli araç kullandıkları ve hata yaptıkları, % 0.1'den sonra ise intikal süresinin (reaksiyon zamanı) uzadığı ve büyük hatalar yapıldığı saptanmıştır. Araştırmanın sonuçlarına göre, kandaki alkol miktarı % 0.05 olduğu hallerde, sürücülükle ilgili yetenekler çok önemli boyutlarda etkilenmektedir[30].

Son yıllarda, ülkemizde, 30 ilde toplam 5.520 sürücü üzerinde yapılan bir araştırmaya göre[2], en fazla alkolü TIR ve kamyon sürücülerinin aldığı saptanmıştır. Bu araştırmanın sonuçlarına göre, sürücülerin % 20'sinin sürekli alkollü araç kullandığı, % 43'ünün ise ara sıra alkol aldığı belirlenmiştir. Ayrıca, ilkokul mezunlarının % 43.3'ü, ortaokul mezunlarının % 43.2'si, lise mezunlarının % 40.8'i ve üniversite mezunlarının da % 40.1'inin alkollü araç kullandığı saptanmıştır.
Bulgulara göre, en çok kullanılan içki türleri arasında % 38 ile bira ilk sırada yer alırken, bu oranı, % 27 ile rakı, % 17 ile şarap, % 7 ile viski ve % 11 ile de diğer içki türleri izlemektedir. Bira kullanan sürücülerin % 80'i bir şişenin kendilerini etkilemediğini belirtirken, % 16'sı, iki ile dört şişenin kendilerini etkilemediğini ifade etmiştir. Rakı kullanan sürücülerin ise % 22'si bir dublenin kendilerini etkilemediğini belirtirken, % 46'sı iki dublenin kendilerini etkilemediğini ifade etmiştir. Araştırma bulgularına göre, araştırmaya katılan TIR sürücülerinin % 33.5'inin alkollü araç kullandığı tespit edilmiştir. Bu grubu, % 31.5 ile kamyon, % 23.5 ile otobüs, % 16.8 ile otomobil ve % 15.3 ile minibüs şoförleri izlemektedir. Ayrıca, araştırmaya katılan sürücülerin % 37'si cezaların kazaları önleyeceği görüşünü belirtirken, % 63'ü trafik cezalarının kazaları önleyemeyeceğini ifade etmiştir.

Çizelge 2.13. Avrupa'da araç sürmede alkol limiti [11]

ÜLKE ADI	ALKOL LİMİTİ	ÜLKE ADI	ALKOL LİMİTİ
Belçika	0.5	**Macaristan**	0.0
Bulgaristan	0.5	**Hollanda**	0.5
Danimarka	0.8	**Norveç**	0.5
Almanya	0.8	**Avusturya**	0.8
Finlandiya	0.5	**Polonya**	0.2
Fransa	0.5	**Portekiz**	0.5
Yunanistan	0.5	**İsveç**	0.2
İngiltere	0.8	**İsviçre**	0.8
İrlanda	0.8	**Slovenya**	0.0
İtalya	0.8	**İspanya**	0.8
Lüksemburg	0.8	**Türkiye**	0.5

Başka bir araştırmaya göre erkekler, kadınlara göre sarhoşken araba kullanmaya daha fazla eğilimlidirler. 18-25 yaş grubundaki gençler daha çok trafik kazası yapmalarına rağmen bu gruptakilerin sarhoşken kaza yapma oranları diğer yaş grubundaki insanlardan daha yüksek değildir. Öte yandan 60 yaşın üzerinde alkollü araç kullananların sayısı bir hayli düşüktür. Resmi kayıtlara geçen sarhoşken kaza vakaları, toplam kaza vakalarının %15'ini oluşturmaktadır. Bu konuda yapılmış araştırmaların pek çoğu, kandaki alkol düzeyi ile kaza arasında nedensel bir ilişki olduğunu göstermektedir[2].

Almanya'da, TÜV'ün trafik psikolojisi biriminin yapmış olduğu çalışmalarla, kandaki promil miktarı ile kaza olasılığı arasında önemli bir ilişki olduğu ortaya konmuştur. Çalışmanın sonuçlarına göre kandaki promil miktarı 0.50'nin üstüne çıkmaya başladığında kaza olasılığı hızla artmaktadır. Örneğin, kanında 1 promil alkol olan bir sürücünün kazaya karışma olasılığı % 10 iken, kanındaki alkol miktarı 1.6 olan bir sürücünün kazaya karışma olasılığı % 35'tir[30].

Bazı psikoloji araştırmalarından ve Sürücü Davranışı Geliştirme Programlarından edinilen bilgilere göre[28], insanlar alkole dayanıklılıkları hakkında oldukça gerçek dışı inanışlara sahip bulunmakta, bu nedenle de aldıkları alkol miktarını azımsamakta ve bir-iki kadeh içtikten sonra kendilerini durdurabileceklerini ve rahatlıkla araç kullanabileceklerini sanmaktadırlar. Oysa ki, gerçekte olanlar, pek çok kişinin bu konuda kendini kontrol etmede sorun yaşadığını ortaya koymuş bulunmaktadır. Araştırmacıların ortak bulgularından birisi, kişilerin rapor ettikleri ya da planladıkları alkol miktarının gerçekte iki katını aldıklarıdır. Örneğin, iki kadeh içtiğini belirten bir kişi aslında dört kadeh içmiştir.

Uyuşturucu ve keyif verici maddeler ile alkollü içkilerin etkisinde araç kullanmanın kural ihlallerine ve sonuç olarak da özellikle ölümlü kazalara sebebiyet verdiği tartışmasız bir gerçektir. Gelişmiş ülkelerde de bu konu halen trafik güvenliğini tehdit eden en önemli sürücü kusurudur. Kanada'da ölümle sonuçlanan kazaların % 43'ünde, Amerika'da % 60'ında, Türkiye'de ise % 68,3'ünde sürücülerin alkollü olduğu saptanmıştır. Özellikle ülkemizdeki oranın yüksek oluşu bu konuda acil önlemlerin alınması gerektiğinin bir göstergesidir.

Gelişmiş ülkelerde ve ülkemizdeki genel eğilim ve taleplerin, trafikte tüm sürücüler için sıfır alkol zorunluluğu getirilmesi olduğu bilinmektedir. Ancak gelişmiş ülkelerde çok uzun zamandır yapılan çalışmalara, tartışmalara bakıldığında henüz böyle bir uygulamaya geçilemediği, ne yazık ki hala belirli alkol limitlerine yasal olarak izin verildiği görülebilmektedir (Bkz. Çizelge 2.13.).

Bununla beraber, Almanya, Avusturya gibi tüm gelişmiş ülkelerde kandaki alkol miktarı 1 ve üstü promil olduğu ilk defada sürücüler için çok ağır ve kesin yaptırımlar bulunmaktadır.

2.6. Yorgun ve Uykusuz Araç Kullanma

Ülkemizde sürücü asli kusurları içerisinde birinci sırada, "uykusuz, dalgın ve yorgun araç kullanma" gelmektedir. Bu kusur nedeniyle, 1999 yılında, 115.312 kaza

meydana gelmiş ve bu kazalarda 1597 kişi hayatını kaybetmiş, 47.205 kişi ise yaralanmıştır[1].

Yapılan araştırmalar, uyuşturucu, keyif verici maddeler ve alkollü içkilerin etkisinde araç kullanmanın yarattığı kaza riskleri ile yorgun ve uykusuz araç kullanmanın neden olduğu kaza riskleri arasında bir fark olmadığını ortaya koymaktadır. Ülkemizde, özellikle şehirlerarası yollarda, şerit ihlali nedeniyle kafa kafaya çarpışma şeklinde meydana gelen kazaların hemen hemen hepsinin nedeni, sürücünün yorgun ve uykusuz araç kullanması olarak tespit edilmiştir[2].

Aynı şekilde, dalgın ve zihni meşgul sürücüler de şehiriçi ve şehirdışında kazalara sebebiyet vermektedirler. Son yıllarda, İspanya'da yapılan bir çalışmanın bulgularına göre, zihni meşgul, dalgın sürücüler, trafikte seyrederken, araçlarının dikiz aynalarını ve hız kadranlarını diğer sürücülere göre çok daha az kontrol etmektedirler. Yine aynı çalışmaya göre, zihin meşgulken, gözlerin etrafı tarama hareketi azalmakta, hatta göz hareketi donmaktadır. Bu durum ise kişinin tüm dikkat süreçlerini etkilemekte, trafik ortamında sürücünün etrafı sürekli taraması azalmakta, beklenmedik, ani olaylara karşı sürücü hazırlıksız kalmaktadır. Dolayısıyla, dalgın araç kullanmak nedeniyle kazalar meydana gelmektedir[2].

İstatistiklere göre, ülkemizde 2000 yılında, şehirdışında, en çok kaza 16:00 ile 17:59 saatleri arasında meydana gelmiştir(Bkz. Çizelge 2.14.). Yine en çok ölümün bu kazalarda gerçekleştiği görülmüştür. Bu kazaların nedenleri araştırıldığında ise sürücünün dalgın, yorgun ve uykusuz araç kullanması karşımıza çıkmaktadır. Bir gün öncesi ve gece boyu, 5-9 saatten fazla araç kullanan sürücü, ertesi gün akşam üstüne doğru, özellikle 16:00-17:59 saatlerinde yorgunluk ve uykusuzluğun etkisine yenik düşmekte, kendisi uyumadığını sansa bile, vücut artık uyku durumuna geçmektedir[1].

Yorgunluk ve uykusuzluğun belli bir süre sonra kişide hayal görmelere, halüsinasyonlara, dalgınlığa ve konsantrasyon bozukluğuna neden olduğu bilinmektedir. Uykusuz ve yorgun sürücünün intikal süresi ve kalitesi, diğer bir

deyişle, refleksleri hızla azalmaktadır. Dikkati tamamen dağılmış olan sürücü, gerçekle hayali ayıramaz hale gelmektedir. Bu konuda yapılan çalışmalara göre, yorgun ve uykusuz araç kullanan sürücülerde aynı zamanda muhakeme yeteneğinin de (anlama ve değerlendirme) azaldığı saptanmıştır. Sonuç olarak, yorgun, uykusuz ve dalgın olan sürücü, tıpkı alkollü içki etkisi altındaki bir sürücünün yaptığı hataları yapmakta ve kazalara sebebiyet verebilmektedir.

Araştırmacılar, sürücüdeki uykusuzluk ve yorgunluk halinin, yaygın inanışın tersine, bir-iki fincan kahve ya da çay ile bastırılamayacağını, çay ya da kahve gibi uyarıcı içeceklerin sadece anlık bir uyanıklık hali yaratabileceğini, ancak kısa bir süre sonra yorgunluk ve uykusuzluğun çok daha ciddi bir şekilde kendini hissettireceğini belirtmektedirler[9]. Tek çözümün ise, mutlaka belli bir süre uyumak ve dinlenmek olduğu vurgulanmaktadır.

Çizelge 2.14. Günün saatlerine göre kazalar ve sonuçları 2000 [1]

A. Toplam kaza **B.** Ölümlü kaza **C.** Yaralanmalı kaza **D.** Maddi hasarlı kaza **E.** Ölü sayısı **F.** Yaralı sayısı												
YERLEŞİM YERİ DIŞI												
	A	**%**	**B**	**%**	**C**	**%**	**D**	**%**	**E**	**%**	**F**	**%**
00.00-01.59	2.661	4,28	124	7,71	968	5,65	1.569	3,61	178	7,42	2.425	5,48
02.00-03.59	2.188	3,52	93	5,78	754	4,40	1.341	3,09	142	5,92	1.974	4,46
04.00-05.59	2.215	3,56	114	7,09	721	4,21	1.380	3,17	192	8,00	2.097	4,74
06.00-07.59	4.407	7,08	160	9,96	1.384	8,07	2.863	6,59	249	10,38	4.120	9,31
08.00-09.59	6.788	10,91	138	8,58	1.612	9,40	5.038	11,58	227	9,46	4.158	9,40
10.00-11.59	6.773	10,89	104	6,47	1.684	9,82	4.985	11,47	143	5,96	4.125	9,32
12.00-13.59	6.431	10,34	116	7,21	1.622	9,46	4.693	10,80	159	6,63	4.073	9,21
14.00-15.59	7.348	11,81	165	10,27	1.914	11,17	5.269	12,12	262	10,92	4.937	11,16
16.00-17.59	**7.429**	**11,93**	**157**	**9,76**	**2.001**	**11,67**	**5.271**	**12,13**	**238**	**9,92**	**5.012**	**11,33**
18.00-19.59	6.769	10,88	160	9,95	1.822	10,63	4.787	11,01	220	9,17	4.625	10,45
20.00-21.59	5.120	8,23	134	8,33	1.400	8,17	3.586	8,25	183	7,63	3.579	8,09
22.00-23.59	4.089	6,57	143	8,89	1.260	7,35	2.686	6,18	206	8,59	3.117	7,05
TOPLAM	**62.218**	**100,0**	**1.60**	**100,0**	**17.14**	**100,0**	**43.468**	**100,0**	**2.39**	**100,0**	**44.242**	**100,0**

Özellikle uzun yol sürücülerinin yorgunluk ve uykusuzluklarını bastırmak amacıyla çay-kahve gibi içeceklerin yanı sıra bazı uyarıcı ilaçlar da aldıkları bilinmektedir. Bu ilaçlar ise bir süre sonra sürücüde çok büyük fizyolojik ve psikolojik hasarlara neden olmaktadır. Bu tür uyarıcı ilaçları kullanan şoförlerin çok erken yaşlarda yıprandıkları ve sürücülük yetenekleri açısından son derece riskli hale geldikleri saptanmıştır.

Genelde gündüz uyuklama, özelde de direksiyonda uyuma suretiyle trafik kazasına yol açan iki önemli hastalıktan bahsetmek faydalı olacaktır. Bu hastalıklar "Uyku Apnesi" ve "Narkolepsi"dir[2].

- *Uyku Apnesi:* Uyku apnesi, uyku sırasında ortaya çıkan, soluk alıp vermede durmalardır. Bu insanlar, uykuda horlarlar, gündüzleri kolaylıkla uykuya dalarlar, gergin ve unutkan olurlar, konsantrasyon güçlüğü çekerler. Bu nedenle, iş verimleri giderek düşer, daha çok trafik kazası yaparlar.

Uyku apnesi erişkin nüfusta % 3-5 oranında görülmektedir. Yaşın ilerlemesiyle bu oran artmakta, 60 yaşın üstünde % 30 oranında görülmektedir. Bu insanların kiloları fazla,boyun kısmı kısa ve kalındır.

Normal sürücülerde % 2.9 oranında görülen trafik kaza oranı, uyku apnesi olanlarda %12.4 oranında görülmektedir. Ağır şekilde uyku apnesi olanlarda, bir milyon kilometrede kaza oranı 13 iken, hafif apnesi olanlarda 1.1, normallerde 0.78 olarak kaydedilmiştir. Uyku apnesi olanlardan tedavi edilenlerde kaza oranı, milyon kilometre başına 2.7'ye düşmüştür. Araştırmalar sonunda, "uyku apnesi" olanların trafik kaza yapma riskinin 15 kat arttığı, tedavi ile bu olumsuzluğun ortadan kalktığı ve kaza riskinin önemli ölçüde azaltılabildiği bilinmektedir.

- *Narkolepsi:* Bu hastalar, gündüzleri, 90-120 dakika aralıklarla, ellerinde olmaksızın 10-20 dakika kadar süren uykuya dalmaktadırlar. Uykuya dalmalar özellikle monoton işler yaparken daha da kolay oluşabilmektedir. Hastalık yeterince tanınmadığı için, tehlikeli işlerde çalışanlarda ağır sonuçlara yol açabilmektedir.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ

Özellikle otomobil kullananlarda ciddi bir risk faktörüdür. Genel olarak toplumda yaygınlığı 4/10 000 (% 0.04) olup, buna göre Türkiye'de 25.000-30.000 arasında narkoleptik olduğu tahmin edilmektedir.

Bu iki hastalık, trafik açısından büyük önem taşımaktadır. Hastalar, genellikle durumları konusunda bilgili olmadıkları için, kazalara yol açabilmektedir. Kolaylıkla tedavi edilebilen bu hastalıklar, uyku alanında deneyimi olan hekimler tarafından tanınabilmekte ve uyku laboratuarı çalışmalarıyla tanı konulabilmektedir.

Yorgunluktan kaynaklanan kazalar, sabah ve akşama göre öğle sonraları, hafta günlerine göre hafta sonları daha fazla meydana gelmektedir. Bazı araştırmalardan, yorgunluktan kaynaklanan kazalara en fazla 18-24 yaş grubundaki sürücülerin karıştığı, daha çok otoyollarda olduğu ve kazaya karışan sürücülerin % 50' sinin ağır yaralandıkları tespit edilmiştir[31].

Sürücü yorgunluğunun ana nedeni, sürücünün kendisidir. Birçok sürücü, yoğun günlük çalışma sonunda araba sürmeye başlar ve mola vermeden yola devam ederler. Yeni araçlar eskilerine göre daha az yakıt yaktıklarından, yolda durup benzin alırken dinlenme olayı da çok ender hale gelmiştir. Ayrıca, modern otoyollar geniş ve düzgün olduğundan monotonluğu arttırmakta ve neticede sürücü yorgun hale gelmektedir.

Yorgunlukla mücadele etmek için iki yol vardır; sürücünün tutum ve davranışlarının geliştirilmesi ve yeni teknolojilerin geliştirilip, uygulanmasıdır.

Hiç şüphesiz asıl çözüm, sürücünün eğitilmesi ve sürücünün mantalitesi ve davranışını değiştirmeye yönelik kampanyalar yapılmasıdır. Bu konuda, sürücü eğitilirken öğretilmesi gereken bazı ana hususlar aşağıda belirtilmiştir[31]:

- Stres yaratacak hususların ortadan kaldırılmasına yönelik günlük program yapılması,
- En rahat güzergahın seçilmesi,

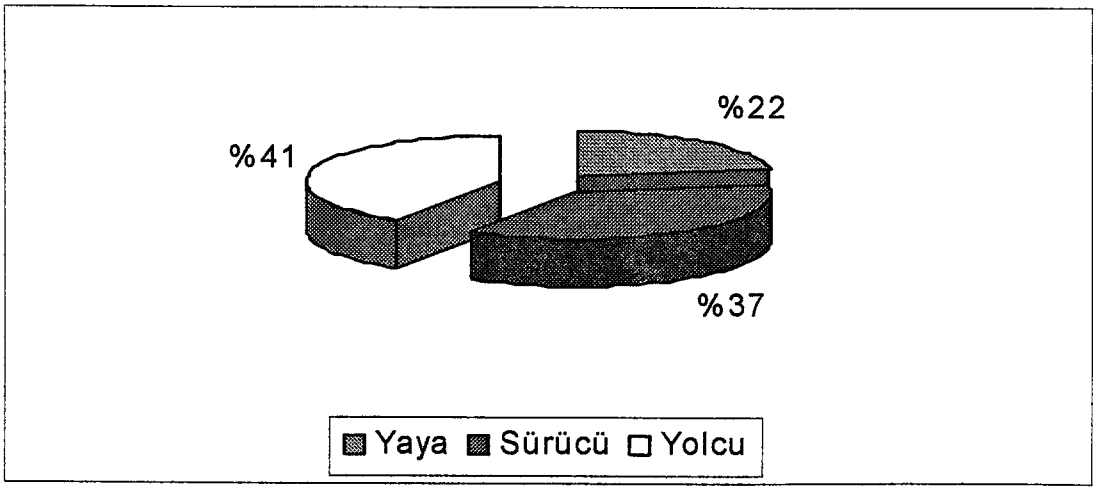
- Araba sürmeden önce kuvvetli kahvaltı yapılması, iki defa tıka basa yenilmesi yerine 5-6 defa hafif yemek yenilmesi,
- Oturma pozisyonunun iyi olmasının sağlanması,
- Her iki saat araba kullandıktan sonra 15 dakika dinlenilmesi,
- Yorgunluk alametlerini tanımanın öğretilmesi,
- Yorgunluk hissedilince arabanın durdurulması,
- Uyku giderici ilaç kullanılmasının önlenmesi,
- Tüm konsantrasyonun araba sürümüne verildiğinden emin olunması,
- Kötü hava şartlarına dikkat edilmesi,
- Oto içindeki havanın uygun olmasının sağlanması.

3. YAYALAR

Yayalar, taşıtla ilişkileri olmadığı halde, yani sürücü veya yolcu olarak taşıt kullanmadıkları halde, trafiğin içine zorunlu olarak giren bireylerdir. Dolayısıyla trafiğin sağladığı olanaklardan yararlanmamalarına rağmen, trafiğin sıkıntısına katlanmak zorundadırlar. Bu bakımdan mağduriyetleri, sürücülerden ve yolculardan daha fazladır.

Bunu dikkate alan birçok ülkede yayaları koruyucu hükümler, ilgili kanunlarda giderek daha çok yer almaktadır.

Bugün ülkemizde, kaba bir hesaplamayla 64 milyon yaya bulunmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğü'nün istatistiklerine göre, trafik kazalarına neden olan unsurların içinde yayaların oranı % 2.49'dir (Bkz. Çizelge 1.2.). Buna karşılık 2000 yılında meydana gelen kazalar sonucu ölen yayalar % 22 gibi yüksek bir orana sahiptir (Bkz. Şekil 3.1.). Çıkan bu sonuç karayolu trafik güvenliğinin arttırılmasında yayalar için de önemli çalışmaların yapılmasını zorunlu kılmaktadır.



Şekil 3.1. 2000 yılında karayolu kullanıcı katagorilerine göre ölüm oranları [1]

Güvenli bir trafik sisteminin kurulması, özellikle şehiriçi trafik güvenliğinin geliştirilmesi, yayayı en azından taşıtlar kadar, hatta taşıtlardan daha öncelikli olarak trafik sisteminin bir unsuru olarak düşünen bir anlayış çerçevesinde yapılacak

düzenleme ve uygulamalarla mümkündür. Bu düzenleme ve uygulamalarda unutulmamalıdır ki yaya trafiğin, trafik ulaşımın, ulaşım ise kentin bir parçasıdır. Bu bağlamda, yaya trafiğin asli bir unsuru ise, yaya güvenliği de toplam trafik güvenliğinin bir unsurudur.

Yerleşim yerlerindeki trafik kazaları incelendiğinde; kazalarda en fazla yayaların mağdur olduğu görülmektedir. 1997 yılında, Harbariew Araştırma Merkezi tarafından yayınlanan bir raporda belirtildiği gibi, dünyada motorlu araçların karıştıkları kazalar sonucu ölenlerin yaklaşık olarak yarısını yayalar teşkil etmektedir. Ayrıca yayaların karıştıkları trafik kazalarının büyük bir kısmı yerleşim alanlarının içinde meydana gelmektedir[32].

Güvenli, sağlıklı ve rahat yaşama ortamlarının oluşturulması, yerleşim alanlarında yaşayanlar için önemlidir. Öte yandan nüfusun her kesimi için (öncelikli olarak çocuklar, yaşlılar ve özürlüler) güvenli seyahat imkanı sağlamak, "trafikte insan öncelikli" bir anlayışla mümkündür. Seyahat etmek için harcanan sürenin belli bir oranı şehiriçi alanlarda geçmektedir. Bu zaman içerisinde yaya, metal ve kendisinden kat kat güçlü bir nesnenin karşısında daha büyük tehlikelere açık bir varlık olarak yer almaktadır. Diğer yandan, trafikte "yaya", göstereceği davranışlardan dolayı, araç içindeki sürücü ve yolcuların güvenliğini tehlikeye ya da zarara sokabilecek aktif bir unsurdur. Böylece yayaların karıştığı trafik kazalarına, yayaların davranışları sonucunda gelişen, ancak kendilerinin bizzat karışmadıkları kazalar da eklendiğinde, yaya güvenliği ve davranışı, trafik güvenliği sorununun en önemli unsurlarından birisini oluşturmaktadır.

Şehir planlamasındaki klasik yaklaşıma göre, özellikle büyük kentlerin ulaştırma sistemi, kent organizmasının dolaşım sistemi gibidir. Bu sistemdeki rahatsızlıkların sorumlusu da kentsel yaşam biçimimizdir. Kentte yaşayan bireylerin, günlük yaşam pratiklerini daha rahat gerçekleştirebilmeleri, onların kentli kimliğine sahip olmalarının da ötesinde, birey odaklı bir ulaşım planlaması ile mümkündür. Bireylerin yaya olarak ulaşım hızları (4 km./s) ile taşıt kullanarak ulaşım hızları (30 km./s) arasındaki büyük fark, kent içinde, yaya öncelikli ulaşımdan taşıt öncelikli

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ

ulaşıma doğru bir sınıflandırma yapılmasını zorunlu kılmıştır.[9] Buna göre kent içi ulaşım şu aşamalardan geçmektedir; yaya alanı, yayalaştırılmış sokaklar, kapalı yaya geçişleri, kent içi transit yollar, yaya-taşıt birlikteli yollar, şehirlerarası ulaşım yolları. Bu sınıflandırma, yaya ağırlıklı mekansal bir düzenlemeden, taşıt ağırlıklı mekansal düzenlemeye doğru gelişim göstermektedir.

Ülkemizdeki kentsel nüfusun artışı ve büyük şehirlerimizin alanca yayılmasıyla birlikte yolların genişletilmesi, yaya hareketlerinin aleyhine olmuş, yaya kaldırımları daraltılmış ve kaldırımlar adeta otopark olarak kullanılmaya başlanmıştır.

Çocuklar diğer yayalara göre, tecrübe eksikliği, daha kısıtlı hareket kabiliyetleri ve görünmelerini engelleyen kısa boylarından dolayı trafik kazalarından daha fazla etkilenirler. Bir çok ilkokul, okul yolu üzerindeki veya yakın okul çevresindeki karşıdan karşıya geçiş problemleri gibi bir çok güvenli olmayan trafik durumlarıyla uğraşmak zorundadır.

Ülkemizde trafik kazalarında yaya kusur payı % 2.49 olmasına rağmen (Bkz. Çizelge 1.2.), ölümle sonuçlanan kusur payı % 16.38, yaralanma ile sonuçlanan kusur payı % 14.29 ve ölü sayısı oranı % 22.22 gibi yüksek oranlarda olmaktadır. Şehir içindeki yaya kusur payı, şehir dışına göre yüksektir.

Yaya kusurları sonucu meydana gelen kazaların oluş şekilleriyle ilgili istatistikler Çizelge 3.1.'de gösterilmiştir. Çizelge 3.1.'den de anlaşılacağı üzere, yola birdenbire çıkmak ve duran taşıtın önünden-arkasından çıkmak, toplam kusur oranı içinde % 72.94 gibi yüksek bir orandadır.

Çizelge 3.1. Yaya kusurları sonucu meydana gelen kazalar ve sonuçları 2000 [1]

A. Toplam kusur sayısı (Ölümlü + Yaralanmalı) B. Ölümle sonuçlanan kusur sayısı C. Yaralanma ile sonuçlanan kusur sayısı E. Ölü sayısı F. Yaralı sayısı										
	A	%	B	%	C	%	E	%	F	%
01- Kırmızı Işıkta Geçmek	380	2,76	12	1,56	368	2,83	18	2,20	444	2,90
02- Yola Birden Bire Çıkmak	4.794	34,80	246	31,90	4.548	34,96	262	31,99	5.344	34,88
03- Dur. Taşıt. Ön.-Ark. Çıkmak	5.254	38,14	207	26,84	5.047	38,81	212	25,89	5.717	37,30
04- Araç. İlk Geçiş Hak. Verm.	1.166	8,46	63	8,17	1.103	8,48	67	8,18	1.344	8,77
05- Yol İçin. Yür. Oynamak	1.402	10,18	105	13,62	1.297	9,97	106	12,94	1.624	10,60
06- Har. Hal. Taşıta Asılmak	53	0,38	13	1,69	40	0,31	13	1,59	46	0,30
07- Otoyola Girmek	205	1,49	66	8,56	139	1,07	67	8,18	187	1,22
08- Yol İç. Hat. Şek. El İle Sür.Arç.Kul.	70	0,51	5	0,65	65	0,50	5	0,61	82	0,54
09- Yol İç. Hat. Şek. Hayv. Sevk Etm.	35	0,25	8	1,04	27	0,21	8	0,98	43	0,28
10- Görün. Art. Ted. Almamak	53	0,38	7	0,91	46	0,35	7	0,85	67	0,44
11- Diğer	365	2,65	39	5,06	326	2,51	54	6,59	425	2,77
TOPLAM	**13.777**	**100,00**	**771**	**100,00**	**13.006**	**100,00**	**819**	**100,00**	**15.323**	**100,00**

Çizelge 3.2.'de Türkiye'de ve bazı ülkelerde 1985-1995-1998 yıllarında yayaların karıştıkları trafik kaza sonuç istatistikleri verilmiştir. Bu istatistiklere göre, diğer ülkelerde görülen yaya kazalarındaki azalma oranları ile Türkiye'de görülen azalma oranları, özellikle yaralanma oranlarında, arasındaki farklar dikkat çekicidir. Kazalar sonucu ölen yaya sayısında ki azalma, her ne kadar olumlu bir gelişme olarak kabul edilse bile, yaralanmalı kazalarda ki azalma oranı 'yaya güvenliğini' sağlamada yapılacak çok şey olduğunu göstermektedir. Türkiye'de yayaların karıştığı trafik kazalarının sonuçlarında görülen ölüm-yaralanma oranları da pek iyimser sonuçlar ortaya koymamaktadır.

Trafik kazalarının önlenmesinde başarı grafikleri yüksek olan ülkeler, bu başarıyı sadece araç trafiğini güvenli kılmak gibi bir yaklaşımla değil, konuya insan ve hareketliliği bir bütün olarak ve insan öncelikli bir anlayışla ele alarak gerçekleştirmişlerdir.

Çizelge 3.2. Türkiye'de ve bazı ülkelerde 1985-1995-1998 yıllarında yayaların karıştıkları trafik kaza sonuçları [33 ve 34]

ÜLKELER	1985 Yılı		1995 Yılı		1998 Yılı	
	ölü sayısı	yaralı sayısı	ölü sayısı	yaralı sayısı	ölü sayısı	yaralı sayısı
A.B.D	6800	111000	5585	83000	5220	69000
Avusturya	280	6482	200	4491	165	4256
Belçika	325	5805	149	4055	142	3872
Danimarka	126	1482	118	1033	73	892
Finlandiya	126	1321	72	1031	62	847
Fransa	1557	32169	1027	21197	988	18493
Hollanda	187	4017	142	920	110	1340
İngiltere	1848	61139	1085	47173	946	45164
İrlanda	138	1345	113	1662	-	-
İspanya	1024	16521	1000	12925	995	12908
İsveç	113	1773	71	1403	69	1334
İsviçre	191	3214	126	2941	122	2663
İtalya	1245	20137	877	15836	783	15641
İzlanda	10	128	-	127	4	119
Kıbrıs	29	545	17	357	21	344
Lüksemburg	12	195	8	152	3	133
Macaristan	660	4915	487	4313	408	4195
Malta	4	137	-	-	-	-
Norveç	69	1428	51	1105	52	1022
Polonya	2100	15093	2636	20623	2658	21867
Romanya	771	2318	1361	3865	1346	3567
Türkiye	-	-	**1487**	**20602**	**1018**	**17581**

"İnsan ve hareketlilik" yaya güvenliği için en önemli iki kavramdır. Bu iki kavram yaya güvenliğine bir çok girdi sağlamaktadır. Yaya güvenliğinin geliştirilmesi için bu girdilerin anlamlı olarak ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Çünkü yayaların karıştığı veya yol açtığı trafik kazalarının önlenmesi için ne tür tedbirler alınması ve düzenlemeler yapılması gerekliliğine karar verebilmek için, yaya hareketinin şekli, hareketin gerçekleştiği yer (yani mekansal ve çevresel faktörler) ve kazaların oluş şekli ve süreci arasında önemli bağlantılar vardır. Kazaların oluş nedenleri arasındaki ilişki, kazaların önlenmesi için ne tür tedbirler alınacağına karar verebilmek için önemlidir[33].

Trafikte yaya güvenliğine ve davranışına etki eden faktörler, çok geniş bir yelpaze oluşturmaktadır. Bu yelpazede kişinin eğitimi, yaşı, cinsiyeti, istekleri, tercihleri, içinde bulunduğu toplumun yapısı, alışkanlıkları, sosyo-ekonomik durumu gibi toplumsal faktörler de yer almaktadır[35].

Yaya güvenliğinin geliştirilmesinde önemli olan hareketle ilgili etkenler ise, hareketin sıklığı, amacı, hareket edilen yerin, güzergahın özellikleri vb. şeklinde ifade edilebilir. Ayrıca, kentin makroformu ve ülke içerisinde yüklendiği işlev ile kentte kurulan ulaşım ve trafik sistemi de dikkate alınmalıdır. Özetle, yaya güvenliğine etki eden faktörler beş başlık altında toplanabilir[33]:

1. *Bireysel faktörler*: Bireyin eğitim durumu, cinsiyeti, yaşı tercihleri vb.
2. *Toplumsal faktörler*: Toplumun yapısı, sosyo-ekonomik durumu, alışkanlıkları vb.
3. *Mekansal Faktörler*: Kentteki alan kullanımları, faaliyet ve işlevlerin ilişkileri, çevre kalitesi, nüfus yoğunluğu.
4. *Yaya hareketinin oluş şekli ve özellikleri*: Hareketin amacı, sıklığı, ulaşım ve trafik altyapısının özellikleri.
5. *Yaya güvenliği için önlem alacak birimler arası koordinasyon*: Yetkili olan birimlerde görev ve yetki alanlarının belirlenmesi ve yerel, bölgesel ve ülkesel düzeyde bir uygulama bütünlüğünün sağlanıp sağlanmadığıdır.

Yaya güvenliği stratejisinin temel amacı, hayati ve davranışsal muhtemel kaza risklerinin farkında olarak önemsenmesiyle kazaya karışma risklerini önemsemeyen yayaların riskli davranışlarıyla mücadele etmek olmalıdır. Zor olabileceği gibi, bu amaca ulaşmak, bu tür düzeltici önlemlerin daha ileri derecede önemsenmesini gerektirmektedir. Bu sebeple;

- Yayaların hak ve güvenliğini belirlemek,
- Yayalara mahsus kuralların tatbikini geliştirmek,
- Yaya eğitimini erken yaşlarda sağlamak,
- Toplumun farklı düzeyindeki grup ve kurumlarla işbirliği talebinde bulunmak,

- Bilgilendirici ve eğitici kampanyaları başlatmak,
- Trafik şebeke sistemi dahilinde insanları, yaya olarak üstlendikleri rol konusunda malümatlandırmak,
- Riskli yaya davranışlarının toplu olarak belirlenmesine yardım ederek, belli şablonlara dikkat çekmek gibi hususlar yaya güvenliği için alınacak tedbirlerde göz önünde bulundurulmalıdır[31 ve 36].

Sonuçta insanoğlunun bireysel yapıdan toplum yapısına geçmesi ile birlikte, fertleri kurallar manzumesi etrafında toplamak toplum hayatının devamı için bir zorunluluk haline gelmiştir. Ancak toplum hayatını düzenleyen bu kuralların var olması, kuralların ihlalini de peşi sıra getirmiştir. Bu ihlalleri önlemede denetlemenin önemi çok büyüktür. Karayolları Trafik Kanunu, denetimi, "Araçları, bu kanuna göre araçlarda bulunması gerekli belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek" şeklinde tanımlamıştır[52]. Bu yüzden yaya kazalarını önleyici nitelikte uygun bir denetleme sisteminin kurulması gereklidir. Nasıl bir denetim sisteminin uygun olacağı ile ilgili örnek bir çalışma için bkz. [52].

4. YOLCULAR

Ülkemizde yolcu taşımacılığının % 95'i karayolu ile yapılmaktadır. Bunun da büyük bir bölümü otobüslerle olmaktadır. Ancak, ülkemizde yolcu taşınmasına uygun olmayan araç ve şekillerle yolculuk yapıldığı da görülmekte, emniyet kemeri kullanılması gereği yeterince anlaşılmamaktadır. Yolcuların ayakta, yük üzerinde, traktör ve römorkta ve emniyet kemeri bağlı olmadan yaptıkları seyahat, trafik kazalarında ölümcül sonuçlar doğurmaktadır. Kemeri takılı olmadan, otomobilin arka koltuğunda yolculuk eden bir kişinin, saatte 50 km.'lik bir hızla çarpışmada, ağırlığının 30 kat artarak ön tarafa savrulacağı düşünülürse, hiçbir sabitlemesi olmayan kasalarda veya traktör üstlerindeki yolculuğun tehlikesi daha belirgin olarak ortaya çıkacaktır.

Aşağıdaki çizelgede kazalara sebep olan yolcu kusurları ile oranları gösterilmiştir.

Çizelge 4.1. Yolcu kusurları sonucu meydana gelen kazalar ve sonuçları 2000 [1]

A. Toplam kusur sayısı (Ölümlü + Yaralanmalı) B. Ölümle sonuçlanan kusur sayısı C. Yaralanma ile sonuçlanan kusur sayısı
E. Ölü sayısı F. Yaralı sayısı

	A	%	B	%	C	%	E	%	F	%
01- Taşıttan Sarkmak	47	5,10	8	8,16	39	4,74	19	12,93	146	5,51
02- Habersiz İnmek veya Binmek	136	14,77	6	6,12	130	15,80	7	4,76	248	9,35
03- Taşıt İçinde Gayri Nizami.	62	6,73	2	2,04	60	7,29	4	2,72	95	3,58
04- Taşıtın Dışında Seyahat	251	27,25	17	17,36	234	28,43	18	12,24	526	19,83
05- Har. Hal. Taşıt. Yere Atlamak	61	6,62	7	7,14	54	6,56	7	4,76	63	2,38
06- Açık Yük Üzer. Seyahat.	179	19,44	27	27,55	152	18,47	45	30,61	1.127	42,50
07- Diğer	185	20,09	31	31,63	154	18,71	47	31,98	447	16,85
TOPLAM	**921**	**100,00**	**98**	**100,00**	**823**	**100,00**	**147**	**100,00**	**2.652**	**100,00**

Çizelge 4.1. 'e göre; yolcuların davranışlarının trafik kazalarına neden olma oranı 2000 yılı istatistiklerine göre, şehiriçinde % 0.15, şehirdışında % 0.30 gibi çok küçük bir rakamı oluşturmaktadır. Ancak yolcu kusurlarındaki ölüm yüzdesi % 2.31'dir.

Buna karşılık karayolu kullanıcı kategorilerine göre yolcuların ölüm oranları incelendiğinde % 41 gibi yüksek bir oran olması dikkat çekicidir. Özellikle taşıt dışında seyahat ve açık yük üzerinde seyahat şeklindeki yolcu kusurlarının toplam % 47.69 gibi büyük bir oranda olduğu düşünülürse, yolcuların bilinçlendirilmesinin önemi ortaya çıkmaktadır[1].

5. TRAFİK EĞİTİMİ

Günümüzde toplumlar hızla değişim ve gelişim içerisindedirler. Bu değişme ve gelişme hızını ayak uydurmak, diğer toplumlarla yarışmak refah düzeye erişmek için her türlü çabayı göstermektedirler. Bu çabalarının başında eğitim gelmektedir.

Eğitim, en genel anlamıyla, bireyde istendik yönde kendi yaşantıları yoluyla davranış değiştirme süreci olarak anlaşılmaktadır. Bireyin, topluma uyumu, kendini geliştirme ve bir üretim sürecine katkı boyutunda gelişmesi gereklidir. Bu anlamda, toplumlar değişen koşullara ve yapısına uyum göstermek için toplumu oluşturan bireyleri eğitim sürecine sokmaktadır. Eğer bir toplum gelişme göstermek istiyorsa, öncelikle bireylerin eğitimini dikkate almaları gerekir.

Sürücü kişiliğini eğitmek amacında olan bir sistemin onun psikolojisine ve genel trafik ortamının psikolojik yapısına odaklanması gerekirken, ülkemizde bu konuda yapılan çalışmaların yeterli düzeyde olmayışı, trafik güvenliğinin sürücü eğitimi alanındaki ciddi sorunlarından birini oluşturmaktadır. Takip eden bölümlerde eğitim konusu tüm detayları ile değil, kısa özetler halinde trafik eğitimi ele alınarak sürücü eğitimimizin sorunları incelenecektir.

5.1. Trafik Kazaları ve Sürücü Eğitimi İlişkisi

Türkiye'de yol güvenliğinin durumu son 10 yılda büyük bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bunun başlıca nedenleri, karayolu taşımacılığının çok büyük bir hızla artıyor olması, motorlu taşıt sayısının artışı ve buna bağlı olarak sürücü belgesine sahip kişilerin sayılarının artmasıdır. Örneğin 1998 yılında 979.866 kişi, 1999 yılında 814.849, 2000 yılında ise toplam 957.166 kişi sürücü belgesi almış, yeni sürücü olarak trafik ortamına katılmıştır[1]. Son 5 yıla göre sürücü belgesi alan kişilerin sayısı ve artış oranları Çizelge 2.1.'de gösterilmiştir.

Sürekli gelişme trendi içinde olan ülkemizin gelişimine bağlı olarak mobilitenin artması, motorlu taşıt ve buna bağlı olarak sürücülerin sayısındaki artış, kaza ve kaza sonrası oluşacak mağduriyetlerin de riskini artırmaktadır.

2000 yılında Türkiye'de 100.000 araç başına 41 ölüm düşmektedir; Avrupa ülkelerinde ise her 100.000 araçta 20 ölüm ortalaması mevcuttur[1]. Bu rakamlar ülkemizin trafik güvenliğinin geliştirilmesi yönünde adımların atılması ihtiyacını ortaya koymaktadır. Trafik polisinin düzenlediği kaza tespit tutanaklarından derlenen istatistik verilerine göre Türkiye'de trafik kazalarının baş sorumlusu olarak sürücüler gösterilmektedir. Trafik kazalarının oluşumuna etki eden faktörler arasında sürücülerin 2000 yılında meydana gelen 466.385 kazada % 96.21 oranında kazaya neden oldukları düşünüldüğünde karayolu güvenliğinin iyileştirilmesine yönelik yapılacak çalışmalar içinde sürücü eğitimine odaklanan faaliyetlerin son derece önemli olduğu göze çarpmaktadır.

5.2. Sürücü Eğitimimizin Sorunları ve Dünya Ülkeleriyle Karşılaştırılması

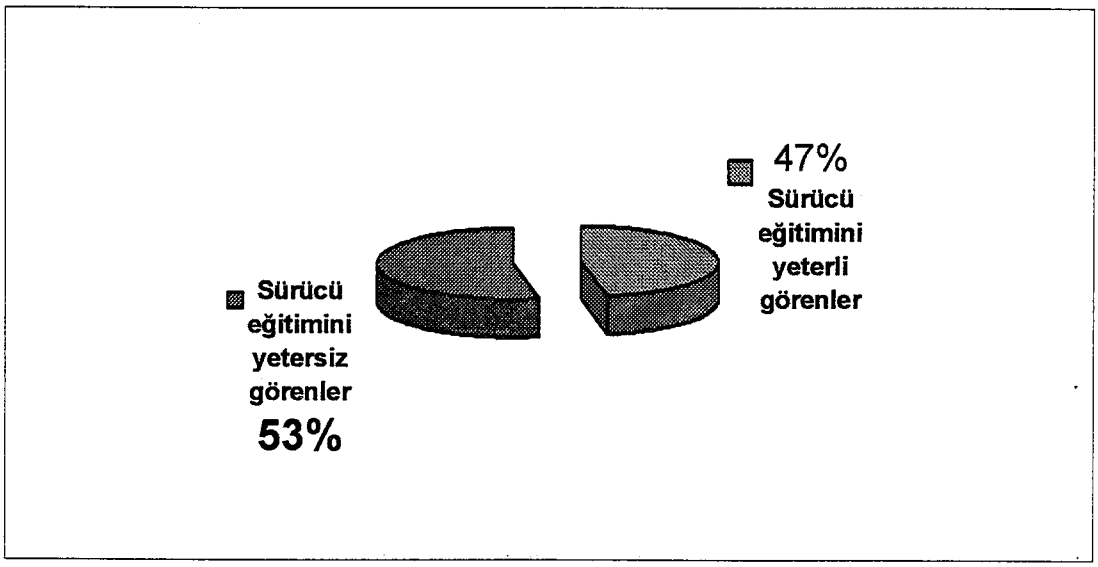
Türkiye'de sürücü eğitiminin incelenmesine yönelik yeterince çalışma yapılmamıştır. Sürücü eğitiminin hangi niteliğinin ya da eksikliğinin sonuçta sürücülerin daha fazla kaza yapmalarına yol açtığı hususu da iyi incelenmiş değildir[37]. Bu tür araştırmaların yapılmaması, sürücü eğitiminin en önemli sorunlarından biridir ve sürücü eğitiminin sorunlarının yeterince tespit edilememesi sonucunu doğurmaktadır. Bu bölümde sürücü eğitimi sorunları; Sürücü Kursları ve Eğitim Personeli, Sürücü eğitimi, Dersler ve Müfredat Programı konu başlıkları altında incelenecektir.

5.2.1. Sürücü kursları ve eğitim personeli

Sürücü eğitiminin sorunları oldukça fazladır. İlk olarak 1987 yılında, sürücü eğitiminin verilmesi için görevlendirilen Milli Eğitim Bakanlığı bu konuda kurumsal yapısını oluştururken, çeşitli sorunlarla karşılaşmıştır[38]. Bakanlığın ve sürücü eğitimi konusunda görevlendirilen kişilerin bu konuda uzman olmamaları ve uzmanlaşmaları için belirli bir mecburi sürenin geçmesi, kurumsal yapının

oluşturulmasında yeterli düzeyde profesyonel çalışmaların yapılmasında da zorluklarla karşılaşılmasına neden olmuştur. Aynı tarihte Milli Eğitim Bakanlığının yönetimine verilen sürücü kursları, sürücü eğitimi vermekle görevlendirilmiş, sürücülerin bu kurslardan alacakları eğitim, sürücü belgesi almaya hak kazanmak için zorunlu tutulmuş, dolayısıyla 1987 yılı öncesinde oldukça az olan sürücü kurslarının sayısı aniden hızlı bir şekilde artmıştır. Ülkemizde sürücü eğitimi bu tür sorunlarla başlamış olup halen 2001 yılı itibariyle Türkiye'de yaklaşık 1.874 sürücü kursu faaliyet göstermektedir[39].

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi tarafından 1998 yılında, sürücü kurslarında eğitim alarak sürücü belgesi almaya hak kazanan sürücülere yönelik bir anket çalışması yapılmıştır[40]. Ankette Ankara il merkezinde bulunan sürücü kurslarında sürücü eğitimlerini tamamlayıp sertifikalandırılan ve 1998 yılının Eylül ayında Ankara 11 Emniyet Müdürlüğüne sürücü belgesi almak için gelen toplam 2.085 kişiden örnekleme olarak 200 kişi seçilmiş, bu gruba sürücü kursundan almış oldukları eğitimi yeterli görüp görmedikleri sorulmuştur. 200 kişinin 94'ü aldıkları sürücü eğitimini yeterli görürken, 106 kişi eğitimi yeterli görmediklerini belirtmişlerdir. Dolayısıyla ankete katılan sürücülerin % 53'üne göre sürücü kurslarında verilen sürücü eğitimi yetersizdir.



Şekil 5.1. Sürücü kurslarını takip eden adaylara yapılan anket sonucu [40]

Ayrıca eğitimin yetersiz oluşunun nedenleri hakkında belirttikleri kanaatlerinde; sürücü kurslarının eğitimden çok ticari düşünce ile hareket etmeleri nedeniyle her öğrenciyi bir gelir kaynağı olarak gördükleri için, yetersiz imkanlarla gereğinden fazla öğrenci kayıtları yaptıklarını ve bu öğrencilerin devamsızlıklarını takip edemedikleri gibi eğitimlerini de istedikleri şekilde yapamadıklarını belirtmişlerdir.

Yine aynı şekilde, J.Okullar K.lığı'nda yapmış olduğumuz ankete katılanların % 74.5'i sürücü belgelerini özel sürücü kurslarından aldıklarını, bu grubun % 70'i sürücü kurslarında verilen eğitimi yeterli bulmadıklarını belirtmişlerdir (Bkz. Ek-1, s.109). Ankete katılanlardan bir grup ise sürücü kursunda hiçbir derse katılmadan belgelerini aldıklarını belirtmişlerdir. Bu anket sonuçlarına göre, sürücü kurslarında ne derece profesyonel düzeyde eğitimin verilebildiğinin tartışılması gerekmektedir.

Türkiye'de sürücü kurslarında eğitim veren öğretmenleri teorik ve pratik eğitim olarak iki ayrı alanda değerlendirmek mümkündür. Eğitim düzeyleri itibariyle pratik alanda direksiyon eğitimi veren usta öğreticiler için lise mezunu olmak yeterli iken, teorik alanda trafik ve çevre bilgisi, ilk yardım, motor ve araç tekniği bilgisi derslerini veren öğretmenler, en az yüksek okul mezunu olmak zorundadırlar (yalnızca F ve G sınıflarının öğretmenleri için ilgili lise mezunu olmak yeterlidir). Dolaylı olarak da olsa trafikle ilgili konularda eğitim almış olsalar bile sürücü öğretmenlerinin, sürücü eğitimi verebilmeleri için bu konuda profesyonelleşmeleri, trafik psikolojisi, kusursuz sürücülük ve benzeri konularda özel bir eğitime tabi tutulmaları kaçınılmazdır. Ancak mevzuatta yalnızca trafik ve çevre bilgisi dersi ile direksiyon eğitimi dersi öğretmenleri özel bir kursa tabi tutulmaktadır. Bu kursun süresi 21 gündür[29].

Avrupa ülkeleri sürücü eğitiminde olduğu gibi, sürücü öğretmenleri konusunda Türkiye'ye nazaran daha fazla deneyime sahiptir. Örneğin Hollanda'da 1975 yılından beri sürücü öğretmenleri eğitilmektedir[26]. Diğer Avrupa ülkelerine göre 21 günlük sürücü öğretmeni eğitimi oldukça yetersizdir, ülkemizde sürücü öğretmenlerinin eğitim süreleri ve bu eğitimin verimliliği arttırılabilir.

Örneğin İsveç'te sürücü öğretmenlerinin eğitimini İsveç Ulusal Karayolu İdaresi (SNRA) ve yetkili devlet okulları üstlenmiştir. Müfredat programını SNRA düzenlemektedir. Eğitimin verildiği devlet okulları ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi, yetişkinlere yönelik olarak ortaöğretim statüsünde ders veren iki adet Kom Vux okuludur. Bu okullarda 180 saat trafik güvenliğiyle çalışmak, 630 saat eğitim metodolojisi, 100 saat trafik psikolojisi gibi derslerin de bulunduğu toplam 1200 saatlik eğitim verilmektedir. Bu eğitimin bir sonraki aşamasında, kolej düzeyinde eğitim veren üç ayrı okulda sürücü öğretmenliği amacına yönelik eğitim verilmektedir. Bu okullardaki eğitim ise 40 hafta trafik güvenliği bilgisi, 20 hafta pedagojik-metodoloji eğitimi ve 20 hafta da trafik pedagojisi derslerinden oluşmaktadır. 80 saatlik eğitimin içeriğinde 8 hafta bir öğretmenin trafikteki mesleki rolü, 2 hafta trafik pedagojisinde eylemi araştırma gibi oldukça önemli dersler de mevcuttur[41].

İsveç'in sahip olduğu sürücü öğretmeni eğitimi sistemi Türkiye'deki sistemden oldukça farklıdır. Çünkü İsveç'te sürücü öğretmenliği adı altında uzmanlık alanı ve branşlaşma mevcuttur. Ancak ülkemizde gerek üniversitelerimizde gerekse meslek liseleri içinde sürücü öğretmenliği branşı mevcut değildir. Bu konuda yapılacak akademik çalışmalara, sürücü öğretmenliği branşının mevzuat yeniliklerine, örneğin üniversitelerde sürücü öğretmenliği bölümlerine ve sürücü öğretmenliği meslek liseleri gibi kurumsal düzeydeki oluşumlara ihtiyaç vardır[26].

Personel konusuyla ilgili önemli bir etkende sınav yapıcılardır. Türkiye'de sınav yapıcılar yüksek okul mezunu olmak ve B sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak zorundadırlar. Sınav yapıcıların aldıkları eğitim Milli Eğitim Bakanlığı tarafından düzenlenmektedir ve 30 ders saatini içeren 5 günlük bir sürede verilmektedir[42]. Bu süre diğer ülkelerle karşılaştırıldığında sürenin yetersiz olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu ülkeler ayrıca düzenledikleri hizmet içi kurslarla sınav yapıcıların eğitimlerini yenilemektedirler. Çizelge 5.1.'de ülkelere göre eğitimin ve düzenlenen hizmet içi kursların süreleri belirtilmiştir.

Örneğin İsveç'te sürücü sınavını yapan görevlilerin eğitimi, sürücü eğitiminin her alanında olduğu gibi oldukça profesyonel olarak hazırlanmıştır. Sınav görevlilerinin eğitimini üstlenen İsveç Ulusal Karayolu İdaresi (SNRA), kendi uzmanları ile diğer okul ve üniversitelerden seçtiği öğretmenlerin yardımıyla ders vermekte ve başarılı olanları sertifikalandırmaktadır.

Çizelge 5.1. Ülkelere göre sınav yapıcılarının eğitim süreleri [43]

Ülkeler	**Temel Eğitim**	**Hizmet içi Tekrar Kursu**
Avusturya	teorik ve pratik	yılda 2-4 gün
Belçika	6 hafta	yılda 2 gün
Hırvatistan	teorik ve pratik	yılda 120 saat
Çek Cumhuriyeti	6 hafta	yılda 14 gün
Estonya	3-4 ay	-
Finlandiya	2 hafta	-
Fransa	30 hafta	yılda 3 kez
Almanya	78 hafta	yılda 5 gün
İngiltere	4 hafta	-
Macaristan	6 hafta	yılda 2 gün
Letonya	1 hafta	-
Litvanya	4 hafta	5 yılda 20 gün
Hollanda	6 hafta	yılda 2 gün
Kuzey İrlanda	4 hafta	-
Norveç	3-4 hafta	-
Polonya	10 hafta	-
Portekiz	6 hafta	-
İspanya	6 hafta	-
İsveç	40 hafta	gönüllü tekrar kursu
İsviçre	30 hafta	yılda 3 gün
Türkiye	**5 gün**	-

Adaylar eğitim döneminin ilk yarısında deneme amaçlı istihdam edilirler. Kursları yürütemeyenler veya hakkında sınav görevlisi olamayacağı kanaati oluşanların istihdam ve eğitimi sona erer. Sınav görevlisi olabilmek için sınavların hepsini geçmek, pratik eğitimi tamamlamak, öğretmen ve müfettişler tarafından da yeterli olduğu kanaatine varılması gerekir. Sınav yapıcılar, içinde 150 saat mevzuat, 20 hafta genel psikoloji ve trafik psikolojisi, 10 saat idari işlemler ve gizlilik, 10 saat karar verme ve değerlendirme, 20 saat de trafik güvenliği bilgisi derslerinin bulunduğu ilk eğitimlerini ve yerel bir büroda seçilmiş bir gözetmen nezaretinde 3200 saat staj eğitimi almaktadırlar. İki haftalık eğitimden sonra, adaylar kendi müfettişlerinin yerel bürosunda staja başlamaktadırlar. Bu staj dönemleri bir sonraki teorik eğitim dönemine kadar 3-4 hafta devam eder. Bundan sonraki teorik eğitim dönemleri, yukarıda eğitim kapsamında bahsedilen ders ve pratik eğitimleri içeren birer haftalık dönemler olarak sürdürülür. Temel eğitim toplam 40 hafta sürmektedir. Ayrıca sınav yapıcılar kendileri için düzenlenen hizmet içi tekrar kursuna gönüllü olarak katılabilmektedirler[41].

Görüldüğü gibi ülkemizde sınav yapıcılarının eğitimleri yetersizdir. Türkiye'de sınav yapıcıların eğitim süresi arttırılabilir ve eğitimin içeriği zenginleştirilebilir.

5.2.2. Sürücü eğitiminin dersleri ve müfredat programı

Teorik ve pratik olarak iki ayrı alanda verilen sürücü eğitimi, sürücü belgesi almak isteyen kişilere yönelik olarak verilmektedir. Nitekim trafik güvenliği açısından Türkiye'deki trafik kazalarının baş sorumlu olan sürücülerin eğitime tabi tutulması kaçınılmazdır. Ancak sürücü eğitimi ile birlikte birer yol kullanıcısı olan toplumun bütün bireylerinin trafik eğitimi almaları en az sürücü eğitimi kadar önem arz etmektedir. Bu bağlamda Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olan kişiler için zorunlu olan 8 yıllık ilköğretim eğitimi sürecinde toplumun bütün fertlerinin alacağı trafik eğitimi, ülkemizin trafik güvenliği için kaçınılmazdır.

Türkiye'de 6. ve 8. sınıf ilköğretim öğrencilerine yönelik olarak Trafik ve İlk Yardım Eğitimi dersi verilmektedir. Toplam 72 saatte verilen bu eğitimin genel amaçları şunlardır[26]:

1. Kendisinin, ailesi ve toplum için değerli bir varlık olduğunu kavratmak,
2. Trafiğin düzenli ve güvenli işlemesinde kurallara uymanın insanlık ve vatandaşlık görevi olduğunu kavratmak,
3. Trafikle ilgili temel kuralları uygulamalı olarak öğretmek ve bu kuralları uymak alışkanlığı kazandırmak,
4. Trafik kazalarının eğitimsizliğin sonucu olarak, bilgisizlik ile dikkatsizlik ve sorumsuzluktan kaynaklandığını kavratmak,
5. Trafik kurallarına uyulmaması halinde karşılaşılabilecek tehlikeler için uyarıda bulunmak,
6. Okul geçidinde görevli olan kişilere yapacakları ile ilgili görev ve sorumluluk bilincini kavratmak,
7. Bisiklet sürücülüğü ile ilgili gerekli olan trafik bilgisini kavratmak,
8. Bisikletin bulunmadığı yörelerde at arabası ve diğer araçlarla ilgili temel trafik bilgilerini kavratmak,
9. Araçların özelliğine göre, emniyet kemeri, koruyucu başlık ve eldiven kullanmanın kaza anında kişileri koruyucu önlem olduğu bilincini kavratmak,
10. Trafik kazalarının yüksek oranda insan unsurundan kaynaklandığını kavratmak,
11. İlk yardımın trafikteki önemini kavratmak,
12. İlk yardım malzemelerini tanıtarak, ne işe yaradıklarını kavratmak,
13. Kaza durumunda alınması gereken güvenlik önlemlerini kavratmak,
14. Trafik kazaları sonucunda olabilecek maddi ve manevi zararları kavratmak,
15. Herhangi bir kazada yardımlaşma ve iş birliğinin önemini kavratmak.

Verilen eğitim aşağıdaki ünitelerden oluşmaktadır:

6. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersi Üniteleri: Ulaşımın hayatımızdaki yeri, karayolu trafiği, temel trafik bilgileri, trafikte sorumluluk, bisiklet kullanımı, trafik kazaları, ilk yardım.

8. Sınıf Trafik ve ilk Yardım Eğitimi Dersi Üniteleri: Trafik teşkilatı, güvenli trafik için davranış özelliği, trafikte insan ilişkileri, trafik kazaları, bisiklet, trafikte sürücü, ilk yardım[44].

Yukarıda değinilen 14 ünite toplam 72 ders saatinde öğrencilere anlatılmaktadır. Eğitim sürecinde trafikte güvenli davranışlar, trafik kazaları, trafikte insan ilişkileri, bisiklet, trafik kazalarının nedenleri gibi konuların üzerinde durulması müfredat programının içeriğinin yeterli nitelik kazanmasını temin etmektedir. Ancak ulaşımın hayatımızdaki yeri, trafikle ilgili kuruluş ve görevleri, sürücü belgeleri gibi konuların birkaç ders saatinde anlatılması gerekirken, trafik psikolojisine yeterli sayıda ders saati verilmeyip bahsedilen konulara gereksiz sayıda ders saatinin ayrılması uygun değildir. Bu dersler yerine kişisel hayatın saygınlığı, hayata verilen önem, trafikte nezaket, trafik psikolojisi ve trafikte sorumluluk konularına daha fazla ağırlık verilebilir[26]. Örneğin öğrencilerin sürücü belgeleri ve sürücü kurslarının mahiyetini öğrenmeleri gereklidir. Buna karşılık trafik kazalarının nedenlerini öğrenmeleri elbette daha fazla önem arz etmektedir. Ancak müfredat programında her iki üniteye de 3 ders saati ayrılmıştır.

Sürücü kurslarında verilen ilk yardım eğitimi, sınırlı sayıdaki ders saatleri içinde gereksiz zaman kaybına neden olmakta ve sürücü eğitiminin verimini düşürmektedir. Sürücü kurslarında verilen bu eğitimin, hayatın bütün sürecinde yurttaşlara verilmesi gereken bir eğitim çeşidi olduğu bilinmektedir. Asıl amacı trafik güvenliğine katkıda bulunacak iyi sürücü yetiştirmek olan sürücü eğitimi, ilk yardım dersinin fazla sayıdaki ders saatinden kurtarılmalıdır. Bu bağlamda ilköğretim müfredatı içinde verilen ilk yardım eğitimi oldukça önem arz etmektedir.

Öğrencilerin ilköğretim düzeyinde trafik güvenliği eğitimini almaları çok önemlidir. Örneğin İsrail'de ekonomik, teknolojik ve sosyal gelişmeleri izleyen karayolu güvenliğinin, eğitim konusundaki ihtiyaçlarını karşılamak üzere geliştirilen Trafik Güvenliği Eğitimi Programı, 1995 yılında İsrail Eğitim Kültür ve Spor Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır[45]. Program yayaların ve sürücülerin bilinçli davranışlarını

geliştirmek, onlara bilgi, yetenek ve alışkanlık kazandırmak için kendilerinin olduğu kadar başkalarının da güvenliğinden, sorumlu olarak karayolunu kullanma ve uygun davranış modeli geliştirme konularında öğrencilere eğitim vermeyi amaçlamaktadır.

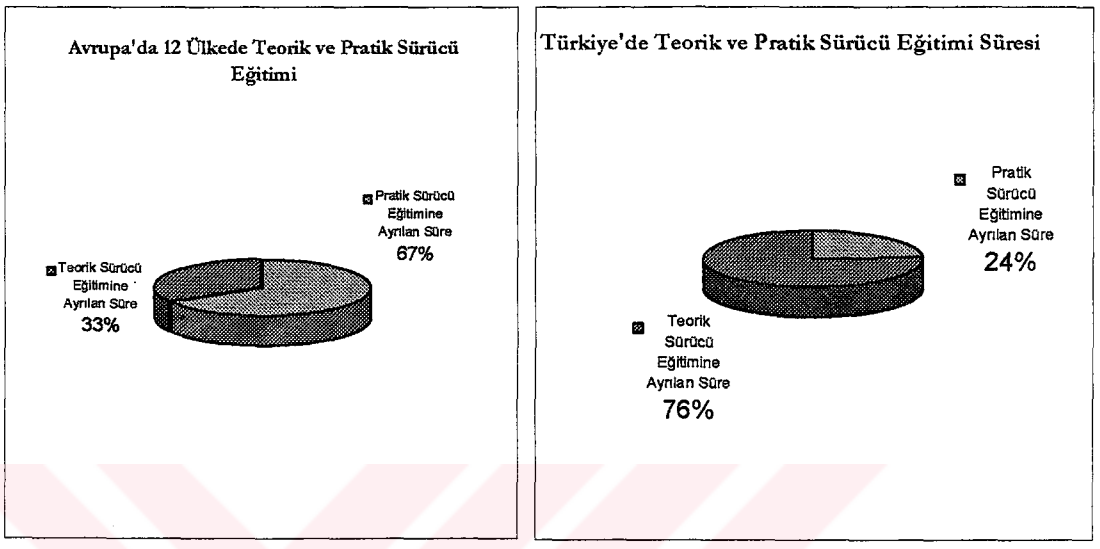
Bunun için trafik psikolojisi konularına odaklanan eğitim, anaokulu öğrencilerinden 12. sınıf öğrencilerine kadar ilköğretimin bütün sürecinde yılda 30 ders saatinde verilmektedir, öğrenciler aldıkları sürekli eğitimin neticesinde trafik güvenliğine uygun davranış modeli geliştirmekte ve bunun sonucunda trafik güvenliğine katkıda bulunulmaktadır[45].

Ülkemizde yalnızca 2 yıl için toplam 72 ders saatinde verilen bu eğitimi alan öğrencilerimizle, her yıl 30 saat olmak üzere 12 yıl boyunca trafik güvenliği eğitimi alan İsrailli öğrencilerin trafik bilinçlerinde farklılıkların olması kaçınılmazdır. Ülkemizde verilen 2 yıllık eğitimin, eğitim süreçlerinin bütün evrelerine yayılması ve sürücü kurslarında verilen eğitimin dışında birer yol kullanıcısı olan bütün yurttaşların yoğun bir trafik eğitimi almaları gerekli hale gelmiştir.

Türkiye'de sürücü belgesi sahibi olmak için sürücü eğitimi almak, bu eğitim içinde pratik eğitime başlayabilmek için teorik eğitimi bitirmek zorunludur. 2000 yılında sürücülerin % 83,67 'sini oluşturan B,C ve E sınıfı sürücü belgesi sahipleri ortalama 65 ders saatinde teorik eğitimlerini tamamlamaktadırlar. Yalnızca B sınıfı sürücülerinin aldıkları teorik eğitim 63 ders saatinde verilmektedir. Bu rakam diğer Avrupa ülkelerinde ortalama olarak daha düşüktür. Örneğin genel olarak B sınıfının teorik eğitimi Belçika'da 4 haftada verilirken, Avusturya'da 40, Almanya'da 24, Bulgaristan'da 25, Estonya'da 50, Finlandiya'da 20, Fransa'da 5, Hırvatistan'da 30, İngiltere'de 5-10, İsveç'te 20-25, Lüksemburg'da 12, Macaristan'da 30, Monako'da 6 ve Portekiz'de 30 ders saatinde verilmektedir[43].

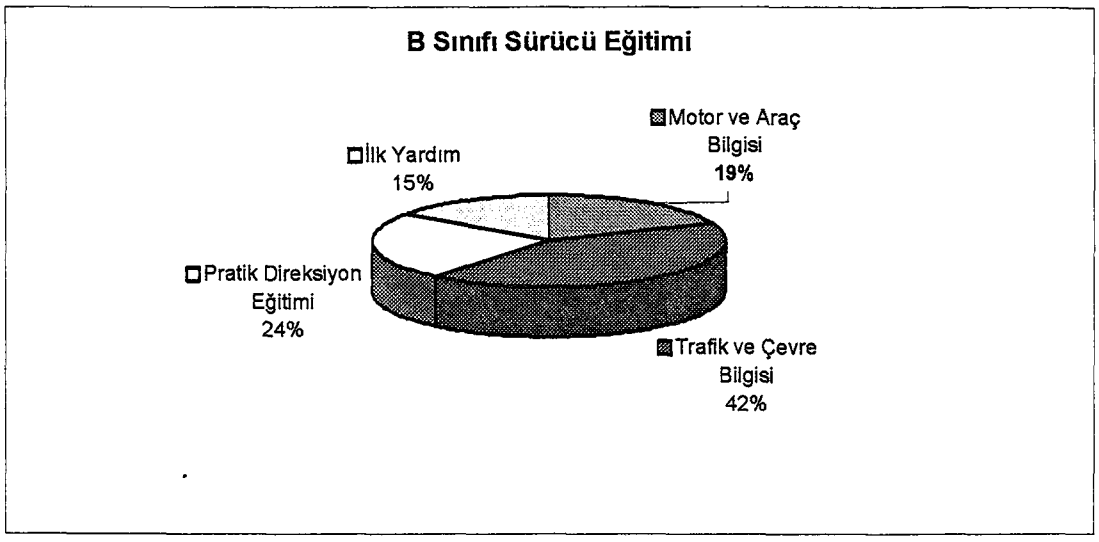
Bunun yanı sıra ülkemizde pratik eğitim teorik eğitime göre oldukça az sayıdaki ders saatinde verilmektedir. Örneğin B sınıfının pratik eğitim ders saati sayısı 20'dir. Bu rakam 5-10 saat teorik eğitim veren İngiltere'de 30-35; 20 saat teorik eğitim veren

Finlandiya'da 30; 5 saat teorik eğitim veren Fransa'da 20; 6 saat teorik eğitim veren Monako'da 28; evde de teorik ders alma imkanı bulunan Hollanda'da ise 35'tir[43].



Şekil 5.2. Avrupa ülkeleriyle Türkiye'deki sürücü eğtitiminin karşılaştırılması [43 ve 46]

Avrupa ülkeleri pratik eğitimlerine teorik eğitimlerinden ortalama 2 kat daha fazla ders saati ayırmışlardır. Kısaca sürücü eğitiminde teorik eğitime nazaran pratik eğitime daha fazla ağırlık verilmesi gerekirken, ülkemizde örneğin B sınıfı sürücü eğitiminin ders saatleri içinde eğitimin % 76'sı teorik eğitime, yalnızca % 24'ü pratik direksiyon eğitimine ayrılmış, böylelikle derslerin önem dengesi bozularak eğitimin verimliliği aksatılmıştır. Yine yaptığımız ankete göre özel sürücü kurslarından sürücü belgesi alanların % 81.8'i aldıkları pratik eğitimini yetersiz olarak gördüklerini belirtmişlerdir(Bkz. Ek-1, s.109).



Şekil 5.3. Türkiye'de teorik ve pratik eğitim süreleri [46]

Sürücü kurslarında verilen eğitim teorik ve pratik eğitim olmak üzere iki farklı alana bölünmüştür. Teorik eğitimde Motor ve Araç Tekniği Bilgisi Dersi, İlk Yardım Eğitimi Dersi, Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi gibi dersler verilmektedir.

Çizelge 5.2. Türkiye'de sürücü eğitiminin ders konuları ve süreleri [46]

Kurs Sınıfı	**Ders Konuları ve Süresi (saat)**			
	Trafik ve Çevre Bilgisi	**İlk Yardım**	**Motor ve Araç Tekniği Bilgisi**	**Direksiyon Eğitimi**
"A1","A2"	20	12	5	10
"B"	35	12	16	20
"C","D","E"	35	12	20	45
"F"	20	12	10	10
"G"	20	12	-	-
"H"	35	12	-	16

Sürücü kurslarında verilen derslerin verimli geçmesi için müfredat programının içeriğinde çeşitli düzenlemeler yapılabilir. Örneğin ilk dört derste tamamen trafikle ilgili olup gerekli olanların dışında ayrıntı sayılabilecek gereksiz birçok tanımların üzerinde durulmakta, bu durum kısıtlı eğitim sürecinde gereksiz zaman kaybına neden olmaktadır. Verilen derslerin yeniden incelenmesi, direksiyon eğitiminin

süresinin arttırılması için derslerin önem derecelerine göre yeni düzenlemelerin yapılması kaçınılmazdır.

Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersi Avrupa'nın bazı ülkelerinde kısıtlı sayıda ders saatinde, bazılarında da isteğe bağlı olarak verilirken, bir çok Avrupa ülkesi bu dersin eğitimini gerekli görmeyerek eğitim müfredatı içine almamıştır. Nitekim araç firmaları müşterilerine sundukları sigorta hizmetlerinde arıza veya kaza durumlarında araç donanımlarına her hangi bir şekilde müdahalede bulunulmamasını zorunlu kılmaktadır. Karşılaşılan bu tür durumlarda verilen motor dersinin gerekliliği ve sürücünün aldığı kısıtlı eğitimle bildiklerini uygulayabilmesi bir yana, sürücülerin aracın donanımına yapacakları müdahalenin uygunsuzluğu da söz konusu olmaktadır[26]. Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersine B sınıfı için 16, C, D ve E sınıfları için 20 ders saatinin ayrıldığı düşünüldüğünde, Türkiye'de bu dersin işlenmesinin de sürücü eğitiminin sorunları arasında yer aldığının gösterilmesi kolaylaşacaktır. 2000 yılında Türkiye'deki sürücü belgesi sahiplerinin % 65,87'sini oluşturan B sınıfı sürücüleri toplam 83 saatlik eğitimlerinde % 42 oranında Trafik ve Çevre Bilgisi, % 15 oranında ilk Yardım, % 24 oranında pratik direksiyon eğitimi ve % 19 oranında da Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersi almaktadırlar[46]. B sınıfının toplam 83 saatlik eğitimi içinde pratik eğitime ayrılan ders saati yalnızca 20 iken Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersine 16 ders saatinin ayrılmış olmasının uygunluğu tekrar değerlendirilebilir.

Sürücü kurslarında motor ve araç tekniği bilgisi dersinin vazgeçilmez konuları tespit edilebilir ve bu ders 5-6 saatte kısmen Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde, kısmen de direksiyon eğitiminde özet olarak verilebilir. Bir şoför sürücü kursunun hali hazırdaki motor dersi eğitimini almış olsa da, başına gelen bir arıza durumunda aracı tamir edebilecek bir yetenek kazanamamaktadır. Motor dersine Avrupa'daki örneklerine göre ülkemizde bu kadar fazla eğilim gösterilmesi ve daha fazla özen gösterilmesi gereken direksiyon eğitiminin ders saatlerinden kısıtlanarak motor dersine fazla zaman ayrılması, sınırlı sayıda ders saatine sahip sürücü eğitiminin verimsiz hale getirilmesi sonucunu doğurmaktadır.

İlk yardım dersi, ortalama 80 saatlik sürücü eğitimi içinde 12 saatte verilmektedir(B Sınıfı için toplam ders saati 83, C, D, E Sınıfları için 112, F Sınıfı için 52'dir.)[46]. Zorunlu ilköğretim eğitiminin bütün süreçlerinde öğrencilere verilmesi gereken ilk yardım dersinin sürücü eğitimi içinde de verilmesi gerekmektedir. Ancak sürücü eğitiminde en önemli ders olan direksiyon eğitimi, ilk yardım eğitiminin ve diğer teorik konuların fazla sayıdaki ders saatinden dolayı yetersiz ve kısıtlı bir sürede verilmektedir.

Türkiye'de ilk yardım eğitimine ilköğretim sürecinde ders olarak yer ayrılmamıştır. Birkaç ünite başlığı altında verilen ilk yardım eğitimi, 6. ve 8. sınıflarda verilen Trafik ve İlk Yardım eğitimi dersi içinde, yılda 8 olmak üzere toplam 16 ders saatinde verilmektedir. Dünyanın diğer ülkelerinde olduğu gibi ilköğretimin bütün aşamalarında verilmesi gereken ilk yardım dersinin, sürücü kurslarının da bağlı oldukları Milli Eğitim Bakanlığının koordinasyonuyla bu düzeydeki okullarda ağırlıklı olarak öğrencilere verilmesi, böylelikle sürücü kurslarındaki ders saatinin azaltılarak 4-5 saatte özetlenerek verilmesi sağlanmalıdır. Birkaç saatte ilk yardım dersinin anlatılması yeterli olup, sürücü yetiştirmek amacına yönelik olan 83 saatlik B sınıfı eğitiminin % 15'inin sürücüleri pek de ilgilendirmeyen güneş yanıkları ve yılan sokmalarına karşı yapılacak müdahaleleri de kapsayan ilk yardım eğitimine ayrılması, sürücü eğitiminin içeriğine uymamaktadır[26].

Trafik ve Çevre Bilgisi dersi, müfredat içeriğinde bulunması gereken trafik psikolojisi ile ilgili konularından dolayı teorik eğitimin en önemli dersidir. Ülkemizde verilen trafik ve çevre bilgisi dersinin içeriği oldukça zengindir ve başarılı bir çalışmanın ürünüdür. Ancak dersin verimli geçmesi için bir takım düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç vardır. Örneğin eğitimin ilk dersinde tamamen trafikle ilgili tanımlar üzerinde durulmakta, bu ve benzeri durumlar kısıtlı eğitim sürecinde zaman kaybına neden olmaktadır. Ayrıca turizm ile ilgili bilgiler bütün yurttaşların bilmesi gereken konulardır. Ancak sürücü yetiştirmek amacına yönelik bir eğitimin içinde turizm bilgilerinin verilmesi gereksizdir[12]. Bu tür bilgilerin yerine eğitim müfredatı içinde önemle yer alması gereken diğer yol kullanıcılarına

saygılı davranma, trafikte nezaket, alkollü araç kullanmanın zararları ve benzeri konulara ağırlık verilebilir.

Ülkemizde pratik eğitim safhasında direksiyon eğitimi iki ayrı aşamada verilmektedir. Örneğin B Sınıfı Sürücü Belgesi almak isteyen adaylar 20 saatlik direksiyon eğitimine tabi tutulmaktadırlar. 10 saat temel becerilerin anlatılıp uygulanmasıyla, kalan 10 saatte de trafiğe açık alanlarda verilen pratik eğitimle tamamlanan eğitim, öğrencilerin yeterli derecede sürücülük yeteneği kazanmalarına olanak vermemektedir.

Ülkemizde verilen pratik eğitimin diğer dünya ülkeleriyle yapılan karşılaştırılmasında ders saati sayısında farklılıkların olduğu görülmektedir. Çizelge 5.3. 'da bazı ülkelerin teorik ve pratik sürücü eğitimlerinin ders saati sayıları ve teorik eğitim/pratik eğitim oranları belirtilmiştir.

Çizelge 5.3. 'da verilen değerlere göre ülkeler genellikle teorik eğitime nazaran pratik direksiyon eğitimine fazla sayıda ders saati ayırarak daha çok önem vermektedirler. Avrupa ülkelerinden sırasıyla Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Finlandiya, Fransa, Hırvatistan, İngiltere, İsveç, Lüksemburg, Macaristan ve Monako'dan oluşan 12 ülke baz alındığında, bu ülkelerin pratik eğitimlerinin ders saati sayısının, teorik eğitimlerinin ders saati sayısından 2,01 kat daha fazla olduğu görülmektedir.

Türkiye'de ise durum farklıdır. Türkiye'de teorik eğitime daha fazla sayıda ders saati ayrılmıştır. Örneğin B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen adaylar 63 saat teorik eğitim alırken, adayların pratik eğitimleri yalnızca 20 ders saatiyle sınırlıdır. Diğer bir deyişle adaylar teorik olarak pratik eğitimlerinden 3,15 oranında daha fazla eğitilmektedirler. Avrupa'nın 12 ülkesinde pratik eğitime ayrılan süre yaklaşık olarak 2 kat daha fazla iken, ülkemizde teorik eğitim pratik eğitimden 3,15 kat daha fazla ders saatinde sürücü adaylarına verilmektedir. Bu durumda ülkemizde verilen sürücü eğitiminin müfredat programında yapılacak değişikliklerle, teorik eğitimden kısıtlanarak pratik direksiyon eğitimine ayrılan süre arttırılabilir.

Çizelge 5.3. Ülkelere göre teorik ve pratik sürücü eğitimi süreleri [43]

Ülkeler	**Pratik Eğitimin Süresi**	**Teorik Eğitimin Süresi**	**Pratik /Teorik Eğitim Oranı**
Almanya	10 saat	24 saat	0.42
Avusturya	20 saat	20 saat	0.5
Belçika	10 hafta	4 hafta	2.5
Bulgaristan	36 saat	25 saat	1.44
Finlandiya	30 saat	20 saat	1.5
Fransa	20 saat	5 saat	4
Hırvatistan	30 saat	30 saat	1
İngiltere	30-35 saat	5-10 saat	4.33
İsveç	25-30 saat	20-25 saat	1.22
Lüksemburg	20 saat	12 saat	1.67
Macaristan	25 saat	30 saat	0.83
Monako	28 saat	6 saat	4.67
Türkiye	**20 saat**	**63 saat**	**0.3**

Çizelge 5.3. başka bir açıdan da ele alınabilir. Her ne kadar ülkemizde verilen teorik eğitim pratik eğitimin 3.15 katı olsa da, verilen pratik eğitim süresini örneğin Almanya'yla karşılaştırdığımızda ülkemizdeki pratik eğitim süresinin Almanya'da verilen pratik eğitim süresinin iki katı olduğu görülmektedir. Almanya ile ülkemizdeki meydana gelen trafik kazalarının niteliği ve niceliğine en basit anlamda karşılaştırsak dahi bu aslında bir yönüyle sonucu direk olarak sürücü kurslarındaki verilen eğitimle doğrudan ilgili olmadığı gayet açık görülebilir. Evet sorun aslında bir eğitim süreci sorunudur ama bunun sorumlusu veya görünümü sadece sürücü kurslarındaki eğitim süreci değildir. Aslında gerçek sorun çocukluktan başlayıp gençlik dönemine kadar insanların okullarda almış oldukları trafik eğitim süreci ve toplumda oluşan trafik kültürüyle de doğrudan alakalıdır.

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

5.3. Stajyer Sürücü Belgesi Sistemi

Avrupa'da sürücü belgesini almaya hak kazanmış yeni sürücülere, belgenin verilmesini takip eden ilk yıllarda geçerli olmak üzere bir takım kısıtlamalar getirilmiştir. Genellikle ilk iki yıllık sürücülük süreçlerinde stajyer sürücü olarak anılan sürücüler, bu süre zarfında trafik suçu işleme, hız yapma, yolcu taşıma, belirli seviyede alkol alarak sürücülük yapma ve benzeri konularda sınırlandırılmış, bazı ülkelerde de sürücülük yeteneklerini geliştirmeleri için bir takım ileri eğitim kurslarını almakla yükümlü tutulmuşlardır. Uygulanan bu kurallara uymayan sürücülerin stajyerlik süreleri yetkili makamlar tarafından uzatılmakta, hatta belirli koşullarda sürücülerin sürücü belgeleri geri alınarak yeniden sürücü eğitimi almaları ya da yalnızca teorik ve pratik sınavı yeniden geçmeleri istenmektedir(Bkz.Çizelge 5.4)[26].

Türkiye'de ise sürücü belgesi almaya hak kazanmış yeni sürücüler için her hangi bir düzenleme yapılmamıştır. K sınıfı geçici sürücü belgesi ancak sürücü eğitimi alan sürücü adaylarına verilmekte, eğitim sonunda sınavı başarıyla geçenlere verilen sürücü belgesi tam sürücü belgesi olarak adlandırılmakta, yeni sürücüler ile diğer sürücüler arasında fark gözetilmeksizin bütün sürücüler aynı kurallara tabi tutulmaktadır. Çizelge 5.4. dikkate alındığında ülkemizde yeni sürücülere yönelik mevzuat bazında yapılması gereken düzenlemelerin eksikliği ortaya çıkmaktadır. Diğer Avrupa ülkelerinde uygulanan stajyer sürücü belgesi sistemi yeni sürücülerin sürücülük yaptıkları ilk yıllarında (genellikle ilk 2 yılda) sürüş yeteneklerini geliştirmelerini sağlamakta, getirilen sınırlamalarla yeni sürücülerin trafik ortamındaki risk oranlarını azaltmaktadır[47].

Yukarıda değinilen nedenler düşünüldüğünde, yeni sürücülerin sürücülük yeteneklerini geliştirmelerinin zorunlu kılınmasının sağlaması ve trafik güvenliği için oldukça önemli olan yeni sürücülerin trafik ortamındaki risk oranlarının azaltılması açısından stajyer sürücülük sisteminin Türkiye'de de uygulanması için gereken düzenlemelerin yapılması kaçınılmazdır.

Çizelge 5.4. Ülkelere göre stajyer sürücülerin staj süreleri ve sınırlamalar [43]

Ülkeler	Süre	Sınırlandırmalar	Sürenin Uzatılması
Avusturya	2 yıl	- % 0.1 promil alkol limiti - kazaya neden olmama - trafik suçu işlememe	suça göre süre 1 yılda 3 kez uzatılabilmektedir.4.suçta belge geri alınır.
Estonya	2 yıl	- römork takamama - 70 km/ saat Hız limiti - % 0.1 promil alkol limiti - gece sürüşü ve patinaj kursu alma zorunluluğu - trafik kurallarına dikkat etme - trafik suçu işlememe	süre 2 yıl uzatılabilmektedir.
Finlandiya	2 yıl	- stajyer sürücü iken 4 saat teorik 8 saat pratik ders alma ve 6-24 hafta pratik yapma zorunluluğu - 2 yılda 2, 3 yılda 3 trafik ihlali yapmama - gece sürüşü ve patinaj kursu alma zorunluluğu	2 yılda 2, 3 yılda 3 trafik kuralı ihlalinde bulunanların staj süresi uzatılmaktadır.
Fransa	2 yıl	- azami Hız sınırı 130 km/saat olan otoyollarda 110 km/saat Hız limiti - azami Hız sınırı 110 km/saat olan otoyollarda 100 km/ saat Hız limiti - ikincil karayollarında 80 km/saat Hız limiti	süre kısaltılamamakta veya uzatılamamaktadır .
Almanya	2 yıl	- staj süresince ceza puanı sistemine uyma	6 ceza puanını dolduran yeni sürücünün belgesi geri alınır, sürücü yeniden eğitim alır.
Macaristan	2 yıl	- römork takamama - araçlardan başka birini taşıyamama (A Sınıfı İçin) - en çok 2 trafik suçu işleme	her bir trafik kuralı ihlalinde 1 sene olmak üzere 2 kez süre uzatılır, 3.suçta belge geri alınır ve sürücü yeniden eğitime tabi tutulur.
Lüksemburg	2 yıl (A ve B)	- ikincil karayollarında 75 km/saat Hız limiti - otoyollarda 90 km/saat Hız limiti - eğitim merkezlerinde düzenlenen özel bir kurs alma	süre özel eğitimin alınmasıyla son bulur, özel eğitim almak için en az 6 hafta staj yapmış olunmalıdır.
K.İrlanda	12 ay (Ave B)	- 72 km/saat Hız limiti - 0.8 promil alkol limiti	süre kısaltılamamakta veya uzatılamamaktadır.
Norveç	2 yıl (B Sınıfı)	- ciddi bir trafik suçu işlememe	ciddi bir trafik suçu işleyen sürücülerin belgeleri geri alınır, sürücüler yeniden sınava tabi tutulurlar.
Portekiz	2 yıl	- herhangi bir sınırlama yoktur	süre kısaltılamamakta veya uzatılamamaktadır.
İspanya	2 yıl	- 80 km/saat Hız limiti	süre kısaltılamamakta veya uzatılamamaktadır.

5.4. Trafik Polisi ve Jandarma Eğitimi

Trafik Birimlerinin eğitimli ve kalifiye personel gereksinimini karşılamak, hizmetteki uygulamaları belirli bir standarda ulaştırmak, uygulamalardan kaynaklanması muhtemel bir takım farklılıkları gidermek amacıyla, 2000 yılından itibaren, Geliştirme Eğitimleri kapsamında "Yerinde Eğitim " projesi başlatılmıştır[2].

Bu eğitimlerle, trafik birimlerinde çalışmakta olan tüm personelin eğitilmesi amaçlanmaktadır. Eğitimler özellikle "Trafiğin Denetimi ve Kaza Tahkiki " konuları üzerinde yoğunlaşmaktadır.

Eğitimler sırasında karşılaşılan en büyük sorun, "Trafiğin Denetlenmesi ve Düzenlenmesi, Trafik Yönetimi, Trafik Kazalarının Analizi ve Yeniden Yapılandırılması" alanlarında, yurtdışındaki uygulamalar konusunda bilgi sahibi personel sıkıntısının çekilmesidir. Bu sıkıntının giderilebilmesi amacıyla, bir "Yurtdışı Eğitim Projesi" hazırlanarak, uygulamaya geçilebilir.

Eskişehir Karayolu Trafiği Polis Okulu, yılda 1200 personelin eğitimini karşılayabilecek fiziki eğitim yapısına sahiptir. Ancak; Emniyetin trafik birimlerindeki kurssuz personel sayısı 5000 civarındadır. Bu sayıyı kısa sürede eritebilmek için, halen temel eğitim dışında bir eğitim programına alınmamış olan 10.000'e yakın personele, Geliştirme Eğitimleri kapsamında 45 eğiticiyle, illerde, 2 hafta süreli "Trafiğin Denetlenmesi ve Kaza Analizi Dersleri" verilmektedir.

Eğitimler 26 İl merkezinde gerçekleştirilmekte ve halen 32 ildeki Emniyet trafik personeli eğitimini kapsamaktadır. Eğitimlerde daha önce "Program Yönetimi ve Eğitim Formasyonu Eğitimi" verilen toplam 21 eğitici görev almaktadır. Eğitimler, 10 günlük periyotlar halinde düzenlenmektedir.

Söz konusu Eğitimlere, Emniyet Teşkilatı personelinin yanı sıra, Jandarma Genel Komutanlığı'ndan gelen talep nedeniyle, eğitim kapsamına alınan illerdeki Jandarma Trafik personeli de alınmıştır.

Günümüze kadar düzenlenen "Yerinde Eğitimler" sonunda yapılan anketlerde; kursiyerlerde yüksek oranda katılım ve öğrenim isteği olduğu gözlenmiştir. Memnuniyet verici bu sonuçlar üzerine, eğitimlerin yaygınlaştırılması amacıyla yeni bir "Eğitim Formasyonu Eğitimi" programı hazırlanarak uygulamaya konulmuştur. 26 Eylül-06 Ekim 2000 tarihleri arasında, Ankara'da, Emniyet Teşkilatından 25 Amir ile 5 Jandarma personeline formasyon eğitimleri verilmiştir. Bu eğitici grubun da Geliştirme Eğitimlerinde görev almasıyla, Yerinde Eğitimler Ülkemizin yaklaşık % 70'lik bölümüne yaygınlaştırılacaktır.

Bunun yanı sıra, Jandarma Genel Komutanlığı'nda görevli 5 Personel, 25 Eylül-06 Ekim 2000 tarihleri arasında düzenlenen "Eğitim Formasyonu Eğitimi"ne katılmış; Eskişehir Karayolu Trafiği Polis Okulu'nda düzenlenecek olan "4. Dönem Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitimi"ne de 10 Jandarma Personelinin katılması için gerekli yazışmalar yapılmıştır.

Ayrıca Jandarma Genel Komutanlığı, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 6. maddesi ile Jandarmaya trafiği düzenleme, yönetme ve meydana gelen trafik kazalarına el koyma görevi verilmesiyle birlikte, 01 Eylül 1997 tarihinden itibaren kendi sorumluluk bölgesinde trafik görevini icra etmeye başlamıştır.

Bu maksatla, J.Okullar K.lığı bünyesinde halen devam etmekte olan (8) hafta (240 ders saati) süreli trafik kursları açılmıştır[48]. 1997 yılından bu yana 4 subay, 1814 Astsb., 1226 Uzm.J.Çvş. bu kurstan geçirilmiştir. Jandarma Okullar Komutanlığında trafik kurs ve dersleri verilmesi amacıyla JUSEM (Jandarma Uygulamalı Senaryo Eğitim Merkezi)'de standartlarına uygun trafik eğitim pisti inşaa edilmiş, ayrıca Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve İlkyardım dershanelerinden oluşan Trafik Eğitim Merkezi kurulmuştur.

Bu dershanelerde; çağımızın teknolojisinden istifade edilerek bilgisayar destekli, uygulamalı suni solunum ve kalp masajı yapılabilir elektronik maketler, Jandarma Trafik araçları, otomobil ve motor kesitleri ile araçların çalışma prensiplerini gösterir panolar, görüntülü radar hız tespit kayıt cihazı, takograf ve alkolmetre gibi teknik cihazlar ile diğer modern araç ve gereçlerden istifade edilerek trafik eğitimi verilmektedir.

Ayrıca, aynı tesislerden istifade edilmek suretiyle "Trafik" dersi adı altında;

- Jandarma Subay Temel Kursu'nda; haftada 2 ders saati olmak üzere toplam 32 ders saati,
- Jandarma Astsubay Sınıf Okulu'nda; blok ders halinde toplam 163 ders saati,
- Uzman Jandarma Okulu'nda; haftada 1 ders saati olmak üzere toplam 17 ders saati trafik eğitimi verilmektedir.

Ülke genelinde Jandarma Trafik sorumluluk bölgesinde görev yapan Jandarma Trafik timlerinde görevli personele (astsubay, uzman jandarma) verilen trafik kursunda; Trafik ve Çevre Bilgisi, Trafik Hukuku, Taşıt Mekaniği, Karayolu Bilgisi, İlk Yardım, Trafik Psikolojisi, Psikoloji, dersleri Jandarma Okullar Komutanlığı Öğretim Başkanlığı emrinde görevli 2 Subay ve 5 Astsubay ile Gazi Üniversitesi'nden; 1 profesör, 2 Doçent ile 1 Yardımcı Doçent olmak üzere 3, TŞOF'dan 1 Doktor ve Jandarma Okullar Komutanlığı Personel Seçme ve Değerlendirme Şube Müdürlüğü'nden 1 Psikiyatrist Doktor olmak üzere, toplam 12 öğretim üyesi tarafından verilmektedir.

Trafik kursundan geçirilen personel; trafikle ilgili konuların yanında verilen bilgiler, Jandarma Etiği (Meslek Ahlakı) ile birleştirilerek, disiplinli, itaatkar, amirlerine bağlı, görevine sadık bir askeri kolluk, bilgili, halkına saygılı, kanun ve nizamların verdiği görevleri layığı ile yerine getiren, görevine bağlı, dürüst ve güvenilir bir trafik zabıtası olarak yetiştirilmektedir. Ülkemizdeki mevcut yanlış uygulamalar değerlendirildiğinde, trafiği denetleyen personele verilen trafik eğitiminin yanında özellikle meslek ahlakı ile ilgili gerekli eğitimin de verilmesi genel olarak trafik

güvenliğinin sağlanmasında olumlu bir etki sağlayabilir. Çünkü trafik güvenliği sistemi ne kadar geliştirilirse geliştirilsin personelde meslek ahlakı ve ciddi bir trafik denetimi olmadan arzu edilen ulaşım ve trafik düzeni sağlanamaz. Sonuçta ülkemize verdiği sosyal ve ekonomik zarar bakımından ilk sırada yer alan trafik kazalarının önlenmesinde, toplum olarak, bütün bireylerin kaçınılmaz sorumluluğu vardır ancak bu sorumlulukta en büyük pay şüphesiz denetimden sorumlu personele düşmektedir.

5.5. Trafik Eğitiminde Eğitim Teknolojisi Olanaklarından Yararlanma

Teknoloji-eğitim ilişkisine bakıldığında, bir iç-içelik görülmektedir. Teknoloji, bir anlamda kuramın uygulamaya dönüştürülmesidir. Eğitim biliminde, davranış değişikliği için öncelikle davranış değişikliğini ortaya koyan öğrenme olayı ile ilgilenmektedir. Öğrenme-öğretme süreci olarak tanımlanan bu etkinlik için geliştirilen kuramların uygulamaya dönüştürülmesi eğitim teknolojisi uğraşı alanı içine girer.

Çağdaş anlamda eğitim teknolojisi; daha verimli bir öğretme-öğrenme sağlamak için davranış bilimleri ve iletişim alanındaki araştırma bulgularına dayalı olarak, insangücü ve insangücü dışı kaynakların tümünden yararlanarak, öğretme-öğrenme süreçlerini sistematik biçimde tasarlama, uygulama, değerlendirme ve geliştirmeyi esas alan bir eğitim bilimidir. Bu disiplin; yeni teknolojik sistemler, öğretme-öğrenme süreçleri, eğitim ortamları, eğitimde insangücü ile ilgili gelişmeler ve program düzenleme yöntemlerinde yeni yaklaşımların üzerine çalışmalar yapmaktadır. Bu anlamda eğitim teknolojisi bir bakıma tasarım, uygulama ve değerlendirme faaliyetlerini kapsayan çok boyutlu bir çalışma alanıdır.

Trafik eğitimi kendi içinde temel üç özellik sergilemektedir[49]. Bunlar;

1. Hata götürmez bir eğitimdir. Çünkü, bilinmektedir ki, trafik kazalarının çoğunluğu eğitimsizlikten veya yeterli eğitim verilememekten kaynaklanmaklardır.
2. Süreklidir. Anaokulu düzeyinden başlaması gereken trafik eğitimi ölünceye kadar devam etmesi gereken bir özelliği sahiptir.

3. Herkese yöneliktir. Trafik eğitimi belli bir gruba değil, bir toplumun tüm üyelerine yöneliktir. İster yaya olarak, ister sürücü olarak herkesin mutlaka bir trafik eğitiminden geçmesi gerekir.

Eğitim teknolojisi; iletişim ve davranış bilimlerinin bulgularından hareket eder. Örneğin; yaparak yaşayarak öğrenme öğrenmenin etkililiğini, kalıcılığını sağlar veya, daha çok duyu organına yönelik yapılan eğitimlerde öğrenme daha çabuk ve kalıcıdır gibi.

Öncelikle, eğitim teknolojisi uygulama alanı olan öğretme-öğrenme sürecinin işlerliği için yapılan çalışmalardan bahsetmek daha uygun olacaktır. Bunlar; eğitim programının tanımı, değişik ortam sistemlerini belirleme ve bunların içinden uygun ortamı seçme, ortamda kullanılacak eğitim materyalinin üretimi ve uygulama, değerlendirme çalışmalarıdır[49].

- *Eğitim Programının Tanımı* :

1. Hedef kitlenin tanınması; düzenlenecek programın hangi yaş grubuna, ve grubun özellikleri (cinsiyet, meslek grubu, vb.) tespit edilmesi.
2. Amaçların analizi; amaçların bir düzeye yönelik olarak, davranışsal amaçların tespiti yapılır. Örneğin; 7-10 yaş grubu çocuklar için, trafik ışıklarını ayırt edebilmesi bir davranışsal amaçtır.
3. Ortam gereksinimi; ortam organizasyonu için öncelikle, hedef davranışı gerçekleştirmek için eldeki olanaklar çerçevesinde; materyal geliştirme, ortamın fiziksel koşullarını belirleme, ortamda görev alacak insangücünü belirleme ve yetiştirme faaliyetleri gerçekleştirilir.

- *Değişik Ortam Sistemleri* : Eğitim programları için çeşitli ortam sistemlerinin açıklanması ve betimlenmesi,

- *Ortam Seçimi* : Sınırlayıcı koşullar içerisinde öğretim programı için etkili ortam sistemlerinin seçimi, belirtilen problemin çözümü için sınırlayıcı koşulların

tanınması ve seçim ölçütlerinin belirlenmesi, ortam türü, gerçekleşebilme durumu, destekleyici çalışma, zaman, para, risklerini belirleme,

- *Ortam Sisteminin Planlanması ve Program Metaryali Üretimi:*
  1. Teknik donatım - işletme bakım,
  2. Eğitsel materyal üretimi,
  3. İletişim ve desteğinin değerlendirilmesi,
  4. Eğitici ve teknik personelin yetiştirilmesi.

- *Uygulama ve Değerlendirme* : Ortamın uygulama sürecine sokulması aşamasıdır. Değerlendirme; hedeflenen davranışın gerçekleşip gerçekleşmediğini saptama aşamasıdır.

Görüldüğü gibi; bir eğitim ortamı hazırlama ve uygulama çalışması bilimsel bir çabayı gerektirmektedir. Trafik eğitimi için öncelikle yapılması gereken hedef davranışların öğrencilerin özellikleri dikkate alınarak belirlenmesi olmalıdır.

Ortamların önemi, bir davranışı gerçekleştirmek için en uygun ortamı yaratmakla kendini gösterir. Örneğin; renkleri kavramış bir çocuğa trafik ışıklarında olan kırmızı, yeşil ve sarı renklerin anlamını, sözle, resimle, veya ışıkların bulunduğu bir ortamda öğretebilirsiniz. Ancak, çocuk en iyi öğrenmeyi yerinde görme sağlamış olacaktır. Dolayısıyla ortamların tespitinde, dikkate alınması gereken noktalar vardır[49].

5.5.1. Bilgisayar destekli eğitimi kullanma

Bilgisayar; öğretim sürecini bireye göre yavaşlatan veya hızlandıran, kullananı güdülendiren ve ona heyecan veren, insanları kaynaştırabilen, eğitim ortamını zenginleştiren ve süreci hızlandıran, çok sabırlı ve eğitimciye (öğretmene) yardımcı elektronik bir araçtır.

Temel Özellikleri[49] :

- *Öğrenmede bireysellik sağlar*: Bir eğitim ortamındaki tüm öğrenciler zihinsel gelişimleri ve özgeçmişleri acısından aynı koşullar içinde değillerdir. Öğretmen ne denli nitelikli ve iyi niyetli olursa olsun, sınıftaki her öğrenciye birer birer ulaşması en azından zaman açısından olanaksızdır. Bilgisayarla gerçekleştirilen eğitim ortamlarında ise, farklı öğrencilerin dersi farklı hız ve biçimlerde öğrenme olanakları sunulmuştur.

Bu durumu, trafik eğitimde ele aldığımız zaman, genel olarak verilen trafik eğitiminin daha verimli ve başarılı olması için bireysellik gerekmektedir.

- *Etkileşimlidir*: Bilindiği gibi aktif katılımın öğrenmede verimliliği artırır. Öğrenci-bilgisayar etkileşimi çeşitli biçimlerde gerçekleştirilebilmektedir. Araştırma yapma olanağı ve destekleyici bilgi sağlama, soru-cevap etkileşimi, eğitsel oyunlar, yardımcı ders gereçleri sağlama, serbest deney ortamları ve değerlendirme sonuçlarının öğrenciye ulaştırılmasındaki uygulamalar etkileşim sağlayan uygulamalardır.

- *Simülasyon tekniğine sahiptir*: Simülasyon; belirli bir nesne ya da gerçeğin görünümünün bilgisayarda bir modelinin oluşturulması yoluyla elde edilmesi ve bu oluşumun davranışının deneyler yapılarak incelenmesiyle, gerçek sistemin davranışı konusunda bilgi edinme süreci olarak tanımlanabilir.

Simülasyon sayesinde, gerçek sistem oluşturulmadan sistemi daha iyi anlamak ve sistemin modeli üzerinde yapılan değişikliklerin etkilerini düşük maliyete izlemek mümkün olmaktadır. Bu yöntemde bilgisayar öğrenci ile gerçek sistemin modeli arasında bir aracı rolü üstlenir. Öğrenci bu modelle etkileşime girerek, modelin kurallarını öğrenir ve sonunda gerçek sitem davranışına adapte olur.
Simülasyon, eğitim özellikle gerçek ortamın; çok tehlikeli, pahalı, ve zaman alıcı olduğu durumlarda kullanılır. Trafik eğitimi, gerçek ortamında birtakım tehlikeler arzeden bir yapıya sahiptir. Aynı zamanda, pahalı ve zaman alıcıdır. Dolayısıyla,

trafik eğitiminde bilgisayarın Simülasyon tekniğinden yararlanmak eğitimin verimliliğini artıracağı gibi, ekonomiklik de sağlayacaktır.

5.5.2. Trafik eğitiminde video kullanımı

Son yıllarda Trafik eğitim ve kaza araştırmaları işitsel-görsel araçların kullanılmasıyla önemli ilerlemeler kaydetmiştir. Özellikle "çatışma gözleme" ya da "çatışma araştırması" olarak adlandırılan metod birçok imkanı beraberinde getirmiştir[50].

Bu metod kazaya yatkın ya da kaza riskli yolları, özellikle de trafiğe katılanları gözlemleme ve video kayıtlarıyla riskleri, tehlikeleri ve çatışmaları sergileme gibi işlemleri içermektedir. Kazalardan ziyade çatışmaların sayıca fazla olmasından dolayı, çatışmaların incelenmesiyle tehlike durumu kaza analizlerinden daha erken aklanabilmektedir.

Çekime alınan gözlemlerin analizi bize trafik tesislerinin ya da trafik kurallarının daha iyi geliştirilmesi için ipuçları vermenin yanısıra, gerekli trafik eğitimi önlemlerinin en önemli başlangıç noktasını da oluşturuyor.

Trafik eğitiminde video kayıtları; çocuklara, gençlere, aslında tüm trafiğe katılanlara davranışlarını sergilemek ve bu yolla onlar üzerinde yoğun bir davranış etkileşimini sağlamak için kullanılmaktadır. Çocukların ve öğrencilerin davranışlarını sergileyen bu video kayıtları genelde onların okul yolunda çekime alınarak daha sonra ders için hazırlanmaktadır. Bu şekilde özellikle okul yolu güvenliği ve okul yolu emniyeti üzerine yoğunlaştırılabilir. Görsel iletişim aracı olarak video kayıtlarının kullanımı özellikle dilsel açıdan geri kalmış çocuklara trafik eğitiminin verilmesi için uygundur. Video aracının eşsizliği; öğrencinin kendi okul yolunu algılayabilmesi, tanıdık trafik ortamını fark etmesi ve hatta kendini gözlemleyebilmesinden kaynaklanmaktadır.

Aslında teknik araçların uygulamalı eğitimdeki önemi çoğu zaman abartılmıştır. Buna rağmen video tekniği durumsal trafik eğitimi için ideal bir araç teşkil

etmektedir. Bunun sebebini; Pâdagogik - Öğretici (didaktik) Düşünceler, Yöntemsel-Öğretici (metodik-didaktik) Düşünceler şeklinde açıklayabiliriz[50].

- *Pâdagogik - öğretici (didaktik) düşünceler* ;

Okuldaki Trafik eğitiminde kullanılan neredeyse tüm araçlar belirgin bir dezavantaja sahiplerdir. Bunlar çocuğa somut şekliyle hiç tanımadığı ve daha önce hiç görmediği, kendisine ait olmayan belirgin bir durumu, bir çevreyi yansıtmaya çalışılmaktadır. Halbuki öğrenciler sınıfta ne kadar çok kendi yaşantılarındaki trafik olaylarıyla karşılaşırlarsa, o kadar daha ilgili, güdümlü ve aktiv olarak derse katılabilirler.

Ders biriminin çok iyi hazırlanmış ve uygulanmış olması, öğretmenin büyük gayret göstermesi ve çok sayıda alıştırma göstermesi ve çok sayıda alıştırmaya yer vermesi gibi etkenlere rağmen; öğrencilerin sergileneni kişisel, somut yer ve yaşam koşullarına ve bununla her zaman bağlantılı olan somut trafik çevrelerine aktarma gibi nispeten karmaşık bir sorunu tepegözler, filmler ya da resimlerle çözebilmelerini beklemek uygun olmayacaktır. Ancak belkide sadece kameranın yardımıyla çocuğun yaya, sürücü ve yolcu olarak bakış açısını ve durumunu "taklit" ederek subjektiv yaşantı, orjinal bir karşılaşma yaratılabilir.

Sadece video kayıtları sayesinde yetişkinleri, özellikle öğrencilere ve çocuklara durumsal trafik eğitimi dersinde bilgi, ama özellikle gözlemcilerin gerçekten karşılaştıkları belirli somut ve önceden bilinen trafik (güvenliği) sorunlarına ilişkin tutum ve davranış şekillerini aktarmak mümkün olmaktadır.

- *Yöntemsel-öğretici (metodik-didaktik) düşünceler* :

Trafik eğitiminde yerel olayları sergileyen araçlarla öğrenme daha çabuk gerçekleşmektedir. Trafik olayları çok karmaşıktır, örneğin iklim koşulları ve iklim değişiklikleri ne her zaman gözlenebiliyor ne de trafik durumları her zaman tekrarlanabiliyor.

Video aracıyla güdümleme, sorunla yüzdeşleşme, anlayış kazancı, hipotez oluşumu ve çözüm modelleri desteklenebilir ve aktarılabilir. *Değişik Eğitim ve Sosyal şekilleri*

mümkündür: Video aracının yardımıyla trafik eğitimine ilişkin genel prensipler algılanarak açıklanır, doğru ve yanlış davranışlar için ipuçları toplanır ve alternatifler ve davranış şekilleri adım adım geliştirilir.

Trafik eğitimin yapılandırılması genel prensiplere dayanmalıdır; önce bilinen, daha sonra bilinmeyen, önce alışılmış, daha sonra yabancı, önce kolay, daha sonra zor durumlara ilişkin alıştırmalar yapılmalıdır.

Trafik eğitiminde uygulama aşamasına büyük bir önem verilmelidir. Trafik eğitimi sadece teorik bilgilerle kısıtlı kalırsa, amaçlanan davranışı gelişmesi sağlanamayabilir. Video kamerayla görsel davranış hatalarının olası sonuçları göz önüne serilmektedir. Bu davranış hataları resim olarak araca aktarılarak, öğrencilerin bunu neredeyse "gerçek" gibi yaşayabilmesi ve hissedebilmesi sağlanmaktadır. Bu tür "risksiz" tehlike alıştırmalarının ne kadar büyük bir avantaja sahip olduğu ortada: Çocuklar başlangıçta tehlike bilincinde yoksun olduklarından, bu zamanla oluşturulmalıdır. Her zaman durdurulabilen ve tekrarlanabilen hareketli resimlerle tehlikeler göz önüne serilerek nedenleri aklanabilmektedir. Kendi sorumluluğunun yanısıra diğer trafiğe katılanlar için duyulan sosyal sorumluluğu içeren bir "trafik vicdanı" geliştirmek ve yaratmak için, bu tür filmlerin sunduğu imkanları ve yardımları kullanmak trafik eğitimcisine kalmaktadır.

Video cihazı derste kullanılan diğer teknik araçların (film, tepegöz gibi) sahip olduğu özelliğinin yanısıra birçok önemli ve pratik avantaja sahiptir[50]:

- En önemli eğitsel prensiplere son derece uygun bir araçtır: Somutluk, yaşama yakınlık, yaşa uygunluk, öğrencilerin aktivitesinin gelişmesi,
- Sınıftan karartma gibi bir olayın olmaması,
- Filmlerin yerleştirilmesi, başka bir bobine sarılması ve projeksiyon duvarının kurulması gibi işlemlerin ortadan kalkması,
- Trafik gerçeğini yansıtan öğretim etkinliklerinin öğretmen ve yargı güçleri tarafından hazırlanması.

Trafikteki davranışları sergileyen tüm konular, video teknik aracıyla yansıtmak için özellikle çok uygundur. Bu sergilenen davranışlar; çocukların, yetişkinlerin, kamyon sürücülerinin, yayaların, ya da bisiklet sürücülerinin trafikteki tutumlarıyla ilgili olabilir. Video aracı sayesinde trafik davranışı analiz edilebilir. Özellikle de trafiğin uygun gördüğü davranış şekilleri tanıtabilir.

Ancak tüm işitsel-görsel araçlar gibi video kullanımı da eğitimin "iyi" olmasını garantileyemez. Bu noktada amaçlanan davranışın oluşmasında özellikle bu davranışa ilişkin konunun sergilenmesiyle uygulama ve alıştırmaların birbirini tamamlamasının büyük bir rolü olduğu vurgulanmalıdır.

6. SONUÇ VE ÖNERİLER

Dünyadaki tüm ülkelerde ve özellikle gelişmekte olan ülkelerde şehirli nüfusun ve otomobil sayısının hızlı artışı, bu hıza yetişemeyen sosyal ve alt yapı trafik kazalarının artışını beraberinde getirmektedir. Toplumumuzda trafik kazalarının asgariye indirilmesi, düzenli ve güvenli bir trafik ortamının tesis edilmesi, trafik kurallarına alışkanlık kazandırılması ancak trafikte ana unsur olan insana trafik kültürünün kazandırılmasıyla mümkündür.

Trafikte ve ulaştırmada ana unsur insandır. Alt yapı ne kadar iyi olursa olsun, yolu kullananlar trafik ve ulaşıma karşı eğitilmemişler ise istenilen bir şekilde trafik güvenliğinin temini mümkün değildir. Bu çalışmada önceki bölümlerde; sürücü, yaya ve yolcu olarak insan faktörünün Türkiye'de trafik güvenliğinin geliştirilmesindeki etkisine ve eğitimin önemine değinilmiştir.

Gençlerin, deneyimsizlikleri ve yaşlarının özellikleri itibariyle, diğer yaş gruplarına ve deneyimli sürücülere göre daha yüksek olan kazalara karışma oranının düşürülmesi için:

- Sürücü belgelerinin 2 yıl gibi geçici süre ile verilmesi (süre sonunda sicili temizse asıl belgeyi almaya hak kazanması gibi),
- Bu sürücüler için alkol miktarının 0 (sıfır) promil olması,
- Genç sürücülere bir süre yetişkin sürücü refakatinde araç sürme izni verilmesi,
- Alkol, hız ihlali, hatalı sollama, ışık ihlali gibi kuralları ihlal ettiği saptanan sürücülerin birinci defada cezalandırılması ve "Sürücü Davranışı Geliştirme-Rehabilitasyon ve Yeniden Eğitim" programlarına katılma şartının getirilmesi gibi yurdumuz koşullarında uygulanabilecek önlemler kanun hükmü haline getirilebilir.

Ülkemizde trafik kazalarının azaltılması, kayıplarımızın en aza indirilmesi amacıyla, psikoteknik değerlendirme uygulamasının yaygınlaştırılması ve kapsamının

genişletilmesi suretiyle, sürücülerin tutum ve davranışlarında olumlu değişim ve gelişim sağlanması hedeflenmelidir.

Özellikle ticari taşıtlarla, yük ve yolcu taşıma hizmetlerinde çalışan şoförler, vatandaşların can ve mal güvenliğini doğrudan ilgilendiren önemli bir kamu hizmeti yapmaktadırlar. Dolayısıyla, Karayolları Trafik Kanunu'nda tanımlandığı şekliyle, kamu hizmeti taşıtlarında şoförlük yapanların diğer sürücülere göre, çok daha fazla sorumluluk sahibi, trafik ortamına uyum sağlamada sorun yaşamayan ve trafiğe ilişkin sürücülük yetenekleri açısından da çok daha iyi bir düzeye sahip olmaları gerekmektedir. Ticari Taşıt Kullanma Belgesi almak üzere Odalara müracaat edecek sürücülerin, belge almadan önce psikoteknik değerlendirmeye tabi tutulmaları zorunluluğu getirilebilir.

Günümüzün, yoğun ve hızlı trafik ortamında güvenli sürücülük yeteneklerinin saptanıp ilgilisine bildirilmesinin yanında, 2 ile 10 yıl aralıklarla ve yaşa bağlı olarak, sürücülerin periyodik psikoteknik değerlendirilmeye tabi tutulmaları, ülkemiz koşullarında da ihtiyaç haline gelmiştir. Gelişmiş ülkelerin çoğunda yıllar önce uygulanan bu tür kontrollerde büyük yararlar sağlandığı, kazalarda azalmalar kaydedildiği ve bu nedenle zaman içinde uygulama kapsamının genişletildiği bilinmektedir.

Ülkemizde ise, yürürlükteki yasal düzenlemeler gereği, sürücü adayları için, belge almadan önce sağlık muayenesinden geçme zorunluluğu bulunmakta ise de, sürücü belgesi alındıktan sonra herhangi bir periyodik sağlık muayenesinden geçme ve sürücülük yeteneklerinin uygun olup olmadığına ilişkin bir değerlendirme yapılması söz konusu değildir. Kaldı ki sürücü belgesi alabilmek için yapılan sağlık muayenesinin de ne kadar sağlıklı yapıldığı başka bir araştırma konusu olabilir. Sürücü belgesi olduğu halde renk körü olup bundan kendilerinin dahi haberi olmayan sürücü sayısı hiçte küçümsenemeyecek bir seviyededir. Bu nedenle sürücülerin, yönetmelikteki usul ve esaslar çerçevesinde, periyodik sağlık muayenesi ve psikoteknik değerlendirmeye tabi tutulmaları yasal olarak zorunlu hale getirilebilir.

Buna bağlı olarak uzun vadede, şu andaki yasal düzenlemelerde, sadece sürücülük yeteneklerinin ölçülmesi ile sınırlandırılmış olan psikoteknik değerlendirmenin daha kapsamlı olan "trafik ortamına ilişkin psikolojik değerlendirme" haline dönüştürülmesi için çalışmalar yapılabilir.

Ayrıca, Sürücü Davranışı Geliştirme Programlarında mutlaka psikolog iştiraki sağlanmalı ve Programın, sürücü psikolojisi konusunu içermesi ve hatalı tutum ve davranışların psikolojik yöntemlerle rehabilite edilmesi öngörülebilir. Batı'daki uygulamalara paralel olarak, özellikle yeni ehliyet almış sürücüler, ilk iki yılda alkollü araç kullandıklarında ya da hız ihlalini birinci defa yaptıklarında bu rehabilitasyon programlarına katılmaları sağlanabilir.

Kamuoyuna seslenecek, eğitim verecek ve toplumsal bilinçlenme yaratacak olan alkollü araç kullanma davranışını engellemeye yönelik trafik kampanyalarının, trafik psikologları, eğitimciler, iletişim uzmanları iştirakinde hazırlanması öngörülmelidir.

Uykusuz ve yorgun araç kullanmanın nedenleri, şoförler tarafından; "maddi sıkıntı, "daha çok çalışmak ve daha çok kazanmak, böylece aracın borcunu, vergisini ödemek", "çoluk-çocuğun rızkını temin etmek" gibi son derece insani nedenlere dayandırılmaktadır. Ancak, sadece 1999 yılında 1.597 vatandaşımızın ölümüne neden olan yorgun, dalgın ve uykusuz araç kullanma davranışlarını önlemek konusunda mutlaka çok ciddi önlemler alınıp, sürücüler, konu ile ilgili olarak sürekli eğitim ve denetime tabi tutulabilir. Trafik kazalarından sonraki değerlendirmeler, uyku bozuklukları da dikkate alınarak yapılıp, trafik denetimini yapanların bu konuda eğitilmeleri sağlanabilir.

Motorlu taşıt sürücü kurslarında, sadece motor ve araç tekniği ile ilkyardım derslerinde mezuniyetleri uygun kişiler görev yapmakta, ancak trafik ve çevre bilgisi ile direksiyon eğitimi dersleri 3 haftalık hizmet-içi eğitimden geçirilen elemanlarca verilmektedir. Almanya, Avusturya ve İsviçre'de, direksiyon eğiticisi olacaklarda; 5 yıl içinde kaza yapmaması ve her hangi bir ceza almaması, psikolojik ve fiziksel bir sorunu bulunmadığını belgelemesi istenmektedir[31]. İlgili Trafik birimince aday

olarak görev verilen eğitici, bir süre yetkili bir öğretmen yanında pratik eğitim almakta, yetkili öğretmenin yeterli görmesinden sonra yetkili komisyon tarafından sınavdan geçirilmektedir. Sınavı geçerse direksiyon öğretmenliği sertifikası verilmektedir. Teori dersi öğretmenleri için de aynı şartlar geçerli bulunmaktadır. Değir birçok Avrupa ülkesinde de uygulamalar bu şekildedir.

Ülkemizde ise sürücü öğretmeni yetiştiren herhangi bir kurum yoktur. Sürücü eğitiminde, sürücülük eğitimi alan uzman kişilere ihtiyaç duyulmaktadır. Her yıl yaklaşık bir milyon sürücü belgesi veren sürücü kurslarında, konusunda uzmanlaşmış, sürücü kursu öğretmeni olarak yetişmiş personelin çalıştırılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Belirtilen eksikliğin giderilmesi için, sürücü kursu öğreticisi yetiştirilen okullar açılabilir ve amatörce yürütülen bu hizmet bilimsel bir kurum eliyle disipline edilebilir.

Bir çok batılı ülkede uygulanan simulasyon teknolojisi sürücü eğitimimizde kullanılmamaktadır. Bir donanım ve yazılım programından oluşan bu teknoloji sayesinde sürücü adayı, gerçek bir trafik ortamındaymış gibi direksiyon eğitimi almaktadır. Nitelikli sürücü yetiştirilmesinde ideal bir çözüm olabilecek bu teknolojinin, ülkemiz sürücü kurslarında da kullanılması sağlanabilir.

Kişilik bozukluğu olan, sosyal uyumsuzluklar içinde bulunan, kural tanımaz, saygısız sürücülerin varlığı trafiğin esas problemlerini oluşturmaktadır. Sürücü kurslarında mevcut derslere ek olarak, "sürüş psikolojisi", "trafikte insan davranışları", "insan ilişkileri" derslerinin de verilmesi trafik vicdanına sahip, haktanır sürücüler yetiştirilmesi sağlanacak, problemli kişilikler daha sürücü kursu sırasında, ilgili öğretmenince fark edilerek, ıslahı konusunda gerekli tedbirler alınabilecektir.

Avrupa Birliği Ülkeleri, sürücü eğitiminde, teorik eğitime göre, direksiyon eğitimine daha fazla ders saati ayırmaktadır. Bu ülkelerde pratik eğitime ayrılan süre teorik eğitime göre 2 kat daha fazla iken, ülkemizde teorik eğitim, pratik eğitimden 3,15 kat daha fazladır. Türkiye' de örneğin B sınıfı sürücü belgesi için 63 saat teorik, 20 saat pratik ders, öngörülüyorken; İngiltere'de 5-10 saat teorik, 30-35 saat pratik

(direksiyon eğitimi); Fransa'da, 5 saat teorik, 20 saat pratik; Almanya'da 10 saat teorik, 24 saat pratik; Finlandiya'da 20 saat teorik, 30 saat pratik; Avusturya'da 20 saat teorik, 20 saat pratik; evde de teorik ders alma imkanı bulunan Hollanda'da 35 saat pratik ders öngörülmektedir. Ülkemizde B sınıfı sürücü belgesi eğitiminin % 76'sı teorik eğitime, yalnızca % 24'ü direksiyon eğitimine ayrılmıştır. Böylelikle dersler önemlerine uygun sürelerde verilmeyerek eğitimin verimliliği oldukça düşürülmüştür. Belirtilen nedenlerle, mevcut sürücü eğitim müfredatı, teorik eğitim ders süresinden kısılarak, pratik direksiyon eğitimine ağırlık verecek şekilde yeniden düzenlenebilir.

Mevcut sürücü kursları uygulamasında, ilkokul mezunu bir adayla, üniversite mezunu bir aday aynı dersleri, aynı sınıfta ve aynı koşullarda görmektedir. Bu durum "öğrenme ve öğretme" sürecinde önemli bir engel oluşturmaktadır. Belirtilen olumsuzluğun önüne geçebilmek için, sürücü adaylarının eğitim durumları kategorize edilerek, ilkokul mezunu adaylar için farklı koşullar ve daha uzun süreli dersler öngörülebilir.

Birçok Batı ülkesinde olduğu gibi, ülkemizde de ortaöğretim okullarının özellikleri dikkate alınarak trafikle ilgili teorik derslerin bu kurumlarda verilmesi, direksiyon eğitimi derslerinin ise motorlu taşıt sürücü kurslarında tamamlattırılarak, okullarından sürücü belgesi almış olarak ayrılmalarının sağlanması konusunun üzerinde durulmalıdır.

Trafik ve ilkyardım derslerini verecek öğretmen ve bu öğretmenlerin yetişeceği branş bulunmaması nedeniyle, bu açığı kapatmak için yüksek öğretim kuruluşlarında yeni bir düzenleme yapılabilir ya da eğitim fakültelerinde trafik ve ilkyardım dersleri "ek branş" niteliği kazanacak şekilde ders programları yerleştirilebilir.

Özet olarak; trafik kazalarının nedenlerini, genel olarak, alt yapıdan kaynaklanan nedenler, taşıtlardan kaynaklanan nedenler ve trafiğe katılanlardan kaynaklanan nedenler olarak üç başlıkta ele almak olanaklıdır. Çevre-altyapı, taşıt ve insan unsurları, her biri tek başına olduğu kadar, karşılıklı etkileşim içinde de trafik

güvenliğini sağlamada etkili olmaktadır. Bu bakımdan, güvenliği artırmak ve trafik kazalarının sayısını azaltmak için, bunların hepsini birden ve karşılıklı ilişkilerini dikkate alan yaklaşımlar amaca daha uygun olmaktadır. Bu kapsamda ülkemizdeki mevcut trafik ortamının güvenli bir hale getirilmesi için yukarıda önerilen tedbirler alınabilir.

Ancak sonuçta önemli olan insanların bu konuları bilmesi ve daha da önemlisi bunların gerekliliğine gönülden inanmalarıdır. Yoksa sadece akıl sahibi olmamız trafik güvenliğini sağlamada yeterli olmayacaktır. Daha da önemli olan konu bunları kabullenmektir. Kaldı ki toplu halde yaşayan canlıların içgüdüsel olarak bilinç ve duyarlılığı gösterdikleri doğadaki örneklerle mevcuttur. Sözgelimi, on binlerce arı ya da karınca yuvalarına gelip giderken hiçbir şekilde "trafik kazası" yapmazlar. Yani arı ve karıncaların hareketi "doğal ama sorun yok"; insanlarınki "akıllı ama sorun var". Bu gerçek bize toplu yaşamanın bireyle, canlıları belli kuralları uymaya zorladığı ve böylece düzenin sağlandığını açıkca göstermektedir. Sonuç olarak trafikte soruna değil, çözüme ortak olmamız gerekir. "Uygar insan trafik kurallarına uyandır" diyerek tüm toplumu uygar birer insan olmaya çağırıyoruz.

KAYNAKLAR

1. E.G.M., Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı, 1998,1999 ve 2000, Karayolları Trafik Kazaları İstatistikleri, Ankara

2. http:// www.tam.egm.gov.tr/trafik ve insan.htm.

3. Akçay, O., 1998, Trafik Hukuku ve Yönetimi, s 28, Ankara

4. Kılıç, N., Uluğ, N., 2000, Trafikte Kural İhlallerine Yönelik Tutumlar, XI. Ulusal Psikoloji Kongresi, İzmir

5. Yasak,Y., 2000, Güvenli Sürücülükte Yetenek ve Becerilerin Önemi, Türk Psikoloji Bülteni Mart-Haziran sayısı, s 25-28, Ankara

6. Klebelsberg, D., 1989, Yeni Sürücülerin Tutum ve Davranışları, I.Trafik Güvenliği Semineri, İstanbul Üniversitesi ve Avusturya Kültür Enstitüsü, s 243-249, İstanbul

7. Sümer, N., 2001, Trafik Kazalarını Kestirmede Sürücülük Becerileri, Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, s 38-44, Ankara

8. Wenninger,U., Yasak,Y., 2000, Türk Sürücülerinin Performanslarının Değerlendirilmesi, XI. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde sunulmuş bildiri, Ege Üniversitesi, İzmir

9. Hancı, İ.H., Eşiyok, B., Koçak, A., Aktaş, Ö.E., 2001, Uyku ve trafik Kazaları, Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, s 481-483, Ankara

10. Avrupa Komisyonunun sponsorluğunu yaptığı ve Avrupa Karayolu Güvenliği Federasyonu (ERSF) tarafından yayınlanan **"European Newsletter"** adlı derginin Ekim 1997 sayısı, E.G.M. Trafik Hizmetleri Başkanlığı T.A.M.M. Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü

11. http:// www.egm.gov.tr/teadb/index.htm.

12. Sönmez, A., 1999 , Ağır Vasıta Sürücülerinin Çalışma Koşulları ve Trafik Kazaları, **E.G.M. T.A.M.M.**, s.72, Ankara

13. Sabuncuoğlu, Z., 1990, Psikotekniğin Tanımı, Gelişimi ve Kullanım Alanları, II.Trafik Güvenliği Semineri ve Psikoteknik Uygulamalar, Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fak. ve Avusturya Kültür Ofisi, s 13-19, Bursa

14. Bukasa, B., Yasak, Y., 2000, Avusturya'da Sürücülük Yetenek ve Becerilerinin Ölçülmesi ve Değerlendirilmesi, Türk Psikoloji Bülteni, Sayı 16-17, s 122-126, Ankara

15. Gödelek, E., 2001, Sürücünün Psikoteknik Değerlendirilmesi, Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, s 10-11, Ankara

16. Karaçanta, H.Ş., 1997, Trafik Psikolojisi, Trafik Psikoloji Bülteni, s 15-18, Ankara

17. E.G.M., Trafik Araştırma Genel Müdürlüğü, 2000, Sürücülük İçin Psikoteknik Değerlendirme ve Ülkemizdeki Uygulaması, İnsan Davranışları Kısmı, Bilgi Notu, Ankara

18. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklikler Yapan 16.10.1996 tarih ve 4199 Sayılı Kanun

19. Isıldar,S., 2000, Karayolu Trafik Güvenliğinin Psikoteknik Değerlendirmeden Beklentileri, **E.G.M. Polis Dergisi Ocak-Şubat-Mart Sayısı**, s 352-356, Ankara

20. IRTAD (Uluslararası Karayolu Trafik Kaza Veri Bankası)

21. E.G.M. Trafik Hizmetleri Başkanlığı T.A.M.M., 2000, 2000 Yılında Türkiye'de Meydana Gelen Trafik Kazaları Sonucunda Oluşan Sosyo-Ekonomik Kayıplar ve Bu Kayıpların Ortadan Kaldırılması Sonucunda Ülkemize Kazandırılabilecek Alt ve Üst Yapı Tesisleri, s 1, Ankara

22. Kamil Koç Otobüsleri, Kamil Koç Firmasının Trafik Kazaları ve Çözüm Önerileri, Eylül 2000

23. Isıldar, S., 2000 , Karayolu Trafik Güvenliği Faaliyetlerinde Masraf-Fayda İlişkileri, 19 Mayıs Üniversitesi ve Samsun Emniyet Müdürlüğünce Düzenlenen Sempozyum, Samsun

24. Özgüven, İ.E., Yıldırım, İ., Akman, Y., Korkut, F., ve Çilingiroğlu, H., 1997, Ticari Araç Şoförlerinin Nitelikleri, Sorunları ve Trafik Kazalarının Nedenleri, TŞOF, Ankara

25. Tan, A., 2001, Taşımacılık Yapan Sürücülerin Sosyal ve Ekonomik Durumları Üzerine Uygulamalı Bir Araştırma, Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, s 18-22, Ankara

26. Şimşek, H., 2000, Trafik Güvenliği Sorunları, **E.G.M. Polis Dergisi Ocak-Şubat-Mart sayısı**, s 623-635, Ankara

27. Tekarslan, E., Spor, Y., 1989, Sürücülerde Kişilik Özelliklerinin Belirlenmesi, I.Trafik Güvenliği Semineri, İstanbul Üniversitesi ve Avusturya Kültür Enstitüsü, s 227-233, İstanbul

28. Yasak, Y., Yiğit-Işık İ., 1998, Driver Behaviour Profile in Turkey: Relationship Between Driver Behaviour and Risk Taking. Driver Improvement- **6th International Workshop**, 6. Uluslar arası Sürücü Davranışı Geliştirme ve Rehabilitasyon Çalışma Grubu Bildiri Kitabı, s 180-190, Berlin

29. MTSKY'nin Değişik 41. Maddesi Gereğince Açılacak Olan Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi ile Direksiyon Eğitimi Dersi Öğreticileri Kursu Yönergesi, Sayı: 59359 / 10.10.1997

30. http:// www.tam.egm.gov.tr/alkol.htm.

31. E.G.M. Trafik Hizmetleri Başkanlığı T.A.M.M., 1999, Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü, s 93-94, Ankara

32. E.G.M. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, 1999, Ankara'da Yaya Güvenliği Araştırması, s 33-35, Ankara

33. Çınarbaş, S., 2001, Türkiye'de Yol ve Trafik Güvenliğinin Geliştirilmesinde Yaya Güvenliğinin Önemi, Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı, s 376-385

34. Statistics of Road Traffic Accidents in Europe and North America, 1985,1995,1998, United Nations Publications

35. Güçmen, Ö., 1999, Yaya Eğitimi İçin Sunuş Metinleri, Karayolu Trafik Polis Okulu, Eskişehir

36. İspanya İçişleri Bakanlığı Trafik Genel Müdürlüğünün çıkardığı **"SOURCE"** adlı dergi

37. Sönmez, A., 1999-2000, Türkiye'de Trafik Kazaları ve Sürücü Kursları Sorunu, Polis Bilimleri Dergisi, Sayı 5-6, Ankara

38. Konrat, A., Çakır, M., 1994, Trafik Konusunda Gözlemler ve Öneriler, III.Trafik Güvenliği ve Eğitimi Sempozyumu Bildirileri, s 210-217, Eskişehir

39. MEB., 2000, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Şubat Ayı Faaliyet Raporu, Ankara

40. E.G.M. Trafik Araştırma Merkezi, 1998, Sürücü Kurslarında Sürücülük Eğitimi Alarak Sürücü Belgesi Almaya Hak Kazanan Sürücüler Üzerinde Yapılan Anket Çalışması, Ankara

41. Mattsson, H., 1998, Educational Programs for Driver Instructors and Examiners in Sweden, Driver Education in Sweden, **Sweroad-Traffic Safety Project**, Ankara

42. MEB.,Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursları Sınavlarında ve İş Makineleri Kullanma Sertifikası Veren Kursların Sınavlarında Sınav Sorumlusu Olarak Görev Alacak Elemanların Katılacakları Kursa Dair Yönerge

43. Commission of European Communities, 1998, **Guide on Driver Licensing**

44. MEB. Tebliğler Dergisi, 1997, İlköğretim Okulu 6 ve 8. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Programı, Ankara

45. E.G.M. Trafik Hizmetleri Başkanlığı T.A.M.M., 1999, İsrail Trafik Güvenliği Eğitimi, Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü, s 175-179, Ankara

46. MEB., 1993, Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Müfredat Programı B, C, D, E, F Sınıfları Kitapcıkları, Ankara

47. E.G.M. Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, 2001,Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, Ankara

48. Jandarma Genel Komutanlığı, 2000, Türkiye'deki Trafik Kazalarının Sebepleri, Alınması Gereken Tedbirler ile İlgili Çözüm önerileri ve J.Gn.K.lığınca Alınan Tedbirler, Ankara

49. Gürcan, A., 1994, Trafik Eğitiminde Eğitim Teknolojisi Olanaklarından Yararlanma ve Bilgisayar Destekli Eğitimi Kullanma, III.Trafik Güvenliği ve eğitimi Sempozyumu Bildirileri, s 199-204, Eskişehir

50. Rux, E., Trafik eğitiminde Video Kullanımı, III.Trafik Güvenliği ve Eğitimi Sempozyumu Bildirileri, s 28-37, Eskişehir

51. Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1998, s 3, Ankara

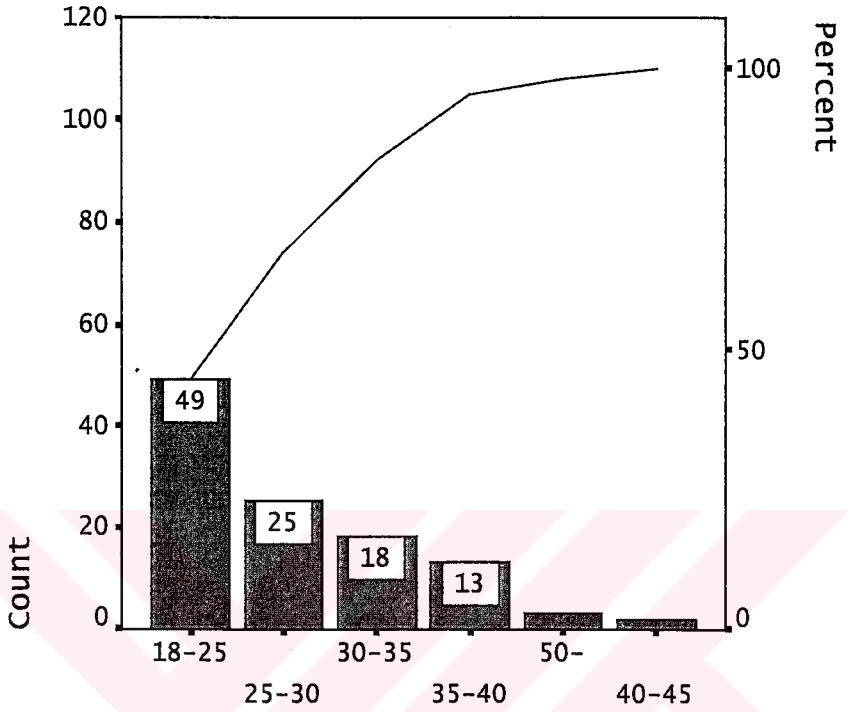
52. Çubuk, M. K., Ankara'da Meydana Gelen Yaya Kazalarına Uygun Trafik Denetim Uygulamaları, Uluslar arası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiri Özetleri, s 26, Ankara

EKLER

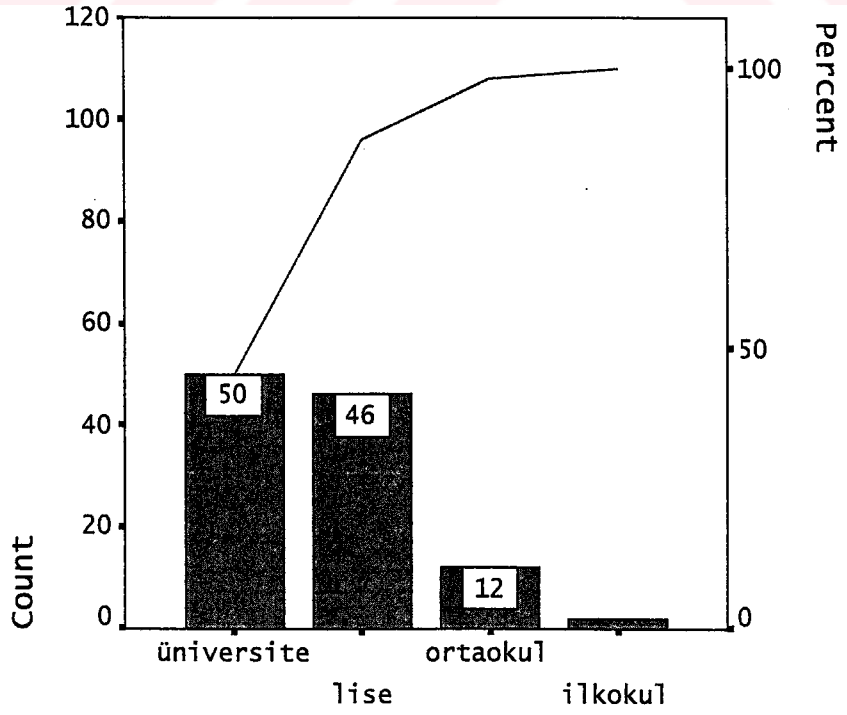
Ek – 1 : Jandarma Okullar Komutanlığı'nda yapılan "Sürücü Tanıma anketi" sonuçları

Ek – 2 : Maddi Hasarlı Trafik Kazası Tespit Tutanağı

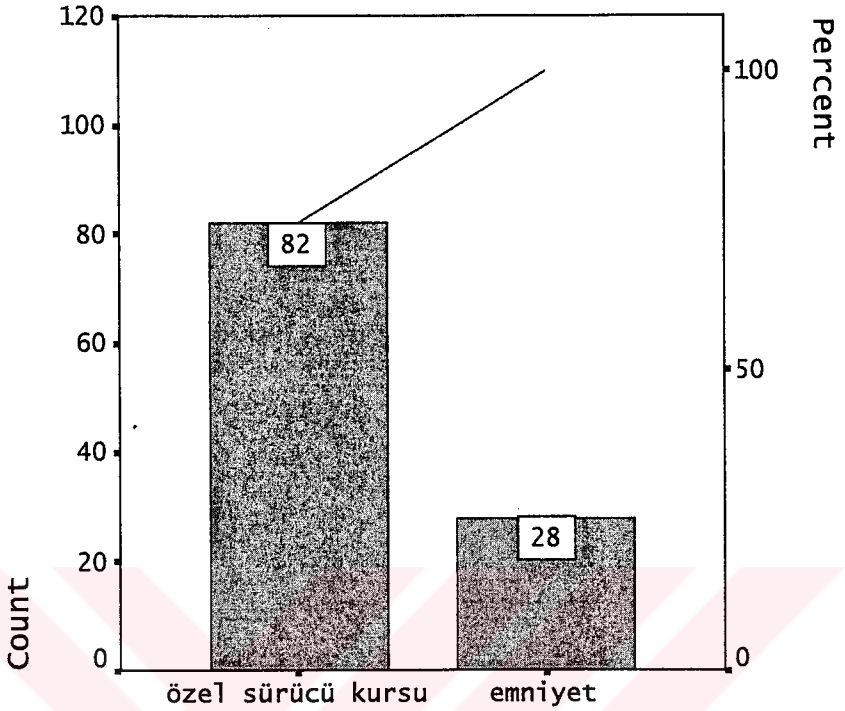
YAŞ GRUPLARI



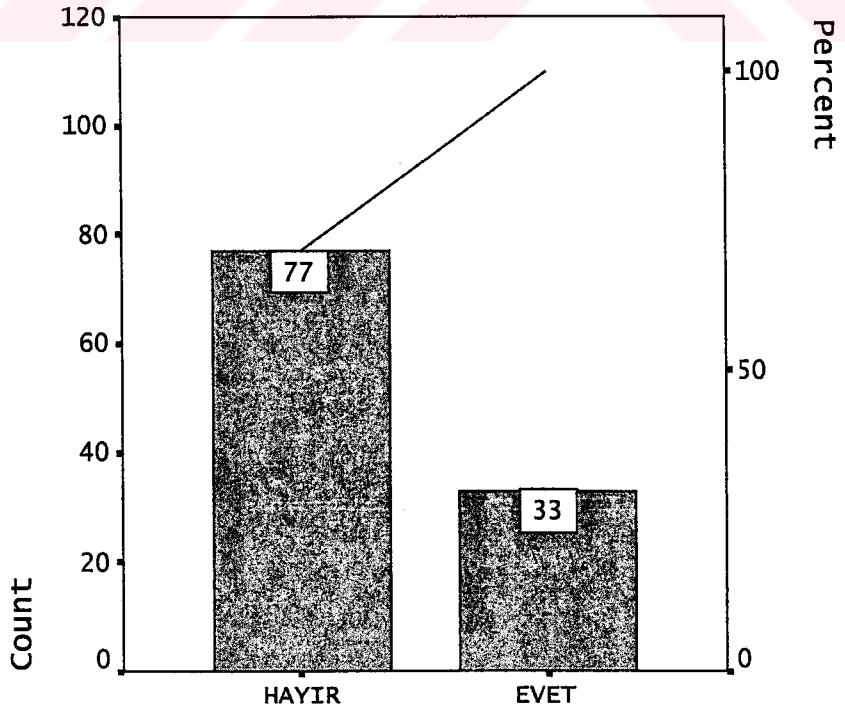
ÖĞRENİM DURUMLARI



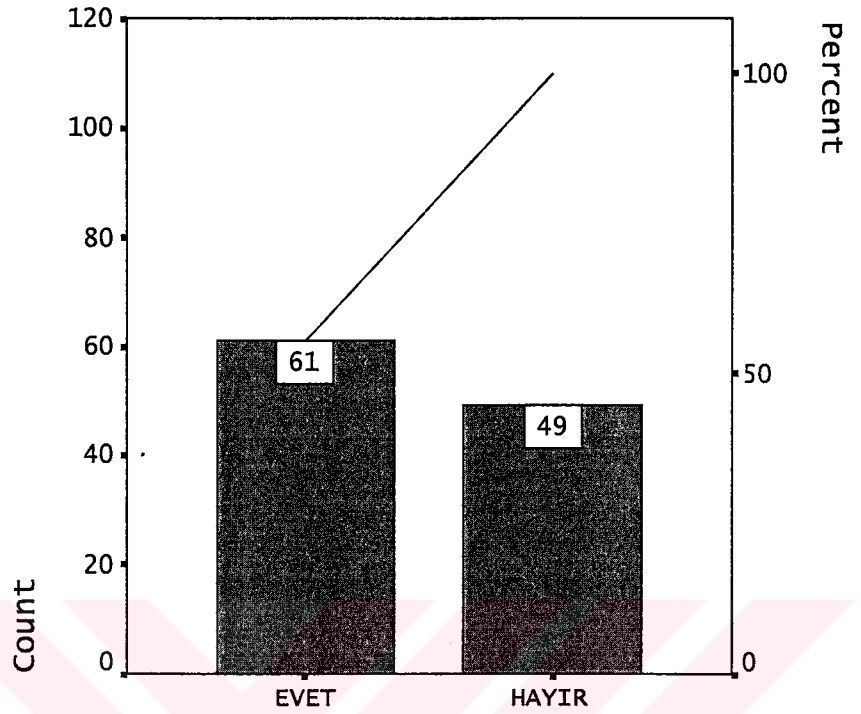
SÜRÜCÜ BELGESİNİ ALDIKLARI YER



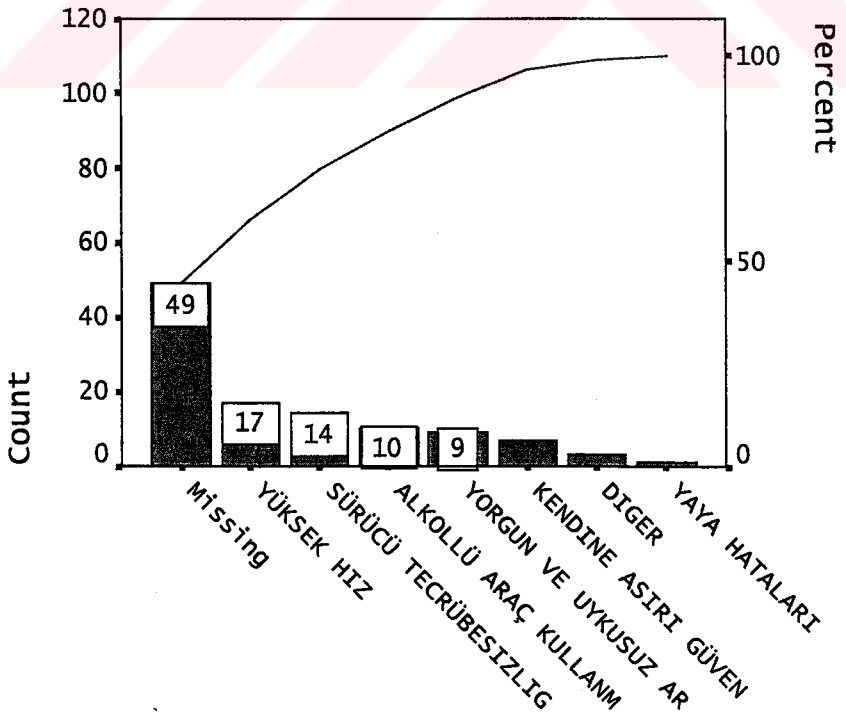
SÜRÜCÜ KURSU EĞİTİMİ YETERLİ Mİ?



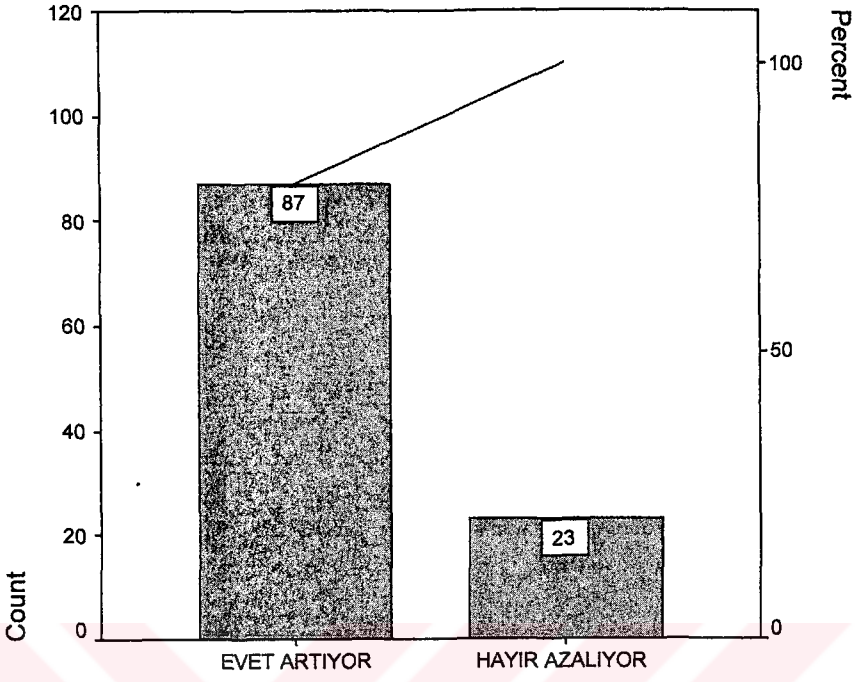
SÜRÜCÜ OLARAK TRAFİK KAZASINA KARIŞTINIZ MI?



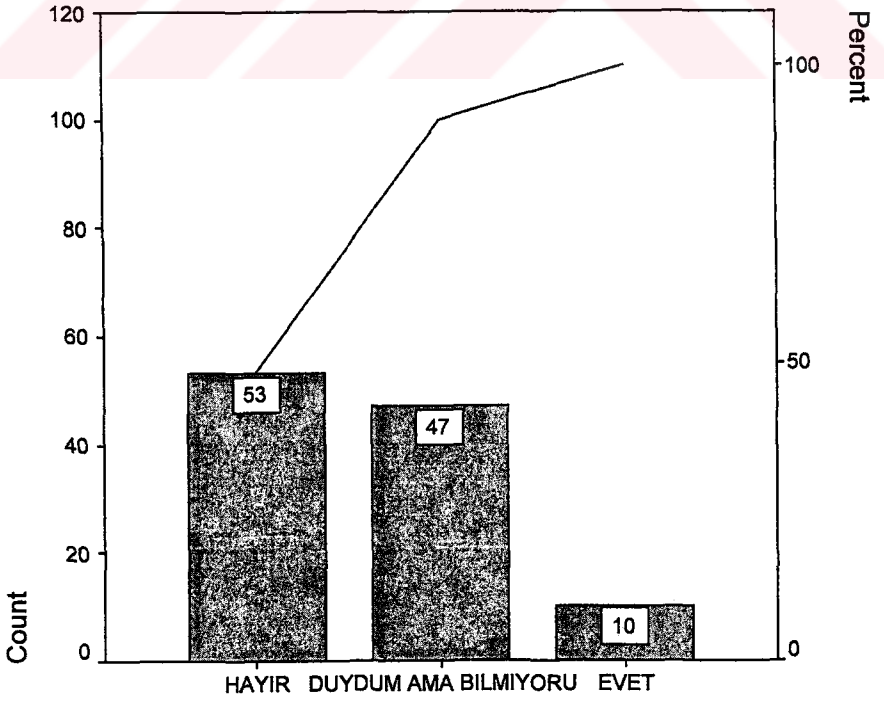
KAZALARA SEBEP OLAN FAKTÖRLER



ARACIN MODELİ VE TEKNİK ÖZELLİKLERİ ARTTIKÇA SÜRÜCÜNÜN RİSK ALMA ORANI ARTAR MI, AZALIR MI?



PSİKOTEKNİK DEĞERLENDİRME HAKKINDA BİLGİNİZ VAR MI?



Dağılım ve Yüzde Oranları

Kaç yaşındasınız?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-25	49	44.5	44.5	44.5
	25-30	25	22.7	22.7	67.3
	30-35	18	16.4	16.4	83.6
	35-40	13	11.8	11.8	95.5
	40-45	2	1.8	1.8	97.3
	50-	3	2.7	2.7	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Ögrenim durumunuz?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	ilkokul	2	1.8	1.8	1.8
	ortaokul	12	10.9	10.9	12.7
	lise	46	41.8	41.8	54.5
	üniversite	50	45.5	45.5	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sürücü belgenizi nereden aldınız?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	özel sürücü kursu	82	74.5	74.5	74.5
	emniyet	28	25.5	25.5	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sürücü kurslarındaki egitim yeterli mi?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	EVET	33	30.0	30.0	30.0
	HAYIR	77	70.0	70.0	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

sürücü kurslarındaki pratik egitim süresi yeterli mi?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	EVET	20	18.2	18.2	18.2
	HAYIR	90	81.8	81.8	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sürücü belgenizi aldıktan ne kadar süre sonra trafiğe çıkabildiniz?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-3 ay	72	65.5	65.5	65.5
	3-6 ay	15	13.6	13.6	79.1
	6-12 ay	8	7.3	7.3	86.4
	12 ay ve üstü	15	13.6	13.6	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Trafige ilk çıktığınızda ne kadar süre kendinizi acemi sürücü olarak hissettiniz?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-3 ay	65	59.1	59.1	59.1
	3-6 ay	14	12.7	12.7	71.8
	6-12 ay	17	15.5	15.5	87.3
	1-2 yıl	14	12.7	12.7	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Trafiğe çıktıktan ne kadar süre sonra kendinizi tecrübeli bir sürücü olarak hissettiniz?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-3 AY	35	31.8	31.8	31.8
	3-6 AY	13	11.8	11.8	43.6
	6-12 AY	22	20.0	20.0	63.6
	1-2 YIL	24	21.8	21.8	85.5
	2-4 YIL	16	14.5	14.5	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1-12 AY	3	2.7	2.7	2.7
	1-2 YIL	9	8.2	8.2	10.9
	2-4 YIL	24	21.8	21.8	32.7
	4-8 YIL	32	29.1	29.1	61.8
	8-10 YIL	18	16.4	16.4	78.2
	10 YIL ÜSTÜ	24	21.8	21.8	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Sürücü, yay, yolcu olarak hiç kazaya karıştınız mı?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	EVET	61	55.5	55.5	55.5
	HAYIR	49	44.5	44.5	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Kazanın oluş nedeni?

		Frequency	%	Valid %	Cumulative Percent
Valid	SÜRÜCÜ TECRÜBESIZLIGI	14	12.7	23.0	23.0
	ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMA	10	9.1	16.4	39.3
	YORGUN VE UYKUSUZ ARAÇ KULLANMA	9	8.2	14.8	54.1
	KENDINE ASIRI GÜVEN	7	6.4	11.5	65.6
	YÜKSEK HIZ	17	15.5	27.9	93.4
	YAYA HATALARI	1	.9	1.6	95.1
	DIGER	3	2.7	4.9	100.0
	Total	61	55.5	100.0	
Missing	System	49	44.5		
Total		110	100.0		

Aracın model ve teknik özellikleri arttıkça sürücülerin riski göze alma oranı artar mı, azalır mı?

		Frequency	%	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	EVET ARTIYOR	87	79.1	79.1	79.1
	HAYIR AZALIYOR	23	20.9	20.9	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Aracınızın teknik özelliklerine ve modeline göre trafikteki davranışlarınız nasıl değişir?

		Frequency	%	Valid %	Cumulative Percent
Valid	KENDIME GÜVENIM ARTAR	43	39.1	39.1	39.1
	DAHA HIZLI GIDERIM	16	14.5	14.5	53.6
	ARAÇLA KENDIMI BIR BÜTÜN OLARAK HISSEDERIM	11	10.0	10.0	63.6
	KENDIMI DÜSÜK MODEL ARAÇ KULLANANLARDAN FARKLI HISSEDERIM	3	2.7	2.7	66.4
	GEÇIS ÜSTÜNLÜGÜMÜN OLDUGUNU HISSEDERIM	7	6.4	6.4	72.7
	DAVRANISLARIMDA HIÇBIR DEGISIKLIK OLMAZ	30	27.3	27.3	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Psikoteknik, sürücü davranışı geliştirme ve rehabilitasyonu konularında bir bilginiz var mı?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	EVET	10	9.1	9.1	9.1
	DUYDUM AMA BILMIYORUM	47	42.7	42.7	51.8
	HAYIR	53	48.2	48.2	100.0
	Total	110	100.0	100.0	

Yaş Grupları - Kaza İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
yas * kaza	110	100,0%	0	,0%	110	100,0%

yas * kaza Crosstabulation

Count

		kaza		Total
		EVET	HAYIR	
yas	18-25	29	20	49
	25-30	17	8	25
	30-35	7	11	18
	35-40	6	7	13
	40-45	1	1	2
	50-	1	2	3
Total		61	49	110

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	4,942[a]	5	,423
Likelihood Ratio	4,978	5	,419
Linear-by-Linear Association	2,262	1	,133
N of Valid Cases	110		

a. 4 cells (33,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,89.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	,144	,094	1,513	,133[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	,129	,095	1,357	,178[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

*** Pearson Chi-Square Asymp.Sig < 0,05 ise veriler arasında bir ilişki yoktur.Bu değerin 1'e yaklaşması ilişkinin güçlülüğünü gösterir.**

**** Interval değerler pozitif ise ilişki ters yönlü**
Interval değerler negatif ise ilişki doğru yönlüdür.

Öğrenim Durumu-Kaza İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
ögrenim * kaza	110	100.0%	0	.0%	110	100.0%

ögrenim * kaza Crosstabulation

Count

		kaza		Total
		EVET	HAYIR	
ögrenim	ilkokul	1	1	2
	ortaokul	6	6	12
	lise	26	20	46
	üniversite	28	22	50
Total		61	49	110

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	.196[a]	3	.978
Likelihood Ratio	.195	3	.978
Linear-by-Linear Association	.088	1	.766
N of Valid Cases	110		

a. 2 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .89.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	-.028	.096	-.296	.768[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	-.023	.096	-.236	.814[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Araç Kullanma Süresi-Kaza İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
araç kullanma süresi * kaza	110	100.0%	0	.0%	110	100.0%

araç kullanma süresi * kaza Crosstabulation

Count

		kaza		Total
		EVET	HAYIR	
araç kullanma süresi	1-12 AY	2	1	3
	1-2 YIL	5	4	9
	2-4 YIL	12	12	24
	4-8 YIL	16	16	32
	8-10 YIL	11	7	18
	10 YIL ÜSTÜ	15	9	24
Total		61	49	110

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	1.543[a]	5	.908
Likelihood Ratio	1.552	5	.907
Linear-by-Linear Association	.442	1	.506
N of Valid Cases	110		

a. 4 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.34.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	-.064	.094	-.663	.509[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	-.072	.095	-.754	.452[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Acemilik Süresi Hissetme-Kaza İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
acemilik süresi hissetme * kaza	110	100,0%	0	,0%	110	100,0%

acemilik süresi hissetme * kaza Crosstabulation

Count

		kaza		Total
		EVET	HAYIR	
acemilik süresi hissetme	1-3 ay	39	26	65
	3-6 ay	9	5	14
	6-12 ay	8	9	17
	1-2 yýl	5	9	14
Total		61	49	110

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	,164	,094	1,728	,087[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	,146	,095	1,532	,128[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Tecrübeli Hissetme-Kaza İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
tecrübeli hissetme * kaza	110	100,0%	0	,0%	110	100,0%

tecrübeli hissetme * kaza Crosstabulation

Count

		kaza		Total
		EVET	HAYIR	
tecrübeli hissetme	1-3 AY	23	12	35
	3-6 AY	7	6	13
	6-12 AY	11	11	22
	1-2 YIL	9	15	24
	2-4 YIL	11	5	16
Total		61	49	110

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	,088	,094	,919	,360[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	,091	,095	,946	,346[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Yaş Grupları-Acemilik Sür.His. İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
yas * acemilik süresi hissetme	110	100.0%	0	.0%	110	100.0%

yas * acemilik süresi hissetme Crosstabulation

Count

		acemilik süresi hissetme				
		1-3 ay	3-6 ay	6-12 ay	1-2 yıl	Total
yas	18-25	33	5	7	4	49
	25-30	14	5	2	4	25
	30-35	9	3	6		18
	35-40	7		2	4	13
	40-45	1			1	2
	50-	1	1		1	3
Total		65	14	17	14	110

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.946[a]	15	.139
Likelihood Ratio	22.667	15	.091
Linear-by-Linear Association	3.939	1	.047
N of Valid Cases	110		

a. 17 cells (70.8%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .25.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	.190	.103	2.012	.047[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	.178	.097	1.881	.063[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Yaş Grupları-Araca Göre Davranış İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
yas * aracın modeline göre davranıs degisikligi	110	100.0%	0	.0%	110	100.0%

yas * aracın modeline göre davranıs degisikligi Crosstabulation

Count

		aracın modeline göre davranıs degisikligi			
		KENDIME GÜVENIM ARTAR	DAHA HIZLI GIDERIM	ARAÇLA KENDIMI BIR BÜTÜN OLARAK HISSEDERIM	KENDIMI DÜSÜK MODEL ARAÇ KULLANANLARDAN FARKLI HISSEDERIM
yas	18-25	18	8	7	1
	25-30	8	4	1	1
	30-35	9	1	2	1
	35-40	7		1	
	40-45		2		
	50-	1	1		
Total		43	16	11	3

yas * aracın modeline göre davranıs degisikligi Crosstabulation

Count

		aracın modeline göre		
		GEÇIS ÜSTÜNLÜGÜMÜN OLDUGUNU HISSEDERIM	DAVRANISLARIMDA HIÇBIR DEGISIKLIK OLMAZ	Total
yas	18-25	5	10	49
	25-30	1	10	25
	30-35		5	18
	35-40	1	4	13
	40-45			2
	50-		1	3
Total		7	30	110

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	25.749[a]	25	.421
Likelihood Ratio	25.460	25	.437
Linear-by-Linear Association	.048	1	.826
N of Valid Cases	110		

a. 29 cells (80.6%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .05.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	-.021	.093	-.218	.828[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	-.017	.095	-.177	.860[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Yaş Grupları-Risk Alma İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
yaş * risk alma	110	100.0%	0	.0%	110	100.0%

yaş * risk alma Crosstabulation

Count

		risk alma		
		EVET ARTIYOR	HAYIR AZALIYOR	Total
yaş	18-25	29	20	49
	25-30	24	1	25
	30-35	17	1	18
	35-40	12	1	13
	40-45	2		2
	50-	3		3
Total		87	23	110

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	21.326[a]	5	.001
Likelihood Ratio	23.367	5	.000
Linear-by-Linear Association	11.829	1	.001
N of Valid Cases	110		

a. 6 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .42.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	-.329	.061	-3.626	.000[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	-.396	.074	-4.484	.000[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Yaş Grup.-Tecrübeli Olduğunu His. İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
yaş * Trafiğe çıktıktan ne kadar süre sonra kendinizi tecrübeli bir sürücü olarak hissettiniz?	110	100.0%	0	.0%	110	100.0%

yaş * Trafiğe çıktıktan ne kadar süre sonra kendinizi tecrübeli bir sürücü olarak hissettiniz? Crosstabulation

Count

		Trafiğe çıktıktan ne kadar süre sonra kendinizi tecrübeli bir sürücü olarak hissettiniz?					
		1-3 AY	3-6 AY	6-12 AY	1-2 YIL	2-4 YIL	Total
yaş	18-25	23	6	10	8	2	49
	25-30	10	3	3	5	4	25
	30-35	1	2	7	5	3	18
	35-40	1	2	2	3	5	13
	40-45					2	2
	50-				3		3
Total		35	13	22	24	16	110

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	47.047[a]	20	.001
Likelihood Ratio	43.365	20	.002
Linear-by-Linear Association	20.411	1	.000
N of Valid Cases	110		

a. 21 cells (70.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .24.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	.433	.065	4.988	.000[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	.439	.077	5.072	.000[c]
N of Valid Cases		110			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

Acemilik Süresi His.-Kaza Sebebi İlişkisi

Case Processing Summary

	Cases					
	Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
acemilik süresi hissetme * kaza sebebi	61	55,5%	49	44,5%	110	100,0%

acemilik süresi hissetme * kaza sebebi Crosstabulation

Count

		kaza sebebi				
		SÜRÜCÜ TECRÜBESIZLIGI	ALKOLLÜ ARAÇ KULLANMA	YORGUN VE UYKUSUZ ARAÇ KULLANMA	KENDINE ASIRI GÜVEN	YÜKSEK HIZ
acemilik süresi hissetme	1-3 ay	7	7	6	6	11
	3-6 ay	3	2	2	1	1
	6-12 ay	3	1			3
	1-2 yýl	1		1		2
Total		14	10	9	7	17

acemilik süresi hissetme * kaza sebebi Crosstabulation

Count

		kaza sebebi		
		YAYA HATALARI	DIGER	Total
acemilik süresi hissetme	1-3 ay	1	1	39
	3-6 ay			9
	6-12 ay		1	8
	1-2 yýl		1	5
Total		1	3	61

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymp. Sig. (2-sided)
Pearson Chi-Square	12,512[a]	18	,820
Likelihood Ratio	15,528	18	,625
Linear-by-Linear Association	,482	1	,487
N of Valid Cases	61		

a. 24 cells (85,7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is ,08.

Symmetric Measures

		Value	Asymp. Std. Error[a]	Approx. T[b]	Approx. Sig.
Interval by Interval	Pearson's R	,090	,151	,691	,492[c]
Ordinal by Ordinal	Spearman Correlation	-,012	,142	-,093	,927[c]
N of Valid Cases		61			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

c. Based on normal approximation.

TUTANAĞI DÜZENLEYEN A) BİRİM : .....

B) TEL NO : (0.....) .....

MADDİ HASARLI TRAFİK KAZASI TESPİT TUTANAĞI

EK-2

DEFTER SIRA NO : .....

BÖLÜM I - KAZANIN YERİ VE ZAMANI

A

Tarih : ... / ... / ...

Haftanın günü : .....

Saat / Dakika : ... / ...

B

1 Yerleşim yeri
2 Yerleşim yeri dışı

KOD

C

.....(caddesi / sokağı) ile

.....(caddesi / sokağı) kavşağında

.....(caddesi / sokağı) üzeri

.....önü / yanı / arkasında

.....(ili / ilçesinden)

.....(ili / ilçesi) yönüne

.....km .....metrede

D DEVLET YOLU İSE;
Yol Numarası — Kont. Kesim Numarası

İL YOLU İSE;
İl Kodu — Kont. Kes. Num.

OTOYOL İSE;
Otoyol Numarası — Kont. Kesim Numarası

Uzaklık : ..... Km ..... m

BÖLÜM II-HAVA VE GÜN

A HAVA DURUMU — KOD 1

1 Açık
2 Bulutlu
3 Sisli
4 Yağmurlu
5 Karlı
6 Fırtınalı
7 Tipili

B GÜN DURUMU — KOD

1 Gündüz
2 Gece
3 Alacakaranlık

BÖLÜM III - YOL ÖZELLİKLERİ

A YOLUN KAPLAMA CİNSİ — KOD

1 Beton
2 Asfalt
3 Parke
4 Stabilize
5 Ham yol — Genişliği : ..... m

B YOLUN YÜZEYİ — KOD 1 / 2

1 Kuru
2 Islak
3 Çamurlu
4 Karlı
5 Buzlu
6 Tozlu
7 Yağ veya akaryakıt
8 Su birikintili

C YOLDAN KAYNAKLANAN SORUNLAR — KOD 1 / 2

1 Köprü çökmesi
2 Tekerlek izinde oturma
3 Heyelandan dolayı şerit çökmesi
4 Kısmi veya münferit çökme
5 Düşük banket
6 Yol satıhında gevşek malzeme
7 Yolda münferit çukur

D YOL SORUNUNA AİT UYARICI İŞARETLEME — KOD

1 Var
2 Yok

BÖLÜM IV - YOL VE ÇEVRE ÖZELLİKLERİ

A) TRAFİK LAMBASI
B) AYDINLATMA
C) YOL ŞERİT ÇİZGİSİ
D) YAYA KALDIRIMI
E) BANKET
F) TRAFİK İŞR. LEV.
G) YOLDA ÇALIŞMA
H) TRAFİK GÖREVLİSİ
I) GÖRÜŞE ENGEL CİSİM
J) KAZA SONRASI ARAÇ HARİCİNDE HASAR GÖREN DİĞER UNSURLAR

1 Var
2 Yok
3 Bozuk

..... cm
..... cm

1).....
2).....

İsmi : ..... Kaza Noktasına Uzaklığı .....m

BÖLÜM V - KAZAYA KARIŞAN ARAÇLAR

Araç No	PLAKA	MODEL MARKA CİNS	KULLANIM AMACI (1 Özel, 2 Ticari, 3 Kamu/yön, 4 Askeri, 5 Taş. Kooru, Kiralık, 6 Zirai, 7 Yabancı)	TAŞIT SAHİBİNİN ADI SOYADI VEYA TİCARET ÜNVANI	MADDİ HASAR DURUMU: HASAR MİKTARI (TL)	1 Milyon / 1 Milyar	KAZAYA ETKEN ARAÇ AKSAMLARI: 1	2	ARACIN HIZI Tespit edilebiliyorsa (km/saat)	İSTİAP HADDİ AŞILMIŞ İSE: YÜK (Ton)	YOLCU (Kişi)
1											
2											
3											

1 Fren — 8 Far
2 Rot — 9 Diğer ışık
3 Makas — 10 Lastik patlaması
4 Şaft — 11 Kapı
5 Şanzıman -Vites — 12 Klakson — 13 Cam silecegi
6 Aks — 14 .....
7 Direksiyon — aksam eksikliği

BÖLÜM VI - KAZAYA KARIŞAN SÜRÜCÜLER

Araç No	ADI SOYADI	YAŞI	CİNSİYETİ (1 Erkek, 2 Kadın)	TABİİYETİ (1 TC, 2-111 Yabancı, 111 Diğer)	ÖĞRENİM DURUMU (1 İlk, 2 Orta, 3 İlköğretim, 4 Lise, 5 Yüksek)	SÜRÜCÜ BELGESİ: 1 Var, 2 Yok, 3 Tespit Edilemedi	SINIFI	1 Emniyet, 2 Özel, 3 Askeri, 4 Yabancı	Sürücü Okulu Kodu	Verildiği: Yıl	İl Kodu	İlçe	Belge No	EMNİYET KEMERİ (1 Takılı, 2 Takılı değil, 3 Zorunlu değil, 4 Bilinmiyor)	ALKOL DURUMU (1 Kontrol edildi, 2 Kontrol edilmedi)	Kontrol Sonucu (PROMİL)	KUSUR DAĞILIMI: ASLİ 1	ASLİ 2	DİĞER (Kanunun ilgili maddesi)	DİĞER
1																				
2																				
3																				

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU DOKÜMANTASYON MERKEZİ

SİGORTA DURUMU

Araç No	Sigorta Şirketi	Acentu Kodu	Tarih	Poliçe No.
1				
2				
3				

SÜRÜCÜLERİN ADRESLERİ

Araç No	
1	Tel :
2	Tel :
3	Tel :

SÜRÜCÜ KUSURLARI

1-ASLİ KUSURLAR

1 Kırmızı ışıklı trafik işaretinde veya yetkili memurun dur işaretinde geçme
2 "Taşıt giremez" trafik işaretinin bulunduğu kavşağına veya bölünmüş kavşağında karşı yönden gelen trafiğe kullandığı şerit, rampa, ve bağlantı yollarına girme
3 İkiden fazla şeritli taşıt yollarında, karşı yoldan gelen trafiğe kullandığı şerit veya yol bölümüne girme
4 Arkadan çarpma
5 Geçme yasağı olan yerlerde geçme
6 Doğrultu değiştirme manevralarını yasaklara uymama
7 Şeride sığmama
8 Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama
9 Kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama
10 Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama
11 Yerleşim birimleri dışındaki kavşaklarına taşıt yolu üzerinde, sorunlu hallar dışında park etme veya durdurulma ve her durumda gerekli tedbirleri almama
12 Park için ayrılmış yerlerde veya taşıt yolu dışında kurallara uygun olarak park etmiş araçlara çarpma

2-DİĞER KUSURLAR

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda yer alan ve kazaya sebebiyet verdiği belirlenen kural ihlali.

125

ÖZGEÇMİŞ

Oktay AKKAYA, 1973 yılında Ankara'da doğdu. İlkokul ve ortaokulu Ankara'da tamamladı. Maltepe Askeri Lisesini ve Kara Harp Okulu'nu müteakip 1995 yılında Jandarma Teğmeni olarak mezun oldu. 1996 yılında Tuzla Piyade Okulu'nu, 1997 yılında Foça Komando Okulu'nu bitirdi. Jandarma Okullar Komutanlığı Astsubay Bölük Komutanlığı görevine müteakip 1999-2001 yılları arasında Muş'un VARTO ilçesinde Komando Bölük Komutanı olarak görev yaptı. 2001 yılı Ağustos ayında Jandarma Okullar Komutanlığı'na öğretim görevlisi olarak atandı.

Halen aynı görevde bulunan J.Kd.Ütğm.Oktay AKKAYA evli ve bir kız çocuk babası olup İngilizce bilmektedir.