

TÜRKİYE’DE SÜRÜCÜ EĞİTİMİNİN SORUNLARI VE STAJYER SÜRÜCÜLÜK SİSTEMİ

Hüseyin ŞİMŞEK
Kadir DUMAN

ABSTRACT

THE PROBLEMS OF DRIVER TRAINING IN TURKEY AND PROBATIONAL DRIVER LICENSING SYSTEM

The problems of driver education in Turkey have many components. It is a common belief that drivers responsible in the first place for traffic accidents in our country (According to General Directorate of Turkish National Police-Yearly Traffic Statistics, the ratio of drivers’ faults in total of 466,375 accidents is 96.94 %.) are not receiving sufficient education due to certain reasons. In this study prepared to determine the factors leading to this conception and propose solutions to the present problems after determining them; driver education, curriculum, driver tests and driver teaching conditions of our country were examined and compared with those of the European countries and, problems and solution offers were determined. Finally, Probational Driver Licensing System applied in European countries was investigated.

As a result of our comparative researches, we found out the requirements mentioned below:

In Turkey theoretical training of candidates is 3 times more than practical training in comparison with 12 European Countries where practical training is 2 times more than theoretical training. In driver training the number of lessons and importance of practical should be uphold and increased. Theoretical training should be reduced by increasing all processes of national formal education as ‘general traffic safety education’. Mechanical lessons should be removed by transmitting required matters to other lessons. The lack of matters such as traffic psychology, courtesy and responsibility in traffic, respect for other road users and etc., should be removed by adding Traffic and Environment Information lessons in the curriculum. Qualification and training of driver instructors, trainers and examiners should be improved by new trainer training programs and regulations.

The Probational Driver Licensing System that brings some limitations to new drivers in topics such as traffic crime commitment, speeding, passenger carrying, driving with alcohol at certain levels, and etc. and reducing the risk factor of new drivers in traffic, valid in the following years (generally first 2 years) of owning the driver’s license in Europe; should also be applied in our country.

1. Giriş

Trafik ve güvenlik kelimeleri, günlük konuşmada ve literatürde son zamanlara kadar birlikte kullanıldığını sıkça göremediğimiz iki kelimedir ve birlikte çok önemli bir bütünü oluşturmaktadırlar. Günümüzde yalnızca bilimsel alanda kullanılsa da, insanımızın bu iki kelimeyi bir arada kullanmasının yaygın olmadığı, güvenlik kelimesi yerine daha çok devletin üniter yapısına negatif etkisi olabilecek durumlar karşısındaki milli hassasiyetimizi de yansıtan *terör* kelimesinin kullanılmasıyla konunun önemini ifade edilebildiği ve popüleritesinin arttırıldığı söz konusudur. Kişilik özelliklerinin dağılımının ülkeler ve kültürler arasında eşit olmadığı (Chiu at al, 1998) bir dünyada, ülkemizdeki yaygın kültür yapısıyla örtüşen bu tür zorunlu etkin ifade kullanımlarının trafik kampanyaları neticesinde elde edilmek istenen sonuçlara

ulaşılmasını zorlaştırdığı bir gerçektir. Zira toplumsal bilinci uyarmak üzere özenle seçilmesi gereken kampanya sloganları, arzulanan sonuçları doğrudan etkilemektedirler.

Trafik terörü ifadesinin insan bilincinde yarattığı etki gerçekten büyüktür ancak bu etkinin trafik güvenliğinin sağlanması noktasında ne kadar olumlu olabileceğinin ve ekstra zararların oluşumuna neden olmaksızın maksimum faydaya ne kadar yaklaşabileceğinin tartışılmasına ihtiyaç vardır. Öncelikle kullanılan terimlerin toplumun bireyleri ve özellikle sürücüler tarafından içselleştirilebilirliğinin önemle araştırılması gerekmektedir. Oysaki terör teriminin toplumun bireyleri için ‘benim de yaptığım hareketlerle içinde bulunabileceğim bir alan’ı ifade eden bir terim olarak algılanmasının ihtimal değeri oldukça düşüktür.

Türkiye’de trafiğin büyük oranda can güvenliği riski taşıdığı kanaatine hemen hemen bütün sürücüler sahiptirler (Özgüven ve diğ., 1999). Ancak bu yönde duyulan tedirginlik, sürücünün kendi hata ya da kusurlarının kendi canına ya da malına karşı bir zararlı sonuçlanacağı tedirginliği değil, genel olarak başkalarının hata ve kusurlarının kendi canına mal olacağı yönünde bir tedirginliğin ifadesidir (Sönmez, 2000). Nitekim kaza yapan sürücülerin ağırlıklı olarak kazaya karışan diğer sürücülerini kazaya neden olduklarından dolayı suçlamaları (Tan, 1999), yukarıda değinilen ve toplumsal bilincimizle örtüşen hatayı başkasından bekleme ya da gerçekleştiğinde başkasına yükleme zihniyetiyle paralellik göstermektedir.

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

Yukarıda değinilen durumlar bir bütün içinde değerlendirildiği takdirde trafik güvenliği alanındaki sorunlarımızda oldukça aşına olduğumuz bir ihmalemizin görüntüsü ortaya çıkacaktır: *Trafik Psikolojisi*. Trafik güvenliği alanındaki sorunların ele alınışında trafik psikolojisinin değerlendirilmeye tabi tutulması kaçınılmazdır. Böyle bir zorunluluğun yerine getirilmesi, yukarıda değindiğimiz trafik kampanyalarında olduğu gibi diğer birçok alanda da ihmal edile gelmiştir. Makalemizin asli konusunu teşkil eden sürücü eğitimi de bu ihmalden nasibini almıştır.

Sürücü eğitiminin müfredat programının teorik eğitim aşamasında sürücülere verilen üç ayrı ders içinde¹ trafik psikolojisi dersi mevcut olmayıp, trafik psikolojisine ilişkin bir-iki ders saatinde anlatılan birkaç konu ancak İlk Yardım dersinde kendine yer bulabilmiştir. Sürücü kişiliğini eğitmek amacıyla olan bir sistemin onun psikolojisine ve genel trafik ortamının psikolojik yapısına odaklanması gerekirken, ülkemizde bu konuda yapılan çalışmaların yeterli düzeyde olmayışı, trafik güvenliğinin sürücü eğitimi alanındaki ciddi sorunlarından birini oluşturmaktadır. Takip eden bölümlerde sürücü eğitiminin sorunları incelenecek ve çözüme yönelik bir takım öneriler sunulacaktır.²

2. Trafik Kazaları ve Sürücü Eğitimi İlişkisi

Türkiye’de yol güvenliğinin durumu son 10 yılda büyük bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bunun başlıca nedenleri, karayolu taşımacılığının çok büyük bir hızla artıyor olması, motorlu taşıt sayısının artışı ve

¹ sürücü eğitimi müfredat programının teorik eğitim aşamasında sürücülere verilen üç ders şunlardır: 1. Trafik ve Çevre Bilgisi 2. İlk Yardım 3. Motor ve Araç Teknikleri Bilgisi.

² Bu çalışma Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Araştırma Merkezi tarafından yayımlanan *Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi* adlı araştırmanın sonucunda ulaşılan bulguların ve çözüm önerilerinin özeti niteliğindedir. Bkz: TAM, 2000.

buna bağılı olarak sürücü belgesine sahip kişilerin sayılarının artmasıdır (Sweroad, 1999). Örneğın 1998 yılında 979.866 kişi, 1999 yılında ise toplam 874.849 kişi sürücü belgesi almış, yeni sürücü olarak trafik ortamına katılmıştır. Son 5 yıla göre sürücü belgesi alan kişilerin sayısı ve artış oranları Tablo 1.'de gösterilmiştir.

Tablo 1. Türkiye'de Yıllara Göre Sürücü Belgesi Sayısı

Yıl	Toplam Sürücü Belgesi Sayısı	Yeni Belgelendirilen Sürücü Sayısı	Bir Önceki Yıla Göre Artış Oranı
1996	10.242.628	853.998	-
1997	11.297.235	1.054.607	10,30
1998	12.277.101	979.866	8,67
1999	13.151.950	874.849	7,13
2000	14.109.116	957.166	7,28

Kaynak: (EGM, 2001)

Sürekli gelişme trendi içinde olan ülkemizin gelişimine bağılı olarak mobilitesinin artması, motorlu taşıt ve buna bağılı olarak sürücülerin sayısındaki artış, kaza ve kaza sonrası oluşacak mağduriyetlerin de riskini arttırmaktadır. 1998 yılında Türkiye'de 100.000 araç başına 60 ölüm düşmektedir; Avrupa ülkelerinde ise her 100.000 araçta 20 ölüm ortalaması mevcuttur. Bu rakamlar ülkemizin trafik güvenliğinin geliştirilmesi yönünde adımların atılması ihtiyacını ortaya koymaktadır. Trafik polisinin düzenlediğı kaza tespit tutanaklarından derlenen istatistik verilerine göre Türkiye'de trafik kazalarının baş sorumlusu olarak sürücüler gösterilmektedir. Trafik kazalarının oluşumuna etki eden faktörler arasında **sürücülerin 1999 yılında meydana gelen 438.338 kazada % 96,59 oranında kazaya neden oldukları** düşünüldüğünde (Trafik Hizmetleri Başkanlığının yayınladığı geçici bültenlere göre sürücülerin 2000 yılındaki kusur oranları % 96,4'tür), karayolu güvenliğinin iyileştirilmesine yönelik yapılacak çalışmalar içinde sürücü eğitimine odaklanan faaliyetlerin son derece önemli olduğu göze çarpmaktadır.

3. Sürücü Eğitiminin Sorunları

Türkiye'de sürücü eğitiminin incelenmesine yönelik yeterince çalışma yapılmamıştır. Sürücü eğitiminin hangi niteliğinin ya da eksikliğinin sonuçta sürücülerin daha fazla kaza yapmalarına yol açtığı hususu da iyi incelenmiş değildir (Sönmez, 2000). Bu tür araştırmaların yapılmaması, sürücü eğitiminin en önemli sorunlarından biridir ve sürücü eğitiminin sorunlarının yeterince tespit edilememesi sonucunu doğurmaktadır. Sürücü eğitiminin sorunlarını incelemek üzere hazırlanan bu makale, **Sürücü Kursları ve Eğitim Personeli, Sürücü Eğitimi, Dersler ve Müfredat Programı** ve Avrupa ülkelerinin halen uygulamakta olduğu **Stajyer Sürücülük Sistemi** adlı üç konudan oluşmaktadır.

3.1. Sürücü Kursları ve Personeli

3.1.1. Sürücü Kursları

Sürücü eğitiminin sorunları oldukça kapsamlıdır. İlk olarak 1987 yılında, sürücü eğitiminin verilmesi için görevlendirilen Milli Eğitim Bakanlığı bu konuda kurumsal yapısını oluştururken, çeşitli sorunlarla karşılaşmıştır. Bakanlığın ve sürücü eğitimi konusunda görevlendirilen kişilerin bu konuda uzman olmamaları ve uzmanlaşmaları için belirli bir mecburi sürenin geçmesi, kurumsal yapının oluşturulmasında yeterli düzeyde profesyonel çalışmaların yapılmasında zorluklarla karşılaşılmasına neden olmuştur. Aynı tarihte Milli Eğitim Bakanlığının yönetimine verilen sürücü kursları, sürücü eğitimi vermekle görevlendirilmiş, sürücülerin bu kurslarda alacakları eğitim, sürücü belgesi almaya hak kazanmak için

zorunlu tutulmuş dolayısıyla 1987 yılı öncesinde oldukça az olan sürücü kurslarının sayısı aniden hızlı bir şekilde artmıştır. Ülkemizde sürücü eğitimi bu tür sorunlarla başlamış olup halen 2002 yılı itibarıyla Türkiye’de 1.903 sürücü kursu faaliyet göstermektedir (MEB, 2002).

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi tarafından 1998 yılında, sürücü kurslarında eğitim alarak sürücü belgesi almaya hak kazanan sürücülere yönelik bir anket çalışması yapılmıştır (TAM, 1998). Ankette Ankara il merkezinde bulunan sürücü kurslarında sürücü eğitimlerini tamamlayıp sertifikalandırılan ve 1998 yılının Eylül ayında Ankara İl Emniyet Müdürlüğüne sürücü belgesi almak için gelen toplam 2.085 kişiden örneklem olarak 200 kişi seçilmiş, bu gruba sürücü kursundan almış oldukları eğitimi yeterli görüp görmedikleri sorulmuştur. 200 kişinin 94’ü aldıkları sürücü eğitimini yeterli görürken, 106 kişi eğitimi yeterli görmediklerini belirtmişlerdir. Dolayısıyla *ankete katılan sürücülerin % 53’üne göre sürücü kurslarında verilen sürücü eğitimi yetersizdir*. Yine bu grup, eğitimin yetersiz oluşunun nedenleri hakkında belirttikleri kanaatlerinde; sürücü kurslarının eğitmenen çok ticari düşünce ile hareket etmeleri nedeniyle her öğrenciyi bir gelir kaynağı olarak gördükleri için, yetersiz imkanlarla gereğinden fazla öğrenci kayıtları yaptıklarını ve bu öğrencilerin devamsızlıklarını takip edemedikleri gibi eğitimlerini de istedikleri şekilde yapamadıklarını belirtmişlerdir. Anket sonuçlarına göre, sürücü kurslarında ne derece profesyonel düzeyde eğitimin verilebildiğinin tartışılması gerekmektedir.

3.1.2. Sürücü Öğretmenleri

Türkiye’de sürücü kurslarında eğitim veren öğretmenleri teorik ve pratik eğitim olarak iki ayrı alanda değerlendirmek mümkündür. Eğitim düzeyleri itibarıyla pratik alanda direksiyon eğitimi veren usta öğreticiler için lise mezunu olmak yeterli iken, teorik alanda trafik ve çevre bilgisi, ilk yardım, motor ve araç tekniği bilgisi derslerini veren öğretmenler, en az yüksek okul mezunu olmak zorundadırlar (yalnızca F ve G sınıflarının öğretmenleri için ilgili lise mezunu olmak yeterlidir). Dolaylı olarak da olsa trafikle ilgili konularda eğitim almış olsalar bile sürücü öğretmenlerinin, sürücü eğitimi verebilmeleri için bu konuda profesyonelleşmeleri, trafik psikolojisi, kusursuz sürücülük ve benzeri konularda özel bir eğitime tabi tutulmaları kaçınılmazdır. Ancak mevzuatta yalnızca trafik ve çevre bilgisi dersi ile direksiyon eğitimi dersi öğretmenleri özel bir kursa tabi tutulmaktadır. Bu kursun süresi 21 gündür.³

Avrupa ülkeleri sürücü eğitiminde olduğu gibi, sürücü öğretmenleri konusunda Türkiye’ye nazaran daha fazla deneyime sahiptir. Örneğin Hollanda’da 1975 yılından beri sürücü öğretmenleri eğitilmektedir. Diğer Avrupa ülkelerine göre 21 günlük sürücü öğretmeni eğitimi oldukça yetersizdir. Ülkemizde sürücü öğretmenlerinin eğitim sürelerinin ve bu eğitimin verimliliğinin artırılması gerekmektedir.

İsveç Örneği

İsveç’te sürücü öğretmenlerinin eğitimini *İsveç Ulusal Karayolu İdaresi (SNRA)* ve *yetkili devlet okulları* üstlenmiştir. Müfredat programını SNRA düzenlemektedir. Eğitimin verildiği devlet okulları ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi, yetişkinlere yönelik olarak ortaöğretim statüsünde ders veren iki adet *Kom Vux* okuludur. Bu okullarda 180 saat trafik güvenliğiyle çalışmak, 630 saat eğitim metodolojisi, 100 saat trafik psikolojisi gibi derslerin de bulunduğu toplam 1200 saatlik eğitim verilmektedir. Bu eğitimin bir sonraki aşamasında, kolej düzeyinde eğitim veren üç ayrı okulda sürücü öğretmenliği amacına yönelik eğitim verilmektedir. Bu okullardaki eğitim ise 40 hafta trafik güvenliği bilgisi, 20 hafta pedagojik-metodoloji eğitimi ve 20 hafta da trafik pedagojisi derslerinden oluşmaktadır. 80 saatlik eğitimin içeriğinde 8 hafta *bir öğretmenin trafikteki mesleki rolü*, 2 hafta *trafik pedagojisinde eylemi araştırma* gibi oldukça önemli dersler de mevcuttur (Mattsson, 1998).

İsveç’in sahip olduğu sürücü öğretmeni eğitimi sistemi Türkiye’deki sistemden oldukça farklıdır. Çünkü İsveç’te sürücü öğretmenliği adı altında uzmanlık alanı ve branşlaşma mevcuttur. Ancak ülkemizde gerek üniversitelerimizde gerekse meslek liseleri içinde sürücü öğretmenliği branşı mevcut değildir. Bu konuda yapılacak akademik çalışmalara, sürücü öğretmenliği branşının mevzuat yeniliklerine, örneğin

³ bkz.: “Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu Yönetmeliği (MTSKY)’nin Değişik 41.Maddesi Gereğince Açılacak Olan Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi ile Direksiyon Eğitimi Dersi Öğreticileri Kursu Yönergesi” 59359 / 10.10.1997.

üniversitelerde sürücü öğretmenliği bölümlerine ve sürücü öğretmenliği meslek liseleri gibi kurumsal düzeydeki oluşumlara ihtiyaç vardır.

3.1.3. Sınav yapımcılar

Türkiye’de sınav yapımcılar yüksek okul mezunu olmak ve B sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak zorundadırlar. Sınav yapımcıların aldıkları eğitim Milli Eğitim Bakanlığı tarafından düzenlenmektedir ve 30 ders saatini içeren 5 günlük bir sürede verilmektedir.⁴ Bu süre diğer ülkelerle karşılaştırıldığında sürenin yetersiz olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu ülkeler ayrıca düzenledikleri hizmet içi kurslarla sınav yapımcıların eğitimlerini yenilemektedirler. Tablo 2.’ de ülkelere göre eğitimin ve düzenlenen hizmet içi kursların süreleri belirtilmiştir.

Tablo 2. Ülkelere Göre Sınav Yapıcılarının Eğitim Süreleri⁵

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

Sınav Yapıcılarda İsveç Örneği

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

Adaylar eğitim döneminin ilk yarısında deneme amaçlı istihdam edilirler. Kursları yürütemeyenler veya hakkında sınav görevlisi olamayacağı kanaati oluşanların istihdam ve eğitimi sona erer. Sınav görevlisi

⁴ bkz. ‘Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursları Sınavlarında ve İş Makineleri Kullanma Sertifikası Veren Kursların Sınavlarında Sınav Sorumlusu Olarak Görev Alacak Elemanların Katılacakları Kursta Dair Yönerge’, Milli Eğitim Bakanlığı.

⁵ tablonun içerdiği veriler Avrupa Birliği Sürücü Belgelendirme Rehberinden alınmıştır; bkz: CEC, 1998.

olabilmek için sınavların hepsini geçmek, pratik eğitimi tamamlamak, öğretmen ve müfettişler tarafından da yeterli olduğu kanaatine varılması gerekir. Sınav yapıcılar, içinde **150 saat mevzuat, 20 hafta genel psikoloji ve trafik psikolojisi, 10 saat idari işlemler ve gizlilik, 10 saat karar verme ve değerlendirme, 20 saat de trafik güvenliği bilgisi derslerinin** bulunduğu ilk eğitimlerini ve yerel bir büroda seçilmiş bir gözetmen nezaretinde **1200 saat staj eğitimi** almaktadırlar. İki haftalık eğitimden sonra, adaylar kendi müfettişlerinin yerel bürosunda staja başlamaktadırlar. Bu staj dönemleri bir sonraki teorik eğitim dönemine kadar 3-4 hafta devam eder. Bundan sonraki teorik eğitim dönemleri, yukarıda eğitim kapsamında bahsedilen ders ve pratik eğitimleri içeren birer haftalık dönemler olarak sürdürülür. Temel eğitim toplam 40 hafta sürmektedir. Ayrıca sınav yapıcılar kendileri için düzenlenen hizmet içi tekrar kursuna gönüllü olarak katılabilmektedirler (Mattsson, 1998).

Görüldüğü gibi ülkemizde sınav yapıcılarının eğitimleri yetersizdir. Türkiye’de sınav yapıcılarının eğitim süresinin artırılması ve eğitimin içeriğinin zenginleştirilmesi gerekmektedir.

3.2. Sürücü Eğitimi, Dersler ve Müfredat Programı

3.2.1. Sürücü Kursu Eğitimi Öncesinde Verilen Trafik Eğitimi

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

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

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

Verilen eğitim aşağıdaki ünitelerden oluşmaktadır:

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

8. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersi Üniteleri: Trafik teşkilatı, güvenli trafik için davranış özelliği, trafikte insan ilişkileri, trafik kazaları, bisiklet, trafikte sürücü, ilk yardım.”⁶

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

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

İlköğretim Sürecinde Trafik Güvenliği Eğitiminde İsrail Örneği

Öğrencilerin ilköğretim düzeyinde trafik güvenliği eğitimini almaları çok önemlidir. İsrail’de ekonomik, teknolojik ve sosyal gelişmeleri izleyen karayolu güvenliğinin, eğitim konusundaki ihtiyaçlarını karşılamak üzere geliştirilen Trafik Güvenliği Eğitimi Programı, 1995 yılında İsrail Eğitim Kültür ve Spor Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır. Program *yayaların ve sürücülerin bilinçli davranışlarını geliştirmek, onlara bilgi, yetenek ve alışkanlık kazandırmak için kendilerinin olduğu kadar başkalarının da güvenliğinden sorumlu olarak karayolunu kullanma ve uygun davranış modeli geliştirme konularında öğrencilere eğitim vermeyi* amaçlamaktadır. Bunun için trafik psikolojisi konularına odaklanan eğitim, **anaokulu öğrencilerinden 12. sınıf öğrencilerine** kadar ilköğretimin bütün sürecinde **yılda 30 ders saatinde** verilmektedir. Öğrenciler aldıkları sürekli eğitimin neticesinde trafik güvenliğine uygun davranış modeli geliştirmekte ve bunun sonucunda trafik güvenliğine katkıda bulunulmaktadır (IMECS, 1985). Ülkemizde yalnızca 2 yıl için toplam 72 ders saatinde verilen bu eğitimi alan öğrencilerimizle, her yıl 30 saat olmak üzere *12 yıl boyunca* trafik güvenliği eğitimi alan İsraili öğrencilerin trafik bilinçlerinde farklılıkların olması kaçınılmazdır. *Ülkemizde verilen 2 yıllık eğitimin*, eğitim süreçlerinin bütün evrelerine yayılması ve sürücü kurslarında verilen eğitimin dışında birer yol kullanıcısı olan bütün yurttaşların yoğun bir trafik eğitimi almaları gerekmektedir.

Sürücü kurslarında verilen eğitim teorik ve pratik eğitim olmak üzere iki farklı alana bölünmüştür.

3.2.2. Sürücü Eğitiminin Dersleri ve Müfredatı

3.2.2.1. Teorik Eğitim

Türkiye’de sürücü belgesi sahibi olmak için sürücü eğitimi almak, bu eğitim içinde pratik eğitime başlayabilmek için teorik eğitimi bitirmek zorunludur. 1999 yılının Haziran ayında sürücülerin % 93’ünü oluşturan B,C ve E sınıfı sürücü belgesi sahipleri ortalama 65 ders saatinde teorik eğitimlerini tamamlamaktadırlar. Yalnızca B sınıfı sürücülerinin aldıkları teorik eğitim 63 ders saatinde verilmektedir. Bu rakam diğer Avrupa ülkelerinde ortalama olarak daha düşüktür. Örneğin genel olarak B sınıfının teorik eğitimi Belçika’da 4 haftada verilirken, Avusturya’da 40, Almanya’da 24, Bulgaristan’da 25, Estonya’da

⁶ İlköğretim Okulu 6 ve 8. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Programı, Milli Eğitim Bakanlığı Tebliğler Dergisi, Aralık 1997, s.836.

50, Finlandiya'da 20, Fransa'da 5, Hırvatistan'da 30, İngiltere'de 5-10, İsveç'te 20-25, Lüksemburg'da 12, Macaristan'da 30, Monako'da 6 ve Portekiz'de 30 ders saatinde verilmektedir.⁷

Bunun yanı sıra pratik eğitim başlığı altında da işleyeceğimiz gibi, ülkemizde pratik eğitim teorik eğitime göre oldukça az sayıdaki ders saatinde verilmektedir. Örneğin B sınıfının pratik eğitim ders saati sayısı 20'dir. Bu rakam 5-10 saat teorik eğitim veren İngiltere'de 30-35; 20 saat teorik eğitim veren Finlandiya'da 30; 5 saat teorik eğitim veren Fransa'da 20; 6 saat teorik eğitim veren Monako'da 28; evde de teorik ders alma imkanı bulunan Hollanda'da ise 35'tir.⁸ Avrupa ülkeleri pratik eğitimlerine teorik eğitimlerinden ortalama 2 kat daha fazla ders saati ayırmışlardır. Kısaca sürücü eğitiminde teorik eğitime nazaran pratik eğitime daha fazla ağırlık verilmesi gerekirken, ülkemizde örneğin B sınıfı sürücü eğitiminin ders saatleri içinde eğitimin % 76'sı teorik eğitime, yalnızca % 24'ü pratik direksiyon eğitimine ayrılmış, böylelikle derslerin önem dengesi bozularak eğitimin verimliliği aksatılmıştır.

3.2.2.1.2 Teorik Eğitim Dersleri

Sürücü kurslarında verilen derslerin verimli geçmesi için müfredat programının içeriğinde çeşitli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Örneğin ilk dört derste tamamen trafikle ilgili olup gerekli olanların dışında ayrıntı sayılabilecek gereksiz birçok tanımların üzerinde durulmakta, bu durum kısıtlı eğitim sürecinde gereksiz zaman kaybına neden olmaktadır. Verilen derslerin yeniden incelenmesi, direksiyon eğitiminin süresinin artırılması için derslerin önem derecelerine göre yeni düzenlemelerin yapılması kaçınılmazdır.

3.2.2.1.2a Motor ve Araç Tekniği Bilgisi Dersi

Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersi Avrupa'nın bazı ülkelerinde kısıtlı sayıda ders saatinde, bazılarında da isteğe bağlı olarak verilirken, bir çok Avrupa ülkesi bu dersin eğitimini gerekli görmeyerek eğitim müfredatı içine almamıştır. Nitekim araç firmaları müşterilerine sundukları sigorta hizmetlerinde arıza veya kaza durumlarında araç donanımlarına her hangi bir şekilde müdahalede bulunulmamasını zorunlu kılmaktadır. Karşılaşılan bu tür durumlarda verilen motor dersinin gerekliliği ve sürücünün aldığı kısıtlı eğitimle bildiklerini uygulayabilmesi bir yana, sürücülerin aracın donanımına yapacakları müdahalenin uygunsuzluğu da söz konusu olmaktadır. Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersine B sınıfı için 16, C, D ve E sınıfları için 20 ders saatinin ayrıldığı düşünüldüğünde, Türkiye'de bu dersin işlenmesinin de sürücü eğitiminin sorunları arasında yer aldığının gösterilmesi kolaylaşacaktır. 1999 yılının Haziran ayı itibariyle Türkiye'deki sürücü belgesi sahiplerinin % 65'ini oluşturan B sınıfı sürücüleri toplam 83 saatlik eğitimlerinde % 42 oranında Trafik ve Çevre Bilgisi, % 15 oranında İlk Yardım, % 24 oranında pratik direksiyon eğitimi ve % 19 oranında da Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersi almaktadırlar. B sınıfının toplam 83 saatlik eğitimi içinde pratik eğitime ayrılan ders saati yalnızca 20 iken Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersine 16 ders saatinin ayrılmış olması uygun değildir.

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

3.2.2.1.2b İlk Yardım Eğitimi Dersi

⁷ bkz: CEC, 1998.

⁸ bkz: a.g.e.

İlk yardım dersi, ortalama 80 saatlik sürücü eğitimi içinde 12 saatte verilmektedir (B Sınıfı için toplam ders saati 83, C,D,E Sınıfları için 112, F Sınıfı için 52'dir.⁹). Zorunlu ilköğretim eğitiminin bütün süreçlerinde öğrencilere verilmesi gereken ilk yardım dersinin sürücü eğitimi içinde de verilmesi gerekmektedir. Ancak sürücü eğitiminde en önemli ders olan direksiyon eğitimi, ilk yardım eğitiminin ve diğer teorik konuların fazla sayıdaki ders saatinden dolayı yetersiz ve kısıtlı bir sürede verilmektedir. Türkiye'de ilk yardım eğitimine ilköğretim sürecinde ders olarak yer ayrılmamıştır. Birkaç ünite başlığı altında verilen ilk yardım eğitimi, 6. ve 8. sınıflarda verilen Trafik ve İlk Yardım eğitimi dersi içinde, yılda 8 olmak üzere toplam 16 ders saatinde verilmektedir. Dünyanın diğer ülkelerinde olduğu gibi ilköğretimin bütün aşamalarında verilmesi gereken ilk yardım dersinin, sürücü kurslarının da bağlı oldukları Milli Eğitim Bakanlığının koordinasyonu ile bu düzeydeki okullarda ağırlıklı olarak öğrencilere verilmesi, böylelikle sürücü kurslarındaki ders saatinin azaltılarak 4-5 saatte özetlenerek verilmesi sağlanmalıdır. Birkaç saatte ilk yardım dersinin anlatılması yeterli olup, sürücü yetiştirmek amacıyla yönelik olan 83 saatlik B sınıfı eğitiminin % 15'inin sürücülerini pek de ilgilendirmeyen güneş yanıkları ve yılan sokmalarına karşı yapılacak müdahaleleri de kapsayan ilk yardım eğitimine ayrılması, sürücü eğitiminin içeriğine uymamaktadır.

3.2.2.1.2c Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi

Trafik ve Çevre Bilgisi dersi, müfredat içeriğinde bulunması gereken trafik psikolojisi ile ilgili konularından dolayı teorik eğitimin en önemli dersidir. Ülkemizde verilen trafik ve çevre bilgisi dersinin içeriği oldukça zengindir ve başarılı bir çalışmanın ürünüdür. Ancak dersin verimli geçmesi için bir takım düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç vardır. Örneğin eğitimin ilk dersinde tamamen trafik ile ilgili tanımlar üzerinde durulmakta, bu ve benzeri durumlar kısıtlı eğitim sürecinde zaman kaybına neden olmaktadır. Ayrıca turizm ile ilgili bilgiler bütün yurttaşların bilmesi gereken konulardır ancak sürücü yetiştirmek amacıyla yönelik bir eğitimin içinde turizm bilgilerinin verilmesi gereksizdir. Bu tür bilgilerin yerine eğitim müfredatı içinde önemle yer alması gereken *diğer yol kullanıcılarına saygılı davranma, trafikte nezaket¹⁰, alkollü araç kullanmanın zararları* ve benzeri konulara ağırlık verilmesi gerekmektedir.

3.2.2.2. Pratik eğitim

3.2.2.2.1. Pratik Eğitimin Süresi

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

Ülkemizde verilen pratik eğitimin diğer dünya ülkeleriyle yapılan karşılaştırılmasında ders saati sayısında farklılıklar olduğu görülmektedir. Tablo 3.'te bazı ülkelerin teorik ve pratik sürücü eğitimlerinin ders saati sayıları ve teorik eğitim/pratik eğitim oranları belirtilmiştir.

Tablo 3.'te verilen değerlere göre ülkeler genellikle teorik eğitime nazaran pratik direksiyon eğitimine fazla sayıda ders saati ayırarak daha çok önem vermektedirler. Avrupa ülkelerinden sırasıyla Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Finlandiya, Fransa, Hırvatistan, İngiltere, İsveç, Lüksemburg, Macaristan ve Monako'dan oluşan 12 ülke baz alındığında, bu ülkelerin pratik eğitimlerinin ders saati sayısının, teorik eğitimlerinin ders saati sayısından 2,01 kat daha fazla olduğu görülmektedir.¹¹

⁹ bkz: Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu Müfredat Programı B, C, D, E, F Sınıfları Kitapçıkları, Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara 1993.

¹⁰ Türkiye'de *Trafikte Nezaket* konusuna gerek eğitim müfredatı içinde gerekse diğer alanlarda gereken önem verilmemektedir.

¹¹ bkz: CEC, 1998.

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

Tablo 3. Ülkelere Göre Teorik ve Pratik Sürücü Eğitimi Süreleri¹²

ÜLKELER	Pratik Eğitimin Süresi	Teorik Eğitimin Süresi	Pratik Eğitim/ Teorik Eğitim Oranı
Almanya*	10 saat	24 saat	0.42
Avusturya*	20 saat	20 saat	0.5
Belçika	10 hafta	4 hafta	2.5
Bulgaristan*	36 saat	25 saat	1.44
Cezayir*	25 saat	12 saat	2.08
Estonya	30 saat	50 saat	0.6
Finlandiya	30 saat	20 saat	1.5
Fransa	20 saat	5 saat	4
Hırvatistan	30 saat	30 saat	1
Hollanda	35 saat	-	-
İngiltere	30-35 saat	5-10 saat	4.33
İsveç	25-30 saat	20-25 saat	1.22
Letonya	16 saat	116 saat	0.14
Lüksemburg	20 saat	12 saat	1.67
Macaristan	25 saat	30 saat	0.83
Monako	28 saat	6 saat	4.67
Norveç	25 saat	-	-
Portekiz*	30 saat	30 saat	1
Türkiye*	20 saat	63 saat	0.3

* süre yalnızca B sınıfı eğitimi için geçerlidir.

4. Stajyer Sürücü Belgesi Sistemi¹³

Avrupa’da sürücü belgesini almaya hak kazanmış yeni sürücülere, belgenin verilmesini takip eden ilk yıllarda geçerli olmak üzere bir takım kısıtlamalar getirilmiştir. Genellikle ilk iki yıllık sürücülük süreçlerinde *stajyer sürücü* olarak anılan sürücüler, bu süre zarfında trafik suçu işleme, hız yapma, yolcu taşıma, belirli seviyede alkol alarak sürücülük yapma ve benzeri konularda sınırlandırılmış, bazı ülkelerde de sürücülük yeteneklerini geliştirmeleri için bir takım ileri eğitim kurslarını almakla yükümlü tutulmuşlardır. Uygulanan bu kurallara uymayan sürücülerin stajyerlik süreleri yetkili makamlar tarafından uzatılmakta, hatta belirli koşullarda sürücülerin sürücü belgeleri geri alınarak yeniden sürücü eğitimi almaları ya da yalnızca teorik ve pratik sınavı yeniden geçmeleri istenmektedir. Tablo 4.’te ülkelere göre stajyer sürücülük süreleri ve getirilen sınırlamalar belirtilmiştir.

¹² veriler *Guide on Driver Licensing*’den alınmıştır, bkz: CEC, 1998.

¹³ Stajyer Sürücü Belgesi Sistemi terimi Avrupa Birliği ülkelerinde ‘*probational licensing system*’ olarak ifade edilmektedir.

Tablo 4. Ülkelere Göre Stajyer Sürücülerin Staj Süreleri ve Sınırlamalar¹⁴

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

¹⁴ veriler *Guide on Driver Licensing*'den alınmıştır, bkz: CEC, 1998.

Türkiye’de sürücü belgesi almaya hak kazanmış yeni sürücüler için her hangi bir düzenleme yapılmamıştır. K sınıfı geçici sürücü belgesi ancak sürücü eğitimi alan sürücü adaylarına verilmekte, eğitim sonunda sınavı başarıyla geçenlere verilen sürücü belgesi tam sürücü belgesi olarak adlandırılmakta, yeni sürücüler ile diğer sürücüler arasında fark gözetilmeksizin bütün sürücüler aynı kurallara tabi tutulmaktadır. Tablo 4. dikkate alındığında ülkemizde yeni sürücülere yönelik mevzuat bazında yapılması gereken düzenlemelerin eksikliği ortaya çıkmaktadır. Diğer Avrupa ülkelerinde uygulanan stajyer sürücü belgesi sistemi yeni sürücülerin sürücülük yaptıkları ilk yıllarında (genellikle ilk 2 yılda) sürüş yeteneklerini geliştirmelerini sağlamakta, getirilen sınırlamalarla yeni sürücülerin trafik ortamındaki risk oranlarını azaltmaktadır.

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

KAYNAKLAR:

CEC (1998), *Guide on Driver Licensing (Sürücü Belgelendirme Rehberi-Avrupa Birliği)*, Comission of European Communities, Paris.

CHIU, R., K. &KOSSINKSKI, Jr. A.(1999), *The Role of Affective Dispositions in Job Satisfication and Work Strain: Comparing Collectivist and Individualist Societies*, International Journal of Psychology, vol:34 (1), pp:19-28.

EGM(2001), *Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik İstatistik Yıllığı-2001*, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Ankara.
MATTSSON, H. (1998), *Educational Programs for Driver Instructors and Examiners in Sweden*, Driver Education in Sweden, Sweroad-Traffic Safety Project, Ankara, revised on 17th August 1998.

ÖZGÜVEN, İ. E., YILDIRIM, İ., AKMAN, Y., KORKUT, F. ve ÇİLİNGİROĞLU, H.(1997), *Ticari Araç Şoförlerinin Nitelikleri, Sorunları ve Trafik Kazalarının Nedenleri*, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, Ankara.

SÖNMEZ, A.(2000), ‘Türkiye’de Trafik Kazaları ve Sürücü Kusurları Sorunu’, Polis Bilimleri Dergisi, Sayı: 5-6, ss:151-164.

TAM (2001),*Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi*, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Ankara.

TAN, A. (1999), *Türkiye’de Şehirlerarası Taşımacılık Yapan Sürücülerin Sosyal ve Ekonomik Durumlarının İncelenmesi Üzerine Bir Araştırma (Basılmamış Rapor)*, Sütçü İmam Üniversitesi, Kahramanmaraş.

Resmi ve Özel Dökümanlar.:

IMECS (1985), *İsrail Trafik Güvenliği Eğitimi*, İsrail Eğitim Kültür ve Spor Bakanlığı, Jerusalem.
İlköğretim Okulu 6 ve 8. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Programı, Milli Eğitim Bakanlığı Tebliğler Dergisi, Aralık 1997, s.836.

MEB (1993), *Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu Müfredat Programı B, C, D, E, F Sınıfları Kitapçıkları*, Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara.

MEB (2002), Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü Nisan Ayı Faaliyet Raporu, Karayolu Güvenlik Kurulu’na sunulan rapor, Ankara.

Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursları Sınavlarında ve İş Makineleri Kullanma Sertifikası Veren Kursların Sınavlarında Sınav Sorumlusu Olarak Görev Alacak Elemanların Katılacakları Kursta Dair Yönerge, Milli Eğitim Bakanlığı.

Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği (MTSKY)'nin Değişik 41.Maddesi Gereğince Açılacak Olan Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi ile Direksiyon Eğitimi Dersi Öğreticileri Kursu Yönergesi, Sayı: 59359 / 10.10.1997.

Sweroad (1999), Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi'nde danışmanlık yapan İsveç Sweroad Firmasının, Trafik Güvenliği Projesi kapsamında hazırladığı *Sürücü Ehliyet Sistemi Raporu*, Nisan-1999.

TAM (1998), *Sürücü Kurslarında Sürücülük Eğitimi Alarak Sürücü Belgesi Almaya Hak Kazanan Sürücüler Üzerinde Yapılan Anket Çalışması*, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi, Ankara.