

T. C  
YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ  
SAĞLIK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ  
İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ ANA BİLİM DALI

**TRAFİKTE İŞ GÜVENLİĞİNİN SAĞLANMASI İÇİN, TRAFİK  
AKADEMİSİ EĞİTİM MODELİNİN KURGULANMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**SUAT SARI**

Tez Danışmanı

**Yrd. Doç. Dr. Esin TÜMER**

**İSTANBUL**

**Temmuz 2015**

T. C

YENİ YÜZYIL ÜNİVERSİTESİ

Sağlık Bilimleri Enstitüsü

İş Sağlığı ve Güvenliği Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı çerçevesinde yürütülmüş olan bu çalışma aşağıdaki jüri tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 02/07/2015



Yrd. Doç. Dr. Esin TÜMER

Yeni Yüzyıl Üniversitesi

Jüri Başkanı



Prof. Dr. Kemal Güven GÜLEN

Nişantaşı Üniversitesi



Doç. Dr. Oğuz ÖZYARAL

Yeni Yüzyıl Üniversitesi

## İÇİNDEKİLER

<b>KABUL VE ONAY</b> .....	<b>I</b>
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	<b>II</b>
<b>RESİMLER</b> .....	<b>IV</b>
<b>ŞEKİLLER</b> .....	<b>V</b>
<b>TABLolar</b> .....	<b>VI</b>
<b>KISALTMALAR</b> .....	<b>VII</b>
<b>BÖLÜM 1</b> .....	<b>1</b>
1.GİRİŞ.....	1
<b>GENEL BİLGİLER</b> .....	<b>2</b>
<b>BÖLÜM 2</b> .....	<b>5</b>
2. MATERYAL VE METOD.....	5
<b>BÖLÜM 3</b> .....	<b>7</b>
3. BULGULAR.....	7
3.1. Türkiye’de Trafik kazalarına genel bakış.....	7
3. 1. 1. Türkiye ‘de İş kazaları ve Trafik kazaları.....	7
3. 1. 2. Ehliyetli sürücü sayısı ve araç sayısı.....	9
3. 1. 3. Trafik kazalarının eğitim ve ehliyet veriliş uygulaması ile ilgisi.....	10
<b>BÖLÜM 4</b> .....	<b>12</b>
4. TARTIŞMA.....	12
4. 1. Almanya’da sürücü kursları, kurslarda eğitim ve ehliyet sınavları.....	15
4. 1. 1. Sürücü kursları ve ehliyet test merkezleri.....	15
4. 1. 2. Sürücü kurslarında sürücü eğitiminin yapısı ve içeriği.....	16
4. 1. 3. Sürücü Kursu Eğitimci profili.....	18
4. 1. 4. Ehliyet de ilk adım Stajyerlik Uygulaması:.....	20
4. 1. 5. Dünya ‘da Ehliyetler hangi Kurumlar tarafından verilmektedir. ....	20
4. 2. Türkiye’de sürücü kursları, kurslarda eğitim ve ehliyet sınavı.....	22
4. 2. 1. Sürücü kursları ve ehliyet test merkezleri.....	22
4. 2. 2. Sürücü kurslarında sürücü eğitiminin yapısı ve içeriği.....	22
4. 2. 3. Sürücü Kursu Eğitimci profili.....	25
4. 2. 4. Ehliyet de ilk adım Stajyerlik Uygulaması.....	26

4. 3. Kurulması önerilen Trafik Akademileri .....	27
4. 3. 1. Trafik Akademilerinde amaçlanan hedefler .....	27
4. 3. 2. Akademinin Sektörel Faydaları .....	27
4. 3. 3. Trafik Akademisinde Önerilen Eğitim Metodu .....	29
4. 3. 4. Eğitim Programı .....	29
4. 3. 5. Trafik Psikolojisi .....	35
4. 4. Almanya-Türkiye Sürücü kursu mukayese .....	35
5-SONUÇ VE ÖNERİLER .....	37
5. 1. Sonuç .....	38
5. 2. Öneriler .....	40
5. 2. 1. Kazaları önlemek için yapılması gereken temel unsurlar ....	42
5. 2. 2. Trafik Mühendisliği öğrenimi .....	42
5. 2. 3. Trafik de İş Güvenliği gelişimi çerçevesinde öneriler ana öncelikler .....	43
ABSTRACT .....	45
ÖZET .....	46
BÖLÜM 6 .....	47
6-KAYNAKLAR .....	47
ÖZGEÇMİŞ .....	55

## RESİMLER

Resim -1- ALMANYA-Hannover TÜV-Trafik ehliyet sürüş test merkezi.....	18
Resim-2- ALMANYA -Berlin/Brandenburg TÜV eğitim pisti .....	18
Resim-3-Türkiye’de tek şeritli yollarda tehlikeli sürücü testi .....	23
Resim-4-Türkiye’de araç lastikleri ile yol dizaynı yapılmış sürücü test alanı .....	24
Resim -5--İngiltere de Trafik kazası sonrası ilk yardım müdahale .....	30
Resim-6-Trafik kazası yerinde ilk yardım uzmanlarınca ilk müdahale .....	30
Resim-7-Uzman ile eğitim refleks testi.....	31
Resim -8-Simülatörde Psikoteknik ve refleks testi .....	31
Resim -9--Skid Plate ler vasıtasıyla otomobilde direksiyon hakimiyeti eğitimi .....	32
Resim-10-Skid plate ler ile kamyon da direksiyon hakimiyeti eğitimi .....	33
Resim-11- Skid plate ler ile minibüs de direksiyon hakimiyeti eğitimi .....	33
Resim-12-Suni olarak oluşturulan Kaygan yolda yol hakimiyeti testi .....	34

## ŞEKİLLER

Şekil -1- DSÖ tarafından 2004 de yayınlanan Dünyada insanların ölüm sebepleri .... 2

Şekil -2- DSÖ tarafından yayınlanan, Trafik kazalarını önlemede 10 yıllık eylem..... 37

## TABLolar

Tablo -1- DSÖ tarafından yayınlanan dünyada ölüm nedenleri karşılaştırması.....	3
Tablo -2- Trafik kazalarından etkilenen sürücü, yolcu ve yaya sayılar .....	8
Tablo -3- Son 13 yıl İş ve Trafik kazası istatistikleri .....	9
Tablo- 4- Trafik Kazalarında kusur oranları .....	10
Tablo -5-Trafik kazalarının sebepleri ve % oranları .....	10
Tablo -6- Sürücülerin Trafik kazalarında sebebiyet verdikleri kaza oranları.....	11
Tablo -7- Almanya-Türkiye Nüfus, Trafik verileri ve kaza karşılaştırması .....	12
Tablo -8- 2011 Yılı Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye trafik kazası sonuçları .....	13
Tablo -9- Almanya 'da Araç cinslerine göre teorik ve pratik eğitim süreleri; .....	17
Tablo -10- Ülkelere Göre Teorik ve Pratik Sürücü Eğitimi Süreleri .....	25
Tablo -11- Türkiye'de sürücü eğitiminin ders konuları ve süreler.....	24
Tablo -12- Almanya-Türkiye sürücü kursları mukayese.....	36
Tablo -13- Trafikte iş güvenliği için ana öncelikler .....	43
EK 1 Yapılacak reformlar sonrası verimlilik ölçme takip tablosu .....	51

## KISALTMALAR

ILO : International Labour Organization-(Uluslararası Çalışma Örgütü)

TÜV : Technischer Überwachungs Verein(Teknik Denetim Kurumu)

DEKRA: Deutscher Kraftfahrzeug-Überwachungsverein  
(Alman Motorlu Taşıtlar İzleme Derneği)

DSÖ : World Health Organization (Dünya Sağlık Örgütü)

MEB : Milli Eğitim Bakanlığı

TÜVTÜRK : Türkiye Araç Muayene Hizmetleri Şirketi

SNRA : Sweden National Road Administration(İsveç Ulusal Karayolu İdaresi)

AB : European Union(Avrupa Birliği)

OSD : Otomotiv Sanayicileri Derneği

İTÜ UYG-AR : İstanbul Teknik Üniversitesi Ulaştırma ve Ulaşım Araçları Uygulama  
Araştırma Merkezi



# BÖLÜM 1

## 1.GİRİŞ

Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre her yıl dünyada 1 Milyon 240 binden fazla insanın ölümü ve 50 Milyon insanın yaralanmasına neden olan Trafik güvenliği sorunu, küresel bir Halk sağlığı problemi haline gelmiştir.

Yol, sürücü, yolcu, yaya güvenliğiyle ilgili ülkeler tarafından yapılan uygulamalar toplumların sosyal yaşamları ve genel kültürleriyle çok yakından ilgilidir. Ülkeyi yönetenlerin trafik güvenliği hakkındaki öncelikleri ve halk sağlığını tehdit eden bu durumu önemseme dereceleri trafik kazalarının önlenmesinde o derece etkili olabilmektedir. Toplumun da sivil toplum kuruluşları vasıtasıyla süregelen bu kazaları engelleyecek sistemleri kurmaya doğru bir gelişim içinde olmaları gerekmektedir.

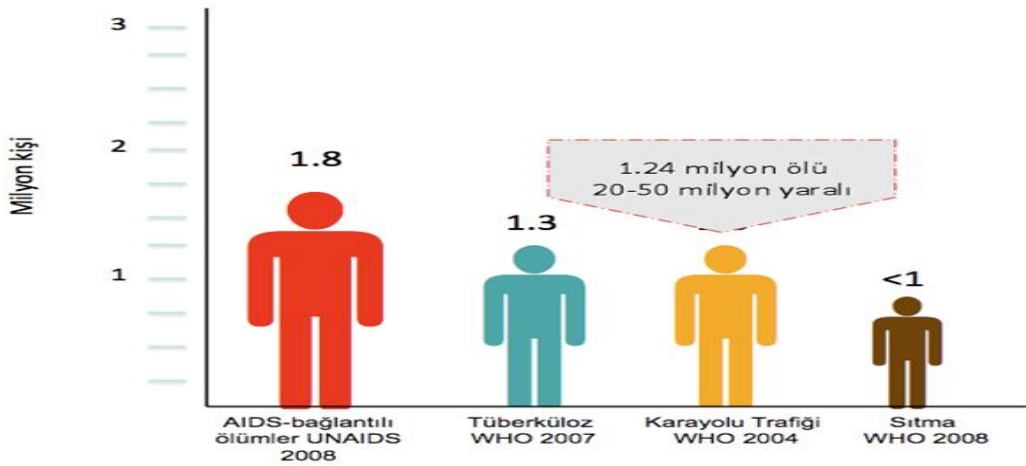
Trafik kazalarını önlemek ve Trafik de iş güvenliğini tesis etmek için ;Türkiye'de sürücü eğitiminin ve ehliyet verilmiş şeklinin niteliğini değerlendirmek ve anılan işlemin bu konuda proaktif yaptırımlar yapan, AB ülkeleriyle kıyaslanarak incelenmesi ve Türkiye'ye özgün bir model oluşturulmasına yönelik çalışmaların yapılması ivedi bir hal almıştır.

Yolcular ve sürücülerin Ulaşım esnasında Kazaya karışmama ve zarar görmeme konusunda garantileri yoktur. Kazalar sadece ulaşım sorunu olmayıp halk sağlığının ana problemlerindedir. Söz konusu kazalar her yıl binlerce insanımızın ölümüne, sakat kalmasına ve yüz binlercesinin de yaralanmasına neden olmaktadır. Trafik kazaları sadece kazaya karışanları sağlık ve yaşamını olumsuz yönde etkilemeyip, yaralı ve ölü yakınlarının da sağlıkları ve yaşamlarına büyük zararlar verdiği kuşkusuzdur.

Trafik kültürünü benimseyen insanlar, her alanda olduğu gibi olumlu davranışlarda bulunan ve karayolu trafik güvenliğinin geliştirilmesi için en önemli unsurdur. Bu sebeble İş güvenliği açısından yolcu, yaya ve sürücülere verilecek günümüz araç teknolojilerine uygun pist eğitimleri,davranış ve sakınma benzeri psikoteknik eğitimlerin kazaların azalmasında çok etkili olacağı uzmanlar tarafından ifade edilmektedir. Bunlar tez kapsamında ayrıntıları ile sunulacaktır.

## GENEL BİLGİLER

DSÖ 'nün yayınladığı dünya da ki ölüm oranlarında Trafik kazalarından kaynaklanan ölümlerin 3. sırada gelmesi, iş güvenliği açısından Trafik kazalarının azaltılmasının hem Dünya için, hem de Türkiye için önemini açıklamaktadır. Bu oranlar heryıl artan Trafik kazaları hakkında daha proaktif kararlar alınmasını gerektirmektedir. AB üyesi ülkelerde Trafik kazaları ülke parlamentolarında sorgulanan en önemli konulardan biri olduğundan, AB 'ye giriş aşamasındaki Türkiye'de de Trafik kazalarının önlenmesi ve halk sağlığının korunması için birçok önlem almanın zamanı gelmiş ve geçmektedir.



Şekil -1- DSÖ tarafından 2004 de yayınlanan Dünyada insanların ölüm sebepleri(8)

Türkiye'de trafik kazalarında yılda ölen ve yaralanan kişilerin aileleler üzerinde bıraktığı manevi etki boyutu ve gerek aileler, gerekse ülke milli gelirini etkileyen maddi kayıplarının boyutu, bu gidişe bir son vermeyi gerektirmektedir. İş kazalarına nazaran Trafik kazalarındaki ölüm oranının fazlalığı, eğer önlem alınmaz ise gelecek yıllarda bu sayının daha da artacağını bildirmektedir.

DSÖ 2004 yılında yaptığı araştırma verilerine göre Avrupa Topluluğu'nda trafik kazası neticesinde ölen bir kişinin tahmini sosyo-ekonomik maliyeti 1 milyon Euro 'dur. Bunu ülkemizdeki trafik kazalarında can veren vatandaşlarımıza uyarladığımızda, Trafik kazalarının Türkiye'de yıllık 5 milyar Euro sosyo-ekonomik maliyeti olduğunu söylemek mümkündür.

Trafik kazaları iş güvenliği kapsamında Ticari araçların karıştığı kazaları kapsamakta olup, bu ise taksi, kamyonet, kamyon, minibüs, midibüs, otobüs, traktör nevii araçların karıştığı ve ticari amaçlı çalışan araçları kapsamaktadır. Bu kazalar halk sağlığı yönünden tüm araç sürücülerini, aileleri, yayaları ve yolcuları kapsamaktadır.

**Tablo -1- DSÖ tarafından yayınlanan dünyada ölüm nedenleri karşılaştırması(8)**

**BAŞLICA 10 ÖLÜM NEDENİ 2004-2030 KARŞILAŞTIRMALI**

SIRALAMA	HASTALIK VEYA YARALANMA	SIRALAMA	HASTALIK VEYA YARALANMA
1	İSKEMİK KALP HASTALIĞI	1	KALP HASTALIĞI
2	SERABROVASKÜLER RAHATSIZLIK	2	SERABROVASKÜLER RAHATSIZLIK
3	ALTSÖLÜNÜM YOLU ENFEKSİYONLARI	3	KRONİK OBSTRÜKTİF AKCİĞER HASTALIĞI
4	KRONİK OBSTRÜKTİF AKCİĞER HASTALIĞI	4	ALTSÖLÜNÜM YOLU ENFEKSİYONLARI
5	İSHALLİ HASTALIKLAR	5	KARAYOLU TRAFİĞİ YARALANMALARI
6	HIV/AIDS	6	BRONŞ, AKCİĞER KANSERİ
7	VEREM	7	ŞEKER HASTALIĞI
8	BRONŞ, AKCİĞER KANSERİ	8	HİPERTANSİF KALP HASTALIĞI
9	KARAYOLU TRAFİĞİ YARALANMALARI	9	MİDE KANSERİ
10	ERKEN DOĞUM	10	HIV/AIDS

Bugüne kadar Devlet tarafından yapılan denetim ve Milli Eğitim Bakanlığı mevzuatı çerçevesinde Sürücü kursları tarafından yapılan sürücü eğitimi, Devlet erkinin bu konuda yeterli olmayan personel sayısı ile trafik kazalarının önlenmesinde yeterli başarıyı gösterememiştir. Bu tespitin argümanı ise batı ülkelerindeki kaza sayıları sonucu oluşan ölü ve yaralı sayılarının, Türkiye 'de gerçekleşenler ile oranının mukayese edilemeyecek oranda Türkiye aleyhine olan farkıdır.

DSÖ tarafından 2004 yılında yayınlanan, Dünyadaki ölüm nedenleri arasındaki 10 ölüm nedeni içinde, Trafik kazaları 9. Sırada yer almaktadır [8]. Bu gidişe bir önlem alınmadığı takdirde, bu sıralamanın 2030 yılında halk sağlığı ve güvenliğini tehdit eden en önemli beşinci ölüm nedeni olarak yer alacağı tahmin edilmektedir[8]. Halkın can ve mal güvenliğini tehdit eden bu önlenemez facianın ülke ekonomilerinde de “ israf ekonomisi” olarak yer bulduğu İTÜ İstanbul Teknik Üniversitesi –UYG-AR merkezi tarafından ifade edilmektedir[6]. Trafik kazaları sonrası ölen, sakat kalan yetişmiş insan gücü, hurdaya ayrılan araçlar, veya hasar sonucu onarılan araçlara

ödenen onarım bedelleri(Türkiye karayollarında kullanılan araçların %63'ü ithaldir)konunun ekonomik boyutunu gözler önüne sermektedir. OSD (Otomotiv Sanayicileri Derneği) 2012 verilerine göre pazardaki toplam 817 bin aracın, 511 bin adeti ithaldir [1].

Bu tezin konusunun seçiminde, yıllarca bir kader olarak algılanan Trafik kazalarının önlenemez yükseliş trendinin azaltılması için İş Güvenliği çerçevesinde, metod ve çareler önerilmektedir. Gelişmiş batı ülkelerinde Trafik kazalarının azaltılmasına yönelik alınan ve uygulanan önlemlerin, Türkiye 'de de ne şekilde uygulanacağıının bir metod dahilinde ele alınması tezin ana konusunu oluşturmaktadır.

## BÖLÜM 2

### 2. MATERYAL VE METOD

Bu çalışma kapsamında Türkiye’de Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıtlı Sürücüler kursu mevzuatı yönetmeliği ile verilen eğitimin kalitesi değerlendirilmiş, tartışma bölümünde bu sistem ile alınan eğitimin Trafik kazalarının sürücü güvenliği açısından bugünkü durumunun olumlu ve olumsuz yönleri ele alınmıştır.

Trafik kazalarına iş güvenliği açısından baktığımızda konunun ilk muhatabı Ticari araç sürücüleridir. Ticari araç kategorisindeki taksi, kamyon, kamyonet, TIR, otobüs, minibüs, midibüs, traktör ve benzeri araçlar ticari faaliyette bulduklarından dolayı yapılan bu işin kapsamında, ulaşım, taşımacılık, yük ve benzeri bir faaliyeti yürütülmektedir. Bu nevi araçlardaki başta sürücüler ve sonra yaya ve yolcular risk grubunun merkezi olmaktadır. İş ve meslek kazalarını irdelediğimizde inşaat, maden, makina kazalarının değerlendirilmeleri ve ne şekilde önlemler alınacağına dair birçok yönetmelik ve uygulamalar var iken, sürücülerin bu nevi bir iş denetimi yoktur. Sürücülerin ve onların işverenlerinin iş güvenliği ve sağlığı çerçevesinde değerlendirilmesi ve denetlenmeleri gerekmektedir. Trafik kazalarında can veren insan sayısının tablo 3 den de görüleceği üzere, iş sağlığı ve güvenliği kapsamında değerlendirilen diğer işlere göre, 3 kat daha fazla olması bu savımızı kuvvetlendirmektedir.

Milli eğitim Bakanlığının 3.2.1987/19361 sayılı ile resmi gazetede yayınlanan yönetmeliği ile Trafik güvenliğinin en iyi olduğu ve trafik kazalarının araç sayısı bazında, en az olduğu Almanya’da 1.6.1983 tarihinde uygulanan Trafik yasası mevzuatı, yönetmelikleri ve uygulamaları mukayese edilerek tartışılmıştır.

Türkiye’de sürücü eğitimi ve ehliyet verme test işlemleri, özel sürücü kursları vasıtasıyla, Almanya ‘da ise TÜV ve DEKRA adlı özel kuruluşlar tarafından özel pistlerde yapılmasının farkları ve hangisinin daha verimli ve rasyonel olduğu yine bu tez kapsamında tartışılmaktadır. Bu tartışma ile trafikte sürücü, yolcu, yaya güvenliği ve ulaşımında halk sağlığı için Türkiye’ye bir örnek model önerisi getirilmektedir.

Tüm önerilerin hayata geçmesiyle,doğal olarak yapılan reformların ölçülmesi gerekmektedir. Ek 1 deki “Yapılacak reformların verimlilik takip tablosu” uygulamanın başladığı yıldaki mevcut değerler ile her yıl gerçekleşen değerlerin mukayeseleri sonucu verimlilik ve değişen durumları ölçme takibi yapılabilecektir. Bu tablodaki mukayese sayıları yapılması gereken ve eksik kalan unsurlar hakkında da yapılması gereken revizyonların mesajını vermiş olmaktadır. Tablonun değerlendirilmesi yıllar arasındaki araç sahipliliği, yeni imal edilen yollar, araç sayısı, ehliyetli sürücü sayısı, yeni kavşak, köprülü kavşak, viyadük, tünel, köprü benzeri ulaşımı kolaylaştıran yatırımları da gözönüne alarak ve önceki yıl ile oranlanarak değerlendirilmesi daha gerçekçi bir değerlendirmeye yol açmaktadır. Anılan tablo ve benzeri uygulamalar geliştirilmeli, sürdürülebilir olmalı ve gelecek yıllarda günün şartlarına göre revize edilmelidir.

Bu çalışmada Almanya’da Ehliyet sınavları,Eğitim pistleri,Eğitici profili,Trafik kültürü veriliş yöntemleri, kazalara müdahalede ilk yardım organizasyonu, Ehliyetlerin yaş seviyesine göre periyodik kontrolleri, Stajyer sürücü kavramı, Sınav yapımcılar yönetim modeli Türkiye uygulamaları ile karşılaştırılmıştır.

## BÖLÜM 3

### 3. BULGULAR

#### 3.1. Türkiye’de Trafik kazalarına genel bakış

Tüm Dünyada da olduğu gibi Trafik kazalarında en büyük hatalar sürücü kusurlarından kaynaklanmaktadır. Kuşkusuz Trafik kültürünün eksikliği, yol standartı, yatay ve düşey işaretlemelerin yetersizliği ile araç kullanım kusurları sınıfına giren uyku apnesi, alkollü araç kullanımı, yorgunluk kazaların başlıca nedenlerindedir. Ancak yıllardır eğitim almamış ve kullandığı aracın teknolojisini iyice öğrenmemiş sürücülerin Türkiye ‘de ki kazalarda sebebiyetleri ve sorumlulukları %90-95 dir[2]. Bu oran AB ülkelerinde %65 ABD’de ise %58 dir [2]. Bu ise Trafik kazalarının önlenmesi ve yol güvenliğinin sağlanması için en önemli argümanın sürücü olduğunu ve yapılacak ilk proaktif eylemin, sürücülerin eğitim ve yeterliliklerinin geliştirilmesine hedeflenmek olduğunu göstermektedir.

Türkiye’de 2015 yılı ilk çeyreği itibarıyla toplam 25 milyon kişinin sürücü belgesi bulunuyor. Ehliyeti olanların 19 milyonunu erkekler, 6 milyonunu kadınlar oluşturuyor[3].

Emniyet Trafik Müdürlüğü verilerine göre, son beş yılda araç sayısındaki artış oranı % 40, sürücü sayısındaki artış ise % 23 oldu. Araç ve sürücü sayısındaki bu yıllık artış oranı ile, 2025 yılında araç sayısının bugüne göre %100 artacağı öngörülmektedir [3].

#### 3. 1. 1. Türkiye ‘de İş kazaları ve Trafik kazaları

Türkiye ILO sözleşmesini imzalamış ve birçok maddesini de imzalamaya devam etmektedir. Ancak gerek işverenler, gerekse Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı aldığı tüm tedbirlere rağmen iş kazalarının artan sayılarını önleyememektedir.

Trafik kazaları sayısında ve kazalar sonucundaki ölü ve yaralı sayısında Avrupa'da 1. sırada olan Türkiye 'de Trafik kazaları, gerek iş güvenliği ve gerekse yaya, yolcu ve sürücü açısından halk sağlığını tehdit eder hale gelmiştir.[3] Trafik kazalarının iş güvenliği ve sağlığı ile toplum sağlığı açısından ele alınması artık ivedi bir hal almaktadır.

Tablo 2 den de görüleceği üzere, kazalardan etkilenen sürücüler kadar, araç içindeki yolcular ve yol üzerindeki yayalar da ölü ve yaralı sayıları arasında yer almaktadır. Burada kaza sonucu ölen sürücü sayısı kadar, yolcular da hayatını kaybetmektedirler. Gelecek adına kaygı duyulan en önemli husus araç sayısı arttıkça, her yıl kaza sayısı ve ölü, yaralı sayısı da artmaktadır. Buradan çıkan sonuç, kazaların önlenmesi yönünde yapılan girişim ve alınan tedbirlerin yeterli olmadığı görülmektedir. Bu gidişe reformist bir yaklaşım getirilmediği sürece kazaların artarak devam edeceği, Tablo 2 deki yıllara göre kaza sayılarının artışından anlaşılmaktadır.

**Tablo -2- Trafik kazalarından etkilenen sürücü, yolcu ve yaya sayılar [4]**

YIL	Kaza Sayısı	Toplam ölü ve yaralı sayısı	Sürücü		Yolcu		Yaya	
			Ölü	Yaralı	Ölü	Yaralı	Ölü	Yaralı
1997	61.480	111.371	1.732	35.901	2.173	52.743	1.220	17.602
1998	65.280	119.487	1.829	39.265	2.082	57.061	1.024	18.226
1999	63.515	114.495	1.588	38.138	2.079	54.183	929	17.578
2000	65.289	119.818	1.448	41.552	1.617	57.206	876	17.119
2001	55.160	97.451	1.105	34.036	1.143	45.102	706	15.359
2002	54.746	97.125	1.086	33.340	1.157	45.538	657	15.347
2003	56.103	98.418	1.040	34.237	1.155	45.935	616	15.435
2004	63.593	112.970	1.164	39.612	1.238	53.612	679	16.665
2005	72.194	127.172	1.242	46.077	1.229	60.053	724	17.847
2006	79.177	139.119	1.337	52.885	1.391	65.264	637	17.605



**Tablo -3- Son 13 yıl İş ve Trafik kazası istatistikleri[5]**

Yıllar	İş kazası ve meslek hastalığı sonucu ölüm sayısı	Trafik kazası sonucu ölüm sayısı
2002	878	<b>4. 093</b>
2003	811	<b>3. 946</b>
2004	843	<b>4. 427</b>
2005	1. 096	<b>4. 505</b>
2006	1. 601	<b>4. 633</b>
2007	1. 044	<b>5. 007</b>
2008	866	<b>4. 236</b>
2009	1. 171	<b>4. 324</b>
2010	1. 454	<b>4. 045</b>
2011	1. 710	<b>3. 835</b>
2012	745	<b>3. 750</b>
2013	1. 235	<b>3. 635</b>
2014	1. 264	<b>3. 590</b>
<b>Toplam</b>	<b>14. 718</b>	<b>54. 026</b>

### 3. 1. 2. Ehliyetli sürücü sayısı ve araç sayısı

Ülkemizde 18 milyon taşıt ve 25 milyon ehliyetli, sürücü bulunmaktadır. Ülke genelindeki nüfusa oranlandığında, her 12 kişiye 1 otomobil; İstanbul'daki nüfusa oranlandığında 6 kişiye bir otomobil düşmektedir. Amerika Birleşik Devletleri'nde her 2 kişiye bir otomobil, Avrupa Birliği'ne bağlı ülkelerde 3 kişiye bir otomobil düşmektedir [6]. İstatistikler Türkiye'de önümüzdeki yıllarda araç sahipliliği arttıkça kazaların da aynı oranda artacağını göstermektedir.

Tablo-4- Trafik Kazalarında kusur oranları[7]

Ölümlü/yaralanmalı kazalarda kusur oranları						
	Sürücü	Yaya	Yolcu	İnsan Faktörü	Araç	Yol
2008	90,53%	8,37%	0,43%	99,33%	0,26%	0,42%
2009	89,60%	9,09%	0,41%	99,10%	0,29%	0,61%
2010	89,72%	8,97%	0,36%	99,05%	0,33%	0,63%
2011	90,20%	8,51%	0,39%	99,10%	0,30%	0,60%
2012	89,69%	9,02%	0,41%	99,12%	0,30%	0,57%
2013	87,99%	10,10%	0,88%	98,97%	0,61%	0,40%

Kaynak: Trafik istatistikleri EGM (2013)

Türkiye, trafik kaza sayısında Avrupa’da birinci, ölümlü kazalarda gelişmekte olan ülkeler bazında ise ilk sıradadır. Türkiye’deki kazalarda sürücü kusur oranı % 89 ‘dur. Yanısıra Dünya Sağlık Örgütü raporlarında Türkiye trafik ve yol güvenliğinde en riskli 3. ülke olarak değerlendirilmektedir [8]. Yıllar önce ehliyet almış olan sürücülerin günümüz araç teknolojisi ve sürüş teknikleri hakkında bilgi sahibi olmaması, Trafik kazalarında tablo 4 de görülen kusur oranlarının giderek artmasına neden olmaktadır.

### 3. 1. 3. Trafik kazalarının eğitim ve ehliyet veriliş uygulaması ile ilgili

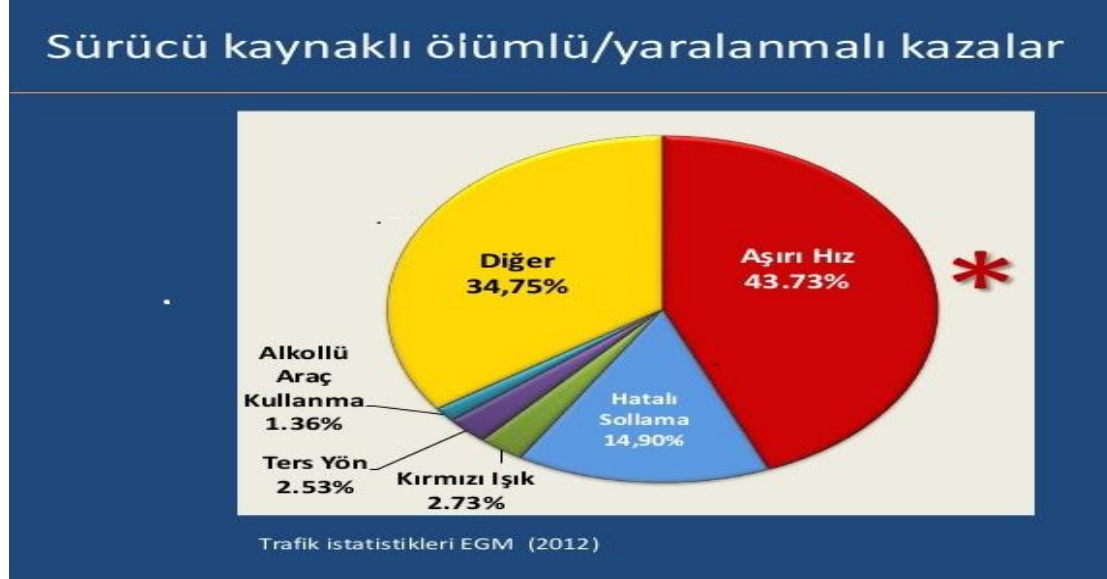
Bu tez kapsamında sorunun çözümü olarak ele alınan ve tartışma bölümünde açıklanan Trafik akademilerinin bir an önce kurulması önerilmektedir.

Tablo -5-Trafik kazalarının sebepleri ve % oranları [9]

Sürücülük Görevi	Çoğu Kazanın Oluş Şekli	Yaklaşık%
Yolu Tutmak	Yoldan Çıkma	30
Kesişme (Kavşakta)	Kavşaklarda Çarpışma	20
Arkadan Takip Etme	Arkadan Çarpma	15
Sollama	Kafa-Kafaya Çarpma	20

Bir çok kaynak açıkça, şehir dışında veya otoyol olarak sayılmayan yollar üzerinde meydana gelen kazaların %90'ının sebebinin Tablo 6 daki; alkollü araç kullanımı, ters yöne giriş ve karşıdan gelen araç ile çarpışma, kırmızı ışık ihlali, hatalı sollama ve aşırı hızdan kaynaklandığını göstermektedir[10].

Tablo -6- Sürücülerin Trafik kazalarında sebebiyet verdikleri kaza oranları



## BÖLÜM 4

### 4. TARTIŞMA

Türkiyedeki yol ve sürücü güvenliği kapsamında yolcu ve yayaların güvenliğini tesis etmek için, bu konuda başarılı uygulamaları incelediğimizde, mevcut araç sayılarına göre en az Trafik kazasının yaşandığı ülke Almanya'dır. Tablo 6 da bu durum açıkça görülmektedir. AB standartları çerçevesinde Trafik eğitiminde en başarılı ülke olan Almanya'da ehliyet sınavları yalnızca TÜV veya DEKRA isimli özel kuruluşlar tarafından yapılmaktadır. Devlet ehliyet verme işlemini özel sektöre devrederek denetleyen ve sorgulayan bir yapının içinde olmayı tercih etmiştir Bu Tez kapsamında ;bu özel kuruluşların çeşitli kentlerde tesis ettiği Trafik Akademileri değerlendirilecek, Türkiye'deki uygulamalar, aralarındaki farklar ve yararları incelenecektir.

**Tablo -7- Almanya-Türkiye Nüfus, Trafik verileri ve kaza karşılaştırması(11)**

Ülke	Yaralı Sayısı	Ölü Sayısı	Araç Sayısı (x1000)	Nüfus Sayısı (x1000)	1000 Kişiye düşen araç sayısı	100. 000 Araca Düşen Ölü Sayısı
<b>ALMANYA</b>	188. 297	3. 648	50. 638	81. 776	619	7
<b>TÜRKİYE</b>	153. 549	3. 750	17. 033	75. 627	225	22

Tablo 7 den de görüleceği üzere her iki ülke nüfus sayıları aynı ve araç sayıları Almanya lehine üç kat daha fazla olmasına rağmen, Trafik kazalarında her iki ülkedeki ölü sayıları hemen hemen aynıdır. Burada ülkeler arasındaki en önemli kriter 100 bin araca düşen ölü sayısı olup, bu ise Türkiye aleyhinde üç kat daha fazladır.

**Tablo -8- 2011 Yılı Avrupa Birliği Ülkeleri ile Türkiye trafik kazası sonuçları[4]**

Ülke	Yüz Ölçüm (km2)	Nüfus (Bin)	Trafik Kaza Sayısı	Ölü			Yaralı		
				Sayı	Nüfusa Oranı ‰	Kaza Say. Oranı ‰	Sayı	Nüfus Oranı ‰	Kaza Sayısı Oranı ‰
Belçika	30 528	11 001	42 050	858	0,08	20	55 128	5,01	1 311
Danimarka	43 094	5 561	3 525	220	0,04	62	4 039	0,73	1 146
Almanya	357 022	81 752	306 266	4 009	0,05	13	392 365	4,80	1 281
Yunanistan	131 957	11 123	13 849	1 141	0,10	82	17 259	1,55	1 246
İspanya	505 992	46 667	83 027	2 060	0,04	25	115 850	2,48	1 395
Fransa	551 500	64 979	65 024	3 963	0,06	61	81 251	1,25	1 250
İrlanda	70 273	4 571	5 230	186	0,04	36	7 235	1,58	1 383
İtalya	301 318	59 365	205 638	3 860	0,07	19	292 019	4,92	1 420
Lüksemburg	2 586	5,12	962	33	0,06	34	1 341	2,62	1 394
Hollanda	41 526	16 656	10 778	546	0,03	51	5 813	0,35	539
Avusturya	83 858	8 404	35 129	523	0,06	15	45 025	5,36	1 282
Portekiz	91 982	10 573	32 541	891	0,08	27	41 960	3,97	1 289
Finlandiya	338 145	5 375	6 408	292	0,05	46	7 931	1,48	1 238
İsveç	449 964	9 416	16 116	319	0,03	20	22 360	2,37	1 387
İngiltere	242 900	63 023	157 068	1 960	0,03	12	210 741	3,34	1 342
Çek Cumhuriyeti	78 866	10 487	20 486	772	0,07	38	25 548	2,44	1 247
Estonya	45 227	1 330	1 492	101	0,08	68	1 877	1,41	1 258
Letonya	64 589	2 075	3 386	179	0,09	53	4 224	2,04	1 247
Litvanya	65 300	3 053	3 266	296	0,10	91	3 919	1,28	1 200
Macaristan	93 030	9 986	15 827	638	0,06	40	20 205	2,02	1 277
Malta	316	415	348	21	0,05	60	519	1,25	1 491
Polonya	312 685	38 530	40 069	4 189	0,11	105	49 506	1,28	1 236
Slovenya	20 273	2 050	7 257	141	0,07	19	9 992	4,87	1 377
Slovakya	49 036	5 392	5 378	324	0,06	73	7 045	1,31	1 310
Bulgaristan	110 994	7 369	6 638	657	0,09	132	8 301	1,13	1 251
Kıbrıs	9 251	840	1 058	71	0,08	59	1 559	1,86	1 474
Romanya	238 391	20 199	26 647	2 018	0,10	104	33 490	1,66	1 257
Türkiye	774 815	75.724	131 845	3 835	0,05	41	238 074	3,19	1 806

Tablo 8 de Ülkelerin nüfus sayıları, yüzölçümleri ile trafik kaza sayıları arasındaki bir paralellik bulunup bulunmadığına dair bir ayrıntıya yer verilmemektedir. Burada önemli olan o ülkelerdeki Trafik eğitim ve kültürünün oynadığı önemli roldür. İskandinavya ülkeleri Danimarka, İsveç ve Finlandiya'nın nüfusları az olmasına rağmen diğer ülkelere göre çok daha az trafik kazası yaşamaktadırlar. Bu ülkelerde ana okulundan başlayan trafik bilgisi araç kullananlar üzerinde de önemli bir etkidir. Tablodaki en çarpıcı bilgi kaza sayısının ölü sayısına oranıdır. Burada Polonya, Bulgaristan, Yunanistan, Litvanya, Romanya daki kazaların birçoğunda ölüm oranının % olarak daha yüksek olduğu, sebebinin de çoğunlukla sürücülerin aşırı hız yaptıkları anlaşılmaktadır.

Trafik Akademisi benzeri benzer konudaki yeni uygulama, 2008 yılında Türkiye 'de TÜV-SÜD-DOĞUŞ ortak girişimi ile Araç muayene istasyonlarının özelleştirilmesi ile yapıldı. Uygulama TÜVTÜRK adını alan şirket tarafından başlatılmış ve halen çok başarılı bir girişim olarak faaliyetine devam etmektedir. Bu muayene istasyonlarında araç muayenesi ; egzoz emisyon muayenesi, yola elverişlilik muayenesi, tadilat sonrası muayene gibi hizmetler verilmektedir. İstasyonlarda sunulan hizmetler; uluslararası **ISO 17020 Standartları** çerçevesinde yapılmaktadır [13].

Hizmetin başlamasından itibaren periyodik muayeneden kalma oranının %38 olması Trafik de muayenesi yeterli olmayan ve her an teknik bir arıza ile kazalara davetiye çıkaran bir olgunun göstergesi olmaktadır. Muayeneden geçemeyen araçların başta fren lastik, yürüyen aksamlar ve aydınlatma eksikliği ve sorunları olması, konunun ne derece kötü durumda olduğunu göstermektedir. Toplam olarak bu fotoğrafı değerlendirdiğimizde trafikdeki 18 milyon aracın 7.7 milyon adedinin teknik eksiklikleri olduğu anlaşılmaktadır[12].

Geçmiş yıllarda Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü uhdesinde işletilen araç muayene istasyonları, yetersiz cihaz ve yeterli sayıda uzman bulunduramadığı için muayene dönemi gelen her türlü taşıt aracının muayeneleri standartlar çerçevesinde yapılamamaktaydı. Bu seviyede yapılan araç muayeneleri adeta trafik kazalarına davetiye çıkaran bir durumda idi. Türkiye için önerilen TÜV ve DEKRA benzeri yapılanmaların ve sürücü test merkezlerinin muayene istasyonları benzeri yenilenerek kurulmasının biran evvel gündeme gelmesi gerekmektedir. TÜVTÜRK yetkililerinin hizmete başlamalarının yedinci yılında verdikleri beyanatlardan, işlemlere başladıkları yıldan itibaren geçen 7 yıllık sürede teknik sebepler ile kaza yapan araç oranının da %15 azalma olduğu ifade edilmektedir[12].

O yıllardaki araç muayene istasyonlarında AB standartlarında muayene yapılmadığından Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yapmış olduğu muayene hizmeti AB ülkelerinde geçerli kabul edilmediğinden, kamyon, otobüs, TIR gibi araçların AB ülkelerine girişine izin verilmemekteydi. Sorunun çözümü olarak bu tür araçlar ancak, akredite olmuş özel müteşebbise ait istasyonlarda ilave muayeneler sonucunda AB ülkelerine giriş izni alabiliyordu. Muayene istasyonları ve hizmetinin bir akreditasyon kuruluşu tarafından akredite edilmesi için ülkemizin de 1997 yılında kabul ettiği TS-EN 45004 standardına (A Tipi Muayene Kuruluşu İçin Bağımsızlık Kriteri) uyma zorunluluğu vardı[13]. İstasyonlar kapasiteleri çerçevesinde mevcut araçların %40'ını ancak muayene edilebilmekteydi. Devletin muayene istasyonlarını özelleştirmesi bu tez de sözkonusu olan Trafik akademilerinin özel sektör eli ile kurulmasına önemli ve çarpıcı bir örnektir.

Bu bağlamda AB 'ye giriş aşamasında olan Türkiye'de ehliyetlerin veriliş şeklinin de AB normlarında ve TÜVTÜRK benzeri girişimler ile yapılması zaruri görünmektedir. TÜV ve DEKRA normunda bir yapılanma ile mevcut ve yeni aday sürücülerin yeniden eğitilmesi ve test edilmesi sürücü, yolcu ve yayaların güvenlik ve sağlıkları için ivedi bir hal almıştır. Bu yapının bir an evvel değişmesine yönelik öneriler bu tez kapsamında ele alınmaktadır.

#### **4. 1. Almanya'da sürücü kursları, kurslarda eğitim ve ehliyet sınavları**

##### **4. 1. 1. Sürücü kursları ve ehliyet test merkezleri**

Güvenli sürüş eğitim hizmetleri veren kursların amacı; bilinçli sürücüler yetiştirmektir. Bunun yapılması için sürüş teknikleri çerçevesinde ileri ve defansif sürüş deneyimlerinin trafik de nasıl gerçekleştirileceği teorik ve pratik uygulamalarla gösterilmektedir. Buna göre dizayn edilmiş pistlerde deneyimli ve sertifikalı öğretmenler eşliğinde alınan eğitimler, kazaların önlenmesi ve güvenliğin tesis edilmesi için önemli bir girişim olmaktadır.

Düzenli ve güvenli bir trafik ortamının oluşması için, alınması zorunlu olan önlemlerin başında da, sürücülerin, yol güvenliği ile taşıt tekniği ve teknolojisi konusunda yeterli bir düzeyde eğitilmesi gelmektedir. . Sadece yüzeysel tedbirlerle, zabıta gücü ile trafik sorunlarını ve özellikle trafik kazalarını önlemek yeterli olmamaktadır. . Bu bağlamda Trafik Akademileri test merkezlerinde her türlü teorik eğitim ve psikoteknik testler uygulanarak, testlerden geçemeyenlere sürekli eğitim verilmesi uygulaması yapılmaktadır.

#### 4. 1. 2. Sürücü kurslarında sürücü eğitiminin yapısı ve içeriği

AB'de profesyonel ve Ticari araç sürücülerinin işi ehliyet sahibi olmakla bitmemekte, sürücüler ehliyetlerini aldıktan sonra da dönemsel eğitimlerden geçerek, yetkilendirilmiş bir eğitim merkezi tarafından, başta "karayolu güvenliği" ve "yakıtın akılcı ve optimal kullanımı" olmak üzere çeşitli konulardaki bilgileri sürekli olarak güncellenmektedir.

Profesyonel sürücülerin, ehliyetlerini aldıktan sonra en az 3, en fazla 7 yıl içerisinde ilk dönemsel eğitimlerini almaları gerekiyor. Daha sonra bu dönemsel eğitimler her beş yılda bir en az 7 saatlik kurslar halinde, toplam 35 saat sürecek şekilde veriliyor [14].

Trafik Akademilerinde sürücülere verilecek eğitimler skideplate ler vasıtasıyla yapılmaktadır. İngiltere orjinli olarak imal edilen sürücü eğitimine yönelik "SKİDE PLATE" isimli bu şasilere (aracın temel konstrüksiyonunun yükünü, yani tüm üst yapıyı taşıyan ana iskelet kısım) kullandığı araçlara göre değişik isimler verilmektedir. (skidcar, skidbus). Bu özel şasiler üzerinde yapılan varyasyonlar ile sürücülere buzlu, yağışlı, kaygan zeminler simüle edilmektedir. Sürücü sanki böyle bir ortamda araç sürdüğünü yaşamakta ve buna göre reflekslerini geliştirmiş olmaktadır.

TÜV Trafik Akademilerin de, Sürücü adaylarına sınıflarda verilen teorik eğitim 14 ders, her ders 90 dakikadır. 12 dersi temel konular (trafik mevzuatı, Trafik işaretleri ve kuralları, İlk yardım, Çevre bilgisi) oluşturmakta, programlar modüler sistemde işlenmekte olup aday, belli bir sıra takip etmeksizin, istediği modülü istediği günde alabilmektedir. Adaylar 14 modüler dersin tamamını almak zorunda olup, bir yıl içinde teorik sınava girmesi gerekir. Teorik sınavı geçenlerin bir yıl içinde uygulama sınavına katılması gerekir. Kursların denetiminden Belediye senatosu sorumludur. Zorunlu Pratik Eğitimler (direksiyon eğitimi) 12 saat olup, her bir ders saati 45 dakikadır. Bu eğitimlerin tamamı akan trafikte olup 4 saati otoyolda, 5 saati şehir içi yollarında, 3 saati ise gece eğitimleri şeklindedir. Gece sürücü eğitimleri mutlaka hava tam olarak karardıktan sonra yapılmaktadır. Eğitim sonucu uygun bulunan adaylar 12 saat zorunlu eğitim ile şehiriçi otoyol ve gece eğitime çıkmaktadırlar[14].



Burada en önemli unsurlardan biri de, imtihanı yapanların otomotiv endüstrisi, makine, trafik, ulaşım Fakülteleri benzeri eğitim veren üniversitelerin ön lisans veya lisans bölümlerinden mezun olmuş kişilerden seçilmeleridir. Doğal olarak bu kişilerin sürücü belgesi sahibi olmaları gerekiyor. Otobüs sürücü belgesi sınavı yapacakların ise D sınıf sürücü belgesine sahip olmaları gerekmektedir. Bu şartlara haiz olanlar 6 aylık temel eğitim aldıktan sonra, Ulaştırma Bakanlığınca yapılan sınavlarda başarılı olmaları halinde eğitim kuruluşlarında görev alabilmektedirler.

**Tablo-9-Almanya 'da Araç cinslerine göre teorik ve pratik eğitim süreleri; [14]**

Araç Türü	Teorik eğitim	Pratik Eğitim
Otomobil	12x90 dakika temel bilgi,	Temel eğitim, 12x45 dakika özel eğitim
	2x90 dakika özel bilgi	
Motosiklet	12x90 dakika temel bilgi	Temel eğitim, 12x45 dakika özel eğitim
	4x90 dakika özel bilgi	
Kamyon,	6x90 dakika temel bilgi,	Temel eğitim, 14x45 dakika özel eğitim
Çekici	14x90 dakika özel bilgi	
Otobüs	6x90 dakika temel bilgi,	14x45 dakika temel eğitim,
	18x90 dakika özel bilgi	30x45 dakika özel eğitim



**Resim -1- ALMANYA-Hannover TÜV-Trafik ehliyet sürüş test merkezi**



**Resim -2- ALMANYA-Berlin/Brandenburg TÜV eğitim pist**

#### 4. 1. 3. Sürücü Kursu Eğitimci profili

Almanya'da ehliyetlerin verilmesini devlet adına koordine eden özel kuruluşlar TÜV ve DEKRA 'da sürücü kursu eğitimi (direksiyon öğretmeni) müstakil bir meslektir. Bu eğitimciler özel okullar tarafından yetiştirilirler. Almanya genelinde bu okullardan 50 adet mevcuttur. Sürücü kursu eğitimcilerinin, 22 yaşını doldurmuş olması, beden ve ruh sağlığı yönünden uygun olduğuna dair sağlık raporu bulunması, üniversite mezunu olması, en az 3 yıllık sürücü belgesi (otobüs için D sınıfı) sahibi olması, ceza puanı olmaması ve son 5 yıl içerisinde en az 3 yıl aktif olarak araç kullanmış olması gerekmektedir[15].

Kurs Eğiticilerinin yetiştiği Kurs süresi 6 ay olup, bu süre içerisinde 770x45 dakika eğitim verilmektedir. Bu eğitimde 350 saat Trafik Güvenliği ve Sürücü Davranışları, 70 saat Trafik Mevzuatı, 100 saat Çevre ve Araç Tekniği, 15 saat Direksiyon, 235 saat ise Trafik Pedagojisi dersleri verilmektedir. Bu eğitimler sonucunda Eğitici olacak kursiyerler; 1 saat direksiyon, 5 saat yazılı ve 30 dakika süreyle de sözlü sınava tabi tutulmaktadır. Yazılı sınavların bir saati Trafik Pedagojisi, 1 saati Araç Tekniği, 2 saati Trafik Güvenliği ve Sürücü Davranışları ve 1 saati diğer konulardır[15].

Sınavlarda başarılı olması durumunda aday 4, 5 ay süreyle aday eğitimci olarak yetkilendirilmektedir. En az dört ay, en çok iki yıl içerisinde Asil Eğitim sınavına girilmektedir[16]. Bu sürenin birinci aşamasında izleyici olarak ders ortamında bulunmakta, ikinci aşamasında denetleyici bir öğretmenin yanında ders anlatmakta, üçüncü aşamasında ise doğrudan kendisi ders vermektedir. Süreç sonunda gerçek ders ortamında uygulamalı ve pratik olarak 45'er dakikalık eğitim verdikten sonra, başarılı olması halinde sertifikalandırılarak Sürekli Eğitimci statüsünü kazanmaktadır. Eğitimcilerin ayrıca her dört yılda bir 3 gün süreli geliştirme eğitimlerine katılmaları gerekmektedir. Nüfusu 84 milyon olan Almanya'da Ülke genelinde 4.000 sürücü kursunda 30.000 öğretmen görev yapmakta ve B sınıf sürücü belgesi için yılda 800,000 kişiye eğitim verilmektedir[17].

Trafik eğitimi ve kültürü açısından çok ileri bir konumda olan, yanısıra Trafik de yol ve sürücü güvenliğinin en başarılı ülkelerinden İsveç deki eğitimcilerin hangi eğitimleri ne şekilde aldığını araştırdığımızda;

İsveç'te sürücü öğretmenlerinin eğitimini İsveç Ulusal Karayolu İdaresi-SNRA ve yetkili devlet okullarının üstlendiği görülmektedir. Müfredat programını da yine 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 öğretmeniliği 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 [18].

Yukardaki sistem ve uygulamaları Türkiye 'deki uygulamalarla ve sürücülerin aldığı eğitimler ve eğitimcilerin donanımı ile mukayese ettiğimizde, aradaki farklar, trafik kazalarında Türkiye'nin Avrupa da birinci olmasının sebebinin daha da belirgin hale getirmektedir.

#### 4. 1. 4. Ehliyet de ilk adım Stajyerlik Uygulaması:

TÜV ve DEKRA pistlerinde sınavları başararak sürücü belgesini alanlara, 2 yıl süre ile stajyer sürücü uygulaması yapılmaktadır. Bu sürücülere adaylık süresince bazı kısıtlamalar getirilmekte,normal sürücülere 0.5 promile kadar alkol toleransı tanınmakta iken, aday sürücülere bu tolerans tanınmamaktadır. Promil değeri 0.5 'e kadar alkollü araç kullandığı tespit edilen aday sürücülere para cezası uygulanmakta, ayrıca sürücü kurslarında ücreti karşılığında "sürücü davranışlarını geliştirme eğitimlerine" tabi tutulmakta ve adaylık süresi 2 yıl daha uzatılmaktadır[19].

#### 4. 1. 5. Dünya 'da Ehliyetler hangi Kurumlar tarafından verilmektedir.

Ehliyet işlemlerinin, testler ve diğer sınavların yapıldığı kurumlar aşağıda sıralandığı şekilde her ülkede ayrı ayrıdır. Bu konudaki en iyi uygulamanın Almanya'da olduğunu ve Devletin yalnızca denetleme görevini yaptığı görülmektedir.Aşağıdaki hangi ülkede ehliyetler hangi otoriteler tarafından verildiği belirtilmektedir [20].

AVUSTURYA	: Yerel Yönetim İdareleri, Ulusal Polis Teşkilatı
BELÇİKA	: Yerel valilik
ÇEK CUMHURİYETİ	: Polis Teşkilatı
ESTONYA	: Estonya Motorlu Araç Tescil Merkezi
FİNLANDİYA	: Polis Teşkilatı
FRANSA	: Sürücü Belgesi için başvuruda bulunan kişinin ikamet ettiği vilayetin Valisi

ALMANYA	: Sürücü Belgesi almak için başvuruda bulunan kişinin ettiği ikamet şehirdeki özel kuruluşlar TÜV veya DEKRA
İNGİLTERE	: Sürücülük Politikası Grubu,B1 Sürücü ve Araç Belgelendirme Kurumu (DVLA)
YUNANİSTAN	: Valiliklerin Ulaştırma ve Telekomünikasyon Hizmetleri Kurumları
MACARİSTAN	: İçişleri Bakanlığı Polis Teşkilatı ve sürücü sınavlarını düzenleyen Ulaştırma Müfettişliği
LÜKSEMBURG	: Ulaştırma Bakanlığı
MONAKO	: Devlet Bakanlığı Trafik ve Teknik Kontrol Servisi (Trafik Şubesi)
HOLLANDA	: Ulaştırma Bakanlığı ve sürücü belgesi alacak kişinin ikamet ettiği beldenin Belediye Başkanı
NORVEÇ	: Kamu Yolları İdaresi, Bölge Ofisleri
POLONYA	: Yerel İdarelerin İletişim Bölümleri
PORTEKİZ	: Karayolu İdaresinin bölge temsilcilikleri
RUSYA FEDERASYONU	: Devlet Otomobil Müfettişliği Genel Müdürlüğü
SLOVENYA	: İçişleri Bakanlığı İdari Üniteleri
İSPANYA	: Ulaştırma Genel Müdürlüğü Delegasyonu
İSVEÇ	: İsveç Ulusal Karayolu İdaresi (SNRA)
İSVİÇRE	: Karayolu Trafiği Valilik Yetkili İdaresi (İsviçre'de 26 adet var)

Tartışmanın diğer ayağındaki Türkiye'de ki uygulamaları Almanya ile mukayese ederek bir model önerisine varmak için Türkiye'de mevcut sürücü eğitiminin yapısını özetlediğimizde;

## 4. 2. Türkiye’de sürücü kurslari, kurslarda eğitim ve ehliyet sınavı

### 4. 2. 1. Sürücü kursları ve ehliyet test merkezleri

Türkiye’de özel sürücü kurslarının açılmasının yasal dayanağını 2918 Sayılı Kanun ve bu kanuna binaen çıkarılan *Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği* oluşturmaktadır. 18.10.1983 Tarih ve *Resmî Gazete*’nin 18195 mükerrer sayısında yayınlanan kanun, yayımından 20 ay sonra yürürlüğe girmesi hükme bağlandığından, bütünüyle ancak 18.6.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Özel sürücü kurslarının faaliyetini düzenleyen yönetmelik ise bundan iki yıl sonra 3.12.1987 tarih ve 19361 mükerrer sayılı *Resmî Gazete*’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir[21].

Türkiye’deki sürücü kursları “Özel Öğretim Kurumları” gibi onlarca değişik alanı kapsayan bir yapının içinde, M. E. B (Millî Eğitim Bakanlığı)’na bağlı olarak çalışmaktadır. Bu nedenle de sürücü kurslarında kendine özgü düzenlemeler yapılamamakta ve bu konularda hızlı ve pratik kararlar alınamamaktadır. Kurs eğitimcilerinin ve sınav yapımcıların yetkinliği, kursların yetersizliği ve kurucuda aranan kriterlerin eksikliği, sürücü kurslarının AB ile mukayesesinde en önemli eksikliklerdir.

### 4. 2. 2. Sürücü kurslarında sürücü eğitiminin yapısı ve içeriği

Türkiye’de sürücülere verilen eğitimin Millî Eğitim de verilen çeşitli konulardaki eğitim şekilleri ile aynı potada görülmemesi gerekiyor. Sürücülerin eğitiminin Millî eğitim mevzuatı ve müfredatı ile verilmesi sonuçları Trafik kazalarındaki dramatik tablo ile görülüyor. Sürücülere verilecek eğitimin sahada verilen uygulamalı eğitimleri içermesi ve bu konunun teknik uzmanlarının eğitim modellerinin hertürlü eğitim şekline ve müfredatından farklı olduğunun görülmesi önem arz etmektedir. Dolayısıyla anılan mevzuat müfredatının süratle değişmesi gerekmektedir. Yürürlükteki ilgili mevzuatın yetersizliği, yaşanan kaza oranlarından anlaşılmaktadır[21].

Bakanlıkça 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanuna binaen çıkarılan Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Yönetmeliği dikkate alınarak hazırlanan sürücü eğitimi müfredatı, A1 ve A2-Sınıfı (motorlu bisiklet ve motosiklet), B-Sınıfı (otomobil, minibüs

ve kamyonet), C-D-E-Sınıfı (kamyon, çekici ve otobüs), F-Sınıfı (lastik tekerlekli traktör), G-Sınıfı (iş makineleri) ve H-Sınıfı (hasta ve özürülülerin kullandığı araçlar) sürücü belgesi için sürücü eğitimi olmak üzere altı ayrı kategoride düzenlemiştir. Bütün sürücü belgesi sınıflarında eğitim Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi olmak üzere dört ana bölümden oluşmaktadır. Burada en önemli hususun eğitimi verecek uzmanların uzmanlıklarının ne şekilde oluştuğudur. Bu konu madde 2. 4 deki “eğitmen profili” bölümünde geniş bir şekilde açıklanmaktadır[22].

Kurslarda; trafik ve çevre, ilk yardım ve araç tekniği dersleri teorik, direksiyon eğitimi dersi uygulamalı olarak yapılmaktadır. Teorik derslerin eğitimi tamamlandıktan sonra direksiyon eğitimi dersine başlanmaktadır.

Kurslarda günde 2 saatten az 6 saatten fazla teorik ders yapılmamaktadır. Direksiyon eğitimi dersleri her bir kursiyer için ayrı ayrı olmak üzere günde 2 saatten fazla yapılmamaktadır. Bir ders saati süresi 50 dakikadır.

Özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarında uygulanacak öğretim programları bütün sertifika sınıflarında kursiyerlere; “trafikte sürücü davranışları”, “trafik kuralları”, trafik mevzuatı ve benzeri konuları içeren “trafik ve çevre dersi”, “trafikte temel ilk yardım uygulamaları” dersi, araçların teknik özellikleri ve temel bakım-onarım konularını içeren”araç tekniği dersleri “ de verilmektedir.



Resim -3- Türkiye'de tek şeritli yollarda tehlikeli sürücü testi



Resim 3 de görüldüğü gibi direksiyon test sınavları ve eğitimi tek şeritli yollarda ve kamyon trafiği gibi tehlike unsuru yüksek taşıtların arasında yapılmaktadır. Bu ortamda sürücü adayları hertürlü riski almakta olup, mevcut akan trafik de aday sürücülerin yavaş ve deneyimsizliklerinden dolayı problem haline gelmektedir. Yine Resim 4 de olduğu gibi sürücülere açık alanda yapılan farkındalık, refleks eğitimleri ise taşıt lastikleri ile yol seperasyonu yapılmış eğitim pistlerinde verimli olmamaktadır. Büyük pistlerde hertürlü demonstrasyonları yaparak sürücüye gerçek bir yol ile kavşak dizaynı ile eğitim verilmesi uygun olacaktır. Yanısıra akışkan trafik içinde eğitim verilmesi yerine, Trafik akışı ve yoğunluğu az olan yollarda bu eğitimin verilmesinin daha faydalı olacağı düşünülmektedir.



Resim -4- Türkiye’de araç lastikleri ile yol dizaynı yapılmış sürücü test alanı

Tablo -10- Türkiye’de sürücü eğitiminin ders konuları ve süreleri[24]

Kurs Sınıfı	Ders Konuları ve Süresi (saat)			
	Trafik ve Çevre Bilgisi	İlk Yardım	Motor ve Araç Tekniği Bilgisi	Direksiyon Eğitimi
Motosiklet	20	12	5	10
Otomobil, minibüs, kamyonet	35	12	16	20
kamyon, çekici, otobüs	35	12	20	45
Traktör	20	12	10	10



**Tablo -11- Ülkelere Göre Teorik ve Pratik Sürücü Eğitimi Süreleri[23]**

<b>ÜLKELER</b>	<b>Pratik Eğitimin Süresi</b>	<b>Teorik Eğitimin Süresi</b>	<b>Pratik Eğitim/ Teorik Eğitim Oranı</b>
<b>Almanya</b>	10 saat	24 saat	0. 42
<b>Avusturya</b>	20 saat	20 saat	0. 5
<b>Belçika</b>	10 hafta	4 hafta	2. 5
<b>Bulgaristan</b>	36 saat	25 saat	1. 44
<b>Cezayir</b>	25 saat	12 saat	2. 08
<b>Estonya</b>	30 saat	50 saat	0. 6
<b>Finlandiya</b>	30 saat	20 saat	1. 5
<b>Fransa</b>	20 saat	5 saat	4
<b>Hırvatistan</b>	30 saat	30 saat	1
<b>Hollanda</b>	35 saat	-	-
<b>İngiltere</b>	30-35 saat	5-10 saat	4. 33
<b>İsveç</b>	25-30 saat	20-25 saat	1. 22
<b>Letonya</b>	16 saat	116 saat	0. 14
<b>Lüksemburg</b>	20 saat	12 saat	1. 67
<b>Macaristan</b>	25 saat	30 saat	0. 83
<b>Monako</b>	28 saat	6 saat	4. 67
<b>Norveç</b>	25 saat	20 saat	1. 20
<b>Portekiz</b>	30 saat	30 saat	1
<b>Türkiye</b>	<b>20 saat</b>	<b>63 saat</b>	<b>0. 3</b>

#### 4. 2. 3. Sürücü Kursu Eğitimci profili

Sürücü kurslarında eğitim personelinin görevlendirilmesinde en az yükseköğretim mezunu olmak üzere aşağıdaki kriterler aranmaktadır.

Önemli konuların başında olan ilk yardım dersi eğitmenliği için, “İlk Yardım Eğitmeni Sertifikası” sahibi olmak, bunun yanında trafik ve çevre dersi için en az üç yıllık sürücü belgesi sahibi olmak, Üniversitelerin trafik ve çevre bilgisi ile ilgili alanlarından mezun olmak,

a) Araç tekniği dersi için;

Üniversitelerin otomotiv bölümleri lisans veya ön lisans mezunu olmak,  
Bakanlık veya millî eğitim müdürlüklerince verilmiş “Araç Tekniği Öğreticiliği Belgesi” veya “Direksiyon Eğitimi Öğreticiliği Belgesi” sahibi olmak,

b) Direksiyon eğitimi dersi için;

Yüksekokul mezunu ve öğreticilik yapacağı sınıftan en az üç yıllık sürücü belgesi sahibi olmak koşuluyla Bakanlık veya Millî eğitim müdürlüklerince verilmiş “Direksiyon Eğitimi Öğreticiliği Sertifikası”na sahip bulunmak[24].

Bu bağlamda, Türkiye’de AB normunda organize edilecek trafik eğitim ve test merkezlerine ivedilikle ihtiyaç vardır. Ülke genelinde tüm ehliyet sahibi sürücülere yönelik yapılacak yeniden değerlendirme testleri, sürücülüğe haiz ehliyet sahiplerini belirlenmesine yardımcı olacaktır. Bu merkezlerde alınacak eğitimler ve yapılacak testler ile trafik kazaları azalacağı gibi, aktüel araç teknolojisine uygun araç sürüşü sayesinde, ülke genelinde yakıt tasarrufu da sağlanacaktır.

#### 4. 2. 4. Ehliyet de ilk adım Stajyerlik Uygulaması

Resmi Gazetede 2015 de yayınlanan ve Türkiye ‘de 2016 yılından itibaren uygulanmaya başlayacak Stajyer sürücü uygulaması 2 yıl süre ile geçerli olacak. Daha sonra stajyer sürücü Trafik tescile müracat edip stajyer ehliyetini normal ehliyete çevirebilecek. Ancak bu sınıftaki sürücünün iki Yıllık süre içinde beş kez kırmızı ışık kuralını ihlal etmemesi, beş kez hız sınırlarını aşmaması ve her ne derecede olursa olsun alkollü ve uyuşturucu madde alarak araç kullanmaması, asli kusurlu olarak ölümlü veya yaralanmalı trafik kazasına neden olup, 75 ceza puanını doldurmaması gerekmektedir. Stajyer sürücü belgesi iptal edilip tekrar almak isteyen sürücüler için, psikiyatri uzmanı tarafından muayene edilerek olumlu rapor almaları gerekecek.

### 4. 3. Kurulması önerilen Trafik Akademileri

Projenin öncelikli hedef kitlesi, şehir içi yolcu taşıyan sürücüler, Ticari araç sürücüler ve Taksi sürücüler olacaktır. Ana hedef; sayıları 10 milyonu bulan kamyon, otobüs, taksi ve diğer ticari araç sürücüler ile yine sayıları 9 milyonu bulan otomobil sürücüsü ile ehliyet almış ancak araç kullanmayan 6 milyon ehliyet sahibini eğitmek ve bilinçlendirmektir.

#### 4. 3. 1. Trafik Akademilerinde amaçlanan hedefler

-Trafik kazalarını azaltmak,

-AB normlarında sürücü sertifikalandırması yapmak,

-Ticari araç kullanan sürücülere ait her türlü istatistiki bilgiyi toplayabilecek bir düzen oluşturarak bireysel ve ticari araç kullanıcı istatistiklerini oluşturmak (bu sayı Türkiye'de halen resmi merciler tarafından bilinmemektedir).

Akademinin başlangıçtaki hedef kitlesi; **Okul ve Personel** servis sürücüler, **Taksi** sürücüler, **Dolmuş ve Minibüs** sürücüler, **Halk Otobüsleri** sürücüler, **Kamu**'ya ait araçla yolcu taşıyan sürücüler, **Şehirlerarası Yolcu** taşıyan sürücüler, **Turizm Sektöründe** hizmet veren sürücülüğü meslek olarak yapan sürücüler olarak sıralanabilmektedir. Sürücülerini İş güvenliği kapsamında değerlendirileceği, ilk etap kategoride bu nevi ticari araç kullanan sürücüler seçilecektir.

#### 4. 3. 2. Akademinin Sektörel Faydaları

Öncelikli faydanın somut göstergesinin, projenin hayata geçmesi ile maddi ve ölümlü yaralanmalı trafik kaza sayısında fark edilebilir bir düşüş ile açığa çıkabileceğini ifade edebiliriz. Tüm kurumların, kadronun ve tesislerin tamamlanması ile 2016 başında uygulamanın başlayacağı varsayılmıştır. Uygulamanın İstanbul 'dan başlayarak peyderpey diğer Büyükşehirlerdeki kurumlar ile devam etmesi düşünülmektedir. Ek 1 de hazırlanan tablo vasıtasıyla mevcut durum ile 2016-2019 yılları arasındaki her yıl oluşan sayısal oluşumlar takip edilecek ve uygulamanın verimi ölçülecektir[25].

Günümüzde çevre kirliliğine en çok yol açan argümanlardan olan, otomobil benzeri lastik tekerlekli araçların meydana getirdiği karbon gazı salınımlarının azaltılması ve gittikçe tükenen (yer altı kaynaklarından üretilen) yakıtın daha tasarruflu kullanılması amacıyla, gelişmiş ülkelerde önümüzdeki yıllarda ECO-Driving-Ekonomik Sürüş Teknikleri- ile tüm ülke sürücülerinin tekraren testten geçirilmesi gündemdedir. Ekonomik sürüşün en önemli öğeleri; Periyodik bakım, klima kullanım, yakıt alım zamanlaması(yazın serin saat dilimlerinde alınmalıdır), yakıt alım şekli (yakıt deposu kesinlikle tamamen doldurulmamalıdır), Lastik basınçlarının teorik değerlerde olmaması, araç sürüş tekniği, bagajda bulunan gereksiz yükler, egzoz performansı olarak sıralayabiliriz.

Yukarda sıralanan bilgiler trafik akademisinin salt ehliyet vermekten ziyade, araç sürüşlerinden kaynaklanan yakıt ve yedek parça israf etkisine de son vereceği görünmektedir.

Projenin işlerlik kazanması halinde trafikte can güvenliği oluşması, yaşam kalitesinin yükseltilmesi, yaşanan kazaların oluşturduğu kentsel tahribatın önlenmesi, eğitimsiz sürücülerin kötü araç kullanımlarından kaynaklanan trafik sıkışıklığının da ortadan kalkması hedeflenmektedir.

Akademideki eğitimin amacı, sürücülere hızın önemli etkilerini göstermenin yanında araç kullanırken kendi kabiliyetlerini, kullandıkları aracın teknik dinamik ve fiziksel sınırlarını keşfetme imkanı sağlamaktadır.

Trafik Akademisi ile sürücülerin ilk ehliyet aldıkları zamanda görme ve test etme imkanı bulamadıkları testler ile sürüş becerilerinin arttırılması hedeflenmektedir. Günümüzde gelişmiş batı ülkelerinde artık defansif sürüş teknikleri olmazsa olmaz bir eğitim haline gelmiştir. Türkiye’de bazı özel sektör taşıma firmaları ile şirketlerin kendi kurumsal kimlikleri çerçevesinde sürücülerine aldıkları eğitim haric bırakılırsa, taşımacılık sektöründe bu nevi sürüş eğitimi alan sürücü sayısı bir hayli azdır. Ayrıca bu Tez kapsamında açıklanan Trafik akademilerindeki eğitim kapsamında verilecek olan acil-yardım,psikoteknik, iletişim ve davranış eğitimleri ise; mevcut ehliyet sahibi sürücüler tarafından bilinmeyen, ve yol güvenliği çerçevesinde çok faydalı olacak konulardır.

#### 4. 3. 3. Trafik Akademisinde Önerilen Eğitim Metodu

Yol güvenliği açısından sürücülerin Trafik Akademisinde alacağı bilgi ve deneyimler ile Trafik de karşılaşabileceği her türlü emniyetsiz ve güvenliksiz ortam asgari etkilenmeye düşürülecektir. Trafik akademilerinde oluşturulan sanal sürüş simülasyonları ile sürücüler ve sürücü adayları her türlü güvenli sürüş eğitimi aldıklarından dolayı, bunun ilerki yıllardaki verimleri de Ek 1 de sunulan “Yapılacak reformlar sonrası verimlilik takip” tablosu ile takip edilebilecektir.

Alınacak eğitimler ile Sürücüler, Risk durumlarını zamanında fark ederek başta kendi emniyeti için kaza olma ihtimaline karşı hızla refleks gösterebileceklerdir.

Yanısıra sürücüler, Trafik de emniyetli davranışlar sergileyerek yolcu, yaya gibi diğer yol kullanıcılarının güvenliğini de düşünebilmelidirler. Tüm bu ayrıntılar ve eğitim konuları Trafik akademisinde öğrenilecek ve periyodik olarak tekrarlanacaktır. Eğitimler sonunda vites ve fren ile otomatik vites varyasyonlarına hakim olan sürücüler, ekonomik sürüş tekniklerini öğrenerek hem bireysel olarak hemde genel olarak yakıt tüketiminde önemli bir tasarrufu da sağlayacaklardır[25].

#### 4. 3. 4. Eğitim Programı

##### **1. Gün:Temel Bilgiler**

A-Trafik bilgisi

B-Motorlu araç tekniği

##### **2. Gün :Yangın ve İlk Yardım**

A-Yangın

B-İlk yardım

İlk yardım, Toplum sağlığı ve İş sağlığı ve güvenliği hususunda toplumun her alanda bilgilendirilmesi ve uygulamalara katılması gereken çok önemli bir konudur.

Herhangibir yolda Trafik kazası gerçekteğiğinde, doğru ve zamanında yapılmayan müdahaleler sonucu özellikle ağır yaralanmalı vakalarda ölüm oranları çok yüksektir. Alınacak profesyonel ilk yardım eğitimi ile ağır yaralanmalı kazalarda ölüm oranını azaltmak mümkündür. Genellikle ölümlü kazaların %10-15 'i ilk kısmı ilk 5-10 dakika periyodunda, %50-60 lık kısmı ise ilk 25-30 dakika periyodunda gerçekteşmektedir. İlk yardımda en önemli müdahale konu hakkında eğitim almış kişiler tarafından suni teneffüs ve kalpe yapılan masaj hareketleridir.

Bu uygulamanın halk ve sürücüler tarafından bilinmesinin ve eğitiminin alınmasının kazalarda ölen birçok ölümün önüne geçeceği toplum sağlığı uzmanlarınca ifade edilmektedir[12].



Resim -5- İngiltere de Trafik kazası sonrası ilk yardım müdahale



Resim -6- Trafik kazası yerinde ilk yardım uzmanlarınca ilk müdahale

### 3. Gün: Sürücülere psikolojik testler

A-Psikoteknik ölçümler

B-Güvenli sürücülük eğitimi,



Resim -7- Uzman ile eğitim refleks testi



Resim -8- Simülatörde Psikoteknik ve refleks testi

### 4. Gün. Güvenli Sürüş eğitimleri

A- Karayoluna çıkış öncesi alınacak önlemler eğitimi

B-Trafik kuralları

C-Durma ve izleme mesafeleri

D-Yüklü araç kullanma

E-Virajda araç sürüş

F-Gece şartlarında araç sürüş

G-Yağmurlu ve karlı iklimlerde sürücülük yetileri



Resim -9- Skid Plate ler vasıtasıyla otomobilde direksiyon hakimiyeti eğitimi

## 5. Gün:Güvenli Sürüş Teknikleri ile Uygulamalar

Güvenli Sürücülük kurs Programın amaçları; Bu program ile sürücüler;

- a) Sürüş esnasında kendisi ve dışındaki tehlikeli pozisyonları önceden görebilme yeteneğinin arttırılması,
- b) Yol güvenliği hakkında teknik sürüş öğretisi,
- c) Sürüş esnasında diğer sürücülerin durumunu kontrol etmek,
- d) Araç kullanmada heyecanlanmamak, kontrolü kaybetmemek,
- e) Süratli karar verme yetilerini yükseltmek,
- f) Gerideki ve ilerideki trafiği kontrol ederek tehlikeyi önceden sezinleme,
- g) Doğru tahmin edememenin ne tür riskler oluşturduğunu gözlemeleri,
- h) Trafik de Stres, yorgunluğu azaltmak,ve asabi olmamayı öğrenmek,
- i) Sürücülük esnasında karşılaştığı risklere karşı ani karar verebilmek,
- j) Fren yapma teknikleri ve bunun alışkanlığının edinilmesi,
- k) Araç bakımlarının güvenli sürücülük bakımından öneminin kavranılması,
- l) İş güvenliği açısından günlük araç bakımının öneminin anlaşılması,
- m) Yangın için hangi önlemler alınır, ilk anda hangi müdahalelerde bulunulur,



- n) Trafik kazalarında ilk yardım nasıl yapılır,Uygulamalı ilk müdahale,  
o) Virajlara girişde araç devrilmelerine karşı sürüş teknikleri öğretisi,  
p) Sürücünün psikoteknik profilinin kazaya karşı tepkisi ve ölçümünü  
öğrenebilmektedirler.

Bu tekniklerin öğrenilmesi ile kaza yapma riski minimize edilmekte ve hem yakıt tüketimi hemde yedek parça aşınması en aza indirgenmektedir. Dolayısıyla ileri sürüş teknikleri ticari araçlarda şirketlerin taşıtlar ile ilgili maliyetlerini azaltmakta ve bireyler için de israf maliyetini önlemektedir. Anılan eğitim metodları yıllardır A. B. D ve gelişmiş batı ülkelerinde uygulanmıştır. Eğitimin ilk yatırım maliyetleri bir müddet sonra hem can güvenliğini sağlamakta hemde tasarrufa neden olduğu görülmektedir.



**Resim -10- Skid plate ler ile kamyon da direksiyon hakimiyeti eğitimi**



**Resim -11- Skid plate ler ile minibüs de direksiyon hakimiyeti eğitimi**



**Resim -12- Suni olarak oluşturulan Kaygan yolda yol hakimiyeti testi**

Trafik Akademilerine geçiş sürecinde 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 uygulanmalıdır.

Sürücü adaylarının eğitildiği özel sürücü kurslarının müfredatının günün koşullarına göre güncellenmesi gerekmektedir. Buna bağlı olarak sınavlarda sorulan sorular da güncellenerek, sınavdan geçme şartı daha da zorlaştırılmalıdır.

Mevcut Özel sürücü kurslarının Türkiye 'deki sayısı 3.000 civarındadır. Aralarındaki rekabet nedeniyle özellikle fiyat rekabetiyle müşteri edinmeye çalışmaktadırlar. Gelirlerinin düşmesine bağlı olarak karlılığı sağlamak için kaliteden taviz verdikleri gözlenmektedir. Düşen kalite doğrudan sürücü adaylarının eğitimine yansımakta ve çoğunluğu genç insanlar hem parasının tam karşılığını almadan daha da kötüsü yarı eğitilmiş olarak trafiğe çıkararak hem kendisinin hem de etrafındakilerin can güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Bu nedenle özel sürücü kurslarının denetimi de ayrıca üzerinde durulması gereken önemli konulardan biridir.

#### 4. 3. 5. Trafik Psikolojisi

Almanya da sürücülere uygulanan Trafik psikolojik testi, Idiotentest (MPU) diye bilinen, “Zeka testi’nden farklı bir uygulama olarak öne çıkıyor. Özel eğitimli bir psikolog ile 4 saat süren bir görüşme yapılıyor[21]. Bu kursun sonunda yine yarım saatlik bir araç kullanma testi öngörülüyor. Bu testlerden geçmeyen aday asla ehliyet alamıyor. Almanya ‘da Trafik psikologluğu bir meslektir. Bu meslek sahipleri birçok büyükşehir belediyesinde istihdam edilmektedirler. Sürüş esnasında sürücülerin refleks ve farkındalıkları çok önemsenmektedir. Kişinin psikolojik hal, tutum ve davranışları kaza yapma riski için çok önemsenmektedir.

#### 4. 4. Almanya-Türkiye Sürücü kursu mukayese

Aşağıdaki mukayese Her iki ülkenin sürücü kursu mukayesesinde sınavı yapan kuruluşun Türkiye’de teorik sınavlarının Milli Eğitim Bakanlığınca, direksiyon sınavlarının ise sürücü kursu eğitmeni inisiyatifinde yapılırken, Almanya’da ise hertürlü testler TÜV veya DEKRA tarafından yapılmaktadır. Yine bu mukayese de en önemli fark direksiyon sınav yapılan yerlerdir. Türkiye’de şehiriçinde ve tehlikenin yoğun olduğu, her türlü trafiğin(kamyon ve otobüsler) olduğu tek şeritli yollarda aday sürücülere test yapılmasıdır (Resim 3), Almanya’da şehiriçindeki testlerde emniyet tedbirleri alınarak sürücüler trafiğe çıkarılmaktadır. Yanısıra şehiriçi testlerin yanında tüm dünyada kazaların yoğun olarak yaşandığı şehirlerarası ve otoyollarda da sürücünün önce eğitimi ve sonra testleri yapılmaktadır. Yine Türkiye ‘de sürüş testleri gündüz yapılırken, Almanya’da sürücünün gece sürüşleri esnasındaki refleksleri ve yetenekleri de test edilmektedir.

**Tablo -12- Almanya-Türkiye sürücü kursları mukayese**

SINAV ŞEKLİ	TEORİK +DİREKSİYON	TEORİK +DİREKSİYON
SINAVI YAPAN KURULUŞ	TEORİK(MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI)+DİREKSİYON(ÖZEL SÜRÜCÜ KURSU)	TÜV VE DEKRA ÖZEL KURULUŞ
SINAV HAKKI	4	3
DİREKSİYON KURS MECBURİYETİ	HUSUSİ-12 SAAT, TİCARİ 24 SAAT	HUSUSİ-12 SAAT, TİCARİ 12 SAAT
DİREKSİYON SINAV YAPILAN YER	ŞEHİRİÇİ	ŞEHİRİÇİ,ŞEHİRLERARASI VE OTOYOL
DİREKSİYON SINAV YAPILAN ZAMAN	GÜNDÜZ	GÜNDÜZ VE GECE
SÜRÜCÜ KURS SAYISI	3.450 ADET SÜRÜCÜ KURSU-40 BİN EĞİTMEN	50 ADET SÜRÜCÜ KURSU-1000 EĞİTMEN
EĞİTMEN VE KURS SAHİBİ EĞİTİM	İLKÖĞRETİM	ÜNİVERSİTE
YAŞ	18	22

## 5-SONUÇ VE ÖNERİLER

Avrupa Parlamentosu 2000 yılında yaptığı deklerasyonda; “Avrupa’daki yollarda tek bir ölüm bile mazur gösterilemez; dolayısıyla, uzun erimli hedef Avrupa yurttaşı kimsenin yollarda ölmemesini ve yaralanmamasını sağlamaktır”[26].

Benzer biçimde, Ulaştırma ve Yol Güvenliği Bakanlarının 23-24 Ekim 2003 tarihinde Verona’daki Konferansında da şu açıklama yapılmıştır:

“Yollarda çok fazla insanın ölüp yaralanması çok yüksek bir bedeldir ve durum böyle olunca bu dertten kurtulmak siyasal gündemde birinci önceliğe sahiptir”[27].

## Yol Güvenliği İçin Eylem On Yılı



Şekil - 2- DSÖ tarafından yayınlanan, Trafik kazalarını önlemede 10 yıllık eylem Planı(28)

Birleşmiş Milletler 2030 itibariyle eldeki verilerin ikiye katlanacağını , bir hastalık gibi salgınlaşan bu küresel ölüm/yaralanmalara karşı, 2020'ye dek trafikte ölümleri dünya çapında stabilize etmek ve azaltmak amacıyla "Yol Güvenliği için On Yıllık Eylem Planı'nı (Decade of Action for Road Safety/2011 - 2020) başlatmıştır. Uzmanlar bu hedefin gerçekleştirilmesiyle 5 milyon kadar hayatın kurtarılacağına, 50 milyon ağır yaralanmanın önüne geçileceğine inanmaktadır[28].

Avrupa Topluluğu'nun 15 ülkesinde; trafik kazalarından dolayı yılda toplam 45. 000 kişi ölmekte ve 1. 6 milyon kişi yaralanmaktadır. Yaş grubu 15-24 de olan insanlar kazalarda en fazla zarar gören yaş grubu olmaktadır. Yayılar, bisiklete ve motorsiklete binenlerin de trafik kazalarında fazla zarar görenler arasında olduğu görülmektedir. En son rakamlara göre; 80 Avrupalı'dan biri trafik kazası neticesinde ölmekte (Yaşamalı gereken süreden ortalama 40 yıl daha az yaşamakta) ve 3 Avrupalı'dan biri de hayatı boyunca en az bir defa yaralanmaktadır[29].

Son beş yıl (2010-2015) Avrupa komisyonu tarafından yapılan tahmini hesaplara göre, Avrupa Topluluğu Ülkelerinde trafik kazalarının yıllık maliyeti 45 milyar Euro dur. Bu rakamlar değerlendirildiğinde, ölü sayısının bir azaltılmasında toplum için bir milyon Euro kazanılacaktır. Avrupa Komisyonu üst düzey yetkilisi olan, Avrupa Topluluğu Trafik Güvenliği Haberleri Dergisinde AB Ulaştırma Bölümü yetkilisi KINNOCK, 1 milyon Euro kuralının trafik güvenliğini sağlamada Avrupa Topluluğu'nun yeni yaklaşımının hareket noktası olduğunu ifade etmektedir. KINNOCK "2001 yılına kadar topluluk ülkelerinde mevcut toplam ölü sayısında 18. 000 kişi azaltmak" hedefimizdir demektedir[30].

Türkiye'de de bu nevi hedeflerin ülke şartlarında ve konuya ayrılacak bütçeler çerçevesinde değerlendirilerek hedefler konmasının, kazaların azaltılmasında önemli adımlar olacağı düşünülmektedir.

## 5. 1. Sonuç

Türkiye karayollarındaki araçların 18.6 milyon adedinin 9.7 milyon adedi çeşitli Ticari araçlardan oluşmaktadır. Ticari araçlar bir iş karşılığı hizmet yapmaktadırlar. Bu araçları kullanan sürücüler mesleki olarak bu işi yapmaktadırlar. Yaşanan kazaların Trafik de iş güvenliği olarak değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Türkiye karayollarında kaza yerindeki tespitlere göre her yıl 3500 kişinin , kaza sonrası ağır yaralananların katılması ile bu sayının 5.000 kişiye çıktığı tahmin edilmektedir.

ILO 'nun 1981 yılında kabul ettiği 155 sayılı sözleşme iş güvenliğine üye ülkelerin izleyecekleri ana politikaları belirlemektedir. Sözleşmeye göre üye ülkeler işin yürütümü esnasında ölen ve yaralanan kişi sayısını en aza indirmekle mükelleftirler.

Üye ülkeler (İLO sözleşmelerini imzalayan) her türlü çalışma ortamındaki güvenlik ve iş sağlığını mevzuatın içeriğindeki şartlar çerçevesinde uygulama ve izlemekle mükellefler [34]. Yine bu kapsamda işverenlere birçok sorumluluklar yüklenerek her türlü tedbiri almaları tavsiye edilmektedir.

Trafik kazalarına İş sağlığı ve güvenliği kapsamında bakılması ve buna göre tedbirler alınması gerekmektedir. Yıllarca alınan tedbirleri, kaza sayıları artarak yükseldiğinden etkili olmadığı anlaşılmaktadır. Bu toplumsal sağlık probleminin parlamentoda da önemli bir konu olarak algılanması gerektiği görülmektedir.

Avrupa Komisyonu yeni yaklaşımıyla, trafik güvenliğinde insan unsuruna anahtar rolün verilmesini önermektedir. Bu nedenle Komisyon çok unsurlu trafik güvenliğinin klasik sınıflandırmasından (Üç Kategori: Alt Yapı, Otomobil ve Araç Kullanıcılar ) daha da ileri giderek, üç aşamalı bir Trafik Güvenliği yaklaşımını önermektedir. Aşağıdaki yaklaşımların Türkiye 'de de kabul görmesi Trafik kazalarının önlenmesinin ilk adımıdır.

- 1. Bilgilendirme:** Amaç olarak bilgilerin toplanması ve dağıtımını kapsamaktadır. Bilgilendirme konuları; kaza istatistikleri, yol güvenliği tedbirlerinin uygulanması, Trafik güvenliği araştırmaları, uygulanmakta olan mevzuatın en iyi uygulamalarını içermektedir.
- 2. Önleme:** Trafik Kazalarının önlenmesine yönelik tedbirleri geliştirip, genişletilmesidir. Örneğin ehliyetin geri alınması, alkollü araç kullanıcılarının engellenmesi, trafik yoğunluğunu azaltıcı tedbirlerin geliştirilmesidir.

**Kaza Sonrası Ortaya Çıkan Zararların Azaltılması Ve Tıbbi Tedavi :** Başlıca tedbirler kaza anında insanların korunmasına yöneliktir. Bu koruma, Emniyet kemeri kullanım oranının yükseltilmesi, önden ve yandan çarpma hallerinde araçların dayanıklı olması, ilkyardım ve kurtarma faaliyetlerinin çok rahat yapılabilmesini de öngören, geliştirilmiş altyapı dizaynı süratli ve kaliteli sağlık hizmeti verilmesini içermektedir.

Ülkemizde trafik kazalarını önlemede en ciddi problem bugün yol güvenliği önlemlerine verilen düşük değerdir. Çünkü bu bizim sahip olduğumuz karşı önlemler bilincinin uygulanmasını engellemektedir. Halk tarafından yüksek yol güvenliği talebinin düşük olmasına meydan verip diğer anlamda araba üreticilerinin yerel otoritelerin ve politikacıların yol güvenliğine para harcamaktan kaçınmaları buna sebeptir. Bu ise özel sektörün rekabet anlamında yol güvenliğini kullanmasını engeller. Netice olarak bu da güvenlik yaptırımlarının düşük uygulanmasına, güvenlik ekipmanlarının düşük kullanımına, yol trafiğinde zayıf sosyal kontrole olanak vermektedir.

Farklı ülkelerin araştırma raporlarından trafik kazalarının %95 'inin insan hatalarından kaynaklandığı sonucuna ulaşılmaktadır. Bu ise, esasen yolu kullananların yapmış olduğu hataların azaltılmasıyla, trafik yol güvenliğinin geliştirilebileceğidir. Bu sebepten yol kullanıcıları davranışı geniş kapsamlı olup, yol argümandır ve karayolu şebeke düzeninin sağlanmasıyla temin edilebilir. Karayolunu kullananların yol kullanma şekilleri, yolun yapılış şekline, ve yol donanımı ile ilintilidir. Bu yüzden yol yapılmasındaki dizayn, insan hatalarını önlemek için en önemli temel konulardan biri olmaktadır.

Kazalara ülkeyi yönetenlerin pozitif bakış açısı ve ölümleri azaltmak hedefi ile bakmak kazaları önlemenin ilk ve en önemli adımıdır. Bunu temin etmek için ve Trafik de iş güvenliği ve sağlığı için ; tüm sürücülere sürüş ve dikkat testleri uygulanmalı, tüm sürücüler Acil yardım ve iletişim eğitimine sahip olmalıdır<sup>31</sup>].

## 5. 2. Öneriler

Ulaştırma Bakanlığı nezdinde bir "Trafik Genel Müdürlüğü " kurulması, var olan uzmanların burada görev alması, reform hareketinin en önemli girişimi olacaktır. Yine süratle bir "Trafik Kültürü" oluşturulması, İlköğretimde Trafik dersleri zorunlu ders olarak okutulması, toplum bilincinin başlaması yönünden olumlu girişimlerdir. Kazaların azaltılabilmesi için, insanları trafik konusunda bilinçlendirmek ve eğitmek çokbüyük önem arz etmektedir.

Okul dönemindeki Çocukların eğitimi Trafik kazalarının önlenmesinde ailelerin topyekün bilinçlendirilmesinde çok önemli bir yer tutmaktadır. Yıl 1980 de Almanya'da ADAC'ın (Alman Birleşik Otomobilciler Kulübü) katkılarıyla aileleri hedef alan bir



bilgilendirme programı başlatılmıştır. Özellikle Anaokulu temaslarıyla her yıl yaklaşık 200.000 aile ile irtibat kurulmuştur. Bu Programın hedefi günlük hayat ortamında ailelerin, çocukların maruz kaldığı potansiyel tehlikeler konusunda bilgilendirilmesi ve bu sayede çocuklara oyun zamanlarında daha güvenli alanların sağlanması hedeflenmiştir.

Alman Birleşik Otomobilciler Klubünün Almanya 'daki Trafik kültürü çalışmaları benzeri girişimler Türkiye 'de de çeşitli sivil toplum kuruluşları tarafından 2000 li yıllardan itibaren organize edilmeye başlanmıştır.

“Trafikte Gençlik Hareketinin” özellikle ilköğretim ve ortaöğretim öğrencilerine yönelik olarak başlattığı ve bunlardan öğrenci aileleri için “okul servis sürücüleri bilgilendirme toplantıları”, “Trafik Güvenliği ve ilkyardım eğitimi toplantıları” çok önemli girişimler olarak görünmektedir. Ulaştırma Bakanlığı, Good Year Lastik üretici firması ve TÜVTÜRK araç muayene istasyonları kuruluşu ile birlikte yapılan “Trafik de Gençlik Hareketi” etkinliklerinin halen devam etmesi, Trafik kültürünün öğrenciler genelinde daha da yaygınlaşacağına yönelik umutları arttırmaktadır.

Bu tür çalışmaların sürücülerin yoğun ve daha çok birarada buldukları Taksi duraklarında yaygınlaştırılması, yanısıra şehir ana arterlerindeki billboardlar da, sinema reklam spotlarında yayınlanmasının toplum bilinci açısından çok faydalı olacağı düşünülmektedir. Anılan uygulamaların 1960-1980 yılları arasında Almanya ve İngiltere’de Devlet-STK işbirliği ile çok verimli bir şekilde uygulandığı görülmektedir. Bu çalışmaların semeresi heriki ülkede ki araç sahipliğinin yüksek olmasına rağmen yol güvenliğindeki başarılı çalışmaları sonucu Trafik kazalarında araç başına ölü sayısının 7 kişi olmasından görülecektir. Bu oran Türkiye 'de 22 kişidir[11].

Diğer yandan 50 yıl önce ehliyet almış sürücü ehliyeti sahibi bireylerin sürüş kabiliyetleri, refleksleri, yol farkındalıkları, yeni araç teknolojileri hakkında bilgileri, uyku apnesi, göz katarakt, uzağı görememe, ilaç alışkanlığı gibi hususlarda testlerden geçirilmeli ve yukardaki özellikleri taşımayan sürücüler önce eğitim almalı ve eğitimden geçemeyenlerin sürücü lisansları geri alınmalıdır.

Ticari araç sürücülerinin çalıştığı şirketler veya kendi aracı ile hizmet verdiği şirketlerde kasko ve zorunlu trafik sigortası yapılırken, bunlardan kazaya karışmış olanlar ve alkol alma, kurallara uymama gibi cezalar almış olanlar şirketler tarafından sorgulanması kural haline getirilmelidir. Kazaya karışmış veya ceza puanı yüksek sürücülerin kullandığı, şirket araçlarına uygulanacak poliçelerin, sigorta primlerinin yüksek olması sebebiyle bu nevi sürücülere istihdam zorluğu yaratılmalı ve bu uygulama kuralallara uymama konusunda caydırıcılık yaratabilmelidir.

Trafik de yol ve sürücü güvenliğinin sağlanmasında başlıca tedbir alınması gereken unsurları sıraladığımızda, en önemli konuları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür. Bu unsurların verimli olması için başta hükümet ve ilgili bakanlıkların yatırımlar ve eğitim için müzakere edilmiş bütçeler ayırmaları gerekmektedir.

#### 5. 2. 1. Kazaları önlemek için yapılması gereken temel unsurlar

- Şehirlerarası Trafik Güvenliği (Altyapı)
- Şehir İçi Trafik Güvenliği (Altyapı)
- Okullar da Yol Güvenliği Eğitimi
- Sürücü Eğitimi
- İleri Derece Sürücü Eğitimi
- Yol Güvenlik Bilgisi
- Güvenlik Kuralları Yaptırımı (Hız, Alkol, Emniyet Kemer)
- Yaralanması Mümkün Yol Kullanıcılarının Güvenliği. (Çocuklar, Yaşlılar, Yaya ve İki tekerlekli Araç Kullananlar. )
- Profesyonel Sürücüler İçin Yol Güvenliği
- Firmalarda Yol Güvenliği
- Acil Servisler, ilk yardım hizmetleri

#### 5. 2. 2. Trafik Mühendisliği öğrenimi

Türkiye içinde Trafik konusunda uzmanlaşmak kamu kurumlarında çalışmaktan geçmektedir. Zira mevcut üniversitelerimizde 4 yıl boyunca Trafik mühendisliği eğitimi verilmemektedir. Daha çok İnşaat fakültelerinin son sınıflarında yapılan branşlaşma veya uzmanlaşma sonunda, Trafik veya ulaştırma bölümünden mezuniyet olabilmektedir. Üniversitelerde Trafik Mühendisliği ve Ulaştırma Mühendisliği benzeri bölümlerin açılması ve mezun olanların yüksek lisan ve Doktora çalışmaları için Almanya ve ABD'ye Devlet desteği ile gönderilmeleri önemli görülmektedir. Bu okullardan mezun olan lisans ve üstü mezun öğrenciler, mutlaka kendi mesleklerinde çalışma hayatını sürdürecektir ve teşvik edici programlara dahil edilmelidirler.

### 5. 2. 3. Trafik de İş Güvenliği gelişimi çerçevesinde öneriler ana öncelikler

Tüm gelişmiş ölkeleri incelediğimizde yukarıdaki konular üzerinde oldukça önemli bütçeler ayırdıklarını görmemiz mümkündür.

Bunun için çeşitli kampanyaların yapılması kazaları önlemede çok önemli etki yaratmaktadır. Fransa da 2000 yılında uygulanan **şimdi "Safety First", "Herşeyden Önce Güvenlik"** olarak bilinen yeni bir yol güvenliği stratejisi başlatılarak, alkol kontrolü ve hız denetimine ağırlık verilmiştir. Bu konu yoğun şekilde televizyon ve diğer medya tarafından desteklenmiş ve strateji uygulamaya başlandığından beri, Trafik Kazası neticesinde ölenler yıllık yaklaşık % 50 ağır yaralanmalarda %40 oranında azaltılmıştır[19] Her tarafta görölebilen "Sarhoş Otobüsler"afişleri alkol testi için, gizli kamera teknolojisi de hız kontrolleri operasyonları için belirleyici rol oynamıştır.

**Tablo -13- Trafikte iş güvenliği için ana öncelikler[32]**

Yol Güvenliği Eğitimi ve .Öğretim	Trafik de disiplinli davranışı, ve güvenli ve örnek sürücölüğü oluşturmak için
Yol Güvenliği Bilinci	Toplumun Trafik güvenliği konusundaki duyarlılığını yükseltmek
İzleme ve Kontrol	Sürücülerin yol güvenliği hakkında daha disiplinli hareketler içinde olmaları için, izlendiklerini hissettirmek, elektronik izleme sistemleri tesis etmek
Araç Güvenliği	Taşıtların güvenlik teknolojilerinin geliştirilmesi
Altyapı ve Trafik Yönetimi	Daha güvenli yollar ve trafik için
Ulaşımda işçi Yol Güvenliği	Yaya, Yolcu ve Taşınan yükler için emniyetli ulaşım
Mağdurlar ve yakınlarına destek	Trafik kazaları mağdurlarına destek olmak
Yol güvenliği konusunda araştırma ve inceleme	Trafik Güvenliği için kurum ve kuruluşlarla birlikte çalışmak
Sivil toplumunun katkısı	Her tür Sivil Toplum kuruluşlarından destek almak

Almanya/Hamburg Merkez Trafik Dairesi Başkanı Helmut Kahn 'ın 2002 yılında DBR (Deutsche Bahn Road) yol güvenliği sivil toplum kuruluşu dergisine verdiği demeçte, son yirmi yılda Almanya'daki trafik kazalarının verdiği zararların azalış nedeni olarak polisçe alınan tedbirlerle birlikte,

- Otoyol yapımının yaygınlaştırılması
- Ağır yaralanmayı önleyecek şekilde araç dizaynı
- % 95 oranında emniyet kemeri takmanın yaygınlaştırılması
- Karayolu Güvenliği konusunda 20 yıldan fazla bilgilendirici ve yönlendirici faaliyetlerin yapılması ve Almanya genelinde helikopter - ambulans kurtarma sistemi ve ilk - acil yardım hizmetindeki gelişmelerin etkinliğini ifade etmektedir[19].

Güvenliğin sağlanması için, kurallara uyumu sağlamanın önemli bir unsuru eğitimidir. Eğitilmiş insan toplum kurallarına uyan insandır. Trafik eğitiminde sürücülerde beklenen yönde değer tutum ve davranış değişikliğinin sağlanması ve sürücülere yeni bir bakış anlayış ve uygun ahlaki değerler kazandırılması için programların da yenilenmesi kaçınılmazdır. Trafik sorununa çözüm getirilmesi demek insan unsuruna yatırım yapılması demektir. Tüm sürücüler çok kapsamlı yazılı-sözlü ve uygulamalı trafik sınavından geçirilerek yetersiz görülenlerin ehliyetleri alınarak kendilerinin yeniden sürücü kursuna başlayarak, ehliyet almaları ve bunun bir toplumsal hareket olarak başlatılması sağlanmalıdır.

Yol güvenliğinin ana unsuru, trafik sistemini daha az tehlikeli hale getirmek, sistemin bir bütün olarak ele alınmasını, sistemi oluşturan öğeler –araç, yol, yol kullanıcısı ve bunların içinde bulunduğu fiziksel, sosyal ve ekonomik çevre– arasındaki etkileşimin anlaşılmasını ve müdahale edilecek yerlerin belirlenmesini gerektirir. Yol güvenliği ortak sorumluluk gerektirmektedir. Dünya trafik sisteminde kaza riskinin azaltılması bu işe kendini vermeyi ve hükümetler, endüstri kolları, sivil toplum kuruluşları ve uluslararası kuruluşların karar verme sürecinde karşılıklı bilgi alışverişini gerektirir. Aynı zamanda yol mühendisliği, motorlu araç tasarımı, kanun uygulayıcılar, sağlık çalışanları, dernek üyeleri gibi farklı disiplinlerde çalışan kişilerin de katılımını gerektirir.[33] Yakın bir zamanda İş sağlığı ve güvenliği alanında oluşan ILO sözleşmeleri paralelinde, Trafik de yol ve sürücü güvenliğine yönelik sözleşmelerinde hazırlanması gündemdedir. Türkiye 'nin toplum, sivil toplum kuruluşları ve parlamento ile birlikte bu girişimlere öncülük etmesi, iş kazalarındaki bozuk imajı değiştirecek bir girişim olacaktır.

## ABSTRACT

The owner of the very first driver's license in the world is the German citizen, Karl Benz who is regarded as the inventor of or today's automobiles. Due to noise and the disturbance of his invention Motorwagen made, the citizens of Mannheim complained about Benz. Whereupon, Benz obtained a permit, from the authorized administrations, to use his automobile in public places (first driver's license was made mandatory in Prussia in 1903).

If we were to think that the driver licenses are being issued in Turkey since the 1920s, there have not been any tests applied in nearly 95 years, to the owners of the license, related to their driving skills and their current health situations. Because there aren't any necessary data memory related to the health situation, information level on new vehicle technologies, awareness skills in traffic and psychological profile on many drivers in Turkish highways, it is impossible to make any scientific comment on the profile of a common driver.

Carried out for many years, how wrongful the system issues the licenses can be understood from the 5,000 annual deaths in traffic accidents. Even with the construction of new roads, with the effects of the increasing amount of vehicles, accidents involving death and injury still increase every year. There are hundreds of driver classes in Turkey that aim to issue a license. The lack of traffic culture and the lack of experience accumulation of these managers at the driving classes, and audits and trainings not being within the international norms emerge as important problems that trigger traffic accidents and affect occupational safety in traffic.

The road safety depends on what methods the society uses in order to manage their transportation systems, land use, urban development and how they associate these with general health and safety targets, and how they balance everything with the economic, social and environmental requirements.

In conclusion, in order to prevent traffic accidents and provide traffic safety; first, the licenses of all the commercial vehicle drivers, then the individual vehicle drivers and all the professional drivers to be established Traffic Academy go through theoretical and practical trainings and be evaluated again.

*Key words: Traffic Academy, occupational safety in traffic, awareness in traffic, driver licence*

## ÖZET

Dünyadaki ilk sürücü belgesinin sahibi günümüz otomobillerinin muciti olarak görülen, Alman vatandaşı Karl Benz'dir. İcat etmiş olduğu Motorwagen'in çıkarttığı gürültü ve rahatsızlık yüzünden Mannheim vatandaşları Benz'den şikayetçi olmuş bunun üzerine Benz, yetkili kurumlardan, kamu alanlarında arabasını kullanabilmesine olanak tanıyan bir izin belgesi almıştır. (İlk sürücü belgesi Prusya da 1903 yılında zorunlu kılınmıştır).

Türkiye'de de ehliyetlerin 1920'li yıllardan itibaren verildiğini düşünürsek, yaklaşık 95 yıla yakın bir süredir ehliyet sahiplerine sürüş yeteneklerinin ve sağlığının son durumu hakkında herhangi bir test uygulanmamıştır. Bugün Türkiye karayollarında araç süren birçok sürücünün sağlık durumu, yeni araç teknolojileri hakkında bilgi seviyesi, trafikteki farkındalık yetenekleri ve psikolojik profili hakkında gerekli bilgi hafızası oluşturulmadığından dolayı, genel sürücü profili hakkında herhangi bir bilimsel yorum yapmak mümkün değildir.

Yıllardır uygulanan ehliyetlerin veriliş sisteminin yanlışlığı, her yıl trafik kazalarında ölen 5. 000 kişiden anlaşılmaktadır. Yeni yolların yapımına rağmen artan taşıt sayısının da etkisiyle, her geçen yıl ölümlü ve yaralanmalı kaza sayısı artmaktadır. Türkiye'de ehliyet vermeye yönelik yüzlerce sürücü kursu bulunmaktadır. Bu kurslardaki yöneticilerin trafik kültür ve deneyim birikimlerinin yetersizliği, denetimler ile eğitimin uluslar arası normlarda olmayışı, trafik kazalarını tetikleyen ve trafik de iş güvenliğini etkileyen önemli problem olarak önümüze çıkmaktadır.

Yol güvenliği, toplumların ulaşım sistemlerini, arazi kullanımını ve kentsel gelişimi yönetmede nasıl bir yol seçtiklerine, bunların genel sağlık ve güvenlik hedefleriyle nasıl ilişkilendirildiğine ve hepsinin ekonomik, sosyal ve çevresel gerekliliklerle nasıl dengelendiğine bağlıdır.

Netice olarak, trafik kazalarının önlenmesi ve trafik güvenliğinin sağlanması için, Türkiye 'de başlangıçta tüm ticari araç sürücülerine, bilahare bireysel araç süren profesyonel ehliyetli tüm sürücülerin ehliyetlerinin, kurulacak Trafik Akademilerinde teorik ve pratik eğitimlerden geçerek yeniden değerlendirilmesi gerekmektedir.

*Anahtar kelimeler:Trafik Akademisi, Trafikte iş güvenliği, Trafik de farkındalık,sürücü ehliyeti*

## BÖLÜM 6

### 6-KAYNAKLAR

1. OSD/Otomotiv Sanayicileri Derneği/ türkiye otomotiv ticaret meclisi sektör raporu - TOBB [www.tobb.org.tr/Documents/.../20140127-OtomobilSektoruRaporu](http://www.tobb.org.tr/Documents/.../20140127-OtomobilSektoruRaporu)
2. Osman ÖZTÜRK Trafik Kazaları ve nedenleri /osmanozturk.com.tr/trafik-kazalari-ve-nedenleri/
3. Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri /İstatistikler 2014 –www.trafik.gov.tr/istatstikle
4. TÜİK Türkiye istatistik kurumu-Ulaştırma sektörü 2014 karayolu verileri. [www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)
5. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı iş kazası istatistikleri . www.csgb.gov.tr
6. Suat SARI -TRANSİST 2011 IV. Ulaşım sempozyumu ve sergisi bildirisi sh. 370
7. Trafik kazaları gerçeği II-Haziran 2013-Osman Öztürk sh 98
8. World report on road traffic injury prevention. Geneva,WHO- World Health Organization, 2004.
9. British Red Cross-Anyone can save a life –Road Accidents and First Aid/ <http://clicktosave.com.au/wp-content/uploads/2013/06>
- 10.“Sponsorluğunu Avrupa Komisyonu 'nun yaptığı ve Avrupa Karayolu Güvenliği Federasyonu ERSF tarafından yayınlanan "European Newsletter" adlı derginin 2/94 sayısından alınmıştır.

11. Uluslararası Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri 2009, T. C. EGM THB Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Ankara.

12. TÜVTÜRK genel müdürü Kemal ÖREN 'in demeci [www.posta.com.tr/.../Arac-Muayeneleri-Trafik-kazalarini-azaltilti-mi-.htm](http://www.posta.com.tr/.../Arac-Muayeneleri-Trafik-kazalarini-azaltilti-mi-.htm). . .

13. TS EN ISO/IEC 17020 - Çeşitli Tipteki Muayene Kuruluşlarının Çalıştırılması İçin Genel Kriterler

[www.iso17020.net/index.php/47-ana-sayfa/297-ts-en-iec-17020](http://www.iso17020.net/index.php/47-ana-sayfa/297-ts-en-iso-iec-17020)

14. Almanya ve AB ülkelerinde sürücü eğitimi-Vedat ŞAHİN. . . [www.ipekyolusk.com](http://www.ipekyolusk.com)

15. Guide on Driver Licensing (Sürücü Belgelendirme Rehberi), CIECA-Commission of European Communities, 1998.

16. TÜV-SÜD <http://www.tuev-sued.de/driving-license/driving-test/preparing-for-the-driving-test>, <http://www.tuev-sued.de/academy>

17. Internations connecting Global Minds/Legal Issues for Drivers in Germany--[www.internations.org/germany](http://www.internations.org/germany). . . driving

18. "Ulusal Trafik Güvenliği Programı" Swe Road, 2001. [/www.sweroad.se/www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/.../KITGI](http://www.sweroad.se/www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/.../KITGI)

19. [www.adac.de](http://www.adac.de) / [www.fahrerlaubnisrecht.de](http://www.fahrerlaubnisrecht.de)

20. MATTSSON, H. , 'Educational Programs for Driver Instructors and Examiners in Sweden', Driver Education in Sweden, Sweroad-Traffic Safety Project, Ankara, revised on 17<sup>th</sup> August 1998.

21. T. B. M. M Trafik Araştırma Komisyonu Raporu,2005 sh. 7, 122. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr)

SÖNMEZ, A. 'Türkiye'de Trafik Kazaları ve Sürücü Kusurları Sorunu', Polis Bilimleri Dergisi, 1999-2000, Sayı: 5-6.



22. Türkiye ve Dünya’da Sürücü Eğitimi (2001), T. C. EGM THB Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Ankara.

23. ‘Driver Training and Terms of Employment’, Principal Actions of ECMT (European Conference of Ministers of Transport), ECMT, Paris, 2004

24. Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) motorlu taşıt sürücüleri yönetmeliği/3. 2. 1987/19361 Resmi Gazete- [www.meb.gov.tr](http://www.meb.gov.tr)

25. Transist 7. Uluslararası Ulaşım sempozyumu ve sergisi Fuarı-Bireysel ve Toplumsal sağlığın korunması çerçevesinde Trafik kazalarının önlenmesine yönelik bir model önerisi-Bildiri kitabı sh 1/Suat SARI

26. European Parliament Report on the Commission communication to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions. Priorities in -EU road safety – progress report and ranking of actions. Brussels, European Commission, 2000

27. Verona Declaration on Road Safety. Declaration of the Conference of Ministers for Transport and Road Safety, Verona, Italy, 23–24 October 2003. Brussels, European Union Road Federation, 2003

([http://www.erf.be/files/2590\\_105\\_VeronaDecl\\_Sintesi\\_FINAL.pdf](http://www.erf.be/files/2590_105_VeronaDecl_Sintesi_FINAL.pdf), accessed 1 February 2004).

28. The United Nations road safety-Birleşmiş milletler 10 yıllık eylem planı.

[www.libertysigorta.com.tr/.../birlesmis\\_milletler\\_yol\\_guvenligi](http://www.libertysigorta.com.tr/.../birlesmis_milletler_yol_guvenligi)

[www.un.org/en/roadsafety/](http://www.un.org/en/roadsafety/)

29. Erjem, Y. (1996) Sosyolojik Açıdan Trafik, Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları,

30. [europa.eu/.../press-release\\_SPEECH-98-32\\_en...](http://europa.eu/.../press-release_SPEECH-98-32_en...) Speech by Mr. Neil Kinnock . Member of the European Commission responsible for Transport . . Security and Safety in Transport . . Symposium on Security, Safety in Transport, French National Assembly . Paris, 19 February 1998

31. Türk Sürüş Akademisi-İleri sürüş teknikleri eğitimi-

[www.turksurusakademisi.com](http://www.turksurusakademisi.com)

32. Trafik güvenliği gelişimi çerçevesinde ana öncelikler . Suat SARI

33. Ulaştırma Bakanlığı –İTÜ Ulaştırma Uyg-Ar merkezince hazırlanan, Merkezi Karayolu güvenliği sonuç raporu 2005 –karayolu güvenliği, madde 7. 1. 5.  
[www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr)

34 . ILOAnayasası madde19

[www.csgb.gov.tr/csgbPortal/ShowDoc/WLP+Repository/per/](http://www.csgb.gov.tr/csgbPortal/ShowDoc/WLP+Repository/per/)

[www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/. . /ilo\\_anayasa](http://www.ilo.org/public/turkish/region/eurpro/ankara/. . /ilo_anayasa)

35. EK.1 Yapılacak reformlar sonrası verimlilik takip tablosu. Suat SARI

## EK-1-

## Yapılacak reformlar sonrası verimlilik ölçme takip tablosu[35]

3 YILLIK EYLEM PLANI GÖSTERGE		MEVCUT DURUM 2016	FİİLİ 2017	FİİLİ 2018	FİİLİ 2019	Değişim 2016 - 2017	Değişim 2017 - 2018	Değişim 2018 - 2019	Değişim 2016 - 2019
1	Milyon kişi bazında ölüm oranındaki azalma								
2	Toplam ölüm sayısındaki azalma								
	Toplam ciddi yaralanma sayısındaki azalma								
3	Her 100 yaralanmalı kazadaki ölüm oranındaki Azalma								
4	Kaza sonucu toplam yaralı sayısındaki azalma								
5	Moped kazalarında 15-20 yaş arasında ölüm sayısındaki azalma								
	Motosiklet kazalarında 15-20 yaş arasında ağır yaralanan sayısındaki azalma								
6	Özel araçta bulunan 18 yaşından küçük olan yolcuların ağır yaralanma sayısındaki azalma								
7	18-34 yaşlarında trafik kazası sonucu ölen özel araç sürücüsü sayısındaki azalma								
	18-34 yaşlarında trafik kazası sonucu ağır yaralanan								

	<b>3 YILLIK EYLEM PLANI GÖSTERGE</b>	<b>MEVCUT DURUM 2016</b>	<b>FİİLİ 2017</b>	<b>FİİLİ 2018</b>	<b>FİİLİ 2019</b>	<b>Değişim 2016 - 2017</b>	<b>Değişim 2017 - 2018</b>	<b>Değişim 2018 - 2019</b>	<b>Değişim 2016 - 2019</b>
	8	Kent içinde ölen 49 yaş üzeri yayaların sayısındaki Azalma							
8	Kent içinde ağır yaralanan 49 yaş üzeri yayaların sayısındaki azalma								
9	Yazın (Temmuz ve Ağustos) olan toplam ölüm sayısındaki azalma								
	Yazın (Temmuz ve Ağustos) olan toplam ağır yaralı sayısındaki azalma								
10	Hafta sonu ölümlerindeki sayının azalması								
	Hafta sonu ağır yaralanmaların sayısının azalması								
11	18-29 yaşları arasında hafta sonundaki kazalarda ölen sayısındaki azalma								
11	29-40 yaşları arasında hafta sonundaki kazalarda ölen sayısındaki azalma								
11	40-49 yaşları arasında hafta sonundaki kazalarda ölen sayısındaki azalma								

3 YILLIK EYLEM PLANI GÖSTERGE		MEVCUT DURUM 2016	FİİLİ 2017	FİİLİ 2018	FİİLİ 2019	Değişim 2016 - 2017	Değişim 2017 - 2018	Değişim 2018 - 2019	Değişim 2016 - 2019
12	Araç filosunun yaş ortalamasındaki azalma (<10 yıl)								
13	Kent içinde yaralanmalı kaza yapan moped sayısındaki azalma								
	Yol kusurları (sinyal hataları, yol çalışmaları vb.) sonucunda oluşan kaza sayısındaki azalma								
14	Kent içinde yaralanmalı kaza yapan motoikler sayısındaki azalma								
15	Yaralanmalı kaza yapan ağır taşıt sayısındaki azalma								
16	Hız sınırını aşan sürücülerin kontrollü sürücülere oranındaki azalma								
17	Araç sürücülerinin %20'sini kapsayacak şekilde yapılan alkol muayenesi sayısındaki artış (milyon)								
18	Kandaki alkol oranı >0. 3 gr/l olan ölümlerin oranındaki Azalma								

3 YILLIK EYLEM PLANI GÖSTERGE		MEVCUT DURUM 2016	FİİLİ 2017	FİİLİ 2018	FİİLİ 2019	Değişim 2016 - 2017	Değişim 2017 - 2018	Değişim 2018 - 2019	Değişim 2016 - 2019
19	Araç filosunun yaş ortalamasındaki azalma (<10 yıl)								
	Kent içinde arka emniyet kemeri kullanımındaki artış								
	Şehirlerarasında arka emniyet kemeri kullanımındaki Artış								
20	Kent içinde moped sürücülerinde kask kullanımındaki Artış								
21	Otoban kazalarında ölüm sayısında azalma								
	Otoyol kazalarında ağır yaralı sayısındaki azalma								
	Geleneksel yollarda gerçekleşen kazalardaki ölü sayısındaki azalma								
	Geleneksel yollarda gerçekleşen kazalardaki ağır yaralı sayısındaki azalma								
22	Yoldan çıkma sonucu meydana gelen kaza sayısındaki Azalma								

## ÖZGEÇMİŞ



Lisans : Yıldız Teknik Üniversitesi- Elektrik Mühendisliği-1980

Yüksek Lisans : Yeni Yüzyıl Üniversitesi-İş Sağlığı ve Güvenliği- 2013

Doktora :Varna Free University-Occupational Health and Safety  
Mart 2015'de başladı

Doğum Tarihi : 25. 09. 1957

## PROFESYONEL DENEYİM

- 2013. ....** OSO Ortak Satınalma Organizasyonu A. Ş  
Yönetim Kurulu Üyesi-Genel Md
- 2011-2013** Lahore- metrobüs ve şehiriçi ulaşım projesi genel koordinatör  
Riyadh metrobüs ve şehiriçi ulaşım ihalesi-İhale direktörü
- 1991 - 2011** ÇE-TUR ÇELEBİ TUR TİC A. Ş (Çelebi Holding) – İstanbul  
Ulaştırma - Genel Müdür
- 1994-1999** HAVAŞ HAVALANLARI YER HİZMETLERİ A. Ş  
Havaalanı Yer Hizmetleri Genel Md. Yrd.
- 1984-1994** İ. B. B- İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ -Trafik Müdürü

**İBB' de İşin Tanımı** : İstanbul' da 500 adet kavşağın Trafik sinyalizasyon sistem ve bilgisayar kontrollü kavşak kontrol sistemlerini kurulumu,

500 adet kavşağın inşaat geometrik düzenleme projelendirilmesi ve sahada uygulanması,

İTÜ-UYG-AR MERKEZİ-SİEMENS-İBB konsorsiyomu komite üyesi

Tez konusu kapsamında konuşmacı olarak katıldığım, konferans ve sempozyumlar ;

1-İstanbul Ticaret Üniversitesi –İstanbul sürücü kursları konfederasyonu, "Trafik kazalarında sürücü eğitiminin önemi"

2-Karayolları Genel Müdürlüğü Yollar Türk Milli Komitesi Karayolu 2. Ulusal kongresi

3-Transist 2011 ve Transist 2014 İETT genel müdürlüğü 4. Toplu Ulaşım araçları Ulaşım güvenliği uluslararası sempozyumu, 7. Uluslararası Ulaşım teknolojileri sempozyumu ve fuarı

## **UZMANLIKLAR**

\*Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yapı işleri proje ve uygulama denetçisi,

\*Ulaştırma Bakanlığı üst düzey yönetici belgesi, ÜDY

\*İş güvenliği Uzmanı

\*İTO Ulaşım İhtisas komitesi Üye