

T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Sosyoloji Anabilim Dalı

SÜRÜCÜ KURSLARI EĞİTİMİ İLE TRAFİK
KAZALARI ARASINDAKİ İLİŞKİ:
İSTANBUL ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN

Danışman
Prof. Dr. Kamil KAYA

İstanbul – 2021

TEZ TANITIM FORMU

Yazar Adı Soyadı : Yeşim DEMİRCAN LAÇIN

Tezin Dili : Türkçe

Tezin Adı : Sürücü Kursları Eğitimi ile Trafik Kazaları Arasındaki İlişki:
İstanbul Örneği

Enstitü : İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü

Anabilim Dalı : Sosyoloji

Tezin Türü : Yüksek Lisans

Tezin Tarihi : 27.10.2021

Sayfa Sayısı : 360

Tez : Prof. Dr. Kamil KAYA

Danışmanları

Dizin Terimleri : Trafik, Trafik Kazaları, Trafik Eğitim Faaliyetleri

Türkçe Özet : Bu çalışmada; trafik eğitimi nedir, ülkemizde verilen trafik eğitimlerinin yeterliliği nedir, sürücü eğitmenlerinin trafik eğitimdeki rolü nedir, sürücü eğitmenlerinin çalışma koşullarının verdikleri eğitime yansımaları nelerdir, trafik kazalarında sürücülerin rolü nedir? gibi sorulara yanıt aranmış, trafik eğitimi ile trafik kazaları arasındaki nedensellik ilişkisi tespit edilmeye çalışılmıştır.

Dağıtım Listesi : 1. İstanbul Gelişim Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsüne
2. YÖK Ulusal Tez Merkezine

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN

T. C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Sosyoloji Anabilim Dalı

SÜRÜCÜ KURSLARI EĞİTİMİ İLE TRAFİK
KAZALARI ARASINDAKİ İLİŞKİ:
İSTANBUL ÖRNEĞİ

Yüksek Lisans Tezi

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN

Danışman
Prof. Dr. Kamil KAYA

İstanbul – 2021

BEYAN

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Sürücü Kursları Eğitimi ile Trafik Kazaları Arasındaki İlişki: İstanbul Örneği” nin hazırlanmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğu, başkalarının ederlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğu, kullanılan verilerde herhangi tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez olarak sunulmadığını beyan ederim.

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN

.../.../2021



İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN' ın “Sürücü Kursları Eğitimi ile Trafik Kazaları Arasındaki İlişki: İstanbul Örneği” jürimiz tarafından Sosyoloji Anabilim Dalı Sosyoloji bilim dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir

Başkan

Prof. Dr. Ümit AKCA

Üye

Prof. Dr. Kamil KAYA

(Danışman)

Üye

Dr. Öğr. Üyesi Zeynep ŞENTÜRK

DIZMAN

ONAY

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

... / ... / 2021

Prof. Dr. İzzet GÜMÜŞ

Enstitü Müdürü

ÖZET

Trafik ve buna bağlı olarak trafik kazaları bir yönüyle insan unsuruna dayandığı için toplumsal bir olgudur. Bireylerin sürücü adayı olarak sürücü belgesi sahibi olabilmesi için sürücü kurslarının eğitiminden geçmesi gerekir. Dolayısıyla sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında doğrudan bir ilişki olduğu öne sürülebilir. Bu nedenle sürücü kurslarının vermiş olduğu sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında nasıl bir ilişki olduğu bu çalışmanın konusu olarak seçilmiştir.

Bu çalışmada, sürücü kurslarında verilen sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında nasıl bir ilişki olduğunu alan verilerine dayalı olarak tespit etmek ve çözüm önerileri üretmek amaçlanmıştır. Çalışmanın teorik çerçevesi kapsamında temel kavramlar ve trafik eğitiminin tarihçesi ele alınmış, alan çalışması kapsamında ise nitel veri teknikleriyle belirlenen örneklemden toplanan veriler analiz edilmiştir. Araştırma sürecinde toplumsal statü ve rolleri bakımından birbirinden farklı özelliklere sahip üç gruptan oluşan örneklem seçilmiştir.

Yapılan mülakatlar sonucu konuya yaklaşım tarzları ve bakış açıları farklı olmakla birlikte trafik eğitimi ile trafik kazaları arasında doğrudan bir ilişki olduğu konusunda örneklem grubun görüş birliği içinde oldukları tespit edilmiştir. Buna göre, trafik kazaları ile trafik eğitimi arasında kurulan bu ilişkinin temelinde yatan nedenler konusunda da benzer sonuçlar ortaya çıkmıştır. Sürücü kurslarında verilen eğitimlerde teorik bilgi ile uygulama arasında kopuklukların olduğu, eğitimlerin mevzuatta belirlenen çerçevede yürütülmesinde sorunlar yaşandığı, sürücü adaylarının eğitimin kaliteli olarak verilmesi yerine ücret mukabili sürücü ehliyetine sahip olmayı tercih ettikleri için trafik kültürünü içselleştiremedikleri gibi nedenler bunlardan bazılarıdır.

Anahtar Kelimeler : Trafik kazaları, sürücü eğitimleri, sürücü eğitmenleri, motorlu taşıt sürücü kursları.

SUMMARY

Traffic and accordingly traffic accidents are a social phenomenon as they are based on the human factor. Individuals are obliged to undergo training in driver courses as candidate drivers in order to receive a driver's license. Therefore, it can be put forward that there is a direct relationship between driver training and traffic accidents. For this reason, the relationship between the driver training given by the driving courses and traffic accidents constitutes the subject of this study.

In this study, it was aimed to determine the relationship between driver training given in driving courses and traffic accidents based on field data, and to produce solutions. The basic concepts and the history of the traffic education were discussed within the scope of the theoretical framework of the study and the data collected from the sample by qualitative data techniques were analyzed within the scope of the field study. In the research process, a sample consisting of three groups with different characteristics in terms of their social status and roles were selected.

As a result of the interviews, it was revealed that the sample group was in agreement on the fact that there was a direct relationship between traffic education and traffic accidents, although the approaches and perspectives on the subject were different. Accordingly, similar results were found out regarding the underlying causes of this relationship between traffic accidents and traffic education. Some of these reasons were that there were gaps between theoretical knowledge and practice in the trainings given in the driving courses, that there were problems in the execution of the trainings set forth by the legislation, and that the driver candidates weren't able to internalize the traffic culture as they preferred to have driver's license in return for a fee instead of receiving quality training.

Key Words : Traffic accidents, driver training, driver trainers, motor vehicle driving courses.

TEŞEKKÜR

Bu tezin ortaya çıkmasında gösterdiği güven ve sabırla, değerli birikimlerini paylaşarak sağladığı katkılarla yardımlarını esirgemeyen başta tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Kamil KAYA' ya,

Değerli görüş ve önerileri ile teze katkıda bulunan sayın jüri üyelerine,

Mensubu bulunduğum MTSK sektöründe çalışma koşullarının tüm zorluk ve sıkıntılara rağmen ortak bir trafik kültürünün oluşturulması ve trafik eğitimlerinin iyileştirilmesi adına canla başla mücadele veren emekçi usta öğretici arkadaşlarıma,

Bu tezin ortaya çıkmasında düşüncelerini ve fikirlerini mülakat yaparak çok değerli vakitlerini ayıran, burada ismini veremediğim tüm katılımcılara katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunarım.

Ve; hayatımın her anında desteklerini yanımda hissettiğim başta fedakar annem Dilek Yaşar KARS, hayatımın anlamı kızım Buşra Nokta ATILGAN ve aileme kalpten teşekkürü borç bilirim.

İstanbul, 2021
Yeşim DEMİRCAN LAÇIN

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
SUMMARY	ii
TEŞEKKÜR	iii
İÇİNDEKİLER	iv
KISALTMALAR	viii
TABLolar LİSTESİ	x
ŞEKİLLER LİSTESİ	xii
EKLER LİSTESİ	xiii
GİRİŞ	1
BİRİNCİ BÖLÜM	5
ARAŞTIRMANIN YÖNTEM VE TEKNİKLERİ	5
1.1. Araştırmanın Konusu.....	5
1.2. Araştırmanın Problemi	7
1.3. Araştırmanın Amacı ve Önemi	8
1.4. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları.....	8
1.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi.....	8
1.6. Verilerin Toplanması ve Analizi	9
İKİNCİ BÖLÜM	10
KAVRAMSAL ÇERÇEVE	10
2.1. Trafik Kavramı	10
2.1.1. Trafiğin Tanımı	10
2.1.2. Trafiğin Gelişimi	12
2.1.3. Trafiğin Unsurları.....	12
2.1.3.1. İnsan Unsuru	12
2.1.3.2. Taşıt Unsuru.....	17
2.1.3.3. Çevre Unsuru	17
2.2. Trafik Kazası Kavramı	17
2.2.1. Trafik Kazalarının Gelişim Süreci	17
2.2.2. Trafik Kazası	21
2.2.3. Trafik Güvenliği.....	23
2.2.4. Trafik Kazasının Meydana Geliş Şekilleri	24
2.2.5. Trafik Kazalarının Nedenleri.....	26

2.2.5.1. İnsan Unsuru	29
2.2.5.2. Taşıt Unsuru.....	37
2.2.5.3. Yol ve Çevre Unsuru	37
2.3. Trafik Suçları İle İlgili Yaptırımlar	40
2.3.1. Trafik Suçları İle İlgili Cezai Yaptırımlar	41
2.3.2. Trafik Kazalarına El Koyma ve Bilirkişilik	42
2.3.3. Trafik Kazalarına Karışanların Görev ve Sorumlulukları	43
2.4. Trafik Kazalarıyla İlgili Güncel Veriler	45
2.4.1. Gelişmiş Ülkelerde Trafik Kazaları ve Alınan Önlemler.....	46
2.4.2. Türkiye’de Trafik kazaları ve Alınan Önlemler.....	54
2.5. Trafik Kazalarının Sonuçları	66
2.5.1. Kazaların Ekonomik Sonuçları	66
2.5.2. Kazaların Toplumsal Sonuçları	69
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	73
TÜRKİYE’ DE TRAFİK EĞİTİMİ VE SÜRÜCÜ KURSLARI	73
3.1. Trafik Eğitiminin Amacı ve Önemi.....	73
3.1.1. Avrupa’da Trafik Eğitimi.....	74
3.1.2. Türkiye’de Trafik Eğitimi	77
3.1.2.1. Ailede Trafik Eğitimi	80
3.1.2.2. Okul Öncesi Trafik Eğitimi	82
3.1.2.3. İlk ve Ortaöğretimde Trafik Eğitimi	86
3.1.2.4. Akademik Odaklı Trafik Eğitimi	92
3.2. Türkiye’de Trafik Yönetiminden Sorumlu ve Yetkili Kuruluşlar	95
3.2.1. İlgili Bakanlıklar	96
3.2.1.1. T.C. Milli Eğitim Bakanlığı	96
3.2.1.2. T.C. İçişleri Bakanlığı (Emniyet Genel Müdürlüğü)	96
3.2.1.3. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	98
3.2.1.4. T.C. Sağlık Bakanlığı.....	99
3.2.1.5. T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı	99
3.2.2. Jandarma Genel Komutanlığı (Jandarma Teşkilatı)	100
3.2.3. Belediyeler	100
3.2.4. Diğer Kuruluşlar.....	102
3.2.4.1. Karayolları Genel Müdürlüğü.....	102
3.2.4.2. Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu	103
3.2.4.3. Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu	104
3.2.4.4. İl ve İlçe Trafik Komisyonları	104
3.3. Türkiye’de Trafik Eğitimi ve Yapılanma Süreci	105
3.3.1. Sürücü Kurslarının Gelişimi.....	105
3.3.2. Trafik Eğitimine Yaklaşımlar.....	110
3.4. Türkiye’de Sürücü Kursları ve Eğitim Faaliyetleri	114
3.4.1. Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının Yapılanması	114
3.4.1.1. Sürücü Kursu Bileşenleri	115
3.4.1.2. Sürücü Kursu Açma ve Kapama.....	116

3.4.1.3. Sürücü Kursları Denetimi	117
3.4.1.4. Eğitim Personelinin Çalışma Koşulları.....	118
3.4.1.5. Kursiyerler İle İlgili Kurallar	118
3.4.1.5.1. Kursiyerlerin Devam-Kayıt ve Sınav Hakkı	118
3.4.1.5.2. Teorik Eğitim ve Direksiyon Eğitimi	119
3.4.1.6. Mevcut Durum.....	120
3.5. Sınav Sistemi ve Uygulama Esasları	121
3.5.1. Teorik Eğitim Sınavı Uygulama Esasları	121
3.5.2. Direksiyon Eğitim Sınavı	123
3.5.3. Sürücü Kursları Uygulama ve Değerlendirme Komisyonu.....	125
3.5.4. Sürücü Sertifikası (Sürücü Belgesi) Düzenlenmesi	126
3.6. Sürücü Eğitimi ve Öğretim Programları.....	126
3.6.1. Sürücü Kursu Eğitim Faaliyetleri.....	126
3.6.2. Sürücü Eğitimi Ders Programları ve Amaçları	128
3.6.2.1. Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi	129
3.6.2.2. Trafik Adabı Dersi	129
3.6.2.3. Araç Tekniği Bilgisi Dersi	130
3.6.2.4. İlk Yardım Dersi	130
3.6.2.5. Direksiyon Eğitimi.....	131
3.7. Eğitimcilerinin Trafik Eğitimindeki Rolü ve Görevleri.....	132
3.7.1. Sürücü Kursu Eğitimcilerinin Nitelikleri	132
3.7.2. Sürücü Kursu Eğitimciliği Liyakat Esasları	133
3.7.3. Eğitim Personelinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları	134
3.7.3.1. Kurucu, Kurucu Temsilcisi ve Müdür	135
3.7.3.2. Teorik Uzman Eğitici.....	136
3.7.3.3. Araç Tekniği Eğitmeni.....	136
3.7.3.4. İlk Yardım Eğitmeni	136
3.7.3.5. Direksiyon Usta Öğreticisi.....	136
3.8. Sürücü Kurslarının Sorunları.....	137
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	139
ARAŞTIRMA BULGULARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ	139
4.1. Görüşülenlerin Demografik ve Toplumsal Özellikleri	139
4.2. Sürücü Kurslarında Verilen Sürüş Eğitimi Eğitimcileri	142
4.2.1. Eğitimcilerin Görüşleri	143
4.2.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	150
4.2.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	155
4.3. Sürücü Kursları Eğitim Müfredatı ve Kullanılan Kaynaklar.....	159
4.3.1. Müfredatın Yeterliliği İle İlgili Görüşler.....	159
4.3.1.1. Eğitimcilerin Görüşleri.....	159
4.3.1.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri.....	164
4.3.1.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	171
4.3.2. Kaynakların Yeterliliği İle İlgili Görüşler.....	175
4.3.2.1. Eğitimcilerin Görüşleri.....	175

4.3.2.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	186
4.3.2.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	194
4.4. Müfredat ve Uygulama Arasındaki İlişki	198
4.4.1. Eğitimcilerin Görüşleri	199
4.4.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	205
4.4.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	215
4.5. Sürücü Adayının Derslere Katılımı ve Trafik Eğitiminin Yeterliliği	218
4.5.1. Eğitimcilerin Görüşleri	218
4.5.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	224
4.5.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	230
4.6. Müfredatın Trafik Kazalarını Önleme Düzeyi.....	234
4.6.1. Eğitimcilerin Görüşleri	234
4.6.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	238
4.6.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	242
4.7. Sürücü Kurslarında Sınav Sistemi	245
4.7.1. Eğitimcilerin Görüşleri	245
4.7.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	253
4.7.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	262
4.8. Eğitimcilerinin Çalışma Koşulları ve Eğitim Etkisi	265
4.8.1. Eğitimcilerin Görüşleri	266
4.8.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	279
4.9. Sürücü Kursları Eğitimi ve Trafik Kazaları.....	293
4.9.1. Eğitimcilerin Görüşleri	293
4.9.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	300
4.9.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	307
4.10. Sürücü Belgesi Sahibi Olanların Trafik Kazaları.....	312
4.10.1. Eğitimcilerin Görüşleri	312
4.10.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri	316
4.10.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri	321
DEĞERLENDİRME VE SONUÇ	325
KAYNAKLAR	340
EKLER	350

KISALTMALAR

T.C.	:	Türkiye Cumhuriyeti
ÖÖKGM	:	Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü
MTSKES	:	Motorlu Taşıt Sürücü Kursu E-Sınavı
MTSKSY	:	Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Sınav Yönetmeliği
MEBBİS	:	Milli Eğitim Bakanlığı Bilgi İşlem Sistemi
MTSKS	:	Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Sınavı
MTSKY	:	Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği
ÖÖKY	:	Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
MTSK	:	Motorlu Taşıt Sürücü Kursları
ÇSGB	:	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
KGYK	:	Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu
KTGK	:	Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu
TÜİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
YÖK	:	Yüksek Öğrenim Kurumu
MEB	:	Milli Eğitim Bakanlığı
MEM	:	Milli Eğitim Müdürlüğü
EGM	:	Emniyet Genel Müdürlüğü
KGM	:	Karayolları Genel Müdürlüğü
KGS	:	Karayolu Güvenliği Sempozyumu
KTk	:	Karayolları Trafik Kanunu

KTY	:	Karayolları Trafik Yönetmeliği
JGM	:	Jandarma Genel Komutanlığı
TCK	:	Türk Ceza Kanunu
TTK	:	Talim Terbiye Kurulu
TEP	:	Trafik Eylem Planı
WHO	:	Dünya Sağlık Örgütü
BKZ.	:	Bakınız
ÖBS	:	Ölüm Bildirim Sistemi
DSY	:	Direksiyon Sınav Yönetmeliği
BM	:	Birleşmiş Milletler
TK	:	Telefonla Konuşma
KT	:	Kurucu / Kurucu Temsilcisi / Kurucu Müdür
SE	:	Sürücü Eğitmeni
SA	:	Sürücü Adayı

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Hatakk'a göre sürücü kimliğinin tanımlanması	15
Tablo 2. Sürücü davranışlarını etkileyen koşullar	16
Tablo 3. Kazaların maddi-manevi ve idari maliyet unsurları	22
Tablo 4. Trafik kazalarının genel nedenleri	27
Tablo 5. İnsanın neden olduğu kaza kaynakları	28
Tablo 6. Trafik kazalarını yordamada bağlamsal model	29
Tablo 7. Alkol etkisi ile ölçüm değeri	32
Tablo 8. Sürücülerin hız seçimini etkileyen faktörler	33
Tablo 9. Sürücülerin hız yapma nedenleri ile nedenlerin sıklık yüzdeleri	34
Tablo 10. Kuvvet (power) modeline göre hız ve kaza arasındaki ilişki (%).....	35
Tablo 11. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında yol kusurları	38
Tablo 12. Avrupa ülkelerine ait trafik kaza bilgileri ve bin kişiye düşen otomobil sayısı	53
Tablo 13. Karayolu güvenliği ile ilgili görev sorumlulukları olan kurum/kuruluşlar55	
Tablo 14. Gün ışığı durumuna göre ölümlü ve yaralanmalı trafik kaza, ölü ve yaralı sayısı	57
Tablo 15. Ölümlü yaralanmalı trafik kazasından etkilenen kazazedeler.....	57
Tablo 16. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının oluş şekline göre türleri.....	58
Tablo 17. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının araç sayısına göre türleri.....	58
Tablo 18. Ölümlü yaralanmalı trafik kazalarına neden olan unsurlar (ülke geneli)..	59
Tablo 19. Trafik kazalarına neden olan (ölümlü/yaralanmalı) sürücü kusurları (ülke geneli)	60
Tablo 20. Trafik kaza istatistikleri (2009-2019)	60
Tablo 21. Trafik kazaları ve sonuçlarının türlerine göre dağılımı (Mart 2021).	64
Tablo 22. Trafik kazaları ve sonuçlarının türlerine göre dağılımı (01/02/03-2021) .	64
Tablo 23. Trafik cezalarının dağılımı (Ülke geneli-2021)	64
Tablo 24. Trafik kaza ve sonuçlarının illere göre dağılımı (Son veriler-2021)	65
Tablo 25. Ülkelerin trafik ölümü, gelir düzeyi, nüfus ve araç sayısına göre dağılımı	67
Tablo 26. Ekonomi ile trafik kazaları arasındaki ilişki	68
Tablo 27. Piyasa dışı toplumsal maliyetler	71
Tablo 28. AB'de trafik güvenliği eğitimi	76

Tablo 29. AB trafik güvenliği müfredat kapsamında hedefler	76
Tablo 30. 2019-2020 (Resmi/Özel) örgün eğitim ve öğretim öğrenci sayısı	89
Tablo 31. Türkiye’de trafik güvenliği dersi öğretim programı değerleri	89
Tablo 32. Türkiye’de trafik güvenliği dersi öğrenim programı; ünite, kazanımlar, ders saatleri	89
Tablo 33. İlköğretim 4.ve 5.’nci sınıf öğrencilerinin trafik güvenliği dersi ünite ve konu dağılımı	90
Tablo 34. Türkiye’de ulaştırma eğitimi veren üniversiteler	94
Tablo 35. Diğer ülkelerde trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde polisin rolü.....	98
Tablo 36. MTSK yönetmeliğinde değişiklik yapan yönetmelikler	116
Tablo 37. MTSKES dersler, soru sayısı ve süreleri	122
Tablo 38. İlk kez sürücü belgesi alacak adaylar için teorik ve direksiyon ders saati ve ders programları, B sınıfı sürücü sertifikası örneği.....	128
Tablo 39. Görüşülen katılımcıların cinsiyetlerine göre genel dağılımı.....	139
Tablo 40. Görüşülen katılımcıların yaşlarına göre genel dağılımı	139
Tablo 41. Birinci grup (SE) katılımcılarının demografik ve sosyokültürel özelliklerine göre dağılımı (Eğitmenler).....	140
Tablo 42. İkinci grup (K/KT/KM) katılımcıların demografik ve sosyokültürel özelliklerine göre dağılımı (Kurucu, Kurum Müdürü, İşletmeci).....	141
Tablo 43. Üçüncü grup (SA) katılımcıların demografik ve sosyokültürel özelliklerine göre dağılımı (Sürücü Adayı)	142

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Kurtuluş Savaşı / 17 Ağustos depremi ile trafik kazaları karşılaştırması.....	20
Şekil 2. Dünyada ilk on sırada yer alan ölüm nedenleri	21
Şekil 3. Anonymous (2007)' ye göre, yeşil yolların alternatif ulaşım olarak	40
Şekil 4. Gelir durumuna göre ülkelerde trafik kazalarında meydana gelen ölüm oranlarındaki değişim.....	45
Şekil 5. Gelir durumuna göre ülkelerde nüfus, trafik kazalarında ölüm ve kayıtlı motorlu taşıt sayıları.....	46
Şekil 6. 2017 Yılı bölge birimleri sınıflamasına göre trafik kazası	56
Şekil 7. 2018 Yılı bölge birimleri sınıflamasına göre trafik kazası	56
Şekil 8. Trafik kazalarında ölü ve yaralı sayısı (2015-2019).....	61
Şekil 9. Bin taşıt başına düşen ölümlü/yaralanmalı kaza sayısında ilk beş il (TÜİK-2019)	62
Şekil 10. Ölümlü-yaralanmalı kazaya karışan taşıtların sayısı (TÜİK-2019).....	63
Şekil 11. Kazaların ekonomik maliyetleri	67
Şekil 12. Yaş grubuna göre genç nüfus oranı, 2020	90
Şekil 13. 2019-2020 Eğitim ve öğretim yılı yükseköğrenim istatistikleri.....	95

EKLER LİSTESİ

- EK-A** Etik Kurul Onay Formu
- EK-B** I. Grup Araştırma Mülakat Formu
- EK-C** II. Grup Araştırma Mülakat Formu
- EK-D** III. Grup araştırma mülakat formu
- EK-E** Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formu / Ek-3 Ön Yüz
- EK-F** Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formu / Ek-3 Arka Yüz
- EK-G** Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formu / Ek-4 Ön Yüz
- EK-H** Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Değerlendirme Formu / Ek-4 Arka Yüz



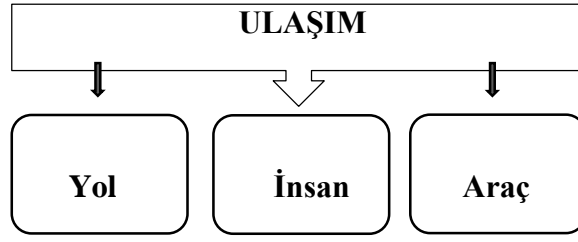
GİRİŞ

Türk Dil Kurumu'nun (2021) tanımına göre *ulaşım*, bir yerden bir yere gitme eylemidir (TDK,2021:977). İnsanoğlu bio-psiko-sosyo özelliği ile sürekli hareketlilik içeren dinamik bir canlıdır. Kaplan'a (1993) göre ulaşım, farklı arazi kullanımlarının birbiriyle ilişkilerini kuran bağlayıcı; ulaştırma ise söz konusu bağlayıcının niteliksel ve niceliksel durumudur. İnsanoğlu en ilkel zamanlarından itibaren hayvanlar aracılığıyla veya yaya olarak bölgeler arası hareket ederek ulaşım sağlamışlar, önceleri gıda temini amaçlı buldukları yerleri kısa süreliğine terk etmişler ve/veya ticaret yapabilmek için farklı mekânlara göçmüşlerdir. Özellikle konar, göçer toplumların mekân değiştirme alışkanlıkları yüksek olduğu için ulaşım yaşamın önemli bir parçası olmuştur.

İnsanlık tarihi kadar eski olan ulaşım günümüz modern toplumlarının da en temel gereksinimidir, hatta yaşam amacına dönüşmüş, yaşam tarzı olmuştur. Süratle gelişen teknoloji, kalabalıklaştıkça karmaşıklaşan toplum hayatı, modern insanın sosyal, kültürel ve ekonomik ihtiyaçlarını çeşitlendirerek tüketim tercihlerinin de belirleyicisi olmuştur. Tekerleğin icadından itibaren bir yerden bir yere gitmek amacıyla kullanılan ulaşım araçları, günümüzde insanların daha kolay ve rahat bir hayat yaşama arzusunu ifade etmektedir. Birçok sürücü ve ailesi, arabayı, taşıtı saygınlık, ekonomik üstünlük ve gösteriş aracı olarak görür. Bu nedenle de arabasını kendi kişiliği ile bütünleştirip, kişiliğinin bir parçası, uzantısı olarak kabul edebilir. Araç sürücünün kişisel alanı, evi, toprağı gibi değerlendirilebilir. Arabasını süsleyen, resimler, tablolar asan, türlü renkli farklar, havalı kornalar taktıran, arabanın arkasına önüne türlü yazılar yazdıran sürücü, kendi kişiliğini arabasına, taşıtına yansıtıyor, onunla bütünleştiriyor demektir. Bu nedenle arabasını hızlı sürdüğünde, kurallar dinlemediğinde, bir yandan da kendi bağımsızlığını ve özgürlüğünü kanıtlamış olmaktadır. Arabası hakkında kötü söz edildiğinde, kendisi aşağılanmış, hakarete uğramış gibi tepki gösterir; arabanın başarısını kendi başarısı olarak benimser (Köknel, 1993).

Bu çerçevede ulaşım; sosyal, kültürel ve ekonomik sebeplere bağlı olarak hareketlilik içeren, sürekli gelişen ve dönüşen bir olgu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Ulaşım sistemi üç temel unsurdan oluşmaktadır. Bunlar;



Yolların yapılmasıyla birlikte ulaşım sektörü gelişim göstermiştir. İnsanoğlu dağınık yerleşimden uzaklaşarak kentlere yerleştikçe, gelişen yollarla birlikte araç üretiminin de artması trafik olgusu ve trafik bilinci kavramlarını oluşturmuştur.

İlk şoför ehliyetnamesinin çıkarılması, 1908 yılında Rhode Island’da, 1910 senesinde Detroit’te ilk kez trafik memurlarının görev yapması, 1911’de Wayne’da ilk kez trafik tatbikatlarının yapılması dünyada trafik adına adımların atıldığı bir dönemi başlatmıştır. İnsanoğlu 20. yüzyılla birlikte özellikle ticari faaliyetler ekseninde trafiği bir yerden bir yere gitmenin ötesinde algılamaya başlamışlardır. 1920’li yıllarda dünyada trafiğe yönelik kongreler başlamış, 1922 senesinde Avrupa’daki üniversitelerde trafik konusuna derslerde yer verilmiştir. Trafikğin ne denli önemli olduğu her geçen gün kabul edilmiş, böylece bu olgu insan yaşamına yolların geliştirilmesinden başlayarak dâhil olmuş ve bugünlere gelinmiştir (Durna, 2011).

Trafik hayatı kolaylaştırma adına ortaya üretilmiş bir disiplin alanıdır. Trafikği düzenleyen temel kanunlar, insan, hayvan ve yüklerle beraber yürütülecek ulaşım olgusunu; *yaya-sürücü* ve *yolcu* olarak ele almakta ve bu üç unsurun başta hayati güvencesini sağlamak, ardından da doğru ulaşım sağlamak adına oluşturulmuştur. Trafik yalnızca bir yerden bir yere gitmek üzerine kurulu işleyişi olan bir sistematik değildir. Trafik, yoldaki insanın ulaşım sağlarken ötekinin yaşamındaki etkin gücünün ortaya çıktığı; hukuk, ekonomi, hatta eşyalara verilen zararlarla birlikte kamuyu ilgilendiren her türlü disiplini de içine alan bir alandır. Bu nedenle de her bireyin bir trafik disiplin eğitimi alması şarttır. Birey doğuştan trafiğe yönelik bir bilişle doğmadığı için yaşadığı toplumda trafiği doğru şekilde kullanması trafik eğitimine, disiplinine ve etiğine hâkim olmasıyla mümkündür (Çiğiltepe, 1998).

Türkiye ve dünyada verilen trafik eğitimi trafiğe yönelik ortak bir dil oluşturma, trafik olgusu hakkında insanları birleştirici bir eğitim alanı oluşturma

adına verilmektedir. İlköğretimden yükseköğretime kadar örgün eğitimde verilen trafik eğitimi trafik kültürü ve bilincine yönelik iken, sürücü kurslarında verilen eğitimde sürücü adaylarını özel olarak yetiştirme ve trafikte doğru davranışlar sergilemesine yönelik verilen bir eğitimidir. Yapılan araştırmalar çerçevesinde dünyada trafik kazalarından dolayı olan ölümlerin neredeyse %80'e yakınında trafik eğitiminde eksiklik olması saptanmıştır. Trafik eğitimi hiç almamış bireylerin yanı sıra trafik eğitimi almış ancak bu eğitimde de yetersiz kalmış, teoriden öte gidemeyen birçok öğrenci (yaya, yolcu kapsamında) ve sürücü bulunmaktadır. Doğru ve amacına uygun bir eğitimle birlikte trafikte olası kazaların önüne geçileceği düşünülmektedir (Evans, 1991).

Çalışmamız kapsamında anahtar kavramlardan biri trafik eğitim faaliyetleri iken bir diğeri ise trafik kazalarıdır. *Trafik kazası*, trafik kurallarının ihlal edilmesinden trafiğin unsuru olan kişilerin yanlış ve bilinçsiz davranışlarına kadar birçok faktör sebebiyle oluşan kazalardır. Trafik kazalarından kaynaklı ölümler neredeyse toplumsal afetler; deprem, sel vb. türden afetlerde ölen vatandaşların sayısını aşmıştır. Ölüm dışında bu kazalarda sıklıkla yaralanma ve maddi kayıplar yaşanmaktadır. Bu nedenle kayıplar sadece ölümle değil, ekonomik sonuçlarla da üzücü senaryolar ortaya çıkarmaktadır (Çiğiltepe, 1998).

Trafik kazaları günümüzde yalnızca oluşturduğu maddi kayıplarla anılan bir kavram iken, kavramın sosyal ve psikolojik yönleri sıkça göz ardı edilmekte, trafik kazalarının topluma verdiği sosyal etkinin üzerinde yeterince durulmamaktadır. Dünya Sağlık Örgütü 2018 verilerine göre, dünyadaki ölüm nedenleri sıralamasında trafik kazaları ilk on içerisinde yer almaktadır. %2,5 oranında ölüm nedeni oluşturan bu kazalar toplum sağlığını ciddi şekilde etkilemektedir. Yine Dünya Sağlık Örgütü'nün (WHO) yayınladığı verilere göre bu kazalardan en fazla etkilenen kıta Afrika kıtasıyken (100 bin nüfus başına 26,6 oranında ölüm), en az etkilenen kıta ise Avrupa (100 bin nüfus başına 9,3 oranında ölüm) kıtası olmuştur. Bu oranlar dünya genelinde bakıldığında oldukça yüksek veriler ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla kazalar hem maddi hem de manevi anlamda ciddi kayıplara neden olmaktadır (Akdağ, 2019).

Trafik kazalarının sosyal, ekonomik, kültürel (kültür varlıklarının yok olması vb.), psikolojik sonuçları göz önüne alındığında bu kazalara engel olmanın temel yolu eğitimden geçmektedir. Bu eğitim okullarda ve sürücü kurslarında verilen

eğitimin yanında ailelerin kazandıracadığı bilinçle çocuklara, gençlere ve devletin kazandıracadığı bilinçle vatandaşlara aşılanmaktadır. Unutulmamalıdır ki trafik kazalarında her birey zarar görmeye adaydır. Bu nedenle kazaların olumsuz sonuçları göz önüne alınmalı, her birey doğru eğitimle trafiğe çıkmalıdır (Evans, 1991).

Araştırmanın birinci bölümünde, kavramsal çerçeve başlığı altında trafik kavramı, trafik kazası, trafik suçları, trafik kazaları ile ilgili güncel veriler ve trafik kazalarının sonuçları alt başlıklara ayrılarak ele alınmış ve değerlendirilmiştir. Araştırmanın ikinci bölümünde, Türkiye’de eğitim kavramı, trafik yönetiminde sorumlu ve yetkili kuruluşlar, trafik eğitimi süreci, sürücü kursları ve eğitim programları, sınav sistemi ve uygulama esasları, motorlu taşıt sürücü eğitimi ve öğretim programları, motorlu taşıt sürücü kursları eğitmenleri ve trafik eğitimlerindeki rol ve görevleri sistem bütünü içinde ele alınmış ve analiz edilmiştir. Araştırmanın üçüncü bölümünde, araştırmanın yöntem ve teknikleri başlığı altında; araştırmanın konusu, problemi, amacı ve önemi, kapsamı ve sınırlılıkları, evreni ve örnekleme, verilerin toplanması ve analizi kısaca araştırma süreci hakkında bilgi verilmiştir. Araştırmanın dördüncü bölümünde ise alan araştırmasından elde edilen veriler ele alınmış ve analiz edilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ARAŞTIRMANIN YÖNTEM VE TEKNİKLERİ

Bu bölümde araştırmanın problemi, amacı, çalışmanın evreni, elde edilen verilerin toplanma şekli ve bu verilerin nasıl analiz edildiğine değinilmiştir.

Nitel yaklaşım; toplumsal gerçeklik ile kültürel bir anlam inşa ederek ilerleme kaydeder. Nitel bir çalışma yürütme sürecinde olaylara odaklanma, hakikilik kilit değerde öneme sahiptir. Açıkça görünür değerleri olan nitel çalışmalarda kuram ve veriler birbirine eklemlenmiştir. Sınırlı sayıda durum, olay ve öznenin söz konusu olduğu bu yaklaşımda doğru materyallerin kullanılması ve yorumlanması son derece önemlidir. Nitel araştırmacılar, profesyonel ya da kişisel ilgi duydukları alanı ya da çalışma konusu seçerken bilimin temel ilkelerini benimseyerek çalışmalarına başlar. Bilimsel araştırmanın gerçeğe dayalı bilgi üretmek için sistematik bir yöntem olduğu düşünüldüğünde, bilimsel bir araştırma yapabilmek için araştırmacının mantıklı düşünmesi, kurallara uyması ve bu süreçleri tekrarlaması gerekir. Bilimsel bir araştırma toplumsal dünya ile ilgili sorular hakkında etraflıca düşünmeyi ve bilime dayalı yeni bir bilgi üretmek için belli bazı kuralları takip etmeyi gerektirir (Neuman, 2010).

Bu çalışmada, sektör tecrübelerinden de istifade edilerek nitel araştırma yöntemlerinden derinlemesine mülakat tekniği kullanılmıştır. Çalışmada elde edilen veriler katılımcıların doğal ortamında gerçekleşmiştir. Katılımcıların araştırmaya konu motorlu taşıt sürücü kurslarında verilen eğitime yönelik bakış açıları ve yorumları, olay ve olguların mevcut durumunu ortaya koyarken, problem tanımına bütüncül bir yaklaşımı mümkün kılmıştır.

1.1. Araştırmanın Konusu

Trafik kendi tanımının içinde her biri ayrı önem taşıyan birçok dinamiğe sahip bir olgudur. Trafik sisteminin oluştuğu yapılardan herhangi birinde ortaya çıkacak bir aksaklık tüm dengeleri alt üst ederek istenmeyen sonuçlara neden olmaktadır. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de yaşanan kazalar, günümüz dünyasında yaşanan bireysel ve toplumsal sorunların en önemlilerinden biri haline gelmiştir.

Toplumu bir sistem olarak gören Parsons'a göre, parçaların birbirine bağlı olduğu birçok sistem veya eylem sistemi vardır. Bir sistemin bir sınırı vardır ve

böylece sistemi oluşturan ortamın bir içi ve bir dışı bulunmaktadır. Sistem örnekleri sosyal, kültürel ve kişilik sistemleridir (Wallace&Wolf, 2004). Sistemleri birbirine bağlayan parçaları, düzeni veya dengesi bulunmaktadır ve parçaların bütünle sınırlarını ve ilişkilerini koruma eğilimi vardır. *Sistem*; bir bütün olarak toplum, toplum içindeki yapılar veya kurumlar ve/veya toplumun bir parçasını oluşturan daha küçük alt sistemlerden oluşabilir. Bunlar; sosyal eylemi içermeleri anlamında eylem sistemleridir ve her sistemin, hayatta kalması ve devam etmesi için gerekli olan belirli ihtiyaçları veya koşulları vardır. Sistemlerin ve bu sistemlerin üyelerinin ihtiyaç ve istekleri sonucunda oluşabilecek amaçları da bulunmaktadır. Parsons'a göre toplumsal sistemin yapı taşlarını temsil eden değerlerden herhangi birinin ahengi bozması halinde ortaya patolojik sorunlar çıkarabilir. Bu nedenle, ortaya çıkan tüm olumsuzlukların işlevsel hale gelmesi oldukça önemlidir (Parsons, 1951).

Son yıllarda gelişmiş ülkelerde harcanan çabaların sonucunda trafik kaza sayılarında bir düşüş göze çarpsa da, kazaların gelişmekte olan ülkelerde hala en önemli halk sağlığı sorunları arasında yer aldığı görülmektedir. “Gelişmekte olan ülkelerde trafik kaza sayısı ve trafik kazalarından olan yaralanma ve ölümler her geçen gün artmaktadır (Geneva, 2004-08).

Güvenli bir trafik sistemi dolayısıyla sağlıklı bir toplum için bilinçli, güvenilir sürücülerin yetiştirilmesi ve gerekli koşulların sağlanarak toplumu oluşturan bireylere konusunda yeterli eğitimin verilmesi gerekmektedir. Sürücülük bir ihtiyacın karşılanması olduğu kadar; bir zevk, bir sanat, bir kabiliyet, bir risk, bir tehlike olduğu anlamını da taşır. Sürücü kavramını, bu çerçevede anlaşılacak şekilde anlatacak yeni bir metoda, müfredata ihtiyaca vardır. Sürücü olmak isteyenleri yetiştiren motorlu taşıt sürücü kursları tarafından verilen eğitimlere farklı ve yenilikçi modeller uygulanabilmesi, öncelikle mevcut eğitim sisteminin yeniden değerlendirilmesi ile mümkündür.

Trafik olgusu ve buna bağlı olarak trafik kazaları toplumsal hayatın bir parçasıdır. Bireylerin sürücü belgesi sahibi olabilmesi sürücü kurslarının eğitiminin geçmeyi gerekli kılmaktadır. Dolayısıyla sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında bir ilişki olduğu bir gerçektir. Bu nedenle sürücü kurslarının vermiş olduğu sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında nasıl bir ilişki olduğu bu çalışmanın konusu olarak seçilmiştir.

1.2. Araştırmanın Problemi

Türkiye’de trafik eğitim faaliyetleri ve eğitim politikaları sektör çalışanları ve diğer paydaşları tarafından ne şekilde algılanmakta ve uygulanmaktadır? sorusuna ilişkin bir çalışma amaçlanmıştır.

Araştırma kapsamında ele alınan; eğitim kadroları, yöneticiler ve sürücü adaylarına yönelik geliştirilen araştırma soruları şu şekildedir;

- Türkiye’de motorlu taşıt sürücü kurslarında verilen sürüş eğitiminin trafik kazaları üzerinde etkisi var mıdır?
- Türkiye’de sürücü kursu açma kriterleri nelerdir? Kurucuların eğitim düzeyleri gerekli ve yeterli midir?
- Sürücü kursları kurucu ve temsilcilerinin sürücü adaylarına verilen eğitime katkıları, verdikleri önem nedir? Gerekli ve yeterli eğitim verilmekte midir?
- Türkiye’de motorlu taşıt sürücü kurslarından alınan sürücü belgelerinin güvenilirliği nedir, denetim mekanizması var mıdır?
- Türkiye’de trafik kazalarının önlenmesine yönelik sürücü adayı yetiştiren eğitim kurumlarını denetleme faaliyetleri nelerdir ve ne seviyededir?
- Eğitim uygulama programları ile müfredat arasındaki ilişki ne düzeydedir? Müfredat yeterli midir?
- Eğitici kadrolar mesleki yeterlilik kapsamında hangi tür eğitim almaktadır?
- Eğiticilerin mesleki yeterlilik eğitimlerine katılım oranı nedir, yeterli midir?
- Eğiticilerin çalışma koşullarının verdikleri eğitime olumlu/olumsuz etkileri var mıdır, nelerdir?
- Sürücü adaylarının sürüş eğitimi algıları ve tercih ettikleri öğrenim metotları nelerdir?
- Sürücü adaylarının eğitim kapsamında, teorik ve uygulama eğitimlerine katılma/katılmama nedenleri nelerdir?

Araştırmanın Temel Problemi ve Alt Problemleri

- Trafik kazalarının genel olarak nedenleri nelerdir?
- Trafik kazalarını önlemeye yönelik yapılan bilimsel çalışmalar nelerdir ve hangi yöntemler kullanılmaktadır?
- Türkiye’de trafikten sorumlu kurumlar hangileridir, faaliyetleri nelerdir?
- Sürücü kurslarında eğitim veren usta öğreticilerin eğitim derecesi (formel-enformel) nedir? Yeterli midir?

- Türkiye’de sürücü eğitim sınavlarının devletten özele aktarılması trafik kazalarının oluşumuna engel olacak yaptırımlara sahip olabilir mi?
- Ülkemizde trafik sorunlarını çözmeye toplumumuzu bilinçlendirme amaçlı trafik konulu çalışmalar yapılmakta mıdır?

1.3. Araştırmanın Amacı ve Önemi

Bu araştırmanın en temel amacı, sürücü eğitimi veren eğitici kadroların ve kurumların yapılarını sınırlı bir sürücü kursları örneklemini üzerinde incelemek ve eğitim sisteminin yeterlilik ve güvenilirlik düzeylerini saptamaktır. Bu yolla kritik öneme sahip sürücü becerileri ve davranışları ile sürücü kurslarında verilen eğitim ve eğiticinin çalışma koşulları arasındaki nedensellik bağı da incelenmek sureti ile trafik kazaları arasındaki ilişkinin irdelenmesi amaçlanmaktadır.

1.4. Araştırmanın Kapsamı ve Sınırlılıkları

Çalışmanın nitel veri toplama tekniği kapsamında, İstanbul il sınırları dâhilinde motorlu taşıtlar sürücü kurslarıyla ilgili bilinen uygulayıcı ve yararlanıcılarıyla görüşülmüştür. Araştırmanın sınırlılıklarında tüm dünyayı etkisi altına alan pandemi nedeni ile birçok ciddi sıkıntı yaşanmıştır. Başlangıçta yüz yüze gerçekleştirilen çalışmaya pandemi nedeniyle zorunlu olarak ara verilmiş, çalışmanın devamı teknoloji aracılığıyla mülakatların gerçekleştirilmesiyle tamamlanmıştır. Ancak; özellikle motorlu taşıt sürücü kurslarının bütünü temsil kabiliyeti ve statüsünde bulunan, sektörün dinamiklerinde etkili, kilit role sahip sivil toplum örgütlerinde faaliyet gösteren, aynı zamanda kurum temsilciliği ve sahipliği bulunan katılımcılarla gerçekleştirilen mülakatlar yaşanan problemleri bir nebze bertaraf etmiştir.

Araştırmanın analizlerine yönelik veriler mülakatta yer alan sorulara katılımcıların verdikleri yanıtlar ile sınırlıdır.

1.5. Araştırmanın Evren ve Örneklemi

Bu çalışmada amaca yönelik nitel araştırma yöntemi benimsemiştir. Araştırmanın evreni; Türkiye genelinde sürücü adaylarını yetiştirmek üzere yetkilendirilmiş *Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursları* kapsamında şubeleşme özelliği taşıyan eğitim kurumları (zincir kurum) ayrıca franchising ve butik sürücü eğitim kurumlarında (tek merkezli) görev alan *eğitmenler* (birinci grup), *kurum sahipleri ve temsilcileri* (ikinci grup) ve MTSK’lardan eğitim hizmeti alan *sürücü adayları* (üçüncü grup) olarak 3 aşamalı gerçekleştirilmiştir.

Çalışmanın evreni göz önüne alınarak, alanı temsil edecek örneklem “kartopu örneklem” tekniği kullanılarak belirlenmiştir. Üç grup olarak belirlenmiş örnekleme uygulanmak üzere her grubun özellikleri dikkate alınarak yarı yapılandırılmış 15 sorudan oluşan soru formları hazırlanmıştır. Her gruptan 10 kişi olmak üzere toplam 30 kişi ile görüşme yapılmıştır. Araştırmanın nitel verilere dayanması ve harcanan zaman göz önünde bulundurularak ulaşılan sayı yeterli bulunmuş ve elde edilen veriler analiz edilmiştir.

1.6. Verilerin Toplanması ve Analizi

Araştırmanın teorik bölümü literatür taramaları yapılarak tamamlanmıştır.

İstanbul ilinde bir alan uygulaması nitel bir araştırma olarak yapılan bu çalışma 03.04.2021/23.04.2021 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir. Çalışmanın başlangıç aşamasında yüz yüze yapılan mülakatlar, pandemi kısıtları nedeni ile yarı yarıya oranla TK şeklinde gerçekleşmiştir. Yapılan mülakatlar ortalama 30 dakika ile 65 dakika arasında sürmüş, tüm bu görüşmelerden sonra görüşülen kişiler, görüşme sırasında yaşanan durumlar, araştırmacının düşünce ve duyguları da bilgisayar ortamına kaydedilerek, çözümlene ve içeriğine müdahale edilmeksizin orijinal şekliyle yorumlanmıştır.

Derinlemesine gerçekleştirilen mülakatların tamamında katılımcıların izni ile ses kayıt cihazı kullanılmıştır. Yapılan görüşmeler daha sonra bilgisayar ortamına aktarılmıştır. Katılımcıların tamamına yakını isim ve iletişim bilgilerini vermekte beis görmemiştir; ancak, bilimsel etik gereği çalışmada sadece tanımlanan kodlar kullanılmıştır. Mülakata katılan birinci grup olan öğretmenler en az 1 yıldır bir sürücü kursunda aktif görev almaktadır. İkinci grupta yer alan sürücü kursu temsilcileri ise yönetici konumlarını en az 1 yıldır temsil etmektedirler. Son olarak 3 üncü grupta yer alan sürücü adayları da en az 1 aydır bir eğitim kurumundan eğitim hizmeti almaktadır. Buna göre mülakata katılan katılımcılar;

1.Grup Öğretmenler (SE), 2.Grup Kurucu/Kurucu Temsilcisi ve Kurum Müdürü genel olarak (KT), 3.Grup Sürücü Adayları (SA) olarak tanımlanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Trafik Kavramı

Trafik sosyal bir olgudur. Her ne kadar ulaşımaya ait bir kavram olarak ele alınsa ve daha çok gündelik yaşamda sorun olma yönüyle dile yerleşerek kullanılıyor olsa da; trafik, esasında toplumu birçok yönden etkileyen ve aynı şekilde toplumsal yapıdan da etkilenen bir meseledir. Bugün, gündelik yaşamda trafik denildiğinde akla ilk olarak trafik sorunu ve trafik kazaları gelmektedir. Bilhassa büyükşehirlerde yaşamın yaygınlaşması, trafiğe bakış açısının da yaşamın getirdiği yeni düzenle birlikte olumsuz algılanmasına sebebiyet vermiştir. Oysa trafik, sadece bir kentin, hatta bir ülke insanının psikolojik yapısını dahi ortaya çıkarabilecek çok yönlü bir kavramdır.

Günümüzde trafiğe bağlı problemler yaşanmasının, hatta bu problemlerin başında da trafik kazalarının gelmesinin en önemli nedeni insanların trafik algısından kaynaklıdır. Bir diğer ifadeyle, trafik içinde bulunduğu toplumun tezahürüdür. Trafik halk dilinde araçların belli bir düzende ilerlemesi, özellikle de trafik sıkışıklığı terimi kaynaklı olarak sorun şekliyle algılanmaktadır. Oysa trafiğin bir sorun olmasının ötesinde bir felsefesi olduğu belirtilmelidir. Trafik felsefesinin temelinde canlı yaşamının değerli olması bulunur.

Tüm canlılar yaratılışı gereği biriciktir ve yaşam halkasının içinde varlığını sürdürmeye çabalar. Her sene gerek Türkiye gerekse tüm dünyadan elde edilen istatistiki veriler, trafikte binlerce canlının yaşamını kaybettiğini göstermektedir. Bu oranlara bakıldığında, doğru trafik eğitimi ve algısıyla canlı yaşamına kasteden sorunların da çözülmesini sağlayacaktır.

2.1.1. Trafiğin Tanımı

Fransızca *trafic* kelimesinden dilimize geçen *trafik*, ulaşım yollarının yayalar ve her türlü taşıt tarafından kullanılması, *gidiş-gelişler* manasına gelmektedir (TDK, 2021:765). İnsanların amaçları neticesinde aldıkları kararlardan hareketle aynı mekân ve zamanı bir arada yaşadığı diğer insanlarla arasındaki ilişki, karşımıza trafik olgusunu getirmektedir.

Trafik kavramı çok farklı şekillerde tanımlanmıştır. Bu tanımlamaların birinde trafiğin insan yaşamını kolaylaştırma adına üretilen araçlarla birlikte insanların yol üzerindeki hareketlerini ifade ettiği belirtilirken, bir başka tanımda ise trafiğin insan odaklı ulaşım yaklaşımı temelinde yer alan bir dinamik olduğundan bahsedilmiştir. Tüm bu tanımlamaların odağında *insan* bulunmaktadır. Trafikte her ne kadar hayvan ve eşya taşımacılığı yapılsa da trafik özünde yolcu, yaya ve sürücü olarak etkin şekilde trafiği yöneten insan ve insanın hareketleriyle oluşmuştur (Çiğiltepe, 1998).

Gelişmiş ülkelerdeki literatür incelendiğinde trafiğin insan odaklı bir yönetim mekanizması olduğu belirtilmektedir. Trafik, sistem ve işleyişiyle insanın kontrolü altındadır. Eğitim süreci insanın bilinçli şekilde yönetilmesi üzerinden ilerlemektedir. Dolayısıyla insanın trafiğe bakış açısı değiştikçe trafik de gelişebilen bir olgu haline almaktadır. Bu nedenle literatürde sıklıkla trafiğin, insan odaklı bir yönetim mekanizması olduğu, bu yönetimde amacın insana trafik bilinci kazandırmak olduğu belirtilmektedir. Hsu'ya göre insan odaklı ulaşım, “kamu için tasarlanan ulaşım sisteminin güzel ve sürdürülebilir bir yaşamın gereği olarak kamu için tasarlanan ulaşım sistemidir” (Hsu, 2007).

“Trafik insan, araç ve yol unsurlarının karşılıklı etkileşim ve uyum içinde buldukları dinamik bir sistemdir” (Payam, 2012).

“Trafik; insan, vasıta ve yoldan meydana gelen bir hareket sisteminin ahengidir ve bir hareketi ifade eder.” (Kerimoğlu, 1967).

Trafikte yaya ve sürücülerin hareketlerini yönlendirmek adına trafik ışıkları ve işaretleri bulunmaktadır. Trafik ışık ve işaretlerine yönelik gereksinim 1900'lü yıllarla birlikte otomobil teknolojisindeki ilerlemelerle ortaya çıkmış, 1908 senesinde Roma'daki uluslararası bir kongrede temeli atılmış, 1909 senesinde bazı Avrupa ülkelerinde kullanılmaya başlanmıştır. Bu ışık ve işaretlerin temel amacı trafiğe yönelik ortak bir iletişim dili kurmak ve insanların bu iletişim diliyle trafikte hareket etmelerini sağlayarak, olası kazaların önüne geçmektir. Trafikteki işaretleme yatay ve dikey işaretleme olarak iki sınıfa ayrılabilir. *Yatay işaretleme*, yol yüzeyine çizilen çizgi, ok, yazı ve sembolleri ifade ederken, *dikey işaretleme* ise (kimi kaynaklarda düşey olarak da geçer) yol çevresinde yer alan işaretlemelerdir. *Düşey işaretlemelerde*; trafik bilgi işaretleri, tehlike uyarı işaretleri, trafik tanzim işaretleri, standart bilgi işaret levhaları, boyutları değişken standart bilgi levhaları, yapım-bakım ve onarım

işaretleri, duraklama ve park etme işaretleri ile panellerden oluşmaktadır. Trafiğe çıkan her birey trafik ışık ve işaretlerine aşina olmalı, bu bilgiler olmadan trafiğe çıkmamalıdır (Evans, 1991).

2.1.2. Trafiğin Gelişimi

İnsanoğlu bundan 4000 sene evvel bir yerden diğer yere ulaşma düşüncesi ve zaman içerisinde yaratıcı düşüncenin ihtiyaçla birleşmesi sonucunda yol ve araçları geliştirmiştir. Trafik kavramının gelişimi 17.-18. yüzyıllardaki sanayi devrimine dayanmaktadır. Sanayi devrimiyle birlikte gelişen teknoloji, yaşama hız kavramını dâhil etmiş, artan üretim ve tüketimle birlikte insanoğlu ekonomik ve sosyal faaliyetlerini daha dinamik hale getirmiştir. Sermayenin gitgide artması bireye hareket özgürlüğü sunduğu için geliştirilen otomobillerle birlikte trafik olgusu da dile ve yaşama yerleşmeye başlamıştır.

1771 yılında bir Fransız mühendis ilk kez 3 tekerlekli hareket eden bir mekanizma geliştirerek adına otomobil diyerek otomobilin kullanıldığı alanla birlikte trafiği dile de kazandırmıştır. İlk otomobilin icadından 128 yıl sonra 1899 yılında Londra’da ilk ölümlü trafik kazası gerçekleşmiş, iki kişinin yaşamını yitirdiği kaza sonucunda bir aracın ve sürücünün yol üzerindeki hareketlerini düzenleyecek kavram olarak trafik olgusu yaşamımıza girmiştir. Bu kazanın ardından geliştirilen yazılı ve sözlü eğitimler trafiği bir disiplin alanı haline getirmiştir (Huguenin&Rumar, 2001).

2.1.3. Trafiğin Unsurları

Trafiğin unsurları kendi içinde çeşitli şekillerde sınıflandırılırlar. Trafik kazalarının nedenleri arasında sayılan *sürücü, yolcu ve yaya* olmak üzere *insan unsuru, taşıt* ya da *araç unsuru* ve *çevre* ya da *yol unsuru* aynı zamanda trafiğinde ana unsurlarını oluşturmaktadır. Bu sınıflandırmada en önemli unsur *insan* unsuru dur. Bu başlık altında kazalara neden olan faktörler ve unsurlara yer verilecektir.

2.1.3.1. İnsan Unsuru

Trafiği en önemli unsur şüphesiz ki *insan* unsurudur. Trafiğin seyrinde bir aktör olarak rol alan insanın bu süreçte nasıl bir psikolojiye sahip olduğunun bilinmesi önemlidir. Psikolojinin uygulamalı bir alt dalı olan *trafik psikolojisi*; trafikteki yaya ve sürücülerin davranış ve tutumlarının altında yatan psikolojik süreçleri anlamaya yönelik önemli bir rehberdir. Trafik bileşenlerinin ele alındığı en önemli unsurların başında sürücü gelmektedir. Trafik güvenliği de güvensizliği de

birey davranışlarının bir sonucudur. Bu sonucu doğru şekilde analiz etmek, trafiği ideal bir çerçevede yürütmeyi sağlayacaktır.

Tutum ve davranış ilişkisi bağlamında sürücü davranışlarını ele alan birçok kuram ortaya atılmıştır. *Beklenti-değer modeli*, *sorun- davranış kuramı*, *sağlık inancı modeli* gibi kuramlar trafikte sürücü davranışlarını insan psikolojisini de göz önüne alarak açıklamaktadır. Bu kuramlar arasında en bilinen ve öne çıkanları ise *mantıksal eylem kuramı* ve *planlanmış davranış kuramı* olmuştur. *Mantıksal eylem kuramı*, davranışa yönelik tutumların, öznel kural ve kontrollerle birleşerek davranışsal niyeti ve ardından da davranışı ortaya çıkardığını savunmaktadır. Bu kuram, sürücünün trafikte meydana gelen tüm davranışlarının kendi zihninde trafik bilgisiyle birlikte bir süzgeçten geçerek uygulandığını savunmaktadır. *Planlanmış davranış kuramı* ise davranışın niyete bağlı olarak ortaya çıktığını savunur ve sürücü davranışlarını da bu doğrultuda niyete bağlı olarak gelişen planlanmış eylemler olarak görür. Bu kuram göz önüne alındığında hiçbir sürücünün planlamadan kaza yapmasının mümkün olmadığı aşikârdır. Sürücü trafikte (a) noktasından (b) noktasına gitmeyi amaçlamakta, bu amaç için çaba sarf ederken de olası olumsuzlukları niyet etmeden hareket etmektedir. (Fishbein&Ajzen, 1975-Ajzen&Fishbein, 1977).

Keskinen vd. (2011) ise bu kuramların tek bir tanesinin sürücü davranışlarını açıklamaya yetmeyeceğini savunurlar ve öncelikle normal sürücü ile başarılı sürücü tanımlamalarının doğru şekilde yapılması gerektiğini, ardından bu tanımlamalardan yola çıkarak her iki sürücü modelinin de anlaşılması yolunda farklı modellerin göz önüne alınması gerektiğine inanırlar (Keskinen, vd. 2011).

Trafik psikolojisi, sürücüyü anlarken onun başlangıçta bir insan, ardından bir sürücü olduğunu göz önüne alır ve sürücünün eylemlerini insani yönleriyle değerlendirerek trafikteki haliyle birleştirip anlama yoluna gider. Bunun temel amacı ideal bir trafik ortamı ve bilgisi yaratmak adına, trafiğin öznesi sayılan sürücüdün yola çıkmaktır. Hatakka (2002), bir trafik unsuru olarak sürücünün yaşam amacı, araç kullanma amacı (sürücü olma amacı), trafik ortamına uyuma ve araçla uyum sağlama amacı doğrultusunda kimliğinin tanımlanabileceğini savunmuştur (Keskinen vd. 2011).

Sürücülük bir kazanımdır. Kişinin sahip olduğu bilgi ve edimsel becerileri, tutum ve davranışlarının yönünü belirlemektedir. Bu bağlamda sürücü kimliğinin

tanımlanmasında Şu iki sorunun yanıtlanması gerekir. *Sürücü*; kişinin, trafikte sürücü sıfatını aldığı yani ehliyetini aldığı anda edindiği kimlik midir?, yoksa sürme fiiline başladığı anda mı bu kimliği kazanır? Bu sorulara verilecek doğru yanıtlar güvenli sürücünün tanımını kavramamız ve sürücülük eğitimlerinin önemini anlamamızda bizlere yardımcı olacaktır. Günlük hayatta sıkça kullanılan sürücü kimdir? Biz kime sürücü demekteyiz?

TDK (2021)' na göre *Sürücü*; isim olarak çoban, güdücü ya da sürü yetiştiren kimse veya karada kullanılan motorlu araçları sürüp yöneten kimse anlamına gelir. İzgü' nün “*hangi dolmuşu binersen bin, uzat parayı sürücüye, sürücü hemen elinin tersiyle iter.*” deyiminin aksine, *şoför*; sürdüğü araçtan para kazanan kişidir. Karayolları Trafik Yönetmeliği'ne göre ise *sürücü*; karayolunda, bir motorlu veya motorsuz aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir (KGM, 2918: m.3).

Trafik güvenliği; insan, insan-makine (*ergonomi*) ilişkisi ve her ikisinin bileşiminden birçok etkileşime bağımlı bir konudur. Bu nedenle sürücü kimliği tanımlaması yapılırken insanın öz varlığının da dikkate alınması önemli bir etmendir.

Trafik kazalarının büyük bir bölümünün insandan kaynaklandığı için *insan unsuru* en önemli faktör olarak tanımlanmalı, üzerinde gerektiği gibi çok yönlü durulmalı ve alınacak önlemlerinde bu anlayış doğrultusunda oluşturulması gereklidir (Özkan ve ark., 2002).

Karayolu güvenliğinin iyileştirilmesinde trafik düzeninin sağlanmasına yönelik faaliyetlerin ne kadar büyük önem arz ettiği tartışma götürmez. “Trafik düzeninin sağlanmasında yasal zemin ve kontrol mekanizması, teknik altyapı ve eğitim gerekmektedir. Bunların birlikte sağlanması hususu önemlidir” (Kerimoğlu, 1967). Bu unsurlardan birinin yokluğu trafikle ilgili sistem bütününe ilişkin aksaklıkların ortaya çıkmasına yol açabilecektir. Bunların içinde, trafik kavramının temeli sayılan motorlu araçlara ilişkin *sürücü ehliyeti* belgesi ise bu sorunu çözümlenmede bir kamusal düzenleme aracı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu düzenleme, trafikte yer alan motorlu araçlara ilişkin bir kullanım yetkisinin belli koşullar altında belirlenen özellikte kimselere verilmesini ifade etmektedir. Söz konusu düzenleme trafikte ahengi sağlamaya yönelik bir eğitimi mekanizmasının geliştirilmesi ve bu sürecin sonunda kişiye yetki verilmesini içermektedir. Ehliyetin kamusal düzeni sağlamanın en önemli nedeni, trafikte oluşabilecek olumsuz sonuçların idari ve

hukuki unsurlarının tespit edilmesi ve çözüme yönelik çalışmalar yaparak kamu yararının sağlanmasıdır (KGM, 2020).

Yasal sürücülüğün olmazsa olmaz koşulu sürülecek aracın türüne göre bir sürücü belgesine yani *ehliyet* e sahip olmaktır. *Kelime anlamı ile ehliyet*; bir işte yetkili olan, bir işi yapan, erbab, işinin eri olma durumu, ustalık, uzluk, layık ve yeterli olmaktır (TDK, 2021). *Günlük hayatta kullanımı ise*; teknik bilgi ve kullanım becerisi gerektiren araçların sürülebilmesi için gerekli olan yasal belgedir. Trafikte düzenin sağlanmasına yönelik oluşturulan belli bir eğitim süreci sonrası alınabilen bu yetki belgesi hemen her ülkede eğitim faaliyeti gösteren kurumlar ve/veya motorlu taşıt merkezlerine bağlı eğitici kadrolar tarafından verilmektedir.

Tablo 1. Hatakka'ya göre sürücü kimliğinin tanımlanması

Yaşam Amacı ve Yeteneklerin Yaşam İçin Kullanılması
▪ Arabanın önemi ve bireysel gelişimde sürücülük
▪ Yeteneklerin otokontrol için kullanılması
Araba Kullanmanın Amacı ve Sürücülük Ortamı
▪ Çevre-sosyal ortam-iş koşulları
Trafik Ortamına Uyum
▪ Diğer sürücüye uyum, trafik kuralları
Araçla Uyum-Manevralar

Kaynak: E.Keskinen vd., (2011).

Tablo 1'e göre Hatakka' nın yaptığı sürücü kimliği tanımlamasında sürücünün yaşam amacı için araç kullanımı, araç kullanma ortamı ve araçla uyumunun önemli olduğu görülmektedir. Bu bağlamda yapılacak bir sürücü tanımlamasında öncelikle sürücü için araç kullanma becerisi ve araç kullanımı sürecinde göstereceği uyum yine sürücü tanımlamasını etkilemektedir.

Trafiğin insan unsuruna bağlı baş aktörü *sürücü*dir. Araç denetimini sağlayan, trafikte araçla birlikte yolcudan sorumlu olan, aynı şekilde yayaya karşı görevleri olan sürücü trafikte doğru davranış sergilemekle yükümlü kişidir. Bu nedenle olası bir kazada da doğrudan sürücüde hata aranmakta, sürücünün çeşitli davranışlarının olaylar üzerindeki etkisinde ağırlığına inanılmaktadır; ancak sürücü davranışlarını da tek başına ele almak ve açıklamak mümkün değildir.

Sümer ve Özkan (2002), sürücü davranışlarını etkileyen durumları kategorilere ayırmışlardır. Sümer ve Özkan'ın yaptıkları sınıflandırmada sürücü davranışlarını etkileyen koşullar kendi içerisinde beş ayrı kategoriye ayrılmıştır.

Bu kategorilendirmede bireysel, toplumsal, sürücülükten ve ortamdan kaynaklanan durumlar göz önüne alınmıştır. Örneğin; B grubunda yer alan koşullar tamamen sürücünün kendisinden ve çevresinden kaynaklı olarak sürücü davranışlarının şekillenmesini ifade etmektedir. Bunlara aile bakışı, macera tutkusu gibi alışkanlıklar örnek gösterilirken, bu alışkanlıklara sahip kişilerin sürücülükleri ile disiplinli ve otokontrole sahip bir ailede yetişen kişilerin sürücülük davranışları farklı yönde gelişebilmektedir (Sümer ve Özkan, 2002).

Tablo 2. Sürücü davranışlarını etkileyen koşullar

A Grubu	B Grubu	C Grubu	D Grubu	E Grubu
Bilgi Eğitim	Enformel / Sosyal Normlar	Zaman baskısı Şimdiki zaman Seyahat nedeni	Ketlenme / Saldırganlık	Geribildirim Ucuz atlatılan tehlike / çatışma
Kamuoyuna Duyurma haber	Gözlenen modeller Arkadaş baskısı	Devinim / gelişme Ekonomik döngü	Trafik sıkışıklığı Psikopatoloji	Diğer sürücüler
Uyaran İhtiyacı Sıkılma Heyecan arama	Aile baskısı Risk kabul etme düzeyi Zaman değeri Alışkanlıklar Pratik miktarı Deneyim Motor sporlarına ilgi / macera tutkusu	Genel sosyal ilgi Sürücülük kültürü Sürücü muhabbeti Medya pop kültürü Ticari reklam Pazarlama	Dikkat / uyanklık Dikkat dağılması / görev çatışması / bölünme / bitkinlik	Beceriler Bilgi işleme İnsan faktörü sınırlılıkları Araç kullanma becerisi

Kaynak: Sümer ve Özkan, (2002).

Trafiğin insan unsuruna bağlı ikinci unsuru *yaya*dır. Yaya, trafiğe araçsız katılan, trafik sürecinde çevre ile ilişkisi bulunan kişiyi ifade etmektedir. Trafikte, özellikle yayaya açık yolda en fazla yer alan unsur yaya olmakla birlikte, sürücünün yaya ile ilişkisi yol kapsamında gerçekleşmektedir. Yaya, yolu doğru kullanarak trafikte kendisine ayrılan alanda hareket edebilmekte, böylelikle araç yoluna dahil olmadan trafikte kendi varlığını sürdürebilmektedir (Çiğiltepe, 1998).

Trafiğin insan unsuruna bağlı üçüncü unsuru ise *yolcu*dur. Bireyler trafikte araç kullanırken yolcu olarak yer aldıklarında etkisiz eleman gibi görünseler de yolculardan kaynaklı birçok nedenle kazalar olabilmektedir. Örneğin; yolcunun emniyet kemeri takmaması veya sürücüyü sürekli seyir halindeyken konuşturması yolcu kaynaklı kaza nedenlerinin başında gelmektedir. *Yolcuların trafikte neden*

olduğu kazalar bilhassa; aracın dışında seyahat etmek, araca habersizce inip binmek, hareket halinde araçtan atlamak, sarkmak vb. şekilde meydana gelmektedir. Trafiğin paydaşlarından yayalar da bahsedilen bu hal ve hareketleri farkında olmadan yapabilmektedir. Bu nedenle, özellikle trafik bilincinin kazandırılmasında yayaların da eğitime tabii tutulması gereklidir.

2.1.3.2. Taşıt Unsuru

Trafiğin ikinci temel unsuru da *taşıttır*. Trafik olgusunun tek bir nedene bağlı olmadığı bilindiğine göre *araç* faktörünün üzerinde durmak yerinde olacaktır. Trafik karmaşasına neden olan ve yol güvenliğine etki eden araç kullanımının riskleri her zaman olabilir. Ancak bu riskler önceden bilinir ve gerekli tedbirler sağlanırsa etkileri en aza indirilebilir. Teknik olarak trafiğe çıkmaya hazır olmayan araçlar ise karayolu trafik güvenliği açısından önemli bir tehdittir. Araçların aydınlatma sistemleri, hareket halindeki bir taşıtın durdurulmasının ana unsuru olan fren sistemleri, araca karayolundaki hareketini ve yola tutunmasını sağlayan trafik kazalarına neden olan sürücü kusurları, lastiklerin durumu, karayolu güvenliği açısından son derece önemlidir. Sayılan bu unsurlar ve diğerlerinin tam ve çalışır durumda bulunması güvenli bir trafik için olmazsa olmaz unsurlardır. Bu nedenle yasal düzenlemelerle araçların teknik bakımlarının yaptırılmadan trafiğe çıkması yasaklanmıştır (Gürsoy, 2004).

2.1.3.3. Çevre Unsuru

Trafiğin üçüncü temel unsuru olarak *çevreden* de bahsedilebilir. Temel unsurlar her ne kadar sürücü-yaya-yolcu çerçevesinde ilerlese de *yol* da trafikte oldukça önemlidir. Tüm dünyada yük ve yaya taşımacılığının yaklaşık %90'ı karayollarından yapılmaktadır. Bu nedenle karayollarının trafiğe elverişli şekilde düzenlenmesi oldukça önemlidir. Kazaların temel nedenlerine bakıldığında yol kaynaklı nedenler; köprü-yol-menfez gibi münferit çökme yaşanması, arızalı-bakımsız ve işaretsiz yolların varlığı, tehlikeli eğim gibi yol kusurlarının varlığından kaynaklıdır (Keskinen, vd. 2011).

2.2. Trafik Kazası Kavramı

2.2.1. Trafik Kazalarının Gelişim Süreci

Trafik kazalarının tarihi geçmişi 1800'lü yıllara dayanmaktadır. Sanayi Devrimi'yle birlikte zenginleşen üst sınıfın otomobil alımına başlaması, artan araç

sahipliğiyle birlikte henüz araç kullanmaya yönelik sistemli eğitimlerin olmaması kişilerin trafikte bilinçsizce araç kullanmalarına ve böylece trafik kazalarının meydana gelmesine sebebiyet vermiştir. İlk trafik kuralları ve işaretler 1800'lerin sonunda oluşmuş, 1868 yılında Londra'da el ile yönetilen trafik sinyalleri ve gece görüşü sağlamak için gaz lambaları kullanılmaya başlanmıştır. 1914 yılında kırmızı ve yeşil sinyaller, 1920'de ise ABD'de sarı ışık kullanılarak trafiğe yönelik ilk işaretler oluşturulmuştur (Adekunle, 2012).

Trafik kazalarının dayanağı olan tarihi olayın temeli; 1769 senesinde Fransız mühendis Fardier ve topçu Yüzbaşı Cugnot tarafından icat edilen buhar gücünden hareketini alan ve *kendi kendine hareket eden* anlamına gelen üç tekerlekli otomobilin üretilmesine dayanmaktadır. Her ne kadar onun öncesinde ulaşımda kullanılan çeşitli ilkel vasıta türleri de örnek olarak sayılabilse de modern anlamda otomobil üretimiyle insanın trafikteki faaliyetleri başlamıştır. 1878 senesinde İngiltere'de motorla çalışan aracın icadı ve 1885 yılında Almanya'da Karl-Benz'in atölyesinde halka satılan ilk otomobilin satılması, daha fazla insanın trafiğe dâhil olmasıyla beraber kazaların da başlamasına sebebiyet vermiştir. Dünyadaki ilk trafik kazası 1896 senesinde Londra'da gerçekleşmiş, yeni ehliyet almış bir sürücü 12 km hızla giderken Bridget Driscoll isimli bir kadına çarparak, kadının ölümüne sebebiyet vermiştir. Bu kazanın ardından sürücü hiçbir ceza almamış, kazanın bilinçsizce işlendiğine kanaat getirilmiştir. Ancak bu kazayla birlikte trafik kazalarının olabileceği ihtimali göz önüne alınarak araç yollarına ilişkin kurallar alınması gerekliliği dünyada gündeme gelmeye başlamıştır (Huguenin & Rumar, 2001).

Dünya nüfusunun hızlı artması ve teknolojik gelişmeler trafik kazalarının görülme sıklığını artırmış, bu kazaları ekonomik ve sosyal yönü olan bir mesele haline getirmiştir. Trafik kazalarının sosyal ve ekonomik zararları, 20.yüzyılın başında trafiğe yönelik önlemler geliştirme fikrini gündeme getirmiştir. 1909 senesinde Paris'te düzenlenen ilk otomobil konferansı olan *International Automotive Conference*'de trafik sinyalizasyonuna ilişkin konular tartışılmış, *bozuk yol*, *dolambaçlı yol*, *demiryolu*, *kavşak*, *yolların kesişimi* gibi dört trafik uyarı işareti onaylanmıştır. Bu konferanstan sonra 1926'da yine Paris'te 50 eyaletin katılımıyla bir konferans düzenlenmiş, ardından 1931 senesinde Cenevre'de düzenlenen konferansta trafik kurallarının hayata geçirilmesi yönünde adım atılmıştır. *Highway*

Traffic Conference adlı bu konferans, trafik kurallarının tekdüze hale getirilmesi adına önemlidir (Abdel-Aty & Radwan, 2000).

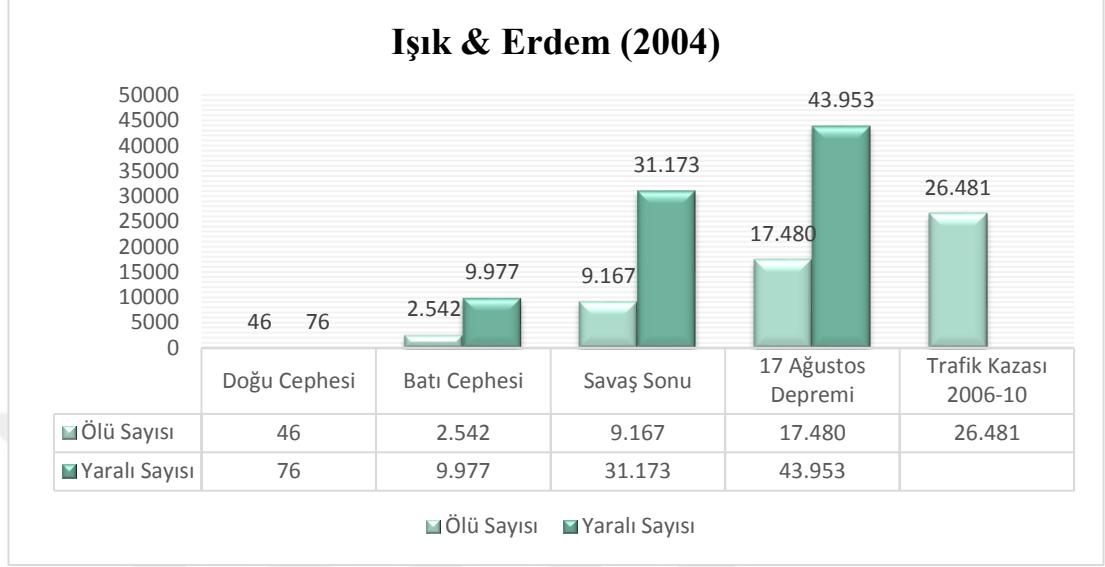
Karayolu trafik kazalarından kaynaklanan sorunların çözülmesi birçok disiplin alanını ilgilendirmektedir. Kazaların önlenmesi adına alanda faaliyet gösteren ilgili çalışmaların etkin koordinasyon sağlaması ve ortak faaliyetler gerçekleştirmesi verimli sonuçların alınmasını sağlayacaktır. Dünyada birçok ülkede yapılan çalışmalar trafik kazalarını ve sonuçlarını minimal düzeyde tutma eğilimi gösterirken ülkemizdeki sorunlar sıklıkla gündeme gelmektedir. TÜİK tarafından her yıl açıklanan kaza verilerine göre ve gerek yazılı basın gerekse görsel basında neredeyse tüm haber kanallarının yayın akışını kapsayan haberlerden de anlaşıldığı üzere ülkemizde trafik sorunları çığ gibi büyümekte, çözüme yönelik yapılan çalışmalar da yetersiz kalmaktadır. Trafik kazaları, “toplumların sağlığına ve gelişmesine yönelik küresel bir tehdittir” (Racioppi, 2004).

Ülkemizde ve tüm dünyada her saniye trafik kazaları yaşanmaktadır. Ulaşımın temel kaynağı olan araçların kullanılması sırasında, aynı anda birden çok aracın ve araç kullanan kişinin (*sürücü*), aynı zamanda yanındaki yolcularla birlikte bir sahada hareketli olması elbette ki trafik kazalarının olabileceği ihtimalini taşımaktadır. Ancak yapılan araştırmalar kaza raporları göstergeleriyle birleştğinde kazaların ihtimalden çok, olağandışı gerçekleşen ve süreklilik kazanan bir durum halini aldığını göstermektedir (Downing etc.1991).

Trafik kazalarının birincil derecedeki önemli sonucu, insan ölümlerinin yaşanmasıyla ilgilidir. Her sene trafikte hem ülkemizde hem de dünyada birçok ölüm yaşanmakta, bu ölüm oranları diğer felaket ve kazalarla karşılaştırıldığında şaşırtıcı senaryolar sunmaktadırlar.

Işık ve Erdem (2004) yaptıkları çalışmada bilhassa Türkiye’den örnekler vermişlerdir. Kurtuluş Savaşı’nda Doğu cephesinde 46 şehit, 76 yaralı; Batı cephesinde Büyük Taarruz’da 2.542 şehit, 9.977 yaralı ortaya çıkmıştır. Savaşın genel sonucu olarak göz önüne alındığında 9.167 şehit, 31.173 yaralı ortaya çıkmıştır. 17 Ağustos 1999 depreminde 17.480 ölü ve 43.953 yaralı ortaya çıktığı görülürken, bu oranlar bir senelik trafik kazası raporları ile karşılaştırılmıştır. 2006-2010 senesi arasında beş yıllık bir süreçte trafik kazasıyla ölen vatandaşlarımızın sayısı 26.481 kişidir. Bu oran verilen savaş ve deprem kayıtlarından da fazladır.

Trafiğin bir teröre dönüştüğünü gösteren bu veriler kazaların ciddi şekilde ele alınması gerektiğini göstermektedir (Işık&Erdem, 2004).

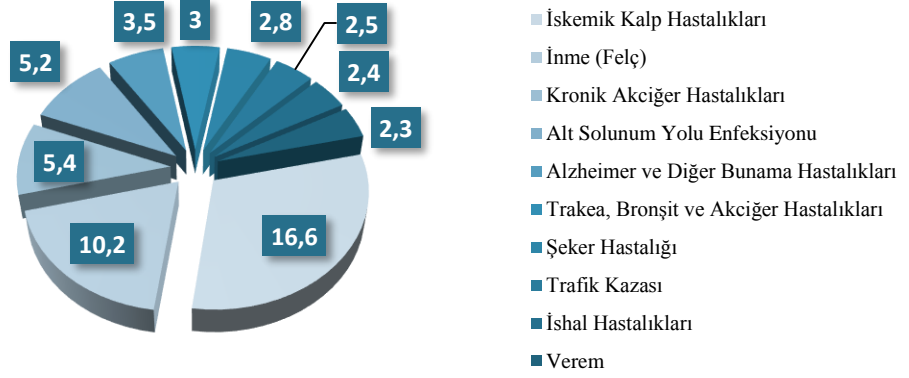


Şekil 1. Kurtuluş Savaşı / 17 Ağustos depremi ile trafik kazaları karşılaştırması

Kaynak: Işık ve Erdem, (2004).

Trafik kazası sonuçları toplumsal ve ekonomik alanlarda önemli bir meseledir. Trafik kazası sadece kazaya maruz kalan kişi veya kişileri değil, sonuçlarıyla tüm ülkeyi ve hatta insanlığı da ilgilendiren bir meseledir. WHO, trafik kazalarının 3-35 yaş arası kişilerde diğer hastalık ve kazalara kıyasla ölüm, ciddi yaralanma ve sakatlanma nedenlerinin başında gelen bir olay olduğunu belirtmiştir. Dünyada ölüm ve nedenlerinin de başına gelen bu kazalar, toplum sağlığını her açıdan olumsuz etkilemektedir (WHO, 1999). Dünya Sağlık Örgütü 2018 yılında yayınlamış olduğu bir raporda dünyadaki ölüm nedenlerini açıklamış ve bu ölüm nedenleri arasında trafik kazaları ciddi bir oran oluşturmuştur.

WHO Verileri



Şekil 2. Dünyada ilk on sırada yer alan ölüm nedenleri

Kaynak: (WHO-2018).

WHO verilerine bakıldığında 2018 senesinde dünyada ölüm oranlarında en yüksek %16,6'lık bir oran ile iskemik kalp hastalıklarına aittir. Ardından sırasıyla inme (%10,2), kronik akciğer hastalıkları (%5,4), alt solunum yolu enfeksiyonu (%5,2), Alzheimer ve bunama (%3,5), trakea, bronşit ve akciğer hastalığı (%3,0), şeker hastalığı (%2,8) gelmektedir. Şeker hastalığından sonra en yüksek oranda gelen ölüm nedeni %2,5 oranında trafik kazasıdır. Trafik kazalarının bu denli önemli hastalık içerisinde ilk on sırada yer alması, ciddi şekilde hayati risk taşıdığını, trafik konusunda toplumda yeterli bilinç, bilgi ve tecrübe olmadığını da bir kanıttır (WHO, 2018; akt. Akdağ, 2019).

2.2.2. Trafik Kazası

Arapça *każā* kelimesinden dilimize geçen *kaza*; istemsiz veya tahmin edilemeyen bir olay karşısında bir kimsenin, objenin veya aracın zarara uğraması durumudur (TDK:655). Kaza kelimesinin *kişide tezahürü ise*; kaçınılmazlık duygusu, kazaların kadere bağlı olduğu, kazanın olduğu yerde hiçbir şeyin yapılamayacağı inancıdır. Bu inançla kişiler vicdan davalarını temize çıkararak sorumluluk ve yükümlülüklerini de belli bir ölçüde hafifletmek istemektedirler.

Kaza, zaman ve mekânın belli olmadığı, hiç beklenmedik bir şekilde ani şekilde gelişen durumlardır. Bu nedenle herhangi bir dikkatsizlik, önlem almama ve çeşitli durumların sonucu olarak kazalar meydana gelebilir. Kazaların en kötü yanı oluşturduğu kayıplardır. Bu kayıplar maddi ve manevi yönlü olabilmektedir. Kazaların ölüm, yaralanma ve maddi kayıplarının yanı sıra sosyal yaşam üzerinde de etkileri büyüktür. Trafik kazalarının *maddi boyutunda*; sağlık harcamalarının

artması, kamu masraflarının artması, trafik sıkışıklık maliyetinin artması vb. ekonomik faktörler söz konusu iken, *manevi boyutunda*; iş, aile ve arkadaşlardan kurulu sosyal yaşamın sekteye uğraması, uykusuzluk, hafıza kaybı, alkol-sigara-uyuşturucu kullanımının artması, baş ağrısı, sinirlilik gibi sağlık sorunlarının ortaya çıkması, ayrıca; korku, kaygı, heyecan, endişe, sürekli ölüm korkusu vb. trajik duygular durum bozukluklarından bahsedilebilir. Sayılan tüm bu unsur ve olumsuzluklar dikkate alındığında kazaların ne derece ciddi sonuçlar doğuracağı ortadadır. Bunların dışında manevi bedelden de söz edilebilir. *Manevi bedel*; hayattan zevk almamayı, çekilen acıyı, sakatlık durumunda insanın kayboluşunu kapsamaktadır (EGM: 2020).

Tablo 3. Kazaların maddi-manevi ve idari maliyet unsurları

Kazaya Uğrayan Kişi ile İlgili Maliyetler	Maddi Hasar	İdari Maliyetler
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tıbbi masraflar ▪ Cenaze masrafları ▪ İşgücü, çıktı kaybı ▪ Acı, keder, çile 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Araç tamiri masrafı ▪ Ekonomik çıktı kaybı ▪ Çekici maliyetleri 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sigorta maliyeti ▪ Yasal maliyetler ▪ Polis soruşturma maliyeti

Kaynak: 7.Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi sunulun bildiriler kitabı, (2017).

2918 sayılı KTK (1995)' unda *trafik kazası*; karayolları üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve maddi zararlar sonuçlanan olay olarak tanımlanmıştır. İtalyanca *traffico*, Fransızca *trafic*, İngilizce *traffic* olarak ifade edilen *trafik* en basit ifadeyle; *yaya, hayvan ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir*. Ulaşım hizmetlerinin ana terimi olan trafik, günümüzde sıklıkla olumsuz şekilde algılanmaktadır. Bu algılanma biçimi bilhassa kalabalık ülkelerdeki trafiğin yoğunluğu ve artan trafik kazalarından ötürü algıda seçicilikle birlikte değişmiş olsa da trafiğin temelde bir disiplin alanı terimi olduğu da unutulmamalıdır (Akdağ, 2019).

Trafik kazası, trafik tanımından yola çıkılarak yaya, hayvan ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri sırasında meydana gelen kazalar olarak tanımlanabilir. Bu tanımlamada kazalar ifadesi kullanılmasının esas sebebi, trafik kazalarının genellikle birden fazla araç ve insanın karıştığı olaylar olmasıyla ilişkilidir. Kazanın haricilik, anilik ve istenmezlik unsuru trafik kazası tanımında da kullanılmaktadır (Huguenin & Rumar, 2001).

Trafik kazaları, genellikle hiç beklenmedik anda meydana gelen; trafiğin unsurlarından *sürücü, yaya, yolcu, çevre veya taşıt* faktörü kaynaklı olabilecek kazaları ifade eder. 2918 sayılı KTK’ nda *trafik kazası*, daha çok karayollarında görüldüğü nedeni ve sonucu üzerinde duran bir tanımlama yapılmıştır. Bir kazaya, trafik kazası denilebilmesi için öncelikle trafikte gerçekleşmiş olması, ardından zarar oluşturması gereklidir. Trafik kazası tanımının yapılabilmesi için bulunması gereken unsurlar şu şekilde sıralanabilir: (Abdel-Aty & Radwan, 2000).

- Bir ya da birden fazla aracın kazaya karışmış olması
- Araçların kazayı karayolu üzerinde gerçekleştirmiş olmaları
- Araç veya araçlardan birinin hareket halinde olması
- Olay neticesinde bir zarar oluşmalı
- Olayın meydana gelmesinde kasıt olmamalı
- Taksirle meydana gelmeli
- Uygun nedensellik (illiyet) bağı bulunmalı

Yapılan araştırmalar, dünya genelinde her yıl yaklaşık olarak 1,24 milyon insanın trafikte yaşamını yitirdiği, en az 20 milyon insanın ise bu kazalarda yaralandığı gerçeğini ortaya çıkarmaktadır. Trafik kazaları, tıpkı bulaşıcı hastalıklar gibi her geçen gün toplumdaki etki mekanizmasını genişleterek artmaktadır. Bu artış hem maddi hem de manevi zararın da yine büyük boyutlara ulaşmasına sebebiyet vermekte, aynı zamanda toplumda trafik olgusuna karşı yeterli bilincin de oluşmadığı gerçeğini ortaya çıkarmaktadır (Huguenin & Rumar, 2001).

2.2.3. Trafik Güvenliği

Trafik güvenliğinde sürücülüğün maddi gereklilikleri aranırken, etik olgunluk arayan ve sorgulayan yasal bir süreç bulunmamaktadır. Sürücü belgesi olan kişinin sürülebilir bir araç temin edebilmesi halinde bu aracı istediği yerde kullanmasını engelleyecek çok az sınırlama mevcuttur. Sürüş için kişiye lazım olan tek şey sürücü belgesidir. Aracın teknik özellikleri, bakımı, yaş vb. hususlar trafik güvenliği açısından ne kadar önemli ise sürücülerin de kişiliği, psikolojik durumu, akli ve fiziksel durumu, kültürel kodları da o derecede önemlidir. Ehliyeti olan bir kişinin; alkollü, uykusuz, yorgun, sinirli vb. olması, tansiyon-şeker gibi hastalıklarının varlığı sürücü olmasını engellememektedir. Her sürücünün tıbbi kontrolle trafiğe çıkması söz konusu olamadığına göre, yapılması gereken şey sürücü olmanın sorumluluğunu

sürücünün kendi aklına, vicdanına ve ahlakına yerleştirmemiz gerektiğidir. Kişilerin bilgi ve becerilerinin tanımlanmasında etik ve ahlaki gereksinimler de göz ardı edilmeden sürücü tanımının yapılması daha yerinde olacaktır.

Uluslararası trafik literatüründe, trafik kazalarını önlemek ve azaltmak adına trafik güvenliği enstrümanları olarak adlandırılan “4E” faktörleri bulunmaktadır. Bu unsurlardan ilk 3’ü kaza oluşmadan önce alınacak önlemler ve yapılacak faaliyetleri kapsar. Dördüncü unsur ise kaza oluştuğundan sonra zararın azaltılmasına yönelik çalışmalardır. Bu unsurlar;

- **Education** (*eğitim*): Trafik güvenliğinin sağlanması için trafiğin unsurlarından olan; sürücü, yolcu ve yayaların kurallara uygun şekilde tavır sergilemelerini içerir.
- **Engineering** (*mühendislik*): Önce yollar ve araçlar olmak üzere trafikle ilgili bütün teknik konuları kapsamaktadır.
- **Enforcement** (*yasal düzenleme*): Trafik mevzuatı ve denetimiyle ilgili mevzuatın uygulanması ve uygulanabilirliğinin sağlanması için caydırıcı ve etkin cezalara itkin daimi denetimi kapsamaktadır.
- **Emergency-care and first aid** (*ilk ve acil yardım*): Trafik kazası sonrası ilk ve acil tıbbi hizmetler ile kazaların oluşumundan sonra ortaya çıkan zararın azaltılmasına yöneliktir (Ege, 2005).

AB eğitim müfredatı kapsamında bilhassa bu eğitim çerçevesinde bireye sunulacak trafik eğitiminin yeterli trafik bilinci kazandırmada temel etken olduğu savunulmaktadır. AB trafik eğitim müfredatı çerçevesinde sadece sürücülerin değil, yaya ve yolcuların da bu eğitimi almasıyla trafik kazalarının daha aza ineceğine inanılmaktadır (Abdel-Aty & Radwan, 2000).

2.2.4. Trafik Kazasının Meydana Geliş Şekilleri

Kazalar belli bir nedene bağlı olarak oluşurlar. Trafikğin unsuru olan sürücü, yaya, yolcu, taşıt ve çevre unsurlarının bir araya geldiği zeminde, oluşan ani bir aksaklık, dikkatsizlik ve çeşitli sebeplerle trafik kazaları meydana gelmektedir. Bu kazalar meydana geliş sürecinde araç türü, sürücünün özellikleri, yolun yapısı gibi durumlara bağlı olarak çeşitli türlere ayrılmaktadır. Bunlar;

- Taşıt-taşıtlı kazaları; birden fazla aracın çarpışmasıyla oluşan kazalar
- Zincirleme kazalar; çarpışan araçların dışındaki taşıtların da olaya karışmasıyla meydana gelen kazalar
- Sürücü kusuru olarak anılan, genellikle tek aracın sebep olduğu kazalar
- Yol kusurlarından kaynaklı tek taraflı kazalar
- Motorlu araç tarafından yayalara çarpılması sonucu oluşan kazalar
- Genellikle sürücü kaynaklı olan, motorlu aracın yaya, hayvan veya diğer nesnelere çarpması sonucu oluşan kazalar
- Araç bakımının aksatılması sebebiyle oluşan, sürücü hatası olarak araçtan kaynaklı oluşan kazalar
- Aracın üretim hatası sebebiyle oluşan teknik arıza kaynaklı kazalar
- Demiryolu ve/veya hemzemin geçidinde demiryolu aracı ile karayolu aracının çarpışması sonucu meydana gelen kazalar.
- Mücbir sebeplerle meydana gelen kazalar

Yukarıda verilen trafik unsurları kazaların meydana geliş şekline göre sürücü-yolcu-yaya kusurlarını kapsayan genel bir çerçevede sunulmuştur. Kazalarda bilhassa sürücülerin ön plana çıktığı kusurlar ise şunlardır;

- Trafik işaret ve levhalarına uyulmaması
- Durma-duraklama-park etme kurallarına uyulmaması
- Hız kuralları ve şerit kullanımı kurallarına uyulmaması
- Hatalı sollama yapılması
- Geçiş hakkı ve geçiş üstünlüğü kurallarına uyulmaması
- Kavşaklara giriş-çıkış kurallarına uyulmaması
- Araç içinde görüntülü/sesli telefon görüşülmesi
- Araç teknik bakımlarının ihmal edilmesi
- Aracın teknik özelliklerine uygun araç kullanılması
- Korkutarak ve saygısızca araç kullanılması
- Alkol ve uyuşturucu madde ile ilaç etkisinde araç kullanması
- Keyfi kural yaratarak mevcut kuralların ihlal edilmesinde dirençli istenç
- Psikolojik sorunlar ve fizyolojik bozukluk
- Uykulu ve yorgun araç kullanılması
- Bencil-umarsız-ciddiyetsiz-gösteriş duygusu gibi kişilik bozuklukları
- Çevreyi rahatsız edecek şekilde saldırgan-öfkeli-davranış bozuklukları
- Ehliyetsiz araç kullanılması

2.2.5. Trafik Kazalarının Nedenleri

Latour'a (1996) göre, nesnelere edilgen olmakla birlikte öznelere kendi özelliklerini aktarmaktadırlar. Nesne özneye kendi hâkimiyetini aktarmakta, özne ile kurulan ilişkiyi anlamlı kılmaktadır. Diğer bir deyişle sürücü araçta hâkimiyet kurarken, aslında araç da varlığıyla sürücüyü yönlendirmektedir.

Trafik kazaları çeşitli nedenlerden meydana gelmektedir. Güvenlik sistemleri, güvenlik faktörleri, güvenli olmayan yol ortamları kazalara yol açarken trafik kazalarının birçoğu yetersiz sürücü bilgisi, yanlış düşünme, tehlikeyi fark edememe gibi birçok etkene bağlıdır. Trafik kazalarına genellikle cehalet neden olmaktadır. Sürücü bilgilerinin birçoğu deneyim yoluyla elde edilmektedir. Kişilerin yaptıkları hataları ve tehlikeli davranışlarını kabul etmeleri farkındalık bilincinin gelişmesi belirli bir süre geçtikten sonra oluşmaktadır. Bu nedenle sürücülerin birçoğu kazaya sebebiyet vermediği sürece trafik kurallarını ihlal etmekte herhangi bir sakınca görmez. Trafik kazalarının nedenlerine bakıldığında tehlike ve risklerin kişilerin bilgi düzeyi ve düşünce yapısına göre farklılık içerdiği görülür. Örneğin; hedefine kısa sürede varma arzusu güçlü olan bir sürücünün risk alma olasılığı daha fazladır.

Trafik kazalarının nedenlerinin büyük bir kısmının sürücü kaynaklı olduğu görülmektedir. Sürücünün kazaya sebep olmasındaki en temel neden ise kurallara uymamasıdır. Kural dışı davranışın da iki temel sebebi vardır: *sürücünün bilgisizliği ve kurallara bilinçli olarak uymaması*. Birinci sebep, sürücünün yeterli derecede trafik bilgisi olmadığını, sürücü eğitimi alırken tam anlamıyla yeterlilik sağlayamadan eğitimi bitirdiğini ifade etmektedir. Birinci sebep göz önüne alındığında sürücü kadar, sürücüye eğitim veren kurum da dolaylı olarak trafik kazasının sorumlusudur. İkinci sebep ise sürücünün bilinçli olarak kurallara uymaması yönünde olup, bir sürücünün trafik kurallarını bildiği halde uymamasının nedenleri ise şu şekilde açıklanabilir (Durna, 2011).

- Sürücünün ilgi, dikkat, konsantrasyon anlamında eksik olması, özellikle viraj ve kavşaklarda hız ayarlayamama, yan ve öndeki araçla yeterli mesafeyi koruyamama gibi sorunlarının olması.
- Sürücünün kendisine, yaşamına, çevresine ve trafiğe yönelik kastının olması.

Sürücü, trafik kurallarını bildiği halde bu kurallara riayet etmeden trafiğe çıktığında trafik kazasının olmasını da bilerek ve isteyerek sağlayacaktır. Sürücünün

bu kazada arkadan çarpma, trafik ışıklarına uymama, geçme yasağı olan yerlerde geçme gibi asli kusurları olabileceği gibi; aşırı hızlı araç kullanma, yorgun ve uykusuz araç kullanma, hatalı yerde yük veya eşya indirme gibi tali kusurları da olacaktır (Durna, 2011).

Trafik kazalarına karışan sürücülere yönelik yapılan bir istatistik dağılımında, dünya genelinde genç ve deneyimsiz sürücülerin ağırlıklı olarak kaza yaptığı sonucuna ulaşılmıştır. Buna göre bir sürücü genellikle deneyimsizlik nedeniyle ilk yıl %30 oranında kaza yapma payına sahiptir. Doğru şerit seçimi ve şerit değiştirme, diğer taraftaki araçla mesafe ayarı yapabilme gibi çeşitli hususlar araç kullandıkça gelişen yetenekler olduğu için ilk etapta deneyimsiz sürücüler için kaza nedenleri olabilmektedir. Bu noktada yeni ehliyet alan yeni sürücü adayının gözetim altında araç kullanması ve trafiğe kapalı alanlarda pratik yapması olası kazaların da önüne geçecektir (Huguenin&Rumar, 2001).

Trafik kazalarında sürücüler kadar yaya ve yolcuların da hataları olduğu saptanmıştır. Yayaların yolda trafik kurallarını bilmeden yola atlamaları, ışık ve işaretlere hâkim olmamaları kazaların en önemli sebepleri arasındadır. Yolcuların kazalardaki etken sebeplerine bakıldığında ise genellikle sürücü ile konuşma, emniyet kemeri takmama, araçta trafiğe uygun olmayan davranışlarda bulunma bu sebeplerin başında gelmektedir (Durna, 2011). Buna göre; tek başına araç, yol ve sürücü, yaya veya yolcu olarak insan kaynaklı nedenlerin kusur unsuru olarak görülmediğini, genellikle birçok nedene bağlı olarak kazaların gerçekleştiğini söylemek mümkündür. Trafik kazalarının nedenleri genel olarak şu şekilde incelenebilir (Adekunle, 2012).

Tablo 4. Trafik kazalarının genel nedenleri

▪ İnsan unsurundan kaynaklanan nedenler
▪ Araçlardan kaynaklanan nedenler
▪ Trafik düzeni, yol yapısı ve çevreden kaynaklanan nedenler
▪ Yasal ve yönetsel nedenler

Kaynak: Adekunle, (2012:335).

İnsan unsurundan kaynaklanan nedenler; trafikte sürücü, yaya ve yolcu olarak yer alan insanın trafik bilincine ve eğitimine yeterince sahip olmamasından kaynaklı nedenlerdir. *Araçlardan kaynaklanan nedenler* ise trafikteki araçların hasarlı olması

veya trafikte yer alabilecek donanımda olmaması, gerekli bakımlarının yapılmamasından kaynaklı nedenlerdir (Adekunle, 2012).

Trafik kazalarının nedenleri arasında *trafik düzeni, yol yapısı ve çevre* de önemli bir yer tutar. TDK (2021)' na göre *çevre* kişinin içinde bulunduğu toplumu oluşturan ortam anlamına gelmektedir. Çevre denildiğinde akla somut bir ifade geliyorsa eşyayı, dış dünyayı, dokunulabilen her şeyi çevre olarak algılarız. Bunun yanında Türk Dil Kurumu çevrenin aynı zamanda soyut anlamını da içine alacak şekilde bir tanımlama yapmıştır. Buna göre soyut anlamlı çevre; kişinin yakını, etrafını, tanıdıklarını içine alan kişilerdir (TDK:2021).

Fiziksel çevre içerisinde somutluk barındıran, kişinin dokunduğu, algıladığı eşyaların olduğu alanı ifade etmektedir. Bu alan kişinin oturduğu odadan başlayarak, ev, sokak, cadde ve tüm dünya olabilmektedir. İnsan her şeyden etkilenen ve çevresini de etkileyen bir varlık olduğu için fiziksel çevre koşulları insanın yaşamına tesir eder. İnsanın yaşadığı ortamın düzenli olması, ihtiyaçlarını karşılayacağı şekilde tasarlanması, bireyin kendine güvenmesine, ortamdaki verim almasına ve ortam koşullarından olumsuz etkilenmemesine olanak sağlamaktadır. Yaşamın her döneminde fiziksel çevrenin bu tarz bir etkisi varken, özellikle yaşlılık, engellilik, çocukluk dönemleri gibi kişinin fiziksel alanda yorgunluğunun/muhtaçlığının olduğu bir dönemde fiziksel çevrenin önemi ve kişi üzerindeki etkisi artmaktadır. Bu nedenle fiziksel çevrenin özellikle bu dönemde olan bireylerin yaşadığı alanlarda düzenlenmesinin önemi ve anlamı çok daha büyük olmaktadır. Fiziksel çevre bilhassa trafikte de önem arz etmektedir. Trafiğe çıkıldığında yolun ve yol düzeninin trafik kurallarına uygun olması, kazaların önüne geçilmesindeki en önemli hususların başında gelmektedir. Bu nedenle bireyin yaşam alanını düzenlerken fiziksel alan kapsamında trafik alanlarının da düzenlenmesi oldukça önemlidir (Sürmen, 1991). Karakuş ise insanın neden olduğu kaza kaynaklarını şu dört madde de sınıflandırmıştır (Karakuş, 2006).

Tablo 5. İnsanın neden olduğu kaza kaynakları

-
- Yerleşmiş standart ve yöntemlerden yoksunluk
 - Eğitim yetersizliği
 - Standart uygulama eksikliği
 - Standartların bireysel olarak izlenmemesi
-

Kaynak: Karakuş, (2006).

Sonuç olarak trafik kazalarının oluş nedenlerini anlama sürecinde trafiğe ilişkin bilişsel bilgiler ile sürücü, yaya ve yolculara ilişkin psikolojik davranış kalıplarını göz önüne almak, bu iki unsuru bir arada değerlendirmek kazaların nedenlerini daha gerçekçi şekilde ele almak adına oldukça önemlidir. Trafik kazalarını ne doğrudan sürücü ya da yaya olarak insan unsuru ne de yukarıda sayılan nedenlerden sadece biri ile açıklamak mümkün değildir. Trafik kazalarının nedenleri trafikte yer alan tüm unsurları kapsayıcı şekilde çok yönlü olarak değerlendirilmelidir.

2.2.5.1. İnsan Unsuru

Trafik kazalarının en temel nedeni *insandır*. Trafikte sürücü, yaya ve yolcu olarak üç farklı kimlikte bulunan insanın trafikteki üç ayrı kimlikteki davranışı trafiği yönlendirir. Bu yönlendirmede yapılan hatalar, dikkatsizlik ve etik dışı davranışlar trafik kazalarının olmasına sebebiyet verir (Deery, 1999).

Trafik kazalarını etkileyen kaza faktörlerinden *insan unsuru*; sürücü, yolcu ve yaya olarak ön plana çıkmaktadır. Sürücü, yolcu ve yaya olarak trafiğe çıkan insanın trafikteki hal, hareket ve davranışları, bu davranışların trafik kural ve adabına uygunluğu kazaları doğrudan ve dolaylı olarak etkilemektedir. Bu nedenle trafik kazalarında birinci dereceden etkisi bulunan faktörün *insan* olduğunu söylemek mümkündür. Trafik eğitimindeki temel amaç insanı yaya, yolcu ve sürücü olarak eğitmek, bir sonraki başlıkta da ele alınacak olan trafik kazalarının olası nedenleri konusunda ona bilinç kazandırmaktır (Abdel-Aty&Radwan, 2000).

Tablo 6. Trafik kazalarını yordamada bağlamsal model

UZAK BAĞLAM	YAKIN BAĞLAM	
<p>Kalıcı Ortamsal ve Bireysel Etkenler</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fiziki çevre, yol araç vb. ▪ Demografik özellikler -Kültüre özgü özellikler ve alışkanlıklar. Örn., kadercilik, araç kullanma becerisini, idealleştirme ▪ Sosyal trafik çevresi. Örn, yol öfkesi, yorgunluk, sürücü stresi, yol kullanıcıları arasındaki farklılıklar ▪ Kalıcı kişilik özellikleri. Örn., uyarıcı arama, saldırganlık ▪ Sosyal bilişsel etmenler: Örn., kaza nedenine ilişkin yüklemeler, kontrol yanılması, aşırı özgüven, kendini yüceltme ▪ Güvenliğe ilişkin sosyal ve politik çevre: Örn., trafik yasalar, denetim, kampanyalar, eğitim 	<p>Kazaya Yatkınlık</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Güvenli sürücülük becerisi ▪ Olumsuz sürücü davranışları, ihlaller, özellikle hız, yakın takip ve hatalı sollama ▪ Alkollü araç kullanımı ve saldırgan alkol kullanımı alışkanlığı ▪ Sürücülük için kritik psikomotor ▪ Beceriler 	<p>Kaza ve Kaza Riski</p>

Kaynak: Sümer, (2002:17).

Tablo 6’ da trafik kazalarının nedenlerini açıklamak adına, nedenlerin yakın ve uzak bağlamda kategorize edildiği bir örnek sunulmuştur. Bu örnekte kazaların yakın bağlamdaki nedenleri sürücünün kaza yatkınlığı üzerinden anlamlandırılırken, uzak bağlamda ise kalıcı ortamsal ve bireysel etmenlerin kazalara sebebiyet verdiği üzerinden bir yorum yapılmıştır. Bu değerlendirmede sürücünün başlı başına sürücülük deneyimi, araç kullanma özelliklerinden yola çıkılarak yapılan değerlendirmeler profesyonel anlamda onun trafikteki varlığını göz önüne alırken, uzak bağlamda ise trafikteki varlığı dışında kalan, bireysel özellikleri göz önüne alınmış ve değerlendirilmiştir (Sümer, 2002).

Trafik kazalarının neredeyse %90’nın insan unsurundan kaynaklandığı söylenebilir. İnsan unsurunun yaya, yolcu ve sürücü olarak trafikte var olması, trafik kazalarının dikkatsizlik, hata yapma veya yeterince deneyim sahibi olmamadan ötürü gerçekleşmesine sebebiyet vermektedir. İnsanın sürücü olarak trafikte yer alması sürecinde kazaya neden olan davranışları temelde şiddet, ihmal ve hata sebepli gerçekleşmektedir (Evans, 1991).

- **Şiddet:** Trafikte sürücü şiddeti bilhassa sürücünün trafik kurallarını bilerek ve bu kurallara tabi olduğunun farkında olarak yaptığı hataları ifade etmektedir. Örneğin; sürücünün agresif ve defansif araç kullanması.
- **İhmal:** Sürücünün işlediği eylemde kendi kabahati olması ve eylemi işledikten sonra suçluluk duyması gereken durumları ifade etmektedir. Örneğin; emniyet kemeri ve kask takılmaması gibi.
- **Hata:** Sürücünün araç kullanırken bilişsel yanlışlık yapması ve bu yanlışlığın sonucunda meydana gelen durumlardır. Örneğin; sürücünün yoldaki tehlikeyi fark edememesi veya trafik levhalarını yanlış şekilde algılaması.

“Hatayı tanımlama ve ifade etme, malzeme hataları, ortam faktörleri, yetersiz sistem elemanları ve önerileri için uygulanacak yöntem “3N” yaklaşımı olarak adlandırılmaktadır. Bu yaklaşım araştırmacılar için şu üç soruya cevap vermeyi zorunlu kılar” (Karakuş, 2006).

- *Ne oldu?* Kazanın nasıl meydana geldiğini, kazanın meydana gelmesinde anahtar faktör veya faktörleri ifade etmektedir.

- *Ne sebep oldu?* Kazanın meydana gelmesine neden olan veya yol açan yetersiz sistem elemanlarını ifade etmektedir.

- *Ne yapmak gerekir?* Sistemin yetersiz bölümlerini düzelterek, düzenleyici ölçülerini tanımlamaktadır.

Trafik kazalarına yönelik yapılan araştırmalar, bilhassa insanın trafikte sürücü kimliği ile yaptığı hataların daha fazla olduğunu ortaya çıkarmıştır. Sürücü hatalarının başında da; yeterli sürücü becerisine sahip olmama, bilgi işleme süreçleri ve psikomotor becerileri sürücüde olması gereken ideal düzeye getirememeye gibi sorunlar yer almaktadır. Bu hatalar sadece sürücü bilgisiyle kaynaklı olmayıp, yeterli deneyimin olmaması ve kişinin sürücü tarzının oturmamasıyla da ilgilidir. Araç kullanma alışkanlığı gelişmemiş bir sürücünün, sadece teorik bilgilerle ilerlemesi olası kazalara da davetiye çıkarmaktadır. Sürücü hatalarında becerilerin yanı sıra diğer bir önemli husus olarak ayrıca sürücünün psikolojik durumu göz önüne alınmalıdır (Deery, 1999).

İnsanın trafikte sürücü kimliğiyle göz önüne alınmasında normal fiziksel özellikler, geçici fiziksel özellikler, akli özellikler, psikolojik özellikler dâhilinde trafik kazalarında etkisi olduğu görülmektedir. Her insanın fiziksel özellikleri konusunda yeterli seviyede olması ve bu şekilde trafiğe çıkması önemlidir. Örneğin; görme özelliği, intikal reaksiyon özelliği veya işitme özelliğinde kusur olan bireylerin trafikte sağlıklı şekilde ilerlemeleri oldukça zordur. Taşıt kullanan bir kişinin uzağı ve yakını sağlıklı şekilde görmesi, sesleri net işitmesi, her türlü renk kontrastını algılaması, uzaklık ve yakınlığı doğru takdir edebilmesi trafikte sağlıklı şekilde hareket etmesini sağlayacaktır. Bu sayılan özellikler sürücüye ait normal fiziksel özellikleri ifade ederken, bunun yanı sıra bir de geçici fiziksel özellikler bulunmaktadır. Geçici fiziksel özellikler yorgunluk, kızgınlık, öfke nöbeti veya alkol kullanım durumu gibi özellikleri ifade etmektedir. Yorgunluk intikal reaksiyon süresini uzatan, kişinin bir duruma odaklanmasını güçlendiren, bu nedenle de hataya sebebiyet veren bir durumdur. Bunun yanında alkol kullanımı da geçici birçok fiziksel yorgunluk, dalgınlık gibi durumlar ortaya çıkarmaktadır. Tablo 7’de ölçüm değerine bağlı olarak alkolün geçici etkileri gösterilmiştir (Sümer, 2002).

Tablo 7. Alkol etkisi ile ölçüm değeri

Ölçüm Değeri (Promil)	Alkol Etkisi	
0.2	Ruh halinde değişiklik, davranış kontrolünde azalma	Sıcaklık hissi, yüzde kızarma, algı yavaşlaması, düşüncede açıklık, kendine güven, atılganlık, konuşkanlık
0.5	Belirgin gevşeme, dikkat azalması, koordinasyon ve muhakeme bozukluğu	Algılama yavaşlığı, dikkat bozulması, reflekslerde yavaşlama, kontrol güçlüğü, fazla konuşma, gülme, duygusallaşma (Yasal Sınır)
0.8	Koordinasyon, algı ve muhakemede belirgin bozulma	Tepki zamanının, kendini kontrol etme becerisinin zarar görmesi
1	Sarhoşluk belirtileri	Ruh halinde dalgalanma, hareketlere hakim olamama, konuşma ve yürüme bozukluğu, çift görme
1.5	Yürüme ve konuşmada zorluk, denge ve koordinasyon kaybı	Ayakta duramama, kusma, sızma
2	Ağrı ve diğer fiziksel duyumlarda azalma	Bilinç kaybı, idrar kaçırma, hipotansiyon, solunum yavaşlaması, terleme
3	Bilinçte bulanıklık – kayıp	Ölüm ihtimali / Bilinç kaybı

Kaynak: EGM, (2021).

Tabloyu incelediğimizde alkolün promil değeri arttıkça etkisinin de arttığı görülmektedir. Bir sürücünün alkol alması fiziksel ve ruhsal olarak bünyesinde çeşitli değişiklikler meydana gelmesine neden olacaktır. Kısa süreli bu değişiklikler, sürücünün yola odaklanmasını olumsuz etkileyeceği için trafik kazalarının meydana gelmesine neden olacaktır.

Alkol alımı sürüş güvenliğini birçok açıdan etkilemektedir. Buna göre 50 mg/dL kan alkol düzeyinden itibaren görsel-motor becerilerin bozulmasına, 80 mg/dL düzeyinden itibaren ağrıya hassasiyette azalmamasına yol açmaktadır. Bilhassa 100 mg/dL düzeyinden itibaren konuşmanın da giderek güçleşmesi alkol alımının vücuttaki en belirgin tesirleri arasında bulunmakta ve alkol alan sürücünün sürüş güvenliğini açıkça tehlikeye attığını göstermektedir (Sümer, 2002).

Hızlı ve plansız şehirleşme; çevre unsuru olarak sürücünün ve sürücülerden yola çıkılarak insan unsurunun trafikte hata yapabilmesinin bir sebebinin oluşturmaktadır. Ekonomik ve sosyokültürel gelişmeler şehirlerde yaşayan insan sayısını artırmış, bu durumun bir sonucu olarak da plansız şehirleşme oranları artmıştır. Plansız şehirleşme, mevcut yolların durumunu da etkileyerek yol alt yapısının eksikliğine, dolayısıyla trafik kazalarına sebebiyet vermektedir. Bu konu bilhassa sürücüyü trafik deneyimi noktasında etkilemektedir. Deneyimli bir sürücü kentleşme kaynaklı olarak farklı yol yapısını kullanmakta ve bu yollarda ne şekilde ilerleyeceğine yönelik önlem alabilmekteyken, deneyimsiz sürücüler çarpık kentleşmeyle birlikte alt yapısı eksik yollarda kazalara davetiye çıkarmaktadırlar (Sümer, 2002).

Trafik kazalarının insan unsuruyla ilgili en önemli nedenlerinden biri de sürücünün hız yönetimindeki başarısızlığıdır. Sürücülerin hız yönetimini doğru, olması gereken ve kurallara uygun şekilde sağlayamaması kazaların temel sebepleri arasındadır. Sürücülerin yasal hız sınırlarına uymadan araç kullanmalarının, diğer bir deyişle hız limitinin aşılmasının birçok sebebi olabilir. Bu sebeplerin başında sürücülerin aşırı adrenalin sevmeleri, bencillik, hız yapıldığında kendilerini usta şoför olarak görmeleri, hızın pozitif etki yaşatması gelmektedir. Hız seçimini etkileyen faktörler ise aşağıdaki tabloda sunulmuştur (Sümer, 2002).

Tablo 8. Sürücülerin hız seçimini etkileyen faktörler

Sürücüye İlişkin Faktörler	Karayoluna İlişkin Faktörler	Çevreye İlişkin Faktörler	Taşıta İlişkin Faktörler
Yaş Ve Cinsiyet	Genişlik ve Eğitim	Hava Durumu	Motor Gücü
Reaksiyon Süresi	Yol Çevresi ve Çizgiler	Satın Durumu	Maksimum Hız
Heyecan Arama Ve Düşürme Riski Kabullenme	Düzenlemeler	Işık Durumu	Konfor
Hasarı Algılama	İşaret Levhaları	Yol Aydınlatması	Yük Durumu
Alkol Düzeyi	Satın Kalitesi	İşaretler	Takograf Cihazı
Taşıt Sahipliği	Kavşaklar	Hız Limiti	Aktif Güvenlik Sistemleri
Seyahatteki Olaylar	Orta Refüj	Denetim	Pasif Güvenlik Sistemleri
Taşıtın Doluluğu	Gürültü Bantları	Trafik Yoğunluğu	
Kabiliyet Ve Denetim Psikolojik Durum	Kasisler	Trafiğin Durumu	
Eğitim Durumu	Dönemeçler	Görüş Açısı	
Seyahat Süresi	Tepe Üstleri		
Ekonomik Güç ve Kasko	Yaya ve Okul Geçitleri		
	Tüneller		
	Trafik Lambaları		

Kaynak: Sümer, (2002:34).

Sürücünün hız seçimine etki eden faktörler genel olarak dört kategoriye ayrılmıştır. *Bunlar;* sürücünün kendisiyle ilişkili olan faktörler, karayolları, çevreye ilişkin faktörler ve taşıta ilişkin şeklidir. Bu faktörler arasına en önemlisi hiç şüphesizdir ki sürücüye ilişkin faktörlerdir. Doğru trafik eğitimi almış bir sürücü şehir içinde ve dışında, karayollarında ve çeşitli yol türlerinde ne şekilde davranması gerektiğini bilmeli, hız durumunu da buna göre ayarlamalıdır. Özellikle hız yönetimi başarısız olan sürücü profillerine bakıldığında 20-30 yaş arası erkek sürücülerin bu konuda daha başarısız oldukları görülmüştür. Bu profildeki birçok sürücü hız kontrolü sağlayamama sebeplerini bireysel faktörler ışığında açıklamakta, bilhassa hız ve cesareti eşdeğer düşündüklerini belirtmektedirler. Kaçaroğlu, sürücülerin genel anlamda hız yapma nedenlerine ilişkin bir araştırma yapmış ve bu araştırmanın sonucunda verileri sıklıklarına bağlı olarak sıralamıştır (Kaçaroğlu, 2004).

Tablo 9. Sürücülerin hız yapma nedenleri ile nedenlerin sıklık yüzdeleri

İhlal Nedenleri	Sürücü Sayısı	Yüzdeleri
İşlerin yoğunluğu ve iş stresi	204	51,4
Dikkatsizlik	115	29
Yolun boş olması	91	22,9
Aracın özellikleri	82	20,7
Kişinin aceleci olması	64	16,1
Radarların tuzak olması	59	14,9
Acil tutum	57	14,4
Trafik levhasının olmaması	50	12,6
Bilerek ihlal etme	50	12,6
Nedeni yok	31	7,8
Sollarken	26	6,5

Kaynak: Kaçaroğlu, (2004:10).

Tablo 9'a göre sürücülerin hız yönetiminde başarılı olamaması ve hız sınırını ihlal etmesinin en temel nedeni iş yoğunluğu ve bu yoğunluğa bağlı olarak yaşanan strestir. Özellikle büyük şehirlerde sanayi ve hizmet sektörünün gelişmişliğine bağlı olarak insanlar sürekli bir koşuşturma halindedir ve bu durum gün içerisinde hız kurallarının aşılmasına da sebep olabilmektedir. İkinci husus olarak ise dikkatsizlik en önemli nedenler arasına gösterilmiştir (Kaçaroğlu, 2004).

EGM (2021), "Güvenli karayolunda temel amaç ölüm ve yaralamalara sebep olmaksızın insan hatalarına izin veren bir ulaşım sistemi kurmaktır." Bu durum trafik güvenliği açısından çelişkili görünmekle birlikte hatayı tolere edebilen yanı ile değerlendirildiğinde konu açıklığa kavuşacaktır. Bu doğrultuda risklerin azaltılması, risklerin azaltılması ise kural ihlallerinin önlenmesi ile sağlanabilecektir.

Aşırı hız yapmanın trafik güvenliğine birçok etkisi bulunmaktadır. Bu etkilerin başında ani dönüş ve sert frenleme durumunda daha az emin bir yol tutuşuna sahip olmanın zorluğu, potansiyel risklere tepki verme konusunda sürenin kısa olması, kaza sonuçlarının da daha yüksek seviyede olması gelmektedir. En iyi alt yapıya sahip yolda, "Araçların ve yayaların kesişme ihtimali olan yerler için muhtemel hız 30 km/s, araçların yandan çarpma ihtimali olan kavşaklar için muhtemel hız 50 km/s, araçların kafa-kafaya çarpışma ihtimali olan yollar için muhtemel hız 70 km/s, yandan çarpma veya kafa-kafaya çarpışma ihtimali olan yollar için muhtemel hız 100+ km/s olmalıdır" (Durna, 2011).

Pozitif amaçların olduğu yerde gözlenebilir ve ölçülebilir davranışlar söz konusudur. Hızı arttırmanın negatif etkileri birçok kez kanıtlamış olduğundan, hızı düşürmenin de faydalarının olduğu tartışma götürmeyecektir.

Tablo 10. Kuvvet (power) modeline göre hız ve kaza arasındaki ilişki (%)*

KAZA TÜRLERİ ve Hızda Azalma Miktarı		İncelenen Ortalama Hız							
		50 km/s	60 km/s	70 km/s	80 km/s	90 km/s	100 km/s	110 km/s	120 km/s
Yaralanmalı Kazalar	1 km/s azalır	4.0	3.3	2.8	2.5	2.2	2.0	1.8	1.7
	2 km/s azalır	7.8	6.6	5.6	4.9	4.4	4.0	3.6	3.0
Ölümlü ve Ciddi Kazalar	1 km/s azalır	5.9	4.9	4.2	3.7	3.3	3.0	2.7	2.5
	2 km/s azalır	11.5	9.7	8.3	7.3	6.5	5.9	5.4	4.9
Ölümlü Kazalar	1 km/s azalır	7.8	6.5	5.6	4.9	4.4	3.9	3.6	3.3
	2 km/s azalır	15.1	12.7	10.9	9.6	8.6	7.8	7.1	6.5

Kaynak: Speed management, Geneva (2008).

Dünyada hız sınırının azaltıldığı uygulamalarda kaza sayısının azaldığı görülmüştür. Bunlardan bazıları;

- 1990 yılında İsveç’ de yasal hız sınırı 110 km/s’ den 90 km/s’e düşürülerek gerçek hızın ortalaması, saatte 14 km azaltılması sonucu ölümlü kazalarda %21 oranında azalma sağlanmıştır.
- 1991 yılında İngiltere’de yasal hız sınırı 100 km/s’ den 80 km/s’e düşürülerek, gerçek hız ortalaması saatte 4 km azalırken kazalar %14 oranında azalmıştır.
- Fransa’ da hız radarlarının yaygın şekilde kullanılması neticesinde aşırı hız cezaları büyük artış göstermiş, bu sayede ortalama hız düşürülürken, kaza sayısı da azaltılmıştır.

Aşırı korku, heyecan, huzursuzluk, sinirlilik, saldırganlık, engellenme hissi, coşku vb. duygular kişinin duygu durumunu olumsuz etkileyerek dengeli davranışlar sergilemesine mani olabilir. Sürücülerin yaşadıkları bu olumsuzluklar trafik ortamını da tehlikeye düşürecektir. Trafik kazalarını etkileyen sürücü kaynaklı nedenler arasında davranışların ortaya çıkması ve kontrol edilmesinde sürücünün akli özellikleri ve psikolojik durumu da yer almaktadır. Sürücünün akıl sağlığının yerinde olması, okuma yazma bilmesi, trafik okuryazarlığı olması, etrafı algılayabilmesi gibi

hususlar akli özellikler arasında olup sağlıklı bir yolculuğun ön şartları arasındadır. Bunun yanı sıra sürücünün *anlık ruh hali, öfke durumu, trafikteki koşullara uyum sağlayabilmesi* gibi birçok husus da yine trafik kazalarını etkilemektedir (Deery, 1999).

Trafiğin bir diğer unsuru da *yaya*dır. Yaya, insan faktörünün sürücü olmayan, ancak trafikte etkin olarak yer alan grubunu ifade etmektedir. Yayaların trafikte işaretlere uymaları, eğitilmiş ve bilinçli davranışları, sürücülerin haklarını ve kendi haklarını bilmeleri, trafikteki işleyişe yanlış müdahil olmamaları trafiği etkilemektedir. Bu nedenle yayaya bağlı faktörler de trafik kazalarında önemli yer tutmaktadır (Evans, 1991). Yaya kusurlarından kaynaklı kazaların gerçekleşmesi ağırlıklı olarak şehir içi ve şehirlerarası yolların yerleşim yerleri içinden geçtiği durumlarda söz konusu olmaktadır.

Yayaların trafik kurallarına riayet etmemeleri ve bu konuda gerekli duyarlılığı gösterememeleri kendilerine doğru gelmekte olan araç hızının düşük olduğu algısına dayanarak, araç sürücülerinin onları gördüğünü ve onların araçlarını durduracağını düşünmelerinden kaynaklanmaktadır. Bu durum özellikle insan trafiğinin fazla olduğu alışveriş merkezi, okul, hastane vb. alanlarda sıklıkla görülmektedir.

Trafikte kazalarına etki eden yaya kusurları şöyle sıralanabilir; Yol içinde yürümek, oynamak, hareket halindeki araca arkadan asılmak, yola birden çıkmak, fırlamak, kırmızı ışıkta geçmek, otoyola girmek, yürümek, duran taşıtın önünden, arkasından çıkmak, araçlara ilk geçiş hakkını vermemek, görünürlüğü artırıcı tedbirleri almamak, yol içerisinde hatalı şekilde hayvan sevki vd.

Yaşamın, dolayısı ile toplumsal yaşamın sağlıklı işleyebilmesi için, bireyler araç kullanmayı öğrenmeye başlamadan önce trafik kurallarını bilen, kurallara riayet eden bilinçli birer yaya olmak durumundadırlar.

İnsanın trafikteki konumu sürücü ve yaya dışında ayrıca *yolcu* şeklinde gerçekleşmektedir. Kazaların meydana gelmesinde sürücü ve yayaya kıyasla etkisi daha az olan yolcuların trafikte gösterdikleri hatalı davranışların başında, kask veya emniyet kemeri takmadan yolculuk yapması gelmektedir. Yolcu ihmallerinden kaynaklanan kazalar çoğunlukla, ölüm-yaralanma-kalıcı sakatlıkla sonuçlanmaktadır. Bu nedenle, bilhassa yolcunun araç içerisindeki kurallara hakim olması ve sürücünün

talimatları doğrultusunda yolculuk etmesi, trafiğin sağlıklı ilerlemesini sağlayacaktır (Huguenin & Rumar, 2001).

KGM (2021) *trafik kazalarına neden olan yolcu kusurları şöyle sıralanabilir*; hareket halindeki araçtan yere atlamak, aracın dışında seyahat etmek, araca habersiz binmek ya da inmek, araçtan sarkmak, araç içinde gayri nizami hareket etmek, açık yük üstünde tehlikeli şekilde seyahat etmek, kask, emniyet kemeri takmadan seyahat etmek, alkollü olarak seyahat etmek, kaza mahallinde gerekli tedbirleri almamak, vd.

2.2.5.2. Taşıt Unsuru

Trafik kazası denildiğinde akla ilk gelen, trafik kaza faktörlerini oluşturan ikinci unsur *taşıttır*. Taşıttan meydana gelen kazalar sürücünün bilgi, beceri ve davranışları etkisiyle olabileceği gibi teknik aksaklıktan da kaynaklanabilir. Üretimden yeni çıkmış bir araç kullanıcıya eksiksiz teslim edilir ancak zaman içerisinde gerek kullanıma bağlı gerekse yol koşulları nedeniyle yıpranmaktadır. Bunlar dışında sürücünün iradesi dışında oluşan aksaklıklar gerçekleşmektedir. Teknik açıdan trafiğe çıkması mümkün olmayan araçların trafik kazasına sebebiyet vermesini önlemek amaçlı yasal düzenlemeler bulunmaktadır. Araçların periyodik bakımlarının zamanında yapılması, sürücünün taşıt arızası konusunda bilgili ve bilinçli olması kaza zararlarını daha aza indirecektir (Evans, 1991).

Trafik kazalarında sık karşılaşılan taşıt kusurları şu şekilde sıralanabilir; araç aksamında meydana gelen arızalar, ışık kusurları, lastik (teker) patlaması, kusurlu direksiyon, gaz pedalı sıkışması, dönüş sinyali, şanzıman arızası, makas arızası, silecek arızası, fren boşalması, şaft kırılması, kapı kusuru, kusurlu rot, aks kırılması, araca ait diğer kusurlarıdır.

2.2.5.3. Yol ve Çevre Unsuru

Trafik güvenliğini tehdit eden en önemli etkenlerden biri de *yoldur*. “Kazalar genellikle; aydınlatmanın, trafik işaret ve levhasının, trafik lambasının, trafik görevlisinin ve yol şerit çizgilerinin bulunmadığı, banket genişliğinin iki metrenin altında olduğu yerlerde daha çok meydana gelmektedir” (Temel ve ark., 2006).

Yol tasarımının gerekli ve yeterli biçimde yapılmamış olması, planlama ve uygulamadaki aksaklıklar gibi sürüşü olumsuz etkilen sonuçlar doğurmaktadır. Yolun geometrik durumu, kaplama cinsi, yol yüzeyindeki; alt yapı problemleri, düşük banket, çukur, kasis, köprü çökmesi, heyelandan dolayı şerit çökmesi, yol

sathında gevşek malzeme, hatalı yol eğimleri, drenaj sorunları, eksik işaretleme ve levhalar vb. gibi hususlar bilhassa karayollarında meydana gelen trafik kazalarında göz önünde bulunan hususlar arasındadır. Yolun görüş uzunluğu, karşıdan gelen taşıt olup olmamasına göre yolun bölümlendirilmesi, takip aralığının doğru ayrılması sürücünün trafikte ne şekilde hareket edeceğini etkilemektedir. Sürücü ve yaya davranışına etki eden bu durumlar yolun sağlıklı planlanmasına bağlı olarak trafiğin işleyişini etkileyicidir (Deery, 1999).

Tablo 11. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında yol kusurları

YOL KUSURLARI	Yerleşim Yeri		Yerleşim Yeri Dışı		TOPLAM	
	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%	Kusur Sayısı	%
Yol Sathında Gevşek Malzeme	171	29,95	264	66	435	44,80
Yolda Münferit Çukur	146	25,57	48	12	194	19,98
Şerit Çökmesi	101	17,69	31	7,75	132	13,59
Kısmi veya Münferit Çökme	58	10,16	29	7,25	87	8,96
Tekerlek İzinde Oturma	71	12,43	13	3,25	84	8,65
Düşük Banket	24	4,20	15	3,75	39	4,02
TOPLAM	571	100	400	100	971	100

Kaynak: KGM, (2017:3).

Tablo 11’de görüldüğü üzere, ülkemizde gerçekleşen ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında, yol kusurlarına neden olan kusurların en başında yol sathındaki gevşek malzeme yer almaktadır.

Trafik kazalarına etki eden faktörler arasında *çevre* unsuru da bulunmaktadır. Canlının yaşam ve güvenliğinde etkili olan her konu aynı zamanda çevre ile de ilgilidir. *Çevre*; jeolojik, topografik ve klimatolojik özellikleri, meteorolojik şartları, yapılanması ve düzenlenmesiyle trafiğe konu olmaktadır. İnsan, yol ve taşıt faktörünü de etkileyen çevrenin trafik kazalarındaki rolü büyüktür. Sürücülerin ve yayaların olası aşırı kar yağışı, sis, buzlanma gibi durumları içeren olumsuz çevre şartlarına önlem alarak trafiğe çıkmaları, yaşanabilecek bir kazanın da önüne geçecektir (Deery, 1999).

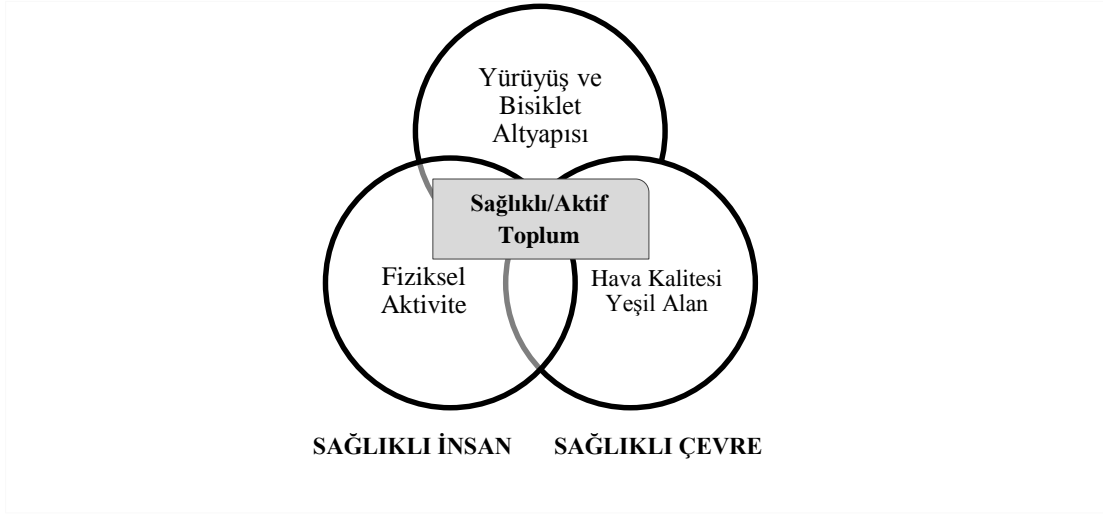
“Karayollarında seyir halindeki motorlu taşıtların egzozlarından kent atmosferine verilen kirleticilerin seviyeleri, bölgenin meteorolojik ve topografik koşullarının etkisiyle zaman zaman insan sağlığını tehdit edici boyutlara ulaşabilmektedir” (Elbir, vd., 2010). Trafik kazalarına etki eden çevre faktörleri arasında bilhassa iklim olaylarının önemi ilk sıradadır. Sel, rüzgar, sıcaklık, nem, buharlaşma, yağış, sis, çığ, kar ve buzlanma gibi olaylar sürücülerin araç kullanımını

etkilemekte ve bu sürece olumsuz şekilde tesir etmektedir. Havadaki nem durumu başta sürücünün araç içindeki konforunu, ardından aracın lastik basınç değerinden, korozyona uğramasına kadar birçok şeye sebebiyet vermektedir. Soğuk hava yolların kar, buz ve ıslak olma durumunu etkileyerek yol güvenliğine tesir ederken, sis far ışıklarının aydınlatma işlevini, yatay görüş mesafesini, sürücünün yolu algılayabilmesini etkilemektedir. Kar, kalınlık olarak 5 cm'yi aştığında yolda sürüş olanağını azaltırken, rüzgâr ise taşıtın hareket doğrultusunu ve aerodinamik açıdan taşıtın kararlılığını etkileyerek kazaların oluşmasına sebebiyet verebilmektedir (Deery, 1999).

Vasconcelos'e göre "kentsel alanlar sunduğu ekonomik ve sosyal olanaklar ile insanları kendine çeken bir yapıya sahip olmalarının yanısıra, günümüzde hava, su ve gürültü kirliliği, açık ve yeşil alanların azlığı ve yetersiz ulaşım gibi sorunlarla karşı karşıyadır" (Pekin, 2007). Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre 2050 yılında şehirlerde yaşayan insanların sayısı dünya nüfusunun %70'ini oluşturacak, bir diğer ifadeyle her 10 kişiden 7'si kentlerde yaşayacaktır (Atmaca, 2014). Bahsi geçen nedenlerden ötürü uygun önlemler alınmadığında toplumların sorunlarının artacağı kuşkusuzdur. Günümüzde büyükşehirlerin artan çevre sorunları ve trafiğin yarattığı boğucu sıkışıklığın azaltılmasına yönelik alternatif yol tasarım uygulamaları düşünülmektedir. Toplumun çevre koruma ihtiyaçları ve alternatif ulaşım taleplerinin karşılanması için kentsel tasarımcılar ve planlamacıların önerdiği *yeşil yol projesi* önemli bir uygulama olarak değerlendirilmektedir (Litte, 1995). *Parkway* (park yolu), *Gereen Belt* (yeşil kuşak) anlamlarına gelen yeşil yolları 5 grupta sınıflandırmıştır. *Bunlar*; kentsel akarsu kenarı yeşil yolları, rekreasyonel yeşil yollar, ekolojik öneme sahip doğal koridorlar, manzara yolları ve tarihi yollar, geniş kapsamlı yeşil yol şebeke ya da sistemleridir.

Anonymous (2007)'e göre "kentlerde yeşil yollar sunduğu tırmanma, bisiklet yolu ve yürüyüş izleri kullanımları ile topluma alternatif ulaşım imkanı sağlarken aynı zamanda topluma fiziksel aktivite imkanı sunarak toplumun sağlıklı kalmasına yardımcı olur. Ayrıca kendileri kirlilik kaynağı olmadıkları için kentlerde motorlu taşıtların yarattığı kirliliğin azalmasına da yardımcı olarak havanın kirlenmesini önlerler" (Pekin, 2007). Bunların dışında, özel araçların kullanımı azalttıklarından trafik yoğunluğunu da azaltırlar.

ETKİLİ ULAŞIM



Şekil 3. Anonymous (2007)'ye göre, yeşil yolların alternatif ulaşım olarak sağladığı katkılar.

Kaynak: Pekin, (2007:36).

Alternatif ulaşım olarak yeşil yollar; çevresel, ekonomik ve sosyal alanlarda katkı sunmaktadır. Bu katkılar; akarsu-dere gibi su kaynaklarının korunması ve iyileştirilmesi, bitkiler ve hayvanlar için yaşam ortamlarının oluşturulması, yürüyüş ve bisiklet yolları gibi kullanım alanlarının sağlanması, kentlerde yeşil ve açık alanlar arasında bağlantı sağlanması olarak özetlenebilir. “Günümüzde yeşil yol uygulamaları; kamu kurumları, sivil toplum kuruluşları, akademi ve en önemlisi kentsel alanlarda ve kasabalarda yaşayan halk tarafından benimsenmiştir” (Baris et al., 2010). Ülkemizde de son yıllarda ivme kazanan 2018-2023 *Güvenli Karayolu Trafikliği* kapsamında yeşil yol uygulamaları üzerine araştırma ve değerlendirmelerin yapıldığı gözlemlenmektedir.

2.3. Trafik Suçları İle İlgili Yaptırımlar

Trafik kazalarını önlemek ve en az seviyeye indirebilmek için hukuk sistemi ayrı bir öneme sahiptir. İnsanoğlu varlığını devam ettirmek ve geliştirmek için toplu şekilde yaşamak zorundadır. Toplu yaşam, karmaşa yaşamamak için bir düzene ihtiyaç duyar. “Hukuk, toplum yaşamında kişilerin birbirleriyle ve toplumla olan ilişkilerini düzenleyen ve uyulması kamu gücüyle desteklenmiş bulunan toplumsal kurallar bütünüdür” (Bilge, 2007).

Trafik kuralları da toplumun düzen gereksinimini karşılamak üzere konulmuş, kamu hukukunu ilgilendiren maddi yaptırımı bulunan kurallardır. Toplumsal düzenin ortak yanları (Gözler, 2016) şunlardır;

- *Normatiflik; emir, yasa ve izin*, toplumsal düzen kurallarının tümü ya bazı şeylerin yapılmasını emreder, yapılmasını yasaklar ya da izin verir.
- *Toplumsal düzen kuralları* insan davranışlarını konu alır.
- *Din dışındaki toplumsal düzen kuralları*, insan iradesinden kaynakların, diğer bir anlatımla bunların koyucusu (vazedicisi) insandır. Toplumsal düzen kuralları yaptırıma bağlanmıştır. Yaptırım (müeyyide), geçerli olan kuralı ihlal eden kişiye karşı gösterilen olumsuz tepkidir. Yaptırımdan yoksun bir toplumsal düzen kuralından söz edilemez.

Trafik kazası ifadesi, her ne kadar kaza kelimesiyle birlikte trafikte işlenen olumsuz olayların sadece kaza olarak görülmesi, toplumda olağan hale getirilmesine sebebiyet verebilmektedir. 5237 sayılı TCK' na bakıldığında trafik kazası, topluma karşı suçlar başlığı altında yer almaktadır. Türk hukukunda yer alan bu değerlendirme, trafik kazalarının sadece bir kaza unsuru olarak görülmediğini aynı zamanda işleniş biçimine bağlı olarak bir suç şeklinde algılanabileceğini ve sonuçlarıyla itibarıyla topluma zarar verdiği için ötürü toplumsal suç olarak değerlendirilebileceğini göstermektedir (Akdağ, 2019).

2.3.1. Trafik Suçları İle İlgili Cezai Yaptırımlar

Ülkemizde trafik cezalarının yeterince caydırıcı özelliği olduğu söylenemez. Buna bağlı olarak özellikle araç kullanıcılarının trafik kurallarına uymama davranışlarında ve ölümlü - ciddi yaralanmalı trafik kazalarında hızlı bir artış olduğu gözlemlenmektedir. Trafik kazası neticesinde kusura göre uygulanan cezai işlemlerin trafik idari para cezası ve ceza puanı uygulaması ile trafik güvenliğini taksirle tehlikeye sokma suçu kapsamında uygulandığını görebiliriz. “Trafik kazalarında genel olarak, olay anı ile takip eden 30 gün içinde meydana gelen ölümler, kazaya bağlı ölümler olarak kabul edilmektedir. Ancak bu tanımlama, ülkelere göre olay anını izleyen 7 gün ile bir yıla kadar değişmektedir. Bundan ötürü de ülkeler arasında sağlıklı bir karşılaştırma yapılamamaktadır” (Akdur, 2012).

Trafik idari para cezası ve ceza puanı uygulaması: Karayolları Trafik Kanunu'nda suç sayılan bir fiilden dolayı haklarında ceza uygulanan sürücülere, aldıkları her ceza için esasları yönetmelikle belirlenen idari para cezası ve ceza puanı verilmektedir. Trafik suçunun işlendiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde toplam yüz (100) ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgelerine iki (2) ay süre

ile el konulur ve eğitime tabi tutulurlar. Aynı yıl içinde ikinci kez 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri bu defa dört (4) ay süre ile geri alınır ve sürücü psiko-teknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzman muayenesine tabi tutulurlar. Sürücünün muayene sonrasında sürücülük yapmasına engel hali bulunmaması durumunda belgeleri, süresi sonunda iade edilir. Bir yıl içerisinde üç defa 100 ceza puanının dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilmektedir. Ölümle sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurla sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri ise bir (1) yıl süre ile geri alınmaktadır.

Trafik güvenliğini tehlikeye sokma suçu: Türkiye’de ölümle sonuçlanan trafik kazalarında, hakim takdirinde basit **taksir** hükümleri uygulanabilmektedir. Takdiri hafifletici sebeplerin uygulanması, cezasının 2/3’ nün infaz edilmesi, hapis cezasının ertelenmesi, hükmün açıklanmasının geriye bırakılması, denetim, serbestlik, cezanın adli para cezasına çevrilmesi gibi uygulamalar ise cezaların caydırıcılığını azaltmaktadır. TCK-m.180’de suçun taksirli hali düzenlenmiştir. Taksirle trafik güvenliğini tehlikeye düşürme suçu, taksirli hareket sonucu kişilerin hayatı, sağlığı ve mal varlığı bakımından bir tehlikeye neden olunmasıdır.

Taksir: *“Dikkat ve yükümlülüğüne aykırılık dolayısıyla, bir davranışın suçun kanuni tanımında belirtilen neticesi öngörülemez olarak gerçekleştirilmesidir”* şeklinde tanımlanmıştır. Yine aynı maddenin üçüncü fıkrasında ise;

Bilinçli Taksir: Kişinin öngördüğü neticeyi istememesine karşın, neticenin meydana gelmesi halinde *“bilinçli taksir vardır”* şeklinde ifade edilmiştir.

Olası Kast: Kişinin suçun kanuni tanımındaki unsurların gerçekleşme ihtimali olduğunu öngörmesine rağmen, *“fili işlemesi hali”* olarak tanımlanmıştır.

Bunların dışında, bir insanın taksirle ölümüne neden olan kişi/kişiler, iki yıldan altı yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmaktadır. Fiil, birden fazla insanın ölümüne ya da bir veya birden fazla kişinin ölümüyle birlikte bir veya birden fazla kişinin yaralanmasına neden olmuşsa da, kişi iki yıldan on beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmaktadır. Bilinçli taksir hükümleri gerçekleşmişse ceza 1/3’ten, 1/2 oranına kadar arttırılmaktadır.

2.3.2. Trafik Kazalarına El Koyma ve Bilirkişilik

Dünya Sağlık Örgütü 2004 senesinde yayınladığı raporla hükümetlerin, araç üreticilerinin ve toplulukların trafik kazalarına karşı yapabileceklerine yönelik tavsiye niteliğinde önerilerde bulunmuştur. Bu önerilerde öncelikle; hükümetlerin

kurumsal gelişme adına yol güvenliğini siyasi bir mesele olarak ele almaları, çeşitli şubeler atayarak denetlemeye sıklık vermeleri, disiplinli yaklaşımlar geliştirmeleri, politika ve mevzuat çalışmaları kapsamında gerekli yasaları bir an evvel çıkarmaları, caydırıcı önlemler almaları, yol güvenliğine yönelik standart belirten mevzuatlar ortaya koymaları, halk sağlığı için bilinçlendirme çalışmaları yapmaları tavsiyesinde bulunmuştur. Araç üreticilerinin araç güvenliğine yönelik çalışmalar yapmalarını ve aynı şekilde sivil toplum örgütlerinin de halka yönelik bilinçlendirme çalışmalarını artırmaları yönünde tavsiyeler vermiştir (akt. Mc Murdo: 2000).

Türkiye’de trafik kazalarına el koyma ve bilirkişilik ile ilgili 2918 sayılı KTK-83. madde hükümleri şunlardır;

Trafik kazalarına;

- “Adli yönden gereği yapılmak üzere mahalle genel zabıtaca el konulur.”
- “Kazanın oluş nedenlerini, iz ve delillerini belirleyerek trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek üzere de trafik zabıtasınca, el konulur.”
- “Trafik zabıtasının görevli olmadığı veya bulunmadığı karayollarında meydana gelen kazalarda trafik kaza tespit tutanağı mahalli genel zabıtaca düzenlenir ve bir örneği o erin trafik zabıtasına gönderilir.”
- “Karayollarında meydana gelen ve yalnız maddi hasarla sonuçlanan trafik kazalarında tarafların anlaşması halinde ve fiil başka bir suç oluşturmuyorsa adli kovuşturma yapılmaz ve TCK-565’inci maddesi hükmü uygulanmaz.”

Trafik kazalarından yolun trafiğe kapandığı hallerde trafik zabıtası veya genel zabıta, iz ve delilleri kaybolmayacak şekilde işaretledikten ve gerekli işlemleri yaptıktan sonra, karayolunu trafiğe açmaya yetkilidir. (Geniş bilgi için bkz. 2918 sayılı KTK-83.m).

2.3.3. Trafik Kazalarına Karışanların Görev ve Sorumlulukları

Türkiye’de trafik kazalarına karışanlar ile ilgili kuralları içeren 2918 sayılı KTK- 81.madde hükümleri şunlardır;

Kazaya karışanlar:

- “Hareket halinde iseler trafik için ek bir tehlike yaratmayacak şekilde hemen durmak,”
- “Kaza mahallinde trafik güvenliği için gerekli tedbirleri almak,”
- “Kazada ölen, yaralanan veya maddi hasar var ise bu kaza trafiği, can ve mal güvenliğini etkilemiyorsa, sorumluluğun saptanmasında yararlı olacak kanıt ve izler dahil, kaza yerindeki durumu değiştirmemek,”
- “Kazaya karışan kişiler tarafından istendiği takdirde kimliğini, adresini, sürücü ve tescil belgesi ile sigorta poliçe tarih ve numarasını bildirmek ve göstermek,”
- “Kazayı yetkili ve görevli memurlara bildirmek, bunlar gelinceye kadar veya bunların iznini almadan kaza yerinden ayrılmamak,”
- “Sürücüsü, mal sahibi veya ilgili kişilerin bulunmadığı sırada araç, eşya veya yüklere zarar veren sürücüler zarar verdikleri araç, eşya veya mülkün sahibini veya ilgili kişileri bulmak,”
- “İlgili kişileri bulamadıkları takdirde durumu tespit etmek ve zarar verilen şey üzerine yazılı bilgi bırakmak, ilgili zabıtaya en kısa zamanda bilgi vermek zorundadırlar.”

“Yalnız maddi hasar meydana gelen kazalarda, kazaya dahil kişilerin tümü, yetkili ve görevli kişinin gelmesine lüzum görmezlerse, bunu aralarında yazılı olarak saptamak suretiyle kaza yerinden ayrılabilirler. Bu madde hükümlerine uymayanlar idari para cezasıyla cezalandırılırlar.” (Geniş bilgi için bkz. 2918 sayılı KTK-81.m).

Karayollarında meydana gelecek trafik kazalarına hemen el konmasını, ölü ve yaralıların taşınmasını veya yaralıların tedavisini veya sanıkların yakalanmasını sağlamak için, trafik kazalarına karışanların yükümlülüklerini kapsayan 2918 sayılı KTK- 82.madde hükümleri şunlardır;

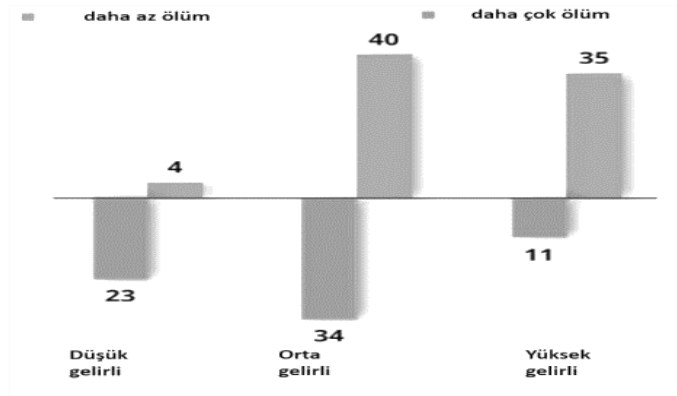
- a. “Kaza yerinden geçmekte olan veya kazaya karışmış bulunan araçların sürücüleri kaza mahallinde ilk yardım önlemlerini almaya ve en yakın zabıtaya veya sağlık kuruluşuna haber vermeye ve yetkililerin talebi üzerine yaralıları en yakın sağlık kuruluşuna götürmeye,”

- b. “Şehirlerarası akaryakıt istasyonlarında, sahipleri veya işletenleri, belirlenen standartlara uygun ilk yardım malzemesini her an kullanabilir durumda bulundurmaya,”
- c. “Tamirhane, servis istasyonu, garaj sahip ve sorumluları; tesislerine, ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan bir kaza geçirmiş olduğu belli olan veya üzerinde suç belirtisi bulunan bir araç gelince gecikmeksizin zabıtaya haber vermeye ve bunları bir deftere işlemeye, zorunludurlar. Bu madde hükümlerine uymayanlar idari para cezasıyla cezalandırılırlar.”

(Geniş bilgi için bkz. 2918 sayılı KTK-82.m).

2.4. Trafik Kazalarıyla İlgili Güncel Veriler

Ulaşımaya dair yapılan iyileştirme çalışmaları şüphesiz ki hareketliliği arttırarak insanlara, kaynaklara pazarlara erişimi geliştirmesi etkisiyle çevre korumayı, sosyal büyümeyi ve ekonomik kalkınmayı teşvik etmektedir. Ancak, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ve dünyada nüfus artışına paralel olarak artan özel araçlar trafiğinin de artmasını sağlamış, trafikteki bu artış ise beraberinde ciddi sorunları getirmiştir. Karayolu trafik kazalarına bağlı gerçekleşen ölüm, yaralanma, maddi kayıp, olay sayısı gibi veriler istatistikler yoluyla incelenmektedir.

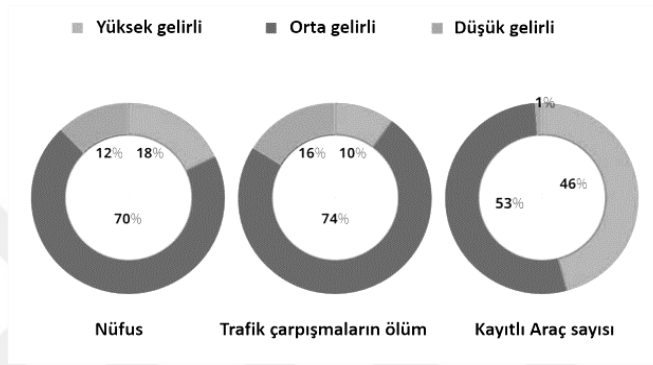


Şekil 4. Gelir durumuna göre ülkelerde trafik kazalarında meydana gelen ölüm oranlarındaki değişim

Kaynak: World Health Organization, Global Health Estimates, (2014).

2.4.1. Gelişmiş Ülkelerde Trafik Kazaları ve Alınan Önlemler

Dünya Sağlık Örgütü'nün 2010-2013 yılları arasında açıklamış olduğu trafik kaza verilerine göre ölüm oranlarının arttığı 68 ülkenin %84'ü düşük ve orta gelirli ülkelerdir. Düşük ve orta gelirli ülkelerde hızla artış gösteren bu kazalarda meydana gelen ölümlerin başlıca nedeni; motorizasyon eğiliminin yanı sıra karayolunun en savunmasız yol kullanıcıları olan yaya, bunlara ek olarak engelli ve bisikletliler için yeterli yol güvenliğini sağlayamayan tasarıma sahip alt yapının olmasıdır (WHO, 2014).



Şekil 5. Gelir durumuna göre ülkelerde nüfus, trafik kazalarında ölüm ve kayıtlı motorlu taşıt sayıları

Kaynak: World Health Organization, Global Health Estimates, (2014).

Bazı ülkeler çeşitli güvenli trafik yaklaşımları geliştirerek trafik kazaları sonucu meydana gelen ölüm ve yaralanmaları en aza indirmeyi başarmışlardır. Bu yaklaşımlar, ulaşım sisteminin, özellikle de karayolu sistemindeki klasik, geleneksel bakış açısını değiştirmiştir. Bu yaklaşımlarda İngiltere için *Yarının yolları herkes için daha güvenli yollar*, Hollanda için *Sürdürülebilir güvenlik*, Danimarka için *Her kaza çok fazladır*, İsveç için ise *Vizyon Sıfır* tasarımlarıdır.

On Birinci Ulusal Kalkınma (2019-2023) planı çerçevesinde Trafik Güvenliği çalışma grubu tarafından hazırlanan, OECD'nin *Hız Yönetimi* adlı yayımından yararlanılarak hazırlanan dünyadaki örnek uygulamalardan birkaçı şöyledir;

İngiltere Örneği: (Karayolu Güvenliği Stratejisi)

İngiliz hükümetinin uzun zamandır büyük çaba harcadığı, öncelikli politikaları ulusal ve yerel düzeyde trafik hasarlarını azaltmak ve iyi bir karayolu güvenliği sicili oluşturmaktır. Bu amaçtan yola çıkarak 2000 yılının Mart ayında *Tomorrow's Road - Safer for Everyone* (Geleceğin yolları-Herkes için daha güvenli) stratejisi hayata geçirilmiştir. 2005 yılındaki verilerine göre tüm ölümlü ve yaralanmalı kazalarda

%33 oranında bir düşüş olduğu gözlenmiştir. Bu, İngiltere karayollarına her yıl 15.000 daha az insanın hayatını kaybetmesi ya da daha az ciddi yaralanmaya maruz kaldığı anlamına gelmektedir. Genel kayıplarda %49 düşüş gerçekleşmiş, çocuk kayıplarında önceki yıllara oranla kayda değer ilerleme sağlanmıştır.

İngiltere karayolu güvenliği stratejinin temelinde eğitim, denetleme ve mühendislik üçlemesine yer verilmiştir. Bu üçleme aynı zamanda insanları yasal hız sınırında araç sürmeye teşvik eden ve buna yardımcı olan ulusal ve yerel düzeydeki önlemleri bir araya getiren İngiltere karayolu yönetimi yaklaşımıdır.

Hollanda Örneği: (Sürdürülebilir Trafik Güvenliği)

Hollanda 1990'lı yıllardan bu yana öncelikle karayolu güvenliği felsefesiyle hareket etmektedir. Hollanda hükümeti 1989 yılında karayolu trafik hasarlarını azaltmak amacı ile 2010 yılını vizyon olarak 1986 yılına oranla %50 daha az ölüm ve %40 daha az ciddi yaralanma şeklinde karayolu güvenliği hedeflerini belirlemiştir. Bu da, 2010 yılında en fazla 750 ölüm ve 13.000 ciddi yaralanma anlamına gelmektedir. Ancak belirlenen bu hedeflerin kısa vadede yeni ve ciddi önlemler alınmadan gerçekleşmeyeceği öngörülmüştür. Bu nedenle 1990'lı yılların başında sürdürülebilir trafik güvenliği içeriği geliştirilmiştir.

Sürdürülebilir karayolu güvenliği kavramı 1996 yılında karayolu ulaşımı ve karayolu güvenliği kapsamında Hollanda'nın milli politikası olarak kabul görmüştür. Sürdürülebilir trafik güvenliğinin gayesi kaza ihtimalinin güvenli çevre koşullarıyla da sınırlandırıldığı bir trafik sistemi ile trafik sistemi ve trafik koşullarının bir bütün içinde oluşturulmasıdır.

Sürdürülebilir bir trafik ortamında, yol kullanıcısının hata yapma olasılığı ve savunmasız halde olması başlangıç noktasıdır. Trafik sistemini oluşturan tüm unsurlar azami düzeyde karayolu kullanıcılarının yetenek ve sınırlandırılmasına göre ayarlanmıştır. Gerekli faaliyetlerin sayısı artırıldığında, karayolu ağı ve altyapısı anlaşılması ve tahmin edilmesi kolay olacağından hata şansı sıfıra inecektir. Tüm bunlara ek olarak; karayolu kullanıcıları yeterince eğitilmeli ve bilgi sahibi olmalıdır.

Sürdürülebilir karayolu trafik güvenliği beş temel prensip üzerine kuruludur. Bunlar; *işlevsellik, homojenlik, tahmin edilebilirlik, tolerans, durum farkındalığı*dir. Sürdürülebilir bir güvenli trafik sisteminde ayrıca üç fonksiyon mevcuttur. Bunlar;

- Uzun mesafe yolculuklar için yol boyunca, yüksek yoğunlukta ve yüksek hızda bir seyir.
- Dağınık mesafeler içeren bölge ve alanların açılması için distribütör (dağıtıcı) fonksiyonu.
- Yol ya da sokak boyunca olan kısımlara doğrudan ulaşan sağlayan erişim fonksiyonu.

İsveç ve Diğer Kuzey Ülkeleri Örneği: (Vizyon Sıfır)

İsveç'in genel karayolu felsefesi *Vizyon Sıfır* trafikte kimsenin ölmediği ve ciddi şekilde yaralanmadığı bir ortamı ifade etmektedir. Vizyon Sıfır yaklaşımında dört ana ilke bulunmaktadır. Bunlar;

- **Etik;** İnsan hayatı ve sağlığının diğer her şeyin önünde olduğunu ifade eder,
- **Sorumluluk;** Karayolunun tüm paydaşları sistem güvenliği sorununu birlikte paylaşırlar,
- **Güvenlik;** İnsanlar hata yapabilirler, ulaşım sistemleri bu hataları hesap ederek oluşacak hasarları minimum seviyede tutmak durumundadırlar,
- **Değişim Mekanizmaları;** Karayolu hizmeti sunan ilgili tüm birimler ve denetleyenler trafik güvenliğinin sağlanması için azami çaba göstermelidir.

Vizyon Sıfır, 1997 yılında İsveç parlamento kararnamesi ile oluşturulan, İsveç'teki karayolu güvenliği girişimleri için oluşturulmuş bir birliktir. Vizyon Sıfır'ın temel amacı insanların trafik güvenliği ile daha fazla ilgilenmesini sağlamak ve motivasyon oluşturmaktır. Bu kavram, Norveç ve Finlandiya gibi diğer ülkelere de yayılmıştır. Bu kapsamda Finlandiya'da *2001-2005 Ulusal Güvenlik Programı*'nda, karayollarında kimsenin ölmediği ve ciddi bir şekilde yaralanmadığı bir ulaşım sisteminin tasarlanması gerektiği vurgulanmıştır.

Vizyon Sıfır gibi uzun vadede sürdürülebilir bir karayolu ulaşım sisteminde insan hayatı ve insan sağlığı en önemli unsurdur ve insanların hayat ve sağlıklarını riske atmadan karayolu ulaşımının kullanılabilmesinin sağlanması ihtiyacıdır. Vizyon Sıfır' a göre kusursuz insan yoktur, en basit hata ölümle sonuçlanabilir. Bu nedenle karayolu ulaşım sisteminde her şey trafikte ölüm ve ciddi şekilde yaralanmaları engelleyecek şekilde insanların hata yapabileceği ve kazaların önlenemeyeceği düşünülerek gerçekleştirilmektedir. Böylelikle sistem tasarımında

kaza meydana geldiğinde insan bedeninin fiziksel yaralanmalara tolerans göstereceği durumu da dikkate alınmalıdır.

Ülkemizde, 2021-2030 Trafik Güvenliği Strateji Belgesi'nin dayanağını oluşturan *Vizyon Sıfır* yaklaşımı; karayolu trafik güvenliği ve yönetimine kapsamlı bir yaklaşım getirmesi, sorunu sistem yaklaşımı olarak ele alması, trafik yönetiminde maliyet-fayda analizi yerine insani ve etik değerleri ön planda tutması, trafik güvenliğinde klasik anlayışı değiştirerek sorumluluğu sadece sürücülere yüklemekten, karayolunun tüm paydaşları arasında dağıtılması ve karayolu güvenliğine modern anlayış getirmesi, ayrıca tüm bu esaslara dayalı stratejiler geliştirerek uygulamaya koyması nedeni ile takibe alınmıştır.

Fransa Örneği: (Öncelik Karayolu Güvenliği)

Fransa'da karayolu güvenliği politikası ulusal düzeyde bir tanıma kavuşmuştur. Farklı bakanlıkların üyelerinden oluşan *Karayolu Güvenliği Bakanlar Arası Komisyonu* (CISR), gerçekleşen faaliyetleri karayolu güvenliğinin başka alanlarına taşımak istemiş ve 2002 Aralık ayında yeni bir programa karar vermiştir. Bu program kapsamında denetleme faaliyetleri ve diğer kazaları önleme faaliyetlerinin güçlendirilmesi ve karayolu güvenliği alanında rol alan tüm aktörlerinde harekete geçirilmesi planlanmıştır.

2003 Haziran ayında *Karayolu Güvenliği Kanunu* ile alınabilecek tüm önlemler açıklanarak kabul edilmiştir. Bu önemli maddelerden birisi de, polis denetimlerinin yoğunlaştırılması ve ilgili cezaların yeniden düzenlenmesinin sağlanmasıdır. Yapılan girişimleri takiben ölümlü ve ciddi şekilde yaralanmalı kaza sayılarında hızlı bir düşüş olduğu görülmüştür.

AB-Avrupa Komisyonu ve Yol Güvenliği

2020-Avrupa Komisyonu *Akıllı, Sürdürülebilir ve Kapsayıcı Bir Büyüme Stratejisi* olarak Avrupa için sosyal uyumun önemine vurguyla; yeşil bir ekonomi, eğitim ve yeniliği ön plana çıkartmaktadır. Bu kapsamda, tüm vatandaşlar için sürdürülebilir bir hareket kabiliyetinin sağlanması, karbon salınımının azaltılarak teknolojiden maksimum istifade edilmesinin hedeflenmesi ve Avrupa ulaştırma politikalarına birçok yönden yansıtılması amaçları belirlenmiştir.

2020 yılına kadar *Avrupa yol güvenliği politika ve yönelimleri*, genel bir yönetim çerçevesi kapsamında aşağıdaki üç eylemin zorunluluk içerdiğini ve

öncelikle ele alınması gereken yöntemler olduğunu düşünmektedir. Komisyon, bu amaçla ortak bir karayolu güvenli alanı oluşturma hedefine ulaşılması yönünde 2010 yılından itibaren AB’de 2020 yılına kadar toplam ölüm sayısını yarıya indirmeyi hedeflemiştir.

- 2011-2020 yılları arasında yol politikası yönelimlerinin başarılı bir biçimde uygulanması için gerekli şart, üye devletler arasında en iyi uygulamaları ortaya koyan yapılandırılmış ve tutarlı bir işbirliğinin oluşturulması.
- Savunmasız yol kullanıcılarının; engelli, yaya, bisikletli ve motosikletli yol kullanıcılarının güvenliğinin sağlanması.
- Yollarda meydana gelen ciddi şekilde yaralanmaları azaltmak için ilkyardım stratejilerinin oluşturulması.

Yolu kullananlar, yol güvenliği zincirinin ilk halkası olduğundan alınacak tedbirler her ne olursa olsun karayolu güvenlik uygulamalarının etkinliği, sonuç itibariyle kullanıcılarının tutum ve davranışlarına bağlıdır. Bu sebeple eğitim, öğrenim ve uygulamanın önemi büyüktür. Yol güvenlik sistemleri oluşturulurken sıfır risk olamayacağı, insan hataları ve insana uygun olmayan davranışlar da düşünülmelidir. Bu nedenle önümüzdeki on yılı kapsayan yedi ölçüt belirlenmiştir:

- Daha güvenli yol altyapısı
- Daha güvenli araçlar
- Denetimlerin artırılması
- Yol kullanıcılarının eğitim ve pratiğinin artırılması
- Savunmasız yol kullanıcılarının korunması
- Acil yardım ve sonrası hizmetlerde iyileştirme
- Yol güvenliğini arttırmak için modern teknoloji kullanımının teşvik edilmesi

Birleşmiş Milletler (BM) Yol Güvenliği 10 Yıllık Eylem Planı (2010-2020)

Birleşmiş Milletler Yol Güvenliği için 10 Yıllık Eylem Planı (2010-2020), Mart 2010’da 64/255 sayılı genel kurul kararı ile ulusal, bölgesel ve küresel düzeylerde gerçekleştirilen faaliyetlerin artırılması yoluyla kazalarda ölümlerin-yaralanmaların küresel çapta arzu edilen seviyelere getirilmesi ve sonrasında azaltılması için küresel bir amaç olan *2011-2020 Yol Güvenliği 10 yıllık Eylem Planı*’nı ilan etmiştir.

64/255 sayılı karar BM Karayolu Güvenliği Ortaklığı ve diğer paydaşlar ile dayanışma içinde, (WHO) Dünya Sağlık Örgütü ve Birleşmiş Milletler (BM) komisyonlarından on yıl için eylem planı hazırlamasını ve hedeflerin uygulanmasını

destekleyecek bir kılavuz istemiştir. Buradaki temel amaç on yıllık süreçte trafik kazasına bağlı ölümlerin azaltılmasıdır.

Bu açıklamalara bağlı olarak geliştirilen hedefler şu şekilde özetlenebilir;

- “BM’nin karayolu güvenliği ile ilgili önemli anlaşmaların ve sözleşmelerin uygulanması, yol güvenliğine yönelik ulusal, bölgesel ve uluslararası seviyede kapasitenin geliştirilmesi.”
- “Ulusal, bölgesel ve küresel düzeyde yol güvenliği faaliyetlerinin teknik olarak uygulanması için yönetim altyapı ve kapasitesinin güçlendirilmesi.”
- “Ulusal, bölgesel ve küresel düzeyde veri toplama kapasitesinin artırılması ve önceden belirlenmiş bir dizi göstergenin ilerlemesinin ve performansının izlenmesi.”
- “Sürdürülebilir yol güvenliği stratejileri ve programlarının geliştirilmesi, uygulanması ve 2020 yılına kadar yol kazalarında ölümlerin azaltılması için uygulanabilir hedefler belirlenmesi.”
- “Karayolu alt yapı projelerinde yol güvenliği unsurunun sağlanması da dahil, yol güvenliği ve mevcut kaynakların daha iyi kullanılması için artan finansmanın teşvik edilmesi.”

Dünyada ve Türkiye’de Karayolu Güvenliği Gelişme Eğilimleri

Karayolu trafik güvenliğinin sağlanması için, Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilen *Küresel Karayolu Güvenliği İlke Kararları* doğrultusunda hazırlanan *Yol Güvenliği için 10 Yıllık Eylem Planı* çerçevesinde dünya genelinde on yıllık süreçte trafik kazası ölümlerinin %50 oranında azaltılması hedefi, küresel bir hedef olarak kabul görmüş, bu doğrultuda çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. (2010-2020) *Küresel Yol Güvenliği Eylem Planı* dahilinde belirlenmiş olan 5 temel dayanağı bulunan küresel hedefler;

Yol Güvenliği Yönetimi, Daha Güvenli Yollar ve Hareketlilik, Daha Güvenli Yol Kullanıcıları, Daha Güvenli Taşıtlar ve Kaza Sonrası Tepki Yönetimi ile uyumlu başlıklar olarak geliştirilmiştir.

Bu bilgiler ışığında; Birleşmiş Milletler (BM, 2017) tarafından belirlenmiş olan 12 küresel hedef şunlardır:

1. “2020’ye kadar bütün ülkeler kendi ulusal yol güvenliği planlarını tamamlamalıdır.”
2. “2030’a kadar bütün ülkeler BM’ in yol güvenliği ile ilgili bir ya da iki ana yasal düzenlemesini hayata geçirmelidir.”
3. “2030’a kadar imal edilecek tüm yeni yollar bütün yol kullanıcı türleri için minimum 3 yıldızlı yol güvenliği derecesine sahip olacaktır.”
4. “2030’a kadar mevcut ulaşım talebini karşılayan yol ağlarının %75’i bütün yol kullanıcı türleri için teknik standartlara uygun hale getirilecektir.”
5. “2030’a kadar yeni taşıtların %100’ü (üretilen, satılan veya ithal edilmiş) ve hâlihazırda kullanılmakta olan 2. el taşıtların tamamı BM yönetmeliklerine uygun yüksek güvenlik standartlarına sahip olacaktır.”
6. “2030’a kadar hız limitlerinin aşıldığı seyahatlerin sayısının yarıya indirilmesi ile ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında azalma meydana gelecektir.”
7. “2030’a kadar bütün motosiklet kullanıcılarının kask takması sağlanacaktır.”
8. “2030’a kadar bütün motorlu taşıt kullanıcıları emniyet kemeri kullanacaklar, bütün motorlu taşıtlarda çocuk emniyet kemeri olacaktır.”
9. “2030’a kadar alkol ve uyuşturucu kullanımı kaynaklı ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları %50 oranında azaltılacaktır.”
10. “2030’a kadar bütün ülkeler motorlu taşıt kullanırken, cep telefonu kullanmalarını önleyecek ulusal yasalar ve düzenlemeler yapacaklardır.”
11. “2030’a kadar bütün ülkeler, sürüş süresi, dinlenme süresi vb. ulusal güvenli seyahat yönetmeliklerini yapmalıdırlar.”
12. “2030’a kadar bütün ülkeler, kaza ile ilk yardım yeri arasındaki mesafe ve süreyi kısaltacak önlemler almalıdır.”

(Geniş bilgi için bkz. BM Küresel Yol Güvenliği Eylem Planı, 2017).

Ülke ve dünya genelinde yapılan araştırmalar kazaların nedenlerinde sürücü hatalarının ön plana çıktığını göstermiş, bu nedenle bugüne dek trafik kazalarının temel nedeni de sürücülerden kaynaklı olarak görülmüştür.

Türkiye ile Avrupa ve dünya verileri kıyaslandığında Türkiye’deki trafik olgusuna yönelik kişilere çok yönlü bir bakış açısı ve fikir kazandırılacağı görülmektedir. Aşağıdaki tabloda Avrupa ülkelerine ait kaza bilgileri ve bin kişiye

düşen otomobil miktarı gösterilerek durum ortaya konulmaya çalışılmıştır (TÜİK, 2020).

Tablo12. Avrupa ülkelerine ait trafik kaza bilgileri ve bin kişiye düşen otomobil sayısı

Ülke	Ölümlü ve Yaralanmalı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Bin Kişiyeye Düşen Otomobil Sayısı	Bir Milyon Otomobile Düşen Ölü Sayısı	Bir Milyon Kişiyeye Düşen Ölü Sayısı
Türkiye	174.896	5.473	150	438	66
Almanya	302.656	3.180	561	69	38
Avusturya	37.402	414	555	85	47
Belçika	38.020	615	509	107	54
Bulgaristan	6.888	682	393	231	96
Çekya	21.263	577	522	106	54
Danimarka	2.789	175	438	70	30
Estonya	1.405	48	550	67	36
Finlandiya	4.432	238	621	70	43
Fransa	58.609	3.444	478	107	52
Güney Kıbrıs Rum Yönetimi	607	53	609	102	62
Hırvatistan	10.939	331	389	210	80
Hollanda	18.706	535	487	64	31
İngiltere	136.063	1.856	486	58	28
İrlanda	6.066	156	432	75	32
İspanya	102.233	1.830	504	79	39
İsveç	14.951	253	479	53	25
İtalya	174.933	3.378	637	88	56
Letonya	3.875	136	357	201	70
Litvanya	3.059	191	483	144	68
Lüksemburg	955	25	670	63	42
Macaristan	16.489	625	355	184	64
Malta	1.497	19	613	66	41
Polonya	32.760	2.831	593	128	75
Portekiz	34.416	602	492	121	58
Romanya	31.106	1.951	307	340	100
Slovakya	5.317	276	408	127	51
Slovenya	6.185	104	541	94	50
Yunanistan	10.848	731	492	139	68
AB'ye Üye Olan Ülkeler (AB-28)	1.084.469	25.256	516	96	49

Kaynak: TÜİK, (2020).

Tablo 12'ye göre, 2020 yılında Türkiye'de bin kişiye düşen araç sayısı 150'dir. Bu oran diğer Avrupa ülkelerinin çok çok altındadır. Buna rağmen ölü sayısı diğer ülkelere kıyasla çok daha fazladır. Özellikle Finlandiya'da bin kişiye düşen araç sayısı 621, İtalya'da 637, Lüksemburg'da 630'dur. Bu ülkelerdeki ölü sayısına

bakıldığında Türkiye'nin neredeyse 10'da biri bir oran olduğu görülmektedir (TÜİK, 2020).

2.4.2. Türkiye'de Trafik kazaları ve Alınan Önlemler

Türkiye'de her geçen gün artan araç sahipliği ve mobilite, trafik kazalarını da beraberinde getirmekte ve ulaşım kaynaklı olarak artan bu sorunun hem maddi hem de manevi zararlarını artırmaktadır. Türkiye'nin Avrupa ve diğer dünya ülkelerine kıyasla araç sahipliğinin daha az olmasına rağmen, kazaların buna kıyasla fazla olması en çok tercih edilen ulaşım türünün karayolu taşımacılığı olması ve ulaştırma sistemlerinde dengeli bir dağılım olmamasıyla ilgilidir. Bunun yanı sıra yine nüfusun fazlalığı, sürücü hataları gibi birçok sorun da ayrıca sayılabilir (Sümer, 2002).

Türkiye'de 01.01.2009 tarihinden itibaren ölüm belgelerinin kullanılmaya başlanması trafik kazalarından ölenlerin de TÜİK verilerine dâhil edilmesini sağlamış ve böylece kazaların boyutlarının gerçek rakamlarla sunulmasını sağlamıştır. *Ölüm Bildirim Sistemi* - ÖBS yazılımının da geliştirilmesi, ölüm oranına ilişkin verilerin elde edilmesini ve anlık olarak takip edilebilmesini kolaylaştırmıştır.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 12-(ç) maddesinde trafik kazalarında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle 30 gün içinde ölenlerin kayıtlarını tutma ve takibini yapma yetkisi Sağlık Bakanlığı'na verilmiştir. Bakanlık bu yetkiyle birlikte anlık takibi Emniyet Genel Müdürlüğü'ne iletmekte ve trafik sebebiyle oluşan zarar da net şekilde ortaya çıkarılabilmektedir (EGM, 2021).

Ülkemizde son yıllarda trafik kazalarına bağlı can ve mal kayıplarını en aza indirmek adına dikkate değer ciddi çalışmalar yapılmaktadır. Kazalarda gerek sürücü kusurlarının en aza indirilmesi ve dolayısıyla kaza sayılarının düşürülmesi gerekse de kaza sonucu ortaya çıkan ölüm ve yaralanmaların azaltılması için İçişleri Bakanlığı öncülüğünde Emniyet Genel Müdürlüğü ve Jandarma Genel Komutanlığı tarafından kamuoyunda farkındalık oluşturmaya yönelik projeler, eğitim çalışmaları ve etkin denetim faaliyetleri yapılmaktadır. Bu kapsamda 26.10.2018 tarih ve 30.577 sayılı Resmi Gazete' de yayınlanarak yürürlüğe giren 18.10.2018 tarih ve 7148 sayılı KTK ile bazı kanunlarda değişiklik yapılarak alınan kararlarla trafik güvenliğini arttıracak caydırıcı, sonuç alıcı düzenlemeler getirilmiştir. *Örneğin;* yol kenarı trafik denetimleriyle beraber 01.08.2017 tarihinden itibaren KGM' ne ait ücret toplama sistemlerinin kurulu bulunduğu 2.155 km. uzunluğundaki otoyollarda, araçların

otoyollarda giriş yaptığı HGS/OGS noktası ile çıkış yaptığı HGS/OGS noktası arasında kat etmiş olduğu mesafe ve süre bilgilerinden araçların ortalama hızlarının tespit edilmesi suretiyle denetimlere başlanmıştır. Ayrıca Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS); İstanbul, Konya, Gaziantep, Bilecik illeri ile Bolu-Gerede, Çanakkale-Ezine, Çanakkale-Lapseki ve Uşak-Banaz ilçelerinde faaliyet göstermekte olup, trafik denetimlerinde kullanılmaktadır. 78 milyon yol kullanıcısı, 28,2 milyon sürücü belgeli araç sahibi araçlarıyla her yıl karayolları genel müdürlüğü yol ağında 119.671 milyon taşıt-kilometre yol yapmaktadırlar. Yılda meydana gelen 1.182.491 kaza sonucunda 7.300 kişi hayatını kaybetmekte ve 303.812 kişi de yaralanmaktadır (11.Kalkınma Planı, 2019-2023).

Türkiye’de *Karayolu Trafik Güvenliği* kapsamında 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu’nun 4.m.’ne istinaden karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, koordinasyonu sağlamak ve uygulanmasını sağlamak amacı ile farklı kurum ve kuruluşlar bulunmaktadır. Bunlar; Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Karayolu Trafiği Güvenlik Kurulu, UKOME ve bunlara bağlı oluşturulmuş ek birimler ile farklı alanlarda görev ve sorumluluklarını yerine getirmektedirler.

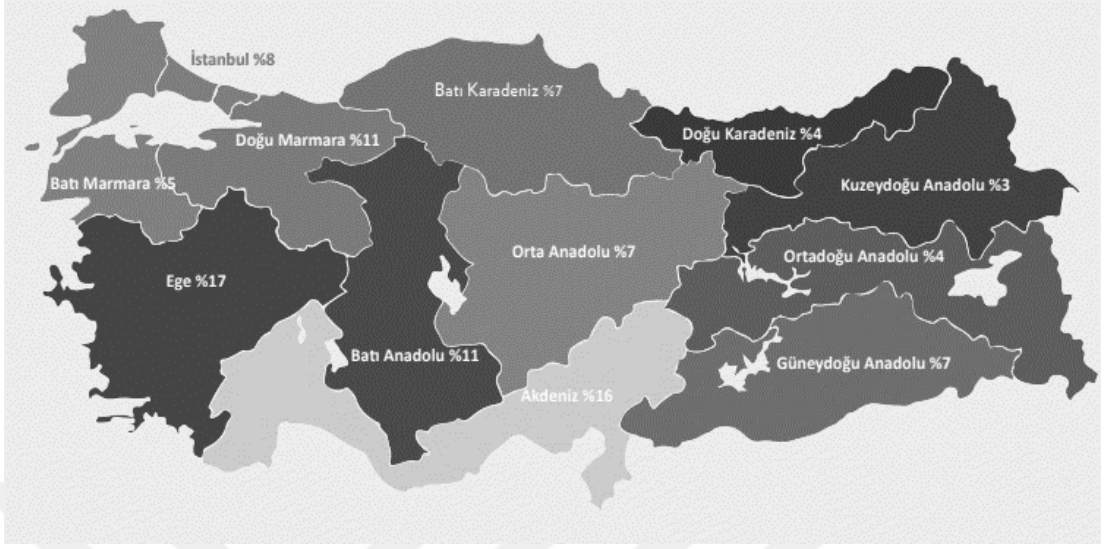
Tablo 13. Karayolu güvenliği ile ilgili görev sorumlulukları olan kurum/kuruluşlar

Kurumlar	Görevleri			
	Mühendislik	Eğitim	Acil Durum	Denetim
Jandarma Genel Komutanlığı		X	X	X
Karayolları Genel Müdürlüğü	X		X	
Milli Eğitim Bakanlığı		X		
Ulaştırma-Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	X	X	X	X
Sağlık Bakanlığı			X	
Bilim-Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı	X	X		
Sivil Toplum Kuruluşları	X	X		
Belediyeler	X	X	X	X
Üniversiteler	X	X	X	X

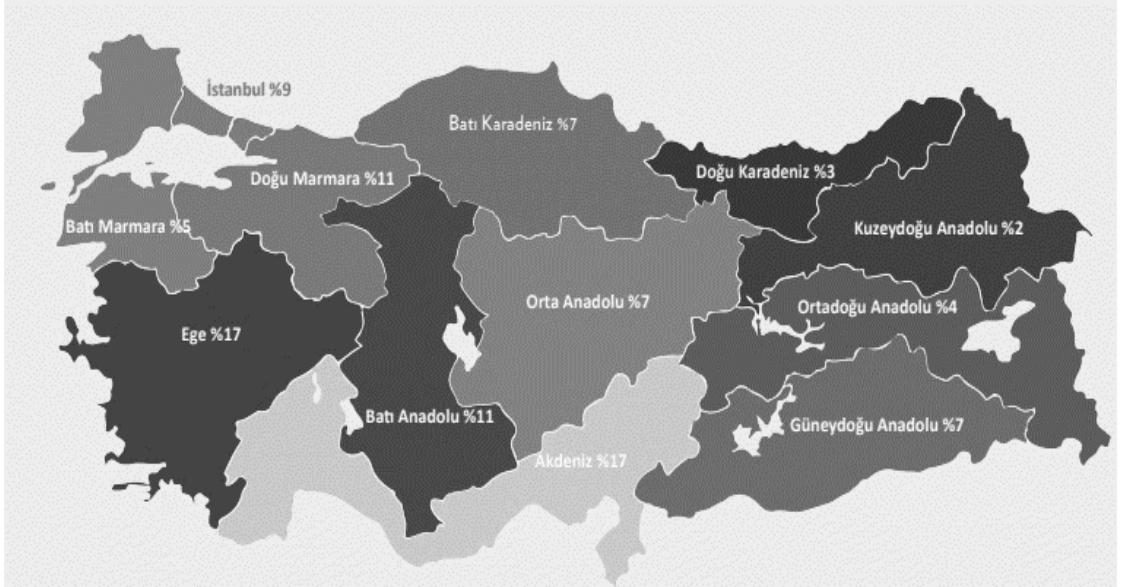
Kaynak: On Birinci Ulusal Karayolu Güvenliği grup çalışması, (2019).

Polis Akademisi Trafik Ens. Md.’ğü tarafından hazırlanan 2017-2019’ un ilk beş ayını kapsayan *Trafik Kaza ve Denetim İstatistikleri Raporu* bölge sınıflamasına göre kazaların meydana geldiği yerler trafik ve araç yoğunluğunun belirleyici olduğu yerlerdir. Şekil 6’da görüldüğü üzere trafik kazalarının %8’i İstanbul’da, %17’si Ege Bölgesi’nde, %16’sı da Akdeniz Bölgesi’nde meydana gelmiştir. 2018 yılına gelindiğinde bir puan artışla %9 İstanbul artış göstermiş (Şekil:2), Ege ve Akdeniz

Bölgesi bir önceki yıla göre benzer bir dağılım göstermiş, diğer bölgelerde düşüşler sergilendiği görülmüştür (Polis Akademisi Yayınları: 2019).



Şekil 6. 2017 Yılı bölge birimleri sınıflamasına göre trafik kazası
Kaynak: Polis Akademisi Yayınları, (2019).



Şekil 7. 2018 Yılı bölge birimleri sınıflamasına göre trafik kazası
Kaynak: Polis Akademisi Yayınları, (2019).

Çalışmanın bu başlığı altında TÜİK ve EGM (2019-2021) verilerinden istifade edilerek derlenen, ülkemizde gerçekleşen trafik kazalarının istatistikleri tablo ve grafiklerle gösterilerek kısa analizleri yapılmıştır.

Tablo 14. Gün ışığı durumuna göre ölümlü ve yaralanmalı trafik kaza, ölü ve yaralı sayısı

Gün ışığı durumu	Ölümlü yaralanmalı kaza sayısı	Ölü sayısı			Yaralı sayısı
	Toplam	Kaza yerinde	Kaza sonrası	Toplam	
		Ölü sayısı			
Toplam	174 896	5 473	2 524	2 949	283 234
Gündüz	118 658	3 309	1 433	1 876	188 989
Gece	51 407	1 959	978	981	85 891
Alacakaranlık	4 831	205	113	92	8 354

Kaynak: EGM, (2019).

Tablo 15. Ölümlü yaralanmalı trafik kazasından etkilenen kazazedeler

Kazazedeler	Toplam	Erkek	Kadın
Toplam			
Ölü sayısı	5 473	4 172	1 301
Kaza yerinde	2 524	1 916	608
Kaza sonrası	2 949	2 256	693
Yaralı sayısı	283 234	190 200	93 034
Sürücü			
Ölü sayısı	2 336	2 283	53
Kaza yerinde	1 150	1 129	21
Kaza sonrası	1 186	1 154	32
Yaralı sayısı	120 857	110 862	9 995
Yolcu			
Ölü sayısı-	1 865	1 034	831
Kaza yerinde	989	524	465
Kaza sonrası	876	510	366
Yaralı sayısı	128 949	61 106	67 843
Yaya			
Ölü sayısı	1 272	855	417
Kaza yerinde	385	263	122
Kaza sonrası	887	592	295
Yaralı sayısı-	33 428	18 232	15 196

Kaynak: TÜİK, karayolu trafik kaza istatistikleri, (2019).

Aşağıdaki tabloda, Türkiye’de 2021 yılının Mart ayına ve ilk üç ayına bağlı olarak ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarının nedenleri gösterilmiştir. Bu nedenler arasında en yüksek gruptaki nedenlerin kaza oluş türüne bağlı olarak sürücü ve yayadan kaynaklı olacağı görülmektedir (EGM, 2021).

Tablo 16. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının oluş şekline göre türleri

Kaza Oluş Türü	2021 Mart	2021 Yılı
Karşılıklı Çarpışma	760	1868
Arkadan Çarpma	1262	3199
Yandan Çarpma	4027	9789
Yan Yana Çarpışma	150	369
Duran Araca Çarpma	157	420
Zincirleme Çarpışma	41	92
Çoklu Çarpışma	21	78
Engel / Cisim ile Çarpışma	605	1741
Yayaya Çarpma	2196	5129
Hayvana Çarpma	46	124
Devrilme / Savrulma / Çarpma	1295	3500
Yoldan Çıkma	1469	3961
Araçtan İnsan Düşmesi	109	223
Araçtan Cisim Düşmesi	6	19
Park Etmiş Araca Çarpma	104	242
TOPLAM	12.248	30.754

Kaynak: EGM, (2021:3).

Bir sonraki tabloda ise ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında araç sayısı gösterilmiştir. Özellikle zincirleme kaza dediğimiz birden çok aracın katıldığı kazaların sayısı nispeten iki ve tek araçlı kazaların sayısına göre daha azdır (EGM, 2021).

Tablo 17. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarının araç sayısına göre türleri

Kazaya Karışan Araç Sayısı	2021 Mart	2021 Yılı
Tek Araçlı	5402	13861
İki Araçlı	6109	15073
Çok Araçlı	737	1820
TOPLAM	12.248	30.754

Kaynak: EGM, (2021:3).

Ülke ve dünya genelinde yapılan araştırmalar kazaları nedenlerinde sürücü hatalarının ön plana çıktığını göstermiş, bu nedenle bugüne dek trafik kazalarının temel nedeni de sürücülerden kaynaklı olarak görülmüştür. Emniyet Genel Müdürlüğü’nün 2021 raporunda da 2021 yılının Mart ayında sürücü kaynaklı

kazaların 12.936 tane olduğu, ilk üç ayda ise 32.702 tane kazanın temel faktörünün sürücü olduğu tespit edilmiştir (EGM, 2021).

Tablo 18. Ölümlü yaralanmalı trafik kazalarına neden olan unsurlar (ülke geneli).

Kusur Unsurları	2021 Mart	2021 Yılı
Sürücü	12936	32702
Yaya	1270	2856
Araç	306	985
Yol	40	162
Yolcu	141	392
TOPLAM	14.693	37.097

Kaynak: EGM, (2021:5).

Sürücü kusurlarına ilişkin 2021 raporundan elde edilen bilgiler özellikle araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmama nedenli kazaların başı çektiğini göstermektedir. 2021 Mart ayı içerisinde bu sebeple olan kazaların sayısı 4.854 iken, ilk üç ayda ise 12.957 kaza gerçekleşmiştir. İkinci sırada ise hem sürücü hem de kısmen yol kaynaklı sorunlar olabileceğini düşündüren kavşak, geçit ve kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymama kusurunun olduğu görülmektedir (Tablo:19). 2021 Mart ayında 2.024 kaza bu sebeple olurken, 2021 yılı ilk üç ayında 4.949 kaza bu kusur sebebiyle olmuştur (EGM, 2021).

Tablo 19’da trafik kazalarının nedenlerine yönelik yapılan araştırmalar bizlere eğitim konusunda özellikle hangi grubun eğitim alması gerektiğini gösteren raporlardır. Hem 2021 yılı hem de öncesine ilişkin rapor ve araştırmaların gösterdiği sonuçlar bilhassa sürücülerin trafik eğitiminin yetersiz olduğunu belirtirken, bu konuda örgün eğitim kurumları ve sürücü kurslarına büyük görev düştüğünü de göstermektedir (EGM, 2021).

Tablo 19. Trafik kazalarına neden olan (ölümlü/yaralanmalı) sürücü kusurları (ülke geneli).

Sürücü Kusurları	2021 Mart	2021 Yılı
Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak	4.854	12.957
Kavşak, geçit ve kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymamak	2.024	4.949
Şerit izleme ve değiştirme kuralına uymamak	1.097	2.630
Arkadan çarpma	1.025	2.530
Doğrultu Değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	1.032	2.398
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	581	1.365
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretinde durmamak	366	970
Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek	364	864
Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak	307	778
Yaya ve okul geçitlerinde yavaşlamamak, yayalara geçiş hakkı vermemek	156	349
Alkollü olarak araç kullanmak	180	418
Aşırı hızla araç kullanmak	135	319
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	100	236
Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek	60	161
Diğer	655	1.778
TOPLAM	12.936	32.702

Kaynak: EGM, (2021:5).

Emniyet Genel Müdürlüğü'nün 2021 raporunda da 2021 yılının Mart ayında sürücü kaynaklı kazaların 12.936 tane olduğu, ilk üç ayda ise 32.702 tane kazanın temel faktörünün sürücü olduğu tespit edilmiştir (EGM, 2021).

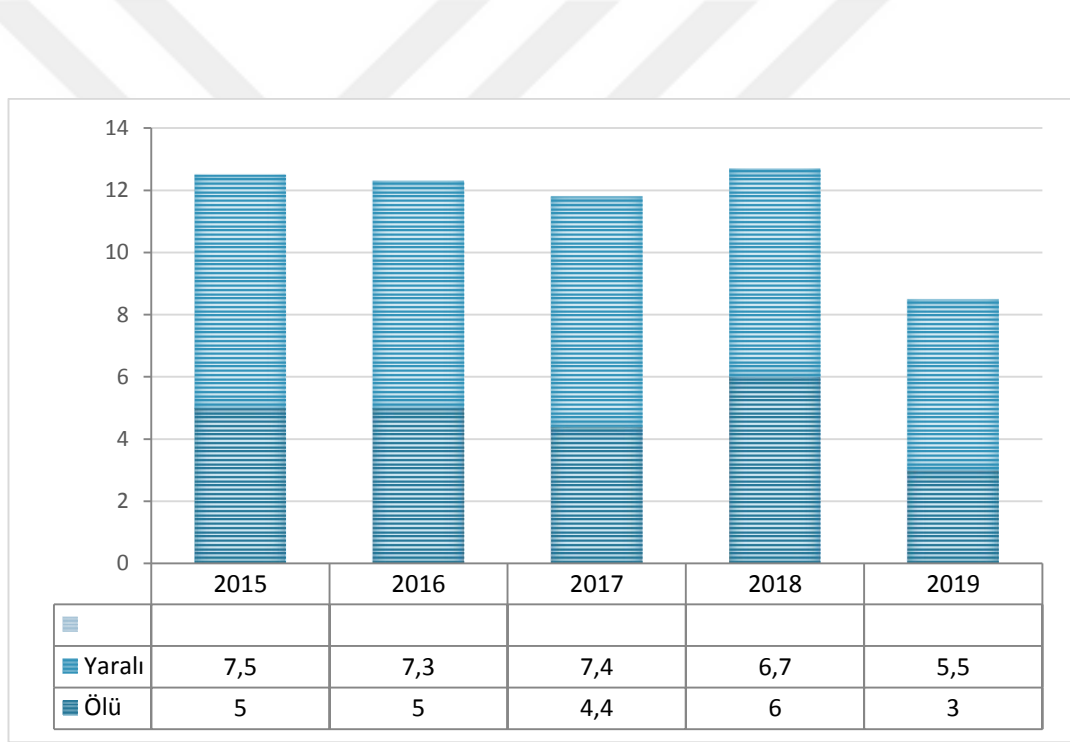
Tablo 20. Trafik kaza istatistikleri (2009-2019).

Yıl	Toplam Kaza Sayısı	Ölümlü-Yaralanmalı Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı			
				Toplam	Kaza Yerinde	Kaza Sonrası	Yaralı Sayısı
2009	1 053 346	111 121	942 225	4 324	4 324	-	201 380
2010	1 106 201	116 804	989 397	4 045	4 045	-	211 496
2011	1 228 928	131 845	1 097 083	3 835	3 835	-	238 074
2012	1 296 634	153 552	1 143 082	3 750	3 750	-	268 079
2013	1 207 354	161 306	1 046 048	3 685	3 685	-	274 829
2014	1 199 010	168 512	1 030 498	3 524	3 524	-	285 059
2015	1 313 359	183 011	1 130 348	7 530	3 831	3 699	304 421
2016	1 182 491	185 128	997 363	7 300	3 493	3 807	303 812
2017	1 202 716	182 669	1 020 047	7 427	3 534	3 893	300 383
2018	1 229 364	186 532	1 042 832	6 675	3 368	3 307	307 071
2019	1 168 144	174 896	993 248	5 473	2 524	2 949	283 234

Kaynak: TÜİK, (2020).

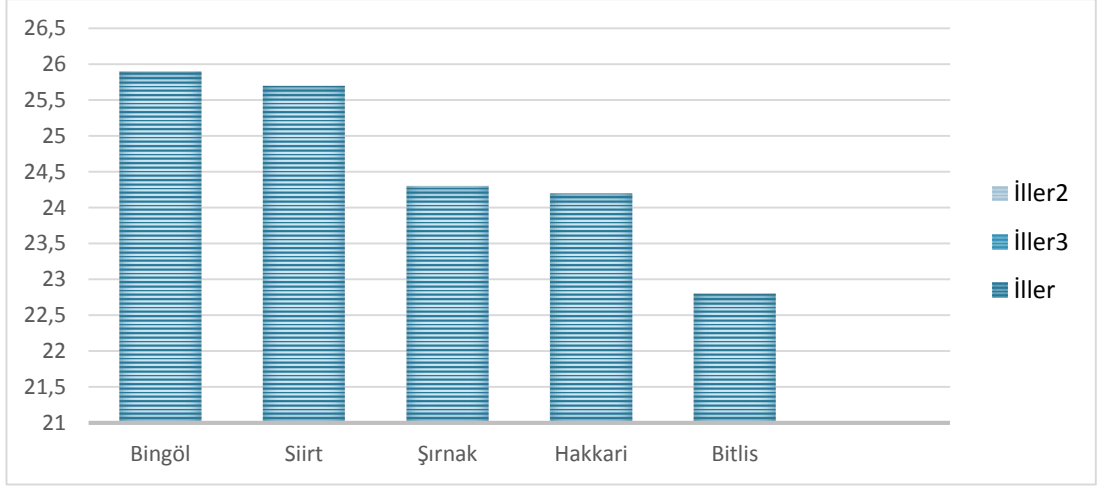
2009-2019 senesi arasında TÜİK'in açıklamış olduğu rakamlara göre toplam kaza sayısında dalgalanmalar yaşanmaktadır. Her ne kadar 10 senelik bir zaman dilimi içerisinde hem yol çalışmaları artmış hem de bilinçlendirme faaliyetleri hız kazanmış olsa da yola çıkan araç sayısı ve kentleşme olgusunun da aynı hızla yükselmesinden kaynaklı trafik kazalarında beklenen düşüşün yaşanmadığı da belirtilmelidir (TÜİK, 2020).

Türkiye'de 2019 yılında toplam 1 milyon 168 bin 144 adet trafik kazası meydana gelmiştir. 2009-2019 senesi arasında kaza oranları sürekli olarak artmış, aynı şekilde maddi kayıp da ortalama benzer oranlarda kalmıştır. 2019 senesine toplam yaralı ve ölü sayısı 5.473'tür. Bu oran geçmiş senelere göre düşük olmakla birlikte, bariz bir düşüşün de yaşanmadığını söylemek mümkündür (EGM, 2021).



Şekil 8. Trafik kazalarında ölü ve yaralı sayısı (2015-2019).

Şekil 8' de 2015-2019 seneleri arasında Türkiye'de trafik kazalarında ölü ve yaralı sayıları gösterilmiştir. Ölü sayısının 2018 senesine kıyasla 2019 senesinde %18 oranında azaldığı ancak son 4 sene içerisinde belirgin bir düşüş de göstermediği görülmektedir (TÜİK, 2020).



Şekil 9. Bin taşıta başına düşen ölümlü/yaralanmalı kaza sayısında ilk beş il (TÜİK-2019).

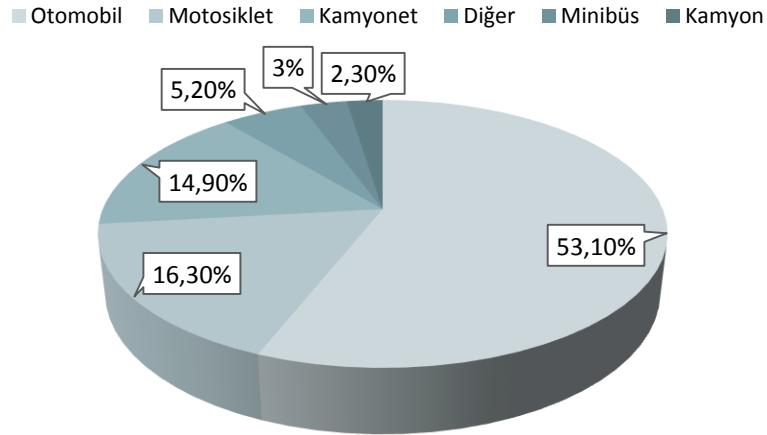
TÜİK verilerine göre 2019 senesinde Türkiye’de bin taşıta başına düşen ölümlü-yaralanmalı kaza sayısında en yüksek oran %25,9 ile Bingöl’e aittir. Ardından %25,7 ile Siirt, %24,3 ile Şırnak, %24,2 ile Hakkâri, %22,8 ile Bitlis gelmektedir. Bu oranlar hesaplanırken illerdeki nüfus yoğunluğunun da göz önüne alındığı unutulmamalıdır. Grafikte gösterilmemekle birlikte en düşük oranlar ise %4 ile İstanbul, %5,5 ile Edirne, %5,7 ile Ankara, %5,8 ile Kırklareli ve %6,3 ile Çanakkale’ye aittir (TÜİK, 2020).

TÜİK verilerine göre 2019 senesinde Türkiye’de kazalarda en önemli sorumlular sürücüler olarak ortaya çıkmıştır. Kazada ölen ve yaralananların da %42,7’si sürücülerden, %34,1’i yolculardan, %23,2’si ise yayalardan oluşmaktadır. Sürücülerin cinsiyetlerine göre dağılım yapıldığında ise; ölenlerin %76,2’sinin erkek, %23,8’inin kadın, yaralananların ise %67,2’sinin erkek, %32,8’inin kadın olduğu sonucu ortaya çıkmıştır (TÜİK, 2020).

EGM ve JGK trafik kaza verilerine göre 2019 senesinde ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında etken sürücü kusurundan kaynaklı verilere göre; %38,86 oranında araç hızını, yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şekilde ayarlamama, %14,66 oranında kavşak, geçiş önceliğine uymama, %9,74 oranında şerit ihlali yapma, %8,78 arkadan çarpma, %7,26 dönüş kurallarına uymama, %4,67 manevraları düzenleyen genel şartlara uymama şeklinde olduğu sonucunu ortaya çıkarmıştır. Yaya kusurlarına ait veriler ise; yayalardan kaynaklı trafik kazalarında en fazla görülen kusurları; %33,04 taşıta yolu üzerinde trafiği tehlikeye atacak şekilde hareketlerde bulunma, %18,91 trafik güvenliği ile ilgili kurallara uymama, %13,12

karşıdan karşıya geçişlerde trafik kurallarına uymama, %12,42 trafik ışık ve işaretlerine uymama, %8,71 taşıt yoluna girme olarak sıralamıştır. Bu iki önemli etkenin yanında yolcu, yol ve taşıt kusurları da trafik kazalarında önemli veriler sunmaktadır. 2019 senesindeki yolcu kusurlarına ait verilerin %17,76'sı taşıtlarda kast ve emniyet kemeri kullanmamanın, %15,54'ü taşıt dışında gayri nizami seyahat etmenin, %3,93'ü ise açık yük üzerinde gayri nizami seyahat etmenin trafik kazalarına neden olduğunu göstermiştir. Yol kusurlarında ise ilk sırada %35,27 oranında yol sathında gevşek malzeme olması, %29,15 oranında yolda münferit çukur olması ve %16,10 oranında şerit çökmesi sebebiyle kazaların olduğu sonucunu ortaya çıkarırken, taşıt kusurlarında ise %12,54 oranında kusurlu fren, %4,17 oranında ise lastik patlaması sebepleriyle trafik kazalarının ortaya çıkarmaktadır (KGM, 2020).

Trafik Kazaları



Şekil 10. Ölümlü-yaralanmalı kazaya karışan taşıtların sayısı (TÜİK-2019).

TÜİK (2020) verilerine göre 2019 senesinde 280 bin 700 adet taşıt kazaya karışmıştır. Bu taşıtların %53,1'i otomobil, %16,3'ü motosiklet, %14,9'u kamyonet, %3,0'ı minibüs, %2,3'ü kamyon, %2,2'si otobüs, %2,1'i çekici, %1,0'ı traktör ve %5,2'si diğer taşıtlardan oluşmaktadır. En yüksek oranın otomobile ait olması bireysel araç kullanan sürücülerin kazalardaki payının da yüksek olduğunu göstermektedir (TÜİK, 2020).

Tablo 21. Trafik kazaları ve sonuçlarının türlerine göre dağılımı (Mart 2021).

Trafik Kazaları	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Toplam
Toplam Kaza Sayısı	24.234	6.124	3.0358
Ölümlü Kaza Sayısı	45	71	116
Yaralanmalı Kaza Sayısı	9.831	2.301	12.132
Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	14.358	3.752	18.110
Ölü Sayısı	49	96	145
Yaralı Sayısı	13.094	4.522	17.616

Kaynak: EGM, (2021:2).

2021 senesine gelindiğinde güncel rakamlar trafik kazalarının her sene ile aynı paralelde ilerlediğini göstermektedir. Özellikle 2021 senesi Mart ayı ile Covid-19 vakaları artsa da bu durum kazaların sayısında düşüş yaşatmamıştır. Yerleşim yerlerinde toplam 24.234 kaza meydana gelirken, yerleşim yerleri dışında bir ayda meydana gelen kaza sayısı 6.124'tür (EGM, 2021).

Tablo 22. Trafik kazaları ve sonuçlarının türlerine göre dağılımı (01/02/03-2021).

Trafik Kazaları	Yerleşim Yeri	Yerleşim Yeri Dışı	Toplam
Toplam Kaza Sayısı	63.837	16.946	80.783
Ölümlü Kaza Sayısı	121	196	317
Yaralanmalı Kaza Sayısı	24.366	6.071	30.437
Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	39.350	10.679	50.029
Ölü Sayısı	135	256	391
Yaralı Sayısı	32.140	11.717	44.127

Kaynak: EGM, (2021:2).

Trafik kazaları türleri kapsamında dağılımda özellikle kazaların nedenlerinin yer alması önemlidir. 2021 senesinin ilk üç ayında toplam kaza sayısı içerisinde en fazla sonucu maddi hasarlı kazalar grubunda olmuştur. İlk üç ay verileri kapsamında 50.029 tane maddi hasarlı kaza meydana gelmiş, bu kazalar sonuç bakımından bilhassa yaralanmalarla sonuçlanmıştır (EGM, 2021).

Tablo 23. Trafik cezalarının dağılımı (ülke geneli-2021).

Trafik Ceza Bilgisi	2021 Mart	2021 Yılı
Yayalara Uygulanan	588	1233
Yolculara Uygulanan	1322	3126
Sürücülere Uygulanan	300466	789663
Araç Plakalarına Uygulanan	1213589	3222095
TOPLAM	1.515.965	4.016.117

Kaynak: EGM, (2021:10).

Trafik kazalarının oluşmasında veya trafik içerisinde meydana gelen kazaların raporlanması sürecinde trafik cezaları da hatalara yönelik fikir vermesi adına önemli bir parametredir. EGM (2021)'den alınan verilere, ülke genelinde ilk 3 ayda en fazla ceza uygulanmasının yaya-sürücü ve yolcu çerçevesinde bakıldığında sürücülere uygulandığını göstermektedir. Bu durum trafik kazalarında da ana etkenin *sürücü* olduğu hakkında önemli bir bilgi vermektedir.

Tablo 24. Trafik kaza ve sonuçlarının illere göre dağılımı (Son veriler-2021).

İller	Ölüm-Yaralanma Kaza	Maddi Hasarlı Kaza	Ölü	Yaralı	İller	Ölüm-Yaralanma Kaza	Maddi Hasarlı Kaza	Ölü	Yaralı
Adana	976	1.385	11	1.345	Konya	861	1.339	24	1.316
Adıyaman	200	198	2	297	Kütahya	170	294	2	268
Afyon	286	611	1	499	Malatya	253	340	1	363
Ağrı	136	191	2	244	Manisa	740	887	16	1.058
Amasya	145	209	4	220	Kahramanmaraş	392	463	2	598
Ankara	2.115	5.918	17	2.878	Mardin	235	228	1	365
Antalya	1.424	1.880	31	1.867	Muğla	780	687	15	1.026
Artvin	63	104	0	111	Muş	63	112	0	110
Aydın	616	575	4	840	Nevşehir	136	218	2	207
Balıkesir	558	596	15	794	Niğde	175	235	8	284
Bilecik	84	153	0	124	Ordu	283	438	6	405
Bingöl	71	82	2	107	Rize	127	187	1	171
Bitlis	109	129	0	194	Sakarya	444	653	6	611
Bolu	106	261	2	155	Samsun	547	787	8	862
Burdur	136	197	6	210	Siirt	95	90	0	144
Bursa	1.138	2774	18	1.636	Sinop	71	95	1	94
Çanakkale	221	238	4	312	Sivas	217	326	1	364
Çankırı	90	155	3	163	Tekirdağ	433	654	5	636
Çorum	248	452	4	410	Tokat	207	267	3	312
Denizli	494	732	6	702	Trabzon	794	513	3	412
Diyarbakır	504	582	7	954	Tunceli	23	44	2	29
Edirne	123	183	2	152	Şanlıurfa	752	696	16	1.259
Elazığ	181	303	3	325	Uşak	148	250	0	230
Erzincan	109	215	0	174	Van	183	285	4	336
Erzurum	177	489	4	324	Yozgat	177	238	5	293
Eskişehir	346	596	6	502	Zonguldak	150	282	3	229
Gaziantep	709	771	7	1.035	Aksaray	197	335	4	347
Giresun	148	222	2	217	Bayburt	19	31	0	39
Gümüşhane	45	56	0	78	Karaman	95	129	1	149
Hakkari	43	67	1	76	Kırıkkale	104	214	3	153
Hatay	742	490	9	1.016	Batman	165	189	1	297
Isparta	180	170	4	273	Şırnak	116	142	4	201
Mersin	1.067	984	8	1.415	Bartın	67	36	1	107
İstanbul	3.942	7.811	17	4.807	Ardahan	22	44	0	53
İzmir	1.958	4.676	19	2.489	İğdır	52	105	1	79
Kars	50	148	0	85	Yalova	110	227	1	140
Kastamonu	117	209	0	194	Karabük	70	117	0	119
Kayseri	600	915	3	971	Kilis	118	38	1	161
Kırklareli	141	185	4	218	Osmaniye	311	184	1	420
Kırşehir	88	130	2	142	Düzce	148	183	3	229
Kocaeli	732	1.401	5	996	TOPLAM	30.754	50.029	391	44.127

Kaynak: EGM, (2021:11).

Türkiye’de trafik kazaları genellikle, sonuçlar göz önüne alındığında büyükşehirlerde yoğunlaşmıştır. Bu durumun temel sebebi nüfus yoğunluğudur. Trafiğe çıkan insan sayısı arttıkça olası kazaların da sayısı artmaktadır. 2021 verileri göz önüne alındığında bilhassa kaza yoğunluğunda yine büyükşehirlerin sıklıkla ön planda oldukları görülmektedir. 2021 yılı kaza oranlarında maddi hasarlı, yaralanma ve ölümlü sonuçlanan kazalarda en fazla orana sahip olan iller İstanbul, Ankara, İzmir, Şanlıurfa, Muğla şeklinde sıralanmaktadır (EGM, 2021).

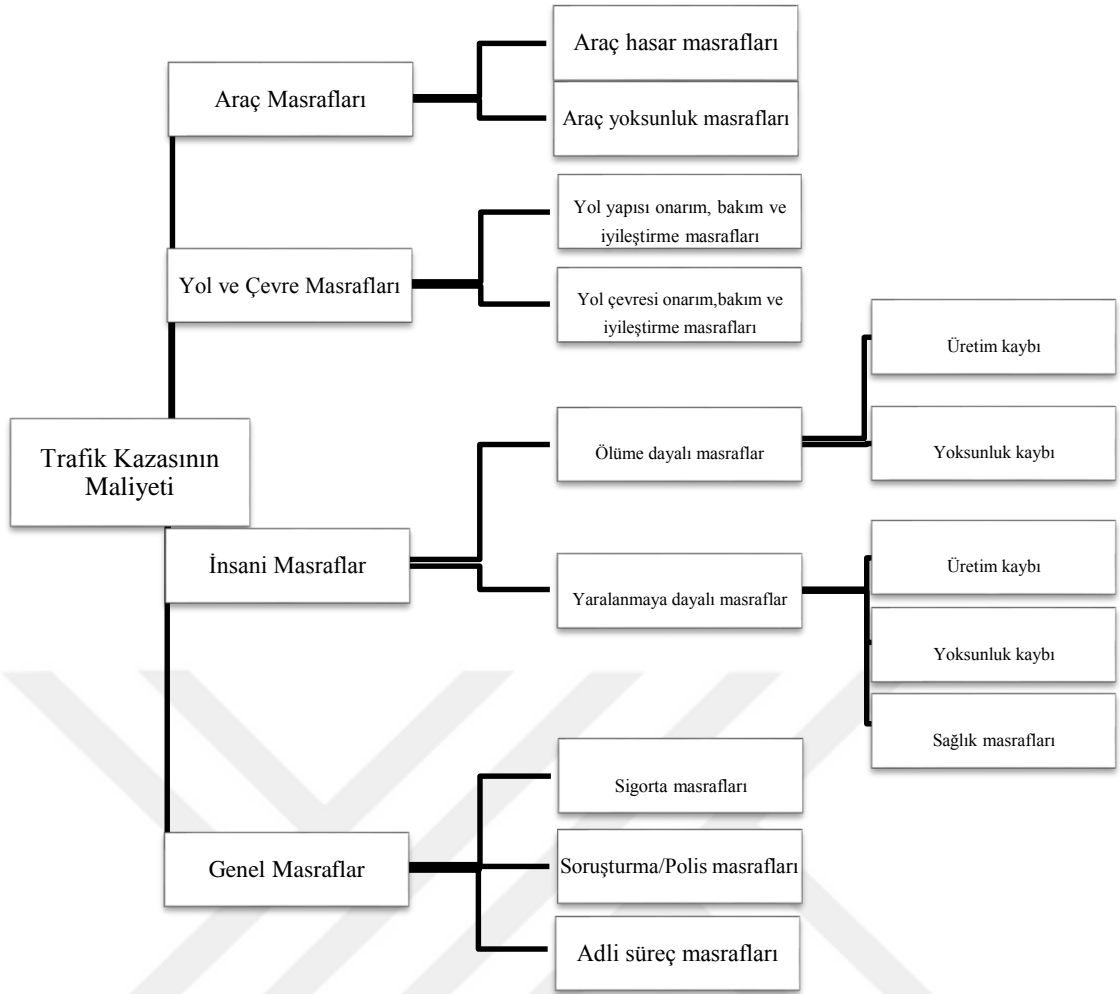
2.5. Trafik Kazalarının Sonuçları

2.5.1. Kazaların Ekonomik Sonuçları

Şengül (2015), hazırladığı tez çalışmasında trafik kazalarında zararlara ilişkin gerçek verilerin hiçbir zaman tam anlamıyla hesaplanamayacağını, nitekim gerçek verileri yansıtmayı engelleyen birçok faktörün olduğunu söylemiştir. Bu faktörleri, olay yeri organizasyonu ile ilgili yaşanan sorun ve aksaklıkları (*Ambulans-Hastane - 155 Polis Haber Merkezi üçgeninde yaşanan yanlış veya eksik iletişim sorunları*), görevlilerin çeşitli sebeplerle eksik rapor etmeleri, kaza sonrasında izlemenin yeterli düzeyde yapılamaması şeklinde ele almıştır (Şengül, 2015).

Türkiye’de araç sahipliği ve nüfus arttıkça trafik kazaları da artmıştır. 2010 senesinde yaklaşık 74 milyon olan nüfusta 1000 kişiye düşen araç sayısı 205 iken, 2019 senesinde ise nüfus ortalama 83 milyona dayanmış ve 1000 kişiye düşen araç sayısı ise 278’e çıkmıştır. Bu sayıya bağlı şekilde trafik kazası oranları da artmıştır. 2010 senesinde 1.106.201 olan trafik kazası sayısı, 2019 senesinde 1.168.144 olmuştur (TÜİK, 2020).

Trafik kazalarındaki zararın boyutları her ülkenin ekonomik yapısı ve gelişmişliğine bağlı olarak değişmekle birlikte, sadece Türkiye’de değil, dünyada da trafik kazalarından ötürü ekonomiye büyük zarar gelmektedir. Örneğin, ABD’de 2000 yılında her 100.000 nüfusa karşılık 14.9 kişi ölürken, alınan önlemlerle birlikte bu rakam 10,9’a değin düşmüş, ancak maddi zararın önüne geçilememiştir. Ekonominin büyümesiyle birlikte maddi kaynakların ve değerlerinin de büyümesi, maddi hasarın ciddi boyutlara ulaşmasına sebebiyet vermektedir (TÜİK, 2020).



Şekil 11. Kazaların ekonomik maliyetleri

Kaynak: 2021-2030 Karayolları Trafik Güvenliği

Dünya Sağlık Örgütü (WHO, 2015), yayınladığı raporda ülkelerin gelişmişlik düzeyine bağlı olarak ölü sayısı, kayıtlı araç sayısı ve ölümlerin genel nüfusa oranını açıklamıştır. Bu oranlar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir (Akdağ, 2019).

Tablo 25. Ülkelerin trafik ölümü, gelir düzeyi, nüfus ve araç sayısına göre dağılımı

	Yüksek Gelirli Ülkeler	Orta Gelirli Ülkeler	Düşük Gelirli Ülkeler	Dünya
100 bin Nüfus Başına Ölü Sayısı	9,2	18,4	24,1	17,4
Dünya Nüfusu İçindeki Oranı (%)	18	70	12	100
Trafik Ölümleri İçindeki Oranı (%)	10	74	16	100
Kayıtlı Araç Oranı (%)	46	53	1	100

Kaynak: Akdağ, (2019:193).

Tablo 25'i incelediğimizde ölü oranlarının 100 bin nüfus başına düşen ölü sayısında en yüksek olduğu ülkelerin düşük gelirli ülkeler olduğu, dünya nüfusu

içindeki oranda ise %70 ile orta gelirli ülkeler olduğu görülmektedir. Trafik ölümleri içindeki oran da yine %74 ile orta gelirli ülkelere aittir. Dolayısıyla trafik kazalarındaki maddi kayıp açısından en yüksek orana sahip ülkeler de yine orta gelirli ülkelerdir (Akdağ, 2019).

Trafik kazalarının yarattığı en önemli zararların başında ekonomik zarar gelmektedir. Trafik kazaları hem araçlara hem trafikteki kişilere hem de çevreye zarar vererek var olan düzeni sarsmakta ve ekonomik hasar oluşturmaktadır. *International Traffic Safety Data and Analysis Group* trafik kazalarının ekonomi ile ilişkisini ekonomi, faktörler ve yol güvenliği anlamında Tablo 26'daki gibi açıklamıştır (International Traffic Safety Data and Analysis Group, 2015).

Tablo 26. Ekonomi ile trafik kazaları arasındaki ilişki

Ekonomi	Faktörler	Yol Güvenliği
Ekonomik Kalkınma	<ul style="list-style-type: none">▪ Trafik▪ Trafik Bileşenleri▪ Sürücü Davranışı▪ Güvenlik	<ul style="list-style-type: none">▪ Ölü ve Yaralı Sayısı▪ Kaza Oranı

Kaynak: International Traffic Safety Data and Analysis Group, (2015).

International Traffic Safety Data and Analysis Group'un (2015), yaptığı değerlendirmeye göre trafikle ekonomi ilişkisi doğrudan hem trafiğin kendisi, sürücü davranışları ve güvenlik nedeniyle oluşmakta hem de ölü ve yaralı sayısı ile kaza oranına bağlı olarak da kendini göstermektedir (International Traffic Safety Data and Analysis Group, 2015).

Trafik kazalarının ekonomik zararları araçların kullanılmayacak hale gelmesi, çevreye ve kişinin tedavisi veya ölümüyle birlikte başlayan maddi zararı kapsamakta, hatta geniş bir değerlendirmeyle anlık trafik vakasındaki zararın gelecekteki bir iş sektöründeki nitelikli insan kaybına varan zararının da hesaplanmasıyla ütopyik boyutlara ulaşarak hesaplanabilmektedir. Trafik kazasının maddi yönü özellikle az gelişmiş ülkelerde daha çabuk hissedilmekte, kişi başına düşen milli gelirin düşüklüğü sebebiyle ortaya çıkan maddi zararı net şekilde gözler önüne sermektedir. Gelişmiş ülkelere bakıldığında trafik kazalarının gelire yük getirdiği görülmektedir. Gelişmekte olan ülkelere bilhassa düşük ve orta gelir düzeyindeki aileler, trafik kazalarının maddi sonuçlarından en fazla etkilenen grubu oluşturmaktadır (Brewin etc., 1999).

Bütün bu bilgiler ışığında trafik kazalarının, trafik kültürü ve eğitimi eksikliğinden kaynaklandığını söylemek yerinde olacaktır. Ortaya çıkan trafik kazalarının yol açtığı maddi hasar ve kayıplar, yalnızca bireyler çerçevesinde değil, devletler ve ekonomiler açısından da üzerinde çokça düşünülmesi gereken ciddi bir sorun teşkil etmektedir. Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Uluslararası Yol Güvenliği Kuruluşu (ASIRT) ve Birleşmiş Milletler (BM) istatistik raporlarından derlenen bilgilere göre dünyada trafik kazalarından oluşan tesirleri özetlemek gerekirse;

- Her yıl yaklaşık 1.3 milyon kişi trafik kazaları nedeniyle hayatını kaybetmekte, ortalama 20-50 milyon arasında yaralanma ve sakatlanma gerçekleşmektedir.
- Trafik kazalarından ölenlerin yarısından fazlası 15-44 yaş arasındaki genç yetişkinlerden meydana gelmektedir. Bunun yanı sıra trafik kazaları 5-14 ve 15-29 yaş aralıkları açısından önemli bir ölüm değeri oluşturmaktadır.
- Trafik kazaları tüm dünyada 518 milyar dolarlık bir maliyete yol açmakta ve ülkeler açısından değerlendirildiğinde bu maliyetler milli hasılanın %1 ya da %2' sine ulaşabilmektedir.
- Tedbir alınmadığı takdirde trafik kazalarının 2030 yılı itibarıyla ölüm sebepleri sıralamasında ilk üç ila dokuz arasında yer alacağı belirtilmektedir.

2.5.2. Kazaların Toplumsal Sonuçları

Trafik kazaları ekonomik, sosyal ve toplumsal açıdan ülkeleri etkilemektedir. İlk bakışta trafik kazasının maddi zarar doğurduğu düşünülse de manevi zararların boyutu da oldukça yüksektir. Özellikle trafiğin sosyolojik yönden ele alınması halinde toplumun ruh halinin trafiğe yansıdığı, aynı şekilde yine trafikten etkilenerek de şekillendiği görülecektir. Trafiğe ilişkin zarar bahsinde manevi zararın boyutları da yine bu bölümün konusunu oluşturacaktır (Adekunle, 2012).

Trafik kazalarının toplumsal sonuçlarına bakıldığında, ekonomik sonuçlar haricinde toplumun çok kapsamlı tesir altında kaldığı ve hemen her alanda hissedilebilecek psikolojik sonuçların ortaya çıkabileceği görülecektir. Trafiğin ana konusu *insandır*. İnsanın bir noktadan bir başka noktaya hareket sürecinde yaralanma, ölüm veya maddi-çevresel bir zarara uğranması kişinin psikolojisini etkileyecektir. Bu psikolojik etki onun gündelik yaşamına yansiyarak kazaların manevi boyuttaki etkisini ölçülemez derecede ortaya çıkaracaktır. Bu anlamda

insanın trafikle ilişkisini sosyal ve toplumsal olarak değerlendiren önemli bir disiplin alanı da oluşturulmuştur. Bu disiplin alanı *trafik sosyolojisi*dir (Brewin etc., 1999).

Trafik psikolojisinin temel uğraş alanı insan ve insanın trafikle ilişkisi olduğu için trafik yalnızca insanın mevcut trafik ortamındaki davranışlarıyla ilgilenmez; aynı zamanda genel psikolojinin de yararlandığı ergonomi, ekonomi, şehir planlama, sosyoloji gibi alanlardan da destek alır ve disiplinlerarası çalışır. Nitekim insan trafikte çok yönlü olarak varlık gösterir ve trafik sonuçlarıyla da bu disiplin alanlarını ilgilendirmektedir. Trafik psikolojisi güvenli sürücülük davranışlarının tanımlanması, trafik kazalarının nedenlerinin belirlenmesi, trafik suçlularının topluma kazandırılması gibi üç temel konuyu göz önüne alarak çalışmaktadır. Bu alanda yapılan çalışmalar bireyin sürücü, yolcu ve yaya olarak trafikteki hareketlerini gözlemleyerek bu üç konuyu temellendirmeyi amaçlamaktadır. Bu alanda yapılan çalışmalar sürücü, yaya ve yolcuya aynı zamanda insan/birey olarak bakmayı ve onun trafikte yarattığı etkileri sosyal ve toplumsal yönüyle de değerlendirmeyi amaçlamaktadır (Yasak, 2002).

Trafik kazasının en önemli toplumsal sonucu hiç şüphesiz ki bireylerin psikolojisini etkilemesiyle ortaya çıkmaktadır. İnsanoğlu trafik kazası ile ansızın karşılaşmakta, bu nedenle kaza sırasına meydana gelen durumlara karşı hazırlıksız yakalanarak travma yaşayabilmektedir. Brewin ve arkadaşları (1999) yapmış oldukları çalışmada trafik kazası geçirmiş kişilerin yaklaşık %83'ünün travmatik stres bozukluğu yaşadığı sonucuna ulaşmışlardır. Bu ortalama göstermiştir ki, trafik kazası yaşayan bireylerin yarısından fazlası kaza sırasında yaşadığı durumdan etkilenmekte, hatta bu durumun etkisini yaşamının ilerleyen dönemlerinde de görmektedir. Travmanın kişide yarattığı etki sebebiyle kaza sonrasında *sağlıklı düşünememe, duygu-düşünce ve görüntülerden kaçınma, sürekli tetikte yaşama, zorluklarla baş edememe* duyguları ortaya çıkmaktadır. Kişi kazanın etkisinden uzun süre çıkamadığı için yaşamında alacağı her karar, geliştireceği her bakış açısı kazanın etkisiyle gelişen stresle birlikte ilerleyecek, böylelikle sağlıklı bir durum ortaya çıkarmayacaktır (Brewin etc., 1999).

Tablo 27'de görüldüğü üzere trafik kazaları sonucunda ortaya çıkabilecek maliyetler ekonomik maliyetler kapsamında; piyasa maliyetleri olarak, toplumsal maliyetler kapsamında ise piyasa dışı maliyetler olarak tasnif edilmiştir.

Tablo 27. Piyasa dışı toplumsal maliyetler

Piyasa Maliyetleri	Piyasa Dışı Faaliyetler
-Araç ve diğer unsurlarda meydana gelen hasarlar	-Kaza kurbanlarının çektiği acı ve çile
-Gelir kaybı	-Kaza kurbanlarının yaşam kalite kaybı
-Acil servis maliyetleri	-Kaza kurbanlarının aile ve arkadaşları
-Tıbbi tedavi maliyetleri	Açısından ortaya çıkan tarifsiz keder
-Kaza önleme ve kazadan korunma maliyetleri	-Kaza riski dolayısıyla araçsız seyahatin
-Gelir kaybı	çoğalması

Kaynak: 7.Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi sunulun bildiriler kitabı, (2017).

Trafik kazası yaşamış bireylerin geneline yönelik yapılan araştırmalar bireyin trafikten korktuğu, bir daha yolculuk etmek istemediği, kaza anına takıldığı, daima bir sinir ve korku halinde olduğu, dünyanın kötü bir yer olduğuna yönelik inanç geliştirdiği, kaygı, değersizlik, daha kötü şeyler olacağına yönelik panik hisleriyle yaşadığı gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Jeavons ve Godber (2005), yaptıkları bir araştırmada Avustralya'nın Victoria kentindeki bir hastanede daha evvel trafik kazası geçirmiş 107 hastaya ulaşmış ve travmanın etkilerini tespit etmişlerdir.

Bu etkileri zamana bağlı olarak 3, 6 ve 12 ay olarak üç gruba ayırmışlar, araştırmada *Dünyaya İlişkin Varsayımlar Ölçeği* (The World Assumptions Scale – WAS), *Yaşanan Olayların Etkisi Ölçeği* (The Impact of Event Scale – IES) ölçeğini ve *Travma Sonrası Stres Bozukluğu Görüşmesi* (The Post-traumatic Stress Disorder Interview-PTSD-I) ölçeğini kullanmışlardır. Yapılan araştırma sonucunda bu kişilerin zamana bağlı olarak belirgin değişimler yaşamadan travma sonrası stres bozukluğuna sahip oldukları, değersizlik duygusu yaşadıkları ve sosyal yaşamlarına adapte sorunu yaşadıkları sonuçlarına ulaşılmıştır (Jeavons and Godber, 2005).

Motorlu araç kazalarından sonra en fazla görülen psikolojik rahatsızlıklardan biri olan *akut stres bozukluğu* bireyin aşırı korku, çaresizlik ve duygusal tepkisizlik yaşamasına sebebiyet vermekte, kişinin yaşam dengesini bozmaktadır. *Uluslararası Travmatik Stres Çalışmaları Örgütü* (International Society for Traumatic Stress Studies-ISTSS) trafik kazası yaşayan veya bu kazaya tanık olan bireylerin bu bozukluğu yaşadığını ve uzun süreçte yaşamın içerisinde aktif yer alamadığını açıklamıştır (Brewin etc., 1999).

Trafik kazaları üzerine yapılan araştırmalar, kazalardan en fazla etkilenen grubun çocuklar olduğunu göstermiştir. Çocukluk çağında özellikle okula gidiş dönüşlerde, trafik bilincinin henüz kazandırılmadığı dönemlerde trafik kazalarına maruz kalan, bu kazalardan hem fiziksel hem de ruhsal yönden en büyük zararı alan kesim olan çocuklar birer trafik mağduru haline gelmişlerdir. Bilhassa motorlu taşıt kazaları çocuk ölümlerinin %40'ına yönelik neden oluşturmaktadır. Yaya olarak yolda yürürken, oyun oynarken veya yolculuk halindeyken çocukların taşıtlardan kaynaklı olarak yaralanma ve ölme riskleri bulunmaktadır. Bu riskler bir yetişkine kıyasla çok fazladır. Bunun temel nedeni de çocukların duyma, boy, görme ve düşünme tarzı olarak bir yetişkine kıyasla nakıs kalmasıyla ilgilidir. Çocuklar özellikle okul öncesi dönemde sesin geldiği yönü ve uzaklığını algılama noktasında eksiktirler. Duydukları ani sese karşı hareket refleksleri de gelişmemiştir. Aynı şekilde boyları kısa olduğu için yolu tam anlamıyla ve derinliğiyle görememekte ve derinlik algılamalarına bağlı olarak da iyi şekilde algılayamamaktadırlar. Bunların yanı sıra çocuğun düşünme tarzı henüz realist şekilde gelişmediği için de tehlike kavramını algılamaları güçtür. Bir çocuk için tehlikenin sonuçlarına bağlı olarak kavranması güçlüğu, kazaların meydana gelmesindeki ana sebeplerden de biridir. Trafik kazalarına bakıldığında çocukların bu sayılan özelliklerinden ötürü bilhassa kazalara daha sık uğrayan ve zarar gören grup içerisine dahil oldukları görülmektedir. Karabey (2006) hazırlamış olduğu *2004 yılı içinde meydana gelen trafik kazalarından 14 yas ve altı çocukların etkilenmelerinin incelenmesi* başlıklı yüksek lisans tez çalışmasında çocukların bilhassa evlerinin yakınında veya okuldan dönerken trafik kazasına uğradıklarını, trafik kazalarında bilhassa çocukların yaya konumunda olduklarını, kazada yaralanan çocukların da ileriki yaşamlarında kaza sonucunda travma yaşadıkları sonucunu saptamıştır” (Karabey, 2006).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE’ DE TRAFİK EĞİTİMİ VE SÜRÜCÜ KURSLARI

3.1. Trafik Eğitiminin Amacı ve Önemi

İnsanın toplumsal bir varlıktır. İnsan; aile içerisinde doğar, yaşamının devamını toplum içerisinde sürdürür. Bu nedenle toplumdaki yaşayış biçiminden görgü kurallarına, ahlak yasalarından, hukuk kurallarına kadar birçok şeyi öğrenmesi, alışkanlık haline getirmesi ve diğer insanların yaşamı için bir tehlike olmak yerine bir güç oluşturması gerekir. İşte bu gücün temel oluşturucusu ise eğitimidir. *Eğitim*, yaşamın erken dönemlerinden başlayan, örgün veya yaygın, bir kuruma bağlı olsun ya da olmasın yaşamın her alanındaki yeni bilgilerle birlikte kişiyi besleyen bir sürecin ürünüdür. *Eğitim*, insanda istenen davranışların yerleşmesini, bireyin toplumsal yaşamda kabul görerek yaşamasını sağlar. Toplum, bir arada yaşamının bir gereği olarak bir dizi kurallar bütünü barındırır. Eğitim de, bu kuralların kişiye yerleşmesini ve bilinçli şekilde hareket etmesini sağlar (Köse, 2012).

Trafik eğitimi de, okul öncesi dönemden itibaren kişilerde yaşam boyu ihtiyaç duyabileceği davranış özelliklerini kazandırmayı ve bunu alışkanlık ya da yetenek haline getirmeyi amaçlayan bir eğitim türüdür. *Trafik eğitimi*, insanın sadece sürücü olarak değil, aynı zamanda yaya ve yolcu olarak trafikte koşullarına uygun şekilde davranış geliştirmeyi de amaçlayan, sosyal hayat içerisinde trafiğe bağlı sorunların oluşmasını önlemeyi hedefleyen bir eğitimidir.

Pampal ve arkadaşlarına göre (1999), eğitimin temel amacı toplumsal bilinçlenmeyle ilgilidir. “Türkiye’de trafik kazalarının önlenmesinde eğitim düzeyinin artmasının önemli bir rol oynayacağı bir gerçektir. Son on beş yıldaki çalışmalar sonucu sürücülerimizin eğitim düzeyinin artmasının ölümlü kazaları azaltması, bundan sonra yapılacak çalışmaların hızlanmasının gerekliliğini göstermektedir. Okul öncesinden başlayarak, üniversiteye kadar ‘trafik ve ulaşım’ konusunda verilen her türlü eğitim, özellikle sürücülerimizin eğitimine yönelik kurslar, trafiği denetleyen ve düzenleyenlerin eğitimi, hatta altyapıdan sorumlu olanların eğitimi birbirleri ile uyumlu olmak zorundadır. Trafik eğitimi sadece okul öncesi ya da okul döneminde değil, hayat boyunca geçerli bir süreç olduğu toplum tarafından kabul edilmelidir” (Pampal etc. 1999).

Sürüş eğitimi, sürücü belgesi almak isteyen yetişkin bireylere bilgi, yetenek ve davranış geliştirmeye yönelik özel bir eğitimidir. Kronolojik tanımda 18’li yaşlardaki bir kişi; kişisel, sosyal ve kanuni sorumluluklarının bilincinde olan yetişkin bir birey olarak kabul edilmektedir. “Sürüş; çeşitli bilişsel, fiziksel, duyuşsal ve psikomotor becerilerin eş zamanlı yürütülmesini gerektiren karmaşık bir iştir” (Young&Regan, 2007). Sürücü olmak isteyen bireyler de bu karmaşık işleyişin gerektirdiği becerilere sahip olmak için uygun güvenli sürüş eğitimleri almak durumundadırlar. “Trafik düzeni ve güvenliğini sağlayabilmek için; eğitim, teknik altyapı, yasal zemin ve kontrol mekanizması gerekmektedir. Bunların tümünün birlikte sağlanması hususu çok önemlidir. Çünkü bu unsurlardan birinin yokluğu trafikle ilgili sistem bütününe ilişkin aksaklıkların ortaya çıkmasına yol açabilecektir” (Daldal, 1967).

Jadan ve Bener (1993) trafik kazalarının temel sebeplerinden birinin kişilerde yeterince trafik bilinci oluşmaması olduğunu, bunun da yetersiz trafik eğitiminden kaynaklandığını söylemiştir. Kişilere verilen trafik eğitiminin, özellikle Doğu ülkelerinde yetersiz olduğunu, teoriden öteye geçemediğini ve kişileri bilinçlendirme konusunda yetersiz kaldığını savunmuştur (Jadaan&Bener, 1993).

Trafik kazalarından meydana gelen maddi-manevi kayıplar düşünüldüğünde trafik eğitimin can alıcı öneme sahip olduğu aşikârdır. *Eğitim*, hem sürücü hem yolcu hem de yayaları ilgilendiren, trafikte özellikle sürücünün kazaya sebep olmaması adına var olan en önemli mevzu bahistir. Sürücünün başta sürücülük, ardından trafik adabına ilişkin eğitimini tam anlamıyla alması hem kendini hem de yaya ve yolcuların haklarını, trafikteki konum ve önemlerini bilmesi adına oldukça önemlidir (Evans, 1991).

3.1.1. Avrupa’da Trafik Eğitimi

Avrupa Birliği ülkelerinde trafik ve trafik güvenliğine yönelik eğitimlerin verilmesi 1930’lu yıllarda başlamıştır. 1900’lerde otomobil teknolojisindeki gelişmelere bağlı olarak bir ihtiyaç şeklinde ortaya çıkan bu eğitim, 1930’lu senelerde adeta bir zorunluluk haline dönüşmüştür. Bu noktada ilk trafik eğitimi de İngiltere’de görülmektedir. İngiltere’deki bu eğitimde ulusal güvenlik birliğini amaçlayan bir anlayışla okullarda eğitim verilmiş, ardından tüm topluma yönelik eğitim anlayışı benimsenmiştir. 1950’lerde ise ROSPA’nın çalışmalarıyla eğitim daha sistemli bir hale getirilmiştir. *The National Safety First Association ve*

ROSPA'nın çalışmaları sonucunda Avrupa'da trafik eğitimi gittikçe yaygınlaşmıştır. 1960'lı yıllara gelindiğinde artık İsveç'te trafik dersine giren öğretmenlere ek ücret verilmesi söz konusu edilmiş, İsveç Hükümeti TSV kararlarıyla bu öğretmenlerin uygulama noktasında harcadıkları efora karşılık ek ücret almalarının daha doğru olacağını savunarak bu uygulamayı yürürlüğe koymuştur. Polonya, Almanya ve Çek Cumhuriyeti gibi birçok ülkede zaman içerisinde zorunlu hale getirilen trafik eğitimi, temel eğitimin bütünleştiricisi sayılmış, bu eğitimin alınması zorunlu hale getirilirken, aynı zamanda da ders saatleri gittikçe artmıştır (Çiğiltepe, 1998).

Braver ve arkadaşları (1998) trafik kazalarının genel görünümüne ilişkin yorumlamalar yapmışlar ve bu yorumlamalar neticesinde kaza oranlarının fazla olduğu ülkelerde trafik eğitiminin de yetersiz olduğu kanısına varmışlardır. Onlara göre kişilerin özellikle trafiği ciddiye almaması, erken yaşta trafik bilinci kazanmamaları ve trafiğe yönelik eğitimlerini profesyonel olmayacak şekilde gerçekleştirdikleri için trafik ortamında yanlış davranış sergilemekte ve trafik kazalarına sebebiyet vermektedirler (Braver etc.1998).

Avrupa Birliği ülkelerinde verilen trafik eğitiminde eğitimi veren kurumlar ön plana çıkmış, özellikle birçok Avrupa Birliği ülkesinde eğitimin okul öğretmenleri tarafından verildiği, trafik polislerinin ise uygulama alanına dâhil edildiği görülmektedir. Eğitimin işbirlikçi şekilde uygulanması, teori ve pratikte başarı sağlamaktadır. Avrupa Birliği'ndeki trafik güvenliği eğitiminin ana hedefi, trafikte güvenli hareket edilmesini sağlamak, tüm unsurlarıyla trafiği bir bütün olarak ele almak, güvenli ve sorumlu davranışı yaygın hale getirmektir. Bu eğitimin yöntemi okul ve ev içi derslerin öğrenilmesi, bu derslerin kazandırdığı becerilerin gözlemlenmesi ve yaratıcı tekniklerle geliştirilmesidir. Eğitimde temel üç unsur göz önüne alınır, trafik bu 3 unsurun entegrasyonu ile başarılı hale gelmektedir Bu 3 unsur, "*bilgi öğretilir, yetenek geliştirilir ve tutum kazandırılır*" şeklinde özetlenebilir. (European Commission, 2005).

Tablo 28. AB’de trafik güvenliği eğitimi

	Trafik Güvenliği Eğitimi Verenler	Ülkeler
AB	Çoğunlukla okul öğretmenleri tarafından (polis tarafından desteklenir)	Avusturya, Belçika, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, Slovakya, Slovenya, İsveç, Büyük Britanya
	Çoğunlukla polisler tarafından (öğretmenler tarafından desteklenir)	İspanya, Çek Cumhuriyeti
	Çoğunlukla yol güvenliği konseylerinin personelleri, öğretmenler, polis ve yerel yetkililer tarafından.	Fransa, Malta, Portekiz

Kaynak: European Commission, (2005:24).

AB Komisyonu belirlediği trafik eğitimi kapsamında eğitimin temel amaçlarını trafikte güvenli hareket ve uyum sağlamak, kısa vadede hayatta kalma teknikleri transferi sağlamak, uzun vadede ortaklık, güvenli ve sorumlu davranış sağlamak olarak sıralamıştır. Bu çerçevede dahilinde sunulan trafik eğitiminin temelde bireyi ve bireyin yaşamını korumayı, trafikte güvenli işleyişi sağlamayı hedeflediği söylenebilmektedir (European Commission, 2005).

Tablo 29. AB trafik güvenliği müfredat kapsamında hedefler

HEDEFLER		
Trafikte güvenli hareket ve uyum, Kısa vadede hayatta kalma tekniklerinin transferi, Uzun vadede ortaklık, güvenli ve sorumlu davranış		
YÖNTEMLER		
Okul (ev) içi dersler, gerçek trafikte ve korunmuş bölgelerde dışarı eğitimi tartışma, grup çalışması, araştırma ve incelemeler, halk içinde sunular, yaratıcı teknikler, eğitimde tiyatro vb.		
BİLGİ	YETENEKLER	TUTUM
-Trafik kuralları ve durumları -Kişisel riskler (yaşam ve sağlık) -Riskli davranışların sonuçları -Hareketlilik modellerinde yansıma ve sonuçları -Trafikin çevreyle ilgili, ekonomik ve sağlık riskleri	-Motor beceriler -Bilgi ve motor becerilerin trafikte güvenli katılıma dönüştürülmesi -Konsantrasyon -Mesafe ve hızın kestirilmesi -Öz değerlendirme becerisi	-Yükümlülük -Kurallara uyum sağlama, risklerden kaçınma, güvenli ve sosyal sorumlulukla hareket etme için motivasyon -Başkalarının güvenli ve sosyal sorumlulukla davranmaları için örnek insan olarak hareket etme -Çevre dostu hareketlilik modelleri ve sürdürülebilir trafik biçimleri için taahhüt

Kaynak: European Commission, (2005:9).

3.1.2. Türkiye’de Trafik Eğitimi

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası’nın 23.maddesinde kişilerin yerleşme ve seyahat özgürlüğüne sahip olduğu belirtilmiştir. İlgili maddeye dayanarak Türkiye sınırları içerisinde kişilerin seyahat etme, bir yerden bir yere gitme, yeni gittiği bölgede yerleşme özgürlüğünde olduğu açıkça tanımlanmıştır. Bu çerçevede kişiler mevcut özgürlükleri bir başkasının özgürlük alanına müdahale olmaksızın kullanma hakkına sahiptirler. Bu hakkın kullanımı için kişide aranan en önemli şeylerden biri de bilinçtir. Kişinin fizyolojik sağlığının yerinde olmasının yanı sıra, bu özgürlüğü kullanırken bir başkasına zarar vermemesi gerekir. Bu durum ayrı bir bilinç gerektirdiği gibi, kişilerin bu bilinci kazanmak adına eğitim almalarını da bir yandan zorunlu kılmaktadır (Köse, 2012).

Cumhuriyetle birlikte Türkiye’de yol yapım çalışmaları hızlanmış, modern yollarla sağlıklı bir trafik ortamı kurulmaya çalışılmıştır. Ancak yollar her ne kadar modern ve gelişmiş bir çehre kazansa da trafik kazaları her geçen gün çok daha fazla artmaya başlamıştır. 1965 senesinde her 36 dakikada 1 trafik kazası olurken, 2010 senesinde her 0,48 dakikada 1 trafik kazası, 2020 senesinde ise her 0,36 dakikada 1 trafik kazası yaşanmaktadır (Sungur&ark. 2014). Bu veriler göstermektedir ki seneler içerisinde trafik ortamı modernleşse de kazalar her geçen yıl sürekli artmaktadır. Bu durumun nedeni üzerine yapılan araştırmalar, kazaların büyük bir kısmının insan unsurundan kaynaklı olduğunu göstermektedir. Özellikle trafik kazalarının %90’a yakını kazaların sürücü kaynaklı olduğunu gösterirken, kalan diğer kısmı ise yaya ve yolcuların emniyetsizliğinden kaynaklı kazaların meydana geldiğini göstermektedir. Bu durumda insan faktörünün; sürücü, yaya ve yolcu olarak içerisinde yer aldığı trafiğe karşı yeterince bilinçli davranış sergileyemediğini ortaya çıkarmaktadır. Bu bilinçlilik eylemi doğrudan kişinin trafiğe yönelik bilgisizliği ve yanlış yönlendirilmesi veya refleks sebepli olabildiği gibi, eğitimsizlik kaynaklı da olabilmektedir.

1958 yılı 1021 sayılı Tebliğler Dergisi’nde yayınlanan genelgeyle birlikte Türkiye’de trafik eğitimi temel eğitimin birinci kademesinde yer alarak, *Hayat Bilgisi ve Sosyal Bilgiler* dersleri kapsamında eğitim müfredatına dâhil edilmiş ve çocuklara kazandırılacak bir eğitim türü olarak kabul görmüştür. Hayat Bilgisi ve Sosyal Bilgiler ders müfredatlarında yer alan trafik bilgisinde ilk aşamada trafiğin ne olduğu, insan-araç ve hayvanların yol üzerindeki hareketlerinin trafik kapsamında ne

anlam taşıdığı ele alınmış, öğrencilere trafik konusunda bilinç kazandırmaktan öte öncelikli olarak trafiği anlamaları adına eğitim vermeye başlanmıştır (tebliğler. meb.gov.tr,cilt:21).

1974 yılına gelindiğinde ise toplanan *Milli Eğitim Şurası* kapsamında temel eğitimin ikinci kademesine trafik dersi seçmeli ders olarak eklenmiş, ancak en az 15 öğrencinin bu dersi seçmesi halinde dersin verilebilmesi mümkün kılınmıştır. Uygulamada zorunluluk olmaması ve dersin okutulması okulların kurul kararına bırakıldığı için olumlu sonuçlar alınamamıştır. Benzer kapsamda 1983 tarih ve 2140 sayılı tebliğ ile okullardaki eğitici kol faaliyetleri içerisinde trafik eğitiminin bulundurulmasına karar verilmiştir. Aynı şekilde örgün eğitim veren çeşitli kademelerdeki okullarda *Trafik Haftası*'nın kutlanmasına karar verilmiştir. Okul öncesi eğitimden itibaren farklı kademelerdeki okullarda çeşitli ders faaliyetleri içinde trafik ile alakalı konulara şu şekilde yer verilmiştir (Meydan, 1991).

Birinci kademe;

- Binme kuralları
- Sokaklarda ve caddelerde oyun oynarken dikkat edilmesi gerekenler
- Kara, hava ve deniz taşıtlarını öğrenme ve tanıma

İlkokul kademesinde ise hayat bilgisi ve sosyal bilgiler ders konuları içerisinde;

- Taşıtların ve trafiğin tehlikelerinden sakınma
- Yaşanabilecek kaza durumlarında yapılacak ilkyardım

İkinci kademe eğitim kurumlarında coğrafya ve vatandaşlık ile ilgili konularda;

- Trafik kaideleri
- Trafik denetim teşkilatı
- Trafik kazaları konularına yer verilmiştir.

Üçüncü kademe lise eğitimlerinde sağlık ile ilgili ders kapsamında;

- İlkyardım ve trafik
- Trafik kazaları

Bu dönemde, trafik eğitimlerinde kapsamlı bir müfredat uygulaması yoktur. Eğitimlerde kısa konu başlıklarını içeren açıklamalar ve konu içeriklerinin verilmesi yeterli görülmüştür. Bu dönemden itibaren gerek yan konu olarak temel derslerin

içinde gerekse seçmeli ders olarak diğer derslerin yanında okutulan *Trafik dersi* öğrenciler için müfredat kapsamına alınmıştır.

Türkiye’de trafik eğitiminin örgün eğitim kapsamında yer alması 1950’li yıllarda olmuştur. Bu yıllardan itibaren çeşitli derslerin içerisinde trafiğe yönelik bilgiler yer almıştır. 1970’li yıllarda trafik dersinin seçmeli ders olarak okutulmasına karar verilirken, 1980’lerde ise eğitici kollar kapsamında trafik kolunun olmasına, ayrıca önemli gün ve haftalar kapsamında ise *Trafik Haftası* na yer verilmiştir.

Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı’nın 29.01.1992 tarih ve 131 sayılı kararı ile *Trafik Güvenliği Eğitimi* ortaöğretim programında *Trafik Bilgisi* dersi olarak seçmeli ders kapsamında yer almıştır. Bu kapsamda; trafik hakkında genel bilgilendirme yapılarak trafik kültürünün yaygınlaştırılmasına ve bilinç oluşturulmasına yardımcı olmak, yaya ve sürücüler bakımından bilinçli tavır ve davranışlar göstermenin önemini kavratmak, ulaşım yöntemleri hakkında bilgi vermek, trafik kazalarının nedenlerini; bireye ve topluma verilen zararları anlatmak, trafiğin sosyal ve kültürel ilişkiler anlamında önemini göstermek, ayrıca trafik eğitiminin faydalarını özümseterek bu vasıta ile trafiğin düzenlenmesi ve kazaların azaltılması hedeflenmiştir.

1996-1997 yıllarında temel eğitim kademesi olan 1-5. sınıflar arasında Trafik Eğitimi haftada bir saat olarak okutulmuş, 1996 yılında Karayolları Trafik Kanunu’nda yapılan değişiklik ile trafik güvenliği eğitiminin ilköğretim ve ortaöğretimde zorunlu ders olarak okutulmasına karar verilmiştir. MEB Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı’nın 19.08.1998 tarih ve 174 sayılı kararı ile seçmeli olan Trafik Bilgisi dersinin ise zorunlu olması yönünde karar verilmiştir. 2007–2008 eğitim-öğretim yılından sonra ortaöğretim 3. kademe olan 11. sınıflarda *Trafik* ve *İlkyardım* dersi haftada 1 saat zorunlu ders olarak okutulmuştur. Her geçen sene trafik dersine yönelik biraz daha adım atılarak bilinçlendirme çalışmaları eğitim müfredatına yansıtılmıştır (Payam, 2018).

2012-2013 yıllarından itibaren ise trafik güvenliği konuları ilköğretim 4.sınıflarda zorunlu ders olarak *Trafik Güvenliği* adı altında verilmiştir. İlkokul birinci, ikinci ve üçüncü sınıflarında ise Hayat Bilgisi dersi adı altında geçmektedir. Son olarak; Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı’nın 30.05.2017 tarih ve 53 sayılı kararı ile de Trafik ve İlk Yardım dersinin adı *Sağlık Bilgisi ve Trafik Kültürü* olarak değiştirilerek eğitim

müfredatı geliştirilmiş ve 2017-2018 öğretim yılından itibaren tüm ortaöğrenim okullarının 9.sınıflarında zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmıştır (Trafik Genel Eğitim Planı, 2018).Trafik eğitimleri ilgili çalışmalar için okullar bünyesinde sosyal kulüpler kurulmuştur.

Eğitim sisteminde trafik dersinin gerek seçmeli ve gerekse zorunlu olarak okutulmasının eğitim sürecinde ifade ettiği anlam elbette büyüktür. Ancak süreç içerisinde trafik eğitimin kapsamına yönelik eleştiriler de her geçen gün artmaktadır. Bu eleştirilerin büyük bir çoğunluğu özellikle trafiğin zorunlu ders olarak okutulduğu dönemden itibaren bir müfredat dersi olması sebebiyle basmakalıp bilgilerle öğretilen, uygulama alanına hitap etmeyen, diğer bir deyişle ezberci eğitim teknikleriyle verilecek bir ders kapsamına alınması yönünde ilerlemiştir. 2008 yılında Sayıştay'a ait trafik kazalarını önleme adına yapılanların denetlendiği ve tespit edilerek kayıt altına alındığı bir denetleme raporunda çeşitli ilköğretim okullarında trafik dersine ve işlenişine ilişkin bilgiler yer almıştır. Bu bilgilerde derslerin çoğunlukla sınıf ortamında ders materyali olan kitabın okunması ve öğretmen tarafından çeşitli şekillerde konu edinilmesiyle birlikte işlendiği, derslerde uygulama yapılmadığı, kısmen slaytlar üzerinden çeşitli fotoğraflar gösterildiği, öğretmenlerin birçoğunun ehliyeti olmadığı, aynı zamanda öğretmenlerin de trafik konusunda uygulamalı eğitim almadıkları yer almıştır. Raporda trafik eğitiminin belli kalıplara sıkıştırıldığı, özellikle teori üzerinden ilerlediği sonucuna ulaşılmıştır (MEB, 1992;1997; Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60).

Türkiye'de trafik eğitiminin verilmesi sürecinde sadece okullardaki eğitim değil, basın da devrede olduğu kamusal yayın organları üzerinden eğitim yoğunlaştırılmış, 1998 senesinden itibaren TRT alt yapısında yer alan kanallarda trafik kapsamında özel belgesel ve yayınlar yapılarak bilhassa çocukları eğitici içeriklere yer verilmektedir. Bugün de özellikle tv kanalları ve sosyal medya içeriklerinde trafikle ilgili birçok kamu spotu yayımlanmaktadır (Payam, 2018).

3.1.2.1. Ailede Trafik Eğitimi

Çocuğun dünyaya geldiği andan itibaren karşılaştığı ilk toplumsal yapı ailedir. Aile, hem temel eğitimin alındığı hem de manevi değerlerin öğrenildiği, beceri ve alışkanlıkların kazanıldığı ortamı ifade etmektedir. Çocuk dünyaya geldiği ilk andan itibaren aile içerisinde ebeveynle ilişki kurmaktadır. Ebeveyn-çocuk ilişkisi, tek

tarafli bir etkilenmeden çok, her iki tarafında birbirini etkilediği bir süreçtir. Bu süreçten en fazla etkilenen kişi ise hiç şüphesiz çocuktur. Ebeveynlerin çocukları yetiştirirken takındıkları tutum ve davranışları, çocuğun toplumla bir araya geldiğinde sergileyeceği davranışları da etkilemektedir. Bu sebeple, özellikle son 10 yıldır aile içi eğitim, ebeveynlik eğitimi, okul öncesi eğitim gibi konular sık sık gündeme gelmektedir (Gonzalez etc, 2002).

Trafik eğitiminde yeterli bilincin kazandırılmasında temel görev ailelere düşmektedir. Aileler erken yaşta çocuklarına trafik bilinci kazandırdıklarında, bu bilinç yaşamın ileriki dönemlerinde alınan akademik eğitimle birleştiğinde kişinin trafikte saygılı ve sorumlu bir birey olmasını sağlayacaktır. Özellikle okul öncesi dönemde, henüz çocuklardaki bilişsel gelişim tamamlanmadan aileler çocuklarının tek başına sokakta ve riskli alanlarda kalmamalarına dikkat etmeli, olası kazaların önüne geçmelidirler. Çocuklar her ne kadar araba, motosiklet gibi araçların oyuncaklarıyla oynamayı sevseler dahi aileler, bu araçların aslında bir oyuncak olmadığını ve dış dünyadaki varlıklarının çocuk için tehlikeli olabileceğini çocuğa aktarmalıdır. Çocuk erken yaşta hayal ile gerçek arasındaki ayrımı kavrayamasa da bu süreçte ailenin temkinli bir eğitim sunması, çocuğun tehlikeyi algılamaya başlaması adına önemli olacaktır. Trafik eğitiminde en önemli husus, bilhassa erken çocukluk dönemlerinde gözlemleyerek ve taklit yöntemiyle öğrenme gerçekleştiren çocuklar için anne babanın trafik eğitimine yeterli özeni göstermemesidir. Çocuk özellikle 0 - 5 yaş arasında taklit yoluyla öğrenme gerçekleştirir. Çevresini gözlemleyen, merak eden ve çevrede gördüğu uyarının yaptıklarını yapmaya çalışan çocuk için en önemli uyarıcı ebeveynidir. Çocuklar ebeveynlerini örnek alarak ilk davranışlarını kazanırlar. Anne baba çocuklarının yanında trafikteki davranışlarından mesuldürler. Anne babanın karşıdan karşıya geçerken dikkate aldığı ışık, araç kullanırken davranışları, çocuklarına araçlar hakkında verdikleri bilgiler çocuğu doğrudan etkilemektedir. Bu nedenle anne babalar çocuğa tutum kazandırmada önemli rol model olduklarının farkında olarak davranışlarını şekillendirmelidirler (Hatipoğlu, 2011).

Trafikte yaşanılan sorunların birçoğu trafik bilgisi eksikliğinden kaynaklıdır. Aileler özellikle okul öncesi dönemde ev içerisinde eğitim verirken çocukların edinecekleri bilgileri dikkate alarak, çocuklarının yaş düzeyine göre trafik alışkanlığı kazandırmaya başlamalıdır. Çocuklara verilen trafik eğitiminde göz önünde

bulundurulması gereken en önemli şeylerden biri, çocuğun aldığı bu eğitimi, yetişkin yaşlarında yaşam tarzı olarak benimsemesini sağlayabilmektir. Bu nedenle özellikle erken yaşlarda bilgi ve beceriler çocuklara uygulamalı öğretilirse o denli kalıcı olacaktır. (Pampal, 1997; akt: Hatipoğlu, 2011)

National Highway Traffic Safety Administrative (NHTSA) tarafından hazırlanan bir raporda ailelerin trafik eğitimi noktasında ne denli önemli bir işlevde olduklarından bahsedilmiş, ailelere şu tavsiyeler verilmiştir:

- Aileler özellikle erken yaşta ev içerisinde eğitim verirken çocukların edinecekleri bilgileri göz önüne almalı, çocukların yaş seviyesine göre onlara trafik alışkanlıkları kazandırmaya başlamalıdır.
- Aileler çocuklara bilhassa kaza gibi olguları anlatırken masalsi ifadelerden kaçınmalı, onların trafik kazalarını bir hayal ürünü gibi görmelerinin önüne geçmelidirler.
- Aileler özellikle okuma ve boyama kitaplarında araç ve yol ifade eden kitaplardan faydalanarak çocuklara bilinç kazandırabilirler.
- Küçük yaşlarda taklit ederek öğrenmenin faydasından yararlanarak aileler, çocuklara şoför taklidi yaparak yolda neler yapılması gerektiğini anlatabilirler veya bir trafik polisi kılığına girerek çeşitli uyarılar verebilirler. Bu şekildeki çalışma biçimi ailelerin de eğitim sürecinde başarısını etkileyecektir.

3.1.2.2. Okul Öncesi Trafik Eğitimi

Okul öncesi eğitim, çocuğun doğduğu günden temel eğitime geçene kadar 0-6 yaş dönemini kapsayan önemli bir dönemi kapsar. Bu dönem çocukların gelecekteki hayatlarını önemli ölçüde etkileyecek bir yeri olan; zihinsel, fiziksel, bilişsel, sosyal-duyuşsal ve dil becerilerinin büyük ölçüde tamamlandığı eğitim ve gelişim süreci olarak tanımlanmaktadır. Wortham (2008)' e göre, çocuklar hızla gelişir ve gelişim seviyeleri hızla değişir. Okul öncesi eğitiminde kazanılan sosyal ve duyuşsal yeterliliklerin çocukların ileriki hayatlarında ortaya çıkacak sosyal ve psikolojik etkileri son yıllarda oldukça sık vurgulanmaktadır. "Trafik eğitimiyle birlikte bilinç ve sorumluluk bireye ne kadar erken yaşlarda kazandırılırsa o kadar etkili olmaktadır. Çocukların küçük yaşlardan itibaren trafik konusunda eğitim alması ve yönlendirilmesi, çocukların trafik kazalarında zarar görme risklerini azaltacağı gibi, 15-20 yıl sonrasının yaya ve sürücülerinin de eğitimi ve sorumluluk sahibi olmasını

sağlayacaktır” (Hatipoğlu, 2002). Yapılan araştırmalar trafik kazalarında ölen ve yaralanan insanlar arasında özellikle 14 yaş ve altı grubun da önemli bir oranda olduğunu, yaya olarak çocukların yeterince bilinçli davranmadıklarını, yolcu olarak da herhangi bir kaza olması durumunda ne şekilde korunacakları yönünde yeterince bilgi sahibi olmadıklarını göstermektedir. Çocuklar %15-24 oranında yaya olarak trafikte bilinçsiz davranmaktadırlar. Bu bilinçsizliğin temel sebebi aileden başlayarak, eğitim kurumlarında devam eden trafik eğitimi yetersizliğidir. Çocuklar trafiğe çıktıklarında ne şekilde davranacaklarını bilmemekte, kaza anında veya olası kazaya yol açabilecek durumda korunmayı bilmemekte ve trafiğin önemini yeterince kavrayamamaktadırlar. Bu nedenle çocuklara hem iyi şekilde trafik eğitimi verilmeli hem trafik güvenliği eğitimi verilmeli hem de trafikte bilinçli olma yönünde tutum ve davranışlar kazandırılmalıdır. Türkiye’de 0-14 yaş arası trafik kazalarında ölen çocuk sayısı toplam trafik kazalarında ölenlerin %14.7 sini oluştururken bu oran Amerika Birleşik Devletleri’nde %6.59, İngiltere’de %5.86, Fransa’da %4.51, Almanya’da %4.09, Japonya’da ise %2.56 dır (EGM, 1996; akt: Hatipoğlu,2011). Bunun temel nedenleri arasında çocukların trafik konusunda yeterli bilgi, yetenek ve tecrübeye sahip olmaması ve trafik konusunda tüm bu bilgileri kazandıracak trafik eğitimin yeterli seviyede olmamasıdır. Zaman içerisinde Türkiye’de okullarda uygulanan trafik eğitimi konusunda az seviyede de olsa ilerleme kaydedilmiş olmasına rağmen bazı ülkelerde uygulanan trafik eğitimi politikaları ile karşılaştırıldığında henüz tam olarak öneminin kavranmadığı ortaya çıkmaktadır. Elbette ki trafik eğitimi ne sadece okullarda ne de sadece belli yaşlarda uygulanan bir eğitim türü değildir. Trafiğe çıkan bireyler düşünüldüğünde özel gereksinimi olan veya çeşitli engelleri bulunan vatandaşlara da trafik eğitimleri sağlanmaktadır. Özel tasarlanmış eğitim materyalleri ve metotlarıyla verilen bu eğitimlerde, her vatandaşın eşit şartlarda eğitim alma ilkeleri gözetilmekte ve bu doğrultuda kişilere eğitim sunulmaktadır. Birey, hayatının her evresinde aldığı eğitimlerle tutum ve davranışlarını geliştirerek yaşantısını şekillendirmektedir. Araştırmalar, okul öncesi eğitimin çocuk gelişimini ve ondan sonraki eğitimi olumlu ya da olumsuz yönde etkilediğini ve sistemli bir okul öncesi eğitimin yaşamın diğer kademelerindeki başarıyı arttırdığını kesin olarak ortaya koymuştur (Tütüncü, 2001). Trafik, özellikle okul öncesi dönemde çocuklar için karmaşık bir yapıyı ifade etmektedir. Çocuğun hayal dünyası ile dış dünyanın birbirinden farklı olması, çocuğun bilişsel ve duygusal olarak trafiği doğru şekilde algılayamamasına sebebiyet vermektedir. Okul öncesi dönemde trafiğin çocuklara

karmaşık ve riskli gelmesinin duyma, fiziksel özellikler, görme ve düşünce tarzı açısından nedenleri bulunmaktadır (Köse, 2012).

- **Duyma:** Okul öncesi dönemde çocukların henüz seslere yönelik bilinci tam anlamıyla gelişmediği için hangi sesin neye ait olduğunu kavramada zorluk çekerler. Aynı zamanda iki farklı duruma yönelik odaklanma sorunu yaşadıkları için de hem bir araç sesine hem de başka bir sese odaklanmaları neredeyse imkânsızdır. Çocukların trafik kazası yaşamasının en önemli sebeplerinden biri de trafiğin olduğu alanlarda duymadan kaynaklı dikkatsizliktir.
- **Fiziksel Özellikler:** Çocuklar henüz gelişimini tamamlayamadıkları için özellikle okul öncesi dönemde boy açısından yola hâkim olamayacak düzeydedirler. Çocukların boylarının kısalığı, araç sürücülerinin onları görmesini engelleyerek birçok kazaya sebebiyet verebilmektedir. Bunun yanı sıra henüz bacak refleksleri de gelişmeyen çocuklar ani bir durumda hızlı hareket edemeyecekleri için kazalarla karşı karşıya kalabilirler.
- **Görme:** Çocukların görme yetileri arasında derinlik algıları yetişkinlere kıyasla oldukça düşüktür. Bu nedenle bir aracın kendilerine gerçek uzaklığını kavrama noktasında doğru algıya da sahip değildirler. Kazaların bir kısmı görme yetisinin henüz tam anlamıyla gelişmemiş olmasından kaynaklıdır.
- **Düşünme Tarzı:** Çocukların trafik kazalarına karışmalarının en önemli sebeplerinin başında düşünme tarzı gelmektedir. Henüz bilişsel süreçlerini tamamlamayan, gerçek hayal algısını tam olarak ayırt edemeyen çocuklar tehlikeyi tam olarak algılayamazlar. Özellikle erkek çocukları arabalara olan ilgileri sebebiyle sık sık araçları oyuncak şeklinde algırlar. Bu durum kazaların en önemli sebeplerinin algı farklılığı sebebiyle oluşmasına neden olmaktadır.

Durkin ve arkadaşları, erken çocukluk döneminde sokakta oyun oynayan çocukların trafiğe yönelik algılarını ölçme adını araştırma yapmıştır. Yapılan araştırmada çocukların bir kısmının trafikteki araçları da oyun unsuru olarak gördükleri, bu nedenle kimi zaman hayal dünyalarında araçlarla bağ kurarak oluşabilecek tehlikeyi göz ardı ettiklerini vurgulamıştır (Durkin etc. 1999).

Sala ve arkadaşları, çocukluk döneminde yaşanan travmaların %38,3'ünün trafik kaynaklı olduğunu tespit etmiştir. Çocukluk dönemi travmaları yaşamın ilerleyen dönemlerini de etkilediği için oldukça önemli psikolojik rahatsızlıklardan biridir. Çocuğun ilerde sağlıklı bir yetişkin olmasının önüne geçen bu travmalar erken yaşta düzeltilmeli, çocuğa korkularıyla yüzleşme ve onu takıntı haline getirmeme noktasında yardımcı olunmalıdır. Yapılan bu araştırma trafik kazası yaşayan çocukların bazılarında travma oluştuğunu ve bu travmayı atlatmanın uzun zaman aldığını göstermiştir. Bu noktada çocuklarda hem ileriye yönelik bir travma oluşmaması hem de mevcut durumun düzenlenmesi noktasında sağlıklı bir trafik eğitimi ve bilincinin kazandırılması oldukça önemlidir (Sala etc. 2000).

Anaokullarında trafik adına verilen eğitim teoride kalan bir eğitim türü olup, amaç zorunlu olarak trafik bilgi ve becerisini çocuklara kazandırma adına müfredatı işleme noktasında birleşmiştir. Trafik eğitiminin işlevselliği ise oldukça düşük kalmaktadır. Ülkemizde, anaokullarında verilen trafik eğitiminde yıllık programını şöyle özetleyebiliriz;

- Taşıtların tanıtılması
- Trafik polisinin tanıtılması
- Trafik Işıklarının tanıtılması
- Karşıdan karşıya geçerken yapılacaklar
- Park halindeki araçların ön ve arkalarından geçmemek
- Toplu taşımada yapılması gerekenler
- Bisiklet sürmenin kuralları vd. 'dir.

Tüm bu kurallar basit düzeyde anlatıldığı gibi, aslında temel amaç çocuğa trafik hakkında ilk algıyı kazandırmaktır; ancak yapılan araştırmalar genellikle 4 yaşına değin kreş ve anaokullarına giden çocukların bu eğitimleri zorunlu olarak aldıkları yönündedir; aslında pratikte bu eğitimin anaokulunda öğrenilebileceğinden fazla yük içerdiği de eğitim bilimciler tarafından savunulmaktadır. Diğer bir deyişle henüz tam anlamıyla çevreye yönelik algıları oturmayan çocukların bu araçların ön ve arkasından geçmek gibi bir bilgiyi sistemli olarak anlaması, algılaması ve uygulaması mümkün değildir. Anaokullarında verilen bilgi özellikle çocukların kısaca araçları tanıması veya lambaları tanıması gibi basit içerikli bilgiler olabilir.

Çocukluk döneminden itibaren bireyi etkileyebilecek olayların yaşanmasına sebebiyet verecek trafik kazaları göz önüne alındığında trafiğin temel amacının bireyin güvenliğini sağlamak ve yaşamında trafiği güvenli bir alana yerleştirmek olduğu söylenebilir. Avrupa Birliği ülkelerinde verilen trafik eğitimi ve müfredat kapsamı göz önüne alındığında eğitimin temel amacı daha net anlaşılacaktır (European Commission, 2005).

Türkiye’de trafikle ilgili; bilgi, beceri ve kavramları somuttan soyuta, basitten karmaşığa öğretmeyi hedefleyerek uygulama ve oyunla öğrenmeye dayalı okul öncesi eğitim programları geliştirilmiş, elektronik ortamda hazırlanan trafik etkinlikleri gerçekleştirilmektedir. Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü ile Türkiye Sürücü Eğitimcileri Konfederasyonu (TUSEKON) arasında karayolu trafik güvenliğinin sağlanması yönünde, okul öncesi ve ilköğretim öğrencilerinin trafik bilinç ve duyarlılıklarının artırılması ile toplumsal farkındalığın oluşturulması amacıyla 08.12.2016 tarihinde *Okul Öncesi ve İlköğretim Öğrencilerine Yönelik Trafik Bilinci Kazandırılması Eğitimi Protokolü* imzalanmıştır. Bu protokol çerçevesinde çocuklara trafik kültürünü kazandırmak ve bu çocukların ebeveynlerinin hatalarını kontrol ederek yapacakları uyarılarla onların dikkatini çekmelerini sağlamak hedeflenmiştir. Protokol kapsamında 27-28 Şubat ve 01 Mart 2017 tarihleri arasında, Afyonkarahisar ilinde; MTSK’ nın iş ve işlemlerini yürüten 81 il milli eğitim müdür yardımcısı, şube müdürü ve 107 sürücü kursu usta öğreticisinin görev aldığı toplam 188 kişinin katılımıyla gerçekleşen usta öğreticilerin eğitimi ve mevzuat bilgilendirilmesini konu alan seminer düzenlenmiştir (TEP, 2018).

3.1.2.3. İlk ve Ortaöğretimde Trafik Eğitimi

Okul öncesi eğitim programlarının devamı niteliğinde uygulama içerikli genişletilmiş trafik eğitim müfredatının uygulanması, ilköğretim seviyesine erişmiş çocuklarının trafik bilinci ve kültürünü benimsemesinde pekiştirici olacaktır. Sönmez (2000)’e göre *Trafik Güvenliği Eğitimi*, yasal koşulların belirlediği trafik kurallarını, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümüdür.

Çiğiltepe (1998), trafik eğitiminin bilgi, beceri ve deneyimle birleştiğinde anlam kazanacağından bahsetmiş, yasal koşullara uyumla doğru bir trafik eğitiminin

tek başına yeterli olmayacağını savunmuştur. Bu nedenle de bir ülkedeki trafik eğitiminde olması gerekenin AB standartlarındaki gibi hem teoride hem de uygulamada sürdürülmesi gerektiğini sıklıkla savunmuştur (Çiğiltepe, 1998).

Okullarda trafik eğitimi, kanun ve yasal düzenlemeler doğrultusunda verilmektedir. Özellikle Milli Eğitim Bakanlığı'nın oluşturduğu müfredat temel eğitimde oldukça önemlidir. Ancak geniş çerçevede bakıldığında özellikle bu eğitimin çeşitli noktalarda bir sınır dâhilinde ilerlemesinin trafik eğitiminde kısıtlayıcılığa yol açtığı da söylenmelidir. Örneğin; 19.06.2012 tarihli ve 69 sayılı Talim ve Terbiye Kurulu kararı ile trafik güvenliği eğitimi dersinin ilkokul 4. sınıflarda haftada sadece 1 saat yapılması kararlaştırılmıştır. Oysa 4.sınıf öğrencisi bir çocuğun yaşı ortalama 10-11 civarındadır. Bu yaşta bir öğrencinin sokağa tek başına çıktığı, hatta okuldan eve, evden okula dönerken yalnız başına gidip geldiği de düşünülürse bu eğitim saati temel bilgi ve trafik uyarılarının yapılması adına oldukça yetersizdir. Bu nedenle eğitimin kapsamında genişletme çalışması yapılmalı, saat sayısı artırılmalıdır; ancak verilen karar bu konudaki temel mercie ait olduğu için iptali ve farklı bir uygulama ile gidilmesi mümkün değildir.

Trafik eğitimi, örgün öğretim kurumlarında sınıf içerisinde ilgili branştaki öğretmenin dersi anlatmasıyla birlikte ilerlemektedir. Geleneksel eğitimde ilköğretim ve ortaöğretimde trafik ders kitabında yer alan konuların işlenmesi, bu konulara ilişkin afiş, belge, tasarım hazırlanması, rehberlik kol hareketleri kapsamına trafik kulüpleri kurulması, ülkemizde her yıl Mayıs ayının ilk haftasında kutlanan *Trafik Haftası* süresince trafiğe yönelik daha yaygın kapsamına alınacak etkinliklerin yapılması şeklinde teorik derslerin işlendiği görülmüştür. Bu eğitimler genellikle sınıf odaklıdır; ancak *Trafik Haftası* veya bilinçlendirme çalışmaları kapsamında en fazla okul bahçesinde derslerin işlendiği söylenebilir. Oysa trafik eğitimine geniş kapsamlı bakıldığında bu eğitimin kapalı bir ortamda ders kitapları veya ders anlatımı üzerinden ilerlemesinin imkânsız olduğu anlaşılacaktır.

Müfredat, eğitim materyalleriyle birleştiğinde öğrenciyi sınıf ortamında ders materyali olan kitabın rehberliğinde eğitim almaya itmektedir. Oysa müfredata bağlı kalınması eğitim amaçlarına ulaştırma yolunda önemli bir dinamik iken, aynı zamanda öğrenmeye ket vuran da bir durumdur. Dragutinovic&Twisk (2006)'e göre müfredata dayalı bir eğitim, öğrencinin somut ve neden-sonuç odaklı düşünmesini engellemektedir. Trafik gibi uygulamalı bir alanda müfredata bağlı kalarak teori

üzerine yoğunlaşan eğitim, özellikle ilköğretim kademesindeki öğrencilerin trafiği somut düşünmesini ve anlamaya çalışmasını da engelleyecektir. Adı geçen araştırmacılar yaptıkları çalışmada bir grup ilköğretim seviyesindeki öğrenciye trafik bilgisine yönelik sorular sormuşlardır. Örneğin; karşıdan karşıya geçme veya yaya geçidi çizgilerinin anlamına yönelik sorular öğrencileri düşündürmüştür. Öğrenciler genellikle araç görmediklerinde karşıdan karşıya geçtiklerini, bunun kendi yaşamlarından kaynaklı bir alışkanlık olduklarını belirtmiş, müfredat kapsamındaki trafik dersinde kendilerine öğretilen kurallardan adeta hiç etkilenmeden bildikleri gibi davrandıklarını göstermişlerdir. Yaya geçidi çizgilerini ise öğrencilerin birçoğu bilmemekte, hatta bir kısmı bu çizgilerin gelişigüzel şekilde yolda yer aldığını düşünmektedir. Dolayısıyla müfredattaki trafik dersini eksiksiz alan bu öğrenciler, her şeye rağmen doğru bir trafik bilgisine sahip değillerdir (Dragutinovic&Twisk, 2006).

Ülkemizde, ilköğretim ve ortaöğretimde verilen *Trafik Güvenliği Dersi Öğretim Programı*, 1739 sayılı MEB Temel Kanunu'nda ifade edilen Türk Milli Eğitimi'nin genel amaçları ile temel ilkeleri esas alınarak hazırlanmaktadır. Genel olarak bu trafik eğitimi çerçevesinde öğrencilerden beklenen hususlar;

- Trafikle ilgili temel kavramları açıklamaları,
- Trafikle ilgili olumlu değer yargısı oluşturmaları,
- Trafik kuralları konusunda duyarlılık geliştirmeleri,
- Trafik güvenliği bilincini oluşturmaları,
- Trafik ve ilkyardımlı ilişkilendirmeleri,
- Trafikte tehlikeli hareketten kaçınmaları,
- Trafikte karşılaşacakları tehlikeleri ve alınabilecek önlemlerini bilmeleri
- Trafik işaret ve işaret levhalarını bilmeleri,
- Trafikte güvenli yolları kullanma, ulaşım araçları ve çeşitlerinin bilmeleri
- Trafikte “ben” yerine “biz” bilincini geliştirmeleri,
- Trafikte kurallara uymanın birey ve toplum hayatına etkileri
- Trafik sorunlarını önleme ve çözme faaliyetlerine yeni öneriler geliştirmeleridir.

Türkiye’de 2019-2020 yılında örgün öğrenim kurumlarından eğitim alan öğrenci sayısı aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 30. 2019-2020 (Resmi/Özel) örgün eğitim ve öğretim öğrenci sayısı

Okullar	Okul Öncesi	İlkokul	Ortaokul	Lise
Özel Okul	289.213	274.018	347.495	557.472
Resmi Okul	1.340.507	5.005.927	5.354.069	5.073.180
Toplam	1.629.720	5.279.945	5.701.564	5.630.652

GENEL TOPLAM: 18.241.881

Kaynak: MEB istatistikleri, (2020).

Aşağıdaki tabloda ise Trafik Güvenliği Dersi Öğretim Programı’nda yer alan temel değerler gösterilmiştir. Bunlar;

Tablo 31. Türkiye’de trafik güvenliği dersi öğretim programı değerleri

▪ Bilimsellik	▪ Sabır
▪ Çalışkanlık	▪ Saygı
▪ Dayanışma	▪ Sorumluluk
▪ Doğal çevreye duyarlılık	▪ Yardımseverlik

Kaynak: Trafik güvenliği öğretim programı, (MEB:2018).

Tablo 32’de ise yukarıda verilen konular hakkında program üniteleri, kazanım ve ders saati süreleri sıralanmıştır.

Tablo 32. Türkiye’de trafik güvenliği dersi öğrenim programı; ünite, kazanımlar, ders saatleri

Sıra No	Ünite Adı	Kazanım Sayısı	Ders Saati (Öngörülen Süre)	Yüzdesi
1	Trafikte Güvenlik	17	28	78
2	Trafikte İlk Yardım	4	8	22
TOPLAM		21	36	100

Kaynak: Trafik güvenliği ders öğretim programı, (MEB:2018).

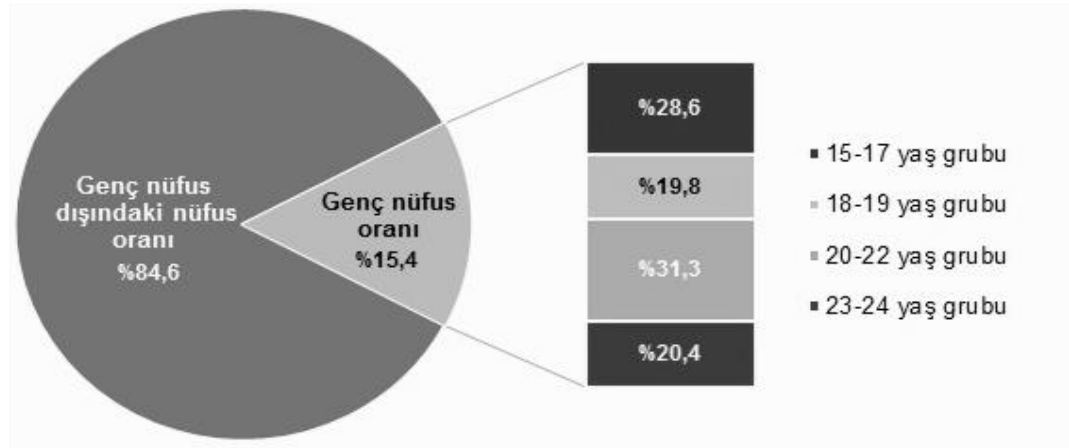
MEB'in 2019 senesindeki 4. ve 5.sınıflara verdiği *Trafik Güvenliği* dersinin ünite ve konu dağılımına bakıldığında yayalara yönelik 16 saat, yolculara yönelik 12 saat ve sürücülere yönelik 6 saatlik bilgi içeren başlıklar sunduğu görülmüştür. Milli Eğitim Bakanlığı'nın 2019 senesinde yayınladığı İlköğretim 4. ve 5. sınıf Trafik Güvenliği dersi ünite ve konu dağılımı tablo 33'te gösterilmiştir.

Tablo 33. İlköğretim 4.ve 5.'nci sınıf öğrencilerinin trafik güvenliği dersi ünite ve konu dağılımı

	4.SINIF ÜNİTE	5.SINIF ÜNİTE
1.TEMA Yaya-16 Saat	1-Trafikte neler görüyorum?	1-Trafik işaret levhaları
	2-Trafik işaret levhalarını	2-Yaya kaldırımında yürüyorum
	3-Yaya kaldırımında yürüyorum	3-Yaya kaldırımı yoksa
	4-Karayolunda karşıya geçiyorum	4-Karşıya güvenli geçiş
	5-Güvenli yolları tercih ediyorum	5-Trafikte doğrular, yanlışlar
	6-Banketli yollarda yürüyorum	6-Trafikte değişik hava koşulları
	7-Gece yürüyüşleri	7-Trafik kazalarının nedenleri
	8-Acil yardım isteme	8-Kazalarda yardım isteme
1.TEMA Yolcu-12 saat	1-Taşıtlara binme-inme	1-Yol türleri ve taşıtları
	2-Emniyet kemeri takmalıyım	2-Lütfen sıra olalım
	3-Yolculuk kuralları	3- Yolculuk ilkeleri
	4- Araçlara verilen zarar	4-Yolculuk ilkeleri
	5-İlk Yardım öğreniyorum	5-Emniyet kemeri
	6-İlk Yardım malzemeleri	6- İlk Yardım müdahaleleri

Kaynak: MEB, (2019).

Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) verilerine göre 2020 yılı sonu itibarı ile Türkiye'nin toplam nüfusu 83.614.362 kişi iken 15-24 yaş grubundaki genç nüfus 12.893.750 kişi olarak hesaplandı. Genç nüfus, toplam nüfusun %15.4'ünü oluşturdu. Ülkemizin genç bir nüfusa sahip olması, okul öncesi, temel ve ortaöğretim düzeyinde verilen trafik eğitimleri önemini daha da anlamlı kılmaktadır.



Şekil 12. Yaş grubuna göre genç nüfus oranı, 2020

Kaynak: Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi, TÜİK, (2020)

Aybek ve Arslan (2015)'nin yaptıkları bir çalışmada sınıf öğretmenlerinin dördüncü sınıf *Trafik Güvenliği* dersine yönelik öğretim planını incelemelerini, görüşlerini bildirmelerini istemiştir. Elazığ ili Karakoçan ilçesinde görev yapan 23 sınıf öğretmeniyle yapılan çalışmada ilgili dersin öğretim planına yönelik öğretmenlere açık uçlu sorular sorulmuştur. Öğretmenlerden alınan yanıtlar betimsel analiz yöntemiyle değerlendirilmiştir. Çalışma ile ulaşılmak istenen amaçlar; “*öğrencinin öğrenme sürecine etki eden hususları değerlendirmek, içeriğe ilişkin görüşler hakkında bilgi sahibi olmak, daha etkili ve verimli olunabilmesi adına yapılacakları ele almak*” şeklinde sıralanabilir. Çalışmada elde edilen bulgular dâhilinde öğretmenlerin görüşlerinin çoğunluğuna göre; göre ilgili dersi alan öğrencilere verilen bu ders trafik ile ilgili günlük hayata yönelik bilinç kazandırma amacı taşımaktadır. Öğretmenlerin önemli bir kısmı kazanımların öğrenciye uygun olduğunu düşünmekte ve ayrıca öğrencilerin seviyesine uygun bir öğretim planı tasarlandığına inanmaktadırlar. Çalışma sonucunda öğretmenlerin görüşlerine göre ders planının en büyük eksiği uygulama alanında yetersiz kalması, dolayısıyla araç gereç noktasında verimli olanaklar sunamamasıdır. Öğretmenler daha verimli şekilde ders işlenebilmesi için yeterli araç gereç temini yapılması gerektiğini, ders kitaplarının uygulama yönünden de donatılması gerektiğini, verilerle bu konuda iş birliği yapılması gerektiğini savunmuşlardır (Aybek&Arslan, 2015).

Trafik dinamik bir olgudur. Yaya, sürücü veya yolcu olan bireyin kendisinin de içinde olduğu bu sistemi daha net anlaması için canlandırma veya yerinde izleme, gözlemlene hususu gereklidir. Bu husus sadece öğrencilerin trafiğe çıkarılması olarak anlaşılmamalı, trafik eğitimin salt bir ders ortamına sığdırılmaması olarak anlaşılmalıdır. Türkiye’de olmasa da yurt dışında pratiğe dayalı trafik eğitiminin birçok faydası olduğu tespit edilmiştir. 1960’lardan itibaren Norveç’te çeşitli trafik kulüpleri kurulmuş, bu kulüplerle çocuklarla yetişkinleri bir arada buluşturarak eğlenirken öğrenmenin sağlanabileceği alanlar yaratılmıştır. Hedef kitlesi 3-7 yaş öğrencileri kapsayan bu kulüpler aynı zamanda İskoçya’da da yaygınlaşmıştır. İşletilmesi ve denetimi İngiltere menşeli *ROSPA*’ya ait olan bu kuruluşlar trafik eğitiminden verim alınmasını sağlamaktadır. Örneklerden hareketle; ülkemizde de trafik eğitiminin erken yaşta uygulamalı eğitimle birlikte verilmesinin başarı getireceğini söylemek mümkündür.

3.1.2.4. Akademik Odaklı Trafik Eğitimi

Akademik eğitim en geniş tanımıyla yükseköğretimde alınan eğitim türüdür. Bu tanımın yanı sıra kişinin bir alanda uzmanlaşmak veya meslek düzeyinde eğitim alması da eğitimin akademikleşmesi anlamına gelmektedir. Türkiye’de herhangi bir meslek dalında uzman veya yetkinlik sahibi olmak adına ilgili alanda akademik eğitim alınması şarttır. Dolayısıyla kişilerin sahip olduğu unvan, doğrudan bilgi, beceri ve teknik alt yapı dışında kişinin ilgili alandan diploması olmasına bağlıdır. Özellikle Fen Bilimleri ve Sağlık gibi alanlarda bu durum oldukça doğru bir yapılanma oluştururken, diğer birçok alanda ise kişi becerisinin görmezden gelinmesine, bireyin beceri ve bilgisini diploma ile kanıtlamasına sebebiyet verdiği için birçok yetenekli genci de ilgili alanda çalışma noktasında kısıtlamaktadır (Akyüz, 1993).

Sarı (2015), hazırladığı yüksek lisans tez çalışmasında *Trafik Akademileri* kurulmasını önermiş, bu akademilerde verilen eğitimin akademik hedeften çok pratikte trafik kazalarını önleyici işlevleriyle ön plana çıkacaklarından bahsetmiştir. Araştırmacı, bu akademiler için önerdiği eğitim planında haftada iki gün eğitim verilmesi gerektiğini savunmuş, *birinci gün eğitiminde* temel bilgiler kapsamında trafik bilgisi ve motorlu araç tekniği; *ikinci gün eğitiminde* ise yangın ve ilkyardım eğitimi kapsamında eğitim verilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu eğitimler akademik odaklı değil, Türkiye’de trafik kazalarına karşı pratikte önlem alınması amaçlı katılım sağlanacak sosyal sorumluluk duygusuna yönelik kurulan akademiler olacaktır. Sarı, kalan üç günde ise sürücülere yönelik psikolojik testler, güvenli sürüş eğitimleri ve güvenli sürüş teknikleri ile uygulamalar kapsamında eğitim verilmesiyle birlikte eğitimin temellendirileceğini de belirtmiştir (Sarı, 2015).

Ülkemizde son yıllarda trafik kazalarını önlemek ve yol güvenliğini sağlamak amacıyla yenilikçi adımlar atılmaktadır. Trafik eğitimini bir kültür haline getirmek için birçok kurum ve kuruluş işbirliği yapmaktadır. Bunlardan, eğitimden sorumlu Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlı ÖÖKGM tarafından üstlenilen okul içi ve okul dışı eğitimin nasıl verileceğine ilişkin stratejilerin yer aldığı *2018 Trafik Genel Eğitim Eylem Planı* kapsamında, trafik psikolojisi ile ilgili uzman yetiştirilmesi amacıyla üniversitelerde bölüm açılması, ders alanlarına trafik psikolojisi alanı eklenmesi planlanmıştır. Trafik psikolojisi konusunda ulaştırma mühendisleri ve psikologlardan oluşacak ortak bir lisansüstü programı açılarak bu programa mühendisler ve

psikologların lisans uzmanlıklarının üzerine *Trafik Psikolojisi* eklenecektir. Programın amacı; sürücüler, yayalar ve engelliler başta olmak üzere hareket kısıtlılığına sahip bireylerin erişiminin önündeki engellerin tanıtımı, farklı engellere sahip kişilerle nasıl iletişim kurulacağı, kullanılacak araç ve gereçler, ilk yardımda dikkat edilmesi gereken hususlar ile trafikteki diğer ihtiyaçlara yönelik bilgilendirme eğitimleri verilecektir. Ayrıca engellilere refakat edecek kişiler için de eğitim programları düzenlenecektir (mebbis.oidb.net).

Karayolunun yapım, bakım ve işletmesi, trafik projelendirilmesi ve yapımı, ayrıca trafik yönetimi gibi konular teknik işlemler ve ulaştırma mühendisliği bilgisi gerektiren işlemlerdir. Bunların dışında, trafik kaza verilerinin toplanması, analiz ve yorumu da mühendislik kapsamında olan konulardır. Bu nedenle trafik güvenliği için; planlama, işletme ve yönetimde mühendislik eğitimi almış liyakate sahip çalışmalar yapılması önemli bir husustur.

1993 yılında Ankara Gazi Üniversitesi'ne bağlı Fen Bilimleri Enstitüsü'nde *Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı* kurulmuş, ardından *Kazaların Araştırılması ve Önlenmesi Anabilim Dalı* açılmış ve günümüzde de *Trafik Planlaması ve Uygulaması Ana Bilim Dalı*'nda yüksek lisans, *Kazaların Araştırılması ve Önlenmesi Ana Bilim Dalı*'nda ise hem yüksek lisans hem de doktora programlarında eğitim verilmektedir. Ayrıca; İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü İnşaat Mühendisliği Ana Bilim Dalı *Ulaştırma Mühendisliği* alanında yüksek lisans ve doktora programları bulunmaktadır. Bunların dışında, trafik güvenliği kapsamında Ankara Hacettepe Üniversitesi bünyesinde bu alanda çalışan üniversite mensuplarıyla beraber ayrıca ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği içerisinde yurt içi ve yurt dışında trafik yol güvenliği konusunda araştırma, eğitim ve uygulama faaliyetlerinde bulunmak amacıyla *Trafik ve Yol Güvenliği Eğitim-Araştırma ve Uygulama Merkezi* kurulmuştur. 2010 yılı öncesinde *Ulaştırma Mühendisliği* bölümü üniversitelerde lisans programı olarak bulunmamakta, ilgili konular inşaat mühendisliği fakültelerinde eğitim gören öğrencilere ders olarak verilmekteydi. 2010 yılına gelindiğinde sırasıyla; Karabük Üniversitesi, Yalova Üniversitesi ve Bahçeşehir Üniversitesi'nde *Ulaştırma Mühendisliği* başlığı altında lisans bölümleri açıldı. Mevcut durumda, Yalova Üniversitesi ve Bahçeşehir Üniversitesi'nde bölümün öğrencileri bulunmamaktadır. Karabük Üniversitesi'nde ise az sayıda öğrenci olsa da öğrenim devam etmektedir.

Yükseköğretimde trafik eğitimi ile ilgili olarak 2016-2017 eğitim ve öğretim yılı itibariyle Tablo 34’ de belirtilen üniversitelere ait bölümlerde ön lisans ve lisans düzeyinde eğitim verilmektedir. YÖK’ den alınan diğer verilere göre Türkiye’de 3’ü pasif olmak üzere toplam 203 üniversite bulunmaktadır. Bunlardan 129’u devlet üniversitesi, 74’ü vakıf üniversitesidir. Ayrıca 4 adet vakıf meslek yüksek okulu bulunmaktadır. Bu üniversitelerin trafikle ilgili verilen eğitim programları incelendiğinde ise sadece 12 MYO’ da yol güvenliğini esas alan teknik eğitimlerin verildiği ya da otobüs kaptanlığı gibi meslek elemanı yetiştirme programları olduğu görülmüştür.

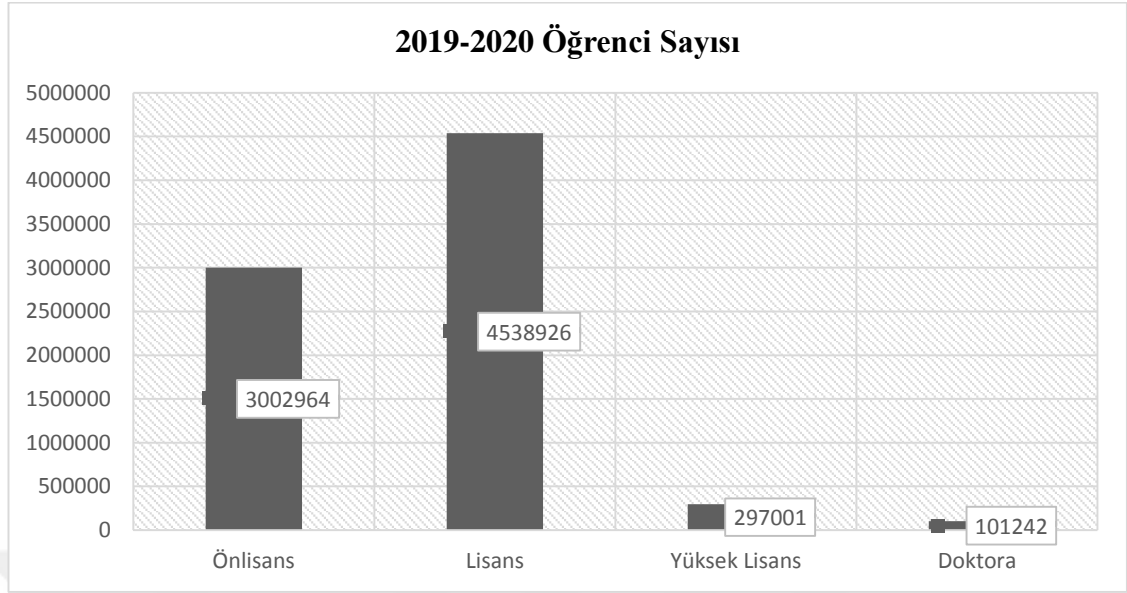
YÖK’ nun açıkladığı 2020-2021 öğretim yılı yüksek öğrenim istatistiklerine göre; Türkiye’de resmi/özel tüm üniversitelere kayıtlı toplam öğrenci sayısı 8.240.997’dir. Türkiye’nin toplam nüfusuna göre (83.614.312), her yüz kişiden 9,85’i üniversite öğrencisidir. Veriler, yükseköğretim öğrenci sayısının her geçen sene arttığını göstermektedir. Bu sayı 2016-2017 eğitim ve öğretim yılında 7 milyon 198 bin 987 iken 2018-2019 yılında 7.740 bin, takip eden 2019-2020 yılında 7 milyon 940 bin, bu yeni 2020-2021 yılında ise 8 milyon 240 bin 997’dir. YÖK verilerine göre öğrencilerin yaklaşık %92’si (7.595.918 kişi) devlet üniversitelerinde, yaklaşık %8 civarı (645 bin 79 kişi) vakıf üniversiteleri ile vakıf meslek yüksek okullarında okumaktadır. Üniversite öğrencilerinin yarısından fazlası (4.359.34 kişi) açık öğretim programlarından eğitim alan öğrencilerdir.

Tablo 34. Türkiye’de ulaştırma eğitimi veren üniversiteler

Sayı	Yüksek Öğrenim Kurumu	Ulaştırma Hizmetleri Bölümü
1	Afyon Kocatepe Üniversitesi-Sultan Dağı MYO	Otobüs Kaptanlığı Programı
2	Amasya Üniversitesi-Taşova Yüksel Akın MYO	Otobüs Kaptanlığı Programı
3	Bozok Üniversitesi-Akdağ Madeni MYO	Otobüs Kaptanlığı Programı
4	Sinop Üniversitesi-Gerze MYO	Otobüs Kaptanlığı Programı
5	Dumlupınar Üniversitesi-Kütahya Sosyal Bilimler MYO	Otobüs Kaptanlığı Programı
6	Karabük Üniversitesi-TOBB Teknik Bilimler MYO	Otobüs Kaptanlığı Programı
		Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programı
7	Anadolu Üniversitesi-Ulaştırma MYO	Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programı
8	Mersin Üniversitesi-Teknik Bilimler MYO	Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programı
9	Süleyman Demirel Üniversitesi-Teknik Bilimler MYO	Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programı
10	Harran Üniversitesi-Şanlıurfa Teknik Bilimler MYO	Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programı
11	Bahçeşehir Üniversitesi-Bigadiç MYO	Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programı
12	Muş Alparslan Üniversitesi-Teknik Bilimler MYO	Ulaştırma ve Trafik Hizmetleri Programı

Kaynak: 7. Trafik Güvenliği Sempozyumu, (2016).

Şekil.13 2019-2020 Eğitim ve öğretim yılı yükseköğrenim istatistikleri



Kaynak: Karayolu Trafik Güvenliği, (2020).

Ülkemizde trafik güvenliği alanında iyi düşünülerek hazırlanmış bir yüksek lisans programının başlatılması çok acil bir konudur. Bugün itibarıyla 20’yi aşkın üniversitede inşaat mühendisliği yüksek lisans programlarında, ulaştırma ve trafik hizmetleri gibi teknik eğitimlerin ya da otobüs kaptanlığı gibi mesleki eğitim programlarının uygulandığı görülmektedir. Bu derslerin bazılarında temel karayolu mühendisliğine giriş konuları ve seçmeli *trafik mühendisliği* konuları bulunmaktadır. Trafik güvenliği eğitimlerinde teknik alanlarda olduğu gibi sosyal alanlarda da yaşanan karmaşıklığı gidermek için; *pedagoji, trafik psikolojisi, trafik sosyolojisi, andragoji, insan faktörüne dayalı iş bilimi temelleri* gibi sosyal bilimler eğitimlerinin verilmesi ve her iki branşın tek bir programda bütünleştirilerek birbirini kapsayan içeriklerle donatılması yararlı olacaktır.

3.2. Türkiye’de Trafik Yönetiminden Sorumlu ve Yetkili Kuruluşlar

Türkiye’de ulaşımın sisteminin sağlanması ve trafik eğitiminden sorumlu dört temel faaliyet alanı ortaya çıkmaktadır. Bunlar; *trafik mühendisliği, trafik eğitimi, trafik mevzuatı ve denetimi ile trafik kazası sonrası acil yardım kurullarıdır*. Söz konusu faaliyetlerin yerine getirilmesi amacıyla ülkemizde farklı kurum ve kuruluşlara görev ve yetki verilmiştir. Bu kurum ve kuruluşlar; Milli Eğitim Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı (EGM), Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı (Jandarma

Teşkilatı Trafik Birimleri). Karayolları Genel Müdürlüğü, Belediyeler, İl ve İlçe Trafik Komisyonları, Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu şeklinde sıralanabilir.

3.2.1. İlgili Bakanlıklar

3.2.1.1. T.C. Milli Eğitim Bakanlığı

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu yazılı eğitim faaliyetleri noktasında Milli Eğitim Bakanlığı'na vurgu yapan bir kanundur. İlgili kanunda MEB'in görev ve yetkileri; m.123, 124, 125 ve m.134'te belirtilmiştir. KTK (mevzuat) m.123'e göre MEB'in görevi:

- Sürücü kursları açmak
- Özel sürücü kursu açılmasına izin vermek ve bunları her safhada denetlemektir. Aynı şekilde açılan kursların sürücü adaylarını değerlendirme yetkisi, yapılacak sınavlar dâhilinde yine Milli Eğitim Bakanlığı'na verilmiştir.

KTK-m.125, trafik eğitiminin ulusal çapta önemi ve bu eğitimin kamuoyunda bilinçlendirme politikası kapsamında göz önüne alınması gerektiği fikrinden yola çıkarak resmi ve özel tv-radyo kanallarına trafik eğitim programı yapma ve yayınlama yetkisini Milli Eğitim Bakanlığı'na vermiştir. Milli Eğitim Bakanlığı'nın ilgili konuda bilirkişi konumunda olması, yine toplumsal bilinçlendirme politikasının en yaygın kullanılacak kanalı olan tv ve radyoları göz önüne almış, bakanlığın hazırlayacağı eğitim materyalleri doğrultusunda bu dağıtım araçları üzerinden kamuoyuna ulaşılabileceğini belirtmiştir. Aynı şekilde kanunda bu programların haftada 30 dakika yayınlanacak kapsamda olması gerektiği de vurgulanmıştır (KTK-m.123-125,134).

3.2.1.2. T.C. İçişleri Bakanlığı (Emniyet Genel Müdürlüğü)

İçişleri Bakanlığı 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı KTK' nun 5 inci maddesi ile trafiğe yönelik çeşitli kararlar alınması sürecine dâhil edilmiştir. Bakanlık, İçişleri Bakanlığı'nın *Trafik Görevlerinin Yürütülmesi Hakkındaki Yönetmelik* ile elde ettiği bu görevlendirme sürecinde trafik kazalarına ilişkin olarak sekiz maddede sıralanan çeşitli görevler elde etmiştir. (İçişleri Bakanlığı Trafik Görevlerinin Yürütülmesi Hk. Yönetmelik, m.4).

- “Araçları, bu kanuna göre araçlarda bulundurulması gerekli belge ve gereçleri, sürücüleri ve bunlara ait belgeleri, sürücülerin ve karayolunu kullanan diğer kişilerin kurallara uyup uymadığını, trafik düzenlemelerinin ve çeşitli tesislerin bu kanun hükümlerine uygun olup olmadığını denetlemek,”
- “Duran ve akan trafiği düzenlemek ve yönetmek,”
- “El koyduğu trafik kazalarında trafik kaza tespit tutanağı düzenlemek,”
- “Trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek, gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek,”
- “Trafik kazası neticesinde hastalanan veya yaralananların bakımlarını sağlayacak tedbirlerin süratle alınmasına yardımcı olmak ve yakınlarına haber vermek,”
- “Araçların tescil işlemlerini yaparak belge ve plakalarını vermek,”
- “Sürücülerin belgelerini vermek,”
- “Ülke çapında taşıtların ve sürücülerin sicillerini tutmak, bunlara ilişkin teknik ve hukuki değişiklikleri işlemek, işletirmek, istatistiksel bilgileri toplamak ve değerlendirmek,”
- “Trafik kazalarının oluş nedenleri ile ilgili tüm unsurları kapsayan istatistik verileri ve bilgilerini toplamak, değerlendirmek, sonuçlarına göre gereken önlemlerin alınmasını sağlamak ve ilgili kuruluşlara teklifte bulunmak,”
- “Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.”

Ayrıca, bu kanunla ve bu kanuna göre çıkarılmış olan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmak.

Trafiğe ilişkin görevlendirmelerde emniyetin de önemi büyüktür. AB komisyonu çerçevesinde de özellikle emniyetin görev aldığı birçok durum olduğu görülmektedir. Özellikle Belçika, İrlanda, Hollanda gibi ülkelerde polis trafik güvenliğinde sadece dış dünyada aktif rol oynamamakta aynı zamanda trafik eğitimlerine de katılmaktadır. Aynı durum Çek Cumhuriyeti, Lüksemburg, Almanya gibi ülkelerde de geçerlidir. Bu ülkelerde de polisin eğitim sürecinde aktif olduğu görülmektedir (European Commission, 2005).

Tablo 35. Diğer ülkelerde trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde polisin rolü

Ülkeler	Polisin Rolü
AB Avusturya, Belçika, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Macaristan, İrlanda, İtalya, Letonya, Malta, Hollanda, Polonya, Portekiz, Slovakya, Büyük Britanya	Okulda trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde öğretmenlere yardım ederler (çoğunlukla yol kenarı eğitimi)
Çek Cumhuriyeti, Lüksemburg, İspanya (yerel), Portekiz, Almanya (küçük çocuklar için yol güvenliği okullarında polisin en önemli rolü)	Trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde polisler anahtar role sahiptirler.

Kaynak: European Commission, (2005:26).

Türkiye’de Emniyet Genel Müdürlüğü’nün trafikteki görevleri Emniyet Genel Müdürlüğü’ne bağlı olarak kurulan Trafik Hizmetleri Başkanlığı’nca yürütülmektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü’nün merkez bölge, il ve ilçe trafik zabıta kuruluşları Trafik Hizmetleri Başkanlığı’na bağlı olarak çalışırlar. KTK (mevzuat) m.5’e göre görev, yetki ve sorumlulukları şöyledir:

- “Duran ve akan trafiği yönetmek.”
- “El konulan kazalar için tespit tutanağı hazırlamak ve trafik suçu işleyenler hakkında tutanak düzenlemek.”
- “Gerekli işlemleri yapmak ve takip etmek şeklinde özetlenebilir.”

3.2.1.3. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı 1939 tarihinde kurulan Ulaştırma-Denizcilik ve Habercilik Bakanlığı’nın yeni ismini alan, ulaştırma ve alt yapıdan sorumlu bakanlıktır. Trafik söz konusu olduğunda en yetkili bakanlıkların başında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı gelmektedir. Ülke içerisindeki ulaşım hizmetlerine dair düzenlemeler yapan, alt yapının düzenlenmesi, trafiğe uygun hale getirilmesi, yeni yollar ve güzergâhlar yapılması bu bakanlığın görev ve sorumluluk alanındadır. Bu nedenle de özellikle ulaşımında uygulanacak kararların belirlenmesi ve yollardan ötürü oluşacak kazaların minimuma indirilmesi bakanlığın çalışma disiplinine bağlıdır. KTK (mevzuat) m.8’e göre görev, yetki ve sorumlulukları şöyledir:

- “Tescile bağı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak,”
- “Muayene istasyonlarını denetlemek,”
- “Trafik zabıtasının görev ve yetkileri saklı kalmak üzere araçların ağırlık ve boyu kontrollerini yapmak veya yaptırmak ve denetlemek,”
- “Aykırı görülen hususlarla ilgili olarak sorumlular hakkında idari para cezasına dair tutanak düzenlemek.”

3.2.1.4. T.C. Sağlık Bakanlığı

Sağlık Bakanlığı'nın KTK (mevzuat) m.8'e göre görev, yetki ve sorumlulukları şöyledir:

- “Karayollarında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak ve uygulamak,”
- “Trafik kazalarında yaralananların en kısa zamanda sağlık hizmetlerinden istifadelerini temin etmek üzere, İçişleri Bakanlığı'nın ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün uygun görüşü de alınarak karayolları üzerinde ilk yardım istasyonları kurmak, bu istasyonlara gerekli personeli, araç ve gereci sağlamak,”
- “Her ilde trafik kazaları için eğitilmiş sağlık personeli ile yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulansı bulundurmak. Trafik kazalarında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenlerin kayıtlarını tutmak ve takip eden ayın sonuna kadar kimlik numaraları ile elektronik ortamda Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bildirmek”
- “2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve mevzuatla verilen trafik ile ilgili diğer görevleri yapmak.”

3.2.1.5. T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı

1924 senesinde kurulan Tarım ve Orman Bakanlığı kendisinden önceki Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın birleştirilerek tek çatı altına toplanmasıyla bu ismi almıştır. Merkez teşkilatı, yurtdışı teşkilatı, taşra birimleri ve yüksek kurullar/bağı kuruluşlardan meydana gelen bakanlık, tarım ve orman işlerine ilişkin birçok konuda yetkiye sahiptir. KTK (mevzuat) m.9'a göre görev, yetki ve sorumlulukları şöyledir:

Köy yollarında;

- “Trafik düzeni ve güvenliği açısından gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak, tedbir almak ve aldırarak,”
- “Yol güvenliğini ilgilendiren konulardaki; kavşak, durak yeri, yol dışı park yeri, aydınlatma ve benzeri tesislerin projelerini incelemek ve gerekenleri onaylamak,”

- “Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, KTK’nun 17’nci maddesinde sayılan tesisler için bağlantıyı sağlayacak geçiş yolları yönünden izin vermek,”
- “Yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu karayolu yapısı ve işaretlemeye dayalı kaza nedenleri göz önünde bulundurularak gerekli tedbirleri almak,”
- “Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle köy yolları için verilen trafikle ilgili diğer görevleri yapmak.”
- “Köy yolları için sayılan görev ve hizmetlerden mecburi ve gerekli görülenler, orman yolları için de uygulanabilir.”

Orman yollarında;

- “Trafik düzeni ve güvenliği açısından ana orman yolları ile gerekli görülen diğer orman yollarında işaretlemeler yaparak tedbirler almak ve aldırarak,”
- “Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle, orman yolları için verilen trafikle ilgili diğer görevleri yapmak.”

3.2.2. Jandarma Genel Komutanlığı (Jandarma Teşkilatı)

Jandarma Genel Komutanlığı, Osmanlı Devleti döneminde 1846 tarihinde Seraskerliğe bağlı Zaptiye Müşirliği çerçevesinde yürütülen, Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasıyla 10 Haziran 1930 tarihli ve 1706 sayılı Jandarma Kanunu doğrultusunda modern halini alan, güvenlikten sorumlu birimdir.

Jandarma ve polisin görev yapacağı trafik sorumluluk sahaları, vali veya görevlendireceği vali yardımcısının başkanlığında, jandarma ve polis yetkililerinden oluşan bir komisyon tarafından tespit edilmektedir. Yapılan protokol Jandarma Genel Komutanlığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü’nün uygun görüşleri ve İçişleri Bakanı’nın onayı ile uygulamaya konulmaktadır. Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis, polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir (KTK-Mevzuat).

3.2.3. Belediyeler

Kentleşme, dar anlamıyla kent sayısının artması, geniş anlamıyla sanayileşme ve ekonomik gelişmeye bağlı olarak toplum yapısında görülen örgütlenmeyle birlikte iş bölümü ve uzmanlaşmanın arttığı, kent kültürünün organizasyonel şekilde nüfus birikim sürecine hâkim olduğu yapılanmayı ifade etmektedir. Kentleşme bir ülkede,

bölgede veya alanda hızlı nüfus artışına bağlı olarak organizasyon sorunları ortaya çıkarabilir. Bir diğer deyişle kentleşmede artan nüfusla birlikte kamusal denetimin azalması ve insan ihtiyaçlarının artmasıyla birlikte karmaşa ortaya çıkabilir. Bu durumun önüne geçen en temel önlemlerin başında devletin, üniter devlet yapılmasıyla yerel yönetimler üzerinden bu bölgelerde koordinasyonu ve yönetimi sağlamasıdır. Bu yapılanmanın bir ürünü de belediyelerdir.

13.07.2005 Tarih ve 25874 sayılı Resmi Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5393 sayılı Belediye Kanunu belediyelerin kuruluş amacını, görev ve yetkilerini, organlarını ve görevlerini ne şekilde yerine getirecekleri gibi önemli konuları kapsayan bir kanundur. Sürdürülebilir, etkin ve güvenli trafik yönetimi için en önemli görevlerden birinin yerel yönetimlere düştüğünü savunan Köse (2012), belediyelerin genel sorumluluklarını şu şekilde özetlemiştir:

- “Kent merkezinde yönlendirme sistemlerini etkin ve doğru şekilde tasarlamak, ulaşımında olası aksaklıkların önüne geçecek şekilde bir mekanizma geliştirmek, mümkünse kent giriş ve çıkışlarında alternatif yollara dair bilgilendirmeleri yol işaretleriyle doğru şekilde göstermek,”
- “Nüfusu 250 bin ve üzerinde olan kentlerde merkezi bilgisayar sisteminin kurulması, kamera sistemiyle yol yoğunluğunun izlenmesi, elektronik yol yönlendirme sistemleriyle sürücülerini yoğun zamanlarda alternatif yola yönlendirmenin sağlanması,”
- “Büyükşehir belediyeleri dışında kalan belediyelerde nüfusu 100 binin üzerinde olan belediyelerin ulaşım ana planı hazırlaması, şehir planlamalarının bu ulaşım ana planıyla birlikte sürdürülmesinin sağlanması,”
- “Kent içinde yetersiz kalan alanlarda yol düzenlemelerinin etkin şekilde yapılması,”
- “Kent içinde enerji verimliliği sağlanması adına ulaşımın da bu kriter göz önüne alınarak düzenlenmesi,”
- “Kent içi ulaşım güzergâhları düzenlenirken yakıt tasarrufunun dikkate alınarak düzenleme yapılması,”
- “Karayolları Genel Müdürlüğü’nden de görüş alınarak yeni açılan yolların çevre otoyoluna bağlantısının sağlanması,”
- “Şehir içi ve şehirler arası karayolları üzerinde trafik akışının düzenlenmesi, trafik güvenliğinin artırılması,”
- “Şehir içindeki kavşaklarda trafik akışını kolaylaştırmak adına sinyalizasyon kavşaklara *Yeşil Dalga* Sistemi gibi uygulamalar getirilmesi,”
- “Kent merkezinde araç kullanımını azaltacak alan düzenlemesi yapılması.”

Belediyeler özellikle büyükşehir kapsamında olan il ve ilçelerde trafiğin nüfusa bağlı olarak sıklığı ve düzensizliğinde, bu düzensizlik çerçevesinde oluşacak trafik kazalarının da önüne geçmede etkin rol oynamaktadırlar. Bu nedenle belediyelerin özellikle belli dönemlerde nüfus artışına bağlı olarak kararlar almaları ve bu kararları periyodik olarak uygulamaları da trafik kazalarını engelleyici önemli bir yöntemdir. Her belediye başkanlığı bünyesinde, hizmet kapasitesi göz önünde tutularak İçişleri Bakanlığı'nca tespit edilecek ölçülere ve genel hükümlere göre, belediye trafik şube müdürlüğü, şefliği veya memurluğu kurulur (KTK-m.10-/3176/3 m.). Belediye trafik birimleri görev, yetki ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir:

- “Yapım ve bakımından sorumlu olduğu yolları trafik düzeni ve güvenliğini sağlayacak durumda bulundurmak,”
- “Gerekli görülen kavşaklara ve yerlere trafik ışıklı işaretleri, işaret levhaları koymak ve yer işaretlemeleri yapmak,”
- “Karayolu yapısında ve üzerinde yapılacak çalışmalarda gerekli tedbirleri almak, aldırarak ve denetlemek,”
- “Karayolunda trafik için tehlike teşkil eden engelleri gece veya gündüze göre kolayca görülebilecek şekilde işaretlemek veya ortadan kaldırmak,”
- “Yol yapısı veya işaretleme yetersizliği yüzünden trafik kazalarının vuku bulunduğu yerlerde, yetkililerce teklif edilen tedbirleri almak,”
- “Çocuklar için trafik eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasını sağlamak,”
- “Bu kanun ve bu kanuna göre çıkarılan yönetmeliklerle verilen diğer görevleri yapmak.”

3.2.4. Diğer Kuruluşlar

3.2.4.1. Karayolları Genel Müdürlüğü

Türkiye’de şehir içi yollar hariç tüm karayollarından sorumlu olan müdürlük, Karayolları Genel Müdürlüğü’dür. Ulaşım ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı olan Karayolları Genel Müdürlüğü 1949 senesinde kurulmuştur. 2020 senesi genel bütçesi 21.195.323.000 TL. olan müdürlük, bu bütçeyi kanun ve yönetmeliklerde yer alan görev ve yetkiler dâhilinde karayollarına ait her türlü düzenleme işlemi adına kullanmaktadır.

Türkiye’nin; Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasındaki bağlantıları oluşturmaya çalıştığı coğrafi konumunun önemi gereği KGM’nün birçok görev, yetki ve sorumluluk alanı bulunmaktadır. KGM’nün sorumluluğu altında bulunan karayolu

uzunluğu 01.01.2021 tarihi itibarıyla toplam 68.633 km. olup, 3 sınıf yoldan oluşmaktadır (KGM, 2021).

- *Otoyol - Devlet Yolu - İl Yolu*

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yol ağı içinde olmayıp, diğer kuruluşların sorumluluğundaki yollar ise;

- *Köy Yolları - Turistik Yollar - Orman Yolları - Şehiriçi Yolları*

KGM'nün kurumsal görevlerini ise şu şekilde özetlemek mümkündür (KGM, 2021):

- “Otoyol, devlet ve il yolları ağını tespit etmek, bu yol ağlarına ilişkin her türlü inşaat, onarım ve emniyet önlemlerini almak, yol güvenliğini sağlamak ve yollara ilişkin çalışmaları yapmak,”
- “Genel müdürlüğün kendi çalışma ilkeleri doğrultusunda çalışmaları düzenlemek, yönetmelikler yayınlamak ve bilgi toplama, basma, yayınlama işlerinden sorumlu olmak,”
- “Belirtilen görevlerin yapılabilmesi adına her türlü malzemeyi sağlamak ve koordinasyonunu gerçekleştirmek.”

KGM'nün görev ve yetkileri Karayolları Genel Müdürlüğü Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği'nde tanımlanmış ve kapsamlı olarak belirtilmiştir (KGM Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği).

3.2.4.2. Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu

Yolcunun taşıta bindiği veya eşyanın taşımacıya teslim edildiği yerden varış noktasına gelinceye değin karayolu alt yapısının kullanıldığı taşımacılık tipi karayolu taşımacılığıdır. Karayolu taşımacılığı dünyada en sık kullanılan taşımacılık türü olup, aynı zamanda en eski taşımacılık tipi de olma özelliğindedir. Türkiye'de cumhuriyetin ilanı ile birlikte alt yapı çalışmalarına başlanmasıyla karayolu taşımacılığı da gelişim sağlamıştır. Özellikle 1923-1950 seneleri arasında çoğunlukla demiryolu taşımacılığı adına çalışmalar yapılsa da nispeten Osmanlı Devleti dönemindeki karayollarının cumhuriyetle birlikte ele alınarak kısa sürede büyük bir değişime ve modern görünüme kavuştuğu söylenebilir. 1923 senesinde Osmanlı Devleti'nden kalan 13.900 km yol, 1950 senesinde 43.743 km'ye değin uzanmış, bununla birlikte yolların niteliği de düzenlenmiştir. Seneler içerisinde karayollarına yapılan yatırımların artmasıyla birlikte bu yolların güvenliğine yönelik çalışmalar da

hız kazanmış, özellikle karayollarından kaynaklı trafik kazalarının önüne geçmek adına güvenliği sağlayıcı önlemler alınması yoluna gidilmiştir.

30.07.1997 tarihli Bakanlar Kurulu'nun 97/9750 numaralı kararına dayanılarak 14.08.1997 tarihli ve 23080 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu: Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği karayollarına ilişkin çalışmalar yapan ve karayollarının güvenliğinden sorumlu olan KGYK'nun çalışma sistemini düzenleyen önemli bir yönetmeliktir. Bu yönetmelik kapsamında kurulun çalışma esasları ve usulleri düzenlenmiştir (KGYK Görev ve Çalışma Yönetmeliği).

3.2.4.3. Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu, EGM Trafik Hizmetleri Başkanı'nın başkanlığında KGYK'na katılan kamu kurumlarının en az daire başkanı seviyesinde üst ve orta düzey görevlileri, Jandarma Genel Komutanlığı, Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisi ile İçişleri Bakanlığı'nca uygun görülen trafikle ilgili üniversite, Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği ve Trafik Kazaları Yardım Vakfı'nın birer temsilcisi ile Başkent Büyükşehir Belediye Başkanı'ndan oluşmaktadır. Bu kurulun temel görev ve yetkileri aşağıdaki gibidir;

- “Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunmak,”
- “Trafik kazalarının azaltılmasına ilişkin önerilerde bulunmak,”
- “Uygulamada görülen aksaklıkları tespit etmek,”
- “Kendi görev alanına gören konularla ilgili yasal düzenlemeden kaynaklanan eksiklikleri belirlemek.”

3.2.4.4. İl ve İlçe Trafik Komisyonları

Fransızca *commission* kelimesinden dilimize geçen *komisyon* alt kurul anlamına gelmektedir. Komisyonlar herhangi bir konuda yetkili kuruluşların alt kurulları olup, özellikle mahalli yönetimlerde koordinasyonu sağlayan birimlerdir (TDK, 2021). Trafikle ilişkili birçok bakanlık ve müdürlük olmasının yanı sıra, kurulan bir komisyon, trafiğin yerel düzeyde il ve ilçe bazında değerlendirilmesini, önlemlerin alınmasını ve uygulanmasını sağlaması adına önemlidir. Bu sebeple il ve ilçelerde trafik komisyonları kurulmuştur.

3.3. Türkiye’de Trafik Eğitimi ve Yapılanma Süreci

3.3.1. Sürücü Kurslarının Gelişimi

Trafikte düzen ve güvenin sağlanabilmesi için başta eğitim olmak üzere; teknik altyapı, hukuki zemin ve kontrol mekanizmalarının oluşumu, aynı zamanda tüm bu sistem unsurlarının birlikte hareket etmesi gerekmektedir. Bu sistem unsurlarının birinin eksikliği hali trafikle ilgili, trafiği kapsayan sistem bütününde aksaklıkların yaşanmasına neden olacaktır. Sistem içinde var olan *trafik* kavramının temelini oluşturan motorlu taşıtlara ilişkin *sürücü ehliyeti* belgesi, bir diğer tanımla *ehliyet* ise belli koşullar dâhilinde, belirlenen özellikteki kimselere araç kullanım yetkisi verilen *kamusal düzenleme aracı* olmasını ifade eder. Bu düzenin sağlanmasına yönelik de eğitim mekanizmaları oluşturulmuştur.

Türkiye’de trafiğin bir sorun haline gelmesi, bilhassa büyükşehirlerden başlayarak trafik kazalarında her sene ölüm ve yaralanma sayılarının gittikçe artmasından dolayı eğitimin niteliği yönünde de çeşitli tartışmalar olduğu kabul edilmelidir. Çalışmamızın konusu gereği bu bölümde Türk eğitim sistemi içerisinde trafik eğitiminin öneminden yola çıkılarak verilen trafik eğitiminin sorunları ele alınacak, eğitimin nitelik ve niceliği sebebiyle oluşan sorunlardan bahsedilerek literatür çalışmamız temellendirilecektir.



Türkiye’deki trafik sorunlarının başında gelen kazaların bilhassa trafik teröründen kaynaklı olması, bir diğer deyişle bilinçsizlikten ötürü olması, trafik eğitiminin ne denli önemli olduğunu göstermektedir. *Trafik eğitimi* temel trafik eğitimiyle birlikte trafik güvenliği eğitiminin de kapsama alındığı, hem ideal bir sürücü hem de ideal bir yaya ve ideal bir yolcu davranışı sergilemenin öğrenileceği bir eğitim türüdür. Bir kişiye öncelikle trafik güvenliği eğitimi verilmeli, bu eğitimle trafikte ne şekilde davranacağına ilişkin bir adap kazandırılmalıdır.

Motorlu taşıtların ülkemize girmesiyle birlikte araç kullanımının artması ve yaygınlaşması nedenlerine bağlı olarak trafik güvenliği ihtiyacı doğmuştur. Türkiye’de 1927-1987 yılları arasında yeterli seviyede trafik sürücü eğitimi

verilemediğinden, araç kullanmayı isteyen sürücü adayları çeşitli yollara başvurarak (eş/dost-yakın çevre) kendilerini geliştirmeye çalışmışlardır. Ticari taşıtların şoförleri muavinlik müessesinden gelmişlerdir. Birlikte çalıştıkları şoförlerin iyi-kötü, doğru-yanlış alışkanlıklarını günümüze taşımışlardır (Ateş, 2002).

Türkiye’de özel motorlu taşıt sürücü kursları tarafından verilen sürüş eğitimlerinin geçmişi çok eskilere dayanmamaktadır. Sürücü belgelerinin Emniyet Müdürlükleri’nden alındığı dönemlerde sürücü olmak isteyen vatandaşlar, ehliyet almak istediklerini bildirir müracaatlarını ilgili birimlere yaparak önce yazılı sınava tabii tutulmakta, ardından da direksiyon sınavı için verilen gün ve saatte yeterlilikleri ölçülmekteydi. Emniyet müdürlükleri aracılığı ile yapılan sınavlara giren sürücü adaylarının eğitimlerini nasıl ve hangi şartlarda almaları gerektiği ile ilgili düzenlemeler olmadığından kişinin kendi imkan ve şartlarının yeterli olduğu hakim düşüncesi, iptidai yöntem ve istismara açık uygulamaları beraberinde getirmiştir. İlk zamanlarda gerçekleştirilen direksiyon sınavlarında mevcut sistemde olduğu gibi *çift fren, çift debriyaj sistemi* bulunmaması gerek sürücü adayları gerekse sınav yapımcılar için ciddi riskler taşımaktadır. Trafik eğitimi ve sınav sistem kriterlerinin henüz oluşmadığı bu dönemlerde, yaşanan istismarlar ve olumsuzluklar 80’li yıllarda tartışılarak sürücü kurslarının açılması gerekliliğini gündeme getirilmiştir.

Türkiye’de Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları kapsamında trafik eğitimlerinin verilmesi, sürücü belgelerinin bu kurslardan alınması zorunluluğu, 1987 yılında TBMM tarafından çıkarılan yasaya göre gerçekleşmiştir. Ülke genelinde hızla yaygınlaşan sürücü kurslarının açılmasıyla birlikte emniyet müdürlüklerinin ehliyet verme süreci de son bulmuştur (RG:03.02.1987:19361).

1987’den günümüze kadar olan trafik ve trafik eğitimleriyle ilgili yapılan çalışmaları incelediğimizde, trafik eğitimi sorununa yönelik farklı yaklaşımlar bulunmakla birlikte, neredeyse tamamında serzeniş, eleştiri ve alarm veren önerilerin yer aldığı ortak görüşler olması dikkat çekicidir. Yapılan çalışmalarda trafik ve yol güvenliği için teknik ve sosyal alanlarda sıklıkla konu edilen *insan* ve *eğitim faktörüdür*. Özellikle son yıllarda MEB ve Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan çalışma raporlarında trafik kazaları konusunda teknik sorunların tespit ve çözümüne yönelik çalışmaların yanı sıra motorlu taşıt sürücü kurslarında verilen eğitimler ve eğiticinin yetersizliğinden çokça bahsedildiği görülmüştür. Karayolu güvenliğine yönelik yapılan bu iyileştirme ve geliştirme çabaları elbette çok önemlidir, çok

değerlidir. Ancak mevcut durum ve her yaşamın biricik olduğu düşünülünce; tespit edilmiş, bilinen ve tanımlanan bir sorunsalın, uzun vadede çözümünü bekleyecek zamanı yoktur. Nihayetinde karayolu güvenliğinin sağlanması ve ilgili eğitimlerin verilmesi devletin yetkili organlarının görev, yetki ve sorumluluğundadır. Bu anlamda trafik eğitimi, trafik eğitiminin yetersizliği ve niteliğinin artırılmasına yönelik programların kağıt kürek işlerinden ibaret olduğu kanısı uyanmaktadır. Kanun yapıcılar ve uygulayıcılar değiştikçe kağıt üzerinde planlananlar uygulama aşamasında sekteye uğramakta, bir sonraki kanun yapıcı ve uygulayıcıların da katkılarıyla ek düzenlemeler getirildiği görülmektedir.

Uluslararası yol güvenliği stratejik uygulamalar kapsamında kademeli geçişler ve iyileştirici çalışmalar olduğu-olacağı söylenmektedir; ancak, mevcut sistemin ürünleriyle kağıt üzerinde planlanmış hedefler arasında kopukluklar bulunmaktadır. Sürekli yenilenen ve yinelenen yönetmelikler ile mülgalarından da anlaşılan budur. Oysa ki, mevcut düzende hedeflerin altında bir sistem uygulaması olmakla birlikte birçok problemi çözecek temel çalışmalar, MEB tarafından hazırlanmış işlevselliği sorgulanmaya muhtaç da olsa bir müfredat ve karayolları düzenini kapsayan kanun ve uygulamalar bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi karayolu güvenliği için oluşturulmuş 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanuna bağlı yönetmelikler ile Türkiye’de motorlu taşıt eğitimleri veren kurumların eğitim plan ve çalışma düzenini sağlayan 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve bu kanuna bağlı yönetmelikleridir. Bu kanun ve kanuna dayalı yönetmelikler incelendiğinde eksiklikler olduğu gibi geliştirilebilir hususlar da vardır elbet.

Sonuç itibarı ile 1987 ve 2021 tarihleri arasında tabiri yerinde ise kervan yolda dizilir mantığından hareketle deneme yanılma yöntemi benimsenerek geliştirilmiş uygulamalar bulunmaktadır. Tüm bu ilerlemeci yaklaşımlar ve uygulamaları incelendiğimizde kaza sayılarında belirgin bir düşüş olmadığı, hali hazırda maddi ve manevi ağır bedeller ödediğimiz aşıkardır. Bir işin uygunluğu doğrusal oranda artması ve eksilmesi ile ilgilidir. Bu aşamada düşünülmesi gereken tüm bu kapsamlı çalışmalar ve hazırlanan raporlara rağmen artan trafik probleminin ana kaynağı nedir?

Çalışmamızın kavramsal çerçevesinde; trafik kazaları ve kazalara neden olan etkenler, geliştirilen ve uygulanan yol güvenliği çalışmaları, kurumsal hedefler ve kurumlar arası koordinasyondan bahsedilmiştir. Söz konusu çalışmalarda tüm

etkenlerin başında *insan faktörü*yle bağıntı kurulmuştur. *İnsan odaklı yaklaşımdan* hareketle, gerek teknik gerekse sosyal ilişkileri kapsayan çalışmaları yapan insandır. Eğitimi; düşünen, planlayan, bir sisteme dönüştürüp uygulamaya koyan da insandır. Aldığı eğitimlerle trafikte eğitim veren eğitmen, eğitimi verdiği öğrenci yani sürücü adayı da insandır. Trafik kazalarına neden olan temel kaynaklar aranırken bütüncül bir insan davranışı ve eğitim olgusundan bahsediyorsak, motorlu taşıt sürücü kurslarının da insan eliyle kurulmuş yapılar olduğu göz ardı edilmemelidir. Sistem yaklaşımına göre; sistemi oluşturan ve aksamasına neden olan üst ve alt unsurlar dikkate alınarak tüm parametreleriyle hesaplandığında, sorunun temelini oluşturan kaynağa ulaşmak çok daha kolay olacaktır.

Türkiye’de sistemli bir trafik güvenliğinin oluşması ve sürücü eğitimlerinin modern bir yapıya kavuşması için sürücü kurslarının açılması gerekliliği doğmuştur. Ancak bu sürücü kursları kendilerinden beklenen misyonu gerçekleştiremediklerine yönelik yoğun eleştirilere maruz kalmıştır (Trafik Güvenliği Sempozyumu, 2017).

Ülkemizde özel motorlu taşıt sürücü kurslarının açıldığı dönemleri kapsayan trafik güvenliği ve eğitimi ile ilgili yapılan ilk çalışmalardan diyebileceğimiz 1989 tarihli bir tez çalışmasında bir dizi öneriden sonra ifade edilen; “Sürücü kurslarında yapılan kurs ve sınavlarda Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığı’nca temsilci bulundurarak eğitim ve sınavların yasalara uygun yürütülüp yürütülmediği denetlenmelidir. Bugüne kadar denetim noksanlığı nedeniyle pek çok özel sürücü kurslarında okuma yazma bilmeyen kişilere sertifika verildiği tespit edilmiştir” (Ayaz, 1989) ifadesi dikkat çekicidir.

Sönmez ve arkadaşlarının yaptıkları bir çalışmada ise Ankara’da 497 sürücü adayı ile görüşme sağlanmıştır. Bu çalışmada, bir yanda sürücü eğitim programı ve bunun sürücü kurslarında uygulama şekli araştırma konusu iken diğer yanda bireylerin bazı toplumsal ve demografik nitelikleriyle karşılıklı etkileşim içinde yeni sürücülerde araç sürme konusunda duyulan genel ve çeşitli öz yeterlilik ile öz beceri düzeyi ve eksiklikleri araştırma konusu olmuştur. Ayrıca daha iyi bir sürücü eğitimi için bazı önerilere yer verilmiştir. Araştırma bulgularından elde edilen sonuca göre; “aldıkları sürücü eğitimini yeterli bulan yeni sürücülerin oranı genel olarak kurumsal konularda yüksek, ancak pratik eğitimi konularında oldukça düşüktür.” ifadesine yer verilmiştir. Yine aynı çalışmada “direksiyon sınavlarında dikkate alınan sürücü becerileri açısından yeni sürücüler arasında yüksek bir öz beceri duygusunun hüküm

sürdüğü ve genel olarak araç sürme konusunda aynı duygu ve güveni sürdürdükleri, araç kullanımında duyulan öz yeterlilik duygusunun gelişiminde sürücü kursları dışında kazanılan araç kullanma ön tecrübesinin etkili olduğu, yaş ve öğrenim düzeyi ilerledikçe bu duyguda düşüş yaşandığı raporlanmıştır” denilmiştir. Bunların dışında, “yeni sürücülerin büyük bir çoğunluğunda araç sürme konusunda kendilerinde eksiklik ve yetersizlik olduğu görülmüştür” ifadesine yer verilmiştir. Bu eksiklikler; pratik ve tecrübe eksikliği, park etmede yaşanan sorunlar, eğimli yollarda yokuş-kalkış sorunları yaşama, trafiğin yoğun olduğu yerlerde ve ana yollarda araç kullanamama, sürüş becerilerinde heyecan ve aşırı genel trafik korkusu yaşama, algı ve dikkat yetersizliği eksiklikleri de sıklıkla rapor edilmiştir (Sönmez ve ark., 2002).

Literatür araştırmaları yapılırken trafik kaza nedenlerini araştıran insan odaklı teknik yaklaşımlar ve sürücü davranışlarına yönelik pek çok çalışma olduğu görülmüştür. Ancak, sürücü eğitimi veren motorlu taşıt sürücü kursları ve buralarda eğitim veren eğitici kadroların kazalarla ilgili ilişkisini inceleyen çalışmalara pek rastlanmamıştır. “Sürücü eğitiminin ya da eksikliğinin, sonuçta sürücülerin daha fazla kaza yapmalarına yol açtığı hususu da iyi incelenmiş değildir” (Sönmez, 2000).

Yapılan çalışmalar içinde iki farklı yaklaşım hemen göze çarpmıştır. Bunlardan biri trafik sorunlarını insani değerler üzerinden etik ve ahlaki çerçevede değerlendirirken, bir diğeri de yasal çerçevede ele almıştır. Dünyada ve Türkiye’de trafik sorunlarının hangi noktaya ulaştığını görmek, soruna çözüm üretebilmek için diğer tüm konuların bir kenara bırakılarak, ivedilikle eğitim ve eğitimi veren kurumların işleyişine etik ve hukuki açıdan odaklanılması oldukça faydalı olacaktır. “Ülkeler arasında uygarlık, insan hakları, hukuka saygı gibi alanlarda karşılaştırma yapma olanağı veren olgulardan bir tanesi de trafik sistemidir. Organizmaların biyolojik ve fizyolojik sağlığının ölçütlerinden biri kan damarlarının işleyişi ve kan değerlerinin durumu ise ülkelerin uygarlık ve gelişmişlik ölçütleri de ulaşım ağının niteliği, trafik sisteminin işleyişi ve trafik ile ilgili verilerin durumudur. Bu veriler ülke ve toplumla ilgili değerlendirme yapmak üzere çok miktarda bilgi sağlayabilmektedir” (Mahmutoğlu ve ark.).

3.3.2. Trafik Eğitime Yaklaşımlar

Çalışmanın bu bölümünde son olarak, T.C. Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan Karayolu Trafik Güvenliği ile trafik eğitimleriyle ilişkisi ile tespit edilmiş sorun ve önerileri içeren birkaç örnek sunulacaktır. Çalışmanın devamında ülkemizde motorlu taşıt sürücü kurslarının organizasyonel yapısı ve eğitim programlarına yer verildikten sonra bu çalışmanın temelini oluşturan araştırma bulguları ile mevcut durum hakkında değerlendirmeler yapılacaktır.

2012 yılında uygulamaya konulan *2011-2020 Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı* doğrultusunda ülkemizde trafik kazalarından meydana gelen ölümlerin %50 oranında azaltılması hedeflenmektedir. Ulusal trafik güvenliği programı dört aşamada hazırlanmıştır. Bunlar; **Sorun:** mevcut kaza ve yaralanma sorununun analizi, **Vizyon:** trafik güvenliği yaklaşımı oluşturulması, **Strateji:** strateji ve taktikler oluşturulması, **Plan:** trafik güvenliği eylem planının hazırlanmasıdır.

Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Sunulan Bildiriler 2017'ye göre Türkiye'de trafik eğitimi özelindeki problemler şu şekilde rapor edilmiştir;

- “Özel sürücü kursları sayısının zaman içinde artışıyla birlikte eğitim kalitesi ve performansının da artması beklenmekteydi. Ancak görünürde nüfus artışı, araç sayısındaki artış gibi faktörlerle doğru orantılı gözükken özel sürücü kursu sayısı artışı ehliyet almanın daha sağlıklı bir hale dönüşeceği şeklinde yorumlanabilirse de eğitim kalitesi ve sisteminden kaynaklanan etmenlerden dolayı arzu edilen sonuçları sağlamaktan uzak kalmışlardır.”
- “Türkiye’de sürücü ehliyetinin verilmesi özel sürücü kurumlarına bırakılmıştır ve özel sürücü kurslarının kendilerinden beklenen misyonu yerine getiremedikleri gerekçesiyle eleştirilere maruz kaldığı görülmektedir. Bu eleştirilerin odak noktasını, sürücü ehliyetlerine ait öğretim sürecinin kamusal düzenleme olmaktan çıkarılması neticesinde trafik eğitiminin kalitesinin düşmesi, ağır hasar, yaralanma ve ölümlerle sonuçlanan trafik kazalarında artışın meydana gelmesi oluşturmaktadır. Kamu sektöründe sosyal faydanın azamileştirilmesi ön plandadır ancak özel sürücü kurslarının kârını artırma amacıyla sabit maliyetleri fazla olan direksiyon eğitimine yeterli önem

vermemeleri ve görsel-sözel eğitimden oluşan teorik derslere ağırlık vermeye çalışmaları, trafik kazalarının artmasının nedenleri arasında gösterilmektedir.”

- “Özel sürücü kurslarının direksiyon eğitimlerinden kısıntı yaparak kurs maliyetlerini düşürecek ve piyasada haksız rekabet koşulları oluşturacak fiyat farklılaşmalarına gitmesinin önüne geçmek gereklidir. Bunun için bu kurslar ile ilgili olarak standart fiyatlandırma politikası uygulanmalı ve kurslara ilişkin eğitim kalite standartlarının sürekli olarak denetlenmesi sağlanmalıdır. Eğitim kalitesi ve fiyat politikasına uymayan kursların kapatılması ya da belirli süre yeni aday alamamaları yönünde yaptırımlarla karşılaşmaları sağlanmalıdır (s:18-25). (Geniş bilgi için bkz. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Sunulan Bildiriler:2017).

Milli Eğitim Bakanlığı ÖÖKGM-2018 Trafik Genel Eğitim Planı önerilerine göre;

- “Motorlu taşıt sürücü kurslarında denetim yapacakların daha etkili denetim yapabilmeleri ve hazır bulunuşları ile niteliklerinin geliştirilmesi için belirli aralıklarla eğitimden geçirilerek belge verilmesi sağlanmalıdır. Teorik ve direksiyon eğitimi derslerinin devam-devamsızlık kontrolleri ile sınavlar mutlaka elektronik veya biyometrik yöntemler ile yapılmalıdır.”
- “Sürücü eğitiminde görev alan usta öğretmenler ile sınav değerlendirme komisyon üyelerinin bilgi ve beceri seviyesinin yüksek olması gerekmektedir. Bu sebeple trafik ve direksiyon usta öğreticilik eğitimi için yeni ve daha kapsamlı programlar hazırlanarak uygulanmalıdır.”
- “Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde oluşturulacak bir kadro ile profesyonel sınav yapımcılar istihdam edilerek direksiyon uygulama sınavları profesyonel sınav yapımcılar tarafından yapılmalıdır. Sınav yapımcıların sınavlarla ilgili hazır bulunuşları ve niteliklerinin geliştirilmesi için hizmet içi eğitime devam etmeleri sağlanmalıdır.”
- “Direksiyon uygulama sınavlarında önceden belirlenmiş süre ve güzergah uygulaması kaldırılarak haftanın her günü ve her saatinde direksiyon uygulama sınavları yapılabilir (s:100-105).”

(Geniş bilgi için bkz. MEB-ÖÖKGM,2018 Trafik Genel Eğitim Planı).

2019-2023 On Birinci Kalkınma Planı Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Raporu'na göre Türkiye'de trafik eğitimi özelindeki sorunlar aşağıda sıralanmıştır.

1. İnsan odaklı karayolu trafik güvenliği yaklaşımı eksikliği.
2. Türkiye'de özellikle de Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgeleri'nde genel eğitim eksikliği.
3. Halkın ilk ve acil yardım bilgi eksikliği.
4. Temel ve ortaöğretim kurumlarında trafik bilincinin kazandırılmasındaki yetersizlik.
5. Bir yol kullanıcı türü olan yaya eğitimi eksikliği.
6. Yetersiz sürücü eğitim alanları.
7. Yetersiz çocuk trafik eğitim parkları.
8. Sürücülerin eğitiminde alınması gereken teorik ve direksiyon eğitimi derslerinin denetimindeki yetersizlik.
9. Sürücü kursları eğitim sürelerinin yetersiz olması.
10. Yetersiz kamu, STK, özel sektör medya ilişkileri.
11. Sürdürülebilir eğitim yaklaşımı eksikliği.
12. Yetersiz eğitici eğitmeni.
13. Toplu taşıma sürücülerinin yetersiz eğitimi.
14. Toplu taşıma sürücülerin süreklilik arz etmeyen eğitimleri.
15. Ara toplu taşıma (dolmuş, taksi, minibüs) sürücülerinin yetersiz eğitimi.
16. Yetersiz eğitmen.
17. Trafik polisi olay yeri analiz ekiplerinin henüz tamamlanmamış olması (s:35).
(Geniş bilgi için bkz. 2019-2023 On Birinci Kalkınma Planı Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Raporu).

2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji ve Eylem Planı'nda belirlenen bazı maddelere göre;

1. "MTSK eğitim ve sınav standartları yükseltilerek, kalitelerinin artırılması."
2. "Trafik olgusunun kilit noktası sürücü kursları olup, sürücü adaylarının kurs programlarının tamamına muhakkak katılması, eğitime kesintisiz ve eksiksiz devam etmelerinin sağlanması."

3. “Teorik ve direksiyon eğitimi derslerinin devam-devamsızlık kontrolleri ile sınavların mutlaka elektronik veya biyometrik yöntemler ile yapılması.”
4. “Eğitim tarzının ezberletme değil, “ikna ve “idrak” ile olması, kursiyere “neden ve niçin” yapması veya yapmaması gerektiğinin anlatılması.”
5. “MTSK’ nda görevli yöneticiler ile İlk Yardım, Trafik Adabı, Trafik ve Çevre Bilgisi ile Direksiyon Eğitimi dersi öğretmenlerinin, görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmeleri, değişikliklere ve yeniliklere uyum sağlayabilmeleri için hizmet içi eğitim seminerine alınması ve eğitimlerin devamının sağlanması.”
6. “MTSK’ nda görevli direksiyon usta öğretmenlerinin iki yılda bir hizmet içi eğitime alınması.”
7. “Trafik eğitici yetersizliğinin ortadan kaldırılması, eğitici temel niteliklerinin ve minimum eğitim standartlarının belirlenmesi, yüksekokul ve fakülte seviyesinde eğitim verilerek eğitici niteliğinin artırılması.”
8. “Direksiyon uygulama sınavlarında önceden belirlenmiş süre ve güzergâh uygulamasının kaldırılarak, haftanın her günü ve her saatinde akan trafik içerisinde direksiyon uygulama sınavlarının yapılması.”
9. “MTSK’ nda denetim yapacakların daha etkili denetim yapabilmeleri ve hazır bulunurlukları ile niteliklerinin geliştirilmesi için belirli aralıklarla eğitimden geçirilerek belgelendirilmeleri.”
10. “MTSK’ nda direksiyon eğitimi dersi uygulamasıyla sınavlarının akan trafik içinde yapılabilmesi için mahalli yönetimler tarafından güzergâhların belirlenmesi, gerekli emniyet tedbirlerinin alınması konularında ilgili birimlerle koordine kurularak destek verilmesinin sağlanması.”
11. “Son dönemde ortaya çıkan sürücü eğitimleriyle ilgili iyi uygulama örnekleri konusunda yapılan çalışmalara göre, pratik araç kullanma teknikleri üzerine odaklanan sürücü eğitimlerinin trafik güvenliği için yeterli olmadığı, sürücü eğitimleri kapsamında araç kullanma tekniklerinin yanı sıra trafik kültürü, sürücü etik davranışı ve çevreci sürüş gibi alanlara da odaklanması gerektiği görülmektedir.”
12. “Sürücü kurslarında verilen eğitimin bir aracın nasıl kullanıldığının öğretilmesinin yanısıra sürücü davranışları ve psikolojisi, öngörülü sürücülük, sürücü motivasyonları, planlama ve karar alma gibi sürücülük yeteneğini güçlendiren unsurları da kapsamı gerektiği ileri sürülmektedir.”

13. “Sürücü adayının sınava girmeden önce araç kullanma konusundaki beceri ve yeteneğinin mümkün olan en üst seviyeye getirilmesi hedeflenmelidir. Sadece sürücü sınavını geçmeye odaklanmış bir sürücü eğitiminin, sürücü adayının trafik kültürünü değiştirmek konusunda etkisinin olması beklenmemelidir.”

14. “Sürücü belgesi sınavının akabinde sürücü olmaya hak kazanan insanların, sürücülük becerilerinin hayat boyu öğrenme süreçleriyle devamlılığının sağlanması, belli periyotlarla sağlık testlerinin yapılması, fiziki şartları, araç kullanma becerileri ve yeteneklerinin devam ettiğinin teyit edilmesine ihtiyaç bulunmaktadır.” (s: 133-148).

(Geniş bilgi için bkz. 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji ve Eylem Planı).

Yukarıda bahsedildiği üzere, Türkiye’de trafiğin büyük bir risk içerdiği ve maddi/manevi kayıplar oluşturduğu kanaati, kanun koyucu ve uygulayıcılarının da bilgisi dahilindedir. Sürücü kursları ve eğitimlerinin, trafik güvenliğinin sağlanması ve sürücü kaynaklı olumsuzlukların asgari seviyeye indirilmesi hususunda önemi vurgulanmış, sorun tespit ve tanımları yapılarak eylem planı oluşturulmuştur. Ancak öncelikle düşünülmesi gereken, geleceğe dair strateji ve hedef belirlenirken bugünün kayıp ya da kazanımlarının neler olduğu, mevcut sistem dahilinde an itibarı ile ne gibi önlemler uygulandığı olmalıdır.

Eğitim, planlı davranış değişikliğini hedefleyen toplumsal bir kurumdur. Herhangi bir yönlendirme, tecrübe, teori ve çalışma olmadan eğitimden söz etmek imkânsızdır. Eğitim içerisinde yer alan her türlü konunun daha evvel defalarca gözden geçirilmesi, deneyimlenmesi ve teorikleşmesiyle birlikte anlam kazanır. Oluşan eğitim müfredatını bireye kazandırma süreci de bu planın bir parçasıdır. Ülkemizde bu planlamanın temel uygulayıcısı T.C. Milli Eğitim Bakanlığı’dır. 1920 senesinde kurulan Milli Eğitim Bakanlığı Türkiye’de okul öncesi eğitimden başlayarak yükseköğretime kadar olan düzeyde eğitimin temel sorumlusu, düzenleyicisi ve uygulayıcısı konumundadır. Bakanlık; temel müfredat, kanun ve yönetmelikler doğrultusunda eğitimi uygulama görevini üstlenmektedir.

3.4. Türkiye’de Sürücü Kursları ve Eğitim Faaliyetleri

3.4.1. Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının Yapılanması

Tüm dünyada trafiği kullanmak isteyen kişiler trafik kültürü hakkında gerekli bilgiye sahip olmak, bilgi ve beceri kazanmak için belli bir eğitim sürecinden

geçmek durumundadır. Ülkemizde bu eğitimler MEB tarafından, 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu kapsamında yetkilendirilmiş Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları aracılığı ile verilmektedir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 123.maddesi gereğince Milli Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları'nın iş ve işleyişini düzenlemek amacıyla 03.02.1987 tarih ve 19361 sayılı Resmî Gazete' de yayımlanan Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği'ni çıkarması ile özel sürücü kurslarının açılmasına izin verilmiş, MEB sorumluluğunda ilk defa resmi bir hüviyete kavuşmuştur. Bu yönetmelik, mevzuatta meydana gelen değişikliklere göre şekillenerek faaliyetlerine devam etmektedir (R.Gzt:1987, m.1-3).

MTSK'nın amaçları; Motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafik ile ilgili öğretim ve eğitim yaptırmak şeklinde belirlenmiştir. Sürücü kurslarında verilen eğitim; Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği, İlk Yardım ve Direksiyon Eğitimi (pratik) dersleridir. Kurslardaki ders saati sayıları sertifika sınıfına göre değişmektedir.

3.4.1.1. Sürücü Kursu Bileşenleri

Türkiye'de trafik mevzuatı, anayasaya aykırı olmamak koşuluyla yürürlükte bulunan ve uygulamacılara yön veren yasal metinlerden oluşmaktadır. Bunları şöyle sıralayabiliriz;

- Karayolları Trafik Kanunu (KTK)
- Karayolları Trafik Yönetmeliği (KTY)
- Trafik Para Cezalarının Tahsili Hakkında Yönetmelik
- Fahri Trafik Müfettişliği Görev ve Çalışma Yönetmeliği
- Ticari Araçlarda Reklam Bulundurulması Hakkında Yönetmelik
- Trafik İdari Para Ceza Rehberi

Sürücü belgesi alınma sürecine dair düzenlemeler ve yetki Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı bulunmakta ve bakanlığın Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü (ÖÖKGM) bu yetkiyi kullanmaktadır.

Sürücü ehliyetinin alımında temel birim olan Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları ise Milli Eğitim Bakanlığı'nın teşkilat şeması içinde yer alan mevzuatta varlık bulmaktadır. Buna göre, motorlu taşıt sürücü kurslarının mevzuatı şunlardan oluşmaktadır;

- MEB Özel Öğretim Kurumları Standartlar Yönergesi
- MEB Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursu Yönetmeliği
- MEB 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu
- MEB MTSK Sınav Esasları Yönetmeliği
- MEB Özel MTSK Uygulamalar ile Sınav Kurulları ve Sınav Esasları
- MEB Trafik Çevre Bilgisi ve Direksiyon Öğreticiliği Kursu Yönergesi
- MEB Özel MTSK Direksiyon Eğitim Dersi Sınav Yönergesi

Tablo 36. MTSK yönetmeliğinde değişiklik yapılan yönetmelikler

RESMİ GAZETE TARİH	RESMİ GAZETE SAYI	RESMİ GAZETE TARİH	RESMİ GAZETE SAYI
29.05.2013	28661	05.12.2015	29553
20.06.2013	28683	07.03.2017	30000
04.03.2014	28931	22.04.2017	30046
18.06.2014	29034	19.10.2017	30215
27.08.2014	29101	22.02.2018	30340
28.05.2015	29369	01.07.2018	30465

Kaynak: Resmi Gazete, (29.05.2013-28661).

3.4.1.2. Sürücü Kursu Açma ve Kapama

Bir kurumda eğitime başlayabilmek için kurum açma izni alınması zorunludur. Her ne ad adı altında olursa olsun; hiçbir suret ve koşulda gerçek veya tüzel kişiler tarafından hizmet içi eğitim kapsamına giren tüm faaliyetler dışında kanun kapsamına giren faaliyetler, kanuna göre yetkili makamlardan kurum açma izni alınmadan yapılamaz. Bu eğitim ve öğretim kurumlarında, Türk Devleti'nin ülkesi ve milleti ile bölünmez bütünlüğüne, güvenliğine ve menfaatlerine aykırı, Türk milletinin; milli, ahlaki, insani, manevi ve kültürel değerleri aleyhinde eğitim ve öğretim yapılamaz.

2020 yılı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği'nde kurs yeri açma kriter ve işlemleri şu şekildeydi; "Özel motorlu taşıt sürücü kurslarına; üniversitelerin makine, motor, otomotiv, mekatronik, otobüs kaptanlığı, ulaştırma, trafik bölümü vb. lisans programlarından mezun olan veya yükseköğrenim mezunu olmak kaydıyla herhangi bir motorlu taşıt sürücü kursunda en az üç yıl eğitim personeli olarak çalışan Türkiye Cumhuriyeti uyruklu gerçek kişi kurucu veya tüzel kişi ise kurucu temsilcisi adına; ağır hapis gerektiren veya yüz kızartıcı bir suçtan mutlak surette yahut kasti bir

cürümden dolayı 6 ay veya daha fazla hapis cezası ile mahkum edilmemiş, ahlaken kötü bir şöhrete sahip bulunmayan herkes motorlu taşıt sürücü kursu açabilir.”

2021 yılında yayımlanan ÖÖKY’nde kurs yeri açma kriter ve başvuru işlemlerinde ise şu maddeye yer verilmiştir; “Başvuru ve başvuru sonrası işlemler ilgi (b) yönetmeliğin 8’ inci maddesi hükümlerine göre sırasıyla gerçekleştirilecek ve başvuru işlemlerinde herhangi bir gecikmeye sebebiyet verilmeyecektir.

İlgi (a) yönetmeliğin 5 inci maddesinin, ikinci fıkrasının (s) bendi Danıştay Sekizinci Dairesi tarafından yürütmesi durdurulduğundan; ilgi (b) Yönetmeliğin 8’ inci maddesinin birinci fıkrasında geçen “Özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarına, üniversitelerin makine, motor, otomotiv, mekatronik, otobüs kaptanlığı, ulaştırma ve trafik bölümü ve benzeri lisans veya ön lisans programlarından mezun olan veya yükseköğrenim mezunu olmak kaydıyla herhangi bir motorlu taşıt sürücü kursunda en az üç yıl eğitim personeli olarak çalışan gerçek kişi kurucu veya tüzel kişi ise kurucu temsilcisi adına ibareleri Danıştay tarafından farklı bir karar verilinceye kadar veya mevzuatta gerekli değişiklik yapıncaya kadar aranmayacaktır” denilmiştir (ÖÖKY-2021: m.3).

3.4.1.3. Sürücü Kursları Denetimi

Motorlu taşıt sürücüleri kursları yılda en az bir defa; bakanlık maarif müfettişleri, bakanlık maarif müfettiş yardımcıları, müdür yardımcıları, şube müdürleri veya il milli eğitim müdürlüğünce görevlendirilen başka personel tarafından denetime tabii tutulmaktadır. Genel müdürlük veya valilikler tarafından gerekli görülen durumlarda ayrıca kurslar ve yapılan sınavlar denetlenmektedir. Denetimin tamamlamasının ardından 3 adet *Denetim Raporu* en geç 15 gün içinde düzenlenir ve raporun biri kursa, bir diğeri ilçe milli eğitim müdürlüğüne sunulur.

Her dönem, kurslarda verilen teorik ve direksiyon eğitimlerini, kursiyerlerin eğitime gelip gelmediğini büyükşehir statüsündeki illerde; ilçe milli eğitim müdürlüklerince, büyükşehir statüsünde olmayan illerde; merkez ilçe il milli eğitim müdürlüklerince, diğer ilçelerde ise ilçe milli eğitim müdürlüklerince inceleme yapılarak kontrol sağlanır. Genel müdürlük tarafından bu eğitimler ile kursiyerlerin eğitime gelip gelmediğini inceleyip kontrol etmek amacı ile bakanlık görevlisine de görev verilebilir (MTSKY-2021: m.46/1-4).

3.4.1.4. Eğitim Personelinin Çalışma Koşulları

Sürücü kurslarında çalışacak yönetici, öğretmen, uzman öğretici ve usta öğreticiler ile kurucu veya kurucu temsilcileri arasında iş sözleşmesi yapılır. Bu iş sözleşmesi, en az 1 takvim yılı süreli olmak üzere yönetmelikte belirtilen esaslara göre yazılı olarak yapılır. Mazeretleri nedeniyle kurumdan (görevinden) ayrılan öğretmen ve öğreticilerin yerine görev verilecek olanlar ile devredilen kurumların yöneticileri, öğretmen ve öğreticileri ile 1 yıldan daha az bir süre için iş sözleşmesi yapılabilmektedir.

Kurslar tarafından belirlenerek ilan edilecek ders saati ücretleri için; “kursun eğitim maliyeti ve kursiyerin girebileceği sınav ile sınavda kullanılacak araçların yakıt giderleri ve görevlendirilen usta öğreticinin sınav günündeki ücreti de dikkate alınarak 7 kişiden oluşan komisyon tarafından eğitim maliyetlerine göre her yıl için belirlenen ders saati ücreti üzerinden az olamaz” denilmektedir. Ancak bu maddede 2017 yılında Danıştay’a açılan dava sonucu değişikliğe gidilmiş ve şu şekilde düzenlenmiştir. “Kurslarca belirlenerek ilan edilecek ders saati ücretleri, kursun eğitim maliyeti ve kursiyerin girebileceği sınav ile sınavda kullanılacak araçların yakıt giderleri de (Mülga ibare:RG-19/10/2017-30215), (...) dikkate alınarak 7 kişiden oluşan komisyon tarafından eğitim maliyetlerine göre her yıl Kasım ayında bir sonraki yıl için belirlenen ders saati ücretlerinden az olamaz (MTSKY, 2021, m.43-2) şeklinde eğitmen için hesaplanan ücretin kaldırılması yönünde karar alınmıştır.”

Yönetmeliğin devamında sınavlarda görevlendirilen ilgili tüm kişiler için hak edişlerin ve yapılan masrafların incelikle hesaplandığı ve öncekiyle aynen devam ettiği, ancak eğitmen ücretlerinin masraf dışı bırakılarak iptal edilmiş olması gözden kaçmamıştır. Bu iptalin nedenine eğitmen sorunları bölümünde kısaca değinilecektir.

3.4.1.5. Kursiyerler İle İlgili Kurallar

3.4.1.5.1. Kursiyerlerin Devam-Kayıt ve Sınav Hakkı

Ülkemizde sürücü belgesi almak isteyen kursiyerler, bir motorlu taşıt sürücü kursuna kayıt yaptırabilmek için bazı başvuru şartlarını yerine getirmelidir. Kursiyer, motorlu taşıt sürücülere kursunda *kayıt formunu* kurs müdürünün gözetiminde doldurup, kendisinden istenen belgeleri tamamlayarak kurs müdürlüğüne müracaat eder. Kayıt formu ve ekleri incelendikten sonra sürücü belgesi almasında mahsur

bulunmayan kursiyerin hangi sertifika sınıfına katılacağı belirtilerek Özel Motorlu Taşıtlar Sürücüleri Kursu *Kayıt Defteri* ve Özel MTSK modülü *MEBBİS*'e kaydı yapılır (gerçeğe aykırı beyanda bulunanlar sınava alınmazlar, sınava alınmış olsalar dahi sınavları geçersiz sayılır). Kursiyerlerin kaydı döneme ait grup başlama tarihlerinden önce yapılmaktadır. Kaydı yapılan kursiyerin kursa devam etmesi esastır. Teorik derslerin toplam ders saati sayısının 1/5'inden fazla devamsızlığı bulunanların kurs kayıtları silinir. Ancak direksiyon eğitiminin 1/5'inden fazlası ya da daha az devam etmeyenler için bir defaya mahsus olmak üzere kursiyerin durumu da göz önüne alınarak, kurs müdürünün uygun gördüğü bir zaman diliminde devamsızlığı kadar sürenin telafisi yapılır. Direksiyon eğitimi telafi derslerine de katılmayan kursiyerlerin kurs kayıtları silinir (MTSKY- 2021: m.12-14).

Kursiyerlerin; sınavlarda, komisyonların veya diğer tüm sınav görevlilerinin çalışmasını tehdit, hakaret veya zor kullanarak engellemesi ya da engellemeye sebep olması durumunda haklarında işlem uygulanmaktadır. Bu işlemlerin yapılabilmesi için direksiyon eğitimi dersi uygulama ve değerlendirme komisyonu veya diğer görevliler tarafından olay tutanakla tespit edilmektedir. Kursiyer hakkında yapılan bu işlem il/ilçe milli eğitim müdürlüğünce sınav tarihinden sonraki ilk iş gününden itibaren *MEBBİS* modülüne girilerek söz konusu kursiyerin sınav tarihi itibarı ile iki yıl süre ile kurs kaydı dondurulur. Tespit tarihinden itibaren 2 yıl geçmedikçe bu kursiyerlerin kurslara tekrar kaydı yapılmamaktadır (DSY:3101472).

3.4.1.5.2. Teorik Eğitim ve Direksiyon Eğitimi

Teorik eğitimler sınıf içerisinde verilmesi gereken eğitimlerdir. Bir ders saati süresi 50 dakikadır. İki ders saati arasındaki dinlenme süresi 10 dakikadır. Teorik derslerin uygulamalı konuları iki ders saati birleştirilerek blok ders hâlinde yapılabilir. Direksiyon eğitimi dersi, blok ders olarak yapılamaz.

Motorlu taşıt sürücü kursları, direksiyon eğitim alanının bulunduğu ilçe sınırları içinde ve kurs binasına en fazla 30 km. mesafede bulunmak durumundadır. Büyükşehir statüsündeki illerde faaliyette bulunan kursların direksiyon eğitimi alanı ise kursun bulunduğu büyükşehirli oluşturan ilçelerin sınırları içinde ve kurs binasına en fazla 30 km. uzaklıkla bulunması gereklidir.

Teorik ve direksiyon eğitimi derslerinin çalışma saatleri, haftanın bütün günlerinde 07:00 ile 23:00 saatleri arasında kursiyerlerin talep ve ihtiyacına göre kurs

müdürlüğünce tespit edilir. Gece eğitimleri gün batımından sonra başlar. Bu saatler il milli eğitim müdürlüklerince MEBBİS' e girilir (MTSKY-2021: m.20-21).

Direksiyon eğitim simülatörünün; kursiyerlerin değerlendirilebilmesine ilişkin kriterler sunması, gerçek araç donanımlarına, algı ve refleks ölçen senaryolara sahip olması, her sürücü adayına ait eğitim kayıtlarını ve sonuçlarını arşivleyebilmesi gerekir. Kurslar, direksiyon eğitim alanları ve dinlenme tesisleri ile direksiyon eğitim simülatörüne ilişkin şartları, genel müdürlükçe belirlenerek internet sayfasında yayımlanan standartlara uygun şekilde düzenlerler.

3.4.1.6. Mevcut Durum

“Sürücüler *kurallara uyunuz* tavsiyelerini çok almakta iseler de, kurallı ortamı bulamamakta, bulunanlara da uyum çoğunlukla olmamaktadır. Modern ülkelerdeki doğru kurallar arasındaki öncelikler, Türkiye’de tersine işlemektedir. Sürücü adaylarının başvurularında başlayan çok yönlü yolsuzluklar; diplomadan sağlığa, derslere katılımdan yazılı sınavlara, direksiyon eğitiminden direksiyon sınavına kadar uzanmaktadır. Direksiyon sınavını yapmakla görevlendirilenlerin ehliyetleri bile sürücü belgesi (ehliyet) teorik eğitim, yazılı sınav-direksiyon sınavı, direksiyon eğitimi olmadığı olanlarında trafik kurallarını tam bilmedikleri kendi itiraflarından anlaşılmaktadır” (Koman ve ark., 2006).

Son verilere göre, Türkiye’de 2020 yıl sonu itibarı ile 3968 Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursu faaliyet göstermektedir, 25 Mayıs 2021 tarihinde açılan kontenjan sayısı ise 553 olarak belirlenmiştir (ÖÖKGM, 2021). Kontenjan başvurusunun tamamının açılması halinde 2021 yılı toplam sürücü kursu sayısı 4521 sayıya ulaşacaktır. İllere göre kontenjan sayıları incelendiğinde, motorlu taşıtlı sürücü kurslarının nüfusa oranla limitini doldurmak üzere olduğu söylenebilir. Akkurt’a göre, “İstanbul 699 sürücü kursuyla rekabetin en yüksek olduğu ilimiz. İstanbul’u 240 sürücü kursuyla Ankara ve 211 sürücü kursuyla İzmir takip ediyor. Sürücü kurslarının fazlaca olduğu bölgelerde inanılmaz bir rekabet var. Bu rekabette simülatör vb. yenilikçi yaklaşımlar geliştirenlerin bir adım önde olduğunu görüyoruz. Sürücü kursları *trafik* gibi önemli bir meselede insanlara eğitim verdiklerinin farkına varmalı ve odak noktaları eğitim olmalı. Bu şekilde temel problemlerimize çözüm getirebilir, sürdürülebilir bir trafik kültürü oluşturabiliriz.” (Akkurt, 2020). Bahsi geçen konu 2020 yılında yapılan bir röportajdan alıntılanmıştır. Akkurt’un belirttiği

üzere mevcut kurs sayısı rekabet koşullarında eğitim verildiğine işaret ederken, 2021 yılı itibariyle sayısı daha da artacak kursların bu rekabeti körükleyeceği aşıkardır (İHA, 2020).

3.5. Sınav Sistemi ve Uygulama Esasları

3.5.1. Teorik Eğitim Sınavı Uygulama Esasları

Sürücü adaylarının almış olduğu eğitimin değerlendirilmesi önemli bir husustur. Sürücü adaylarının almış olduğu eğitimin yeterli olup olmadığını anlamak için ölçme ve değerlendirme yöntemleri kullanılmaktadır. Bu nedenle ölçme ve değerlendirme, eğitim sistemindeki en önemli hususlardan bir tanesidir. “Eğitimde değerlendirme; bireyin eksiklerini belirleme, bireye kazandırılmak istenen tutum ve davranışlarda amaca ne derece ulaşıldığını tespit etme, uygulanan yöntemin etkinliğini anlama, uygulanan programın ne oranda etkili ve verimli olduğunu belirleme, yeni bir programın geliştirilmesine yönelik etkileri belirleme ve okul uygulamalarını topluma gösterme vb. gibi çeşitli amaçlarla yapılır” (Doğan, 1997).

Sürücü adaylarının da içinde bulunduğu eğitim sisteminin değerlendirilmesi açısından gerçekleştirilen eğitim ölçme/değerlendirme sınavları büyük bir öneme sahiptir. Bu değerlendirme sistemi, aynı zamanda eğitim sisteminin kendisinin de değerlendirilmesi anlamına gelmektedir. MTSK müdürlüğüne kayıt yaptırarak sorumlu olduğu derslerin eğitimini tamamlayan tüm kursiyerler, bir sonraki aşama olan direksiyon uygulama eğitimlerine başlamadan önce e-sınav başvurusu yaparak teorik değerlendirme sınavı olan MTSKES’na girmek zorundadır. Bu sınavlar bakanlıkça belirlenen esaslara göre, basılı malzeme kullanılmaksızın (e-sınav) MTSKES şeklinde gerçekleşmektedir. MTSKES’na girme hakkı doğan kursiyerler bu haktan 4 kez yararlanabilmektedir. Herhangi bir nedenle MTSKES’na katılamayan adayın 1 sınav hakkı kullanılmış sayılmaktadır. Mazereti nedeniyle sınava katılamayan adaylar için MEB Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği’ne göre işlem yapılmaktadır. Mücbir sebeplerle sınava giremeyen kursiyerlerden, mazeretlerini gösterir resmi bir makamdan alınan belgeyi kurs müdürlüklerine teslim edenler, dört dönem sınav hakkını tamamladıktan sonra başarılı olmayanlar, bir defaya mahsus olmak üzere mazeret sınavına girebilir.

Ülkemizde elektronik ortamda gerçekleştirilen MTSKES sınav sistemi, 2018 tarihinden bu yana kademeli olarak hayata geçmiştir. Daha önce pilot aşamasında;

Ankara, İstanbul, İzmir, Adana, Malatya, Eskişehir, Bursa, Samsun, Şanlıurfa, Sivas, Erzurum, Van, Diyarbakır, Gaziantep, Mardin, Mersin, Kahramanmaraş, Hatay, Balıkesir, Denizli, Düzce, Konya, Afyonkarahisar, Antalya, Kayseri, Kocaeli, Manisa ve Tekirdağ illerinde bulunan MTSKES merkezleri 2018 senesinden itibaren tüm illerde faaliyete geçmiştir. Bu tarihten itibaren, kağıt ve kalemle uygulanan merkezi sınav sistemi sona ermiştir. Teorik derslerin sınavı bakanlık tarafından belirlenen esaslara uygun şekilde yapılmaktadır.

MTSKES, Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yayımlanan sınav kılavuzuna göre uygulanmaktadır. Sınav kılavuzu, 12.12.2007 tarih ve 26728 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanun Hükümleri, 29 Mayıs 2013 tarihli ve 28661 sayılı Resmi Gazete’ de yayımlanan MEB, Özel Motorlu Taşıtlar Sürücüleri Kursu Yönetmeliği ile Eylül 2016 tarih ve 2708 sayılı Tebliğler Dergisi’nde yayımlanan MEB Merkezi Sınav Yönergesi ile Özel MTSK Modülü hükümleri doğrultusunda hazırlanmıştır. Sürücü kursları tarafından verilen teorik eğitimi MTSKES yeterlilik sınavında sorumlu olunan dersler, soru sayıları ve süreleri tablo 37’de verilmiştir.

Tablo 37. MTSKES dersler, soru sayısı ve süreleri

Bütün Sertifika Sınıflarında	İlk Yardım Dersi	Trafik ve Çevre Dersi	Araç Tekniği Dersi	Trafik Adabı Dersi	Toplam Soru Sayısı	Sınav Süresi
	12	23	9	6	50	45 Dakika

Kaynak: MEB, MTSK, (e-sınav, uygulama kılavuzu-2021).

Karayolu trafik güvenliğinin her açıdan tam olarak oluşturulabilmesi için gerekli olan ve diğer tüm konuların başında sürücü eğitimleri gelmektedir. Ülkemizde sürücü eğitim programları MEB’e bağlı ÖÖKGM tarafından planlanarak eğitim modülleri geliştirilmektedir. Halen ülkemiz genelinde faaliyet gösteren Özel Motorlu Taşıtlar Sürücü Kursları’nda otomobil cinsi araç kullanacaklar için 34 saati teorik eğitim 16 saat uygulamalı eğitim olmak üzere toplamda 50 saati kapsayan eğitim programı bulunmaktadır.

2010-2014 *Trafik Güvenliği Strateji Planı* kapsamında, sürücü eğitimlerinin niteliğinin artırılması, AB standartlarına uygun ve Türkiye’deki sürücü belgelerinin uluslararası düzeyde tanınması amacıyla birtakım düzenlemelere gidilmiştir. Bu düzenlemeler sonucunda eğitim programları güncellenmiş, direksiyon eğitim dersi

sınavlarında değişiklikler yapılmış, MTSK standartları geliştirilmiştir. Sertifika sınıflarına da dzenleme getirilerek uluslararası standartlar doğrultusunda sertifika sınıfları sekizden on yediye çıkarılmıştır. Teorik ders içeriklerine her dönemde 4 saat uygulanmak üzere *Trafik Adabı* dersi eklenmiştir. Trafik eğitimleri sonunda yapılan MTSKES’ de trafik adabına ilişkin sorulara da yer verilmektedir.

MTSKES sorularında her soru için 4 seçenek şıkkı bulunmaktadır. Kursiyerlerin sorulara verdikleri doğru sayıları tespit edilir, yanlış verilen yanıtlar hesaplamaya alınmaz. Tespit edilen doğru yanıt sayıları dikkate alınarak 100 tam puan üzerinden hesaplama yapılmaktadır. Teorik derslerin tamamı tek bir sınav üzerinden tek notla 100 puan tam puan üzerinden değerlendirilir. Her sorunun eşit puan aralığında olduğu, en az 35 soruyu doğru yanıtlayan kursiyer 70 ve üzeri puan barajını yakaladığında sınavdan başarılı sayılır ve kursiyer direksiyon uygulama derslerini alma hakkını elde eder. Kursiyerin, katıldığı MTSKES’de başarısız olması durumunda ise en erken on beş (15) gün sonra, en geç 45 (kırk beş) gün içinde yeniden randevu alarak sınava girmesi zorunluluğu bulunmaktadır.

Üniversite ve yüksekokullar ile lise ve dengi okullarda zorunlu *Trafik ve evre, İlk Yardım* ve *Araç Tekniği* derslerinden başarılı olduklarını belgeleyenler, belgelendirdikleri derslerden; 22/5/2002 tarihli ve 24762 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan *İlk Yardım Yönetmeliği* gereğince ilk yardımcı sertifikasına sahip kişiler ilk yardım dersinden istemeleri hâlinde eğitime tabi tutulmazlar, sadece sınavlara girerler.

3.5.2. Direksiyon Eğitim Sınavı

Direksiyon eğitimlerini tamamlayan kursiyerlerin, MTSKS öncesinde kurs tarafından direksiyon n sınavı yapılmaktadır. n sınavda başarı gösteren sınava girmesi uygun görülen kursiyerin MEBBİS üzerinden onayı verilir. Direksiyon eğitimi dersi sınavları merkezi sistemle yapılan teorik derslerin MTSKES sonuçları açıklandıktan bir hafta sonra bakanlıkça belirlenen esaslar çerçevesinde, il/ilçe milli eğitim mdrlklerine belirlenen tarihlerde milli eğitim müdürlükleri tarafından uygulamalı olarak yapılır.

MTSKS direksiyon sınavında başarısız olan kursiyerler, e-sınava giren kursiyerlerin direksiyon eğitimi dersi sınavlara dahil edilir. Sürücü kursları

tarafından verilen direksiyon uygulama ders sınavı ve uygulanacak esaslar aşağıdaki gibidir:

1. “Bir dönemin direksiyon eğitimi dersini tamamlayan ve teorik derslerin MTSKES sınavında başarılı olan kursiyerler ile direksiyon eğitimi dersi MTSKS sınavından başarısız olan kursiyerler, o dönemin direksiyon eğitimi dersi sınavına alınırlar. Direksiyon eğitimi dersi MTSKS, Ek-3 ve Ek-4’te yer alan MTSKS değerlendirme formlarına göre değerlendirilir.”
2. “MTSKS’ da başkasının yerine sınava girenler veya girmeye teşebbüs edenler ile başkasını sınava girdirmeye teşebbüs eden veya girdirenler hakkında sınav yürütme komisyonları tarafından tutanak tutulur ve T.C. Cumhuriyet Başsavcılığı’na suç duyurusunda bulunur. Bu kişilerin tespit tarihinden itibaren 2 yıl süreyle tekrar kurs kaydı yapılmaz. Başkasının yerine sınava girenler veya girmeye teşebbüs edenlerin ise kurslarda görevli olmaları halinde görevlerine son verilmektedir. Bu kişiler bir daha kurslarda görev alamazlar. Bu işlemde kusur ve ihmali bulunan diğer yetkililer hakkında da idari ve adli işlem uygulanmaktadır.”
3. “MTSKS, akan trafik içinde belirlenmiş olan güzergahlarda sabah 07:00 ile akşam 18.00 saatleri arasında yapılmaktadır. Her kursiyer önceden belirlenmiş gün ve saatte sınava alınır.”
4. “MTSKS süresi 35 dakikadan az olamaz, 35 dakikalık sürenin ilk beş dakikasında adayın aracı tanınması ile ilgili Ek-3 ve Ek-4 araç tanıma ve kullanma formlarında yer alan sorular sorulur. Ek-3 ve Ek-4’te sorulan soruları yanıtlamada yetersiz olan adayın, sürücü olamayacağına kanaat getirilmesi durumunda sınava son verilir. Adayın akan trafikte başarısız olması durumunda ise kursun usta öğreticisi sınav aracını adaydan teslim alır ve sınav başlangıç noktasına getirir. Her kursiyerin sınav arasında 5 dakika ara verilmektedir.”

“B, BE, D1, D, DIE, DE, C1, C1E, C, CE ve F” sınıfı sertifika sınavları, sınav güzergâhının bulunduğu karayolunda ve akan trafikte içinde başlatılır. Sınavda sürücü adayının yapması gerekenler şu şekildedir:

- “Araç bilgisini ölçmeye yönelik sorulara cevap verir.”
- “Araç çalıştırır ve hareket ettirir.”

- “Sınavın yapıldığı güzergâhta aracın cinsi ve yol için belirlenen azami hız sınırına ulaşır.”
- “Konilerin veya araçların arasına yola paralel olacak şekilde geri geri giderek park eder.”
- “Çıkış eğimli yolda aracı durdurup yeniden ileri doğru hareket ettirir.”
- “Uygun yolda aracı asgari 25 metre geri viteste kullanır.”
- “Sinyalize edilmiş dönel/akıllı kavşakta sağa veya sola dönüşler yapar.”
- “Gerektiğinde aracın silecek, ışık ve havalandırma gibi kumanda düğmelerini kullanır.”
- “Dönel-akıllı-üç veya daha fazla kollu kontrollü ve kontrolsüz kavşaklara kuralına uygun olarak yaklaşır, kavşağı geçer veya dönüş yapar.”
- “Sınav güzergâhının uygun alanında 30 km hıza ulaştıktan sonra ani fren yapar.”
- “Geri geri giderken şeridini koruyarak köşeden sağa ya da sola 90 derecelik açı ile dönüş yapar.”
- “Trafik kurallarına uyar ve sürüş esnasında aynaları kontrol eder.”
- “Ek-4 formunda belirtilen diğer davranışlara ilişkin uygulama yapar” (m.30-33).

3.5.3. Sürücü Kursları Uygulama ve Değerlendirme Komisyonu

MTSKS uygulama ve değerlendirme komisyonu 1 başkan ve 1 üyeden oluşur. Başkan ve üye; genel müdürlük, il/ilçe millî eğitim müdürlüğü personeli veya o ilçede bulunan okullarda görevli öğretmenler (...) arasından, bakanlıkça verilmiş motorlu taşıt sürücüleri kursu direksiyon eğitimi dersi sınav sorumlusu belgesi bulunan, en az yüksekokul mezunu, en az 3 yıl önce alınmış ve kursiyerin alacağı sürücü sertifikası sınıfından sürücü belgesi bulunanlar arasından oluşturulur. MTSKS uygulama ve değerlendirme komisyonunda görevlendirilecekler arasında kursiyerin alacağı sürücü sertifikası sınıfından sürücü belgesi bulunmaması halinde “M, A1, A2, A ve B1” sürücü sertifikası sınıfından en az “A2” sürücü belgesi olanlar, diğer sürücü sertifikası sınıfından ise en az “D” sınıfı sürücü belgesi bulunanlar arasından oluşturulur. Komisyonun oluşumu ve görevlerine ilişkin diğer usul ve esaslar genel müdürlükçe belirlenir (MTSKSY,2021: m.31-33).

3.5.4. Sürücü Sertifikası (Sürücü Belgesi) Düzenlenmesi

İlgili sınavlarda başarı gösteren adaylara Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Sertifikası verilir. MTSKY kapsamında elektronik sistem üzerinden bakanlıkça gönderilen bilgiler ve kamu kurum kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerden güvenli elektronik sistemle bilgiler esas alınmak kaydıyla, sürücü adayının trafik tescil birimine bizzat başvuruda bulunmasına gerek kalmadan sertifika sürücü belgesine dönüştürülmektedir. Sertifikanın sürücü belgesine dönüştürülme işlemi Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü'nce, 18 Temmuz 1997 tarihli ve 23053 mükerrer sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 2918 Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 81'inci maddesinde belirtilen usul ve esaslara göre basılmakta ve ilgililerin beyan etmiş oldukları adreslerine posta yoluyla gönderilmektedir.

Sürücü sertifikalarının sürücü belgesine (ehliyet) dönüştürülme süreci en fazla 2 yıldır. Süresi içinde uygun sürücü belgesi ile değiştirilmeyen sertifikalar geçerliliğini yitirir. Sertifikalar sürücü belgesiyle değiştirilmedikçe karayollarında araç kullanma yetkisine sahip değildir (MTSKY, m.45). Değişen yönetmelik gereğince 01.01.2016 tarihinde yürürlüğe giren yeni ehliyet sistemiyle birlikte ilk kez ehliyet alacak olan sürücüler 2 yıl boyunca sürücü adayı olarak *stajyer ehliyet* ile araç kullanmaktadırlar.

Ülkemizde stajyer sürücü belgesi, tam sürücü belgesi ile aynı kategoridedir. Sürücü adayı aynı diğer ehliyet sahipleri gibi fark gözetilmeksizin trafikte araçlarını tek başlarına sürebilmekte, aynı kurallara tabii tutulmaktadır. Ancak, stajyer ehliyete sahip olan *yeni sürücü* 2 yıl boyunca 75 ceza puanı üzerinden değerlendirilir. *Usta sürücü* için bu 100 ceza puanıdır. Süresi sonunda 75 ceza puanına ulaşmayan sürücü adayının sürücü belgesi kendiliğinden tam sürücü belgesine dönüşür.

3.6. Sürücü Eğitimi ve Öğretim Programları

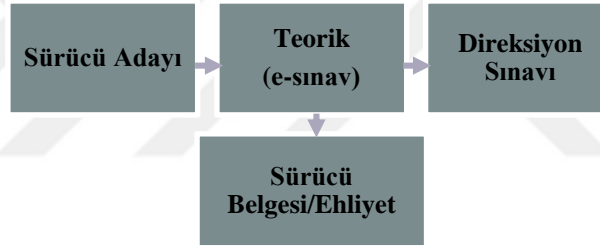
3.6.1. Sürücü Kursu Eğitim Faaliyetleri

Türkiye'de motorlu taşıtlı sürücü kursu; açılma, kapanma ve çalışma faaliyetleri, eğitimden sorumlu Milli Eğitim Bakanlığı ve buna bağlı 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu'na tabidir. Sürücü kurslarında verilen eğitimin amacı; sürücülerini yetiştirmek, trafikle ilgili teorik ve direksiyon (uygulama) eğitimi vermek, yetişmiş adayları sınavlara hazırlamak, sınavlarda başarılı olan adayların sertifikalarını vermektir. Ülke genelinde sürücü kursları eğitim programları, MEB tarafından

hazırlanan müfredat ve 5580 sayılı özel öğretim kurumları kanun kapsamında, her ayın 1-10 tarihleri arasında kursların belirleyeceği tarihte dönem açılışları yapıldıktan sonra başlamaktadır. Faaliyet gösteren bu kursların bazıları 30 kişilik kontenjanla butik tipi eğitim kurumu özelliği taşıırken, bazı sürücü kursları ise 120 kontenjanıyla hizmet vermektedir. Yüksek kontenjanlı bazı sürücü kurslarında şubeleşme özelliği de görülmektedir. Kurum kontenjanları yasalar çerçevesinde kurs açma şartlarına göre belirlenmektedir.

Motorlu taşıt sürücü kurslarında eğitim programı 2 aşamalı gerçekleştirilmektedir. Birinci aşama teorik eğitim ve sınavı aşaması, ikinci aşama direksiyon eğitimi ve sınavı aşamasıdır. Başka bir yaklaşımla bu süreci 3 aşamalı olarak da değerlendirmek mümkündür. Bu birinci aşama teorik eğitim, ikinci aşama direksiyon eğitimi ve 3'üncü son aşama, sınav uygulama aşamasıdır. Bu çalışmada dağınıklığı gidermek adına 2 aşamalı yaklaşım üzerinden durum ortaya konacaktır.

İki Aşamalı Eğitim Planı



Türkiye’de trafik eğitiminden sorumlu sürücü kurslarında 2918 sayılı KTK’na istinaden çıkarılan KTY dikkate alınarak hazırlanan sürücü eğitim müfredatı şöyledir; “A1, A2, B” sınıfı, “C, D, E” sınıfı, “F” sınıfı, “G” sınıfı ve “H” sınıfı sürücü belgesi almak adına altı kademeli eğitim biçiminde düzenlenmiştir. “A1 ve A2” sınıfı motorlu bisiklet ve motosiklet, “B” sınıfı otomobil, minibüs ve kamyon, “C, D, E” sınıfı kamyon, çekici, otobüs; “F” sınıfı lastik tekerlekli traktör, “G” sınıfı iş makineleri için gerekli eğitimi ve belgeyi düzenlemektedir. Kursiyerler tüm sürücü sınıflarında; *Trafik ve Çevre Bilgisi, Araç Tekniği Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi* derslerini almaktadır, ancak fark sürücü belgelerinde teorik sınav muafiyeti bulunmaktadır. Fark ehliyeti alacak kursiyerler, yalnızca uygulamalı direksiyon eğitim ve sınavlarına katılmaktadırlar.

Teorik ve direksiyon eğitim dersleri haftanın bütün günlerinde 07:00 ile 23:00 saatleri arasında kursiyerlerin talep ve ihtiyacına göre kurs müdürlüklerince tespit

edilerek MEBBİS sistemine program girişi yapılır. Gece sürüşü eğitimleri gün batımından sonra başlamaktadır. Sürücü kursu ve kursiyer bu programa riayet etmek zorundadır.

MEB Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği'nin ilgili maddelerine göre tüm sürücü belgeleri kategorilerinde verilen trafik eğitimi dersleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 38. İlk kez sürücü belgesi alacak adaylar için teorik ve direksiyon ders saati ve ders programları, B sınıfı sürücü sertifikası örneği

Ders Konuları ve Süresi								
Trafik ve Çevre	Trafik Adabı	Araç Tekniği Bilgisi	İlk Yardım	Toplam Teorik Ders Saati	Simülasyon Eğitimi	Direksiyon Pratik Eğitimi	Toplam Direksiyon Ders Saati	Toplam Eğitim Saati
16	4	6	8	34	2	14	16	50

Kaynak: ÖÖKGM-MEB, (2021).

Tabloyu incelediğimizde verilen teorik eğitimlerin uygulama esaslı eğitimlere kıyasla daha fazla olduğu, bir uygulama dersi olan direksiyon eğitimlerinin ders saati kapsamında daha az saat içerdiği gözlemlenmektedir. Trafik eğitimlerinin alana yönelik bir eğitim türü olduğu göz önüne alındığında teori ve pratik eğitim dengesi için gerekli koordinasyonun sağlanamayacağı, sürücüye trafik bilinci ve beceri kazandırmada yetersiz kalınacağı görülmektedir.

3.6.2. Sürücü Eğitimi Ders Programları ve Amaçları

Teorik ve pratik eğitimler için minimum saatlerin belirlenmesindeki amaç sürücü adaylarının istenilen düzeyde eğitim almasını sağlamaktır. Aday sürücülerin gerek sınav/testleri geçebilmeleri gerekse eğitimden verim alması için düzenli bir eğitim programının hazırlanması ve bu programa riayet etmesi gerekmektedir. Teorik eğitimlerinin, ders program içerik ve amaçları, MEB, ÖÖKGM resmi web sitesinden edinilen güncel bilgiler ışığında derlenerek hazırlanmıştır.

Kurslarda; Trafik ve Çevre, İlk Yardım ve Araç Tekniği dersleri ile Trafik Adabı dersi teorik, direksiyon eğitimi dersi uygulamalı şekilde yapılmaktadır. Teorik derslerin eğitiminin tamamlanmasının ardından uygulama yani direksiyon eğitimi başlatılmaktadır. Değerlendirme sınavına katılan aday; aracı 100, 150 metreden daha az kullanmakta, ehliyeti almaya hak kazandığı takdirde trafikte araç kullanmaktan imtina etmektedir. Ehliyet alan bir kısım sürücü, araç kullanabilmek için yeniden

sürücü kursuna gitmekte veya özel ders verebilecek olanlardan destek almak koşuluyla kendisini geliştirmeye çalışmaktadır. 2918 sayılı KTK'nun, 118'inci maddesi gereğince sürücü belgelerinin 2 ay süre ile geri alınması sonucu eğitim verilecek sürücüler, bu 2 aylık süre içinde özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarında teorik derslerin tamamına devam ederler. Bu kursa devam edenlere kurs müdürlüğünce belirtilen eğitimi aldıklarına dair belge verilmektedir. Kurslarda günde 2 saatten az 6 saatten fazla teorik ders yapılamaz. Direksiyon eğitimi dersleri her bir kursiyer için ayrı ayrı olmak üzere günde 2 saatten fazla yapılamaz.

3.6.2.1. Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi

Bu eğitim programı 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu ile 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve bu kanunlara dayanarak çıkarılan yönetmeliklere dayanılarak hazırlanmıştır.

“Müfredat programı içinde bulunan Trafik ve Çevre dersi; trafik psikolojisi, trafiği kullanan diğer bireylere karşı saygılı davranma, alkollü araç kullanma, trafikte nezaket gibi konuları barındırdığından trafik eğitimi konusunda çok fazla önem arz etmektedir. Trafik ve Çevre dersinin sürücü adaylarının trafiğe çıktığı takdirde bilmesi gereken bilgi ve becerileri öğreten bir eğitim sistemi olması gerekmektedir” (Eser, 2004).

Eğitimin uygulanmasında; eğitici tarafından hazırlanmış ders notları, çeşitli trafik kuralları ile ilgili; resimler, panolar ve eğitim levhaları, Türkiye karayollarını gösteren harita, il karayollarını gösteren harita ve bölgeye ait karayolu şeması, bilgisayar ve yansıtıcı ve dijital materyaller kullanılmaktadır. Bu dersin toplam eğitim süresi 16 ders saati olarak belirlenmiştir.

3.6.2.2. Trafik Adabı Dersi

Bu eğitim programı 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu ile 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve bu kanunlara dayanarak çıkarılan yönetmeliklere dayanılarak hazırlanmıştır.

Bir toplumun ya da ülkedeki insanların trafik içerisinde birbiriyle olan ilişki ve davranışları trafik güvenliğinin sağlanmasında önemli bir husustur. Trafik psikologları insanın yaşam tarzı ve araç kullanımı arasında ilişki bulunduğunu, insanların yaşadıkları gibi araç kullandıklarını ifade etmektedirler. *Trafik Adabı* dersinin amacı, sürücü adaylarının; saygı, sabır, anlayış, yardımlaşma, fedakarlık gibi

yaşam değerlerini özümseyerek trafikte uygun davranış sergilemeleri, karşılaşılan karmaşık sorunları doğru yöntemlerle çözmeleri, sağlıklı ve güvenli bir trafik ortamı oluşturulmasına katkı sağlamaktır. Trafik Adabı dersinin toplam eğitim süresi 4 ders saati olarak belirlenmiştir.

3.6.2.3. Araç Tekniği Bilgisi Dersi

Bu eğitim programı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve bu kanunlara bağlı yönetmelikler ile Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 05.10.2018 tarihli ve 130 sayılı kararı ile kabul edilen *Özel Kurslar Çerçevesi Programı* esas alınarak hazırlanmıştır.

Araç Tekniği Bilgisi dersi Avrupa'nın bazı ülkelerinde sınırlı ders saatlerinde, bazılarında ise isteğe bağlı olarak verilirken birçok Avrupa ülkesinde de bu dersin eğitimine lüzum görülmemiştir. Öyle ki araç firmaları müşterilerine sundukları sigorta hizmetinde aracın kaza veya arıza durumu olduğunda hiçbir şekilde araç donanımına müdahale edilmemesini şart koşmuştur. Sürücülerin kısıtlı bilgiyle araca müdahale etmelerinin uygun olmadığı görüşü hakimdir. Ülkemizde bu eğitimin verilmesinin amacı, sürücü adaylarının; ekonomik araç kullanmasının sağlanması, güvenli araç kullanımı için gerekli bilgi ve becerinin kazandırılması, araç hakkında temel bilgilerin kavranması, araçta zorunlu olarak bulunması gereken gereçlere sahip olunması, araç bakımı ve kontrollerine yönelik bilgi ve becerilerin kazandırılmasıdır.

Araç Tekniği Bilgisi dersinin teorik eğitim süresi 4 ders saati, uygulama eğitim süresi 2 ders saati olarak belirlenmiştir. Bu program günde en az 2 ders saati en fazla 6 ders saati olarak uygulanabilir. Eğitimin uygulanmasında eğitici tarafından hazırlanmış ders notları, bilgisayar, yansıtıcı ve dijital materyaller kullanılmaktadır.

3.6.2.4. İlk Yardım Dersi

Bu eğitim programı 2918 sayılı KTK ile 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve bu kanunlara dayalı çıkarılan yönetmeliklere dayanılarak hazırlanmıştır.

İlk Yardım; “herhangi bir kaza ya da yaşamı tehlikeye düşüren bir durumda, sağlık görevlilerinin tıbbi yardımını sağlanıncaya kadar hayatın kurtarılması ya da durumun daha kötüye gitmesini önleyebilmek amacıyla olay yerinde, tıbbi araç gereç aranmaksızın mevcut araç ve gereçlerle yapılan ilaçsız uygulamalardır.” Sürücü kurslarında verilen ilk yardım eğitiminin süresi 8 ders saatidir.

Eğitimin uygulanmasında; projeksiyon, bilgisayar, televizyon, video, cd çalar (eğitim cd'leri), yetişkin (CPR), eğitim mankeni, çocuklar için (CPR) eğitim mankeni, bebek (CPR) eğitim mankeni, ilkyardım ile ilgili; resimler, panolar, anatomik afişler ve eğitim levhaları, ilkyardım malzemeleri (sargı bezi, makas, flaster vb.) bulunmaktadır.

3.6.2.5. Direksiyon Eğitimi

Bu eğitim programı 2918 sayılı KTK ile 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve bu kanunlara dayanarak çıkarılan yönetmeliklere dayanılarak hazırlanmıştır.

Türkiye'de *direksiyon eğitimi* 2 ayrı aşamada verilmektedir. Örneğin; B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen adaylar için simülâtör üzerinde 2 saatten az olmamak kaydıyla temel bilgi becerileri anlatılıp uygulanır ve direksiyon usta öğreticisi tarafından kursiyerin akan trafikte eğitim alacak seviyeye ulaştığına kanaat edilinceye kadar devam edilir. Bu seviyeye gelen adaylara akan trafikte 14 saat uygulama (pratik) eğitimi başlatılır.

Bu eğitimde öğrenme, öğretme sürecinde *demonstrasyon* (gösteri) gösterip yaptırma, *soru-cevap*, *tartışma*, *örnek olay*, *grupla çalışma anlatma*, *gezi*, *gözlem*, *beyin fırtınası*, (simülasyon) benzetim vb. teknik yöntemler kullanılarak uygulamalar araç üzerinde yaptırılmaktadır. Programın tamamında, aday fiilen araç üzerinde araç kullanmaktadır.

Bu program ile adaylardan beklenen kazanımlar şunlardır;

- “Araçları tanımaları ve aracı sürmeye başlamadan önce gerekli hazırlıkları yapabilmeleri,”
- “Araçlarını sürebilmek için gerekli bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazanmaları,”
- “Araçlarını sürerken trafik kurallarına uymalarının gerekliliği ve önemini anlamaları ve kurallara uymaları,”
- “Trafik levha, işaret ve işaretçilerine uymaları, hem kendilerinin hem de çevrelerinin trafik güvenliğini sağlamaları,”
- “Değişik iklim ve hava koşullarına, yol durumuna göre araç sürmeleri, dikkat edilmesi gereken önemli hususları uygulayarak can ve mal güvenliklerini korumaları,”
- “Ekonomik araç kullanmaları.”

Eğitimin uygulanmasında; direksiyon usta öğreticinin gözetiminde sertifika sınıfına uygun eğitim aracı kullanılmaktadır.

Uzun yıllardır ülkemizde sürücü eğitimlerinde en çok tartışma konusu olan eğitim programı, direksiyon eğitimi programıdır. Her ne kadar teorik eğitimlerin yeterliliği, fazlalığı, gerekliliği, gereksizliği gibi farklı görüşler olsa da davranışa yönelik bir gösterge olduğu için direksiyon eğitimleri hakkındaki ortak görüş eğitim süresinin yetersiz olduğudur. Hatta bu tespit *Ulusal Karayolu Trafik Güvenliği* kapsamında da belirtilmiş ve çeşitli planlamaların yapılarak düzenlemelere gidileceği belirtilmiştir. Bu çalışmamız gereği verilen eğitimlerin yeterlilik ve güvenilirliği, eğitimin paydaşlarıyla gerçekleştirilen mülakatlar ile tespit edilerek değerlendirmeye tabii tutulacaktır.

3.7. Eğitimcilerinin Trafik Eğitimindeki Rolü ve Görevleri

3.7.1. Sürücü Kursu Eğitimcilerinin Nitelikleri

Öğretmen eğitim sisteminin lokomotif işleyişinde oldukça önemli bir görev üstlenmektedir. Bir eğitim sisteminde öğretmenin niteliği, eğitim kalitesini belirleyen temel unsurların başında gelmektedir (Santibañez etc., 2005:1). Trafik eğitiminde özellikle örgün eğitim göz önüne alındığında öğretmenin önemli bir mentor olduğu söylenmelidir. Okul öncesinde ailenin edindiği mentorluk görevi okulla birlikte öğretmene verilmektedir. Öğretmen trafik bilincine, vicdana sahip, sorumluluklarını bilen, karakter özellikleriyle de yaptıklarının sorumluluğunu alabilen, dikkatli, problem çözmeye odaklanmış biri olmalıdır. Öğretmenin rollerinin farkında olması, rol model olduğu öğrenciler açısından da oldukça önemli bir detaydır.

Mills (2003), trafik eğitiminde görev alan bir öğretmenin ülkesindeki trafik mevzuatına dair eksiksiz bilgiye sahip olması gerektiğini, sorumluluklarını bilen, dikkatli, eğitimin değişimdeki inancına odaklanan bir birey olması gerektiğini savunur. Ona göre ideal bir trafik öğretmeni, öncelikle hem yaya hem yolcu hem de sürücü olarak davranışlarının farkında olan, bu davranışları trafiğin gereklilikleri kapsamında düzenleyebilen ve denetleyebilen yapıda bir birey olması gereklidir. Trafik gibi ciddi bir konuda derse giren öğretmenlerin alanında eğitim almış kişilerden oluşması önemlidir. Özellikle geri kalmış ve gelişmekte olan ülkelerde eğitime yeterli bütçenin ayrılmamasından ve trafik dersine yeterince özen gösterilmemesinden kaynaklı olarak bu derslere sıklıkla başka branşlardan, özellikle

beden eğitimi ve spor alanından öğretmenlerin girdiği görülmüştür. Oysa bir beden eğitiminin trafik mevzuatına tamamıyla hâkim olması imkânsızdır. Trafik mevzuatına hâkim olmak ehliyet almak veya bilinçli bir yaya olmaktan çok daha etkili bir davranış kalıbını temsil etmektedir. Bu nedenle de ilgili derse yalnızca uzman bir öğretmenin girmesi, öğrenciler açısından fayda sağlayacaktır (Mills, 2003). Trafik güvenliğinin kilit unsurlarından en önemlisi eğitmen niteliğini ve gerekli şartları taşıyan kalifiye eğitmenlerin görevlendirilmesidir.

3.7.2. Sürücü Kursu Eğitmenliği Liyakat Esasları

Sürücü kursları eğitim personeli ve diğer görevliler; yetki ve sorumlulukları bakımından 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu ile MEB Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği hükümleri ve dengi resmi kurumlarda görevle personelle ilgili mevzuat hükümlerine tabii tutulur. 29.05.2013 tarih ve 28661 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan, Milli Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursu Yönetmeliği’ nin *Eğitim Personelinde Aranacak Şartlar* başlıklı 27.m.’sine göre Türkiye’de trafik eğitimi verecek eğitim personelinin nitelikleri belirlenmiştir.

Trafik eğitimi verecek eğitim personeline, eğitimcilerin eğitimleri ile Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı’nca onaylanmış; Trafik ve Çevre, Araç Tekniği ve Direksiyon Eğitimi programları doğrultusunda (HEM) *Hayat Boyu Öğrenme Genel Müdürlüğü* tarafından, halk eğitim merkezleri aracılığıyla illerde düzenlenen kurslarda eğitim verilir. Bu kurslardan eğitim alan ve kurs sonunda yapılan sınavları başarıyla geçen usta öğretmenler sürücü kurslarında görevlendirilmektedir. İlk yardım dersi ise Sağlık Bakanlığı’nca veya yetkili kıldığı kurum ve kuruluşlarca *İlkyardım Yönetmeliği* çerçevesinde eğitim alan sağlık personeli tarafından verilmektedir. Bunların dışında, yüksek okul mezunu olup ilkyardım kurs bitirme belgesiyle birlikte *Eğiticinin Eğitimi Kurs Belgesi* sahibi olanlar da sürücü kurslarında bu eğitimi verebilir. Usta öğretmenler daha önce 60 saat eğitim alarak sürücü kurslarında görev alırken, günümüzde bu eğitimler 200 saate çıkarılmıştır. Eğitim sonunda yapılan sınavda başarılı olanlar sürücü kurslarında görev almaktadır. İlâveten, uygulama (direksiyon) sınavında görev alacak sınav yapımcıların eğitimleri de yine Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı’nca onaylanmış programlara göre, (HEM) Hayat Boyu Öğrenme Genel Müdürlüğü’nce illerde düzenlenen kurslarda verilmektedir (MTSKY, m.24-25).

3.7.3. Eğitim Personelinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Bir kurumun öğretime başladığı tarihten itibaren mevcut ders sayısı saatinin, kuruluş sırasında 3/1'nin kuruluşundan itibaren en az 3/2'nin asıl görevi bu kurumlarda öğretmen olan uzman veya usta öğreticiler tarafından okutulması zorunludur. Sürücü kurslarında; kurs müdürü, direksiyon eğitimi dersi için en az dört eğitim personeli olmak üzere yeterli sayıda eğitim personeli görevlendirilmektedir. Ayrıca kurslarda isteğe bağlı olarak diğer personel de görevlendirilebilir (MTSKY, m.25). Türkiye'de sürücü kurslarında eğitim veren eğitmenler eğitim düzeyleri de itibariyle teorik ve pratik eğitmenliği olarak iki kategoriye ayrılmıştır. Teorik eğitimi veren eğitmenler *öğretmen*, *uzman öğretici* statüsünde görev alırken, uygulama (pratik-direksiyon) eğitimlerini veren eğitmenler ise *direksiyon usta öğreticisi* statüsü ile tanımlanmaktadır.

“Kurumların müdürleri, kurucu/kurucu temsilcisi tarafından, diğer yönetici ve öğretmen, uzman öğretici ve usta öğreticileri ise kurum müdürlerince seçilir ve çalışma izinleri valiliğin iznine sunulur. Valiliğin izni alınmadan müdür ile diğer yönetici, öğretmen, uzman öğretici ve usta öğreticiler işe başlatılamaz. Gerekli şartları taşıyan yönetici, öğretmen, uzman öğretici ve usta öğreticiler için valilikçe çalışma izni düzenlenir. Çalışma izninin iptali yine valilikçe yapılır. Bu kanun kapsamında çalışacak yabancılar, 4817 sayılı *Yabancıların Çalışma İzinleri Hakkında Kanun* hükümleri doğrultusunda görevlendirilir” (ÖÖKK: m.8).

Kurumlarda görev yapan; yönetici, öğretmen, uzman eğitmen ve usta öğreticiler, kanun hükümleri saklı kalmak üzere görev tanım ve sorumlulukları;

- “Sosyal ve özlük hakları yönünden; 506 sayılı Sosyal Sigortalar Kanunu ile 4857 sayılı İş Kanunu’na,”
- “Yetki, sorumluluk, ödül ve cezalar ile bunların uygulanması bakımından; 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu’na,”
- “1702 sayılı İlk ve Orta Tedrisat Muallimlerinin Terfi ve Tecziyeleri Hakkındaki Kanun, 4357 sayılı Hususi İdarelerden maaş alan ilkökul öğretmenlerinin kadrolarına terfi, taltif ve cezalandırılmalarına ve bu öğretmenlerin alacaklarına dair kanun ile 4483 sayılı Memurlar ve diğer Kamu Görevlilerinin Yargılanması Hakkındaki Kanun hükümlerine tabidirler. “

Ayrıca;

- “657 sayılı Devlet Memurları Kanunu’na göre kademe ilerlemesinin durdurulması cezasını gerektiren fiillerin işlenmesi halinde bu kişilere ilerlemesinin durdurulması cezası yerine brüt aylığından 1/4’ü ile 1/2’si arasında maaş kesim cezası çalışma izni veren makam tarafından verilir. Tekrarı halinde göreve son verilmektedir.”
- “1702 sayılı Kanun’a göre meslekten çıkarılma veya 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu’na göre devlet memurluğundan çıkarılma cezası gerektiren fiil ve hallerin işlenmesi halinde bakanlığın görüşü alınmak suretiyle personelin görevine izin veren makam tarafından son verilmektedir.”
- “Yetki, sorumluluk, ödül, sicil, disiplin ve cezaların uygulanmasına ilişkin diğer esas ve usuller çıkarılan yönetmeliklerle belirlenir.”
- “Kurumlarda görev yapan yönetici, öğretmen, uzman eğitici ve usta öğreticiler görevleri sırasında suç işlemeleri veya görevleri nedeniyle kendilerine karşı işlenen suçlardan dolayı 5237 sayılı TCK’nun uygulanması ve ceza kovuşturması bakımından kamu görevlisi sayılır” (ÖÖKK-m.8).
- “Direksiyon eğitimi dersi yeterlilik sınavında direksiyon eğitimi dersi sınav uygulama ve değerlendirme komisyonuna müdahale ederek komisyonun çalışmasını engelleyici davranışlarda bulunan direksiyon usta öğreticileri direksiyon dersi yeterlilik sınavlarında 1 yıl süre ile görev alamazlar.”
- “Teftiş raporu ile iki defa başarısızlığı tespit edilen; yönetici, öğretmen, uzman öğretici ve usta öğreticilerin çalışma izni, izni veren makam tarafından iptal edilmektedir.”

5580 Özel Öğretim Kurumları Kanunu’na göre kurslarda görev alan personel ve eğitim personelinde aranan nitelik ve şartlar aşağıda sıralanmıştır (ÖÖKK: m.27).

3.7.3.1. Kurucu, Kurucu Temsilcisi ve Müdür

Kurum açacak veya açılmış bir kurumu devir alacak olan gerçek ve tüzel kişilerin temsilcilerinde affa uğramış olsalar dahi yüz kızartıcı bir suçtan veyahut kasti bir suçtan dolayı 6 ay veya daha fazla hapis cezası ile mahkum edilmemiş olma şartı bulunmaktadır. Kurumların veya yönetimleri birleştirilmiş kurumların bir müdür tarafından yönetilmesi ise esasa dayalıdır. Gerekli nitelik ve şartları taşıyan kişiler

kurucu/kurucu temsilcisi veya müdürlük yapabilir. Bir kişi birden fazla kurumun kurucusu da olabilmektedir. Kurumların yöneticilik, eğitim ve öğretim hizmetlerinde, en az dengi resmi öğrenebilmek için gerekli nitelik ve şartları taşıyanlar, resmi dengi bulunmayan kurumların yöneticilik ve eğitim/öğretim hizmetlerinde ise yönetmelikte taşıyan şartları taşıyanlar görevlendirilmektedir. Müdürlük görevi bulunmayan, kurucu/kurucu temsilcileri kurumun eğitim ve öğretim faaliyetleri ile bu faaliyetlerle ilgili yönetim işlerine müdahale edemezler.

3.7.3.2. Teorik Uzman Eğitici

Trafik ve Çevre dersi ile *Trafik Adabı* dersi eğitmenliği için en az üç yıllık sürücü belgesi sahibi olma şartıyla; üniversitelerin trafik ve çevre bilgisi ile ilgili alanlarından mezun olmak ya da bakanlık veya millî eğitim müdürlüklerince verilmiş *Trafik ve Çevre Öğreticiliği Belgesi* ve *Eğitiminin Eğitimi* belgesine sahip olmak gerekmektedir. Teorik eğitimlerinde yalnızca F ve G sınıfı eğitmenleri için ilgili lise mezuniyeti yeterli görülmektedir.

3.7.3.3. Araç Tekniği Eğitmeni

Araç Tekniği dersi eğitmenliği için; üniversitelerin otomotiv bölümleri lisans veya ön lisans mezunu olmak ve bakanlık veya milli eğitim müdürlüklerince verilmiş *Araç Tekniği Öğreticiliği Belgesi* veya *Direksiyon Eğitimi Öğreticiliği Belgesi* sahibi olmak gereklidir.

3.7.3.4. İlk Yardım Eğitmeni

Bir sürücü kursunda *ilk yardım eğitimi* verebilmek için T.C. Sağlık Bakanlığı veya bakanlığın yetkili kıldığı kurum ve kuruluşlardan *İlk Yardım Yönetmeliği* çerçevesinde eğitim alan sağlık personeli ile yüksekokul mezunu olup ilk yardım kurs eğitmeni belgesiyle birlikte *Eğitiminin Eğitimi Kurs Belgesi*'ne sahip olunması gerekmektedir.

3.7.3.5. Direksiyon Usta Öğreticisi

MEB, 29.05.2013' de; özel motorlu taşıt sürücü kurslarının işleyişi ile ilgili usul ve esasları düzenlemek üzere çıkarılan yönetmelikte, sürücü kurslarında çalışacak direksiyon usta öğreticisi olarak görev alacakların şartlarını şöyle sıralanmıştır;

- “Direksiyon eğitimi dersi için üniversitelerin direksiyon eğitimi ile ilgili alanlardan ön lisans veya yüksekokul mezunu olmak.”
- “Öğreticilik yapılacak sınıftan en az 3 yıllık sürücü belgesine sahip olmak.”
- “Direksiyon eğitimi öğreticiliği belgesine sahip bulunmak (herhangi bir sınıftan direksiyon eğitimi öğreticiliği belgesi bulunanlar başka bir sınıf sürücü belgesi aldığı anda bir yıl sonra yeni sertifika grubunda eğitim verebilir).”
- “İşitme engelli bireylerin alabilecekleri sertifika sınıflarının eğitiminde işitme ve konuşma engellilerle iletişim kurma alanında belgesi bulunan personel geçici olarak görevlendirilir.”
- “Türkçe bilmeyen T.C. vatandaşı için tercümanlık yapabileceğine dair belgesi bulunan personel geçici olarak görevlendirilir (ÖÖKY: 2021: m.27).”

Bu yönetmeliğin yayımı tarihinden önce, “*sürücü kurslarında yöneticiler hariç en az bir yıl eğitim personeli olarak görev alan veya halen görevde bulunan eğitim personelinin özlük hakları saklıdır*” şeklindeki yönetmeliğin geçici birinci maddesinin iptali için Danıştay’a müracaat edilmiştir. Müracaatı değerlendiren Danıştay 8. Dairesi, geçici birinci maddenin yürütülmesinin durdurulmasına karar vererek, bu karar sonrasında direksiyon usta öğreticiliği yapabilmek için en az lise mezunu olmak ve öğreticilik yapılacak sınıftan en az 3 yıllık sürücü belgesine sahip olma şartı getirilmiştir (İbbyalkin: mevzuat-kararlar).

3.8. Sürücü Kurslarının Sorunları

Türkiye’de ve dünyada trafik kazalarıyla ilgili birçok araştırma yapılmış ve kazaya neden olan faktörlere yönelik bir takım çözüm önerileri sunulmuştur. Ancak görülmektedir ki trafik eğitimleri ile ilgili yeterli derecede ilgi oluşmamıştır. Kazaya neden olan faktörler sıralamasında trafik eğitimlerine dair yapılan çalışmalar daha çok yan konu olarak ele alınmış ve genel olarak *-meli, -malı* gibi oluru mümkün ancak acil ele alınması gereken bir konu izlenimi uyandırmamaktadır. Oysa ki trafik kazalarının önlenmesine yönelik çalışmalar içerisinde kuşku götürmeden öncelikli yaklaşım, eğitim ve bu eğitimleri veren kadroların niteliğinin araştırılması olmalıdır. Trafiğin; *sürücü, yolcu, yaya* ve bütününde *insan* odaklı olduğu bilindiği bir yapıda trafik eğitimlerinin nitelik ve eksikliklerinin ne olduğu, ne olmadığı hatları belirlenmediği sürece, kazaya neden olan faktörlerde kusur payına en çok sahip olan

insan unsurunun tespiti eksik kalacak geriye kalan unsurların tespit ve çözümlenmeleri yetersiz olacaktır.

Trafik eğitimlerinde öncelikli hedef trafik kurallarına uygun araç kullanmayı bilen güvenilir sürücüler yetiştirmektir. Sürücü kursları da bu çerçevede sürücü olmak isteyen kişilere bu sıfatı kazandıran iktisadi eğitim kurumlarıdır. Bu bağlamda sürücü kursları yöneticileri, kurum personelleri, eğitici kadrolar ve sürücü adayları *insan unsuru* olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmanın gereği yapılan alan araştırması ve literatür incelemelerinde pek çok sorun göze çarpmıştır. Bunlardan ilk dikkati çeken ve yaşanan problemlerin ana kaynağı olduğu düşünülen, sürücü kursu seçimi aşamasında ortaya çıkan *eğitimi satın alma* olarak ifade edebileceğimiz *tercih* sürecidir. Sürücü adayının trafik eğitimi almaya karar verdiği an ilk seçimi başlar. Aday için eğitimin içerik ve niteliğinden daha ziyade eğitim ücretinin ne olduğu söz konusudur. Adayın yaptığı tercih, eğitim kurumlarının rekabetini tetiklemekte, eğitici kadroların nitelik ve çalışma koşullarına da etki etmektedir. Ayrıca, usul ve esaslara göre verilmesi gereken müfredat programının koşulları da bu çerçevede şekillenmektedir.

Sürücü kurslarının verdikleri eğitime etki eden sorunları genel başlıklar altında özetlemek gerekirse;

- Eğitim Ücretleri
- Kurs yeri ve eğitim alanlarından ortaya çıkan sorunlar
- Araç kullanımı sırasında ortaya çıkan sorunlar
- Öğrenme metodolojisi
- Eğitimci/öğrenci iletişimi
- Eğitimci liyakat sorunları ve kayıt dışılık
- Sınav ve sınav komisyonu
- Standart harici pozisyon eğitim modelleri olarak sıralanabilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ARAŞTIRMA BULGULARI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

4.1. Görüşülenlerin Demografik ve Toplumsal Özellikleri

Araştırmanın evrenini oluşturan demografik özellikler kapsamında katılımcıların cinsiyet, yaş, medeni durum, eğitim durumu ve mesleki durumları tespit edilmiştir. Araştırma çalışma grubu on dört kadın ve on altı erkek olmak üzere toplam otuz katılımcıdan oluşmaktadır.

Tablo 39. Görüşülen katılımcıların cinsiyetlerine göre genel dağılımı

Cinsiyet	Sayı	%
Kadın	14	47
Erkek	16	53
Toplam	30	%100

Görüşmeye katılanların 16'sı erkek (%53) ve 14'ü (%47) kadındır. Örneklem erkek ağırlıklıdır. Örneklemin genel olarak erkek çıkmasının nedeni bir motorlu taşıt sürücü kursuyla ilişkili evreni oluşturanlardan olmasıdır. Bu nedenle katılımcı kadın sayısı katılımcı erkek sayısına oranla düşük kalmıştır.

Tablo 40. Görüşülen katılımcıların yaşlarına göre genel dağılımı

	Sıklık	%
18-29	7	23
30-39	3	10
40-49	9	30
50-59	10	34
60 +	1	3
TOPLAM	30	%100

Tabloya göre mülakata katılan katılımcıların; 7'sinin yaşı 18-29 arasında (%23), 3'ünün 30-39 yaş arasında (%10), 9'nun 40-49 yaş arasında (%30), 10' unun 50-59 yaş arasında (%34), 1'nin 60+ (%3) olduğu görülmektedir.

Araştırma, İstanbul ilinde üç ayrı çalışma grubu ile gerçekleştirilmiştir. Birinci grup, bir motorlu taşıt sürücü kursunda en az bir yıldır teorik ve direksiyon eğitmenlik mesleğini icra eden eğitmenler grubudur (SE). İkinci grup, bir motorlu taşıt sürücü kursunda en az bir yıldır; kurucu temsilcisi, kurum müdürü ya da işletmeci olarak icra eden yöneticiler grubudur (K/KM/KT). Üçüncü grup ise bir motorlu taşıt sürücü kursundan en az bir aydır standart eğitim veya özel eğitim alan sürücü adaydır (SA).

Tablo 41. Birinci grup (SE) katılımcılarının demografik ve sosyokültürel özelliklerine göre dağılımı (Eğitmenler)

Sıra	Cinsiyet/ Yaş	Medeni Durum	Eğitim	Meslek	Mevcut Görev
1	K/53	Bekar	Lise	Direksiyon Usta Öğretici	Direksiyon Usta Öğreticisi
2	K/56	Bekar	Lisans	-Banka Emeklisi -Teorik Eğitmeni -Direksiyon Usta Öğreticisi -Kurs Müdürü	-Direksiyon Usta Öğreticisi -Teorik Eğitmeni
3	K/46	Bekar	Lisans	Direksiyon Usta Öğreticisi	Direksiyon Usta Öğreticisi
4	K/37	Bekar	Lise	Direksiyon Usta Öğreticisi	Direksiyon Usta Öğreticisi
5	K/49	Evli	Lisans	-Teorik Eğitmeni -Direksiyon Usta Öğreticisi	Direksiyon Usta Öğreticisi
6	K/55	Evli	Lise	-Kamu Emeklisi -Direksiyon Usta Öğreticisi	Direksiyon Usta Öğreticisi MTSK Çalışan Dernekleri Başkanı
7	E/44	Bekar	Lisans	-Direksiyon Usta Öğreticisi -SGK Emekli	Direksiyon Usta Öğreticisi
8	E/50	Bekar	Lisans	-Radyoloji Teknisyeni -İleri Sürüş Teknikleri Uzmanı -Teorik Eğitmeni -Direksiyon Usta Öğreticisi	-Teorik Eğitmeni -Direksiyon Usta Öğreticisi
9	E/50	Evli	Lisans Öğrencisi	Şoför	Direksiyon Usta Öğreticisi
10	E/ 28	Bekar	Lisans	İklimlendirme Uzmanı	Direksiyon Usta Öğreticisi

Tablo 42. İkinci grup (K/KT/KM) katılımcıların demografik ve sosyokültürel özelliklerine göre dağılımı (Kurucu, Kurum Müdürü, İşletmeci).

Sıra	Cinsiyet/ Yaş	Medeni Durum	Eğitim	Meslek	Mevcut Görev
1	E/51	Evli	Lisans	-MTSK Kurucu/İşletmeci -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci -MTSK Müdür	-MTSK Kurucu / İşletmeci - İşveren Sendika Gen. Bşk. Yrd.
2	E/40	Evli	Lisans	-MTSK İşletmeci -MTSK Kurucu -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci -MTSK Müdür	- MTSK Kurucu/ İşletmeci -MTSK İstanbul İl Federasyon Dernek Başkanı
3	E/49	Evli	Lisans	-Coğrafya Öğretmeni -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Kurucu/İşletmeci	-MTSK Kurucu / İşletmeci
4	E/51	Evli	Ön Lisans	-MTSK İşletmeci -MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci	-MTSK İşletmeci / Kurum Temsilcisi -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Çalışan Dernek Başkanı
5	E/46	Evli	Lisans	-Satış Pazarlama -MTSK Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci	-MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci -Direksiyon Eğitimci
6	E/61	Evli	Lisans	-TSK/Emekli Albay -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci -MTSK Kurum Müdürü	-MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci
7	E/45	Evli	Lisans	-İSG Uzmanı -MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci	-MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci
8	K/50	Bekar	Ön Lisans	-MTSK İşletmeci -MTSK Kurum Temsilcisi -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci	-MTSK İşletmeci / Kurum Temsilcisi -MTSK Direksiyon Eğitimci
9	K/28	Bekar	Lisans	-MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci	-MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci
10	K/51	Bekar	Lisans	-MTSK Kurum Müdürü -MTSK Teorik Eğitimci -MTSK Direksiyon Eğitimci	-MTSK Kurum Temsilcisi - MTSK Teorik Eğitimci

Tablo 43. Üçüncü grup (SA) katılımcıların demografik ve sosyokültürel özelliklerine göre dağılımı (Sürücü Adayı).

Sıra	Cinsiyet/ Yaş	Medeni Durum	Eğitim	Meslek	Mevcut Görev
1	K/24	Bekar	Lisans	Edebiyat Öğretmeni	Sürücü Adayı
2	K/30	Bekar	Ön Lisans	E-Ticaret	Sürücü Adayı
3	K/19	Bekar	Lise	Öğrenci Lisans Hazırlık	Sürücü Adayı
4	K/22	Bekar	Lisans	Satış Pazarlama	Sürücü Adayı
5	K/52	Bekar	Lisans	Felsefe Öğretmeni	Sürücü Adayı
6	E/46	Evli	Ortaokul	İşletmeci	Sürücü Adayı
7	E/41	Evli	Ortaokul	Makineci	Sürücü Adayı
8	E/33	Bekar	Ön Lisans	Grafik-Tasarım	Sürücü Adayı
9	E/19	Bekar	Lise	Öğrenci Lisans Hazırlık	Sürücü Adayı
10	E/20	Bekar	Lise	Öğrenci Lisans Hazırlık	Sürücü Adayı

03/04/2021-23/04/2001 tarihleri arasında İstanbul ilinde yaşayan ve bir motorlu taşıt sürücü kursu ile ilişkisi olan katılımcılar ile gerçekleştirilen katılımcıların demografik bilgileri; Tablo 41, Tablo 42 ve Tablo 43’ de gösterilmiştir.

4.2. Sürücü Kurslarında Verilen Sürüş Eğitimi Eğitimcileri

Türk toplumunda konumu ve misyonu gereği öğretmenliğe özel bir kutsiyet atfedildiği, özel bir değer bulduğu herkesçe bilinmektedir. Hemen her toplumda meslek seçimi yapılırken, çalışma hayatı ve mesleki itibar kriterleri söz konusu olduğunda öğretmenlik yüksek itibar ve güven veren meslek grupları arasında ilk sıralarda yer almaktadır. *Meslek seçimini etkileyen en önemli faktörler*; iş garantisi, iş güvenliği, iyi bir ücret, iyi çalışma koşulları, saygınlık, başarılı olma duygusu, kendini gerçekleştirme olanağı ilk akla gelen tercihlerdir.

Türk Dil Kurumu’na göre “öğretmen”; “*bir bilim dalını, bir sanatı ya da teknik bilgileri öğretmeyi meslek edinmiş, okulda öğrencilere ders veren kimse*” şeklinde tanımlanır (TDK, 2021).

Bir motorlu taşıt sürücü kursunda eğitimci olabilmek için, Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlı olarak mesleki eğitim veren HEM, yani yaygın öğrenim kurumlarından eğitim almak zorunluluğu bulunmaktadır. Günümüzde bu eğitim

programının süresi 200 saattir. Kursiyer talepleriyle açılan programlardan başarıyla mezun olanların bir motorlu taşıt sürücü kursunda görev alabilmesi, ayrıca iki ayrı eğitim programına daha katılmasıyla mümkündür. Bunlar; *eğiticinin eğitimi* ve *oryantasyon* programlarıdır. Bu eğitim programları, halk eğitim merkezlerinde gelen talepler doğrultusunda belirlenmiş olan gün ve saatlerde yapılmaktadır.

HEM tarafından eğitimi verilen motorlu taşıt sürücü kursları mesleki eğitim programlarında görev alan eğiticinin eğitmenliği kriterleri; en az lise düzeyinde bir diplomaya sahip olmak ve ilgili alanda en az 3 yıl mesleki tecrübeye sahip olmaktır. Eğiticinin eğitimi kriterleri, 2013 Mayıs ayında çıkan bir yönetmelik ile en az ön lisans düzeyine çıkarılmıştır. Ancak, işveren konfederasyonu tarafından, üniversite mezunlarının lise mezunlarına verilen ücretleri beğenmediği ve bu nedenle eleman çalıştırmakta zorlandıkları gerekçesi ile kısa bir süre sonra eğitmenlik koşullarında önceki yılların kriterlerine dönüş yapılmıştır.

Özel Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları'nda, “usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca” olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara, bu eğitmenlere istihdam sağlayan kurum temsilcilerine ve bu eğitimi alan sürücü adaylarına “*trafik eğitiminde eğitmenin rolü nedir?*” şeklinde soru sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar ve konu hakkındaki görüş ve yorumları aşağıda ele alınmış ve analiz edilmiştir.

4.2.1. Eğitmenlerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) *“Ne bilerek geliyor olurlarsa olsalar da bize, bizim işimiz A'dan Z'ye adaylara trafiği ve aracı tanıtmak. Sonuçta henüz ehliyet almadıkları için biz onları hiçbir şey bilmiyor sayarak en baştan ne var ne yok anlatıyoruz. Trafik kurallarını, ilişkileri, yani insan ilişkilerini, yol ne ister?, yolun kurallarını vb. onlara en iyi şekilde öğretmek bizim işimiz (...) çocuğa nasıl taytay yaparsınız yürümeye başlamasına yardımcı olursunuz bizim adaylarımız da taytay yetişkin çocuklar sonuçta. (...) tabi ki yorucu ama ben on yıldır bu mesleği yapıyorum zorlukları kadar manevi hazzı çok fazla.”*

Söz konusu katılımcının, eğitmenin rolü hakkında “*taytay yetişkin çocuklar*” betimlemesi sürücü eğitmenleri ve sürücü adayları arasındaki ilişkinin manevi tatmin mitine işaret etmektedir. Katılımcıya göre, eğitmenlik mesleği maddi açıdan gelir

getiren bir iş olarak benimsenmesinden daha ziyade insanın varoluşu için elzem olan manevi tatmin için de yapılan bir iştir.

SE-2 (Kadın) *“Teorik eğitimle direksiyon eğitmeninin birbir çalışıyor olması lazım birinci olarak. Teorik eğitimleri sınav geçme amaçlı ders verdikleri için direksiyon hocalarına çok iş düştüğü düşüncesindeyim. Bizim mesleğimiz zordur, çok zordur ama sevilerek yapılırsa güzel sonuçlar elde edilir. Çocuklar e-sınava girmeden önce işini severek yapan bir eğitmenin teorik derslerinde bütün donanımları alıp öyle direksiyon hocasının önüne gelirlerse daha verimli olacağını düşünüyorum. (...) teorik eğitimler de iş bitiyor öncelikle, eğer onlar çocukları iyi hazırlarsa direksiyon eğitmeni uygulama aşamasında verdiği eğitim daha kolay olur. Teorik öğretmeninin yaptığı işi en azından üstlenmemiş olur.”*

Katılımcı, yaptığı işten zevk aldığını ifade ederken direksiyon eğitimliği ve teorik eğitimliği mesleğini icra edenlerin amaç farklılığına dikkat çekmiştir. Katılımcıya göre, işin içeriğiyle işin koşulları birbirinden farklıdır. Ancak işini severek yapan eğitmen ile zorluklar aşılar ve eğitimden olumlu sonuçlar alınabilir.

SE-3 (Kadın) *“Trafik eğitiminde (...) eğitmenin rolü çok fazla tabi ki. Hem teori anlamında hem de pratik anlamında eğitmenlerin rolü çok fazla. Trafik eğitimi okumayı sadece araç kullanmayı değil, trafik eğitimi okumayı da adaylara öğretebilmek lazım. Çünkü trafik eğitimi okumadan hareket eden bir şoför doğal olarak kaza yapacaktır. Yani öndeki aracın veya arkadan gelen aracın manevrasını evvelden kestirebilmesi lazım şoförün. Kurallara riayet etmeyi bilmesi lazım, bunun için de önce kuralları öğrenmesi lazım. Kuralları öğrenmek; örneğin, ada dönüşünde kontrolsüz bir kavşakta etrafına bakmayı teori derslerinde zaten edinmesi gerekiyor adayların. Bunu pratik anlamda sadece direksiyon eğitimlerine bırakırsanız direksiyon eğitimleri hem teoriyi halletsin hem de direksiyonu halletsin kısmına geldiğimiz zamanki şu an ki durumda o zaten, teori eğitimler çok çok yetersiz (...) hem bizim işimiz zorlaşıyor hem adaylar gerekli eğitimi almamış oluyorlar.”*

Katılımcılar; eğitimcilerin görev ve sorumluluk dağılımında, kriterlerin belirlendiği şekliyle uygulanmadığını ifade etmişlerdir. Bundan dolayı yetkinlik fark etmeksizin teorik eğitim eksikliğinin direksiyon usta öğreticiler tarafından giderildiğini söylemişlerdir. Ayrıca SE-1 ve SE-2 katılımcılarının “çocuklar” ifadesi dikkat çekicidir. Sürücü eğitimi almanın en temel koşulu hukuki fiil eylemi açısından

kişi 18 yaşını doldurmuş olmalıdır. Medeni Kanun'a göre 18 yaşını geçmiş birey tam yetki ve sorumluluk alma yaşına gelmiştir. Sürücü ehliyeti almak isteyen kişiler, bu temel yaşta olabileceği gibi daha ileri ve farklı yaş gruplarında da olabilmektedir. Katılımcıların sürücü adaylarını “çocuklar” olarak tanımlaması üstü örtük olmayan duygusal bir motivasyonu açıklamaktadır.

SE-4 (Kadın) *“Trafik eğitiminde eğitmenin rolü kaliteli eğitim vermektir öğrencilere. Bu kaliteli eğitim de önce bence kurumlarda başlar. Kurumlarda kaliteli eğitim vermek için çalışmalar yaptıkça bu da haliyle direksiyon eğitmenlerini ve öğrenciyeye yansıyacaktır. Kaliteli eğitimin, eğitmenin rolü trafikte kaliteli eğitimden geçer diye düşünüyorum. (...) kaliteli eğitim belgeli ve belgesizler öncelikle onu söyleyeyim. Belgeli ve belgesizdeki (...), belgesizler derken halk eğitimden herhangi bir şekilde belge almayı sadece bu işi yapmak için yani para kazanmak için yapan kişiler bunlar. Eğitim almadan, öğrencilere hiçbir şekilde bilgisi olmadan verilen eğitimlerden bahsediyorum. (...) belge kullanmadan herhangi bir belge almadan çalışma yetkisini kendinde tutan insanlardan bahsediyorum belgesizler derken. (...) belgesiz hoca çalıştırarak, belgesizlere yönelik kurumların (...) sadece araç kullanarak eğitmenlik yaptığını sanan kişilerden bahsediyorum. Bu kurumlar birazcık daha maliyet düşürmek için (...), çünkü bizim için normal olanı istiyoruz ya aslında, hakkımızı istiyoruz. (...) maaşlardan bahsediyorum, yüksek geldiği için ne yapıyorlar?, eğitimin kalitesine hiçbir şekilde önem vermeden bizim gibiler (...), bu işi meslek edinmişler gönül vermişler (...) yani bizim gibiler yerine maalesef belgesizleri tercih ediyorlar. Sistem bunun üzerine kurulmuş anlatabiliyor muyum? Eğitmen öğretendir, çok önemli ama hangi eğitmeni değerlendireyim şimdi ben, “bugün iş yapayım günlük yövmiyemi alırım” diye yapılamaz bizim işimiz. Hem yövmiye demek ne zaten? Apaçık ortada yövmiye diyenlerin durduğu yer. Biz gerçek eğitmenler onu hak ediş diye tanımlarız, aramızdaki ayırım buradan bile çok net anlaşılır.”*

Katılımcı mesleğini tanımlarken mesleğin yasal prosedürlerinden bahsetmiştir. Sürücü eğitmenliğinin yasal koşulları taşıyan ve taşımayan olarak değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir.

SE-5 (Kadın) *“Bizim rolümüz (...) anaokulunda koordinasyonu Japonya’da çocuklara verilen tekniklerde gördüğüm; videodan bahsediyorum yoksa Japonya’ya gittiğimden değil, (...) araştırıyorum kendimi nasıl daha çok geliştiririm diye.”*

İlkokulda harfleri öğreten öğretmen gibiyiz. Adayın hiç tanımadığı bir makinayı özel tekniklerle kendisinde davranış geliştirmesini destekleyerek öğreten öğretmenleriz. Rolümüz büyük hayat kurtarıyoruz var mı ötesi. Biz hayatın ta kendisiyiz. Tabii ki bu aktif ve belgeli eğitimler için geçerli herkes için aynı şeyi söyleyemem (...). Sürücü kursu aracında adayın yanında oturan herkes eğitmen değil çünkü (...). Şöyle açıklayayım size ben; direksiyon usta öğreticisi olmak için MEB bünyesindeki halk eğitim merkezlerinde açılan direksiyon usta öğreticiliği kurslarına kayıt yaptırıp verilen eğitimlere devam etmek ve eğitim sürecinin sonunda düzenlenen sınavda başarı göstermek gerekiyor. Böylece direksiyon usta öğreticisi olabiliyorsunuz. Bunun başkaca bir eğitimi, şekli yok. Ancak bu konuda belirtmeden geçemeyeceğim evet bazı eğitimlerin verildiği doğrudur ancak yeterli mi? yetersiz mi? dersiniz, herkes bu eğitimlere giderek mi belge alıyor dersiniz bu büyük tartışma götürür Ben mesleğimi icra etmek için gerekli tüm yasal prosedürleri uyguladığım için belirtmekte fayda gördüm. (...) dediğim gibi bu mesleği yapmak için bir takım yasal prosedürler ve eğitim süreci var ancak hiçbir şey dışarıdan gözüktüğü gibi değil. Eğitmenin rolü çok önemli tabii ki olmaz olur mu? Ama eğitmenin (...) çok karışık biz işin içinden çıkamıyoruz artık. Eğitmen liyakat sahibi ve işini severek yapıyorsa bizim işimizde en ama en önemli görev eğitmenin görevi.”

Eğitmenliği yasal koşullar üzerinden değerlendiren ve önemini vurgulayan katılımcı, sürücü eğitimliğinin tartışma konusu olduğunu “hiçbir şey dışarıdan görüldüğü gibi değil” sözleriyle ifade etmiştir.

SE-6 (Kadın) “Bizlerin asli görevi kurallar bütünü içerisinde bilinçli sürücü yetiştirmek. Yetişkin insanların ehliyet alma sürecine gelene kadar geçen süreçte bildiğini sandığı tüm davranışları ve alışkanlıkları yeniden tanıtıyoruz. Bu da zor oluyor tabii ki (...) yetişkin kişilere öğretmenlik yapıyoruz biz. Bize gelmeden önce edinmiş oldukları davranış kalıpları ve alışkanlıkları var bu insanların. Kişilik oturmuş olarak geliyorlar bize. Ülkemizde yanlış bir algı var. Herkes demiyeyim ama genel bir anlayış var “ben araba kullanırım” ya da “bana babam öğretti” gibi. Bize gelirken ya bu tür bir yaklaşımla geliyorlar ya da “herkes yapıyorsa bende yaparım canım ne var araba kullanmakta” gibi aşırı özgüvenle. Bir aracın içinde 40 cm de iç içe zaman geçiriyoruz biz bu insanlarla. Onlara bildikleri her şeyin bildikleri gibi olmadığını söylediğimizde kişisel algılayarak tavır koyanlar çok oluyor. Kızanlar mı istersiniz?, ağlayanlar mı? (...) sanırım egoları inciniyor yetişkin de olsalar biz

onlara çocuğumuz gibi davranıyoruz, öğrensinler istiyoruz ama bazıları maalesef aşırı alingan ya da agresif olabiliyor. (...) ehliyet eğitimleri ticari kurumlar aracılığıyla veriliyor ülkemizde. Tam olarak eğitim kurumu demek bu anlamda biraz zor bu yüzden bizim de öğretmenliğimiz ciddi tartışma konusu. Kurumlar ticaretine bakıyor, onlar için eğitim ikinci planda. Onlar müşteri diyor biz öğrenci. Ben öğreticiyim, ben öğretmenim, haliyle iletişim dilim farklı ama kurumlarda durum böyle değil. Müşteri memnuniyeti diyerek gereksiz bir şımartmışlıkları var adayların. Adaylar belli bir yargıyla geliyor bir de kurumlar müşteriye elde tutmak için şımarttıklarında adayların beklentisi yüksek oluyor. Genelleme yapmak istemem ama bize eğitmenden daha çok “sınav koçu” gözüyle bakıyorlar. Derse geldiklerinde bildikleriyle umdukları ters düşüyor tabii. Bu defa ne oluyor? Kötü olan biz. Nasıl onlara “hata yapıyorsun bak öyle değil, böyle” diyebiliriz ki. Hadi bu defa alttan ala ala eğitim vermeye çalışıyoruz. Bu çok yorucu bir süreç. Bir de kurumlar dediğim gibi ticaret yaptıklarından kimini ucuza kaydediyor, kimini daha ucuza filan. Nerden çıkaracak aradaki kar marjını? (...). Ders saatlerinden keserek ya da öğretmenin hak edişinden keserek. Aday bunu bilmiyor ki. Taa ki aday niyetimizin ne olduğunu öğrenene kadar ister istemez dilsiz bir çekişme oluyor. Zaten onlar bizim niyeti anlayana kadar da sınav zamanı gelip çatıyor. Sen sağ ben selamet artık ne öğrendilerse. Biz öğretmeniz. Bunu hem adaya hem de işverenlere anlatana kadar da oldukça yıpranıyoruz.”

Trafik kazalarıyla ilgili yapılan tüm araştırmalarda trafik kazalarının baş sorumlusu olarak öncelikle insan, dolayısıyla sürücüler gösterilmektedir. Bu nedenle sürücülerin eğitime tabi tutulması kaçınılmazdır. Ancak katılımcının ifadelerinden de anlaşılacağı üzere, sürücü ehliyetine sahip olmak isteyen adaylar ve sürüş eğitimi verme yetkisine sahip kurumlar, sürücü eğitimlerine yeterli ciddiyet ve hassasiyetle yaklaşmamaktadırlar. Özetle ifade etmek gerekirse; adaylar yüksek öz yeterlilik duygusuyla eğitime yaklaşırken, eğitim kurumları müşteri memnuniyeti üzerinden kâr odaklı hareket ederek adayların bu duygusunu teşvik etmektedir.

SE-7 (Erkek) *“Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanmış müfredatı harfiyen uygulayarak iyi bir sürüş eğitimi vermek, trafik kurallarını öğretmek, trafik adabı öğretmek bizim işimiz (...) elbette bu bahsettiğim ideal olanı, olması gerekeni. Gerçekte olansa herkesin kendi tecrübelerinden yararlanarak kendi tekniğini uyguladığı cüzdanı ve vicdanı arasında yaptığı iş bizim işimiz. Ben şöyle diyorum*

kendime; “ne biliyorsan değil, bildiğinin fazlasını öğren ve öğret, bu işin şakası yok.” Sürücü olmak için yan koltuğumuza oturan her aday, trafikte olan her sürücü biz onlara ne verirsek onu bilecek onu uygulayacak. Sorumluluğumuz oldukça ağır.”

Mesleğini; “vicdan ile cüzdandan arası” ifadesiyle tanımlayan katılımcı, kendi sorumluluk bilincinden hareketle eğitim vermeye çalıştığını ifade etmiştir.

SE-8 (Erkek) “Özellikle pratikte, yani alan eğitimlerinde sürücülerin daha eksiksiz konuya daha vakıf olabilmeleri için teori eğitimleri veren öğretmenlerin konuyu eksiksiz bir şekilde adaylara aktarmaları gerektiğini düşünüyorum, (...) bunu kavratmak her bir evre için hayati önem arz ediyor (...). Her yıl trafik kazalarında bir Kars nüfusunu kaybettiğimiz düşünülürse dakikada çok büyük rakamların vefat ettiğini, aramızdan ayrıldığını düşünürsek trafikte kendi alanımda yaşamsal riskleri olan ve içerisinde her gün binlerce insanı kaybettiğimiz bir olgu. Bu olguda kesinlikle titiz hareket edilmesi gerektiği, eğitmenin mihenk taşı olduğu düşüncesindeyim.”

Trafik olgusunun yaşamsal risklerine işaret eden katılımcı, trafik bilincinin oluşmasında teorik bilgiyi aktaran öğretmenlerin önemine vurgu yapmıştır.

SE-9 (Erkek) ‘Sadece trafikte değil de her meslekte eğitmenin çok önemli olduğunu zaten kainat biliyor. Eğitimsiz eğitmen, eğitimsiz eğitim olmaz. Bu yüzden eğitimde eğitim verecek hocalarımızın donanımlıca yeterli olması lazım ki öğrencilerine hani her konu üzerinden konuşalım, sadece adayların üzerinden değil. Eğitmenin yeterli olması lazım ki adaylarımızın, öğrencilerimizin ileride yaşayacağı, yaşayabileceği sorunları hani hem mekanik yönden olsun hem trafik adabı yönünden olsun, (...) trafik güzelliğiyle birlikte güzelliği onu güzelleştiren de kurallarıdır. Kişinin ruhsal durumunu bilmesi lazım hocalarımızın. Bunu bilmesi için de hocalarımızın iyi bir eğitim alması lazım ve bu eğitimi alırken de eğitim verenlerin onları denetlemesi lazım. Eğitim verenlerin de donanımlı olması lazım ki, burada (...) şimdi hocalarımız kimisi kurslardan alıyor açılan kurslardan kimisi halk eğitimlerden alıyor. Ama ben şunu izlemedim orada ders veren hocalar dahi yetersiz gördüm yani. Atıyorum ben bu mesleğe girdim ders vermeye başladım ki bu kişiler beni denetleyecek. Bu denetleyecek kişi benden yetersiz olan kişi beni nasıl denetleyecek? Ben bunu gördüm yani. Atıyorum mesela trafik adabı dersi var. Bana ders veren kişi eline aldığı kitapla dersini verdi, aktardı. Sınavını yaptı biz de

sınavımızı yaptık geçtik. Ama o beni denetlemeye geldiği zaman o kitabın içindeki içeriğe kendisi de bilip mi geliyo yoksa sadece aldı eline kitabı geldi okudu da benim sınavımı yaptı belgemi hak ettim, hak ediş belgemi verdi, aldım gittim bir kuruma çalışmaya başladım (...).”

Sürücü eğitmenliği teorik olarak özel kalifikasyon ve uzmanlaşma isteyen beceriye yönelik bir iştir. Katılımcı, sürücü eğitimi veren kişilerin eğitiminin yetkin kişilerce denetlenmesi ve yeterliliğinin sorgulanması gerektiğini ifade etmekte, liyakatin ve kuralların önemine vurgu yapmaktadır.

SE-10 (Erkek) *“Trafik eğitiminde aslında en büyük rolün eğitmenlere ait olduğunu öncelik olarak belirtmek isterim. Biz eğitmenlerin eğitimdeki rolünü iki şekilde değerlendirebiliriz. Birinci olarak sürücü adaylarını trafik psikolojisine hazırlamak ve trafikte meydana gelebilecek olaylara (en azından hepsine hazırlayamasak ta %70 oranında) hazırlamak. Trafikte psikolojik anlamda öngörülü saygılı ve herkesin birer insan olduğunu ve herkesin hata yapabileceğini hatırlatarak. Ve aynı zamanda psikolojik anlamda adayları yeterli düzeye getirerek trafikte oluşabilecek olayların ön hazırlığını yapmakta etkiliz. İşin ikinci boyutunda ise fiziki anlamda adayların araç kullanma becerisi yani psikomotor becerilerini geliştirmelerini ve trafikte levha okuma, şerit takip edebilme vb. becerilerini geliştirmede eğitmenlerimiz büyük bir rol üstlenmiş bulunmaktadır.”*

Sürücü davranışlarının geliştirilmesinde en önemli etken kuşkusuz ki direksiyon eğitimi ve bu eğitimi verecek olan tecrübeli eğitmandir. Direksiyon eğitmenleri sürücü kurslarının vitrini pozisyonundadır. Ancak, katılımcıların sürücü eğitmenliği tanımlamalarında sürekli işaret ettikleri birkaç ortak görüş dikkate değerdir. Bunlardan ilki; sürüş becerilerinin kazandırılmasında eğitimci ile eğitim kurumlarının yetkinliği ve önemi söz konusu olduğu kadar sürücü adaylarının da bu eğitim yapısının içerisinde aktif rol alarak bilgi ve beceride ön hazırlığa sahip olması gereklidir fakat adaylar istenilen bilinçte değildir. Bir ikinci görüş ortaklığında ise; yasal şartlar gereği eğitmenlik programlarına katılmayan liyakatsiz kişilerin kayıt dışı eğitmenlik mesleğini icra etmeleridir. Katılımcılar, liyakatsiz kişilerin hem eğitimin önemini yitirerek kalitesini düşürdüğünü hem de eğitmen ayırımının yapılmasının zorlaştığını ifade etmektedirler.

4.2.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) “Trafik eğitiminde eğitmenin rolü bana göre çok çok önemlidir. (...) normal bir okulda öğrenciler belli yaşta, bir öğretmen içeri girer, onlara aynı şeyleri anlatır, hepsi aynı yaş grubunda olduğu için anlarlar veya anlamazlar çok önemli değil. Oradaki verilen eğitimde sınıfta kalındığı zaman kimsenin hayatında herhangi bir şey olmuyor. Tekrar çalışır, tekrar başarır ve sınavını geçer. Fakat bizim eğitimcilerimizin vermiş olduğu eğitimin hatasından insan ölümü gerçekleşiyor. İnsan hayatı burada çok önemli. Dolayısıyla öğretmenler konusunda tabii Türkiye’de çok iyi öğretmenler var mı? (...) bu eğitim konusu nasıl veriliyor, öğretmenler nasıl eğitmen oluyor? Bunlar ayrı tartışılması gereken konular. Bana göre çok önemlidir ama çok iyi eğitim ve öğretmenlerimiz maalesef ki yok. Yani bu bir yaşam biçimi haline gelmesi gereken bir şeydir. Eğitim veren insanlar kimlere eğitim veriyor?, bizim öğretmenlerimiz. 19 yaşından gün alıp, 65-70 yaşına kadar her türlü ekonomik yapıya sahip, eğitim yapısına sahip farklı farklı kültürlere sahip insanlar geliyor ve siz bunlara sürücü eğitimini veriyorsunuz. Dolayısıyla çok zor bir iş. (...) öğretmenlerimiz de maalesef günü kurtarmayla ilgili bir çalışma yapıyor. Onlar da şöyle düşünüyorum (...) her şeyden önce her şey karşılıklıdır. Şimdi siz eğitime asgari ücret verirseniz ondan fazla bir şey bekleyemezsiniz. Bu işin ayrı boyutu, işin ekonomik boyutu. Bir de bunun eğitim boyutu var. Bir sürücü eğitmeni olabilmenin yolu, gidip efendim 50 saatlik bir eğitim aldıktan sonra bir belge almak değildir. Bu işin psikolojik boyutu var, eğitim boyutu var, teknik boyutu var, sosyolojik boyutu var. Bir sürü boyuttan geçmek lazım. En iyi üniversitenin en iyi hocasından daha önemli bir iş yaptığımızı her zaman savunuyorum, yine savunmaya devam edeceğim. Ama kıymet biliniyor mu bilinmiyor. İşin kuruculuk boyutunda, işin yönetmelik boyutunda, işin eğitmenlik boyutunda. Yani üç yıllık ehliyetin varsa, üniversite mezunuysan, gel şu kursa al ehliyetini öğretmen ol. Böyle bir şey yok. Bu değişmediği sürece biz bu ülkeye iyi bir eğitim sistemi kuramayız. Tabii üç yıllık ehliyetiniz varsa, üniversite mezunuysanız, başvururunuz, hatta şu an lise mezunları bile başvurabiliyor, değişti çünkü o. Dolayısıyla hani buna başvuran insan kim? Niye başvuruyor? Bakıyorsunuz ya emekli olmuş iş arıyor, ya farklı bir mesleği olmayan, ya işte şöyle de bir iş varmış, ben de şuna gireyim, işte iş de bulabilirim düşüncesiyle başvuran insanlar. Ya bu idealist insanların işi. Eğitmen olmak, öğretmen olmak, öğreten insan olmak çok da basit bir iş değil. Bizim işimiz hiç basit değil. Bakın,

eğitmen olarak söylüyorum, yani ben kurucuyum ama biz bu kuruculuk işini eğitimi veren insanlar üzerinden yürütüyoruz. Yani onlar iyi bir eğitim vermiyorsa, benim kuruculuğumun bir anlamı yok. Bu bir bütün iş. Ben çok iyi bir sürücü kursu açmışımdır, iyi araçlar da almışımdır. Ama içindeki eğitmen kursiyere iyi bir eğitim vermiyorsa biz bu ülkeye hizmet edemeyiz, edemiyoruz da zaten, yani günü kurtarıyoruz öyle söyleyeyim.”

Katılımcı, sürücü eğitmenliğinin zorluk ve öneminden bahsederken bu mesleği icra eden kişilerin de aynı hassasiyetle mesleğine sahip çıkması gerektiğini, mesleğin ağırlıklı olarak ekonomik beklentilerle yapıldığını, yapılıp bitirilmesi gereken herhangi bir iş olarak görüldüğünü ve ağırlıklı olarak bir başka işten emekli olmuş kişiler tarafından kısa vadeli ikinci bir iş olarak tercih edildiğini söylemiştir. Kendi deneyimlerine de dayanarak eğitmenliğin ezberlenmiş bilgi aktarımı olmadığını, eğitimin sevgi ve emekle değer bulacağını, eğitmenlerin de bu anlamda kendilerini geliştirmeleri gerektiğini açıklamıştır.

KT-2 (Erkek) *“Eğitmenin rolü çok önemli ama burada eğitmeni iki statüde değerlendirmemiz gerekir. Birincisi teorik eğitimleri veren usta öğreticilerimiz, eğitmenlerimiz. İkincisi de kursiyerimizle yüz yüze eğitim yapan, eğitim personelimiz daha doğrusu usta öğreticilerimiz. Yasal olarak yönetmelikte geçen isimleri bu. Eğitendirler, araç kullanacak olan tüm bireylerin mutlaka eğitimlerine başvurdukları usta öğreticilerimizdir, eğitmenlerimizdir. Ehliyetini alacak olan bir kişinin aklında kalacak kişidir diyebilirim. Çünkü ben kendimden yola çıkacak söyleyeyim, araç kullanırken bile aklımda kalan en önemli şey ilk usta öğreticimden, eğitmenimden aldığım eğitimler. Hiçbir türlü unutulmuyor. Bunun birçok adayda da böyle olduğuna inanıyorum. Ülkemizde de bu eğitimler motorlu taşıtlar sürücü kursları tarafından verilmekte. 16 yaşından itibaren veriliyor. A1 ile başlıyor. 18 yaşında ve diğer ehliyet sınıfları için de önce B’yi aldıktan sonra ağır vasıtalara geçiş yapıyorlar. Bu geçişlerinde eğitim aldıkları kişiler ilk ehliyetlerinde hem teorik eğitmenler daha sonra da direksiyon eğitmenleri. Büyüttüğü zaman ehliyet sınıfını büyük ehliyetlerin usta öğreticilerinden bu eğitimlerini alıyorlar. Şimdi şöyle düşünelim. Hiç araba kullanmayı bilmeyen ilk defa trafiğe çıkacak olan bir bireyin ilk aldığı eğitim bu. Bu hem o bireyin hayatını kurtaracak hem de başkalarının hayatını, mal ve can güvenliğini koruyacak eğitimleri aldıkları kişiler bunlar. Bu bakımdan baktığımız zaman ne kadar büyük bir önem arz ettiğini anlayabiliriz. Ama*

burada da verilen bu eğitimi de ikiye ayırmamız lazım. Bir, gerçekten bu eğitim konusunda biz yeterli miyiz?, iki, bu eğitimleri alan kursiyerler daha sonra sürücü olduklarında bu eğitimler ışığında tamamen dört dörtlük hareket ediyor mu?, etmiyor. Yani burada hataların tamamını bizim usta öğreticilere mi mal etmemiz gerekiyor, yoksa kişilerin biraz da temelden gelmesi gereken kültürel eğitimleri ile mi değerlendirmemiz gerekiyor? Birincisi, kurs yöneticilerimizin ben sektöre başladığımda usta öğreticilik de yaptım, yani kurumum olmasına rağmen aynı zamanda kurumumda direksiyon usta öğreticisi olarak da gözükiyordum ve bu eğitimlere de katıldım. Yaklaşık olarak 4 ila 6 yıl arasında bu eğitimleri de verdim. Birincisi çok meşakkatli, gerçekten zor. Çünkü bir insana bütün becerilerinizi anlatıyorsunuz. O bittikten sonra yeni bir tanesini daha anlatıyorsunuz. O bitince bir tanesini daha, bir tanesini daha. İnsan psikolojisinde bunun tekrar edilmesi belli bir süreden sonra insanda yıpranma yaratabilir (...). İstisnalar kesinlikle kaideyi bozmaz, genellemek doğru olmaz. Geçmişe göre hem teorikte hem direksiyonda eğitmenlerimiz daha başarılı ama istediğimiz seviyede olduğunu söylememiz kendimizi kandırmak olur. Yeterli değil. Çözümü de kesinlikle hizmet içi eğitimlerin halk eğitim merkezlerinde verildiğinden biraz daha farklı yüz yüze ve pratikte daha fazla eğitim olacak şekilde verilmelidir.”

Katılımcı, bir önceki katılımcı ile benzer görüşte eğitmenliğin kutsiyeti ve zorluklarına vurgu yaparken aynı zamanda edinilen bu mesleğin belli kalıplar içerisinde değerlendirilmemesi gerektiğini belirtmiştir. Meslek elemanlarının, gerek kurum içi gerekse MEB tarafından güncellenen hizmet içi eğitimlere tabi tutulması gerekliliğini anlatmıştır. İlaveten gerçek hayata uygulanabilir eğitim modellerinin artırılması görüşünü savunmaktadır. Katılımcıya göre sürücü eğitmenliği mesleğini icra edecek kişilerin de almış oldukları eğitimleri temsil edecek kültürel donanıma sahip olması gerekmektedir.

KT-3 (Erkek) *“Her işte olduğu gibi öğretmenin, eğitmenin anne baba gibi çok önemi var (...) anne baba da bir eğitmendir çocuk üzerinde. Eğitmenin mutlaka orada da rolü bir o kadar büyük. (...) trafik eğitiminde de aynı şekilde (...) trafikte ne ile karşılaşacağımızı bilemeyiz. Bu nedenle trafik eğitimlerinde adayların; yasağını, kuralını, arabanın koşullarını, yolun koşullarını iyi bilen iyi bir eğitmen denetiminde öğrenmesi ve eğitilmesi gerektiğine inanıyorum.”*

KT-4 (Erkek) *“Sürücülere aracı elverişli kullanım ve trafikte sıfır hatayla donanımlı olarak, elverişli ve sorunsuz araç kullanmayı öğretmektir.”*

KT-5 (Erkek) *“Nasıl ki bir kişinin eğitim hayatında ilkokul öğretmeninin rolü büyükse, bir direksiyon eğitmeninin de sürücü adayının üzerindeki etkisi büyüktür. Ancak sürücü adayının gelişiminde başka unsurların da, parantez açıyorum burada; kişisel özellikleri, sosyal çevresi, becerileri, vb. olduğunu göz ardı etmemek gerekir.”*

Katılımcı, bir tarafta eğitmenin önemini vurgularken öte tarafta eğitim alacak kişinin sürücü kapasitesi ve profilinin de önem arz ettiğini ifade etmiş, sürücü eğitmeni ve sürücü adayının karşılıklı ilişkisinden bahsetmiştir.

KT-6 (Erkek) *“Eğitmenin rolü çok önemli, çünkü trafik eğitimi hataların düzeltilmesinde aktif olarak rol oynamaktadır. Bu eğitimin de profesyonel ve bu işi bilen sertifikalı eğitmenler tarafından yapılması artı bir değer katacaktır. İyi bir eğitmenin sürücüye vermiş olduğu en büyük rol kazalarının azaltılması yönünde ve hata yapan sürücülerin olumsuzluklarını süzebilen eğitilmiş sürücüler yetiştirmektir.”*

Sürücü eğitmeni olmanın yasal koşulları bellidir. Katılımcının, *“sertifikalı eğitmen”* vurgusu, gerekli koşulları taşımayan kişilerin eğitmenlik yapmasına atıftır.

KT-7 (Erkek) *“Trafik eğitmenini öğretmenlik kapsamında değerlendirecek olursam her öğretmenin olduğu gibi tabii ki trafik eğitmenin de rolü oldukça önemli. Ancak, bizim sektörümüzde eğitmenlik meselesi tartışmalı olduğu için bu biraz sıkıntılı bir soru benim için (...) eğitmenliğimizin geçerliliği tartışmalı (...). Trafik eğitmeni tabii ki çok önemli çünkü bir şekilde yetişkin insanlara bir şeyler öğretiyoruz, (...) sürücü eğitmenlerini diğer branş eğitmenlerinden ayıran en önemli özelliği yetişkin insanların davranışlarını geliştirmek, değiştirmek ve yeni beceriler kazandırmak. Öğretmen öğretendir. Bizde aynı bir ilkokul öğretmeni, ortaokul öğretmeni, hatta üniversite hocası gibi öğretiyoruz ama iş ilanlarında bile “usta öğretici” diye tanımlıyorlar ve asli görevlerin haricinde de görevlendiriyorlar, adı dahi tartışmalı bu eğiticiliğin. Meslek olarak alt statüde tanımlanması trafik eğitiminin işleyişini aksatıyor. Bu her yönden büyük bir sıkıntı.”*

Sürücü eğitmenlerinin yalnızca bir eğitim programı uygulayıcısı olmadığını belirten katılımcı, eğitmenlerin yetişkin kişilerin davranışlarına etki eden önemli bir görevlerinin de olduğunu ifade etmiştir. Ancak tüm sorumluluklarına rağmen meslek olarak hak edilen statüde bulunmadıklarını, asli görevlerinden hariç işlerle meşgul

edildiklerinden bahsetmiştir. Eğitimcilerin gri alanlara kaydırılmış görevleri kabul etmesinin ardında iş güvencesizliğinin işaretleri bulunmaktadır.

KT-8 (Kadın) *“Trafik eğitiminde eğitmenin rolü çok büyüktür, ama bu eğitimi alacak olanlara 18 yaşında değil ana sınıfından itibaren eğitim vermeye başlanmalıdır. Trafik eğitimi sadece sürücü olduğumuzda başlamaz, yaya olduğumuzda da trafik kurallarını bilmeliyiz. Yolda yürümenin dahi bir kuralı var. Düşünün ki kendinizle birlikte bir demir parçasını götürüyorsunuz. Bizim işimizin yetişkinler olduğunu düşünürseniz trafik eğitmeni olmanın önemini daha iyi kavrarınız.”*

KT-9 (Kadın) *“Trafik eğitmeni kurumların olmazsa olmazıdır ve eğitmenlik sıralamasında da bana göre en az bir İngilizce, yani yabancı dil ya da üniversite hocası kadar önemli bir iş yapmaktadır hatta daha fazlasını yapar. Trafik eğitmeni ölümle yaşam arasındaki o bir saniyelik hatadan döndürendir.”*

Sürücü eğitmenliğini akademik uzmanlık ile karşılaştıran katılımcı, sürücü eğitmenliğinin daha üst seviyede önem arz ettiğini düşünmektedir. Verilen eğitimin hayati sonuçları olduğunu “ölüm ve yaşam” karşıtlığı üzerinden vurgulamıştır.

KT-10 (Kadın) *“Trafik eğitmeni diyorsunuz ama bizim sektörde böyle tek bir tanımlamamız yok bu yüzden yanıtlarken tuhaf geliyor (...) “usta öğretici” vardır bizde ya da “teorik eğitmen” ya da işte “kurum içi müdür” sıfatımız. Bir taşla birkaç kuş vurulur sektörümüzde. Usta öğretici yetişkin bireylere aynı anne kucagından anaokuluna geçen çocuğa öğretir gibi toplum içerisinde araç kullanmayı öğreten, öğretirken de kişinin topluma karşı sorumluluklarının bilincini aktaran kişidir. Önce anlatır sonra uygulamaya alır sonra hem anlatır hem uygulama yapar sonra da karne alması için yarışa hazırlar. Özetle; (...) yetişkin insanlara çok kısa zamanda hem bilgi verir hem davranış aşılar hem de beceri kazandırır, en önemlisi de çok tehlikeli bir platformda yapar bu işleri. (...) Mesela bakın ben size ne kadar kurum müdürü olarak cevap versem de şu an, eğitmen kimliğimden de sıyrılarak yanıt vermem çok mümkün değil. Sürücü kurslarında görev tanımı sadece sertifika bazında vardır ama iş eyleme gelince hepimiz her şeyizdir kurumlarda, o kadar önemli ama bir o kadar da değersiz.”*

5580 sayılı ÖÖKK’ na göre motorlu taşıt sürücü kurslarında görev alacak personellerin görev alma kriterleri ve çalışma koşulları açık bir biçimde ifade

edilmiştir. Bu açıklamaya göre her sürücü kursu; kontenjan dahilinde yeterli sayıda direksiyon eğitmeni, teorik eğitim ders programlarında ise her branş için konusunda uzman eğitmen ve kurumun idaresinden sorumlu bir müdürü görevlendirmekle yükümlüdür.

Katılımcıların birbirine paralel görüş ve serzenişleri bulunmaktadır. Yapılan her bir eğitmen rolünün konusuna ait değerlendirmeler kurs sahipliği ve sürücü eğitmeni arasındaki ilişkinin ne olduğunun sorgulanmasını gerekli kılmaktadır.

4.2.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1(Kadın) *“Trafikte kaosu, hataları ve kazaları önleyebilmek adına doğru eğitimi almak gerekir, burada büyük rol eğitime düşüyor. Sürücü adayının düzeyine göre eğitimi verebilmelidir, veren kişidir.”*

SA-2 (Kadın) *“Bunu sadece trafik eğitmeni olarak sınırlamak bence yanlış. Direkt eğitmen olarak sınıflandırmak daha doğru. Neticede günün sonunda hayatta kalmayı öğrenmiş oluyoruz en önemlisi bu. Mesela ben hangi damardan nasıl kan fışkırdığını bu süreçte öğrendim. Bunu bana okul öğretmenim değil, trafik hocası öğretti.”*

Katılımcı, trafik eğitimcisinin diğer tüm branş eğitmenlerinden farklı bir rolü ve onların üstünde bir öneme sahip olduğunu *“günün sonunda hayatta kalmayı öğrenmiş oluyoruz en önemlisi bu”* sözleriyle ifade etmiştir.

SA-3 (Kadın) *“Kendi adıma söyleyecek olursam sürücü kursuna kaydolmadan önce hiç araç kullanmamıştım. İlk defa araç çalıştırmayı kursta öğrendim. En iyi şekilde araç kullanmayı öğrenmek için kurs hocamın her dediğini dikkate aldım. Bu konuda tecrübesiz olduğum için kesinlikle hocamın bilgi ve tecrübe seviyesinin yüksek olmasını, trafik kurallarına kendisinin de uymasını, ayrıca sabırlı olmasını isterim. Alanında bilgili, donanımlı, saygılı bir hocadan ders anladığım için çok mutluyum. Diğer bir değineceğim konu ise maalesef ki derslerde olan psikolojik şiddet (...). Mutlaka benim gibi çok çok iyi hocalardan ders alan sürücü adaylarının sayısı daha çoktur (...), fakat psikolojik şiddet yadsınamaz bir gerçek. Yakın çevremden duyduğum tecrübelerle dayanarak bunu söylüyorum. Kadın sürücü adaylarına karşı hocaların önyargılı yaklaşıtlarını gördüm, biliyorum. Sürücü adayı küçük de olsa bir hata yaparsa eğer bunu adayın cinsiyetine yoruyorlar. Aynı zamanda eğitime başladığım başka bir kurstaki arkadaşım ilk direksiyon dersinde*

"üff şimdi siz beni kesin zorlarsınız", "kadınlar da zaten hiç beceremez", "niye otomatikten girmediniz?", "siz kesin dosya yakarsınız, o zaman otomatikten girin benden size tavsiye" tarzında tavırlarla karşılaşmış. Aynı şekilde bir erkek arkadaşım da bir hatasında "sen erkeksin nasıl bunu yaptın?" söylemiyle karşılaşmış. Bu tarz cümleler, kalıplar insanı fazlasıyla geriyor ve özgüveni kırıyor. Ben de sınavdan iki kez kalınca gerçekten özgüvenim düşmüştü, artık yapamayacağım galiba diyordum. Fakat sınavdan önce çok iyi bir eğitime denk geldim. Aldığım ders o kadar iyi geldi ki bana. Hata yapıp arabayı istop ettirdiğim de asla yargılamayıp "sen hatanı biliyorsun, önemli olan yaptığın hatanın farkında olmak, hadi şimdi aracını çalıştır ve kaldığımız yerden devam edelim" demişti. Eğitimciler arasındaki farklı yaklaşımlar biz adayların öğrenme sürecinde çok etkili. Bir eğitimci sizi araçtan soğuturken bir diğeri size bunun normal bir süreç olduğunu ve başarabileceğinizi söylüyor. Demek istediğim hocalarımız bizlere ne kadar saygılı olur, sabır gösterir; din, dil, ırk ve cinsiyetimize bakmayıp bizleri insan olarak görürse bizler de bir o kadar rahat öğrenir yetişiriz."

Trafik insan ağırlıklı karmaşık yapıya sahip bir sistemdir. Yaya, sürücü, yolcu, hepsi bu yapının içindeki varlığını belli bir düzen içinde sürdürmek durumundadır. Henüz trafikle tanışmış, trafiğe yeni çıkacak bir sürücü adayının yaşamış olduğu olumsuz etki ilerleyen zamanda trafikteki yaklaşımlarına ve alacağı kararlara etki edecektir. Katılımcıların sürücü eğitimlerine yönelik yaptıkları değerlendirmelerde eğitimci ayrımı yapılmadığı, eğitim aldıkları her kişinin liyakate sahip olduğunu sandıkları, eğitimci içten bir bağlılık duygusu besledikleri ve saygı duydukları, eğitimci yasal çerçevede içerisinde bilip, tanımladıkları izlenmiştir. Öte yanda sürücü eğitimcileri ile yapılan görüşmelerde; sürücü adaylarına yeterli eğitimin verilmesini engelleyen, uygunsuz davranışlar sergileyen kayıt dışı öğretiler olduğundan bahsedilmiş, liyakat sahibi eğitimcilerin bu konuda rahatsızlıkları olduğu izlenmiştir. Bu aşamada sürücü adayının değer atfettiği eğitimciden beklentisine nasıl bir karşılık bulduğunu, eğitimci algısının ne olduğunu, eğitim sürecinde yaşadığı olumlu veya olumsuz etkilere odaklanarak değerlendirmesini yapmak güç görünmektedir. Bu tür problemler eğitim sistemimizde hangi yönde ilerlediğimiz konusunda endişe verici olduğu kadar güven duygumuzda da soru işareti yaratır. Temel endişe bu sorunların kaynağının ne olduğu ve nasıl aşılabacağıdır. Anlaşılan odur ki, birçok sürücü aday

öğrenim aşamasında sürücü eğitmenliğinin tartışmalı yapısından payına düşen etkiyi tecrübe etmektedir.

Toplumsal sistemin işleyebilmesi için şüphesiz ki sürücü eğitimlerinde eğitmenlerin ve kursların sorumluluğu eşit derecede önemlidir. Ancak eğitmenlerin yetiştirilmesinde ve istihdamında en önemli görev yine bu eğiticinin eğitimini veren MEB'e bağlı yaygın öğrenim kurumları ile istihdamın sağlanmasında atanma kriterlerini belirleyen MEB'e bağlı ÖÖKGM' ne düşmektedir. Bu bağlamda, sürücü adaylarının muhatap bildiği sürücü eğitmenleri hakkında geliştirmiş oldukları yargı, yasal prosedürleri tamamlanmış eğitmenler tarafından eğitim verildiği anlaşıldığı takdirde anlam bulacaktır.

SA-4 (Kadın) *“Bilmiyorum ki. Ben eğitimlere gitmedim ama... Sorularınız eğitimin içeriğiyle alakalıysa başka biriyle yapın isterseniz röportajı (...). Araba kullanmayı biliyorum ben o yüzden gerek duymadım. (...) dört yıldır filan araç kullanıyorumdur sanırım, saymadım. (...) Parkuru öğreniyorum. (...) Birazdan eğitmen nereden nereye araç kullanacağımızı gösterecek. İnanın bilmiyorum, önemlidir herhalde (...) yani hiç araba kullanmayı bilmeyen adaylar için iyidir diye düşünüyorum. Bilen bilmeyene öğretir, hocalar da bu işi biliyor bilmeyene öğretiyor haliyle. (...) yani bizim evde hep araba vardı ailemde herkes araba kullanıyor ben bu konuda şanslıydım. Ailem araba kullanmam konusunda hep teşvik etti yabancılık hissetmedim ama arabası olmayanlar için eğitmen çok önemli tabi ki başka türlü nasıl öğrenecek insanlar. Bir yerden başlamak lazım o noktada da eğitmen devreye giriyor.”*

Katılımcıda informal öğrenim tecrübesi nedeniyle itkin bir sürücü eğitimi algısı geliştiği gözlemlenmiştir. Bu aşamada sürücü eğitmenin rolü hakkında sağlıklı bir değerlendirme yapması düşünülemez.

SA-5 (Kadın) *“Eğitimin temel taşı eğitmenlerdir. Davranışlarıyla, bilgisiyle, eğitime ve trafiğe verdiği önemle, titiz ve ilkel duruşuyla trafik eğitimine en önemli katkıyı sağlarlar.”*

SA-6 (Erkek) *“Hangi alanda olursa olsun öğretendir öğretmen (...) “bana bir harf öğretenin kırk yıl kölesi olayım” diyen bir kültürün evlatlarıyız biz. Hele bana bu yaştan sonra bir şeyler öğretecek kadar sabrı ve sevgisi varsa, bana ertelemekten*

yorulduğum çocukluk hayalimi yaşatıyorsa o öğretmene ben ömür boyu minnettar olurum.”

SA-7 (Erkek) “Öğretmen öğretir A, B, C. Trafik öğretmeni öğretir; debriyaj, fren, gaz, kurallar, usul, nizam. Ben bir şeyler biliyorum (...), bildiğimi sanıyorum. Trafik eğitmeni bana diyor ki bana “dur dur öyle yapma böyle yap bunun kesin kuralı bu” Doğru bildiğim yanlışı benim hayat memat meselem olacaksa orada eğitmene büyük sorumluluk düşüyor. Zor bir iş olduğunu gözlemleyebiliyorum (...). Saatlerce bana sadece araba kullanmayı değil, trafikte diğer insanlarla yani arabalarla nasıl iletişim kuracağımı, nasıl karmaşa yaşamadan hareket edeceğimi öğretmeye çalıştı, az çıldırtmadım hocamı (...). Ben bile kendime o kadar toleranslı değilim. Sağ olsun sabırla benden bir sürücü çıkarmak için uğraştı durdu, benden daha çok dert etti. Umarım yüzünü kara çıkarıp gidip bir yerlere çarpmam. Her zaman minnet ve saygıyla anacağım.”

SA-8 (Erkek) “Bence eğitmenler bu işin bel kemiği. Çünkü sokakta öğrendiklerimiz bir yana çoğu zaman ince detaylar sadece eğitmenler tarafından aktarılabilir. Kendileri uzun yıllardır trafiğin içinde oldukları için bizlere kitapların vereceğinden daha çok bilgi vereceklerdir.”

SA-9 (Erkek) “Uzun yıllardır ehliyet ve kurslarla yıldızım barışmadığından eğitim süreci kısmı bende yok maalesef. İş için mecbur kaldım ehliyete başvurduğum. Kaydımı yaptırdıktan sonra dersleri internetten kendim çalıştım (...) araba kullanmayı biliyorum sadece sınav öncesi parkuru bir kez götürüp tanıtacaklar, nerede ne yapılması gerekiyor onu gösterecekler. (...) hiç trafik bilgisi olmayan için önemli bir iş yaptıklarını düşünüyorum ancak benim birebir bir ilişkim olmadığı için genel anlamda öğretmenlik kutsal, meşakkatli bir meslek diyebilirim. Trafik eğitmenini de aynı düşünüyorum.”

SA-10 (Erkek) “Bir ilkokul öğretmenimi asla unutmam şimdi bir de direksiyon hocamı unutmayacağım. Biri bana okumayı yazmayı öğretti diğeri okuduklarımı; anlamayı, yorumlamayı, trafik okuma diye bir şey varmış onu öğretti, öğrendim ben. Araba kullanmak basit iş değilmiş, uzaktan öyle duruyor ama değilmiş, “yaparım ben bunu ya ne var” diyordum (...) insan içine girmeden anlamıyor. Hayatımın en özel zamanlarını yaşıyorum, elim ayağım çocuk gibi titriyor eğitimlere giderken. (...) heyecan yapıyorum, yapabilecek miyim, hocam beğenecek mi, kızacak mı bana? (...)

öğrenmem için kızıyor, benim için düşünüyor, kafa yoruyor, hepsi bir arada. Her derse gidişimde “bu defa hocamı üzmeyeceğim” diyorum yine buluyorum üzecek bir şey (...). Çalışma yaparken fark ettim bambaşka bir dünya var ehliyet eğitimlerinde. Hocaların hepsi şekilden şekile giriyor arabadan öğrenciye laf anlatmak için. Biz tüm öğrencilerde kafa önde mahcup oluyoruz yoruyoruz diye. Bu kolay bir iş değil, Allah yar, yardımcıları olsun.”

Sürücü kursları toplumsal sistemin bir parçası olan bireylerin sosyalleşmesinde rol oynayan bir eğitim ve öğretim kurumudur. Bu süreçte kişiye rol model olarak etki edenler ise öğretmendir. Sosyalleşme sürecinin ilk aşamalarında olduğu gibi bireyin trafikteki sürücü rolünü öğrenmenin trafik eğitimi veren öğretmenleri taklit etmekten ya da davranışlarını örnek almaktan geçtiği söylenebilir. Bu bağlamda sürücü eğitmenleri, özellikle de uygulama eğitmenleri öğrencinin rol modelidir. Sürücü eğitimi alan öğrenciler, öğretmenlerin aktardığı teorik bilgilerden ziyade onların davranışlarını örnek alırlar ve bunları içselleştirirler. Böylece sürücü adayları, içselleştirdiği davranışları tekrar ederek toplumsal sistemin bir parçası olan ve “sürücü” olarak nitelendirilen bir aktör haline gelirler.

4.3. Sürücü Kursları Eğitim Müfredatı ve Kullanılan Kaynaklar

Türk Dil Kurumu’ na (TDK, 2021) göre “müfredat”; “bir bütünü oluşturan bireyler, ayrıntılar, öğretim programı” şeklinde tanımlanır. Müfredatın bir diğer anlatımı “öğretim programı; hangi konuların öğretileceğini, bunun hangi sırayla verileceğini ve bir konunun üzerinde ne kadar durulacağı” ile ilgilidir. Katılımcılara, sürücü kursları müfredatının trafik eğitimlerinde uygunluğu ve yeterliliği ilgili sorular sorulmuştur. Katılımcıların bu sorulara verdikleri yanıtlar, konu hakkındaki görüş ve yorumları şu şekildedir:

4.3.1. Müfredatın Yeterliliği İle İlgili Görüşler

4.3.1.1. Eğitmenlerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) “ Çok yeterli olduğunu düşünmüyorum ben. Verilmiş olsun diye veriliyor eğitimler, adayların da bunlara çok önem verdiğini zannetmiyorum. Sadece oraya gelmiş olmak için geliyorlar, onların da daha çok önemsedikleri araba kullanmak bence. (...) yaa eğitime çok sıcak bakmıyorlar. Hem daha fazla eğitimin olması hem de sistemdeki program dahili olması aday için de bizim için de daha faydalı diye düşünüyorum (...) yeterli değil, saat bakımından yeterli değil, on altı

saat yeterli bulmuyorum ben. Yetersiz yaa, saat olarak da yetersiz, bilgi açısından da yetersiz. Araba kullanmanın mantığını bilmezseniz kavramak çok zor, kavranır mı? (...) bir şekilde kavranır da işte ama uzun zaman ister (...) müfredat önemli olmasa ilgili kişiler oturup yazmazdı diye düşünüyorum. Yok ben hiç yeterli bulmuyorum.”

Sürüş pratiği ve teorik bilginin bileşimi profesyonelliğe ulaşmada önemli bir unsurdur. Sürücü eğitimi veren kurslarda ideal yaklaşım, beceri edinme düzeyinde teknik ve teorik bilgi bloğunun oluşturulması ve eğitim donanımının iyi bir materyal tabana sahip olmasıdır. Bu donanım MEB tarafından hazırlanmış müfredat ile sağlanmalıdır. Eğitimin en önemli aşaması olan pratik sürüş eğitimlerinde, eğitimi alacak kursiyerin ders planlarının özelliklerini bilmesi ve buna göre hareket etmesi son derece önemlidir. Katılımcının, “*verilmiş olsun diye veriliyor eğitimler*” ifadesi, eğitim sürecinin sağlıklı işlemediğinin göstergesidir.

SE-2 (Kadın) *“Hayır düşünmüyorum (...) müfredatın hepsi bir kere derslerde öğretilmiyor bu bir. İkincisi kitapta uygun değil, güncel değil, (...) okunması anlaşılır değil. Bence çok eskilerde kalmış bir kitap yöntemine, kursların daha basit, daha kolay, daha akılda kalıcı video destekli pratik eğitime daha hazır hale getirilmesi gerekiyor. Eğitimler sistemle birebir verilmiyor, daha az (...) daha az verildiği için evet kitap eksikleri olsa (...). Güncellenmemiş olsa da müfredatı uygun ama verilen saat müfredatı uygun değil.”*

Bilindiği üzere ülkemizde motorlu taşıt sürücü kurslarında verilen trafik eğitimi, MEB tarafından hazırlanan bir program çerçevesinde yürütülmektedir. Programda her bir sürücü belgesi için önerilen teorik ve uygulama eğitimi süresi farklılık göstermektedir. Katılımcının ifadesine dayanarak; uygulama eğitimlerine teorik eğitimlerden daha az yer verildiği görülmektedir.

SE-3 (Kadın) *“Müfredatı uygun mu?, diil (...). Aslına bakarsanız müfredatı kimse çok iyi bilmiyor. Müfredatı herkes kendine göre yontuyor, işine gelen kısmını alıyor, işine gelmeyen kısmını da es geçiyor. “*

Katılımcı, müfredatın uygulama aşamasında kontrol dışı keyfi uygulamaların yapılabilirliğine işaret etmiştir.

SE-4 (Kadın) *“Kesinlikle düşünmüyorum (...) hem çalışma açısından hem çalışma saatleri, yani çalışma saatlerinden dolayı düşünmüyorum. Meselaa,*

müfredata uygun olarak örnek veriyorum: Sabah 8'de başlaması gereken ders kesinlikle başlamıyor. Akşam 10'da bitmesi gereken ders kesinlikle 10'da bitmiyor. Neden?, genelde bütün çalıştığım kurs-kurumlarda 5 en fazla 7 'ye kadar çalışılıyor. Yazın özellikle hava geç karardığı için aday maalesef gece trafiğine çıkamıyor. Gece trafiğine çıkmadığı için yeterli bir çalışma söz konusu olmadığı için de yarın öbür gün ehliyetini aldığı anda gece trafiğinde maalesef sıkıntı yaşayabiliyor aday. Ama sistemde maalesef var (...) sistemde var, bunu kurslar maalesef gerçekleştiriyor.”

SE-5 (Kadın) “ *Müfredatı kendileri de bilmiyor zaten değişip duran, yerinde durmayan bir müfredat var ortada. Kime göre, neye göre bir şey değişiyorsa bu değişim yeniliklere açık olmalı. Yenilik, çağa uyum yoksa neden değişiyor anlamıyorum. Hadi değiştiriyorsun biz alan öğretmenlerine de gel bir sor uygulamada karşılığı var mı? Masa arkasından yaparsan bu işleri doğrusunu bulacağımı diye debelenir durursun.”*

Sürücü kurslarında uygulanan eğitim programları ve dönem kursiyer işlemleri MEBBİS sistemine işlenerek MEB’ in gözetiminde işlemlere devam edilir. Ancak, katılımcılar, bahsedilen bu sistemin denetlenebilir bir sistem olmadığını, özellikle direksiyon eğitimlerinde denetim mekanizmasının işlevsiz olduğunu belirtmişlerdir. SE-5 katılımcısının “*yerinde durmayan müfredat*” ifadesinden anlaşılacağı üzere müfredat; koşullara göre tezahür eden, eğitim sisteminin amacını örseleyen yıkıcı bir yapıya sahiptir.

SE-6 (Kadın) “*Müfredata uygun eğitim verilerse usulüne uygun iş yapmak zorunda kalırlar. Bugün Türkiye de bir elin beş parmağını geçmez usulüne uygun veren kurum (...). Adayların hem teorik eğitimlere tam ve eksiksiz gelmesi hem de gerçek öğretmenlerden eğitim almasından bahsediyorum (...). Sektörümüz her türlü istismara açık sektör. Genellikle emeklilerin ya da başka yapacak iş bulamayanların çoğunlukta olduğu bir sektör. Emekliler yine iyi, iyi-kötü iş deneyimleri, sorumlulukları var ama bir de aramızda; öğretmen gibi dolaşan belgesiz, kayıt dışı çalışan, eğitimi belki ilkokul bile olmayan, sadece araba kullandığı için öğretmen gibi dolaşanlar var. Adaylar onlara da “hocam” diyor. Bilmiyorlar ki, sinir harbindeyiz, sinir harbi içinde çalışmaya çalışıyoruz. Müfredata uygun olarak değil, güne ayak uydurarak çalışmaya çalışıyoruz (...). Biz gerçek öğretmenler halk eğitim merkezlerine düzenli giderek aldık bu eğitimleri ama o da çok karışık. İmzadan imzaya derse gelip alanlar da var bu belgeleri, tanıdık vasıtasıyla postayla ayağına*

belge getirteni de. Ama bu dediklerim kayıt dışı olanlar için, onlar da o belge de yok (...) biz bunlara “trol eğitimler” deriz. Nasılsa denetim filan da yok, MEB yapmıyor denetimleri herkes rahat. Kurumlar da ne yapıyor? Sistemde başkasının belgesini gösteriyor alanda başka birini çalıştırıyor. Bunu MEB de biliyor ama bir türlü önüne geçemiyorlar ya da geçmek istemiyorlar bilemiyorum. Herkesin bildiğini onlar nasıl bilemez? Bu şartlar altında müfredatın uygunluğu ya da yeterliliğini ben değerlendiremem. Milli eğitim istediği kadar müfredat çıkarsın, istediği kadar değiştirsin, denetim yapmadığı sürece o müfredatın sadece adı müfredat.”

Katılımcılar, bir tarafta MEB tarafından öngörülen programın yetersizliğinden yakınırken diğer tarafta da müfredatın istismar edilen uygulamalar nedeniyle yeterli olmadığını, müfredatın içeriğine ulaşılmasında ticari yaklaşımın belirleyici olduğunu ifade etmişlerdir. Böyle bir durumda istenen yapıda standart bir müfredat eğitiminin varlığı ve “güvenilir sürücü” yetiştirme hedeflerine ulaşılabilceği noktasında soru işaretleri bulunmaktadır. Elde edilen verilerden hareketle konu trafik ve yol güvenliği açısından ele alındığında ise kişilerde olması gereken sürücü nitelikleri ile bilgi ve beceri düzeyleri arasında uyumsuzluğun baş göstereceği şüphesizdir. Katılımcıların sorulara verdikleri yanıtlarda sıklıkla dile getirilen; sürücü kurslarında kayıt dışı istihdam edilen eğitici kadroların bulunduğu, ayrıca MEBBİS’ de gösterilen eğitim programlarının pratik eğitimleri birebir yansıtmadığıdır. Katılımcıların ifadelerine dayanarak: ilgili ve yetkili birimlerce mevcut durumun bilinmesine rağmen usulsüz uygulamalara engel olacak önlemler alınmaması ya da usulsüz uygulama yapan kişiler hakkında gerekli cezai işlemlerin yapılmıyor olması sistemin işlevsizliğini ortaya koymaktadır.

Gerek trafik eğitmenin eğitimdeki rolü, gerekse müfredatın yeterliliğine dair sorulan sorulara verilen yanıtlarda ifade bulan usulsüzlük iddialarının giderilmesi elzemdir. Hukuk ve usul çerçevesinde işlem yapılıp yapılmadığı tartışılan bir sistemde doğru çıkarımlar yapılabilmesi mümkün değildir. Uygun ve sağlıklı olan, iddiaların asılsızlığı ispatlandıktan sonra eğitim programlarının trafik kazalarıyla ilişkisinin kurularak değerlendirilmesidir.

SE-7 (Erkek) *“Müfredata uygun mu diyorsunuz? Anladığım kadarıyla alan çalışmasıyla uygun mu? diye soruyorsunuz değil mi? Hayır kesinlikle ne uygun ne yeterli (...). Bırakın düzgün bir eğitimi ben ortada düzgün bir müfredat olduğunu dahi düşünmüyorum. (...) içinde eğitmen görüşü alınmamış bir program, denetimi*

yapılmayan kurumların insiyatifine bırakılmış müfredatla ancak kağıt üzerinde mutlu olunur. Nitekim de yıllardır süregelen sıkıntılı bir sürücü kursları eğitimi var. Müfredat uygulanabilir ve yeterli olsa sorun yaşanmaz.”

Katılımcı, müfredatın içeriği ile ilgili tedirgin ve endişelidir. Eğitmenin tecrübe ve düşüncelerinden istifade edilmeyen, denetimden yoksun kağıt üzerinde planlanmış bir müfredat uygulanabilir değildir.

SE-8 (Erkek): *“Motorlu taşıtlar sürücü kurslarında trafik müfredatı bir şekilde anlatılmakta elbet, ancak tabii ki belli başlı aksaklıklar var ve bu aksaklıkların giderilmesi gerekiyor. Örneğin sistem yeterince anlatılmıyor. Nedir efendim? En basitçe söylemek gerekirse “TATKU” denen bir konu var, bu kitaplarda yer almaz. Yani “Tara- Algıla- Tahmin Et- Karar Ver-Uygula” veya “POWER” denen bir olay var, nedir işte günlük kontroller var. Bunun yanında “Bilgi- Konum- Hız-Vites-İvmelenme” dediğimiz bir konu var. Bu her aşamada geçerli olan bir kural, her aşamada yani her yeni bir yolda önümüze çıkan sorunlar var. Sürücü adayına bunları da anlatmak lazım.”*

Katılımcının vermiş olduğu teknik bilgiler ileri seviyede sürüş bilgi ve becerisini kapsayan uluslararası standartlarda kabul görmüş kavramsal bilgilerdir ve trafik sisteminin daha iyi anlaşılabilmesi için bu bilgilerin sürücü adayına mutlaka anlatılması gerekmektedir.

SE-9 (Erkek) *“Müfredatın hak ettiği şekilde uygulandığını tahmin etmiyorum, (...). Çünkü ben kendi açımdan baktığım için, herkesin görüş açısı farklı olduğu için kimisi verilir diyebiliyor. Ben, bence verilmiyor. Verilmeme sebebi de sınavlar ezberle dayalı sınav. Tamam bir şey öğretiliyor bir şey aktarılıyor, az da olsa az buçuk da olsa aday bir şey alıyor ama o bölgenin dışına çıktığı zaman o aday afalliyor. Bunun sebebi de vardır. Tamam o yolun yabancı olabilir, bu güzergahı ezberlemiş olabilir ama bu eğitimin teoride öğrendiği eğitimi ben burada uygulattığım zaman orada ne var?; 30 km hız sınırı var, dönerli kavşak var, başka bir şey yok. Bir kasis işareti var ama yollarda bir sürü işaretler teoride öğrendiği ana yoldur tali yoldur hız sınırıdır. Af buyurun heyelan bölgesidir. Bu tür şeyleri gittiğiniz yerlerde sadece bu bölgede araç kullanmayacak yani. Onlar bizim eğitimle teori birbirini tamamlamıyor. Aday eğer teorik eğitimlere gelmezse, “gelmeseniz de olur alın kitaptan çalışın sınavı geçersiniz” denilirse, “internetteki soruları çözerseniz 70 puan garanti” denilirse o*

teorik eğitim, eğitim olmaktan çıkar. Teorik eğitim nedir?, önemi nedir?, bunu da kavramak lazım ki hakkı verilsin. Orada ne anlatmışlar?, niye anlatmışlar? değil mi?(...) bilmek lazım. Verilmiyor, verilmiyor. Kesinlikle katılmıyorum yani.”

Mülakata katılan öğretmenlerin yöneltilen sorulara verdikleri yanıtlarda ağırlıklı olarak mevcut durum değerlendirmesinden daha ziyade; bir iç dökme, çare arama, seslerini duyurma gayreti gözlemlenmiştir. Hem araştırmanın sağlıklı yürüyebilmesi hem de kendilerini ifade etmek isteyen kişilerin bu ihtiyacının önüne geçmemek için mümkün olan en olur haliyle sözleri kesilmeden eğitimcilerin düşünceleri çalışmaya aktarılmıştır. Eğitim sistemi; muhatap olduğu kesimle entegre olacak, eğitim paydaşlarının ortak beklenti ve ihtiyaçlarını giderecek şekilde düzenlenmelidir. Mevcut eğitim sisteminin verimliliği sistem içerisindeki sorunlara ne kadar ilgili olduğu ve çözüm odaklı yaklaşıldığı ile alakalıdır.

SE-10 (Erkek) *“MTSK’larda bırakın müfredata uygunluğu, eğitim anlamında özellikle teorik eğitim anlamda bir eğitim verildiğini düşünmüyorum. Gelen sürücü adayları sadece sınav odaklı çalıştırılarak trafik ile alakalı kısıtlı hatta bazen hiçbir şey öğrenmeden ehliyet sahibi oluyorlar, örneklerine defalarca şahit oldum. Teorik eğitimlerde mesela tamamen ezber. MTSK lar eğitim kurumundan çok ticarethane mantığıyla “ehliyeti alsın sonrası beni bağlamaz” mantığıyla işlerini yürüttükleri için adaylarında bu hususta öğrenme bilinciyle gelmedikleri için, kısacası alan razı satan razı mantığıyla hareket ettikleri için müfredata uygun bir eğitim modeli izlenmediğine bizatihi şahit olduğumu bildirmek isterim.”*

4.3.1.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) *“Hayır, müfredatın uygun ve yeterli olduğunu düşünmüyorum. Müfredatlar eksikleriyle dahi olsa o da ayrı tartışılması gereken bir konu, ona rağmen o müfredata uygun yönetmeliğe uygun hareket edilemiyor. Şimdi mesele şu, ben ona göre hareket ediyorsam eğer ne yapmam gerekiyor? Kayıt esnasından sonuna kadar işte teorik eğitim vermem lazım, direksiyon eğitimlerimi, simülasyon eğitimlerimi birebir vermem lazım. İşte 50 dakikalık süre içerisinde vermem lazım, bunların hepsini verip faturamı kesmem lazım. Bunların hepsini siz yaparsanız siz bu rakamlarla bu işi yapamazsınız. Şimdi dolayısıyla mevcut şu an bizim taban fiyatımızı bile uygulamayan bir mekanizma var. Niye? Şimdi siz işinizi iyi yapmıyorsanız yapmanız gereken tek bir şey vardır. Fiyat politikasından, yani fiyat*

politikasını kötü kullanarak yapmaktır. Siz işinizi iyi yapmayınca bir başka sürücü kursundan öğrenci kapabilmenin yollarını arıyorsanız niyetiniz de kötüyse, yapmanız gereken tek bir şey vardır. Ucuz fiyat söyleyip, kötü hizmet vermektir. O zaman ne yapıyorsunuz? Bu ülkenin geleceğini karartıyorsunuz. İşini iyi yapan insanlara darbe vuruyorsunuz. İşte sürücü eğitiminin en büyük handikabı buradan başlıyor. Şimdi ben diyorum ki; “1950 lira, işte siz şu kadar eğitim alacaksınız, birebir eğitim alacaksınız, şu kadar ders alacaksınız, o ders yetmiyorsa ekstra ek ders almanız gerekiyor, ücreti şudur.” Ben bunu anlatıyorum. Bir başka kurum da diyor ki; “efendim 1950 liraya gerek yok, taban fiyattır ama siz 1200 lira bize verin. Birkaç kez gelip giderseniz halledersiniz bu işi” diyorum. Şimdi aradaki farka bakar mısınız? Şimdi bir defa dürüst davranmıyoruz. Yani yönetmelik bize ne diyor?, biz ne yapıyoruz? Yönetmelik eksik olmasına rağmen, müfredat iyi olmamasına rağmen biz onu uygulamıyoruz. Bir de onun siz iyileştirilmesini düşünün. Daha da güçlü bir yönetmelik veya müfredat olduğunu düşünün. O zaman bu arkadaşların çoğusu dökülür bu işi yapamaz. Bana göre olması gereken de o. Dolayısıyla ben uygun olduğunu düşünmüyorum. Uygun hareket edildiğine inanmıyorum ki öyle değil zaten, hareket edilmiyor.”

Motorlu taşıt sürücü kurslarında her yıl sertifika sınıfları ayrı ayrı olmak üzere teorik ve direksiyon eğitim ders saati ücretlerinin belirlenmesi 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği hükümlerine tabidir. Bu yönetmeliğe göre; “Kurslarca belirlenerek ilan edilecek ders saati ücretleri, kursun eğitim maliyeti ve kursiyerin girebileceği sınav ile sınavda kullanılacak araçların yakıt giderleri de dikkate alınarak 7 kişiden oluşan komisyon tarafından eğitim maliyetlerine göre her yıl Kasım ayında bir sonraki yıl için belirlenen ders saati ücretlerinden az olamaz. (...). Komisyon tarafından tespit edilen ders saati ücretinden az olmamak üzere kurslar tarafından belirlenen ders saati ücreti Ocak ayı sonuna kadar Özel Öğretim Kurumları Modülü’ ne girilir” denilmektedir.

Katılımcı, sürücü kurslarının oluşum ve gelişim aşamalarında aktif role sahip yetkin bir kişidir. Mevcut müfredat ve yönetmeliğin uygulanmasında yaşanan sıkıntı ve istismarları önemle vurgulayan katılımcı, daha güçlü bir yönetmelik ve müfredatın uygulanması halinde halen faaliyet gösteren birçok MTSK’ nın eğitim hizmetini veremeyeceğini hatta bu kurumların iş yapamaz hale geleceğini ifade etmektedir. Katılımcı, müfredata uygun yönetmeliğin uygulanmasında yasal prosedürlerin

dikkate alınmadığını, art niyetli rekabet tabanlı eğitim programlarının uygulandığını ve bu yaklaşımın işini iyi yapan kursların eğitim politikalarını etkilediğini, dolayısıyla da işini iyi yapanlara ve topluma zarar verildiğini ifade etmiştir.

KT-2 (Erkek) “(...) veriliyor ama dört dörtlük veriliyor mu dersiniz bu konuda kesinlikle veriliyor dememiz doğru olmaz. Çünkü bununla ilgili yapılan soruşturmalar, bazı kurumlarda bu eğitimlerin zamanında doğru ve eksiksiz kursiyerlere verilmediğine dair soruşturma sonuçları bizim elimizde var. Bunun bir eğitimci kimliği ile, biz bu işi iki türlü yapıyoruz. Bir eğitimci kimliğimizle yapıyoruz. İki bu işten rızığımızı kazanıyoruz. Birincisi, helalinden bu rızık kazanmak istiyorsak vicdanımız rahat. Bu kursiyerlere “ben bu eğitimleri eksiksiz verdim” diyebilmemiz gerekiyorsa bunları eksiksiz yapmamız lazım. Buna sadece ticari bir bakış açısı sergilemek zarar verir. Bu zararı hem bu işletmecinin kendisine hem de aldığı sorumluluktan kaynaklı olarak kendisine güvenerek müracaat eden kursiyerlere verir. Bu insan hayatını birebir ilgilendiren bir konu. Ülkemizde terör olaylarından dört kat daha fazla insanı trafikte biz kaybediyoruz. Bunun elbette ki suçlusu sadece, usta öğretici, sürücü kursları kesinlikle değildir. Kişilerin; çocukluktan itibaren başlayan eğitimlerinin seviyesi, ülkenin bu eğitime bakış açısı, cezaların caydırıcılığı, yol durumu, tedbirler, bunların hepsini bir bütün olarak düşünebiliriz. Bunların hepsinin biraz daha şeyi var. Ama biz burada önce tabi ki iğneyi kendimize batırmamız gerektiği için, bu yaptığımız eğitim programlarının eksiksiz olmasından başlamamız gerekir ki diğer hataları düzeltmek için öneride bulunabilelim.”

Bir diğer katılımcı gibi KT-2 katılımcısı da sürücü kurslarının oluşum ve gelişim aşamalarında aktif role sahip yetkin bir kişidir. Katılımcıya göre müfredatın yeterliliği yerindedir. Ancak, eğitimlerin uygulama aşamasındaki eksik yönlerinden ve araştırmaya konu olmuş soruşturma sonuçlarının olduğundan da bahsetmiştir.

KT-3 (Erkek) “Müfredatın uygun ve yeterli olduğunu düşünüyorum. Trafik (...) trafik eğitimine uygun eğitim şu an için veriliyor. (...) veriliyor (...) yeterli evet, şu anda verilen eğitim gayet yeterli.”

Katılımcıya göre müfredat, trafik eğitimlerinden beklenen verimi karşılayacak düzeydedir.

KT-4 (Erkek) “Müfredata uygun olsa da bu eğitimin yeterli olmadığına inanıyorum. Yeterli ve uygun olsa kaza oranlarında yükseliş olmazdı. 2008 ve 2021

yılları arasında kaza oranlarına bakılarak başkaca aksiyonlar alınması gerekliliği ön görülmelidir. Eğitim ve akabinde sınav yapılmaktadır. Eğitim içeriği; sinyal kalkış, kurallı serbest sürüş, sinyal, paralel park giriş, sinyal, ayna çıkış, sinyal L park giriş, sinyal L park çıkış, sinyal rampada duruş, sinyal geri kaçırmadan kalkış, sinyal U dönüş , sinyal ani fren giriş, sinyal ayna ani fren çıkış, sinyal geri vites giriş, sinyal geri vites çıkış, parkur uzunluğu 13,1-13,6 km yapılmaktadır. Araç kullanmak sadece bunlarsa yapılan çalışmalar doğru fakat ne yazık ki araç kullanımı bunlarla bitmiyor. Tabela okumak ve gereğini yapmak, eksikliklerin giderilmesi için gerekli çalışmaları yapmak; önünde, arkasında, sağında, solunda ve yukarıdan gelebilecek hamlelere karşı öngörülü olmak gerekiyor. Araçların, yolların, hava koşulları ve insan faktörlerine karşılık reaksiyonların tedbirlerini önceden almalılar. Kaçınılmayacak kazalarda minimum zararla kazaya karışmaları, kaza sonrası kazazede ve kaza yerinde yapılacak çalışmalar doğrultusunda profesyonel çalışmalar yapılması olabilecek başkaca kazalara neden olmayacaktır.”

Katılımcıya göre, araç kullanımı için mutlak olan teknik bilgi müfredat kapsamında yeterli değildir. Trafik okuma ve yönetiminde trafiğin dinamik yapısına uygun programların yapılması gerekli ve önemlidir. Katılımcı, eğitimin içeriği ve trafik kazaları arasında kurduğu bağı teknik detaylarla örneklendirmiştir.

KT-5 (Erkek) “MTSK’larda verilen eğitimin uygun olduğunu düşünmüyorum. MTSK’larda sürücü adaylarına müfredata göre sürücü eğitimi verilmekten çok sınava hazırlık yapılmaktadır. Ancak kurs için tanımlanan saatler ve belirlenen kurs ücretinin de bu eğitim için yeterli olduğunu düşünmüyorum, bunlar eğitimin niteliğini etkileyen unsurlar. Kursiyerlerin birçoğu da hızlı ve ucuz bir şekilde ehliyet alma çabası içinde olduğu için, müfredata uygun eğitime sıcak bakmayacağını da düşünüyorum.”

Müfredatın uygulanmasında eğitim ücretlerinin belirleyici olduğunu söyleyen katılımcıya göre, sürücü adayları daha fazla ücret yerine daha az eğitim almayı tercih etmektedir. Mevcut sistemde adaylar MEBBİS sistemi ile gayri resmi uygulanan ders programları hakkında bilgi sahibi olmadığı için kendilerine sunulan teklifleri değerlendirmek durumundadırlar. Sürücü adayının teklifler arasından seçtiği eğitim programı, eğitim sonundaki yeterlilik sınavının da belirleyicisi olmaktadır.

KT-6 (Erkek) “MTSK’larda müfredata göre ders verilmemektedir, çünkü sürücü kurslarındaki trafik eğitimi yeterli düzeyde değildir, her kursun uyguladığı yöntem farklıdır. Kursların felsefesi eğitim değil, ilk önce maddi boyuttur. Trafik eğitimi ikinci plana düşmektedir, böyle bir durum trafik müfredatı ile çelişmektedir. (...) müfredat dışına çıkmaktadır, sürücü kurslarında müfredata uygun direksiyon eğitimleri verilmemektedir. Çünkü ders saatlerini örnek verecek olursak: 16 saatlik bir ders asla kurslar tarafının uygulanmamaktadır, çünkü kurslar ekonomik boyutta birbirleriyle yarışmaktadırlar. Bazı kurslar sekiz ders veriyor bazı kurslar ise tam 12 ders veriyor. Bu durum kesinlikle eşitlik ilkesine aykırıdır. Milli eğitimin vermiş olduğu ehliyet fiyat tarifelerine kesinlikle uyulmamaktadır. Sürücü kursları dilediği gibi fiyatlarla oynamaktadırlar, konuyla ilgili denetim mekanizması yoktur. Trafik motor ve ilk yardım dersleri ehli kişiler tarafından verilmemektedir bu durum müfredata uymak mıdır? Müfredata uymak tam kurallara uymaktır şahsi fikrim bu durumun zedelendiğini düşünüyorum.”

Sürücü kurslarının eğitim ücretiyle ilgili uyguladıkları fiyat politikaları, yine sürücü kurslarının kendi ortak talepleri üzerine belirlenmektedir. Kursiyerlerden tahsil edilecek bu ücret belirlenirken sürücü kursunun genel masrafları ile kâr ve zarar maliyetleri düşünülerek hesaplanmaktadır. Ücretlendirmede illere göre taban fiyat esas alınır ve haksız rekabeti önlemek için bu taban fiyatın altında eğitim ücretlendirmesi yapılamayacağı yasal zorunluluğu bulunmaktadır. Düşük ücretle kursiyer kaydı yapanların tespiti halinde ise cezai yaptırıma tabii tutulacağı kanun ve yönetmeliklerle belirlenmiştir. Katılımcı, sürücü kurslarının kendi arasında belirlemiş olduğu bu taban fiyat uygulamasında kendi kurumsal anlayışlarına göre esneme yaptıklarını, eğitimin içerik ve niteliğinin ticari rekabet içerisinde şekillendiğini ifade etmiştir.

KT-7 (Erkek) “Duyumlarımız kadar yorum yapabilirim ya da gözlemlediğim kadar. Hani herkes usul esas çerçevesinde eğitim veriyor dersem yalan olur. Ben en iyisini yapıyorum derim gelir bir başkası ben senden daha iyisini yapıyorum der sınıfta kalırım orda ben. Neye göre müfredata uygun eğitim? bence bunu sorgulamak lazım (...). Bakınız; müfredat ne demek bilmeyen insanlarımız var bizim ülkemizde de, sektörümüzde de. Bugün siz bir adayı alın ya da bir kurum çalışanını alın müfredat şöyle söylüyor bunu yapıyoruz diyin, bize döner “o ne?” der. Bizim müfredat milli eğitimin hazırlamış olduğu bir müfredat. Bence içerik olarak ülkemiz

şartları için olabileceğinin en iyisi ama kim uyguluyor dersiniz, (...). Ben size daha açık söyleyim “ kim uygulamıyor” diye soruyu değiştirin siz. Bizim sektörde ancak başı sıkışınca müfredata bakar ilgililer, o da sınavları geçirecek kadar ilgi alanlarında. Bu yüzden yok, maalesef herkesin müfredata uygun eğitim verdiğini düşünmüyorum. Sorsanız müfredat ne? onu bile doğru dürüst anlatamazlar size. (...) sektör paydaşlarından fırsat bulduğumuz kadar evet. Elimizden gelenin en iyisini yapmaya gayret ediyoruz ama “tam anlamıyla uyguluyor musunuz?” dersiniz mümkün değil. Dediğim gibi hem sektörümüzün paydaşlarının genel bir şablonu var hem de realiteyle örtüşmüyor. Aday eğitime geldiğinde araştırmış olarak geliyor bize, hemen ehliyetini alıp gitsin istiyor. Ben tam müfredatı uygularsam zamanına uymak zorundayım ama başka bir kursta üç günde beş günde eğitim verir bir de adaya “gelmesen de olur idare ederiz” derse o aday bizi değil o kursu seçer, bu bir alışveriş. Aday kapıdan girdiği an çarçabuk işi olsun bitsin diye giriyor o kapıdan.”

Katılımcı diğer katılımcılara ek olarak; müfredatın varlığından habersiz eğitim veren kurumlar olduğunu söylemiştir. Bu kurumların adayların talebine de yönelik sınav sistemine uygun koşullarda esnek öğrenim metoduyla, müfredat harici ve mevzuata aykırı eğitim programları uyguladıklarından bahsetmiştir.

KT-8 (Kadın) *“Bizler elimizden geldiğince müfredata uygun eğitim vermeye çalışıyoruz ne kadar başarılı oluyoruz, olduk? (...) kurumsal çalışan kurslar var ama merdiven altı işletmeler gibi çalışan kurumların da sayısı oldukça fazla olunca işler daha da ciddileşiyor, karmaşık hale geliyor. Bir kurum istediği kadar işini iyi yapmaya çalışsın öğrenci ondan anlamaz ki. Öğrenci maksimum hizmet minimum ödeme ister. Şimdi şöyle düşünün; bizim kurumlarımız eğitim kurumu, mahalle esnafı değiliz biz, “abla sana şu kadar indirim yaparım ayağın alışsın” diyelim. Müfredata uygun eğitim verilirse taban fiyatın altına kayıt almamız lazım. E benim meslektaşım, rakibim indirim yapıyorsa, eğitimden mi kesiyor artık yoksa çalışanından mı? bilemem ama müfredata nasıl sadık kalınsın? Müfredattan verim almak için koşulların yerine getirilmesi lazım. Bu rekabet ortamında dört dörtlük eğitimden bahsetmek söz konusu değil maalesef.”*

Katılımcı, “merdiven altı” betimlemesi ile sürücü eğitim hizmeti veren kurumları kurumsal olan ve olmayan işletmeler olarak tanımlamıştır. Yasal koşulları ve sınırlılıkları yönetmelik ve kanunlarla net olarak belirlenmiş trafik eğitim hizmeti uygulayıcılarının bu disiplin dışında gösterecekleri faaliyetler suç kapsamında

değerlendirilmelidir. İçinde tehlike unsurları barındıran ve topluma hitap eden böyle devasa bir trafik sistemine ait trafik eğitim sektörünün, esnaf zihniyeti ile kazanç paydaşı olmak isteyen kişilerden arınmış olması gerekmektedir. Toplumun yönetme sanatı olan eğitim sistemi, ancak eğitimin doğru yönlendirdiği kişiler tarafından ehli ellerde olacaktır.

KT-9 (Kadın) *“Olabilecek en uygun şekilde vermeye gayret ediyoruz tabii. Çalışma arkadaşlarımız işini severek yapıyorsa, bizler de onlara gerekli imkanları veriyorsak yeterli bir eğitim sağlayabiliyoruz ama sadece bizim iyi yapmamız yeterli olmuyor. Biz uygulamada diğer kurumlarla aynı alanda çalışıyoruz. Sınıf eğitimlerinde bağımsız ama alanlarda birlikte çalışıyoruz. Biri az öğrenmiş, diğeri çok öğrenmiş, orada gözükiyor adayın nasıl eğitim aldığı (...). Biz adayımızı en iyi şekilde donatmış olsak da başka birinin eksikliğiyle yüzleşiyoruz alanlarda (...) daha eğitim verirken kazalar oluyor, sınavlarda kalanlar olunca aday yakınlarının saldırıya geçtiği oluyor (...) eğer bir standart olsa böyle olmaz, anlıyoruz adayda ne eksik?, neden sorun yaşıyor? Ben verdim diğeri vermedi ya da aday eğitimi ciddiye almadı hemen dönüşleri alıyoruz. Biz daha alanda bu sorunu yaşıyorsak trafikte aynısını yaşıyoruz. Olan bu. Müfredat bir tane ama herkes kendi anlayışına göre uyguluyor. Bu yüzden sağlıklı ve yeterli bulmuyorum.”*

Katılımcı, eğitim alanlarında gerçekleşen eğitim kazalarının varlığına ve sınavları izleyen aday yakınlarının sınav sonucuna göre gösterdikleri şiddetten can güvenliği sorunu yaşandığına dikkat çekmek istemiştir.

KT-10 (Kadın) *“(...) kendi adımıza yanıtlayabilirim bu uygunluğu. Evet biz müfredata harfiyen uyan bir kurumuz. Adaylarımız eğitimlerini en iyi şekilde alsın kurumumuzdan memnuniyetle ayrılсын diye ciddi çabalar sarf ediyoruz. Müfredatta belirtilen konuları tek bir hoca ile işlemiyoruz, her branş için hocalarımız ayrı ayrı gelir eğitimlerini verir. (...) eğitimi bitse de adayımızın, gelmeyen olmuşsa telafi eğitimleri yaparız, pekiştirme grupları oluştururuz (...) vb. Camiamız büyük bir camia çok çabuk haberler alıyor, adaylardan da bize geliyor haberler. Duyumlarımız var hoş olmayan şeyler olduğuna dair ancak biz kurumumuz olarak oldukça hassas davranmaya çalışıyoruz. (...) eğer usulüne uygun verirseniz eğitimi ufak tefek eksiklikler olsa da gerekli her türlü programı içeriyor.”*

Genel olarak müfredatın uygulanmasında ticari rekabetin ve eğitim kadrolarının liyakatinin belirleyici olduğunu ifade eden katılımcılara göre, sürücü adayları da ücrete göre eğitim hizmeti satın almayı istemektedir. Bu durumda hem trafik eğitimlerinde asgari standartı yakalamak zorlaşmaktadır hem de yasal prosedürlerin varlığına rağmen birbirinden farklı olarak yapılan uygulamalar ile nitelikli sürücülerin yetiştirilmesi ve ortak bir trafik kültürünün oluşması mümkün değildir.

4.3.1.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1 (Kadın) *“Kısmen diyebilirim buna doğru eğitimciyi bulmak bence burada anahtar görevi görüyor Aslında benim için bu kısım değişik oldu. Araya pandemi girdiği için ders sürem uzadı, hatta uzunca bir müddet ders yapamadım. Bu yüzden farklı hocalarla ders yaptım, kadın hocadan ders aldım. En başta hem cinsim olması ve işini gerçekten seviyor olması bana çok şey kattı, şu an ne biliyorsam onun sayesinde. Sonra erkek bir hocayla ders yaptık bana parkuru nerde ne yapmam gerektiğini ezberletti, araba kullanmak bir ezber işi midir? Kaçınılmaz son kaldım sınavdan. İkinci sınav için tek ders aldım, başka bir hocayla ders yaptım erkekti (...) tabi cinsiyet belirtmem doğru değil, sürücü adayı arabayı kullanırken araba ve aday dışında her şeyle ilgilendi. Bana yapılmadı ama yapılan şahit oldum adaya hakaret, ses yükseltme gibi hadsizce davranışlarda da bulunuldu, bunlar benlik olmayan şeyler. Sanki birileri onlara zorla bu işi yaptırıyormuş da bir an önce bitse de gitsek gibi (...) yaptığın işi sevmek önemli. Yani kısacası her yiğidin farklı yoğurt yiyişlerine şahit oldum. Benim için doğru eğitimci ilk hocamdı, aşkla bir şeyler öğretmeye çalışıyordu. Bu gireceğim üçüncü sınav olacak, ne olursa olsun ondan almaya çalışacağım derslerimi umarım mümkün olur bu.”*

SA-2 (Kadın) *“Genelleme olmasın ama bazı zaman ve bazı yerlerde eğitimden çok bir çay partisi ile karşılaşıyorsunuz. Doğru kadroyu bulmak, doğru eğitim merkezini bulmak çok önemli. Müfredatın içeriğiyle, nasıl uygulandığıyla alakalı pek bilgi sahibi değilim. Verilen eğitimi ve önerilenleri dikkate alıyorum.”*

SA-3 (Kadın) *“Trafik müfredatına göre eğitim verildiğini düşünmüyorum. Pratikte çok fazla eksiklerimiz oluyor. Teorik derslerin eksikliği varsa da kendim bir şekilde telafi yapabiliyorum ama uygulamada böyle bir şansım yok. Ders saatlerinde anlaştığımız programlara uyulmadığı oldu, birkaç eğitmen değiştirildi. Her eğitmen*

farklı bir şey söyledi kafam karıştı, (...) süreler çok kısıtlı. Belli bir düzen göremedim ben (...). Sorun müfredatın kendisinde mi, uygulanmasında mı? bilemiyorum.”

Katılımcılar, müfredat içeriğinin eğitmenin sorumluluk ve görev bilincinde amaca ulaşabileceğini, eğitmen değişimi söz konusu olduğunda müfredat içeriğinin de değişime uğrayabileceğini düşünmektedirler. Buna göre; sürücü eğitimleri, sürücü adaylarının müfredatı kolaylıkla anlayabileceği ve kişilerin hangi eğitmen ya da hangi kurum tarafından eğitim hizmeti alıyor olursa olsun aynı şekilde yararlanabileceği daha işlevsel bir hale dönüştürülmelidir.

SA-4 (Kadın) *“Aslına bakacak olursanız müfredatın uygulandığını düşünmüyorum, bunu eleştirmek için söylemiyorum (...). Ben araba kullanmayı biliyorum. Kursa kaydımı yaptırırken sordular bana. Araç kullanmayı bilip bilmediğimi sordular, “biliyorum” dedim (...). Bir arkadaşımın vasıtasıyla tanıştım kursla özel bir kriterim olmadı. “Ehliyet alacağım” dedim arkadaşımınla konuşurken, ben ona sordum “var mı tanıdığın bir yer” diye, o da bana “benim kursa gidelim” dedi geldim işte buraya. Fiyatını sordum, ne kadar sürede ehliyeti alabileceğimi, derslere katılamayacağımı, araba kullanmayı bildiğimi söyledim onlar da bana izleyeceğim yolu anlattılar sonra evraklarımı istediler, onları verdim kaydımı hemen yaptılar. Araç kullanmayı ne kadar bilip bilmediğimi sordular ona göre de sınava yakın ders vereceklerini söylediler (...) sonuçta ben araba kullanmayı biliyorum tüm derslere gelemem dediğim de onlar da bana farklı alternatifler sundular, “bir blok yeter bana o zaman” dedim öylelikle başladım (...) tam hatırlamıyorum ama geçmiş zaman. Ben 2020 Kasım ayında kayıt yaptırmıştım sonra pandemi yüzünden kapanmalar oldu, onların genel bir fiyatı var ama sanırım beş yüz altı yüz lira kadar bir indirim yaptılar. (...) bu zamanda bir kuruş önemli ben o parayı kazanmak için günlerce çalışıyorum, ayrıca araç kullanmayı biliyorsam niye fazladan para vereyim ki? Sınıflarını kullanmıyorum, araçlarını kullanmıyorum. Bugün mesela 2 saatlik blok dersim var sonra tekrar kendi aracımınla gelip alanı kameraya çekip kendim çalışacağım. (...) yani derslere katılmış olsaydım daha net bilgim olurdu. Verildiğini düşünüyorum diyeyim o zaman size ben, haksızlık etmem istemem (...). Siz ne tür program istiyorsanız seviyenize göre bir program sunuyorlar, bu güzel bir şey.”*

Farklı bireysel özelliklere sahip sürücü adaylarının eğitim anlayışı ve beklentisi de farklılık göstermektedir. Katılımcının alacağı eğitim ile eğitim algısı arasında ekonomik ilişki haricinde oluşmuş herhangi bir bağ ya da talebi olmadığı izlenmiştir.

SA-5 (Kadın) *“Eksiklikler hemen göze çarpıyor (...). Bir yaya ve sürücü olarak görev sorumluluk ve hak bilinci yerleşmeli saygı ön planda olmalı, hayatın içinden örneklerle desteklenirse akılda kalıcı olur. Yaşamlar, konular çok basit düzeyde geçiyor, üzerinde fazla durulmuyor. Teorik derslerden örnek vereyim mesela; örneğin ilk yardım konusunda ciddi eksiklikler olduğunu düşünüyorum, yalnızca slaytlarla değil de, mankenlerle ders işlenmeli bu ders. Uygulamalı çalışmalar yapılmalı.”*

Katılımcı, sürücü eğitimlerinde kullanılan yardımcı kaynakların müfredatın kendisi olduğu hatalı bilgisine sahiptir. Herhangi bir kaynak eksikliğinde müfredatın amacına uygun olamayacağını ifade etmektedir.

SA-6 (Erkek) *“(...) nasıl uyguladıklarını bilmiyorum ama yeterli mi onu soruyorsanız eğer teorik eğitimleri yeterli bulmadım. Pandemi nedeniyle dediler “sınıf eğitimi veremiyoruz” (...) sadece üç gün gittim eğitime, devamını “online vereceğiz” dediler ama sistemlerinde arıza çıkmış özür dilediler, “telafi edeceğiz” dediler. Benim dönemimin üzerine iki dönem daha açıldı. Ben iki kez teorik sınava girdim kaldım (...) şimdi üçüncüye hazırlanıyorum (...) kitabı okuyorum, internetten çıkmış sınav sorularını çözüyorum. Geçebileceğimden de şüpheliyim açıkçası. Onlar “olur” diyorlar çok kişinin oluyormuş benim gibi. Dört hakkım olduğu için (...) iki hakkım kaldı geriye. Hocayla çalışmış olsaydım böyle olmazdı, üç gün yeterli değil, benim yaşımda hiç yeterli değil (...).”*

Bu çalışmanın yapıldığı süreçte tüm dünyayı etkisi altına pandemi nedeniyle birçok alanda olduğu gibi sürücü eğitimleri de aksaklığa uğramıştır. Katılımcı, eğitim sürecinde yaşamış olduğu olumsuzlukları pandemi koşullarından kaynaklandığını düşünerek değerlendirmiştir.

SA-7 (Erkek) *“Bir sorun yaşamadım eğitimlerde. Müfredat ne verir bunu eğitimciler bildiği için bize de o yönde eğitim verdiklerini düşünüyorum. Hocalarım canla başla ellerinden geleni yapmaya çalıştılar. (...) önceleri ben biraz dikkate almıyordum, yaparım sanıyordum. (...) görüldüğü gibi değilmiş (...) hocalarımın gayretiyle bunun kolay iş olmadığını anladım. Şimdi gözüm hep levhalarda, yol işaretlerinde. Yoldan geçen araçların hepsine bakıyorum kim ne yapıyor ediyor?, kavşaklara yaklaştığında sinyal verdi mi?, vermedi mi? diye. Birçok kaynaktan,*

internetten, çevremden de destek aldım bu süreçte. (...) iyi ki bu kursa gelmişim diyorum. Sorunsuz bir süreç geçiriyorum.”

Katılımcıların genel olarak müfredatın amaçları ve içeriği hakkında yeterli ve gerekli bilgiye sahip olmadıkları açıkça bellidir. Eksik eğitim alınmış bir eğitim programında motivasyonu sağlanmamış birey öğrenmeyecek, öğrenemeyecektir. Eğitim hizmeti alan kişinin motivasyonu sürekli güncellenmeli ve bu motivasyon canlı tutulmalıdır. Aksi bir durumda öğrenmeye yönelik tüm süreç yıkıma uğrayacaktır. Özellikle yetişkin bireylerin öğrenme süreci motivasyonun devamlılığına bağlıdır. Bu süreçte eğitim hizmeti veren kurum ve eğiticinin rolü motivasyonu ortaya çıkarmak ve bunun devamını sağlamaktır (Rogers, 2007).

SA-8 (Erkek) *“Müfredata uygun eğitim verilmeye çalışılıyor diyelim. Çünkü yeteri kadar uzun süre eğitim alabildiğimizi düşünmüyorum. Daha çok hızlandırılmış bir süreç gibi. Bir de zaten eğitim yaşlarında olmadığımızdan bizleri dinamik tutmak genç adaylara göre daha zor. Müfredat daha akıcı, yoğun ve işlevsel hale getirilse eğlenceli bir hal alarak daha bağlayıcı olabilir.”*

Müfredatın belli ders saatleri ve eğitim süreleri bulunmaktadır. Buna göre ÖÖKY’nde yer alan teorik eğitimlerde; *“bir günde iki saatten az altı saatten fazla, direksiyon eğitimlerinde ise iki dersten fazla ve blok eğitim verilemez”* denilmiştir. Sürüş becerilerinin geliştirilmesinde bu ön hazırlık sürecinin önerilen program dâhilinde sürücü adayına aktarılmaması müfredatın amacına uygun olmadığı gibi sürücü adayının biliş aktivitesini de olumsuz yönde etkileyecektir.

SA-9 (Erkek) *“Yeterli olduğunu düşünüyorum (...) yeterlidir. Eğitimlere katılmadığım için genelleme yapamayacağım, doğru olmaz.”*

Daha önce de belirtildiği gibi sürücü ehliyetine sahip olmak isteyen her sürücü adayının mevcut eğitim programlarına katılma zorunluluğu bulunmaktadır. Eğitim programlarına katılmayan kursiyerlerin hizmet aldıkları kurumla ilişkileri kesilmelidir. Katılımcının söylemlerinden anlaşılacağı üzere, eğitim programlarına katılmamış olmasına rağmen ehliyet alma süreci devam etmektedir.

SA-10 (Erkek) *“Çalışırsan yeterli, çalışmazsan yetersiz. Teknik olarak olması gerekeni bilmiyorum fakat hocalarım çok ilgililer, kursa ne zaman gitsem gerekli bilgiyi veriyorlar. Bu benim ölçüm, bence yeterli.”*

Motorlu taşıt sürücü kurslarında verilen müfredat programında her ders için ayrı konu başlıkları ve bu konu başlıklarına uygun eğitim içerikleri bulunmaktadır. Katılımcıların geneli ele alındığında bu eğitim konuları ve içerikleri hakkında tatmin edici müfredat bilgisine ulaşıldığı pek söylenemez. Kişiler müfredat hakkında yorum yaparken birbirini tekrar eden anlam ve kavramlar üzerinden yorum geliştirmişlerdir.

4.3.2. Kaynakların Yeterliliği İle İlgili Görüşler

Türkiye’de sürücü eğitimleri *teorik eğitim* ve *pratik eğitim* olmak üzere iki ayrı alanda verilmektedir. Sürücü belgesi almak isteyen kişiler aşamalı olarak bu eğitimleri tamamladıktan sonra sınava tabii tutulurlar. Bilinçli sürücülük ve trafik güvenliği açısından *eğitim* kaçınılmazdır. Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Yönetmeliği’nde belirtildiği üzere trafik eğitim aktivitesi trafik kurallarına uygun olarak çeşitlendirilmiş bir takım öğrenim kaynaklarına sahiptir. Bu kaynaklar sürücü adayının bilgi ve becerisini geliştirmeye yönelik hazırlanmış, trafikte araç kullanımı öncesi önerilen eğitim modülleridir.

Araştırmada görüşlerine başvurulmuş katılımcılara, “*Trafik eğitiminde sunulan kaynakların yeterliliği ve pratik eğitimi destekleyici etkisi ile sunulan teorik eğitimin pratik eğitimle çelişen yönlerinin olup olmadığı*” sorusu sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar, kaynaklar hakkındaki bilgi düzeyleri ile konu hakkındaki görüş ve yorumları aşağıda ele alınmış ve analiz edilmiştir.

4.3.2.1. Eğitimcilerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) “*Teorik eğitimin önemi ilk başta olması gerekenler, umm?, daha sonra da direksiyon eğitmenin (...) çok değil bence, çok yeterli değil. Ben direksiyon eğitmeniyim, teorik eğitimlerin nasıl?, hangi imkanlarla verildiği hakkında fazla malumatım yok ama yeterli olsaydı direksiyonda sıkıntı yaşamazdık (...). Teorikteki eğitimin fazlalaştırılması işimizi kolaylaştırır. Adaylar teorik sınavdan geçerek bize geliyor ama birçok şeyi bilmiyorlar, bildiklerini sanıyorlar, biz en baştan yeniden anlatıyoruz, dersiniz ki direksiyonda yeterli mi? (...) araçlarımızda hemen hemen her şeyimiz var tabii ki de yalnız ders saatlerimiz yeterli değil pek. On altı saati pek yeterli bulmuyorum ben. (...) çelişen yönleri var tabii ki var hem de çok var. (...) araçlarımızda şöyle var, biz her şeyi sembolik olarak koyuyoruz yani her şeyden birer tane var. Takoz bir tane kriko bir tane gibi (...). Her kurs yapar mı bilmiyorum. Bu birazda hocanın titizliğine bağlı bir durum. Benim aracım da eksik olursa ben*

eğitim vermem sylyorum bunu kuruma. (...) aslında on altı saat de diyemeyiz ki, ders saatlerimizin çoğu eğitim vereceğimiz alana gidiş gelişlerde geçiyor, yani her dersin yarısı kadar süre trafikte geçince yarı yarıya demek daha doğru olur, yok hiç yeterli değil, (...) zorlanıyoruz çünkü öğreteceğimiz çok şey var. Aday bize gelirken şu kadar şu kadar dersim var diyor sonra sorun çıkıyor haliyle dakika tutmaya başlıyorlar (...) bizim yapabileceğimiz bir şey yok, programda kim varsa o gün gelir bizde kursun kapısından başlatırız dersi. (...) tabi tabi kursun kapısında başlıyor ders saati; aldın öğrenciyi, girdin trafiğe, verdin dersi döndün geriye. Bunların hepsi doksan dakika içinde oluyor (...). Aday teorik eğitimlere gitmemişse uygulama mı yaptıralım işin mantığını mı anlatalım? yetmiyor ki zaman.”

Trafik eğitiminde kullanılan birtakım materyal ve yöntemler öğretilimi desteklemeli ve sürücü adaylarında olumlu davranışlar geliştirebilmelidir. Öğrenilen bilginin doğru ve faydalı olabilmesi bu kaynakların yeterli ve uygun olmasına bağlıdır. Katılımcı, eğitim kaynaklarına bireysel çabalarla ulaştığını ve yeterli verim alamadığını ifade etmektedir. Uygulamaya geçirilmemiş bir eğitimin varlığı söz konusu olduğuunda davranışın geliştirilmesi mümkün değildir.

SE-2 (Kadın) *“şu anda MTSK 'larda olan bir tek kitap var ve o kitap yeterli değil, sadece kitaba yönelik kaynaklar yetersiz, oradaki bilgiler pek güncel değil, hataları bol bir kitap. Milli eğitim o kitabı yazıyor ve güncelleştirme süresi bir kaç yılda bir oluyor, hayatın gerisinde kalıyor (...). Çocuklara bir şey öğretirken “normalde güncel hayatta böyle ama kitabımızda böyle olduğu için çıkan sorulara böyle cevap verin” demek zorunda kalıyoruz (...) teorik dersten sonra uygulama ders ve teorik ders arasında simülatör dersi var, üç boyutlu bir hayatı iki boyutlu öğretmek oldukça gereksiz bir şey ve yetersizlik göstergesi (...) dolayısıyla bunun yerine direksiyon sayısının daha fazla olması lazım.”*

SE-3 (Kadın) *“Sadece kitaba yönelik kaynaklar var, yetersiz. Oradaki bilgiler pek güncel değil, hataları bol bir kitap. Kaldı ki kitapta basım hataları var, genelde adayların çalışma şekli kitaptır. Toplum olarak da biz kitaba çok ehemmiyet veren bir toplum değiliz, kitabı okusa da görmüyorlar eksikliği. Bir de internetten çıkmış sorulara bakıyorlar teorik sınavla alakalı, soruları ezberleyerek giriyorlar sınava (...). Kurslardaki eğitim programına katılsalar orada da sıkıntı var ki, teorik eğitimlerini veren kişiler de kalifiyeli kişiler değil. (...) herhangi bir kitabı açıp herhangi bir slayttan okuyorlar, anlatıyorlar ama herhangi bir simülasyon yok,*

gerçekten can alıcı noktaları gösteren bir slaytlar yok, vidyolar yok. Yani kalifiyeli bu işin eğitimini almış kişiler değil. Eğitimi alman için de gerekli düzeyde eğitim zaten vermiyorlar, veremiyorlar (...) mesela Avrupa' da daha evvelden (...) bazı yerlerde şöyle bir olay var; vidyo görüntülerinde kaza anları seyrettiriliyor. Bu tür gösteriler adayı başına gelebilecek şeyler konusunda daha çok bilinçlendiriyor, daha temkinli olmasını sağlıyor. İşte bir ada dönüşünde veya bir kavşakta ne yapması gerektiğini, o adayı dönerken yapmazsa şayet o vidyoda görüyor sonucunu. Yani trafiğin ciddi bir şey olduğunu, hayati bir şey olduğunu o videolarla öğreniyor aday. (...) en basiti benim fikrimce kurslarda bir simülator yapılabilir. Mesela, dönen bir simülator var. Adayı içine oturtursunuz; aracı döndürürsünüz, boynundaki kolyenin düştüğünü, kendini zapt edemediğini gördüğü anda bu kişi doğal olarak kemer takmanın önemini o gün anlayacaktır. O günden sonra direksiyon eğitmeni olarak benim veya herhangi bir başka kişinin o adaya kemer anlatmak, "kemer tak" gibi bir söz zaruriyetimiz zaten kalmaz. O bilinci orada edinecektir. Simülator eğitiminden kastım (...) orada sadece araç kullanmayı ekran üzerinden, pedal var direksiyon var, kaldı ki bu basit düzenek bile birçok kursta verilmiyor. Yani aktif olarak eskisi gibi simülator eğitimi veren kurs fazla yok (...). Benim söylediğim simülator başka bir olay kurslarda köşede küflenip, tozlanmış oyuncak gibi olan değil. Direğin üzerinde aracı geçiriyorsunuz, tavuk şişi gibi tavuğu böyle çevirirler ya, normal aracı çeviriyorsunuz direğin üzerinde. Adayı da içine oturtuyorsunuz, kemerini takturtuyorsunuz. Kemer takılmasına rağmen o kişi arabanın içinde o kemeri zapt edemiyor araç döndükçe. Çok ağır ağır dönmesine rağmen. Şimdi sen bu insanı kalkıp da yarın öbür gün kemer takma dediğinde ne diyecek doğal olarak "kemer benim canımı kurtaracak" bunun bilincine orda varması gerekiyor. Ha bizde hatta bazı hocalarda dahi hala emniyet kemeri şeyi yok. (...) kaynaklar güncel olsa ve ehli kişiler tarafından adayla çalışılsa çok destekleyici olur. (...), yetersiz olduğu için biz eğitimlerimizde verim alamıyoruz. Biz adaya araç kullanmayı öğretmenin yanında kuralları öğretmeye çalışıyoruz. Bu gerçekten çok çok yorucu. Öğrenciye, nerde ne yapması gerektiğini, kural anlamında ne yapması gerektiğini öğretmeye çalışıyoruz., Ya trafik adabını dahi biz direksiyon eğitmenleri öğretiyoruz. Teorik eğitmenlerden konuyla ilgili herhangi bir yeterli veri alamıyoruz hiçbirimiz. Bakın bir örnek vereyim; teorik sınavı geçmiş bana direksiyon eğitimine gelmiş hız limiti görüyor ne olduğunu bilmiyor, işte sorun. Orta adaya (dönel kavşak) geliyor adada ne yapması gerektiğini bilmiyor, oysaki bunları teori derslerinde öğrenmesi lazım. Orta adaya

geldiğinde yavaşlaması gerektiğini, adaya girişte hangisinin öncelikli olduğunu, trafik levhalarını okumayı, bunların hiçbirisini bilmiyor. Adaylar kırmızı ışıkta durmayı dahi bilmiyor. Sarı da gaz verip de geçmeyi düşünüyorlar. Normalde yapması gerekense sarı ışıkta yavaşlaması gerekiyor, durması gerekiyor. Aday sarıyı gördüğü zaman gazlıyor, işte “kırmızıya yakalanmıyım geçimm” diyor. E ne oluyor? bilinç olarak oturmuyor. Ondan sonra da kazalar oluyor alanlarda (...). Bizim kendi çalışma alanımızda da benzer durumları çok yaşıyoruz, aday sürekli gazlama derdinde olduğu için arkadan gelen veya sağdan soldan çıkan arabalarla sürekli tehlike altındayız, çok fazla kaza var, daha trafiğe çıkmadan var.”

Katılımcı, kullanılan kaynakların yetersizliği ve elverişsizliğinin başlıca nedenini etkisiz hazırlanmış bir müfredat programından kaynaklı bulmakta, kurumsal ihmaller neticesinde özensiz uygulamalar yapıldığını ileri sürmektedir. Sürücü adayının performansının artması ve trafik bilincinin oluşabilmesi için tasarlanan program kaynaklarının içeriğine uygun ve eksiksiz temin edilmesi gerekliliğine vurgu yapan katılımcıya göre, sağlıklı bir eğitim programı ancak uygun eğitim kaynakları sağlandığında ve bu kaynaklar nitelikli eğitmenler tarafından yönetildiği taktirde gerçekleşebilecektir. Ayrıca, sürüş eğitiminde kullanılması zorunlu kılınan ve ders programlarında iki ders saati olarak belirlenen simülasyon eğitimlerinin verilmemesinden ve bu eğitimlerin yetkisi olmayan kişiler tarafından sürücü adaylarına gösterilmesinden rahatsızlık duymaktadır. Simülasyon eğitiminin amacı ve hedefinin önemine vurgu yapan katılımcı, Avrupa örneğini vererek ülkemizde de benzer uygulamaların modellenmesinin yaratacağı olumlu etkilerden bahsetmiştir.

SE-4 (Kadın) *“(...) bu kurumlarla alakalı bir durum. Eğer kurumlar gerekli imkanları sunuyorsa yeterli diyebilirim ama (...) teorik eğitimi kısa tutuyorlar çoğunlukla. (...) bu nereye giderseniz gidin aynıdır bizim sektörde (...). Madem adaya her şeyi biz anlatıyoruz teorik eğitimleri de biz verebiliriz. Mesela ders saatlerini uzatsınlar uygulamada biz öğretiriz, gerçekten biz öğretiriz. (...) Teorik eğitimde normalde mesela şu anda kaç hafta? İstisna bazı kurslar 3 hafta yapıyor, parmakla gösterilir o kurumlar da zaten (...). Bazı kurslar 10 gün, bazı kurslar 3 gün, bu duruma göre değişebiliyor. (...) normal şartlarda 3 hafta, (...) ders saati olarak şu an düşünüyorum; 34 saat. 34 saat. ilk yardım 8, trafik 16, bildiğim kadarıyla motor toplamı 34 saate tekabül ediyor (...). Destekleyici olduğunu düşünüyorum ben ama ders saatleri tam verilirse, aday eğitimlere gelirse. Yoksa*

kağıt üzerinde yazılmış çizilmiş, aday eğitime bir gitmiş bir gitmemiş hatta hiç gitmeyenler var. Ne fayda gelir o işten? Teorik eğitim olmadan pratik eğitim olmaz, bütün her şey bu sefer direksiyon öğretmenlerine yığılır. Ben adaya debriyajın işlevini anlatmamalıyım yerini göstermeliyim, ben adaya kısa farın rengini anlatmamalıyım nereden yakıldığını göstermeliyim. Aday bana bir geliyor daha farların ne renk olduğunu bilmiyor ya da “ayy hocam biliyordum vallahi unuttum” diyor, altı üstü yeşil, mavi far (...). Hadi ben başlıyorum bu defa adaya teker teker en baştan anlatıyorum, o kadar yoruluyoruz ki bu süreç içerisinde (...) şu an olan bu. Teorik yetersizlik benim uygulamaya geçmemi engelliyor, doğru zamanda eksik kalan işi alanda biz tamamlamaya çalışıyoruz. (...) maalesef öğrencilerle çok zor anlar da yaşayabiliyoruz anlıyorsunuz değil mi?, aday şunu demiyor bakın; “ben derse gitmedim, ezber soruyla sınava girdim”, “ne var ki bunda” diye geliyor yanınıza sizin. Aynı anda bir sürü bilgiyi aynı anda vermek zorunda kalıyoruz. Bir yanda biz yoruluyoruz öte tarafta adayın kafası karman çorman oluyor, algıları bozuluyor. Birden ciddi ciddi bilgiyle karşılaşınca psikolojisi bozuluyor, o mu?, bu mu? derken güvenini kaybetmeye başlıyor, kendileri de anlıyorlar zaten ne kadar önemli olduğunu, deneme yanılmayla öğrenmeye çalışıyor. Bazıları da agresifleşiyor “yaa bu çok mu önemli” diye sorguluyor, işi gücü bırakıp önemini anlatıyoruz haliyle (...). Şu işi başından sıkı tutsalar hiç kimse üzülmez. Trafik kazaları neden oluyor?, kimsenin doğru dürüst kural bildiği yok ki ondan oluyor, ciddiyetsizlikten oluyor. (...) Biz çalışanlar için de durum daha zor hele daha karmaşık. (...) görev dağılımı birbirine geçiyor anlıyor musunuz? Ben direksiyon hocası mıyım? Adaya araba kullanmayı mı öğretilir yoksa zaten zaman dar bir de sınıf dersi mi vericem? Çelişen yönleri teorik müfredatı olarak, yok bana göre, fazla bulunmuyor ama şu süreç içerisinde teorik eğitim yeteri kadar verilmediği için uygulamayla çatıştığı için evet hem de çok var, sıkıntımız bu bizim (...) kaynak ne kullanıyorlar projeksiyonda? anlatım var, çıkmış sınav sorularına çalışır aday bir de kitap kullanıyorlar. Benim bildiğim bu kadar (...) istifade edilmedikten sonra o da yeterli diyemem.”

Sürüş eğitiminin işlevini yerine getirebilmesi ve olumlu sonuçlar alınabilmesi için sağlıklı bir eğitim ortamı ile nitelikli eğitim kadrolarına ihtiyaç vardır. Ancak katılımcının bahsettiğine göre bu düzen ve kadrolaşma, kurumların ticari yaklaşım ve verdikleri hizmet anlayışına göre değişkenlik göstermektedir. Tanımı yapılan eğitim uygulamaları yasal eğitim programının çok uzağındadır. Karmaşık ve keyfi

uygulamaların yapıldığı, gerekli koşul ve kaynakların sağlanmadığı standart dışı eğitim programlarının varlığı, sürücü adayı ve eğitmenin etkileşimini zayıflatarak güvenli bir trafik eğitimin verilmesine engel teşkil edecektir.

SE-5 (Kadın) *“Hayır, çünkü power point sunucuya aktarılıp slayt izletilen, “sınavlarda şu sorular çıkacak bunlara çalışın” diye adaylara soru havuzu verilen bir sistemsizlik ile bu önü tıkalı ezber yaptırılan çok da faydalı olmayan “muş” gibi verilen eğitim, eğitim değil bence. Uygulama sürüşlerinde çizgiyi tabelayı ben mi öğreteceğim adaya? (...) ha bu arada bizim eğitim alanımızda yol çizgileri yok biliyor musunuz? standart bir veri ve standartlara göre oluşturulmuş bir alan bile değil (...). Hani madem pislere tıkladık bari doneler sağlam olsun.”*

Katılımcı, eğitim programlarının verilmiş olmak için verildiğini “muş gibi” anlatımıyla ifade etmiştir.

SE-6 (Kadın) *“Trafik eğitiminde teorinin temel yaş olması gerekir. Ders saatleri hem teoride hem de uygulamada yetersiz kalıyor. Teorik dersler pratik eğitimin desteklemek üzere hazırlanmış eğitimler, ancak doğru teorik eğitim verilir ise (...). Kullanılan kaynak ne ki? Ekranı sunum koyup dümdüz anlatılıyor bu mu? (...). Herhangi bir materyal yok ki, ilkyardım eğitimlerinde maket bile yok artık, ver ekrana görüntüyü anlat dur (...). Teorikle pratik birbiri ile çelişiyor haliyle. Aday bilgiden kopuk bilgilenince kafası karışıyor. MTSK’ lar bazında, aday bazında, algı ve anlamaya dayalı psikolojik destek ile eğitmenlerin mutlak suretle bu yönde eğitim alması zorunludur. Eğitim kurumu eğitime yönelik materyalleri bünyesinde barındırmak zorunda. Bir simülasyon var onun da üzerine dantel örtmedikleri kaldı. Kullanılmıyor, sonra alanda bize geliyor aday, papağan gibi sabahdan akşama kadar aynı şeyleri anlatıyoruz. Bazen eğitmen miyiz, psikolog muyuz? düşünmüyor değilim. Bize eğitim almaya gelenler yetişkin kişiler. Bize gelmeden önce artlarında bıraktıkları birikmiş bir hayatla geliyorlar hepsinin ehliyet almak isteme sebebi farklı. Örneğin; kimi eltilisine nispet yapmak için geliyor bize, eltilisi almış o nasıl alamazmış, onun nesi eksikmiş? Kimi statü için istiyor. İnanır mısınız birçok kişi için kaçış ehliyet. “Ehliyet alayım, bir araba alayım da uzaklara gideyim kurtulayım bu hayattan.” Özellikle de ev kadınları için kesin evden uzaklaşma güdüsü. Yetersizlik duygusunu yenmek için gelenler de var. Diyorlar ki mesela; “bana sen yapamazsın, alamazsın dedi kayınvalidem, ben alayım da görsün yapabiliyor muyum?, yapamıyorum muyum?” Yapamazlarsa vay halimize, biz de onların hayallerini*

gerçekleştirmeleri için fazladan duygusal yük taşıyoruz, bu çok yorucu. Aday başarısızsa günah keçisi direk biz oluyoruz. Dediğim gibi onlar ön kabulle geliyor, “ben yaparım, ben alırım, herkes yapıyor benim neyim eksik.” Düşünsenize bu kabulle geliyor ama ardında ona “yapamazsın, edemezsin” demiş birileri var. Onların sözlerini destekleyen bir eğitim olabilir mi? Hele sınavda kalırlarsa hepten yandık, “hocam şimdi bana aptal biz sana yapamazsın demedik mi?” diyecekler. Yetersizlik duygusu varsa onu aşmaya çalışıyoruz, yok aşırı özgüvenle geliyorsa onu törpülemeye çalışıyoruz. Biz eğitim vermeye başlamadan önce adayın psikolojisine uygun davranmak zorundayız bu da bizi çok yoruyor. Herkes üzerine düşeni yapmalı. Zamanında verilmeyen eğitimlerin faturası bize çıkarılıyor.”

Katılımcı, sürücü eğitimi almak isteyen kişilerin yetişkin birer birey olduğunu, ancak her sürücü adayının farklı amaç ve çeşitli sorunlarla kendilerine geldiklerini, bu durumda eğitim verme süreçlerinin de sorunlu geçtiğini söylemiştir. Bazı zamanlarda kendini sürücü eğitmeni olarak değil de psikolog gibi hissettiğini, “papağan gibi aynı şeyleri anlatıyoruz” betimlemesiyle ifade etmiştir. Eğitimi aksatan sorunlar yalnızca sürücü adayından kaynaklanmamaktadır. Bunlar; materyal eksikliği, ezberci sistem, özensiz uygulama vb. olarak sıralanabilir.

Eğitim, uzun vadede sonuç alınabilen meşakkatli ve pahalı bir uğraştır. Bu nedenle, sürüş eğitimi almak isteyen kişilerin; bilgi, beceri, alışkanlık ve neticesinde davranış edinmek maksadı ile dâhil oldukları ehliyet alma sürecinde bilişsel olgunluğa ulaşmış olmaları, eğitim kurumlarının da bu bilinci oluşturmakla mükellef temin yeri olması önemli bir husustur. Yol kullanıcılarının arzu edilen bilince ulaşmaları çocukluktan başlayan, kademeli verilecek eğitim programlarıyla mümkün olabilir. Ancak bu uzun vadede verimlilik sağlayacak bir çalışma programıdır. Mevcut sistemin içerisinde ise verilen eğitimlerin yeterliliği ve trafikteki karşılığının ivedilikle çözülmesi gereken ciddi bir problem halini aldığı görülmektedir.

SE-7 (Erkek) *“Teoride verilen kaynakları kesinlikle yeterli bulmuyorum, sadece kitapla, soru havuzundan ezberlenmiş bilgilerle trafiği anlamamanın bir yolu yok (...) alanda adaya ders verirken çok zorlanıyoruz, zamanımızın çoğu konuşmakla geçiyor, sanki hiçbir şey bilmiyormuş gibi geliyor oturuyorlar koltuğa “hadi gidelim, hadi araba sürelim” (...). Teorik sınavı nasıl geçti peki? Teorik sınavdan geçemeyen direksiyon sınavına hazırlanmaz. Hazırlasak da giremez sınava. Bence iyi bir bilgi olmadığı, ezberlendiği çok açık. Uygulamaya başlamadan önce adaya mutlaka teorik*

bilgi talimatı çekiyoruz. “Teorik bilgi yoksa eğitim yok” diyorum ben. Teorik ders verilirse pratik eğitimde destekleyicidir. Kitapların ve slaytların ötesinde bir program hazırlanmalı, uygulamayı kapsayan bir program, içinde gerçek hayattan kesitler sunmalı. Fakat en büyük çelişkisi bu işin natamam eğitimlerle, adayın direksiyon aşamasına geçebiliyor olması, işte bu çok ironik.”

Katılımcının dikkati çekmek etmek istediği husus, sürücü adaylarının teorik eğitimleri bir şekilde önemsemediği ya da içselleştiremediği ve trafik bilinci oluşmamış kişilerin sınav geçme mantığı ile sürücü koltuğuna oturmalarıdır.

SE-8 (Erkek) *“(…) kesinlikle teorik eğitimle ilgili birtakım eksiklikler olduğu düşüncesindeyim ve bunun giderilmesiyle ilgili hatta oldukça ciddi çalışmalarım da var. Söylemiştim size ben aynı zamanda ileri sürüş teknikleri uzmanıyım. Bu konuyla ilgili makaleler de yazıyorum ama aynı zamanda dediğiniz gibi destekleyici midir? (...) az önce de bahsettim gibi eğitim olması gerektiği gibi verilirse kesinlikle destekleyicidir ancak bunun eksiksiz yapılması gerekir ki çünkü emeklemeden yürünmüyor, yürümeyeceğine inanan biriyim, o zaman verim alınabilir. Bu yüzden önce teorinin çok sıkı bir şekilde alınması gerekiyor ki pratiği veren eğitmen arkadaşlarımız teoriyi tekrarlamak zorunda kalmassınlar. Tabii ki teori eğitiminin detaylandırmak derken bu kusursuz bir şekilde alınması gereken, insanların hayatlarına mal olan bir konu olduğu için elli geçer not ise 52 alındığında mutlu olunmamalı; 55, işte 60 alındığında mutlu olunmamalı veya 70 alındığında mutlu olunmamalı. Buradan kesinlikle üstün başarıyla mezun olunmalı yani 90'lı 100'lü notlarla sınav geçirmeli. Teorik olarak bu şekilde hazırlanmalı öğrenciler. Aksi takdirde daha sonra içine girdikleri yoğun trafikte bir anda down olmaktadır yani düşmekte ve bu kaos içerisinde hareket edebilecek öz yeterliklere sahip olamamaktalar. Dünya da mesela yapılan bir uygulama sadece gündüz eğitimleri değil, gece eğitimleri de var. Ülkemizde bu konuda birtakım eksikler görüyorum. Bu yüzden teorinin içerisindeki eksikliklerin tekrar elini ele alınarak bu konunun uzmanları tarafından tekrar güncellenmesi gerektiği düşüncesindeyim.”*

Eğitim; bireysel etkinliğin toplumsal bilinç ekseninde ayarlanması ve ortak toplum bilincini paylaşma sürecidir. Toplumun bir arada sağlıklı ilişki kurması için yapılanmış en güvenilir yöntem eğitim sistemidir. Bu yapılanmanın hem bireyin kendisine hem de toplumun normlarına saygısı bulunmaktadır. İdeal bir eğitim sisteminde eğitim ve toplumun amaçları göz önünde bulundurularak gelişigüzel,

ciddiyetten uzak uygulamalardan kaçınılması, istismara müsaade etmeyecek kanuni düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. SE-6 katılımcısının ifadesinde kullanmış olduğu “günah keçisi” betimlemesi mevcut sürücü eğitim sisteminin işleyiş ve güvenilirliğinin soru işaretleriyle dolu olduğunu göstermektedir. Anlaşılan odur ki; gerek müfredat gerekse müfredatın gerekliliği kaynaklardan önce düşünülmesi gereken ilk şey, sürüş eğitimlerinin ehil ellere teslim edilip edilmediğidir. Ancak bu soruya alınacak yanıtta sonra müfredat ve kaynakların trafik güvenliği açısından değerlendirmesi yapılabilir.

SE-9 (Erkek) *“Yok şimdi onda trafik eğitimde teori, yani teoride görülen dersler milli eğitim gönderdiği o müfredata göre yapılıyor zaten. Kitapçıklar falan basılıyor, kurslarda zaten bunlara göre yapılıyor. Tamam bunlar güzel bir şey hani ama aday bu verilerini aldı mı?, almadı mı? Burada şimdi önemli olan şey nedir hocam yani? Burada olan önemli olan şey ben karşı tarafa bir şey aktardım mı? Bu kitapçığı benim bir kere yutmam lazım ki karşıdakine aktarabileyim. Aldım bir konu var, atıyorum işte dönerli kavşakta yapılması gerekenler işte neyse falan. Ben bunu adaya aktarabildim mi acaba? Şimdi şöyle trafik ve kuralları bazen değişebiliyor. Yani o yerin fiziki durumuna göre bile değişebiliyor. Bu yüzden tam da yeterli görmüyorum. Hani daha geniş kapsamlı araştırılıp analiz edilip ona göre bu teori derslerinin hazırlanması gerektiğine inanıyorum (...). Pratiği, bu da adaya bağlı bir şey, bir de aktaran eğitime bağlı bir şey. Şimdi bunu eğitmen kendisi onu bildiği zaman adaya aktarma yeteneğinin de olması lazım. En başta bu pratiğe döküldüğü zaman hocalarımızın anlatacağı şeyleri önce kendilerinin yapması lazım. En birinci madde nedir benim lügatımda? Sabırdır, sabırlı olursan hem aktarırın hem öğretirsin hem de sabrı öğrenir adayın. Teorik bilginin (...) yani yeterli olmadı mı bir anlam kalmıyor. Çünkü o aday yarınki günde bu aracın içinde canını ve cananlarını taşıyacak, kendi tek dahi olsa canlı taşıyacak ve dışarıdaki canların da sorumluluğunu taşımış olacak. Bunun adaylara aktarılması lazım. Şu an ki piyasadaki sürücülerin dahi hepsinin sıfırdan bence eğitimden geçmesi lazım (...). İnsan kaynaklı çalışılıyor bu sektörde (...); yani teoride verilen bilgiler analiz edilmiş, oraya eklenmiş, eğitimi teorik verilmiş, uygulamada da uygulatılmış, öğretilmiş mi?, aktarılmış mı?, tam bilmiyorum. Öğrenen öğrenmiş öğrenmemiş onu da tam bilmiyorum ama önemli olan adayın burada bunu hayatı boyunca sürdürmesi. Burada da iş eğitimeye düşüyor. Önce kendisi öğrenecek, yapacak ki sonra*

yaptırarak yani bir eğitimci trafikte örnek bir sürücü olması lazım, doğru ne? yanlış ne? önce eğitmenin bilmesi lazım. Siz eğitmen olup adayın eline kaynak diye sadece kitap verirseniz bu doğru olmaz. Eğitmen kaynak yoksa bile yaratacak olan kişidir. Elindeki tüm imkanları değerlendirecek, kurumundan da eksik olanı isteyecek ki eğitimini verebilsin.”

SE-10 (Erkek) “ *Teorik kaynaklar yeterli bilgiyi sunmuyorlar. Gerek kaynaklardaki eksik bilgiler veya uzman kişilere danışılmadan hazırlanmış kaynaklarla (...) birçok kirli bilginin bir araya gelerek özellikle internet üzerinden oluşturulmuş kaynaklar ile insanların yanlış bilgilendirildiğine bizzat şahit oluyorum. Teorik eğitim tam anlamıyla verilirse pratik eğitimi desteklerler (...) doğru anlamda ve yeterli bilgilendirme yapılır ise zaten pratik eğitim teoride anlatılan konuların hayata geçirildiği bir eğitim modeli arzu edilen model olur, amaç da budur. Alanında uzman olmayan kişilerce teorik eğitimlerin verilmesi pratik ve teorik eğitim arasındaki tezatlığın başlıca nedeni (...). Bu kişiler için kaynak kullanımı önemli değil. Bu kişiler kaynaklara dayanarak, tecrübelerine dayanarak eğitim vermiyor, dile getirdiğimizde tepki alıyoruz. Burdaki asıl hata şudur; alanında uzman olmayan kişilerce verilen teorik ve uygulama eğitimlerinin denetlenmemesi. Eğitim programlarını hazırlayanların, MEB’ in bu durumları görmezden gelmesi (...) kaynak yetersizliği ve kirli bilginin fazla olması surf bu art niyetli zihniyetin ürünü. Sürekli bir arbede, sürekli yama yaparak eğitim vermeye çalışıyoruz. Adayların teorik eğitime sadece “sınavı geçince işim bitecek” mantığıyla olaya yaklaşması da ciddi sıkıntı yaratıyor eğitim kriterlerinin belirleyicisi oluyor. Detaylarla uğraşmak istemedikleri için biz uğraşıyoruz. Müfredat hazırlayanların, kural koyucuların bu istismarları göz önünde bulundurarak eğitim programı hazırlaması şart.”*

Birbirinden bağımsız mülakat yapılan katılımcıların sürüş eğitimlerinde kullanılan kaynakların yeterliliği ve pratik eğitimle ilişkisi hakkında birçok ortak soruna işaret ettikleri görülmüştür. Bunlar;

- “*On altı saati pek yeterli bulmuyorum (...) bizim yapabileceğimiz bir şey yok, programda kim varsa o gün gelir bizde kursun kapısından başlatırız dersi (...).”*

- *“Şu anda MTSK 'larda olan bir tek kitap var ve o kitabın yeterli değil, sadece kitaba yönelik kaynaklar yetersiz, oradaki bilgiler pek güncel değil, hataları bol bir kitap, üç boyutlu bir hayatı iki boyutlu öğretmek oldukça gereksiz bir şey ve yetersizlik göstergesi (...) dolayısıyla bunun yerine direksiyon sayısının daha fazla olması lazım.”*
- *“Eğitim kurumu eğitime yönelik materyalleri bünyesinde barındırmak zorunda. Bir simülator var, onun da üzerine dantel örtmedikleri kaldı. Kullanılmıyor. Sonra alanda bize geliyor aday, papağan gibi sabahtan akşama kadar aynı şeyleri anlatıyoruz (...).”*
- *“Teoride verilen kaynakları kesinlikle yeterli bulmuyorum, sadece kitapla, soru havuzundan ezberlenmiş bilgilerle trafiği anlamamanın bir yolu yok. (...) alanda adaya ders verirken çok zorlanıyoruz, zamanımızın çoğu konuşmakla geçiyor, sanki hiçbir şey bilmiyormuş gibi geliyor oturuyorlar koltuğa “hadi gidelim, hadi araba sürelim” (...).”*
- *“(...) de bahsettim gibi eğitim olması gerektiği gibi verilirse kesinlikle destekleyicidir ancak bunun eksiksiz yapılması gerekir ki çünkü emeklemeden yürünmüyor, yürümeyeceğine inanan biriyim o zaman verim alınabilir (...).”*
- *“(...) burada da iş eğitimciye düşüyor. Önce kendisi öğrenecek, yapacak ki sonra yaptıracak yani bir eğitimci trafikte örnek bir sürücü olması lazım, doğru ne yanlış ne önce eğitmenin bilmesi lazım. Siz eğitmen olup adayın eline kaynak diye sadece kitap verirsiniz bu doğru olmaz. Eğitmen kaynak yoksa bile yaratacak olan kişidir. Elindeki tüm imkanları değerlendirecek, kurumundan da eksik olanı isteyecek ki eğitimini verebilsin.”*
- *“Teorik kaynaklar yeterli bilgiyi sunmuyorlar, gerek kaynaklardaki eksik bilgiler veya uzman kişilere danışılmadan hazırlanmış kaynaklarla (...) birçok kirli bilginin bir araya gelerek özellikle internet üzerinden oluşturulmuş kaynaklar ile insanların yanlış bilgilendirildiğine bizzat şahit oluyorum. Teorik eğitim tam anlamıyla verilirse pratik eğitimi desteklerler (...) doğru anlamda ve yeterli bilgilendirme yapılır ise zaten pratik eğitim teoride anlatılan konuların hayata geçirildiği bir eğitim modeli arzu edilen model olur, amaç da budur.”*

Katılımcıların ifadelerinden; kaynakların yeterli olmadığı ancak yeterli kaynaklar sunulmuş olsa dahi bu kaynakların nitelikli eğitimler tarafından verilmediği, kaliteli trafik eğitimi verilmek istenildiğinde ise kurum politikalarının eğitim sürecine negatif etki ettiği görülmektedir. Katılımcıların yarısından fazlası bu sorunların başlıca nedenlerini kayıt dışı çalışan/çalıştırılan eğitim kadrolarının varlığına ve sürücü adaylarının trafik eğitimlerine gerekli hassasiyeti göstermiyor olmasına bağlamaktadır.

4.3.2.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) *“Teorik eğitim konusu son yıllarda özellikle internetin gündemimize girmesiyle birlikte, uzaktan eğitimin gündemimize girmesiyle birlikte çok da yerinden alınmıyor. Yani ben şöyle düşünüyorum, bir defa teorik eğitim çok çok önemli. Teorik eğitimi iyi algılamayan, öğrenmeyen bir kursiyerin uygulamada başarılı olma şansı yoktur. Dolayısıyla materyaller noktasında, eğitim noktasında, aslında müfredat noktasında iyi bir noktadayız. Ama onun gelip sınıfta alınması gerekir o eğitimin. Öğretmenle birebir alınması lazım. Eksiklerin sorulması lazım. Orada ihtiyaçların giderilmesi gerekiyor. Yani sadece sınavı geçeyim mantığıyla, soruları çözdüm sınavı geçtim ile olmaz bu iş. Bir kavşaktan geçiş üstünlüğünü, geçiş hakkını öğretmek bile başlı başına bir konudur. Bir şerit değiştirme, bir sinyal olayı, dolayısıyla bir koltuk ayarı bile çok çok önemlidir. Şimdi bunların hepsi işin teorik boyutunda. İyi bir eğitim alırsanız, kuralları iyi öğrenirseniz, uygulamanız da ona göre çok daha rahat olur. O yüzden çok fazla önemsiyorum onu söyleyeyim. Teorik eğitim olmadan uygulama olmaz. (...) kaynaklar yeterlidir, bana göre şöyle bir defa hem görsel anlamda, hem yazılı basımda, hem de internet üzerinde çok fazla bana göre eğitim verilebiliyor. Her türlü görsel var. Yani trafik kazalarından tutun, özellikle kavşaklarda dönüşlerde efendime söyleyeyim araca binmeye inmeye kadar her türlü şey gösteriliyor. Yani orada çok büyük bir eksiklik olduğunu zannetmiyorum. Çünkü biz Avrupa’yı da inceledik, orayı da gezip dolaştık. Gördüklerimiz, Türkiye’de çok eksikimiz yok. Bizim sadece eksikimiz şu yerinden yönetim, yerinden eğitim vermemiz gerekiyor, onu yapamıyoruz. (...) öğretmenin eğitim esnasında öğrenciyle iletişim kurması eğitimi iyi bir noktaya taşıyor. Tabi katılımı noktasından bahsediyorum. O katılım olmadığı zaman sıkıntı. Şimdi katılım resmiyette zorunlu gözüküyor ama öyle olmuyor. İşin en büyük handikabı bu. Yani mesele şu değil, “ben sınavı geçmek için şu materyallere ihtiyacım var, ben sınavı*

geçmek için şunları öğrenirsem bana yetiyor" doğru değil. Anlatabiliyor muyum? Şimdi siz sağa ve sola dönüşlerinizin, işin psikolojik boyutunu öğretmenden öğrenmeniz başka bir şeydir ama test üzerinde öğrenmeniz başka bir şeydir. Bakın yani gece sürüşünden tutun, otoyoldaki sürüşten tutun, parklarından tutun, sokaklardan, caddelerine kadar. Hız sınırının yani; ara sokakta caddede, mahallede, otoyolda neden uygulanması gerektiğini bile iyi bir eğitimle öğretilmezse bu bile büyük bir sıkıntı ve yanıltır. (...) evet, teorikle pratik eğitim çelişiyor ama şunu anlatmak istiyorum. Öncelik, bizim teorik kısmı çok iyi öğrenmemiz. Ve onu uygulamamız. Şimdi genelde ne oluyor? Sınava endeksli, sınavı geçmeye endeksli bir sistem kuruluyor. Şimdi bu doğru değil, mesela ben teorik sınavların soru sorma şeklinin değişmesi gerektiğini düşünüyorum. Ezbere dayalı bir sistemi doğru bulmuyorum, yani yorumlamamız lazım. Muhasebesini yapmamız lazım. Bu yok bizde. Ezberleyelim, işaretleyelim geçelim. Sonuç?, fiyasko. Bu doğru değil. O anlamda mesela ben soruların, böyle şık üzerinden efendim hangisi doğru A, B, C diye değil, yorum; hepsinin doğru olabileceği, hepsinin yanlış olabileceği, üç şıktan birisinin doğru olabileceği, mutlaka o gerçeği yakalamak için bizim çalışmamız lazım. Kafamızı çalıştırmamız lazım ve düşünmemiz gerekiyor diye düşünüyorum. O zaman doğruyu yakalarız. Şu an öyle bir yorum yapamıyoruz, muhasebe yapamıyoruz. Mesela fotoğrafta, bir fotoğraf veriliyor, aracın içerisinde, ara sokakta, yolun ortasında bir top var. Orada "Nasıl davranmalısınız?" diye soru soruluyor. Şimdi siz orada çok iyi düşünmüyorsanız daha geniş kapsamlı düşünemiyorsanız hata yapma şansınız yüksek olur. O top niye orada olur?, diyor ki; çocuklar oynuyor, oynarken top yola düşmüş olabilir. Ona göre davranmalıyız. Ona göre davranmak ne demektir?; durmaktır, dikkat etmektir. Çocuk topun peşine koşabilir, koşarken kaza yapabiliriz demektir. Şimdi bu yorumlamak başka bir şeydir. Ama bir şıkkı işaretlemek başka bir şeydir. Dolayısıyla Türkiye'nin gelmesi gereken teorik noktasındaki şey de bana göre nokta da burası olmalıdır."

Katılımcı, mevcut eğitim sisteminin sunduğu kaynakların yeterli olduğunu ancak ezberci öğrenime uygun programlandığını söylemiştir. Mevcut eğitim programlarının çağımız gelişmelerine uyum noktasında gelişim gösteren bir eğitim sistemi olsa da sürücü adayı ile yüz yüze etkileşimde olunmadığında yetersiz kalacağını verdiği örneklerle ifade etmiştir. Buna göre, yüz yüze verilen eğitimler düşünme aktivitesini geliştirecek ve yoruma dayalı trafik bilincinin gelişimine katkı

sağlayacaktır. Trafiğin dinamik yapısı düşünüldüğünde bu farkındalığın oluşmasını sağlamak gereklidir.

KT-2 (Erkek) *“Teorik eğitimin pratik eğitimle çelişen bazı yönleri bulunmaktadır. Teknoloji hızla ilerlemektedir. Eski model araçlarla ilgili hazırlanmış olduğumuz mevzuatı hızlı bir şekilde değiştirmemiz (...) gelişim göstermiş olsa da güncellenmiş ve gerçek hayattan kesitler sunması gerekiyor. Araçlar bu kadar gelişmişken biz hala bobini, platinin bulunduğu kondansatörün bulunduğu eğitimleri vermeye devam etmekteyiz. Bunların iyileştirilmesi gerekir. Ama bunun dışında teorik eğitimler, kesinlikle direksiyon eğitimini destekliyor.*

Teorik eğitimde Milli Eğitim Bakanlığı'nun Talim Terbiye Kurulu'ndan geçmiş olan araç tekniği, ilk yardım ve trafik bilgisi, buna en son olarak trafik adabı dersi eklendi. Burada onaylanmış programlar kullanılmakta. Adayın girdiği teorik eğitimlerdeki sorular da bu kaynaklardan gelmektedir. Bu kaynaklar %80-90 oranında trafikte karşılaşılabileceği, araç içerisinde ve trafiğin akışında karşılaşılabileceği durumları içerdiği gibi, teknolojiden dolayı geri kalmış konular da var. Bunların da düzeltilmesi gerekir. Direksiyon eğitimlerinde de yine aynı. TTK'nun onaylamış olduğu “Direksiyon Eğitimi ve Sınav Yönergesi” diye adlandırdığımız mevzuatın içerisindeki bilgileri usta öğretmenlerimiz kursiyerlere aktarmakta. Kullandığı kaynak bu. Bu kaynağa ilave olarak benim önerim de, özellikle bize çok benzeyen Avrupa ülkelerindeki kaynakları kullanabiliriz. Bunların alt başlıklarında “trafikte tehlike algısı” diye bir program var. Tek örnek verecek olursam, bizim kişilere kuralları anlatırken aslında karşılaşılabileceği tehlikelerle ilgili de ön gözlem yapmalarını anlatmamız gerekir. Mesela, geçen bir bisikletli ile ilgili arasında ne kadar mesafe buldurması gerektiği, bisikletli dışında yayanın ve benzeri tehlikeleri gözlemleyerek bunların kendisi için muhtemel risk oluşturduğunu gözlemliyor olması gerekir. Bunu gözlemleyip gözlemlemediği de sorulan teorik sınav sorularında mutlaka karşısına gelmelidir. Böyle örnek sorular var Avrupa'da. Bir aracın iç görüntüsünden dışarıda “size muhtemel tehlike oluşturabilecek algılar nelerdir?” işaretleyin diyor. Burada kursiyer bunları işaretliyor. Bu bir önsezi, ön hazırlık anlamında da kullanılabilir. Bizim mevzuatımıza daha tam anlamıyla girmiş değil. Mutlaka girmesi gerekir. (...) evet, teorik eğitim pratik eğitimini destekleyicidir. Tamamen yeterli mi dersiniz, hayır, yeterli değil. Az önce belirttiğim konuların da

mutlaka içerisinde dahil edilmesi lazım. Bir de devrin şartlarına uygun araçlarla ilgili bilgilerin tazelenmesi gerekir.”

Katılımcıya göre sınavı geçmeye yönelik becerileri öğretmek, sürücü eğitimi ve öğretim programlarının tek veya en önemli belirtilen amacı değildir. Çoğu olmasa da sürücü eğitim ve programlarının temel amacı trafik kazaları söz konusu olduğunda *“daha güvenli”* sürücüler yetiştirmek olmalıdır. Basitçe söylemek gerekirse, resmi eğitim alan sürücülerin gayri resmi araç kullanmayı öğrenene göre daha düşük kazaya sebebiyet verdiği varsayılmaktadır. Sürücü eğitimlerinin güvenlik değerine olan inanca rağmen, gerek eğitimde kullanılan kaynaklar gerekse eğitim program içerikleri etkili olduklarını henüz kanıtlayamamıştır. Bu nedenle resmi sürücü eğitimlerinde güvenlik yararlarını destekleyen; deneysel olmayan teorik ve pratik eğitimi destekleyici, daha gerçekçi ve yenilikçi, çağın gerekliliklerine göre tasarlanmış programların geliştirilmesine ihtiyaç vardır.

KT-3 (Erkek) *“Teorik eğitim tabii ki önemli, teorik eğitimi almadan pratiği geçemeyiz ee teorik eğitimini önemsiyoruz ve şu anda da verilen, sürücü kurslarında da verilen teorik eğitimi 30 saatin üstünde teorik eğitim veriyoruz. Bana göre verilen teorik eğitim yeterlidir. (...) şu anda çelişen yönleri yok. Teorik de anlattığımız konuların aynısını araç başında uygulamada gösteriyoruz (...). Pratik ve teorik kaynaklarda çok yeterli değiliz ama bu pandemiden dolayı artık teorik eğitimlerimizi tamamen online olarak veriyoruz. Dijital ortama taşıdık eğitimlerimizi, bu da öğrencilere ulaşmada öğrencinin bize ulaşımında kolaylık sağlıyor (...) dijital ortamda şu an da verdiğimiz eğitimler yeterli. Direksiyon eğitimindeki kaynaklarımız yani orada insan ve eğitmen birebir ön planda olduğu için, araç ön planda olduğu için orada herhangi bir kaynak yok. Devletin yapmış olduğu sınava girer (...) eğitimi standart bir şekilde veriyoruz ve uyguluyoruz.”*

Katılımcıya göre, özellikle teorik eğitimler ve sunulan kaynaklar sürücü adayları için yeterli seviyededir. Ancak, pratik kaynaklar noktasında eksikler bulunmaktadır. Bu eksiklikleri insan kaynağı yani eğitmen istihdamı üzerinden değerlendirmiştir. Eğitim materyalleri ve bu materyalleri yönetecek eğitmenler birbirinden çok farklı içeriklerdir. Katılımcının insan kaynağı olan eğitmen eksikliğini *meta eksikliği* gibi ifade etmesi eğitmene bakış açısının ne olduğunu düşündürmektedir.

KT-4 (Erkek) “Bütün eğitimler kurallara uygun davranış tarzları için gerçekleştirilir ve uyum herkes tarafından sorunsuz kabul edilir ve uygulanırsa sorunlarda azalır. Denetçilerin ve denetim mekanizmalarının yoğun olduğu yerlerde herkes kurallara riayet etmektedir. Denetim yoksa kural da kalmamış oluyor. “Saldım çayıra mevtam kayıra” mantalitesi geçerlidir. Denetim yetersizliği (...) doğrudur.”

Katılımcı, üstü örtük bir ifadeyle eğitimlerin ve kaynakların yetersizliğinden bahsetmiştir.

KT-5 (Erkek) “Teorik eğitimin yeterli olduğunu düşünüyorum. Kursiyerlerin eğitime gösterdikleri ilgi, yaptıkları çalışmalar aldıkları eğitimi daha üst düzeye taşımaktadır (...) yani nasıl ki okulda herkes aynı eğitimi almasına rağmen kimi öğrencilerin gerek derse ilgileri, gerek ekstra çalışmaları, gerekse algı düzeyleri nedeniyle daha başarılı olması gibi. Sürücü kurslarında da yaşanan bu durumdur.”

Gelişim ve değişim birbirinden farklı kavramlardır. Her gelişme bir değişimdir, fakat her değişim gelişim anlamına gelmez. Ülkemizde verilen trafik eğitimlerinin yerel düzeyde uygulanabilir programlar olduğu görülmekte, deneme ve yanılma yöntemiyle bir sistem oluşturma çabası olduğu da göze çarpmaktadır. Katılımcıların farklı yaklaşımları mevcut eğitim sisteminin esnek ve spekülatif bir yapısı olduğunu göstermektedir. Denetlenebilir bir resmi trafik eğitim sisteminin olması ve toplumun tüm kesimlerini ilgilendiren sistematik kural ve kaideleri içeren programların uygulanması halinde başarılı bir sürüş eğitiminden bahsetmek yerinde olacaktır.

KT-6 (Erkek) “Trafik eğitiminde teoride kaynaklanan yeter bilgi sunduğunu düşünmüyorum, çünkü teorik bilgilerin tam anlamıyla sürücülere ve eğitime olan katkısı akademik düzeyde değildir. Pratik eğitimler ve teorik bilgiler tam olarak yeterli değildir. Ülkemizde henüz teknik üniversitelerde trafik mühendisliği bulunmamaktadır, ben bu durumu büyük bir eksiklik olarak görüyorum (...).

Trafik eğitimi ve mevzuat ile ilgili eğitim veren eğitimcilere üniversite düzeyinde trafik mevzuatıyla donatılmış donanımlı mühendisler yetiştirilmesi gerekir ki ben bu mühendislerin trafikle ilgili konuların alt yapısında önemli görevler üstleneceği kanaatindeyim. Bu durum ivedilikle ele alınmalıdır. (...) söylediğim gibi bu durum sadece alt yapıdaki bazı eksiklerden de kaynaklanabilir. Bunlar; yolların hatalı yapımları, insan faktörü ve araçların teknik donanımlardan da kaynaklanan kaza

sebepleri vardır. Bu durumda, üniversitelerde yani, “ Trafik Mühendisi” çıkacak gençlerimize fırsat tanınmalıdır. Sonuç olarak trafik mevzuatı ile ilgili konuların üniversiteler ve sivil toplum örgütlerinin görüşleri alınarak alt yapı oluşturulmalıdır. Bu alt yapının henüz oluşturulmadığı kanaatindeyim. Akademik eğitim bu sorunların çözümünde kilit nokta olacaktır. (...) trafik eğitimi ne kadar erken yaşlarda verilirse trafik kültürü o derece etkili olacak sürücü adayları sadece uygulama ile meşgul olacaktır. Şu an uygulama için kullanılan kaynaklar biliyorsunuz araçlar, başka bir kaynak kullanımı yok. Araçlarda, sınavlarda denetlenmektedir. Genel olarak onlarda sıkıntı görmüyorum.”

Katılımcı, trafik eğitimleri ve kullanılan kaynakları yeterli bulmayışını bir çok argümanla sıralamıştır. Eksikliklerin en temelinde altyapı sorunları bulunmaktadır ve bu sorunlar akademik temelli, detaylandırılmış çalışmalarla bertaraf edilebilir.

KT-7 (Erkek) “Bu çetrefilli bir durum (...) kaynaklar yeterli mi?, pek yeterli diyemem ama yetersiz de diyemem. (...) şöyle; kurumdan kuruma değişir bu yeterlilik. Kimi kurum olabilecek en iyi şekilde kaynak sunarken kimi de en basit kaynakları kullanmak istemez. Mesela? Biz kaynak olarak kitap ve slaytları kullanıyoruz kurum olarak, ayrıca piyasadaki yazılımcıların hazırlamış olduğu özel programlar var onları kullanıyoruz, adaylarımıza bunları ücretsiz olarak sunuyoruz ama bir başka kurumda çok da önemli olmuyor bu, sadece kitap vererek bir de internetteki derme çakma linkleri önererek eğitimi geçiştirebiliyor. Yani kaynaklar kurumdan kuruma değişken olabiliyor. (...) eğer siz doğru bir teorik eğitim veriyorsanız pratik eğitime katkısı var tabii ki olmaz mı? Yalnız konu sadece kaynakların temininde değil, bir de bu kaynakların doğru kullanımı var, ee yani kaynaklar doğru olsa aktarımı kötüyse pratik eğitimi desteklemez ama hem aktarım doğru hem de kaynaklar eksiksiz kullanılıyorsa destekler elbet. Biz bu konuda kurum olarak çok hassasız, elimizden gelenin en iyi şeklinde eğitim olanaklarını geniş tutmaya çalışıyoruz. Ayrıca eğitimi dosdoğru verecek usta öğretilerle çalışmaya gayret ediyoruz, yoksa işin içinden çıkamayız, ciddi bir eğitim bu. (...) biz birbiriyle çok iç içe sürekli birbirinden haber alan iletişim kuran bir camiyiz, bizde çalışan bir hocamız başka bir kuruma gidip çalışabiliyor ya da başka bir kurumdan bize geliyor, iyi kötü fikir sahibi oluyoruz kim ne yapıyor, ne ediyor? diye. Belli bir oran veremem ama adaylardan da duyumsadığımız kadar teorik eğitimler genel olarak bizim camiada sevilen bir eğitim programı değil, angarya geliyor çoğu kuruma.”

Katılımcı, kaynakların kullanımında genel bir değerlendirmede bulunmayarak kurumsal yaklaşımların farklılığından bahsetmiştir. Ayrıca, kaynakların eksiklikleri kadar doğru kullanımın olması gerektiğine de vurgu yapmıştır. Böylelikle, kendi eğitim hizmetlerinin meşru bir zeminde ilerlediğini anlatmış, duyularına göre de diğerlerinden farklı bir eğitim hizmeti verdiklerinin izlenimini yaratmak istediği görülmüştür.

KT-8 (Kadın) “(...) trafik eğitimi şu an ki haliyle yeterli değildir. Sınavdan geçiş odaklı bir eğitim hiçbir zaman yeterli olamaz. Trafik, hayatımızın bir parçasıdır. Bisiklete binen bir çocuk veya karşıdan karşıya bir yaya bile tümüyle kurallara hakim olmalıdır. Teorik eğitim, pratik eğitimi destekleyici olmakla birlikte yeterli değildir. Çelişen taraflarını gördüm de diyemem, görmedim de diyemem. Birebir uygulama yapamadığımız adayların eğitimi alma durumuna da bağlı. Ancak inceleme yapabileceğimiz için bu bir çelişki olabilir. Yani değerlendirme yapabilmem için herkesin eşit eğitim almış olması gerekiyor ki bir görüşe sahip olabileyim, ben bunun hakkında fikir yürütebileyim. Gerçek hayatın içinde uygulandığında karşımıza ne getirir götürür bunu söylemek biraz zor. Bu farkı ancak adaylar eşit eğitim aldığında anlayabiliriz.”

Sürücü eğitiminde “güvenlik etkisini” yalnızca temel beceri ve yeteneklerin öğrenilmesi olarak değil, aynı zamanda özellikle genç sürücülerin yüksek risk altında olduğu durumlar gibi en alakalı durumlarda davranış geliştirmesi olduğu anlatılırsa, daha sağlıklı eğitim programları üretilebilir. Bu bağlamda, genç sürücülerin temsil edildiği veya risk altında olduğu gösterilen sürüş koşulları, eğitimin birinci odak noktasını oluşturmalıdır. Buna göre; zorluk derecesi iyi hesaplanmış, acemi sürücü veya eğitmeni olumsuz durumlara sokmayan gerçek veya simüle edilmiş türde öğrenme deneyimleri titizlikle tasarlanmalıdır.

KT-9 (Kadın) “Milli eğitimin tavsiye ettiği ve zorunlu koştuğu kaynaklar var. Bunlar eğitimin içeriğiyle ilgili düşünülmüş olması gerekenler. Biz kurum olarak elimizden geldiği kadar bu kaynakları temin ediyoruz ama adaylar eğitimlere katılmıyorsa kaynak kullanımının önemi kalmıyor. (...) adaylar özellikle teorik eğitimler için internetten istifade etmek istiyor. Birbirlerine önerdikleri siteler var. Teorik bilgi için bu siteleri kullanıyorlar (...) hap bilgileri daha çok tercih ediyorlar. Uygulama eğitimlerimizde araçlarımız var. Bakımlarını zamanında yaptırıyoruz, zaten belli bir yaştaki araçları kullanmak zorundasınız. İlaveten sınav zamanı

araçlarımız kontrol edilir, bazı dönemlerde ilçeden çağırılırız araçların özellikleri, kaydı-kuydu kontrol edilir (...). Araçlarımızda adayların mutlaka bilmesi gereken ekipmanlar var. Adayın bunları bilmesi gerekiyor ki kendi aracını aldığı anda donanımlı bir şekilde trafikte yol alması gerektiğini bilsin. Önem verilir, kullanılırsa mevcut eğitim ve sınav sistemi için yeterli olduğunu düşünüyorum.”

Katılımcı, kaynakların yeterliliğini sürücü adaylarının kaynaklara ulaşma isteği ile bağdaştırmıştır.

KT-10 (Kadın) *“Teorik eğitimlerde kullandığımız bir kitapçığımız var, adaylarımıza kayıta verdiğimiz bu kitapları. Sınıf eğitimlerimiz başladığında dersin eğitmeni ek dokümanlarla eğitimi destekleyici çalışmalar yapıyor. Biraz eksikleri var kitapların ama sürücüye lazım olacak genel bilgilere yer verilmiş. Çok küçük yazılarla cep kitabı şeklinde olması kitap okumayı sevmeyen adaylarımız için biraz sıkıntılı oluyor, bu yüzden daha çok interaktif eğitimleri tercih ediyoruz. (...) kullandığımız hazır eğitim programları var (...). Uygulama eğitimlerinde araçlarımız gerekli tüm donanımlara sahip. Kaynaklar adayın bilgi düzeyini arttırmada önemli argümanlar. (...) eğitmenin aktarımı da yeterliyse kaynaklardan geri dönüş alıyoruz. Yalnız şöyle bir şey var bunu mutlaka söylemeliyim; eğitim seviyesi yüksek olan adaylarda kaynaklar basit kalıyor. O zaman onlarda şöyle bir algı oluşuyor ben bunu bir saatte okur bitiririm, adaya bunun sadece bilgi olmadığını, araç kullanımından önce ön hazırlık olduğunu anlatmakta zorlanıyoruz. Bu da ezber bilgi, sınavı geçersiniz belki ama almanız gereken öz bilgiyi alır mısınız? Eğitim programlarında bu ayrıntıya dikkat etmek gerekiyor.”*

Sürücü kurslarında sürücü adaylarına verilen eğitimlerde gerek araç tanımaya ön hazırlık olarak tasarlanan, gerekse trafikte kaza riskinin deneyimlendiği; psikomotor, algısal ve bilişsel becerilerin en azından bir kısmının gösterildiği simülasyon eğitim uygulamaları son derece önemli bir husustur. Katılımcıların ifadelerine göre bu eğitim kurumlarında verilen eğitimler ve kullanılan kaynaklar sınırlı zamanlama nedeniyle genel olarak nispeten, yüzeysel olarak ele alınmaktadır. Eğitimin etkinliği ve güvenilirliğinin değerlendirilmesi ancak program kaynaklarının eksiksiz olarak uygulanması ve daha nitelikli içeriklerin seçimi yoluyla mümkündür.

4.3.2.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1(Kadın) “Benim gördüğüm kadarıyla teoride her şey mükemmel bir intizama sahipken pratiğe geldiğin tam bir arapsaçı. Yani teori ve pratik arasında dağlar kadar fark var. Bu fark sürücü ve eğitimcilerden dolayı ortaya çıkıyor kanısındayım. (...) öncelikle sürücü adayından başlamak istiyorum. Birincisi buna kendimi de dahil ederek söylüyorum; öncesinde hiç araç kullanmadığım için özellikle manuel araçlarda aynı anda birden fazla işi yapmak aşırı güçleştiriyor, teorik eğitimlerde bu süreç daha profesyonel verilebilir adaya. (...) araç kullanmak için daha etkin süreç ve pratiklik kazanması gerekiyor adayın, eğer mantıkta oturmuyorsa araçta başarılı olamıyorsunuz (...) aday için bu süreç biraz sancılı bu yüzden arapsaçı dedim. İlk dersimde eve geldiğimde aklımda hiçbir şey kalmamıştı. Mesela sanki o arabayı çalıştıran debriyaja basan ben değilmişim gibi. Kitaplarda bunun anlatımı yok, olması da mümkün değil zaten. Teorik eğitimler anlatımdan daha çok uygulamaya yönelik olmalı. İkinci olarak, diyelim ki kitaplarda olanı baştan sona öğrendi, sınavlara kadar da istenileni verdi fakat ‘sürücü’ sınavı geçip ehliyeti alana kadar ki süreçte mükemmel ötesi bir tablo çizerken ehliyeti aldıktan sonra sanki beynine reset atılmış ve önceki bilgileri sıfırlanmışçasına trafikte bir canavara dönüşüyor. Bu ezbere dayalı bir eğitim bana göre, özüksenmemiş bilgi. Bana bu anlamsız geliyor tabi bunu hepsi için demiyorum bir kısım için bahsediyorum. İyi bir eğitimciye denk gelecek olursak bütününe buna dahil edersem büyük haksızlık olur işini hakkıyla yapanlar için ama belli bir kesim var ki bildiğini söylemeye üşeniyor, sanki eğitimci o değilmiş gibi, yani tek yapması gereken adaya odaklanmaktır, kaynakları sınırlı tutmadan adayda farkındalık kilidini açacak ne varsa kullandırtmak eğitmenin yetkinliğindedir. Aday ve araç dışında her şeyle ilgilenen bir eğitmen olduğunda o aday bir sağa bir sola yalpalıyor, şaşırılmamak lazım. Adayların kendilerini geliştirebilecekleri farklı kaynakların yaratılması, eğitime bağlı kalmadıkları bir eğitim programı iyi olur kanısındayım.”

Katılımcıya göre teşvik edici ve yönlendirici bir eğitmen, sürücü adayının kaynak kullanımında olumlu etki yaratmaktadır. Ancak, bazı eğitmenler bu teşvik ve yönlendirmede bulunmadıkları gibi, ilgisizliklerinden ötürü sürücü adayının bilinçsiz davranışlar sergilemesine sebep olmaktadır.

SA-2 (Kadın) *“Yazılı kaynakları kullandığımı söyleyemem çünkü çoğu materyal, içerik ve görsel olarak çok sıkıcı. Şekiller anlaşılmıyor. Polisin ne dediğini anlamak için kitabı abajurun altında okuyorum.”*

Katılımcı, mevcut basılı materyallerden verim alamayışını esprili bir üslupla eleştirmiştir.

SA-3 (Kadın) *“Teorik kitapların içindeki bilgilerin yeterli olduğunu fakat bize aktarılma yolunun yeterli olmadığını düşünüyorum. Kitaptan yalnızca ezber yapılır. Çıkmış sorular çözülür ve sınavdan geçilir. Trafiği, geçiş üstünlüğünü, olası bir arıza durumunu vs. nasıl kitaptan öğreneyim?, yalnızca ezberlerim. Pratiği desteklemesi için sınav parkurunda daha detaylı eğitim verilmesini isterim. Böylece derdimiz yalnızca sınavı geçmek olmaz. (...) gerçek trafikte eğitim alınmasını daha doğru buluyorum. Sınav alanları da akan trafik diye geçiyor ama istediği kadar gerçek olsun kendinizi bir alana sıkıştırılmış hissediyorsunuz. Manevraların yapıldığı yerlerde yığılmalar oluyor, herkes aynı şeyi yapıyor. Biliyorsunuz ne olur?, ne olmaz. Gerçek trafikte böyle mi? Herkes farklı farklı hareket ediyor, o zaman siz düşünmek için çaba sarf ediyorsunuz.”*

Sürücü eğitimlerinde ehliyetten önce temel beceriler konusunda müfredatın gerekliliklerine uygun resmi programların birebir uygulanması ve sistematik eğitimlerin verilmesi sürücü adaylarının faydasına olacaktır. Buradaki kilit nokta; ehliyet alınmasının hemen ardından gerçek trafikte sürüş yapacak sürücü adayına, eğitimde aktarılan bilgiden elde edilecek kazanımın sağlandığı sürüş eğitimlerinde “güvenli sürüş” uygulamalarına yönelik verilen eğitimin kendisinin güvenli hale getirilmesidir.

SA-4 (Kadın) *“Bana bir kitap verdiler kursta, ondan baktım biraz, bir de internetten linkler verdiler çıkmış sınav sorularının olduğu onları çalıştım geçtim sınavı (...). Bana yeterli geldi 84 aldım (...) direksiyonda çelişen yönleri var mı? (...) bilmiyorum kayıтта söylemişlerdi “bir hafta derse gelebilerseniz gelin” diye ama ben gitmeden (...) çalışıyorum, iş yerimden izin almam çok güç, kaydolurken söyledim “ben gelemem mümkün değil” diye (...) hem de verdikleri kaynakları gözden geçirdiğimde zor gelmedi, yaparım ben bu işi dedim. Şükürler olsun yaptım da. (...) bir hafta dediler, günde iki saat filan dediler işte ama tam bilmiyorum, ben yoğun çalışıyorum derslere gidecek hem zamanım yok hem de çok kolay zaten (...). Kitaba*

biraz baktınız mı mantığını anlıyorsunuz, onlar da bana “gelmesen de olur ama yine de gelmeye dikkat et” dediler, olmadı bir türlü bir türlü denk gelmedi. (...) ben kaynak kitabı çok kullanmadım çıkmış sınav sorularından çalıştım, kitaba şöyle bir göz gezdirdim diyelim ona (...). Dönemi açtıklarında telefonla mesaj geldi “dersleriniz başladı” diye. Aradan bi on beş yirmi gün geçtikten sonra da “harcınızı yatırın” mesajı geldi (...) yani o harcı da yatırdıktan sonra bi 10 gün desem. On gün içinde işte fırsat buldukça baktım sorulara (...). Bugün bir blok dersim var o kadar , iki ders bir arada olacak bir buçuk saat kadar, alanı tanıyacağım nerede ne yaptırıyorlar onları gösterecekler. (...) yeterli olmasaydı sınavdan geçemezdim sanırım, yeterli olduğunu düşünüyorum (...). Araba kullanmayı bilmeyen kişi için bilemiyorum ki ne kadar doğrudur, yanlıştır, bence destekleyicidir.”

Sürücü adaylarına sadece yetenekli olmaları öğretilir ve teşvik edilirse, gerçekten yapabileceklerinden daha iyisini yapabildiklerine inandıkları sonucuna varılmıştır. Ancak, sürücü adaylarına her zaman becerilerine güvenmemeleri ve kendi sınırlarının farkında olmaları gerektiği öğretilir, yeteneklerinin bilgiyle işlenmediğinde eksik kalacaklarını tahmin etmeleri gerekliliği aktarılırsa, aşırı özgüven duyguları önemli ölçüde azalacaktır. Bu nedenle eğitim vermekle yetkilendirilmiş eğitim kurumları ve eğitmen kadrolarının süreci en doğru şekilde sürücü adaylarına anlatıp anlatmadıklarının yeterince açık olmadığı anlaşılmaktadır.

SA-5 (Kadın) *“(...) kendi eğitimlerimde eğitmen gözüyle bir değerlendirme yapıyorum, doğrudur. Şu ana kadar bakış açısıyla yeterli bulmuyorum açıkçası. Devam zorunluluğu mutlak tutulmalı her şeyden önce yüz yüze olması çok önemli. Yüz yüze eğitim olamıyorsa online olmalı, hocayla sınıf ortamında online eğitim alınmalı diye düşünüyorum. Yararlandığımız kaynaklar yaşamsal örneklerden alınmalı, trafikte yaya dan sürücüsüne hangi davranışlarda hangi sonuçlar karşımıza çıkar. Bunlar karşılıklı tartışılarak gösterilmeli. Konu üç boyutlu ele alınmalı. Tabi daha önceden belli trafik kültürümüz oluşmadığı için gerekli ciddiyet gösterilmediği kanaatindeyim. Trafik eğitimi ilkokuldan itibaren mutlaka her yıl verilmesi gereken çok önemli bir ders haline gelmeli. Daimicilik yeterli bir sistem değil. Eğitmenin merkezde olanı anlatıp geçilen yeterli bir sistem değil. Müfredat sürekli güncellenmesi gereken bir önem taşıyor, anlatımlar biraz basite indirgenmiş. Trafik kazaları ve sürücü profilleri üzerinde tartışılarak ilerlenmeli.”*

Eğitim, insanları belli ve istenilen amaçlara göre yetiştirme sürecidir. Bu sürecin en önemli aracı ise eğitim kurumlarıdır. Bilinçli; nitelikli, sorumluluk sahibi, trafik kültürü oluşmuş sürücü, yaya ve yolcuların yetiştirilmesi sadece eğitimle olanaklıdır. Ülkemizde trafik eğitimleri ile ilgili araştırma yapıldığında okul öncesi ve sonrasında yükseköğrenime kadar olan süreçte verilen trafik eğitimlerine atfedilen önemin yakın bir gelecekte şekillendiği, hali hazırda eksik ve yetersiz kalan hususların bilgilendirme kampanyaları ile giderilmeye çalışıldığı görölmektedir. Ülkemiz trafik eğitimlerinde özellikle gelişmiş ülkelerin gerisinde bir gelişim gösterdiği görölmektedir. Örneğin, erken yaşta trafik bilincinin oluşturulması için;

- Hollanda'da çocukların trafik eğitimine ailelerde dâhil edilmiş olup, Hollanda Trafik Birliği okullar ve aileleri, bir organizasyon içerisinde "*Trafik Aileleri*" projesi çerçevesinde 1995 yılından bugüne kadar çocuklarda ilköğretim seviyesinde trafik bilinci oluşmasına yönelik çalışmalar yapmaktadır.
- İsrail'de trafik eğitimi dersleri anaokulundan 12.nci sınıfa kadar, Bulgaristan'da ise 1 ile 8.nci sınıflar arasında zorunlu olarak okutulmaktadır.
- Almanya'da 1969 yılında "*Yol Güvenliği Konseyi*" İdaresi kurulmuş olup, eğitim okullar ile paralel olarak yürütölmektedir. 1980 yılından bugüne kadar da ilköğretim okullarında zorunlu trafik eğitimi verilmekte, üçüncü ve dördüncü sınıflarda test yapılarak bisiklet sürücü sertifikası verilmektedir.
- Avusturya'da 1960' dan beri tüm okullarda trafik eğitim dersleri yasalar gereği zorunlu verilmektedir.

SA-6 (Erkek) "*Eğitimleri alamadım ki kaynakları değerlendirebileyim. Bir kitap var oradan artık ne öğrenebiliyorsam. Olabildiğince trafiği gözlemlemeye, okuduklarımla arasında bağ kurmaya çalışıyorum. Anlamadığım okurken kolay geliyor ama sınavlarda sorduklarında bildiğim her şeyi unutuyorum. İlk sınavdan bir soruyla kaldım, 68 aldım. İkincisine daha çok çalıştım dedim bundan kesin 80 üstü alırım, geçerim. (...) 32 aldım ikincisinden de, moralim çok bozuk*"

SA-7 (Erkek) "*Kitap ve çıkmış soru kaynaklarından istifade ettim. Hocalardan dolayı çok şanslıydım ben. Ayaklı ansiklopedi gibi her detayı bana deneyimleterek teker teker anlattı. Hocalarınız iyiye kaynaklar yeterlidir diye düşünüyorum, hocaya bağlı yani. Onlar size ne yapmanız, ne bilmeniz gerektiğini anlatıyorlar.*"

SA-8 (Erkek) “Kitaplar elbette ki gereken genelgeçer bilgiyi sağlıyor. Kurallar, hatalar, ilkyardım vs. gibi konulara değinilmiş. Ancak pratikteki durum tamamen farklı. Bence işin o kısmında eğitmenler ve tecrübeleri devreye giriyor. Kurallar herkes için aynı olduğundan herhangi bir çelişki benim gözüme çarpmadı, başkalarında ne kadar etki yaratır bilemem.”

SA-9 (Erkek) “Ben kendi kaynaklarımdan çalıştım (...) internetten çıkmış sınav sorularına baktım biraz, zaten çok kolay sorulan sorular filan (...). Öyle kalınacak türden zorlayıcılığı yok, tabi ben teorik eğitimler için konuşuyorum, direksiyon eğitimleri için bir şey diyemem daha sınavına girmedim.”

SA-10 (Erkek) “Kitap ve internetten çıkmış soruları çalıştım daha çok, başka bir kaynak yok teorik eğitimlerde. (...) var mı?, bilmiyorum. Uygulamada hocalarımla güzel diyalog kurduk, tabi derste sürekli aynı şeyleri yapınca insanın aklına geliyor okudukları, yeri geldikçe hocalar da nedenleriyle bak bunun nedeni bu işte diye anlattıklarında daha çok pekişti öğrendiklerim. Bence yeterli kaynaklar.”

Mülakata katılan adayların eğitim kaynaklarına ulaşım ve yeterliliği konusunda verdiği yanıtlar genel olarak birbirinin tekrarı özelliğinde olup, benzer ifadelerde bulunmuşlardır. Bu ifadelerden bazıları şunlardır:

- Teorik eğitimler için farklı internet kaynaklarından istifade edildiği,
- Teorik sınav soruları için internette çıkmış sınav sorularına çalışma,
- Teorik eğitim programları için zaman bulamama,
- Teorik eğitim programlarına katılma ihtiyacı hissetmeme,
- Teorik ve direksiyon eğitimlerinden yalnızca eğitmen odaklı sonuç alınabileceği,
- Kaynakların ezberci sistemi desteklediği,
- Kaynakların sınav odaklı olduğu, şeklindedir.

4.4. Müfredat ve Uygulama Arasındaki İlişki

Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları’nda “usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca” olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara, bu eğitmenlere istihdam sağlayan kurum temsilcilerine ve bu eğitimi alan sürücü adaylarına “Trafik eğitimi müfredatı ile uygulama eğitimi arasındaki ilişki ve farklılıklar nelerdir?”

sorusu sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar ve konu hakkındaki görüş ve yorumları aşağıda ele alınmış ve analiz edilmiştir.

4.4.1. Eğitimcilerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) “(...) müfredat tam nedir, ne değildir? dersiniz çok fazla fikrim yok açıkçası. Hiçbir eğitmenin de olduğunu düşünmüyorum. Bize kurslar bir eğitim programı çıkarıyor biz ona göre eğitim veriyoruz. (...) diyor ki bize kurs; “adayın şu kadar şu kadar dersi var şu tarihte sınava girecek, ne yap ne et yetiştir hocam.” (...) anlaşmalarına bağlı olduğu için biz o programa göre yapıyoruz. (...) evet doksan dakikadan hesaplıysak normal şartlarda yedi kez gelip gitse bu aday on-on bir saat yapıyor yapmıyor. Müfredatta bu on dört saat diyor ama ihtimal yok, hele İstanbul trafiğinde imkan ihtimali yok. (...) bizde geliş gidiş diye hesaplanır, her dersi blok işliyoruz bir geliş gidiş yani iki blok dersin süresi evet doksan dakika. Şimdi teorikte hocaları diyor ki; “kurallara uyacaksın, her şeye dikkat edeceksin”, bunlar kavşak girişlerinden tutun araca oturdun kalktın her şeyi kapsıyor. Bunu söylemek kolay da uygulamaya almak hiç de öyle söylendiği gibi değil valla. Biz daha kapıdan çıktığımız an kendimiz başlıyoruz kuralları çiğnemeye, mecburuz o saatlerde alana yetismeye. Müfredata uygun çalışmaya kalkarsak biz bu işin altından kalkamayız. (...) yok özel bir çalışma alanımız yok, trafik içinde bize ayrılmış belli bir güzergahta çalışıyoruz, onun dışında eğitim veremeyiz biz, akan trafik diyorlar ama aslında sınırlandırılmış bir akan trafik, belli bir alanımız olsa ya da gerçek trafiğin içinde versek tabi ki ders saatini daha verimli kullanabiliriz (...) örtüşmüyor yani. Cıx örtüşmüyor.”

Katılımcı, müfredat ile uygulama arasındaki ilişkide, ders saatlerinin az olması ve programların müfredat harici yapılması nedeniyle eğitimden istenilen faydanın sağlanamayacağını ifade etmiştir. Ayrıca, yeri geldiğinde şartlara dayalı olarak kendilerinin dahi kural dışı hareket etmek zorunda kaldıklarından bahsetmiştir.

ÖÖKY’nde eğitimlerin blok ders şeklinde yapılamayacağı zorunluluğu bulunmaktadır. Her ders arasında on dakika mola süresinin olması gerektiği de belirtilmiştir. Bazı kurslarda blok ders yapılarak yönetmelik talimatlarına uyulmadığı izlenmiştir. Toplamda yüz dakika olan eğitim doksan dakika ile daraltılmaktadır. Bir ders saatinin 50 dakika, mola hariç 100 dakika, mola dahil 110 dakika olduğu düşünüldüğünde, adayın olması gerekenden daha az eğitim aldığı aşikârdır. Özellikle

İstanbul'daki trafik sıkışıklığı göz önüne alındığında bu geliş gidişler ders saatlerini daha da kısaltmaktadır. Verilen molalar açık havada olduğundan iklim koşullarına göre de ne kadar elverişli olduğu şüphelidir. Eğitim programlarını hazırlayanların uygulamada yaşanan bu sorunları göz ardı etmesi düşünülemez. Program yapımcıların mevcut durumu yeniden gözden geçirmeleri ve istismara yönelik tüm önlemlerin alınarak uygulanabilir programların hazırlanması elzemdir.

SE-2 (Kadın) “(...) eğitim saatinden az verilen eğitim çok etkili çok, zihinsel hazırlığın yapılması lazım adaya (...) az eğitim veriliyor kurslarda. Bu da usta öğreticiye daha az para verilmesi için izlenen bir yol, bu işin ticari kısmı. Peki bunun sonucu usta öğreticiye eksik para veriliyor evet ama kime yansıyor?, tabi ki bunun sonucu aday öğrenciye yansıyor, eksik bilgi alıyor çocuklar, eksik bilgi aldığı içinde direksiyon usta öğreticisine eksik bilgilerle öğrenci gitmiş oluyor, bu silsile eksik bilgili öğrenci hasbelkader direksiyon sınavından geçerse de bu da trafikte donanımsız sürücüler, sürücü adayları (...). Her makinenin bir kullanma kılavuzu vardır, adaya direksiyon dersinde lazım olan da bu kılavuz. Teorik eğitimin amacı bu. Elinizde bir kılavuz yoksa düğmeye bas çek ile çalışan bir makine de değil araba kullanımı, anlatabiliyor muyum? Birçok fonksiyonu eş zamanlı işlevsel hale getirmek durumundasınız. Karar almak, karar vermek durumundasınız. Aldığımız, verdiğiniz kararların zamanlamasını doğru hesaplayarak uygulamak zorundasınız. Bilmiyorsanız anlatmayla ne kadar kavrayabilirsiniz? Aday bunu kendisi düşünecek “bu makinenin özellikleri ne?” diyecek, sorgulayacak. Yoksa sadece bizim dememizle, bak; “debriyaj, fren, gaz burada, bak burada da şunlar var hadi çevir kontağı” dememizle yürümüyor o araç”

Katılımcı bir önceki katılımcının bahsetmiş olduğu müfredat eksikliğinden kaynaklanan uygulama yetersizliğini destekleyen ifadeleri sert bir dille yinelemiştir. Araç kullanımının mekanik özelliği bulunan diğer tüm araçlarda olduğu gibi bir kullanım kılavuzunun olduğunu ve bu kılavuzun yalnızca okunarak değil, karmaşık bir düzende deneyimlenerek anlaşılabilceğini vurgulamıştır.

SE-3 (Kadın) “(...) müfredatı kendilerine göre yontmalarından kaynaklı, bir de müfredatın doğru mu, yanlış mı olduğu tartışılır. Müfredatta da değişmesi gereken şeyler var ama öncelikle şu an ki müfredatın uygulanabiliyor olması lazım. Uygulanıp uygulanmadığının da sıkı bir denetimden geçmesi gerekiyor. Özellikle kurs sahipleri müfredatı çok güzel eviriyor, çeviriyorlar. Hocaların sırtına binerek,

hatta adayların sırtına binerek müfredatı çok güzel kendilerine göre yontabiliyorlar. Ee bunu denetleyen var mı?, yook, olmadığı için de çok rahatlar (...). Aslında çok dertliyiz bu konulardan (...) müfredat mesela bizlere sahip çıkmıyor. Yani müfredatta hocanın bir vasfı yok, etkisi yok. Adayın aldığı eğitimle çok böyle uygulanabilirlik bir durum yok. Mesela MTSK yönetmeliği, şey (...) müfredat diyor ki adaya: “şu kadar eğitim vereceksin”, kurslar bunu öyle bir hale getiriyor ki; iki tane derslen, üç tane derslen adayı sınava sokuyor kalan dersler kursun kâr hanesine yazılıyor. Denetim olmadığı için, müfredata uygun hareket edilmediği için de noluyor kurs sahipleri cebini dolduruyor, hocalar ameleliğini yapıyor, adayların da hakkı yeniyor.”

Katılımcı, müfredatın çalışma koşullarına olan etkisine değinmiştir. Eğitim programının ayrıntılarını içeren müfredatı çalışma koşullarının düzenleyici kalkını olarak görmesi oldukça dikkat çekicidir. Keza, müfredatın ticari nedenlerle istismara uğratılarak uygulandığını; “kurs sahipleri müfredatı çok güzel eviriyor, çeviriyorlar, hocaların sırtına binerek, hatta adayların sırtına binerek müfredatı çok güzel kendilerine göre yontabiliyorlar” sözleriyle ifade etmiştir.

SE-4 (Kadın) “(...) saatler konusu en önemlisi. İmzalardan bahsetmek istiyorum ben size, daha iyi anlarsınız meseleyi. Normalde bir kurumda bir müdür olması gerekli değil mi? O müdürün de sürekli orada bulunması, gerektiği takdirde müfredatta bu yazılı, her kurumun bir müdürü olmalı ve her zaman da orada olması gerekiyor ki programları yapsın, program düzgün işlesin. Müdürün asıl görevi budur, ama bizde gerçek müdür de çok azdır. Çoğu sistemde gözükür müdürlerin işi yapanlar kayıt personelidir. Müdürün yerine kayıt personeli imza atar, dönemi kayıt memuru açar bunu ilçelerde biliyor. Müdür yetkisiyle donatılmış personeldir bunlar. (...) kaşe imzayla oluyor bu işler, ıslak imzayı sormuyor ki sistem. Zaten onları da orijinalmiş gibi artık yapıyorlar bilirsiniz. (...) imzalar ıslak imzaya benzer kaşelerle kayıt personeli tarafından vuruluyor. Sisteme yüklenen dersler uygulamada maalesef söz konusu bile değil yok yani (...) hem onlar yok hem de müdürler yok. Olmayan bir müdürün imzası kullanılıyor, programları da kayıt personeli yapıyor. Müdür neden müdür?, eğitimi var bu işi biliyor. Kayıt personeli öyle değil. Kendimden örnek vereyim: bir kursta bir derse giriyorsunuz değil mi? O saatlerde atıyorum 8 de ben eğitim veriyorum ama şey de yok, gerçekte yok. 9 da eğitimim başlıyor sistemde fakat ben sistemdeki o derse katılmıyorum, 2 saat sonra katılıyorum. Yani derslerdeki uygulamayla sistemdeki uygulama çok çok farklı kurumlarda, daha açık konuşmak

gerekirse sorduğunuz tüm soruların tek bir yanıtı var. Liyakat yok, düzen yok. Onun için de kaos var, düzensizlik var, sömürü var. Bu yüzden önce sistem nasıl işliyor ona bakmak lazım.”

Sürücü kurslarında eğitim programları müfredat dâhilinde kurum müdürünün yetkisi ile planlanmalıdır. 5580 ÖÖKK ve ÖÖKY bu durumu kurumda çalışan personellerin görev, yetki ve sorumlulukları başlığı altında maddeleştirmiştir. Ancak, bu programlar müdür yetkisiyle donatılmış kayıt memurları tarafından katılımcının ifadesine göre “*illegal biçimde*” planlanmaktadır (imza müdürlüğü). Bahsedilen imza müdürlüğü, kurum içerisinde aktif görev almayan ve yalnızca sistem üzerinde belgesi gösterilen personeli işaret etmektedir.

SE-5 (Kadın) “*Müfredatta; misal veriyorum, “direksiyon kullanma teknikleri öğretilecek” demiş karşısına da iki saat ibaresi koymuş. Bu mümkün mü? Allah aşkına, iki saat boyunca direksiyon anlatılır mı adaya? Ben bu modülleri kendi tecrümemle veriyorum. Saatini, uygulama şeklini hazırladığım şablona göre daha verimli olduğunu düşündüğüm modül geliştirdim vallahi müfredat umrumda değil.”*

Katılımcı, mevcut müfredatın uygulamada yeterli olmadığını, kendi teknikleri ile müfredat dışı eğitim verdiğini belirtmiştir. Sürüş eğitmenleri eğitim müfredatını uygularken sürücü adaylarının eğitim esnasında yanlarında bulundurması gereken K belgelerinin (eğitim esnasında kullanılan geçici ehliyet) arka sayfasında yazılı olan tekniklere uygun eğitim vermek durumundadır. Bu teknikler sırasıyla; sürücü adayının araçla tanışması, araç fonksiyonlarını tanınması ve beceri geliştirmesine yönelik *duruş-kalkış, direksiyon tutuşu, vites değiştirme, pedal ayarlama* gibi tekrar ve pekiştirici teknikleri içeren çalışmalardır. Tüm bu aşamalar geçildikten sonra sürücü adayı öğrendikleriyle akan trafiğe kademeli olarak çıkartılmalıdır.

SE-6 (Kadın) “*Müfredatı uygulamaya geçmeden, saha çalışanlarının bilgi ve tecrübelerinden faydalanılması gerekir. Meb’ in hazırladığı müfredat ile günümüzde değişen trafik karayolu levhalarının bile uyuşmadığı aşikârdır. Buna doğru eğitim diyemeyiz. Müfredatın öncelikle Avrupa standartlarına uygun hale getirilmesi zorunludur. Ancak Türkiye standartları göz önünde bulundurulur ise bilgisayar olarak bile değişmesi mümkün olmalıdır. Adaylar teorik eğitimlere zaten doğru dürüst gelmiyorlar. İnternette buldukları çıkmış sorulardan ya da önüne gelen eğitmen geçinip bir kanal açmış, gerekli gereksiz doğru yanlış bilgi verip duruyor o bilgilerle*

e-sınava girip vallahi tesadüfen teorikten geçiyorlar. Bu aday gerçek trafiğe çıkınca bir sürü bilgi karmaşası yaşıyor. Sorun olmaz mı? Dik alası oluyor, olan da bizim direksiyon hocalarına oluyor. Teorikçi işini yapmazsa, kurumlar teorik eğitimlere gerekli hassasiyeti göstermezse biz uygulamayı mı öğretelim, yoksa trafik okuma bilgisini mi?”

Katılımcı, sürücü adaylarındaki teorik bilgi eksikliğini uygulamada sorun teşkil ettiğini, uygulamayla birlikte verilen teorik eğitimlerin ise sürücü adayında kafa karışıklığı yarattığını ifade etmiştir. Bununla beraber, eğiticinin asli görevi harici bu bilgileri aktarmaya çalışmasının usta öğreticiye fazladan iş yükü getirdiğini ve yorgunluk verdiğini anlatmıştır.

SE-7 (Erkek) *“Müfredatı okuduğumda aklımda kalan bir iki madde ilgimi çekmişti onlardan bahsedeyim size. Mesela; müfredatta ezber kaldırıldı denildi ama hala ezber üzerine ders veriliyor sürücü kurslarında adaylara. “Trafik ve Çevre, İlk Yardım ve Araç Tekniği” dersleri teorik verilecek değil mi?, sınıflarda malzemeler yok. Daha önce yer alan motor dersi ise araç teknikleri dersi olarak yer alırken çevre dersinde trafik psikolojisi eğitimi de verilecek diye okudum ama uygulamada bunların hiçbiri yok. Mesela ilkyardım mankenleri bunlar dahi yok. Her şey slaytlardan yürüyor. Kurslar açılış onayı alırken her bir ders için farklı sınıf göstermek zorunda. Trafik dersi sınıfı, ilkyardım sınıfı, araç tekniği sınıfı. Bunlar yoktur bakın kurslarda. Fiziki olarak vardır, içine aday alınmaz. Tek bir derslikte toplanır tüm eğitimler, çoğunlukla da tek eğitmen tarafından dersler işlenmektedir. Dersi veren gerçek hocaysa ne ala. Konu komşu da olabilir bu kişi, kurs çalışanlarından herhangi biri de. Bu da ayrı bir konu. Hal böyle olunca her ders veren kişi veya liyakatli hoca kendi slaydını hazırlıyor, hepsi kendince edindiği kaynaklardan toptan bir anlatımla sunum hazırlıyor. Bunların birçoğu da oldukça özensiz hazırlanmış sunumlar. MEB madem bir müfredat belirlemiş sadece o küçük kitaplara öğrenciye yönelik değil de, eğitime de kaynak oluşturacak argümanlar hazırlasın ki bu işin bir standartı olsun. Kendisiyle çelişen bir eğitim sisteminden bahsediyoruz. O zaman verilen eğitimlerde, uygulamalar da elbette farklılıklar olur. Bunun çeterisini tutmak, sadece budur demekle doğru tespit yapmış olmayız.”*

Katılımcı, önceki katılımcıların ifadelerine ek olarak; teorik eğitimlerin verildiği sınıf ortamının bulunmadığını, yönetmelik gereği bu sınıfların fiziki olarak gösterildiğini ve tüm eğitimlerin aynı yerde toptancı bir yaklaşımla tek sınıf ve tek

branş eğitmeniyle tamamlandığını, hatta bazı kişilerin eğitmen dahi olmadığını ifade etmiştir. Sistemin kendisiyle çeliştiğini vurgulayan katılımcı, uygulama eğitimlerinin de aynı özensizlikle devam ettiğini belirtmiştir.

SE-8 (Erkek) “(...) şu an ki müfredatla uygulama arasında farklılıklar her alanda olduğu gibi bizim alanımızda da mevcut maalesef. Trafik ile ilgili müfredat yeterli olmamakla birlikte bunun son zamanlarda titizlikle uygulanmaya çalışıldığını, çaba içerisinde olunduğunu düşünüyorum ama yine de uygulamadaki tutarlılıklarla müfredat eksiklikleri giderilmeye çalışsa da bu doğru bir yaklaşım değil.”

Katılımcı, olması gerekenin aksine bir durumdan bahsederek müfredata entegre uygulama programı hazırlanmadığını, tam aksine uygulamadan hareketle müfredatın oluşturulduğunu söylemiştir.

SE-9 (Erkek) “(...) müfredatta hani dediğim gibi hani kısıtlı. Yani bir aday kalkıp da bir iki ayda ehliyet alması bence kolay olmaması lazım. Ha bu aday gelebilir mi bir iki ayda?, ona da gelelim çünkü programlar adaya göre yapılıyor. Aday programa uymuyor, aday çalışıyor. Haftanın beş günü çalışıyor, hafta sonu gelebilir. Cumartesi, pazar gelebiliyor, şimdi o müfredata göre gittiği zaman o beş gün içerisinde gelmesi lazım. Programına göre gelmesi lazım. Aday gelemiyor, iş yerinden izin alamıyor, birbirine çelişki var yani uymuyor yani (...). Bunun sonucunda adayın eğitiminde büyük bir kopukluk olur. Bu kopukluk da adayın her öğrendiğini geriye götürür. Bir şeyler öğreniyor ama şimdi aday ben bir şey aktardığım zaman adaya ve bunu unutma derim, tut elinde. Bir sonrakini bunun üstüne ilave et derim bunu da unutma, bir sonrakini de bunun üstüne ilave et derim. Bunu da unutma bir sonrakine ilave et. Her verdiğim derste alttakilerle pekiştirmeye gayret ederim ama bir kopukluk olduğu zaman bunu toparlamak zor. Atıyorum mesela 14 ders veriyorsunuz. 14 dersi toparlak halde vermeniz lazım ki kopmasın. Bir bütün olarak öğrensin. Bu da onu ileriki zamanda neye sebep olacak?, öğrendiği şeyi unutmayacak ve tam trafikte yaşadıkten sonra hatırlayacaktır bu bilgileri. (...) 14 saat alan eğitimi veriyoruz. Eğitimin toplamı 16 saat, ikisi simülatör ama simülatörü kimse kullanmıyor. 14 ü de uygulamalı, araç üzerinde trafikte uygulama şeklinde, 7 geliş gidiş blok halinde veriyoruz, derslerimizi bu şekilde veriyoruz.”

Katılımcı, diğer katılımcıların ifadelerine ilave olarak; sürücü adaylarının eğitimlere planlanan şekilde iştirak etmemelerinin ve keyfi geliş gidişlerinin

olmasının program sıkışıklığına neden olduğunu anlatmıştır. Sonrasında bu sıkışıklığı gidermek için çok daha fazla kişisel çaba göstermek zorunda kaldığından bahsetmiştir. Burada dikkati çeken husus, sürücü adaylarının iş veya okul gibi zorunluluklar yüzünden eğitim programlarına katılmakta güçlük çektikleri olmuştur. Sürücü kursları, sürüş eğitimi verilen okullardır. Ehliyet sahibi olmak için de bu eğitimlere katılmak zorunludur. Yapılacak kanuni düzenlemeler ile bu eğitimleri almak isteyen kişilere gerek işyerleri, gerekse diğer zorunluluk içeren yapılar tarafından gerekli izinlerin verilmesi önem arz etmektedir.

SE-10 (Erkek) *“Müfredatın içerdiği konular belirtilen saatlerde aktarılmadan sadece kağıt üzerinde gösterildiği için müfredat ve uygulama arasında dağlar kadar fark olduğunu söyleyebilirim. Müfredata uygun eğitim modeli izlenmiş olsaydı eğer trafikte dolaşan sürücülerin kaza yapma oranında bunu görürdük değil mi?(...) maalesef bu farklılıkların sonucu olarak ortaya çıkan sorunu kısaca, trafik kazaları ve insan hayatının bu kazalarda yok olup gitmesi olarak özetleyebilirim. Eh ama sorun herkes işini en iyi yapıyor. Yapıyor da bu kazalar neden oluyor? Değil mi? Deveye sormuşlar neren eğri?, demiş ki; nerem doğru ki?”*

Katılımcı, diğer mülakat yapan kişilerin ifadelerini tamamlayıcı olarak, müfredatın yalnızca kâğıt üzerinde varlık bulduğunu ve buna bağlı olarak trafik kazası nedenlerinin eğitim sistemi içerisinde aranması gerektiğini vurgulamaktadır. Katılımcı, “deve” metaforu üzerinden durumun önemi vurgulamıştır.

4.4.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) *“Şimdi şöyle, müfredata uygun hareket edilmemesi eksik eğitimi getiriyor. Eksik eğitim eksik bilgi demektir. Onun da trafiğe yansması kötü oluyor. Dolayısıyla yani çelişiyor. Biz onu uygulamadığımız zaman, bakın bir zamanlar bizim ön sınavımız vardı. Şimdi öğrenci eğitimini bitirdikten sonra bile biz bir ön sınav yapardık. Yani kursiyer sınava girmeye, psikolojik olarak, efendime söyleyeyim, eğitim olarak hazır mıdır değil midir? O ön sınav bile bana göre çok çok iyi bir işti (...) ön sınavı kaldırdılar. (...) birilerinin işine gelmediği için, eğitim vermek istemeyen insanlar, çünkü ekstra bir yükür bu. Mesela siz buna göre tekrar zaman ayırıyorsunuz. Bir komisyon gibi komisyon kuruyorsunuz. Sınav psikolojisini yaşıyorsunuz. Sonra diyorsunuz ki; rapor hazırlıyorsunuz, “siz sınava girerseniz kalabilirsiniz, şu eksikleriniz var şu kadar daha eğitim almanız gerekiyor”, veya “siz*

hazırsınız, sınava girebilirsiniz.” Şimdi ne oldu? Bunlar hep kaldırıldı (...) ya bunlar 2016-2017’de kaldırıldı. Yani ilk 2013’teki yönetmeliğe girmişti. Çok da iyi bir çalışmaydı. Sonrasında tabii işini iyi yapmak istemeyen arkadaşlar sağ olsunlar, bastırdılar, kaldırdılar. Şimdi bunun gibi bir sürü handikap yaşıyor. Dolayısıyla, yönetmelik ve müfredata uygun hareket edilmesi tabii ki kazaları önler. Yani biz en basitinden bir takip mesafesini dahi bu ülkede uygulamaktan aciz bir toplumuz. Anlatabildim mi? Sadece bu örneği vererek söyleyebilirim. Oysaki ne diyor?; “hızınızın yarısı kadar metre ile takip” diyor. Biz ne yapıyoruz? Yani neredeyse tampon tampona gidiyoruz. Şimdi bu insan psikolojisini etkiliyor, trafik kazalarını getiriyor, kaosu yaşıyor, trafiğin yoğunluğunu yaşıyor. Bir dünya sıkıntı yaşıyor.

Bizim yapmamız gereken tek şey şudur: kurallara uygun hareket etmektir. Eğer kurallara uygun yaşam biçimimizi organize edebilirsek birçok şeyi çözebileceğimizi ben düşünüyorum. Ya bu sadece trafikte değil, genel anlamda da bu böyledir. Bakın biz araçlardan sadece bahsediyoruz. Bunun içinde yayalar da vardır. Yaya, yani biz yayaların kendi trafikteki kurallarını ve haklarını bilip bilmemesi bile bir kaos yaratıyor. Yani bir de oradan da bakmak lazım. Şimdi yollar keza sıkıntılı. Yaya çizgilerimiz; ışıklarımız, geçitlerimiz, alt-üst geçitlerimiz sıkıntılı. Yani trafiğin bir bütün, tüm Türkiye’de, İstanbul’da bir bütün yeniden yerel yönetimlere sorumluluk verilerek gözden geçirilmesi gerekiyor. Bakın, yerel yönetimler noktasında bile çok büyük sıkıntılar yaşıyor. Sokaklarda caddelerde levhalarımız yok, trafik levhalarımız yok. Levhaların ne anlama geldiğini kimse bilmiyor. Kaldırımları kimse kullanmayı bilmiyor. Yani bir sürü burada da sıkıntı yaşayabiliriz, yaşanabiliyor onlar da ayrı konu aslında ama onlar da işin içine girilmeli. Yani bu tezi hazırlıyorsanız, bu çalışmayı yapıyorsanız bu bir bütün, bu bir sistem meselesi. Bu tüm toplumun yaşam biçimi haline gelmesi gereken bir iş. Öyle söyleyeyim.”

Katılımcı, trafik eğitimlerinin yalnızca sürücü adaylarını kapsamadığını, bütünü oluşturan sistem içerisinde tüm trafik paydaşlarının bu eğitim sistemine dâhil edilmesi gerekliliğini vurgulamıştır. Ayrıca, önceki yıllarda ön sınav olarak yapılan bir uygulamadan bahsetmiştir. Bahsedilen bu uygulama ile sürücü adayının gerçek sınav öncesi psikolojik olarak rahatladığı ve eğitimin değerlendirilmesi aşamasında ön bilgi sağladığını ifade etmiştir.

KT-2 (Erkek) *“Lokal olarak bunlar, şunlar şunlardır dememiz doğru değil. Çünkü bunlar kişilere, verilen eğitimlere, kurumlara göre spesifik olarak değişiklik gösterebilir. Ama genel olarak ben şunu söyleyeyim. Bu eğitimlerin birbiriyle bütün olarak örtüşmesi başarı oranlarını arttırır. Başarı oranlarına baktığımız zaman uygulamada ve direksiyonda bu başarı oranları Avrupa istatistiklerinin biraz altındaysa burada bir uyumsuzluk olduğunu görebilirsiniz. Bu uyumsuzluk, tamamen bir başarısızlık değildir. Örneğin Almanya, 1903 yılında trafik eğitimiyle ilgili ilk programlarını başlatmış. Yani yaklaşık olarak bizden 80-90 yıl önce bunun profesyonel olarak eğitimlerinin verilmesine başlanmış. Bu eğitimi vermek demek bir nesille başlamak demektir. Biz çocuklarımızı okul öncesi eğitime gönderdiğimizde hiçbir ana okulunda trafik eğitimi yok, hatta devlet okullarının ilkokul seviyelerinde onu da bir kenara bırakıyorum çok yüksek meblağlarla para verdiğimiz özel okullarda bile bir trafik sınıfı ile karşılaşmıyorsunuz. Playland alanı, oyun alanı, laboratuvar alanı, beden eğitimi spor salonları ve eğitimlerin verilmiş olduğu sınıflar, rehabilitasyon alanları hepsi mevcut ama bunlar yok. Bunların bir kere mecburi hale getirilmesi gerekir. Neden? Bu kişinin hayatını ilgilendiriyor, ya da bu kişinin başkalarının hayatını etkileyebilecek, değiştirebilecekleri bir eğitim ilgilendiriyor. Buna başladığımız anda zaten okul öncesinden başlayan bir çocuğun ehliyet alma yaşına kadar almış olduğu bir eğitimden bahsediyoruz. Yani bir jenerasyon. Bunda geç kalmamız lazım. Ülkemizde bununla ilgili olumlu adımlar var. Mesela trafik adabı dersinin getirilmesi çok önemli. Ben kuralların hepsini biliyorum ama adaptan yoksunum. Emniyet şeridini işgal ediyorum. Bütün kuralları biliyorum ama adaptan yoksunum; kırmızı şeritten geçiyorum, kırmızı ışıkta geçiyorum ya da ambulans geliyor, itfaiye aracı geliyor. Bununla ilgili örnekler var. Yol vermeyen sürücülerle karşılaşabiliyoruz öyle diyeyim. Peki bu sürücüler bu kuralları bilmiyor mu? Elbette ki biliyor ama uygulamıyor. Bu sebebin içerisine derinlemesine girmek lazım. İki şeyden kaynaklıdır bu sorun. Bir, temelden gelen eğitim, iki eğer temelden bu eğitimi yakalayamadıysanız tekrar hizmet içi bir eğitim verip caydırıcı bir ceza vermeniz lazım. O da nasıl olur? 5 ila 10 yılda bir ehliyetini değiştirirken kursiyerin mutlaka trafik adabı dersi de dahil olmak üzere yeniden teorik eğitim alması gerekir. Bu benim şahsi görüşümdür. Bu eğitimden sonra da kişilerin bu işlediği cezalarla ilgili stajyer ehliyet geldi mesela, ilk defa alanlar iki yıl boyunca 75 ceza puanını aştığında ehliyeti iptal ediliyor. Çok caydırıcı oldu. Ancak bu hakkı kazandıktan sonra hele bir de toplu taşıma aracı kullanıyorsa, kamuya ait*

bir araç kullanıyorsa veya servis aracı kullanıyorsa çok daha caydırıcı cezaların mutlaka gelmesi gerekir. Bunun yanında bir de olumlu taktir de gelmesi gerekir. Hep cezalandırmakla bunların çözüleceğine ben inanmıyorum.

İyi bir sürücü, daha az trafik kazasına karışmış bir sürücü, yayalara özellikle saygılı bir sürücü ödüllendirilmelidir. Nasıl bulursunuz? İstatistik olarak aldığı cezalardan bulursunuz. Teknolojik olarak bu kadar mobesse kamerası benzeri şeyler var. Bu örnekleri örnek olsun diye çıkarıp ödüllendirebilirsiniz ya da ödüllendirebiliriz. (...) müfredatta değil, müfredatı uygulamada, (...) mesela 34 saat teorik eğitim vereceksiniz; A sürücü kursu bunu eksiksiz verirken B sürücü kursu eksik veriyor. (...) ticari olabilir bunun nedenleri bir. İki, bir de bu sektörde sürücü eğitime girecek olan bir kişinin standartlarının olması gerekir. Bir öğretilimde, bir savcıda, bir noterde, bir avukatta aranıyorsa sektörle ilgili kendi işiyle ilgili standart, mutlaka sürücü kurslarında da aranmalıdır. Bu standartlar, daha sonra biz böyle bir öneride bulunmuştuk. Yönetmeliğin içerisine konuldu. Ancak geçmişte kurumlarını açmış olanlarla ilgili böyle bir standart yok. Bu sadece bir tanesi. Örnek veriyorum, sadece ilkokul mezunu olup sürücü kursu işine giren iki farklı kurucuyu örnek alabiliriz. Bunlardan bir tanesi, ikisi de ilkokul mezunu olmasına rağmen bir tanesi bunu içselleştirmiş, benimsemiş ve dört dörtlük uygulayabiliyorken, bir diğeri uygulamıyor. Buna belki ticari bir yaklaşım sergiliyor, ben sadece bu işten para kazanacağım. Bunu sadece bir esnaflık olarak görebiliyor. Peki bunlara göre bu standartları olan; üniversite mezunu, mekatronik bölümü, motor bölümü, bilgisayar bölümü mezunlarından oluşan bir kurucu kitlesiyle karşılaştıracak olursak bu ikinci söylediğim standartları olan kurucu kitlesi bu, bunun bir eğitim işi olduğuna yatkınlığı daha fazla olur. Bunu hepimiz biliyoruz. Tabi ki istisnalar olabilir. Sebeplerden bir tanesi de bu. Bu işe sadece ticari amaçlı bakılmaması gerekir. Elbette ki para kazanacağız ama bunu işimizi doğru yaparak para kazandığımız bir iş haline getirmeliyiz. Kaldı ki böyle olsa zaten daha fazla fayda sağlayacak. Daha fazla yarar sağlayacaktır. Ama bunu bazen göremeyebiliyor. Bu bakış açısının körelmesi de bu işe eğitimden ziyade tamamen para amaçlı bakılmasından kaynaklı da olabilir. Bu sebeple mutlaka kurucu standardının devam ettirilmesi hatta geliştirilmesi gerekir.

Türkiye’de temel sürüş eğitimlerinin MEB’nın denetim ve gözetiminde MTSK tarafından verildiği bilinmektedir. Yapılan araştırmada ülkemizde sürücü kursu

açacak işletmecilerde eğitim şartı aranmadığı görülmüştür. Yakın bir zaman önce sürücü kursu açacak kişilere ilgili üniversitelerin bölüm mezuniyeti şartı getirilmiş, ancak anlaşılamayan bir sebeple bu koşul yönetmelikten çıkarılmıştır. Bunun yerine nüfusa oranla bölgesel kontenjan uygulamasına geçilmiştir. Sürücü kurslarında verilen eğitimlerden yüksek verimliliğin sağlanabilmesi için sürücü kursu açacak kişilerde mutlak suretle eğitim şartı aranmalı, belli bir disipline dayalı ön elemeler gerçekleştirilmelidir.

Nihayetinde kurum müdürü, usta öğretici kendi görevlerini yaparken aslında o işle ilgili maaş aldıkları bir kurucu var. İşin dönmesi gereken asıl sorumlu bu işin kurucusu, o eğitim kurumunu açan ve işleten kişi. Onun yaklaşımları öğretmeni, müdürü, kursiyerleri hatta kurumda bulunan memur personeli bile birebir etkiler. Eğer bu olumluysa olumlu yönde etkiler. Olumsuzsa ister istemez onları da kesinlikle etkiler. Daha menfi düşünmelerine sebep olabilir.”

Katılımcı, trafik eğitimlerinin başarılı olabilmesinde asıl yöntemin temel eğitimden geçmesi gerektiğinin önemini vurgulamıştır. Ülkemizde verilen mevcut trafik eğitimleriyle dünya örneklerini karşılaştıran katılımcı, Türkiye’ de geriden takip eden bir eğitim sisteminin varlığından bahsetmektedir. Bunun dışında, müfredat ve uygulama arasındaki uyumsuzluğun yalnızca temel eğitim ya da geride kalınmış bir eğitim sisteminden kaynaklı olmadığını, ticari yaklaşımların da etki ederek eğitim hizmetlerinin istismar edilebileceğini söylemiştir. Katılımcıya göre iyi bir eğitim ve daha güvenilir sürücü yetiştirmenin yolu, para kaygısı olmadan standarda uygun doğru yapılan bir iştir.

KT-3 (Erkek) *“Şimdi tabii ki işi teorikte ve uygulama olarak ikiye ayırmak lazım. Müfredatımızın teorik kısmında çok fazla problem sıkıntı yaşamıyoruz ki aslolan uygulama eğitimi. Direksiyon eğitiminde de, ee uygulama ile ilgili çok fazla sorun olduğunu düşünmüyoruz. Direksiyon eğitiminde nasıl bir sorun olabilir? Bir sorun şu anda yok direksiyonda. (...) yani teorik de çok fazla bir problem yok asıl önemli olan, aslolan burada pratik eğitim araç eğitimi araçların kullanılması nasıl sürücü olur? (...) sorun oluşturmaz, teorikte zaten müfredatın birebir aynısını uyguluyoruz zaten bu teorikteki çıkan konu başlıkları da e-sınavda çıkıyor. Bundan dolayı burada herhangi bir farklılık yok, tıpkı üniversite sınavlarındaki konu başlıkları gibi burada da verilen müfredatta verilen konular zaten e-sınavda da çıkıyor, burada bir farklılık yok. Hem teorik hem pratik yani her ikisi için de. Şimdi*

teorik eğitimin, bir kişinin teorik eğitimini çok zayıf olması iyi şoför ya da kötü şoför olacağı anlamına gelmez. Aslolan pratikte öğrenmek lazım. Pratikteki eğitimin çok daha önemli olduğunu ben düşünüyorum (...). Pratik eğitimin de bir müfredatı yok, pratik eğitim araç kullanmakla alakalı bir şey (...) aracı kullanırken; kendi duygularımızla, hislerimizle, heyecanımızla hareket edip araç aslında kullanılır bir müfredata göre arabayı kullanmıyoruz. Araba nasıl kullanılır? Hadi kitaptan okuyalım, kitaptan okuduktan sonra araba nasıl kullanılacağını uygulamada aynı şeyleri karşılaştırabiliriz. Kitapta okuyalım gaza basalım vitesi değiştirelim. Evet bunu okuduk ama aslolan burada nedir? Tabii ki uygulama.”

Katılımcı, teorik ve pratik eğitimin birbirini tamamladığını ve müfredatın uygulanmasında sıkıntı yaşanmadığını ifade etmiştir. İlaveten, teorik eğitimlerdeki noksanlığının sürücülük becerisinin belirleyicisi olmadığından bahsetmektedir. Katılımcıya göre araç kullanımında teorik bilgiye dayalı değil, sürücünün duygu ve düşüncelerine göre hareket edilmektedir. Bu nedenle sürücü eğitimlerinde pratik eğitimlerin içerik hususu önemlidir.

KT-4 (Erkek) *“Herkes işini yapıyor ve gereklilik neyse beyan ve çalışmalar aynı şekilde süsleme sanatına devam ediliyor. Minare, kılıf. Gerçeklikle, sunulan arasında farklılıklar çok, bu yüzden sonuç odaklı işlem yok. Fakat bakıldığında sorun olmadığı için, çözümde yok (...). Araç kullanımı paralel, L park, ani fren, geri gitme, rampayla ve sinyallerle ibaret değildir. Kullanım sırasında araçta bağırırsanız, kavga çıksa, yaralanma olsa, kaza olsa hemen psikolojileri bozuluyor ve soğukkanlılık kalmıyor. Bir arıza olduğu yerde hemen reflektör koyuluyor, oranın arıza için uygun olup olmadığı gözlemi ve tedbiri alınmıyor ama elbette ki gerçek bu değil, bahsettiğim bu benim.”*

Katılımcı müfredat ve uygulama arasındaki uyumsuzluk ile eğitimlerin istismar edilmesini “süsleme sanatı” ifadesiyle betimlemiştir. Bu ifadeye göre müfredatın talimatlarına uygun eğitim hizmeti verilmediği, sonucu itibarı ile de güvenilir bir müfredat uygulamasının olmadığı anlaşılmaktadır.

KT-5 (Erkek) *“MTSK’ lar olarak sürücü adaylarını trafiğe alıştırmaktan çok sınava hazırlamaktayız. Teorik ve pratik eğitimleri birbiriyle ilişkilendirmek, bütünlük yakalamak bu anlamda zor. İster istemez farklılıklar oluyor. Bu farklılık sürücü adayının sınavı geçmesinden sonra trafiğe çıkmasında sorun teşkil ediyor.*

Ancak bazı yeni ehliyet alan sürücüler de eksik bilgisine rağmen cesurca trafiğe çıkabiliyorlar. Sonrasında da ya kendilerinin karıştığı ya da sebep oldukları kazalar meydana geliyor haliyle.”

KT-6 (Erkek) *“Ders müfredatı ile uygulamalar arasında farklar vardır. Örneğin, müfredatta bahse konu olan ders saatleri ile sahada uygulanan ders saatleri arasında farklılıklar görülmektedir. Sürücü kurslarında bunun ekonomik boyutta maliyetinin fazla olacağını düşünerek ders saatlerinde azaltma yönüne gidebilmektedir. Bu nedenle uygun bir eğitim verildiğini düşünmüyorum (...). MEM’ler tarafından denetimler yapılmaktadır ancak bu denetimler yeterli değildir, Direksiyon programları ders saati ve öğretmen durumları gerekli şekilde incelenmemektedir. Örnek verecek olursam: Mebbis sistemle direksiyon programına saat 22:00’de kursiyer üzerine direksiyon programı yapılmıştır fakat gerçekten saat 22:00’de bu ders verilmekte midir?, öğrenci bu dersini almış mıdır?, gerçekten öğretmen bu dersi vermiş midir?, bu en somut örneğidir.”*

Katılımcılar, sınav odaklı eğitim verdiklerini ve ders saatlerinin de bu doğrultuda belirlendiğini ifade etmişlerdir. Ayrıca, kurumların ticari aktiviteleri nedeniyle eğitimlerde kısıtlamaya gidildiğini ve programın yapıcısı MEB tarafından denetlenmeye muhtaç bir eğitim sisteminin varlığından bahsetmişlerdir. İfadelerden açıkça anlaşılacağı üzere ideal olanın hedeflendiği müfredat programında uygulama aşamasına gelindiğinde eğitimin içerik ve niteliği ekonomik çıkarlar çerçevesinde şekillenmektedir.

KT-7 (Erkek) *“Müfredatı tam zamanlı uyguluyor olsak bu soruya net bir yanıt verebilirim şimdi ne desem yarım kalacak ama diyeyim? Tamam müfredat bana diyor ki; “34 saat teorik eğitim vereceksin”, ee “2 saat simülasyon eğitimi vereceksin” mm “14 saat direksiyon eğitimi vereceksin, bu eğitimleri de gece yapacaksın, gündüz yapacaksın.” Mümkün değil, ben sabah dersi yazıyorum. Aday “o saatte gelemem ben” diyor. Akşam dersi yazıyorum “işten izin alamam gelmem olanaksız” diyor. Teorik eğitimlerde hadi bir nebze başarılı oluyorsunuz ama aday direksiyona geçince başlıyor esas iş. Şimdi biz müfredata uygun ders veriyor muyuz?, veremiyoruz. Bu hem sistem hatası, hem de yönetim hatası. Şöyle söyleyim, bizim direksiyon ders saatlerimiz 45-50 dakika adayın alacağı ders saati 14 ders saati (...) simülasyon dahil 16 saat o (...) 2 ders simülasyon, 14 ders saati de gerçek arabada uygulamaya başlarız. Sonuçta biz adaya ve sınav sistemimize göre program*

yapıyoruz. Teorikten geçtiği an bizde direksiyon eğitimleri başlar adayın. Hatta bazen teorikten geçmese de başlatıyoruz derslerini çünkü bir şekilde bir yerden bir yerden problem çıkar da yetişemez aday dersleri diye az da olsa aday eğitimden istifade etsin istiyoruz. Her neyse, diyelim ki bizim 14 saat eğitim alacak adayımız var. Yapmışız programını, aday geliyor derse. Sorarsanız ki bana dersleri 45-50 dakika verebiliyor musunuz?, hayır veremiyorum, veremem de. Bu mümkün değil. Biz dersleri, hemen hemen tüm kurumlar 90 dakika yani bir buçuk saat üzerinden hesaplıyoruz. Türkiye'nin neresine giderseniz gidin en fazla bu kadar hesaplanır dersler. Azı vardır üstü yoktur. Peki ne var bunun içinde ne var?, söyleyim size ben: aday gelir kuruma ders saati başlar, usta öğreticimiz adayı alır alana götürür, orada eğitimini verir, sonra süresi bitimine yakın alandan ayrılır kuruma gelir ve ne yapılıyorsa o bir buçuk saat yani 90 dakika içinde yapılır. Ee şimdi 90 dakika da sınıf eğitimi değil ki bu; eğitim ver, mola ver, ara ver, git çayını iç, kahveni iç, 50 dakika eğitim ver, 10 dakika mola yap. Bir buçuk saatte gittin, eğitim verdin, döndün geldin. Trafiğin içinden gidiyorsun alana. Her kurumun alan mesafesi de farklıdır mesela. Bazı kurum var ki alana iki dakika mesafede, bazıları var bizim gibi on-on beş dakika sürüyor. Trafik sıkışıksa 20- 25 dakika sürdüğü bile oluyor alana ulaşması. Şimdi ne oluyor? Aldın adayı eğitim saati başladı kapıda sadece geliş gidiş 40 dakika oldu mu sana? Adaya ne kaldı 90 dakkadan 50 dakika. Bu kadar zamanda adaya araç kullanmayı öğret bakalım nasıl öğretirsin?, işte burda bizim usta öğretmenlerimiz çok meşakkatle çalışıyor, yetiştirmeye çalışıyor. (...) evet müfredatta yazan başka bizim uygulama bambaşka. Kağıt üzerinde zaman, mekan, biçim var ama iş uygulamaya geldiği zaman kazın ayağı başka. Bu durumda hem aday gerektiği gibi eğitimini alamıyor hem de usta öğretmenlerimiz yollarda yetişmeye çalışmaktan perişan oluyor. Dağlar kadar fark hem de dağlar kadar.”

Katılımcının vermiş olduğu örnekler kısmen diğer katılımcıların ifadelerini tamamlayıcı niteliktedir. Tüm bu olumsuz örneklerle dayanan tabloya ek olarak belirtilen; müfredatın uygulama aşamasında ülkemiz genelinde benimsenmiş eğitim programlarının eksik uygulanıyor olması üzerinde ciddiyetle düşünülmesi gereken bir husustur. Katılımcı bu durumu şöyle ifade etmiştir;

“Türkiye'nin neresine giderseniz gidin en fazla bu kadar hesaplanır dersler. Azı vardır, üstü yoktur.”

Katılımcı bu durumun sistem ve yönetim eksikliğinden kaynaklandığından bahsetmiştir.

Bu örneklerden hareketle düzenli denetimler yapılarak mevcut durumun bir nebze de olsa kontrol altına alınabileceği düşünülmüştür. İlerleyen aşamada, uygulamada yaşanan bu sorunların nedenlerinin araştırılarak, nedenlere dayalı bir takım önlemlerin alınması da gerekmektedir. Sonuç itibarı ile sürücü adayının eğitim aldığı araç aynı zamanda sınıfıdır da. Çalışma yapılan karayolu da okulu. Nasıl ki fiziki bir öğrenim kurumunda öğrenciler ders zili çalar çalmaz sınıflara girerek derse başlıyorsa, sürücü adayı da sınıfına girdiği yani aracına bindiği an öğrenimine başlamalıdır. Bu sorunu bertaraf edebilmek adına önerilmek istenen; sürüş eğitimi başlangıç noktasının kurs merkezlerinden değil, sürüşün yapılacağı alandan olmasıdır. Böyle bir uygulama için ilave hizmetler gerekebilir. Bunlar; sürücü kurslarının seyyar irtibat büroları ya da lokal benzeri toplanma alanları olabilir. Böylelikle gerek sürücü eğitmeni gerekse sürücü adayı hem gereksiz yere trafikte zaman kaybetmiş olmayacak, hem de aynı fiziki bir öğrenim kurumunda olduğu gibi teneffüsünü sağlıklı bir ortamda gerçekleştirecektir.

KT-8 (Kadın) *“Müfredatta, sınavı geçen öğrenciye direksiyon ders programı resmiyette yapılıyor ama pratikteki ders programları resmiyettekinden çok farklı. Hatta 2 ders simülâtör, 14 ders direksiyon dersi verilmesi gerekirken çok az ders verilerek sınava girmeye zorlanan öğrenciler var (...) bazı kurumlar maalesef bu işi sadece ticari olarak düşünüyor. Bankamatik gibi görüyorlar adayları. Eğer normal eder değerini (...) yani şöyle diyeyim, belirlenmiş taban fiyatlar vardır bizim sektörde. Bunun altında kayıt almak zaten imkansız ama alıyorlar işte. Ne yapıyorlar o zaman, anlatabildim mi? Bir yerden bir yerden kısacak masraf kalemlerini ki günü kurtarabilsin (...) vallahi ben diyeyim ki sakal siz deyin ki bıyık.”*

Katılımcı, sürücü adaylarına ticari yaklaşıldığını “bankamatik” ifadesiyle ifade etmiştir. Motorlu taşıtlar sürücü kurslarında eğitim ücretlerinde taban fiyat uygulaması zorunluluğu olduğunu fakat bazı kursların bu kurala uymayarak indirimli ücret uygulaması yaptıklarını, yapılan bu indirimin telafisini de masraf oluşturan kalemlerden yani eğitimin gerektirdiği uygulama ders saatlerini kesintiye uğratarak giderdiklerini vurgulamıştır.

KT-9 (Kadın) *“Elimizden geldiği kadar müfredata dayalı program yapmaya çalışıyoruz fakat adayların çalışma, okul durumları yüzünden kısıtlı zamanlara ders sıkıştırdığımız zamanlarda olmuyor değil. Bu müfredat ve eğitim durumu yalnızca öğretmenler ve kurumlar tarafından belirlenmiyor. Adayların da derslere katılımına göre esnemeler oluyor. (...) katılım zorunlu olsa da çoğu aday teorik eğitimlere çok gelme taraftarı olmadığı için hem onları eğitime dahil etme noktasında hem de müfredatı uygulama aşamasında zorluklar yaşıyoruz. (...) istismar eden kurumlar vardır elbet ama ben kendimizden yola çıkarak diyebilirim ki olabileceğinin en iyisini yapmanın gayretindeyiz. Esnemeler yapmasak bir tane öğrenci gelip kayıt yaptırmaz bize, şimdi eğri oturup doğru konuşalım. Hayat trafiği, ekonomik kaygılar, okulda okuyan çocukların ağır programları, sınavlar filan bunlar ciddi etmenler bizim için. Kanunlar devreye sokularak, devlet tarafından işverenlere ve okullara yaptırım gelirse katılım artar, o zaman bizler de esneme yapmak durumunda kalmayız. Bu şartlarda en az farklılık için uğraşıyoruz evet, özellikle ders gün ve saatleri bizler için büyük sıkıntı. Bize uysa adaya uymuyor, adaya uysa bize uymuyor zamanlama.”*

KT-10 (Kadın) *“Keşke her şey kitaplarda yazıldığı gibi okunsa ve yaşansa o zaman hiçbir sorunumuz olmazdı. Şahsi olarak biz ne kadar işimiz doğru yapmaya çalışırsak çalışalım bir diğerinin verdiği taviz, gösterdiği avantaj adayların bizden beklentilerini de o doğrultuda etkiliyor. Eğitim sıkıntısı yaşamazsak, adaylar eğitimlere katılım göstermek için çaba sarf ederse müfredata uygun birebir eğitim verebiliriz, bunda sıkıntı olmaz. Ara ara da olsa yaşadığımız sorunlar hep bu katılımdan kaynaklanıyor. Örgü gibi düşünün yanlış birilmek atarsanız diğer tüm örgü o yanlış ilmeğin üzerinden gidecektir. Genel olarak değil ama aday ve eğitmenden kaynaklanan, onların yaklaşımlarından kaynaklanan program aksamalarımız da oluyor bizim. İşletme olarak bunu ne kadar az seviyeye çekebilirsek kafamız o kadar rahat oluyor.”*

Katılımcıların, diğer katılımcıların söylemlerini destekleyici ifadeleri vardır. KT-10 katılımcısı, bahsedilen sorunların tek muhatabı olmadığını söylemiştir. Katılımcı, *“yanlış birilmek atarsanız diğer tüm örgü o yanlış ilmeğin üzerinden gidecektir”* betimlemesiyle kolektif sorunların varlığına vurgu yapmıştır. Bu bağlamda, mevcut programlardan kimlerin yararlanıp yararlanmadığı ve nedenlerine ilişkin doğru bir değerlendirme yapabilmek için daha kapsamlı hukuki ve etik bilgilere ihtiyaç vardır.

Eğitim eksikliğinin trafik kazalarını doğrudan etkileyen bir faktör olduğu istatistiklerle de açıklanmıştır. Mevcut veriler son yıllarda sürücülerin eğitim düzeyinin arttırılmasına yönelik çalışmaların kazaları, bilhassa da ölümlü kazaları azaltması ve bu konudaki çalışmalara hız verilmesi tezini doğrulamaktadır. Bu nedenle “trafik eğitimi” sürücülerin eğitimleriyle birlikte trafikte yer alan bireylerin tümünün eğitimi olarak ele alınmalıdır (JGK,2019). Bu veriler ışığında, denetlenmeye muhtaç bir eğitim sisteminde güvenilir sürücü yetiştirilmesinden bahsedilmesi ve müfredata uygun eğitim modellerinin verimliliğinin tartışılması mümkün değildir. Eğitimde birincil önem; eğitim programlarının usul ve esaslara uygun verilip verilmediğine odaklanmak olmalıdır.

4.4.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1(Kadın) “Müfredattaki bilgilerin tamamı öğrenciye aktarılmıyor sanırım. Zamanın kısıtlı olmasından dolayı, sınav geçirme odaklı çalıştırılıyor adaylar. Ben direksiyon sınavından iki kere kalmışlığın verdiği haklı tecrübeye dayanarak şunu söyleyebilirim ki, araba ezbere kullanılmaz. Eğitimcim bana sınavdan nasıl geçebileceğimi gösterdiler, parkuru ezberlettiler. Oysa trafik tek bir parkurdan ibaret değildir. Ezberletilmiş bir sınavdan kalmam haliyle kaçınılmaz oldu ve eksik bilgiler aktarılıyor. (...) adayı önemsemeyen, ciddiye almayan bir eğitimciye denk geldiğinizde de kaçınılmaz sorunları ortaya koyuyor. (...) bunu kişisel algılamadım, karşımdakinin işine olan sevgisizliği umursamazlığı belki de bıkmışlık, tükenmişliktir bu. Çünkü hocalarımızla konuşuyoruz kişisel sorunlar oluyor. Bunlar benim çıkarımım. Bu yönde yapmak için yapılan bir işte bunun gibi şeylerin olması da normal geliyor aslında.”

Katılımcı, eğitim esnasında sürüş eğitimcilerinden kaynaklanan olumsuzlukları “bıkmışlık, tükenmişlik” kavramlarıyla tanımlamakta ve trafikte yaşanabilecek olumsuzluklara işaret etmektedir.

SA-2 (Kadın) “Eğer eğitmeyen eğitimciye denk gelerseniz yaşayacağınız olay örgüsü şu oluyor; “al evladım bu kitap, bak bu direksiyon, şunlar da debriyaj, fren, gaz, vites, sür, sür, kaldın, sıfır ve otur” veya “tamam geçtin aferin.” Ancak işini ciddiye alan bir kurumdaysanız zaten müfredata gerek bile kalmıyor, tekerleğin icadına kadar her şeyi öğrenmiş oluyorsunuz.”

Yukarıdaki ifadede göze çarpan husus, eğitimcinin özverisi ve niteliğine bağlı olarak olumsuz bir eğitim deneyimi yaşandığıdır. Katılımcının. *“işini ciddiye alan bir kurumdaysanız zaten müfredatta gerek bile kalmıyor, tekerleğin icadına kadar her şeyi öğrenmiş oluyorsunuz”* ifadesi bu düşünceyi destekler niteliktedir.

SA-3 (Kadın) *“Müfredatta belirtilen tüm trafik konularına, levhalara, uyarılara trafik esnasında çok bakılmıyor bence. Yine sınav örneği vereceğim. Sınavda tabelalara bakmamak kalma sebebi olmadığı için bu kadar önemsemiyor. (...) sınavlarda belirli kriterler var ama trafik okuma üzerinden değerlendirme yapılmıyor, teorik de öğrendiğimiz bilgileri trafiğin içinde sınamıyorlar (...) sadece teknik kullanım üzerinden bir araç sürme tekniğinden, yani aracı dur-kalk yapabiliyor muyuz?, park edebiliyor muyuz?, ona bakıyorlar.”*

Katılımcı, ezbere dayalı uygulanan eğitim sisteminin değerlendirme sınavında karşılık bulduğu olumsuzluklardan bahsetmiştir.

SA-4 (Kadın) *“(...) henüz direksiyon derslerine başlamadığımdan bir şey diyemiyorum. Gözlemden de bulunmadım. Alana ilk defa geliyorum hiçbir fikrim yok bununla ilgili.”*

Sürücü adaylarının bir sürücü kursuna kayıt yaptırdığı an eğitim süreci başlamaktadır. Teorik eğitimler adayın süreç hakkında bilgilendirilmesi ve araç kullanımı için gerekli mental hazırlığın tamamlanması sürecidir. Simülatör eğitimleri ise teorik ve pratik eğitimler arasında bu bağın sağlanması, ayrıca ön bilginin yerleşmesi için köprü vazifesi görmektedir. Katılımcının ifadesinden bu sürecin içinde yer almadığı, bu nedenle de gerekli ilginin oluşmadığı anlaşılmıştır.

SA-5 (Kadın) *“Müfredat ve uygulama arasında fark olduğunu düşünmüyorum. Ancak güncellemeler daha sıkı takip edilebilir teorik eğitimlerde. Trafik kuralları teorikte pratikten daha yüzeysel kalıyor, teorik ve uygulamayı eş zamanlı kapsayan bir model geliştirilebilir mesela. Her iki eğitim eş zamanlı verilebilir. İster istemez eğitimler arasında fikir ayrılığı olabiliyor. Eş zamanlı bir eğitim modeli hem daha akılda kalıcı olur hem de her iki eğitim bir diğerini pekiştirir.”*

Katılımcı, teorik bilginin pratik eğitimin yanında yüzeysel kaldığını ve bu nedenle trafik kurallarının güncelliğini koruyamadığını ifade etmiştir. Güçlü bir

trafik eğitimi için teorik ve pratik eğitiminin eş zamanlı verilmesinin farklılıkları gidereceğini belirtmiştir.

SA-6 (Erkek) “ *Halen direksiyon aşamasına geçemedim, bilgim yok .Teorikle sınav arasındaki farkı söylemem gerekirse, eğitimi birebir almış olsaydım belki fark olmazdı ama kitapta yazıldığı gibi gelmiyor sorular. Çıkmış sınav sorularını ezberlemesem soruları pek anlayamıyorum. Tamam basit sorular ama birbirine çok benziyor, o mu, bu mu? derken zaman çabucak bitiyor.*”

SA-7 (Erkek) “*Müfredatta kesinlik var ama uygulama eğitimlerinde öyle değil. Her an tüm dengeler değişebiliyor ve bildiğini uygulamaya kalksan o sırada karşılaştığın ne ise bildiğin ona denk düşmüyor. Trafiğin kendince bir akışı var, herkes kurallara uymuyor ki ben teorikte öğrendiklerimi birebir uygulayabileyim. Hocalarımdan bunu öğrendim. Bilgim dahilinde durum değerlendirmesi yaparak hareket ediyorum, etmeye çalışıyorum, etrafımdaki araçlara göre de karar alıyorum. Sadece ben yokum o trafikte. Sağımdaki solumdakiler de belirleyicim oluyor. (...) o kişilerin kuralsızlığıyla benim nizama uygun hareket etmem birbiriyle uyuşmuyor.*”

Müfredat, eğitim uygulamalarının değerini gösteren ve böylece acemi sürücü adaylarını güvenli bir şekilde araç kullanmaya motive eden deneyimleri içermelidir. Katılımcının, “*sağımdaki, solumdakiler belirleyici oluyor, o kişilerin kuralsızlığıyla benim nizama uygun hareket etmem birbiriyle uyuşmuyor*” ifadesi, trafik kültürümüzde halen ortak bir payda da buluşmadığının kanıtını içermektedir.

SA-8 (Erkek) “*Bu biraz bilgisayar dersini bilgisayarsız işlemek gibi bir durum. Neler yapacağımız, yapmayacağımız, araç nedir, trafik nedir?, bunları evet ders esnasında görüyoruz ancak görsel ve efektif olarak herhangi bir eğitim maalesef almıyoruz. Simülasyon derslerimiz çok yetersiz ve öğrenci çokluğu olduğundan kullanım süresi de hayli kısıtlı. Bu sebeple aslında eğer iyi bir eğitmeniniz yoksa kitabın düz cümlelerinden öteye geçemiyorsunuz.*”

Katılımcı, pratik uygulamayı işaret ederek diğer katılımcıların ifadelerini destekleyici biçimde eğitimlerin eksik verildiğinden bahsetmiştir. Bu noktada, sürücü adaylarının almış oldukları eğitim hizmetinin denetimli uygulamalar olması, eğitime katılımı teşvik eden ve yüksek riskli durumlara maruz kalmayı en aza indiren kademeli eğitim gibi çok yönlü programların hayata geçirilmesi gerektiğini yeniden belirtmek gerekir.

SA-9 (Erkek) *“İnanın hiçbir fikrim yok. Ben eğitimlere hiç katılmadım, yorumsuzum.”*

Tüm sürücü adayları aynı beceri, zekâ ve eğitim alma nedenlerine sahip değildir ve aynı eğitimi almak, aynı aracı kullanmak istememektedir. Örneğin, otomatik vitesli araç ile manuel vitesli araç gibi. Buna göre; nispeten düşük bir beceri geliştirme düzeyiyle eğitime başlayan kursiyerler, beceri eğitiminden makul bir şekilde yararlanmalıdır. Aracı kullanma konusunda daha yetenekli olan diğer kişiler için eğitim yalnızca sınav geçmek ve bir ihtiyacı karşılamak için ehliyet sahibi olmak değil, trafik güvenliği avantajına da sahip olan güvenilir sürücü niteliğine uygun olmalıdır.

SA-10 (Erkek) *“Ben pek bir fark göremedim de sırf şunu söyleyebilirim. Teorik dersler çok katı, hep kural ve statik anlatım ama trafik öyle değil. Her zaman kesin şu kuralla şunu yapacaksın diyemiyor insan kendine, ya da ben daha çok yeni sürücü olduğum için şu an böyle algılıyorum belki, bilemiyorum. Uygulama hocam diyor ki mesela: “ evet bunun kuralı bu ama her yerde böyle uygulayacaksın diye bir kaide yok, bazı zamanlarda böyle de yapabilirsin” diyerek alternatif bir yöntem gösteriyor.”*

Müfredat ezberci sistemi beslemeyen, bireysel farklılıkları tanıyan ve acemi sürücü adaylarının belirli beceri eksikliklerini gidermek için uyarlanmış yetkinlik bazlı programları içermelidir.

4.5. Sürücü Adayının Derslere Katılımı ve Trafik Eğitiminin Yeterliliği

Motorlu Taşıt Sürücü Kursları’nda “usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca” olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara, bu eğitimlere istihdam sağlayan kurum temsilcilerine ve bu eğitimi alan sürücü adaylarına “Sürücü adayının derslere katılımı ve trafik eğitiminin yeterliliği” sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar, sürücü adayının derslere katılım ve eğitimlerin yeterliliği ile ilgili konu hakkındaki görüş ve yorumları şu şekildedir:

4.5.1. Eğitimcilerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) *“Uygulamalara katılıyorlar ama hepsi değil, bilenler diyelim. (...) araç kullanmayı bilenlerin derslere katılım daha az oluyor (...). Daha önceden*

kullanıp da gelenler ama belli sistemi belli kuralları sınavda yapmak zorunda oldukları için onlar da yapmadıkları için bilenlerin kalma oranı daha fazlalaşıyor.”

Katılımcı, kursiyerlik öncesinde araç kullanmayı bir şekilde öğrenmiş olan sürücü adaylarının sınavlardan kalma nedenlerini kural dışı araç kullanma faktörüne bağlamaktadır.

SE-2 (Kadın) “ *Ehh, müfredat derslere katılımı zorunlu tutuyor ama gene ekonomik şartlardan dolayı kurum sahipleri gelmeseniz de olur şeyini mm?, mantığını kayıt anında çocuklara yerleştirdiği için çoğu gelmiyor. Gelmeyenlerin yerine resmiyette geldi gösteriyorlar. Bu neye sebep oluyor tabii?, eğitimde bayağı aşağı seviyelere düşülüyor, uzun vadede bunlar ehliyet aldığıında bu öğrenciler trafik kazalarına neden oluyor.”*

Katılımcı, sürücü adaylarının teorik derslere ilgisiz olması ve katılımın düşük kalmasının nedenini kurum sahiplerinin adayla olan parasal anlaşmadan kaynaklı olmasıyla ilişkilendirmektedir. Burada dikkat çeken değerlendirmelerden biri de, adayların eğitime eksik katılmış ya da hiç gelmemiş olmasına rağmen “*eğitime katılmış*” gibi gösterilmesidir.

SE-3 (Kadın) “*(...) şimdi teorik derslere zaten çok katılan yok. Hoş katılsalar da çok ciddi bir eğitim aldıkları da yok. Atıyorum elli kişi gelmesi gerekiyorsa beş kişi hadi bilemediniz on kişi geliyor, özellikle bu pandemi çıktıktan sonra o kadarı da gelmez oldu (...). Şu anda zaten yasaklandı, online dan ders görüyorlar. Direksiyon derslerine, uygulamalı derslere evet katılım daha yüksek ama şunun da şeyini yaşıyoruz. Aday gelemiyor, bu durum da kursun bu işine geliyor. Neden? Listesini hazırlıyor, “şu günlerde dersiniz var geleceksiniz” diyor ha bazen esnetiyorlar bazen ufak tefek oynatmalar yapıyorlar adaya uysun diye ama çoğunlukla da yapılmıyor (...) “ben biliyorum nasıl olsa” diyenler var. İyi kötü işte çat pat kullanmayı; babadan biraz öğrenenler gelmiyor derse, “ben son derse giderim yeter” diyor. Son derse de geliyor ee eğitimini de zaten yeteri kadar alamadığı için büyük ihtimalle de sınavda kalıyor. Kalsın da. Araç kullanmayla sınava göre araç kullanma çok farklı. Yani ben eğitmenim, kendi kullandığım şekliyle sınava girsem belki ben de kalırım. Neden kalırım söyliyim. Ben adada üçlerim, üçüncü vitesle dönerim, çünkü orda üçle dönebiliriz bizim çalışma alanında (...) ama komisyon benim acemi olduğumu düşündüğü için frene basar benim dönüşümde. Yani araba kullanmayla sınava göre*

araç kullanma farklı olduğundan verdiğimiz eğitimin içeriği de tartışmalı bir durum.”

Katılımcı, trafikte araç kullanımı ile sınava göre araç kullandırma eğitiminin tartışmaya açık olduğunu, uzun yıllardır araç kullanmasına ve sürücü adayı yetiştirmesine rağmen bizzat kendisi ya da komisyonların kendisi dahi sınava girse sınavdan kalma ihtimallerinin olabileceğini belirtiyor. Katılımcının ifade etmek istediği, sınav geçme mantığıyla verilen eğitimin yetersiz olduğudur.

SE-4 (Kadın) *“Gelmeyen öğrenci sayısı çok fazla olabiliyor bazen. O hiç belli olmuyor. Bazen gerçekten bütün herkes geliyor, bazıları gelmiyor ve gelmediklerinde de arayıp kesinlikle uyarıyorlar ya da işte ne bileyim bizim normalde çalışma saatlerimiz dokuzda, dokuzda geliyorlar fakat işte işleri çıkıyor filan, bakmışsın ertelemişler (...) ders saatlerine uymuyorlar. (...) bazı kurslarda 45 dk. bazıları bir saat eğitim veriliyor. Bu hem adaylarda hem direksiyon hocalarında sıkıntı çıkarıyor “az ders gördük” diyerek adaylar gidiyor. Adaylar gittiği zaman kurum bunun hesabını benden soruyor. (...) sanki onun saatini ben adaydan almışım gibi kurum sahibi daha adayla konuşmadan faturayı bana kesiyor. Soruyorum “niye gitti bu aday, ne olacak şimdi dersi?”(...) “bilmiyorum” diyorlar. Kim biliyor bu işin aslını astarını? Kayıt dönemi başladığında Mebbis de programları var hepsinin. Daha dönem başlar başlamaz resmi ders programları sisteme giriliyor ama resmi ders programını uygulayanı henüz ben görmedim.”*

Katılımcı, sürücü adaylarının ders saatlerine riayet etmediklerini ya da habersiz bir şekilde eğitimlerini ertelediklerini belirtirken bu yaklaşımın eğitmeni olarak çalıştığı kurumla arasında problem yarattığını ifade etmektedir. Resmi ders programlarının milli eğitime bağlı öğrenci otomasyon sisteminde tanımlanmış olduğunu belirtmiştir. Sürücü kursları belirtilen gün ve saatte sürüş eğitimlerini vermekle, sürücü adayı da bu gün ve saatlerde eğitime katılmakla yükümlüdür. Resmen bildirilmiş bir ders programının kayıt dışı uygulanmasından bahsedilmesi konunun muhatapları için açıklanması gereken bir durumdur.

SE-5 (Kadın) *“Teorik eğitimlere katılım çok çok düşük. Yine kurumların ticareti yüzünden tabii ki. Sırf kontenjanlarını doldurabilmek uğruna “gel vatandaş gel” diyorlar resmen. “Derslere katılmasan da olur, idare ederiz sen yeter ki kayda gel.” Ne kadar az öğrenci derse gelirse kurumun işine geliyor. (...) teorik eğitmene*

az para versinler eni konu mesele parada bitiyor. Başlıca neden bu. Diyelim ki kurumlar iki grup açtı. Eğitim her grup için ayrı ayrı yönetmelik ve kanunlarda belirtilen ders saati ücretinden ücretini almalı. Alıyor mu? Hayır. İki grup 45 kişi yaptı diyelim, derse katılan aday sayısı toplasan on beş-yirmi kişi. Eğitim bitine kadar da sınıfta beş-altı kişi kalıyor kalmıyor. Düşünsenize birileri eğitime katılmadan o parayı veriyor, birileri ciddiye alıyor düzenli derse geliyor. Direksiyon eğitimlerine katılım daha fazla. Aday önceden araç kullandığını bildiğini söyleyerek gelmiyorsa bu dediğim durum. Bildiğini sananlar da bir şey bilmiyor. Biz sadece araç kullanmayı değil, trafik yönetimini de öğretmeye çalışıyoruz. Ha biz derken tabii ki bireysel olarak eğitimliği ciddiye alanlar. Sözüm belgesizler ya da hiç belgesi bile olmamış eğitimi dahi şüpheli hocamsılar değil (...). Direksiyona katılıyorlar çünkü onlar için araba go-kart. Eğleniyorlar. İşin ciddiyetini alana çıkınca anlıyorlar ama kısa ders saatlerinde onlar anlayana kadar zaten sınav zamanı gelip çatıyor. Biz bildiğimiz için adayın yaklaşımını kısa sürede ezber kaptırıp gidiyoruz işte (...). Teorik derslerde sıkıyorlar kursiyerler. (...) kurumlar da adayların yan yana gelmesini istemiyor ki. Nasıl istesin? Birini almış yedi yüz liraya diğerini almış bin beş yüz liraya. O adayların yan yana gelmesi demek birbirine bilgi vermesi demek. Yandı gülüm keten helva. Düzenli ders programı demek fazladan kadrolu hoca, fazladan para ödemek demek.”

Yaptığı işin yönetmelik ve kanunlarla belirlemiş oldukça ciddi bir iş olduğunu belirten katılımcı, sürücü adaylarının eğitimlere katılımında kurumlarla yapılan parasal anlaşmanın etkili olduğunu şu sözlerle ifade etmiştir: “yandı gülüm keten helva.” Katılımcıya göre, her adaydan farklı eğitim ücretleri alınmaktadır ve kurum kontenjanlarının doldurulması adına eğitimin içeriğinden ve eğitmeni kişilerin niteliğinden tavizler verilmektedir. Bu nedenlere bağlı olarak sürücü adaylarının da eğitime ciddiyetle yaklaşmadıklarını, hatta araç kullanmayı neredeyse eğlence olarak gördüklerini belirtmiştir.

SE-6 (Kadın) “Teorik derslere katılım her zaman az olur. Kurumlar aday kayıtlarında “gelmesen de olur” diyerek adayları idare ediyor. Onlar için ne kadar az aday eğitime gelirse kuruma o kadar az yüküdür. (...) hem teorik eğitmene az para veriyorlar böyle olunca hem de adaylar içeride yer işgal etmemiş oluyor, kurumlar adayların bir arada olmasını pek istemezler. (...) her birini ayrı fiyattan aldıkları için kendi aralarında konuşurlarsa korkusu yaşıyorlar. (...) direksiyon derslerine

katılım eksiksiz oluyor. Tüm dersler, teorik ve direksiyon eğitimleri tamamen ezberci eğitim ile verildiğinden akan trafikte aday asla bilinçli araç kullanamıyor.”

Katılımcının, kurumların ticari yaklaşımını ifade ederken SE-5 katılımcısının söyleminin birebir aynısı ile değerlendirme yapması dikkat çekicidir. Her iki katılımcıya göre kurs kaydı esnasında adaylara verilen vaatler vardır, “derslere gelmesen de olur” denilmektedir ve kursiyerlerle yapılan bu anlaşmalar kurumların faydasına işlemektedir.

SE-7 (Erkek) *“Sürücü adayları derse tedirgin ve korkarak geliyorlar. (...) kimi fazla önemsiyor dakika sektirmiyor ders zamanlarında, kimi hiç umursamıyor hallederiz faslında. Daha önce araçla hiç tanışmadıkları için tedirginlik ve düzenli katılım var. (...) yani eğitimi kaçta satın almışlarsa, yani direksiyon sürelerini kaç saatliğine satın almışlarsa uygulamaya geliyorlar fakat teorik eğitimler genellikle çıkmış sınav sorularını çalıştıklarından katılımı uygulama gibi değil. Adayın eğitimi satın aldığı ücret çalışmanın performansına direk etki ediyö.”*

Sürücü kurslarının eğitim ücretleri her sene sürücü kurslarının da görüşleri alınarak her ilin valilikleri tarafından esaslar neticesinde taban fiyat olarak belirlenir. Resmiyette belirlenmiş rakamların altında eğitim hizmeti verilmesi usul ve esaslara aykırılık içeren, suç teşkil eden bir durumdur. Katılımcı, diğer katılımcıların ifadelerine eşlik ederek kursiyerlerin de anlaşmayla satın aldığı eğitime vurgu yapmıştır. Derslere katılımın anlaşılan fiyatlara göre biçimlendiğini ifade etmiştir.

SE-8 (Erkek) *“(...) katılımlara dikkat etmiyorlar ve bu konunun daha basite indirildiğini basit bir algıyla düşünüyorlar bu konuda. (...) kazalara yol açabileceği ve bunun can kayıplarına yol açabileceğini kesinlikle öngöremiyorlar. Teoriklerde de çok zayıflar ki başlıca nedeni ders saatlerine riayet etmemeleri konuyu hafife aldıklarının en basit göstergesi. Sadece buna dikkat etseler daha başarılı sonuçlar elde edebiliriz. Ezbere dayalı sınavlar ve sorular birtakım işte dediğim gibi klişelere bileşenleri yöneldikleri için de bu ezber bizi ama eğitimde ama sonrasında negatif sonuca ulaştırıyor.”*

Sürücü eğitiminin basit bir algıyla değerlendirildiğini ifade eden katılımcı, ezbere dayalı verilen eğitimin ve değerlendirme sınavlarının mevcut ve ilerleyen zamanda problem doğuracağını ifade etmiştir.

SE-9 (Erkek) *“Teori, teoride şuan katılım bir %70-%80 veya o civarlarda ama direksiyona katılımlar oluyor. Onlarda da oran olarak bir % 80 vereyim çünkü %20’si “ben biliyorum” diye gelmiyor, çoğu “sen biliyorsan gelme” deniliyor, bu şekilde çok gördüm “biliyorum” dedi ama üçüncü hakkında aldı dördüncü hakkında aldı “biliyorum” dedi dosya yaktı şimdi piyasadaki şu an aracı kullananla temelden yani şu an bizlerden eğitim alıp gidene hiçbir zaman bir değil. Aday var 17 yıl kullanmış örnek veriyorum geldi üçüncü dersinden sonra alabildi. Niye? “hocam şu an ben kuralları burada öğrendim.” diyor. Dışarıda öğrendiği bilgiler kirli bilgi. Şu an piyasadaki sürücülerin % 90’ının tekrardan eğitime alınması lazım. (...) bu konuda bilimsel bir araştırmasının yapılması lazım. Nasıl mesela? Şimdi ben bugün adaya bir şey verdim. Bu aday bunu kaç gün sonra, hani kaç gün, kaç yıl kafasında tutabiliyor?, ne kadarını tutuyor? Eğitimin standartı olmadığından net bir düşünce oluşmuyor kafamda (...).”*

Katılımcı, aktif sürücülerin de geçmişte aldıkları bilgilerin yetersiz ve kirli bilgi olduğunu, mevcut düzendeki tüm sürücülerin yeniden eğitime tabii tutulması gerektiğini önermektedir. Ayrıca trafik eğitiminin bilimsel olarak araştırılmasını, sürücü adaylarının bilgiyi nasıl muhafaza ettiklerinin ve yönettiklerinin bilgisine ulaşmak gerektiğini ifade etmiştir.

SE-10 (Erkek) *“Sürücü adaylarının çoğu direksiyon eğitimlerine katılıyorlar fakat sürüş deneyimini kara düzende olsa az çok bilen kişiler bu eğitimleri müfredatta belirtilen şekilde almıyorlar. Adaylar teorik eğitimlere katılım göstermiyor, bu oluşumlara tabiri yerindeyse sürücü kursları çanak tutmaktadır. Aslında ne var biliyor musunuz? (...)olay sadece araba kullanmak değil, bir de trafik yönetimi var ki kimse ondan bahsetmiyor. (...) araç kullanmayı aday bir şekilde öğrenir. Öyle öğrenir, böyle öğrenir ama eğer o aday teorik eğitimlerle zihinsel süreci doğru geçirmemişse, sonra da paldır küldür araca oturtulup “hadi sür bak böyle yapacaksın” diye ezber edilirse o aday araba kullanıyor olmaz. Araç kullanmayı öğrenmek ne kadar kabiliyet ne kadar beceri işi dersek eğer, öncelikle bilginin doğru kullanımudur olması gereken demek doğrudur. Teoriklerde biz sadece şerit, yol, kavşak öğretmiyoruz, biz bir de trafik yönetiminden bahsediyoruz. Tabii derse gelen biliyor gelmeyen Allaha emanet (...).”*

Katılımcıya göre, sürücü adayları almış oldukları eğitimler ile yalnızca araç kullanmayı öğrenmemektedir. Araç kullanımı pratiklerle bir şekilde öğrenilebilir bir

beceridir. Burada asıl önemli olan aracı trafikte yönetme kabiliyetinin gelişmesidir. Ancak teorik ve pratik eğitimlerin gereklilikleri yerine getirildiğinde verimli sonuçlar alınabilir.

4.5.2.Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) *“(…) uygulamayla ilgili katılım iyi, yani programlar iyi yapılıyor. Biz öğrencinin gelebileceği günleri, saatleri, zamanları ayarlıyoruz. Katılım iyidir. Genelde tüm eğitimlerini alıyorlar. Orada herhangi bir sorun yaşamıyoruz. (...) teoriklerle ilgili aynı şeyi söyleyemem. Şimdi burada direksiyon dediği için söylüyorum ama teorikler tabii, işte öğrenciler var, kendine güvenenler var, dışarda “çalışmak istiyorum, hep gelemiyorum, işim gücüm var” diyenler oluyor. Orada bir aksaklık var ama direksiyonlarda sıkıntı yok. Yani direksiyonlara biz konuştuğumuz gün neyse sonuna kadar aynı şekilde devam ediyoruz ve o eğitimleri de veriyoruz. Onlar da alıyor. Eğitimlere düzenli katılım olursa adayın gelişimi olumlu yönde ilerliyor.”*

Katılımcı, uygulama eğitimlerin yeterli olduğunu ve ders programlarının iyi hazırlandığını ancak teorik eğitimler için adayların çeşitli bahaneler sunarak dersleri aksattığını ifade etmiştir.

KT-2 (Erkek) *“Bu çok yönlü yanıtlanması gereken bir soru. Şimdi, teorik eğitimlere katılımlar az bi kere. Biz 20 kişilik bir sınıf açıyoruz. Bu sınıfta 14-15 civarında 16 civarında kursiyer geliyor. Bunun dışındaki kursiyerler, mesela devlet memuruysanız size resmi izin vermiyorlar sürücü kursunda eğitime girdiniz diye. Nasıl getirebilirsiniz bir polisi?, bir öğretmeni? İşte, zorunluluğu nereye göre koyuyorsunuz?, “sürücü kursunda mutlaka eğitime zorunlu olarak katılacaksınız” diye. Bir öğretmen bu zorunlu eğitimi mazeret olarak üstüne bildirdiğinde izin alamıyor. Ya da polis veya itfaiye görevlisi veya sağlık çalışanı. Burada bir düzenleme yapılması gerekir. Hangi sektörde çalışıyor olursa olsun eğitim programlarıyla ilgili idari izinli mutlaka sayılması gerekir. Bu bir. İkincisi denetimler şu anda devam ediyor. Mesela her dönem açtığımızda ki online eğitimlerde de oldu, üç ayrı şubede kurul var. Üç şubede de şube müdürümüz online eğitime katılıyor. Yüz yüze eğitimde de geliyor yoklama alıyor. Eksik olanların listesini çıkarıyor. Bunlar 5’te 1 oranında geçerse bunların kayıtlarını siliyor. Ha tamam biz bunu bildiğimiz için kursiyere; “bu derslere katılım mecburiyetiniz var,*

böyle bir pozisyonla karşılaşabilirsiniz, eğer gelmezseniz derslerinize kaydınız silinecek” dediğimiz için sonra o kursiyeri tekrar kaydediyoruz. Ama sorun böyle çözülmüyor. Birincisi mutlaka derslere katılmak için bunun bir idari izin statüsüne sokulması lazım. Özel sektörden de o zaman izin alabilir, devletten de izin alabilir. Bu altyapı oluşturulduktan sonra denetim yapılsın. Derslere gelenlerin mezuniyetleri sağlansın. Gelmeyenlerin de kaydı silinebilir. Çünkü o dersler önemli bence, alması gerekir. (...) ehliyetin de çok büyük bir aciliyeti yok. Bir ay önce almasına gerek yok bu eğitimi alsın, üç ay sonra alsın. Bu eğitim bitmiş olur. O yüzden ben burada aslında katılımların az veya çok olmasının çok büyük bir problem olduğuna inanmıyorum. Önemli olan az da olsa katılım, diğer katılmayan kitlenin bu eğitimi almasını sağlamak. Avrupa’da bunları kredili sistemli yapıyorlar saygıdeğer hocam. Yani size bir süre koymuyorlar, “bu ilkyardım programını alacaksınız” diyorlar. Sonra trafiği, araç tekniğini, “kaçırırsanız, bir sonraki dönemde alabilirsiniz, ancak o krediler bittikten sonra siz teorik sınava girebilirsiniz” diyorlar. Böyle bir sisteme gidilebilir. Çünkü inkar etmeyelim çok zor bir hayat şartı var Türkiye’de. İnsanlar çalışıyor. Bunun için izin alamadıkları da olabiliyor. Ben devlet memurlarından örnek verdim ama o da çok zor bir durum kendi görevini yerine getirmeye çalışırken zorlanabilir gelmekte ama mutlaka programının uygun olduğu tarihler vardır herkes için. Ehliyet almak istiyorsa belki senelik iznini kullanacak, belki de tatillerinde kullanılacak ama o kredili sistem gibi bu programları alırsa sonucunda bu eğitimler bittikten sonra teorik sınavı olursa bu sorun ortadan kalkmış olur. Bu vesileyle aynı zaman diliminde değil ama farklı zamanlarda herkes bu eğitimlerini vermiş olur. (...) 5580 sayılı kanun motorlu özel öğretim kurumlarının yönetmeliği, bir de özelinde motorlu taşıtlar sürücü kursları yönetmeliğine, bunun yanında talim terbiye kurulundan okutulacak programlarla ilgili biz konfederasyon olarak üç dersin de programlarını yazdık. Şu ana kadar araç tekniği geçti, araç tekniğinde mesela motoru kaldırdık yani motor dediğim motorun detaylarını. İşaretler, araçtaki levhalar vesaire yani kişinin kullanacağı programları yazdık. Bunları bir bütün olarak önerdik. Hem sınav sorularında hem okutulacak programlarda bunların hepsini önerdik. Bu katılımı ilgili de eğitimle ilgili de biz başından beri hem daire başkanlığına hem genel müdürlüğümüze elbette ki bu eğitimler alınmalı ama bunların şartları oluşturulmalı. Avrupa’daki örnekler, bunlar hatta Japonya ve Kore’den de örnekleri getirdik rapor halinde kendilerine sunduk. Yani kişilere biz bu programları size aldıktan sonra bu sınavlara girebilirsiniz noktasına getirmemiz

lazım diye bu önerileri yaptık (...). Şimdi isimlerini zikretmemek adına söylüyorum, ben sadece 4 tane dernekten, bir tanesi Anadolu yakasından 3 tanesi de Avrupa yakasından dernekten yazılı görüş aldım. Konya'dan görüş alındı, Antalya'dan görüş alındı. İsimlerin hepsi aklımda da isimlere girmek için. Bursa'dan yine eğitimlerimizden görüş alındı. Bu görüşler de içerisine konuldu. Bu konuların dışında şeyler var (...). Onlar da aslında buradan gelmişler, bu arkadaşlarımızın görüşlerinden gelmişlerdi. Bazılarını alanda gördükleri için bize önermişlerdi. Şu anda en son aldığımız görüşler direksiyon sınavları ile ilgili sadece parka L parka, geri geri parka dayalı bir sınav haline geldiğini en iyi gören usta öğretmenlerimizdir.”

Toplumsal sistemin işleyişini aksatan karayolu trafik kazalarının önemli bir halk sağlığı sorunu olmaya devam ettiğinin farkında olmak çok önemlidir. Yol güvenliği eğitimleri doğru ve verimli kullanıldığında hayat kurtarmaya, kazaları ve yaralanmaları önlemeye yardımcı olabilir ve bir toplumun en iyi şekilde işlemesini sağlayabilir. Yukarıda görüşlerini ifade eden kurucu temsilcisi, gerek sivil toplum örgütü temsilcisi olarak gerekse sektörün yapı taşlarını oluşturan bulunduğu önemli mevki gereği; sürücü adaylarının eğitimlere katılımı ve devamında güvenli sürücü olarak trafikte var olabilmesi için, eğitimlerin içeriği adına başlatmış buldukları somut girişimlerden ve projelerden örnekler vermiştir. Katılımcı, girişim ve projelerinin hayata geçirilmesinde alan eğitimlerinden ve eğitimleri temsil eden yapılardan da görüş aldıklarını ifade etmiştir.

KT-3 (Erkek) *“(...) teorik dersleri katılmasının ben öğrencinin zorunlu olduğunu düşünmüyorum, artık çok basit çok kolay bir yöntemle dijital çağda bilgiye ulaşabilir. Öğrencinin buraya gelip test çözmesine, öğrencinin buraya gelip trafik dersi dinlemesine, trafik ışıkları, araçlardaki mesafe, sağa sola dönüşler, bunların artık canlı olarak anlatmasına gerek yok. Zaten bir sınava tabi tutuluyoruz ee teorik derslerin çok anlamsız olduğunu düşünüyorum, aslolan sınav. Sınavda başarılı ise öğrenci konuyu nereden öğrenirse öğrensin. İnternette öğrensin, sürücü kurslarımızda zoom üzerinden ee?, dersler veriyoruz bunlardan dinleyebilir ama önemli olan burada teorik uygulama eğitiminin 14 saatlik eğitimin verilerek ben yeterli olacağını düşünmüyorum. Bu eğitim saatinin çok çok daha arttırılması gerekir. 30 saatler, 40 saatler, hatta hatta 50-60 saatlere getirilmesi gerekir çünkü., (...) teoriklere katılmakta çok zorlanıyoruz. Yasal olarak öğrenciyi getirmek zorundayız, çok zorlanıyoruz. İstanbul koşullarında koşturan insanların bir yerden*

bir yere ulaşması, evine gitmesi, işten çıkması, eğitime gelmesi çok sıkıntı ama tam tersine teorik, uygulama eğitiminin direksiyon eğitiminin çok daha fazla arttırılarak verilmesi taraftarıyım (...). Çok zor getiriyoruz öğrencimizi, geliyor öğrenci ama çok zor şartlarda geliyor; iş çıkışı 6 ile 8 arası eğitim veriyoruz, 2 günlük 2 saat eğitimimiz var, 10 gün sürüyor tam olarak biz 34 saat öğrenci bize eğitim veriyoruz ama gereksiz bir eğitim anlamsız bir eğitim. Biz bunu uzaktan da verebiliriz, herhangi bir teorik eğitimi okuyarak da teoriyi öğrenebiliriz ama okuyarak uygulamayı öğrenemeyiz. Bu nedenle uygulamanın artması lazım, teorik eğitimin de azalması lazım.”

Katılımcı, yaşam şartları ve iş yoğunluğu içerisinde sürücü adaylarının eğitime katılımda sıkıntı yaşadıklarını, bu nedenle dijital çağın gereği teorik eğitimlerin online verilmesinin fayda sağlayacağını ifade etmiştir. Teorik eğitimlerin aksine direksiyon eğitimlerinin sayıca arttırılmasının önemini vurgulayan katılımcı, asıl eğitimin uygulama ile olduğunu ve mevcut ders saatlerini yeterli görmediğini, ayrıca teorik eğitimleri anlamsız bulduğunu belirtmiştir.

KT- 4 (Erkek) *“Adaylar çalıştığı işyerlerinde ya da kurumlardan gelirken izin almaları problemlidir, terminleri uyumsuz. Yeter ki belge alınsın; kısa, öz, ekonomik ve sıkıcı olmasın (...). Eğitime hiç kimse ve kurum ciddi ölçüde yaklaşmıyor. Herkesin işi gücü var, eğitimler boş ve aylaklar için hazırlanmış gibi bir imaj var. Herkes her şeyi iyi biliyor ve eğitim almaz genelde verirler. Bu yüzden eğitim ve eğitimci gereksiz olarak görünmektedir. “Eğitimci” diyorum “bay mı, bayan mı?” diye soruyorlar, “eğitimci” diyorum. “Böyle bakış açısı olanlar alternatif kurumlara gitsinler” diyorum. Sınav yapıcı bay, bayan tercihte bulunmuyorlar, zorunluluk karşısında.”*

Katılımcı, sürücü adaylarının eğitimlere katılamama nedenini iş hayatının koşullarıyla ilişkilendirmiş, bu nedenlere bağlı olarak en kısa sürede en ekonomik eğitimin de tercih sebebi olduğunu belirtmiştir. Ayrıca, eğitimlere eğitimin gereksiz olduğu algısıyla yaklaşıldığını, verilen eğitim iyi ve yeterli olsa dahi beklentinin verilen eğitim hizmetinden farklı olduğuna dikkat çekmek istemiştir. Katılımcı, bu tercihlerin eğitim ve eğitimciye yüklediği değersizleştirme faktörüne atıfta bulunmuştur.

KT- 5 (Erkek) “Sürücü adaylarının maalesef derslere ilgisi düşük bir düzeyde, yazılı sınav lüzumsuz görülmektedir. Sınavdan 70 alınarak geçilmesi bu durumun en önemli sebebidir (...). Bence geçme notu en az 85 olmalı ki derse ve konulara ilgi daha da artsın. Ancak derslerde anlatılan konuların trafikte ne kadar önemli olduğunu ancak trafikte yaşadıkları zaman anlamaktalar. Direksiyon eğitimine ilgi ise oldukça yoğun. Hatta daha yazılı sınava girmeden uygulamanın ne zaman yapılacağını defalarca soruyor adaylar.”

Katılımcıya göre, teorik eğitimlerin değeri sürücü adayı trafikte aktif rol aldığında önem kazanmaktadır. Sınav geçme mantığıyla alınan teorik eğitimin öneminin anlaşılabilmesi için başarı kriterlerinin zorlaştırılmasına yönelik önerilerde bulunmuştur.

KT- 6 (Erkek) “Teorik derslere katılma konusunda bazı kursların bu konuyu hafife aldıklarını, kursiyerleri derse davet etmediklerini hatta kursiyeri kaydetme kayıt esnasında “derse gelmene de gerek yok” gibi bazı söylemler sonucunda kursiyerlerin dersleri gelmediğini çok görüyoruz. (...) ancak kursiyerin hiç ders görmeden elektronik sınava girdiği ve burada başarılı olduğu da görülmektedir. Bu önemli bir husus dikkat etmek lazım. (...) başarılı kursiyer trafik kurallarını tam anlamıyla öğrenmiş sayılmamalıdır. Eğitimin yeterliliği derslere katılımı ve eğitmenin uzmanlığıyla eş değer olduğundan kurumdan kuruma bu anlayış değişir (...) direksiyon eğitimlerinde kursiyerlerin bileni de bilmeyeni de genelde derslere eksiksiz geliyor.”

Eğitimin değeri ve yeterliliğini derslere katılım ve eğiticinin uzmanlığı ile özdeşleştiren katılımcı, kurumların derslere katılım noktasında kursiyere etki ettiğini vurgulamıştır.

KT- 7 (Erkek) “ Eğer kurum sorumluluk alıyor, “gelme idare ederim” diyorsa gelmek işine gelmiyor adayın. (...) bunlar hep ticaret, onların eğitim algısı direksiyon eğitimi. Bu yüzden teoriklere katılım her zaman çok düşüktür ama direksiyon dersiniz bu da yine adayın bilgi seviyesiyle alakalı. Kursiyer için eğitim direksiyon başında oturduğu an anlam buluyor. (...) aday “ben araç kullanıyorum” diye geliyorsa belli dersler yazılır, o saatlerde gelir dersini alır gider sonra sınavına girer. O aday çok umursamaz dersleri. Yine de direksiyon derslerine katılım her zaman daha yüksek araba kullanmaya heves ediyorlar (...) seviyorlar. Özellikle de

daha önce hiç araç kullanmamış, bilgisi hiç olmayanlar erkenden kurumun kapasına dayanır bekler.”

Katılımcı, diğer katılımcıların söylemlerini destekleyici nitelikte ifadelerde bulunmuştur. Teorik eğitimlere gelmeyen sürücü adayının bu kararı kurumların etkisiyle aldığını, kurumların da ticari hesaplar nedeniyle bu idareyi sağladığını ifade etmiştir. Katılımcıya göre direksiyon eğitimlerine katılımın yüksek olmasının nedeni ise kişilerin araç kullanma hevesi ile ilgilidir.

KT- 8 (Kadın) *“(…) adaylarının teorik derslere katılımları bizim istediğimiz ölçüde değil, zaman sorunu çok fazla yaşıyor maalesef. Kimi işinden, kimi eşinden, kimi aşından sebep bir şekilde gelmek istemiyorlar eğitimlere. Direksiyon derslerine katılım daha yoğunlukta. Araç kullanmayı bilen öğrenciler direksiyon derslerine katılmayı tercih etmiyor. Teorik eğitimleri bir şekilde kendileri de çözebileceklerini düşünüyorlar, ellerinde kitap materyalleri var. Ee internet var artık bir de “biz de okur, anlarız” diyorlar. Ama araç kullanmak başka bir şey, herkesin arabası olmadığı için haliyle katılım yüksek oluyor.”*

Eğitimin kalitesini ve yeterliliğini belirleyen en önemli faktör eğitimi alacak kursiyere eğitimi özendirmek ve faydaları hakkında doğru bilgilendirme yapmaktır. Katılımcı, sürücü adaylarının uzman yardımı almaksızın internet, kitap vb. kaynaklar vasıtasıyla teorik eğitimleri kendilerinin çözebileceğini düşündüklerini ifade etmiştir. Teorik eğitimlerin aksine direksiyon uygulama eğitimlerinde araba kaynağının herkeste olmaması nedeniyle eğitimlere katılım daha yüksektir. Sürücü adaylarına bu eğitimlerin önem ve hassasiyetinin nedenleriyle açıklanması ve geri bildirim alınması gerekliliği hatırlatılmalıdır.

KT- 9 (Kadın) *“(…) teoriklere her zaman katılım az olur. (...) hep bir zamansızlıkları var (...) katılım zorunlu olsa da teoriklerde esnemeler hep var. Uygulama eğitimlerine çok önem veriyor adaylar, acil bir durum söz konusu değilse dersleri sektirmezler kolay kolay ama, teorik aşamada randıman alınmamışsa uygulamada uyumsuzluklar çok fazla çıkıyor. Teorikte zaman bulamayanların çoğu uygulama derslerinde koştur koştur gelir genelde ama teoriksiz uygulamadan kimseye fayda gelmez.”*

Katılımcı, teorik eğitimlere ilgi göstermeyen sürücü adaylarının uygulama eğitiminde uyum sorunu yaşadığını ve teorik eğitimlerde sürücü adayının şartları müsait olsa da genel olarak katılıma ilginin düşük olduğunu ifade etmiştir.

KT- 10 (Kadın) *“Uygulama eğitimlerimizde katılım bayağı yüksek (...) teorikte çok zorlanıyoruz adayı kuruma getirmekte. (...) istediği kadar dersler zorunlu olsun, kimse derslere gelmedi diye devamsızlıktan kaydı silinmediği için (...) denetimler de öylesine yapıldığından, o da binde bir yapılan bir denetim olduğundan idare ediliyor adaylar. (...) uygulamaya kendi rızasıyla hatta ısrarla takiple geliyorlar. Dakikasını hesaplayan adaylar var. Teorik de durum biraz daha farklı. Adaylar kurs tercihlerini yaparken en çok talep ettikleri “benim zamanım yok derslere gelemem, kolaylık göstereceksiniz kaydımı yaptırayım” şeklinde. Aday bize bir pazar araştırması yaparak gelmiş oluyor. Biz kabul etmezsek bir başka kurum kabul ediyor bu teklifi. Şartları zorlayarak en doğru şekilde eğitim vermeye çalışıyoruz fakat standartı tutturmamız mümkün değil bu sistemde.”*

Katılımcı, kursiyerlerin bir kursa kayıt yaptırmadan önce ön araştırma yaptıklarını ve şartlarına uygun olan kurumu tercih ettiklerini ifade etmiştir. Sürücü adayları teorik eğitimlere katılmama talebiyle şartlı kurs kaydı istemektedir. Katılımcı ayrıca devamsızlıkların denetlenmemesinin eğitimin şartlarını zorladığını da vurgulamıştır.

4.5.3.Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1(Kadın) *“(...) bana verilen programa uyum ve aksatmadım, zaten aksattığım takdirde ders hakkım yanıyor ve 6 saat ders istesem de aksatma şansım yok. Yapılan programı kendimce en verimli şekilde değerlendirmeye çalıştım.”*

Zorunlu direksiyon uygulama eğitimi, 2 ders saati simülör eğitimi ile 14 ders saati direksiyon uygulama eğitimine tekabül etmektedir. Ancak sürücü adayının “6 saat ders istesem de aksatma şansım yok” ifadesinden 10 ders saatini eksik aldığı anlaşılmaktadır.

SA-2 (Kadın) *“(...) elimden geldiğince katılmaya çalıştım. Zaten eğitmen az öğrenci çok. (...) kurstan arıyorlar “bugün gelmezseniz hakkınız yanar” gibi bir şeyler anlatıyorlar. Ekmek kuyruğu gibi sıranızı kaçırsanız ekmekten oluyorsunuz. İşin maddi kısımlarına hiç girmek istemiyorum zaten (...). Düzenli bir program*

olduğunu düşünmüyorum, kim ne zaman müsaitse kendilerine göre bir program yapıyorlar. Sonuçta ben belli ders saatine göre belli bir rakama anlaştım mı? anlaştım (...).”

Katılımcı, belli bir ücret karşılığında ders saati satın aldığını ifade etmektedir. Adayın, “düzenli bir program olduğunu düşünmüyorum” ifadesinden eğitim programının standart prosedürü hakkında yeterli bilgiye sahip olmadığı izlenmiştir. Bu nedenle teorik aşama ve sürüş eğitimine alınacak sürücü adaylarını bilgilendiren MEB tarafından hazırlanmış *Sürücü Adayı Eğitim Sistemi ve Ders Programı* hazırlanmalı, bu bilgilendirme argümanları daha kayıt esnasında sürücü adaylarına verilmelidir. Sürücü adayında trafik ve eğitim algısının yaratılması adına yapılacak bu çalışma mevcut ders kitapçığına da eklenebilir. Bunun dışında ders kitapçığına ek bir kitapçık eklenebileceği gibi adayın kendi ders programını izleyebileceği online sistem üzerinden de aday programı paylaşımına açılabilir. Benzer bir uygulama yaygın öğrenimlerde bulunmaktadır. Halk eğitimlere kaydını yaptıran kursiyer yaygın öğrenimin web sitesinden öğrenci girişini yaparak; kayıtlı olduğu bölümü, eğitim aldığı eğitmenleri, ders program ve ders notlarını, ayrıca hak kazandığı sertifikanın dijital örneğini görüntüleyebilmektedir. Böylelikle keyfi uygulamalar yerini yalnızca kurumlar tarafından yönetilebilen bir ders programı ve eğitim sistemine değil, öğrenci tarafından da kontrol edilebilen güvenilir bir sisteme bırakacaktır.

SA-3 (Kadın) *“Tüm teorik ve pratik uygulama derslerine katıldım (...) kursa başlamadan önce hiç araba kullanma deneyimim olmadığı için derslere katıldım. Gözlemlediğim kadarıyla kurs öncesi araç kullanma deneyimi olanlar derslere katılmayı pek tercih etmiyor. Toplam ne kadar bilmiyorum ama bir hafta boyunca akşamları ikişer saat eğitimlere katıldım. Sınavda nelerden değerlendirme yapacaklarını, nelerden kalabileceğim gibi bir sürü detay gösterdiler. Araç kullanmaktan daha çok kalıplar içinde sınırlar çiziliyor eğitimlerde. Herkese aynı şey gösteriliyor bu yüzden çok fazla sıra bekleniyor (...).”*

Katılımcı, almış olduğu eğitimin sınırlılıkları olduğunu ifade etmiştir. Ayrıca, eğitim öncesinde araç kullanım deneyimi olan sürücü adaylarının ders katılımlarının düşük olduğunu belirtmektedir.

SA- 4 (Kadın) *“ (...) katılmadım, katılamadım, ihtiyaç duymadım (...).”*

Sürüş eğitimlerinde sürücü adaylarına teorik ve teknik eğitimle birlikte kurallara uygun araç kullanımı için tavsiyeler verilmektedir. Ancak katılımcının ifadelerinden anlaşıldığı üzere kurallara uygun ortam yaratılmamıştır.

SA-5 (Kadın) *“Teorik derslere (...) zamanım düzenli olarak katılmak için uygun değil ama direksiyon derslerine mecbur katılacağım çünkü sınavın bir mantığı var, araç kullanmanın bir mantığı var, henüz uygulama hakkında yeterli bilgiye sahip değilim. (...) birçok kişi önceden tecrübeyle geliyor, hatta gerçek trafikte araç kullananlar bile var ama benim tecrübe etmeden öğrenebilmem söz konusu değil ama teorikleri bir şekilde kendim de çalışarak halledebiliyorum.”*

Katılımcının ifadesine göre resmi sürüş eğitimi öncesi edinilen araç kullanım tecrübesi, araç kullanımı ve değerlendirme sınavı için bir başarı referansı oluşturmaktadır. Katılımcıda oluşan araç kullanımı algısı, tersine işleyen bir algı mekanizmasına işaret etmektedir. Her sürücü adayı ehliyet sahibi olmadan önce *“amatör, acemi, aday sürücü”* olarak tanımlanmaktadır. Kursiyerin eğitim almadan edinmiş olduğu bilgi ve becerinin oluru ise ancak resmi bir eğitim programına eşlik ettikten sonra uzman eğitmen tarafından değerlendirilmektedir.

SA-6 (Erkek) *“(...) teorik kısmını halledebilirim direksiyon aşamasına geçeceğim, daha ben teoriği halledemedim (...).”*

SA-7 (Erkek) *“Tüm eğitimlere katıldım, hiç aksatmadım (...) iyi bir eğitim aldığımı düşünüyorum.”*

SA-8 (Erkek) *“Düzenli olarak eğitimlerimin hepsine katıldım. Ben planlı yaşayan birisiyim ve her şey düzgün ilerlesin isterim. Bunda kursların herhangi bir katkısı ne yazık ki yok. Yani aman eğitim çok güzel de gidip bir şeyler öğreneyim dürtüsüyle gitmedim. Bir de tabii ki kendi çabalarım haricinde eğitmenlerden bazı bilgiler edinebilirim diye de düşündüm. Ancak ülke genelinde bir sorun var. Kurs ortamları hiç iç açıcı yerler değil. Daha çok hastane kuyruğunda bekliyor gibisiniz. Bence eğitimle birlikte buna da önem verilmeli.”*

Tüm edimlerini yerine getirmiş olduğunu ifade eden katılımcı, almış olduğu eğitimin işleyişinde kendi yaşam titizliği ve iradesinin etkinliğinden bahsetmiştir. Katılımcının sürücü kurslarına karşı oluşmuş genel bir yargısı bulunmaktadır. Ona göre kurslar adayın ihtiyaçlarını karşılayacak donanıma sahip değildir.

SA-9 (Erkek) *“Daha önce de söyledim eğitime hiç katılmadım, fikrim yok diyebilirim.”*

Sürücü kursları, eğitime katılmayan adayları arayarak derslere davet etmek ve bu dersleri uzman eğitmen gözetiminde eksiksiz vermek durumundadırlar. Sürücü adayının da kendisi için hazırlanmış programlara en fazla 1/5 oranında katılmama hakkı bulunmaktadır. Planlı bir şekilde eğitime katılmayan adayın değerlendirme sınavlarına girebilmesi söz konusu değildir ve adayın kurs kaydı silinir. Katılımcının bu yönde bir beyanı olmamış, kurs süreci devam etmiştir.

SA-10 (Erkek) *“ Direksiyon uygulaması için fazladan ek ders bile aldım, tüm eğitimlerime katıldım. (...) teorik derslerde bir iki katılmadığım olmuştur sadece. Az önce size söylediğim gibi siz de gayret gösterir çaba harcarsanız eğitimden fayda görüyorsunuz, kafanızda bir şablon oturuyor tabi ki ama gerçek trafik için konuşmak için erken (...).”*

Çalışmaya birbirinden bağımsız katkıda bulunan katılımcıların ifadelerinde benzer söylemlerin oluşu dikkat çekicidir. Bu ortak söylemlere göre adayların eğitime katılımında teorik ve pratik eğitime göre farklılıklar bulunmaktadır. Her iki eğitim modeli de pekiştirici bilgi açısından son derece önemlidir. Teorik bilgi yalnızca işaret levhalarının, yol işaretlerinin anlatıldığı bir eğitim modeli değildir. Bu eğitimin temel amacı; sürücü adayına, yolu birlikte paylaştığı paydaşlarına karşı tutum ve davranışların öğretilmesi ve trafikte “*düşün-karar ver-uygula*” gibi analitik düşünce tekniklerinin kazandırılmasıdır. Ayrıca adayların araç kullanmayı bilen ve bilmeyen olarak tanımlandığı görülmüştür. Araç kullanmayı bildiği ifade edilen kursiyerlerin özellikle teorik eğitime hiç katılmamak yönünde bir meyili bulunmaktadır. Sınav geçme mantığı ile ezberlenen teorik bilgi, uygulama aşamasına geçildiğinde problem teşkil etmekle kalmayıp sürücü eğitmenlerinin eğitim vermelerini zorlaştırmaktadır. Eğitmenlerin plansız ve keyfi uygulanan trafik eğitim programlarının ticari zihniyet ürünü olduğu konusunda fikir birliktelikleri bulunmaktadır. İlaveten, bazı sürücü adaylarının da eğitimi ciddiye almamasından dolayı sıkıntı yaşanması söz konusudur. Bunların dışında dikkati çeken diğer hususlar, eğitmenlerin ifade etmeye çalıştığı kayıt dışı eğitici (?) kadrolar ya da liyakatsiz eğitimcilerin varlığından kaynaklı, sürücü eğitimi ve liyakatli sürücü eğitmenlerinin değersizleştirildiğidir. Bahsedilen bu kayıt dışı kadroların sektördeki varlığını ise ticari hamlelere bağlı olarak gerçekleşen ekonomik nedenlerle

açıklamaktadırlar. Tüketici pozisyonundaki sürücü adayı için de ekonomik yaklaşım eğitim algısının önüne geçmektedir. Bu durumda sürücü kurslarının müşteri memnuniyeti odaklı *Fayda-performans*, sürücü adaylarının ise *fiyat-performans* bağlamında müfredatın dışında kalan eksik ya da kusurlu eğitim çalışmaları gerçekleştirdiği, taraflar olarak kıyaslama kriterleri farklı olsa da ortak menfaatte kanaat oluşturdıkları görülmektedir.

4.6. Müfredatın Trafik Kazalarını Önleme Düzeyi

Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları'nda “usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca” olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara, bu eğitimlere istihdam sağlayan kurum temsilcilerine ve bu eğitimi alan sürücü adaylarına “ *müfredatının kazaları önleyici bilgilerle donatılması*” hakkında sorular sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar, konu hakkındaki görüş ve yorumları şu şekildedir:

4.6.1. Eğitimcilerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) “(...) ben sadece uygulamaya gelen adaya eğitim veriyorum, müfredatın içeriği hakkında fazla bilgim yok kendi tekniğimi uyguluyorum. (...) ders saatini adaylara zamanında yani ben dersi öğretmek için veriyorum çoğu öğretmen arkadaşlar ama onlara ders vermiş olmak için verdikleri için de çok bir şey faydalı olduğunu zannetmiyorum.”

Katılımcı; müfredatın içeriği hakkında bilgi sahibi olmadığını, kendi yöntemleri ile araç kullanımını adaylara öğretmeye çalıştığını ifade etmiştir. Diğer öğretmenlerin ise faydalı bir eğitim sunmadıklarını belirtmiştir. Vermiş olduğu eğitimi diğer eğitimcilerin eğitimiyle karşılaştırma gereği duyan ve meslektaşlarına karşı mesafeli tutum sergilediği gözlemlenen katılımcının, eğitimciliğinin ayırt edilmesi için ciddi bir çaba sarf ettiği izlenmiştir.

SE-2 (Kadın) “Bence müfredat da yeterli, kitap da yeterli, öğretme aşamasında eksiklerimiz var. Hem usta öğreticilerimiz yetersiz hem de kurum sahiplerinin ekonomik kaygılarından dolayı daha az para verebilmek için eğitimi önemsizleştiriyorlar, değersizleştiriyorlar. Bunları öğrencilere de hissettirdikleri için öğrencilerde bu konuda bir talepte bulunmuyorlar (...) aynı şeyi tekrar tekrar söylüyorum, kazaları önleyici bilgiler olabilir ama öğreten insan yok demin söylediğim buydu. Kitapta şunu şunu yapmazsanız kazaya sebebiyet vermezsiniz

diyor ama bunu öğreten öğretmen olmayınca, yeterli bilinç öğrenciye aktarılmadığı için kazalar olduğunu düşünüyorum. Yani iş kitapta yazılından değil, eğiticiden ve eğitimi veren kurumdan kaynaklanıyor.”

Katılımcı, müfredat ve okutulan kitabın yeterli olduğunu ancak sürücü kurslarının ekonomik kaygılarından ötürü hem eğitim hem de eğitmen noktasında yetersiz kaldığını ileri sürmüştü, bu durumun eğitime ve eğitime verilen önemi değersizleştirdiği görüşünü paylaşmıştır.

SE-3 (Kadın) *“(…) bize mesela şimdi aday geliyor; altmış yaşında aday geliyor, kırk yaşında aday geliyor, bunun okulda daha evvelden başlaması lazım. Yani ortaokul, lise gibi. Yeri geldiği zaman kişinin eğitim bilincini, trafik eğitim bilincini almış olması gerekiyor. (...) şu an ki eğitim de çok yeterli bir düzeyde değil zaten. Müfredat uygun mu, değil mi, yeterli mi, değil mi?, ee diil. Aslında müfredatın baştan sona yapılması gerekiyor, güncellenmesi gerekiyor en azından öyle söyliyim. (...) müfredatı eğer değiştirirlerse, eğitimin kalitesini ve sayısını arttırlarsa ee? MEB, hatta MEB de değil, MEB’ in yanında Ulaştırma Bakanlığı hatta İçişleri Bakanlığı’yla böyle koordineli bir şekilde bir müfredat hazırlanırsa, ona göre böyle bir yola çıkılsa daha bir eğitim kalitesi yükselir. Kazalar bir şekilde yine olacaktır sonuçta insan faktörü yok sadece işin içinde, birçok neden var kazaya sebep ancak en azından insana bağlı sebepler kesinlikle azalır diye düşünüyorum.”*

Sosyal sistemin temelinde bireyler, gruplar ve kurumlar arasında tutarlı bir bütün oluşturan kalıplaşmış ilişkilerin olması istikrarlı bir grupta rol ve statünün resmi yapısını oluşturmaktadır. Katılımcı, eğitimden istenilen verimin alınabilmesi için bu resmi yapının içinde MEB harici diğer devlet kurumlarının da müfredat geliştirmede sistem kapsamına alınmasından ve kolektif çalışmanın eğitimin kalitesini yükselteceğinden bahsetmiştir.

SE-4 (Kadın) *“Biz kurumlara uygun çalışıyoruz, çünkü müfredata göre çalışmıyoruz. Bahsedilen müfredata uygun eğitim zaten verilmiyor (...). Müfredat ile uygulama arasındaki fark çok ciddi anlamda açık. açık ara (...) hep MİŞ larla MİŞ lerle gidiyoruz anlatabiliyor muyum? Bu müfredatta bu, bu, bu var ama uygulamada kesinlikle yok (...) kısmi olarak yani müfredatta gerekli bilgi var ama iş uygulamaya gelince uygulanabilirliği yok. Kebapçıda çalışan teslimatçı gelmiş*

eğitmenlik yapıyor, ne anlar kazaların önlenmesine yönelik eğitim vermekten. Sorsanız kaç kez müfredat açıp bakmıştır (...).”

Katılımcı, genel olarak ezbere dayalı müfredat eğitiminden bahsederken bu ezberci anlayışın özellikle teorik aşamasında “muş”, “miş” gibi şeklen bir uygulamanın olduğunu ve eğitim veren bazı kadroların meslek dışı kişiler olduğunu ifade etmiştir.

SE-5 (Kadın) *“Davranış geliştirmeyen müfredatı ben yok sayıyorum, zaten dedim ya kendi geliştirdiğim modülden anlatıyorum. Ne güncelliği var ne de biz alan eğitmenlerinden bilgi alıp da gerçek hayata göre uyarlayan. Masa başından olmaz bu işler. Biz direksiyon eğitmenlerinin görüşlerinin alınmadığı tüm müfredatlar her zaman eksik kalacaktır. Mevcut ezberci sistemde kazaların önlenmesi şöyle dursun birebir kazaya sebebiyet verecek sürücülere ehliyet veriliyor (...).”*

Katılımcı, müfredatın güncel ve davranış geliştirmeye müsait olmadığını, masa başı zihniyetiyle programların hazırlandığını ifade ederek kendi geliştirdiği teknik üzerinden derslerini işlediğini sert bir ifadeyle söylemiştir. Kazaların, mevcut sistemin ezberci yapısından kaynaklandığını, kazaları önleyici değil, aksine ona sebebiyet veren bir özelliği olduğundan bahsetmiştir.

SE-6 (Kadın) *“(…) ezberci sisteme dayalı MTSK’ lar, teorik eğitimlere gelmeyen aday sürücülere “geldi” işlemi yapmamalıdır. Eğitim kesinlikle zorunlu tutulmalıdır. Ancak, eğitim vermekle mükellef kılınmış MTSK lar bile gelen adayın hakkını gasp edip, gelmeyenlere “internetten çıkmış soruları çalış yeter” diyebiliyor. Bu konuda da müfredat dışı kalınmış olunuyor (...) adayların çoğunu çevirip sorsalar levhaları dahi bilmezler. Bilemezler, çünkü çıkmış sınav sorularıyla ezberci direksiyon dersine geliniyor. Sıkıntımız büyük (...).”*

Katılımcı, sürücü adaylarının teorik eğitime katılmadığı halde katılmış gibi haklarında işlem yapıldığını, sadece sınav odaklı yönlendirmeler ile adayların yeterli bilgiye sahip olmadan direksiyon eğitimlerine alındığından bahsederek kazalar ve eğitim arasında bir bağ kurmak istemiştir.

SE-7 (Erkek) *“(…) müfredat yeterli düzeyde değil.”*

SE-8 (Erkek) *“Kesinlikle müfredatın daha kapsamlı olması gerektiği ve içine uluslararası birtakım yeterliklerin eklenmesi gerektiği düşüncesindeyim. Örneğin;*

İngiliz kraliyet ailesinin temel eğitim kurumu olan Rose var, Almanların Adac ekolü vardır. Bunların içerisinde değişik sistemler vardır. Bunlar mevcut sistemimizin içerisine entegre edilebilir ve bu pratik bilgilerle kendi ülkemizdeki müfredat daha güncellenerek daha efektif hale getirilebilir. Mesela araç kullanıcılarına “araç neyin üzerine gider?” diye bir soru sorduğumuzda aldığımız ilk cevaplar “asfaltın üzerinde gider, lastiğin üzerinde gider, jantın üzerinde gider.” Aslında bu cevapların hepsi doğru olarak kabul edilebilir ama oysa araçlar doğru basınçtaki havanın üzerinde gider. Yani lastik basınçlarının ne kadar önemli olduğundan bahsetmek istiyorum burada. Yani bir araç eğer doğru hava basıncında değilse duramaz. Lastikler ısındığı için tehlike arz eder. Virajlarda savrulur, fazla yakıt yakar ve kimsenin de sanırım istemeyeceği şey araç erkenden, erkenden eskir ve normalde 300.000-500.000 kilometre gidecek olan aracımız 100.000-150.000 kilometrede dökülmeye başlar. Bizim müfredatta bu bilgileri göremiyoruz.”

Katılımcı teorik derslerin yetersizliğini vurgulamak için, sürücü adaylarına sorduğu “araç ne ile gider?” sorusuna aldığı yanıtlar üzerinden teknik bir değerlendirmede bulunmuştur. Mevcut müfredatın güncel veriler taşımadığını ileri sürmüştür.

SE-9 (Erkek) “ Kazaları önleyici yeterli bilgiye? yok sahip değil. Eğer yeterli olsaydı tamam belki iş yine bize gelecek ama bu işin temeli hazırlayanlar da (...) müfredatı ben hazırlamıyorum, hazırlayanlar var (...) MEB hazırlıyor. Şimdi bu hazırlandığı zaman eğer bir iş hazırlanmış olsaydı, denetimi ve kontrollü bir şeyi yapılmış olsaydı kazalar bu kadar olmazdı. Biz bunu asgariye indirmenin gayreti ile elimizden geleni yapmaya, vermeye çalışıyoruz. Belki adayın durumu buna müsait değil. Yani kişisel durumu buna müsait değil. Onu da biz bilemeyiz ama bu trafik dediğin zaman sadece bireyi değil, toplumu ilgilendiren iş. Doğayı ilgilendiren iş, tabiatı ilgilendiren bir şey, yani bunu bu şekilde hazırlanması lazım. Ben yeterli görmüyorum şahsen.”

Katılımcı, müfredatı oluşturanların müfredatı denetlemediklerini, kişilere ve yaşama uygunluğu göz önünde bulundurmadan içerik ürettiklerini ifade etmiştir.

SE-10 (Erkek) “Eğitim müfredatında örnek verecek olursak, kazalar ile alakalı güvenli sürüş konusu başlığı altında sadece 3 sayfalık bir yer verildiğini görüyoruz. Verilen bu bilgiler ışığında bir sürücünün trafiğe çıkması durumunda

yeterli anlamda bilgiye sahip olmadığını, keza verilen eğitimlerin sınav odaklı olduğunu göz önünde bulundurursak trafik kazalarını önleyici bir müfredat olduğunu da, verilen eğitimin de bu konuda yeterli olduğunu asla düşünmüyorum.”

Katılımcıların genelinde müfredatın yeterli olduğunu savunanlar olduğu gibi, yetersiz ve güncel olmadığını ileri sürenler de olmuştur. İşin ilginç tarafı bir eğitim kurumunda eğitim hizmeti veren eğitimciler arasında müfredatın içeriğinden haberdar dahi olmayanların bulunduğu görülmüş, bireysel tecrübeler üzerinden eğitimin sürdürüldüğü izlenmiştir. Anlaşılan odur ki söz konusu sürüş eğitimlerinin uygulama aşaması bazı eğitimcilerin kendi sürüş pratiklerine göre şekil almaktadır.

4.6.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) “(...) şöyle ben zaman zaman kursiyerlerle toplantı yaparken bunları söylüyorum: “arkadaşlar kurallara uygun hareket edin, ehliyetinizi aldığınız zaman sakın hata yapmayın, yanlış yapmayın.” Söylenen şey şu: “ya hocam kim uyuyor ki biz uyalım?, biz mi kurtaracağız?, biz mi sadece bu işi yapacağız?”, “evet siz yapacaksınız” diyorum. Yani her bireyin, şimdi ben tabi şeye de çok fazla şey yapmak istemiyorum. Yani cezalar, polisler efendim yasaklar, falan filanın da ötesinde yine söylüyorum. Bu ülkede bu iş başarılacaksa, biz anaokulundan başlamalıyız bu işe. Yani ben şöyle düşünüyorum. Şimdi adam gelmiş kırk yaşına elli yaşına, emekli olmuş, parası var. Bir araç ihtiyacı duymuş. Sonra gelmiş demiş ki; “araç kullanmam için ehliyete ihtiyaç varmış, ehliyet almam için sürücü kursuna gitmem gerekiyormuş.” Sürücü kursuna geliyor ehliyeti almak için. İşte eğitim alırken kuralları öğrenmeye başlıyor. Peki elli yıl boyunca bu insan ne yapıyor arkadaşlar? Kuralları ihlal ederek yaşıyor. Oysaki gelişmiş ülkeler ne yapıyor? Yaşını doldurur doldurmaz gençler gelir ehliyetini alır, zaten altyapıları hazır. Anaokulunda, ortaokulda bu eğitimleri almışlardır. Bakın nereden nereye geliyoruz? Yani müfredat diyoruz da bu işin taa çocukluktan başladığını da bizim bilmemiz gerekiyor. Anlatabiliyor muyum? Durum bu yani, dolayısıyla eksiklerimiz çok ama biz mevcuda bile ayak uydursak o bile bizim için kârdır şu an. Biz ona bile uygun hareket edemiyoruz.”

Katılımcı, yurt dışı örneğinden hareketle müfredatın uygulanmasından çok daha önce trafik kültürü ve eğitiminin erken yaşlarda edinilmesi gereken bir bilgi birikimi ve bilinç düzeyi olduğunu ifade etmiştir.

KT-2 (Erkek) “(...) müfredatın yeterliliği konusunda hiç kimse tamamen yeterlidir, her şey bitmiş diyemez. (...) kendimizi sürekli geliştirmemiz müfredatı günümüz şartlarına, koşullarına göre yeniden uyarlayacak değişiklikleri yapar duruma getirmemiz gerekir. Sürücü kursu yönetmeliği 1986’dan 2012-2013 yıllarına kadar çok büyük değişiklikler yaşamamıştır. Düşünün 30 yıllık bir süre. Ama çok fazla değişiklik olmamıştır. Sürücü kurslarıyla ilgili şu an da “ Trafikte Sürücü Eğitimi Daire Başkanlığı” vardır, ama 30 yıl boyunca böyle bir daire başkanlığı da yoktu. Özel öğretim kurumları genel müdürlüğü içerisinde bir şube müdürlüğü sadece buna bakıyordu. Düşünün bu kadar önemli bir sektör, insan hayatını birebir ilgilendiriyor. 4000 tane MTSK var ve bununla ilgili bir daire başkanlığı yok. Biraz geç kalınmıştı. Şimdi o hızlı bir şekilde kapatılmaya çalışıyor bu eksiklikler. Ama yeterli mi? Daha çok çalışmamız gerekiyor. Yani Almanya’dan örnek veriyorum, 100 yıl önce başlamış. Biz belki de burda dişe kavuğa dokunur şekilde 2010 yılından itibaren başladık. Daha hızlı koşmamız gerekir ki bunun normal hayatımızda karşılığını görebilelim. Yani kazaların azaldığını, olay yerinde ölen insan sayılarının azaldığını, Allah korusun hiç olmasın, yani olmasını Allah korusun hiç olmasın. Arzu ettiğimizde oraya gidebilsin.”

Türkiye’nin geçmiş dönem trafik eğitimlerinin kurumsal yapısından bahseden katılımcı, gösterdiği yurt dışı örneği ile Türkiye’de bu kurumsal işleyişin gecikmeli gerçekleştiğinden ve dünyadaki örnekleri ile aradaki açığı kapatmaya çalıştıklarından bahsetmiştir.

KT-3 (Erkek) “(...) şimdi eğitim müfredatı kazaları tabii ki önleyici (...) ama kazalar sadece eğitimle ilgili de değil, kazaların büyük bir bölümü kullanıcı ile alakalı. Kullanıcının o an ki ruh durumuyla alakalı, psikolojisi ile alakalı, uyku, uykusuzluk durumu ile alakalı. (...) büyük bir bölümü kullanıcıdan kaynaklanıyor, eğitimden değil kullanıcının o an ki psikolojisinden kaynaklanan kazalar olduğunu düşünüyorum.”

Katılımcı, eğitim müfredatının trafik kazalarını tek başına önleyici etkinlikte olmadığını belirtmiştir. Kaza nedenleri arasında yalnızca eğitim faktörü değil, sürüş yapan kişinin psikolojik durumunun da ayırıcı bir faktör olduğundan bahsetmiştir.

KT-4 (Erkek) “(...) gözle görülür ilerlemeler olmasıyla beraber kazaları önleyecek kadar etkin düzeyde değil. Kanun ve nizam herkese ve her zaman

gereklidir. Bunlar kurum ve nüfuzlu kişi vb. keşmekeşlikleri, düzgün insanların menfi yönden etkilenmesi de sağlamaktadır. (...) hakikaten demokrasi olan ülkelerde hukuk terazi kefesi eşittir. Kanunlar ve hukuk ilkesi eşit terazi kefesinde sapmalar olduğunda ne yazık ki orada kural, kaide, müfredat diye bir şey kalmaz. Kimi nüfuzunu, maddi durumunu veya gücünü kullanarak her halükarda %100 haksız olanlar %100 haklı olabilirler. Her şeyin işlevselliği ölçülebilir ve sürekliliğiyle geçerlidir.”

Katılımcı, trafik eğitimi konusunda gözle görülür iyileşmeler olsa da bunun kazaları önleyecek boyuta ulaşmadığı görüşündedir. Müfredatın işlevselliğinin sağlanabilmesi için hukuk kurallarının işletilmesi gerektiğini, bunun herkesin kanun ve nizamlara uygun hareket etmesiyle mümkün olduğunu ifade etmiştir. Katılımcının üstü örtük ifadelerinden, hemen hemen her alanda olduğu gibi sürüş eğitimleri verilen sektörde de ahbap çavuş ilişkisinin izlerine rastlanmıştır.

KT- 5 (Erkek) *“Müfredatı incelediğimizde trafik ile ilgili gerekli ve yeterli uygulamalara yer verildiğini görüyoruz evet. Eğer bu bilgiler tam olarak sürücü adayları tarafından özümsemiş ve uygulanmaz ya da eğitim kurumlarına tarafından gerektiği gibi aktarılmaz ise kazaların önlenmesi mümkün olmayacaktır. Bu noktada farklı sistemlerin devreye girmesi gerekiyor (...).”*

Müfredatın kazaları önleyici yeterlilikte bilgi içerdiğini ancak uygulamada aksaklıkların olduğunu ifade katılımcı, *“farklı sistemlerin devreye girmesi gerekiyor”* ifadesiyle denetim sistemine gönderme yapmıştır.

KT-6 (Erkek) *“Eğitim müfredatında trafik kazalarının önlenmesinde gerekli materyallerin yeterli olduğunu düşünmüyorum. Bu konuda direksiyon eğitmenlerinin ayrı bir eğitim müfredatı düzenlenmelidir. Bu sorun tüm sürücülerin sorunudur ülke içerisinde genel bir sorundur. Müfredat yeniden gözden geçirilmelidir (...). Teorik ders anlamında düşünürsek ders kitabının trafikle ilgili ve motorla ilgili verilen bilgilerin tam güncel olmadığını düşünüyorum. Bölüm içerisinde bulunan sorularda çelişkiler bulunmaktadır bu konunun yeterince denetlenmediğini gözlemlemekteyim. Ders kitapları standart değildir, farklı farklı şirketler ders kitabı basmaktadır. Bu konuda belirli bir standart getirilmeli, tek kitap olmalıdır. Motor ve araç tekniği sınıflarında bulunan simülasyonun evsafına uygun kullanılmadığını düşünüyorum. Hiçbir aday simülasyonda eğitim almamaktadır sadece göstermelik olarak*

durmaktadır. Simülator eğitimleri kursiyerlere faydalı olmamaktadır, kullanılmayan materyal budur. Ayrıca eğitim alanları bulunmaktadır ki, hiçbir sürücü kursu kayıtlı bulunan eğitim alanında eğitim verememektedir. Aslında direksiyon eğitim alanları kaldırılmalıdır. Çünkü direksiyon eğitim alanları kurslara uzak bir mesafede bulunmaktadır. Buradan nasıl bir eğitim verilebilir? Bu konuda samimi olduklarını düşünmüyorum.”

Katılımcı, standart bir müfredat olmasına rağmen farklı yayınevlerince kitap basımının yapılmasından dolayı kitap içeriklerinin değişiklik içerdiğini söylemiştir. Bu nedenle, müfredatın yeniden gözden geçirilmesini savunmaktadır. Ek olarak, pratik uygulama müfredatında bulunan simülator eğitimlerinin uygulanmadığının bilgisini de vermiştir.

KT-7 (Erkek) *“Kısmen evet diyelim. Fena değil müfredatımız ama uygulanabilirliğinde sıkıntı olduğundan direk şu iyi şu kötü diyemem (...) uygulama alanımızda çok fazla sıkıntı var. Sözlü olarak anlatsak ne fayda? Biz adaya “hocanın dediğini yap yaptığını yapma” diyoruz eğitimlerde. An geliyor kendimiz kuralları çiğneyerek araç kullanıyoruz bir an önce eğitim alanına gidebilmek için. Alana gittiğimizde yığılmalar oluyor; L park, paralel parklarımızda. Oralarda dakikalarca bekliyoruz. Büyükçe alanlar bizim sınav alanları. Çoğunlukla tam parkuru bitirmeden dönmek zorunda kalıyoruz. Koştur koştur git gel yaparken müfredat mı geliyor aklımıza? Yalnızca bu örnek bile müfredatın kazaları önleyici olup olmadığının bilgisini verir size değil mi?, vermeli. Evet yazılı bir şeyler var ama komisyonlar bunu hazırlarken uygulama gerçekliğini görmezden geliyor o kesin.”*

Katılımcı, müfredatı kısmen yeterli bulmakla birlikte uygulamada bir takım sıkıntılara yol açmasından dolayı içeriğinin yeniden gözden geçirilmesi ve revize edilmesi gerektiğini düşünmektedir. Mevcut müfredatın yazılı kurallarının, özellikle direksiyon eğitimi alan kısmının uygulamalı pratiklerle örtüşmediğini söylemektedir.

KT-8 (Kadın) *“Müfredat kazaları önleyici değil, kuralları belirli bir seviyede öğretici düzeydedir. Kazaların önlenmesi eğitim seviyemizin yükselmesi ve trafik adabının benimsenmesi ile olabilir. Müfredatı uygulayacak ortamımız yok bizim. Aynı şeyleri söylüyor gibi olmak istemem ama siz sayfalar dolusu kağıt kalemle oturup uğraşıp yazıp çizseniz, uygulamada yoksa ne fayda? Ticaret ve eğitimi aynı kefeye oturtursanız bir de bunu denetlemezseniz herkes bildiğini okur, bu*

kaçınılmazdır, dünya para üstüne dönüyor, adınız istediğiniz kadar eğitim kurumu olsun öncelikle ticarethanesiniz anlatabiliyor muyum?”

Trafik paydaşlarını kapsayan insan odaklı problemlerin devlet politikalarıyla çözüme kavuşturulması gerekmektedir. Sürücü adayının bilgi, beceri ve davranış kalıplarının gelişimi için uygulanan müfredatın esnetilmeye çalışılması ve informal öğrenim yaklaşımı ile değersizleştirilmek istenmesinin önüne geçilmelidir. Buna bağlı olarak, *yol güvenliği* ve *güvenli sürücü* için ifade edilen sosyal düzen ile tehlikeli tarz olgusunun teorik netliğinin olmaması, verilen eğitimlerin uygunluğunu belirleyen sosyolojik kararlılıkla çelişki içindedir.

KT-9 (Kadın) *“(...) genel olarak bir müfredatın olmasının asıl amacı kazaları önleyici bilgilerle donatılması fakat gerçeklikle örtüşmeyen bir eğitim sistemimiz olduğu için ve konuya da yalnızca müfredat ve eğitim olarak değil de eğitimden istifade edenlerin bakış açılarını, davranışlarını da ekleyerek düşünürsek kısa zamanlı eğitimlerle kazaların önlenabilir bir şey olduğunu söyleyemem (...).”*

KT- 10 (Kadın) *“Müfredat donanımlı sürücü için gerekli bilgilere yer verilmiş ama aday bunları ezberle, sınav geçme mantığıyla çalışırsa bir süre sonra doğru bildikleri de yanlışla evrilecektir. Önemli olan müfredatın uygulanabilirliği. (...) biz elimizden gelenin fazlasıyla çaba sarf ediyoruz. (...) sürücü adayı ve eğitimin yapımcıları da pratik hayatta uygun bilgilerini güncellemeli ve kendini geliştirmeli. (...) teoriğin müfredatı ile uygulamanın müfredatı eşleştirilmeli ancak bundan sonra adaya istenilen eğitim verilebilmeli.”*

Katılımcılar, kazaların önlenmesi için öncelikle kişide eğitim bilincinin olması gerektiğini, müfredatın kazaları önleyici değil, trafik kültürünü öğretme amaçlı yapılmış bir sistem ögesi olduğunu ve uygulama ortamı sağlanmaması durumunda ise etkili olmayacağını ifade etmektedirler. Bunlara ek olarak, ezberle dayalı uygulanan müfredatın gerçek trafikle örtüşmeyeceği görüşündedirler.

4.6.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1 *“(...) müfredattaki teorik bilgiler son derece iyiysen bu trafikte tam tersi oluyor, herkes iyi ya da kötü bir şekilde sürücü olabilir ama önemli olan trafik psikolojisi. Aynı anda milyonlarca sürücünün akan bir trafikte hem direksiyon hakimiyetini sağlamak hem diğer araçlarla senkronize bir şekilde hareket etmesi büyük meşakkat, büyük bir stres yönetimi istiyor. (...) trafik kazalarını önlemek için*

evet doğru bir sürüşün yanı sıra trafik psikolojisi eğitimi de verilmelidir. (...) heyecanlanmamam gerektiği söylendi sadece bunu trafik psikolojisi eğitiminden sayıyorlarsa onu bilemem.”

Kişinin araç kullanımı esnasında hangi uyarana göre tepki vereceği sürüş esnasında çevreden topladığı bilgiler neticesinde ortaya çıkan durumsal bir etkidir ve kaza oluş esnasında hangi bilgiyi kullanıp, kullanamayacağı öngörülebilir değildir. Katılımcının ifadesinden anlaşılacağı üzere eğitim müfredatında, “*sezme, tanımlama, tahmin etme ve karar alma*” gibi psikolojik ve bilişsel süreçlerle ilgili yeterli bir anlatım ve hazırlık süreci bulunmamaktadır. Son yıllarda MEB müfredatına 4 ders saatini kapsayan “*trafik psikolojisi*” eğitim programı eklenmiştir. Ancak, katılımcı ya bu dersin varlığından haberdar olmadığını ya da verilen bilginin trafik psikolojisi eğitimi için yeterli olmadığını ifade etmiştir.

SA-2 (Kadın) “*(...) tabii ki öndekine çarparsam suçun bende olduğunu, sağıma soluma bakmazsam ölebileceğimi veya başka can kayıplarına sebebiyet verebileceğimi yazıyor ancak dediğim gibi zaten bilgiye ulaşma isteği konusunda geri kalmış bir milletiz. O yüzden müfredattan çok iş tamamen eğitimcide bitiyor bence. Farkındalık yaratan eğitimci işi biliyor demektir.”*

Sürücü davranışlarını belirleyen etmenler arasında kişinin kazaya yatkınlığı ve risk alma eğilimi gibi güdüsel değişkenler etkili olabilmektedir. Katılımcı, tehlikeli bir durumda sadece bilgiyi bilmek ile değil, bu bilgiyi doğru kullanabilmenin güdüsel ve bilişsel uyumunun varlığından bahsetmiştir. Bilginin aktarılma sürecinde de eğitmenin yetkinliğine vurgu yapmıştır.

SA-3 (Kadın) “*Müfredat içeriğinin yeterli olduğunu fakat uygulamada Avrupa standartları ile karşılaştırılmayacak kadar yetersiz olduğunu düşünüyorum. (...) en basitinden şunu söyleyeyim: ben ehliyet almaya karar vermeden önce internetten sadece bizim sistemimiz incelemiştik ama eğitimlere başlayınca ilgim daha da arttı, karşıma yabancı kaynaklar da çıkmaya başladı. İlk dikkatimi çeken şey olmuştu, ee onların eğitim saatleriyle bizinkiler arasında büyük fark var. Sanırım bölge bölge ayarlanmış eğitmenler havuzu var. Araba kullanmak isteyen kişi orayı arıyor, havuzdan bir hoca tahsis ediliyor, sonra tek bir hocayla o eğitimler gerçek trafikte yapılıyor. Ayrıca, onlar akan trafikte istedikleri zaman sınav olabiliyorlar biz de sınavlar ritüel gibi yapılıyor. Tabii bu ülkeden ülkeye farklıdır muhakkak ama ee*

benim gördüklerimde İsveç modeline filan bakmıştım bir hoca geliyor sadece, kameralı sistemde sadece aday ve eğitimci eşliğinde sınavı yapıyorlardı. Şimdi biz ezber belli bir alanda nereden ne gelecek biliyoruz ama gerçek trafik öyle değil tabii ki de.”

Katılımcı, Türkiye ile yurt dışı sürüş eğitimleri arasında bir karşılaştırma yaptığını, almış olduğu eğitimin ezbere dayalı olduğunu ve bu eğitimin trafikte karşılık bulamayacağını ifade etmiştir.

SA-4 (Kadın) *“Müfredat neyi kapsıyor hiç bilmiyorum inanın. Ben ağırlıklı olarak çıkmış sınav sorularına bir de youtube videolara çalıştım, bu konuyla ilgili bir fikrim yok.”*

Katılımcı ezber bilgi ve informal eğitim aldığını belirtmiştir.

SA-5 (Kadın) *“Müfredat yeterli gibi görünüyor ama içselleştirildiğini düşünmüyorum. Sadece çıkmış sorular ezberlenmeye yönelik. Sınavlarda soru bence teorik sorular da mülakat yöntemi olmalı test usulü çok yüzeysel değerlendirici değil. Hazır soru havuzundan geliyor sorular. (...) daha yaşamın içinden, yaşamdan alıntılarla güncel bilgiler olursa, yani teorik eğitim soru ezberlemeye dönük değil de yorumlamaya açık verilirse daha başarılı olunur. Evet böyle düşünüyorum.”*

Müfredatın yeterli olduğu fakat özümsemişmediğini ifade eden katılımcı, bu durumu teorik bilginin ezbere dayalı olmasıyla ilişkilendirmiştir. Katılımcıya göre, ezber bilgi yaşam içerisine başarılı olamayacaktır.

SA-6 (Erkek) *“(...) bana göre yeterli ama trafiğe çıktığımda fikrim değişir mi bilmiyorum?, pek fikrim yok açıkçası (...).”*

Eğitimi yeterli bulan fakat trafik ortamında kendi için öngörülebilir bulunamayan katılımcının almış olduğu eğitimi içselleştirdiği düşünülemez.

SA-7 (Erkek) *“(...) yeterlidir herhalde. Bunu değerlendirecek yetkinliğe sahip değilim(...) aldığım eğitimi göz önünde bulundurursam oldukça verimli.”*

Katılımcının “herhalde” ifadesinden, almış olduğu eğitim hizmeti hakkında değerlendirme yapacak düzeyde yeterli bilgiye sahip olmadığı anlaşılmaktadır.

SA-8 (Erkek) *“Kazalar konusunda evet yeterli ögelere sahip. Ancak (...) uygulamalı olmadığı veya akan trafikte zaman geçirmediğimiz sürece çok da önleyici unsurlar değil. Başa gelmeden çok idrakinde olabileceğimizi sanmıyorum.”*

Kazaların oluşumu hakkında yeterli bilgiye sahip olduğunu belirten katılımcı gerçeklik algısının ancak akan trafikte efektif sürücü olunca oluşacağına, mevcut durumda ise idrak etmede eksik kalındığında dikkat çekmiştir.

SA-9 (Erkek) *“(…) hiçbir fikrim yok ama müfredatta ne olabilir ki? (...) bu eğitimlerin amacı sürücü yetiştirmekse kazada bunun en önemli parçası. Uygun olmamasını düşünemem.”*

Eğitim müfredatı hakkında bilgisi olmadığını anlatan katılımcı, eğitimin amacını kazaları önleme fonksiyonu ile ilişkilendirmiştir.

SA-10 (Erkek) *“(…) teorik eğitimler hep kurallar üzerine yapılandırılmış, bu da bana amaca uygun (...) yani eğitimin amacına uygun olduğunu gösteriyor. Sanırım bu eğitimler teorik ve uygulama olarak ayrıldığı için etkinliği zayıf kalıyor, burada eğitmen faktörü yine başrolde (...).”*

Çift başlı bir eğitim sisteminden bahseden katılımcı, müfredatın kazaları önleyici etkinliğinin olabilmesini sürücü eğitmenin performansı ile ilişkilendirmiştir.

4.7. Sürücü Kurslarında Sınav Sistemi

Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kursları'nda “usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca” olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara, bu eğitmenlere istihdam sağlayan kurum temsilcilerine ve bu eğitimi alan sürücü adaylarına “*mevcut sınav sistemi*” hakkındaki görüşleri sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar, konu hakkındaki görüş ve yorumları şu şekildedir:

4.7.1. Eğitmenlerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) *“(…) yani % 50 diyim o kadar çok şey değil, ee ezbere bir eğitim veriyoruz biz, güzergâh ezberleniyor. Yapılacaklar, durcakları her şey ezberleniyor ondan sonra sıkıştırılmış bir alanda sınava giriyorlar bu da bence çok şey değil.”*

Katılımcı, sürücü adaylarının ezbere verilen eğitimle ezbere dayalı yapılan sınava girdiklerini söylemiştir.

SE-2 (Kadın) *“Teorik sınav e-sınav şeklinde oluyor ve bunun verilen bilgiyi karşılayabildiğini evet düşünüyorum ama direksiyon uygulama sınavının karşıladığını düşünmüyorum çünkü 14 saat gibi bir ders saati diliminde çocukları trafiğe hazırlayabileceğimizi düşünmüyorum. Hem zaman çok kısıtlı hem de kullanıma elverişli zaman problemi var. Ders saatlerinin çoğu git gel trafikte geçiyor.”*

Sınav sistemini teorik sınav ve uygulama sınavı olarak iki ayrı kategoride değerlendiren katılımcı, direksiyon eğitimlerinin değerlendirme sınavı için yeterli olmadığını belirtmiştir.

SE-3 (Kadın) *“Mevcut sınav sistemi tepeden tırnağa yanlış, tepeden tırnağa. Çünkü biz ne yapıyoruz? Mesela cumartesi, pazar sınav olduğu için alana girmek yasak. Alana girmek yasak olduğu için ben eğer sınav günü görevli değilsem, malum biz bir de haftanın altı günü çalışıyoruz, sınav alanının haricinde başka yerlere götürüyorum adayları ister istemez. Alanın dışına çıktığı anda hani kullanmayı iyi kötü çözmüş olan adaylar otomatikman bocalıyorlar, çünkü bizim alanımızı ezberliyorlar. Parkı ezberliyor, dönüşü ezberliyor, ışığı ezberliyor, ordaki otobüs durağına kadar her şeyi ezberliyor. Ezberin dışına çıktığı anda da kaza yapmaya başlıyorlar. Yani sen ee, yani sen derken kendimi kastediyorum., ben kalkıp da adayı alanın dışına çıkarttığım anda hiç pedal kullanmıyorsam adayda, alanın dışına çıktığım zaman o pedala ben basıyorum. (...) aday sadece yolu ezberleyebiliyor. Orada kullanabiliyor, dışarıda kullanamıyor, dışarda başka bir şey görmüyor ki. Yani mesela bizim alanda dokuz tane ışık var biz bugün aynı alana onuncu ışığı yerleştirelim o aday o ışıkta bocalayacak. Çünkü tamamen, tepeden tırnağa hepsi ezber. Oysa ki sistemin değişmesi lazım. MEB in komple, baştan sona, hatta Ulaştırma Bakanlığı ile bence ortaklaşa çalışması lazım.*

Sürüş becerisi; fiziksel, bilişsel, duyuşsal ve psikolojik birçok faktörü içinde barındıran kapsamlı bir iştir. Katılımcı, sürücü adaylarının sahip olduğu ezberlenmiş bilgiyi yalnızca eğitim alanında kullanabildiklerinden ve bilinenin dışına taşan bir eylemlilikte bocalamaya başladıklarından bahsetmiştir.

Sınav şu şekilde yapılırsa kaza riskleri azalır, yapılan sınavın bir değeri olur. Adayın ders saatleri uzatılır yani on dört yerine bir bu kadar daha ders olur, otuz olur kırk olur. Adaya belli bir alan verilmez bize denir ki öğretmenler olarak, adaya

kırk saat ders vereceksin, aktif sürücü haline getireceksin. Ben naparım adayımı alırım, sakın bir yerde başlarım, dur kalklarımı, direksiyon hakimiyetimi edindirdikten sonra gitgide trafiğin canlı yerlerine girmeye başlarım. Siz sınavı yapacağınız zamanda sınav yapacağınız zamanda adaya dersiniz ki “burdan Büyükçekmece’ ye gidiyoruz hadi aç kontağını” dersin. Aday sizi Büyükçekmece’ ye götürür. Diğerine “Avcılar’ a gidicem” dersiniz komisyon o şekilde söyler Avcılar’ a götürür. Yolu tarif eder veya etmez bu mevzu bahis değil. Önemli olan adayın ezberlemediği bir yerde araç kullanması. Esenyurt’ un ara sokaklarında bir aday bizim çalışma alanımızdan çıktığı anda Esenyurt’ un ara sokağında kendisi kalkış yapmaya kalkarsa ya bir direğe vurur ya bir arabaya vurur ya bir çocuğu ezer. Hiç uçarı kaçarı yok. Eğitimlerin sayısı da, kalitesi de çok düşük. Komisyonlarda yetersiz. Niye yetersiz diyeceksiniz, komisyonların bazıları bir kere ne olduğunu bilmiyorlar. Ne yapmaları gerektiğini bilmiyorlar. Mesela dörtlü kaldırıldı olayı vardı, dörtlü kaldırıldı ee komisyon dörtlü istiyor veya işte park yapacak öyle bir komisyona denk geldim ki bundan iki, iki buçuk sene evveli aşağı yukarı normal biz park, paralel parktayken lastiklerimizi çizginin üzerine çıkartmamız lazım, çizginin içinde kalırsa park olmamış demektir. Aday çizginin dışına çıktığı için park geçersizdir diyor komisyon. Bu kadar bilmiyor işi. Sonra diğer komisyon “yok hocam o öyle değil, üstüne çıkması gerekli” diye beni destekleyince sınav devam etti, demek ki ilk sınavıydı bilmiyordu. Komisyonlar biraz da kendi egolarına göre hareket edebiliyorlar, yanlı da yaklaşabiliyorlar. Ben mesela bazen adaylarıma şey diyorum; benim mezhep, din, siyasi miyasi şöyle hiçbir ayırımım yok veya memleket ayırımım yok, işte benim memleketim diye kayırmam da yok. Ama bazen komisyonlarda oluyor. Nedir? Ben adaya diyorum ki; benim dersime mesela, delikanlı bir çocuk geliyor, şortlan geliyor bu onun tercihi rahat ediyor, son derste diyorum ki; “bak canım sınava gireceksin” hani yanlış anlamaya diyeceğim çocuğu da kırmamaya gayret ederek “pantolon giy” diyorum çünkü komisyon ona gıcık olup tavrına veya giyim tarzına veya kolundaki dövmeden rahatsız olup, mesela benim bir tane adayım vardı, çocuğun kolunda Zülfikar vardı. Alevilerin işte kılıcı. Eee çocuktan ezile büzüle rica ettim, dedim ki; “ablacım” dedim “sınava geleceğin zaman kapat hani bir mezhep ayrımcılığına kurban gitme, ön yargılı yaklaşmasınlar, seni bırakmak için emek vermesinler, objektif olabilsinler” dedim. E çocuk tamam geçti gitti mevzu o değil ama dediğim gibi komisyonlar bazen çok egolu yaklaşıyorlar, yani burnundaki hızmasına takılıyor veya işte saçının rengine “yaaa işte zibidinin

tekiydi” diyor adayı bırakmak için uğraş veriyor. Ya da tam tersi kendisine yakın hissettiği adayı da geçirmek için uğraşılıyor aynı komisyon. (...) ben öyle komisyonlarla çalıştım ki sınavda denk geldim. İşte bir tane bayan çarşafli diye kadına daha kapıyı örttüğü zaman kapıyı örttüğü anda, biraz sert örttü kapıyı, öndeki bayan öğretmen, komisyon olan “kırsaydın kapıyı, kafamıza geçirseydin” dedi ee adayın eli ayağı kesildi, çünkü ters bir tepki aldı otomatikman modu düştü, heyecana girdi. Aynı kadın, aynı hoca öğleden sonraki sınavda meslektaşı gene bir öğretmen bayan direksiyona geçti aday, işte tarzlarına birbirine yakın giyim tarzları, meslekleri aynı ona da sınavda “sinyal vermeyi unutma bak, dönüyorsun, sinyali unutma” diye uyarıda bulunuyor. E şimdi ben orda hocam “ona öyle yaptın buna böyle yaptın” dediğim zaman olmuyor biz etiketleniyoruz çünkü biz günah keçileriyiz. Biz kurslar için de günah keçisiyiz, MEB için de günah keçisiyiz, komisyon için de günah keçisiyiz. Zaten alanda, sınavlarda sadece vale gibi dolaşyoruz orda. Hani kalkıp da bir şey deme lüksümüz de pek olmuyor (...). Yetkilerimiz, adaya ciddi bir haksızlık yapılır atıyorum dubaya vurmamıştır ee bunu da yaşadık., “dubaya değdi” dediler işte “değmedi” dedim, değdi değmedi, en son müfettişi ben çağırdım orda, müfettişin eşliğinde araya bir kağıt bıraktım, kağıt yere düşerse değmemiş demektir. Çok şükür ki düştü, sınavdan devam ettik. Ee o alanda ama çok bizi konuşturuyorlar. Bazen bize dahi böyle, komisyon geliyor burnundan kıl aldırıyor. Ya bize bir günaydın demeyi çok görüyor bazısı. Artık bizi meslekten mi saymıyorlar, başka bir şey mi? ya da burnu kaf dağında mı geliyorlar bilmiyorum. Ha kimisi de çok iyi geliyor o da ayrı bir olay. Mesela gelir “günaydın hocam” der sohbet eder, adaya çok iyi davranır, “heyecanlanma bak, rahat ol, sakin ol, hadi bizi bir gezdir” der ve o adayın geçme ihtimali daha yüksek ama o kapıyı kapatan kadına yapılan muameleyi yapıldığı zamanda doğal olarak o aday kalıyor.”

Katılımcı, sınav sistemiyle ilgili birden çok soruna verdiği örneklerle dikkat çekmek istemiştir. Uygulama esaslarına uyulmadan verilen informal eğitim ve buna bağlı olarak yetiştirilen adayın formel bir değerlendirme sınavına alınmasından duyduğu rahatsızlığı “tepeden tırnağa yanlış, tepeden tırnağa ezber” diyemiyle ifade etmiştir. İformel eğitimin hem öğrencinin eğitimini ezbere almasına neden olduğunu hem de gerekli bilincin oturmasına sekte vurduğunu ısrarla belirtmiştir. Sürüş eğitimlerinde yaşanan tüm problemlerin kaynağında ticari yaklaşımların etkili olduğunu ve tüm olumsuzlukların bu ticari yaklaşım neticesinde ortaya

çıkıldığını söylemiştir. Katılımcı, teorik sınava girecek öğrencilerin önemli bir bölümünün soru ezberleyerek hazırlandığını, uygulama değerlendirme sınavlarına ise kısıtlı bir alanda yine ezbere dayalı hazırladıklarını söylemiştir. Sürücü adayının küçük bir ezber bozumunda bocalamaya başladığını belirten katılımcı mevcut şartlarda sınavın bir değeri olmadığını, sürücü adayının kısıtlı ders saatleri ve informal eğitimle başarılı olamayacağını da belirtmiştir. Bunların dışında, sınav zamanlarında bazı komisyonların sürücü adaya eşit davranmadığını; din, dil, ırk, gibi farklılıklara ayrımcılık yaptıklarını, kimi sürücü adayını kişisel görüşleri yüzünden sınavdan tek hatasında bırakırken aynı hatayı kendi meslektaşları ya da tanışları olduğunda görmezden geldiklerini ve sınavdan geçirdiklerini de ifade etmiştir. Sorunların baş gösterdiği noktada müdahale etme gerekliliği doğduğunda ise kurumlar ve MEB tarafından etiketlendiklerini ilave etmiş bunu da “*günah keçisi*” benzetmesiyle ifade etmiştir.

SE-4 (Kadın) “(...) olumlu düşünmüyorum ve aslında bakarsanız o kadar çok konuşulacak şey var ki bunların hepsini bir araya toplamak oldukça güç. (...) nereden başlayacağımı bilemiyorum yani bir yerden başlasam sonunu getiremiyorum sondan başlasam önceki olaylar kafamı karıştırıyor. Çünkü bunların hepsi birbirine bağlantılı olduğu için sınav, mevcut sınav sistemi konusunu da gerçekten çok karmaşığım. (...) bakınız bir kere biz iyi eğitim versek dahi adayların çok fazla heyecanı söz konusu. (...) şimdi bir kere sınavda komisyonlar ve kurum sahipleri oldukça yakın olabiliyorlar, sürekli sınavlara girdikleri için tanışıyorlar. Tanıştıkları için de bazen yüzeysel bir sınav yaptığımızı biliyorum. Yüzeysel sınavdaki kastım ne? (...) atıyorum normalde kaput tanıtılacak değil mi? Kaput tanıtıldıktan sonra “tamam tamam hadi geçelim arkaya” deniliyor. Arkaya geçiyoruz. Birkaç tane bir şey söyledikten sonra tekrar oturuyoruz. Sadece komisyonların bazı yapmış olduğu şeyler var. Adaylara sıkıntılı anlar da yaşatabiliyorlar ama bazen de çok güzel sınav yaptığımız günleri de biliyorum. Burada değinmem gereken sadece komisyonlar değil aslında müfredattan başlıyoruz. Müfredata uygun sınav yapılıyor mu? Kesinlikle yapılmıyor (...) başıma gelen bir şeyden bahsedeyim size. Sürücü kursu ismini vermek istemiyorum. Bir tane kaputu açtığınızda normalde aracın plakaları değiştiriliyor. Plakaları değiştirildikten sonra içindeki herhalde şeyden belli olduğu için bu oto şasi numarası şasi numarasına baksalar ruhsatla beraber plakaya baktılar tutmuyor. Yani en önemli etkenlerinden

bir tanesi söyleyeyim size. Kesinlikle yönetmelikle birlikte müfredatta ne diyor?, bütün her şey tam olmak, aday aracı eksiksiz kullanmak zorunda. Mesela aynalar. Aynalar olmadan sınava çıkabiliyorlar, küçük aynalar olmadan. Komisyon aynası diyoruz biz ona. Komisyon aynası olmadan sınav yapabiliyor o anda göstermelik takıyorlar. Daha sonra çıkarabiliyorlar, niye? ayna düşüyor kırılmasın yani. Direksiyon hocasının ya da komisyonların hayatı söz konusu değil. On liralık bir ayna söz konusu olmuş oluyor bu sefer. Yani canımızdan daha önemli on liralık ayna (...) o yüzden müfredata uygun sınav daha başlangıcında kesinlikle olmuyor, altı üstü ayna. (...), Tepeden gelen bir telefonla birilerinin akrabalarına da ehliyet veriyoruz. Son noktayı koyayım dedim.”

Katılımcı, sınavlara yönelik bir değerlendirmede bulunabilmek için diğer nedenlerin de bir araya getirilmesi gerektiğini söylemiştir. Müfredatın bağlı olduğu yönetmeliklerde sınav koşulları ve işleyişinin açıkça belli olduğunu, yazılanların dışına çıkılamayacağını kendi tecrübeleri ile örneklendirmiştir. Sınavlarda kurum yetkilileri ve sınav komisyonu görevlilerinin yakın ilişkiler içerisinde olduğundan bahsetmiştir. İlâveten üst makamlardan gelen talepler doğrultusunda bu makamlara yakın kişilere ayrıcalık tanındığını da ifade etmiştir.

SE-5 (Kadın) *“MEB’ in yapmak zorunda olduğu denetimleri usulüne uygun uygulayamaması sonucu birçoğumuz angarya eğitimlerle adayı sınava yetiştiriyoruz. Farenin döndürdüğü çark sistemi gibi pistlerin içeriği ezberden ibaret eğitime odaklı dön babam dön ezberle gitsin. Böyle sınav mı olur?, sınavdan başarı diye kastedilen şey sarı çizgiye teker sokmaktan ibaret olunca bırak ezberlesinler zaten sınav dediğin şehir içinde o an ne yaşıyorsa ona davranış sergilemek şeklinde olmalı ki bu bizim ülkemizde ne zaman uygulanır bilemiyorum. Tüm sınav alanlarını dolaşın her ilde hatta bir ilin her ilçesinde farklı farklı uygulamalar görürsünüz. Sınav yapıcı komisyonların ellerinde bir değerlendirme formu var ama birkaç ana madde hariç kafalarına göre değerlendirme yapıyorlar. Son zamanlarda sıkılaştırıyor MEB ama ilçe MEB lerdeki ikili ilişkilerin nasıl önüne geçecek? Ne oluyorsa zaten ilçelerdeki memurlarla, özel kurum sahiplerinin yakın ilişkilerinden oluyor. Müfredata uygun olmayan eğitimin müfredata uygun sınavı tamamiyle palyaçoluk. Başka da diyecek şey bulamıyorum. Sen doğru dürüst eğitim verdirtme, sektörün tüm sıkıntılarını bil ama görmezden gel ama kalk sıkı sıkıya ölçüm yap. Olacak şey mi?, tabi adaylarda kalınca birden “noluyo ya” oluyorlar. Başlıyorlar “hoca bana bunu öğretmedi ben*

bunu görmedim” demeye sınavda. Yalvarıyorr komisyona. Kimin umuru? Git bir daha gel sınava. Gel birileri para kazansın. İdeal olanı yazıp çizmekle uygulamadaki ilkelik arasındaki bağı söylememi isterseniz diyeyim size, dostlar alışverişte görsün bizi. Bu sektörün tek gerçeği para, eğitim hak getire.”

Sürücü eğitim ve değerlendirme sınavlarını sistem bütünü içinde “*farenin içinde bulunduğu çark sistemi*” ifadesiyle betimleyen katılımcı sektörde yapılan yanlış uygulamaların Türkiye geneline yayıldığını ve bu durumun kurumlar ile MEB yetkililerinin yakın ikili ilişkilerinden kaynaklandığını belirtmiştir. Müfredata uygun olmayan bir eğitimin müfredata uygun sınav yapılmasının mümkün olmamasını da adil bulmamaktadır. Sürücü adayının eşit koşullarda almadığı eğitimin sınavda kalma durumunda ise sorumluluğun eğitimcilere yüklendiğinden bahsetmiştir.

SE-6 (Kadın) “*Ezberci ve MEB 'in sınav günleri görev verdiği komisyonların o günkü tavır ve davranışlarına göre geliştiğinden asla doğru değerlendirilmiyor. Bu da başlı başına bir dert. Sınav gününe gelene kadar bir sürü problem sonra ellerindeki kurallara göre yaptırım. Alan sıkıntımız var, komisyonlar keyfi hareket ediyor, her parkur birbirinden farklı. Mesela bizim ilçede yokuş kalkış yapmak için aday parçalanırken bir başka parkurda düz yolda yokuş kalkış yapıyor. En basit örnekti bu (...). Kısıtlı bir alanda dur-kalk, ileri-geri yaptırabildiğimiz adaydan gerçek trafik performansı bekliyorlar. Yahu bu işin mutfağını bilmeden neyin zorlaması bu? Ya işi sıkı tutup sınavda istediklerini tam vereceksin adaya ya da vermediğin eğitimin karşılığını istemeyeceksin.”*

Ezberci sisteme dayanmış eğitim, komisyonların keyfi uygulamaları ve alan çalışmalarındaki zorluklar ile uygulama eğitimi ve uygulama sınavlarının yapıldığı alanların birbirinden farklılık gösterdiği gibi birçok soruna işaret eden katılımcı, eğitimini eksik alan sürücü adayından verimlilik istenmemesi gerektiğini belirtmiştir.

SE-7 (Erkek) “*Sınav sistemi saçma tabii ki (...) neden biliyor musunuz?, ilk aklıma gelen en basit örnekle mesela; aday sadece gündüz araç kullanmayacak, hiç mi gece trafiğe çıkmayacak bu bile başlı başına eksikliğin göstergesi.”*

Trafik eğitim müfredatında sürücü adaylarından beklenen sürüş performansı içeriğinde “*gece sürüşü*” eğitimleri de bulunmaktadır. Katılımcı bu eğitimlerin verilmediğini söylemiştir.

SE-8 (Erkek) “Sınavın klişeleştiğini ve o yüzden bunun renklendirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Sınavın daha kaliteli olabilmesi için ikisinin birbiriyle örtüşmesi gerektiği düşüncesindeyim. Eğitimle sınavın örtüşmediğini düşünüyorum, yani (...) alınan eğitimin sınavdaki yansımalarının uygun olmadığını düşünüyorum.”

Sınavların basma kalıp yapıldığını ifade eden katılımcı, alınan eğitimle sınavdan elde edilen sonucun birbiriyle örtüşmediğini, her bilginin aşamalı olarak adaya kaydedilmesi gerektiğini söylemiştir.

SE-9 (Erkek) “Eğitimi yeterli görmediğim gibi değerlendirildiği sınavı da yeterli görmüyorum. Eğitimden kastım bir kısır döngünün içerisinde dönüyoruz eğitimlerde, “burada bunu yap burada bunu yap, parkını yap, L parkını yap, duba arası parkını yap, ani fren yap, önde bu parçalar var arkada bu malzemeler var” (...). Bir lastik değiştiremiyor yollarda çok görüyoruz. Aracına bir zincir takamıyor. Hani bu aday ders verdiğimiz aday hiç mi zincirli karlı bir yolda gitmeyecek, hiç mi lastiği patlamayacak? Yani mekanik üzerine olsun, diğer uygulama derste dahi olsun. (...) aynı şekilde sınavı yapanların da yapanları da yeterli görmüyorum. (...) branş hocamız elleri öpülesi eğitimci sonuçta, meslektaşımız. Belki bu şekilde değerlendirmeyebilirler de. Hani hor görülebiliyoruz de bazen. (...) komisyona gelenlere ben sınav yapsam hani geçecek, geçmeyecek hocalarımız dahi var. Bilmiyor ama gitmiş belgesini almış, almış tamam gelmiş mesai parası için o da haklı geçim sıkıntısı var. Hak veriyorum part-time bir şey yapması lazım o da geliyor sınavına alıyor harcırahını. Bana yine bir şey yok, bana bomboş ama komisyon geliyor hakkı hukuku var, ona göre devleti orada bir haklar var, haklarını kullanıyor hakkını alıp gidiyor sınavını yapıp gidiyor bana bir şey yok (...). Sınava gittiğimizde biz eğitmenlere para diye bir şey yok ki (...) Cumartesi pazar da sınava giriyorsun. Hafta içi tatil yapıyorsun, ben niye hafta içi tatil yapayım? Pazartesi günü tatil yapıyorsun veya işte cuma günü gün belirleyip o gün tatil yapıyorsun cumartesi pazar devam ediyorsun yani (...) ben sınava bozuk düzenin içinde zar zor aday yetiştireyim ama benim kadar bilgisi olmayan bir komisyon ücret mukabili günlük gelsin önündeki kağıttan benim nelerle uğraştığımı bilmeden değerlendirme yapsın”

Trafik eğitimi ve değerlendirme sınavlarını yeterli bulmayan katılımcı, sürüş eğitimlerinin ezbere verildiğini, sürücü adayının alternatif yol ve hava şartlarında da eğitim alması gerekirken standart eğitimlerle sınavlara girmelerinden bahsetmiştir. Katılımcının üzerinde durduğu bir diğer husus ise sınavda görev alan komisyonların

kendilerinin yeterli olmadığı, buna rağmen çalışmalarının karşılığında hak edişlerinin olduğudur. Sürücü eğitmenlerinin ise çalışma koşullarının ağırlığına ek ücretsiz sınav göreviyle çalıştırıldığını, arka planda verilen emek ve yaşanan sorunları bilmeyen komisyonların kendilerini denetlemesine serzenişte bulunmuştur.

SE-10 (Erkek) “ (...) sınav sistemi eğitimi ölçme anlamında yeterli değil. Bunun nedeni sınav yürütme komisyonlarının ve dahi MEB yetkililerinin bu konuda tam bir donanıma sahip olmadıkları gibi sınav aşamasında da yeterli değiller (...) bazı anlar geliyor komisyonlar kendi istekleri doğrultusunda sınav kuralları dışında kendi kurallarını uyguluyor (...) tanıdık ahbaplık ilişkileri de etken., sınavlar usule uygun gerçekleşmiyor haliyle sınava gölge düşüyor, kişi ayırımına gidildiği oluyor bu da sınavın yapılan eğitimi ölçmek yerine tanıdık veya tanımadık olarak ayırım yapılarak uygulanmasına neden oluyor. Bu sebeptendir ki sınav ölçme ve değerlendirme anlamında yetersizdir. (...) araçlarda 2 komisyon var bizde biri diğerini kontrol etsin diye otokontrol mekanizması ama herkes birbirini tanıdığından işlevsel değil tabii ki. Dışarıda da müfettişler komisyonları takip eder. Yukarılardan gelen bir emirle “şu adayı geçirelim” diyen ya da kendi yakını için komisyona göz kırpan bir müfettiş etkin olabilir mi? (...) herkes ehliyeti alana kadar garip bir telaşın içinde. Şikayetini o an Cimer, Bimer, bağlı bulunduğu milli eğitime şikayet etti etti aday, ehliyeti aldıktan sonra onlar da unutup gidiyor ya da içerideki soruşturma ya uzun sürdüğünden ya da içerideki müfettişler de “sübuta ermedi” diye raporladığından çoğu şikayet hikaye.”

Katılımcı, sınav yapımcıların donanımlarını yeterli bulmadığını ifade etmiştir. Keyfi uygulamaların, yetkili kişilerle kurulan ikili ilişkilerin samimiyetinden kaynaklı ayrıcalıklı istekler olmasının sınavın amacına gölge düşürdüğüne dikkat çekmiştir.

4.7.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) “Şu anki mevcut sistem çok hantal bir sistem. Sınav sistemi; sorumluluk alan işte milli eğitimdeki yetkili insanlar, efendim işte gelen müfettişler, böyle efendim işte L parkta şu oldu kaldı, dubaya vurdu kaldı, işte “sen şöyle yaptın, niye kaldırırma yaklaştın, niye şu çizgiye şöyle yaptın”, şimdi bu kafayla bizim bu işi yapma şansımız yok. Yani şu anki sınav sistemi ve eğitim sisteminin gelmiş olduğu nokta L park. Peki bugüne kadar park ederken kaç insan trafik kazasında öldü, hiç

istatistiklere baktınız mı? Yok öyle bir şey. Peki niye bu kadar dayatıyoruz? Yani birileri sınavdan kalsın, kalınca “biz bu işi başarılı yapıyoruz” dersiniz, biz bu işin içinden çıkamayız. O yüzden sistem değişmeli, kesinlikle bu artık özel mi olur?, özerk mi olur?, milli eğitimin bünyesinde yine farklı bir birim mi kurulur? Sadece sürücü eğitimiyle ilgili mesela daire başkanlığının tamamen ayrılması, yeniden kendine bir ekip kurması gibi mi olur?, bilemiyorum ama şu haliyle çok zor.”

Katılımcı kendi hayalini anlatıyor :

“Benim hayal ettiğim sınav sistemi, sınav yapıcı profesyonelce bu işi yapan insan olacak. Öyle normal öğretmenlerden bu iş olmaz. Asla olmaz. Bu doğru değil. Meslek edinmiş insanlar bunla ilgili eğitimler alacak. (...) sadece işi sınav yapıcı olacak. Adamın hayatı bu olacak. Yani sınav yapmak olacak.”

Şu an herhangi bir okulda öğretmenlik yapan, gidip belgesini alan sınav yapıcı oluyor. Şimdi bu vatandaş matematik öğretmeni mi olacak?, sınav yapıcı mı olacak? Ya biz bu trafiği bu kadar mı önemsiyoruz? Bu vatandaş Türkçe öğretmenliğini mi yapacak?, gelip sınav yapıcılık mı yapacak? Benim işim bu kadar mı basit bir iş? Ben bunu asla kabul etmiyorum, ben yıllardır bunu söylüyorum. Bu olmaz. Bu şekilde biz bu ülkeye bir şey veremeyiz. Sınav yapıcılık konusu yeniden gündeme gelecek. Sadece mesleği ve işi olan bu insanlar gidip eğitimini alacak okullarında. Sınav yapıcı olacaklar. Bu sınav yapıcıların çalışma sistemleri mekanizması oturtulur bölge bazında. Benim kursiyerin sınava girmeye hazırlanır, hazırdır ki Avrupa’da bu böyledir. Arıyorsunuz sınav yapıcıya benim şu kadar öğrencim var. Harcını yatırılıyorsunuz, vergisini yatırılıyorsunuz neyse, geliyorlar sizin öğrencinizi kapınızdan alıp çıkıyorlar. Nereye gidecek, hangi güzergahtan dönecek, nerede sinyal verecek, nerede park yapacak, siz bilemezsiniz. O zaman ona göre bir eğitim vereceksiniz, o insan sınavdan geçsin. Bu ne demektir? Bu şu demektir: bir defa en kötü 30-40-50 ders alınması anlamına gelir ve iyi bir eğitim verilmesi gerekiyor, o anlama gelir. Tüm trafikteki, trafik psikolojisini öğrenmesi anlamına gelir. Şimdi bu insanlara bu şekilde bir eğitim verirseniz, böyle de bir sınav yaparsanız o zaman biz bu kazaları önleriz. Mesele bu kadar basittir. Ben Almanya’da sınava girdiğimde sınav esnasında TEM’den gidiyoruz, yani paralı yoldan gidiyoruz. Levhalar geldiği an hız levhaları özellikle, tam hız levhasının yanında diyelim ki 100 km hızla gitmeniz gerekiyor, tam yanında göstergenize bakıyor, ne 99 olacak ne 101 olacak. Tam 100 olmak zorunda. Bakın çok basit bir

örnek söylüyorum. Şimdi bu kültürle siz o eğitimi aldıktan sonra yanlış yapar mısınız?, yapmazsınız. O yüzden, sınav sistemi ve eğitim sistemi evet çok çok önemlidir. Bakın, şu sınav sistemiyle olmaz bu iş. Yani bizim mesela şu an 2 simülator, 14 direksiyon eğitimi, bunu da zaten karşılığını almadan yapmaya çalışıp ama yapamayan arkadaşlar, direksiyon sınavında da ezberleterek efendim işte sınavı geçme psikolojisi, şimdi bunların hepsi bana göre yanlış. Dolayısıyla azaltılması noktasında bana göre iyi bir sınav sistemi, iyi bir eğitim sistemiyle biz bu işi çözeriz. Yani düşünün bir komisyon üyesi sabah kalkıyor, eşiyile kavga ediyor, gelip benim kursiyerime, öğretmenime hava atıyor. Canı sıkılmışsa bırakıyor, morali iyiyse geçiriyor. Herkesin inisiyatifine kalmış. Şimdi bu inisiyatifle olacak bir iş değil, veya bazı kurum sahipleri işte artık ahbab çavuş olmuşlar. İşte yemekler, çaylar, kahveler, hak etmeyen insanın geçirildiği. Bir diğer kurumda öyle bir diyalogu olmadığı için hak ettiği halde bırakıldığı gibi bir sürü haksızlık var. Dolayısıyla bu sürücü eğitimi bu sistemle bu ülkeye bir şey kazandırır mı? diye sorarsanız bana göre kazandırmaz. Onu söyleyeyim.”

Katılımcı, eğitim ve sınav sistemi üzerine verdiği yurt dışı örneklerinin Türkiye’de uygulanmasını arzu ettiğini belirtmektedir. İkili ilişkilerin eğitim ve sınav sisteminde haksızlık yarattığına da değinen katılımcı, dolayısıyla mevcut sistemin ülkeye yarardan çok zarar vereceğini söylemiştir.

KT-2 (Erkek) “Sınavda şimdi mesela, 35 dakika değil de 1 saat olduğunu varsayalım sınavın. Önce bu park sistemlerini gösterecek, orada çok böyle çakılı kalmayacak. Yapıyor mu?, yapmıyor mu? buna bakacak. Mesela birden fazla da hakkı olsun park etmek için, iki hakkı olsun. Çünkü hayatta biz hep bunu iki kere deniyoruz. Gerçek hayata uyumlu olsun. Daha sonra sınav yapıcı kendisiyle birlikte akan trafiğe çıksın, sinyal veriyor mu?, levhalarda yazılı olan hız kurallarına uyuyor mu?, ışıklara riayet ediyor mu?, yaya geçerken (...). O başka bir boyutu, başka bir boyutu, ikisinin çok farklı olduğunu göreceksiniz. Şimdi bu kursiyere böyle baksa sınav yapıcı o eğitimler de yetersizse bunların hepsini bırakır veya bir iki tane geçirir. Peki böyle olduğunda kursiyer ne yapacak? Gelecek sürücü kursuna, bizi kaydettin. Biz gittik, senin bize verdiğin eğitimle girdiğimiz sınavın birbiriyle bir alakası yok. Kurum buna birkaç adaydan sonra da dayanamaz aslında Murat’ın; kendimden örnek veriyorum ben atıyorum, bu başarısızlığının cezasını ona kursiyer kesiyor. O kursiyer ona kesmeden aslında aklı olsa bu sektörde bir eğitimci kimliğine

sahip olsa dört dörtlük o eēitimi verir. Çünkü nasıl bir sınava gireceēini bilir. Ancak bakanlıēımız ciddi bir sınav yaparsa, o sınav da kursiyeri de usta ēreticiyi de kurumun en önemlisini sahibini de ısrar eder. Sonra ne yapar Murat? Bak böyle ciddi bir sınav var. Bu eēitimleri sana eksiksiz vermemiz gerekli. Hocalarıyla birlikte oturup biz nerede hata yapıyoruz, bu kadar çok kursiyer geri dönüyor ne yapalım? cret, alıēma saatleri, ēretilecek program. İēte o gün bunları çözersiniz. Bakınız, gemiēte dershaneciliēin rvanēta olması, hatta FET' clerin baēını ektiēi bazı dershanelerin gündemde olmasının sebebi sonuçta bu eēitimi alanların girdiēi çok ciddi bir sınav var. Bu sınavda baēarılı olanlar bu dershaneleri bu okulları ön plana çıkarıyordu. Şimdi siz de ehliyet verirken, herkes ortalama %40, %50 geçerse nasıl eēitimle yarıēabilirsiniz birbirinizle? İy bir eēitimciyseniz bile krelebiliyorsunuz anlatabildim mi? Yani direksiyon sınavının buradaki önemi çok büyük. İēte yle bir sınav yaptığınızda siz, oradan mezun olan trafiēe çıkabilir. Ama online, bu belgeyi aldınız "hemen trafiēe çıkın" dan öte 75 puanınız var ve siz bu belgeyi tamamen hak etmiē deēilsiniz. Şu, Şu hataları yaparsanız bu belgeyi alamazsınız türünden bir sınav sistemi baēarılı olacaktır (...)."

Katılımcı, eēitim ders saatlerinin ve ieriēinin gerçek hayatla uyumlu olması gerektiēini dēnmektedir. Kendi kurumunun iēleyiēinden örnekle eēitim sürecini en doēru Şekilde yönetmek için çaba sarf ettiklerini, eksik ve/veya hatalı buldukları noktalarda ekip arkadaēlarıyla durumu istiēare ettiklerini ve kaliteli eēitime yönelik arayıēları olduēunu ifade etmiētir. Katılımcıya göre Şartlar oluēturulduēunda çözülmeyecek problem yoktur.

KT-3 (Erkek) *"Direksiyon sınavlarının çok saēlıklı ve yeterli olduēunu dēnmyorum (...) direksiyon sınavları Şu anda tam bir ölçüt deēil. Ehliyet sahibi iyi bir sürücü, evet, bu iyi bir sürücü deēil tam bir ölçüt deēil bu, direksiyon sınavlarının daha baēımsız bir kurum tarafından veya kurul tarafından yapılması gerektiēine inanıyorum."*

Sürücü eēitimi deēerlendirme sınavları MEB'e baēlı il ve ilçe milli eēitim müdürlüklerince yapılmaktadır. Eēitim müfredatı ve sınav sistemi içerik olarak aynı olmakta birlikte il ve ilçelere göre biçimsel farklılıklar gösterebilmektedir. Katılımcıdan kayıt dıēı edinilen bilgiye göre bu farklılıklar eēitimin uygulama aēamasına etki etmektedir, sınavlarda eēit ve adil davranılmamaktadır. Bundan dolayı

sınavların bağımsız kuruluşlar tarafından yapılması hem içerik hem de biçimsel olarak adaydan beklenen verimin alınmasına katkı sağlayacaktır.

KT-4 (Erkek) “Eğitim ve akabinde sınav yapılmaktadır. Eğitim içeriği sinyal kalkış, kurallı serbest sürüş, sinyal, paralel park giriş, sinyal, ayna çıkış, sinyal L park giriş, sinyal L park çıkış, sinyal rampada duruş, sinyal geri, kaçırmadan kalkış, sinyal U dönüş, sinyal ani fren giriş, sinyal ayna ani fren çıkış, sinyal geri vites giriş, sinyal geri vites çıkış, parkur uzunluğu 13,1-13,6 km yapılmaktadır. Araç kullanmak sadece bunlarsa yapılan çalışmalar doğru. Ne yazık ki araç kullanımı bunlarla bitmiyor.”

Katılımcı eğitim ve sınav performansının kısa zamanda art arda gerçekleştiğini, kurallar ve manevraların sınav değerlendirmeleri için yeterli bir ölçüt olmadığını, fakat istenilen şartlara göre verilen eğitimin sınavlarla örtüştüğü kanaatindedir. Ancak, katılımcıya göre araç kullanmak bahsi geçen koşulları yerine getirmekten ibaret değildir.

KT-5 (Erkek) “Verdiğimiz eğitimle yapılan sınav iki ayrı uçta. Hem aday hem eğitmen hem kurumlarımız ciddi sıkıntılar yaşıyoruz. Ya eğitimin süreleri arttırılıp içeriğinin gelişimine yönelik düzenlemeler yapılmalı (...) denetimler mutlaka arttırılmalı ama her halükarda verilen ders sayısı düşük, ya da her geçen zorlaşan sınav sistemine esneklik getirilmeli (...). Adayların birçoğu sınavda kendinden beklenen düzeyde eğitim alarak girmiyor sınava. En basit örnekle iklim koşullarına göre mesela araç kullandırtmıyoruz. Eğer adayın eğitimleri günlük güneşlik havaya denk gelmişse sınavda en ufak yağmur damlasında heyecanlanmaya başlıyor, silecekleri bulamıyor, silecekleri çalıştırmak isterken sinyal kollarını karıştırıyor. Eğitimin sınanması için gerekli koşulların da oluşturulması şart, aksi taktirde ezber bozan her farklılık adayın sınavdan kalmasına sebep. Sınav sistemi her ne kadar standart gibi gözükse de Türkiye genelini baz aldığınızda il hata ilçelere göre değişiyor. Bir sınav alanında flaşör yakmak aday için kalma sebebiyken, diğer sınav alanında yakmıyor diye sınavdan kalabiliyor. Yönetmelikler ve kurallar MEB in kendi işleyişine uygun çıkarılıyor, bu da arkasında bir yığın problemle baş etmek zorunda kalmamız demek.”

Sürücü davranışlarının geliştirilmesinde eğitim süreleri ve içeriğinin önemini anlatan katılımcı, verdiği örnekle bu alanlarda değişimlerin yapılmasının gerekliliğini

vurgulamıştır. Sınav sisteminin kademeli olarak zorlaşmasını da ayrıca belirtmiştir. Katılımcı, diğer görüşmeciler ile benzer ifadeler kullanarak mevcut sistemin ezber üzerine kurulu olduğundan bahsetmiştir.

KT-6 (Erkek) “(...) eğitim olarak sadece eğitim alanları değil, akan trafikte değil ayrıca bölünmüş yollarda oto yollarda ve kötü hava şartları zemininde hazırlanan bir eğitim formatı yeniden faaliyete geçirilmelidir. Sürücü kursları, milli eğitim müdürleri tarafından sürekli ve etkili bir şekilde denetlenmelidir, eğitim araçlarında kimlerin eğitime katılıp katılmadığı hususunda elektronik cihazlarla takip yapılmalıdır. Teorik derslere katılım mecburi hale getirilmelidir, direksiyon sınavlarında sınav yapan komisyon üyelerinin bilgi seviyesi yeniden gözden geçirilmelidir. Bu komisyon üyelerinin insan ilişkileri hususunda eğitim verilmeli oluşacak bazı olumsuzlukların önüne geçilmelidir. Mevcut sistemde ne verilen eğitimin ne de sınavların sağlıklı işlemediği çok bariz. Aday ilk önce eğitimi sağlıklı alacak ki sınavın şartlarını yerine getirebilsin. Yetkililer konuya acil çözüm üretmeli.”

Sınav sisteminin değerlendirilebilmesi için sürücü adayının teorik eğitimlere katılmasının zorunluluğuna ve sürücü kurslarının MEB tarafından denetime tabii tutulması gerektiğine değinen katılımcı, aynı zamanda sınav yapııcılarının da yetersizliklerinin olduğunu ve bu sorunun gözden geçirilmesi gerekliliğinden bahsetmiştir. Sağlıksız bir eğitim sisteminde sağlıklı işleyen bir sınav mekanizması bulunmamaktadır. Bunlara ilaveten sınav komisyonlarının iletişimlerinden kaynaklı olumsuzlukların giderilebilmesi için eğitim almaları gerektiğini önermiştir.

KT-7 (Erkek) “Devletin bir an önce denetim mekanizmasını çalıştırması gerekiyor, çalışanların ve kurumların bağlı bulunduğu yasalar ve ilgili bakanlıkların birlikte hareket ederek hem kurumların işleyişini hem de eğitimlerin niteliğinin değerlendirilmesi için işbirliği yapması şart (...). Her kafadan bir ses çıkarsa meydan boş kalır, kişilerin insiyatifine kalır. (...) eğitim ciddi bir iş, bizim verdiğimiz eğitimler hem çok ciddi hem de çok tehlikeli bir iş bu yüzden öncelikli olarak denetim. (...) adayların ezberci sistemin ötesinde eğitim alabilmesi için eğitim modelinin geliştirildikten sonra sınav sistemine entegre edilmesi gerekiyor fakat bizde tam tersi durum söz konusu. Sınava göre eğitim. Akan trafikte eğitim alan aday, daha fazla ders saatiyle eğitim alan aday mutlaka daha bilinçli olacaktır. Teorik eğitimlere katılmadan, bilmeden, ezberle sınav geçme mantığıyla çıkmış sınav

sorularını ezberleyerek aday beceri sahibi olamaz. Hadi diyelim ki ezberle de olsa teorikten geçti ya direksiyon? Adayın teorikteki tüm bilgisi direksiyonda lazım”

Her kafadan bir ses çıkması, kimsenin diğerinin ne yaptığından, ne konuştuğundan ve kendinden başkasından haberi olmaması durumudur. MTSK eğitimleri belirlenmiş standartlar dâhilinde verilmektedir, sınav yapıcılığı da devletin gözetim ve yönetiminde gerçekleştirilen resmi bir çalışmadır. Kapsamı ve sınırlılıkları belirlenmiş içinde tehlike barındıran bu yapıda; kişiye, gruplara, kurumlara özel keyfi uygulamaların yapılması eğitimin içeriğine zarar vereceği gibi toplumsal yaşama da zarar verecek bir eylemliliktir. Katılımcı, ezbere dayalı eğitim ve sınav sistemini “*her kafadan bir ses çıkarsa meydan boş kalır*” sözleriyle eleştirmiştir.

KT-8 (Kadın) *“Çalışma saatleri kayıt üzerinde olduğu gibi değildir başka türlü söylersem doğru söylemiş olmam. Bundan hem kurum sahibi hem çalışan olarak çok hoşnut değiliz işin açıkçası. İş yükünün çok olduğu, kazancın verilen emeğe göre az olduğu bir iştir. Bizim işimiz insan ve trafikedir. Her yıl binlerce insanın can verdiği trafikteki bireylerin eğitilmesidir. Verilen eğitimin kalitesi, çalışma koşullarının ne kadar iyi olduğuyula aynı orantıdadır. Azami derecede dikkat ediyoruz. Etmek zorundayız. Dediğim gibi madem bu işi yapıyoruz hakkını da vermekten sorumluyuz ancak eğitim kalitemizin tartışıldığı sıkıntılı bir zeminde sistem mükemmel işliyormuş gibi sıkı sıkıya sınav yapmanın bir mantığı da yok etik de değil.”*

Kendisi gibi eğitime gönül ve önem veren her kesimin duyduğu rahatsızlığı dile getiren katılımcı, sistem üzerinden değerlendirme yaparak mevcut problemlerin temelinde eğitim kalitesinin düşük olmasını neden göstermektedir. Henüz eğitimin tartışmalı olduğu bir aşamada yapılan sınavlarda mantık bulunamayacağını, ayrıca etik bir durumun da söz konusu olmadığını ifade etmiştir.

KT- 9 (Kadın) *“(…) hem teorik hem de direksiyon sınavları için MEB eskiye oranla ciddi iyileştirmeler yaptı, hakkını yememek lazım (...). Özellikle direksiyon sınavlarında oldukça radikal değişimler var. Eskiden teorik sınavlarda merkezi sistem gibi bir uygulama vardı ve özellikle motor dersleri çok ağırdı (...), şimdiyse direk kullanıcıya yönelik pratik bilgilerin yer aldığı bir müfredat geliştirdiler. Eskiden teorikten geçmek zor direksiyondan kolaydı şimdiyse tam tersi durum söz*

konusu oldu. Bu da fazla kolay. (...) tamam kameralı sistem ve gözetmenler eşliğinde usulsüz uygulamaların da önüne geçilmiş oldu iyi bir gelişme bu fakat internetten yayınlanan çıkmış sınav sorularının bolluğu öğrencide tembellik yaratıyor, ezbere yönlendiriyor adayı. (...) teorikten ezberle gelen aday direksiyon eğitimlerinde hem biz kurumları hem de hocalarımızı ciddi anlamda yoruyor. (...) sonuçta teorik bilginin edinilmesinin bir amacı var (...), direksiyon eğitim saatleri düşük olduğundan biz teorikten zayıf gelen adayda farkındalığı zor sağlıyoruz, hatta çoğunlukla sağlayamıyoruz. Uygulama sınavlarımızda AB standartlarında çalışma yapılmış fakat henüz oryantasyon aşamasında olduğunu düşünüyorum. O geleneksel tanış hikayeleri, “sınava girdim mi geçerim”, “ben araç kullanmayı biliyorum” durumları halen devam ediyor. Komisyonlar bizim eğitim şartlarımızı bilmediği için kendine verilen formla değerlendiriyor (...) sıkıntılı süreçler yaşıyoruz. Henüz ülke genelinde oturmuş tam bir şablon yok (...) dediğim gibi biz o geleneksel yapıdan halen sıyrılamadık. (...) sektörümüz gelişimini devam ettiren bir sektör olduğu için sancularımız tüm eğitim sürecinde çok fazla (...) en ufak hata veya yanlışlık domino etkisi yaratıyor.”

Geçmişten günümüze süregelen trafik eğitimi ve ehliyet alım sürecinin karşılaştırmasını yapan katılımcı, günümüzde verilen eğitim ve sınav sisteminde gerçekleşen radikal değişimlerden bahsetmiş, gelinen noktada olumlu yönde ilerlemeler olduğunu ifade etmiştir. Geçmiş dönemde teorik sınavların zor olduğunu günümüzde ise bu zorluğun direksiyon sınavlarına aktarıldığını belirtmiştir. Direksiyon eğitimine oranla çalışması ve başarılması daha kolay olan teorik eğitimlerin eğitim süresi daha fazla, direksiyon eğitimlerinin süresi ise daha azdır. Bu da sürücü uygunluğu için yeterli değildir. Ayrıca sürücü adayları teorik eğitimleri kendi imkanları ile ezbere de olsa çalışabilmekte ve sınavlara katılabilmektedir fakat bir sonraki aşama olan direksiyon eğitim ve sınavlarında bu ezberci yaklaşım hem eğitimciler için hem de aday için sıkıntılı zamanlar yaratmaktadır. Eğitimin belli bir amaca yönelik olduğunu söyleyen katılımcı ezberlenmiş bilgiyle uygulama eğitimine gelen adaylarda farkındalık yaratmanın güçlüğüne değinmiştir. Katılımcının dikkati çektiği bir diğer önemli husus ise eğitim sürecinde yaşanan problemleri bilmeyen sınav komisyonlarının yaptıkları değerlendirmelerdir ve Türkiye genelinde oturmuş bir modern eğitim şablonu yoktur. Geleneksel trafik eğitim algısının günümüzde

halen varlığını sürdürdüğünü ve eğitim sistemi ile sınav sistemi arasındaki uyumsuzluğun domino etkisi yarattığını da belirtmiştir.

KT-10 (Kadın) *“Bu işin özünü ben size bizim sloganla kısaca özetleyeyim olsun bitsin. Deveye sormuşlar “neren eğri?” demiş ki; “nerem doğru?” Biz kurumlar ve hocalarımız olağanüstü çaba sarf ediyoruz adaylarımızın doğru yetiştirilmesi için ancak konu bizimle sınırlı değil. Devlet politikalarıyla MEB in bazı sorumlulukları bizimle üstlenmesi gerekiyor. Bizlerden istediği eğitim için ücret politikalarından tutun da adayların derslere katılımı için işyerlerinden zorunlu izin verilmesine kadar destekleyici programlar gerekiyor. Elimizden geldiği kadar biz sisteme uyuyoruz ama çok tıkanıyoruz daha önce de demiştim. Önce bu tıkanıklıklar aşılacak ki sonrasında sınav sistemi için bakış açımız olsun. (...) kağıt üzerinde sistem güzel, eksiklikler olsa da AB standartlarına yakın. Ancak bizim sorunumuz eğitim sistemimizle örtüşmüyor ve her sınav bizler için eziyete dönüyor. Sabah okul bahçesinden araçlarımızı hizmetlerine sunuyoruz, komisyonların getir götürlerini yapıyoruz, mümkün olan en iyi şekilde herkesi ağırlıyoruz ama bize külfeti çok yüksek. Hocalarımız bu külfet karşılığında ekonomik beklentiye giriyor ister istemez. Adaylara gelince onlar kör topal da olsa” aracı kullandım ben işte geçeyim gideyim” derdinde. (...) alanlarda güvenlik yok, basına yansıyan çok fazla olay gerçekleşiyor. Aday yakınlarının eğitmen ve komisyona saldırmışlığı dahi var. (...) uzun ve karmaşık sorunlar. Düzeler mi?, düzeler elbet ancak bu iyileştirmeler birbirini dinlemekten geçiyor.”*

Katılımcı; sınav sistemini, teorik/pratik eğitim arasındaki uyumsuzluk ve sınav komisyonlarının eğitmenlerle ilişkisi üzerinden değerlendirmiştir. Mevcut eğitim ve sınav sisteminin AB standartlarına yakın hazırlanmış olduğunu ancak kâğıt üzerinde planlaması yapılanın uygulanan eğitim sistemiyle örtüşmediğini, uygulama aşamasında eziyet çektiklerini ve büyük yük altında olduklarını ifade etmiştir. Eğitmenlerin aldıkları sorumluluk karşısında ekonomik beklentilerinin yükseldiğini, sürücü adaylarının da bir an önce sınav sürecini atlatmanın hevesinde olduğunu söylemiştir. Sınav ve eğitim alanlarında güvenlik önlemlerinin alınmadığını, hatta aday yakınları tarafından şiddete dahi maruz kaldıklarını belirtmiştir. Katılımcıya göre öncelikle mevcut sistemin içindeki tıkanıkların tespit edilerek telafisine gidilmelidir.

4.7.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1 (Kadın) *“İki hafta verilen dersin ardından girebilen bir sınav ve tek hata hakkı biraz ironik geliyor. Öğretmen olarak şunu diyebilirim ki eğitimde kalıcılığı sağlamak istiyorsak bunu davranış haline dönüştürebilmeliyiz bu da alışkanlıkla elde edilir. Kısa ders süreleriyle bu pek mümkün değil, bol ve sıkça pratik alıştırma gerekli. Bir diğer takıldığım noktada sürücü adayı tek bir hava koşuluyla ehliyeti alıyor. Bakıldığında kaza oranlarına en fazla yağmurlu ve karlı buzlu havalarda gerçekleşiyor. Sürücülerini trafiğe hazırlarken hava koşullarına göre gerekli tedbirleri alması ve doğru sürüş tekniğinin de öğretilmesi gerektiğini düşünüyorum. 6 saatlik direksiyon derslerinin ardından sınava girmem ve tek hata hakkı sözün bittiği yer hele ki İstanbul gibi bir metropolde yoğun trafiğin olduğu bir şehirde 6 saatlik dersin ardından kazanılan bir ehliyet bana çok yetersiz geliyor. (...) bilmiyorum, 6 saat ders verileceği söylendi ben bu yeterlidir diye düşündüm başta ama dersleri aldıkça bunun yeterli olmadığını farkına vardım ama bu benlik bir durumdur diye düşündüm yani beceriksizliğim de diyebiliriz.”*

Katılımcının ifadelerinden ücrete dayalı anlaşmalı bir eğitim hizmeti aldığı görülmüştür. Müfredat gereği bir sürücü adayının alması gereken ders saati 7 geliş-gidiş olarak ifade edilen 14 ders saati üzerindedir. Katılımcının bahsettiği 6 ders sayısı ise 3 geliş gidişe tekabül etmektedir. Yani adayın 4 geliş gidiş üzerinden 8 saatlik eğitimi, ilaveten 2 ders saati simülasyon eğitimi eksik verilmiştir. Katılımcının gerek eksik aldığı eğitimler gerek farklı koşullarda araç deneyimi yaşamamış olması hem öğrenim sürecini sekteye uğratabilecek hem de ilerleyen süreçte sürüş uygunluğunu olumsuz yönde etkileyecektir.

SA-2 (Kadın) *“(...) teorik sınavlar aşırı kolay. Okuma yazma bilmeyen biri bile 100 alır. Ancak uygulamalı olanlarda ortam çok gergin ve en ufak bir hatanızda hemen eleniyorsunuz. Halbuki teorikte pat diye geçmiştik.”*

Sürücü becerilerinin gelişiminde başlıca ölçüt sürücü adayının teorik bilgiyi öğrenme istek ve arzudur. Bireyin davranışa ve kurallara yönelik edineceği teorik bilgi öğrendiklerini pekiştirmeye devam ettikçe alışkanlık haline gelmektedir. Katılımcı, teorik eğitimlerin kolaylığını ironik bir dille eleştirmiştir.

SA-3 (Kadın) *“Sınavdaki geçme kriterlerinin yeterli olduğunu düşünüyorum. Sinyaller, geri geri gitme, park, ani fren gibi konular trafik için sürücü adaylarının*

yapması gereken en önemli şeyler. Fakat sınavların eşit değerlendirildiğini düşünmüyorum. Sanki biraz da komisyon başkanı ve üyesinin inisiyatifine kalıyor ki gerçekten komisyon başkanı çok fazla etkiliyor sınav öğrencisini. İyi anlamda veya kötü anlamda. Bunu tecrübe ettiğim için söylüyorum. İlk sınavımda komisyon başkanı beni olumsuz etkiledi, son sınavımda ise olumlu.”

Katılımcı, direksiyon sınavlarının yeterli olduğunu ifade etmiştir. Ancak, eşit değerlendirme yapıldığını düşünmemektedir. Bunun dışında, kayıt dışı gerçekleşen konuşmalarda sınav komisyonlarının olumsuz yaklaşımlardan örnekler vererek duyduğu rahatsızlığı ayrıca dile getirmiştir.

SA-4 (Kadın) *“(…) direksiyon sınavım bu hafta sonu benim ama izlediğim kadarıyla yeterli olacağını düşünüyorum ben (...) şimdi normal zamanda park filan yaparken zorlanmıyorum ama burada herkes konuşuyor geldiğimden beri dinliyorum, herkes parklardan korkuyor, çizginin içi dışı diye bir şey var, herkes ona odaklanmış. Bilemiyorum, ee yani normalde ben arabayı her yere park edebilirim ama bilemiyorum. O çizgiler filan heyecan yapar mıyım?, yani teorik sınavı söyleyeyim ben size asıl. Sorular çok kolay ve anlaşılırdı, kameralı sistemde bayağı bir güvenlik tedbirleriyle yaptılar sınavı (...) 40 dakika sürüyor ama ben 25 dakika gibi bir zamanda hemen çıktım sınavdan, acele etmeseydim daha yüksek alabilirdim. (...) vallahi ben eğitim almadan girdim 84 aldım eğitim alarak girenler tam puan alır diye düşünüyorum. Bende acele etmezsem alırdım, genel kültürü yüksek herkesin kolaylıkla bilebileceği düzeyde sorular.”*

Katılımcı, teorik sınavlarına herhangi bir eğitim almadan girmesine rağmen zorlanmadığını, hatta eğitim alarak girenlerin kendisinden daha yüksek notlar alabileceğini belirtmiştir. Kendi bildiklerine odaklanarak soruları yanıtlayan katılımcı, söz konusu direksiyon sınavı olduğunda başkalarının davranışlarına ve söylemlerine odaklanmaktadır. Katılımcı, araç kullanmayı kurs kaydı öncesinde bildiğini ifade etmektedir. Yani, geleneksel öğrenme metodu ile kendisini trafiğe çıkacak yetkinlikte bulmaktadır fakat sınavlar için çevreden edindiği duyular neticesinde bildiğini sandığı bilgisini sorgulamaktadır.

SA-5 (Kadın) *“Şu anki sınav sistemini yeterli bulmuyorum (...). Sınavlar klasik ve mülakat sistemiyle olmalı. Uygulama sınavlarının da kriterleri olmalı, mesela kişinin psikolojik yeterliliği de ölçülmeli. Araç kullanımı ciddi ve insan*

psikolojisiyle birebir alakalı bir aktivite. Teorikte havuz sorular var onları ezberleyerek dahi sınavı geçmek mümkün iken direksiyonda aynı şeyi söyleyemeyeceğim. Çok bütünlüklü bir eğitim sistemi sürüş eğitimi. Her noktanın birbiriyle olan bağlantısı iyi anlaşılmalı özel bir çalışma yapılmalı.”

Katılımcı, mevcut sınav sistemini yeterli bulmayarak önerilerde bulunmuştur. Teorik sınavların havuz soru sistemine sahip olduğunu, ezberlenmiş bilginin sınav geçme koşulu olmaması gerektiğini ifade etmiştir. Bunun için klasik sınav ve sınavı destekleyici *sürücü olur mülakatının* uygunluğunu önermiştir. Keza direksiyon sınavları için de kriterlerin genişletilmesi gerekliliğini söylemiştir. Katılımcıya göre, sürücü ehliyeti almak isteyen kişilerin yalnızca teorik bilgi ve uygulama becerisinin değil, aynı zamanda da psikolojik yeterliliğinin de ölçülmesi gerekmektedir.

SA-6 (Erkek) *“Sınav lafını duydum mu tüylerim diken diken (...). Teorik de bir dünya zorlandım direksiyon daha zor diyorlar. Bol bol pratik yapmadan sınav fobimi yeneceğimi düşünmüyorum açıkçası. Hocalar sağ olsun çok yardımcı oluyor.”*

SA-7 (Erkek) *“(…) teorik sınavlar uygulama sınavına göre daha kolay da direksiyonda santim santim kaldırım ölçülüyor, sırf bunu düşünmek bile insanı ister istemez geriyor. Trafik şakaya gelmez. Zor olsun, olmasın demiyorum da kısıtlı zamanlarda zar zor eğitim görüyoruz (...) trafik çok sıkışık parklarda beklemeler çok fazla oluyor. Ne kadar çok pratik yaparsam benim için o kadar iyi ama fazla zaman kalmıyor. Bu sıkıntı, biraz daha ders saatleri uzatılsa, sınavlarda içinde bulunduğumuz koşullar da göz önünde bulundurulursa iyi olur.”*

Katılımcı, teorik sınavın direksiyon sınavından kolay olduğunu ancak direksiyon sınavlarının teorik sınavın aksine zorluklarını anlatmıştır. Zaman darlığı nedeniyle alınan eğitimden sıkıntı duyduğunu, sınav koşullarının dikkate alınarak eğitim verilmesi gerektiğini belirtmiştir.

SA-8 (Erkek) *“Kesinlikle baştan sona hatalı bir sistem. Sorular trafik eğitiminden tamamen bağımsız gibi duruyor. Trafikten ziyade sağlık okulu sınavı gibi. Bir sürü ilkyardımcı sorusu arada da çerez niyetine bir iki tane yol sorusu var. Bir de şıklar o kadar özensiz hazırlanmış ki test çözme mantığını biliyorsanız doğru cevabı bilmenize gerek yok. Zaten 3 olumsuz 1 olumlu şık varsa doğru cevap o tek şıktır. Ne kitap kapağı açmış ne de herhangi bir kursa gitmemiş birisi kolaylıkla 100 alır sınavdan.”*

Katılımcı, mevcut teorik sınav sistemini trafik eğitiminin bağlamından uzak bulunduğunu ve soruların sınav çözme mantığı ile çözülebilecek bir yapıya sahip olduğunu söylemiştir. Katılımcıya göre, sürücü adayının beceri potansiyelini geliştirebilmesi için sorgulayıcı bir düşünce etkinliğine ihtiyacı bulunmaktadır.

SA-9 (Erkek) “Çok fazla şey duyuyorum sınavlar hakkında. Bilenler daha çok kalıyor deniliyor, tecrübe etmediğim için bir şey diyemeyeceğim ancak teorik sınav için zorlanmadım çıkmış sınav soruları ve genel hayat kültürüyle çözülebilen sorular. (...) sınav merkezleri kameralı sistemde gözetmenlerle gerçekleşiyor sonuçlar eskisi gibi beklenmeden hemen alınıyor bu güzel bir uygulama.”

Sınav merkezlerinin fiziki uygunluğu ve sınav sorularının kolaylığından bahseden katılımcı, daha öncesinde kendi imkanlarıyla araç kullanmayı öğrenmiş, kurallar gereği yalnızca ehliyet almak için kurs kaydı yaptırmış, ekonomik olarak da anlaşılabilir eğitim hizmeti almış sürücü profilidir. Katılımcı için kendi bildiği bilgiler sürücü olmak için yeterlidir.

SA-10 (Erkek) “(...) vallahi ben çok çalıştım, gece gündüz yakinen takip ediyorum, araştırıyorum ne, nasıl oluyor? diye. Sistem sağlam temel üzerine kurulmuş, özellikle kurallar konusunda ciddi bir hassasiyet var fakat duyduklarım da korkutmuyor değil. Bunca çalışmaya komisyon gazabına uğrarsam ağrıma gider.”

Katılımcı eğitim programlarını harfiyen uygulamaya çalışan, eğitime önem veren bir sürücü adayıdır. İfadelerinden anlaşıldığı üzere almış olduğu eğitime rağmen kendinde yeterli sürücü etkinliğini görmemektedir. Diğerlerinin söylemlerine odaklı oluşmuş bir sınav algısı bulunmaktadır.

4.8. Eğitimcilerinin Çalışma Koşulları ve Eğitim Etkisi

Sürücü eğitimcileri, diğer öğretmenlik branşlarının öğretmenlerinde olduğu gibi öğretim işini yapmaktadır fakat *usta öğretici* statüsünde öğretmenlik mesleğinin bir alt dalı gibi tanımlanmaktadır. Mesleğin ilk oluşumundan kaynaklı kavramsal bir karmaşa bulunmaktadır. Mesleğin ilk icracıları araç kullanmayı bir şekilde öğrenmiş herkeştir. Ancak günün koşullarında trafik sisteminde gelinen nokta bu mesleği icra edenlerin liyakat ve sorumluluklarını arttırmıştır.

Bu bölümde yalnızca, motorlu taşıt sürücü kurslarında “usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca” olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara ve bu eğitimcilerle istihdam sağlayan kurum temsilcilerine “eğitimcilerin çalışma

koşullarının verdikleri eğitime etkisi” hakkında sorular sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar ile konu hakkındaki görüş ve yorumları şu şekildedir:

4.8.1. Eğitimcilerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) *“(…), hem maddi yönden hem manevi yönden verdiğiniz emeğin karşılığını iki yönden de alamıyorsunuz mesleğimizde. Sektörümüzün kendi kodları var o çerçevede işimi iyi yapmaya gayret ediyorum. (...) kendi adıma düşüncem bu tabii ki (...) çoğu öğretmen arkadaşlar ders vermiş olmak için verdikleri için de çok etkilendiklerini zannetmiyorum. Şartlar ne kadar zor ve yorucu olursa olsun, ne kadar emeğimin karşılığını tam alamam da doğru iş çıkarmaya çalışıyorum.”*

SE-2 (Kadın) *“ Sorumluluk gerektiren bir iş olduğu için emeğinize karşılık bulamam da vicdanınız ve aklınız ekonomik kaygıların, geçim derdinin önüne ister istemez geçiyor başka türlü herkeşe zarar verir. (...) şahsım adına işimi dosdoğru yapıyorum ve dengeleri oturtmaya çalışıyorum fakat çok düz ve az paralarla uzun çalışma saatleri çoğu kişinin adaptasyonu etkiliyor tabii ki etkilemez olur mu?”*

Katılımcılar, yaptıkları işi maddi ve manevi karşılığı olmayan sorumluluk gerektiren bir iş olarak tanımlamaktadır. Her iki katılımcı da imkânları dâhilinde, tüm zorluklarına rağmen işlerini doğru yapmaya çalıştıklarını, kendilerinin olmasa dahi birçok kişinin zorlu koşullardan etkilendiğini ifade etmektedir. SE-1 katılımcısı diğer çalışanlar hakkında ilave görüş bildirerek *“çoğu öğretmen arkadaşlar dersi vermiş olmak için verdiklerinden çok etkilenmiyorum”* ifadesini kullanmıştır. Katılımcının bahsettiği bu kişiler ya kayıt dışı çalışan trol eğitimciler ya da koşulları değiştiremeyeceğine inanmış yaptığı işi yalnızca para kazanmak için yapan idealini kaybetmiş kişilerdir.

SE-3 (Kadın) *“Aslında benim trafik eğitmeni, direksiyon eğitmeni olmamla alakalı (...). Benim çok sevdiğim bir yakınım, kendi kardeşim bir kaza geçirdi yıllar evvelinde, bilinçsiz bir şoför tarafından araba çarptı ve kaçtı şoför. Bulamadık (...). Şu anda ki verdiğim eğitimle zaten bu işe girmemin temel sebeplerinden birisi bu. Bir, öğretmeyi çok seviyorum. İki, direksiyon eğitmeni olmamın sebebi başka canlar yanmasın diye iki katı düzgün sürücüler çıkartmaya gayret ediyorum. Bu anlamda şahsım adına verdiğim eğitimin verebileceğim en iyisini verdiğini biliyorum. Dakika kovalamıyorum, adayın eksikliğini döne döne anlatıyorum, çok sabır*

gösteriyorum, adaylara saygısızlık; bağırma, çağırma gibi egolar içerisine girmiyorum.”

Katılımcıya kayıt dışında da yöneltilen sorular karşılığında, bazı eğitimcilerin adaylara egolu yaklaştığı ve sabırsız olmaları nedeniyle agresif davranışlar sergiledikleri yanıtı alınmıştır.

Yapabildiğimin en iyisini yapmaya gayret ediyorum ama, orada bir “ama” var. müfredat (...) bizim çalışma saatlerimiz sürekli aktif trafiğin içerisindeyiz, sürekli dışarıdaki diğer etkenlerle, diğer şoförlerle savaş halindeyiz. Çünkü bizim toplumumuzda sürücü adaylarına yanaşmamaları gerektiğini bilmiyor kimse. Biliyorlarsa da uygulamıyorlar, bilakis taciz ediyorlar. Ee hocanın da sabrı bir yere kadar. Arkadan korna çalmalar, hatta camdan küfür etmeler ki bu benim başıma da geldi ee beddua etmeler, bunları yaşıyor hoca ne oluyor?, doluyor bir noktadan sonra, belki adaydan çıkartıyordur. Ha haklı mı?, diil bu ayrı bir olay ama hoca hem ekonomik anlamda hem çalışma saati anlamında hem verdiği eğitimin yetersizliğinin kendisi de farkında, tüm bunları da bir araya getirdiğiniz zaman eğitim kalitesi ister istemez düşüyor. Sinirlere bazen hakim olunamıyor (...).”

Katılımcı, aktif trafiğin içerisinde çalışma yaptıklarını, dış etkenlerin çalışmalarını aksatmakla kalmayıp diğer yol kullanıcılarıyla sorunlar yaşadıklarını ve diğer sürücülerin sürücü adaylarına sergiledikleri saygısız davranışlar ve tacizler yüzünden sınırlarına hakim olamadıklarını belirtmiştir.

Yani olması gerekeni değil, hocaların aslında yaptığı şey şu; yani ben kendimi öyle görüyorum, ben bir suyum bir kaba girmişim ve o kabın şeklini almak zorundayım. Kurs bize diyor ki, işte doksan dakika bu adayın dersini vereceksin. Yolumuz belli, yani kurstan çıktık, alana gittik, yolumuz belli. Ordaki zaman kaybı zaten adaydan gidiyor. Alana geliyoruz, bizim çalışma alanımızı tam olarak biliyor musunuz? bilmiyorum. Parklarımız var, paralel park alanımız var mesela. Paralel park alanında bazı duyarsız hocalarla savaşıyoruz, nedir bu? (...). Biz parka yanaşmışız konum almışız, hoca geliyor arkamıza başka yer olmasına rağmen hoca geliyor arkamızda duruyor, biz konumumuzu tekrar bozup ileriye gitmek zorunda kalıyoruz. Yapmazsak tartışma çıkacak. O yüzden hadi diyoruz böyle geçelim, tekrardan devam ediyoruz. (...) giden dakika bizden gidiyor. Bizden derken benim adayımdan gidiyor. Bu ufak bir sorun. Bunun daha büyüğü var. Bizim çalışma

alanımızda L park diye bir sıkıntımız var. Biz bununla ilgili bazı hocalar vidyolar çektik, televizyon kanallarına filan da, ee fakat gelin görün ne kanallar bizimle ilgilendi ne MEB bizimle ilgilendi, ne kurs ilgilendi, hoş kursun da yapabileceği çok bir şey belki yok. Gerçi kurslar bir araya gelse, birleşseler çözerler diye tahmin ediyorum ama o kurslarda ilgilenmiyor. (...) yani kursların çok umurunda değil, aday geçerse geçer, geçmezse geçmez. Bilakis kalan aday bazen iyi de olabiliyor kurslar için. En kötüsü iki yüz lira ek para geliyor (...) yani vardır mutlaka da kurslar kendi kafalarına göre iki yüz lira alan yerde var iki yüz kırk alan var iki yüz altmış alan var bir ders karşılığı. O yüzden kurslarda bu L parktaki sorunla ilgilenmiyor. (...) bütün L parklar ufak ufak değişiyor ama herkes kendi lokasyonuna göre ordaki yapılabilişliğe göre değişiyor.

Katılımcı, kendi çalışma koşullarından verdiği örneklerden hareketle yapmış olduğu işi gergin ortamlarda icra ettiğini, uyum göstermeye çalıştığını, aksi durumda tartışma ortamlarının doğacağını ifade etmiştir. İlaveten, hem dış etkenler hem de kurumların ticari yaklaşımları neticesinde ders kayıpları ve eğitim deformasyonu yaşandığından bahsetmiş, bağlı buldukları resmi kurumların bu olumsuzlukları bilmesine rağmen kendileriyle ilgilenmediğini söylemiştir.

(...) mesela üç beş dersine çıkıyorsunuz, üçte çıkıyorsunuz dört buçukta dersiniz bitiyor. Yani doksan dakika bilfiil adayın direksiyonda olması gerekiyor. Ben mesela dakikayı biraz daha uzatabilmek adına adayın da tabii ki yapabilirliğine bağlı olarak kursun önünde dahi verdiğim oluyor bazen. Bu şartlarda elimizden gelenin en iyisini yapmaya gayret ediyoruz ama biz de neticede insanız. Aldığımız maaş belli. Aslında bir sabit olması gerekir ama kurslar tutturabildiğine gidiyor. Neden tutturabildiğine?, belgesiz çalışan hocalar var. Belgesiz, kadrosuz çalışan hocalar var, artı normalde ben şu anda kadroluyum ama part-time çalışabilmeyi isterdim. Özel ders olarak götürü usulü çalışabilmeyi de isterdim. Belgelerimi almışım, hepsini başarışım, elime almışım ama kurs işte napıyor?, gerçi milli eğitim bunun sebebi. Şu kursa bağlı olacaksın, burdan sigortalanacaksın, başka herhangi bir yerde part-time yapamayacaksın gibi bir olay söz konusu. Ee şimdi benim kredim var en basit örneği öyle söyleyim. Adaya ders verirken ister istemez bir an geliyor ya krediyi yetiştirebilecek miyim? diye düşünüyorsun, çünkü aldığımız maaş bizim çok düşük bir maaş. Yani normalde almamız gereken maaşın ciddi çok çok altındayız. Ee ekonomik anlamda bu bizi zorluyor. E şimdi ekonomisi rahat olmayan hocanın kafası

da dolu olur tabii ki. Kalitesi düşüyor eğitimin (...). Saatlerimiz bazen çok uzuyor. saatlerin uzaması da yani yoruluyorsun beden de beynen de yoruluyorsun hoca olarak (...) ne oluyor eğitim kaliten biraz daha düşüyor. E sınav zamanları da biz bir de sınavlara giriyoruz, normalde çalışma saatlerimizde sınava başlama saatlerimiz çok farklı. Daha erken kalkıyoruz daha geç bırakıyoruz bazen. Haliyle bütün bunlarda bizim eğitim kalitemizi ister istemez değiştiriyor.”

Katılımcı, çalışma koşullarının zorluklarına rağmen işini doğru yapmaya, gönülle yapmaya çalıştığını ancak sektörün içinde varlık gösteren liyakati olmadan kayıt dışı çalışan kadrolar yüzünden hak ettikleri ücretleri alamadıklarını söylemiştir. Bu kişilerin piyasa koşulları altında çalışmaları yüzünden kurumların keyfi ücretler belirlediğini ve bu şartlarda mecburen çalışmak zorunda kaldıklarını ifade etmiştir. Bağlı buldukları resmi yapının kendilerine istihdam alanı olarak yalnızca kursları adres göstermesi nedeniyle alternatif çalışmalar yapamadıklarını da belirtmiştir. Düşük ücret, yoğun çalışma saatlerine maruz bırakıldıklarını söyleyen katılımcı, geçim kaygısının ister istemez eğitim esnasında akıllarını kurcaladığını, bunun da verdikleri eğitime olumsuz yansıdığına altını çizmiştir.

Yönetmelik ve yasalara göre kapsamı ve sınırlılıkları belirlenen sürücü kurslarında eğitim veren kadrolu öğretmenler motorlu taşıt sürücü kurslarından başka hiçbir yerde görev alamamakta, özel ders verememektedir. Katılımcının ifadelerinde geçen belgesiz, kayıt dışı eğiticilik yapan kişilerin alenen sektörde varlık göstermesi fakat kadrolu öğretmenlerin alternatif çalışma yapamamış olması ironiktir.

SE-4 (Kadın) *“(...) kendimi hep eğittim bu 15 yıl boyunca, daha iyi nasıl eğitim verebilirim?, daha kaliteli nasıl eğitim verebilirim?, hep onların peşine gittim ama tabii kendim çırpınarak yani bunun bana kurumun sağladığı bir fayda olmadığı veya işte çevrem her hangi sağladığı fayda olmadı. (...) direksiyon hocalarının yükselmesi gibi bir şey söz konusu değil. Hep aynı yerde devam ediyorsunuz. Ne yapacaksınız?, kendi kendinizi geliştireceksiniz. Ben de kendi kendimi geliştirerek daha iyi eğitimi nasıl verebilirim? diye düşündüm. Yaklaşık olarak her dönemin başında farenjit oluyorum. Neden? Farenjit olmamdaki sebep de çok konuşuyorum da ondan. Adaylara önce teorik öğretmenlerinin vermemiş olduğu bilgiyi maalesef direksiyon eğitiminde vermek zorunda kalıyorum. (...) yani oradaki öğrenciyi neden direksiyon öğretmeni düşünüyor? Bunu hem kurumların düşünmesi gerekiyor hem işte müfredata uygun olması gerekiyor. Sadece 657'ye bağlıyız öyle söyleyeyim. Ama*

hizmet içi eğitimlerimiz dahi yok. Denetim yok (...). Denetim yapılırken önceden haber veriliyor. Neden haber veriliyor? (...) denetimde benim bildiğim habersiz gelinir kurumlara ki denetim adı üstünden denetim yapılmaz öyle değil mi? Denetim yapılacak ki o kurumun gerçekten nasıl anlatayım ben size bunu iyi kurumlar ortaya çıksın. Haberli denetimde ne oluyor? Geliyorlar, evrakları inceliyorlar çeviriyorlar, çeviriyorlar. “Ha tamam tamam tamam tamam” çünkü haber verilmiş her şey düzeltilmiş ama habersiz gidildiğinde ne olacak?, eksik olan kurumlar ayrılacak, kapatılacak ya da ceza verecek bir daha yapılmasın. (...) iyi kurumlar piyasaya çıkacak ve bu sırada da iyi eğitim verecek. (...) ya hepsi birbiriyle bağlantılı açıkçası öyle diyeyim size ben. Habersiz yapılan denetim bence çoğaltılmalı. (...) çalışma koşullarımız bu şartlarda her türlü zor (...).”

Katılımcı, teorik eğitimleri almamış sürücü adaylarının eksiklerini, uygulama eğitimlerinde kendisinin tamamlamak zorunda kaldığını, yaptığı işe ek bir yük olduğunu ve bu nedenle sağlık sorunları yaşadığını ifade etmiştir. Katılımcı, teorik eğitimlere gelmeyen adayların direksiyon eğitimlerinde başarılı olabilmesi için kendilerinin fazlasıyla çaba sarf etmek zorunda kaldığını, bu yaklaşımın kurumlar tarafından çözülmesi gereken bir sorun olduğunu ve milli eğitim tarafından da denetlenmesi gereken bir durum olduğunu belirtmiştir. Milli eğitim denetimlerinin haberli denetimler olduğunu belirten katılımcı, denetimlerin habersiz yapılması gerektiğini söylemektedir. Denetleneceğini öğrenen kurumların eksiklerini akabinde tamamladıklarından habersiz denetimlerin arttırılması gerektiğinin altını çizmiştir.

Eğitim kurumlarında sabah 9 da eğitim başlar. İşte bazı kurumlarda 5'e kadar bazı kurumlarda 4'e kadar bazı kurumlarda da 7'ye kadar devam eder. Fakat tek bir hoca üzerinden devam eder. Normalde müfredatta nedir?, haftalık 40 saat yanılmıyorsam 40 saat eğitim verilmesi gerekiyor ama biz 40 saatten maalesef fazla çalışıyoruz. Bunlara da nedir?, cumartesi-pazar normalde tatil olarak görünür müfredatta doğru mudur? Cumartesi pazar çalıştırılıyorz (...) hafta sonu tatil olarak görülen müfredattaki dersler de biz maalesef çalıştırılıyorz ve hafta içi izin kullanmak zorunda bırakılıyorz hafta içi kullanıyoruz ve hafta sonu ful çalışma. Ne resmi işlerimizi halledebiliyoruz ne ailemizle ilgilenebiliyoruz. Sınavdan çıkmışsak hele o izin günü pert geçiyor. Çalışma kanunu ve yönetmeliklere göre sınav ertesi iznimiz var ama haftalık izine sayıyorlar onu da. (...) 40 saat çalışmak zorunda olduğumuz bir süreç var değil mi? Biz 40 saatten fazla çalışıyoruz bu sürede.

Yorgunluk öyle fazla ve hiçbir ek motivasyon geliri filan da yok. Kupkuru maaş. (...) ülke ekonomisi belli. Ben nasıl sağlıklı düşünerek verim sağlayayım. Ne kadar işimi iyi yapıyor olursam olayım sonuçta biyolojik bir varlığım performansımın düştüğü anlar oluyor.”

Yaptıkları işin artı kariyer getirisi veya ücret artışı getirmediğinden bahseden katılımcı yaptığı işte kendi kendini yetiştirmek zorunda kaldığını ifade etmiştir. Çalışma saatlerinin uzun olduğunu, resmi ya da hafta sonu tatillerinin olmadığını, haftada yalnızca bir gün izin yapabildiklerini ancak bunun da hafta sonu girmiş oldukları sınavlar yüzünden ancak yorgunluk atmak için olduğunu, hiçbir resmi işlemlerini dahi yapamadıklarını söylemiştir. Bu şartlara bağlı olarak da performans düşüklüğü yaşadığını dile getirmiştir.

SE-5 (Kadın) *“(…) ben kendi tekniğimle çalışma yapıyorum artık. Türkiye genelinde tüm hocaları bir araya getirin herkes kendi bildiği gibi araç kullanmayı öğretir. Bunun aksini söyleyen bir tane hoca bulamazsınız. Her şey güllük gülistanlık çok güzel eğitiyoruz diyenler varsa da emin olun ki kesin ya belgesiz ya sistemde belge kullanan trollerdir onlar. İşimiz çok zor bir iş bizim (...) dönüp dolaşıp eğitime, müfredatla geliyoruz ister istemez. (...) şöyle; benim işverenim kendi öngördüğü maddi imkânları bana sundu, işe ihtiyacım vardı diye kabul ettim ama girdiğim ders saatini bile kendisi artırdı. Önce 4 ders veriyorduk. 50 dk+50 dk şeklinde şimdi toplamda 90 dakika veriyoruz eğitimi ve günde 5 kişiye çıktı, “dinlenmeye zamanımız yok” diyince “dinlenmeyeceksiniz zaten çay içmeyeceksiniz” dedi, doldur boşalt yani. Kimin ne kadar paraya ihtiyacı varsa o kadar paraya işi kabul ediyor. Sonra da karşılıklı baskılar veya tavizler başlıyor işte. Sizi ihtiyacınız olan paraya ipotekleyen bir sistem var. Ne istiyorlarsa onu yapmak zorundayız. Aksini söyleyen olursa mobing’e maruz kalıyor. Bir daha başka kurumlarda da iş bulması imkânsız neredeyse. Keyfi müfredatla sıkıştırılmış güya eğitim programlarıyla otomatiğe bağlı hayatlarımız var. Bu kafalarla yaptıklarımızın, yapacaklarımızın belirliliği yok. O gün ki ruh ve beden sağlığımız neye müsaade ederse o (...). Kendimize ayıracak ne vaktimiz var ne halimiz kaldı. Eğer bir hoca derse ki “aaa vallahi ben çok rahatım” bilin ki bahsettiğim trol öğretmenlerden. Mümkün değil bu sömürü sisteminde özel ders tadında iş çıkarabilmek. Aday kalsın amann bana nee, hem kalsın da bana özel ders çıkar zihniyetindeki belgesizler yüzünden halimiz perişan .”*

Katılımcı, çalışma koşullarının zorluğunu yine müfredat ile sistemde belge kullananlar ve kayıt dışı kadroların varlığına dayandırarak yanıtlamıştır. Çalışmakta oldukları kurumların öngörülerine göre ücret politikası uygulandığını, çalışma saatlerinin müfredat haricinde ilave derslerle yapıldığını, kendileri şartları kabul etmese dahi kayıt dışı kadroların eğitici ihtiyacını giderdiklerinden bahsetmiştir. Ayrıca, aksi bir itiraz ya da şartları kabul etmeme durumunda mobbinge maruz kaldıklarını ve başka yerlerde istihdam olanaklarının bulunmadığını söylemiştir. Çalışma koşullarının kurumlar tarafından keyfi belirlendiğini, yaşadıklarından ötürü ruh ve beden sağlığı sorunu yaşadıklarını, ilaveten ihtiyaç olunan para karşılığında yaşamlarını ipotekleyen bir sistemin içinde olduklarını ifade etmiştir.

SE-6 (Kadın) “(...) çok yorulsam da teorinin eksikliğini uygulama derslerimde fazlası ile verdiğimi biliyor ve inanıyorum. Kendi çabalarımla olabileceğin en üstünde performans harcıyorum. (...) çalışma koşullarımız başlı başına sorun. Direksiyon usta öğreticileri ülkemizde en sahipsiz, en kötü şartlarda çalıştırılıp hiçbir zaman emeğinin karşılığını alamamış sektör çalışanlarıdır. Emeğin karşılığı olmadığı için tabii ki de eğitime etkisi oluyordur. Teorikçiler için aynı şeyi söyleyemem. Onların tek sorunu üzerlerine yazılan dersleri eksik verip buna bağlı olarak da eksik ücret almaları. Ben teorikçi olsam kabul etmem ama onlar ediyorlar. Başlıca sorunumuz çalışma saatlerimiz çok yoğun. Kanunlar bize haftada 40 saat çalışacaksın diyor ama hangi yönetmelik? Biz üç ayrı kanuna göre çalıştırılıyor. Bunlar; 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu, 5580 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu, bir de 4857 İş Kanunları. Bu üç kanun da bize başka başka şeyler anlatıyor. Biz 657 den sadece görev ve sorumluluk noktasında ödül ve cezasında sorumluyuz ama ödül hiç görmedik. Hep ceza. Bir şeyler eksik yapılır, eksik verilir hemen biz direksiyon öğretmenlerine fatura edilir. Oysa ki sorun yönetim ve idare sorunu. Ticari düşünceler sorunu. Sonra 5580 ile çalıştırılıyor. Haftada değil 45 saat 60 küsur çalıştığımız saatler var bizim. Hafta sonu sınavlara giriyoruz zaten aşmışız çalışma saatlerimizi. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı bir araştırma yapsa demeyecek mi “bu insanlar fazladan çalışıyor”, ama demiyorlar. Denetim yok ki desinler. İki bakanlığa bağlıyız ikisi de birbirinden ayrı şeyler söylüyor. Bu çalışmalar karşılığında da asgari ücrete niteliksiz işçi ücretiyle çalıştırılıyor. Hani bunun mesaisi, hani bunun ödülü, hani bunun ekstra hizmet karşılığı. Bizim meslek kodumuz bile daha yeni çıktı çıkacak, yolda biliyor musunuz? Meslek kodumuz

yoktu. Haliyle ne yıpranma, ne erken emeklilik ne angarya iş itirazımız, yok yok hiçbir şey yok. Bakalım meslek kodu da ne zaman bize nasıl etki edecek? Henüz çok yeni fazla bilgimiz yok. 4857 dersiniz onu da zaten hiç bilmiyoruz. Yalnızca uzlaşmazlık yaşadığımızda hukuki süreç işliyor, ondan ne kadar yararlanabilirsek yararlanıyoruz. O da eğer kurumlar baskı yapmazsa. Üzerimizde oynanan oyunlar ve baskılar çok fazla. Hakkımızı aramamamız için ellerinden geleni yapıyorlar. Bu şartlarda ne kadar verimli eğitim verilebilir? Gerçek eğitmen tüm arkadaşlarımıza sorun hepimizden aynı şeyi duyarsınız. Öyle yorulduk.”

Katılımcı, diğer katılımcıların ifadelerini destekleyen sorunların varlığından bahsetmiştir. Teorik eğitim almayan adaylar da dâhil olmak üzere kendi çabalarıyla olabilecek en üstün performansta eğitim vermeye çalıştığını ifade ederken direksiyon eğitmenlerinin Türkiye’deki en sahipsiz, en kötü şartlarda çalışma koşulları olan ve emeğinin karşılığını hiçbir şekilde alamayan meslek grubu olduğunu söylemiştir. Teorik eğitim veren eğitmenlerin çalışma koşullarının kendileri kadar ağır olmasa da onların da üzerlerine yazılan ders saati ücretini almadıklarını belirtmiştir.

Çalışma koşullarının belirlendiği kanunların çeşitliliğinden kaynaklı belirsizlik içinde bulduklarını belirten katılımcı, sorunu yönetim ve idari sorun olarak değerlendirmektedir. Bağlı buldukları 5580 Özel Kurumları Kanunu ile 657 Sayılı Devlet Memuru Kanunu ve 4857 Sayılı İş Kanun’larına tabi tutulduklarını ifade eden katılımcı; hangi kanun ve yönetmelik olursa olsun kendilerinin yalnızca görev ve sorumlulukta tanındıklarını, maddi ve manevi motivasyon sağlayacak hak ediş ya da başka imkanlar sağlanmadığını, çalışma saatlerinin çalışma kanunlarının tamamen aksine çok uzun saatlerde gerçekleştiğini ve ilgili bakanlıkların farklı uygulamaları nedeniyle çaresizlik içinde olduklarını belirtmektedir. Koşullar gereği yıpranma, erken emeklilik gibi haklarının olmadığına da altını çizen katılımcının dikkat çektiği en önemli hususlardan bir diğeri de üzerlerinde politik oyunlar oynandığıdır. İçinde buldukları şartlarda verdikleri eğitimi verimli bulmamaktadır.

SE-7 (Erkek) “(...) verdiğim eğitimin iyi olduğunu düşünüyorum, çünkü yılların bir yol deneyimi var bende, 20 yıllık bir birikim. Ben uzun yol şoförüyüm, şimdi tüm yol bilgimi direksiyon eğitmenliği ile adaylara aktarmaya çalışıyorum. İşimi severek yaptığım için çalışma koşullarının zorluğunu dile getirmemeye gayret ediyorum ancak hem maddi karşılığının az olması ekonomik olarak zora sokuyor hem de çalışma saatlerinin uzunluğu beden sağlığımızı ciddi tehdit ediyor. (...) sanki

makus bir kaderi var usta öğreticilerin, hepimizde bir kabulleniş var aksak ve kusurlu giden sistemi. (...) bizler adaylara kurumların müşterisi diye bakmadığımız için hapırsak da köpürsek de, yorulsak da, üzülsek de elimizden gelenin en iyisini vermeye çalışıyoruz. Garip bir aidiyet ve sahiplenme var mesleğimizde. (...) adayın hayatında önemli bir yer teşkil ettiğimizi bildiğimizden her gelen adaya pozitif enerjiyle yaklaşıyoruz mecbur. Yorulduğumuzu, üzüldüğümüzü bilmek zorunda değil aday, o bizim sorunumuz.”

Katılımcı, araç kullanımına yönelik uzun yılların birikimine sahip olduğunu ve bilgi birikimini aktarmak için direksiyon eğitmenliği yaptığını ifade etmektedir. Yaptığı işi severek icra ettiği için çalışma koşullarının zorluğundan bahsetmekten imtina etmesine rağmen koşullara dayalı sağlık sorunları yaşadığını, ekonomik olarak sıkıntılı olduklarını, usta öğreticilerin sanki makus bir kaderi olduğunu belirtmektedir. Katılımcı, yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen çalışma koşullarının zorluğunu adaylara yansıtmanın doğru olmadığını vurgulamıştır.

SE-8 (Erkek) *“İdeal değil ama ideale yakın eğitici olduğumu düşünüyorum. (...) sanırım bu konuyla ilgili geçmişten gelen birtakım tutkularımız, birtakım geleneklerimiz devam ettiğinden sancularımız fazla. Bu geleneksellik bizi daha iyiye götüreceği yerde daha kötüye götürüyor. Bu yüzden eğitimin ivedilikle güncellenmesi gerekiyor. Çalışma koşullarının kesinlikle çalışan açısından daha efektif ve daha verimli hale getirilmesi gerekiyor. Çalışanlar olarak sömürülüyoruz, sürücü kurslarının bu sömürüsüne son verebilmek için dernekleşmek ve bizler de örgütlü mücadelemizi vermek zorundayız. Yani dernekleşmeliyiz, sendikalara destek vermeliyiz. Yeni oluşumlar. Mevcut sistem usta öğreticileri görev ve sorumlulukta tanyor, hak ve hukuk konusunda usta öğreticinin sırtını dayayabileceği bir mekanizma ne yazık ki yok. Bu çağda, bu zamanda yok (...). Gittiğimiz katıldığımız çalışmaların maddi karşılığını kesinlikle alamıyoruz. Çalışma saatleri çok uzun, ücretler resmiyette gösterilenden az uygulanıyor, arkadaşlarımıza yani bu konuda taltif edilemiyor. Gerekli maddi maddi destek sağlamadığı gibi bir de bunun üzerine yöneticiler tarafından mobbing uygulanıyor ve bu mobbing de verimin düşmesine neden oluyor. Motivasyonun düşük olduğu mesleğimizde sonuçların adaylara yansımadığını söyleyemeyiz.”*

Çalışanların sömürüldüğünü ve bir an önce gerek eğitim sisteminde gerekse eğitimcilerin çalışma koşullarında iyileştirme yapılması gerektiğini belirten katılımcı,

çalışma saatlerinin uzun oluşu ve emeklerinin maddi/manevi karşılık bulmadığı vb. hak arayışına girmeleri halinde mobbinge maruz kaldıklarından bahsetmiştir. Ayrıca, çalışanların kendilerini koruyacak bir yapıları olmadığı için mutlaka örgütlenilmesi gerektiğine vurgu yapmıştır. Ve tüm bu olumsuz koşullar bir araya geldiğinde verilen eğitimin adaylara yansımamasının da düşünülemediğini ifade etmiştir.

SE-9 (Erkek) *“35 yıllık şoförlük tecrübeme dayanarak tüm birikimlerimi adayıma aktarmak zorundayım. Eğer aktarmazsam vicdanen rahatsızlık duyarım. Alıp uygulamak adaya kalmış bir şey, uygulattırmak da ders zamanında bana kalmış bir şey. Ben buna yeterliyim, aktardığımdan eminim ama sonrasındaki adayın sürücü olduğu zaman hayatında bunu uygulayıp uygulamama garanti vermem. Bu da benden çıktı yapmamak lazım (...) ama eğitimci burada ben şahsen verdiğimi biliyorum ama benle bitmiyor ve diğer bir iyi aktaran temeli iyi bir hocanın verdiği bir mi? Belki arada bilmeyen biri bir ders vermiş ona benim bu öğrenmiş adayımı dahi yoldan çıkarabiliyor yani. (...) yani bunların belgesi yoktur. Ben de bileyim belgesi olan var olmayan öğretici var. (...) yani sürücü direksiyon eğitmeni belgesi olan var olmayan var. Kimi veriyor, kimi vermiyor. Bunun bir denetim, bir şeyi de yok herhalde ben görmemişim. Şimdi bireysel düşünsem vicdanen rahatım, vermezsem ben vicdan azabı çekerim. O adayın Allah göstermesin bir kaza olursa bir şey başına gelse kendimi sebep görürüm. Ama bu zihniyetten veya bu aşamaya gelmemiş veya ben bir başkasının aşamasında değilim. Belki daha ileri olan bir hocamız olabilir. İlerdeyim ben demiyorum yani ama sonuçta bunlar bu piyasa trafiğe çıkacak olan adaylarımız birbirleriyle geçişip birbirlerine geçecekler, yol verecekler ama o aktarabilmiş mi? Bunun standardı mümkün değil. Bu da olmayacağına göre o yüzden müfredatın bunları göz önünde bulundurarak hazırlanması lazım ki sonra çalışma koşullarından bahsedelim (...).”*

Katılımcı, yaptığı işi severek ve vicdani sorumlulukla yaptığını ifade etmiştir. Bunlar bir eğiticide olması gereken özelliklerdir ve eğitmenlik mesleğini resmen icra eden kişilerin temeli sağlam sürücü adaylarını trafiğe çıkarması gerekmektedir. Ancak, özellikle belgesiz çalışma yapan kadroların aynı hassasiyetle olmadıklarını ve bu kişilerin denetlenmediğini, trafiğe çıkarılacak adayın eğitmenin sorumluluğunda olduğunu, müfredatın hazırlanırken eğiticinin çalışma koşul ve sorumluluklarının da göz önünde bulundurularak hazırlanması gerektiğini ifade etmiştir.

Şimdi çalışma koşullarınız her hocamız da olduğu gibi en başta psikolojisinin iyi olması lazım. Rahat olması lazım yeter ki. Yeterlilik çünkü hep anlatı anlatıya dayalı olduğu için, çünkü hep nefes tüketiyorsunuz dinlenmeye ihtiyacı olması lazım, yeteri kadar tatilinin, dinlenmesine izin olması gerekiyor (...). Aldığı ücretlerin tatmin edici olması lazım. Biz mesela sınavlara girdiğimiz zaman herhangi bir ücret almıyoruz ama sınavı yapan o komisyon hani eğitim yerinde komisyon arkadaşlarımızla komisyon görevine atan arkadaşlarımız da doğal olarak ücret alıyorlar. Biz hem hafta içi eğitim, hafta sonu da sınava girdiğimiz için normal maaşınıza bağlı kal başka bir şey yok yani. Ama ben orada sınava giriyorum bi nevi o sınavın sorumluluğunu taşımasam dahi bir vale gözüyle bakılıyor bize (...) vale; aday kaldığı zaman indiriliyor, biz direksiyon eğitmenleri aracı alıp tekrar sınavın başlangıç noktasına getiriyoruz. Sonuçta biz de orada bir görevliyiz yani orada bir dubaları diken arkadaşımız bile eğer bir mesai ücreti alıyorsa bizlerin de alması lazım. Ben oraya iş yapmaya gelmişim. Ben o gün izinli değilim, sabahın altısında yedisinde gelip aracımın evraklarımın kontrolünü yaptırıyorum. Adayımı bekleyip hani diğer komisyon arkadaşlar birlikte başlayıp birlikte bitiriyoruz yani. O yüzden çalışma koşulları bu yüzden eğitimi de etkiliyor ama vicdanen ben adayıma gerekeni veriyorum isterim ki moralim psikolojim yerinde olsun. Hayatımı idame ettirecek yeteri miktarda da ücretimin verilmesi, haklarımın verilmesini de istiyorum yani. (...) haktan kastettiğim maaşlar düşük. Atıyorum mesela emekli arkadaşlar var, çalışıyor belki ona yetiyor ama bunu meslek edinmiş arkadaşlar var mesela mesleğidir geçinemiyor. Sonuçta bir eğitimci ya, bu bi eğitimci ya. Çöp bidonu değil, bu adam eğitimci eğitim veriyor ki her çeşit insanı eğitiyor. Profesörden, doçentten tut, çobanından tut, tamircisinden tut, herkesi eğitiyor. Yani bir ilkokul öğretmeninden bir farkımız yok bizim. Adaylarımızın hepsi ilkokul öğrencisi, 60 yaşında yani adaylarım da oldu benim. 55 yaşında da 40 yaşında da oldu. Ama bu da eğitim ben eğitiyorum demek ki ya bunu bana gelen 60 yaşındaki bir çocuktur. Sıfırdan bir şey veriyorum, buna temiz bir çarşaf gibi iyi işlemem lazım. İyi nakşetmem lazım, onun kafasındaki yarın iki günde benim karşıma ve bir yere gittiği zaman canı cananları yanmasın (...), asgari ücretlere bizi mahkum etmişler. İnşaatta çalışan işçi dahi yadırgamıyorum ama benden daha iyi yevmiye alıyor, 200-250 lira yevmiye alıyor. Ben olayı vicdani yönü ile düşünürüm bundaki sebep de benim adayım bir çocuktur. Ben ona yanlış bir şey öğretemem yanlış geçemem etkilensem dahi. Eğitimci, hiçbir eğitimci bunu yapamaz mümkün değil. Bir coğrafya hocası biri olsun, kim olursa

olsun eve gittiği zaman rahat uyması lazım, ama bunları da düşünecek bir yasanın, bir kanunun ve bir şeyin olması lazım yani. Bu adam veriyor yani bir şey veriyor (...) ama bunların kanunda yasada bir de isminin olması lazım (...). Yaşı kemale ermiş, insanları bir çocuk gibi görüp eğiten farklıdır. Çünkü çocuğa ne verirsen nakşettiğini alıyor, ama bunda almayan var, sorunlu olanlar var. Adaylarımız her çeşit insanlar var yani. Ama biz vermeye gayret ediyoruz ve vermeye de devam edeceğiz, bizi bozmayacak ama buna göre de iyileştirme yapılması lazım. Öğrencimize ne kadar yansıtmasak da bakın içimiz ne kadar dolu. Biz çok ciddi bir iş yapıyoruz ama ne maddi ne de manevi değeri yok bunun.”

Katılımcı, ifadelerinin devamında çalışma koşullarının detaylarını anlatmıştır. Kayıt dışı çalışan kadrolar, özellikle sınav günleri sabah çok erkenden alınan görev ve sorumluluklar, sektörde ağırlıklı olarak çalışan daha önce başka bir işten emekli olmuş usta öğreticilerin düşük rakamları kabul ederek çalışması, kadrolu çalışan öğretmenlerin tatminkâr ücret almadıkları, anlatıya dayalı eğitim verdiklerinden yaşanan sağlık sorunları ve dinlenmeye dahi fırsat bulamadıkları, mesai dışı ve sınav günleri yapılan çalışmalardan herhangi bir ücret alınmadığını söylemiştir. Özellikle sınav günü çalışmalarında tüm meşakkatlerine ek, angarya iş yaptıklarını, sınav komisyonları ile kurumların kendilerine *vale* muamelesi yapmasından bahsetmiştir. Eğitim verdiği öğrencilerini yaşları kaç olursa olsun ilköğretim öğrencisi olarak gören katılımcı, herhangi bir branş öğretmeninden farkları olmadıklarını fakat kendilerini asgari ücrete mahkum edilen vasıfsız işçi statüsünde gördüklerini söylemiştir. İçinde buldukları zor şartları öğrencilere yansıtmadıklarını söyleyen katılımcı, yaptıkları işin çok ciddi bir iş olmasına rağmen ne maddi ne de manevi karşılık bulamadıklarından içlerinin dolu olduğunu ifade etmiştir.

SE-10 (Erkek) *“(...) ister müfredatta olsun, ister olmasın sadece sınav odaklı değil, adayların ilerde karşılaşılabileceği durumları da ders içerisinde sürekli vurgulayarak ve adaylara trafikte pardon kelimesinin dönüşü olmadığını, 1 saniyelik dikkatsizliğin sonuçlarını hayatıyla ödeyebileceklerini sürekli vurgulamaktayım ve trafikte oluşabilecek olumsuz tüm senaryoları gerek teorik gerek pratik anlamda anlatmaktayım. İşimi seviyorum, daha doğrusu birine yardımcı olmayı, öğretmeyi seviyorum ama vallahi bu işin karşılığı yok, yok. Ben size bunları anlatmaya kalksam ömrüm yetmez. Cinayet mi istersiniz?, aday yakınları gelip komisyonlara, bize saldırıyor yakını sınav geçemeyince “vay efendim nasıl kalırmış” diye saldıran mı*

istersiniz? İnternete girin özellikle de facebook' a, şikayetvar.com' a bakın orada neler yazıyor? Basında çok yer verildi ama yetkililer hiçbir önlem almıyor. Biz değişim isteyip şikayet etsek hemen kurumlarımız aranır “o hocayı ya işten çıkarın ya da söyleyin sussun” denilir. İstihdam alanı dar bir sektördeyiz. Her şey kurumların yetkisine verilmiş. O kurumdan çıksak başka kurumda iş bulma imkanımız neredeyse yok. Neden?, e çünkü işveren örgütleri sıkı çalışıyor. Onların bir kara listesi var. Sesi çıkan eğitmenin sesi “şu, şu eğitmeni işe almayın” diyerek kesilir. Nedeni bu, kimi kime şikayet edeceğiz ki? Hepsi biliyor neler olup bittiğini. Bu sektörde kararları MEB değil, kurumlar verir. Biz artık umut da besleyemiyoruz. Zorlukların içinde adaylara en iyi şekilde öğretmeye adadık kendimizi. Gönül olmazsa bu iş yapılmaz. Sıkıntılarımız çok fazla olsa da iş adayla aracın içinde çalışmaya başlayınca bir kenara koyuyoruz problemlerimizi (...) mecburuz, yoksa işimizi yapamayız, yapturmazlar.”

Trafikte “*pardon*” kelimesine yer olmadığına önemini belirten katılımcı; bu söylemiyle yaptıkları işin hassasiyetine vurgu yapmış, diğer katılımcıların ifadelerini destekleyen genele yayılmış ciddi problemlerin varlığından bahsetmiştir. Bahse konu sorunların basına kadar yansımış olduğunu, devletin resmi kurumlarına şikayetlerin yapıldığını ancak sonuca ulaşamadıklarını ifade etmiştir. Yaşanan problemlerin lokal olmadığı ve yer değiştirdiği bir başka kurumda yine benzer şeylerin yaşandığını belirten katılımcı, bunun genel bir işleyiş olduğunu anlatmıştır. Değişim isteyen ve şikayet eden kadroların üst yapılar tarafından mobbinge uğradığı, hak arayışlarının ısrarı halinde ise istihdam sorunu yaşadıkları ve sistem dışı bırakıldıklarını söylemiştir.

Sürücü eğitmenleri heterojen yapıda bir çalışma sistemine sahiptir ve hiçbir eğiticinin iş ve istihdam garantisi bulunmamaktadır. Çalışma şart ve koşulları anlaştıkları her kuruma göre farklılık göstermekte, ağırlıklı olarak işveren tarafının isteklerinin gerçekleştiği iş sözleşmeleri yapılmaktadır. Genel olarak ücret seviyeleri ülke ekonomik gerçekliğinin çok altında, vasıfsız işçi statüsünde çalıştırılmaktadırlar. Yaygın kanıya göre, eğitmenliği seçen kişi maddi beklentilerini düşük tutmaya ya da tamamiyle vazgeçmeye hazır olmalıdır. Emek ağırlıklı bu sektörde kurucular kolay ve yüksek kazanç elde ederken aynı zamanda devlet tarafından da kurumsal yapıları destelenmekte ve talepleri dinlenmektedir. Sürücü eğitmenlerinin böyle bir örgüt yapısı ya da devlet tarafından tanımlanmış teşvik ve desteği bulunmamaktadır.

Bunların dışında, çalışanlar arasında sosyalleşmenin çok düşük, iletişim kanallarının tıkalı olduğu görülmüştür. Doğal olarak kendilerini ifade etme düzeyleri çalışma yaptıkları bölgeyle sınırlı kalmaktadır. Mevcut sistemde üst yapılara iletilen talep ve sorunlar, alt yapılar tarafından bertaraf edilmekte, ilgili her birimin sorumluluğu diğerine aktardığı zaafiyet gösteren bir trafik eğitim sistemi bulunmaktadır.

Eğitmenlerin çalışma ortamları iş doyum düzeylerini etkilemektedir. Elde edilen bulgulardan hareketle, sürücü eğitmenleri çalışma ortamlarını olumsuz değerlendirmektedirler. Özellikle alan çalışmaları boyutunda güvenlik kaygısı ve kişisel ihtiyaçlar gibi olumsuzlukların performanslarını düşürmesi söz konusudur. Sürücü eğitimcilerinin meslek kodu bulunmamaktadır. İş kanunları gereği “usta öğretici” tanımı ile verilmiş iş kodu ile çalıştırılmaktadırlar. Yapılan iş çoklu risk içeren tehlikeli ve sağlıksız çalışma koşullarına sahip bir iştir. Buna bağlı olarak eğitmenlerin; uzun ve yoğun çalışma saatleri, angarya iş yükü, güvencesizlik gibi olumsuzluklar neticesinde çalışma performansları düşmektedir.

657 sayılı Devlet Memurları Kanunu’na göre; görev, yetki ve sorumluluk tanımlaması yapılan, ancak yalnızca cezai işlemlerde muhatap alınan ve bu kanunun olanaklarından hiçbir şekilde istifade edemeyen sürücü eğitmenleri, sosyal ve özlük haklar söz konusu olduğunda 5580 sayılı ÖÖKK kapsamında çalıştırılmaktadır. Ortaya çıkan anlaşmazlıklarda ise 4857 sayılı İş Kanunu ile karşı karşıya gelmektedirler.

4.8.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) *“Bizim vermiş olduğumuz iş çok zor bir iş, çok meşakkatli bir iş. Yani ben tüm meslekler içerisinde bizim işimizin hem çok önemli hem de çok zor olduğuna inanan bir insanım. Çünkü yapan ve bilen birisiyim. Dolayısıyla biz ne yapıyoruz? Biz, az öğretmenle, çok öğrenciye kalitesiz bir eğitim verip işimizi devam ettirmeyi düşünüyoruz. Dolayısıyla az öğretmen demek çok fazla mesai yapılması demektir. Çok fazla mesai yapan öğretmen asla verimli olamaz. Benim kendi işimde ben günlük 8 dersten fazla eğitim verdirmiyorum. Elimden geldiği kadar verimli eğitim verdirmeye gayret ediyorum. Ama çalışma koşulları, maaş, çalışma saatlerinin hepsi kişiyi çok etkiler. Bir insanın psikolojisi iyi değilse, uygun değilse bu eğitimi asla ve asla veremez. Sadece araca biner üç beş cümle kullanır, kişiyle gider ve gelir. Bu eğitim verildi, eğitim alındı anlamına gelmez. Bu doğru değil. Bir*

defa hem işin ücret boyutu bana göre düzeltilmelidir. İşte bu ucuz kurslar ucuz ehliyet verdiği sürece bunu da iyileştiremiyorlar. Çalışan insanlar da mağdur oluyor. İşe girmek zorunda işe ihtiyacı var. Bazen mecbur kalıyor ama verim asla elde edilemiyor. Onu söyleyeyim, asla elde edilemiyor. Hiç kimse hiçbir insan ben insan psikolojisinden çok anlayan, iyi bir anlayan bir insan olduğum için bunu söylüyorum, psikolojiniz iyi değilse asla bu işi yapamazsınız. Bakın, ses tonunuz dahi karşıdaki insanı hemen etkiler. İyi veya kötü yönde.”

Kurucu temsilcisi katılımcı, sürücü eğitmenliğinin çok meşakkatli ve çok önemli bir meslek olduğunu, kendisinin de kurucu olmadan önce mesleği icra eden biri olduğunu belirtmiştir. Az eğitmenle çalışmanın fazla mesai demek olduğunu, az eğitmenle eğitim verilen çok öğrencinin kalitesiz eğitim aldığını ifade etmiştir. Fazla mesai ile çalışan eğitmenden verim alınamayacağını ifade eden katılımcı; çalışanların ücretlerinde iyileştirmeye gidilmesi gerektiğini, mevcut ücretlerle mağduriyet yaşandığını ve mesleğin insan psikolojisini yakından ilgilendirdiğini, bir ses tonunun dahi olumlu/olumsuz etki yarattığından bahsetmektedir.

KT-2 (Erkek) *“Eğitmenlerin donanımla olduğuna şu an da olduğuna inanıyorum evet. Ama ilk çalışacak olan mesai arkadaşlarımız, öğretmenlerimizi işe aldığımızda değildi. Aldıkları eğitim yeterli değildi. Bu yeterlilik aldıkları dönemdeki eksiklikten kaynaklı olduğu gibi bir de insanlarımız bunu ilk başlarda tam bir meslek olarak benimsemediği için bunu içselleştirmemiş; unutmuş ya da çok önemsememiş, dersleri pas geçmiş sınavı geçme odaklı yapmış. Bu teorik kısmı. Direksiyonla ilgili de araç kullanmayı sadece bilmek insanlara bir şeyleri aktarabilmek anlamına gelmiyor. Biz kendi içimizde bir hizmet içi eğitim programı, halk eğitim merkezlerinde öğretilen programın bir benzerini ama oradaki farklılığı daha fazla alanda eğitimi gerektirdiği için bu şekilde bir program uyguluyoruz. Bu program orada da bitmiyor. Öğretmen burada bu sefer kursiyerlerle karşı karşıya geliyor. Orada kursiyerlerden biz anket alıyoruz eğitimler bittikten sonra. Öğretmenleri ile ilgili bize geri dönüş anketleri yapıyorlar. Bugün dönüş anketleriyle birlikte öğretmenlerimizin bu eksiklerini hep birlikte tamamlamaya çalışıyoruz ama bunun yanında sadece öğretmenlerimizin eksikleri değil, kendi eksikliklerimiz de çıkıyor. Memnuniyeti mesela aldığı eğitimden değil de o günkü programın kendi istediği saatte olmamasından da kaynaklı olabiliyor. Orada kendini eğitime vermiyor. Bir önyargı ile gittiği için gergin bir ortama da sebebiyet verebiliyor. Bunları da*

yakalama şansımız oluyor. Bu yüzden benim şu ana kadar eğitim için bize müracaat eden eğitim personelimizde böyle tam hazır direkt direksiyona geçebilecek ve dört dörtlük eğitim verebilecek seviyede usta öğreticilerimizle şu ana kadar karşılaşmadım. Kendim de öyle değildim, çünkü yetersizdim. Ama bu kendi kurumlarımdan örnek verecek olursam, bu hizmet içi eğitimle başlamak daha da kolaylaştırıyor bu işi. Başladıktan sonra bu çok önemli, kesinlikle anket geri dönüşü her konuda yapılmalıdır. Kursiyerin geri bildirimini aldığımızda tekrar kendi aramızda oturup toplantı yapıyoruz. Bunun baş konusu da tamamen empati. Yani öğretmenin kendisini kursiyerin yerine koyması felsefesine dayalı bir kuruldan yürütüyoruz. Elimizden geldiğince kapatmaya bu açıkları devam ediyoruz. Tamamen ortadan kalkmış mıdır? Hayır, anketler hala devam ediyor. Memnuniyet daha fazla olsa bile öğretmenimizden bizim organizasyonumuzdan kaynaklı eksiklikler gelmeye devam ediyor. Bunlar da kişisel eksiklikler zaman zaman olabiliyor. Zaman zaman da eğitimde bizim atladığımız ama eğitim alırken adaydan geri bildirim bize geldikten sonra fark ettiğimiz eksiklerimiz oluyor. Kapattıkça yenileriyle karşılaşıyoruz.”

Katılımcı, direksiyon usta öğreticiliği mesleğinin ilk başlarında meslek olarak içselleştirilmediğini, yalnızca araç kullanmayı bilmenin de eğitmenlik için yeterli olmadığını söylemiştir. Mevcut sistemde eğitmenlik yapan kişilerin öncesine oranla daha fazla donanımına sahip olduğunu belirtmiş, aradaki farkı geçmiş dönemlerdeki eğitmenlik koşullarıyla karşılaştırmıştır. Yine de istenilen donanımda 4/4'lük bir eğitmen ile karşılaşılmadığını belirtmektedir. Katılımcı kendi kurumunda mesleğin gelişimine yönelik hizmet içi programlar ile yaygın öğrenimdekilere benzer eğitim programları verdiklerini, eğitimin kalitesini arttırabilmek adına gerek çalıştıkları personel gerekse eğitim hizmeti verdikleri adaylarla geri bildirim dönük toplantılar yaptıklarını ve tüm bu çalışmalarını açıkları kapatmaya yönelik gerçekleştirdiklerinden bahsetmiştir.

(...)bunun içerisinde fark ettiğim bir şey daha var. Burada usta öğreticilerimizin çalışma saatleri çok önemli. Olumsuz anlamda etkilediğini gözlemliyorum. Çalışma koşullarının daha da iyileştirilmesi gerektiğine inanıyorum. Ücretlendirmenin daha da yükseltilmesi gerekiyor, eğitim veren, direksiyon eğitmenliği yapmış birisi olarak söylüyorum. Usta öğreticilerin gün içerisinde verdiği eğitimler kesinlikle bir saatlik mola da dâhil olmak üzere 8 saati asla

geçmemeli. Biz de zaten mesai şartı yoktur. Haftada da 40 saati asla aşmamalı. Hafta sonu sınav görevlendirmesi yapılacaksa o personelin hafta içi o izin günleri mutlaka planlanmalıdır. Buradan bu programları istismar eden bir kurucunun hiçbir kârı olmayacaktır. Çünkü bu insan psikolojisidir. Ne kalacak ki, öğretmen orada kursiyere ne verebilirsin? Eğitim verebilmesi için bu sorunların kafasından yok olması gerekir. Ücretler şu anda asgari ücretle asgari ücretin 500 lira üzerinde aralıklarla gidip geldiğiyle ilgili duyularımız var. Bende asgari ücretle çalışan eğitim personeli yok. Örnek olarak söylüyorum. İki günden daha az izin kullanan usta öğreticimiz de yok. Sınavda görev alan usta öğreticimiz mutlaka iki gün almışsa ayrıca iki gün iznini kullanacağı hafta içi programlar ayarlıyoruz kendilerine. Aslında bunlar birer lütuf değil. Bunlar aslında işini doğru yapan bir insanın da yapması gereken ama zaten yasal olarak da usta öğreticinin hakları içerisinde. Bunun istismar edilmemesi lazım. Peki, bunun karşılıklı olarak devam etmesi için ne olması gerekiyor? Sürücü kurslarımızın birbirleriyle olan acımasız rekabeti sonlandırması gerekiyor. Eğitimde daha kaliteli bir hizmetle öne çıkması gerekir.”

Katılımcı, usta öğretmenlerin çalışma saatlerinden dolayı olumsuzluklar yaşandığını, ücretlerin iyileştirilmesi ve çalışma saatlerinin düzenlenmesi gereğinin önemine vurgu yapmıştır. Uygun koşullarda çalıştırılmayan eğiticiden kurucuların menfaat elde edemeyeceklerine değinen katılımcı, usta öğretmenlerin hak ettikleri maddi,/manevi karşılıkları almaları gerektiğini ve bunun bir lütuf değil, yasal hak ediş olduğunu söylemektedir. Katılımcıya göre eğiticiler istismar edilmemeli ve eğitimin kalitesinin yükseltilmesi adına diğer tüm kurumların acımasız rekabete son vermeleri gerekmektedir.

KT-3 (Erkek) “(...) çok acı bir tablo bir yönetici olarak bir kurucu temsilcisi olarak öğretmenlerime şu anda çok fazla güvenmiyorum. Çünkü aldıkları eğitim, aldıkları hizmet içi eğitim şu an için yeterli değil (...). Halk eğitimlerde verilen kısa süreli bir kursta 1 ayda bir öğretmen bir öğretmen yetiştireceğini düşünmüyorum, (...) normal bir öğretmen 4 yılda eğitim fakültesini bitirirken biz 4 günde direksiyon öğretmeni yetiştiriyoruz ve bunun için çok yeterli olduğunu düşünmüyorum. (...) 4 günde değil ama 40 günde değil; 2 ayda diyelim, 3 ayda diyelim ama bir eğitimi eğitim fakültesi 4 yılda eğitirken, bir direksiyon hocasını 4 ayda eğitebiliyoruz. Ben yeterli olduğunu düşünmüyorum. (...) yani ilkokul mezunu öğretmenlerimiz var şu anda, önceki yasalardan dolayı kaynaklanan ilkokul mezunu öğretmenlerimiz

sertifikalari var daha sonra öğretmen sayıları arttığı için üniversite mezunlarına çıkarttık. Şimdi üniversite mezunlarından daha sonra talep olmadığı için tekrar lise mezunlarını getirdik. Yani bu şeyin standardını da koyamıyoruz ilkokul mezunlarının sertifika mı alması lazım (...). Ülkede çok hızlı bir takım şeyler değişiyor günübirlik hareket ediyoruz tüm işlerde olduğu gibi. Bu işte de günübirlik hareket ediyoruz, yani biz direksiyon öğretmeni olması gereken kişiyi yüksekokul ve üniversite mezunu koyarken hangi mantıkla koyduysak tekrar geriye hangi mantıkla aldık bunun çok açıklaması da yok açıkçası. Günübirlik politikalarla iş yapıyoruz, yaptığımızı düşünüyorum.”

Katılımcı, sürücü eğitmenliğinin meslek edinilmesinde yeterli koşulların sağlanmadığını, eğitmen statüsünde olabilmek için lisans mezunu olunması gerektiğini ve yaygın öğrenimlerden edinilen belgeleri yetersiz bulduğunu, güvenilir olmadığını ifade etmiştir. Yakın bir zaman öncesinde eğitmenlik koşullarının ön lisans düzeyine çıkarıldığını fakat bu mezunlardan talep görmediği için yeniden lise düzeyine indirildiğini belirten katılımcı, günü kurtarmak adına, günübirlik politikalarla hareket ettiklerini, bu nedenle belli bir mantık gütmeyen çıkışlar ve inişler gerçekleştirdiklerini belirtmiştir. Katılımcının burada anlatmak istediği; deneme yanılma yöntemi olup, sürücü eğitmenliğinin henüz kurumsallaşmış bir mesleki yapıya kavuşmadığıdır.

Çalışma koşulları derken ben şunu anlıyorum, daha çok bizim onlara ödemiş olduğumuz ücretlendirmeler ile ilgili ve çalıştığı saatlerle ilgili diye anladım. Şimdi zaten yasal olarak biz personelimizi 40 saat çalıştırmak zorundayız, 40 saatin üzerinde yasal olarak eğitim veremiyoruz. (...) haftalık 40 saat doğrudur efendim. İkincisi ise onlara sunduğumuz maddi imkânlar. Tabii ki bizler işletmeci olduğumuz için ee kar zarar hesabı yapmak zorundayız. Ee ben arzu ederim ki biz öğrenci ücretlerini ee 1950'li değil; 3000, 4000, 5000 gibi rakamlar da alalım ve bu rakamlarla da direksiyon öğretmenlerimize ücret ödeyelim ama Türkiye koşulları, piyasalar, arz talep, bunların hepsini engelleyici durum şu anda. Biz yine de direksiyon öğretmenlerimize asgari ücretin üzerinde ücretler ödeyerek onların nispeten iyi gelir elde etmesini sağlıyoruz ve bunu da istiyoruz (...). Çalışma şartları eğitim sürecine tabii ki yansıyor, tabii ki yansıyor. Yani ekonomi ile ilgili kaygısı olmayan bir personelin eğitiminde çok daha başarılı olacağını düşünüyorum, kaygı varsa, ee eğitimle ilgili (...) geçinme derdi varsa bir ekonomik kaygı varsa bunun

eğitime de olumsuz olarak yansiyacağını dđşünüyorum. (...) çok çok fazlasıyla yaşıyorlardır. Çünkü standart bir çalışanın en az 5000, 6000 civarında ücret alması gerekiyor.”

Usta öğreticilerin çalışma koşullarını değerlendiren katılımcı, eğiticiye verilmesi gereken ücretlerde iyileştirme yapılması gerektiğini belirtmiş, ekonomik yetersizlik içinde olan eğitmenin başarılı iş çıkaramayacağını ifade etmiştir. Kendi kurumunda çalışan eğitmenlerin yasal koşullar altında çalıştırıldığını ancak ücret noktasında Türkiye'nin içinde bulunduğu durum, piyasalar, arz/talep dengelerinin kendilerini engellediğinden bahsetmiştir.

KT-4 (Erkek) *“(...) herkes bildiği kadarıyla eğitim veriyor ve tekrar ediyor. Kendini revize etmek için ekstra bilgiler için çalışma yapmıyor ve net doğrularını da paylaşmıyor. Paylaşsa kendinde bir şey kalmayacak ve farklılığı kalmayacak kaygısı yaşıyor çoğu arkadaşımız. (...) standartlar var ve o normda gidiyorlar. Bu standartlar ezberleri bozulmadıkça, sürekli değişik eğitimlerden geçirilerek kendi standartları yükselmedikçe, basmakalıp devam eder ve sonuçlarında iyileşme olsa da yeterli değildir. (...) yani hizmet içi eğitimlerde standartlar var fakat uygulamasında da keyfilik var ancak yine hizmet içi eğitimlerle belli bir disipline oturtmaya çalışıyoruz (...). Tanımlar yerinde yapılırsa eğitimci ruh, beden, ekonomik olarak ne kadar resetleme şansı olursa ve memnun, mutlu olan kişi mesleğine aynı şekilde olumlu paydalar katacaktır. Meslek; stresli, tehlikeli, sosyal ve ekonomik boyutu düşük, meşakkatli çalışmadır. Tekrarlanan günlerden ibaret, aynı şeyler üzerine gelişmeye kapalı olarak devam eden. İstenileni verilebilecek en kısa sürede kanalize etmeye yönelik çalışma yapılmaktadır.”*

Katılımcı, sürücü eğitmenliğini herkesin kendi bildiği ölçüde belli standartlar dahilinde basma kalıp yaptığını, kişilerin kendilerini güncellemek gibi girişimlerinin olmadığını ve bir farklılıkları olsa dahi ayrıcalıklı olmak için bunu kimselerle paylaşmadıklarını ifade etmektedir. Hizmet içi eğitimlerle ortak bir şablon dahilinde hareket edilmesi istenilen mesleğin asgari standartları bellidir. Ancak, uygulamadaki keyfilikten bir disiplin içerisinde kalması mümkün değildir. Katılımcıya göre meslek; stresli, tehlikeli ve meşakkatli bir meslektir. Mutlu ve memnun olmayan eğitimciden verimlilik alınamaz.

KT-5 (Erkek) “(...)kurumumuzda çalışan eğitimler yeterli bilgi ve donanıma sahip. Kurumsal kimliği tamamlanmış bir kurs olduğumuz için seçici davranıyoruz. Eğitimlerimiz hem almış oldukları eğitim hem de uzun yıllara dayalı tecrübeleri nedeniyle işlerinin eri arkadaşlarımız (...). Genel tabloya baktığımızda, sektördeki eğitimlerin çalışma koşulları maalesef asgari standartlar düzeyinde. Özellikle çalışma saatlerine göre almış oldukları maaş. Bu durum eğitimleri tabi ki olumsuz etkiliyor. Öncelikle işine ve sonrasında da kurumuna olan bağlılığı gösterdiği özen azalmakta ve verdiği eğitimin kalitesi de düşmektedir. Lakin biz kurum olarak çalışan arkadaşlarımız için onları motive edecek çalışma modelleri geliştiriyor ve gelirlerini arttırmaya yönelik uygulamalar hazırladığımız için mesleğin zorluğunu tolere etmeye çalışıyoruz.”

Katılımcı, kendi kurumlarındaki eğitimlerini yeterli bilgi ve donanımda bulmaktadır. Ancak genel tablonun iç açıcı olmadığını, çalışma koşullarının ağır ve asgari standartlar düzeyinde olduğunu belirtmiştir.

KT- 6 (Erkek) “Kurumlarımızda çalışan eğitimlerin yeterli bilgi düzeyi olduğunu düşünmüyorum davranış bilimi ve ikili ilişkilerde zayıf olduğunu düşünüyorum. Bu konuda ayrıca direksiyon ve trafik eğitimlerine hatırı sayılır bir eğitim formatı düzenlenmelidir insan ilişkileri yeniden mercek altına alınmalıdır (...). Halk eğitim müdürlükleri tarafından direksiyon eğitmeni sertifikası alacak olan usta öğretmenlerin temel eğitimi yeterli değil, bu eğitimler de gerçekten yeterli bilgiler vermemektedir(...). Çünkü bu sürenin kısa olduğunu düşünüyorum sadece direksiyon eğitmeni olarak düşünülmemesi gerekir, çünkü direksiyon eğitmeni hem eğitimci hem bir psikolog (...) direksiyon eğitmeni kursiyer için her şeydir. Adayı her yönde yönlendiren ve onu eğitimi veren bir kişidir, bence halk eğitimler tarafından verilen eğitimler yeterli değildir. Bu eğitimin üniversiteler tarafından verilmesi daha uygun olacaktır. (...) eğitimliğin kriterleri aşağı çekildikçe çalışma koşulları da belirleniyor doğal olarak. Eğitimlerin çalışma koşulları refah düzeyi yükseltilmelidir, mutlaka yükseltilmelidir. (...) direksiyon eğitimlerinin gerçekten kendi işini yaptığını düşünmüyorum bazen kendi işi olmayan konularda görev verilmektedir tabii ki bu konuda eğitim kalitesi düşmektedir. Eğitim alanlarında direksiyon eğitimlerine verilen lojistik desteğin yeterli olmadığını görüyorum. Direksiyon eğitimlerine eğitim alanında lojistik destek verilmelidir. (...) örneğin; eğitim parkurunda eğitimlerimize gıda takviyesi, çay molası ve ders aralarında

insanca oturup dinlenebileceği alanlar yapılmalıdır. Bu durum maalesef eğitim alanında yoktur, bu durum çok vahimdir. Bazı eğitim alanlarında tuvalet dahi bulunmamaktadır, böyle bir durumda nasıl eğitim verilebilir? Biz Avrupa ülkeleriyle böyle mi yarışacağız? Bazı direksiyon eğitmeni arkadaşlarımız sürücü kurslarının büro hizmetlerinde görevlendirilmektedir bu duruma neden müdahale edilmiyor? Hangi şehre giderseniz gidin sürücü kursunu da buna benzer örnekler çoktur. Sürücü kursları az kişiyle çok iş üretmektir.”

Kurucu temsilcisi katılımcı, mesleği icra eden eğitmenlerin bilgi ve donanımları yetersiz kaldığını, ikili ilişkilerde iletişimlerinin zayıf olduğunu ve belli bir standarda göre aktif eğitmenlik yapan bu kişilerin ilişki ve davranışlarının formatlanması gerektiğini düşünmektedir. Yaygın öğrenimden alınan sertifikaların eğitmenlik yapmak için yeterli olmadığını düşünen katılımcıya göre usta öğreticiler temel eğitim noktasında zayıf kalmaktadır. Direksiyon eğitmeninin sadece araç kullanmayı öğreten kişi değil, aynı zamanda psikolog olduğunu ve adaya rol model olan bu meslek elemanı yetkinliğinin üniversiteler vasıtasıyla verilmesi gerektiği düşüncesindedir. Katılımcı, aşağı çekilen eğitmenlik kriterlerinin çalışma koşullarına olumsuz etkilerinden bahsetmiş, mevcut sistemde eğitim veren usta öğreticilerin asli görevleri dışında görevlendirildiklerini söylemiştir. Eğitimin kalitesini düşüren bu uygulamalarla eğitmenlerin çalışma alanlarında vahim durumların yaşandığını ve bunun Türkiye genelinde cereyan eden uygulamalar olduğunu ifade etmiştir. Katılımcıya göre AB ülkeleriyle bu şekilde rekabet edilemez.

KT-7 (Erkek) “(...) öncelikle meslek elemanı olmada bir sıkıntı var burda da. Araba kullanmayı bilen herkes o da ne kadar doğru biliyor tartışılır, eğitmen olurum zannediyor, gidiyor bir halk eğitim merkezi sertifika programına daha yeni 200 saat oldu eğitmenlik sertifika saatleri; geç git, erken çık, sınavdan sınava git, bunu da herkes bilir. Bunu inanın milli eğitimde biliyor, bir şekilde bu sertifikaya sahip oluyor sonra geliyor bize “ben eğitmenim” diyor. Çalışmaya başlamadan tanıyamıyoruz usta öğreticiyi biz. Eğer idealistse elinden geleni yapmaya çalışıyor kendini yetiştiriyor hoca ama yok “ne kadar eklemek o kadar köfte” diyorsa donanımı da o yönde oluyor. Biz bakıyoruz iş ahlakı var mı?, öğrenmeye açık mı? Yatırım yapıcak haliyle her adımını izliyoruz. Baktık ki olumlu özellikleri var zamanla yetiştiririz diye uzmanlığını çok ön plana çıkarmıyoruz. Bu iş biraz da tecrübe işi, hizmet içi eğitimlerle eksikliği olan bilgileri biz vermeye gayret ediyoruz. (...) tekrar

ediyorum; hoca deriz biz, biz de eğitimci diye geçmez, “usta öğretici” diye geçer hocanın adı (...).”

Katılımcı, direksiyon usta öğreticiliği meslek elemanı olma noktasında usulsüz uygulamalara dikkat çekmek istemiştir. Katılımcıya göre, meslek elemanı olmak isteyen kişiler yaygın öğrenimlerde verilen eğitim programlarına tamamen iştirak etmemektedir ve; “geç git, imza at, erken çık, basit bir sınava gir, eğitimci ol” mantığı ile hareket etmektedirler.

(...) müfredat sorunuzda da söyledim bir kere ders saatleri yüzünden bir parçalanmışlık söz konusu. Ofis sekreterine bile “hocam” der adaylar, hal böyle olunca yaptığınız işin bir değeri kalmıyor. Şimdi ben sizi bu soruyu sadece müdür olarak yanıtlarsam eksik yanıtlamış olurum anlatabiliyor muyum? Bu yüzden çalışma koşullarından önce asıl söylenmesi gereken üstlenilen roller nedir?, kim usta öğretici kim müdürdür?, nedir?, ne değildir? Bunu söylersek sorunuz amacını ulaştır, siz müsaade edin ben size anlatayım (...). Biz şubeleri olan kurumsal bir markayız, franchising ile birçok ilçede hatta başka illerde de markamız adı altında çalışma yapılır. Kurumsal deyince ne anlamamız gerekiyor? Bizim buna bakmamız gerekiyor, anlatabiliyor muyum? Kurumsal demek verdiği hizmetin arkasında duran, standartları yakalamış, hatta standartları zorlayan, hizmetini verirken çalıştırdığı ekibin verdiği hizmetle örtüşen insan kaynağı demektir, yaptığı işe yatırım yapan kurum demektir. Hep al, hep al, sadece al ile kurumsal olunmaz. Bu söylediklerimden birinden birinde eksiklik olursa kurumsallıktan söz edemeyiz. Şimdi bu sektörde kaç tane kurumsal firma var dersiniz bana, iki ya da üç, anlatabiliyor muyum?”

Katılımcı, kurumsal bir sürücü kursunun verdiği hizmetin arkasında duran ve kurumsallığın koşullarını yerine getiren bir yapı olması gerektiğinin önemine vurgu yapmıştır.

(...) Türkiye’de 4500 civarında sürücü kursu var, bunlardan iki üç tanesi kurumsal çalışıyor. Peki diğerleri ne yapıyor? diyeceksiniz bana, gün kurtarıyorlar. Bir şekilde üç beş kuruş sermaye ellerine geçmiş bakmışlar bu sektörde düzenli bir akış var, bu rantı keşfeden sektörde yerini alıyor. İlk neyi göz önüne almış bu girişimci?, kazancını tabii ki kazancını, onlar eğitimci olmak için seçmiyorlar ki bu işi, paldır küldür giriyorlar işin içine diyorlar ki “biz yaparız.” Öyle değil işte. Tamam belirli bir aday kontenjanı var ama bakalım o müşteri, yani aday seni tercih

edecek mi? O aday hemen sana gelip ehliyet almak isteyecek mi?, di mi ama? Bir işe girişimde bulunurken bunları düşünmeden girerseniz umduğunuz gibi gitmediğinde ne yaparsınız? (...) işte o zaman bir yerden bir yerden kesintiye gitmek zorunda kalırsınız, anlatabiliyor muyum? Bu iş böyle bir iş. Ticaret erbabının dudağının iki ucunda sizin haklarınız. Aday için de durum bu eğitim için de durum bu. Böyle olunca istismarlar ilk eğitimlerden başlıyor, anlatabiliyor muyum? (...) size şöyle bir örnek vereyim ben; bir usta öğreticinin çalışma şekli bellidir, haftada 40 saatten fazla çalışamaz diyor iş kanunları, diyor ama sadece iş kanunu mu? Bir de 5580 Özel Öğretim Kurumları Kanunu var, hocalar bu kanuna tabii çalıştırılıyor, iş kanunlarıyla çalıştırılan yok, tabiri caizse sömürülüyor. Bu saatler 45 saat de olabiliyor 55 saat de. Sınav günlerinde görev alıyorsa hele oradan da bir iki saat eklerseniz, sabahın erken saatlerinde saat altıda yollara dökülür hocalar. Bu saatleri eklerseniz 60-70 saatleri bulduğu oluyor çalışma süresi. E şimdi bu hoca kadrolu çalışıyorsa diyeyim size ben en fazla asgari ücretin bir tık üstü maaş alıyordur, sosyal haklar yok. Ne bu sosyal haklar? Yol parası yok, kurum arabalarını kullanıyoruz biz diye verilmiyor ücretler. Biz de yol ücreti vermiyoruz ama hem araba hem de yol parası vermeyen çok fazla işletme var. Yemek dersiniz kimi maaşa ilave yüz, iki yüz lira fazla veriyor kimi de çok düşük ücretlerle yemek ücreti. Bu hoca kar kış demeden sokaklarda, performansı inşaat işçisi kadar yüksek ağır iş yapıyor bu hoca, tehlikeli iş yapıyor, daracık bir araç içinde papağan gibi tüm gün aynı şeyleri tekrarlıyor, enerjisi tükeniyor.”

Türkiye’de sürücü eğitimi veren kurumların içerisinde çok az bir kesimin kurumsal hizmet verdiğini ifade eden katılımcı, sektördeki rantı keşfeden kişilerden sektöre bir akış olduğunu ve bu kişilerin eğitimden uzak kar/zarar hesabıyla eğitim hizmeti verdiklerini, eğitimlik koşullarının da bu ticaret sahipleri tarafından belirlendiğini ve eğitimlerin istismar edildiğini ifade etmiştir. Katılımcının ifadesine göre bu ticaret sahipleri eğitimlerin sosyal haklarında kesintiye gitmekte, mesailer haricinde uzun saatler dahilinde eğitim vermektedir. Eğitmenin yaptığı işin ne denli tehlikeli ve zor olduğunu ise “papağan gibi tüm gün aynı şeyleri tekrarlıyorlar” diyerek belirtmiştir.

Yönetmelik demiş ki günde 4 aday bakacaksın, kaldı ki onu da az önce anlattım 4 ders anlatacaksın da sınıf dersi mi bu? Sokak işi yapıyor eğitimci, bu işin hem aday hem de hoca açısından oluru, verimli olanı günde 3 derstir. (...) ne dört dersi ne beş

dersi?, günde 6 aday bakıyor hoca. Altı aday da değil aslında bu 12 aday yapar. (...) biz bir adaya 2 ders yazıyoruz ona blok ders diyoruz, 90 dakika sürüyor bu derslerin toplamı, yani 90 dakikalık 2 ders bir blok ders. Anlatabiliyor muyum? Haftalık tatil yok demiştim, evet. Sadece bir gün o da tüm ülkede böyledir, genelde pazartesi günleridir bu izin günleri, sınav çıkışına ayarlanır bu izinler. (...) 657 Devlet Memurları Kanunu ile görevlendiriliyorsunuz ama adınız “usta öğretici”, hiçbir hak hukuk yok sadece cezada sizi hatırlıyorlar. Kıdem yok, ödüllendirme yok, mesleki ayrıcalık yok. 5580 Özel Öğretim Kurumları Kanunu ile çalıştırılıyorsunuz ama başınıza bir hal geldi mi?, haklar söz konusu oldu mu? ikisi de yükümlülük almıyor. Durum bu. Ne oluyor o zaman? (...) kimsenin sorumluluk almadığı ama sadece iş yüklediği bir işte hacı yatmaz misali devrile kalka çalışıyorsunuz (...).”

Katılımcı, eğitimci ve kurumların bağlı buldukları yasalar çerçevesinde olması gereken çalışma koşullarından ve uğranılan istismarlardan bahsetmiştir. Olası tüm problemlerde bütün sorumluluğun kendilerine yüklendiğini ve kimsenin sorumluluk almadığını belirtmiş, istismar neticesinde oluşan zorlu çalışma koşulları nedeniyle işini güçlkle yapan eğitimcileri “hacı yatmaz” a benzetmiştir.

Sizin ders saatlerinizi de ticarethaneler belirliyor, çalışma koşullarınızı da. Aday için de durum böyle, nasılsa bir denetim mekanizması yok olsa da dostlar alışverişte görsün haberli denetim. Bakın sektörde bunu çok duyarsınız. Hangi sektörde çalışan “gel beni denetle” diye avazı çıktığı kadar bağırır. Sektörümüzde hemen hemen tüm hocalar denetim istiyor. Çalışanların emeklerinden, adayların ders saatlerinden kesintiye giderek umduklarını bulmaya çalışıyorlar. (...) işte tüm bu çarpık hiyerarşi ve keyfilikten çoğu mutlu değil, herkes gününü kurtarmanın derdinde öyle diyelim. Biz kurum olarak istediğimiz kadar kurumsal davranalım oldu da hocalarımızdan biri özel nedenleriyle işten ayrılmak istedi panik oluyoruz. Hem düzgün çalışan hem de sürekli çalışan kaç emekçi hoca var? Haa bakın yeri geldi de bunu da söyleyeyim size, sırf bu yüzden eğitimliğin eğitim olma koşulunu liseye çektiler önceden ön lisansa çıkarmışlardı sonra yine liseye düştü. Neden biliyor musunuz?, çünkü çalıştıracak usta öğretici bulamıyor kurumlar. Peynir ekmek gibi belgeler veriliyor bu ülkede ki taze kan gelsin, o taze kan durumu anlayana kadar işini gör, yani sonra kullan at modeli. Bunu böyle yapana kadar versene eğitim haklarını, uygulasına yönetmelik ne diyorsa o değil mi? Ne kendini zora sok ne hocayı ne adayı mağdur et. İstismar çok böyle yani, istismar eden işletmelerle,

eğitmenlik sıfatından yoksun olan öğreticiler olunca kurunun yanında yaş bizler de etkileniyoruz tabii kurum olarak.”

Katılımcı, eğitimcilerin denetim isteyerek kendilerini korumaya almak istediklerini, hiçbir meslek sahibinin kendisini denetlemek için güçlü bir çaba sarf etmediğini söylemiştir. Ticarethane mantığı ile sürücü eğitimi veren kursların hem sürücü adaylarının ders saatlerinden kıştığını hem de eğitmenleri zor koşullarda çalıştırdıklarını, mevcut düzenin çarpık yapısından kendilerinin de etkilendiklerini, kurunun yanında yaşın da yanarak gün kurtarmak üzere hareket ettiklerini belirtmiştir. Katılımcı ayrıca, meslek edindirme sertifikalarının peynir-ekmek gibi dağıtıldığını, eğitmen olma koşullarının lise düzeyine çekilmesinin nedeninin usta öğreticilerin ağır çalışma koşullarından kaynaklandığını ve çalıştıracak eğitmen bulamadıkları için sürekli belgelendirme durumu olduğunu ifade etmiştir.

KT-8 (Kadın) *“Genel olarak değerlendirmem gerekirse eğitmenlerimizin tam olarak yeterli olduklarını düşünmüyorum. Çünkü eğitmen olarak aldıkları eğitim kendileri için yetersiz. Yetersiz eğitim alan bir eğitmenin kursiyere gereken eğitimi verebileceğini düşünmüyorum. Bu işi layığıyla yapan eğitmenler tabii ki var. Bu iş sevgi işidir, öğretmenlik sevgiyle yapıldığı takdirde başarıya ulaşacaktır, başka türlü düşünülemez bile, hele hele karşınızdakiler yetişkinlerse başka hiçbir yolunuz yok, işinizi sevmek zorundasınız, net (...). Şu ana kadar mesaimizi paylaştığımız eğitmenlerimizin eğitim sürelerini takip etmemizi gerektirecek bir durumla karşılaşmadık ama karşılaşmayacağız anlamına da gelmez bu. Bütün çalışma arkadaşlarımız yaptıkları iş ve verdikleri eğitimin bilincinde çalışmakta, bizlerde onlara efektif çalışma koşullarını sağlamakla mükellefiz. Tabii biz eğitmen arkadaşlarımızla çalışmalarımıza çok dikkat ediyoruz, kendimizin kurduğu bir yapı var, öğrenci kapıdan içeri girdiği an artık bizim çocuğumuz oluyor, onu en iyi şekilde bilgilendirmek, sınava hazırlamak bizim vazifemiz. Öğrencimizi eğitmenimize teslim ediyoruz, mutsuz bir ekip arkadaşımız olsun istemeyiz. (...) tabii kendi adımıza konuşuyorum, başkaları ne eder?, nasıl yapar?, bilemem. Bizim için adaylarımızın ve eğitmenlerimizin mutlu ve verimli eğitim süreci geçirmesi çok ama çok önemli olduğundan şartları standardın üzerinde tutmaya gayret ediyoruz. Bu dengeyi sağlayamayanların hem adaylara hem eğitmenlere hem de kendi kurumlarına verdikleri zararların ciddi boyutlara ulaştığını görüyoruz.”*

Katılımcı, kendi kurslarında, kendi kurdukları yapı gereği eğitmen sorunu yaşamadıklarını ancak bunun yaşamayacakları anlamına gelmediğini söylemiştir. Mesleğin içinde sevgi olmadan yapılamayacağını, eğitmenlerin verimli çalışabilmesi için kurumların üzerlerine düşen vazifeleri yerine getirmeleri gerektiğini, sürücü adayına da bu sevgi ve eğitim bilinciyle yaklaştıklarını ifade etmiştir. Kendi kurumları ve çalışanları adına memnuniyetini ifade eden katılımcı bu dengeyi sağlayamayanların kendilerine zarar verdiklerini gözlemlediklerini söylemiştir.

KT-9 (Kadın) “ Eğitmenlerin çalışma koşulları çok spesifik aslına bakarsanız. (...) sektörümüzde çok fazla kayıt dışı çalışan, mesleği iş olarak değil de günlük yövmiye usulü ek iş olarak gören taksici, kamyoncu, tırcı, kurye ya da resmi dairelerde çalışan mesai bitimi gelenler var. (...) tabii bu kaynak elemanlar eğitmenliği kadrolu yapan arkadaşlarımızın hak edişlerini ve çalışma koşullarını etkiliyor. (...) kaynak eleman sigorta ve diğer haklardan istifade etmediği için açıkçası birçok kurumun işine geliyor ama tabii her kurumda mutlaka en az 1 tane kadrolu eğitmen mutlaka olmak zorunda. (...) bakın aslında şöyle bu mesele biraz, kontenjanla alakalı. Kurumlar ne kadar kayıt alırsa eğitmen ihtiyacı o kadar doğuyor. Şimdi kurumun biri bu ay almış 60 kontenjan 2 kadrolu öğreticiyle işini yürütebiliyor ki aslında üç olması lazım da o da başka bir ticari politika, ne diyordum?, hah bir sonraki ay kurum 90 kontenjan doldurmuş. Elinde var 2 kadrolu hoca yedek lazım. Niye şimdi kadrolu alıp uğraşsın bir sonraki ay ne olacak?, eğer kontenjan dolmazsa kurum için yük olur üçüncü bir hoca. (...) ee tabii bu şartlarda sistemdeki eğitim programlarıyla gerçekte olan programlar birbirini tutmuyor. Kurum yedek eleman bulamazsa, masrafta etmek istemiyorsa bu defa 2 hocaya günlük hacminin dışında aday yüklemesi yapıyor. Hoca 4 adayla eğitime çıkacaksa bu 5 oluyor, 6 oluyor. Kimi kurum bunları mesaiye sayarken kimisi saymıyor. (...) bakın bunlar tamamen ticari yaklaşımlarla alakalı. Ben şimdi size bunu dedim birçok farklı modelde eğitmen çalıştıran kurum var. Bu durumda da eğitmenler birbiriyle de, kurumlarla da çatışıyor. Asgari ücretle haftada 6 gün çalıştıranlar var, ben bunu doğru bulmuyorum. Kişi maddi manevi rahat değilse ya işini aksatıyor ya sorumluluk sahibiyse canı çıkana kadar çalışıyor. (...) hoş değil, herkes emeğinin karşılığını almalı ki işini doğru yapabilsin, yaptığı işten haz duysun, beklentilere yanıt versin. Biz sınırlarımızı koruyan eğitmeni kollayan bir kurumuz. Sonuçta her şey para değil ama, herkes de biz değil.”

Katılımcı direksiyon usta öğreticiliği işini ek iş olarak yapan kayıt dışı kadroların varlığından bahsetmektedir. Buna göre eğitimlik yapanlar arasında; tır şoförü, taksi şoförü, kamyon şoförü, kurye gibi kişiler kayıt dışı eğitimlik yapmaktadır. Bu kayıt dışı kişilerin liyakat sahibi kadrolu çalışan usta öğreticiye verdiği zarardan bahseden katılımcı, kurumların ticari yaklaşımlarına örnekler vermiştir. İlaveten, maddi ve manevi karşılık alınmayan emekten doğru iş çıkmayacağını belirtmiştir.

KT-10 (Kadın) *“Hangi işi yaparsanız yapın sevmeden yapıyorsanız, yaptığınız işin karşılığını almıyorsanız o iş angarya olur, yalnızca gelir için yapılan bir iş olur. Sürücü kurslarının kendi içinde bir dinamiği var (...) çok fazla kurum açıldı her kurum da kontenjanlarını doldurmak istiyor. Eğitimci seçimlerinde bu hususa dikkat ederiz. Bizimle sürekli çalışacak mı?, verimli olacak mı?, işini severek yapıyor mu? Eğer nitelikli bir eğitimciyle karşılaşmışsak biz de işimizi kolaylıkla yapıyoruz (...) fakat işte nitelikli eğitimci sıkıntısı çok çekiyoruz. Üç senelik ehliyeti olan, halk eğitimlere belli günlerde giden herkes kolaylıkla meslek elemanı olabiliyor. Oluyor da neye göre oluyor? MEB tarafından eğitimci olma koşulları belirlenmiş ama diğer branşlar gibi değil bakın. Kıdem olayı yok mesela. Bize belgesiyle geleni eğitimci olarak değerlendiriyoruz, çalışmalar başlayınca verime bakıyoruz. Bu yüzden de genel ücret politikası uyguluyoruz. (...) piyasada asgari ücretten başlıyor eğitimcinin performansına göre artışlar oluyor (...) tabii eğitimciler buna kızıyor. Haklılar mı?, evet ama bizde haklıyız. İlk görüşmelerde çok olumlu tablolar çiziliyor iş çalışmaya gelince (...) zordur bizim sektörümüz dökülmeler başlıyor. Şimdi bu durumda bütçeyi nasıl ayarlayalım? Yeterli eğitimci bulamayınca bu defa arayışlara giriyoruz, kontenjanlar artınca daha fazla arayışa giriyoruz (...) bu defa adaylar da rahatsız oluyor, sorguluyor; “niye sürekli eğitimci değişiyor?” diye soruyorlar (...) adaylara işin mutfağını anlatamıyoruz, durum böyle karman çorman bir durum. Eğitimciyi memnun etmeye kalksak biz mutsuz oluyoruz etmesek eğitimci mutsuz oluyor. Araç kullanmakla, aracı yönetmeyi öğretmek bir de bu (...) yani hayatında elini direksiyona sürmemiş birine aracı kurallar dahilinde hareket ettirmek birbirinden uç şeyler. Mutlaka bir sıkıntı, bir problem, bir gerginlik oluyor. Profesyonel davranabiliyorsanız işin ilk basamağı adaya durumu aksettirmeden geri planda sorunları çözmeye çalışırsınız, yok eğer hezeyanlarınıza yenik düşerseniz verilen eğitime de yansır meslektaş ilişkilerine de. Sistemin çalışanların liyakatini*

yeniden gözden geçirmesi gerekiyor (...) ancak o zaman kurumların çalışma prensiplerinin dışında maddi-manevi hak edişler sağlanabilir ki o zaman eğitmen de kurum da yalnızca işine odaklanır.”

Sürücü kurslarının fazlalığı ve yaygın öğrenimlerden kolaylıkla alındığı ifade edilen mesleki yeterlilik belgeleri, sürücü eğitmenlerinin mesleğe bakış açısını ve mesleği icra edişlerini etkilemektedir. Yasal anlamda eğitmenlik kriterleri ve çalışma koşullarının ne olması gerektiğinin belli olduğundan bahseden katılımcı, diğer katılımcıların benzeri ifadelerde bulunmuş, sistemin yeniden gözden geçirilmesi gerektiğini söylemiştir. KT-2 katılımcısının da ifade ettiği üzere şartlar oluşturulduğu takdirde ancak o zaman eğitmenlerin ve kurumların yaptıkları işe odaklanabileceğini ve karşılıklı hakların verileceğini ifade etmiştir.

4.9. Sürücü Kursları Eğitimi ve Trafik Kazaları

Eğitim ve konumuz gereği trafik eğitimi uzun yıllar düşünürlerin zihnini meşgul etmiş, verim alınacak en iyi eğitim ve öğretimin ne olacağı, trafik kazalarını azaltmada eğitim etkinliğinin nasıl olacağı hususunda sayısız tezler ileri sürülmüştür. Tarihsel süreçte eğitimle ilgili geliştirilmiş birçok temel ilke bulunmaktadır. Bu ilkeler ve eğitimi kuşatan unsurlar aynı zamanda eğitim etkinliğinin bir ölçütüdür. Eğitim ilkeleri, etkinlikleri sırasında eğitimciye kılavuzluk eder (Thorndike ve Gates, 1929). Eğitim sisteminin içinde yer alan, eğitimci misyonunu üstlenmiş ve eğitimciliği iş edinmiş herkesin bu ilkeleri bilmeleri hayati önem arz etmektedir.

Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursları'nda “usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca” olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara, bu eğitmenlere istihdam sağlayan kurum temsilcilerine ve bu eğitimi alan sürücü adaylarına “*MTSK eğitimleri ve trafik kazaları arasındaki ilişki*” hakkında sorular sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar, konu hakkındaki görüş ve yorumları şu şekildedir:

4.9.1. Eğitmenlerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) “(...) yetersiz ve düzensiz eğitim veriliyor, bundan önceki dönemde bir (...) sekiz sene önce ben on sene önce bu işe başladım. O zaman neydi?, bi on dakika kullanımda sınava giriyordu adaylar, on dakika sonra ehliyetini alabiliyordu. Şimdi o yeterlilik bence biraz daha iyileşme oldu, bi otuz dakikalık sınav süreci olduğu için ama bunu daha çok ezber değil de Avrupa'daki gibi adayın, yani istediğin yere belli güzergah değil de hocaların istediği yerden, bir

yerden bir yere götürmesi istenmesi, bi TEM yolunda kullanması, bi E5 de kullanması gerekiyor. Adayın aracı gerçek trafikte kullanması gerektiğine inanıyorum. Sadece ezber dayalı bir eğitim ve sınav yapmış oluyoruz, adayı da o haliyle trafiğe gönderiyoruz ancak gerçek trafikte varlık gösteren sürücü adayı en azından neyi yapıp yapmayacağını bilir, bizim işimiz bunları anlatmak.”

Mevcut sistemde verilen ehliyet alma sürecinin geçmişe oranla daha olumlu olmasına değinen katılımcı verilen eğitimin yetersiz bulunduğunu söylemiştir. Eskiye göre iyileşmeler olsa da bunun yetersiz kaldığını belirterek Avrupa örneğinde olduğu gibi Türkiye’de de sürücü adaylarının alternatif yollarda araç kullanarak akan trafiği deneyimlemesi gerektiğini ifade etmiştir.

SE-2 (Kadın) “(...) bence sürücü kurslarındaki eğitim daha iyi olsa kazaların önlenir. Bu da ne demek evet biz teorikte iyi bir eğitim ee bir sınav, ondan sonra da 14 saat değil, belki 24, belki 34 saat pratik eğitimle kazaların azalacağını düşünüyorum. Çocuklar çok hazırlıksız trafiğe çıkıyorlar (...) ne yapmalı? Öncelikle usta öğreticileri, bilinçli usta öğretmenler bularak, koruyarak, yetiştirerek katkı sağlayabilirler. Usta öğretmenler ne yapabilir? Derslerde daha verimli çalışmalar yapabilirler ve çocukları daha iyi yetiştirirler. Direksiyon hocalarına kalsa iş bırakmazlar (...) bilinçli usta öğreticiden kastım; şu anda halk eğitimler bu usta öğretici belgelerini veriyor, kurslar eğitim kısmını düşünmeden belgeli öğretmen çalıştıracağına şu an belgesiz öğretmen çalıştırıyor, bu belgesizler de piyasayı düşürüyor, kaliteyi düşürüyor, eğitimi de düşürüyor, dolayısı ile çocuklar tam yetişmeden trafiğe çıkmış oluyorlar. Halen arabanın kontağını çevirip teker döndürmeyi öğretmenlik sananlar var aramızda. Kurum sahipleri işin ciddiyetine varıp usta öğretici belgesi olan usta öğretmenleri işe alarak ancak bilinç oluşturabilirler. Farkındalık yaratmak öğretmenlerin işidir. Yoksa kimsenin eğitimle, bununla bununla ilgili bir merakı da, iştahı da yok. O zaman iş kurumların ve öğretmenlerin kalitesine düşüyor.”

SE-3 (Kadın) “Bilinçli kişiler bu işin içinde olursa (...) denetimler de tabii ki sıklaşırsa ee kaza oranları daha çok düşer tabii ki ama bu şekilde devam ettiği sürece de Türkiye kaza oranlarını düşürmeyi bırakın daha da artacak çünkü ee trafik gitgide canlanıyor, trafik gitgide zorlaşıyor, araç sayısı çoğalıyor, şoför sayısı çoğalıyor, doğal olarak kaza riski de çoğalıyor. Bugün sizin on dört saat eğitim verdiğiniz, işte bu işe imza atıp da onay veren kişiler için söylüyorum; on dört saat

eğitim ver, işte sonra sınava sok, ehliyetini teslim et, ondan sonra hadi trafiğe dediğiniz kişi bugün değilse de bir gün onlardan birinin canına dokunacak, dokunuyor. (...) çünkü biz gerçekten sürücü yetiştirmiyoruz, biz sürücü olabilecek niteliğe getiriyoruz ama sürücü olarak çıkmıyorlar. Ehliyetini alan hiç kimse sürücü değil. (...) normal on dört, iki saat de simülasyon eğitimi, on altı saat ama ben simülasyon eğitimini ben çok eğitimden saymıyorum. Yani simülasyon oyuncak bir araba. İşte pedalların nerde olduğunu öğreniyor, direksiyona eli değmiş oluyor adayın ki simülasyon eğitiminde zaten birçok kurs artık vermiyor. Yani hepsi rafa kaldırmış desem yeri var. İm eğer Milli Eğitim Bakanlığı bu işi Ulaştırma Bakanlığı ile yaparsa; devlet biraz buna el verirse ve gene üzerine basa basa söylüyorum müfredat değişirse, tekrar güncellenirse, daha işinin ehli kişilere teslim edilirse, yani para kaynaklı değil, bunu kurslar olarak da söylüyorum, eğitmenler olarak da, komisyonlar olarak da söylüyorum ancak o zaman trafiğe bilinçli ve güvenilir sürücü yetiştirmiş oluruz. Liyakatsiz kadrolarla ehliyet kağıdı vermek ehli olmanın yetkisini vermek değil. Tabi ki büyük sorumluluk öncelikle sürücü kursları ve kadrolarında. Eğitimin kalitesini yükseltirse sürücü kursları, müfredatı menfaatlerine yontmazlarsa, üstüne düşenleri gerçekten de ciddiye alarak yaparlarsa yani bu işi para için değil, toplum bilinciyle beraber yaparlarsa bunun önüne geçmek için emek verilerse olur, biz güvenilir sürücü yetiştirebiliriz. Potansiyelimiz var fakat yalnızca bireysel çabalarla birkaç kişiye ulaşabiliyoruz. Toplumun genelini kapsamalı bu bilinç. Bizim eğitim ve sınav alanlarımızda başlıyor kazalar daha. Yaa. ne haldeyiz ah ne halde.”

Katılımcı, sürücü kurslarında verilen eğitimlerin denetlenmesi halinde kaza oranında düşüş olabileceğini, mevcut sistemde sürücü yetiştirmediklerini, verdikleri eğitimin sürücü yetiştirmek değil, sürücü niteliği kazandırma eğitimi olduğunu belirtmektedir. Müfredatın kurumların menfaatine göre uyarlanmasını “yontulma” olarak ifade etmektedir. Katılımcıya göre sürücü eğitimleri toplum bilinci ile verilmelidir. Bireysel çabalarla az sayıda kişiye trafik kültürünü yerleştirebildiklerini, bu nedenle sürücü kursları ve eğitim kadrolarına, hatta sınav komisyonlarına büyük görev düştüğünü söylemiştir. Bu bilincin yerleştirilmesinde sorumluluğun öncelikle eğitim hizmetini veren sürücü kurslarında olduğunu belirtmiştir. Kazaların daha trafiğe çıkmaya fırsat kalmadan eğitim ve sınav alanlarında baş gösterdiğini de

sözlerine ekleyen katılımcı, ehliyet sahibi olan birçok kişinin sürücü olmadığını, verilen eğitim karşılığında alınan belgenin kağıttan ibaret olduğunu ifade etmiştir.

SE-4 (Kadın) “(...) ben ne kadar iyi eğitim verdiğimi düşünsem de bazı yerlerde maalesef sistemde tıkanıp kalıyoruz. Kendimi tıkanmış hissediyorum, biz veriyoruz bu eğitimleri, bizden çıkıyor o ehliyetler. Baştan beri aynı şeyi söylüyorum, (...) gerek çalışma koşullarımızın ağırlığı, gerekse yetersiz dersler verildiği için adayları tam donanımlı hazırlayamıyoruz. (...) trafikte maalesef ve maalesef kazalar oluyor ve bundan hepimiz sorumluyuz, hepimizi ilgilendiren bir mesele. Sadece eğitim kurumları değil; derse gelmeyen aday da sorumlu, geldiği dersi ciddiye almaya aday da sorumlu, liyakatsiz öğreticilik yapan kişi de sorumlu, liyakatsizi yanında hoca diye çalıştıran da sorumlu, tüm bunların alenen devletin gözünün önünde gerçekleşmesine rağmen denetime gelmeyenlerde sorumlu, kişiye özel değerlendirme yapan komisyon da sorumlu. Biz toplum olarak top yekun trafik kültürü hakkında kendimizi sil baştan eğitmeliyiz. Bugün kurslarda trafik eğitimi veriliyor, bu eğitime ciddi ciddi sınav yapılıyorsa şunu söyleyemeyiz: kazalardan kim sorumlu? Yapı taşlarını kim oluşturuyorsa tabi ki trafik sıkışıklığından tutun da kazalara kadar sorumluluk bizlerde, eğitim camiasında”

Katılımcının, kendisi hakkında iyi eğitim verdiğini düşünse de bazı konularda sistem tıkanıklığı yaşadığını ifade etmesi önemlidir. Çalışma koşulları ve adayların donanımlı olarak eğitilmemesine işaret eden katılımcı; sürekli aynı şeyleri söylediğini, kazaların bir bütün içinde değerlendirilmesi gerektiğini ve kazalardan herkesin sorumlu olduğunu ifade etmiştir. Ona göre liyakatsiz öğretmenleri çalıştıran ve eğitim veren kurumlar da, eğitimci kadroları denetlemeyen resmi kurumlar da, eğitimlerine katılmayan kursiyerler de, kişiye özel değerlendirme yapan sınav komisyonları da bu sorumluluğun paydaşlarıdır.

SE-5 (Kadın) “(...) kurum sahipleri eğitim vermeye müsait insanlar değiller onların derdi para ve araçları kaza yapmasın. Tarlasını, sabanını satan bakmış ki burada bir rant var gelmiş kurum açmış. Kurs sahiplerini bir araştırırsalar çoğu ya arkadaş ya akraba. Her ay rüştünü ispat etmiş bir dünya potansiyel müşteri var. O ona diyor “gel gel burada kaynak var” hopp bir bakmışsınız yeni bir kurs açılmış. Yahu bu adamların eğitimle ne alakası var? Dil kursu, sanat kursu olsa anlarım da MEB in sınav yapıcısı olduğu bir eğitim modelinde konuşmaktan bile aciz eğitimsiz kişilerin eğitim kurumu açması kabul edilebilir bir durum değil. Sürücü kursları

ticari kaygı ile kazaların önüne geçemezler, bu işi bıraksınlar lunapark açsınlar. “Pedalları tut kaza yapma yeter” diyen kurs sahibiyle, milli eğitim, denetleme yapmak uğruna bizi pistin içine tıktığından beri ne milli eğitim ne kurslar bu işin altından kalkamaz. Ticari kaygı biter eğitime odaklanılırsa anca o zaman düzelir bu kara düzen. Hepimiz ne zaman denetim olacak onu biliyoruz. Kuşlar söylüyor bize. Ne o?, desinler ki “biz denetim yapıyoruz.” Hani biz denetim diyoruz ya al sana denetim. Az önce de söyledim hep söyleyeceğim eğitimsiz zihniyetten eğitim kalitesi, eğitimsiz zihniyetten güvenilir sürücü yetiştirmesi beklenebilir mi?, tabii ki hayır. Ha bu arada (...) elbet her kurumu aynı kefeye koymuyoruz ama özellikle 2017 öncesi açılan kurslar ve alınan eğitmenlik belgeleri ciddi sıkıntılı. Sistemi sil baştan güncellemedikleri sürece kara zihniyetin önüne geçmek çok zor. Kendileri de biliyor. Belki de korkuyorlar. Sonuçta sermaye. Adamlar para kazanmak için kurmuş yapısını öyle kural mural tanırırlar mı?, kazalar umurları mı?”

Katılımcı, sürücü kurslarının eğitimin bağlamından uzak kâr sağlamak amaçlı kurulan ticarethaneler olduğunu ve bu ticari zihniyetle kurum sahibi olan kişilere eğitim kurumu işletme yetkisi verilmesini doğru bulmadığını ifade etmiştir. Sürücü kursu işletenlerinin sürücü eğitimlerini “pedalları tut, kaza yapma yeter” mantığıyla uygulayan rantçılar olarak tanımlamaktadır. İlaveten, bu zihniyetle güvenilir eğitim ve eğitimciden bahsedilemeyeceğini, kazaların önlenmesinin mümkün olamayacağını da ifade etmiştir. Katılımcı, milli eğitim tarafından denetlenebilmek için sınırlı alanlarda eğitim verdiklerini fakat bu denetimlerin haberli gerçekleştiğini söylemiştir. Özellikle 2017 tarihi öncesi açılan sürücü kursları ve alınan eğitmenlik belgelerini şaibeli bulduğunu ifade eden katılımcı, sistemin *sil baştan* yenilenmesi gerektiğini, mevcut düzenin para kazanmak için yapılandırıldığını, eğitimin ve oluşan kazaların umursanmadığının altını çizmiştir.

SE-6 (Kadın) *“Birebir ilişkili hem de, birebir. Teori eğitimi ve direksiyon eğitimlerinde ezbercilikten kurtulmadıkça sadece sınav mantığı ile araç kullanımı mümkün değildir. Trafik kazaları yeterli eğitim alınmadıkça kaçınılmazdır, olmaya da devam edecek. Tüm bu sorunların esas ana temeli sosyo-ekonomik düzeyimizin durumu. Şartların diğer sektörlerdeki çalışanlar gibi düzenlenmesi, MEB müfredatlarının, direksiyon eğitimlerinin ezbercilikten çıkması, mobbing uygulamalarının bir an önce bitirilmesi gerekli. Her eğitmenin ve tabii ki sınav komisyonlarının da hizmet içi eğitimlere alınması, her iki kesiminde en fazla bir yıl*

gibi surelerde sınava tabi tutulup yetersiz gelen kişilerin tekrar eğitime alınması gerek ki bizler eğitimlerimizde efektif olabilelim. (...) düzensizlik, bu çok rahatsızlık verici bir durum. MEB bir dünya kural koyuyor, öğretmenlerden her şeyi istiyor ama önüne gelene kurum açma izni veriyor, doğru dürüst bir kriteri yok kurum açmanın. Şöyle diyeyim, örneğin; biri bakıyor ki bu sektörde iyi para var hemen gidip bir yer tutuyor. İki levha, tabela asıyor dış cephesine ama cebindeki para kurum açmaya müsait değil. Adaylar orayı resmi eğitim kurumu sanıyor, kayıt alıyorlar, adaylardan aldıkları peşinatlarla da kurum açmak için lazım gelen ne varsa yavaş yavaş yapıyorlar. Bakın bir kurum vardı daha doğrusu kurum açan genç bir adam, annesinin aracına pedal taktırarak üzerine de iki tane folyo ortada kurum diye dolaştı MEB' in gözü önünde. Kimsede onlara demedi ki "sen kimsin, necisin?" MEB nasıl bilmez ilçesinde açılan yeni kurumu, onlardan onay çıkmadan olmaz bu işler. Ön onayla milletten topladıkları parayla sermaye oluşturuyorlar. Bunlar işte merdiven altı kurumlar (...) şimdi bunlar başından öz sermayesi olmayan kurumlar, eğitimle alakaları yok. Ticaret gereği işte sonra kendi kılıflarına göre sistemi uyduruyorlar. Bu gibi kurumlar eğitim ve eğitimciye zarar verdiği gibi mesleğimizi de değersizleştiriyor, önüne gelene hoca deniliyor, önüne gelen girin internette de bakın görürsünüz, iki direksiyon sallayan hoca diye kendini pazarlıyor. Kurumlar bu insanları bünyesinde barındırıyor. Eğitimin amacı nedir? Madem herkes kafasına göre icat çıkarıyor, madem herkes çok biliyor araç kullanmayı bu meslekler bize niye verildi?, bu kurumlar niye var?, sınav niye yapılıyor? (...) yalan mı?, evet birebir ilişkiliyiz kazalarla ama bizim öncesinde oturmamış bir eğitim düzenimiz var. Bu yüzden önce sistemin acilen revizyona gitmesi ondan sonra kaza faktörlerinin neler olduğunun konuşulması çok daha sağlıklı olacaktır."

Sürücü eğitimi ve değerlendirme sınavlarında katı bürokratik kurallar koyan ve bu kurallar dâhilinde çalışma yapılmasını şart koşan milli eğitimin düzensiz uygulamalarına ve denetimsizliğine tepki veren katılımcıya göre, sürücü kursu açanların birçoğu eğitim için değil, para kazanmak için bu işi yapan kişilerdir. Ona göre MEB tarafından çalışma onayı verilen bu kurumlar merdiven altı işletmecilik zihniyetiyle deyim yerindeyse kendi kılıflarına uygun oluşturdukları sistemle hizmet vermektedirler. Eğitimin amacından saptırıldığını, kişilerin kendi hesap ve çıkarlarına uygun hareket ettiğini belirten katılımcı, kendisine verilen mesleki yeterliliği de sorgulamaktadır. Eğitim sistemi ile kaza faktörleri arasındaki

etkileşimin konuşulmasından önce sistemin acilen revize edilmesi gerektiğini ve ancak şartlar oluştuktan sonra konuşulmasının daha sağlıklı olduğunu belirtmiştir.

SE-7 (Erkek) *“Bu ilişkilendirmeyi sürücü kursları ile bağdaştırmamak gerekli. Trafik kazaları adaylar sınavı kazandıktan sonra kendilerindeki bir öz güven patlamasından kaynaklı trafik kazaları oluyor bence. Sınav geçme mantığıyla ehliyet sahibi yapılan adaylardan fazla bir şey beklememek lazım.”*

Kazaların sadece sürücü kurslarıyla ilişkilendirilmemesi gerektiğini belirten katılımcıya göre, sürücü adaylarının sınavı kazandıktan sonra yaşadığı öz güven patlaması da kaza nedenleri arasındadır.

SE-8 (Erkek) *“Tabii ki hem eğitmenden hem adaydan kaynaklı olarak normal müfredat ve çalışma disiplinine uyulmaması sonucunda trafik kazalarımızın arttığını gözlemlemekteyiz. Bunun da bir ters orantı, doğru orantı haline dönüştürülmediği sürece de artacağı düşüncesindeyim. (...) yani müfredatın geçirilmesi, kısaltılması kırılması diye açıklayabilirim bunu.”*

Katılımcı, sürücü adaylarına uygulanan müfredat ve çalışma programına uyulmamasını trafik kazalarını artıran bir unsur olarak gördüğünü ifade etmiştir. Bunun devam etmesi halinde durumun değişmeyeceğini hatta bu ilişkinin artarak devam edeceğini belirtmiştir.

SE-9 (Erkek) *“(…) şimdi sürücü kurslarında müfredatın vermiş olduğu uygulamalara göre, derslere göre dersler veriliyor ama aday gidiyor mu? Aday derse katılıyor mu?, denetleniyor mu? Tamam, ders yoklama falan yapılıyor ama yapıldığının denetlemesi yapılıyor mu? Yoklama yapılıyor, kalem elimde; geldi, gelmedi, var, yok, çarpı, eksi, artı, neyse işte. Bunlar denetleniyor mu acaba? Aday bi derse gelmedi neyi öğrenmesi lazım? Ana yol tali yol öğrenmesi lazım. O dersin gelmedi öğrenmedi. Yarın trafiğe çıktı sarı tabela göreceksin, “hocam bu ne?”, “sen teoride görmüştün ya.” “hocam ben o derse gelmedim.” Ne oldu?, koptu şu an. Trafikle kurs arasında kopukluk var, bu kopukluğun da denetimlerle yeterli kişilerin denetimi ile ama bilen kişilerin denetimi ile bilmeyen kişileri bu işte işi yok yani ben şu an kasaplığı bilmiyorsam kasapta benim işim yok. Kasaplığı meslek edinirsen giderim kasabın yanına çırak olarak yetişirim. Et kesmesini, kemik kırmasını öğrenir ama bunu denetleyecek kişinin bilmesi lazım donanımlı olması lazım. (...) birimler var diyebiliyorum milli eğitimin evet ama denetliyorlar mı? Görmedim, rastlamadım*

ama belki yani aday gelmezse sınıfta derste kalır tekrardan başa mı gelir? Şimdi insanlar biliyorsun geçim sıkıntısı içerisinde çalışma zorundalar. Bu tür şeyleri düşünmek lazım. Belki denetim yapılıp yapılmadığını bilmiyorum ama belki yapılıyordu. (...) diğer teori derslerine girmiyorum ben uygulama derslerine giriyorum. O yüzden bu kopukluğu ben görüyorum şahsen, ben görüyorsam herkes görmeli. Kesinlikle birinci dereceden ilişki var eğitim ve kazalar arasında.”

Katılımcı, sürücü adaylarının eğitimlere düzenli olarak katılımının yeterince denetlenmediğini, dolayısıyla müfredatta yer alan konular hakkında bilgi sahibi olunmadığını söylemiştir. Bunun, trafik kazaları ile eğitimin arasında bir ilişkisinin olduğu anlamına geldiğini ifade etmiştir. Teorik ve uygulama eğitimleri arasındaki kopukluğun öğrenme sürecine etki ettiğini belirten katılımcıya göre, sürücü eğitimleri ile trafik kazaları arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır.

SE-10 (Erkek) *“Sürücü kurslarında verilen eğitimler bir önceki sorunuzda da belirttiğim gibi sınav odaklı ve ezberci eğitimler olduğu için sürücü adayları katıldıkları dersleri tıpkı bir matematik vb. dersler gibi görüp ezber yaptıklarından dolayı karşılarına çıkan ilk engelde büyük ölümlü kazalar ile sonuçlanan kazalara sebep olmaktadır şunu eklemek isterim: matematikte işlem hatası yaparsan düzeltilebilir fakat trafikte hata yaparsan dönüşü olmaz.”*

Katılımcı, sürücü adaylarının aldıkları eğitimin sınav odaklı ve ezberci bir anlayışla verilmesinin karşılaştıkları ilk engelde telafisi mümkün olmayan, ölümle sonuçlanan kazalara sebebiyet vereceğini söylemiştir.

4.9.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

KT-1 (Erkek) *“(…) tabi ki ilişki var. Yani siz iyi bir eğitim almışsanız, kurallara uygun araç kullanıyorsanız daha az kaza olur. Ama “ben sadece ehliyetimi alayım da kurallar beni çok ilgilendirmiyor” diyorsanız; iyi bir eğitim almamışsanız, her şeyi ezberlemişseniz, size bunu iyi bir şekilde anlatmamışsa, o sorumluluklarınızı (...) e tabi ki de etkisi var olmaz olur mu? Yani iyi bir eğitim verilirse, kurallara uygun araç kullanılırsa kaza şeyimiz daha da az olur. Ha ben eğitimle ilgili, ilintili olduğunu düşünüyorum ve önemli olduğunu düşünüyorum daha doğrusu.”*

İyi alınmış bir sürücü eğitimi ve kurallara uygun araç kullanımının kazaların azalmasında etkili olduğunu düşünen katılımcıya göre eğitim önemlidir ve sürücü

eğitimleri; sürücülerin güvenli araç kullanabilmelerini sağlayan, öğreten önemli bir süreçtir.

KT-2 (Erkek) *“Trafik kazalarıyla sürücü kurslarında verilen eğitimle arasında kesinlikle ilişki var. Bu ilişki olumsuz da olabilir olumlu da. Geçmişte olumsuzdu. Bunu istatistiklere dayanarak biliyorsunuz söylüyorum. 2003 yılında yapılan bir protokolle, daha sonra Moskova Paketi diye geçen Birleşmiş Milletler’ in önümüzdeki 20 yıl trafik kazalarını azaltma oranlarında Türkiye’nin hedefi olay yerinde ölen insanların oranını %50 azaltmaktı. Mesela Norveç’in hedefi sıfırdı. Gönül ister ki öyle bir hedefe koşmak ama mesela Türkiye bu hedefini tutturdu. Geçmişten bugüne baktığımızda şu anda 25 milyon sürücü, 20 milyon araç var, araç sayıları istatistiksel olarak, TÜİK’ in rakamlarında var oradan siz de istifade edebilirsiniz, 4 ila 6 kat arasında artarken ölümlü kazaların oranı da bir o oranda azalmış. Ancak baktığımızda Türkiye, hatırı sayılır Allah korusun insanların kaybettiği bir trafik kazası manzarasıyla da karşı karşıya (...). Kesinlikle bir iyiye gidiş var. Sebeplerine baktığımızda geçmişe göre sürücü kurslarının çok daha iyi eğitim verdiğini net olarak söyleyebilirim. Yeterli mi?, hayır. Daha iyi olması gerekir.”*

Katılımcı, sürücü kursları ile trafik kazaları arasındaki ilişkinin olumlu ya da olumsuz mutlak anlamda var olduğunu ifade etmiştir. Günümüz şartlarında verilen eğitimlerin yeterli olmamakla birlikte eskiye oranla olumlu etkisinin daha çok olduğunu ve kaza oranlarının giderek düştüğünü, ancak halen hatırı sayılır bir kaza istatistiğinin bulunduğunu belirtmiştir.

Bunun yanında, İç İşleri Bakanlığı’nun denetimleri ile, ulaştırmada ve altyapıdaki yenilikler, işte demiryollarının çeşitlendirilmesi hava yollarının daha fazla kullanılması, duble yolların olması, bu kazaların azalmasının diğer etkenleridir. Hepsinin etkisi vardır. Ama trafik kazalarındaki birinci kusur, %98 oranında sürücü hatasıdır. Sürücünün yaptığı en büyük hata yüksek hızdır. Bunları siz eğitimle anlatsanız bile bu kazayı yapanlara baktığımız zaman hepsi yeni sürücüler değil. Yılların sürücüleri de var içerisinde. Bunların içerisinde doktor, öğretim görevlisi vesaire vesaire birçok meslek grubunda var. Siz orada 120’nin üzerine çıkmamanız gerektiğini şehirlerarası yolda bilmenize rağmen 140’la kaza yapıyorsanız, bu aslında ilk soruda size anlattığım temel eğitimle kaynaklıdır. Bir de

caydırıcı ceza, doğru yapanların ödüllendirilmesiyle alakalı. Yani ben biliyorum ama uygulayamıyorum. Mesela burada bana eğitim veren Yeşim Hanım'ın ne hatası olabilir? Önceki genel müdürümüz bir örnek vermişti, Ömer Faruk Bey bir Türk öğretmenle uçakta tanışıyor. (...) öğretmen Almanya'da öğretmenlik yapan bir Türk. Anlattığı anısının içeriği şu. Eğitim verdiği öğrencilerinden bir tanesi daha sonra bir trafik kazasına karışıyor ama bu trafik kazasında birden fazla insan hayatını kaybediyor. Soruşturma o kadar çok derinleştirilmiş ki, taa çocuğun ilkokuldan aldığı eğitimlere kadar gelmişler. Ve bu hocanın görüşüne başvurmuşlar. Siz bu öğrencilere bu dönemde "böyle, böyle eğitim verdiniz mi, vermediniz mi?" demişler mesela. Bu bir ütopya değil, yapan ülkeler var. Belki bu sıralamada, bizim daha önce halletmemiz gereken büyük şeyler var ama oraya da gelebilir. Böyle çözebiliriz."

Trafik kazalarının oluşmasında; yol, çevre koşulları, ulaştırma ve alt yapıdaki eksikliklerin bulunması gibi birçok etkenin olduğunun altını çizen katılımcı, sonuç itibarı ile kazaların en büyük nedeninin sürücülerin hız yapmasından kaynaklı olduğunu ifade etmiştir. Kazalar sadece yeni sürücülerden değil, statü ve mevki sahibi de olabilen kişilerden, geçmişte ehliyet sahibi olan sürücülerden de olmaktadır. İlaveten, Almanya'da öğretmenlik yapan bir kişiden örnekle kaza sonrası gerçekleşen denetimlerden ve soruşturmadan bahsetmiştir. Katılımcıya göre, verilen eğitimin ve sürücünün tarihsel geçmişinin kayıt altına alınabileceği bir sistem kurulabilir.

KT-3 (Erkek) *"Problem ve ilişki var evet ama kimse bu bir problemdir demiyor, yani biz bir kişiyi alıp 30 dakikada onu anlayamayız, 1 saat 2 saatlik bir sınav olması lazım. Gün içerisinde yayılan bir sınav olması lazım, bizim orada otobana da çıkmamız lazım, şehirlerarası yolda da araba kullanması lazım, şehir içinde de arabayı kullanması lazım. Biz bırakın otobanı, şehirlerarası şehir içinde dahi araba kullanılmıyor sadece milli eğitimin belirlemiş olduğu bir platform var o platformda dönüp duruyoruz yani. Elimizden gelenin en iyi haliyle eğitimleri vermeye gayret ediyoruz ancak bu sistemle "tamamdır" diyebileceğimiz sürücü yetiştirmek elbet kolay değil. Aday bizdeki eğitim ve sınav sürecini sağlıklı tamamlamış olsa da gerçek trafikte ne yapar bunu kestirmek biraz zor."*

Katılımcı, sistem eksikliğinden kaynaklı problemlerin yaşandığını, sürücü adaylarının farklı platform ve koşullarda araç kullanması gerektiğini ifade etmiştir.

Kısa vadede araç kullanımı öğretilen adayın kısa süreli bir değerlendirme ile “sürücü olur” u almasını problem olarak tanımlamaktadır.

KT- 4 (Erkek) *“Hiçbir bilgi olumsuzluk üzerine olmaz ve toplumsal kabulü yoktur. Şartlar ve koşullar dahilinde yapılan ve günü kurtarmaya odaklı bir yaşantı silsilesi doğrultusundaki yanlış etkileşimler ne yazık ki acı sonuçlar doğurmaktadır. (...) herkes bildiğini paylaşabilir, yetkinliği bu ölçüdedir. Bilmemesi ayıp değildir, öğrenmek için de çabası yoktur. Eğitimi demek konusuyla alakalı her şeyi bilen ve bildirendir.”*

Katılımcı, eğitim sistemindeki eksikliklerin, gün kurtarmaya yönelik çalışmalar yapılmasından dolayı acı sonuçlar doğurduğunu ve beraberinde sorunlar silsilesi oluşturduğunu ifade etmiştir. Sürücü adaylarının bilmedikleri konularda öğrenme çabalarının da olmadığını ifade eden katılımcı, eğitmenin sürücü adayına bu sorumluluğu hatırlatması gereken kişi olduğunu belirtmiştir.

KT- 5 (Erkek) *“Trafik kazalarını incelediğimizde temelinde birçok neden bulunuyor. Bunlar; sürücüye, araca, yola dayalı sebepler. Bu nedenler arasında sürücü kursuna dayalı nedenler yer almıyor aslında. Ancak subjektif olarak baktığımızda, eğer sürücü kurslarında eğitim daha detaylı ve kapsamlı olabilirse sürücüye dayalı nedenler büyük bir oranda azalabilir diye düşünüyorum. Hatta araca ve yola dayalı nedenler bile (...).*

Katılımcı, sürücü kurslarında verilen sürücü eğitiminin yeterli olmadığını ancak kazaların da yalnızca sürücüden kaynaklanmadığını ifade etmiştir. Kazalar, aynı zamanda araç ve yol gibi dış etkenlere bağlı olarak da gerçekleşebilmektedir. Ona göre, sürücü kurslarında yeterli bir eğitim verilmesi halinde kazaların azalması mümkündür.

KT- 6 (Erkek) *“Trafik kazalarının azaltılmasında sürücü kurslarının bir etkisinin olduğunu düşünüyorum ancak bu yeterli değildir. (...) eğer Avrupa ülkelerinde verilen direksiyon eğitimleri gibi yeterli düzeyde eğitim verilirse tabii ki kazaların azaltılmasında büyük rol oynayacaktır. (...) Avrupa ülkelerinde direksiyon eğitimlerini önem verilmektedir kursiyere her alanda eğitim verilmektedir; direksiyon eğitim alanında, akan trafikte, oto yolda, kötü hava şartlarında hazırlanmış bir platformda eğitim vermektedir. Bu durum bizim ülkemizde var mıdır?, maalesef yoktur. Avrupa ülkelerinde direksiyon eğitimleri dijital ortamda*

denetlenmektedir mesela bu durum bizim ülkemizde yoktur. Direksiyon eğitimlerinin ders saatleri bizden fazladır bu bizim ülkemizde yoktur. Avrupa ülkelerinde direksiyon eğitimi alan öğrenciler sürekli denetlenmektedir ancak bizim ülkemizde bu durum yeterli değildir. Avrupa ülkelerinde ehliyet fiyatları standarttır rekabet kurulu bu durumu sürekli incelemektedir maalesef bizim ülkemizde bu durum yoktur. Avrupa ülkelerinde teorik dersler çok iyi şartlar altında yapılmaktadır. Ülkemizde bazı sürücü kurslarında eğitim materyalleri zayıftır, bilgisayar destekli eğitimler verilmemektedir. Avrupa ülkelerindeki eğitim araçları son derece teknolojik yeni model araçlarla eğitim verilmektedir ancak bu durum bizim ülkemizde de vardır bu konuda pek eleştirecek bir durum göremiyorum.”

Avrupa ülkelerinde verilen sürüş eğitimi niteliğinden örneklerle bahseden katılımcı, Türkiye’deki trafik eğitim sistemini mukayese etmiştir. Avrupa ülkelerinde denetlenebilir bir eğitim sistemi olduğunu ve oldukça iyi şartlar altında eğitimlerin verildiğini, fiyat politikalarının standart işlediğini ancak Türkiye’de sistemin farklı işlediğini ve yetersiz olduğunu ifade etmiştir. Yeterli düzeyde verilen eğitimin trafik kazalarını önleyeceği görüşündedir.

KT- 7 (Erkek) “Adil davranılması gereken bir soru. Birebir bir ilişki var diyemem ama etkisinin büyük olduğunu söyleyebilirim. Ülkemizde ehliyetler milli eğitim eğitimleriyle verildiği için haliyle pozitif bir ilişki var aralarında ama eğitim almadan zaten bir şekilde araç kullanmayı öğrenmiş gelmişler (...). Şimdi biz bu eğitimleri milli eğitimin bize sunmuş müfredatla vermeye çalışıyor olabiliriz ama halihazırda atadan kalma yöntemlerle bize gelen araç kullanan sürücü adayları var, onlar istediği kadar araç kullanmayı bilsin biz onları amatör olarak değerlendirmeliyiz. Ehliyet ne demek?, ehli olmanın yetkisi demek. Bakın heceleyn kelimeyi, “ehli” ve “yet” ehli olmanın yetkisi yani, değil mi? Adı üstünde aslında.. E şimdi bizden eğitim almadan trafiği kullananlar için ehli diyebilir miyiz?, onlar bizden sadece yetkiyi almaya geliyor, haliyle birebir ilişki var diyemem ama dolaylı yoldan almış olduğu eğitimin etkisi var tabii. Eğitime gelmeden sadece sınava girerek ehliyet alınmasına ee yani “sen biliyorsun tamam ders alma sadece sınava gir” diyerek müsaade edilmesinde dahi kurum ve aday ilişkisini görebiliyoruz.”

Katılımcıya göre sürücü kurslarında verilen eğitimle trafik kazaları arasında bir ilişki bulunmakla birlikte bu ilişkinin birebir bir ilişki olduğunu söylemek mümkün değildir. Müfredatın belirlediği ölçüde eğitim verilmeye çalışılsa da bazı

sürücü adaylarının informal öğrenim yoluyla araç kullanmayı bilerek geldiklerini ve bu kişilerin eğitim için değil de yalnızca ehliyet belgesini almak üzere kurs kaydı yaptırdıklarını ifade etmiştir. Sürücü kurslarının, araç kullanmayı bildiğini söyleyerek kayıt yaptırmak isteyen adaylara “*ders alma sadece sınava gir*” diyalogu içinde bulduklarından da bahsetmiş, bu duruma müsaade edilmemesi gerektiğini belirtmiştir. Katılımcının ifadelerinden yola çıkarak, sürücü kurslarının adayları informal öğrenime teşvik ettikleri söylenebilir.

KT-8 (Kadın) “*Bence sürücü kurslarında verilen eğitim ile trafik kazaları arasındaki ilişki Türkiye genelindeki eğitim seviyesiyle alakalıdır. Bunu sadece sürücü kurslarına indirgemek yanlış olur. Eğitim seviyesinin düşük olduğu bir ülkede bilinçli bir sürücü yetiştirmek de oldukça zordur. Yıllardır birçok eğitim düzeyinde kursiyere ders verdik. 50 yaşında Arjantinli bir öğrencimiz hep aklımdadır. Türkçe bilmediği halde yazılı olarak her şeyi not ederek çalışmıştı. Öğitmenin kapısını açıyor, bilmediği veya yanlış yaptığı şeylerde özür diliyordu. Bizler eğitim ve kültür olarak bu seviyelere gelmediğimiz ve birbirimize saygılı olmadığımız sürece trafik kazalarını azaltmamız da mümkün olmayacaktır.*”

Katılımcı, sürücü kurslarında verilen eğitim ile trafik kazaları arasındaki ilişkinin aslında Türkiye’de uygulanan genel eğitim sistemiyle alakalı olduğunu, toplumun eğitim ve kültür seviyesinin düşük olduğunu ifade etmiştir. Trafik bilincinin gelişmesi için öncelikle toplumun genel kültür ve eğitim seviyesinin yükseltilmesi gerektiğini, ancak bundan sonra trafik kazalarının azalmasının mümkün olabileceğini belirtmiştir.

KT- 9 (Kadın) “*(...) şöyle: sonuçta sürücü kursları iktisadi işletmeler ve haliyle öncelikli hedefleri kâr elde etmek ancak bu iş öyle bakkal, manav işi değil, kuralları olan bir iş. Kamuya bağlı hizmet veriyorsunuz ve bunu bilerek; kanunu, nizamı kabul ederek işyeri açıyorsunuz. O zaman gerekliliği de neyse yapmak zorundasınız. Gelip sizi denetlemelerine gerek kalmadan elinizdeki kanunla, kuralla hizmetinizi vermek zorundasınız. Yoksa ben sürücü kursu açarım çok para kazanırım, mevcut kanunlar kurallar beni engelliyor diye düşünüp düzeni kendi çarklarınıza göre oturtmaya kalkarsanız kaos olur, haksızlık olur, adaletsizlik olur. Sizinle aynı işi yapan insanlara da haksızlık etmiş olursunuz. MTSK işi kanun, nizam işidir herhangi bir işletme gibi işletilemez, öncelikle diyeceğim bu benim. Tüccarların bu*

iş i ticari zihniyetten arındırarak, usul ve erkana göre ticaretlerini yapması (...) zaten bütün meselelerde burdan kaynaklanıyor. Herkes kanunlara uysa iş ini nizami yürütse bir sorun olmaz. Öyle hocanın hak ediş inden keseyim, belgesiz hoca çalıştırayım, SGK dan kurtulayım, ders saatinden keseyim, kâr edeyim kazalara davetiye çıkarır. Devlet hemen hemen ideal olanı aş ağı yukarı yazmış çizmiş de uygulayan yok. Bu yüzden kişi önce yaptığı iş in farkında olacak ve hakkını verecek. Adayın hakkını da verecek, çalışanın da hakkını verecek sonra eline kalanla idare edecek. Rab bana hep banayla gidilmeye devam ederlerse trafik kazalarını bırakın olmasını insanlar bir yerden bir yere gitmeye yol bulamayacak.”

Katılımcı, sürücü kursu işletmeciliği yapan kişilerin MTSK yasalarına uygun çalışma yapması zorunluluğundan bahsetmiştir. Katılımcıya göre, kanunlar ve yönetmeliklerin nizami yapılmamasının nedeni ticari zihniyetlerin kendi ç arklarını döndürmek istemelerinden kaynaklanmaktadır. Bu durumda iş ini nizami olarak yapan kişilere haksızlık edilmektedir. Eğitimcilerin hak ediş lerinden, adayların ders saatlerinden kesintiye gidilmesi anlayışından, eğ itimin yok hükmünde olduğunu vurgulamıştır. Bu ifadelere bağı lı olarak, idareciler eğ itime karşı iş levsiz oldukları için sürücü adayları istenilen performansı gösteremeyecektir ve trafik kazaları kaçınılmazdır.

KT- 10 (Kadın) *“(...) trafik eğ itimleri yalnızca iki, iki buçuk ay sürücü kurslarından alınan eğ itimlerle olursa sorumluluk da bize yüklenir ister istemez, çünkü eğ itimi de veren biziz ehliyeti de. Haliyle trafik kazaları denildiğ inde bilirsiniz meş hur bir söylem var, derler ki; “ehliyeti kasaptan mı aldın?.” Evet bu anlamda bizlerde eğ itimci olarak tabii ki durumun bir parçasıyız. Ancak hayatın gerçeğ i bu mu dersensiz bence değ il. Bana göre trafik eğ itimleri ilkokuldan itibaren zorunlu hale getirilmeli, hatta branş dersi olarak okutulmalı ki çocuk yaş ta trafik kültürü geliştirilebilsin. Öyle az krediyle filan değ il, ayrıca (...) bildiğ iniz trafik içinde uygulamalı eğ itim olabilir mesela ama mutlaka trafik eğ itimi uzun saatlerle zorunlu olarak okutulmalı. Hayatının herhangi bir döneminde teorik eğ itimini almış kişi ehliyet aş amasında bu eğ itimden ya muaf tutulur ya da güncelleme yapılır bizlere uygulama eğ itimlerine geldiğ inde öncesinde alt yapı oluşmuştur. Bizde kısa sürelerde hem kişilere bilinç aş ılamak hem de trafik kurallarını, kültürünü anlatarak zaman kaybetmemiş oluruz. Trafik bilgisi genel kültürdür. Aslında zor değ il ama sürekli ilgi isteyen dikkate alınması gereken bir kültür. (...) ağ aç yaş ken eğ ilir. Ha*

diyeceksiniz ki kazalar aldı başını gidiyor, acil yapılması gereken ne?, sadece trafiğe yeni çıkacak sürücü adaylarına kurallarla, eğitimle yüklenmek değil mevcut ehliyet sahiplerinin de yeniden sınava tabii tutulması, başka ülkelerde olduğu gibi en az 4 yılda bir ehliyetlerinin yenilenmesi ve cezaların arttırılması diyebilirim size. Evet cezalar arttırılırsa mevcut sürücülerini bir nebze de olsa uyarmış oluruz böylelikle. Canına acımıyorsa parasına acır. Geçmişte ehliyet almış kişilerle şu an eğitim verdiğimiz adaylar kesinlikle bir değil. Şimdi daha bilinçli, daha sorgulayıcı, daha dikkatli aday yetiştirme programlarımız var. Yani kazalar diyoruz ama bunun da istatistiği tutulmalı. Hangi dönem ehliyet aldı?, ne tür eğitime tabi tutuldu aday. (...) sistem de bizi desteklerse çok daha nitelikli sürücülerini trafiğimize katabiliriz. Birebir sorumluluk sadece sürücü kurslarında değil yani demek istediğim bu. Sistemin parçası olan herkes üzerine düşen görevini yapmakla mükellef.”

Trafik bilgisinin genel bir kültür olduğunu ifade eden katılımcıya göre, bu kültür erken yaşlardan itibaren kazanılması gereken bir olgudur. İleri yaşlarda ehliyet almak isteyen kişilerin geçmiş dönemlerde almış oldukları eğitimlere bakılarak teorik muafiyeti sağlanabilir ya da güncelleme yapılarak adayın bilgileri zenginleştirilebilir. Katılımcıya göre günümüz sürücülerini eskiye oranla daha sorgulayıcı ve dikkatlidir. Adaya verilen eğitiminin trafik kazaları ile arasındaki bağ kurulmadan önce mevcut sürücülerinin hangi dönem eğitim aldıklarının istatistiğinin tutulması ne tür bir eğitim aldığı hakkında bilgi verecektir. İlaveten, sistem bütünlüğü içerisinde herkes üzerine düşeni yapmakla mükelleftir.

4.9.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1 (Kadın) *“Kazaların nedenini bulmak için tabana baktığımızda aldığımız eğitim elbette ki büyük bir etken (...). İlk öğrenme çok önemli, aday bunun üstüne koyarak aşama kaydeder başta doğruyu öğrenirsek devamında da doğrular silsilesi. Yanlış öğrenip sonrasında onu düzeltmeye çalışmak hep zordur çünkü beynimize yanlış kodlamışızdır. Alanda diğer adayları da görüyorum hepimizin korkusu, kaygısı aynı. Hepimiz L parkın, paralel parkın orada metre çizgiyi doğru tutturmanın telaşındayız. İster istemez düşünüyorum herkesin mi sorunu aynı olur? Demek genel bir yanlış var. Hepsi benim gibi az ders alıyorsa oraya tır girecek, mesafe olsa yine yapamayız yine yapamayız. Ben hala aynı anda “bak, gör, harekete geç” kısmını aşamadım. Birini yapsam diğeri ya eksik kalıyor ya unutuyorum her şey tamam olsa pedalları ayağımın altından kaçırıyorum, bir bakmışım istop etmişim ama herkes mi*

aynı olur ya? Bence kursların eğitim vermelerinde bir sıkıntı var. Evet ciddi bir ilişki var da içeriğini bilmiyorum tabii.”

Katılımcı, yaşadığı olumsuz deneyimlerden örnekler vererek aldığı eğitimin yeterliliğini muhakeme etmekte ve sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında mutlak bir ilişkinin var olduğunu düşünmektedir. Ancak bu ilişkinin içeriğini tanımlamakta güçlük çekmektedir.

SA-2 (Kadın) “ (...) yeterli bilinci oluşturmakla ilgili bence. Daha çok sosyal ve kültürel alanda bilinçlendirme yapılırsa trafik kazalarının azalacağını düşünüyorum. Tabii eğitmenler de buna göre seçilmeli, ezbere ders anlatıp giden eğitmenler yerine öğrencilerini tanıyan, insan nedir? sorusunu cevaplayabilen, işini hobi olarak değil de gerçekten severek ve inanarak yapan eğitmenler olursa adaylar da ona göre yetişir. Az önce de dediğim gibi eğitmenin; matematikçisi, fencisi, trafikçisi olmamalı. Eğitmen, eğitendir ve trafik eğitimcisi de bu denli riskli bir ortama öğrencisini en iyi şekilde hazır hale getirmelidir.”

Eğitim ve trafik kazaları arasındaki ilişkiyi sosyal ve kültürel olgu üzerinden değerlendiren katılımcıya göre seçilmiş eğitmenlerden doğru alınmış bilgi ile adayın trafik ortamına hazırlanması halinde kazaların azaltılması mümkündür.

SA-3 (Kadın) “Sürücü kurslarında verilen eğitim ve sistem çok çok önemli. Ayriyeten sürücü adayının dersleri ve sınavları yalnızca ehliyet almak için gereken bir basamak olmadığına bilincinde olmalı. Sürücü adayı ne kadar bunun bilincindeyse aynı şekilde eğitiminde bilincinde olmalı diye düşünüyorum. (...) sürücü kursları bu anlamda bilinci aşıl原因an eğitim merkezleri, onlar işlerini ne kadar iyi yaparlarsa o kadar az sorunlu trafik olur, aday da bu bilinci almak isteyecek tabii ki, her şey karşılıklı. (...) kısmen bir bilinç ve farkındalığım oluştu ama gidecek bir sürü yol var daha bu yolculukta.”

Sürücü kurslarının “trafik bilinci” oluşturma vazifesinin olduğunu düşünen katılımcı, almış olduğu eğitimler sayesinde kendisinde kısmen de olsa farkındalık oluştuğunu ifade etmiştir. Ehliyetin araç kullanmak için bir basamak olmadığını, sürücü adayının kendisinin bu bilince sahip olmak istemesinin önemine değinmiştir.

SA- 4 (Kadın) “Bence yok, hiçbir ilişki yok bence. Bakın bence şu (...) eğer kişi araba kullanmayı sevmiyorsa, yaşadığı dünyaya karşı sorumluluğu yoksa eğitim

alsa da boş. Ne eğitim alanlar var görüyoruz neler yapıyorlar. Geçen sene miydi neydi?, “Altın Adam” diye bir motosikletçi vardı adını hatırlamıyorum şimdi (...) heh ” Barkın Bayoğlu, he evet evet “Altın Elbiseli Adam” (...) daha ne olsun? Rahmetli eğitimciydi, herkese eğitim veriyordu ama kendisi eğitim verdiği araçla kaza yaparak öldü. Yani eğer iyi bir şoför olmak eğitimle de olmuyor ben bunu anlarım. O kağıt parçası çok da önemli değil demek.”

Katılımcı, trafik kazalarında eğitim faktörünün etken olmadığını, 2017 yılında bir motosiklet kazasında ölen motosiklet sporcusu olan “Altın Elbiseli Adam” örneğini vererek eğitimin etkisizliğini ifade etmiştir. Ona göre eğitimler sonunda alınan ehliyet bir kâğıt parçasıdır ve kazaları önleme kabiliyetine sahip değildir.

SA-5 (Kadın) *“Sürücü kursları ve verilen eğitim temel etken. Eğitimciler rutin aralıklarla sınava tabi tutulmalı denetim sıkı olmalı. Psikolojik ve pedagojik yeterliliği belli aralıklarla ölçülmeli, trafik kazalarını önleyici çalışmalar kapsamında tedbirler alınarak belli aralıklarla eğitimciler hizmet içi eğitimlere tabi tutulmalı bence. (...) beceriye, öyle ki bir de böylesi tehlike içeren bir araç kullanım becerisini eğitimden gayri düşünemeyiz. Bence en önemli etken eğitimin başlıca kendisi.”*

Katılımcı, eğitimcilerinin sıkı sıkıya denetlenmesi gereken bir eğitim programının önemine vurgu yapmıştır. Trafik kazalarının oluşumunda en önemli etkenin eğitimin kendisinin olduğunu ifade etmiştir. Sürücülere yönelik verilen eğitimin amacı da bellidir. Yetkin ve güvenilir sürücüler yetiştirilmelidir.

SA-6 (Erkek) *“Elbet trafiğe yeni çıkacak sürücüler olarak illa ki bizim de eksiklerimiz, hatalarımız olacaktır ama eğer aldığımız temel eğitim sağlamsa başımıza gelecekleri önceden kestirerek zayıfatı en aza indirmeyi biliyoruzdur. (...) bence sürücü kurslarının yükümlülüğü herkesten daha fazla. (...) bizden eğitim için para alıyorlar, biz eğitim alarak sınav sonrası ehliyete hak kazanabiliyoruz (...) yoksa eskisi gibi olur, herkes kendi bildiği kadar gelir bunca maratona girilmezdi. Mutlaka sürücü kurslarından aldığımız eğitimin bizim ne olup olmayacağımızın belirleyicisi olduğunu düşünüyorum.”*

Trafiğe yeni çıkan sürücülerin hata yapabileceğini belirten katılımcı, sürücü kurslarının sorumluluğuna işaret ederek öğreneceklerinin ve öğrendiklerinin, vermiş

ya da verecek olduğu kararlar ile yaptıklarının ve yapabileceklerinin bilgisinin ancak almış olduğu eğitim sayesinde gerçekleşeceğinden bahsetmiştir.

SA-7 (Erkek) “(...) kursa niye geliyorum?, araba kullanırken kaza yapmamak için, arabayı doğru kullanabilmek için. (...) kuralları, ne bileyim trafiğin dilini iyi anlayabilmek için. Bana ilk ne öğretirlerse ben onu öğreniyorum eğitimlerde. (...) bence kursların işini doğru yapması biz sürücü adaylarını en doğru biçimde eğitmesi gerekiyor ki trafiğe çıktığımızda biz de bildiklerimizi uygulayabilelim.”

Katılımcı, trafik kurallarının sürücü kurslarında öğretildiğini ve bu nedenle doğru bilgiye ulaşabilmek için ücreti mukabilinde eğitim aldıklarını belirtmiştir. Katılımcıya göre adaylar bilgiyi anlamlandırır. Eğitimci de sürücü adayının ilgi ve ihtiyaçları doğrultusunda bu bilgiyi aktarmalıdır ki trafikte doğru uygulama yapabilsinler.

SA-8 (Erkek) “Sürücü bilinci %60 önemliyse, eğitim %40 önemli. Ancak burada önemli bir çizgi var. İnsan yetiştirme bilincinde olan eğitimciler sektörde daha çok yer alırsa gereken bilinci oluşturmak da onların elinden geçiyor (...) aslında kendi içinde bir döngü. Kursların en büyük hedefi kalifiye eğitimci ekibi ve tam donanımlı kurslar oluşturmak olmalı. Zaten gerisi eğitimci ve adayda bitiyor. Eğer işletme sahipleri gereken koşulları sağlarsa bizler daha sağlıklı ve düzgün eğitim alabiliriz (...). Ne kadar kalifiye eğitimci o kadar bilinçli sürücü, ne kadar bilinçli sürücü o kadar az kaza.”

Katılımcıya göre sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında ince bir çizgi bulunmaktadır. Sürücü kurslarının üzerlerine düşen görevleri yerine getirmesi, kalifiye eğitimcilerle çalışılması halinde eğitimlerin daha sağlıklı olacağını ve ne kadar kalifiye eğitimci olursa o denli bilinçli sürücü yetişeceğini ve ne kadar bilinçli sürücü yetişirse kazaların da o denli azalacağını ifade etmiştir.

SA-9 (Erkek) “(...) bence bir işi yapmayı istemekle alakalı, yani şöyle diyeyim: siz eğer bir işi yapmayı kafaya koymuşsanız ne yapar eder o işi yapmanın yollarını bulursunuz. Eğitimse eğitim, tecrübeyse tecrübe, denemeyse deneme, anlatabiliyor muyum? Yani bana göre kişinin kendisiyle alakalı kazalar aracıya gerek yok. Eğer siz bir işi yapmak istiyorsunuz ama kendinizi tanımıyorsanız ee ezberle yola çıkmışsanız o yolda kalırsınız. Eğitim alsanız da kalırsınız, almasanız da o yolda kalırsınız ama ehliyet şart tabii ki, yasalar başka türlü araç kullanmanıza

izin vermiyor. Bence insan neyi yapıp yapmayacağını bilmeli. Herkes araba kullanmak zorunda değil, önemli olan yetenek gerisi gelir kendin bulursun yolunu, yordamını. Yeteneğin yoksa kullanma kardeşim o arabayı öyle değil mi? Hiç araba kullanmamış birisi her ne öğrendiyse yalnızca kurstan öğreniyorsa orada bir şeyler eksik kalır, o eksiklik mutlaka bir yerden çıkar insanın karşısına. (...) sürücü kursları eğitimi verecek bu olması gereken ama biraz da kişi ne alıp, aldığı karşılığında ne yapması gerektiğini bilecek.”

Eğitim ve trafik kazaları arasındaki ilişkiyi kişilerin öz değerleri üzerinden değerlendiren katılımcı, araç kullanmanın bir yetenek ve beceri işi olduğunu, bu yeterliliklere sahip olmayanların araç kullanmamaları gerektiğini ifade etmiştir. Katılımcıya göre sürücü kurslarından alınan eğitimle araç kullanılmak istenmesi eksik bir şeylerin varlığına işaret eder. Kişi araç kullanma konusunda istekli ve azimli olmalıdır aksi halde yolda kalınabilir. Katılımcı informal ön öğrenimleri neticesinde, sahip olduğu kazanımlarından elde ettiği verilerden hareketle eğitim ve trafik kazaları arasında köprü kurmaya çalışmıştır.

SA-10 (Erkek) *“Hiçbir şeyi tek bir neden üzerinden açıklayamayız. Şöyle diyeyim, tamam kurslar bu işi yapmak için yani araba kullanmayı öğretmek için açılmış kurumlar fakat biz adaylar da eğitimleri ciddiye almak durumundayız.(...) öyle insanlar tanıyorum ki araba kullanmayı çocuk oyuncağı sanıyor, dalga geçer gibi yaklaşıyor. Sonra bu kişi araca biniyor bir bakıyorsunuz çocuk yapmaz onun yaptığını. (...) tabi bu ciddiyeti biraz da kurum kazandıracak. Diyecek “şunu yaparsan bu olur, şu olur.” (...) baktı ki sürücü olmak isteyen kişi de bu ciddiyet yok o zaman sınava almayacak, komisyonlar sınavda geçirmeyecek ki daha trafiğe çıkmadan aday desin ki “hmm bu önemli bir iş.”, trafikte profesyonel değilseniz araç kullanamazsınız, bunu bilecek aday. (...) sürücü kursları bunları anlatmak için var.”*

Bireylerin tüm davranışlarının temelinde güdülenme bulunmaktadır. Bu güdülenmeler sonradan oluşabildiği gibi bir kısmı da doğuştan gelmektedir. Öğrenilmemiş bir güdü bireyin amaca yönelik davranış sergilemesinin önünde engel oluşturmaktadır. Katılımcının ifadelerine göre bireysel motivasyonlarını çocukça davranışlarla gidermeye çalışan yetişkin çocuklar henüz trafik kültürü ve bilincine hâkim olamamışlardır. Adaylar gerçek trafikte yer almadıkça içinde buldukları ortamın ciddiyet ve öneminde değildirlir. Yaptıkları işin riskli ve ciddiyet istediğini

belirten katılımcıya göre bu sorumluluğu ve farkındalığı aktarmakla mükellef, sürücü kurslarıdır.

4.10. Sürücü Belgesi Sahibi Olanların Trafığe Çıkması

Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursları'nda "usta öğretici-uzman eğitici-öğretmen-hoca" olarak ifade edilen teknik ve teorik eğitim veren katılımcılara, bu eğitmenlere istihdam sağlayan kurum temsilcilerine ve bu eğitimi alan sürücü adaylarına "sürücü adayının sürücü ehliyetini aldıktan sonra trafikte yer alması" hakkında sorular sorulmuştur. Katılımcıların verdiği yanıtlar ve konu hakkındaki görüş ve yorumları şu şekildedir:

4.10.1. Eğitmenlerin Görüşleri

SE-1 (Kadın) " (...) ben hiçbir adayıma çıkabilirim diyemiyorum, çünkü yetersiz. Tek başına yani araç kullanamaz. 16 saatlik eğitimden sonra tek başına yani istisnalar var yani diyelim 10 adaydan bir iki tanesi tamam tek başına kullanabilir ama geri kalan 8 kişi de tek başına kullanması mümkün değil."

Eğitim verdiği sürücü adaylarının genel bir değerlendirmesini yapan katılımcı, verilen eğitimleri trafığe çıkmak için yeterli bulmadığını, adayların ehliyeti aldıktan sonra yalnızca bir kısmının trafikte tek başına araç kullanabilir seviyeye ulaştığını söylemiştir.

SE-2 (Kadın) " (...) 14 saatlik bir eğitimle çıkması doğru değil, trafikte yetersiz kalıyorlar. (...) kısır bir şeyde parkurda sınava giriliyor, 14 saat boyunca aynı parkurda, aynı koşullarda verilen eğitimle ehliyet alıyorlar. Ehliyet aldıktan sonra trafiğin diğer yönlerini gördükçe kazalar artıyor (...) bir otoban dersi vermiyoruz, bir gece derse vermiyoruz, bir ışık dersi trafikte vermiyoruz. Sabit bir rotada aynı hareketleri yaparak çocuklar sınavı geçiyor."

SE-3 (Kadın) "Asla çıkılmaması lazım. Mümkün değil, çıkmaması lazım, yani ben bütün adaylarıma kendim de söylüyorum, en iyi kullanan adayıma dahi söylüyorum: "yanında birisi olmadan, yanında birisi olsa da çok canlı bir trafığe hemen çıkma" diye özellikle söylüyorum. Bu iş pratik yapa yapa edinilecek bir şey. Hiç kimse Einstein de olsa fark etmiyor bu, ne olursanız olun pratik yapa yapa direksiyon hakimiyeti, pedal hakimiyeti, trafik okuma yetisi bunlar zamanla gelişecek olan şeyler. On dört saatte dünyanın en zeki insanını getirseniz, en yetenekli insanını

getirseniz gerçekten sürücü olarak çıkmaz. Hele bir de ezberci eğitim veriyorsanız ordan ciddi bir sürücü çıkmasını beklemeyeceksiniz.”

İstikrarlı, güvenilir ve gerçekçi bir sürüş deneyimi için sürücü adaylarının daha çok pratik yapmaya, içselleştirmiş belli bir düşünce yapısına ulaşması gerekmektedir. Katılımcıların ifadelerine göre sürücü adaylarının almış oldukları uygulama dersleri trafiğe çıkmak için yeterli değildir. Özellikle çevresel faktörlerin ve uyarıların çoğaldığı, etkileşimin yoğun olduğu trafik ortamlarında bunun hiç de mümkün olmadığı bir gerçektir.

SE-4 (Kadın) *“Kesinlikle onaylamıyorum (...) dersler çok yetersiz yani evet 14 saat normal akan trafikte eğitim veriliyor, bazı yerlerde de verilmiyor ama. (...) 14 saatin dediğim gibi yani biz biraz hani biraz değil baya uymaya çalışıyoruz. 1 saat 40 dakika eğitim vermeye çalışıyoruz. Hatta ben yeri geliyor inanın molaya bile çıkmıyorum. Yani molaya bile çıkmamak zorunda hissediyorum kendimi, zaman yetmiyor, aday eksik kalıyor kendimden feragat ediyorum. (...) sınavlara giriyoruz olabilecek en doğru şekilde hazırlamak lazım. Alanlar çok kısa ve müsait olmuyor, bazı alanlar atıyorum sürekli çalışmalar oluyor. Bakın bir de bir başka bu sorunumuz var bizim (...) dış etkenler. Çalışmalar olduğunda bizim dersimizi etkiliyor. Özellikle şöyle söyleyeyim: çalıştığım yerde yaklaşık olarak sadece iki haftada 3 ya da hadi bilemediniz 4 kere alan değişikliği yapıldı. Alan değişikliği yapınca bu sefer ne oldu?, aday bir geldi 1 kere gelişinde yer değişti bu sefer ona (...) çünkü müfredatta ne diyor?, “aday sınav alanını ezberlemek zorunda”, yani bilmek zorundaki iyi araba kullanabilsin. Aday sınav alanını ezberliyor sonra 2-3 gün içerisinde tekrar dersi olduğunda bu sefer alanı değişmiş buluyor. Alanı değişmiş bulduğunda da tekrar derse geldiğinde alanı tekrar ezberlemek zorunda kalıyor. Alanı ezberlemekten biz ders yapamıyoruz. Ders yapamadığımız için de adayın eğitimi natamam kalıyor, alan ezberletmekten araç kullanmayı öğretemiyoruz. Bulduğum noktadan bahsediyorum. Hani her yerde aynı mıdır? bilmiyorum ama bu şartlarda ezberci eğitim alan aday gerçek trafikte de ezberci bozulunca maalesef kazaya sebebiyet veriyor. Dolayısıyla da nasıl anlatayım ben size bunu, trafiğe çıkarken aday bu anlattığım şartlar üzerinden de kesinlikle onaylamıyorum. Adayların dersleri hemen hemen 16 saat simülatörle beraber, biz daha fazlasını vermeye çalışıyoruz ama maalesef bu da yeterli değil. (...) hep bir sorun var çünkü, biri düzelse diğeri engel oluyor çalışmamıza. Bu düzensizlikte (...)*

yani natamam eğitim almış adayların trafiğe çıkması kesinlikle katliama davetiye çıkarmak.”

Katılımcı, edindiği tecrübelerden örnekler vererek sürücü adaylarının ehliyet alımının hemen ardından trafikte rol almalarını doğru bulmadığını ifade etmiştir. Kurumsal faktörler ve dış çevreden kaynaklanan sorunlar yüzünden sürücü eğitimleri istendiği gibi verilememektedir. Bu durumu göz önünde bulunduran katılımcı, adayların sınırlandırılmış bir alanda eksik ve ezbere eğitim alarak aldığı ehliyetle trafiğe çıkmasını “*kesinlikle onaylamıyorum*” diyerek sert bir şekilde ifade etmiştir.

SE-5 (Kadın) “*Aldığı ehliyet pistin içinde dolaşmaya izin vermeli, “şu tabelaya gelince sinyal ver, şu çöp tenekesine gelince şerit değiştir, şu tabelayı omuzuna alınca dur” şeklinde öğretilerle aldığı ehliyet trafikte kullanmaya müsait değil. Kocasından, babasından değil hocasından ama bakın bunun üzerine basarak söylüyorum hocasından doğru tekniği öğrenmeyen aday potansiyel kazaya yatkın sürücü. Asla tavsiye etmem.”*

Katılımcı, sürücü adaylarının aldığı ehliyetin pist içinde sınırlı bir eğitime bağlı olarak verildiğini, dolayısıyla adayın doğrudan trafiğe çıkması için yeterli olmadığını örneklerle açıklamıştır. Ayrıca *kocadan, babadan* edinilmiş tecrübelerle trafikte yer alan sürücülerin potansiyel kazaya yatkın sürücüler olduğunu söylemiş ve bunu asla tavsiye etmediğini belirtmiştir.

SE-6 (Kadın) “*Meb 'in vermiş olduğu ders sayısı yeterli değil, bir de kurumlar aldıkları ücrete göre ders saatinden kesintiye gitmişse hiç yeterli değil, aday bunları göz önünde bulundurmalı. (...) adaylara en azından bunu anlatmaya çalışıyorum. Akan trafikte gerekli araç kullanımı sağlanmadığı takdirde asla uygun bulmuyorum. (...) adayın; el, kol, ayak, ayna takibi, araç takibi vs. (...) bunları içselleştirmeden direk trafiğe çıkılırsa yüksek riski var.”*

SE-7 (Erkek) “*Hemen trafiğe çıkmamasını öneriyorum adaylarıma. (...) iyi bir sürüş becerisi ve kendine güveni gelmeden çıkmamalıdır. (...) ehliyet aldıktan sonra özel ders alsınlar, yanlarında mutlaka onları motive edici uyaran birileri olsun en azından. Bizden aldıkları kısıtlı ve yetersiz eğitimlerle trafikte kaybolurlar, onun da geri dönüşü olmayabilir.”*

Katılımcılar; sürücü adaylarına, almış oldukları sürüş eğitiminin trafiğe çıkmak için yeterli olmayacağını bildirdiklerini, tavsiye ve önerilerde bulduklarını ifade etmişlerdir.

SE-8 (Erkek) “ (...) düşünürüm, aday trafiğe hemen müdahil olmadan önce bir staj döneminin olması gerektiği ve bu staj dönemi Amerika' da olduğu gibi yıl içerisinde (...) bir adaptasyon süreci olması gerekiyor. Hemen yani yine en başta söylediğim gibi bir emekleme süreci olması gerekiyor. Hemen yürümeye çalışıldığında büyük problemlerle karşı karşıya kalıyoruz. Yani bu da negatif sonuçlar doğuruyor. Hemen trafiğe çıkmak kendinizi büyük bir ormanda yalnız başınıza bulmak gibi bir şey.”

Sürücü adaylarının almış oldukları eğitimle trafiğe çıkmadan önce bir staj dönemi geçirmesini öneren katılımcı, bebek metaforuyla durumu özetlemiştir. Katılımcıya göre emeklemeden yürünemeyeceği gibi yeni bir sürücünün de trafiğe çıkmadan önce koşullara adapte olması gerekmektedir.

SE-9 (Erkek) “Eğer bizim dediklerimiz yapılırsa (...) yani adayın dört mevsimi görmesi lazım. Görmüş ise; buzu, karı, kaygan zemini, şase yolu görmüşse çıkmasında ben bir mahsur görmem ama kısa bir dönemde yaz ayında gelmiş ehliyetini almış gitmiş. Bu adayların da trafiğe çıkmasını ben pek uygun görmüyorum. (...) Avrupa'da bazı ülkelerde duyum olarak, (...) sürücü adayı olan bizde sadece 2 yıl kaza yapmadan veya puanı düşmedikten sonra o gerçeğe dönüşebiliyor ama bunlarda (...) Avrupalılar da sürücüler kullandığı araçlarda bir acemi plakası kullanıyorlar bildiğim kadarıyla. Duyum bu yani. Bizde de bu tür şeylerin yapılması lazım ama önce eskilerin eğitilmesi lazım ki şimdi yeni aday bunu bilir. Bu plakayı da bilir, eski aday bunun ne olduğunu bilmez. Halen bile biz eğitim alanlarında ders verdiğimiz zaman koskoca “sürücü adayı”, “sınav aracı” yazılarını görürler. (...) örnek veriyorum; dat dat kornaya asılmanın bir anlamı yok mesela. Sen bu yazıyı okuyamıyorsun bir kere. O yüzden ikisinin birleştirilmesi lazım. Yeni ile eskinin birleştirilmesi lazım. Yeni adaylar da bu işaretleri bilecek (...) “ya bu sürücü adayı hata yapabilir ben daha dikkat edeyim, daha titiz davranayım” diyecek. Bu da onu etkileyecek trafiği daha bir toparlayacaktır bence.”

Katılımcı, sürücü adaylarının trafiğe çıkmadan önce 4 mevsimi yaşayarak, çevre etkilerini de bilerek araç kullanmaları gerektiğini, ancak verilen eğitimlerin

buna müsait olmadığını belirtmiştir. Avrupa örneğinden hareketle tavsiye ve önerilerde bulunan katılımcı, Türkiye’ de de sürücü adaylarının *acemi plakası* ile trafiğe katılmasını önermektedir. Bu tür bir uygulama diğer sürücülerin yeni sürücüye davranışlarını belirleyecektir. Yeni sürücüler ile eski sürücülerin kural ve davranışlar konusunda birlikte hareket edebilecekleri güncellenmiş bir trafik kültürünün oluşturulması gerektiğine inanmaktadır.

SE-10 (Erkek) *“Sürücü adayları sınav sonrası trafiğe çıkmaları tamamen ölüme davetiye çıkartmakla eş değer. (...) yine söylüyorum, MTSK larda verilen eğitimler sınava yönelik olduğu ve ezberci bir eğitim modeli izlendiği için adaylar sürüş alanı dışında yaptıkları sürüş deneyimlerinde karşlarına çıkan ani olaylara refleks gösterememekte, haliyle trafik kazaları da kaçınılmaz olmaktadır. Bu sistemden olumlu sonuç bekleyemeyiz.”*

Katılımcı, sınav ertesi trafiğe çıkılmasını *“ölüme davetiye çıkarmak”* olarak betimlemiştir. Sürücü kurslarında verilen eğitimin ezber ve sınava dayalı eğitim modeli olmasından kaynaklı becerileri gelişmemiş sürücü adaylarının gerçek trafikte gelişebilecek ani olaylara refleks gösteremeyeceğini belirtmiştir.

4.10.2. Kurucuların ve Temsilcilerinin Görüşleri

K.T-1 (Erkek) *“Yani şu an bizim eğitim sistemimizde sınav konusu bir defa doğru bir sınav değil. Yani bizim sınav güzergahlarımızda işte aşağı yukarı hesaplamıştık 48 kez mi? 50 kez mi? dönüp duruyorsunuz, o 14 ders sürecinden bahsediyorum, aynı yeri ezberletiyorsunuz. Sonra “sınavı geçti, başarılı oldu” diyorsunuz ve ehliyetini veriyorsunuz. Şimdi ehliyetini verirken ne yapıyorsunuz?, ne diyorsunuz siz? Yani “siz ehliyetinizi aldınız, sadece şu sınav güzergahında araç kullanabilirsiniz” mi diyorsunuz? Bu belgeyi aldığı an Türkiye’nin her yerinde kullanma yetkisini elde ediyor, doğru mu? Vatandaş ehliyetini aldığı zaman yola çıkıyor. Sağını karıştırıyor, solunu karıştırıyor, efendime söyleyeyim sokağı karıştırıyor, caddeyi karıştırıyor. Şimdi trafik kültürü ve trafik psikolojisini yaşayamıyorsanız öğrenemezsiniz. Şimdi bizim asıl hedefimiz bu eğitim ve sınavın tamamen trafikte olmasıdır. Belli bir güzergahta değil. Dolayısıyla şimdi ehliyeti şu alan vatandaşın yani çok iyi bir eğitim aldı hemen trafiğe çıkabilir deme şansım yok. Böyle bir şey söz konusu değil.”*

Trafik kültürü ve trafik psikolojisinin önemine değinen katılımcı sınırlı bir alanda verilen eğitimlerin ezber eğitim olduğunu, aynı alanda defalarca gidip gelmenin sürücülük olmadığını, sürücü adaylarının yeterli derecede hedeflenen beceriye ulaşmadığını, ancak; ezber üzerinden aldıkları ehliyet ile Türkiye dâhilinde dilediği zaman sürüş yapma yetkisine sahip olduğunu belirtmiştir. Bu şartlarda ehliyetini yeni edinmiş bir sürücünün trafikte yer almasının söz konusu olmadığını ifade etmiştir.

KT-2 (Erkek) “Çıkmalıdır, buradaki düşüncem şu ama sürücü ehliyetini almış bir kişi trafiğe çıkacak bir seviyede midir?, aslında soru hep bu olmalı. Öyle bir sınav olmalı ki bu sınav, eğitim sistemini de tamamen ıslah etmeli. Gerçekten bunu becerebilecek birinin bu ehliyeti alabileceğini, beceremeyecek birinin tekrar hakkını kullanması için devam etmesini sağlayacak bir sınav olmalı ve sonra, bu belgeyi aldıktan sonra bu trafiğe çıkmalıdır. Ve bu belgede bunu dört dörtlük yapsa bile kişinin ömür boyu zimmetlendiği bir belge olmamalı. Onun “şu hataları yaparsam ben kaybedeceğim” diye mutlaka bilmesi gerekir, “şu doğruları yaparsam da örnek olacak ve takdir edileceğim” diyebilmeli. O yüzden stajyer ehliyet çok doğrudur, geliştirilmelidir. Şu anda stajyer ehliyet devam ediyor. İlk defa ehliyet alan bir kişi alkollü yakalanırsa puana bakılmaz, alkolsüz 75 puanın üzerine çıkarsa belgesi iptal olur. Psiko-teknik muayenesi alır, yeniden sürücü kursuna müracaat eder. Bu süreci baştan yaşar. Ancak, ehliyetleri biz büyük ehliyetleri 10, küçük ehliyetleri de 5 yılda bir değiştiriyoruz. Değiştirirken bizden sadece sağlık raporu isteniyor. Biz bunları değiştirirken sorumluluğu da sürücü kurslarına verilsin. Bu eğitimin verilmemesinin eğer suiistimal edilmesi durumunda da cezası kesinlikle kesilsin. Sürücü kursundan o dönemdeki teorik eğitimlerini alıp daha sonra bu ehliyeti yenilemelidir.”

Sürücü adayının gerçek trafikte deneyimlerinin olması gerektiğini belirten katılımcı, sınavın hemen ertesi trafiğe çıkılmasında beis görmemektedir. Ancak, ehliyetin ömür boyu zimmetlenebilen bir belge olmadığını, yeni sürücünün ehliyetini kaybetme rahatsızlığı yaşamaması gerektiğini ve stajyer ehliyet uygulaması yapılması halinde böyle bir uygulamanın yeni sürücüyü doğruyu yapma noktasına taşıyarak teşvik edeceğini ifade etmektedir. Ehliyetlerin yani sürücü belgelerinin de sürücü kursları tarafından verilmesi gerektiğini belirten katılımcı, durumun suiistimal edilmesi halinde sorumlularının cezaya tabi tutulması gerektiğini belirtmiştir.

KT-3 (Erkek) *“Ben 14 saatlik bir eğitimin asla bir öğrenci için yeterli olacağını düşünmüyorum çünkü burada can var, başkasının canları var, onun yaptığı hatadan dolayı başkasının canına mal olacağı için 14 saatte bir araç kullanılmasını öğreneceğini ben düşünmüyorum. Bu saat arttırılmalı çok daha yüksek saatler eğitim vermemiz lazım (...). Ehliyet alan, evet ehliyet alabilmesi için kişinin evet bu “ehliyet alabilir” dediğimiz kişinin çok rahat kendiliğinden; otobanda, şehir içinde, şehirlerarasında çok rahat araç kullanılabilir hale gelmesi lazım. (...) şu an ki sistemde ehliyet sınavını geçen birisinin çok rahat arabayı alıp kendi başına arabayı kullanabileceğini düşünmüyorum.”*

Katılımcı, sürücü adayına verilen 14 saatlik eğitimin gerçek bir trafik için yeterli olmadığını ifade etmiş, yaşamların zarar göreceği kaygısını taşımaktadır. Katılımcıya göre ders saatleri arttırılmalı, eğitim süreci uzatılmalıdır.

KT-4 (Erkek) *“(…) daha elverişli çalışmaların sadece parkurda değil, her yerde ve zaman aralığı gece-gündüz kavramı olmadan yapılan eğitimlerden güzel sonuçlar alınabilir. (...) trafiğe çıkma değerlendirmesi konusunda daha uzman kişilerce son olurları verilen adayların trafiğe çıkmaları daha elverişli olacaktır.”*

Katılımcının, trafiğe çıkacak yeni sürücülerin kapsamlı bir trafik eğitimi aldıktan sonra her zaman ve her yerde yolu daha elverişli kullanabilmeleri için *“daha uzman kişilerce son olunur verilmesi”* şeklindeki yorumu, sınav yapımcıların ve eğitmenlerin yetkinliği konusunda şüphe içinde olduğunu düşündürmektedir.

KT- 5 (Erkek) *“(…) sürücü adayları ile maalesef trafik esaslı değil, sınav esaslı bir eğitim yapılmaktadır. Daha önce belirttiğim gibi gerek kurs süreleri gerekse kurs ücretleri trafik müfredatına göre bir eğitim yapılmasını etkilemektedir. Tabi ki müfredat tamamen göz ardı edilmiyor. Benim burada belirtmek istediğim, sürücü adayı ile müfredatta yer alan şehirlerarası yollarda araç kullanma, değişik hava ve yol şartlarında araç kullanma gibi konular pas geçilmektedir (...) ancak sınav alanındaki trafik yoğunluğu düşünüldüğünde sürücü adayı aslında trafikte araç kullanmaktadır. İlaveten gerek kursiyer gerekse kursiyer yakınlarının asıl hedefi hızlı ve ucuz bir şekilde ehliyet alabilmek olduğu için, detay eğitimin gereksiz olduğunu düşündüklerinden kursiyerin sınavı geçmesinin yeterli olduğu sanılıyor. Bu düşüncedeki kişiler aktif trafikte yer alan diğer sürücülerin kurallara uymadıklarını bu nedenle kurallara takılıp kalınmaması gerektiğini ifade etmekte. Ancak tüm bu*

durumlar bizim gereken eğitimi vermemize engel olmamalı ve olmayacak. Sorunuzun cevabına gelirse (...) direksiyon eğitiminde verilen eğitimi doğru algılayıp sınavda başarılı olan az sayıdaki kursiyerler dışında diğer tüm kursiyerlerin ehliyet aldıktan sonra hemen trafiğe çıkmalarını uygun bulmuyorum. Zaten bu kursiyerlerde durumlarının farkında olmakta ve ehliyet sonrası özel ders talep etmektedirler.”

Katılımcının daha önceki yorumlarında da belirttiği üzere eğitim sistemindeki eksikler nedeniyle oluşan sorunlar sürücü adaylarının sürücü olmalarına engeldir ve süreç sonunda çok az aday sürücü yetkinliğine sahip olmaktadır. Bu nedenle, sınavın hemen ertesinde ehliyetini alan yeni sürücülerin ek eğitimler almadan trafiğe çıkmaması gerektiğinin altını çizmiştir.

KT-6 (Erkek) *“Sürücü adaylarının ehliyetini aldıktan sonra trafiğe çıkması şahsi düşünceme göre uygun değil, eğitimin yeterince önemini yitirdiğini düşünüyorum. Çünkü müfredat tam olarak uygulanmadığı, maliyet düşürmek için çeşit oyunlar içerisinde olan bazı kursların bu düşüncede olması üzücü bir durum. (...) ilgili makamların bu konuda haberi olduğunu düşünmüyorum, bu durum çözüm olarak farklı bir çalışmayla yapılmalıdır (...) eğer eğitim saatlerini çalarsanız, maliyeti düşürmek için farklı planlar yaparsanız o zaman yeterli şekilde donatılmış bir sürücü yetiştiremezsiniz, “trafiğe güvenilir sürücü çıkarıyoruz” diyemezsiniz.”*

Ekonomik nedenlere bağlı olarak eğitim kalitesinin düştüğünü ve önemini kaybettiğini ifade eden katılımcıya göre mevcut şartlar altında “güvenilir sürücü“ yetiştirilmemektedir ve bu sürücü adayları gerçek trafiğe çıkmamalıdır.

KT-7 (Erkek) *“Eğer aday araç kullanmayı bilerek gelmiş, sadece ehliyet kağıdını almak için gelmişse o aday her türlü çıkar trafiğe. Arabası olanlar derslere gelirken arabasıyla gelir bir de havasını atar ki bize, en ironik olanı da bu. Kişi; araba kullanıyor, lüks model araçla eğitime geliyor, trafiği kullanıyor dilediği gibi ama ehliyeti yok, denetleyen de yok ki bu kadar profesyonel kullanabilsin. (...) bilmeyen adayı biz istediğimiz gibi yetiştirdiğimiz için bu adaylar daha bilinçli oluyor trafiğe çıkma noktasında. Hemen trafiğe çıkmıyorlar, özel dersler alıyorlar, (...) evet sınav odaklı eğitim veriyoruz; alanda ne yapacak?, nerede duracak, kalkacak, manevra yapacak, parklarını yaparken nasıl hizalayacak işaretlerle gösteriyoruz. Belirli bir alanda o aday gele gide ezberliyor artık, direk ezbere dayalı. Eğer aracın hakimiyetini kavramışsa geriye sadece ezberlerini sergilemek kalıyor*

ama sınav mantığıyla alınmış ehliyetle kesinlikle çıkmamalıdır, hayır, kesinlikle. En azından bunu anlatmaya çalışıyoruz adaylara.”

İnformal öğrenme ile araç kullanmayı bilen sürücü adaylarının trafikte zaten yer aldığını, hatta eğitimlere ve sınavlara dahi kullandıkları araçlarla geldiklerini belirten katılımcıya göre trafik ve araç kullanmanın mantığını çözmemiş kişilerin gerçek bir trafikte yer almaması gerekmektedir.

KT-8 (Kadın) *“Ehliyetin anlamı "bu belgeyi verdiğimiz kişi her türlü trafikte araç kullanabilir" yetkisidir. Ama günümüz şartlarında verilen ehliyetler belirli seviyededir ve sürücüler trafiğe çıkamaz. Çıkamaz çünkü, hele İstanbul trafiğinde daha eğitim alanına giderken zaman doluyor. 14 ders saatinin neredeyse yarısı güzergaha gidip gelmeyle geçiyor. Sürücü adayı sürücü olduktan sonra da uzun bir süre pratik yapmalı. Bu iş pratik ve tekrar tekrar tekrar işi. Ne zaman ki korkuları, bilmezlikleri geçer de kişi kendinden emin olur zaten bir bakmış ki trafiğin içinde bulur kendini.”*

Sürücü kurslarından alınan eğitimlerle yoğun şehirlerde araç kullanmanın mümkün olamayacağını söyleyen katılımcıya göre araç kullanmak sürekli tekrar ve pratik içermektedir. Doğru olanı, kişinin bilinmezlik ve korkularından arandıktan sonra kendinden emin hale geldiğinde trafiğe çıkmasıdır.

KT-9 (Kadın) *“Eğitilmiş sürücü; kurallara tam hakim, nasıl davranacağını bilen, kendinin ve aracının limitlerini keşfetmiş ve yolun durumuna göre sürüş yapabilen bir sürücüdür. (...) eğer kişi bu mantık seviyesine ulaşmışsa çıkabilir. Aksi takdirde nahoş durumlarla karşılaşabilir.”*

Katılımcı; kendinin ve aracının kapasitesini bilen, kurallara hakim olan yeni bir sürücünün gerçek trafikte yer alabileceğini ancak belli bir mantık seviyesine ulaşmamış sürücü adaylarının trafikte yer almaması gerektiğini ifade etmiştir.

KT-10 (Kadın) *“Ne bildiğini söyleyen aday ne de sıfır km aday ehliyet alır almaz trafikte yer almamalı. Bunun da bir ölçüsü olmalı. Stajyer ehliyet getirildi, isabet oldu evet de bu da iyi bir çözüm değil bence. (...) ehliyeti alan kişinin aracı yoksa ya da hemen değil de birkaç ay sonra trafiğe çıkacaksa, o süreçte daha dar alanlarda araç kullanarak hevesini giderecekse bu da sağlıklı bir yöntem değil. Sokak aralarında da ciddi zararlar görüyoruz. Özellikle ara sokaklarda oynayan*

çocuklar örneğın herkes için büyük tehdit. (...) stajyer ehliyetinden ne anlıyoruz biz? Sürücü olmuş artık trafiğe çıkacak ve aktif tecrübesi olacak değil mi?, e cüzdanında tutmuş 2 yıllık süreyi doldurmuşsa şimdi bu adaya biz profesyonel sürücü diyebilir miyiz? Şartları genişletilmeli stajyer ehliyetin. (...) en iyi sürücü kendini bilen sürücüdür.”

Katılımcı, sürücü adayının seviyesi ne olursa olsun öncelikli olması gerekenin stajyer ehliyet uygulaması olduğunu ifade etmiştir. Ona göre sadece yoğun trafiğin değil, sokak aralarının da tehlikeleri bulunmaktadır. Ehliyetini almış fakat staj süresinde aktif trafiği tecrübe etmemiş kişilerin sürücü vasfı kazanmaması gerektiğini, en iyi sürücünün kendini bilen sürücü olduğunu belirten katılımcıya göre stajyer ehliyetin şartları değiştirilmelidir.

4.10.3. Sürücü Adaylarının Görüşleri

SA-1 (Kadın) *“Kesinlikle hayır, trafiğe kapalı bir parkurda sınavı tamamlamam ve ehliyeti almam İstanbul’un kaos dolu trafiğine hazır olduğum anlamına gelmiyor, kesinlikle hem daha çok pratik yapmam gerekiyor hem de kendimi trafik psikolojisine bu gereksiz panik ve heyecanımı üzerimden atmam gerekiyor. Bunları yaptığım takdirde trafiğe çıkarım. (...) zor olacak bu galiba çünkü iki sınavdan da kaldım bu aracı doğru kullanabilmenin ötesine geçti benim psikolojik savaşıma dönüştü, içselleştirdim bu durumu. Ales’e hazırlanıyorum direksiyon sınavı kadar heyecanlanıp gerilmedim, yani araca biniyorum komisyon üyelerinin suratı mahkeme duvarı gibi “hadi bakalım aracı çalıştır hareket edelim” demelerinden bile artık geriliyorum, o anda “tamam ben artık inmek istiyorum” demek istiyorum, bilmiyorum ne zaman aşıcam bu durumu ama halledicem bir şekilde.”*

Katılımcı, kısıtlı alanda aldığı eğitim ile kaotik bir trafiğin içine karışmak için kendini yeterli görmemektedir. Sınavlarda gösterdiği başarısızlık performansını da yetersizliğinin ölçütü olarak göstermektedir. Araç kullanmayı aşılması gereken bir durum olarak değerlendiren katılımcı edindiği bilgi birikimine güvenmemektedir, dolayısıyla araç kullanımını içselleştirememiştir.

SA-2 (Kadın) *“(...) araç kullanmayı zaten biliyorum ancak trafiğe hiç çıkmadım. Zaruri bir durum olduğundan alır almaz çıkmak durumundayım (...) kolay olacağını düşünmüyorum ama çalışıyorum. Otuz yaşındayım ve birçok defa ehliyet*

alma girişimim oldu ancak ben biraz panik biriyim. Trafiğe çıktığımda elim ayağım dolanır. Bu yüzden çok kez kursu yarım bıraktım çünkü gerekli sabır ve çaba maalesef ki çoğu kurumda yok. Sonuç itibariyle babamın matematik çalıştırdığındaki korkuyu yaşamama sebep olan eğitmenlerden kurtuldum, sonrası da gelir elbet.”

Katılımcı, informal metotla araç kullanmayı öğrenmiş sürücü adaydır. Zaruri nedenlerle aktif trafikte yer alacağını ancak kendini hazır hissetmediğini, trafikte panik olduğunu ve elinin, ayağının karışabildiğini söylemiştir. Yetersiz trafik bilgisi, sürüş deneyimi ve sınav heyecanı koşullarında dahi sürücü adayının güven aşılması oldukça önemlidir. Katılımcının araç kullanma hikayesi arzu edilen *güvenilir sürücü* profiline pek uygun değildir.

SA-3 (Kadın) *“Öğretilenler; yani geri geri gitmeler, parklar, ani frenler, yokuş kalkış evet herkesin yapması gereken şeyler fakat bunların dışında az önce de dediğim gibi gerçek trafiğe çıkıp pratik yapma şansımız olmalıydı. Bu konuda kesinlikle çok yetersiz görüyorum. (...) sınavdan geçtim, ehliyete hak kazandım fakat trafiğe çıkabileceğimi düşünmüyorum. (...) kursa kayıt esnasında ön simülasyon var dediler ama sonra “akan trafikte vereceğiz dersi” dediler, simülasyon hiç görmeden direkt arabaya geçirdiler. Öyle başladık uygulamaya. Simülatörle birlikte 16 saat demişlerdi bir de. Parkur için de 7 gelişi diyorlar o da 14 saat yapıyor toplamda, evet 14 ders, ders saati diyeyim. Sonuçta 14 dersimizi sınav parkurunda geçiriyoruz. Parkuru az çok ezberlemiş oluyoruz. Park alanlarına girmek için nereye hiza alacağımızı vesaire her şeyi biliyoruz, bu artık ezber işine dönüyor. Fakat ehliyeti alıp direkt trafiğe atılmak biraz zorlayıcı olabilir. Yavaş yavaş trafiğe atılmak istiyorum. Çok daha fazla pratik yaparak yanımda bilen birinin olmasıyla birlikte daha rahat alışabilirim. Fakat direksiyon derslerinde sınav parkuru dışında otobanda trafiğe çıkararak da öğretilmesini isterdim.”*

Kazanılan temel sürüş becerileri verilen eğitimin olması gereken sonuçlarıdır. Katılımcı, kursa kayıt esnasında kendine vaat edilen şekilde eğitim almadığını, eğitimlerde yaşadığı eksiklikleri ve sıkıntıları anlatmıştır. Ezbere dayalı eğitim almasından dolayı trafiğe katılmak için kendini hazır hissetmediğini, ancak bir gözetmen eşliğinde kademeli olarak yola çıkabileceğini belirten katılımcı, aksi taktirde zorluklarla karşılaşacağını düşünmektedir.

SA-4 (Kadın) *“Trafikteyim zaten ben ama ehliyet olunca daha rahat olurum, polise yakalanma kaygım olmaz (...) benim şansım mı diyelim, şükürler olsun bir kere bile polis çevirmesine takılmadım (...). Ben dört yıldır araç kullanıyorum ama bunun tamamı trafikte değil tabi ki (...) profesyonel olarak 2 senedir filan kullanıyorum. (...) ben her gün İstanbul trafiğinin içindeyim; eve, işe, alışverişe, gezmeye hep arabayla gelip gidiyorum. (...) 18 yaşımdan beri kullanıyorum trafikte, ondan öncesinde de öğrenme aşaması. Sokak aralarında, semt içinde filan kullandım. Otobana çıkışım iki sene filan oldu olmadı. Ya aslında ben geçen sene kaydolmuştum kursa ama pandemi yüzünden de çok zaman geçti nerdeyse 3 sene oldu. Aslında üç senedir trafikteyim ben dört demeyelim ona, ancak fırsat buldum.”*

İnformel öğrenme ile araç kullanmayı tecrübe etmiş katılımcı sürücü kursuna sadece resmi belgeye sahip olmak için başvurmuş, aktif trafikte yer almaktadır. Geçmiş dönemlerde birçok kez gerçekleştirdiği ehliyet alma girişimlerinin yarım kalması gibi olumsuzluklarının ehliyet alma sürecini engellediğinden bahsetmiştir.

SA-5 (Kadın) *“Özellikle büyük kentlerde yoğun trafikte kullanması sakıncalı bence, ehliyet alınır alınmaz hemen trafiğe çıkmak doğru değil. Ancak ortaya başka bir sorun çıkıyor, trafiğe çıkmadan da içselleştirmek mümkün görünmüyor. Trafiğin yoğun olmadığı kısa mesafede araç kullanılabilir diye düşünüyorum.”*

Katılımcı, yüksek risk taşıyan şehir trafiğine hemen çıkılmaması gerektiğini, ancak araç kullanmayı içselleştirebilmek için daha az yoğunluktaki trafikte kısa mesafeler kat edilerek becerilerin geliştirilebileceğini düşünmektedir.

SA-6 (Erkek) *“Direksiyon derslerinde akan trafiğe oranla daha tenha, sınırlı bir güzergahta eğitim veriyorlar. Yolun, trafiğin durumu öyle çok kapsamlı değil. Biz bir otoban, bölünmüş yol tecrübe etmiyoruz mesela. Keza hava şartları genelde belli. Kar zamanı eğitim alsak yağmurlu havada ne yapacağız?, bunu tecrübe etmeden öğrenemeyiz. İyi havada eğitim alsak kötü hava koşullarını hiç bilemeyeceğimizden, bunları iyice hesaba katmadan trafiğe çıkmak sakıncalı olacaktır.”*

Tenha ve sınırlı bir güzergâhta sürüş eğitimi aldığını belirten katılımcı yeterli tecrübeye sahip olmadığını ifade etmiştir. Alternatif koşullarda araç kullanmadan aktif trafiğe çıkmayı sakıncalı bulmaktadır.

SA-7 (Erkek) “Aldığım eğitimden memnunum, bende eğitime ciddi özen gösterdim. Özellikle direksiyon hocam çok sabırlı, işini severek yapan biri olduğu için uyumlu çalıştık. Kendisinden çok şey öğrendim, kendimi geliştirdim ancak ders saatleri çok yeterli değil açıkçası. Ne kadar çok pratik yapılırsa o denli fayda görülür (...) bu da sistemin hatası sanırım. (...) İstanbul gibi bir yerde alana gidip gelirken zaman çok çabuk geçiyor. (...) eğer benim gibi iyi bir kurs süreci geçirmiş, temel eğitimini iyi almışsa kişiler bence yavaş yavaş trafiğe katılabilmeli (...).”

Aldığı eğitimden memnun olan ve kendisi de araç kullanabilmek için ciddi çaba sarf ettiğini söyleyen katılımcıya göre sağlıklı geçirilmiş bir eğitim süreci sonrası aktif trafiğe çıkılabilir.

SA-8 (Erkek) “Malum pandemi dönemindeyiz insanlarla bir arada olmamak gerekiyor. Toplu taşıma her ne kadar İstanbul'da daha verimli olsa da kendi aracımı kullanmak benim için daha iyi olacaktır. (...) bilgi sahibi olunmuş ve sorumluluk bilinci gelişmişse herkes bir yerden başlamalı.”

Yaşam koşullarındaki zorunluluk nedeniyle gerçek trafikte yer alacağını belirten katılımcıya göre araç kullanmak sorumluluk işidir ve bir şekilde bu sorumluluk alınmalıdır.

SA-9 (Erkek) “(...) emeklemeden yürümek nasıl olmuyorsa trafik için de bol bol pratik yapmalı. Özellikle araç kullanma becerisi zayıf olanlar daha çok pratik yapmalı. (...) trafik deyince hemen otopan filan geliyor insanın aklına ama yoğunluğu daha az şehir içi trafiğinde profesyonel bir sürücünün yardımıyla çıkılabilir.”

SA-10 (Erkek) “Eğitim şart diyorum ben. Acemi sürücüler, ama teorik ama pratik çok iyi olsun, çok tekrar yapmış olsun yine de sürekli tecrübe edilmeli. Trafik şakaya gelmez. (...) konunun ciddiyetinde olanlar sorumluluk alabiliyor, karşısına çıkacak durumla baş edecek güveni kendisinde buluyorsa çıkabilir ama hemen olmaz yine tabi ki. Ehliyet “ben oldum, sürücü oldum” demek değil. Kişi kendini hazır hissedecek, pratiklerle bildiklerini pekiştirecek.”

Katılımcılara göre, trafik yoğunluğunun az olduğu bölgelerde profesyonel yardım alarak kademeli olarak trafiğe çıkılabilir. Ortak kanaat, yeni sürücü trafik sorumluluğunu alma düzeyine gelmiş ve kendini hazır hissediyorsa pratiklerle kendini geliştirebilir.

DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Trafik kazaları tüm dünyada ve ülkemizde maddi ve manevi zararlara yol açan toplumsal bir olgudur. Dünya çapında kazaların azaltılması ve trafik güvenliğine yönelik yapılan yoğun çalışmalara rağmen trafiğin zararlı etkileri halen en önemli halk sağlığı sorunları arasında yer almaktadır. Mevcut eğilimler devam ederse, karayolu trafik kazalarının yakın gelecekte küresel hastalık ve ölüm yüküne en çok katkıda bulunan aktör olacağı tahmin edilmektedir.

Söz konusu trafik olduğunda toplumsal düzeni sağlayan ve uygulayıcılarının işbirliği içerisinde olmadığı bir sistemde başarılı bir kamusal yaşamdan söz edilmesi mümkün değildir. Trafikin unsurlarından biri olan *insan* kamusal alanda *sürücü* olarak yer alır. *Sürücü*; yasal tanımlamada sürücü belgesine sahip olan, uygulamada ise sürülecek aracı bir yerden başka bir yere sevk ve idare eden kişidir. Bir diğer ifadeyle *sürücü*; trafik güvenliğini kasten veya taksirle tehlikeye düşürmeyerek bir aracı güvenli bir şekilde sevk ve idare eden kişidir. Çevremizde her gün gördüğümüz örneklerde olduğu gibi yasal sürücü belgesi olmadan veya yasaları ya da kuralları hiçe sayarak ihlal eden birçok araç kullanıcısı vardır. Bu kişiler ya toplumsal düzeni içselleştirme sürecini benimseyememiş ya da tamamlayamamış sürücülerdir. Ülkemizde kanunun öngördüğü kapsamda güvenilir sürücülerin yetiştirilmesi ve sürücü belgelerinin verilmesi, T.C. Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı faaliyet gösteren “*Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursları*” vasıtasıyla olmaktadır.

Yapılan çalışmalar ışığında, uzun bir yapılanma süreci geçiren Türk trafik eğitim sisteminin halen istenilen profesyonel yapıya kavuşmadığı görülmektedir. Bu çalışmada sürücü eğitimi ile trafik kazaları arasında nasıl bir ilişki olduğu ele alınmış ve görüşülenlerin bakış açısı çerçevesinde analiz edilmiştir. Çalışmanın teorik bölümünde geçmişten günümüze trafik eğitiminde yapılan birçok düzenlemeye yer verilmiştir. Ancak, tüm uğraşlara rağmen yaşanan sorunların devamlılık arz ettiği görülmüştür. Örneğin, bugün sürücü eğitim sistemimiz ve trafikte karşılaştığımız sorunlar neler ise 1987 yılında yapılan bir tez çalışmasında da benzer sorunlar dile getirilmiştir. Burada, eğitim sistemimizde yapılan birçok düzenleme ve sürekli yenilenen, yinelenen yönetmeliklere rağmen halen arzu edilen trafik eğitim sistemine kavuştuğumuzu söylemek pek doğru olmayacaktır. Trafik kazalarının nedenlerinin ele alındığı alan araştırmalarında, kazaya neden olan faktörler arasında “*insan*” yani “*sürücü-yolcu-yaya*” unsurunun baş aktör olarak tanımlandığı görülmektedir.

Bilimsel çalışmalarla ortaya konulan *insan* unsurundan kaynaklanan sorunların giderilmesinde sistemi zorlayan, hatta engelleyen, mevzuatta yapılan onca değişiklik ve düzenlemelere rağmen alanda karşılık bulmayan hususların tespit edilmesi çözüm üretme açısından son derece önemlidir.

Trafik kazalarının nedenleri arasında yer alan *insan* unsurunu doğrudan ilgilendiren, yasal anlamda sürücü belgesinin alım süreci ve sürücü eğitiminde yetkili olan, buna bağlı olarak görev ve sorumlulukları bulunan; kişi, kurum ve kuruluşların güvenilirlik ve yeterlilik düzeylerini incelemek, verilen eğitimin olumlu ve olumsuz etkilerini somut verilere dayalı olarak ele alıp analiz etmek gerekir. Bu çalışmada; “trafik eğitimi nedir, ülkemizde verilen trafik eğitimlerinin yeterliliği nedir, sürücü eğitmenlerinin trafik eğitimdeki rolü nedir, sürücü eğitmenlerinin çalışma koşullarının verdikleri eğitime yansımaları nelerdir, trafik kazalarında sürücülerin rolü nedir?” gibi sorulara yanıt aranmış, trafik eğitimi ile trafik kazaları arasındaki nedensellik ilişkisi tespit edilmeye çalışılmıştır.

Alan çalışmasından elde edilen verilerden hareketle trafik eğitimi ile trafik kazaları arasında doğrudan bir ilişki olduğu söylenebilir. Gerek eğitim hizmeti veren kurum yetkililerinin, gerek bu kurumlarda eğitim veren eğiticilerin, gerekse sürücü adaylarının konu ile ilgili bakış açıları birbirinden farklı olsa da sürücü kurslarında verilen eğitim ile trafik kazaları arasında bir ilişki olduğu konusunda hemfikir oldukları tespit edilmiştir. Birbirinden tamamen farklı statü ve rollere sahip olan aktörlerin konu üzerinde hemfikir olmaları dikkate alındığında, sorunun “*makro*” boyuttaki eğitim sistemine bağlı “*mezzo*” düzeyde bir sistem sorunu olduğu söylenebilir. Sistem, karşılıklı etkileşimde bulunulan, birbirine bağımlı bir takım alt parçaların oluşturduğu, bununla birlikte daha büyük sistemin de oluşmasını sağlayan temel donanımı ifade eder. Eğitim sistemi de kendine özgü işleyişteki büyük resme vurgu yapar. Trafik eğitimi de bu resmin, dolayısıyla sistemin bir parçasıdır. Trafik kazaları ise bir olgu olarak her gün karşılaştığımız sorunlardan oluşan sistemin toplumsal sonuçlarıdır.

Trafik eğitimi mevcut yapılanmasında birçok sorun taşımaktadır. Bu sorunlar tek bir nedene bağlı olmayıp aslında eğitim sisteminin kuruluşuyla birlikte ortaya çıkmış, mevcut sistemin yürütülmesinde meydana gelen ve sistemin verimliliğini düşüren sorunlardır. Trafik eğitiminin yapısal sorunları; trafik eğitiminin devlet kurumları ile özel sektör arasında sıkışmış olması, kanunların ve yasal

düzenlemelerin kısıtlayıcılığı veya belirsizliği, çoklu eğitim ortamının olması, birey tutum ve davranışları, sınav sistemi ve sınav odaklı bir işleyiş, mesleki yetersizlik, ücrete bağlı ve ticari bakış açısının etkisiyle şekillenen eğitim kalitesi ve eğitmen profili olarak sıralanabilir. Trafik eğitiminde tespit edilen bu sorunlar yalnızca tek bir dersin öğrenilmesini veya adayın tek bir konuda sıkıntı yaşamasını değil, aynı zamanda hem adayın sıkıntı yaşamasına yol açarak eğitimin niteliğini düşürmekte hem de eğitim sonunda elde edilen eksik kazanım ile toplum sağlığını tehdit etmektedir. Bu çerçeveden bakıldığında trafik eğitiminin trafik kazalarına doğrudan yansıdığı söylenebilir. Özellikle erken yaşta kazanılması gereken *trafik bilincinin* yukarıda bahsedilen sebeplerden ötürü ya eksik ya da yetersiz kalması anlamına gelmektedir.

Çalışmanın alan verilerini toplama sürecinde gerçekleştirilen mülakatlarda görüşmecilerin neredeyse tamamının farklı sorulara benzer yanıtlar verdikleri hatta kurdukları cümlelerin, benzetmelerinin dahi neredeyse aynı oldukları görülmüştür. Birbirinden bağımsız kişilerle yapılan görüşmelerde kullanılan bu ortak dil; genelde eğitim sisteminin, özelde de trafik eğitiminin aksaklıklarının ortaklaşa yaşandığını ortaya koymaktadır. Buna göre ortada bir sistem sorunu yaşandığı aşikârdır. Bu sorunun, trafik algısı ve trafik eylemliliği gibi trafik sisteminin her aşamasına sirayet ettiği söylenebilir. Yıllardır süregelen hatalar silsilesi trafik algısında asıl olan sorunların üstünün örtülmesine ve yetkililerce sorumluluğun üstlenilmesi yerine başka başka unsurlara bağlanmasına neden olmuş, sonuç itibarı ile bir kaos ortamına gelinmiştir.

Bu genel değerlendirmeden sonra; katılımcılara konuyla ilgili yöneltilen sorulara verdikleri yanıtlar dikkate alınarak trafik kazalarının meydana gelişini etkileyen etkenler ve özellikle sürücü kurslarında verilen trafik eğitimi ile trafik kazaları arasındaki ilişki konusundaki tespitler şu şekilde özetlenebilir:

- *Her şeyden önce eğitmenlerin eğiticilik vasfı kazanmasındaki sürecin yetersiz oluşu ve liyakatin gerektirdiği yeterliliğe ulaşmadan sürücü adaylarıyla bir araya gelmeleri önemli bir sorun olarak tespit edilmiştir. Katılımcı sürücü eğitmenlerinin verdikleri eğitim ile trafik kazaları arasında kurdukları ilişki şu şekilde özetlenebilir.*

Katılımcılar, kendi çalışma dinamiklerinin başkalarının davranış ve beklentileri nedeniyle belirlendiğini düşünmekte, meslek sahibi olmayanların eğitimci sıfatıyla adayla ilişkide olmasını hem eğitimin kalitesinin düşmesi hem de mesleğin deforme edilmesinin nedeni olarak görmektedirler. Eğitimcilerin; yoğun çalışma saatleri, angarya iş yükü, plansız ve programsız eğitim verilmeye zorlanması, mobing ve iş kaybı kaygısı, gelir güvencesizliği, tatminkâr olmayan ücretler gibi uygulamalarla sinik bir çalışma hayatları bulunmaktadır. Eğitimci olarak yaşadıkları bu durumlar kendilerini; önemsiz, çaresiz, bıkkın ve anlamsız hissetmelerine yol açmaktadır. Yaşadıkları tüm olumsuzluklara rağmen mesleklerini en iyi şekilde yapabilmek için ciddi bir çaba sarf ettikleri de açıkça görülmektedir. Bazı katılımcılar, yetiştirdikleri adayların birçoğunu eğitimleri aksatıyor olmaları ya da önemsemedikleri nedeniyle eleştirmektedirler. Bununla birlikte bir eğitimci olarak bir şeylerin değişeceği umudunu da taşımaktadırlar. Soruna ebeveyn hassasiyetle yaklaştıkları söylenebilir. Çünkü sorun yalnızca adaylardan kaynaklanmamaktadır. Sistemsizlik gereği adaylar da zor durumda bırakılmaktadır. Ancak adayların bu durumdan haberi yoktur. Bu noktada kendilerine manevi tatmin sağlayan tek dayanakları ise yetkili birimlerin harekete geçerek denetim mekanizmasını devreye sokacaklarına dair taşıdıkları umuttur. Eğitim kurumlarının piyasa/pazar mantığı ile hareket ederek öğrenciyi müşteri olarak görmesi, vasıflı bir meslek grubunun vasıfsız işçi statüsündeki kişi haklarıyla çalıştırılmasına yol açmaktadır. Bu da kısa vadede eğitimci ve öğrenci ilişkilerini zedelemekte ve eğitimin aksamasına yol açmaktadır.

- *Trafik eğitiminden sorumlu motorlu taşıt sürücü kurslarının kurumsal yapısı ve işleyiş biçimi trafik eğitiminin niteliğini, dolayısıyla trafik kazalarını etkileyen temel faktörlerden biridir. Özel öğretim kurumları iktisadi işletmelerdir ve maddi kazanç odaklıdır. Ancak, motorlu taşıt sürücü kurslarını bilinen diğer özel öğretim kurumlarından ve ticari işlerden ayıran önemli bir özelliği vardır. Bu da, kursların verdikleri hizmetin yani eğitimin ölçme ve değerlendirmesinde bir kamu kuruluşu olan T.C. Milli Eğitim Bakanlığı'nın yetkili olması, yani sınavların bu resmi kurum tarafından yapılıyor olmasıdır.*

Sürücü kurslarında verilen eğitimlerin içeriği, mevcut müfredatın uygulaması ve sürüş süreçlerinin sonuçları, tartışılabilir bir konudur. Ancak sürücü kurslarında yoğun bir eğitim programına tabii tutulan ve ardından zorlu bir sınav sürecinden geçerek sürücü belgesi almaya hak kazanan sürücülerin, geçmişte ehliyet sahibi

olmuş sürücülere oranla daha fazla donanıma sahip oldukları bir gerçektir. Buna rağmen meydana gelen kazaların nedenleri, meydana geliş biçimleri ve sonuçları göz önünde bulundurulduğunda sürücü eğitiminin aksayan yönlerinin tespit edilerek verilen eğimin daha nitelikli hale gelmesinde sürücü kurslarına önemli bir görev ve sorumluluk düşmektedir.

Araştırmada kendileriyle görüşülen çalışmaya katkıda bulunan kurum yetkililerinin önemli bir bölümü trafik eğitim sisteminin işlevselliği ve sistemin uğradığı istismarları açık bir biçimde ifade etmişler ve eğitim verme sürecinde birçok farklı soru ve sorunla karşılaştıklarını dile getirmişlerdir. Katılımcıların ifadelerinden kurslarda eğitim kaynaklarının temini ve adayların bu kaynaklara ulaşımında sıkıntı yaşandığı görülmüştür. Eğitim saatlerinin ve sürelerinin yetersizliği karşısında alınan önlemler yetersiz kalmaktadır. Adayların fiyata göre ders program hizmeti satın alması durumu karşısında bütün kurumların uyduğu kurumsal bir faaliyet belirlenememiştir. Müfredat gereği simülasyon eğitimlerinin verilmemesi, teorik ve pratik eğitimlerin sıkıştırılmış gayri resmi programlar şeklinde uygulanması gibi müfredatın uygulanması aşamasında engellerle karşılaşmaktadır. Sürücü eğitmenlerinin yasal koşulları taşıyıp taşımadığı ve yeterliliklerinin olup olmadığı yeterince kontrol edilmemektedir. Eğitmenlerin çalışma koşullarının eğitim vermeye elverişliliği ve rekabet koşullarında yasal düzenlemelere ne kadar bağlı kaldığı oldukça tartışmalıdır.

Yukarıdaki tespitlerden de hareketle; eğitimi temin etmekle yükümlü kurum temsilcileri, işvereni oldukları sürücü eğitmenleri ile müşteri konumundaki sürücü adaylarının ifadelerini kısmen de olsa destekleyen söylemlerde bulunmuş, sorular karşısında savunmacı bir tavır sergilememişlerdir. Aksine trafik eğitiminin daha iyi işlemesi için faydalı buldukları fikirlerini içtenlikle paylaşmışlardır. Örneğin; sürücü eğitmenlerinin çalışma koşullarının eğitimin kalitesini düşürdüğü, yaygın öğrenimlerden verilen mesleki belgenin yetersiz oluşu, eğitimcilerin eğitim seviyesinin eğitmenlik için yeterli olmadığı, sürücü adaylarının eğitimlere gereken önemi göstermediği ve ezberci anlayışın yaygın olduğu, üst yapıların denetim faaliyetlerini yeterli derecede gerçekleştirmediği, haksız rekabet koşullarında ezberci dayalı eğitim vermek zorunda kaldıkları ve rekabet koşullarının eğitimin içeriğine zarar verdiği, sınav odaklı eğitim vermek zorunda kaldıkları gibi birçok ortak sorundan bahsetmekte sakınca görmemişlerdir.

Elde edilen bulgulara dayanarak; sürücü kurslarında verilen sürücü eğitimlerinin, meydana gelen teknik aksaklıklara dayalı kazalarda bir yan delil özelliği olması gerektiğini söylemek doğru olacaktır. Mesela; kaza sürücünden mi, araçtan mı, yoksa diğer dış etkenlerden mi kaynaklanmaktadır? Bahsi geçen nedenlere bağlı olarak eğitim sistemi sorunları çözmekte yeterli bir argüman sunabilmekte midir? Bu gerekçeler ışığında, eğitimini doğru ve düzgün veren eğitim kurumlarının ayrı bir değerinin olması gerektiği düşünülmelidir. Bu değer ölçümü, sürücü kursları mezunlarının sicilinin tutularak yapılması hem istatistiki önem arz etmektedir hem de haksız rekabet koşullarında eğitim veren kurumların fiyata değil eğitime odaklanmasına olanak sağlayacaktır. İlaveten, motorlu taşıt sürücü kurslarının her ne kadar sıradan işletmeler gibi ticari faaliyet gösteren kurumlar olduğu düşünülse de, mezunlarının her araç ve yol ile diğer her araç ve yol ortaklarına sağladığı gerçekliği ve bakış açısı eğitim sürecine hâkim olmayı gerekli kılmaktadır. Bu nedenle, denetim mekanizmasının işleyişi en doğru şekilde koordine ve disipline edecek kilit öneme sahip olduğu şüphesizdir.

- *Adayların pozitif trafik eğitim algısından ziyade informal öğrenim metodunu benimseyerek eğitimlere gerekli ilgiyi göstermemeleri bir başka faktör olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun bir sonucu olarak, Türkiye’de motorlu taşıt sürücü kurslarından eğitim alan sürücü adaylarının eğitim sistemine yönelik bilgisi istenilen düzeyde değildir.*

Teorik bilgi ile sürüş pratiğinin bileşimi profesyonelliğe ulaşılmasında önemli bir husustur. Sürücü eğitiminin verildiği kurslarda ideal yaklaşım; beceri edinme düzeyinde teknik ve teorik bilgi bloğunun oluşturulması ve eğitim donanımının iyi bir materyal tabanına sahip olmasıdır. Bu bakımdan eğitimin en önemli aşaması olan pratik sürüş eğitimlerinde eğitimi alacak kursiyerin ders planlarının özelliklerini bilmesi ve riayet etmesi son derece önemlidir. Mevcut sistemde adaylar MEBBİS sistemi ile informal uygulanan ders programları hakkında bilgi sahibi olmadığı için kendilerine sunulan teklifleri değerlendirmek durumunda kalmaktadırlar. Sürücü adaylarının teklifler arasından seçtiği eğitim programı, eğitim sonundaki yeterlilik sınavının da belirleyicisi olmaktadır. Ezberci anlayışla sınav odaklı eğitim alan aday; araç, yol ve hava durumu vb. değişkenlerle karşılaştığında hem kendisini hem de içinde bulunduğu trafik ortamını tehlikeye düşürebilecek bir unsurdur.

Buna bağlamda; sınavların hangi alanlarda, hangi eğitimci, araç ve kriterlerle yapılıp yapılmadığı mutlak suretle denetlenmeli, sürücü adayının beklentisi ve inisiyatifine tabi kılınmamalıdır. Nasıl ki otomatik vitesli bir araçla alınan eğitim mekanik olan bir aracı sonradan kontrol etme yetkisini vermez ise yeterlilik sınavına girmeden önce de müfredat dışı edinilmiş güvenilirliği onaylanmaya muhtaç öz öğrenim yeterliliği, öncelikle uzman bir sürüş eğitimci tarafından teste tabi tutulmalıdır.

Alan uygulaması sürecinde katılımcıların yaptığı kayıt dışı konuşmalardan birçok sürücü adayının; öğrenci hakları, eğitim programları ve eğitim sistemi hakkında yeterli bilgiye sahip olmadıkları bilgisine ulaşılmıştır. Ayrıca, bazı katılımcıların açık ifadelerinden eğitimci tarafından psikolojik şiddete maruz bırakıldıkları anlaşılmaktadır. Bunun, mülakata katılan eğitimcilerin de sıklıkla bahsettiği kayıt dışı eğitimcilik yapan kişiler tarafından gerçekleştirilmiş olma ihtimali oldukça yüksektir. İlkel ve insanlık dışı bir yaklaşım olan böyle bir durum sürücü adaylarının alacakları eğitim ve sürüş aktivitesinin gelişimini olumsuz etkilemekte, ayrıca sürücü eğitimi ve eğitimci hakkında olumsuz yargıların oluşmasına neden olmaktadır.

Trafik eğitimin en temel amacı, araç kullanmayı isteyen kişilere trafik kurallarına uyma, tutum ve davranış kazandırmaktır. Araç kullanmayı öğrenmek, başta gençler olmak üzere birçok kişi için bireysel özgürlük aşamasını işaret eden önemli bir kilometre taşıdır. Ancak ezbere dayalı bir eğitim ile olumlu sonuçlar alınması mümkün değildir. Kalkınma planında da belirtildiği üzere; eğitim ezberci anlayışla değil, “ikna ve idrak” yaklaşımı ile verilmeli, sürücü adayına “neyi, neden, niçin ve nasıl?” yapması gerektiği etkileşimli eğitimlerle anlatılmalı ve kişide sorgulama kabiliyetinin gelişmesi sağlanmalıdır.

Trafikte yer alacak sürücü adaylarının, sürücü belgesini/ehliyetini almalarına yardımcı olmak, sürücü kurslarının yetki ve sorumluluğundadır. Sürücü kursları yeni sürücü adaylarının çıktığı bu yolda güvenli ve donanımlı bir şekilde araç kullanmayı öğretmekle yükümlüdürler. Bu noktadan hareketle, araştırma sürecinde elde edilen verileri ve ulaşılan bulguları göz önünde bulundurarak trafik eğitimi konusunda dile getirilebilecek kısa yorumlar içeren öneriler şu şekilde özetlenebilir:

Sürücü Davranışlarını Geliştirmek İçin;

- Sürücü belgesine başvurmuş kişilerin; refleks, algılama, psikomotor becerileri vb. ruh ve beden sağlığını gösteren durumları, olası istismarları önleyebilmek için özel sağlık kurumları tarafından da temin edilen raporların yerine, devlet hastanelerinden alınacak raporların sonucuna göre değerlendirmelidir.
- Sürücü adayının kaza yapma ihtimalini ortadan kaldırmak amacıyla; ruh sağlığı, kişilik yapısını inceleyen disiplinler ve psikoteknik test uygulamaları ile araç kullanımı öncesinde kişi hakkında bilgi sahibi olunmalıdır. Olumsuz sonuçlar elde edilen sürücü adaylarında “güvenilir sürücü” olmanın ön koşulu psiko-sosyal çalışmalar yapılmalıdır.
- Sürücü adayının istenilen yetkinliğe ulaşabilmesi için yetkin bir gözetmen eşliğinde kurs programları harici,; her türlü hava, yol ve çevre şartlarında araç kullanmasına olanak sağlanmalıdır. Aday, kendini sınavlara girmek için hazır hissettiği ve trafikte aktif sürücü olarak yer almak isteyene kadar öğrenmeye devam etmelidir.
- Farklı öğrenme hızı, algısı ve kalifikasyona sahip sürücü adaylarının, teorik ve pratik eğitim ders program saatleri sınırlandırılmamalıdır. Adayın eğitim süreci hakkında karar verici durumda olması sağlanmalı, trafiğe hazırlık sürecini kendi yaşam standartı ve koşullarına uygun yapabileceği çalışma programları hazırlanmalıdır.

Eğitim Sistemi ve Sınavlar;

- 34 saatlik teorik eğitim, 2 saat simülatör ve 14 saatlik araç içi eğitimden oluşan kısa süreli sürüş eğitim/öğrenim programlarından, çok aşamalı yaklaşıma doğru ilerlenmelidir. Sürücü eğitim/öğreniminin kademeli ehliyet sistem uygulamasında, denetimli sürüş uygulamasının artırılması ve geliştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmamıştır. Kademeli eğitim/öğrenim ile kademeli ehliyet sisteminin entegrasyonu için önerilen programın, hitap ettiği alanlarda etkinliğini belirlemek için dikkatle incelenmesi gereklidir.
- Birçok ülkede uygulamada olan çok aşamalı eğitim programları izlenerek deneysel temel alınmalı, sürücü kurslarında verilen temel trafik eğitimleri ile alınacak sürücü ehliyetinde iki aşamalı eğitim programı uygulanmalıdır. Araç kullanma beceresini geliştirmeye yönelik verilen “temel trafik eğitimi” birinci

aşama; teknik becerilerde ustalaşma, riskli davranışlardan kaçınma ve karar alıp verme gibi süreçler ise ikinci aşama trafik eğitimi olarak verilmelidir.

- Yeni sürücülerin kaza yapma oranları ile ilişkili olduğunu gösteren psikomotor, bilişsel ve algısal beceri eksikliklerine odaklanılmalıdır.
- Sürücü kurslarında verilen teorik eğitimlerinde teknolojiden mutlak suretle istifade edilmelidir. Sürücü adayının önceden almış olduğu teorik eğitim muafiyeti yok ise teorik eğitimlere katılma zorunluluğunu yerine getirmeyen adaylar dikkate alınmak suretiyle, sürücü kurslarında verilen teorik eğitimler kaldırılmalı, yerine MEB tarafından hazırlanmış online eğitim programları ile derslere katılımı zorunlu kılan interaktif sistemler kurulmalıdır.
- Kural ihlallerine bağlı yaşanan kazalara ilişkin istatistikler hazırlanarak, bu ihlallerin sürücü kursları eğitimlerinde sürücü adaylarına gösterilmesi sağlanmalıdır.
- Trafik kazalarında bir yan delil oluşturması adına, başarıyla eğitim sürecini tamamlamış sürücü adayının almış olduğu yetki belgesi (ehliyet) kayıtları, Milli Eğitim Bakanlığı tarafından oluşturulacak ayrı bir veri tabanına kaydedilmeli ve bu bilgiler diğer ilgili kurumlarla da paylaşılmalıdır.
- Ehliyet almaya hak kazanmış yeni sürücülerin, iki yıllık stajyerlik süresi sonunda yeterliliklerinin tespit edilmesi ve tam ehliyet aşamasına geçilmesi için eğitim programları yeniden düzenlenmeli ve kademeli ehliyet sistemine geçilmelidir.
- Trafik eğitim materyalleri, sürücü adaylarının kolaylıkla ulaşabileceği ve uygulama yapabileceği bir biçimde hazırlanmalıdır.
- Sürücü adayları, resmi kurumlardan almış oldukları eğitimler sonucu sınavlara katılabilmeli, teorik eğitimlerin akabinde yaşam boyu öğrenme kapsamında da kendilerini uygun buldukları bir zamanda direksiyon sınavına girebilmelidir. Bu nedenle trafik ve trafik güvenliği ile ilgili teorik eğitimler; zorunlu branş eğitimi kapsamına alınmalı, okul öncesi eğitimden itibaren bireyin olgunlaşma sürecine kadar yaşamın her alanında devam etmelidir.
- Direksiyon sınavları olası bir itiraz ya da şikayet durumuna karşı kameralı sistem ile gerçekleştirilmeli; kayırmacılık, mobbing, joker aday, liyakatsizlik gibi sınavların güvenilirliğine gölge düşürecek olumsuz örneklerden

arındırılmalıdır. Bu tür usulsüz uygulamaları yapanlar hakkında gerekli soruşturmaların yapılarak, sınavlarda görev alma etkinliğine son verilmelidir.

- Belli bir güzergahta, belli süreler dahilinde gerçekleşen direksiyon sınav uygulaması kaldırılarak, ayın her günü ve her saatinde akan trafikte direksiyon sınavları yapılmalıdır.
- Teorik ve direksiyon eğitimi derslerinin devam, devamsızlık kontrolleri ile sınavlar mutlak suretle elektronik veya biyometrik yöntemler ile yapılmalıdır.

Sürücü Kursları;

- Trafik güvenliği alanının farklı disiplinlerinde lisans ve lisansüstü eğitim programları hazırlanmalı, buradan yetiştirilecek uzman kişilerce sürücü kursu açmak isteyen ve/veya sürücü eğitmeni olmak isteyen kişilere özel eğitim verilmelidir. Eğitimin sonunda bir yeterlilik sınavı yapılmalı ve bu sınavdan başarılı olan kişilere eğitim yeri açma ve eğitmen olma ruhsatı verilmelidir.
- Sürücü kursu açmak için başvuran kişilerin eğitim durumları, yapılan işin ciddiyetini ve önemini karşılayacak düzeyde olmalıdır. Kurs yeri açmak için getirilen yeterli koşullar yeniden değerlendirilmeli, kısa bir süre uygulamada kalmış ancak bir süre sonra yönetmelikten kaldırılmış olan ilgili alanlardan mezuniyet şartı güncellenmeli ve ancak bu şartları taşıyan kişilere eğitim verme yetkisi tanınmalıdır.
- Özel sürücü kurslarının maliyetleri düşürmek için direksiyon eğitimleri ve eğitmen ücretlerinden kesinti yapmak sureti ile piyasada haksız rekabet koşullarını oluşturacak ücret indirimlerine gitmeleri engellenmelidir. Uygulamada olan standart fiyat politikasına riayet etmeyen, müşteri performans zihniyetiyle eğitim hizmeti vermek isteyen kursların kapatılması ve/veya belirli bir süre aday kaydı almaması yönünde yaptırımlara tabii tutulması sağlanmalıdır.
- Her il ve ilçenin yerel yönetimlerine ile kamuya ait arazileri üzerinde, yönetmelik koşullarına göre aday performansına uygun yeterli donanımının sağlandığı, milli eğitim müdürlüklerinin denetim ve gözetiminde her türlü güvenlik koşullarının da sağlandığı merkezi direksiyon eğitim alanlarının oluşturulması gereklidir.

Sürücü Eğitmenliği ve Liyakat;

- Yaygın öğrenimlerde kısa süreli verilen “eğitmenlik sertifika programı” ders saatleri arttırılmalı ve bu belgelerin bir geçerlilik süresi olmalıdır. Direksiyon Eğitmenliği Sertifika programlarına katılacak kişilerde en az 2 yıllık meslek yüksekokulu mezunu olma şartı aranmalı ve stajyer eğitmenlik uygulaması yeniden güncellenmelidir.
- Eğitmenlik programlarına başkalarına imza attırmak sureti ile eğitime katılım sağladığını gösteren, eğitime katılmadan ücret mukabilinde adına sahte belge düzenlenen, eğitimin içeriğini ve işleyişini engelleme girişiminde bulunan kişiler hakkında incelemeler başlatılmalı ve usulsüzlük yaptığı tespit edilen kişilerin programla ilişkisi kesilmelidir. Ayrıca bu kişilerin sicilleri tutularak belirlenen süreler dahilinde ikinci bir eğitim hakkı bulunmamalıdır. Usulsüz uygulamalar ve istismarın önüne geçebilmek için, eğitim verilen ortam ve eğitime katılan kişiler kamera sistemi ile kontrol edilmelidir.
- Eğitmenlik programlarına katılacak kişilerin başvuruları dikkatle incelenmeli; hobi, sosyal statü, günü kurtarmak niyetine ek iş yaparak ek gelir elde etmek gibi maddi ve manevi tatmine yönelik mesleği edinmek istemelerinin önüne geçilmesini sağlayacak uzun bir eğitim sürecini kapsayan yoğunlaştırılmış meslek edinme programları hazırlanmalıdır.
- Mesleğe yeni başlamış tecrübe eksikliği olan bir eğiticiyle, sektörde uzun yıllar tecrübe edinmiş eğitici kişilerin sosyal hak ve statüleri farkını ortaya koyacak derece kademeleri oluşturulmalıdır.
- Sürücü eğitmenliği mesleki değerini ortaya koyacak motivasyon ve hizmet içi eğitim programları hazırlanmalıdır.
- Kanunlar ve yönetmelikler arasında mekik dokuyan liyakat sahibi eğiticilerin istihdam ve atamalarda karşılaştıkları sorunlarının çözümü için, MEB ve ÇSGB işbirliğinde talep ve beklentilerinin karşılanması, istihdam ve atamalarının doğrudan bu bakanlıklar tarafından yapılması sağlanmalıdır. Böylelikle, sürücü kursları ve ilçe milli eğitim müdürlükleri çalışanları arasındaki tolerans ve taviz çemberi daralarak haksız ve yanlış uygulamaların da önüne geçilebilecektir.

- Sürücü eğitimcilerinin çalışma koşullarını içeren yasa ve yönetmeliklerin gözden geçirilerek, olumsuz koşulları iyileştirici yeni düzenlemelerin yapılması, meslek kodlarının çıkarılması ve mesleğin “tehlikeli meslekler” grubuna alınması gereklidir. Bunların yanısıra, meslek tanımının yeniden yapılması suretiyle meslek kodu verilmesi, yapılan işin asgari standartlarının belirlenmesi ve bu işi yapanlara “teknik öğretmenlik” ya da “teknik eğitimlik” statüsü kazandırılarak özlük ve sosyal hakları teslim edilmelidir.
- Liyakat sahibi sürücü eğitimcinin yasal hakları korunmalı ve kayıt dışı kadroların varlığına son vermek amacıyla MEB ve ÇSGB işbirliği içerisinde “insan kaynakları” birimlerinin oluşturulmalı, sınav komisyonları ve kurslar için uygulanan “görev talep”, “personel talep” havuzunu içeren MEBBİS benzeri bir sistemle sürücü eğitimcileri resmi bir çatı altında toplanmalıdır.
- Liyakate sahip olmayan, kayıt dışı çalışan eğitimci kimliğindeki kişilerin tespit edilmesi, idari ve cezai işlemlerin başlatılması gereklidir.
- Usulsüz istihdam ve istismarı engellemek için, sürücü adayına eğitim verecek kadroların liyakatini doğrulayacak uygulamalar yapılmalı, kesin kursiyer kaydını yaptıran sürücü adayına eğitimlerde kullanılmak üzere hazırlanan geçici ehliyet statüsündeki K belgelerinin birer nüshası verilmelidir.
- Farklı iklim koşullarında açık alanda eğitim vermek durumunda kalan sürücü eğitimcilerinin çalıştıkları parkurlarda; mola sürelerinde ihtiyaçlarını giderebilecekleri lokal vb. öğretmen odası işlevselliğinde dinlenme alanları yapılmalıdır. Bu alanlar aynı zamanda eğitime gelecek sürücü adaylarının karşılandığı uygulama eğitimi başlangıç noktası olarak planlanmalıdır.
- Sürücü kurslarında görevli direksiyon usta öğreticileri ve teorik eğitim veren kadroların koordinasyonunu sağlayacak hizmet içi eğitimler, periyodik aralıklarla il/ilçe milli eğitim müdürlükleri tarafından verilmeli, eğitici kadroların yeniliklerden haberdar edilmeleri sağlanmalıdır.
- Eğitimden sorumlu Milli Eğitim Bakanlığı ile çalışma hayatından sorumlu Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, sürücü eğitimcilerinin dağıtık çalışma koşul ve şartlarını düzenlemek üzere asgari müşterekte birleşmeli, sürücü eğitimcilerinin problemlerini çözme noktasında sistemi revize etmelidirler. İlk aşamada MEB ve ÇSGB işbirliği ile resmi bir “sürücü

eğitmeni portalı”nın açılması ve aktif eğitmenlik yapan kişilerin bu iletişim kanalından en iyi şekilde istifade etmesi sağlanmalıdır. Tıpkı işverenler için MEB bünyesinde ayrılmış olan alanlarda olduğu gibi eğitimcilerin de kendi çalışma hayatını takip edebileceği, talep ve şikayetlerini iletebileceği, özel sektörün inisiyatifine teslim edilmemiş yol gösterici bir resmi kaynakları olmalıdır. Aynı zamanda bu kaynaklar aracılığı ile eğitim sistemi ve eğitim programları hakkında sürüş eğitimlerinin kilit noktasında bulunan sürücü eğitimlerinin tecrübelerinden istifade edilerek görüşleri alınmalı, yapılan çalışmalara katılımları sağlanmalıdır.

- Eğitimcilerin iş doyum düzeylerinin düşük olması nedeniyle çalışma ortamlarının düzeltilerek daha güvenli hale getirilmesi, olumlu çalışma atmosferinin oluşturulması, iş yüklerini olumsuz etkileyecek nedenlerin ortadan kaldırılması, görev tanımlarının net bir şekilde yapılması, mesleki gelişimlerini destekleyecek programlar düzenlenmesi, kendileriyle ilgili alınacak kararlarda katılımlarının sağlanması gibi moral motivasyonlarını yükselmesine etki edecek uygulamalar yapılmalıdır.

Denetim;

- Denetimlerin hedefleri doğru belirlenmeli ve belirlenen hedeflerin ihlal edilmesine sebep olan unsurlar göz önünde bulundurulmalıdır. Denetimler hukuka uygun ve adil, yoğun bir şekilde habersiz yapılmalı, denetimden sorumlu ilgililer tarafından yeterli personel sağlanmalıdır.
- Denetim yapacak personel, resmi alt birimler ve kurumlar ile yakın ilişkide bulunmayacak şekilde ilgili üst resmi kurumlar tarafından özenle seçilmeli, belli zamanlarda bu kişilerin bilgilerini güncelleyecek eğitimler verilmelidir.
- Denetim mekanizması ayrı bir birim olarak işlemelidir. Denetimler, gerek yaygın öğrenimlerde verilen eğitimlik sertifika programları gerekse sürücü kurslarının ehliyet eğitim programları için usulsüzlük ve istismarı önlemeye yönelik sıkça yapılmamıştır.
- Denetimin istenilen sonucu verebilmesi için kusurlu işlem yapanlar, kusurun tespiti halinde derhal cezai işlem başlatılmalıdır. Denetimin denetiminin de yapılarak otokontrol sistemi oluşturulmalıdır. Aynı kusuru ikinci kez yapanlar kanuni haklarından men edilmeli, kanunlardan ödün verilmemelidir.

- Sürücü kurslarına kayıt yaptıran kursiyer bilgilerinin MEB' e bildirildiği MEBBİS sisteminde belgesi bulunan eğitimcilerin aktif veya pasif eğitimci olmasının bilgisi eğitim araçlarına konulacak kamera sistemi ve barkod uygulaması ile alınmalıdır. Sistemde belge gösteren ancak aktif bir biçimde eğitimci yapmayan bir takım kişilerin, parmak izi ve yüz tanıma gibi elektronik ve biyometrik uygulamalar ile ayıklanması mümkündür.
- Sürücü eğitimi veren sürücü kursları, bu kurslarda eğitim veren eğitmen kadrolar ve sürücü eğitimi alan adayların; kanunların farkında olmaları sağlanmalı, yasaları ve kuralları ihlal edenler olumlu tutum ve davranış sergileyene kadar eğitim vermekten ve eğitim almaktan men edilmelidir.
- Sürücü kurslarında verilen teorik ve direksiyon eğitimleri kameralı sistem ile kayıt altına alınmalı ve resmi makamlar tarafından yapılan kurum denetimleri bu kamera kayıtlarından kontrol edilmelidir.

Farkındalık ve Kampanyalar;

- Sürüş eğitimi almak üzere bir sürücü kursuna başvurmuş ve kesin kaydını yaptırmış sürücü adayına T.C. Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanmış "Sürücü Adayı Eğitim Sistemi ve Eğitim Programı" detaylarını anlatan bilgilendirme argümanları hazırlanmalı ve ilk kayıt aşamasında bu argümanlar sürücü adayına verilmelidir. Kişide trafik kültürü algısı ve farkındalığının oluşması adına yapılacak bu çalışma, mevcut ders kitapçıklarına eklenebileceği gibi ek bir kitapçık olarak da hazırlanabilir. Bunun dışında adayın kendi eğitim programını takip edebileceği milli eğitim ile entegre edilmiş online "kursiyer programı" paylaşımına açılabilir. Benzer bir uygulama yaygın öğrenim, üniversite vb. eğitim kurumlarında bulunmaktadır. Örneğin, halk eğitimlerden eğitim alan bir kursiyer yaygın öğrenim web sitesine giriş sağlayarak; kayıtlı olduğu öğrenim programını, eğitiminden sorumlu eğitimcileri, ders programı içerik ve ders notlarını, ayrıca eğitiminin sonunda hak kazanması halinde elde edeceği sertifikanın dijital örneğini görüntüleyebilmektedir. Buna benzer bir çalışma ile keyfi uygulamalar yerini yalnızca kurumlar tarafından yönetilebilen eğitim ve ders programlarına değil, öğrenci tarafından da sürecin kontrol edilebildiği güvenilir bir eğitim sistemine bırakacaktır. Tüm bunların yanısıra sürücü

adayının kendi otokontrol mekanizmasının devreye girmesine de katkı sağlayacaktır.

→ Basın ve yayın organlarınca, tüketici hakları kapsamında sürücü eğitimlerinin içeriği ve işleyişi ilgili bilgilendirici faaliyetlere yer verilmelidir. Bu bağlamda, trafik kültürü ve farkındalığının kitleler tarafından kabul edilmesi için teknolojinin tüm imkanları kullanılmalı, amaca uygun kamu spotları tüm mecralarda arttırılmalıdır. Örneğin; insan topluluklarının yoğun olduğu toplu ulaşımlardaki statik ve dinamik reklam alanlarında “güvenilir sürücü” ve “trafik paydaşlarının” hak ve sorumluluklarına dair bilgilendirmelere yer verilmesi farkındalığın artmasına katkı sağlayacaktır.

Tüm bunlara ilaveten alan çalışmalarından elde edilen bulgulardan hareketle; trafik eğitim sisteminin dağınık yapısından kaynaklanan sorunların çözülmesi aşamasında, trafikle ilgili çalışma yapan tüm birimlerin bir çatı altında toplanmasını sağlayacak *Trafik Bakanlığı*' nin kurulması tavsiye edilmektedir.

- ***Son olarak;***

Türk trafik sisteminde her ne kadar dünya ülkelerinin gerisinde kalmış bir tabloyla karşılaşmış olsak da özellikle son on yıldır trafik güvenliğinin sağlanması ve trafik eğitimlerinin iyileştirilmesine yönelik kalkınma planlarında efektif çalışmalar yapıldığı ve devlet politikaları geliştirildiğini göz ardı etmek haksızlık olacaktır. Ancak; mevcut sistemin tıkanıkları günün koşullarında uzun vadede verim almaya müsait değildir. Uygulamada olan yapı ile masa başında planlanan çalışmalar arasında koordinasyon sağlandığını söylemek pek mümkün değildir.

Bu çalışmada Türk trafik sisteminin birden fazla sorunu bünyesinde barındırdığı tespit edilmiştir. Trafik kazalarının başlıca nedenleri arasında “*insan faktörü*” gelmektedir. Benzer şekilde trafik eğitimindeki aksaklıkların başlıca nedenleri de yine insan odaklıdır. Aslında her bir sorun, farklı disiplinler tarafından ayrıca araştırmaya konu olacak kadar önemli ve hassastır. Yapısı gereği tüm bu sorunların insan temelli olduğu dikkate alınarak sağlıklı bir çözüme kavuşturulabilmesi için başta sosyoloji ve psikoloji olmak üzere uzmanlık alanları göz önünde tutularak interdisipliner bir yaklaşımla ele alınması gerekmektedir.

KAYNAKLAR

- Abdel-Aty, M.A. ve Radwan, A.E. (2000). *Modeling traffic accident occurrence and involvement*. Accident Analysis and Prevention, 25 (1), 633-642.
- Adekunle, J.A. (2012). *Road Traffic Accident Injuries and Productivity in Nigeria*. Journal of Asian Scientific Research, 2(7), 334-344.
- Ajzen, I. ve Fishbein, M, (1977): *The prediction of behavior for attitudinal and normative variables*. Journal of - experimental Social Psychology, 6, 466-487.
- Akdur R. *Türkiye ve Dünyada Trafik Kazalarının Önemi*. Ulaşım ve Trafik Güvenliği Dergisi, Ankara: Adli Bilimciler Derneği; 2012:10-15.
- Akdağ, İ. (2019). *Trafik kazaları ile ekonomik kalkınma arasındaki ilişkinin teorik bir analizi*. Akademik Çalışmalar, 2 (1), s:190-215.
- Akkurt, L. (2020). *Türkiye’de her üç kişiden biri ehliyet sahibi*. İhlas Haber Ajansı (2020). Erişim adresi: <https://www.ihha.com.tr/haber-turkiyede-her-3-kisiden-biri-ehliyet-sahibi-830831/> (Erişim tarihi: 13.10.2020).
- Akyüz, Y. (1993). *Türk eğitim tarihi* (Başlangıçtan 1993’e). İstanbul: Bayrak Matbaası.
- Aybek, B. ve Arslan, S. (2015). *Sınıf öğretmenlerinin ilkokul 4. sınıf Trafik Güvenliği dersi öğretim programına yönelik görüşlerinin değerlendirilmesi*. 24 (2), s: 929-954.
- Aydoğan, İ. ve Helvacı, M. A. (2011). *Etkili okul ve etkili okul müdürüne ilişkin öğretmen görüşleri*. Uşak Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 4(2), s:41-60.
- Atmaca, G. (2014). *2050’de her on kişiden 7’si şehirlerde yaşayacak*. (KBT) Kuark Bilim Topluluğu. (Erişim tarihi: 28.11.2020). Erişim adresi: <https://www.kuark.org/?s=d%C3%BCnya+n%C3%BCfusu>
- Ayaz, Ş. (1989). *Türkiye’de trafik güvenliğinin çeşitli yönleri ile incelenmesi ve büyük şehirler için yeni bir yönetim, denetim modeli önerisi* (Yüksek lisans tezi), İstanbul Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fak. Kamu Yön. Ana Bilim Dalı. s:171.
- Ateş, N. (2002). *Sürücü eğitimleri*, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu
- Baris, M.E., Erdoğan, E., Dilaver, Z., Arslan, M. (2010). *Greenways and the Urban Form: City of Ankara, Turkey*. Biotechnol. & Biotechnol. Eq. 24(1), s:1657-1664
- Bilge, Necip. *Hukukun Başlangıcı*, Turhan Kitapevi: Ankara, (2007) s:13.

- Braver, E.R., Whitfield R, Ferguson SA. (1998). *Seating positions and children's risk of dying in motor vehicle crashes*. Inj Prev, 4, pp.181-187.
- Brewin, C.R., Andrews, B. and Rose, S. (1999). *Acute stres disorder and post traumatic stres disorder in victims of violent crime*. Am. J. Psychiatry, 156(1), s: 360-366.
- Çiğiltepe, A. (1998). *İlköğretim çağındaki çocukların trafik eğitimleri* (Yayınlanmamış yüksek lisans tezi), Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara, s:2.
- Daldal, M. (1967). *Şoföre ve yayaya ait problemler*. Türkiye' de Trafik Problemleri Semineri (20-24.02.1967), İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Kriminoloji Enstitüsü. Yayın No.1295/278/14, İstanbul: Sulhi Garan Matbaası Varisleri Koll. Şti., s:210.
- Deery, H. A., *Hazard and risk perception among young novice drivers journal of Safeiy Research*, MC Graw Hill, 30: 225-236, (1999).
- Doğan, H. (1997). *Eğitimde program ve öğretim tasarımı*. Ankara: Önder Matbaacılık.
- Downing, A.J., Baguley, C.J. ve Hills, B.L. (1991). *Road Safety in Developing Countries: An Overview*. Nineteenth Transport, Highways and Planning Summer Annual Meeting, University of Sussex, 9-13 September, London, http://www.irfnet.org/files-upload/member_area-pdf-files/RS_WG/Annex/Transport%20Research%20Laboratory%20Transportation%20in%20Developing%20Countries.pdf (Erişim tarihi: 30.04.2021).
- Dragutinovic, N. and Twisk, D. (2006). *The Effectiveness of Road Safety Education*. <http://www.swov.nl/rapport/r-2006-06.pdf>, (Erişim tarihi: 29.04.2021).
- Durkin, M.S., Laraque, D. and Lubman, I. (1999). *Epidemiology and prevention of traffic injuries to urban children and adolescents*. Pediatrics, 103, pp.1-3.
- Durna, T. (2011). *Karayolu trafik güvenliğine sistem yaklaşımı: İsveç'in Vizyon Sıfır Politikası*. Polis Bilimler Dergisi, 13(1) s:1-23.
- EGM (2021). Trafik İstatistik Bülteni. Ankara: Trafik Başkanlığı
- Ege, R. (2005). *2004 Yılı Trafik Türkiye'si*, Ankara: Ufuk Üniversitesi Yayınları.
- Erdem, T. (2006). *Yoksulluk, feodaliteden küreselleşmeye temel kavramlar ve süreçler*. (Ed: Tefik Erdem), Ankara: Lotus Yayınevi.
- Evans, L. (1991). *Traffic safety and the driver*. New York: Van Nostrand Reinhold, s:4-5

- Elbir, T., Bayram, A., Kara, M., Altıok, H., Seyfiođlu, R., Ergün, P. ve ŐimŐir, S. (2010). *İzmir kent merkezinde karayolu trafiğinden kaynaklanan hava kirliliğinin incelenmesi*, DEÜ Mühendislik Fakóltesi Mühendislik Bilimleri Dergisi, 12(1): s:1-17.
- Eser, Y. (2004). *Motorlu taşıt sürücü kurslarında trafik ve çevre bilgisi dersini almış sürücülerde olması gerekli davranışların yeterli düzeyi*. (Yüksek lisans tezi), Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- European Commission, (2005), Rose25 Project: *Inventory and compiling of a European good practice guide on road safety education targeted at young people-Booklet*
good ractice guide on road safety education
<http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/booklet.pdf> (Erişim tarihi: (01.04.2021).
- Fishbein, M.&Ajzen, I. (1975): *Bellefatlitude, intention and behavior: An inltrod.uc.lion theory and research*. Reading, MA.Addison-Wesley
- Gasper, D. (1995). *Kalkınma Ahlakı: Yeni Bir Alan mı?* Renee Prendergast ve Frances Stewart (ed), *Piyasa Güçleri ve Küresel Kalkınma*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Gonzalez-Pienda, J. A., Nunez, J. C., Gonzalez-Pumariega, S., Alvarez, L., Roces, C., &Garcia, M. (2002). *A structuralequation model of parental involvement, motivational and aptitudinal characteristics, and academic achievement*. The Journal of Experimental Education, 70 (3), s:257-287.
- Gözler, K. (2016). *Hukukun genel esasları*. Bursa: Ekin Yayınevi, s:24-25.
- Gürsoy, K. (2004). *Trafik kazalarında araç faktörü*. II. Ankara: Pano Ofset.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N., Glad, A. ve Hernetkoski, K. (2002). *From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 5, s:200-215.
- Hatipoğlu, S. (2002). *Okul öncesi çocuklarda trafik eğitiminin gerekliliği*. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildirileri Kitabı, s:501-505. Ankara: Gazi Üniversitesi Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı.
- Hatipoğlu, S. (2011). Okul öncesi çağı çocuklarının trafik bilgi ve algıları. Pegem Eğitim

ve Öğretim Dergisi, 3, s:23-28.

Hsu, T.P. (2007). A Fuzzy - MCDM Evaluation Framework Based on Humanity-Oriented Transport for Transforming Scheme of Major Arterial Space In Taipei Metropolitan. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies, 7(1), s:1732-1788.

Huguenin, R.D. & Rumar, K. (2001). *Models in traffic psychology*. In P. E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today*. Norwell: Kluwer Academic Publishers.

International Traffic Safety Data and Analysis Group, (2015), *Why Does Road Safety Improve When Economic Times Are Hard?* International Transport Forum. Irtad-road-safety-annual-report-2020_0.pdf (Erişim tarihi: 15.05.2021). https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2020_0.pdf

International Technology Education Association (ITEA-2000). *Technology for All American Project; Standards For Technological Literacy: Content for The Study of Technology*, Reston, Virginia.

Işık, A. ve Erdem, M. (2004). *Türkiye’de karayolu trafik kazalarına etkili faktörlerin çoklu regresyon analiziyle incelenmesi*. İkinci Trafik Şurası Serbest Bildirileri. 22.10.2004, Ankara, s:442-450.

İzğü, M. TDK (2021). *Türkçe Sözlük*. Ankara: TDK Yayınları.

Jeavons, S. and Godber T. (2005). *World Assumptions as a measure of meaning in rural road crash victims*. Australian Journal of Rural Health, 13, pp.226-231.

Jadaan, K.S. & Bener, A. (1993). *Pedestrian accidents in rich developing countries*. Journal of Traffic Medicine, 21, pp.157-163.

Jandarma (2021). Trafik Hizmetleri Daire Başkanlığı, <https://www.jandarma.gov.tr/asayis/trafik-hizmetleri-daire-baskanligi> (Erişim tarihi: 20.04.2021).

Karakuş, Ö. (2006). *Hava Aracı Kaza ve Kırımlarında İnsan Faktörününun Araştırılması*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Kaçaroğlu, G. (2004). *İhlali yapan sürücülerin ihlale ilişkin nedensel atıflarının ve kişisel özelliklerinin incelenmesi*. Türk Psikolojisi Yazıları, 7(13), s:1-23.

Karabey, A. L. (2006). *2004 Yılı içinde meydana gelen trafik kazalarından 14 yaş ve altı*

çocukların etkilenmelerinin incelenmesi. Ankara: Fen Bilimleri Enstitüsü Gazi Üniversitesi (Yüksek lisans tezi).

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM-2020). Trafik Kazaları Özeti. Ankara: Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı (2019).

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM-2021). Kurumsal Görevler. <https://kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Gorevleri.aspx> (Erişim tarihi: 02.04.2021).

Kaplan, H. (1993) *Trafik açısından kentsel planlamanın önemi ve öneriler*. Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu (26-28.11.1993) s:239-267. <http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/1044.pdf>. (Erişim tarihi: 30.04.2021).

Kerimoğlu, S. (1967). *Trafik problemlerinde insan faktörü, Türkiye’de trafik problemleri semineri* (20-24.02.1967), İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kriminoloji Enstitüsü, Yayın No.1295/278/14, İstanbul: Sulhi Garan Matbaası Varisleri Koll. Şti., s:45-54.

Keskinen, E. ve Hernetkoski, K., (2011). *Driver Education and Training*. B. Porter (Ed.), *Handbook of Traffic Psychology* (1) s. 403–422. Elsevier.

Koman, H.C., Atabay, O., Özgümüş, E., Günelsu, Ö. (2006). *Ülkemizde sürücü eğitimi ve alternatif eğitim modelleri*. Üçüncü Trafik ve Yol Güvenliği Uluslararası Kongresi. Ankara, s:92-102.

Koman, H.C, Atabay, O., Özgümüş, E. Günelsu, Ö. (2006) *Ülkemizde sürücü eğitimi ve alternatif eğitim modelleri* Yeni Yaklaşımlar ve Yeni Teknolojiler Bildirimleri, Ankara, s:96-99.

Köse, S. (2012). *Trafik Ahlakı*. 3.Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitapçığı. İstanbul: Ajansfa Basım Dağıtım.

Köknel, Ö. (1993). *İnsanı anlamak*. İstanbul: Altın Kitaplar Yayınevi. İstanbul, s:344.

Latour. Bruno. (1996). *On Interobjektivity, Mind, Culture and Activity* , s:220-245.

Little, C.E. (1995). *Greenways for America*. The Johns Hopkins Press Ltd. s:237. London.

Mc Murdo, G. (2000). *Kenti sürmek*. Cogito: Otomobil Özel Sayısı, 24, Güz: s:183–201.

MEB (2019). *İlköğretim 4. ve 5.’nci sınıf öğrencilerinin trafik güvenliği dersi*. www.meb.gov.tr (Erişim tarihi: 29.04.2021).

- MEB *Öğretmen adaylarına trafik ve ilk yardım ile trafik adabı konularında formasyon.*
Çevrimiçi (Erişim tarihi: 20.04.2021), <https://mebbis.oidb.net/node/891>
- Mahmutoğlu, A., Çimen, A., Çobanoğlu, N. *İnsan odaklı trafik yönetimi bağlamında trafik etiğinden trafik ahlakına geçiş.* SÜ İİBF Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi 427. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/288960> (Erişim tarihi: 14.02.2021).
- Meydan, S. (1991). *Trafik kazalarında maliyet hataları ve savaştan daha kötü ahlımız.* Ankara: Trafik Dairesi/ EGM
- Mills, G.E. (2003). *Action research a guide for the teacher researcher.* Boston: Pearson Education.
- Neuman, W.L. (2010). *Toplumsal araştırma yöntemleri.* (1) 4.Basım, Çev. Sedef Özger, Yayınodası Yayınları, İstanbul, s:3-10 (2010).
- OECD (2017-2018) *Education at a Glance 2017: OECD indicators.* Paris: OECD
- Özkan, T., Sümer, N., Ayvaşık., B. ve Er, N. (2002). *Kişilik özellikleri, koordinasyon becerileri, sürücü davranışları ve trafik kazaları* Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Ankara: Forum Fuarcılık ve Geliştirme A.Ş. Yayınları., s:329-334.
- Payam, M. (2012). *İlk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunlar: Siirt ili örneği.* Unpublished doctorate dissertation, Polis Akademisi Başkanlığı, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Payam, M. (2018). *Avrupa Birliği ve Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi.* Institution Of Economic Development And Social Researches Publications, İstanbul. s:55-65.
- Pekin, U. (2007). *Kentsel akarsu koridorlarının geliştirilmesi ve Ankara Çayı kavramsal yeşil yol planı.* (Doktora tezi). Ankara Üniv. Fen Bilimleri Ens. Ankara, s:283.
- Parsons, Talcott, *The Social System,* The Free Press, New York, 1951.
(Erişim tarihi: 24.12.2020).
<http://www.csun.edu/~snk1966/Talcott%20Parsons%20-%20An%20Outline%20of%20the%20Social%20System.pdf>.
- Pampal, S., Hatipoğlu, S., Öztürk A., Ebru ve Yıldız, E. (1999). *Türkiye’de trafik probleminin nedenleri: Bilinç eksikliği ve yetersiz eğitim* 2. Ulaşım ve Trafik Kongresi (29.09-02.10.1999) Ankara. s:27-33.

- Racioppi F., Eriksson L., Tingvall C., Villaveces A. (2004). *Karayollarında Trafik Kazalarının Önlenmesi* (Avrupa İçin Bir Halk Sağlığı Perspektifi). Dünya Sağlık Örgütü Avrupa Bölge Ofisi; İsveç.
- 1987 MTSK Amaç, Kapsam ve Dayanak (1987, 03 Şubat). Resmi Gazete. Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr>
- 1987 MTSK Açılması Resmi Gazete Görev ve Sorumluluklar (1987, 03 Şubat). Resmi Gazete. Erişim adresi: <http://www.resmigazete.gov.tr>
- Rogers, J. (2007). *Adult Learning*, Fifth Edition. Berkshire: McGraw-Hill. s:18-19.
- Sala, D. Fernandez., E, Morant A., Gasco, J., Barrios, C. (2000). *Epidemiologic aspects of pediatric multiple trauma in a Spanish urban population*. J Pediatr Surg, 35, pp.478-481.
- Santibanez, L., Vernez, G., Razquin, P. (2005). *Education in Mexico: Challenges and Opportunities*. CA: RAND Corporation.
- Speed management: *A road safety manual for decision-makers and practitioners*. Geneva, Global Road Safety Partnership (2004-08).
- Sarı, S. (2015). *Trafikte iş güvenliğinin sağlanması için trafik akademisi eğitim modelinin kurgulanması*. İstanbul: Yeni Yüzyıl Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü (Yüksek lisans tezi).
- Sönmez, A., Vursavaş, F. *Sürücü eğitimi ve yeni sürücülerin kendi sürücü becerileri ve performanslarının yeterliliğine duydukları özgüven*, Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara, (2002).
- Sönmez, A. (2000). *Karayolu trafik güvenliğinde geleneksel yaklaşım, başarılar, sorunlar ve öneriler*. Polis Bilimleri Dergisi 2, s:7-8.
- Sungur, İ., Akdur, R. & Piyal B. (2014). *Türkiye'deki trafik kazalarının analizi*. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/19838>, 14(3): 114-124. (Erişim tarihi: 20.01.2021).
- Sümer, N. (2002). *Trafik kazalarında sosyal psikolojik etmenler: Sürücü davranışları, becerileri ve sosyal politik çevre*. Türk Psikoloji Yazıları. 5 (9- 10), s:1-36.
- Sümer, N., Özkan. T. (2002). *Sürücü davranışları, becerileri, bazı kişilik özellikleri ve psikolojik belirtilerin trafik kazalarındaki rolleri*. Türk Psikoloji Dergisi, 50, s:1-26.

- Sürmen, Ş. (1991). *Hastaneler, rehabilitasyon merkezleri, sağlık istasyonları*. İstanbul Teknik Üniversitesi Çevre ve Şehircilik Uygulama ve Araştırma Merkezi.
- Şengül, A. (2015). *Trafik kazalarında gerçek verilerin oluşturulması ve trafik kazalarının önlenmesine yönelik etkin eğitim faaliyetlerinin incelenmesi*. İstanbul: Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü (Yüksek lisans tezi).
- TDK (2020-2021). Türkçe Sözlük. Ankara: TDK Yayınları.
- Temel, F., Özcebe, H. (2006) *Türkiye’de Karayollarında Trafik Kazaları, Road Traffic Accidents in Turkey*, 15(11), s: 192-197.
- Thorndike, E. L., & Gates, A. I. (1929). *Elementary principles of education*. The Mumcilan Company.
- TÜİK (2020-2021). Türkiye İstatistik Kurumu. *Sürdürülebilir Kalkınma Göstergeleri (2010-2019)*.<https://data.TÜİK.gov.tr/Bulten/Index?p=Surdurulebilir-Kalkinma-Gostergeleri-2010-2019-37194> , Çevrimiçi (Erişim tarihi: 21.03.2021).
- Tütüncü, M. (2001). *Türkiye’de örgün eğitim sistemi içinde trafik eğitiminin önemi* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi) Gazi Üniv. Fen Bilimleri Ens.Ankara.
- T.C.CUMHURBAŞKANLIĞI, Mevzuat Bilgi Sistemi, Karayolları Trafik Yönetmeliği. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=8182&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5> , çevrimiçi (Erişim tarihi: 19.03.2021).
- TUSEKON (2019). Sürücü Eğitimcileri Konfederasyonu, *Tüm sürücü kursları MTSK listesi*, çevrimiçi (Erişim tarihi: 18.12.2020). <https://www.tusekon.org/tum-surucu-kurslari-listesi/>
- T.C. KALKINMA BAKANLIĞI, 11.Kalkınma Planı (2019-2023), Karayolu Trafik Güvenliği Çalışma Grubu Raporu, (2018). (Erişim tarihi: 17.12.2020), <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/04/KarayoluTrafikGuvenciligiCalismaGrubuRaporu.pdf>
7. Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu ve Sergisi Sunulan Bildiriler Kitabı. Basım Acar Matbaacılık, İstanbul, s:15-25 (2017).
- UNESCO (2020). UNESCO *Futures of Education Commission urges planning ahead against increased inequalities in the aftermath of the Covid-19*. <https://en.unesco.org/news/unesco-futures-education-commission-urges-planning-ahead-against-increased-inequalities> (Erişim tarihi: 13.11.2020).

Wallace, Ruth A., Wolf, Alison, *Çağdaş Sosyoloji Kuramları*, Çev. Rami Ayas-Leyla Elburuz, Punto Yay., İzmir, 2004.

World Health Organisation (WHO-1999). *Guidelines for air quality*, <http://www.who.org> (Erişim tarihi: 20.02.2021).

World Health Organization, *Global Health Estimates*, 2014, <http://www.who.org> (Erişim tarihi: 20.02.2021).

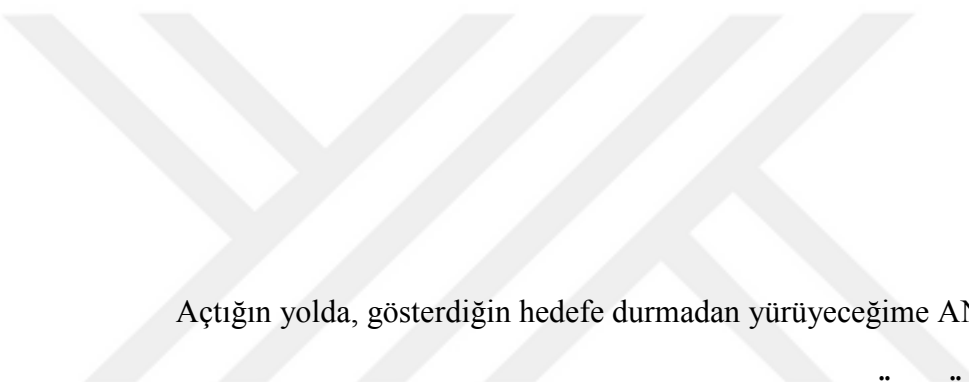
Wortham, S.C. (2008). *Assessment in early childhood education*. 5th Edition. Upper Saddle River, New Jersey: Pearson, Merrill Prentice Hall.

Yasak, Y. (2002). *Trafik psikolojisi ve psiko-teknik değerlendirilmenin tarihine genel bir bakış*. Türk Psikoloji Yazıları, 5 (9-10), s:121-136.

Young, K. & Regan, M. (2007). *Driver distraction: A review of the literature*. In: I.J. Faulks, M. Regan, M. Stevenson, J. Brown, A. Porter & J.D. Irwin (Eds.). *Distracted driving*. Sydney: Australasian College of Road Safety. pp.375-405. <http://www.erskinemcmahon.com/files/cell.phone.driving.distractio.n.articl.e.10.pdf> - adresinden 23.02.2020'de alınmıştır.

İstifade Edilen Kanun ve Yönetmelikler & Resmi Dokümanlar

- 657 Sayılı Devlet Memurları Kanunu
- 5580 Sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu
- 5580 Sayılı Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursları Yönetmeliği
- 4857 Sayılı İş Kanunu
- 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu
- 5393 Sayılı Belediye Kanunu
- Jandarma Teşkilatı Görev ve Yetkileri Yönetmeliği
- Özel Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursları MTSKSY Sınav Yönetmeliği
- Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği
- Karayolları Genel Müdürlüğü Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği
- İçişleri Bakanlığının Trafik Görevlerinin Yürütülmesi Hakkındaki Yönetmelik
- MEB, MTSK Başvuru Uygulama Klavuzu (2021).
- MEB, Trafik Eylem Planı (2008).
- MEB, 1992; 1997; Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60
- MEB, Özel Ulaştırma Hizmetleri Mesleki Eğitim ve Gelişim Kursları Yönetmeliği. Mevzuat ve Kararlar, Erişim adresi: lebibyalkin.com.tr



Açtığın yolda, gösterdiğin hedefe durmadan yürüyeceğime AND İÇERİM

NE MUTLU TÜRKÜM DİYENE

Mustafa Kemal ATATÜRK

EKLER
ETİK KURUL ONAY FORMU



T.C.
İSTANBUL GELİŞİM ÜNİVERSİTESİ
Etik Kurul Başkanlığı

ETİK KURUL KARAR ÖRNEĞİ

TOPLANTI TARİHİ: 01.04.2021
TOPLANTI SAYISI: 2021-11

KARAR NO: 2021-11-22: Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Sosyoloji Tezli Yüksek Lisans Programı 170626006 numaralı Yeşim DEMİRCAN LAÇİN, "Trafik Kazalarının Bir Nedeni Olarak "Sürücü Kursları Eğitiminin Trafik Kazalarına Etkisi" konulu çalışması hakkında yapacağı anket sorularının, etik kurallara uygun olup olmadığını tespit etmek üzere, Etik Kurulumuzun 11.03.2021 tarih 2021-08 sayılı toplantısında, İGÜ Etik Kurul Yönergesinin 12(1) maddesine göre değerlendirme yapmak üzere görevlendirilen öğretim elemanlarının raporları incelenmiş olup, ilgili çalışmada yer alan bilimsel araştırmanın etik kurallara uygun olduğuna oy birliği ile karar verildi.

I. GRUP ARAŞTIRMA MÜLAKAT FORMU

-Görüşme Formu (Birinci Grup)-

TRAFİK KAZALARININ BİR NEDENİ OLARAK “SÜRÜCÜ KURSLARI EĞİTİMİNİN TRAFİK KAZALARINA ETKİSİ”

Elinizdeki Görüşme Formunda, Prof.Dr. Kamil KAYA'nın danışmanlığında yürütülen Yüksek Lisans Tezi için hazırlanmış sorular bulunmaktadır. Araştırmanın bilimsel tespitleri, sorulara verilen cevapların doğru olduğu varsayımına dayanır. Bundan dolayı formda yer alan sorulara doğru ve eksiksiz cevap vermeniz son derece önemlidir. Elde edilecek veriler, hiçbir şekilde özel çıkarlar için değil sadece bilimsel amaçlar için kullanılacaktır. Lütfen isminizi yazmayınız / söylemeyiniz.

Gösterdiğiniz ilgi ve yardımdan dolayı teşekkür ederim.

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN
İstanbul Gelişim Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sosyoloji ABD Yüksek Lisans Öğrencisi

- 1)-Kısaca kendinizi tanıtır mısınız? (yaş, cinsiyet, eğitim durumu, meslek ve medeni durum)
- 2)-Motorlu taşıt sürücü kurslarındaki (MTSK) göreviniz nedir? (teorik-direksiyon eğitmeni)
- 3)-Sizce, trafik eğitiminde eğitmenin rolü nedir?
- 4)-Trafik eğitiminde, teoride kaynakların yeterli bilgiyi sunduğunu düşünüyor musunuz? Teorik eğitim pratiği destekleyici midir? Pratik eğitimle çelişen yönleri bulunmakta mıdır?
- 5)-MTSK'nda trafik müfredatına uygun eğitim verildiğini düşünüyor musunuz?
- 6)-Müfredat ile uygulama arasındaki farklılıklar nelerdir? Bu farklılıkların yol açacağı sorunlardan bahsedebilir misiniz?
- 7)-Eğitim müfredatının kazaları önleyici bilgilerle donatıldığını düşünüyor musunuz? Müfredatın yeterliliği sizce ne düzeydedir?
- 8)-Vermiş olduğunuz eğitimin ideal düzeyde olduğuna inanıyor musunuz? Evet ise neden? Hayır ise neden?
- 9)-Çalışma koşullarının verdiğiniz eğitime ne gibi olumlu veya olumsuz etkileri var?
- 10)-Mevcut sınav sistemi konusunda ne düşünüyorsunuz? Sınav, eğitimin amaçlarını ölçecek düzeyde midir?
- 11)-Sürücü adaylarının derslere ve uygulamalara (direksiyon eğitimi) katılımı konusunda ne düşünüyorsunuz?
- 12)-Sürücü adayının sürücü ehliyetini aldıktan hemen sonra trafiğe çıkması konusunda ne düşünüyorsunuz?

13)-Sizce, sürücü kurslarında verilen eğitim ile trafik kazaları arasında nasıl bir ilişki var?

14)-Trafik kazalarının azaltılmasında sürücü kurslarının ne gibi katkısı olabilir? Nasıl?

15)-Son olarak, ilave etmek istediğiniz görüş ve önerileriniz var mıdır?



II. GRUP ARAŞTIRMA MÜLAKAT FORMU

-Görüşme Formu (İkinci Grup)-

TRAFİK KAZALARININ BİR NEDENİ OLARAK “SÜRÜCÜ KURSLARI EĞİTİMİNİN TRAFİK KAZALARINA ETKİSİ”

Elinizdeki Görüşme Formunda, Prof.Dr. Kamil KAYA'nın danışmanlığında yürütülen Yüksek Lisans Tezi için hazırlanmış sorular bulunmaktadır. Araştırmanın bilimsel tespitleri, sorulara verilen cevapların doğru olduğu varsayımına dayanır. Bundan dolayı formda yer alan sorulara doğru ve eksiksiz cevap vermeniz son derece önemlidir. Elde edilecek veriler, hiçbir şekilde özel çıkarlar için değil sadece bilimsel amaçlar için kullanılacaktır. Lütfen isminizi yazmayınız / söylemeyiniz.

Gösterdiğiniz ilgi ve yardımdan dolayı teşekkür ederim.

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN
İstanbul Gelişim Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sosyoloji ABD Yüksek Lisans Öğrencisi

- 1)-Kısaca kendinizi tanıtır mısınız? (yaş, cinsiyet, eğitim durumu, meslek ve medeni durum)
- 2)-Motorlu taşıt sürücü kurslarındaki (MTSK) göreviniz nedir? (kurucu-kurucu müdür-müdür)
- 3)-Sizce, trafik eğitiminde eğitmenin rolü nedir?
- 4)-Trafik eğitiminde, teoride kaynakların yeterli bilgiyi sunduğunu düşünüyor musunuz? Teorik eğitim pratiği destekleyici midir? Pratik eğitimle çelişen yönleri bulunmakta mıdır?
- 5)-MTSK'nda trafik müfredatına uygun eğitim verildiğini düşünüyor musunuz?
- 6)-Müfredat ile uygulama arasındaki farklılıklar nelerdir? Bu farklılıkların yol açacağı sorunlardan bahsedebilir misiniz?
- 7)-Eğitim müfredatının kazaları önleyici bilgilerle donatıldığını düşünüyor musunuz? Müfredatın yeterliliği sizce ne düzeydedir?
- 8)-Kurumunuzda çalışan eğitmenlerin alanında yeterli bilgi donanımına sahip (uzman) olduklarına inanıyor musunuz? Evet ise neden? Hayır ise neden?
- 9)-Kurumunuzda çalışan eğitmenlerin eğitim sürecini yakından takip ediyor musunuz? Kurumunuzda ideal bir eğitim verildiği konusunda düşünceleriniz nelerdir?
- 10)-Eğitmenlerin çalışma koşulları konusunda ne düşünüyorsunuz? Çalışma koşulları eğitmenleri olumlu veya olumsuz nasıl etkilemektedir?
- 11)-Sürücü adaylarının derslere ve uygulamalara (direksiyon eğitimi) katılımı konusunda ne düşünüyorsunuz?

12)-Sürücü adayının sürücü ehliyetini aldıktan hemen sonra trafiğe çıkması konusunda ne düşünüyorsunuz?

13)-Sizce, sürücü kurslarında verilen eğitim ile trafik kazaları arasında nasıl bir ilişki var?

14)-Trafik kazalarının azaltılmasında sürücü kurslarının ne gibi katkısı olabilir? Nasıl?

15)-Son olarak, ilave etmek istediğiniz görüş ve önerileriniz var mıdır?



III. GRUP ARAŞTIRMA MÜLAKAT FORMU

-Görüşme Formu (Üçüncü Grup)-

TRAFİK KAZALARININ BİR NEDENİ OLARAK “SÜRÜCÜ KURSLARI EĞİTİMİNİN TRAFİK KAZALARINA ETKİSİ”

Elinizdeki Görüşme Formunda, Prof.Dr. Kamil KAYA'nın danışmanlığında yürütülen Yüksek Lisans Tezi için hazırlanmış sorular bulunmaktadır. Araştırmanın bilimsel tespitleri, sorulara verilen cevapların doğru olduğu varsayımına dayanır. Bundan dolayı formda yer alan sorulara doğru ve eksiksiz cevap vermeniz son derece önemlidir. Elde edilecek veriler, hiçbir şekilde özel çıkarlar için değil sadece bilimsel amaçlar için kullanılacaktır. Lütfen isminizi yazmayınız / söylemeyiniz.

Gösterdiğiniz ilgi ve yardımdan dolayı teşekkür ederim.

Yeşim DEMİRCAN LAÇIN
İstanbul Gelişim Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sosyoloji ABD Yüksek Lisans Öğrencisi

- 1)-Kısaca kendinizi tanıtır mısınız? (yaş, cinsiyet, eğitim durumu, meslek ve medeni durum)
- 2)-Motorlu taşıt sürücü kurslarındaki (MTSK) ilginiz nedir? (sürücü aday-özel direksiyon ögr.)
- 3)-Sizce, trafik eğitiminde eğitmenin rolü nedir?
- 4)-Trafik eğitiminde, teoride kaynakların yeterli bilgiyi sunduğunu düşünüyor musunuz? Teorik eğitim pratiği destekleyici midir? Pratik eğitimle çelişen yönleri bulunmakta mıdır?
- 5)-MTSK'nda trafik müfredatına uygun eğitim verildiğini düşünüyor musunuz?
- 6)-Müfredat ile uygulama arasındaki farklılıklar nelerdir? Bu farklılıkların yol açacağı sorunlardan bahsedebilir misiniz?
- 7)-Eğitim müfredatının kazaları önleyici bilgilerle donatıldığını düşünüyor musunuz? Müfredatın yeterliliği sizce ne düzeydedir?
- 8)-Almış olduğunuz eğitimin ideal düzeyde olduğuna inanıyor musunuz? Evet ise neden? Hayır ise neden?
- 9)-Almış olduğunuz teorik ve pratik (direksiyon) eğitimden memnun musunuz? Evet ise neden? Hayır ise neden?
- 10)-Sizce, eğitim sürecinde kullanılan materyaller yeterli mi? İyi bir sürücü eğitimi aldığımızı düşünüyor musunuz?
- 11)-Mevcut sınav sistemi konusunda ne düşünüyorsunuz? Sınav, eğitimin amaçlarını ölçecek düzeyde midir?

12)-Sürücü adayı olarak derslere ve uygulamalara (direksiyon eğitimi) düzenli olarak katıldınız mı? Neden?

13)-Sürücü adayı olarak sürücü ehliyetini aldıktan hemen sonra trafiğe çıkmayı düşünüyor musunuz? Neden?

14)-Şizce, sürücü kurslarında verilen eğitim ile trafik kazaları arasında nasıl bir ilişki var?

15)-Trafik kazalarının azaltılmasında sürücü kurslarının ne gibi katkısı olabilir? Nasıl?



DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAV DEĞERLENDİRME FORMU /EK-3 ÖN YÜZ

DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAV DEĞERLENDİRME FORMU (“M”, “A1”, “A2”, “A” veya “B1” Sınıfları)				(EK-3 ÖN YÜZÜ)
..... KODLU ÖZEL		MOTORLU TAŞIT SÜRÜCÜLERİ KURSU MÜDÜRLÜĞÜ		
KURSİYERİN				
Adı Soyadı	İmza	İstediği Sürücü Sertifikasının Cinsi:	Sınava Girdiği Aracın Cinsi ve Plaka No:	
(I) ARAC BİLGİSİ SORGULAMA BÖLÜMÜ				
1	Lastiklerin havalanma yeterli olup olmadığını gözle veya ayakla kontrol etmiyor.			MAVI
2	Akinin yerini gösteremiyor.			MAVI
3	Yağ göstergesini gösteremiyor, hangi durumda tehlike ifade ettiğini bilmiyor.			MAVI
4	Hararet göstergesini (varsa) gösteremiyor, hangi durumda tehlike ifade ettiğini bilmiyor.			MAVI
5	Yakıt göstergesinin yerini gösteremiyor.			MAVI
6	Uzun/kısa far veya korna kumandalarını gösteremiyor.			MAVI
7	Sinyal kumandalarını gösteremiyor, sinyal lambalarını çalıştırmıyor.			MAVI
8	Ön veya arka freni gösteremiyor.			MAVI
9	Debrivaj (Otomatik vitesli araçlar hariç) veya gazı gösteremiyor.			MAVI
10	Vitesi gösteremiyor veya aracın kaç vitesli olduğunu bilmiyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).			MAVI
11	Aracı çalıştırıp stop ettiremiyor.			MAVI
12	Aracı van ayak veya orta şelba üzerinde sabitlemiyor (“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç).			MAVI
(II) BU YÖNETMELİĞİN EKİ (EK-7) KROKİYE GÖRE DÜZENLENEN ALANDA DEĞERLENDİRİLECEK BÖLÜM				
1	Alkol, uyuturucu veya uyarıcı maddelerin etkisinde olduğu gözlemlendi.			KIRMIZI
2	Araca binmeden önce koruyucu başlık, diğlik vb. koruyucu ekipmanları takmıyor, çekik giymiyor.			KIRMIZI
3	Araca bindiğinde ayta ayarlarını kontrol etmiyor.			SARI SARI
ARACI ÇALIŞTIRMA				
4	a) Aracı çalıştırmadan önce debrivaja basmıyor veya vitesi boşa almıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).			SARI SARI
	b) Arac çalıştırdı halde marş düğmesine basmaya devam ediyor.			SARI SARI
ALANDA KALKIŞ YAPMA (ARACI HAREKETE GEÇİRME)				
	a) Kalkış doğru vitesle yapmıyor (Otomatik vitesli araçlar hariç).			SARI SARI
	b) Kalkış yaparken aracı sarıyor.			SARI SARI
	c) Kalkış yaparken moturu stop ettiriyor.			SARI SARI
5	d) Kalkış sırasında ayaklarını toplarken aracın kontrolünü sağlayamıyor (“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç).			KIRMIZI
	e) Kalkış yaparken ön, arka veya yandan gelen trafığı kontrol etmiyor.			KIRMIZI
	f) Aracı kullanırken ayaklarını yere deşiyor.			KIRMIZI
	g) Aracı herhangi bir yere çarpıyor veya devriyor.			KIRMIZI
	h) Aracı kullanırken yalpalyor, aracı dengeli kullanamıyor.			KIRMIZI
KONİLER ARASINDAN GEÇME				
	a) Konilere çarpıyor.			KIRMIZI
6	b) Koniler arasından sırasıyla geçemiyor, koni atlıyor.			KIRMIZI
	c) Koniler arasından geçerken ayakları yere deşiyor.			KIRMIZI
	d) Koniler arasından geçerken düşüyor.			KIRMIZI
	e) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
SEKİZ ÇİZME (“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç)				
	a) Aracın tekerlerinden herhangi birisi veya ikisi de sekiz çizgisinin dışına çıkıyor.			KIRMIZI
7	b) Sekiz çizirken ayakları yere deşiyor.			KIRMIZI
	c) Sekiz çizirken düşüyor.			KIRMIZI
	d) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
BENGE ÇİZGİSİNDEN GEÇME (“B1” sertifika sınıfı araçlar hariç)				
	a) Denge çizgisi üzerinden gidemiyor, çizginin dışına çıkıyor.			KIRMIZI
8	b) Denge çizgisi üzerinden giderken ayakları yere deşiyor.			KIRMIZI
	c) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
HIZLANMA, YAVASLAMA VE DURMA				
	a) Motorlu bisikletler (“M”) için azami 30 km/ye, motosikletler (“A1”, “A2”, “A” ve “B1”) için 50 km/ye çıkamıyor.			KIRMIZI
9	b) Hızlanma esnasında aracı sarıyor.			KIRMIZI
	c) Hızlanma esnasında düşüyor.			KIRMIZI
	d) Yavaşlama yaparken aracın hakimiyetini kaybediyor.			KIRMIZI
	e) Yavaşlama yaparken düşüyor.			KIRMIZI
	f) Ön ve arka frenleri dengeli kullanamıyor, düzgün duruş yapamıyor.			KIRMIZI
	g) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
ENGELDEN KAÇMA				
	a) Saatte 20 km hıza ulaşmıyor.			KIRMIZI
10	b) Saatte 20 km hıza ulaştıktan sonra engelden kaçamıyor, engelle çarpıyor.			KIRMIZI
	c) Engelden 50 santimetreden fazla uzaktan geçiyor.			KIRMIZI
	d) Engelden kaçarken ayakları yere deşiyor.			KIRMIZI
	e) Engeli geçtikten sonra tekrar geldiği yol seridine giremiyor.			KIRMIZI
	f) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI
ANI FREN YAPMA				
	a) Saatte 20 km hıza ulaşmıyor.			KIRMIZI
11	b) Saatte 20 km hıza ulaştıktan sonra ani fren yapıp aracı durduramıyor.			KIRMIZI
	c) Motoru stop ettiriyor.			SARI SARI

DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAV DEĞERLENDİRME FORMU /EK-3 ARKA YÜZ

EK-3 (ARKA YÜZÜ)			
(III) AKAN TRAFİKTE SÜRÜŞ BECERİSİ VE TRAFİK ALGISINA YÖNELİK DAVRANISLAR BÖLÜMÜ			
12	AKAN TRAFİKTE KALKIŞ YAPMA (ARACI HAREKETE GEÇİRME)		
	a) Kalkış doğru vitese yapmıyor <i>(Otomatik viteli araçlar hariç)</i> .	SARI	SARI
	b) Kalkış yaparken aracı sarsıyor.	SARI	SARI
	c) Kalkış yaparken motoru stop ettiriyor.	SARI	SARI
	e) Kalkış yaparken omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
	d) Kalkış yaparken aynaları ile trafikli kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Kalkış yaparken sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Trafikli tehlikeye düşürecek şekilde hızlı ve kontrolsüz çıkış yapıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
g) Kalkış yaptıktan sonra aracı doğru geride konumlandırmıyor.	SARI	SARI	
13	ARAC KUMANDA PEDALLARINA İNTIBAK		
	a) Vites değiştirirken debriyajı tam basmıyor <i>(Otomatik viteli araçlar hariç)</i> .	SARI	SARI
	b) Vites değiştirirken gazı doğru kullanmıyor <i>(Otomatik viteli araçlar hariç)</i> .	SARI	SARI
	c) Vites değiştirirken aracın kontrolünü kaybediyor <i>(Otomatik viteli araçlar hariç)</i> .	SARI	SARI
	e) Seyir halindeyken yola bakmayı bırakıp vitese bakarak vites değiştiriyor <i>(Otomatik viteli araçlar hariç)</i> .	KIRMIZI	KIRMIZI
d) Hurlama ve viteslamalarda aracın hızını ayarlamıyor. Gaz ve frene tam intibak edemiyor.	SARI	SARI	
14	SERİT İZLEME VE DEĞİŞTİRME		
	a) Serit değiştirmeden önce aynaları ile trafik kontrolü etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Serit değiştirmeden önce omuz üstü bakışı ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
	a) Serit değiştirmeden önce zamanında sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Seritini değiştirirken yönlüki kesik ve sürekli çizgilerin anisolarına uygun hareket etmiyor.	SARI	SARI
	d) Serit izleme kurallarına uymuyor, serit çizgilerinin içinde araç kullanıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Emniyet serdini ihlal ediyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
f) Sürekli sol serdiyi izgal ederek araç kullanıyor.	SARI	SARI	
15	KAVSAKLARA YAKLAŞMA VE KAVSAKLARDA SAĞA SOLA DÖNÜŞLER		
	a) Kavşağa yaklaşırken viteslamıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Kavşağa yaklaşırken dönüşteki yöne uygun geride zamanında girmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Dönüş öncesinde zamanında sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Kavşakta karşıdan veya yanından gelen araçları kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	d) Kavşakta geçiş hakkı kurallarına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Sağa sola dönüşlerden önce aynaları ile trafikli kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Sağa sola dönüşlerden önce omuz üstü bakış ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
g) Dönüşünü tamamladıktan sonra yönüne uygun geride girmiyor.	SARI	SARI	
16	ÖNÜNDEKİ ARACI GEÇME (SOLLAMA YAPMA)		
	a) Sollamaya başlamadan önce aynaları ile trafikli kontrol etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Sollamaya başlamadan önce omuz üstü bakışı ile kör nokta kontrolü yapmıyor.	SARI	SARI
	c) Sollamaya başlamadan önce zamanında sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Sollama yaparken öndeki veya diğer şeritlerdeki araçları tehlikeye atıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
d) Sollama yaparken kendi hızını ve diğer araçların hızlarını dikkate almıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI	
e) Kendisini geçmek isteyen araç olduğunda geçişine kurallarına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI	
17	HIZ KURALLARI		
	a) Hız levhalarına uymuyor, azami hız sınırını aşıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Yaya, okul, bisiklet vb. geçitlere yaklaşırken hızını azaltmıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Yol için belirlenen aşırı hız sınırlama uymuyor, çok yavaş araç kullanıyor.	SARI	SARI
	e) Sürekli aynı vitese araç kullanıyor, zamanında vites değiştiriyor <i>(Otomatik viteli araçlar hariç)</i> .	SARI	SARI
d) Hurlama ve viteslamalarda aracın hızını ayarlamıyor.	SARI	SARI	
18	ÇEVREYE DUYARLI VE EKONOMİK ARAC KULLANMA		
	a) Aracı yüksek devirde kullanıyor. <i>(Otomatik viteli araçlar hariç)</i> .	SARI	SARI
	b) Kornayı gereksiz yere kullanıyor.	SARI	SARI
c) Duruş ve kalkışları ani yapıyor, aracı ekonomik kullanmıyor.	SARI	SARI	
19	ARAC SEYİR HALİNDEYKEN DEĞERLENDİRİLECEK DİĞER DAVRANISLAR		
	a) İşletilen trafik cihazları, trafik levhaları veya diğer trafik işaretlerine uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Arac kullanma sırasında araç bakımını veya trafik güvenliği tehlikeye düşürecek düzeyde bryecanlı ve tehlikeli olduğu görülür.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Trafik polisi, yol işareti ve diğer işaretleri veya diğer yönlendirmeleri fark etmiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Arac seyir halindeyken aynalardan trafikli kontrol etmiyor.	SARI	SARI
	d) Takip mesafesini kurallara uygun olarak ayarlamıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Geçiş üstünlüğüne sahip araçlara geçiş hakkı vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	f) Yaya ve okul geçitlerinde yayalara ve bisikletlere geçiş hakkı vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	g) Herzemin geçitlerinde geçiş kurallarına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Komisyon başkanının teblihine verdiği talimatları uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
h) Genel olarak araç kullanma becerisini zayıf.	KIRMIZI	KIRMIZI	
i) Güzergahtan bilmiyor, güzergahtan dışına çıkıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI	
20	DURAKLANMA VE PARK ETME		
	a) Duraklama veya park yasasına uymuyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	b) Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken sinyal vermiyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	c) Duraklamadan veya park etmeden önce aynaları ile trafik kontrolü yapmıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	e) Park etme esnasında kaldırıma çarpıyor.	KIRMIZI	KIRMIZI
	d) Duraklama veya park etmede serdan sağa veya kaldırıma yeterince yanaşmıyor.	SARI	SARI
	e) Ani duruş yapıyor.	SARI	SARI
	f) Aracı terkmeden önce motoru stop etmiyor.	SARI	SARI
g) Aracı terkederken yan ayak veya orta sehpa üzerinde sabitlemiyor ("B1" sertifika sınıfı araçlar hariç).	SARI	SARI	
h) Aracı güvenli bir şekilde terk etmiyor.	SARI	SARI	
SINAV KOMİSYONU			
Başkan (Adı/Soyadı/İmza):		Üye (Adı/Soyadı/İmza):	
Sınav Tarihi:			
BAŞARILI		NEDENİ:	
BAŞARISIZ			
NOT:			
1- Mavi renkle işaretlenmiş maddelerden baş tarasını ihlal eden kursiyerin sınavına son verilir.			
2- Sarı renkle işaretlenmiş maddelerden herhangi birini iki kere veya farklı maddelerden iki tarasını ihlal eden kursiyerin sınavına son verilir.			
3- Kırmızı renkle işaretlenmiş maddelerden birini ihlal eden kursiyerin sınavına son verilir.			

DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAV DEĞERLENDİRME FORMU /EK-4 ÖN YÜZ

DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAV DEĞERLENDİRME FORMU (“B”, “BE”, “C1”, “C1E”, “C”, “CE”, “D1”, “D1E”, “D”, “DE” veya “F” Sınıfları)				EK-4 ÖN YÜZÜ
..... KODLU ÖZEL		MOTORLU TAŞIT SÜRÜCÜLERİ KURSU MÜDÜRLÜĞÜ		
KURSUYERİN				
Adı Soyadı	İmza	İstediyi Sürücü Sertifikasının Cinsi:	Sınava Girdiği Aracın Cinsi ve Plaka No:	
(I) ARAC BİLGİSİ SOYGULAMA BÖLÜMÜ				
1	Lastiklerin havalarının yeterli olup olmadığını gözetme veya ayakla kontrol etmiyor.			MAVI
2	Aracın kapısını açıp akabinde yerini gösteremiyor (“C”, “CE”, “D” ve “DE” sınıfı araçlar hariç).			MAVI
3	Motor yağı ve motor suyu konulma yerini gösteremiyor (“C”, “CE”, “D” ve “DE” sınıfı araçlar hariç).			MAVI
4	Cam silmecek suyunun konulma yerini gösteremiyor (“C”, “CE”, “D” ve “DE” sınıfı araçlar hariç).			MAVI
5	Aracın bagajını açıp, stepne, kriko, beyon anahtar, reflektör ve ilkyardımcı çantasını gösteremiyor (“C”, “CE”, “D” ve “DE” sınıfı araçlar hariç).			MAVI
6	Yağ ve hararet göstergelerine gösteremiyor. Hangi durumda tehlike ifade ettiklerini bilmiyor.			MAVI
7	Yakıt göstergesinin yerini gösteremiyor.			MAVI
8	Uyarıksız far, korna, cam silmecek ve diğer kumanda kollarını gösteremiyor.			MAVI
9	Sinyal koluza gösteremiyor.			MAVI
10	Arac içi aydınlatma lambalarını açıp kapatamıyor.			MAVI
11	Dış ve iç ayınların ayar yerlerini gösteremiyor.			MAVI
12	El frenini ve ayak fren pedalını gösteremiyor.			MAVI
13	Gaz ve debriyaj (Otomatik vitenli araçlar hariç) pedallarını gösteremiyor.			MAVI
14	Aracın kaç vitenli olduğunu bilmiyor (Otomatik vitenli araçlar hariç). Otomatik vitenli araçlarda P, N, D ve R konumlarının ne anlama geldiğini			MAVI
(II) AKAN TRAFİKTE SÜRÜŞ BECERİSİ VE TRAFİK ALGISINA YÖNELİK DAVRANIŞLAR BÖLÜMÜ				
1	Araca bindiğinde koltuk ayarlarını kontrol etmiyor.			SARI SARI
2	Araca bindiğinde ayna ayarlarını kontrol etmiyor.			SARI SARI
3	Emniyet kemeri takmıyor.			KIRMIZI
4	Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisinde olduğu gösterilmedi.			KIRMIZI
ARACI ÇALIŞTIRMA				
5	a) Aracı çalıştırmadan önce debriyaja basmıyor (Otomatik vitenli araçlar hariç) veya vitesi boşa almıyor. b) Aracı çalıştıramıyor. c) Arac çalıştığı halde kontak anahtarını emniyet kademelerinde tutmaya devam ediyor.			SARI SARI SARI SARI SARI SARI
KALKIŞ YAPMA (ARACI HAREKETE GEÇİRME)				
6	a) Aracı hareket ettirmeden önce el frenini indirmiyor. b) Kalkışı doğru vitende yapıyor. Otomatik vitenli araçlarda kalkış yaparken vitenli D pozisyonuna getiriyor. c) Kalkış yapmadan önce ayarları ile trafiki kontrol etmiyor. d) Kalkış yaparken omuz üstü bakış ile kilit nokta kontrolü yapıyor. e) Kalkış yaparken sinyal vermiyor. f) Kalkış yaparken aracı sürüyor. g) Kalkış yaparken moturu stop ettiriyor. h) Kalkışta trafik akışı ile uyumlu hareket edemiyor. ı) Trafiki tehlikeye düşürecek şekilde hızlı ve kontrolsüz kalkış yapıyor. j) Kalkış yaptıktan sonra aracı doğru şeride konumlandıramıyor.			SARI SARI SARI SARI KIRMIZI SARI SARI KIRMIZI SARI SARI SARI SARI SARI SARI KIRMIZI SARI SARI
ARAC KUMANDA PEDALLARINA İNTİBAK				
7	a) Vites değiştirirken debriyaj pedalına tam basmıyor (Otomatik vitenli araçlar hariç). b) Vites değiştirirken gaz pedalına doğru kullanmıyor (Otomatik vitenli araçlar hariç). c) Vites değiştirirken doğru sıralamaya uymuyor (Otomatik vitenli araçlar hariç). d) Vites değiştirirken aracın kontrolünü kaybediyor (Otomatik vitenli araçlar hariç). e) Seyir halindeyken yola bakmaya bırakıp vites koluza bakarak vites değiştiriyor (Otomatik vitenli araçlar hariç). f) Gaz ve frene tam intibak edemiyor.			SARI SARI SARI SARI SARI SARI KIRMIZI KIRMIZI SARI SARI
DİREKSİYON HAKİMİYETİ				
8	a) Direksiyon simidini doğru pozisyonunda tutmuyor. b) Aracı kontrol edemiyor, sağa sola savuruyor. c) Aracı şerit içinde geçemiyor.			SARI SARI KIRMIZI SARI SARI
SERİT İZLEME VE DEĞİŞTİRME				
9	a) Aracı şerit çizgilerinin içerisinde kullanmıyor, iki şeridi birden kullanıyor. b) Şerit değiştirmeden önce ayarları ile trafiki kontrol etmiyor. c) Şerit değiştirmeden önce omuz üstü bakış ile kilit nokta kontrolü yapıyor. d) Şerit değiştirmeden önce zamanında sinyal vermiyor. e) Şerit değiştirenken yoldaki kesik ve sürekli çizgilerin anlamlarına uygun hareket etmiyor. f) Emniyet gerisini ihlal ediyor. g) Sürekli sol şeridi izgal ederek araç kullanıyor.			KIRMIZI KIRMIZI SARI SARI KIRMIZI SARI SARI KIRMIZI SARI SARI
KAVŞAKLARA YAKLAŞMA VE KAVŞAKLARDA SAĞA SOLA DÖNÜŞLER				
10	a) Kavşağa yaklaşırken yavaşlamıyor. b) Kavşağa yaklaşırken dönmeçifti vitne uygun şeride zamanında giriyor. c) Dönüş öncesinde zamanında sinyal vermiyor. d) Kavşakta karşudan ve yarıdan gelen araçları kontrol etmiyor. e) Kavşakta geçiş hakkı kurallarına uymuyor. f) Sağa sola dönüşlerden önce ayarları ile trafiki kontrol etmiyor. g) Sağa sola dönüşlerden önce omuz üstü bakış ile kilit nokta kontrolü yapıyor. h) Dönüşünü tamamlandıktan sonra vitenine uygun şeride giriyor.			KIRMIZI KIRMIZI KIRMIZI KIRMIZI KIRMIZI SARI SARI SARI SARI
ARAC SEYİR HALİNDEYKEN DEĞERLENDİRİLECEK DİĞER DAVRANIŞLAR				
11	a) Yüksek trafikli cihazları, trafik levhaları ve diğer trafikli işaretlerine uymuyor. b) Trafik polisi, yol işareti ve diğer işaretlerini veya diğer yönlendirmeleri dikkat etmiyor. c) Arac kullanırken süratında arac hakimiyetini ve trafik güvenliğine tehlikeye düşürecek düzeyde heyecanlı ve telaşlı olduğu görülür. d) Yaya ve okul geçitlerinde araçlara ve bisikletlere geçiş hakkı vermiyor. e) Hızının geçitlerde geçiş kurallarına uymuyor.			KIRMIZI KIRMIZI KIRMIZI KIRMIZI KIRMIZI

DİREKSİYON EĞİTİMİ DERSİ SINAV DEĞERLENDİRME FORMU /EK-4 ARKA YÜZ

EK-4 (ARKA YÜZÜ)			
11	a) Geçiş iznini almadan sahip araçlara geçiş hakkı vermiyor.		KIRILMIŞI
	b) Araç seyir halindeyken iç ve dış ayarlarından trafikin akışına kontrol etmiyor.		SAHİ SAHİ
	c) Takip mesafesini kararlara uygun olarak ayarlamıyor.		KIRILMIŞI
12	d) Gözetim büküyor, diğerleri dışına çıkıyor.		KIRILMIŞI
	e) Genel olarak araç kullanım becerisini zayıf.		KIRILMIŞI
	DÖNÜŞÜK ARACI GEÇİME (SOLLAMA YAPMA)		
	a) Sollamaya başlamadan önce ayarları ile trafiki kontrol yapıyor.		KIRILMIŞI
	b) Sollamaya başlamadan önce omuz izni bakış ile kör nokta kontrolü yapıyor.		SAHİ SAHİ
13	c) Sollamaya başlamadan önce ve zamanında sinyal vermiyor.		KIRILMIŞI
	d) Sollama yaparken önündeki ve diğer araçlardaki araçları tehlikeye atıyor.		KIRILMIŞI
	e) Sollama yaparken kendi hızını ve diğer araçların hızlarını dikkate almıyor.		KIRILMIŞI
	f) Kendisini geçmek isteyen araç olmadıkça geçişine kararlama yapmıyor.		KIRILMIŞI
	HIZ KURALLARI		
14	a) Hız levhalarını okumuyor, amenti hız sınırını atıyor.		KIRILMIŞI
	b) Yağur, sisli, buğulu vb. geçişlere vakitlendiren hızını azaltmıyor.		KIRILMIŞI
	c) Trafik ışığı halindeki araçlar için durma yapıyor, trafik ışığı tehlikeye düşürüyor.		KIRILMIŞI
	d) Yol için belirlenen amenti hız sınırını okumuyor, çok yavaş araç kullanıyor.		SAHİ SAHİ
	e) Sınırlı ayar hızında araç kullanıyor, zamanında vitas değiştiriyor (Önemli vitaslı araçlar hariç).		SAHİ SAHİ
15	f) Hızlarını ve yavaşlanmalarında aracın hızını ayarlamıyor.		SAHİ SAHİ
	ÇEVREYE DUYARLI VE EKONOMİK ARACI KULLANMA		
	a) Aracı yüksek devirde kullanıyor (Önemli vitaslı araçlar hariç).		SAHİ SAHİ
	b) Korumayı gerektiren yere kullanıyor.		SAHİ SAHİ
	c) Durma ve kalkışları ani yapıyor, aracı ekonomik kullanmıyor.		SAHİ SAHİ
16	GERİ GİDERİŞEN SAĞA-SOLA (L) DÖNME		
	a) Geri giderken şeritten koruyarak köşeden sağa ya da sola tek hande dönmüyor (90 derece açı ile).		KIRILMIŞI
	b) Geri giderken koruma veya kaldırım çarpıyor, şeritten dışına çıkıyor.		KIRILMIŞI
	c) Kalkış yaparken motora stop ettiriyor.		SAHİ SAHİ
	d) Dönmeye önce veya dönmeye tamamlandıktan sonra yola çıkarken sinyal vermiyor.		KIRILMIŞI
17	e) Dönmeye önce veya dönmeye tamamlandıktan sonra yola çıkarken ayarları ile trafiki kontrol etmiyor.		KIRILMIŞI
	f) Tekrar yola çıkmadan önce omuz izni bakış ile kör nokta kontrolü yapıyor.		SAHİ SAHİ
	GERİ DÖZGEÇİME - 25 MT		
	a) Aracı geri vitese takmıyor.		SAHİ SAHİ
	b) Geri giderken aracı şerit çizgileri içerisinde geçmiyor.		SAHİ SAHİ
18	c) Geri giderken aracı şerit çizgileri içinde tutmuyor, dışına çıkıyor. Aracın hakimiyetini sağlayamıyor.		KIRILMIŞI
	d) Geri giderken ayarlarla veya geriye dönmekle arkadaki trafiki kontrol etmiyor.		KIRILMIŞI
	e) Aracı stop ettiriyor.		SAHİ SAHİ
	f) Kalkış yapmadan önce ayarları ile trafiki kontrol etmiyor.		KIRILMIŞI
	g) Kalkış yapmadan önce omuz izni bakış ile kör nokta kontrolü yapıyor.		SAHİ SAHİ
19	h) Kalkış yaparken sinyal vermiyor.		KIRILMIŞI
	ANI FREN YAPMA		
	a) Ani fren yapar aracı durduramıyor (Sırtta 30 km hızla giderken).		KIRILMIŞI
	b) Ani fren yaptığında aracı stop ettiriyor.		SAHİ SAHİ
	c) Kalkış yapmadan önce ayarları ile trafiki kontrol etmiyor.		KIRILMIŞI
20	d) Kalkış yapmadan önce sinyal vermiyor.		KIRILMIŞI
	e) Kalkış yapmadan önce omuz izni bakış ile kör nokta kontrolü yapıyor.		SAHİ SAHİ
	f) Kalkış yaparken motora stop ettiriyor.		SAHİ SAHİ
	g) Aracı hareket ettirdikten 50 cm'den fazla geri kaydırıyor.		SAHİ SAHİ
	h) Kalkış yaparken motora stop ettiriyor.		SAHİ SAHİ
21	GERİ GERİ PARK ETME		
	a) Köşeler arasında tek hande geçmiyor.		KIRILMIŞI
	b) Köşeler arasında (çevre) en fazla iki hande park edemiyor.		KIRILMIŞI
	c) Park ederken veya park alanından çıkarken kaldırım veya koruma çarpıyor.		KIRILMIŞI
	d) Kaldırımı 50 cm'den fazla açılı park ediyor.		KIRILMIŞI
22	e) Kalkış yaparken motora stop ettiriyor.		SAHİ SAHİ
	f) Genel park etme becerisini zayıf (Park alanına girerken aracı ilk iki elden önce vitas değiştirilmeden sürekli hareket ettirilmeye gelmiş).		SAHİ SAHİ
	g) Park alanından çıkarken ayarları ile trafiki kontrol etmiyor.		KIRILMIŞI
	h) Park alanından çıkarken sinyal vermiyor.		KIRILMIŞI
	i) Park alanından çıkarken omuz izni bakış ile kör nokta kontrolü yapıyor.		SAHİ SAHİ
23	DURAKLAMA VE PARK ETME		
	a) Duraklama veya park yasaktır uymuyor.		KIRILMIŞI
	b) Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken ayarları ile trafiki kontrol etmiyor.		KIRILMIŞI
	c) Duraklama veya park etmede sağ tarafa yanaşırken sinyal vermiyor.		KIRILMIŞI
	d) Duraklama veya park etmede şeritten sağa veya kaldırım üzerine yanaşmıyor.		SAHİ SAHİ
24	e) Park etme alanında kaldırım çarpıyor.		KIRILMIŞI
	f) Ani duruş yaparken araçların güvenliğini tehlikeye düşürüyor.		SAHİ SAHİ
	g) Aracı terk etmeden önce el freni ile aracı sabitlemiyor.		SAHİ SAHİ
	h) Aracı terk etmeden önce motora stop ettiriyor.		SAHİ SAHİ
	i) Önemli vitaslı araçlarda park etmesinde aracı stop ettirmeden önce vitası P pozisyonuna almıyor.		KIRILMIŞI
j) Aracı terk ederken aracın kapısını açmadan ayarları ile arkadan gelen trafiki kontrol etmiyor.		SAHİ SAHİ	
SINAV KOMİSYONU			
Başkanı (Adı/Soyadı/İmza):		Üye (Adı/Soyadı/İmza):	
Sınav Tarihi:		SONUÇ:	
		BAŞARILI	
		BAŞARISIZ	
		SEDENE	
NOT:	1- Mavi renkte işaretlenmiş maddelerden birini ibtal eden karışının sınavına son verilir.		
	2- Sarı renkte işaretlenmiş maddelerden herhangi birini ibtal eden veya farklı maddelerden iki tanesini ibtal eden karışının sınavına son verilir.		
	3- Kırmızı renkte işaretlenmiş maddelerden birini ibtal eden karışının sınavına son verilir.		