

**TÜRKİYE'DE SÜRÜCÜ EĞİTİMİ MÜFREDAT PROGRAMI İLE
SÜRÜCÜ BELGESİ ALMA PROSEDÜRÜNÜN AVRUPA BİRLİĞİ
ÜLKELERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI**

Cengiz SELBES

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
TRAFİK PLANLAMASI VE UYGULAMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**HAZİRAN 2008
ANKARA**

Cengiz SELBES tarafından hazırlanan “TÜRKİYE’DE SÜRÜCÜ EĞİTİM MÜFREDAT PROGRAMI İLE SÜRÜCÜ BELGESİ ALMA PROSEDÜRÜNÜN AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI” adlı bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Yrd.Doç.Dr.Ebru ARIKAN ÖZTÜRK
Tez Danışmanı, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı

Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Prof.Dr.Hadi GÖKÇEN
Endüstri Mühendisliği Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Yrd.Doç.Dr.Ebru ARIKAN ÖZTÜRK
Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi
Yrd.Doç.Dr. Seda HATİPOĞLU
Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Gazi Üniversitesi

Tarih: 20/06/2008

Bu tez ile G.Ü. Fen Bilimleri Enstitüsü Yönetim Kurulu Yüksek Lisans derecesini onamıştır.

Prof. Dr. Nermin ERTAN
Fen Bilimleri Enstitüsü Müdürü

TEZ BİLDİRİMİ

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını bildiririm.

Cengiz SELBES

**TÜRKİYE’DE SÜRÜCÜ EĞİTİMİ MÜFREDAT PROGRAMI İLE SÜRÜCÜ
BELGESİ ALMA PROSEDÜRÜNÜN AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİ İLE
KARŞILAŞTIRILMASI
(Yüksek Lisans Tezi)**

Cengiz SELBES

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Haziran 2008**

ÖZET

Çeşitli Avrupa ülkelerinde ve Türkiye’de sürücü okullarında, teorik ve direksiyon eğitiminde çeşitli eğitim modelleri uygulanmaktadır. Bu eğitim modellerindeki temel hedef, teorik bilgilerin aktarılmasının yanı sıra sürücülerin aktif trafik ortamına yönelik sürüş becerilerini geliştirmek ve güvenli bir trafik ortamının sağlanması için bir zemin oluşturmaktır. Bu çalışmada, Türkiye’deki sürücü eğitim müfredatı ve sürücü belgesi edinme süreci, Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırmalı olarak incelenmiş, hem AB ile uyumlu ve hem de ülkenin kendi ihtiyaçlarına uygun, arzulanan bir sürücü eğitim modeli, müfredatı ve sınavları oluşturulması için seçenek ve hareket tarzlarının belirlenmesine çalışılmıştır. Sürücü eğitimi; ilk kez belge alacak sürücü adayları, yeni belge almış acemi sürücüler ve tecrübeli sürücüler olmak üzere üç farklı sürücü grubunun eğitimini içermekle birlikte, bu çalışma kapsamında tecrübeli sürücüler için eğitim programlarına yer verilmemiştir. Diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de motorlu araçların çoğunluğunu otomobil, pikap vb. özel araçlar oluşturduğundan, sürücü eğitim müfredatının incelenmesinde B sınıfı sürücü belgesi ve eğitimi ele alınmıştır. Çalışmada, sürücü eğitim programlarıyla ilgili güncel ve bilimsel araştırma olan TRAINER

projesinin sonuçlarından yararlanılmıştır. Ayrıca çalışmada, Türkiye ve AB üyesi ülkelerin sürücü eğitimi müfredat hedefleri, stajyer sürücülük sistemi ve gözetmen eşliğinde tecrübe kazandırma eğitimine ilişkin önemli uygulama farklılıkları ortaya konulmuş ve Türkiye için gerekli olduğu değerlendirilen uygulama değişiklikleri ve bunlara ait öneriler sunulmuştur.

Bilim Kodu : 1.134
Anahtar Kelimeler : Sürücü, Sürücü Eğitimi, Sürücü Belgesi
Sayfa Adedi : 134
Tez Yöneticisi : Yrd.Doç. Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

**THE COMPARISON OF DRIVER TRAINING CURRICULUM AND DRIVER
LICENSING SYSTEMS OF EU MEMBER STATES AND TURKEY**

(M.Sc. Thesis)

Cengiz SELBES

GAZİ UNIVERSITY

INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY

June 2008

ABSTRACT

Various training models on theoretical and driving training are applied at driving schools in EC member states and Turkey. The basic aim of these models, apart from rendering theoretical knowledge, is to improve drivers' driving abilities in dynamic traffic environment and to create a basis for traffic safety. In this study, the driving training curriculum and licensing system in Turkey were scrutinized in comparison with those of EU member states. It was meant to find out alternatives and possible courses of action in order to develop an ideal driver training model, content and testing suitable for both national necessities and EC regulations. Although driver training includes the training of three types of driver groups which are student drivers to be licensed for the first time, recently licensed novice drivers and experienced drivers, training and licensing of the latter has been excluded in this study. Since cars and pick-ups form the majority of motor vehicles in Turkey as it is the case all over the world, driver training and licensing for category B was only studied. The data regarding the driver training of EU member states were obtained from the EC project TRAINER which is the most recent and up-to-date resource on the issue. Significant differences such as Goals for Driver Education, probationary license and supervised

training were listed and some modifications which are believed to be of vital importance for Turkey were suggested

Science Code : 1.134
Key Words : driver, driving training, driving license
Page Number : 134
Advisor : Asist. Prof. Dr. Ebru ARIKAN ÖZTÜRK

TEŞEKKÜR

Çalışmam esnasında ve çalışmalarım boyunca mesai kavramı gözetmeksizin kendi zamanından fedakârlık ederek sağladığı çok değerli yardım ve katkılarıyla beni yönlendiren Hocam Yrd. Doç. Dr. Ebru Arıkan ÖZTÜRK'e, teşekkürü bir borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
TEŞEKKÜR.....	viii
İÇİNDEKİLER	ix
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	xiv
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xvi
SİMGELER VE KISALTMALAR.....	xvii
1. GİRİŞ	1
2. TRAFİK KAZALARINA GENEL BİR BAKIŞ	5
2.1. Genç Sürücüler ve Trafik Kazaları	5
2.2. Algı Zayıflamasının Genç Sürücüler Üzerindeki Etkileri.....	8
2.2.1. Alkol.....	18
2.2.2. Uyuşturucu.	19
2.2.3. Aşırı yorgunluk ve uykusuzluk.	19
2.2.4. Dikkatin dağılması.	20
2.2.5. Erken yaşta eğitim ihtiyacı.....	20
3. SÜRÜCÜ EĞİTİM MODELLERİ	21
3.1. Sürücü Eğitimi Neden Önemlidir?	21
3.2. Ülkeler ve Uygulanan Eğitim Modelleri.....	22
3.2.1. Avusturya.....	23
3.2.2. Belçika	25

Sayfa

3.2.3. Bulgaristan	26
3.2.4. Danimarka	26
3.2.5. Estonya	27
3.2.6. Finlandiya.....	28
3.2.7. Fransa	29
3.2.8. Almanya.....	31
3.2.9. İngiltere	31
3.2.10 Macaristan	32
3.2.11. Letonya	32
3.2.12. Lüksemburg	33
3.2.13. Hollanda.....	35
3.2.14. Kuzey İrlanda.....	35
3.2.15. Norveç.....	36
3.2.16. Portekiz	37
3.2.17. İspanya	37
3.2.18. İsveç	38
3.2.19. İsviçre	40
3.2.20. Türkiye	40
3.2.21. Eğitim modellerinin sınıflandırılması	41
3.2.22. Etkili bir ‘aşamalı’ eğitim modelinin nitelikleri.....	45
4. AB ÜLKELERİNDE SÜRÜCÜ EĞİTİM MÜFREDATI.....	46
4.1. Sürücü Eğitiminde Hedefler	46
4.2. Avrupa Birliği Ülkelerinde Sürücü Eğitiminde Eğilimler	51

Sayfa

4.2.1. AB ülkelerinde ideal bir eğitim sisteminin temel nitelikleri	53
4.2.2. AB ülkelerinde eğitimin yöntemi	54
4.3. Sürücü Eğitiminin Konuları.....	58
5. AB ÜLKELERİNDE SÜRÜCÜ BELGESİ SİSTEMLERİ.....	65
5.1. Sürücü Sınavları	66
5.1.1. Kapsam	66
5.1.2. Sınavların kalitesi	67
5.2. Ülkelere Göre Sürücü Belgesi Sistemleri	68
5.2.1. Avusturya.....	69
5.2.2. Belçika	69
5.2.3. Bulgaristan.....	70
5.2.4. Danimarka	70
5.2.5. Estonya.....	70
5.2.6. Finlandiya	71
5.2.7. Fransa	72
5.2.8. Almanya.....	72
5.2.9. İngiltere.....	73
5.2.10. Macaristan	74
5.2.11. İrlanda.....	74
5.2.12. Letonya.....	74
5.2.13. Lüksemburg.....	75
5.2.14. Hollanda	75
5.2.15. Kuzey İrlanda.....	76

Sayfa

5.2.16. Norveç	76
5.2.17. Portekiz.....	77
5.2.18. İspanya.....	77
5.2.19. İsveç	77
5.2.20. İsviçre	78
5.3. Türkiye.....	78
5.4. Özet.....	78
6. AB ÜLKELERİNDE SÜRÜCÜ EĞİTİMİ İÇİN ÖN ŞARTLAR.....	86
6.1. Öğretmenin/Gözetmenin ve Eğitim Aracının Nitelikleri	86
6.1.1. Fransa	86
6.1.2. Belçika	87
6.1.3. Almanya.....	88
6.1.4. Hollanda	89
6.1.5. Portekiz.....	89
6.1.6. Lüksemburg.....	90
6.1.7. İsveç	91
6.1.8. Avusturya.....	91
6.1.9. İspanya	92
6.1.10. Yunanistan.....	92
6.1.11. Türkiye.....	93
6.2 Eğitimin Uygulanması ve Eğitim Yardımcı Malzemeleri	96
6.2.1. Fransa	96

6.2.2. Belçika	97
	Sayfa
6.2.3. Almanya.....	98
6.2.4. Hollanda	99
6.2.5. Portekiz.....	100
6.2.6. Lüksemburg	101
6.2.7. İsveç	101
6.2.8. Avusturya.....	102
6.2.9. İspanya	103
6.2.10. Yunanistan.....	103
6.3. Türkiye	104
6.4. Özet	105
7. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	
.....	109
7.1. Genel Değerlendirme.....	109
7.2. Öneriler	113
KAYNAKLAR.....	127
ÖZGEÇMİŞ.....	134

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 2.1. Türkiye’de sahiplerinin cinsiyeti ve sınıflarına göre sürücü belgesi dağılımı.....	5
Çizelge 2.2. Belge sınıflarına göre araç kullanma yetkisi.....	6
Çizelge 2.3. Türkiye’de trafik kazaları sayısı ve sonuçları.....	6
Çizelge 2,4. Trafik kazalarına neden olan kusurlar.....	8
Çizelge 3.1. Ülkeler ve uygulanan eğitim modelleri.....	44
Çizelge 4.1. Sürücü Eğitiminde Hedefler.....	46
Çizelge 4.2. Avrupa’da sürücü eğitimine ilişkin araştırmalar ve sonuçları.....	52
Çizelge 4.3. Türkiye’de sürücü belgesi sınıflarına göre ders saatleri.....	59
Çizelge 4.4. Direksiyon eğitiminde farklı bölgelerde doldurulması gereken zorunlu süreler.....	61
Çizelge 4.5. Direksiyon eğitiminde farklı bölgelerde geçirilen süreler.....	62
Çizelge 4.6. Direksiyon eğitiminde diğer konular.....	63
Çizelge 4.7. Zorunlu özel konu ve derslerin saat cinsinden gösterimi.....	64
Çizelge 5.1. Farklı ülkelerin sürücü belgelendirme sistemlerine göre sınıflandırılması.....	84
Çizelge 6.1. Belli bir eğitim müfredatının kullanılma durumu.....	94
Çizelge 6.2. Sürücü okulu direksiyon eğitiminde kullanılan araçlarda aranan şartlar.....	95
Çizelge 6.3. Sürücü adayları için hazırlanmış resmi kitap ve yardımcı malzemelerin bulunma durumu.....	106
Çizelge 6.4. Farklı ülkelerde direksiyon derslerinin süreleri.....	107
Çizelge 6.5. Çeşitli ülkelerde özel araçla kişisel sürücü eğitimi ve araçların nitelikleri.....	107

Çizelge	Sayfa
Çizelge 6.6. Çeşitli ülkelerde aynı araç içinde birden fazla adayın eğitilmesi.....	108
Çizelge 6.7. Çeşitli ülkelerde tatil günlerinde direksiyon eğitimi ve gözetmenin ders raporu doldurma zorunluluğu.....	108

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. OECD ülkelerinde farklı yaş grupları için ölüm sebepleri.....	9
Şekil 2.2. Trafik kazalarında ölen 18-25 yaş grubunun haftanın gün ve saatlerine dağılımı.....	10
Şekil 2.3. OECD ülkelerinde her 1 000 000 sürücü içinde ölen miktarın yaş gruplarına göre dağılımı.....	11
Şekil 2.4. Her bir milyon nüfus için trafik kazası ölümleri.....	12
Şekil 2.5. Ülkelerin nüfusuna göre iki farklı yaş grubundaki ölüm oranlarının ve OECD ortalamasının karşılaştırılması.....	13
Şekil 4.1. Dört beceri grubunun ortalama kaza sayıları.....	49
Şekil 4.2. Dört beceri grubunun ortalama ceza sayıları.....	50
Şekil 4.3. Sürücü eğitim müfredatında eğilimler.....	51

SİMGELER VE KISALTMALAR

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

Kısaltmalar	Açıklama
A	Avusturya
B	Belçika
BUL	Bulgaristan
CH	İsviçre
D	Almanya
DK	Danimarka
E	İspanya
EST	Estonya
F	Fransa
FIN	Finlandiya
GB	İngiltere
H	Macaristan
HR	Hırvatistan
L	Lüksemburg
LV	Litvanya
N	Norvaç
NI	İrlanda
NL	Hollanda
P	Portekiz
S	İsveç
TR	Türkiye
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TRAINER	Etkileşimli Araçlar ve Güvenilir Yöntemlerle Sürücü Eğitimi ve Değerlendirme Sistemi

1. GİRİŞ

Trafik; yol, araç ve insan unsurlarından oluşmaktadır. Bunların herhangi birinden kaynaklanan olumsuzluklar ise trafik kazalarına neden olmaktadır. Trafik kazaları, insanın en kutsal hakkı olan yaşam hakkını elinden almaktadır. Trafikte meydana gelebilecek bir kazada hayatta kalmak veya hayatını kaybetmek konusunda herkes aynı hak ve şansa sahip olduğuna göre herkesin taşıdığı sorumluluk da eşit olmalıdır.

Geleneksel sürücü eğitimi, aracın teknik yönden kullanılmasına odaklanmaktadır. İlk aşama, aracı sevk ve idare etmektir (çalıştırmak, durdurmak, yolda doğru şekilde yönlendirmek vb.). Sürücünün trafikte geçerli olan kuralları öğrenme ve bunları yolda uygulama becerisi ise ikinci aşamayı oluşturmaktadır. Bu sürüş becerilerinin varlığı sürücü sınavı ile ispatlanır ki bunun sonucunda da sürücü belgesi düzenlenir. Trafik mevzuatının ihlali şeklinde ciddi bir şey olmadıkça da bu değerli belgeye dokunulmaz.

Toplumun gelişimiyle birlikte hem kişilerin hem de mal ve eşyaların hareketliliğine talep artmaktadır. Motorlu araçların kullanılması ile herkesin ihtiyaç duyduğu hareketliliği elde edebilmesi, hareketliliğin sağlanmasına önemli derecede etkiye bulunmuştur. Artık “sorumluluk” boyutu hareketlilik felsefesinin ayrılmaz bir parçası olmaktadır. Böylece hareket, teknik ve kural boyutlarını birleştirerek sadece aracı hareket ettirme becerisi şeklindeki basit anlamından daha anlamlı hale gelmektedir. Hareket, aracı hareket ettirme becerisinden öteye geçerek, hem teknik hem de kurallar açısından başka unsurları da hesaba katarak gerçekleşmelidir. Sonuç olarak sürücü eğitimi, sürücü belgesi sınavlarını ve sürücülerin sürekli eğitimi konularını yeniden tanımlamak gerekmektedir. Bir defalık sürücü eğitimi artık toplumun beklentilerine cevap verememektedir. “Ömürlük” sürücü belgesi yol güvenliği şartlarını yerine getirememektedir. Sürücü belgesinin yeni bir görevi olmalıdır; sürekli eğitimin koruyucusu olmak. Bunu yapabilmek için de sürücü belgesi,

eğitimin bütün aşamalarına dâhil edilmelidir. Bu genel görev, sürücü belgesi alma ve elinde bulundurma sürecine yeni bir yaklaşım gerektirmektedir. Eğitim ve sürücü belgesi edinme süreci, her bir aşama bir öncekiyle bağlantılı olacak ve sürücüyü bir sonraki aşamaya hazırlayacak şekilde yeniden düzenlenmelidir. Eğitim yardımcı malzemelerinin hazırlanması ve bireyin sürüş becerilerinin ölçülmesi, bugün uygulanmakta olan pasif yaklaşımdan dinamik bir yaklaşıma dönüşmelidir. Bu yaklaşım, eğitimin her aşamasında hedeflenen nitelikte sürücüler elde etmeye imkân vermelidir. Zaman içinde bu sürücüler gerçek sürüş şartlarına kendiliğinden tepki geliştirebilmeli, en iyi hareket tarzını seçebilmeli ve sonuçta en uygun davranışı sergileyebilmelidir.

Bir çok ülkede olduğu şekilde Türkiye’de de trafik kazalarında can kayıplarının arttığı (ya da bazen mağdurların ünlü ve önemli kişiler olduğu) durumlarda hemen sürücü eğitimi gündeme getirilmekte ve daha fazla zorunlu eğitim gerekliliği ileri sürülmektedir. Bu çalışmada, Türkiye’deki sürücü eğitim müfredatı ve sürücü belgesi edinme süreci, Avrupa Birliği ülkeleri ile karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Aynı zamanda, ilk kez belge alacak sürücü adaylarının ve yeni belge almış acemi sürücülerin almış olduğu eğitimin, kazalara karışma oranıyla ilişkisi de ele alınmıştır. Çalışmada, birliğe tam üyelik için aday ülke olarak hem AB mevzuatıyla uyumlu ve hem de ülkenin kendi ihtiyaçlarına uygun, arzulanan bir sürücü eğitim modeli, müfredatı ve sınavları oluşturulması için seçenek ve hareket tarzlarının belirlenmesine çalışılmıştır. Çalışmanın Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanan sürücü eğitim programlarıyla ilgili kısmında, bu konuda en güncel bilimsel araştırma olan TRAINER projesinin sonuçlarından yararlanılmıştır. Avrupa Birliği projelerinden biri olan TRAINER projesi, üye ülkelerdeki mevcut sürücü eğitim programlarını incelemeyi, multimedya ve simülatörlerin de kullanıldığı yeni eğitim yöntemleri geliştirmeyi amaçlamaktadır. 2000 yılı Nisan ayında, Avrupa Komisyonu Ulaştırma ve Enerji Genel Müdürlüğü (DG TREN), “Etkileşimli Araçlar ve Güvenilir Yöntemler Kullanarak Sürücü Eğitim ve Değerlendirme Sistemi” adlı bir projeyi 12 ortaklı bir konsorsiyuma yaptırmaya

karar vermiştir. Projenin amacı, mevcut sürücü eğitim yöntemlerini inceleyip özellikle multimedya ve simülatör kullanarak yeni yöntemler geliştirmektir. Bu projede yer alan 12 katılımcı kuruluş şunlardır:

- Belçika Trafik Güvenliği Kurumu (BIVV), Belçika
- Thessalonica Aristotle Üniversitesi (AUTH), Yunanistan
- Uluslararası Sürücü Sınavları Kurulu (CIECA)
- FIAT Araştırma Merkezi, İtalya
- DKH (Driving Know How) Araştırma Merkezi, Belçika
- Avrupa Sürücü Okulları Birliği (EFA)
- Dortmund Üniversitesi Institut für Arbeitspsychologie (IFADO), Almanya
- IAT (Ştutgard Üniv. Teknoloji Araştırma Enstitüsü), Almanya
- Dr. Foerst A.Ş., Almanya
- Rijksuniversiteit Groningen (RUG), Hollanda
- Valensiya Politeknik Üniversitesi (UPV), İspanya
- İsveç Trafik Güvenliği Kurulu (VTI), İsveç

Bu projedeki ilk amaç mevcut sürücü eğitim yöntem ve programlarının incelenmesidir. Diğer ise hem sürücü adayına hem de öğretmenlere daha faydalı olacak ve genel anlamda trafik güvenliğine katkı sağlayacak yeni araç ve yöntemler bulabilmek için sürücülerin ve sürücü öğretmenlerinin ihtiyaçlarını incelemektir. Bu ilk araştırma görevi sürücü eğitim ve sınavlarında faaliyet gösteren uluslararası iki kuruluşa, CIECA ve EFA'ya verilmiş ve araştırmanın sonuçları bir rapor halinde toplanmıştır., Bu çalışma ile aynı zamanda, sürücü eğitim ve sınavlarında görevli makamlar, ortak hedefleri olan *daha iyi eğitilmiş ve daha zorlu sınavlardan geçirilmiş yeni sürücüler* doğrultusunda ilk kez geniş bir işbirliği sergilemişlerdir. Avrupa Konseyi kapsamında sürücü eğitimi, sürücü belgeleri ve eğiticileri konularında yaptırılmış olan, geleceğe dönük AB karar ve uygulamalarına esas oluşturan diğer yakın dönem proje çalışmaları ise şunlardır;

1. GADGET (1999): Genel sürücü davranışları
2. DAN (2000): Sürücü belgesi verilmesinden sonra uygulanacak önlemler

3. BASIC (2005): Temel sürücü eğitiminde yeni modeller
4. Advanced (2002): Belgelendirme sonrası sürücü eğitimi
5. NovEV (2004): İkinci aşama eğitim programlarının değerlendirilmesi
6. TEST (2005): B sınıfı sürücü sınavının analizi
7. MERIT (2005): Avrupa'da sürücü öğretmenleri için asgari nitelikler

Avrupa ülkelerinde sürücü eğitimiyle ilgili yapılan bilimsel araştırmalarda tespit edilen bazı gerçekler şöyle özetlenebilir;

- *Yeni sürücüler tecrübeli sürücülere kıyasla kendi sürüş becerilerine fazla güvenmektedirler.*
- *Yeni sürücüler araçlarının gerçek özelliklerini ve çalışma şeklini bilmekten uzaktır.*
- *Mevcut sürücü eğitimi araç idaresiyle ilgili becerilere ve trafik kurallarına odaklanmıştır.*
- *Risk bilinci sorunu sadece kitaplarda kalmakta, uygulamalı eğitimde yer bulamamaktadır.*

2. TRAFİK KAZALARINA GENEL BİR BAKIŞ

2.1. Genç Sürücüler ve Trafik Kazaları

Trafik kazaları insan faktörü ile ortamsal özelliklerin (özellikle yol ve araç özellikleri) etkileşimi sonucunda oluşur. İnsan faktörü bu etkileşimde, bazen aktif (örneğin hatalı sollama gibi bir kural ihlali yaparak) bazen de pasif bir etken (yorgun ve dikkatsiz araç kullanmak, yol kusurlarına dikkate etmemek vb.) olarak çoğu zaman başrol oynar. İnsan faktörü; araç kullanma sıklığından, sürücülerin demografik özelliklerine, psikomotor becerilerden kişilik özelliklerine kadar geniş bir yelpazede değerlendirilir ve bütün bu faktörlerin kazalarda farklı oranlarda rolü söz konusudur. Türkiye'deki araç sayısı ve yılda katedilen yol miktarı[1] dikkate alındığında, ölüm oranının Avrupa ortalamasından kat kat yüksek olduğu anlaşılmaktadır.

Çizelge 2.1. Türkiye'de trafik kazaları sayısı ve sonuçları [2]

Yıl	Toplam Taşıt	Yıl Ortası Tahmini Nüfus (000)	Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı sayısı
1990	3 750 678	56 154	115 295	6 317	87 668
1991	4 101 975	57 272	142 145	6 231	90 520
1992	4 584 717	58 392	171 741	6 214	94 820
1993	5 250 622	59 513	208 823	6 457	104 330
1994	5 606 712	60 637	233 803	5 942	104 717
1995	5 922 859	61 763	279 663	6 004	114 319
1996	6 305 707	62 909	344 643	5 428	104 599
1997	6 863 462	64 064	387 533	5 125	106 246
1998	7 371 541	65 215	458 661	6 083	125 793
1999	7 758 511	66 350	465 915	5 713	125 158
2000	8 320 449	67 420	500 664	5 510	136 751
2001	8 521 956	68 365	442 960	4 386	116 203
2002	8 655 170	69 302	439 777	4 093	116 412
2003	8 903 843	70 231	455 637	3 946	118 214
2004	10 236 357	71 152	537 352	4 427	136 437
2005 ⁽¹⁾	11 145 826	72 065	620 789	4 505	154 086

(1) Bilgiler geçici kaydıyla verilmiştir.

Çizelge 2.2. Türkiye’de (2007 yılı Eylül ayı sonu itibariyle) sahiplerinin cinsiyeti ve belge sınıflarına göre sürücü belgesi dağılımı [3]

SINIFI	ERKEK	KADIN	TOPLAM
A1	55 781	524	56 305
A2	535 663	7 150	542 813
B	9 933 222	2 986 210	12 919 432
C	1 436 281	1 991	1 438 272
D	51 723	78	51 801
E	3 133 832	3 092	3 136 924
F	375 512	348	375 860
G	33 297	91	33 388
H	27 842	2 270	30 112
K	275	4	279
TOPLAM	15 583 428	3 001 758	18 585 186

*Bir kişinin farklı sınıflarda olmak üzere birden fazla sürücü belgesi olabildiğinden, yukarıdaki sürücü belgesi sınıflarının toplam sayısı, gerçekte 18 156 143 olan sürücü sayısından fazla görünmektedir.

Çizelge 2.3. Belge sınıflarına göre araç kullanma yetkisi [4]

A1- Motorlu Bisiklet
A2- Motosiklet ile A1 sınıfı belgenin kullandığı araçlar
B- Otomobil, minibüs, kamyonet ile F sınıfı belgenin kullandığı araçlar
C- Kamyon ile B ve F sınıfı belgenin kullandığı araçlar
D- Çekici ile B,C ve F sınıfı belgenin kullandığı araçlar
E- Otobüs ile B,C ve F sınıfı belgenin kullandığı araçlar
F- Lastik tekerlekli traktör
G- İş makinesi
H- Özel tertibatlı motosiklet veya otomobilleri kullanacak hasta veya engellilere
K- Sürücü adaylarına

Şüphe yok ki, trafik kazalarının oluşmasında sürücü kusurları çok önemli bir paya sahiptir. Avrupa Birliği geneli için henüz net kusur oranları tespit edilmemiş olmakla birlikte (AB Komisyonu desteğinde yürütülen TRACER projesi, Avrupa ülkelerindeki trafik kazalarının sebeplerini incelemekte olup sonuçlarının 2008 yılında yayımlanması beklenmektedir) Avrupa genelinde yapılan araştırmalara göre sürücü hatasının kazaların % 95'inde etkili olduğu, sadece sürücü hatasından kaynaklanan kazaların ise toplam kazaların % 57'sini oluşturduğu bildirilmektedir.

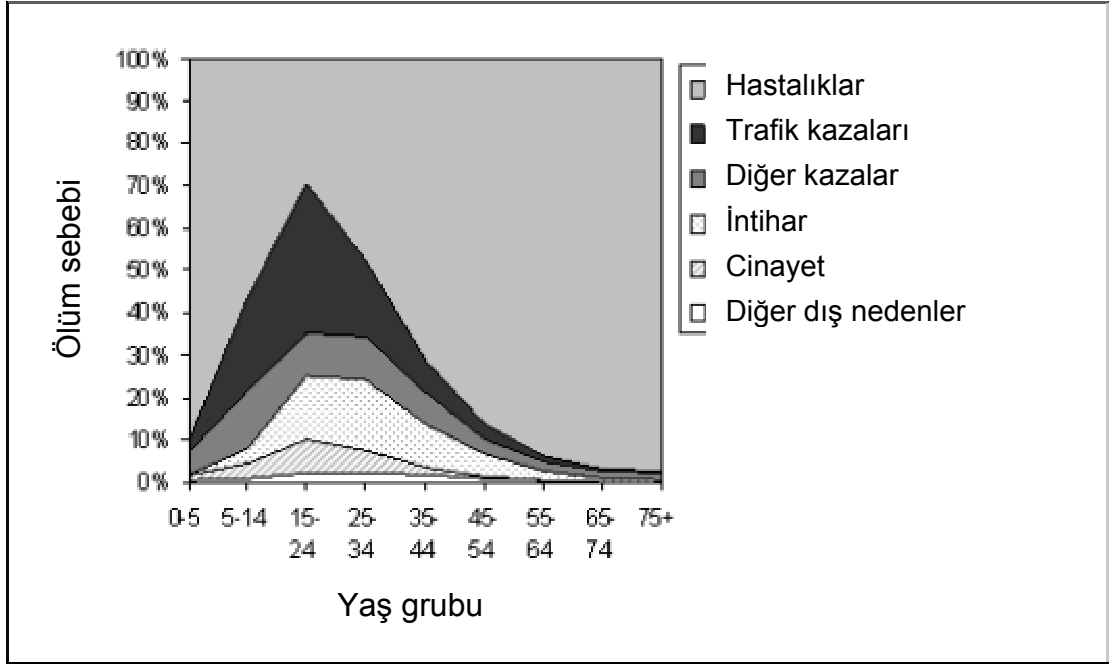
Türkiye'deki istatistiklere bakıldığında, sürücü kusurlarının oranı % 97'ler seviyesinde, altyapıdan (yol) kaynaklanan kusurlar ise yok denecek kadar az görünmektedir. Hatta yol ve araç kusurlarının toplamı %1'den daha azdır (Çizelge 2.4). Türkiye'de son 11 yılın altyapıdan (yoldan) kaynaklanan kusur oranı ortalaması % 0,4'tür. Türkiye'de bu değerin % 1'ler düzeyinde olmasının nedeni olarak, trafik zabıtasının karayolu altyapısından ve araçtan kaynaklanabilecek kusurları tespit edebilecek yeterli bilgi ve donanımı olmaması gösterilebilir. Altyapının en son teknoloji ile inşa edildiği, araç parkındaki araçların (trafikte kayıtlı bütün araçlar) çoğunluğunun ABS (Anti-block Brake System) ve ESP (Electronic Stability Program) gibi yardımcı güvenlik donanımı taşıdığı gelişmiş Avrupa ülkelerinde, henüz motorlu araçların zorunlu teknik muayenesini bile bir düzene oturtamamış olan ve oldukça yaşlı araçların trafikte bulunduğu Türkiye'den daha yüksek altyapı (yol) ve araç kusuru gösteriliyor olması, Türkiye'deki verilerin geçerliliği konusunda düşündürücüdür.

Çizelge 2.4. Trafik kazalarına neden olan kusurlar [TÜİK, 2007].

Yıl	K U S U R L A R										
	Toplam	Sürücü Kusuru	Oranı (%)	Yolcu Kusuru	Oranı (%)	Yaya Kusuru	Oranı (%)	Yol Kusuru	Oranı (%)	Araç Kusuru	Oranı (%)
1995	382 480	356 707	93,26	507	0,13	16 559	4,33	5 759	1,51	2 948	0,77
1996	420 036	398 782	94,94	2288	0,54	16 702	3,98	572	0,14	1 692	0,40
1997	667 899	649 955	97,31	894	0,13	14 297	2,14	28	0,00	2 725	0,41
1998	551 211	528 921	95,96	1419	0,26	15 004	2,72	2 459	0,45	3 408	0,62
1999	562 104	539 563	95,99	1279	0,23	15 133	2,69	3 148	0,56	2 981	0,53
2000	600 298	576 668	96,06	1485	0,25	14 435	2,40	4 604	0,77	3 106	0,52
2001	565 682	546 233	96,56	1738	0,31	13 105	2,32	2 457	0,43	2 149	0,38
2002	538 346	521 227	96,82	1254	0,23	12 867	2,39	1 332	0,25	1 666	0,31
2003	568 364	551 467	97,03	882	0,16	13 208	2,32	1 255	0,22	1 552	0,27
2004	640 906	623 578	97,30	710	0,11	13 987	2,18	1 216	0,19	1 415	0,22
2005	730 623	711 572	97,39	769	0,11	14 882	2,04	1 603	0,22	1 797	0,25

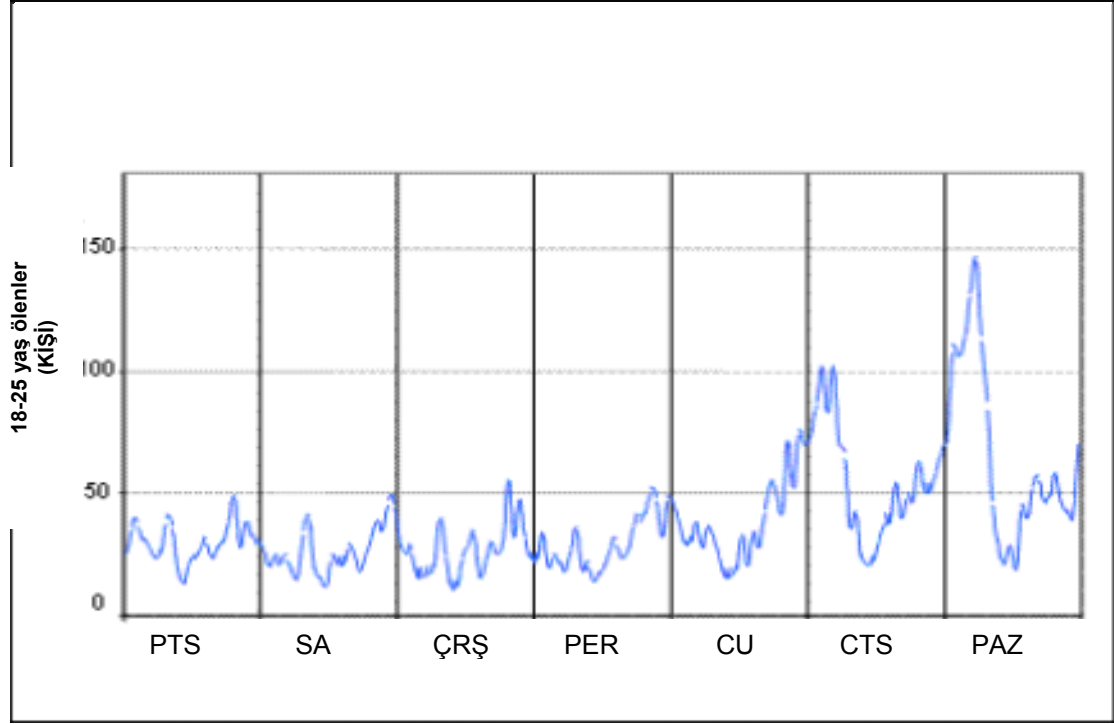
Not: Jandarma ve trafik polisi sorumluluk bölgesindeki kazaları kapsar.

Avrupa’da kaza ve ölüm istatistiklerine bakıldığında 16–24 yaş sürücülerin oranının tecrübeli sürücülerden 2–3 kat daha fazla olduğu görülmektedir. Genç ve acemi sürücüler; kendileri, arabadaki yolcular ve diğer yol kullanıcıları için büyük risk oluşturmaktadırlar. Genç sürücülerin yaptığı kazalarda ölen her bir genç sürücüye karşılık ortalama 1,3 kişi daha (yolcular, yayalar vb.) ölmektedir [5]. Genç sürücülerin yaptığı kazalar; çoğunlukla gece meydana gelmesi, tek taraflı olması, aşırı hız ve hâkimiyetin kaybedilmesi gibi ortak özellikleriyle, daha tecrübeli diğer sürücülerin yaptığı kazalardan farklılık göstermektedir. Düşük miktarda alkol alımı dahi tecrübeli sürücülere kıyasla genç sürücülerde daha büyük etki yaratmaktadır.



Şekil 2.1. OECD ülkelerinde farklı yaş grupları için ölüm sebepleri [5]

Genç sürücülerin yolcu taşıırken sahip olduğu risk, daha ileri yaştaki sürücülerden çok daha yüksektir. Daha ileri yaşlardaki sürücülerin risk oranı araçta yolcu bulunduğunda azalırken, genç sürücülerde tam tersine artmaktadır (örneğin 18–19 yaş sürücülerde iki katına çıkmaktadır). Genç sürücüler genellikle hafta sonları ve gece yarısından hemen sonraki saatlerde kaza yapmaktadırlar (Şekil 2.2).



Şekil 2.2. Trafik kazalarında ölen 18-25 yaş grubunun haftanın gün ve saatlerine dağılımı, 15 AB ülkesi, 2002 [5]

Kaza sayıları; trafikte kat edilen mesafe, belgeli sürücü sayısı ve toplam nüfusla doğrudan ilişkili olduğundan, tek başına yorumlanması yeterli sonuçlar veremez. Trafiğe, araçla ne kadar çok çıkılırsa, kazalara karışma oranı da o kadar artmaktadır. OECD ülkelerinde sürücü ölümlerinin oranlarına bakıldığında 18–20 yaş grubunda ölümler, 60–64 yaş grubunun neredeyse 4 katıdır (Şekil 2.3)

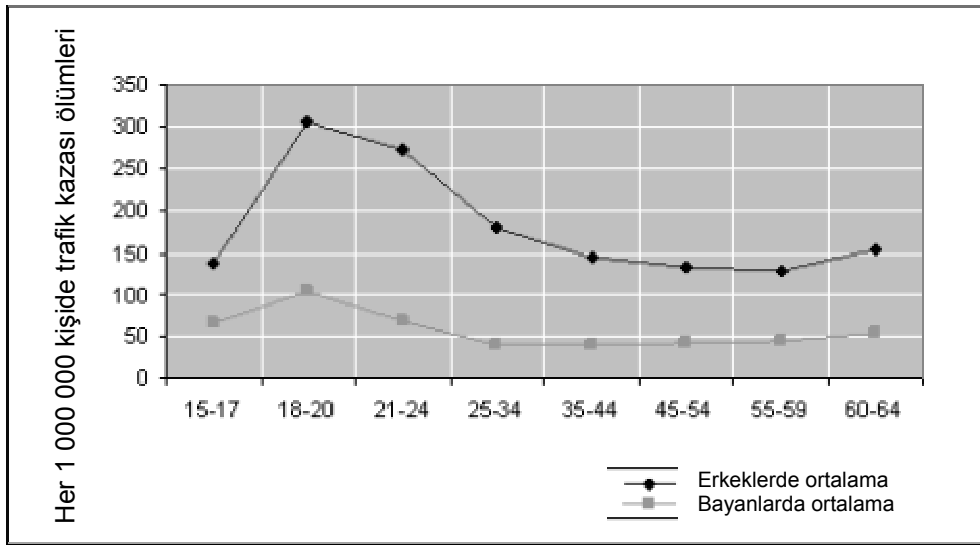


Şekil 2.3. OECD ülkelerinde her 1 000 000 sürücü içinde ölen miktarın yaş gruplarına göre dağılımı, 2003 [5]

Şekil 2.3. incelendiğinde akla hemen şu soru gelebilir; kaza oranında 64 yaşa kadar görülen bu iyileşme artan yaş ile mi yoksa artan tecrübe ile mi bağlantılıdır?. Yapılan araştırmalar sürücü belgesi ileri yaşlarda alındıkça, sürücülüğün ilk yıllarındaki riskin azaldığını göstermektedir. Hiç şüphesiz ki yaştan öğrenme sürecinde etkisi vardır. Bir kişi sürücü belgesini alıp araba sürmeye ne kadar ileri yaşta başlarsa, sürücülüğün ilk zamanlarındaki kaza riski de o kadar az olmaktadır. Çalışmalar, 18 yaşındaki bir insanda beyin gelişiminin (özellikle planlama, kendine hakim olma, muhakeme etme gibi eylemsel alanlarda) halen devam ettiğini göstermektedir.

Genç sürücülerin taşıdığı riskin tek biyolojik etkeni beynin bazı kısımlarının henüz olgunlaşmamış olması değildir. Heyecan arayışı ile testosteron düzeyi arasında, erkeklerin trafikte bayanlara göre daha tehlikeli davranışlar sergilemesini açıklayabilecek paralel bir bağıntı vardır. Ne var ki tecrübe kazanmanın vücuttaki biyolojik değişimlere pek etkisi olmamaktadır. 18–24 yaş grubunda, genç erkek sürücülerin taşıdığı risk oranının aynı yaş grubu bayan sürücülerden bir hayli fazla olduğu görülmektedir (Şekil 2.4).

Bu durum erkeklerin bayanlardan daha fazla araç kullanmasıyla da açıklanabilir. Yani genç erkekler daha fazla kaza yapıyorlar çünkü daha fazla direksiyon başındalar. Bütün dünyada olduğu gibi Türkiye’de de, araç sayısı ve km (kat edilen yol) dikkate alındığında bile erkek sürücülerin bayan sürücülerden daha fazla ölümlü kaza yaptıkları bilinmektedir.

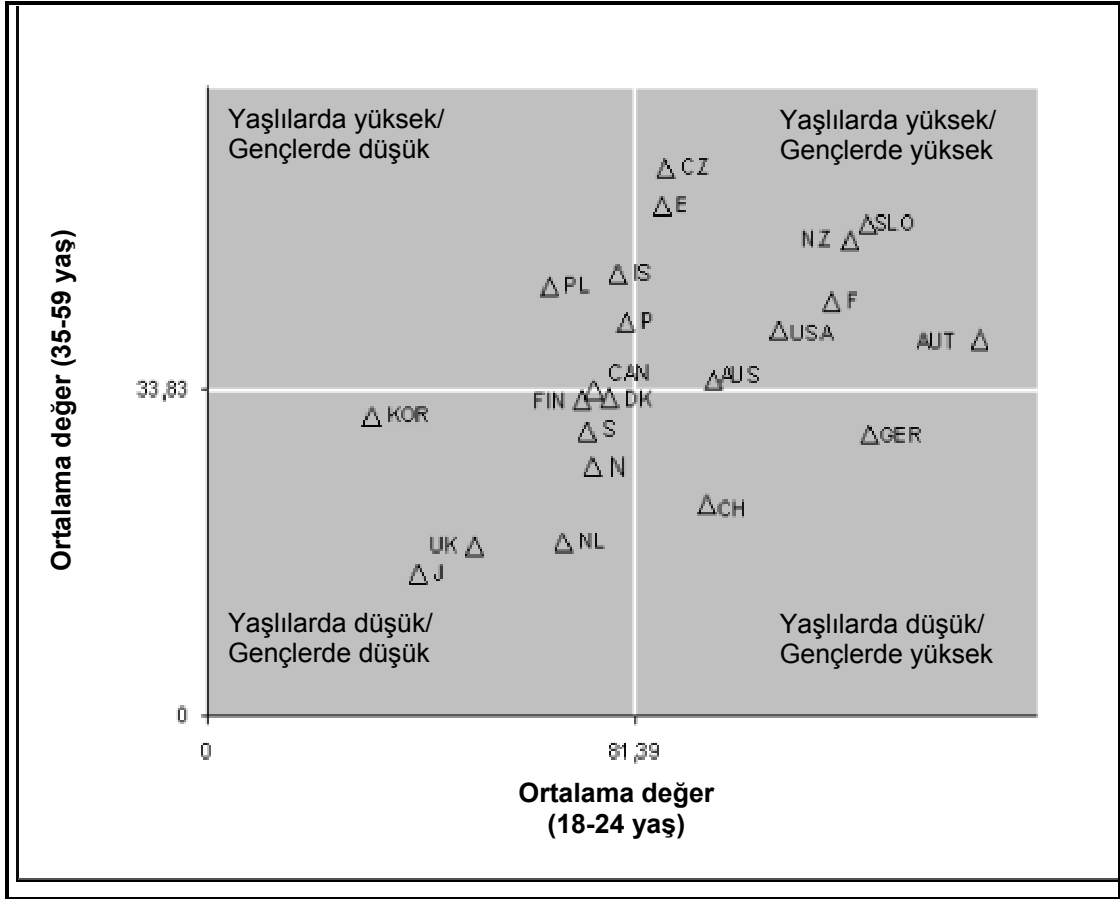


Şekil 2.4. Her bir milyon nüfus için trafik kazası ölümleri [5]

İngiltere’de 17, 20, 25, 36, 50 yaşında ilk kez sürücü belgesi alanlar üzerinde yapılan bir araştırmada kaza riskinin azalmasında yaşın etkisi % 31, tecrübenin etkisi ise % 59 olarak ölçülmüştür [6]. Kanada’da sürücü belgesi verme yaşının 18’den 16’ya çekilmesinden hemen sonra, acemi sürücülerin kazalara karışma oranı % 12, kazalarda ölüm oranı ise % 24 artmıştır. Sonuçta hem yaşın hem de tecrübe eksikliğinin kazalara etkisi büyüktür ama tecrübenin etkisinin çok daha fazla olduğu açıktır. Ancak, gençliğin ve tecrübe eksikliğinin kaza riski ve kazalara karışma oranı üzerindeki bu olumsuz etkilerini azaltma konusunda sürücü eğitimi yoluyla yapılabilecekler de sınırlıdır. Sürücü eğitimiyle acemi sürücülerin üst düzey (anlayış, kavrama, sezgi) becerilerinde ve tutum-davranışlarında değişiklik sağlanamaması sebebiyle, Avrupa ülkelerindeki mevcut ölümlü kazaların, sadece sürücü

adaylarının daha iyi eğitilmesi yoluyla ancak % 5 -% 10 düzeyinde azaltılabileceği öngörülmektedir.

Şekil 2.5'de tecrübeli ve acemi sürücülerin farklı ülkelerdeki risk oranları gösterilmektedir. Her ülkeye iki ayrı puan verilmiştir. Birinci puan acemi sürücüler için, ikinci puan tecrübeli sürücüler içindir. Ortadaki çizgi ise OECD ülkeleri ortalamasıdır.



Şekil 2.5. Ülkelerin nüfusuna göre iki farklı yaş grubundaki ölüm oranlarının ve OECD ortalamasının karşılaştırılması [7]

Şeklin tamamına bakıldığında tecrübeli sürücülerin güvende olduğu ülkelerde acemi sürücülerin de nispeten güvenli olduğu görülmektedir. Bunun tam tersi de geçerlidir. Bunun anlamı şudur: genel trafik güvenliği artırıldığında acemi

sürücülerin trafik güvenliği de artacaktır. Şekilde aynı zamanda, risk seviyelerini genç sürücülerin yükselttiği de görülmektedir. Bu da, bir yandan trafik güvenliği önlemleri alınırken diğer yandan genç sürücülere özel bazı tedbirlere de ihtiyaç olduğunu göstermektedir.

Genç Erkek Sürücülerin Özel Durumu

Yakın zaman araştırmalar genç erkek sürücülerin giderek büyüyen bir sorun olduğunu ve alınan önlemlere de genç bayanlar kadar cevap vermediğini göstermiştir.

Dış Etkilere Maruz Kalma

Genç acemi sürücüler herhangi bir sürücü için ve özellikle de kendileri için tehlikeli olabilecek şekilde araç kullanma eğilimi içindedirler. Genç sürücüler sürüş tarzları bakımından da daha ileri yaş sürücülere göre tehlikeli şartlarda araç kullanmaktadırlar (örneğin aşırı hızlı ve geceleri daha fazla araç kullanmaları, yaşam tarzları, alkollü araç kullanımı, yanlarında sürücü davranışlarına etki edecek yolcuların bulunması ve emniyet kemeri gibi güvenlik donanımını daha az kullanmaları gibi). Bütün bu dış etkenler zorlu trafik ortamında zaten zayıf olan sürüş becerileriyle bir araya geldiğinde, riskin diğer sürücülerden daha fazla olması şaşırtıcı değildir.

Tecrübe Eksikliği

Araç kullanma deneyiminin eksikliği de kazalara etki eden bir başka faktördür. Araç kullanma becerisinin tecrübeyle birlikte arttığı ve kazalardan kaçınma için çok gerekli olan “yolu okuma ve tehlikeleri fark etme becerisinin” tecrübeyle kazanıldığı anlaşılmıştır. Araç kullanmayı öğrenmek çok miktarda alıştırma-uygulama yapmayı gerektirir. Aracı hareket ettirme gibi nispeten kolay beceriler birkaç saatte öğrenilebilirken trafikte muhtemel tehlikelerin

sezilmesi gibi becerilerin kazanılması yıllar almaktadır. Araç kullanma eylemi; yol yapısı, diğer yol kullanıcılarının varlığı, hareketleri ve trafik kuralları gibi çevresel etkenlerle kısmen şekillendirilmektedir. Yine de araç kullanımında asıl kontrol, hızı ayarlayan ve yönlendirmeyi yapan sürücüdür. Tecrübesiz sürücülerin daha uzun emniyet mesafesi bırakması gerekirken uygulamada durum tam tersine gerçekleşmektedir. Bu sorun, bu yaş grubunun trafik ortamını fazla hafife alması ve kendi becerilerine fazla güvenmesinin bir sonucudur.

Başarıya ulaşmak için, sürücü eğitimi özellikle gençlere gerçek trafikte uygulayacakları becerileri kazandırmalıdır. Bunun anlamı, sürücünün öğrendiklerini uygulayabilmesi değil uygulamaya teşvik edilmesi gerektiğidir. Bu yüzden, sürücü eğitiminde sürücünün belli bir şeyi neden öyle yapması – (örneğin hız sınırına uyması) veya yapmaması (alkollüken direksiyona geçmemesi) gerektiğini anlaması sağlanmalıdır.

Tecrübeli sürücüler için normal şartlarda araç kullanmak acemiler için olduğu kadar zor değildir. Sürekli yapılan bir iş tekdüze hale gelir, pek fazla zihinsel beceri gerektirmez. Oysa tecrübesiz sürücülerin bütün dikkatlerini yola vermeleri gerekir ve bu yüzden de başka işlerle (radyo/teyp açmak, yanındakiyle konuşmak vb.) ilgilenemezler. Tecrübesiz sürücülerin trafikteki muhtemel tehlikeleri görme, kavrama ve kaçınma becerileri tecrübeli sürücülere göre hem daha kötü hem de daha yavaştır.

Olumsuz (Sapkın) Sürücü Davranışları

Deneyimle de bağlantılı olarak, insan faktöründe önemli bir etken de sürücülük becerileridir. Sürücülük becerileri kişinin araç kullanırken gösterdiği başarıyı ifade etmektedir. Ancak bu başarı araç kullanma ve güvenli sürücülük olmak üzere iki farklı beceri alanını kapsamaktadır. Birincisi, bir anlamda psikoteknik değerlendirmeye ölçülmeye çalışılan ve araç kullanma

yetkinliği için gerekli olan fiziksel ve zihinsel özellikleri kapsamaktadır. Güvenli sürücülük becerisi ise, kazalardan kaçınma ve güvenli sürücülüğü yol ortamındaki davranışlara yansıtma yeteneği demektir. Araç kullanma becerisini ölçen maddeler “Kaygan yolda araç kullanma” ve “Geriyeye kaçırmadan aracı yokušta kaldırma” gibi doğrudan psikomotor beceriye dönük özelliklerden oluşmaktadır. Güvenli sürücülük becerisi ise “Yeterli takip mesafesi bırakma” ve “Sabırsızlanmadan yavaş bir aracın arkasından sürme” gibi kazalardan kaçınmaya ve kaza riskini azaltmaya yönelik becerilerin sürücüde ne oranda bulunduğunu ölçmeyi amaçlamaktadır.

Sürücü becerilerinin yanı sıra kaza riskiyle bağlantılı olan en önemli psikolojik etken olumsuz ya da sapkın sürücü davranışlarıdır. Sapkın sürücülük davranışları; sürücünün araç kullanımda sergilediği aşırı hız yapma ya da trafik kurallarını ihlal ve ihmal etme gibi doğrudan kaza riskini artıran davranışları ve trafik güvenliğine ilişkin tutumları tanımlamak için kullanılmaktadır. Trafik psikolojisi alanında yapılan araştırmalar sapkın sürücü davranışlarının sosyal uyumsuzluk, saldırganlık, kızgınlık ya da heyecan arama gibi kaza riskiyle dolaylı olarak ilintili kişilik özellikleri ile ilişkili olduğunu göstermektedir Orijinal halinde SD (sürücü davranışları lt)  temel boyuttan oluşmaktadır: İhmaller, hatalar ve ihlaller. İhmaller genellikle ölümcül kazalara yol amayan küçük dikkatsizlikleri ve küçük trafik ihmallerini kapsar. Hatalar, niyet edilmeden ve planlanmadan yapılan sürücülük ya da performans hatalarını ve yanlışlarını kapsar. Trafik ortamında hatalar genellikle yanlış karar alma ve yetersiz gözlemde bulunma sonucu oluşurlar ve güvenlik bakımından tehlikeli olabilirler. İhlaller ise trafik güvenliği açısından en fazla tehlike oluşturan sapkın sürücü davranışlarını oluşturmaktadır. İhlaller araç kullanırken kasten ve bilerek, tehlike içeren ortamlarda güvenlik için gerekli uygulamaları ve davranışları göstermemek olarak tanımlanabilir. Bu davranışlar trafik güveliği açısından “sapkın davranışlardır” ve ilgili yasa ve mevzuata göre de suç olarak kabul edilirler.

Türkiye’de yapılan geçmiş çalışmalarda da genellikle ihlaller ve hatalar olmak üzere iki temel faktör gözlenmiştir. Kaza sıklığı ve kazaya yatkın sürücü davranışlarıyla ilişkili yegâne faktörün ise ihlaller olduğu bulunmuştur [8].

Sürücülük becerileri faktöründe en yüksek ağırlığa sahip beş madde (beceri) sırasıyla şunlardır;

1. Seri (tereddütsüz, takılmadan) araç kullanmak
2. Başka bir aracı geçmek (sollamak)
3. Dar bir yere geri geri park edebilmek
4. Aracın idaresini elinde bulundurmak
5. Hızlı karar alabilmek

Güvenli Sürücülük Becerileri konusunda ağırlıklı olarak temsil edilen beş madde ise;

1. Hız sınırlarına uymak
2. Gereksiz risklerden kaçınmak
3. Yeterli takip mesafesi bırakmak
4. Yavaş seyreden bir aracın arkasından sabırsızlanmadan sürebilmek
5. Trafik ışıklarına dikkat etmek ve uymak

Bu bulgular batılı ülkelerde yapılan çalışmalarla tamamen tutarlı olarak, SDÖ’nün temelde araç kullanma performansını yansıtan sürücülük becerilerini ve sürücülerin kazalardan kaçınmak ve riski azaltmak için gerekli olan yerleşik güvenli sürücülük tutum ve davranışlarını ölçen güvenli sürücülük becerilerini kapsadığını göstermektedir.

Örnekler;

İhlaller ve hız:

1. Şehiriçi yollarda hız sınırını aşmak
2. Solda yavaş giden bir aracın sağından geçmek
3. Otoyolda hız sınırlarını dikkate almamak

4. Trafik ışığında en hızlı harekete geçen araç olmak için yandaki araçlarla yarışmak
5. Virajlı yollarda hızlı araç kullanmak

Hatalar ve Yanlışlar:

1. Trafik ışıklarında üçüncü vitesle kalkış yapmaya çalışmak
2. Arkasında kuyruk oluşturacak kadar yavaş araç kullanmak
3. Sola dönüş sinyali veren bir aracın sinyalini fark etmeyip onu geçmeye (sollamaya) çalışmak
4. Trafik işaretlerini yanlış anlamak ve kavşakta yanlış yöne dönmek
5. Sağa dönerken yanından geçen bir bisiklet ya da aracı çarpacak kadar sıkıştırmak

Dikkatsizlik ve Dalgınlık:

1. Geri geri giderken önceden fark etmediği bir şeye çarpmak
2. Dönel kavşakta dönüş istikametine uygun olmayan şeridi kullanmak
3. Anayoldan sola dönmek için kuyrukta beklerken, anayol trafiğine dikkat etmekten neredeyse öndeki araca çarpacak duruma gelmek
4. Kaygan bir yolda ani fren veya patinaj yapmak
5. Bir aracı geçerken ya da şerit değiştirirken dikiz aynasından yolu kontrol etmemek

2.2. Algı Zayıflamasının Genç Sürücüler Üzerindeki Etkileri

2.2.1. Alkol

Birçok sebepten dolayı alkol gençler için daha tehlikelidir. Öncelikle vücudun alışıklığı daha az olduğundan alkolün etkisi daha fazla olur. İkincisi, tecrübesiz olan genç, acemi sürücüler için dikkat daha önemlidir ve alkol dikkati zayıflatır. Üçüncüsü, alkol kendine hâkim olma gücünü azaltır. Kendini kontrol etme becerisi zaten daha zayıf olan gençlerde alkolün etkisi daha

fazladır. Sonuç olarak; gençler alkolün kendileri üzerindeki toksik etkisini hafife alma eğilimindedirler. Alkolün olumsuz etkisi sürücünün yanında yolcu varsa daha da fazla olabilmektedir.

2.2.2. Uyuşturucu

İster yasal reçeteli ister yasadışı olsun uyuşturucuların her ülkedeki farklı yasal düzenlemelere bağlı olarak sonuçları da farklıdır. Avrupa'da 15–25 yaş grubunda uyuşturucu kullanımı giderek artmaktadır. Kızlar arasında yasal uyuşturucu haplar yaygınken erkekler arasında alkol, uyuşturucu ve bazı haplar daha çok kullanılır. Bazı Avrupa ülkelerindeki özellikle esrarın yasal hale getirilmesi tartışmalarının uyuşturucu etkisi altında araç kullanımına da yansımaları olacaktır. Uyuşturucunun ölçülmesi alkol kadar kolay da olmayacaktır [9]. Avrupa Birliği destekli ROSITA projesi idrar, tükürük, ter ve saç gibi farklı toksikolojik ölçme yöntemlerini değerlendirmektedir. Türkiye'de ise bu konuda henüz bilimsel bir çalışma yapılmamış olup kolluk yol kontrol ve denetimlerinde de yer almamaktadır.

Özellikle farklı uyuşturucuların birlikte kullanımı genç acemi sürücülerde ciddi kaza riskini 25 kat artırmaktadır. Uyuşturucuların çapraz kullanımına alkol de eklenince tehlike 35 kat fazla olmaktadır[10].

2.2.3. Aşırı Yorgunluk ve Uykusuzluk

Aşırı yorgunluğun sebebi sadece uzun süre araç kullanımı değil aynı zamanda araç kullanmadan önceki faaliyetlere harcanan zaman, uykunun süresi ve kalitesi ile kişisel gerginlik durumlarıdır. Yorgunluğun sebebi bazen de günün hangi saatinde araç kullanıldığına bağlıdır. Çünkü genç, acemi sürücülerin gece kaza oranları yetişkinlerden daha yüksektir. Yorgunluk, ani değişimlere uygun tepki verme ve şerit takibi gibi birçok bakımdan sürüş kalitesini düşürür. Yorgun olduğunu bilen sürücü ya yolculuk süresini

kısaltmak için daha hızlı sürerek ya da daha temkinli ve yavaş giderek yorgunluğun etkisini kendince en aza indirgemeye çalışır. Ancak bu kişisel yöntemlerin yorgunluğun risk üzerindeki etkisini azaltmadığı görülmüştür. Farkında olmasalar da gençlerin yetişkinlerden daha fazla uykuya ihtiyaçları vardır ve uykusuzluk da onları daha fazla etkiler.

2.2.4. Dikkatin Dağılması

Araç kullanımı sürekli dikkat isteyen bir iştir. Ne var ki dikkat kolayca ve bazen de bilerek başka olaylara, nesnelere ya da kişilere kayabilmektedir. Gençlerin yaygın olarak direksiyon başında cep telefonu kullanımı, müzik sistemiyle ilgilenmesi veya heyecanlı yolcular yüzünden oluşan dikkat dağılmasının üzerinde özellikle durulmalıdır.

2.2.5. Erken Yaşta Eğitim İhtiyacı

Gençler her ne kadar sürücülüğe yeni başlasalar da aslında yol ortamına yabancı değildirler. Trafik ortamında farklı şekillerde (örneğin motosiklet kullanıcısı, yaya vb.) zaten çok fazla tecrübeleri vardır. Ayrıca anne-babalarının kullanımını gözlemlemişler ve birçok trafik kuralı ihlaline şahit olmuşlardır. Çalışmalar, güvenlikle ilgili tavırların çok erken yaşlarda oluştuğunu göstermektedir. Bu da, güvenlik eğitiminin sadece sürücü sınavlarına hazırlık safhasında değil öncelikle ilköğretimde verilmesi gerektiğini göstermektedir.

3. SÜRÜCÜ EĞİTİM MODELLERİ

3.1. Sürücü Eğitimi Neden Önemlidir?

Sürücü davranışlarının geliştirilmesi ve kazalara karışma oranının azaltılmasında bir önlem olarak sürücü eğitiminin önemi, uzun süredir gündemde olan bir konudur. Sürücü eğitiminin etkinliği; sürücü eğitim programlarının, 'eğitilen adayın daha sonraki dönemde kazalara karışma oranını bu eğitimden hiç geçmeyenlerle karşılaştırıldığında ne derecede azaltabildiği' şeklinde tanımlanmaktadır. Sürücülük için gerekli olan bilgi ve becerilerin kazandırılması, örneğin bir sürücü adayının bir sürücü kursuna giderek araç kullanmayı öğrenmesi yetiştirme sürecini ifade etmektedir. Sürücü eğitimi ise; bilgi ve beceriler bakımından arzu edilen niteliklerde ve güvenli araç kullanımını alışkanlık edinmiş sürücüler elde etmeyi amaçlayan ve bunun için yaşam boyu gelişim ve ilerlemeyi öngören uzun bir süreçtir. Batılı kaynaklarda sürücü eğitimi ile sürücü yetiştirilmesi ifadeleri aynı şeyler olmamakla birlikte çoğu kez bu iki terim aynı anlamda kullanılmaktadır[11-12].

Sürücü adayları, her türlü sürücü eğitim faaliyetinin hedef kitlesini oluştururlar[13-15]. Dünyanın birçok ülkesinde sürücü kursları adaylar için hazırlanmış sürücü eğitim programları uygulamaktadır. Bu programlar genellikle güvenli sürüş tekniklerinin kazandırılmasını amaçlamakta, trafik kuralları ve mevzuatı, yol dışı pist çalışmaları veya gerçek yol ortamında gözetimli direksiyon eğitimini içerebilmektedir.

Avrupa ve ABD'de yapılan araştırmalar, halen uygulanmakta olan sürücü kurslarının sürücü adayına temel araç idaresi ile trafik kuralları ve mevzuat bilgisinin ötesinde, belge alındıktan sonraki dönemde kaza ve kural ihlallerini azaltma yönünden pek de faydalı olmadığını göstermektedir [16-20]. Ayrıca, bazı ülkelerde liselerde zorunlu ders olarak verilen trafik eğitim/öğretim programlarının bazıları verimli olmamakta ve özellikle bayan adayları daha

genç yaşta sürücü belgesi almaya teşvik ederek genç sürücülerde daha yüksek risk oranlarına sebep olabilmektedir[21-24].

OECD ülkelerinde 15–24 yaş grubu için en başta gelen ölüm sebebi (% 35 ile 25000 kişi) trafik kazalarıdır. Öte yandan bu yaş grubunun toplam nüfustaki oranı %10 civarındadır. Türkiye’de ise bu genç grubun toplam nüfus içindeki oranının % 17,3 (TÜİK, 2007) olduğu gözönüne alındığında genç ve aynı zamanda acemi sürücülerin ne denli önemli olduğu daha iyi anlaşılmaktadır. Türkiye’de de trafik kazaları, özellikle gençler için, önde gelen ölüm nedenleri arasındadır.

Her ne kadar TÜİK istatistiklerinde kaza ve ölen/yaralı miktarları nüfusla orantılı ele alınmışsa da bu yöntem yanıltıcı olup, özellikle de Türkiye için gerçekçi olmayan bir iyimserliğe sebep olabilir. Kaldı ki, her biri kamu kurumu niteliği taşıyan farklı kaynaklarda gösterilen trafik kazası ve ölü/yaralı miktarları arasında ciddi farklar vardır ve Türkiye’de kaza sonrası yolda ve hastanede hayatını kaybedenler çoğu kez bu miktarın dışında kalmaktadır. Trafik konusunda başarılı kabul edilen ülkelerde (örneğin Norveç, İsveç, Finlandiya vb.) yapılan bilimsel değerlendirmelerde sürücü sayısı ve riske maruz kalma durumu (katedilen yol) esas alınmaktadır.

3.2. Ülkeler ve Uygulanan Eğitim Modelleri

Avrupa’da ve diğer ülkelerde 18 yaş civarı gençler bir an önce bir araba ya da başka bir motorlu aracı sürme fırsatına kavuşmak istemektedirler. Normalde, bu genç insanların öncelikle bir aracı kullanmayı öğrenmeleri gereklidir. Tek başına araç kullanımı için bir yaş sınırı tespit etmek oldukça zordur. Yaş sınırının yüksek tutulması genç ve tecrübesiz sürücülerin araç kullanmasını ileriki yıllara erteleyeceğinden birçok hayat kurtarabilir. İlk kez araç kullanma yaşı düştükçe ilk yıl kaza ve ölümlerin arttığı görülmüştür [5]. Bu yüzden, ilk

kez araç kullanmanın yasal zamanı, belli bir yaştaki hareketlilik ihtiyacı, insan hayatı, sağlığı ve ekonomik etkileri düşünülerek dengelenmelidir.

Sürücülük eğitiminden ve belge alınmasından sonra uygulanan koruyucu önlemler yaşla ilgili riskleri azaltmakta çok işe yarayacaktır. Araç kullanımı için asgari yaşı yükseltilmesi, genç insanları motosiklet vb. daha güvensiz ulaşım yöntemlerine yönltebilir. Arzulanan, gençlerin araba sürecekle yaşa gelmeden iki tekerlekli araç kullanmasına da izin vermemektir ama bu da onların hareketliliğini aşırı derecede kısıtlayabilir. Sonuçta, yaşla ilgili düzenlemeler her ülkenin yapacağı kâr-zarar değerlendirmesine bağlıdır.

Avrupa ülkelerinde çoğu insan bir sürücü belgesi almak amacıyla ilk başta bir direksiyon öğretmeninden, arkadaşından, ailesinden ya da bunların birkaçından dersler almaktadır. Bu tür sürücü eğitimi; temel araç idaresi, sürüş teknikleri, trafik mevzuatı ve sürücü belgesine odaklıdır[6].

. Bu bölümde, B sınıfı sürücü belgesi almak isteyen sürücü adaylarına Avrupa Birliği üyesi farklı ülkelerde ve Türkiye’de uygulanan eğitim modelleri anlatılmış ve bölümün sonunda ise en yaygın eğitim modellerinin bir özeti sunulmuştur. AB üyesi ülkelerde sürücü adaylarının eğitimi birbirinden farklı şekillerde düzenlenmiştir AB üyesi ülkelerde uygulanmakta olan sürücü eğitimi modellerine ait tüm veriler AB destekli TRAINER projesinin sonuç raporundan derlenmiştir.

3.2.1. Avusturya

Avusturya’da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için tercih edebileceği seçenekler şunlardır:

1. Bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. Teorik ve direksiyon eğitimine bir sürücü okulunda başlayıp bir gözetmen nazaretinde devam etmek

3. Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi yanında bir gözetmen eşliğinde direksiyon eğitimi almak (sadece B sınıfı için)

Sistemlere göre direksiyon eğitime başlama yaşı:

1. Sistemde: 17,5
2. Sistemde: 17,5
3. Sistemde: 16

Birinci sistemde öğrencinin en az 40 saat teorik ve 20 saat direksiyon eğitimini takip etmesi zorunludur. Ortalamada bir öğrencinin aldığı ders miktarı budur. Direksiyon sınavına girebilmek için öğrencinin yazılı sınavdan geçmiş olması ve otoyollarda, tali yollarda ve gece araç kullanmış olduğunun ispatını ve takip-kayıt defterini gösterebilmesi gerekir.

İkinci sistemde öğrencinin gözetmen eşliğinde direksiyon eğitime başlayabilmesi için 8 saat teorik ve 8 saat direksiyon eğitimini takip etmesi zorunludur. Gözetmen eşliğinde direksiyon eğitimi yapılan araçta 'LÜ bungsfahrt' ibaresi bulunması gerekir.

Üçüncü sistemde öğrenci sürücü okulunda 40 saatlik teori ve 20 saatlik direksiyon dersinden oluşan tam eğitimi almak zorundadır. Bu dersler, direksiyon eğitime başlamadan önce bir temel eğitim, ilave direksiyon eğitime iki saat refakat edilmesi ve ilave direksiyon eğitimini tamamladıktan sonra hatasız sürüş becerisi eğitimi şeklinde parçalardan oluşur.

İlave direksiyon eğitimi esnasında öğrenciye bir gözetmen eşlik eder. Öğrenci bazı kısıtlamalara uymak zorundadır; tali yollarda 80 km/sa hız sınırı, şehirlerarası yollarda 100 km/sa hız sınırı. İlave direksiyon eğitimi döneminde öğrenci en az 3000 km yol katetmek zorundadır. Bunu kontrol etmek için öğrencinin her araç kullandığında bunu kaydetmesi gerekir. İlave direksiyon eğitiminde kullanılan aracın üzerinde "L17 Ausbildungsfahrt" ibaresinin

bulunması gerekir. Bu sistemde öğrenci sürücü belgesini 17 yaşındayken alabilir. Bununla beraber, araç üzerindeki 'L17' ibaresi onsekizinci doğum gününe kadar kalmaya devam eder. Ayrıca, tali yollardaki 80 km/sa ve şehirlerarası yollardaki 100 km/sa hız sınırı 18 yaşına kadar geçerlidir.

İkinci ve üçüncü sistemlerde hem eğitici ve hem de öğrenci için bazı şartlar vardır;

- Gözetmenin en az 7 yıllık sürücü belgesi olması gerekir.
- Gözetmenin ciddi bir trafik suçu işlememiş olması gerekir.
- Gözetmen ve öğrenci için azami alkol oranı binde 0,1 'dir
- Yetkili makamlardan özel izin belgesi alınmalıdır.
- Öğrencinin sağlık yeterlilik belgesi sunması gerekir.
- Eğitimde kullanılan aracın çift kontrollü olması gerekmez.

3.2.2. Belçika

Belçika'da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda teori ve direksiyon eğitiminden sonra en az 3 en fazla 12 aylık stajyerlik
2. Hiç sürücü okuluna gitmeden, bir gözetmen eşliğinde teori ve direksiyon eğitimi

Birinci sistemde öğrencinin stajyerlik döneminde yalnız başına araç kullanmasına izin verilir. Stajyerlik döneminde hiçbir şekilde yolcu taşınmasına müsaade edilmez. Sürücü okulunda yapılan direksiyon eğitiminin miktarına bağlı olarak stajyerlik 3 ila 12 ay sürer (daha fazla ders almak daha kısa stajyerlik süresi demektir).

Her iki sistemde de öğrencinin gece, haftasonları ve resmi tatil günleri araç kullanması yasaktır.

İkinci sistemde eğitim dönemi en az 3 ay sürmelidir. Bu eğitim süresinde öğrencinin gözetmeni hariç aracına yolcu alması yasaktır.

Öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde eğitim gören öğrencilerin (ikinci sistemde);

- Yazılı sınavdan geçmiş olması
- En az 18 yaşında olması (B sınıfı için, sürücü okulunda- iki saatine gözetmenin de katıldığı- toplam 14 saatlik bir eğitim alınırsa 17 yaşında da mümkün olabilmektedir)
- Yetkili makamlarca verilmiş ve 6-18 ay (uzatılamaz) geçerli bir izin belgesi olması
- Sağlık durumuyla ilgili beyanda bulunması
- Daima iki gözetmeninden birinin nezaretinde olması gerekmektedir.

Gözetmenin ise;

- Eğitim verecek olduğu sınıftan olmak üzere en az 6 yıllık sürücü belgesi sahibi olması (gözetmenin eğitime katılacağı ve katılmayacağı zamanlarla ilgili kurallar da mevcuttur)
- En az 24 yaşında olması gerekir.

Belçika'da bir öğrenci sürücü okulunda ortalama 4 saat teori ve 10 saat direksiyon eğitimi görür. Eğitim esnasında aracın yasal sorumluluğunun kime ait olduğu düzenlenmemiştir. Anlaşmazlık halinde mahkemelerin kararına göre hareket edilir.

3.2.3. Bulgaristan

Bulgaristan'da bir öğrenci araç kullanmayı sadece sürücü okulunda öğrenebilmektedir. Öğrencinin en az 36 saat teori ve 25 saat direksiyon eğitimini takip etmesi zorunludur.

3.2.4. Danimarka

Danimarka'da bir öğrenci araç kullanmayı sadece sürücü okulunda öğrenebilmektedir. Öğrencinin en az 26 saatlik teorik ve 22 saatlik direksiyon eğitimini takip etmesi zorunludur. Eğitim en az 14 güne yayılmalıdır. Eğitim esnasında bir takip ve kayıt defteri tutulması gerekir. 'sürücü okulu' ibaresiyle sürücünün öğrenci olduğunun gösterilmesi gerekmektedir. Eğitim süresi boyunca aracın yasal sorumluluğu sürücü okulu öğretmenine aittir.

3.2.5. Estonya

Estonya'da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır;

1. Bir sürücü okulunda teori ve direksiyon eğitimi almak
2. Bir sürücü okulunda teori ve direksiyon eğitimi almanın yanında bir gözetmen eşliğinde eğitim almak

Birinci sistemde öğrencinin en az 41 saat teori ve 40 saat direksiyon eğitimini takip etmesi zorunludur. Sürücü okulundaki kurs bir yazılı bir de uygulama sınavı ile tamamlanır.

Bu sınavlardan geçtikten sonra verilen sertifika, daha sonra sürücü belgesi almak üzere bir resmi sınav merkezinde direksiyon sınavına katılabilmek için gereklidir. İkinci sistemde öğrenci sürekli aynı gözetmenle araç kullanmak ve sürücü okuluna sürekli bilgi vermek zorundadır. Eğitimden sonra aday bir yazılı bir de uygulama sınavını geçmelidir ki bunu takiben sürücü okulu eğitime ait bir sertifika düzenler. Bu sertifika resmi direksiyon sınavı için gereklidir.

İkinci sistemdeki bir öğrencinin;

- En az 15,5 yaşında,
- Sağlık muayenesinden geçmiş,
- Trafik kurallarını biliyor,

- Sürücü eğitiminin sonuna kadar geçerli bir geçici sürücü belgesine sahip olması gereklidir.

Uzman öğretmen olmayan gözetmenin,

- Direksiyon sınavını geçmiş,
- Sürücü okulunca düzenlenmiş ve belli bir kişinin eğitilmesine yetki veren özel sürücü eğitici belgesine sahip olması gerekmektedir. Bu belge 1-2 yıl geçerlidir.

Hem birinci hem de ikinci sistemdeki öğrencilerin eğitim süresi boyunca bazı kısıtlamalara uyması zorunludur:

- Otoyolda 110 km/sa yerine 70 km/sa azami hız
- Şehirlerarası karayollarında 90 km/sa yerine 70 km/sa azami hız
- % 0 alkol seviyesi

Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sırasıyla sürücü okulu öğretmenine ve gözetmene aittir.

3.2.6. Finlandiya

Finlandiya'da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda teori ve direksiyon eğitimi almak
2. Öğretmen olmayan bir gözetmenden teori ve direksiyon eğitimi almak

Birinci sistemde öğrencinin en az 20 saatlik teori ve 30 saatlik direksiyon eğitimini takip etmesi gerekir. İkinci sistemde ise hem öğrenci hem de gözetmen için bazı şartlar mevcuttur:

Öğrencinin:

- Gözetmen eşliğinde en az 20 saatlik teori ve 30 saatlik direksiyon eğitimini takip etmesi
- En az 17,5 yaşında olması

- Hep aynı gözetmen eşliğinde araç kullanması
- Polis tarafından düzenlenen ve 9 ay geçerli özel izin belgesine sahip olması gerekmektedir.

Gözetmenin:

- En az 3 yıllık sürücü belgesi sahibi
- 21 yaşından büyük
- Özel bir sınavı geçtikten sonra polis tarafından verilen izin belgesine sahip olması gerekmektedir.

Bunlardan başka, ikinci sistemde kullanılan aracın eğitim aracı olarak kabul edilmiş olması gerekir. Bu da aracın öğretmen için ilave bir fren ve dış dikiz aynasının olması demektir. Gözetmen eğitiminde bulunan adayların römork çekmesi yasaktır.

Adaylar ortalama olarak 20 saat teori ve 30 saat direksiyon eğitimi almaktadır. Yasal yönden sırasıyla sürücü okulu öğretmeni ve gözetmen araçtan sorumludurlar.

3.2.7. Fransa

Fransa'da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda teori ve direksiyon eğitimi almak
2. Bir sürücü okulunda teori ve direksiyon eğitimi aldıktan sonra bir gözetmen eşliğinde belli bir süre daha eğitim almak

Birinci sistemde teorik eğitim zorunlu değildir. Öğrencinin en az 20 saatlik direksiyon eğitimini takip etmesi gerekmektedir.

İkinci sistem iki aşamadan oluşur:

1. aşama: Sürücü okulunda adayın bir yazılı sınavdan da geçtiği 20 saatlik direksiyon eğitimi. Bu eğitimin sonunda adaya bir sertifika verilir.

2. aşama: Bir gözetmen tarafından verilen eğitim. Bu eğitimin bir yıl sürmesi, ancak sertifika verilış tarihinden itibaren en geç 3 yıl içinde de tamamlanması gerekmektedir. Bu süre içerisinde adayın gelişimini kontrol etmek ve yol güvenliği bilgisini geliştirmek amacıyla adayın, gözetmenin ve sürücü okulunun biraraya geldiği en az iki defa toplantı yapılır. Bu ikinci aşamada hem öğrenci hem de gözetmen için bazı şartlar mevcuttur.

Öğrenci:

- En az 3000 km araç kullanmalı
- Özel bir sigortaya sahip olmalıdır.

Bir gözetmen eşliğinde araç kullanan adayın bazı hız sınırlarına uyması da gerekmektedir:

- Normalde 130 km/sa hız sınırı olan otoyollarda 110 km/sa
- Normalde 110 km/sa hız sınırı olan otoyollarda 100 km/sa
- Tali yollarda 80 km/sa

Gözetmenin ise:

- En az 28 yaşında
- En az 3 yıllık B sınıfı sürücü belgesi sahibi olması gerekmektedir

İkinci sistemdeki eğitimde kullanılan aracın iki adet dış dikiz aynası bulunması gerekir. Araç üzerindeki üzerinde A veya CA harflerinin bulunduğu levha, aracın bir gözetmen eşliğinde eğitimde kullanıldığını ifade eder.

Hem birinci hem de ikinci sistemde öğrenciye ait bir takip ve kayıt defteri tutulur. Bu defter 16 yaşından itibaren edinilebilir. Adaylar ortalama 5 saat teorik ve yaklaşık 20 saat uygulama eğitimi alırlar.

Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sırasıyla sürücü okulu öğretmenine ve gözetmene aittir. Her iki sistemdeki eğitimler Fransa topraklarındaki tüm karayolu ağında yapılabilir.

3.2.8. Almanya

Almanya'da bir öğrenci araç kullanmayı sadece sürücü okulunda öğrenebilmektedir. Öğrencinin en az 28 saat teorik ve 36 saat direksiyon dersini (B sınıfı için) takip etmesi gerekir. Uygulama eğitiminde otoyolda en az 4 saat ve gece en az 3 saat araç kullanmak zorunludur. Asgari eğitim sürelerini tamamlayan öğrenci sürücü okulundan bu eğitime dair bir sertifika alır.

Araç üstünde sürücünün aday olduğunu belirtir herhangi bir ibare bulunması gerekmez. Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sürücü okulu öğretmenine aittir.

3.2.9. İngiltere

İngiltere'de bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. Öğretmen olmayan bir gözetmenden teorik ve direksiyon eğitimi almak

Her iki sistemde de teorik eğitime devlet okullarında ve evde başlamak mümkündür. Sistemlerin hiçbirinde zorunlu ders süresi yoktur.

İkinci sistemde hem öğrencinin hem de gözetmenin taşıması gereken belli şartlar vardır.

Öğrencinin:

- Bir gözetmen eşliğinde eğitime başlamadan önce Sürücü ve Araç Tescil Kurumundan stajyer sürücü belgesi alması gerekir. Bu belge şahsın 70. doğum gününe kadar geçerlidir (belgenin 2 yıl geçerli olduğu A1 ve A sınıfı hariç).

Gözetmenin:

- En az 21 yaşında ve 3 yıllık B sınıfı sürücü belgesi sahibi olması gerekir.
- Bir gözetmen eşliğindeki eğitim süresi boyunca bazı kısıtlamalar da vardır;
- Römork çekme yasağı (B+E sınıfı eğitimleri hariç)
 - Otoyolda sürüş yasağı

Gözetmen nezaretinde eğitim yapılan aracın çift kontrollü olması şart değildir. Fakat ister sürücü okulu öğrencisi olsun ister gözetmen eşliğinde olsun aracın üstünde 'L' (Galler'de 'D') harfi bulunması şarttır. Her iki sistemde de öğrenciler ortalama 5-10 saat teorik ve yaklaşık olarak 30-35 saat direksiyon eğitimi alır. Uygulamalı eğitimin süresi adayın yaşına göre değişiklik göstermektedir. Bir moped veya motosikletle trafiğe çıkmadan önce sağlık raporu almak ve zorunlu temel eğitimden geçmek gerekmektedir. Eğitim; teorik bilgi, yerinde uygulama ve trafikte uygulama olarak gerçekleşir. Normal olarak bir günde tamamlanmaktadır. Eğitim süresi içinde araçtan öğrenci ile birlikte sırasıyla sürücü okulu öğretmeni sonra da gözetmen resmen sorumludurlar.

3.2.10 Macaristan

Macaristan'da bir öğrenci araç kullanmayı sadece sürücü okulunda öğrenebilmektedir. Öğrencinin asgari 28 saatlik teorik eğitim ve 29 saatlik direksiyon eğitimini takip etmesi gerekir (B sınıfı için). Adaylar ortalama 30 saat teorik ve tahminen 35 saat uygulama eğitimi alırlar. Eğitim aracının üstünde T (tanulo'=öğrenci) harfi bulunan tabela olması gereklidir. Eğitim süresince aracın yasal sorumluluğu sürücü okulu öğretmenine aittir.

3.2.11. Letonya

Letonya'da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. Öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde teorik ve direksiyon eğitimi

Her iki sistemde öğrenci en az 54 saat teorik ve 12 saat direksiyon eğitimini takip etmek zorundadır. Aracın eğitim için kullanıldığı araç üzerinde belirtilmelidir. İkinci sistemdeki öğrenci ve gözetmen için geçerli bazı şartlar mevcuttur.

Öğrencinin:

- En az 16 yaşında olması
- Trafik Güvenliği Kurumundan öğrenci belgesi almış olması gerekir.

Gözetmenin:

- En az 21 yaşında olması
- En az 3 yıllık eğitime konu sınıftan sürücü belgesi sahibi olması gerekir.

Gözetmen eşliğinde araç kullanan aday için tek kısıtlama ise izin verilen alkol oranı üst sınırının % 0,5 olmasıdır. Gözetmen eşliğinde eğitimde kullanılan aracın üstünde eğitimde kullanıldığını gösteren bir 'M' harfi bulunması gereklidir.

Sürücü okulundaki eğitimde öğrenciye ait bir takip ve kayıt defteri bulunur. Eğitimden sonra öğrenci sırasıyla sürücü öğretmeninden ve gözetmenden bir değerlendirme formu alır ki bu form ile direksiyon sınavına katılabilir. Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sırasıyla sürücü okulu öğretmenine ve gözetmene aittir.

3.2.12. Lüksemburg

Lüksemburg'da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. Bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi aldıktan sonra bir gözetmen eşliğinde belli bir süre daha eğitim almak

Birinci sistemde öğrencilerin en az 12 saat teorik ve 16 saat direksiyon eğitimini takip etmesi gerekir.

Birinci sistemde hem öğrenci hem de gözetmen için bazı şartlar vardır.

Öğrencinin:

- En az 12 saat teorik ders

- En az 16 saat direksiyon dersi alması
- Yazılı sınavdan geçmesi
- 17 yaşından gün almış olması
- Yazılı sınavı geçtikten sonra verilen ve bir yıl geçerli (yenilenmeyen) 'stajyerlik belgesi'ne sahip olması gerekir.

Gözemenin:

- En az 6 yıllık B sınıfı sürücü belgesi sahibi olması
- Özel izin belgesi bulunması (bu belge uzman bir sürücü öğretmenin gözetmen ve öğrenciye birlikte verdiği iki saatlik bir eğitimden sonra verilir)
- Hiçbir trafik cezası almamış olması
- Son 5 yılda herhangi bir sebeple araç kullanması yasaklanmamış olması
- Adayın yakını (akrabası) olması
- Ulaştırma Bakanlığınca verilen ve eğitim süresi boyunca geçerli olan (yenilenmeyen) kimlik belgesine sahip olması gerekir.

Lüksemburg'da bir gözetmen eşliğinde araç kullananlar için bazı kısıtlamalar vardır;

- Römork çekme yasağı
- Tali yollarda 75 km/sa hız sınırı
- Otoyollarda 90 km/sa hız sınırı
- 23.00-06.00 saatleri arasında araç kullanma yasağı

Gözetmenin aracın ön koltuğunda oturması gerekmektedir. Eğitim amaçlı olarak sadece Lüksemburg Dükülüğü topraklarında araç kullanılabilir. Aracın üstünde kırmızı zemin üzerine beyaz 'L' harfi ile aracın gözetmen eşliğinde eğitimde kullanıldığının belirtilmesi gerekmektedir.

Öğrenciler sürücü okulunda ortalama 12 saat teorik ve yaklaşık 16-20 saat direksiyon eğitimi almaktadır. Direksiyon eğitimi ancak ikinci teorik dersten sonra başlayabilmektedir ve on birinci direksiyon dersinden önce teorik eğitim

sınavının geçilmesi gerekir. Bir sürücü okulunda eğitim gören aday bir günde en fazla 4,5 saat eğitim görebilir.

3.2.13. Hollanda

Hollanda’da bir öğrenci araç kullanmayı sadece bir sürücü okulunda öğrenebilmektedir. Teorik eğitim evde de yapılabilir. Direksiyon sınavına katılabilmek için asgari ders miktarı yoktur.

B sınıfı sürücü belgesi için ortalama ders miktarı yaklaşık 35 saattir. Direksiyon sınavına katılabilmek için adayın yazılı sınavı geçmiş olması gerekir.

Sürücü okulundaki eğitim aracının ‘L’ işareti taşıması ve sürücünün aday olduğunun belirtilmesi gerekir. Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sürücü okulu öğretmenine aittir.

3.2.14. Kuzey İrlanda

Kuzey İrlanda’da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için üç seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. Öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde tam teorik ve direksiyon eğitimi
3. İlk iki yöntemin birleşimi şeklinde eğitim

Bir gözetmen eşliğinde eğitimde (2. ve 3. sistemde) öğrencinin K.İrlanda Sürücü ve Araç Tescil Kurumunun verdiği geçici sürücü belgesine sahip olması gerekir. Bu belge 10 yıl geçerlidir ve istendiğinde süresi uzatılabilir.

Eğitim süresi içinde öğrenciler için bazı kısıtlamalar vardır;

- Römork çekme yasağı
- Bölünmüş yollarda normalde 112 km/sa ve şehirlerarası çift yönlü yollarda 96 km/sa olan hız sınırı yerine 72 km/sa hız sınırı

- Otoyollarda sürüş yasağı
- İzin verilen alkol oranı en fazla 0,8 (/1000)
- Aracın ön ve arka tarafında sürücünün öğrenci olduğunu belirtir 'L' ibaresi bulundurulması

Eğitim aracının çift kontrollü olması şart değildir. Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sırasıyla sürücü okulu öğretmenine ve gözetmene aittir.

3.2.15. Norveç

Norveç'te bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için üç seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. Teorik ve direksiyon eğitimine bir sürücü okulunda başlayıp bir gözetmen nazaretinde devam etmek
3. Sürücü okulu ve gözetmen eğitiminin birleşimi

Birinci sistemde öğrencinin 1,5 saat teorik eğitimi ve 8 saatlik direksiyon eğitimini takip etmesi gerekir. Direksiyon eğitimi, kayma eğitimini, gece sürüş eğitimini, meskun mahallerde ve otoyollarda sürüş eğitimini de içermektedir. Eğitimde kullanılan aracın ön ve arka tarafında "okul" ibaresinin bulunması gerekir.

Gözetmen eşliğinde eğitimde (2. ve 3. sistemlerde) hem öğrenci hem de gözetmen için bazı şartlar vardır.

Öğrenci;

- 16 yaşında gün almış olmalı
- Bir sürücü okulunda en az 1,5 saat teorik eğitim ve 8 saat direksiyon eğitimi almış olmalıdır.

Gözetmen ise;

- En az 25 yaşında
- En az 5 yıllık B sınıfı sürücü belgesine sahip olmalıdır.

Gözetmen eşliğinde eğitim yapılan araçta 'L' harfi şeklinde özel bir işaret bulunması gerekir. Gözetmen eşliğinde eğitim yapılan aracın çift kontrollü olması zorunlu değildir. Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sırasıyla sürücü okulu öğretmenine ve gözetmene aittir.

3.2.16. Portekiz

Portekiz'de bir öğrenci araç kullanmayı sadece sürücü okulunda öğrenebilmektedir. Bir öğrenci en az 30 saat teorik ve 30 saat direksiyon eğitimini takip etmek zorundadır. Eğitim boyunca öğrenci için bir takip ve kayıt defteri tutulur. Eğitimden sonra, öğretmen tarafından bir değerlendirme formu doldurulur. Direksiyon sınavında hem bu kayıt defterinin hem de değerlendirme formunun gösterilmesi gerekmektedir. Aracın içinde sürücünün öğrenci olduğunu belirtir bir ibare bulunması gerekir. Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sürücü okulu öğretmenindedir.

3.2.17. İspanya

İspanya'da bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. Bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. Bir gözetmen eşliğinde tam teorik ve direksiyon eğitimi almak

Birinci sistemde öğrenci için herhangi bir kısıtlama yoktur. Mavi zemin üzerine beyaz 'L' harfi taşıyan özel bir levha araç üzerinde bulunur. Araç çift kontrollü olmalıdır. Her iki sistemde de teorik ve direksiyon eğitimi için asgari süreler yoktur. Ancak, öğrenci için bir takip ve kayıt defterinin tutulması zorunludur.

İkinci sistemde hem öğrenci hem de gözetmen için bazı şartlar vardır.

Öğrencinin;

- en az 18 yaşında olması
- bir sağlık muayenesinden geçmesi ya da sağlık beyanında bulunması (taahhütname)

- yazılı sınavı geçmesi
- sürekli aynı gözetmenin nezaretinde olması
- Bölge Trafik Şubesinden verilen ve en fazla 8 ay geçerli özel izin belgesine sahip olması gerekir.

Gözetmenin;

- en az 5 yıllık B sınıfı sürücü belgesi olması
- özel izin belgesi bulunması gerekir.

Gözetmen eşliğinde eğitimde bazı kısıtlamalar vardır:

- resmi tatillerin arifesinde ve tatil süresince otoyollarda sürüş yasağı
- resmi tatillerin arifesinde ve tatil süresince şehirlerarası yollarda sürüş yasağı
- römork çekme yasağı
- otoyollarda 120 km/s yerine 80 km/s hız sınırı
- şehirlerarası karayollarında 90 km/s yerine 80 km/s hız sınırı
- meskun mahallerde 50 km/s yerine 40 km/s hız sınırı

Araç üzerinde aracın bir gözetmen eşliğinde sürücü adayı tarafından kullanıldığını gösteren kırmızı zemin üzerine beyaz 'L' harfi tabelası bulunması gerekir. Ayrıca aracın çift kontrollü olması gereklidir.

3.2.18. İsveç

İsveç'te bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
 2. öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde tam teorik ve direksiyon eğitimi
- Her iki sistemde de teorik veya direksiyon eğitimi için asgari ders miktarları yoktur. Ancak, bütün öğrenciler yaklaşık 4 saatlik kaygan zeminlerde sürüş eğitimini tamamlamak zorundadır. Öğrenciler ortalamada yaklaşık 20-25 saat

teorik ve 25-30 saat direksiyon eğitimi görürler. İkinci sistemde hem öğrenci hem de gözetmen için bazı şartlar vardır.

Öğrencinin;

- belge sınıfına bağlı olarak direksiyon eğitimi için asgari yaş şartını karşılaması
- sağlık muayenesinden geçmiş olması (2. grup) veya beyanda bulunması (1. grup)
- bir eğitim (şahsi ve sıhhi yönden uygunluk) sertifikasına sahip olması gerekir.

Gözetmenin;

- en az 5 yıllık sürücü belgesi sahibi
- en az 24 yaşında
- Sürücü Belgesi Tescil Kurumunun şube ve temsilcilikleri tarafından verilen ve 48 ay geçerli (bu süre kısaltılamaz veya uzatılamaz) bir özel öğrenci izin belgesine sahip olması gerekir.

İsveç'te bir sürücü okulunda veya gözetmen eşliğindeki eğitimde herhangi bir kısıtlama yoktur. Araç üzerinde 'sürücü adayı' ibaresi bulundurulmalıdır. Bu ibarenin zemin rengi sürücü okulları için kırmızı, gözetmen eğitiminde ise yeşil renkte olmaktadır. Araçta çift kontrol zorunluluğu yoktur.

Eğitim süresi içinde aracın yasal sorumluluğu sırasıyla sürücü okulu öğretmenine ve gözetmene aittir.

Adayın yazılı sınava girebilmesi için; İsveç sürücü eğitimi müfredatını öğrendiğine dair sürücü okulu öğretmeni veya özel gözetmeninin imzalayarak onaylayacağı bir belge alması gerekir.

3.2.19. İsviçre

İsviçre'de bir öğrencinin sürücü eğitimi almak için iki seçeneği vardır.

1. bir sürücü okulunda tam teorik ve direksiyon eğitimi almak
2. bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi aldıktan sonra bir gözetmen eşliğinde belli bir süre daha eğitim almak

Her iki sistemde de 8 saat teorik ve 25 saat direksiyon dersini takip etmek zorunludur. Teorik derslerin amacı adaylara güvenli sürüş bilinci kazandırarak ve trafikteki tehlikelere dikkat çekerek onlara güvenli ve sorumlu sürücülük tutumlarını kazandırmaktır.

Öğrencinin belli bir süre geçerliliği olan bir geçici sürücü belgesine sahip olması gerekir. Her iki sistemde bu belge öğrencinin sürücü okulu öğretmeni veya gözetmen eşliğinde direksiyon eğitimi yapabilmesine yetki verir. Eğitimde kullanılan her aracın üzerinde mavi zemin üzerine beyaz ‘L’ ile aday sürücü olduğunun gösterilmesi gerekir. Bu ibarenin görülür halde bulundurulması zorunludur.

3.2.20. Türkiye

Türkiye’de bir öğrenci araç kullanmayı sadece sürücü okulunda öğrenebilmektedir. Öğrencinin (B sınıfı için) en az 63 saat teorik ve 20 saat direksiyon dersini takip etmesi gerekir. 20 saatlik bu uygulama eğitiminin yarısı eğitim alanında yarısı da akan trafik içinde yapılır. 2918 sayılı KTK Md.125’e göre, üniversite ve yüksekokullar ile lise ve dengi okullarda zorunlu trafik, ilkyardım ve motor derslerinden başarılı olduklarını belgeleyenler o derslerden eğitime tabi tutulmazlar. Ancak, bu adaylar da sınavlara girerler[25].

Teorik dersleri tamamlayanlar, direksiyon eğitimine alınır. Direksiyon eğitimi, ders saat sayıları ayrı ayrı olmak üzere hafta içi veya hafta sonunda günde en az 2, en çok 4 saat yapılır. Karayollarındaki akan trafik içinde yapılacak eğitim için ayrıca; kurs müdürlüğünce düzenlenmiş olan “K “ sınıfı sürücü aday

belgesi bulunur. Direksiyon eğitiminin tamamı, başvuru alan sınıfa uygun araçlarla yapılır. Eğitimin verildiği araçlar; çift debriyajlı ve çift frenli, eğitim için hazırlanmış, ayırıcı işaretleri olan otomobil, kamyon ve otobüslerden oluşmaktadır.

Kurs sonunda adayların başarısını tespit etmek üzere sınav yapılır. Sınavlarda başarı gösterenlere motorlu taşıt sürücüsü sertifikası verilir. Direksiyon sınavına katılabilmek için adayın yazılı sınavı geçmiş olması gerekir.

3.2.21. Eğitim modellerinin sınıflandırılması

Kısaca, farklı ülkelerdeki sürücü eğitiminin sınıflandırmasında karşımıza altı farklı model çıkmaktadır. Bir ülkenin birden fazla modeli uygulaması da muhtemeldir. Bu durumda, aday kendi durumuna en uygun bulduğu modeli tercih edip seçebilmektedir.

Model 1: Sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almak şart

Bu modelde bütün öğrenciler belli miktarda teorik ve direksiyon dersini takip etmek zorundadır. Teorik ders sayısı 1,5–54 arasında, direksiyon dersleri ise 8-40 saat arasında değişmektedir. Genellikle, alınan ders saati ile zorunlu asgari ders saati miktarı aynıdır. Bu modelin uygulandığı ülkeler; Almanya, Avusturya, Bulgaristan, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Hırvatistan, İsviçre, Letonya, Lüksemburg Macaristan, Norveç, Portekiz ve Türkiye'dir.

Fransa'da ise sadece teorik eğitim zorunludur. Almanya, Bulgaristan, Danimarka, Hırvatistan, Macaristan ve Portekiz ile birlikte Türkiye'de de araç kullanmayı öğrenmenin ve sürücü belgesi almanın tek yolu bu modeldir. Başka bir eğitim modeli seçeneği yoktur.

Model 2: Zorunluluk olmaksızın, bir sürücü okulunda teorik ve direksiyon eğitimi almak mümkün

Bu modelde öğrenci araç kullanmayı sürücü okulunda öğrenmektedir ama teorik ve direksiyon dersleri için asgari devam zorunluluğu yoktur. Alınan teorik derslerin ortalama miktarı 5-25 saat, direksiyon derslerinin ise 25-35 saattir. Bu modelin bulunduğu ülkeler; İngiltere, İspanya, İsveç, Hollanda ve Kuzey İrlanda'dır. Hollanda'da araç kullanmayı öğrenmenin tek yolu bu modeldir, başka eğitim modeli yoktur.

Model 3 : Teorik ve direksiyon eğitimine bir sürücü okulunda başlayıp özel gözetmen eşliğinde devam etmek

Bu modelde öğrenci belli miktarda teorik ve direksiyon eğitimini alacağı sürücü okuluna başlar. Gereken derslere girdikten sonra öğrenci eğitimine bir gözetmenle devam eder. Asgari ders miktarları genelde model 1 'deki sürücü okulunda asgari teorik ve direksiyon eğitiminin süresini karşılamaktadır. Bu modeli uygulayan çoğu ülkede hem öğrenci hem de gözetmen için yaş alt sınırı, gözetmenin ilave eğitim alması gibi bazı şartlar vardır. Birçok ülkede bu tür eğitim için özel bir izin belgesi gerekmektedir. Birkaç ülkede ise gözetmen eğitiminde bulunan öğrenci için belli kısıtlamalar uygulanmaktadır: hız sınırlamaları, gece, hafta sonu sürüş yasağı ve yolcu taşıma yasağı vb. Bu modelin bulunduğu ülkeler: Avusturya, İsviçre, Lüksemburg ve Norveç'tir.

Model 4: Teori ve direksiyon eğitimine bir sürücü okulunda başlayıp özel gözetmen eşliğinde devam etmek (sürücü okuluna düzenli olarak rapor vermek zorunlu)

Bu modelde öğrenci teori ve direksiyon eğitimini alacağı sürücü okuluna başlar. Devam zorunluluğu olan asgari dersi saatini tamamladıktan sonra

eğitimine gözetmenle devam eder. Bu ikinci aşamada bazen gözetmenle birlikte olmak üzere sürücü okuluna giderek düzenli şekilde bilgi verir.

Genellikle, alınan asgari ders miktarı model 1’de sürücü okulundaki tam teori ve direksiyon eğitiminin asgari ders miktarını karşılamaktadır. Çoğu ülkede hem öğrenci hem de gözetmenin bazı şartları karşılaması gerekmektedir. Örneğin; asgari yaş sınırı, özel izin belgesi veya sigorta vb. Çoğu kez, gözetmen eğitimi alan öğrenci için bazı kısıtlamalar da vardır. Örneğin; hız sınırlamaları, gece, hafta sonu sürüş yasağı ve yolcu taşıma yasağı vb.

Bu modelin bulunduğu ülkeler; Avusturya, Estonya ve Fransa’dır.

Model 5: Sadece gözetmenle eğitim (sürücü okuluna hiç gitmeden)

Bu modelde öğrenci teori ve direksiyon eğitiminin tamamını bir gözetmen nezaretinde alır. Eğitimde sürücü okulu yer almaz. Fakat bu modeli uygulayan bazı ülkelerde hem öğrenci hem de gözetmen için bazı şartlar mevcuttur; yaş alt sınırı, özel izin belgesi veya sigorta, asgari ders saati toplamı ya da kat edilmesi gereken asgari mesafe vb. Çoğunlukla gözetmenin öğrenciyle akrabalık bağı bulunması şartı da vardır. Bu modelin bulunduğu ülkeler: Belçika, Finlandiya, İngiltere, İspanya, İsveç, Kuzey İrlanda, Letonya

Model 6: Sürücü okulu veya gözetmen eğitimini müteakip tek başına stajyerlik

Bu sistemde öğrenci teori ve direksiyon eğitime bir sürücü okulunda başlar. Sürücü okulundaki derslerin belli bir miktarını takip etme zorunluluğu yoktur. Başlangıç eğitimini tamamlayan öğrenci belirli bir süre stajyer sürücü olarak tek başına araç kullanabilir. Bu stajyerlik döneminde bazı kısıtlamalar vardır; gece ve hafta sonu sürüş yasağı, yolcu taşıma yasağı vb.

Bu model sadece Belçika’da mevcuttur.

Çizelge 3.1. Ülkeler ve uygulanan eğitim modelleri

Ülke	Eğitim Modeli 1	Eğitim Modeli 2	Eğitim Modeli 3	Eğitim Modeli 4	Eğitim Modeli 5	Eğitim Modeli 6
A	x		x	x		
B					x	x
BUL	x					
CH	x		x			
D	x					
DK	x					
E		x			x	
EST	x			x		
F				x		
FIN	x				x	
GB		x			x	
H	x					
HR	x					
L	x		x			
LV	x				x	
N	x		x			
NI		x			x	
NL		x				
P	x					
S		x			x	
TR	x					

3.2.22. Etkili bir aşamalı eğitim modelinde bulunması gereken nitelikler

Avrupa Birliği üyesi ülkelerin incelen sürücü eğitim modelleri değerlendirildiğinde etkili bir aşamalı eğitim modelinde bulunması gereken nitelikler şunlardır:

- Birinci aşama için;
 - araç kullanımı için gereken temel becerilerin sistemli şekilde kazandırılması
 - nezaretle araç kullanımı
 - güvenli ortamlarda daha uzun eğitim süreci
- Sınav konularının genişletilmesi (örneğin tehlikeyi sezebilme)
- İkinci aşama için;
 - eğitim ile kolluk hizmetlerinin birleştirilmesi
 - sınav sonrası deneyimlere başvuru
 - metodoloji: kendini değerlendirme ve yaşantılardan ders çıkartarak öğrenme (toplantılar, grup tartışmaları) sonucunda tutum değişikliği
- Ceza sınırlarının düşük tutulduğu takip dönemi

4. AB ÜLKELERİNDE SÜRÜCÜ EĞİTİM MÜFREDATI

4.1. Sürücü Eğitiminde Hedefler

Eğitim ve belge verme sürecinin temel amacı, tek başına direksiyon başına geçmesine izin verildiği anda sadece teknik olarak bilgili değil aynı zamanda emniyetle hareket eden sürücüler yetiştirmektir. Bunun için de sürücü eğitiminde her bir sürücü adayının iç dünyasına yönelerek kendi sınırlılıklarının ve trafikte araç kullanımıyla ilgili tehlikelerin bilincine varması sağlanmaya çalışılmalıdır. Araç kullanımındaki temel beceriler yanında araç kullanımıyla ilgili temel inançlara ve adayın kendi becerilerini değerlendirebilmesine de yoğunlaşmak gerekir. Sürücü belgelendirme aşamasında verilmesi gereken müfredatla ilgili olarak AB'nin GADGET projesinde [26] SEH (Sürücü Eğitiminde Hedefler) ortaya konulmuştur [27].

Çizelge 4.1. Sürücü Eğitiminde Hedefler [27].

Sürücü Eğitiminde Hedefler (Hatakka, Keskinen, Glad, Gregersen, Hernetkoski, 2002)			
	Bilgi ve beceriler	Risk arttırıcı etkenler	Kendini değerlendirme
Yaşamla ilgili hedefler ve yaşamsal beceriler	Yaşam tarzı, yaş, grup, kültür, sosyal durum vb. sürücü davranışlarıyla ilişkisi	Heyecan arayışı, tehlikeyi kabullenmek, grup değerleri, akran baskısı	Özeleştirici becerisi Kendi önşartları Tepkilerin kontrolü
Araç kullanımında hedefler ve ortam	Ulaşım türü seçimi Zaman tercihi İsteklerin rolü Güzergah tayini	Alkol, uykusuzluk ve yorgunluk zayıf zemin tutuş, yoğun saatler, genç yolcular	Tercihleri etkileyen kişisel istekler Özeleştirici düşünme
Trafikte araç kullanımı	Trafik kuralları Vücudun uyumlu çalışması Tehlike sezgisi Meleke haline getirme	Kurallara uymama Yakın takip zayıf zemin tutuş	Sürüş becerilerinin tasnifi Kendi sürüş tarzı
Araç idaresi	Araçın çalışması Koruyucu sistemler Araçın idaresi Fizik kanunları	Emniyet kemerinin bağlanmaması Araç sistemlerinin arızaları Aşınmış lastikler	Araç idare becerilerinin tasnifi

Çizelge 4.1’de sürücü görevleri şematik olarak sıralanmakta ve dört farklı seviye öngörülmektedir.

Dördüncü seviye: yaşamsal hedefler ve beceriler

Bu seviye, tavırlara, araç kullanırken karar verme ve davranış sürecine ve bunun sonucunda da kazalara karışma oranına etki eden kişisel istek ve eğilimlerle ilgilidir. Bu eğilimlere örnek olarak heyecan arayışı ve başkalarını etkileme (gösteriş yapmak) isteği sayılabilir. Ana mesaj “araç kullanma tarzın senin kim olduğunu veya kim olmak istediğini gösterir” şeklindedir.

Üçüncü seviye: araç kullanımında ortam ve hedefler

Bu seviye, araç kullanımının ardındaki amaçlara ve araç kullanımının gerçekleştiği ortama yoğunlaşmaktadır. Örneğin, sürmek istenilen aracın türü ve alkollüken araç sürüp sürmemeye karar vermek gibi.

Dördüncü seviye unsurların üçüncü seviyedeki kararları etkileyebileceği açıktır. Aynı şekilde, üçüncü seviyede yapılan tercihler de gerçek trafikte meydana gelecek durumları, risk oranını (ikinci seviye) ve sürücünün belli trafik durumlarında ne derece doğru davranacağını (birinci seviye) etkileyecektir.

İkinci seviye: trafikte araç kullanımı

Bu seviye, belli trafik durumlarında hareket tarzının pekiştirilmesiyle ilgilidir. Sürücünün trafikteki sürekli değişime ayak uydurabilmesi ve muhtemel tehlikeleri tespit ederek bu tehlikelerden kaçınmak için doğru davranışı sergileyebilmesi bu seviyede yer almaktadır.

Birinci seviye: aracın idaresi

Bu seviye aracın idaresiyle ilgilidir. Zor durumlar da dahil olmak üzere aracın idaresi, çalışma düzeni ve emniyet kemeri gibi koruyucu güvenlik sistemlerinin kullanım şekli ve yararları bu seviyede yer almaktadır.

Mevcut eğitim sistemleri birinci ve ikinci seviyelere yoğunlaşmış durumdadır. Güvenlik konusunu tamamen içine sindirmiş sürücüler elde etmek ise ancak sürücü eğitim modelindeki üst düzeylere ağırlık vermekle mümkün olabilir[28]. SEH çizelgesinde sürücü eğitimi için uygun eğitim hedefleri üç temel alanda tanımlanmaktadır:

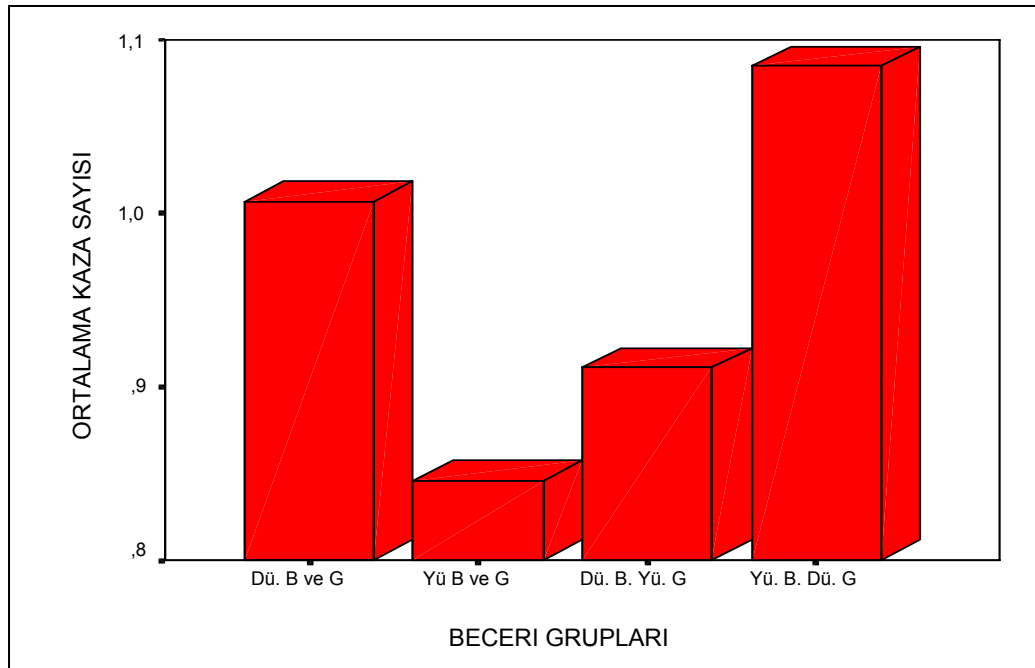
- Bilgi ve beceriler: Bu alan sürücünün normal trafik ortamında kullanmaya ihtiyaç duyacağı bilgi ve becerileri ifade eder.
- Risk artırıcı etkenler: Sürücünün; aşırı yorgunluk ve uykusuzluk, yıpranmış lastikler, alkol ve akranların varlığı gibi risk artırıcı etkenlerin farkında olması gerekir.
- Kendi kendini değerlendirme: Bu alan, bir sürücünün kendi yeterliliğini isabetli değerlendirebilme derecesiyle ilgilidir. Bu, sürücünün özellikle hızını ve takip mesafesini ayarlamasıyla ilgili kendi değerlendirmesini içermektedir. Genç sürücüler kendi becerilerine fazla güvenmektedirler.

Norveç, 2006 yılında sürücü eğitimini ve sınavlarını bu SEH çizelgesine uyarlamıştır. Değerlendirme sonuçlarının birkaç yıl içinde elde edilmesi beklenmektedir.

Türkiye’de yapılan bir araştırmada kaza yatkınlığı ile beceriler arasındaki bağlantıyı daha iyi incelemek amacıyla sürücüler gruplara ayrılmış ve farklı sürücülük ve güvenli sürücülük düzeylerini yansıtan dört grup oluşturulmuştur. Gruplar sırası ile (1) hem sürücülük hem de güvenli sürücülük becerileri düşük olanlar, (2) her iki becerisi de yüksek olanlar (3) sürücülük becerisi düşük ancak güvenli sürücülük becerisi yüksek olanlar ve (4) sürücülük

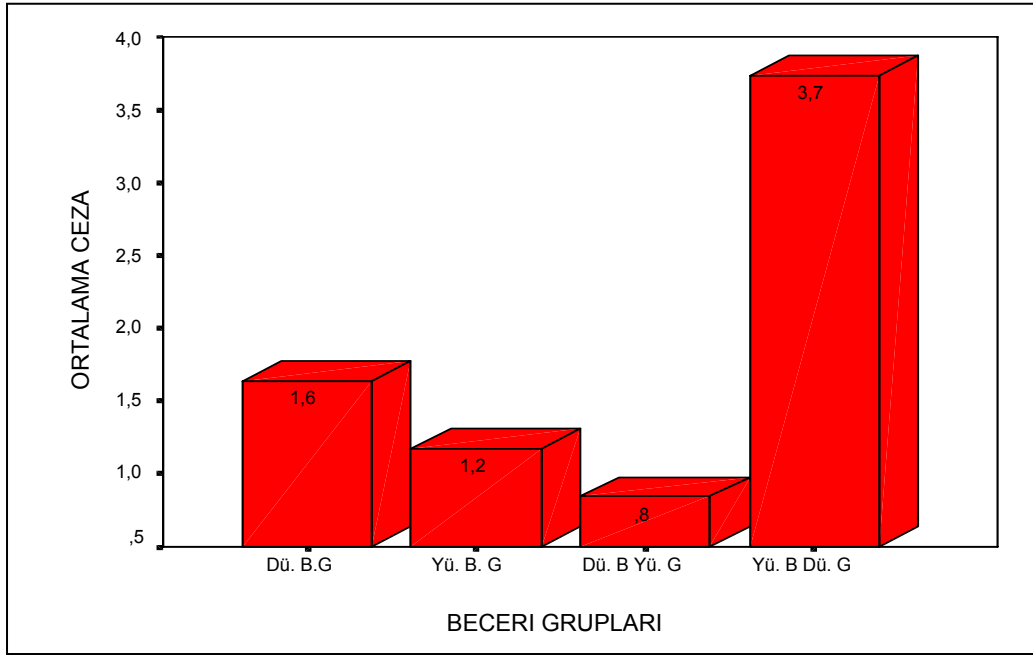
becerisi yüksek fakat güvenli sürücülük becerisi düşük olanlar şeklinde sınıflandırılmışlardır[8].

Güvenli sürülük becerisinin düşük olduğu gruplarda (1. ve 4. grup) kaza sayısı en yüksek düzeydedir (Şekil 4.1). Ancak çarpıcı sonuç ise, kaza sayısının güvenli sürücülük becerisi düşük fakat sürücülük becerisi yüksek olan grupta (4. grup) en yüksek düzeyde olmasıdır.



Şekil 4.1 Dört beceri grubunun ortalama kaza sayıları[8]

Şekil 4.2’de görüldüğü gibi araç kullanma becerisine aşırı derecede güvenen ancak güvenli sürücülük becerisine sahip olmayan sürücüler, diğer beceri gruplarından neredeyse üç kat daha fazla trafik cezası almaktadır.



Şekil 4.2. Dört beceri grubunun ortalama ceza sayıları[8]

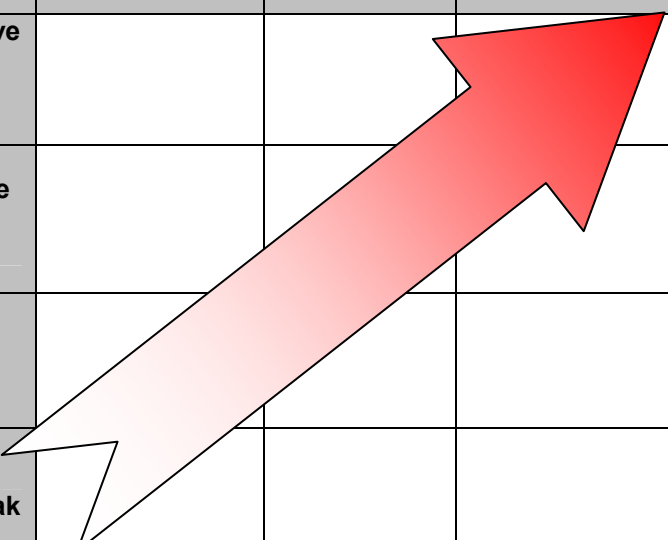
Bu bulgular sürücülük ve güvenli sürücülük becerilerinin ele alınan değişkenlerle ters yönde ilişkili olduğunu göstermektedirler. Sürücülük becerisi yüksek ancak güvenli sürücülük becerisi düşük olan sürücülerin toplam kaza ve ceza ortalamalarının diğer bütün gruplardan yüksek olduğunu göstermektedir. Bu bulgular araç kullanma performansına aşırı güveni yansıtan yüksek sürücülük becerisinin güvenli sürücülük alışkanlığı ile dengelenmediği durumda trafik güvenliği açısından ciddi bir risk teşkil ettiğini göstermektedir.

4.2. Avrupa Birliği Ülkelerinde Sürücü Eğitiminde Eğilimler

Avrupa Birliği üyesi ülkelerde sürücü eğitimine yönelik eğilimler şöyle özetlenebilir:

- Sınav öncesi dönemdeki bir gözetmen eşliğinde araç kullanma dönemini uzatmak amaçlanmaktadır. Daha fazla bire bir kişisel eğitim ve eğitime başlamak için daha düşük asgari yaş sınırı öngörülmektedir.
- Çok aşamalı sistemler giderek yaygınlaşmaktadır (yaklaşık 8 ülkede uygulamaya geçildi ya da planlandı).
- Adayları nezaretli araç kullanımına hazırlayacak yoğunlaştırılmış bir uzman (sürücü okulu) eğitimi planlanmaktadır.
- Ceza puanı ve sürücü gelişim programlarının sürücü belgesi verme sistemine dahil edilmesi planlanmaktadır.
- Direksiyon sınavının sürücü eğitimindeki yeni müfredata göre geliştirilmesinde geri kalındığı anlaşılmıştır.

		Gerekli müfredat		
		Bilgi ve beceriler	Risk arttırıcı etkenler	Kendi kendini değerlendirebilme
Hiyerarşik davranış seviyeleri	Yaşama dair hedefler ve yaşamsal beceriler (genel)			
	Araç sürüş hedefleri ve dış koşullar (yolculukla ilgili olarak)			
	Trafikte karşılaşılan durumların pekiştirilmesi			
	Araçla manevra yapmak			



(Keskinen ve Hatakka modeli-1997)

Şekil 4.3. Sürücü eğitim müfredatında eğilimler [17]

Avrupa’da sürücü eğitiminde yukarıda sayılan eğilimlerin oluşmasında ve eğitim hedeflerinin ortaya konulmasında etkisi olan birçok araştırmadan bazıları Çizelge 4.2’de gösterilmiştir.

Çizelge 4.2. Avrupa’da sürücü eğitimine ilişkin araştırmalar ve sonuçları

Çalışma	Değerlendirilen Model	Sonuçlar
Carstensen 2002, Danimarka	1986: yeni şekil, yeni kapsam, temkinli araç kullanımı, tehlike algılama	Süreç: Teorik ve uygulama bölümlerinin koordinesinde sorunlar Sonuç: 18-19 yaş grubunun yaralanmalı kazalara karışma oranında azalma (-7 %) incelenen diğer etkenler: genel kaza oranları, nüfus, sürücü belgesi sayısı, yılda kat edilen yol, hava şartları, alkollü araç kullanma alışkanlıkları
Glad 1988, Norveç	1979: ikinci (sınav sonrası) aşamada; -temkinli araç sürüş (sınıf dersleri) -kaygan zeminde sürüş kursu -karanlıkta sürüş kursu (bitirme sınavı yok)	Sonuç: <i>erkeklerde:</i> kaygan zeminde sürüş kursunun sonucunda kazalarda artış; karanlıkta sürüş kursunun sonucunda kazalarda azalma <i>bayanlarda: etkisi gözlenmedi</i>
Meewes Weissbrodt 1992, Almanya	1986: geçici sürücü belgesi	Sonuç: çarpışmalarda azalma (-5 %)
Sagberg 2000, Norveç	1994: -direksiyon eğitiminde asgari yaş sınırının 17 den 16 ya indirilmesi (belge verme yaşı 18 de kalmak üzere) -meslek dışından kişilerin verdiği direksiyon eğitiminde çalışma alanlarındaki coğrafi sınırlamaların kaldırılması	Süreç: meslek dışından kişilerin verdiği direksiyon eğitiminde kısmi artış (+10 %) Sonuç: direksiyon eğitimi döneminde ve belge alındıktan sonraki ilk birkaç ay içinde kazalarda önemli artış

Çizelge 4.2. (Devam) Avrupa'da sürücü eğitimine ilişkin araştırmalar ve sonuçları

Çalışma	Değerlendirilen Model	Sonuçlar
Gregersen ve ark. 2000, İsveç	1993: direksiyon eğitiminde asgari yaş sınırının 17,5 ten 16 ya indirilmesi (belge verme yaşı 18 de kalmak üzere)	Süreç: -erken direksiyon eğitiminden yüzde elli yararlandı -sosyal farklılıklar, örneğin çalışma grubundakilerin yüksek eğitim seviyesi -çalışma grubundakilerde 2,5 kat daha fazla kişisel direksiyon eğitimi Sonuç: -diğer etkenlerin çoğu (örneğin genel kaza oranları, kişilerin sosyal durumu vb.) hesaba katıldıktan sonra; 1000 belge sahibi sürücü için kazalardaki azalma : -19 %
Peraaho ve ark. 2000, Lüksemburg	Lüksemburg sürücü eğitiminde yeni unsurlar: -sınav pistinde sınav sonrası kurs (ağırlıklı olarak araçla manevralar) -90/120 olan hız sınırlarına 75/90 şeklinde istisna konulması	Sonuç: erkeklerde: etkisi gözlenmedi bayanlarda: kazalarda önemli artış
Katila ve ark., 2000, Finlandiya	1990: temel (birinci aşama) eğitimde yeni unsurlar: -en az 20 ders teorik ve 30x20 dakikalık direksiyon dersi -görsel işitsel sınav ve 45 dakikalık direksiyon sınavı sınav sonrası eğitim (2. aşama) 3 öge: tahlil, pist, sınıf yeni konular: araç kullanımının güdülerle ilgili yönleri yeni yöntemler: kendi kendini değerlendirme, geri besleme yöntemleri, kişisel deneyimlerin aktarılması	Etki: çalışma grubunda daha olumlu tutumlar Sonuç: yeni sistemin getirilmesiyle tüm kazalarda azalma; belgenin alındığı ilk yıl kazalarda artış fakat 2-4. yıllarda kazalarda azalma (genel kaza oranları ve diğer etkenlerin de hesaba katıldığı belirsiz) kaza türlerinde farklılaşma: daha az kayma/savrulma ve gece kazaları

4.2.1. AB Ülkelerinde İdeal Bir Sürücü Eğitim Sisteminin Temel Nitelikleri

Avrupa Birliği üyesi ülkelerde oluşturulması arzulanan sürücü eğitim sisteminin nitelikleri şöyle sıralanabilir:

- Belge almadan önceki dönemde sürücü okulundaki/kursundaki eğitim ile gözetmen eşliğinde araç kullanımının birlikte kullanılması
- Örgütlü resmi eğitim: araç sevk ve idaresinin (kullanıcı düzeyinde) trafikteki araç kullanımından (taktik düzeyde) önce meleke haline getirilmesinin sağlanması
- Sürücü belgesi almadan önceki dönemde -güvenli ortamlarda yapılmak kaydıyla-mümkün olduğu kadar çok yol kat edilmesini teşvik edecek önlemler alınması
- Sistemli hale getirilmiş gözetimli araç kullanımı
- Trafikte sadece araç idaresine ve sürüşe değil aynı zamanda Aşamalı Sürücü Eğitimi çizelgesinin daha ileri seviyelerine ve bunlarla ilgili risklere odaklanmak
- Sürücü adayının kendi kendine değerlendirme yapabilme ve bağımsız karar verebilme yetisini geliştirecek önlemler
- Açık ve net belirlenmiş eğitim amaçları, konuları, sürücü eğitimi ve sınav birbirleriyle çok yakından ilişkilidir
- Yeni sürücüler için belge alındıktan sonra (stajyerlik döneminde) bazı kısıtlama ve ilave eğitim önlemlerini de içerecek şekilde sürücü belgesine aşamalı erişim
- Öğrenme ve davranış gelişiminde yeterli geri besleme
- Teorik ve direksiyon eğitiminin birbirini destekleyecek şekilde yaptırılması
- Gerekli becerileri kazandırmak için gerçek çevre koşulları
- Becerileri pekiştirmeye ve bilgileri hafızada kalıcı yapmaya yetecek uzunlukta öğrenme süreci
- Güvenlik yönünden uygun öğrenme ortamı sağlayan hava şartları

4.2.2. AB ülkelerinde sürücü eğitiminin yöntemi

Belge öncesi eğitim yöntemleri:

- Sürücü Belgesi almadan önce resmi eğitim
- Sürücü Belgesi almadan önce kişisel eğitim

Resmi eğitimin etkileri

Resmi eğitim, bir sürücü adayının resmi eğitim kapsamında uzman bir sürücü öğretmeni gözetiminde genellikle de bu esnada nasıl sürmesi gerektiğiyle ilgili yönlendirilerek eğitim görmesidir.

Farklı incelemeler [27,29,30] resmi sürücü eğitiminin acemi sürücülerin kaza oranlarını azaltmakta bir güvenlik önlemi olarak etkili olamadığını göstermiştir. Ayrıca, unutmamak gerekir ki bu tür eğitim adayın maddi külfetini de artırmaktadır.

Resmi sürücü eğitiminin müfredatıyla ilgili yakın zaman araştırmalar, mevcut sürücü eğitim müfredatının öncelikle araç idaresi ve kavşaklardan geçiş, başka bir aracı geçme (sollama) hareketleri gibi alt seviye becerilere odaklandığını göstermektedir. Öte yandan, güzergâh tayini ve yol bulma, kendi becerilerini değerlendirebilme gibi daha üst düzey becerilerle ilgili eğitim eksik kalmaktadır. Eğitim sistemine bu daha üst seviye becerilerin dâhil edilmesinin eğitimin verimliliğini artıracığı iddia edilmektedir.

Gözetmenle eğitimin (kişisel eğitim) etkileri

Bu eğitimde tecrübeli bir sürücü yolcu koltuğunda otururken aday direksiyonda eğitim görmektedir. Bu eğitim sistemi birkaç yerde isteğe bağlıdır ama çoğunlukla da adayın tek başına kalmasından önce mümkün olduğunca tecrübe kazanmasını teşvik eden yasal düzenlemeler vardır.

Resmi eğitim modellerinde genç sürücüler belge alıncaya kadar sadece 25-40 saat direksiyon tecrübesi kazanmaktadır. Araştırmalar [31,32] adayların belge almadan önce daha fazla direksiyon tecrübesi kazanması halinde risklerin de büyük oranda azaldığını göstermektedir. İsveç'te yapılan bir araştırmada, gözetmen eşliğinde daha fazla (118 saat) yol tecrübesi kazandırmanın acemi sürücülerin belge aldıktan sonraki dönemde kazalara karışma oranında % 35'e varan iyileşme sağladığı tespit edilmiştir.

Çok sayıda araç kullanan resmi ve özel kurumlarda filo yönetiminde kapsamlı güvenlik programları

Sürücü eğitimi genel eğitim yerine filolara göre ayarlandığında daha verimli olabilmektedir [24,36–37]. Fakat filolarda sürücü eğitim programına atfedilen kaza azalmaları diğer faktörler hesaba katıldığında ortadan kalkmaktadır[33]. İsveç'te yapılan araştırmalar, güvenlik konularında grup tartışmaları ve teşvik edici programlar gibi daha az maliyetli önlemlerin kazaları azaltma açısından özel sürücü eğitim programlarına göre daha verimli olduğunu göstermiştir [15,36].

Şirket filolarında kaza riski ve oranını azaltmak için farklı yaklaşımların birlikte kullanılması faydalı olabilmektedir [34,36]. Filo yönetimindeki araç seçimi (örneğin çarpışma testi sonuçları iyi olan araçları satın alarak) ve araçların ne zaman, nerede ve nasıl kullanıldığıyla ilgili çok yönlü bir güvenlik yaklaşımı kazaların azaltılmasına katkıda bulunabilir.

Araştırmalar en iyi uygulama yaklaşımları ile filo güvenliğini artırmanın yollarını tespit etmiştir. Bunlar arasında; birbirine bağlı mesleki sağlık ve güvenlik politikası uygulamak, filo aracının seçimini etkileyecek kurumsal uygulamalar, çalışanlar için güvenli araç kullanımı kursları, kazasız araç kullanımı için teşvikler (ödül değil) ve kurum içinde bir güvenlik kültürü oluşturmak sayılabilir [29].

İlk kez belge alacak sürücü adaylarının eğitiminde ileri seviye sürüş becerilerinin yer alması zararlıdır

Kayma/savrulma gibi ileri seviye sürüş becerilerine yoğunlaşan kurslar acemiler için verilen sürücü eğitiminde yer almamalıdır. Çünkü bu kursların takip eden kişi üzerinde olumsuz ve ters etkileri olmaktadır. Sürücü adaylarına kayma kontrolü gibi ileri seviye sürüş becerileri vermeyi amaçlayan sürücü eğitiminin özellikle genç erkeklerde kaza oranlarını artırdığı kanıtlanmıştır[37-39]. Bu kurslar sonucunda kendilerine aşırı güven gelen genç ve acemi sürücülerin, daha önceleri kaçındıkları bazı tehlikeli (örneğin kışın karlı ve buzlu havalarda trafiğe çıkmak gibi) durumlara girmekten çekinmedikleri tespit edilmiştir [40]. Son otuz yılda Avustralya, Yeni Zelanda, Kuzey Amerika, Avrupa ve İskandinavya'da yapılan birçok çalışma da bunu doğrulamıştır[41-49].

Tam olarak kazanılmamış ileri seviye sürüş becerilerine fazla güvenmek ise araca hâkimiyette yanılgıya düşülmesine yol açmaktadır. Örneğin kayma/savrulma eğitiminin çok uzun süre tekrarlanarak pekiştirilmesi gerekmektedir. Ya tam beceri kazandırılmalı ya da hiç uğraşılmamalıdır. Bu, bir günlük kurslarla halledilebilecek bir konu değildir.

İleri seviye (geliştirme amaçlı) sürücü eğitimi

Sürücü okulu eğitiminde kazanılan tecrübenin miktarı sınırlıdır. Ayrıca, okulda yaşatılan durumlar, gerçek hayatta sürücülerin her zaman karşılaştığı sıkışık trafik, gece geç saatlerde ve uzun süreli araç kullanımı gibi durumlarla karşılaştırıldığında çok yetersiz kalmaktadır. Sayılan sebeplerle, bazı ülkelerde iki aşamalı belgelendirme sisteminin bir parçası olarak belge sonrası zorunlu eğitim vardır. Bazıları ise bunu isteğe bağlı bir seçenek olarak sunmaktadır. Bazı genç ve yeni belge almış acemi sürücüler sürüş becerilerini geliştirmek ve kaza ihtimalini azaltmak beklentisiyle belge aldıktan

sonra da sürücü eğitimi almaktadırlar. Yeni sürücülerin gözetmensiz araç kullandıkları ilk altı ay, kaza riskinin en yüksek olduğu dönemdir[50]. Ne var ki, genç ve/veya yeni sürücülerin almış oldukları bu eğitimin kaza riskini ve kural ihlallerini azalttığına dair pek az kanıt vardır[51-52]. Bu tür eğitimler çoğu kez özgüven ve iyimserlikte artış yanılgısına (örneğin acemi sürücünün kendini gerçekte olduğundan daha yetenekli sanmasına) yol açmakta ve bazen acemi, özellikle de genç erkek sürücülerin kaza riskini artırabilmektedir[53].

Belge sonrası ileri seviye eğitimin tutum ve davranışı etkileyebildiği tespit edilmiştir. Ancak, bunun kaza risklerine etkisi henüz incelenmemiştir[54]. İyimserlikteki önyargıyı, fazla özgüveni ve sürücü davranışlarını etkileyen tavır ve diğer değişkenleri hedefleyen eğitim programları ise desteklenmektedir [56-57,58]. Geçtiğimiz yıllarda İsveç'te [58] ve Hollanda'da [26] -kimi zaman 'sezgi' eğitimi de denilen- bu yaklaşıma dayalı birkaç eğitim programı uygulanmıştır. Kazalara dayalı yöntemlerden ziyade davranışa dayalı yöntemlerle değerlendirme yapılmıştır. Yine de, yeni bir yaklaşım ürünü olan bu eğitimlerde kaza esaslı değerlendirmeler henüz çok az olduğundan bu tür eğitimin kaza ve kural ihlallerine etkilerine dair henüz yeterli kanıt yoktur.

4.3. Sürücü Eğitiminin Konuları

Bu bölümde ülkelerin sürücü -teori ve direksiyon- eğitim müfredatı çizelgelerinde gösterilmektedir. Müfredat içeriği AB Komisyonunun 91/439/EEC sayılı değişik Sürücü Belgeleri Direktifinin Ek-II'sinde tarif edilen sürüş becerileri listesine dayandırılmıştır. Bazı AB üyesi ülkeler için gerekli verilere ulaşılamamış olup bu durumdaki ülkelere ait kutular boş bırakılmıştır.

Çizelge 4.3. Türkiye’de sürücü belgesi sınıflarına göre ders saatleri

Eğitim Programının İçeriği	Sürücü belgesi sınıfı					
	A1 ve A2	B	C-D-E	F	G	H
Trafik ve Çevre	20	35	35	20	20	35
Motor ve Araç Tekniği	5	16	20	10	-	-
İlkyardım	12	12	12	12	12	12
Direksiyon Eğitimi	10	20	45	10	-	16
Toplam (ders saati)	47	83	112	52	32	63

Görüldüğü gibi Türkiye’deki sürücü eğitimi programı, B-Sınıfı sürücü belgesi için öngörülen toplam 83 saatlik eğitim süresinin % 76’lık kısmını teorik eğitime, geriye kalan % 24’lük kısmını ise direksiyon eğitimine ayırmaktadır.

Sürücü eğitiminde yer alan konularda kazandırılması hedeflenen beceriler şunlardır;

- *Trafik ve Çevre Bilgisi:* Karayolunu, trafik işaretlerini, trafiği yöneten kişileri bilmek, tanımak ve ayırt etmek, araç sürerken karayolunu kullanma kurallarına uymak
- *Motor ve Araç Tekniği Bilgisi:* Benzinli ve dizel araç motorlarını tanımak, aracın motor ve aktarma aksamalarını tanımak, aracın basit bakım ve onarımlarını yapabilmek
- *İlkyardım Bilgisi:* Kaza ve felaketlerde, özellikle trafik kazalarında suni solunum ve kalp durmalarında ilkyardım yapabilmek, bu tür felaket ve kazalar sonucu meydana gelebilecek kanama, yaralanma, kırık, çıkık, burkulma durumlarında ilkyardım yapabilmek, araç ve diğer tür yangınlar sonucu oluşan yangınlarda ilkyardım önlemlerini alabilmek, kaza yapan araçlardan yaralıları uygun şekilde tahliye edebilmek.

- *Direksiyon Eğitimi*: Sürüş için ön hazırlıkları yapabilmek; aracını sürebilmek gerekli bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazanmak; trafik işaretlerine, levhalarına ve işaretçilerine uyabilmek; değişik hava ve yol durumlarında aracını güvenli olarak sürebilmek; aracını ekonomik olarak sürebilmek.

Yapısı ve içeriği bakımından böyle bir programın hazırlanmış olmasında çeşitli etkenler dikkate alınmıştır. Bunlar arasında;

- *Trafik ve Çevre Bilgisi* içeriğinin düzenlenmesinde Türkiye'de genel eğitim seviyesinin düşük olması, okuma/araştırma alışkanlığının az olması, örgün eğitimde trafik eğitiminin (geçmişte) yok denecek kadar az olması gibi nedenlerin,
- *İlkyardım Bilgisi* içeriğinin düzenlenmesinde kaza sonrası acil müdahale ve sağlık hizmetlerinin yetersizliği ve trafik kazalarında ilk yarım saatte yapılacak uygun ve doğru ilkyardım müdahalelerinin hayat kurtarmak ya da kalıcı sakatlıkları önleyebilmek için taşıdığı önemin,
- *Motor ve Araç Tekniği Bilgisi* ders içeriğinin düzenlenmesinde ise geniş bir coğrafyaya sahip olan Türkiye'de araç bakım ve onarım hizmetlerinin yurt genelinde örgütlenme bakımından yetersizliği ve maddi yönden herkesçe kolay ulaşılabilir olmaması gibi nedenlerin dikkate alınmış olduğu değerlendirilmektedir.

Çizelge 4.4. Direksiyon eğitiminde farklı bölgelerde doldurulması gereken zorunlu süreler (saat)

Ülke	Konut alanları	Yerleşim yeri içi	Yerleşim yeri dışı	Şehirlerarası yollar	Diğer yerler
A					
B					
CH					
D	4	10	5	4	3
DK					
E					
EST	3	8	4		
F					
FIN					
GB					
GR	6	6		3	
H	1	13	4	*100	
HR	4	10	4	2	2
LV		4,5	2		
N	*100	*100	*100	*100	*100
NI					
P	*100	*100	*100	*100	*100

*100 konunun zorunlu olarak öğretildiğini ancak tam süresinin bilinmediğini ifade etmektedir.

Örneğin AB içinde D harfi ile temsil edilen Almanya'daki sürücü eğitim modelinde zorunlu olan sürücü kursu eğitiminde her adayın en az 36 saat direksiyon eğitimi aldığına 3. bölümde değinilmişti. Çizelge 4.4'de "D" ile gösterilen Almanya'da, bu 36 saatlik direksiyon eğitimi dersinin en az 4 saatinin konut bölgelerinde, 10 saatinin yerleşim yerlerinde, 5 saatinin yerleşim yeri dışı yollarda, 4 saatinin şehirlerarası yollar ve otoyollarda, 3 saatinin de diğer yollarda yapılması gerektiği ifade edilmektedir.

Çizelge 4.5. Direksiyon eğitiminde farklı bölgelerde geçirilen süreler (saat)

Ülke	Konut alanları	Yerleşim yeri içi	Yerleşim yeri dışı	Şehirlerarası yollar	Diğer yerler
A					
B					
CH		*100	*100	*100	*100
D	4	10	6	4	3
DK					
E					
EST	5	10	6		
F					
FIN	6	6	1	4	4
GB					
GR	6	6		3	
H	1	13	4	*100	
HR	4	10	4	2	2
LV		13	3		
N	*100	*100	*100	*100	*100
NI					
P	*100	*100	*100	*100	*100

*100 konunun zorunlu olarak öğretildiğini ancak tam süresinin bilinmediğini ifade etmektedir.

Çizelge 4.6. Direksiyon eğitiminde diğer konular

Ülke	Diğer zorunlu konular	Direksiyon eğitiminde isteğe bağlı diğer konular	Ülkelerdeki ilave konular
A	Görüş, takip mesafesinin korunması		
B			
CH	Zor şartlarda frenleme, slalom, hızlanma	Hız kazanmak	Kazalarda hareket tarzı
D	Çevreye duyarlı sürüş		
DK	Düz ileri sürerken hız, gece sürüş		
E	Gece sürüş, kötü koşullarda sürüş		
EST			
F		Kayma/savrulma	Gece sürüş
FIN	Gece sürüş, kötü koşullarda sürüş		
GB	Eğimli yerde çalıştırma		
GR	Acil durumlarda durmak		Yolda başkalarına davranış
H	Eğimli yerde sola ve sağa park etmek, ani duruşlar	Kötü şartlarda manevra	
HR			Kötü hava şartlarını canlandırmak için özel arazi
LV		Kayma/savrulma kursu	
N			
NI	Acil durumlarda durmak		Gece araç kullanımı
P			

Çizelge 4.7. Zorunlu özel konu ve derslerin saat cinsinden gösterimi

Ülke	Gece sürüş	Kaygan zeminlerde sürüş kursu
A		
B		
**CH	*100	
D	3	
DK		
E		
EST	2	
F		
FIN	2	2
GB		
GR	3	
H	2	
HR	2	
LV	2	
N	1,5	3
NI		
P	*100	

*100 konunun zorunlu olarak öğretildiğini ancak tam süresinin bilinmediğini ifade etmektedir.

** İsviçre'de gece sürüş eğitimi zorunlu olmamakla birlikte çoğunlukla yaptırılmaktadır.

5. AB ÜLKELERİNDE SÜRÜCÜ BELGESİ SİSTEMLERİ

Belgelendirme sisteminin amacı sürüş becerileri yetersiz bireyleri ayırmaktır. Belge sistemleri; belge için gereken şartlar (örneğin yaş, yetenek), belgenin niteliği (örneğin kısaltmalar), belgelendirme işlemleri (örneğin sürücü belgesinin verilmesi ve geri alınması) ve sıhhi yeterlilik gibi konularla ilgili kanun ve yönetmeliklere dayanır. Belgelendirme sistemleri, resmi işlemler, sınavlarda ölçülen konular ve sistemdeki kurumlar yönünden farklılıklar göstermektedir.

Sürücü belgelerine ilişkin AB Direktifleri

- *Sürücü Belgesi Direktifi II* (1996'dan beri yürürlükte olup 2003'te güncellenmiştir.) sürücü sınavı ve sürücü belgesiyle ilgili yükümlülükleri düzenlemektedir;
 - Sınav konusunda ülkeler arasındaki ciddi farklılıklar hala devam ediyor
 - Ekler kısmında düzenlenen hususlar
 - Sürücü belgesiyle ilgili kurallar (örneğin kısıtlamalar)
 - Sürücü belgesinin içeriği
 - Araç kullanabilmek için bedensel yeterlilik ve sağlık şartları
- *Sürücü Belgesi Direktifi III* (en geç 2012 yılının sonundan itibaren)
 - Sınav görevlilerinde (halen görevde olanlar dâhil) aranacak şartlar standart hale getirilecek.
 - Avrupa'da mevcut 110 farklı tip sürücü belgesi (26 yıllık bir geçiş süreci içinde) bırakılarak kredi kartı şeklinde ve güvenlik özellikleri artırılmış tek tip sürücü belgesi kullanılacaktır. Üye devletler isterlerse belge üzerine AB veri koruma ilkelerini gözetmek kaydıyla bir mikroçip koyabilecekler.
 - Sürücü belgesi geçerlilik süresi 10 yıl ile sınırlı olacak. İsteyen üye devletler bu süreyi 15 yıla kadar çıkarabilecek. Bu sürenin sonundaki belge yenileme esnasında sağlık kontrolü istenebilecek.
 - Moped için sürücü belgesi getirilirken daha büyük ve güçlü motosikletlere küçüklerde iki yıl tecrübe kazandıktan sonra aşamalı geçiş öngörülmektedir.

Motosiklet belgesini doğrudan alabilmek, ancak 24 yaşından sonra bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmekle mümkün olabilecek.

5.1. Sürücü sınavları

İyi işleyen bir belgelendirme sisteminde, kaliteli eğitim, nitelikli öğretmenler ve yeterli eğitim malzemelerine ek olarak çok kaliteli bir sınav sisteminin de olması gerekir. Tıpkı direksiyon eğitiminin alınacak belge sınıfına uygun araçla yaptırıldığı gibi sınavlar da her sürücü belgesi sınıfı için ayrı ayrı yapılmaktadır. Her şeyden önce sınavın şekli ve içeriği, ortaya konulan eğitim hedeflerine ulaşıp ulaşılmadığını ortaya çıkarabilmelidir.

İkincisi, iyi hazırlanmış bir sınav eğitim sürecine yön verir. Eğer sınavda bazı konulara değinilmiyorsa ya da sınavdan başka bir yöntemle de ölçülüyorsa, muhtemelen eğitim sürecinde bu konulara bir daha yer verilmeyecektir. Bu yüzden eğitim ve sınavın birbirini desteklemesi gerekmektedir. Uyumsuzluklar tüm sistemde bozulmalara yol açabilmektedir.

5.1.1. Kapsam

Birçok ülkede sürücü sınavları bir yazılı ve bir direksiyon sınavından oluşmaktadır. Sınavlar adayın tanımlanan hedeflere ulaşp ulaşmadığına karar vermek için kullanılır. Bu sebeple de yüksek kalitede olmalıdır. Bazı ülkelerde ayrıca bir de tehlike sezgisi ölçümü vardır.

Yazılı sınav

Yazılı sınavda adayın, yürürlükteki trafik kuralları ile trafik sistemi hakkında bilgisinin tam olduğunu göstermesi beklenir.

Direksiyon sınavı

Ülkelerin direksiyon sınavları karşılaştırıldığında kapsam olarak iki grup görülmektedir. Bazı ülkelerde, önceden belirlenmiş bazı konulara her sınavda değinilmesini sağlamak amacıyla standartları tanımlanmış sınav güzergâhları kullanılmaktadır. Diğer ülkelerde ise direksiyon sınavının akışını güzergâh boyunca sınav sorumlusu yönlendirmekte, bu arada sürüşle ilgili tüm konulara değinilmesini de temin etmektedir. Avrupa Birliği projesi TEST [59] ülkeler arasında büyük farklılıklar olduğunu ve sınavlarda Avrupa Sürücü Belgesi Direktifindeki bütün konuların yer almadığını ortaya çıkarmıştır. Avrupa ülkelerinde sürücü adaylarının direksiyon sınavına ilk girişte başarı oranları değişkenlik göstermektedir.

Tehlike sezgisinin ölçülmesi

Genç, acemi sürücüler tehlikeleri algılamak ve değerlendirmekte zayıftırlar. Bu sebeple, bazı ülkelerde normal sürücü sınavına ek olarak tehlikeleri önceden sezme ve tepki geliştirme becerisinin ölçüldüğü bir tehlike sezme testi uygulamaya sokulmuştur. Bu sınavın olumlu sonuçlar doğurup doğurmayacağı henüz ispatlanmamış olup çalışmalar sürmektedir.

5.1.2. Sınavların kalitesi

Güvenilirlik

Her sürücü sınavının güvenilir olması gerekir. Güvenilirlik, sınavda ölçme hatası olmamasını ifade eder. Sınav güvenilirse aynı aday ikinci kez sınava tabi tutulduğunda aşağı yukarı aynı puanı almalıdır. Avrupa Birliği projesi TEST [59] ile ortaya çıkan sonuçlara göre sınavın güvenilir olmaması adaletsizliğe yol açabilir ve böylece de rasgele bazı adayları geçirirken bazılarını cezalandırmış olur. Ayrıca, sınavın güvenilir olmaması geçmeyi hak

eden adayın kalarak gereksiz yere tekrar sınava girmesine yol açmakla maliyeti artırır ve toplumsal hoşnutsuzluğa da sebep olur.

Geçerlilik

Sürücü sınavının geçerliliği de önemli bir özelliktir. Sınavın güvenli bir sürücü olma heves ve yeterliliğini ne derecede ölçebildiğini ifade eder. Başka bir ifadeyle sınavın gelecekte güvenli sürücü olacak adaylarla olmayacak adayları ayırt etmekteki verimliliğidir. Bir sınav hedeflerle ilgili tüm konuları kapsıyor ve sınavın bizzat içinde yer almasa bile bu konularla ilgili yeterince uygulama yapılmasını temin ediyorsa kapsam geçerliliğinin iyi olduğu söylenebilir.

Meşruiyet

Belgelendirme işlemlerinin toplum nazarındaki meşruiyeti de ayrı bir önem taşımaktadır. Sistemdeki değişiklikler mutlaka güvenlik ve hareketlilik kavramlarıyla ilişkili olmalıdır ki bu işin kar amaçlı olduğu yönünde oluşabilecek endişeler önlenesin. Bu bakımdan, belgelendirme işlemlerinde muhtemel her türlü yolsuzluğun kesinlikle önüne geçilmesinin hayati önemi vardır.

5.2. Ülkelere Göre Sürücü Belgesi Sistemleri

İncelenen ülkelerde birkaç tane sürücü belgelendirme sistemi mevcuttur. Bazı ülkelerde yazılı sınav ve direksiyon sınavından geçtikten sonra herhangi bir kısıtlama olmaksızın sürücü belgesi verilmektedir. Diğerlerinde ise yeni sürücüler için -belge sonrası önlemler de denilen- özel düzenlemeler yer almaktadır. Bu bölümde farklı AB ülkelerindeki belgelendirme sistemleri açıklanmış ve sonuç olarak en yaygın modeller tespit edilmiştir. Tanımlarda sadece yasal zorunluluk şeklindeki önlemler yer almaktadır

5.2.1. Avusturya

Avusturya’da bir adayın sürücü belgesi almak için bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmesi gerekir. Sürücü belgesi almak için en az 18 yaşında olmak gerekir. Sürücülük eğitimini bir sürücü okulu ile birlikte ilave direksiyon eğitimi şeklinde alan (sistem 3) bir aday 17 yaşında da sürücü belgesi alabilir. 17 yaşında sürücü belgesi alınması halinde adayın on sekizinci doğum gününe kadar araç üzerinde ‘L17’ ibaresi bulundurması zorunludur. Ayrıca, 18 yaşına kadar tali yollarda 80 km/s ve şehirlerarası karayollarında 100 km/s hız sınırına uyulması gerekir.

Avusturya’da yeni belge almış olan bütün sürücüler ilk iki yıl boyunca stajyer sürücülük sistemine tabidir. Bu süre içinde yeni sürücüler için izin verilen azami kan alkol değeri binde 0,1 olarak uygulanır. Eğer sürücü bu oranı aşarsa ya da başka ciddi trafik kuralı ihlallerinde bulunursa psikolojik gelişim kurslarını takip etmeye zorlanır ya da stajyerlik süresi bir yıl uzatılır. Stajyerlik dönemi, alkol sınırını aşmak veya kural ihlalleri sebebiyle üç defa uzatılabilir. Eğer dördüncü defa tekrarlanırsa belge geri alınabilmektedir.

Sürücünün stajyerlik döneminde bulunduğu, sürücü belgesi üzerinde ayrıca belirtilmez. Sadece veriliş tarihine bakılarak sürücünün halen stajyer olduğu anlaşılabilir. Stajyerlik süresinin uzatıldığı hallerde ise sürücü belgesinin üzeri damgalanır. Araç üzerinde sürücünün stajyer olduğunun belirtilmesi gerekmemektedir. Ciddi kural ihlali veya alkol suçu oluşmadıkça stajyerlik dönemi iki yılın sonunda kendiliğinden sona erer. Stajyerlik süresinin sonunda yeni bir belge verilmez. Önceki belge kısıtlamasız olarak geçerli olur.

5.2.2. Belçika

Belçika’da bir adayın sürücü belgesi almak için bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmesi gerekir. Sürücü belgesi almak için en az 18 yaşında

olmak gerekir. Belge alındıktan sonra sürücü için herhangi bir kısıtlama veya özel uygulamalar yoktur.

5.2.3. Bulgaristan

Bulgaristan'da bir adayın sürücü belgesi alabilmesi için bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmesi gerekir. Sürücü belgesi almak için en az 18 yaşında olmak gerekir. Belge alındıktan sonra sürücü için herhangi bir kısıtlama veya özel uygulamalar yoktur.

5.2.4. Danimarka

Danimarka'da bir adayın sürücü belgesi alabilmesi için bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmesi gerekir. Sürücü belgesi almak için en az 18 yaşında olmak gerekir. Belge alındıktan sonra sürücü için herhangi bir kısıtlama veya özel uygulamalar yoktur.

5.2.5. Estonya

Estonya'da bir adayın sürücü belgesi alabilmesi için bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmesi gerekir. Sürücü belgesi almak için en az 18 yaşında olmak gerekir. Estonya'da yeni sürücü belgesi alan sürücüler stajyerlik sistemine tâbidir. Bu süre iki yıldır.

Stajyerlik dönemindeki acemi sürücü için bazı kısıtlamalar vardır;

- römork çekme yasağı
- ana ve tali yollarda 70 km/s hız sınırı
- kanda azami alkol değeri binde 0
- araç üzerinde stajyer olduğunu gösteren bir ibare bulunması

Stajyerlik döneminde sürücünün gece sürüşü ve kayma/savrulma kursu alması gerekmektedir. İki yıllık stajyerlik döneminin sonunda yeni bir belge alabilmek için sürücünün ikinci bir sınavdan daha geçmesi gerekir.

Sürücü eğer;

- trafik kurallarını ihmal veya ihlal ederse
- stajyerlik döneminin sonunda gece sürüşü ve kayma/savrulma kursu aldığını ispatlayamazsa

stajyerlik süresi yetkili makamlar tarafından iki yıla kadar uzatılabilmektedir.

Estonya'daki bu stajyer sürücülük sisteminin yanında bütün sürücüler için geçerli bir ceza puanı sistemi de vardır. Bu ceza puanı sistemi, sürücünün yaşına veya kaç yıllık sürücü olduğuna bakılmaksızın herkes için geçerlidir.

5.2.6. Finlandiya

Finlandiya'da bir adayın sürücü belgesi alabilmesi için bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmesi gerekir. Sürücü belgesi almak için en az 18 yaşında olmak gerekir. Finlandiya'da yeni sürücü belgesi alan sürücüler iki yıllık stajyerlik sistemine tabidirler. Stajyerlik sürecindeki ilk altı aydan sonra ve iki yıllık süre sona ermeden önce sürücü okulundaki ikinci aşama eğitimden geçmek zorunludur. Bu ikinci aşama eğitim, gece sürüş ve kayma kurslarını da içeren 4 teori ve 8 direksiyon dersinden oluşur.

Eğer sürücü

- zorunlu olan ikinci aşama eğitimi tamamlamazsa
- ilk yıl iki defa veya iki yıl içinde üç defa trafik suçu işlerse

stajyerlik süresi uzatılabilir. Sürücü aracının üzerinde stajyer sürücü olduğunu göstermek zorunda değildir. Bu stajyerlik sisteminden başka sürücülerin trafik kuralı ihlallerinin takibi de söz konusudur. Bir sürücü için sınır bir yılda üç ve

iki yılda dört defadır. Eğer sürücü belli süre içinde daha fazla suç işlerse belge geri alınabilir. Bu sistem Finlandiya'daki bütün sürücüler için geçerlidir.

5.2.7. Fransa

Fransa'da bir adayın sürücü belgesi alabilmesi için bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçmesi gerekir. Sürücü belgesi almak için en az 18 yaşında olmak gerekir. Sürücü belgesini aldıktan sonraki ilk iki yıl boyunca acemi sürücü için bazı kısıtlamalar geçerlidir. İki yıldan az süredir sürücü belgesi olanlar için hız sınırlamaları;

- hız sınırının normalde 130 km/s olduğu otoyollarda 100 km/s
- hız sınırının normalde 110 km/s olduğu otoyollarda 100 km/s
- tali yollarda 80 km/s

Sürücü adayı, aracında bulunduracağı bir 'A' harfi ile acemi olduğunu göstermelidir. İki yılın sonunda belge kendiliğinden standart sürücü belgesine dönüştürülür.

Belgenin alındığı tarihten itibaren başlayan bu iki yıllık özel dönemden başka, yaş veya kaç yıllık sürücü olunduğuna bakılmaksızın bütün sürücüler için uygulanan bir ceza puanı sistemi vardır. Sürücünün başlangıçta 12 puanı vardır ve trafik kurallarını çiğnedikçe bu puanları kaybeder. Sürücü belgesi sahibi kaybettiği puanlarını belirlenen kursları takip etmek suretiyle geri kazanabilir.

5.2.8. Almanya

Almanya'da bir öğrenci bir teorik ve bir direksiyon sınavından geçerek sürücü belgesi alabilmektedir. Sürücü belgesi alabilmek için en az 18 yaşında olmak gerekmektedir.

Sürücü belgesini alan aday, o tarihten itibaren iki yıllık bir stajyerlik uygulamasına tabidir. İki yılın ardından sürücü belgesi kendiliğinden 'tam' belgeye dönüşür. Stajyerlik süresinin bitiş tarihi sürücü belgesi üzerinde yazılıdır. Ancak, stajyerlik süresinin sonunda belgenin yenilenmesi zorunlu değildir. Eğer sürücü stajyerlik dönemi içinde bir defa ciddi nitelikte veya iki defa hafif trafik kuralı ihlalinde bulunursa bulunduğu yerdeki yetkili makamlar tarafından bazı yaptırımlara tabi tutulabilir. Bu önlemler, sürücünün gelişim kurslarına gitmeye zorlanması, yazılı olarak uyarılması, psikolojik sağlık raporu istenmesi ve hatta belgesinin geri alınması şeklinde olabilir. Bu önlemlerden herhangi birinin uygulanması halinde stajyerlik süresi de iki yıl uzatılmış olur.

Sürücü belgesini alınmasından sonraki iki yıllık stajyerlik döneminde geçerli olan kısıtlamaların dışında, yaş veya belge süresine bakılmaksızın bütün Alman sürücüler için geçerli bir ceza puanı sistemi de vardır. Eğer bir sürücü belirli bir zaman dilimi içinde 8–13 puan arasına ulaşırsa suç işleyene yazılı bir uyarı yapılır. Bu durumda kişinin sürücü geliştirme kursuna katılması halinde ceza puanında 2 ila 4 puanlık bir düzelme olabilir.

Eğer sürücü belli bir süre içinde 14 ila 17 puana ulaşırsa, sürücü gelişim kursuna katılmaya mecbur kalır. Eğer gönüllü olarak bir trafik psikolojik danışma hizmetinden faydalanırsa ceza puanında 2 puanlık bir indirim olacaktır. Yine belli bir süre içinde 18 ceza puanına ulaşırsa belgeye el konulur.

5.2.9. İngiltere

İngiltere'de aday öğrenci sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi için yaş sınırı 17 'dir. Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl boyunca stajyer sürücü olacaktır. Bu sistem bir ceza puanı sistemiyle birlikte uygulanır. Stajyerlik dönemindeki

acemi sürücünün 6 ceza puanından fazla ceza almaması gerekir. Eğer iki yıllık süre içinde altı ceza puanını aşarsa sürücü belgesine el konulur. Bu durumda stajyer sürücü tekrar öğrenci statüsüne döndürülür ve buradan stajyer sürücülük için yeniden başvurması gerekir. Bununla birlikte, sürücü adayı öğrencilere uygulanan kısıtlamalara tabi olur ve yazılı ve direksiyon sınavlarından da tekrar geçmek zorundadır.

5.2.10. Macaristan

Macaristan'da aday öğrenci sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi için yaş sınırı 18 'dir. Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl boyunca stajyer sürücülük sistemine tabidir. Belge aldıktan sonraki ilk iki sürücünün römork veya taşıt çekmesi yasaktır. İki yılın sonunda belge 'tam 'sürücü belgesine dönüştürülür. Fakat belge sahibi bu süre içinde ciddi bir trafik suçu işlerse bu süre bir yıl uzatılabilir. Bu tür bir uzatma iki defa yapılabilir. Üçüncü bir ihlal halinde stajyer sürücü belgesi geri alınır ve zorunlu eğitimden geçilen sürücü adayının tüm sınavlardan tekrar geçmesi gerekir.

5.2.11. İrlanda

Kuzey İrlanda'da aday öğrenci sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi için yaş sınırı 17 'dir. Aday sürücü belgesini aldıktan sonra herhangi bir kısıtlama veya özel yükümlülük söz konusu değildir.

5.2.12. Letonya

Letonya'da bir öğrenci sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alma yaşı 18'dir.

Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl 80 km/s hız sınırına tabidir. Bu iki yılın sonunda sürücü belgesi kendiliğinden 'tam sürücü belgesine dönüşür.

5.2.13. Lüksemburg

Lüksemburg'da bir öğrenci sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alma yaşı 18'dir.

Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl boyunca stajyer sürücülük sistemine tabidir. Stajyer sürücülük dönemi içindeki tüm acemi sürücüler (A ve B sınıfı), belge alındıktan sonraki altıncı ve yirmi dördüncü aylar arasında özel bir eğitim merkezinde bir günlük bir eğitime katılmak zorundadırlar. Bu eğitimde teorik ve uygulamalı olarak kayma/savrulma dersi de verilir.

İki yıllık stajyerlik döneminde acemi sürücüler için bazı kısıtlamalar vardır;

- tali yollarda 75 km/s hız sınırı (özel eğitimi alıncaya kadar)
- otoyollarda 90 km/s hız sınırı (özel eğitimi alıncaya kadar)
- üzerinde beyaz bir 'L' harfi bulunan mavi bir levhayı araç üzerinde bulundurarak sürücünün stajyer olduğunu göstermek (bu işaret bir günlük eğitimden sonra kaldırılabilir)
- eğitime katıldığını ispatlamak

Stajyerlik sürecinin ardından sürücünün yeni bir sürücü belgesi için başvurması gerekir. Yeni sürücü belgesi, bir günlük eğitimin takip edildiğinin belgeyle ispatı halinde verilir.

5.2.14. Hollanda

Hollanda'da bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi için yaş sınırı 18 'dir. Aday sürücü belgesini aldıktan sonra herhangi bir kısıtlama veya özel yükümlülük söz konusu değildir.

5.2.15. Kuzey İrlanda

Kuzey İrlanda'da bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi için yaş sınırı 18 'dir. Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl boyunca stajyer sürücülük sistemine tabidir. Bu sistem bir ceza puanı sistemiyle birlikte uygulanır. Stajyerlik dönemindeki acemi sürücünün 6 ceza puanından fazla ceza almaması gerekir. Eğer iki yıllık süre içinde altı ceza puanını aşarsa sürücü belgesine el konulur. Bu durumda şahıs tekrar öğrenci statüsüne döndürülür ve buradan stajyer sürücülük için yeniden başvurması gerekir. Bununla birlikte, sürücü adayı öğrencilere uygulanan kısıtlamalara tabi olur ve yazılı ve direksiyon sınavlarından da tekrar geçmek zorundadır.

Sürücü belgesini yeni almış olan acemi sürücüler için belge alınışından itibaren ilk 12 ay boyunca bazı kısıtlamalar geçerlidir;

- her türlü yolda 72 km/s hız sınırı
- kandaki alkol için izin verilen azami değer binde 0,8
- araç sürücüsünün stajyer olduğunu belirten ve üzerinde bir 'R' harfi bulunan tabelanın araç üzerinde bulundurulması

On iki aylık sürenin sonunda sürücü belgesi kendiliğinden sürekli belgeye dönüştürülür. Bu arada iki yıllık stajyerlik ceza puanı süreci devam etmektedir.

5.2.16. Norveç

Norveç'te bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alabilmek için yaş sınırı 18 'dir. Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl boyunca stajyer sürücülük sistemine tabidir. Eğer sürücü bu iki yıllık süre içerisinde ciddi bir trafik suçu işlerse belgesine el konulur. Tekrar stajyer sürücü belgesi alabilmek için adayın bir kez daha yazılı ve direksiyon sınavlarından geçmesi gerekir. Bu durumda

stajyer sürücülük süresi iki yıl daha uzatılır. Sürücünün stajyer sürücü olduğunun araç üzerinde gösterilmesi gerekli değildir.

5.2.17. Portekiz

Portekiz’de bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alabilmek için yaş sınırı 18 ‘dir. Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl boyunca stajyer sürücülük sistemine tabidir. Eğer sürücü bu iki yıllık süre içerisinde ciddi bir trafik suçu işlerse belgesine el konulur. Tekrar stajyer sürücü belgesi alabilmek için adayın bir kez daha yazılı ve direksiyon sınavlarından geçmesi gerekir. Bu sistemin uygulandığı haller oldukça sınırlı sayıdadır. İki yıllık stajyerlik döneminin sonunda sürücü belgesi kendiliğinden sürekli belgeye dönüştürülür. Stajyerlik döneminde araç kullanılırken herhangi bir kısıtlama yoktur.

5.2.18. İspanya

İspanya’da bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alabilmek için yaş sınırı 18 ‘dir. Sürücü belgesi alındıktan sonra her sınıf belge sahipleri için ilk yıl şehirlerarası ve yollarda 80 km/s hız sınırı vardır. Bu ilk yıl boyunca sürücünün acemi olduğunu göstermek üzere yeşil üzerine beyaz renkte ‘L’ yazılı bir levhanın araç üzerinde bulundurulması zorunludur.

5.2.19. İsveç

İsveç’te bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alabilmek için yaş sınırı 18 ‘dir. Sürücü belgesini alan kişi ilk iki yıl boyunca stajyer sürücülük sistemine tabidir. İki yılın ardından stajyer sürücü belgesi kendiliğinden sürekli belgeye

dönüşür. Sürücü belgesi kısa süre için bile olsa geri alınan sürücünün yazılı ve direksiyon sınavlarından tekrar geçmesi gerekir.

5.2.20. İsviçre

İsviçre’de bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alabilmek için yaş sınırı 18 ‘dir. Aday sürücü belgesini aldıktan sonra herhangi bir kısıtlama veya özel yükümlülük söz konusu değildir.

5.3. Türkiye

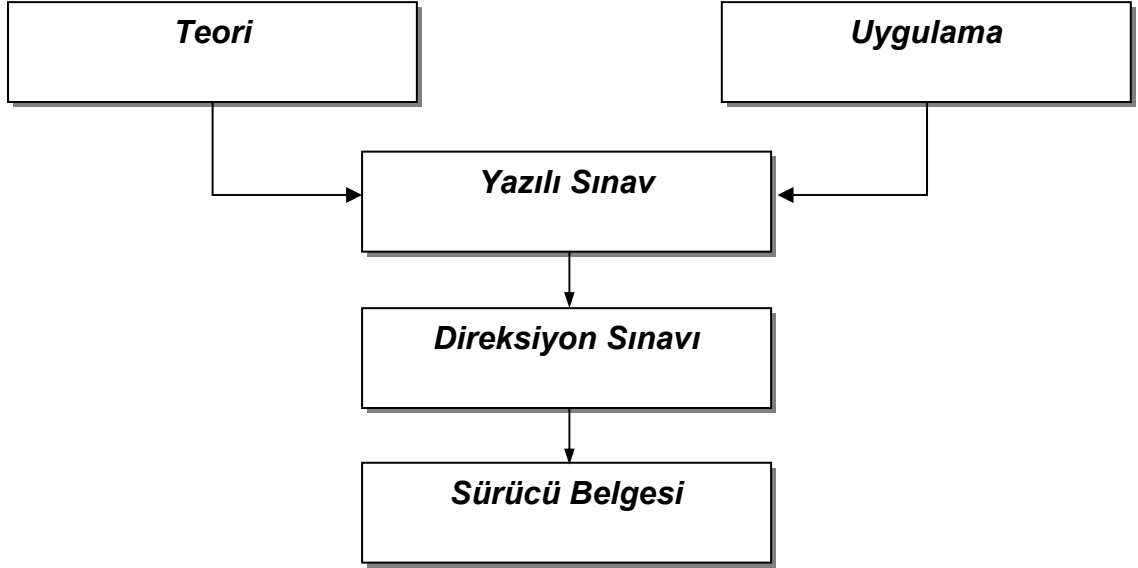
Türkiye’de bir öğrenci, sürücü belgesi alabilmek için bir yazılı ve bir direksiyon sınavını geçmek zorundadır. Sürücü belgesi alabilmek için 18 yaşından büyük olmak gerekir.

Aday, sürücü belgesini aldıktan sonra herhangi bir kısıtlama veya özel yükümlülük söz konusu değildir.

5.4. Özet

Özetle, farklı ülkelerin belgelendirme sistemleri incelendiğinde dört farklı model görülmektedir.

Model 1: Tek aşamalı belgelendirme sistemi

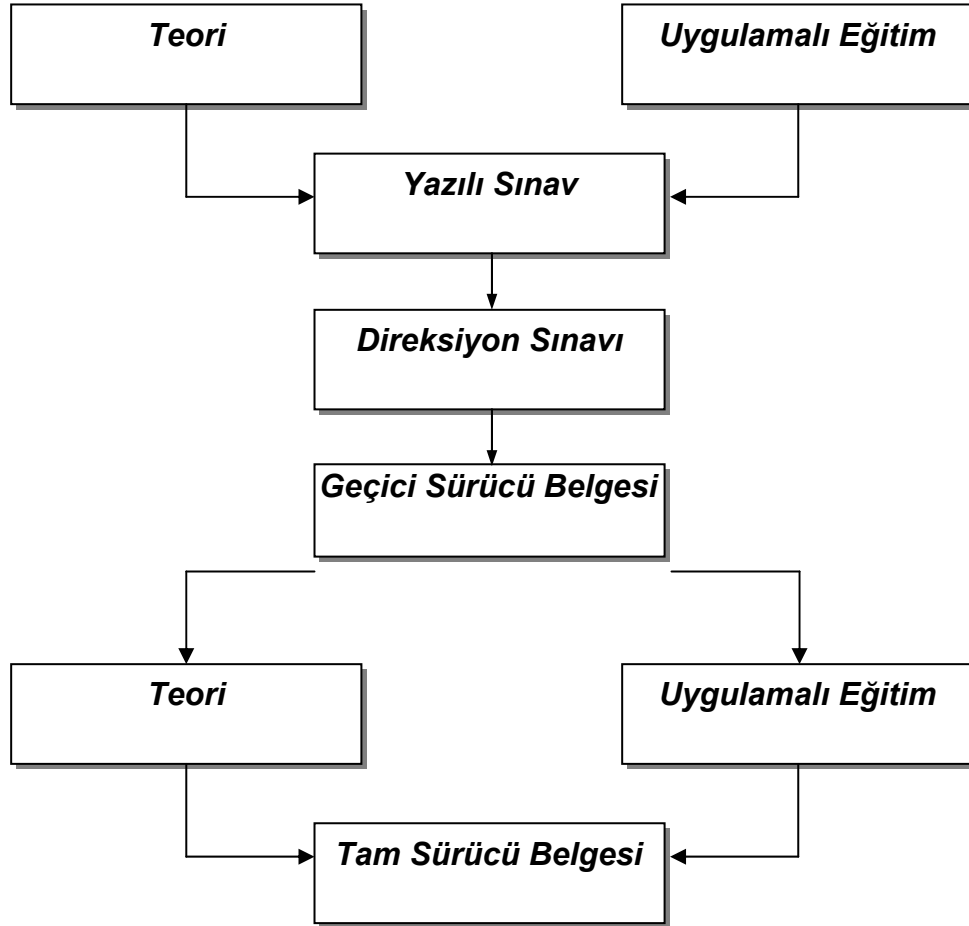


Bu modelde öğrenci sürücülük eğitimini bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi şeklinde almaktadır. Eğitimi tamamladıktan sonra bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçerek sürücü belgesi almaya hak kazanır.

Sürücü belgesini almış olan kişi için herhangi bir önlem veya kısıtlama yoktur. Sürücü belgesi verildiği andan itibaren ‘tam’ ve ‘sürekli’ belge olarak geçerlilik kazanıyor.

Bu sistem Belçika, Bulgaristan, Danimarka, Hırvatistan, Hollanda, İrlanda ve İsviçre’de kullanılmaktadır. Türkiye’deki sürücü belgelendirme sistemi de bu sınıfta yer almaktadır.

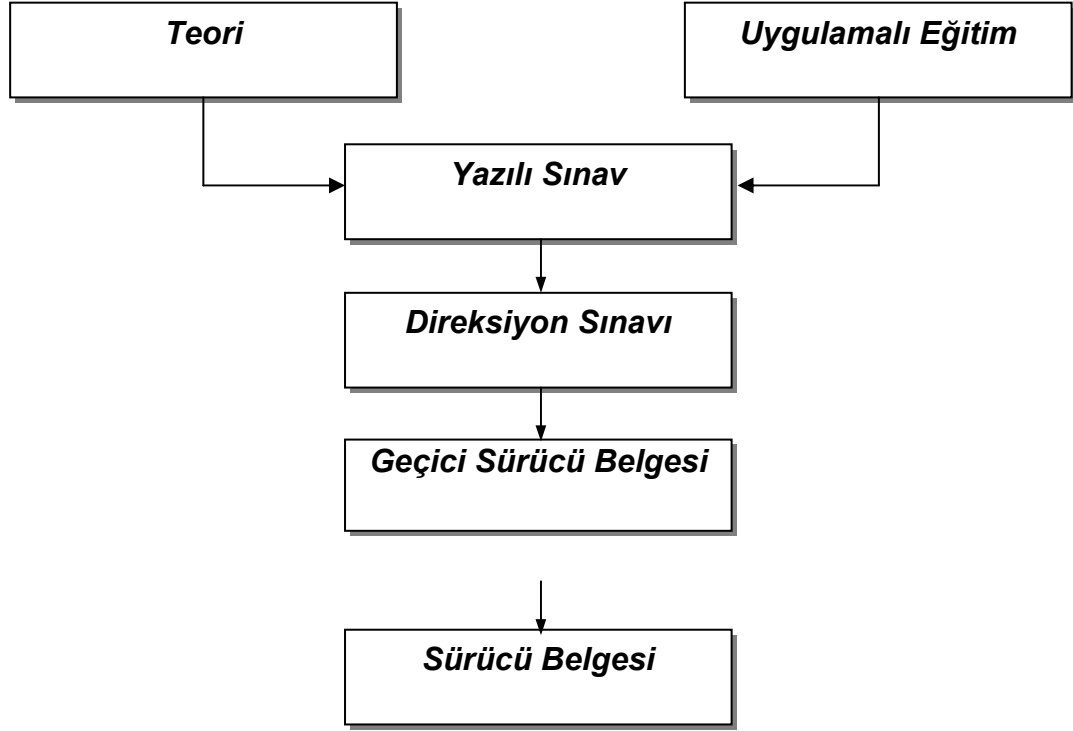
Model 2: İki aşamalı belgelendirme sistemi (ikinci aşamada eğitim ve/veya sınav var)



Bu modelde öğrenci sürücülük eğitimini bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi şeklinde almaktadır. Eğitimi tamamladıktan sonra bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçerek geçici sürücü belgesini almaya hak kazanır. Öğrenci sürücü belgesini aldıktan sonra belli bir süre daha ikinci aşama bir eğitimi takip etmek zorundadır. Bu eğitim farklı unsurları içerebilmektedir; kayma/savrulma eğitimi, gece sürüş eğitimi, sürüşün değerlendirilmesi vb. Belli bir süre (genellikle iki yıl) sonra ‘tam’ sürücü belgesi alabilmek için bu eğitimin takip edilmesi zorunludur.

Bu sistem Estonya, Lüksemburg ve Finlandiya’da kullanılmaktadır.

Model 3: İki aşamalı belgelendirme sistemi (kısıtlamasız stajyerlik dönemi var)



Bu modelde öğrenci sürücülük eğitimini bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi şeklinde almaktadır. Eğitimi tamamladıktan sonra bir yazılı ve bir de direksiyon sınavından geçerek sürücü belgesi almaya hak kazanır.

Sürücü belgesinin alınmasından itibaren belli bir süre (çoğu ülkede iki yıl) için bu belge kısıtlamasız stajyer sürücü belgesidir. Bu, öğrencinin stajyerlik dönemi içindeki trafik kuralı ihlallerinde bazı -genellikle de daha ağır- yaptırımlara maruz olması anlamına gelmektedir. Bazı ülkelerde bu, sürücüye puan verme veya eksiltme şeklindeki ceza puanı yöntemiyle uygulanmaktadır. Eğer belli süreler içinde belirlenenden fazla trafik suçu işleyen sürücü ilave eğitim takip etmek zorunda kalır.

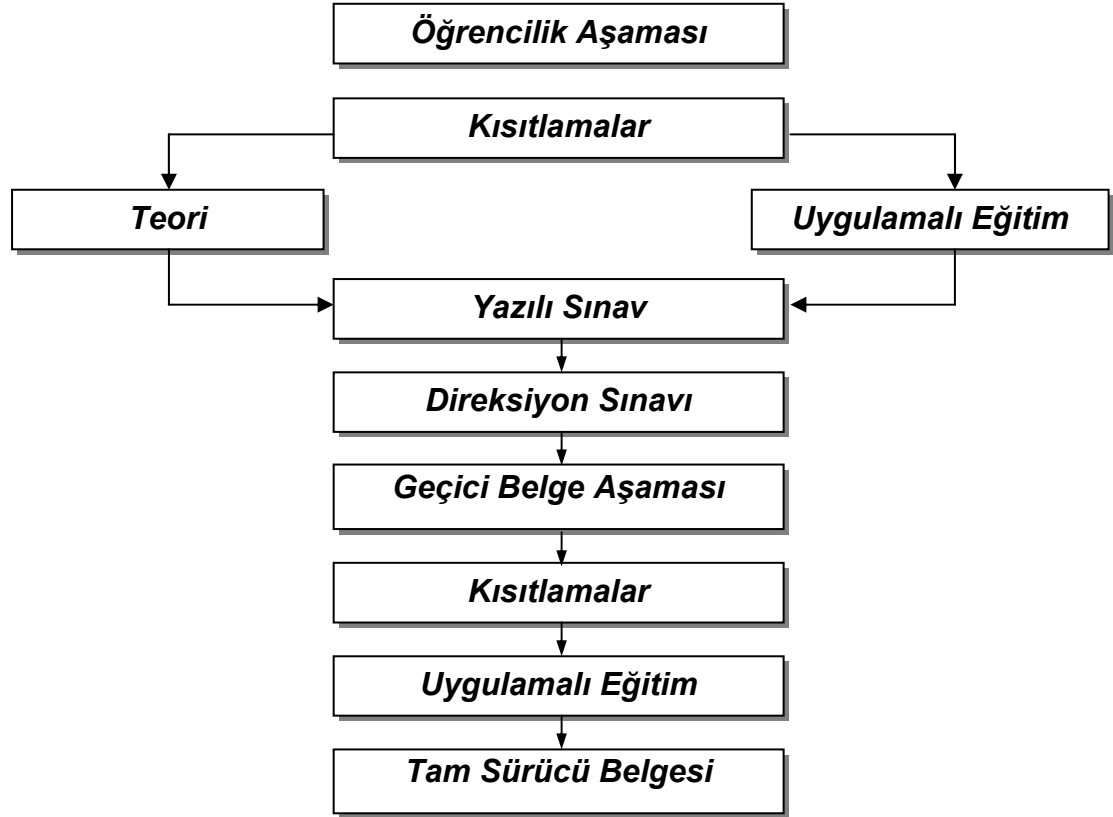
Bu sistem Almanya, İngiltere, İsveç, Norveç ve Portekiz’de uygulanmaktadır.

Model 4: İki aşamalı belgelendirme sistemi (kısıtlamalı stajyerlik dönemi var)

Bu modelde öğrenci, sürücülük eğitimini bir sürücü okulunda, öğretmen olmayan bir gözetmen eşliğinde kişisel eğitimle veya her ikisinin birleşimi şeklinde almaktadır. Eğitimini tamamladıktan sonra yazılı ve direksiyon sınavından geçerek sürücü belgesini alır. Sürücü belgesinin alınmasından itibaren belli bir süre (genellikle iki yıl) için bu belge stajyer sürücü belgesidir. Sürücü bu stajyerlik döneminde hız sınırlamaları, daha düşük alkol oranı vb. bazı kısıtlamalara maruzdur. Bu kısıtlamaların yanında kural ihlallerinde de başka tedbirler söz konusudur. Bazı ülkelerde bu, trafik kuralı ihlalinde puan vermek veya eksiltmek şeklinde işleyen bir ceza puanı sistemiyle uygulanmaktadır. Belli bir süre içinde belirli miktarda trafik suçu işlenirse sürücü ilave eğitime zorlanmaktadır.

Bu sistem Avusturya, Fransa, İspanya, Kuzey İrlanda, Letonya ve Macaristan'da uygulanmaktadır.

Aşamalı belgelendirme sistemleri (Avrupa'da kullanılmıyor)



Aşamalı belgelendirme sistemleri öğrencilik, geçici belge ve tam sürücü belgesi olmak üzere üç aşamaya ayrılmıştır. Bu sistemde önemli olan ilke, tecrübenin giderek zorlaşan aşamalar kapsamında kazandırılmasıdır. Her bir aşamanın kendine özgü kısıtlamaları vardır ve bu kısıtlamalar adım adım kaldırılarak sonunda kısıtlamasız tam sürücü belgesine ulaşılır. Aşamalı belge sistemleri Avrupa'da henüz kullanılmamakta ve Avrupa sistemlerinin zaten daha başarılı olduğuna inanılmaktadır. Bununla birlikte, Kanada'da, ABD'nin bazı eyaletlerinde, Avustralya'da ve Yeni Zelanda'da kullanılmaktadır.

Çizelge 5.1. Farklı ülkelerin sürücü belgelendirme sistemlerine göre sınıflandırılması

Ülke	Belgelendirme Modeli 1	Belgelendirme Modeli 2	Belgelendirme Modeli 3	Belgelendirme Modeli 4
A				x
B	x			
BUL	x			
CH	x			
D			x	
DK	x			
E				x
EST		x		
F				x
FIN		x		
GB			x	
H				x
HR	x			
IRL	x			
L		x		
LV				x
N			x	
NI				x
NL	x			
P			x	
S			x	
TR	x			

Gelişim için Avrupa'da neler planlanıyor?

- AB faaliyetleri
 - sürücü belgelendirme sisteminin geliştirilmesi AB komisyonunun yol güvenliği icra planındaki önceliklerden biridir.
 - yeni sürücü belgelendirme sisteminde amaçlanan husular:
 - o ağırlaştırılmış ve standart hale getirilmiş sınavlar (sürücü eğitimi müfredatına ve eğitim kalitesine etki etmek amacıyla)
 - o sürücü eğiticileri için standart asgari nitelikler

- Projeler
 - AB üyesi 6 ÷lkede sürücü eğitim planlarının değeriendirilmesi (özellikle ikinci aşama). Esas nokta: sürücü eğitiminde ikinci bir aşamanın değeriendirilmesi
 - Sınav sisteminde Avrupa standartlarını oluşturmak

6. AB ÜLKELERİNDE SÜRÜCÜ EĞİTİMİ İÇİN ÖN ŞARTLAR

6.1. Öğretmenin/Gözetmenin ve Eğitim Araçlarının Nitelikleri

İyi işleyen bir sistem için sürücü eğitimindeki bütün konulara hakim, gerekli bilgi ve öğretme becerilerine sahip, iyi eğitilmiş öğretmenler olması şarttır.

Avrupa Birliği projesi MERIT kapsamında bu konuda ülkelerdeki standartları ortaya çıkarmaya yönelik çalışmalar yapılmıştır. Eğiticilerin nitelikleri, çok verimli olabilecek bir müfredatın başarıya ulaşmasında veya başarısız olmasında belirleyici olabilmektedir [60].

Ayrıca, kişisel eğitim modellerinde iyi sonuçlar alabilmek için gözetmen olacak kişilerin (örneğin ebeveynlerin) doğru etki ve yönlendirmelerde bulunmak üzere hazırlıklı olması gerekir. Bazı ülkelerde bu amaçla rehberler hazırlanmıştır.

6.1.1. Fransa

Fransa'da teori ve direksiyon öğretmenlerinin mesleki yeterlilik diplomasına sahip olması zorunludur. Bu diploma Ulaştırma Bakanlığının ilgili bölümü tarafından verilmektedir. Sürücü okullarının çoğunluğunda teorik dersler özel müfredat içermeyen sabit programlar şeklinde düzenlenmiştir. Fakat, eğitime 16 yaşında başlayan adaylar için teorik dersler hep aynı paket programdır. Dersler için belirlenmiş bir zaman çizelgesi vardır ama bu planın hazırlanmasına yetkili makamların etkisi olmamaktadır. Dersler özel sınıflarda yapılmaktadır. Sınıfların asgari büyüklüğüyle ilgili düzenlemeler vardır. Bakanlık komisyonları, Jandarma ve İtfaiye sınıfları kontrol eder. Bir sınıftaki öğrenci sayısı sınıf büyüklüğüne göre değişir. Örneğin sınıfın alanı 25 m² ise uygun mevcut 20 öğrencidir.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının olması
- 4 kapılı olması (aynı anda birden fazla adayın eğitiminde kullanılacaksa)
- gözetmenin düzeltme yapabilmesi için (sinyal lambaları) kumanda kutusu olması
- üstünde 'Auto-Ecole' özel ibaresi bulunması zorunludur.

Eğitimde kullanılan araçların en fazla 6 yaşında olması gerekir.

Sürücü okulunun haricinde bireysel olarak direksiyon eğitiminde kullanılan aracın;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynaları bulunması gerekir.

6.1.2. Belçika

Belçika'da teorik ders öğretmenlerinin III.seviye mesleki yeterlilik diploması olmalıdır. Bu diplomaları Ulaştırma Bakanlığının ilgili bölümü verir. Teorik dersler sabit paketler halinde düzenlenmiştir. Ancak, teorik dersler sürücü eğitimine 17 yaşında başlayan ve sınavlarda iki defa kalan adaylar hariç zorunlu değildir. Sürücü okullarının teorik dersler için özel müfredatı vardır.

Ulaştırma Bakanlığının denetiminde hazırlanmış ders zaman çizelgesi vardır. Teorik dersler özel sınıflarda yapılır. Sınıflar için alan, eğitim yardımcı malzemeleri, sıra ve masalar, tuvaletler gibi konularda özel şartlar mevcuttur. Eğer bir sürücü okulu özel mülk içinde bulunuyorsa bina şartları Ulaştırma Bakanlığı ile İtfaiye tarafından denetlenir. Bir sınıfta eğitim gören aday sayısı sınıf büyüklüğüne bağlıdır. Örneğin sınıf alanı 25 m² ise uygun mevcut 20 öğrencidir.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının olması

- üzerinde 'rijsschool', 'Auto-Ecole' veya 'Fahrschule' özel ibaresi bulunması (yazı ebat ve özellikleri mevzuatta açıklanmaktadır)
 - okulun belge numarası (en sonda olması)
 - gözetmen için düzeltme kutusu (sinyal lambaları) olması zorunludur.
- Bu tür araçlar en fazla 10 yaşında olabilmektedir.

Sürücü okulunun haricinde bireysel olarak direksiyon eğitiminde kullanılan aracın;

- 'L' ibaresi taşıması
- ikinci iç dikiz aynası olması
- ortada el freni bulunması zorunludur.

6.1.3. Almanya

Almanya'da teori ve direksiyon öğretmenlerinin Ulaştırma Bakanlığının ilgili bölümünün verdiği bir diplomaya sahip olması gerekir. Bütün sürücü okullarında teorik dersler özel müfredat ile sabit paketler halinde düzenlenmiştir. Ulaştırma Bakanlığının denetiminde hazırlanmış bir ders saatleri çizelgesi mevcuttur. Dersler özel sınıflarda verilir. Sınıfların asgari alanı ve eğitim yardımcı levhaları gibi şartlar vardır. Sürücü okullarını düzenleyen özel bir mevzuat vardır. Bir sınıfta eğitim gören aday sayısı sınıf büyüklüğüne bağlıdır. Örneğin sınıf alanı 25 m² ise uygun mevcut 20 öğrencidir.

Sürücü okullarında direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının olması
- 'Fahrschule' özel ibaresi bulunması (direksiyon sınavı hariç)
- gözetmen için düzeltme kutusu (sinyal lambaları) olması zorunludur
- 4 koltuklu olması
- en az 130 km/s hıza sahip olması gerekir.

Araçlar için yaş sınırı yoktur.

6.1.4. Hollanda

Hollanda’da sürücü okulunda teorik ders öğretmeni olmak için herhangi bir mesleki nitelik şartı bulunmamaktadır. Fakat direksiyon öğretmenliği için bir devlet kurumu olan INOVAM’ın verdiği mesleki yeterlilik diploması aranmaktadır.

Sürücü okullarında teorik dersler için hazırlanmış sabit bir ders paketi veya özel bir müfredat yoktur. Ayrıca, dersliklerle ilgili belirlenmiş özel şartlar da bulunmamaktadır. Teorik ders verilen yerlerde bu maksatla hazırlanmış özel sınıflar mevcuttur. Ne var ki oldukça az sayıda sürücü okulunda teorik dersler verilmektedir. Teorik dersler için belirlenmiş bir zaman çizelgesi yoktur. Sonuç olarak bu tür sınıflar için herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bir sınıfta en fazla ne kadar adayın bulunacağına dair bir şart da yoktur.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- ‘L’ ibaresi taşıması gereklidir.

Araçlar için herhangi bir yaş sınırlaması bulunmamaktadır.

6.1.5. Portekiz

Portekiz’de sürücü okulunda teorik ders öğretmeni olmak için herhangi bir mesleki nitelik şartı bulunmamaktadır. Direksiyon öğretmenlerinin ise Ulaştırma Bakanlığı Trafik Genel Müdürlüğü’nün vermiş olduğu mesleki yeterlilik diplomasına sahip olması gereklidir.

Teorik dersler eğitim müfredatına göre hazırlanmış paketler halinde düzenlenmiştir. Ulaştırma Bakanlığı denetiminde oluşturulmuş belli bir ders

saatleri çizelgesi vardır. Dersler özel dersliklerde verilmekte olup sınıflarda belli nitelikler aranmaktadır. En az 25 m² alan zorunludur. Eğer sürücü okulunda iki derslik varsa her birinin en az 15 m² olması gerekir. Eğitim yardımcı levhalarının da şartları vardır. Ulaştırma Bakanlığının ilgili birimleri sınıfları denetler. Bir sınıfta eğitim gören aday sayısı sınıf büyüklüğüne göre değişir. Örneğin sınıf alanı 25 m² ise uygun mevcut 20 öğrencidir.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının olması
- 'Autoscola' ve şehir isminin yazılı olduğu bir tabela taşıması gerekir.

Bu araçlar için herhangi bir yaş sınırı yoktur.

6.1.6. Lüksemburg

Lüksemburg'da teorik dersler ve direksiyon öğretmenlerinin mesleki yeterlilik diplomasına (Brevet de Maitrise) sahip olması gerekir. Diploma 'Federation des Artisans'a bağlı Sınav Komisyonu tarafından verilir. Teorik dersler müfredata uygun olarak paketler halinde düzenlenmiştir. Müfettişlerce denetlenen bir zaman çizelgesi mevcuttur. Dersler, büyüklüğü mevzuatta belirlenmiş özel sınıflarda verilir. Bir sınıfta eğitim gören aday sayısı sınıf büyüklüğüne bağlıdır. Örneğin sınıf alanı 25 m² ise uygun mevcut 20 öğrencidir.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının bulunması
- 4 kapılı olması
- gözetmenin düzeltme yapabilmesi için (sinyal lambaları) kumanda kutusu olması
- bagajlı olması

- en az 4 m uzunluğunda olması gerekmektedir.

6.1.7. İsveç

İsveç'te teorik ders öğretmeni olmak için herhangi bir mesleki nitelik şartı bulunmamaktadır. Direksiyon öğretmenlerinin ise bu konuda görevli özel kurumlarca verilen mesleki yeterlilik diplomasına sahip olması gerekir.

Teorik dersler müfredata uygun olarak hazırlanmış paketler halinde düzenlenmiştir. Dersler, asgari alanı ve eğitim yardımcı levhaları mevzuatta tarif edilen özel dersliklerde verilir. Sağlık müdürlüğü yetkilileri ve İtfaiye sınıfların uygunluk durumunu denetler. Bir sınıfta eğitim gören aday sayısı sınıf büyüklüğüne göre değişir. Örneğin sınıf alanı 25 m² ise uygun mevcut 20 öğrencidir.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının bulunması
- özel işaretli olması gerekir.

Bu araçlar için herhangi bir yaş sınırlaması yoktur. Kişisel olarak direksiyon eğitiminde kullanılan araçların ise 'L' özel işareti taşıması gerekir.

6.1.8. Avusturya

Avusturya'da direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının bulunması
- 'Fahrschule' özel ibaresi taşıması gereklidir.

Bu araçlar için herhangi bir yaş sınırlaması yoktur.

6.1.9. İspanya

İspanya’da sürücü okulunda teorik ders öğretmeni olmak için herhangi bir mesleki nitelik şartı bulunmamaktadır. Direksiyon öğretmenlerinin ise bir mesleki yeterlilik diplomasına sahip olması gerekir. Teorik dersler müfredata uygun olarak hazırlanmış paketler halinde düzenlenmiştir. Ulaştırma Bakanlığı Genel Müdürlüğü denetiminde oluşturulmuş belli bir ders saatleri çizelgesi vardır. Dersler sınıflarda verilir. Bir sınıfta eğitim gören aday sayısı sınıf büyüklüğüne göre değişir.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının bulunması
- gözetmenin düzeltme yapabilmesi için (sinyal lambaları) kumanda kutusu olması
- ‘Autoescuela’ özel ibaresi taşıması gerekir.

Bu araçlar için herhangi bir yaş sınırlaması yoktur.

6.1.10. Yunanistan

Yunanistan’da sürücü okulları teorik ders öğretmenlerinin özel maksatlı eğitim kurumları tarafından verilen mesleki yeterlilik diplomasına sahip olması gerekir. Teorik dersler müfredata uygun olarak hazırlanmış paketler halinde düzenlenmiştir. Ulaştırma Bakanlığı denetiminde oluşturulmuş belli bir ders saatleri çizelgesi vardır. Dersler sınıflarda verilmekte olup sınıflarla ve eğitim yardımcı malzemeleriyle ilgili (görsel-işitsel donanım, araç gövde kesiti, tablolar vb.) özel düzenlemeler vardır.

Bir sınıfta eğitim gören aday sayısı sınıf büyüklüğüne göre değişir. Örneğin sınıf 12 m² den fazlaysa uygun sayı 15 adaydır.

Direksiyon eğitiminde kullanılan araçların;

- çift idareli olması
- iç ve dış dikiz aynalarının bulunması
- özel işaretli olması
- klimalı olması zorunludur.

Bu araçlar için herhangi bir yaş sınırlaması yoktur.

6.1.11. Türkiye

Türkiye’de sürücü okulları teorik ders öğretmenlerinin taşıması gereken nitelikler Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliğinde (Md.33) açıklanmış olup aranacak şartlar ilkyardım, trafik ve çevre bilgisi, motor ve araç tekniği teorik derslerinin her biri için ayrı ayrı olmak üzere ve tercih sırasına göre sayılmıştır. Direksiyon öğreticisi olmak için ise en az lise mezunu, öğreticilik yapacağı sınıftan en az 3 yıllık sürücü belgesine sahip ve MEB’den alınmış öğretici belgesi bulunma şartı aranmaktadır.

Resmi ve özel sürücü kurslarında Milli Eğitim Bakanlığı tarafından belge sınıfı çeşitlerine göre hazırlanmış olan müfredat programı kullanılır. Hazırlanacak programlarda, derslerin mahiyetine göre uygulanacak metod ve teknikler de açıklanmaktadır. Kurs çalışmaları, müfredat programları ve onaylı dönem planlarına uygun şekilde yapılır. Bütün dersler için ayrı olmak üzere müfredat programına uygun şekilde hazırlanan dönem planları milli eğitim müdürlüğünce onaylandıktan sonra eğitime başlanır. Telafi dersleri ile başka bir sınıftan sertifika almak üzere müracaat edenler için de aynı işlemler yapılır. Dönem planlarına uygun şekilde hazırlanan günlük planlar, kurs müdürünün onayından sonra uygulanır. Çalışma saatleri 8.00 ile 22.30 arasında, kursiyerlerin talep ve ihtiyacına göre kurs müdürlüğünce tespit edilir.

Dersliklerin ve kullanılması zorunlu tutulan eğitim yardımcı malzemelerinin miktar ve nitelikleri ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir.

Direksiyon eğitimi için kullanılan araçların;

- çift frenli,
- çift debriyajlı, tek direksiyon sistemi ile her türlü donanımı sağlam ve trafiğe hazır durumda bulundurulması gerekir.

Eğitim aracının üst kısmına mavi zemin üzerine beyaz yazı ile ön ve arkasında “SÜRÜCÜ ADAYI” ifadesi bulunan ve görülebilir net alanı 15x60 cm. olan levhanın konulması zorunludur.

Çizelge 6.1. Belli bir eğitim müfredatının kullanılma durumu

Ülke	Sabit paket	Özel müfredat
Belçika	Evet, zorunlu değil	Evet
Almanya	Evet	Evet
İspanya	Evet	Evet
Fransa	Evet	Hayır
Yunanistan	Evet	Evet
Lüksemburg	Evet	Evet
Hollanda	Hayır	Hayır
Portekiz	Evet	Evet
İsveç	Evet	Evet
Türkiye	Evet	Evet

Çizelge 6.2. Sürücü okulu direksiyon eğitiminde kullanılan araçlarda aranan şartlar

Ülke	Çift taraflı kontrol	İç ve dış dikiz aynası	4 kapı	Özel işaret	Düzeltilme kutusu	Diğerleri
Avusturya	x	x		x		
Belçika	x	x		x	x	Yaş sınırı:10 Özel plaka numarası
Almanya	x	x		x	x	4 koltuk asgari 130 km/sa
İspanya	x	x		x	x	
Fransa	x	x	x	x	x	Yaş sınırı:6
Yunanistan	x	x		x		Klima
Lüksemburg	x	x	x	x	x	Asgari 4 m boy, bagaj
Hollanda	x			x		
Portekiz	x	x		x		
İsveç	x	x		x		
Türkiye	x			x		

6.2. Eğitimin Uygulanması ve Eğitim Yardımcı Malzemeleri

6.2.1. Fransa

Teorik eğitim için hiçbir resmi kitap bulunmamaktadır ancak kitapçılarda Güvenlik Şirketlerinden ve aynı zamanda firmalardan ve araba üreticilerinden edinilen video kasetler ve birçok farklı kitap vardır.

Eğitim; giriş, ana ders ve uygulama bölümlerinden oluşur. Ana dersin süresi 45–50 dakika iken tüm dersin süresi 60 dakikadır. Aynı araç içinde birden fazla kişinin eşzamanlı eğitimine izin verilmiştir (3 kişiye kadar). Ancak, yalnızca birkaç eğitim merkezi bu yöntemi uygulamaktadır.

Özel araç ile direksiyon eğitimine izin verilmiştir fakat bu nadiren kullanılır. Fransız direksiyon öğretmenleri bu yolla yapılan eğitimin %0.01'lerde olduğunu tahmin etmektedir.

Kursiyerler kesinti olmadan 50'şer dakikadan 2 saat eğitim alabilirler. Direksiyon eğitimine Pazar ve tatil günlerinde de izin verilir. Bir kursiyer eğitim süresince sürücü okulunu değiştirebilir.

Öğretmen her direksiyon dersinden sonra bir ders raporu doldurmak zorundadır.

18 sürücü kursundan ikisi direksiyon eğitiminin kontrol ve değerlendirilmesi aşamasında sürüş simülasyonları kullandıklarını belirtmişlerdir. Diğer taraftan 18 kurstan 14'ü araç şasisi kullanmaktadır.

Direksiyon eğitimi süresince öğretilen diğer ek konular;

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk pozisyonu nasıl ayarlanır?
- Otoyolda sürüş

- Güvenli sürüş teknikleri
- Yüksek hızlarda sürüş
- Araç ışıklarının kullanımı

Eğer bir aday yazılı sınavdan bir kez geçemezse aradan 14 gün geçmeden ikinci bir sınava giremez. Bir sürücü adli karar ya da geri alma (ceza puanı) durumlarında teorik eğitimi tekrar almaya zorlanabilir.

6.2.2. Belçika

Teorik eğitim için resmi kitaplar bulunmamaktadır. Bununla birlikte satışa sunulmuş konuyla ilgili çeşitli kitaplar mevcuttur. Bazı okullar o bölgedeki durumlara yoğunlaşan kendi bilgilendirme yansılarını hazırlamışlardır. Ayrıca Ulusal Güvenlik şirketlerinden ve araç üretici firmalarından edinilen video kasetler de kullanılmaktadır.

Direksiyon eğitiminin süresi 60 dakikadır ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından kontrol edilir. Özel araç ile direksiyon eğitimi almaya izin verilmektedir. Belçikalı direksiyon öğretmenleri, ülkedeki direksiyon eğitiminin % 40'ının bu şekilde yapıldığını tahmin ettiklerini ifade etmektedirler.

Kursiyerler kesintisiz 60'ar dakikalık 2 ders eğitim alabilirler. Direksiyon eğitimine Pazar ve tatil günleri de izin verilmektedir. Kursiyerler kurs esnasında sürücü kursunu değiştirebilmektedir.

Öğretmen her direksiyon dersinden sonra bir ders raporu doldurmak zorundadır.

Hemen hemen hiçbir sürücü okulu direksiyon eğitiminde simülatör kullanmamaktadır. Neredeyse tüm kurslarda model olarak araç şasisi kullanılmaktadır.

Direksiyon eğitimi süresince öğretilen diğer konular:

- Koltuk pozisyonunun ayarlanması
- Otoyolda sürüş
- Temkinli sürüş teknikleri
- Araç ışıklarının kullanımı

Eğer bir aday kurs boyunca tüm derslere katılmadıysa veya sınavlarda iki defa başarısız olursa, sınava girmeden önce kursu tekrar takip etmek zorundadır. Sürücü, trafik suçlarından yargılanma durumunda teorik eğitimi tekrar almak zorunda bırakılabilir.

6.2.3. Almanya

Teorik eğitim için resmi kitaplar bulunmamaktadır. Ancak Ulusal Yol Güvenlik Şirketlerinden ve araç üretici firmalarından edinilen videokasetler ve satışa sunulmuş çeşitli kitaplar vardır. Ayrıca özel eğitim CD'leri de kullanılmaktadır. Direksiyon derslerinin ortalama süresi en az 45 dakikadır.

Aynı araç içinde birden fazla kursiyerin aynı anda eğitimine izin verilmez.

Özel araç ile direksiyon eğitime izin verilmez. Kursiyerler kesintisiz 45'er dakikalık 4 saat ders alabilirler. Direksiyon eğitime Pazar ve tatil günleri izin verilmez.

Kursiyer kurs süresinde sürücü kursunu değiştirebilir.

Öğretmen, her direksiyon dersi sonrası ders raporu doldurmak zorundadır.

Hemen hemen hiçbir sürücü kursunda direksiyon eğitiminde sürüş simülasyonu kullanılmamaktadır.

Direksiyon eğitimi süresince verilen ek konular:

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk konumunun ayarlanması

- Otoyolda araç kullanımı
- Temkinli sürüş teknikleri
- Yüksek hızda sürüş
- Araç ışıklarının kullanımı

Kursiyerin bir sınavda başarısız olması durumunda ikinci kez sınava girmemesini öngören herhangi bir kural yoktur.

6.2.4. Hollanda

Teorik eğitim için resmi bir kitap bulunmamaktadır. Satışa sunulmuş yansı ve özel eğitim CD'leri ile çeşitli kitaplar bulmak mümkündür.

Direksiyon eğitimi en az 50–60 dakika sürer. Aynı araç içinde birden fazla kişinin aynı anda eğitimine izin verilmektedir (en fazla 3 kişi).

Özel araç ile direksiyon eğitimine izin verilir. Ama bu yaygın bir durum değildir. Pazar ve tatil günlerinde de direksiyon eğitimine izin verilir. Kursiyer, eğitim süresi içinde sürücü kursunu değiştirebilir. Öğretmenin her direksiyon dersinden sonra ders raporu hazırlaması zorunlu değildir.

Sürücü okullarında simülatörle direksiyon eğitimi verilmemektedir. Bazı sürücü kurslarında model olarak araç şasisi kullanılmaktadır.

Direksiyon eğitimi süresince öğretilen ek konular:

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk konumunun ayarlanması
- Otoyolda araç kullanımı
- Temkinli sürüş teknikleri
- Yüksek hızda sürüş
- Araç ışıklarının kullanımı

Kursiyerin, bir sınavı geçememesi durumunda ikinci sınavı alamayacağını belirten herhangi bir kısıtlama yoktur. Bir sürücü ilgili hükümler gereğince tekrar teorik eğitim almaya zorlanabilir.

6.2.5. Portekiz

Teorik eğitim için hazırlanmış resmi kitaplar yoktur. Fakat satışa sunulmuş çeşitli kitaplar mevcuttur. Yansı kullanımı zorunludur. Ulusal Trafik Güvenliği Şirketleri ve araç üreten firmalardan çeşitli video kasetler de elde edilebilir.

Direksiyon eğitimi 50 dakika sürer. Aynı araç içinde birden fazla kişinin aynı anda eğitimine (3 kişiye kadar) izin verilir. Ama bu saatler toplam süre içine dahil edilmez. Özel araç ile direksiyon eğitime izin verilmez. Pazar ve tatil günleri direksiyon eğitime izin verilmez. Öğretmen her direksiyon dersinden sonra bir ders raporu doldurmak zorundadır.

Sürücü kuslarında direksiyon eğitimi için sürüş simülasyonu kullanılmamaktadır.

Direksiyon eğitiminde öğretilen ek konular:

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk konumunun ayarlanması
- Otoyolda araç kullanımı
- Temkinli sürüş teknikleri
- Yüksek hızda sürüş
- Araç ışıklarının kullanımı

Eğer bir aday yazılı sınavda başarısız olursa öngörülen teorik ders tekrar alınmak zorundadır. Sürücü kursu sınav merkezinden hata yapılan bölümleri içeren bir değerlendirme raporu alır. Kursiyerin fiziksel, bilişsel ya da psikolojik durumundan şüphe edilirse, teorik dersleri tekrar alması zorunlu kılınabilir. Daha sonra yetkili makamlar sürücünün sağlık muayenesinden ve

psikolojik testlerden geçmesini ve yazılı ya da direksiyon sınavlarına girmesini zorunlu kılabilirler.

6.2.6. Lüksemburg

Teorik eğitim için hiçbir resmi kitap bulunmamaktadır. Ama satışa sunulmuş çeşitli kitap, yansı ve güncel malzemeler bulmak mümkündür.

Direksiyon eğitimi 60 dakika sürer. Aynı araç içinde birden fazla kişinin eğitimine izin verilmez. Özel araç ile direksiyon eğitime izin verilmez. Kursiyerler kesintisiz en az 60'ar dakikadan 4,5 saat eğitim alabilirler. Pazar ve tatil günleri direksiyon eğitime izin verilir. Kursiyer eğitim süresi içinde kursunu değiştirebilir. Öğretmen her direksiyon dersinden sonra ders raporu doldurmak zorunda değildir. Araştırmaya katılan iki kurstan birinin sürüş simülatörü olup, her ikisi de araç şasisi kullanıyor.

Direksiyon eğitiminde öğretilen ek konular:

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk konumunun ayarlanması
- Otoyolda araç kullanımı
- Temkinli sürüş teknikleri
- Yüksek hızda sürüş
- Araç ışıklarının kullanımı

Kursiyer yazılı sınavdan kalırsa, aldığı derslerin %50'sini tekrar almak zorundadır. Sürücünün teorik kursları tekrar alacağına dair bir zorlama yoktur. Bu durum ileride ceza puanları bölümünde açıklanacaktır.

6.2.7. İsveç

Teorik eğitim için hiçbir resmi kitap bulunmamaktadır. Ama satışa sunulmuş çeşitli kitap, yansı ve güncel malzemeler bulmak mümkündür.

Direksiyon eğitimi en az 40 dakika sürer. Aynı araçta birden fazla kişinin aynı anda eğitimine izin verilmez. Özel araçla direksiyon eğitimine izin verilir. İşveçli sürüş öğretmenleri, eğitimin yaklaşık %24'ünün bu şekilde yapıldığını belirtmektedir. Direksiyon eğitimi Pazar ve tatil günlerinde de verilebilir. Kursiyer eğitim süresinde kursunu değiştirebilir. Öğretmen her direksiyon dersi sonrasında ders raporu doldurmak zorundadır.

Direksiyon eğitiminde öğretilen ek konular:

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk konumunun ayarlanması
- Otoyolda araç kullanımı
- Kayma kontrolü
- Temkinli sürüş teknikleri
- Yüksek hızda sürüş
- Araç ışıklarının kullanımı

Kursiyerin bir sınavı geçememesi durumunda ikinci kez alamayacağı yönünde bir zorlama yoktur. Sürücü ilgili hükümler gereğince teorik dersleri tekrar almak zorunda bırakılabilir.

6.2.8. Avusturya

Direksiyon dersinin süresi en az 50 dakikadır. Aynı araçta birden fazla kursiyerin aynı anda eğitimine (3 kişiye kadar) izin verilir. Şehir dışı alanlarda uzun mesafe sürüş ve gece sürüş eğitimlerinde buna izin verilmez.

Özel araç ile direksiyon eğitimine izin verilmez. Kursiyer kurs süresince kursunu değiştirebilir. Öğretmen her direksiyon dersinden sonra bir ders raporu doldurmak zorundadır.

6.2.9. İspanya

Teorik eğitim için herhangi bir resmi kitap bulunmamaktadır. Kitapçılarda çok çeşitli eğitim kitap ve video kasetleri, CD'leri mevcuttur.

Direksiyon derslerinin süresi en az 45 dakikadır. Aynı araçta birden çok kursiyerin eğitime izin verilmez. Özel araçta direksiyon eğitime izin verilmektedir ama genellikle tercih edilmez. Kursiyerler 45'er dakikadan 2 saatlik kesintisiz eğitim alabilirler. Direksiyon eğitime Pazarları ve tatil günleri izin verilmez. Kursiyer, kurs süresinde eğitim gördüğü sürücü kursunu değiştirebilir. Öğretmen her direksiyon dersinden sonra bir ders raporu doldurmak zorundadır. Tüm kurslarda araç şasisi kullanılmaktadır.

Direksiyon eğitiminde öğretilen ek konular:

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk konumunun ayarlanması
- Otoyolda araç kullanımı
- Kayma kontrolü
- Temkinli sürüş teknikleri
- Yüksek hızlarda sürüş
- Araç ışıklarının kullanımı

Kursiyerin bir sınavdan başarısız olması durumunda ikinci kez sınava giremeyeceği yönünde bir zorunluluk yoktur. Şu anda sürücülerin teorik eğitim alma zorunluluğunu belirten bir yasa yoktur. Bu konu üzerinde hala çalışılmaktadır.

6.2.10. Yunanistan

Teori eğitiminde Ulaştırma Bakanlığının resmi kitabı kullanılmaktadır. Ayrıca yazılı sınav için Ulaştırma Bakanlığının hazırlamış olduğu bir CD-ROM

bulunmaktadır. Bazı kurslar bununla birlikte yansı ve videokaset kullanmaktadır.

Direksiyon dersinin süresi en az 45 dakikadır. Birden fazla kişinin aynı araçta eğitimine izin verilmez. Pazar ve tatil günleri de direksiyon eğitime izin verilmektedir. Öğretmen her direksiyon dersinden sonra bir ders raporu doldurmak zorundadır. Hiçbir sürücü kursu simülatör kullanmamaktadır. Tüm kursların kursiyerlere aracın alt sistemlerini göstermek için araç şasisi kullanmaları zorunludur.

Direksiyon eğitiminde öğretilen ek konular:

- Araca nasıl binilir?
- Koltuk konumunun ayarlanması
- Otoyolda araç kullanımı
- Araç ışıklarının kullanımı
- Tekerlek değiştirme
- Far ampulü değiştirme

Bir aday sınavı geçemediği takdirde 6 teori kursunu tekrar almak zorundadır. Geri alma (ceza puanı) durumunda sürücünün teorik dersleri tekrar alması zorunlu kılınabilir.

6.3. Türkiye

Teorik eğitim için yayımlanmış resmi kitap yoktur. Ancak, ticari amaçla ve daha çok sınava yönelik olarak hazırlanmış kitaplar mevcuttur.

Bir ders saati süresi elli dakikadır. İki ders saati arasındaki dinlenme süresi on dakikadır. Teorik derslerin uygulamalı konuları iki ders saati birleştirilerek blok ders halinde yapılabilir. Direksiyon eğitimi dersi blok ders olarak yapılamaz. Kurs adına kayıtlı eğitim araçlarından başka özel bir araçla direksiyon eğitimi

mümkün değildir. Kursiyerlerin kurs süresi içinde bir kurstan diğer bir kursa nakli yapılamaz. Direksiyon eğitim dersinin yapıldığı tarih, saat ve konularını belirten ve ders sonunda öğretici ile kursiyer tarafından ad ve soyadı yazılarak imzalanacak olan “Direksiyon Eğitim Takip Formu” bulunur.

Kursa devam edip de kurs sonunda sınava giremeyenlerle sınavlarda başarısız duruma düşenler, yeniden kursa devam etmeksizin ve kurs ücreti ödmeden aralıksız dört dönem sınavlara girebilirler. Ancak, adaylar isterlerse, sadece başarısız oldukları derslere ücret ödemek kaydıyla devam edebilirler. Dört dönem sonunda da başarısız duruma düşenler, kayıt-kabul işlemlerini tamamlamak ve ücretlerini ödemek suretiyle kurslara yeniden kayıt yaptırabilirler.

6.4. Özet

Teorik eğitimde Yunanistan hariç hiçbir ülke resmi kitap kullanmamaktadır. Yunanistan’da Ulaştırma Bakanlığı’nın hazırladığı resmi kitap ve CD-ROM bulunmaktadır.

Belgelendirme öncesi eğitim programlarının değerlendirilmesi sonucunda yol dışı (özel direksiyon eğitim alanları, kapalı pistler) ortamda eğitilen adaylarla gerçek yol ortamında, akan trafik içinde eğitilenler arasında ileriki dönemlerde kazalara karışma ve kural ihlali yönünden önemli bir fark olmadığı görülmüştür [46,51,61-62].

Yol dışı eğitim alanları tesis inşası, işletme ve bakım gibi maliyetleri sebebiyle akan trafikte yapılan eğitimden daha pahalıya malolmaktadır. Bu tesislere harcanan paranın çok daha verimli olabilecek trafik güvenliği projelerinden kısıldığı savunulmaktadır [44–46].

Çizelge 6.3: Sürücü adayları için hazırlanmış resmi kitap ve yardımcı malzemelerin bulunma durumu

Ülke	Piyasa malı kitaplar	Slayt	Video kasetler	CD-Rom
Belçika	Evet	Okulların kendi malzemeleri	Evet	Evet
Almanya	Evet		Evet	Evet
İspanya	Evet		Evet	Evet
Fransa	Evet		Evet	Evet
Yunanistan	Evet (resmi kitap)			Evet (resmi CD-Rom)
Lüksemburg	Evet	Evet	Bazı okulların kendi videoları	
Hollanda	Evet	Evet	Evet	Evet
Portekiz	Evet	Evet	Evet	Evet
İsveç	Evet	Evet	Evet, resmi ve özel kasetler	Evet
Türkiye	Evet	Evet	Evet	Evet

Çizelge 6.4. Farklı ülkelerde direksiyon derslerinin süreleri

Ülke	Direksiyon dersinin süresi
Avusturya	50 dakika
Belçika	60 dakika
Almanya	45 dakika
İspanya	Asgari 45 dakika
Fransa	60 dakika
Yunanistan	45 dakika
Lüksemburg	60 dakika
Hollanda	60 dakika
Portekiz	50 dakika
İsveç	40 dakika
Türkiye	50 dakika

Çizelge 6.5. Çeşitli ülkelerde özel aracıyla kişisel sürücü eğitimi ve araçların nitelikleri

Ülke	Bireysel olarak eğitime izin veriliyor mu?	Bu tür araçlarda aranan nitelikler
Avusturya	Hayır	
Belçika	Evet, bu şekilde eğitimin toplam eğitim içindeki oranı % 40	'L' işareti ve ikinci iç dikiz aynası, ortada el freni
Almanya	Hayır	
İspanya	Evet ama çok nadir	
Fransa	İstisnai, direksiyon eğitiminin sadece % 0,01'i bu şekildedir	Çift idareli, içte ve dışta dikiz aynaları
Yunanistan	Hayır	
Lüksemburg	Hayır	
Hollanda	Evet ama çok nadir	
Portekiz	Hayır	
İsveç	Evet, bu şekilde eğitimin toplam eğitim içindeki oranı % 40	'L' işareti
Türkiye	Hayır	

Çizelge 6.6. Çeşitli ülkelerde aynı araç içinde birden fazla adayın eğitilmesi

Ülke	Birden fazla adayın aynı araçta aynı anda eğitimine izin veriliyor mu?
Avusturya	Evet, sadece uzun süreli ve gece sürüş eğitiminde
Belçika	Hayır
Almanya	Hayır
İspanya	Hayır
Fransa	Evet ama sadece bir kaç okulda uygulanıyor
Yunanistan	Hayır
Lüksemburg	Hayır
Hollanda	Evet
Portekiz	Evet
İsveç	Hayır

Çizelge 6.7. Çeşitli ülkelerde tatil günlerinde direksiyon eğitimi ve gözetmenin ders raporu doldurma zorunluluğu

Ülke	Tatil günlerinde de direksiyon eğitimine izin veriliyor mu?	Gözetmenin ders sonuç raporu doldurması zorunlu mu?
Avusturya	Hayır	Evet
Belçika	Evet	Evet
Almanya	Hayır	Evet
İspanya	Hayır	Evet
Fransa	Evet	Evet
Yunanistan	Evet	Hayır
Lüksemburg	Evet	Hayır
Hollanda	Evet	Hayır
Portekiz	Hayır	Evet
İsveç	Evet	Evet
Türkiye	Evet	Evet (kurs öğreticisi)

7. SONUÇ VE ÖNERİLER

7.1. Genel Değerlendirme

Çeşitli Avrupa ülkelerinde ve Türkiye’de sürücü okullarında teorik ve direksiyon eğitiminden özel gözetmen eşliğinde eğitime kadar çeşitli sürücü eğitim modelleri uygulanmaktadır. Avrupa ülkelerinin de mevcut sürücü eğitim müfredatını ve belgelendirme sistemlerini uygun bulmadıkları ve bu konularda bir standartlaşma yoluna gittikleri, başarılı görülen ülkeleri model alarak sürücü eğitiminde bir dizi köklü değişikliği uygulamaya soktukları görülmektedir. Bunlardan en önemlisi, ki Türkiye’de henüz gündemde değildir, belge öncesi bir gözetmen eşliğinde yeterli süre ve mesafe araç kullanma tecrübesi kazandırma uygulamasıdır. Bir diğer önemli uygulama örneği ise; sürücü belgesi verilmesinden sonraki belli bir dönemi kapsayan ve esasen caydırıcılık yoluyla acemi sürücülerin (ve onlardan etkilenecek herkesin) trafik güvenliğini artırmak amacıyla özel kural ve kısıtlamaların geçerli olduğu stajyer sürücülük uygulamasıdır. Türkiye’de de bu konuda yasama hazırlıkları tamamlanmış ve kamuoyu yazılı ve görsel basın yoluyla uygulamaya hazırlanmış durumdadır.

Avrupa’da sürücü okullarının yapısı, uygulanan müfredat, derslikler, direksiyon eğitimi yapılan araçlar, sınavlar ve öğretmen nitelikleriyle ilgili yükümlülükler yönünden bazı uyumsuzluklar vardır. Türkiye’nin müfredatında direksiyon eğitim dersinin azlığı göze çarpmaktadır. Öte yandan oldukça yüklü bir teorik eğitim programı vardır. Sürücü aday kursiyerlerin mevzuatta devam zorunluluğu bulunan teorik ve direksiyon eğitim derslerini gerçekten takip edip etmedikleri Milli Eğitim Bakanlığı denetimine tâbi olup kursiyerlerle samimi ortamlarda yapılan görüşmelerde derslere devam zorunluluğunun birçok sürücü okulunda pek de önemsenmediği beyan edilmektedir. Başka bir ifadeyle bir çok aday yasal zorunluluk olduğu için ücretini ödeyerek bir sürücü okuluna kayıt yaptırmakta, ancak çeşitli kişisel tercih ve sebeplerle derslere

devam etmek istememekte ve bu durum kimi zaman görmezden gelinmektedir.

Araştırmalar sonuç olarak göstermektedir ki mevcut sürücü eğitiminin her yaş ve tecrübe grubundan sürücülerin kazalara karışma oranı veya riskininin azaltılmasına doğrudan bir etkisi bulunmamaktadır. Düşük bireysel kaza riski ve öğrenilenlerin zamanla kaybolması, araç idaresine veya acil durumlar gibi nadiren karşılaşılan olaylara yoğunlaşmış olan eğitim programlarının verimliliğini azaltmaktadır. Sürücü adaylarının eğitim sürecinde taşıdığı heves ve istek de çoğu zaman bu olumsuz etkenlerin sonuçlarını ortadan kaldıramamaktadır.

Sürücü bilgi ve becerilerini artırmak, direksiyon başındaki davranışları değiştirmek ve kaza riskini azaltmakta her zaman faydalı olamamaktadır. Bilgi ve beceriler önemli olmakla birlikte, özellikle yeni sürücülerin eğitim sonrası sürüş ortamına ve çevresel koşullarına etkisi olamamaktadır. Çoğu üst düzey zihinsel beceriler (örneğin tehlike sezgisi) ancak gerçek yol tecrübesi ile kazanılıp kalıcı olabilmektedir. Geleneksel(mevcut) sürücü eğitimi haftalar, aylar, yıllar boyunca yerleşmiş alışkanlık ve önceki yaşantıların izlerini ortadan kaldıramamakta, kişinin istek ve değer yargılarını değiştirememektedir.

Bazı sürücü eğitim programlarının “tutum” değişikliği sağlayabildiği iddia edilmektedir. Tutumları değiştirmek mümkün olsa bile tutum ile eyleme dönüşmüş davranış arasında zayıf bir sebep-sonuç ilişkisi olduğundan tutum değişikliğinin faydalı olacağı anlamı çıkarılamaz [63-64]. Ayrıca, sürücü eğitiminin geçmiş yaşantıda öğrenilenleri silmesi ya da güdülerini veya gizli kalmış kişisel değerleri değiştirmesi de imkânsızdır.

Sürüş bilgi ve becerilerini geliştirmek üzere sürücü eğitimine belge verilmesinden sonra da devam etmek ise, sürücülerin bilgi ve becerilerinde

yetersizlik olduğunu ve bunun eğitim yoluyla tamamlanabileceğini varsaymak demektir. Bu, aynı zamanda beceri eksikliğinin kazalara karışma riskini arttırdığını varsaymak anlamına da gelmektedir. Bu varsayımlar büyük oranda yanlıştır ve bilimsel araştırma sonuçlarıyla desteklenmeyen görüşlerdir [23,63].

Geleneksel sürücü eğitim/öğretimine ayrılan kaynakların, kısıtlı parasal imkânları ve toplumun dikkatini kaza riskini azaltmakta çok daha verimli olabilecek çalışmalardan, başka tarafa yönlendirdiği iddia edilmektedir. Yeni sürücüler için daha iyi bir seçenek ise adayların gözetmen eşliğinde araç kullanma ve tecrübe kazanma süresini uzatmaktır. Yine de, bu yaklaşımın başarısı için yeni sürücülerin, ebeveynlerin (ya da gözetmenin) ve uzman sürücü öğretmenlerinin birkaç ay (ve hatta yıl) işbirliği içinde olmaları gerekmektedir.

Acemi sürücülerin yollarda güvenle seyrini sağlamak için bir direksiyon sınavının tek başına yeterli olmadığını kabul etmek gerekmektedir. Halen sınavlar verilen eğitimi doğrudan ve yoğun şekilde etkilemekte olup, eğitimde neler yapıldığını da büyük ölçüde sınavlar belirlemektedir.

Sürücü eğitiminin, tek başına kazaları azaltmasını beklemek makul ve mantıklı sayılmaz [14,64]. Sürücülerin bilgi ve becerilerini geliştirmek her zaman için davranış değişikliği yaratmamaktadır. Ayrıca, bir sürücü öğretmenin öğrencisinin kurs sonrası davranışlarına, öğrencinin öğrendiklerini uygulama istek ve hevesine ve kaza oluşumuna etki eden diğer pek çok dış etkene müdahale etme imkânı da bulunmamaktadır.

Sürücüler, özellikle de genç sürücülere ne kadar bilgi ve/veya beceri kazandırılırsa kazandırın (bu yolla yapacak pek bir şey yok ama motivasyon ve psikolojik faktörlere etki ederek sonucu değiştirmek mümkündür) risk almaları olasıdır ve almaktadırlar [14, 65–66]. Sürücü eğitiminin tehlikeyi

sezme ve zihinsel becerilerin gelişimini hızlandırdığına dair uygulamalara dayalı yeterli kanıt yoktur. Bu beceriler ancak gerçek yaşamdaki sürüş tecrübesiyle kazanılabilmektedir [20,68].

Genç ve acemi sürücülerin karıştığı kazaları azaltmak ve trafik güvenliğini artırmak için alınabilecek önlemler öncelik sırasına konulacak olursa;

- genel güvenlik önlemlerinin (örneğin emniyet kemeri, hız ve alkolle ilgili yeterli yasal düzenleme yapılması gibi) uygulanması, etkin kolluk denetimiyle trafik kurallarının mutlaka uygulanması
- sürücü belgesinden önce gözetmen eşliğinde tecrübe kazandırma sisteminin uygulamaya sokulması ve tek başına araç kullanımının ilk dönemleri için ilave koruyucu önlemler alınması
- sürücü eğitimi ve sınavlarının özenle hazırlanacak, açık ve net bir sürücü eğitim hedefleri çizelgesine göre geliştirilmesi şeklinde sıralanabilir.

Geleneksel sürücü eğitimine karşı yeni seçenekler

Yakın zaman araştırmaları alternatif yol güvenlik etkinliklerinin özellikle acemi sürücüler için geleneksel sürücü eğitiminden daha faydalı olabildiğini göstermiştir. İnanç ve güdüler gibi etkenlerin sürücü davranışını nasıl şekillendirdiğine daha fazla önem verilerek ve kavrama-sezgi becerilerine yoğunlaşarak uzun dönemde sürücü eğitiminde ilerleme sağlanabilir [19,38]. Bunu sağlamak için mevcut olandan farklı türde bir eğitim programı gerekir. Doğru inanç ve güdüsel etkenler geliştirmeye yönelik olarak birkaç yıl boyunca verilen öğretim programları da kısa süreli sürücü eğitim programlarına seçenek olarak sunulmaktadır [65]. Teorik olarak sağlam görünmekle birlikte bu tür programların tutum ve davranış değişikliği sağlamakta ya da kaza risklerini azaltmakta etkili olup olmadığı henüz kanıtlanmamıştır.

Aşamalı sürücü belgelendirme programıyla birlikte gelişmiş sınav sistemi getirilmesi.

Bazı aşamalı sürücü belgelendirme sistemleri acemi sürücülerin daha az kısıtlı ve tam sürücü belgesine sahip olabilmek için ilave bir ileri seviye beceri sınavından geçmesini şart koşturmaktadır. Araştırmalara göre bu tür sınavlar daha yüksek kaza riski taşıyan yeni sürücüleri ortaya çıkarabilmektedir [66].

7.2. Öneriler

Çevreye duyarlı ve düşük maliyetli eğitim yöntemleri tercih edilmeli, çok işlek yollarda eğitimden kaçınılmalı, mutlaka yaşayarak yapılması gereken konuların eğitimini yaptırma imkânları (kötü hava şartlarında ve dağlık alanlarda sürüş, yabancı ülke trafik kurallarını-örneğin İngiliz sistemini- bilmek vb) araştırılmalıdır.

Bunu sağlamak için başlıca iki temel öneri mevcuttur.

Öğrenme sürecini uzatmak için;

- Araç kullanmayı öğrenme yaşını düşürmek
- Yeni sürücüler için stajyerlik dönemi getirilmesi
- İkinci aşama eğitim

Öğrenme sürecini derinleştirmek için;

- Eksiksiz bir sürücü eğitim paketi oluşturmak
- Zorunlu eğitim modülleri (sınav sonrasına da sarkacak şekilde) oluşturmak
- Adım adım sürücü eğitimi
- Daha sistemli bir gözetmen eşliğinde araç kullanımı

Öğrenme sürecini uzatma konusunda örnekler;

1. Direksiyon eğitimine başlayabilmek için daha düşük asgari yaş sınırı: İsveç'te ve Norveç'te 16 (sınavlar hala 18 'den itibaren yapılıyor).

2. Sınav sonrası stajyerlik dönemi uygulamasına 25 AB ülkesinin yarısından fazlasında geçilmiş durumda olup trafik kuralı ihlalinde daha katı önlemler, ağırlaştırılmış ceza puanı sistemi, hız sınırlamaları veya daha düşük azami alkol oranı gibi önlemler vardır.
3. Zorunlu ikinci aşama eğitim: Finlandiya, Lüksemburg, Estonya, Avusturya ve İsviçre’de uygulamaya girmiştir. Bu ikinci aşama eğitim
 - grup tartışmaları yaparak,
 - yol ortamında geri besleme eğitimleri yaparak,
 - pist eğitimleri yaparak uygulanmakta ve
 - eğitim, tek başına araç kullanımının başladığı ilk bir kaç aya yayılmaktadır.

Öğrenme Sürecini Derinleştirme Konusunda Örnekler;

1. Eğitim+sınav+müfredat hedefleri=tam bir sürücü eğitim paketi (İskandinav ülkeleri örneği)
2. Başlangıç eğitiminde zorunlu modüller: İsveç, Norveç (“sınavda ölçülemeyen konular uygulama yaptırılarak mutlaka öğretilmelidir” ilkesi)
3. Norveç: yeni sürücü eğitim müfredatı, eğiticiler ve sınav görevlileri için daha fazla eğitim
4. Sistemli hale getirilmiş gözetmen eşliğinde araç kullanımı: İsveç’te görev alacak ebeveynler için başlangıç semineri, direksiyon eğitiminde katedilmesi hedeflenen mesafe, asgari eğitim zaman çizelgesi
5. İkinci aşama eğitimde daha üst düzey sürücü davranışları

Bu çalışmanın ortaya koyduğu tespitler ışığında sürücü eğitimi ve belge alma sürecine ilişkin olarak Türkiye’de özellikle genç ve acemi sürücülerin karıştığı kazaları azaltmak ve genel trafik güvenliğini artırmak, bu arada bir aday ülke olarak mevcut ve uygulamaya geçilmesi planlanan AB mevzuatıyla uyumlu olmak amacıyla yapılmasının gerekli olduğu değerlendirilen değişiklikler ve bunlara ait öneriler şunlardır;

Belge almadan önce gözetmen eşliğinde azami derecede tecrübe kazandırma uygulamasına geçilmelidir. Sürücü adaylarının en az 120 saat gözetmen eşliğinde sürüş tecrübesi kazanması savunulmakta ve öğrencilerin ebeveyn-sürücü öğretmeni işbirliğiyle daha fazla yol tecrübesi kazanması teşvik edilmektedir [70,71-72]. Adaylık sürecinde bir gözetmen nezaretinde ve gerçek trafik şartları içinde daha fazla tecrübe kazanmanın kazalara karışma oranını %35'e kadar azalttığı görülmüştür[55]. Sadece sürücü okulunda eğitim almış olanlarla sadece aile, arkadaş ya da özel öğretmen eğitimi alanların belge aldıktan sonraki dönemde kaza oranları hemen hemen aynıdır[35]. Bununla birlikte, araştırmalar sürücü okulları ile ailelerin (ya da araç kullanırken gözetmenlik yapan her kimse) adayın eğitimiyle ilgili işbirliğinin eğitimin kalitesine ve adayın kazandığı yol tecrübesine olumlu yansıdığını göstermektedir [57]. Eğitim amaçlı olarak yol ortamında gözetmen nezaretinde araç kullanmakta olan sürücülerin bu esnada kazalara karışma oranı oldukça düşüktür, hatta tüm sürücü grupları içinde en düşük olanıdır[2]. Yeni sürücülerin tek başına araç kullanacağı dönemde kaza riskini azaltmak için belki de en önemli katkıyı işte bu gerçek yol tecrübelerinin birikimi yapabilir.

Bu sistem yasal düzenleme açısından zaman alacaksa da hem idareye hem de topluma fazla bir maliyeti olmayacaktır. Gözetmenin ve adayın zaman ayırmasını gerektirmektedir. Araç kullanmaya başlamak bu sistemde daha erken yaşta mümkün olacağı için, sürücü belgesinin 18 yaşından sonra verildiği Türkiye'de uygulamaya karşı ciddi bir toplumsal direnç olması da beklenmemelidir.

Acemi sürücülerin kuralları çiğnediklerinde belgelerini kaybettiği veya tekrar eğitim görmek/sınava girmek zorunda kaldığı stajyerlik uygulamasına geçilmelidir. Sürücü eğitimi kapsamında bazı ek koruyucu önlemler de uygulanmalıdır.

Sürücü belgesinin alınmasından hemen sonraki kaza riskinin en yüksek olduğu dönemde bu riski azaltacak koruyucu önlemler alınmalıdır. Koruyucu önlemler, araç kullanımının karmaşıklığını azaltarak üst seviye becerilerin halen gelişmekte olduğu dönemde sürücüyü kendini kontrol becerisinin yetersizliğinden kaynaklanan tehlikelerden korur. Bunlardan en yaygın olanları:

- sıfır alkol değeri
- gece sürüş yasağı
- yolcu alma yasağıdır.

Bu kısıtlamalar sıfır alkol değeri ile gece sürüş ve yolcu alma yasağını içermelidir. Her ne kadar mevcut alkol kuralları kapsamında bunu uygulamak mümkünse de genç, acemi sürücüler için ayrı bir yasal düzenleme gerekli olabilir. Etkili bir kolluk denetimi bütün bu önlemlerin ön şartıdır. Bu kısıtlama uygulamasına özellikle genç sürücülerden yaygın tepkiler gelebilir.

Sıfır alkol değeri

Çok az miktarlarda bile olsa alkol tüketimi sürücünün ölüm tehlikesini artırmaktadır. Bu etki genç, acemi sürücülerde daha da şiddetlidir. Alkol değerinin 0,8 g/l den sıfır veya 0,2 g/l ye düşürmek faydalı olurken, 0,4 veya 0,6 g/l ye düşürmek alkol kaynaklı kaza ölümlerine etkili olmamaktadır (Hingston ve diğ. 1994). Aşamalı ve stajyerlik dönemli belgelendirme sistemlerinin her ikisinde de azami alkol değerinin 0–0,2 g/l olması, ağır cezalarla veya yüksek ceza puanıyla birlikte uygulanması halinde genç, acemi sürücülerde risk oranını düşürmekte çok işe yarayabilir.

Birçok ülkede acemi sürücüler için daha düşük alkol değeri uygulanmakta olup bazılarında da uygulanmak üzeredir. Sıfır alkol oranında ısrar etmenin ardında yatan gerçek ise hangi miktarda olursa olsun alkolün kaza riskini artırdığıdır.

Uyuşturucu etkisindeyken araç kullanmak

Uyuşturucu etkisinde araç kullanımına bağlı trafik tehlikeleriyle ilgili en önemli sorun bunun ölçülmesidir. Çünkü uyuşturucunun yol kenarında yapılan testlerle araç kullanımı esnasındaki varlığının ve derecesinin tespiti alkolde olduğu kadar kolay değildir. Bu da bazı kişileri alkol yerine uyuşturucuyu tercih etmeye itebilir. Uyuşturucu etkisinde araç kullanımıyla ilgili denetimler ancak gerekli yasal düzenlemelerin yapılması ve yol kontrollerinde gelişmiş test teknolojisinin kullanımıyla mümkün olabilir.

Türkiye’de uyuşturucu etkisinde araç kullanımı henüz pek gündemde olmayan bir konudur ve çok ender olarak kuvvetli şüphe üzerine sürücünün hastanede testlere tabi tutulmasıyla uygulanmaktadır. Aslında hem resmi makamlarda hem de kamuoyunda Türkiye’de uyuşturucu kullanımının çok düşük düzeyde bulunduğu inancı yerleşmiş durumdadır. Oysa son yıllarda uyuşturucu kullanımı özellikle büyük kentlerde hızla artmakta ve ilk kez kullanma yaşı da şaşırtıcı boyutta düşmektedir.

Dolayısıyla Türkiye’de uyuşturucu etkisinde araç kullanımının gerçekte ne derece yaygın bir durum olduğu bilinmemektedir. Yine de, bu konuda hızlı ve kesin sonuç verebilen bilimsel test yöntemleri araştırılmalı ve trafik zabıtasının bu konuda eğitilmesi için çalışmalara başlanmalıdır.

Gece sürüş yasağı

Genç, acemi sürücülerin kaza riski özellikle gece saatlerinde yüksek olmaktadır. Bu yüzden de çoğu sistemde yer alan gece araç kullanma yasağının genç, acemi sürücülerde kaza oranlarını azaltmaya çok faydalı olduğu düşünülmekte ve uygulanmaktadır.

Akranların yolcu olarak taşınması

Başka genç insanların araçta bulunması genç, acemi sürücülerde kaza riskini artırmaktadır. Bu yüzden, aşamalı belgelendirme sistemlerinin bu ara döneminde akranların arabaya alınması kısıtlanmıştır. Bu uygulamanın geçerli olduğu ülkelerde kısıtlama aile fertleri için geçerli değildir.

Bu durumda Türkiye’de sürücü eğitiminde 3. Bölümde değinilen eğitim modellerinden 3. ve 5. modellerin uygulanması önerilmektedir. İsteyen sürücü adayı ilkini, isteyen diğerini tercih edebilmelidir. Her iki modelde geçerli olmak üzere eğitime başlama yaşı en az 17,5 olmalıdır. Gözetmen eşliğindeki eğitim en az 6 ay ve en çok 2 yıl olmalıdır. Bu dönemde kullanılmak üzere sürücü adayına 2 yıl geçerli olacak K sınıfı sürücü belgesi verilmelidir. Gözetmen eşliğinde eğitime başlayabilmek için sürücü adayının yazılı sınavdan geçmesi şartı aranmalıdır. Uzunluğu sürücü adayının tercihinin bırakılacak olan 6-24 aylık bu süre içerisinde; en az 120 saat direksiyon eğitimi aldığını ve 3000 km yol katettiğini eğitimin yer, tarih ve saat belirtilerek kaydedildiği ve gözetmenle birlikte imzalanan bir defterle belgelendirmesi istenmelidir. Direksiyon sınavı gözetmen eşliğinde eğitim tamamlandıktan sonra uygulanmalıdır. Gözetmen olarak eğitim verecek kişinin en az 5 yıllık sürücü belgesi sahibi olması , en az 25 yaşında (yaş sınırının 30’a kadar çıkarılması daha yararlı olabilir) ve alkollü araç kullanmak, kırmızı ışıkta geçmek gibi ihlal türünden trafik cezası almamış, trafik kazası yaparak ölüm veya yaralanmaya sebebiyet vermemiş (para cezasına ya da başka tedbirlere çevrilmiş, ertelenmiş bile olsa mahkeme tarafından bu suçtan hüküm giymemiş) olması şartları aranmalıdır. Gözetmen eşliğinde eğitim esnasında hem gözetmen hem de öğrenci için sıfır alkol kuralı uygulanmalıdır. Sürücü okulu öğretmeni veya özel gözetmen tarafından yaptırılan direksiyon eğitimi esnasında aracın yasal sorumluluğu öğretmene/gözetmene ait olmalıdır. Gözetmen eşliğinde tecrübe kazandırma eğitiminde belge sınıfına uygun türde tek kontrollü hususi araçlar kullanılabilir. Gözetmen eşliğinde yaptırılan 120 saatlik direksiyon eğitimi

illerde valiliklerce belirlenecek şehir içi yollar, il ve devlet yolları ile otoyollarda yapılmalı, bir kısmı gece sürüş şeklinde olmalıdır. Üç günden daha uzun süreli resmi ve dini bayram tatillerinin bir gün öncesinden itibaren tatilin bir gün sonrasına kadar direksiyon eğitimi yaptırılmamalıdır.

Sürücü belgelendirme sistemi olarak Türkiye’de uygulanması önerilen model ise; 5. Bölümde değinilen modellerden Model 4’dür. Bu modelde öngörülen stajyerlik süresi 2 yıl olmalıdır. Yazılı ve direksiyon sınavlarını geçen sürücü adaylarına sürücü belgesi verilmesinden sonra bazı kısıtlama ve önlemler içeren bu modelde belge üzerinde stajyerliğin belirtilmesine gerek olmadığı düşünülmektedir. Stajyerlik süresinin herhangi bir nedenle uzatılması halinde belge üzerine tarih işlenmek suretiyle bu durum belirtilebilir. Aksi belirtilmedikçe 2 yılın sonunda stajyerlik kendiliğinden sona ermelidir. İki yıllık bu stajyerlik döneminde 2’den fazla ihlal (kırmızıda geçmek, alkollü araç kullanmak vb) türünden veya 4’den fazla ihmal (dönerken sinyal vermemek, hızına uygun şeritten gitmemek, ani ve gereksiz fren yapmak vb.) türünden trafik suçu işleyen stajyer sürücüler sürücü okulları bünyesinde düzenlenecek yol ortamında geri besleme, grup tartışmaları vb. etkinliklerden oluşan psikolojik gelişim kurslarını takip etmek zorunda kalmalıdır. Bu durumda stajyerlik süresi de 1 yıl uzatılmalıdır. Bu şekilde stajyerlik süresi 3 defadan fazla uzatılan sürücünün belgesi geri alınmalı, sürücülük eğitimine yeni baştan tekrar başlaması sağlanmalıdır.

TBMM İçişleri Komisyonunda görüşülerek 8 Aralık 2005 tarihinde kabul edilen ‘KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU’NDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR TASARI’ henüz yasalaşmamış olmakla birlikte, bu konuda bazı düzenlemeler içermektedir. Tasarıya göre; sürücü belgesi almaya hak kazananlara stajyer sürücü belgesi verilecek. Stajyer sürücü belgesi 2 yıl geçerli olacak. Bu süre içerisinde; 5 kez kırmızı ışık kuralını ihlal eden, 5 kez hız sınırlarını aşan, her ne derecede olursa olsun alkollü veya uyuşturucu maddelerin etkisi altında araç kullanan, asli kusurlu olarak ölümlü veya yaralamalı trafik kazasına

sebebiyet veren ve 75 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri, suçun işlendiği tarihte ve süre kaydına bakılmaksızın, geri alınarak iptal edilecek. Bu kişilerin tekrar sürücü belgesine sahip olabilmeleri için yeniden sürücü kursunda eğitim almaları ve yapılan sınavlarda başarılı olmaları gerekecek.

Tasarı bu haliyle incelendiğinde; getirilecek olan sıfır alkol sınırı uygulamasının çok yerinde olacağı değerlendirilmektedir. Ne var ki, 2 yıl içerisinde 5 kez hız sınırı aşma ve 5 kez kırmızı ışıktaki geçme suçlarının işlenmesi halinde belgenin geri alınması uygulamasının gereğinden fazla hoşgörü taşıdığı ve bu haliyle caydırıcılıktan çok uzak olduğu düşünülmektedir. Kırmızı ışıktaki geçmek ve hız sınırını aşmak şeklindeki suçların bilerek ve isteyerek, kasten işlenen, en çok tehlike yaratan ve ölümlü kazalara yol açan ‘ihlaller’ türünden olumsuz sürücü davranışları olduğuna 2.Bölümde değinilmişti. İncelenen Avrupa ülkelerinde caydırıcılık amacıyla stajyer sürücülere konulan benzer sınırlamalar ise genellikle, stajyerlik süresi boyunca 2-3 kez hafif trafik suçları (ihmal türünden) veya bir kez ciddi (ihlal) trafik suçu işlenmesi halinde tekrar yazılı ve direksiyon sınavına katılmayı ve sınavı müteakip stajyerlik süresinin uzatılmasını öngörmektedir. İhlal türünden trafik suçlarının sürücülük bilgi ve becerileriyle değil, davranışla ilgili olduğuna da daha önce değinilmişti. Stajyerlik uygulamasında amaç yeni sürücüyü kurallara uymakta daha dikkatli olmaya zorlamak ve teşvik etmek, güvenli sürücülük özelliği kazandırarak bunu alışkanlık haline getirmek olmalıdır. Dolayısıyla, ihlalde bulunarak belgesi geri alınan stajyer sürücünün tekrar sürücü kursuna gitmeye zorlanmasında trafik güvenliği yönünden yarar görülmemektedir.

Stajyer sürücülük uygulamasının gözetmen eşliğinde tecrübe kazandırma uygulamasıyla birlikte uygulanması halinde arzu edilen olumlu sonuçların alınabileceği, aksi halde düzenlemenin beklenen sonuçları doğurmayacağı değerlendirilmektedir. Stajyerlik sisteminin ‘bir gözetmen eşliğinde tecrübe

kazandırmayı amaçlayan kişisel eğitim' getirilmeden tek başına uygulanması halinde, yeni sürücüler için '*zorunlu olmadıkça trafiğe çıkmayarak ceza puanı tehdidinden kurtulmak*' oldukça kolay bir çözüm olacaktır. Bu durum ise stajyer sürücülük sisteminin amacına ve ruhuna aykırıdır.

Sürücü eğitim müfredatında akıllı ulaşım sistemleri de bulunmalıdır. Yeni belge almak üzere eğitim gören adaylar aynı zamanda yakın gelecekte birer araç edinmeye de adaydırlar. Yeni sürücü olacıklara bu sistemlerin öğretilmesi, faydalarının, kullanım yerleri ile usullerinin tanıtılması seçecekleri araçlarda daha üstün güvenlik donanımı aramalarına ve dolaylı olarak genel trafik güvenliğine de yararlı olacaktır. Trafik güvenliği yönünden Türkiye'den çok daha iyi durumdaki ülkelerde sürücü adayları araç seçimi konusunda da bilinçlendirilmekte ve farklı marka ve model araçların çarpışma testlerinin mutlaka incelenmesi önerilmektedir. Türkiye'de bu konu ne yazık ki önemsenmemekte ya da gündeme getirilmemektedir. Türkiye'de tamamı yabancı lisans ile üretilen motorlu araçlar Avrupa ve Amerika'daki bağımsız test kuruluşlarının çarpışma testlerine sokulmamaktadır. Dolayısıyla bu araçların sürücü, yolcu ve yaya açısından güvenlik düzeyleri bilinmemektedir. Güvenlik donanımını ve araçların test sonuçlarını sorgulayacak bir sürücü (müşteri) kitlesi oluşması doğal olarak üreticileri bu konuda daha ciddi ve şeffaf olmaya zorlayarak genel trafik güvenliğini olumlu etkileyecektir.

Teknolojiye dayalı müdahaleler halen gelişim safhasında olup önümüzdeki dönemde çok faydalı olabileceği düşünülmektedir. Bazı durumlarda yeni teknolojilerin kullanımı için bireysel özgürlüklerin ve sürücünün araç üzerindeki hâkimiyetinin azaltılmasının yasal boyutuyla ilgili zor kararlar verilmesi gerekmektedir. Öte yandan, özellikle ailenin ortak aracını kullanan genç acemi sürücülere ebeveynler tarafından uygulatılması da çok kolay olacaktır. Genç acemi sürücülerin bu teknolojileri kullanmayı öğrenmesi ve hangi durumlarda çalışmayacağını, işe yaramayacağını bilmesi de önemlidir.

Genç acemi sürücüler için gelecek vaat eden akıllı ulaşım sistemleri:

- akıllı kartlar
- alkol kilitleri
- emniyet kemeri sistemleri
- araç seyir kayıt kutusu
- elektronik stabilite(istikrar) sistemleri (ESC/ESP)

Akıllı kartlar

Kontak anahtarıyla irtibatlı çalışan akıllı kartlar sürücü bilgilerini muhafaza ederek yetkisiz kişilerin aracı kullanmasını engeller. Ayrıca bazı özel durumlarda kimlerin aracı kullanabileceğini ayırt etmekte de (örneğin genç, acemi sürücülerin günün belli saatlerinde araç kullanmasını önlemek için) kullanılabilirler.

Alkol kilitleri

Genç, acemi sürücülerin alkol etkisindeyken bir aracı kullanmasını engelleyen bir sistem güvenliğe katkı sağlayabilir. Alkol kilidi, bir sürücünün nefesindeki alkol değerini araca ilk bindiğinde ve yolculuk esnasında ölçen bir cihazdır. Eğer alkol seviyesi cihaza tanımlanmış olan değerden yüksekse, cihaz aracın çalışmasını engeller. Teorik olarak, böyle bir cihazın çok sayıda insan hayatını kurtarması beklenebilir. Fakat bugüne kadar sadece sürekli alkollü araç kullanma suçu işleyenler üzerinde değerlendirme çalışmaları yapılmıştır.

Emniyet kemeri sistemleri

Ölümlü ya da ciddi yaralanmalı kazalarda emniyet kemerinin rolü göz önüne alındığında, sürücüyü emniyet kemeri için uyarın veya takılmadığında motorun çalışmasını engelleyen sistemlerin risk azaltmakta çok işe yarayacağı beklenebilir.

Elektronik stabilite (istikrar) sistemleri (ESC/ESP)

Bu sistem, aracın sürücünün gitmek istediği hattan sapmalarını tesbit ederek bazı tekerleklerde frenleme uygulayan veya güç azaltan ve bu şekilde aracı tekrar sürücü hâkimiyetine sokan alıcılar kullanır. Hâkimiyetin kaybedilmesi durumlarında da hızı kendiliğinden keserek sürücüye yardım eder [73].

OECD'de ESP'nin araç hâkimiyetinin kaybedilmesiyle meydana gelen tek taraflı ölümlü ve yaralanmalı kazaları % 30'dan fazla azaltılabileceği öngörülmektedir. Bu tür kazalar genç acemi sürülerde oldukça sık görülen bir kaza türü olduğundan, bu sistemler (tabi buna güvenip de daha fazla tehlikeye atılmamak şartıyla) genç ve acemi sürücüler için çok değerlidir. Başka sistemlerde de benzer bazı olumsuzluklar (sürücülerin araçlarındaki gelişmiş fren donanımına güvenerek takip mesafesini kısaltması) görülmüş olup buna 'davranışların yeni duruma uyarlanması' denilebilir.

Araç seyir kayıt birimi

Kara kutu da denilen bu sistemler, sürücünün hareketleri, aracın ve trafiğin durumuyla ilgili verileri kaydederek istendiğinde sürücünün kendisine veya başka kişilere kullanma imkanı sunar (örneğin işverene, ebeveyne, trafik makamlarına veya sigorta şirketlerine). Kara kutular özellikle teşvik (örneğin sigorta primlerinde) ve yaptırımlarla birlikte uygulanırsa çok faydalı olabilirler.

Gelişmiş sürücü yardım sistemleri

Bu, sürücüye hızını ve takip mesafesini ayarlamak gibi konularda yardım ederek işini kolaylaştıran birçok farklı sistemleri ifade eder.

Sürücü eğitiminde simülatör kullanılması teşvik edilmelidir. Simülatör araştırmalarının ortaya çıkardığı; 'bazı becerilerin sonradan öğrenilmesinin

mümkün olduğu' yönünde kanıtlar vardır. Simülatörlerdeki sürekli gelişim sürüş şartlarını değiştirebilmeyi mümkün kılmaktadır. Bu, aynı zamanda yol güvenliği için elzem olan ve güvenilir şekilde ölçülmesi mümkün olmayan birçok davranışın gözlenip değerlendirilebilmesi imkânı sunmaktadır. Örneğin tepki süresini kaydetmek, mesafeleri tespit etmek, yol ortamını ve güvenli araç kullanımını anlamak mümkündür. Simülatör, hepsi de güvenli sürüş için gerekli olan bu konularda objektif (tarafsız) bir ölçüt olacaktır. Yine de bir simülatördeki sürüş ile gerçek trafik şartlarında sürüş arasındaki bağıntı (ilişki) bilimsel testlerle ortaya çıkarılmalıdır. Simülatörlerin bir adayın sürücü belgesi almasıyla sonuçlanabilecek bir sınavda kullanımı, ancak gerçekte sanal gerçeklik arasındaki ilişkinin bilimsel yöntemlerle ortaya konulmasıyla geçerli olabilir. Kısaca, sınavlarda simülatör kullanımı konusunda yorum yapabilmek için henüz çok erken olsa da, eğitimde kullanılmasının yararlı olacağı değerlendirilmektedir. Böyle gelişmiş bir bilgisayar tabanlı müfredatın uygulanması aynı zamanda sürücü öğretmenlerinin eğitimin ilerleyişini izleyebilmesi için bazı kıstasların ortaya konulmasını da gerektirmektedir. Bu arada sürücü davranış standartlarını düzenleyecek bir veri tabanı sayesinde eğiticiler sürücü eğitimini izleyebilmeli ve yetkili makamlar da sürücü eğitimiyle ilgili istatistik bilgilere erişebilmelidir. Asıl amaç, iyi simülatör kullanıcıları değil iyi sürücüler eğitmektir. Bunun için de simülatörlerde yaptırmak üzere en az gerçek trafikteki kadar iyi senaryolar ve uygun beceriler tespit edilmelidir. Simülatörler tek tip (standart) yazılım ve donanımla imal edilmelidir. Tabii ki simülatörlerin ve multimedya eğitim araçlarının yolda yapılan direksiyon eğitimi ve sınavının yerini alması beklenmemelidir. Bunlar daha çok, faydalı ve etkili olabilecek ek yöntem ve araçlar olarak düşünülmelidir. Belki gelecekte eğitim araçlarının da yardımıyla eğitim ve sınavlar birleştirilebilir ve simülatörler ölçmede (sınavlarda) de kullanılabilir.

Olumsuz (sapkın) sürücü davranışlarına mutlaka etkili caydırıcılık sağlanmalıdır. Çünkü hem sürücülük eğitiminden önce ve hem de eğitim esnasında, bireylerin sahip olduğu trafik güvenliği anlayışı ve risk bilinci dış

çevrelerindeki gözlemlerinden çok fazla etkilenmektedir. Başka bir ifadeyle sürücü adayları kendilerini yaşadıkları çevrenin trafik ortamına hazırlamak istemekte ve bu arada farkında olmadan tutumlarını diğer sürücülere göre şekillendirmektedirler. Kurallara uymayan ve buna karşılık aynı sorumsuzluğu sürekli sergilediği halde hiçbir yaptırımla karşılaşmayan sürücüler yeni sürücülere kötü örnek olmaktadır. Yerleşik bir trafik güvenliği kültüründen yoksun ve kuralları çiğnemenin alışkanlık haline geldiği Türkiye’de yüksek düzeylerde dikkatsizlik ve dalgınlık, bir anlamda başkaları tarafından yaratılan risklere karşı korumasız olmak anlamına da gelmektedir ki meydana gelen kazalarda hiçbir kusuru olmadığı halde hayatını kaybeden insanlarla bu acı gerçek açıkça görülmektedir. Araç kullanma becerisi yüksek ancak güvenli sürücülük özelliği zayıf olanların kaza, ihlaller ve alınan ceza bakımından en önemli risk grubunu oluşturduğu görülmektedir. Özellikle, güvenli sürücülük davranışlarının gösterilmediği durumlarda sürücülerin trafikteki olası tehlikelere dikkat edemedikleri ve bunun sonucu olarak “yolu okuma” becerilerinin de zayıfladığı bilinmektedir. Ayrıca, bu tür sürücüler araç kullanmayı kendilerini ve statülerini vurgulama aracı olarak kullanma eğilimine girmektedirler. Bu durumda da, araba kullanmak, ulaşımın ötesinde anlamlar ifade etmekte ve başta abartılı özgüven ve kontrol yanılgısı olmak üzere, risk taşıyan diğer psikolojik süreçler devreye girerek kaza ihtimalini artırmaktadır. Kolluk denetimleri özellikle de sürücüler kuralları çiğnediklerinde yakalanacaklarını ve belki de belgelerini kaybedebileceklerini bildiğinde daha etkili olabilmektedir [4]. *En etkili denetimler alkollü araç kullanımı, aşırı hız ve kırmızı ışıktaki geçmek gibi davranışları hedef almalıdır.*

Sürücü belgesi vermek, sürücülerle ilgili ceza puanı vb.kayıtları tutmak ve değerlendirmek gibi işlemler kolluk görevi olmadığından ve Türkiye’de farklı kurumlarca açıklanan istatistiklerde bile eksiklikler ve tutarsızlıklar görüldüğünden bu görevlerin tercihen Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulacak ve bilimsel özerkliğe sahip bir kurumda tek elden yürütülmesinde

yarar görülmektedir. Böylelikle trafik zabıtası zaman, kaynak ve işgücünden tasarruf ederek asli görevi olan denetim görevini daha etkin yürütebilecektir.

Gençlerin (aslında tüm sürücülerin) hatalı araç kullanımına bir önlem olarak taşıt vergi ve sigortası da kullanılmalıdır. Tehlikeli sürücü olduğu ceza puanından ve sıkça yaptığı kazalardan anlaşılan sürücüler çok daha yüksek sigorta primi ödemeye zorlanırken, güvenli sürme eğilimindeki sürücülere en üst düzeyde sigorta ve vergi indirimleri sağlanarak güvenli sürüş teşvik edilmelidir. Bu teşvik/caydırıcılık için trafik güvenliği makamları ile sigortacılık sektörünün bu alanda işbirliği arayışında olması gerekmektedir.

Güvenli sürüş anlayışına ve bilincine odaklı sürücü eğitim müfredatı ve sınavları uygulanmalıdır. Eğitimdeki gelişimin belge öncesi tecrübeyi artırma ve kısıtlayıcı stajyer sürücülük sistemi kadar etkili sonuçlar vermesi beklenmemelidir. Başlangıçta, belgelendirme sisteminin değiştirilmesine bağlı ek maliyetler çıkacaktır ve özellikle sürücü okulları sektörünün direnişiyle karşılaşmak da muhtemeldir.

KAYNAKLAR

1. 2006 yılı “Trafik ve Ulaşım Bilgileri Kitabı” **Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı**, 188, (2007)
2. İnternet: Türkiye İstatistik Kurumu “istatistikler”
<http://www.tuik.gov.tr> (2007)
3. İnternet: Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı “istatistikler”
<http://www.trafik.gov.tr> (2008)
4. İnternet: Adalet Bakanlığı “mevzuat :2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu (KTK)”
<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/21677.html> (2008)
5. İnternet: (European Road Safety Observatory) Avrupa Yol Güvenliği Kurumu “Novice Drivers”
<http://www.erso.eu> (2007)
6. Gregersen, N.P. “Young drivers’ overestimation of their own skill: An experiment on the relation between training strategy and skill”, **Accident Analysis & Prevention**, 28(2): 243-250, (1996).
7. Sanders, Nick, “Driver training, testing and licensing”, **CIECA Project Office**, (2006)
8. Sümer Nebi Doç. Dr, Lajunen Timo Doç. Dr, Özkan Türker Ar. Gör. “Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller Ve Hatalar”, **Orta Doğu Teknik Üniversitesi**, Psikoloji Bölümü, Ankara, 43-65, (2005)
9. “Impaired Motorists, Methods of Roadside Testing and Assessment for Licensing” **IMMORTAL**, 26-28, (2005)
10. Mathijssen, R; Houwing, S “The prevalence and relative risk of drink and drug driving in the Netherlands: a case control study in the Tilburg police district” **Research in the framework of the European research programme IMMORTAL**, 22-24, (2005)
11. Horneman, C. “Driver education and training: A review of the literature”. Research Note RN 6/93. Rosebery, NSW: **Roads and Traffic Authority (NSW) Road Safety Bureau**, 23-25, (1993)
12. Palmer, J.W. “Prospects for improving driver training in the United States”. In H.S. Simpson (Ed) **New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists**. University of California: Los Angeles. ,115-120, (1996).

13. Saffron, D.G. "Driver and rider education, training and licensing: A brief review". **Report No. 4/81. Rosebery: Traffic Accident Research Unit, New South Wales**, 67-69, (1981).
14. Christie, R."Driver training - What have we learned?", **NRMA Today**, Edition 12: 20-24, (1996)
15. Watson,B., Fresta,J., Whan. H., McDonald, J., Dray, R., Beuermann, C., & Churchward, R. Enhancing driver management in Queensland. Brisbane: Land transport & Safety Division, **Queensland Transport**, 86-88, (1996).
16. McKnight, A."Driver licensing in Victoria", **Report No. 27. Clayton, Victoria, Monash University Accident Research Centre**, 33-36, (1992).
17. Henderson, M. "Education, publicity and training in road safety: A literature review", **Report No. 22. Clayton, Victoria: Monash University Accident Research Centre**, 99-103, (1991).
18. Lourens, P.F. Looking for evidence that driver education works, **Driver/Education**, Canada, 43-54, (1993).
19. Twisk, D. Experiences from countermeasures, including the role of driver instruction and training. In Proceedings - FERSI/OECD **Driver Education and Training Workshop**, , Warsaw, Poland, 67-69, (1994).
20. Mayhew, D. R. & Simpson, H.M.. The Effectiveness and Role of Driver Education and training in a Graduated Licensing System. Ottawa, Ontario: **Traffic Injury Research Foundation**,. 153-176, (1996).
21. Levy, D.T..Youth and traffic safety: The effects of driving age, experience and education. **Accident Analysis and Prevention**, 22(4): 327-334, (1990).
22. Potvin, L. The Evaluation of a compulsory driver training policy: Quebec 1980-1984. In Proceedings - New to the Road Symposium: **Prevention Measures for Young or New Drivers**, Halifax, Nova Scotia, Canada. 19-38, (1991).
23. Woolley, J. (2000). "In-car driver Training at High schools: A Literature Review". **Report No. 6/. Adelaide: Transport SA**, 87-89, (2000).
24. Roberts, I., Kwan, I., & the Cochrane Injuries Group Driver Education Reviewers. School based driver education for the prevention of traffic crashes **Cochrane** Oxford, 43-56, (2001).

25. İnternet: Adalet Bakanlığı “mevzuat: Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği (MTSKY)”
<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/21619.html> (2008)
26. Siegrist, S. (Ed.) Driver training, testing and licensing – towards theory-based management of young drivers’ injury risk in road traffic. **Results of EU-Project GADGET, work package 3. Bfu-Report 40. Schweizerische Beratungsstelle Fuer Unfallverhuetung, Berne** 45-49, (1999).
27. Engström, I., Gregersen, N.P., Hernetkoski, K., Keskinen, E. and Nyberg, A. Young Novice Driver Education and Training, Literature review, VTI- **Swedish National Road and Transport Research Institute**, Linköping, 102-124, (2003).
28. Hatakka, M., Keskinen, E., Baughan, C., Goldenbeld, C., Gregersen, N. P., Groot, H., Siegrist, S., Willmes-Lenz, G., Winkelbauer, M. **BASIC – driver training: new models. Final report, 2003**. University of Turku, Finland, 67-74, (2003).
29. Christie, R. **The Effectiveness of Driver Training as a Road Safety Measure: A review of the literature. Report no: 01/03**, Report prepared for the Royal Automobile Club of Victoria (RACV) Ltd., Noble Park, Victoria (2001).
30. Elvik, R. and Vaa, T., The Handbook of Road Safety Measures, **Elsevier**, Amsterdam 12-19, (2004).
31. Gregersen, N.P. 'Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden - an evaluation of safety effects', **Accident Analysis and Prevention, No. 32**, 25-35, (2000).
32. Sagberg, F. Driver education from the age of 16: potential of an extended learning period and increased driving experience to reduce the crash of novice drivers. **Experiences in Norway**, 55-58, (2002).
33. Manders, S.A. Fleet management techniques. **An investigation of the effectiveness of various techniques on vehicle collision prevention. Report GR 86/17. Hawthorn, Victoria: Road Traffic Authority**, 66-69, (1986).
34. Christie, R. Driver Training/Education: The Wrong Place to Start in Safe Fleet Management?, **Sydney**, 43-45, (1991).
35. Lord, P.. **Advanced blindness: Advanced driver training produces safer drivers, right? Maybe, maybe not, say the experts. Wheels Magazine**, 21- 23, (2000).

36. VTI - Swedish Road and Traffic Research Institute Traffic safety in the Telecommunications Administration, in **VTI Annual Report 1989/90. Linköping**, 45-56, (1990).
37. Glad, A.. Phase 2 Driver education, Effect on accident risk. , Oslo, Norway: **Transport Institute**,. 32-38, (1988).
38. Lynam, D. Prospects of improving driver training in Europe. In H.S. Simpson (Ed). *New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists*. Los Angeles: **University of California**, 121-126, (1996).
39. Gregersen, N.P.Young drivers' overestimation of their own skill: **Accident Analysis & prevention**, **28(2)**: 243-250, (1996).
40. Advanced The EU ADVANCED Project: **Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training,. Final report, CIECA, the Netherlands**, 23-29, (2002).
41. Council, F.M., Roper, R.B. & Sadof, M.G. An evaluation of North Carolina's multi-range program in driver education: A comparison of driving histories of range and non-range students. Chapel Hill, NC: University of North Carolina, **Highway Safety Research Center**. 78-83, (1975).
42. Dreyer, D. & Janke, M. The effects of range versus non-range driver training on the accident and conviction frequencies of young drivers. **Accident Analysis & Prevention**, **11(3)**: 179- 198. (1979).
43. Strang, P.M., Deutsch, K.B., James R.S., and Manders S.M., **A comparison of on-road and off-road driver training. Report No. 1/82 SR. Hawthorn, Victoria: Road Safety & Traffic Authority.**, 47,49 ,(1982).
44. Stock, J.R., Weaver, I.K., Ray, H.W., Brink, T.R. and Sadof, M.G. Evaluation of safe performance, secondary school driver education curriculum demonstration project. Springfield, VA, USA: **National Technical Information Services**, 162-171, (1983).
45. Wynne-Jones, J.D. & Hurst, P. The AA **Driver Training Evaluation. Traffic Research Report No. 33. Wellington, New Zealand**: NZ Ministry of Transport. 89-96, (1985).
46. Lund, A.K. Williams, A.F., Zador, P. High school driver education. Further evaluation of the De Kalb county study, **Accident Analysis and Prevention**, 18 (4): 349-357, (1986).

47. Langford, J. Further Evaluation of Tasmania's Pre-Driver Education program. Hobart: Road Safety Branch, **Department of Transport, Tasmania**, 34-39, (1998).
48. Haworth, N., Kowaldo, N. & Tingvall, C. Evaluation of pre-driver education program. **Report No. 167. Clayton, Victoria: Monash University Accident Research Centre**, 55-59, (2000).
49. McKenna, C.K., Yost, B., Muzenrider, R.F & Young, M.L. **Program evaluation of Pennsylvania's Driver Education Program. Harrisburg, PA.: Pennsylvania Department of Transportation**, 45-47, (2000).
50. VicRoads. Road Safety Strategy for Victoria 2000-2005 Evaluation of a road safety program for automotive apprentices. Adelaide, SA: **Road Accident Research Unit**, University of Adelaide, (2000).
51. Payne, S., Brownlea, & Hall, A. Evaluation of Queensland defensive driving course. Report No. CR 27. Canberra: **Federal Office of Road Safety**, 62-68, (1984).
52. Watson, B. "Driver education and training: An overview of the evidence and the implications for young drivers.", **Brisbane Queensland Transport**, 77-81 (1994).
53. Lynam, D. and Twisk, D.. Car Driver Training and Licensing Systems in Europe –Crowthorne (UK): **Transport Research Laboratory (TRL)**. 165-177, (1995)
54. NovEV The EU NovEV PROJECT: Evaluation of post-licence training schemes for novice drivers. Final report, **CIECA**, the Netherlands, (2004)
55. Gregersen, N.P. Evaluation of 16-years age limit for Driver training. First report No. 418A. Linkoping, Sweden: VTI **Swedish National Road & Transport Research Institute**, (1997).
56. Gregersen, N.P. (1995). What should be taught? Basic vehicle control skills or higher order skills? In H.S. Simpson New to the Road: Reducing the Risks for Young Motorists. **University of California**: Los Angeles. 103-114, (1995).
57. Gregersen, N.P. & Bjurulf, P. Young novice drivers own skill: Towards a model of their accident involvement. **Accident Analysis & Prevention**, 28(2): 229-241, (1996).

58. Nyberg, A. & Engstrom, I. The driver training concept "The Insight" VTI Report No. 443A (English Summary). Linkoping: **Swedish National Road & transport Research Institute (VTI)**, 35-37, (1999).
59. TEST Towards European Standards for Testing; final report. **CIECA**, Brussels (2005).
60. Craen, S. de Vissers, J.A.M.M. Houtenbos, M. and Twisk, D.A.M. Young drivers experience: the results of a second phase training on higher order skills: evaluation study in the framework of the European project NovEV. Leidschendam, SWOV **Institute for Road Safety Research**, 56-70, (2005).
61. Roads & Traffic Authority (RTA). Defensive and advanced driver training. In Proceedings of Drivers as Workers, Vehicles as Workplaces: Issues in Fleet Management seminar, Staysafe Report No 9/51, **Parliament of NSW Joint Standing Committee on Road Safety**: Sydney. 129-135 (1996).
62. Christie, R.. Off-road facilities for traffic safety education and novice driver training- A cautionary tale. In Proceedings of the Saferoads, **Local Government Road Safety Conference**, Melbourne, Australia 23-28 (2000).
63. Watson, B. (1997). When common sense just won't do: misconceptions about changing the behaviour of road users. The Second International Conference on Accident Investigation, Reconstruction, Interpretation & the Law: Proceedings, **Brisbane** , 347-359, (1997).
64. Elliot, B..Achieving High Levels of compliance with road safety Laws - A review of road user behaviour modification. Report No. 6. Brisbane: Travelsafe Committee, **Legislative Assembly of Queensland**, 34-42, (1992).
65. I.J. Faulks, K.B. Smith & K.P. Smith (Eds).Young drivers: Proceedings of a conference on young drivers held by the Staysafe Committee of the Parliament of New South Wales and the Australian College of Road safety; Parliament House, Sydney(NSW), **Parliament of New South Wales**, 110-120, (1998).
66. McKnight, A.J & Resnick, J. Youthful driver at risk workshop: Background issue paper. In K.Young (Ed).to Reduce Young Driver Risk Taking and improve Decision Making Skills. Report No. DOT HS 808 066.Washington, DC: US Dept of Transportation, **National Highway Traffic safety Administration**, (1993).

67. Catchpole, J., Cairney, P. & Macdonald, W. Why are young drivers over-represented in traffic accidents? Special Report No. 50. Vermont South, Victoria. **Australian Road Research Board**, 56-67 (1994).
68. Williams, A.F. & Mayhew, D.R. Graduated Licensing: A Blueprint for North America. Arlington, VA, USA: **Insurance institute for Highway Safety**, (1999).
69. Congdon, P. VicRoads Hazard perception test, can it predict accidents? Camberwell, Victoria: **Australian Council for Educational Research (ACER)**, 126-129, (1999).
70. Getting there from Ls to Ps : A Step-by-Step Guide for Learners and Supervising Drivers Author: Kew, **VicRoads**, (1998).
71. Cavallo, A. & Harrison, W. Guidelines and logbooks for learner drivers. In I.J. Faulks, K.B. Smith & K.P. Smith (Eds). Young drivers: Proceedings of a conference on young drivers held by the Staysafe Committee of the Parliament of New South Wales and the Australian College of Road safety; Parliament House, Sydney(NSW),: **Parliament of New South Wales**, 111-118, (1998).
72. Cockfield, S. & Healy, D.. HELP – An integrated communications approach targetting young driver safety. In **Proceedings of Road Safety Research, Policing & Education Conference** (Volume 1,, November, University House, Canberra, 299-304, (1999).
73. Smith, D.L.. The De Kalb driver education project. The same mistakes: improper criteria. **Journal of Traffic Safety Education**, 2, 14. (1983).

ÖZGEÇMİŞ**Kişisel Bilgiler**

Soyadı, adı : SELBES, Cengiz
Uyruğu : T.C.
Doğum tarihi ve yeri : 10.06.1971
Medeni hali : Evli
Telefon : 0 (312) 3344304
Cep : 0 (505) 7917750
e-mail : cengizselbeshotmail.com

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Lisans	Kara Harp Okulu –Hukuk (Jandarma)	1993
Lise	Kuleli Askeri Lisesi	1989

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
1993-2008	J.Gn.K.lığı	Subay

Yabancı Dil

İngilizce