

# Trafik Yönetimi ve Denetiminde Eğitimin Rolü ve Önemi

**KILIÇ, Ömer**

*Emniyet Müdürü, Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdür Vekili*

## Giriş

Bir yerden başka bir yere ulaşma ihtiyacı, insanlık tarihinin ilk çağlarından bu yana varolagelmıştır. İlk çağlarda basit ve sorunsuz olarak gerçekleştirilen bu ihtiyaç, zamanla teknoloji ve nüfustaki artışla daha kompleks bir yapıya kavuşmuştur. Makinenin icat edilmesi ve bu makineden kinetik enerjinin elde edilmesi, ulaşım ihtiyacının artık yeniden düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Çünkü ulaşım artık eski, temel ve ilkel şekliinden çok uzaklaşmıştır.<sup>(1)</sup> İnsanların gereksinmelerini karşılayacak mekan arayışı, yaşantılarını konforlu ve kolay hale getirme uğraşısı, trafik olgusunu meydana getirmiştir.<sup>(2)</sup> Bu olgu ya insanların hareket yeteneklerini kendi başlarına ya da bir vasıta yardımıyla, bazen aynı yönlü bazen de zıt yönlü ortaya koydukları iradede ortaya çıkar. Kendi başına veya bir vasıta yardımıyla aynı veya zıt yönlü ortaya koyulan iradeler toplamı da trafik ve bu trafiğin yönetimi durumunu ortaya çıkarmaktadır.

Trafik sorunları ve trafik yönetiminin yetersizliği trafik kazaları olarak ortaya çıkmaktadır. Kayıtlara geçen trafik kazalarının sayısı, 1990'da yaklaşık 115.000 iken, 1999'da 466,000'e yükselerek her yıl yaklaşık % 17'lik oranla artmıştır. 2000 yılında bu rakam 501.000'dir. Yine trafik kazaları sonucu yaralanmalarda, 1990 – 2000 yılları arasında % 4'lük bir artış yaşanmıştır. Eğer trafik yönetiminde ve denetiminde etkin önlemler alınmazsa; kayıtlara geçecek ölümlerin 2006'da 9125 ve 2011' de 9200, yaralanmaların 2006'da 167.000 ve 2011'de 193.000 ve kazaların 2006'da 824.000 ve 2011' de 1.185.000 olacağı tahmin edilmektedir.<sup>(3)</sup>

Ülkemizin gelişme süreci, milli gelir ve nüfus ile beraber taşıt kullanımını da arttırmaktadır. Gelişme sürecinde bu kaçınılmaz bir sonuçtur. Bu süreçte araç üretiminin artmasıyla beraber aynı yolları kullanan araç sayılarında da artışlar görülmektedir. Yıllar içinde oransal artış gösteren araçlar, aynı yolları bir değişiklik yapılmadan veya çok az değişiklik yapılarak kullanıyorlarsa, tek değişikteki bu yüksek oranlı artışlar karayollarında trafik debisini arttıracak ve bunun sonucunda meydana gelen kazalarda artacaktır.

Ancak konu edilen sorunların etkili çözümünü veren eğitim her zaman teknoloji kadar hızlı gelişmez. Çünkü bir insanın eğitilebilmesi için 7 yaşından sonra 8 yıl zorunlu eğitim süreciyle beraber en az 15 yıla ihtiyaç duyulmaktadır. Teorik olarak her insanı her alanda eşit düzeyde eğitime imkanı da bulunmadığından, toplumsal gelişme süre itibarıyla teknolojik ve ekonomik gelişmeyi geriden takip edecektir. Bir gelişmenin toplum tarafından öğrenilmesi ve benimsenmesi zaman almaktadır. Burada vurgu yapılan konu iki boyutludur. Bunlardan birincisi; denetleyicilerin eğitimi, ikincisi ise; denetlenenlerin eğitimidir. Denetleyici olan trafik polislerinin iyi eğitimi hem uygulamada denetimin verimini maksimize ederek kaza oranlarını düşürecek hem de aynı zamanda denetleyiciler denetlenenlere de eğitim vererek toplumdaki sosyal sermayeyi arttıracaktır. Sosyal sermaye, ekonomik sermaye gibi başka ülkelere satın alınamaz. Onu toplumlar kendi inanç, gelenekleri doğrultusunda kurarlar. Sosyal sermayenin değeri, hükümetlerin ve adalet sisteminin işleyiş tarzını, toplumsal ve siyasi hak ve özgürlüklerin kullanılmasını, dolayısıyla güvenlik hizmetlerinin işleyişini doğrudan etkiler.<sup>(4)</sup> Bu da toplumda bir trafik kültürü oluşumuna yardımcı olur.

## 1.1. Gelişmiş Ülkelerde Trafik Kazaları ve Bu Kazaları Etkileyen Değişkenler

Trafik kazaları ülkemizde olduğu kadar, hemen her ülkenin gündeminde olan ve hemen her ülke ekonomisinde ağırlığı olan bir konudur. Burada gelişmiş ülke ve Türkiye ayrımının yapılmasındaki temel amaç, giriş bölümünde de belirtildiği gibi, gelişmekte olan ülke ekonomilerinin kalkınma önceliği olmasındandır.

Gelişmiş ülkelerdeki kazalar incelenirken verilecek rakamlar 2002 yılı verileri olup, 100.000 araca düşen ölü ve yaralı dağılımını içermektedir. Bu bağlamda Almanya'da 100.000 araca düşen ölü 13, yaralı 88'dir. İsveç'te bu oran 12'ye 537'dir. Japonya'da 11'e 1295'tir. Norveç'te 100.000 araca düşen ölü 12, yaralı 445'tir. Son olarak Hollanda'da ölü 12 yaralı ise 498'dir.<sup>(5)</sup> Trafik kazaları sonucu yaşamını yitiren her fert ülkenin hem bu günü, hem de geleceği için çok önemli bir değerdir. Bu nedenle bazı gelişmiş ülkeler güvenlik vizyonları geliştirmişlerdir. Bu vizyon Danimarka için "Her kaza çok fazladır", Hollanda için "Sürdürülebilir güvenlik" ve İsveç için "Sıfır Vizyonu"dur.

### 100.000 ARACA DÜŞEN ÖLÜ VE YARALI DAĞILIMI

|          | ÖLÜ | YARALI |
|----------|-----|--------|
| Almanya  | 13  | 88     |
| Japonya  | 11  | 1295   |
| Norveç   | 12  | 445    |
| Hollanda | 12  | 498    |
| İsveç    | 12  | 537    |

**Kaynak:** Trafik İstatistik Yıllığı 2002 verileri kullanılarak tarafımızdan tablo haline getirilmiştir.

Trafik kazaları ile eğitim arasında da yakın ilişki vardır. Burada ülke ekonomilerinin eğitime ayırdığı pay önemlidir. Bu ülkelerdeki okullaşma oranları incelendiğinde; ilk, orta, yükseköğrenimin tamamında gayrisafı olarak okullaşma oranı İsveç'te %100, Hollanda'da % 97, Almanya'da % 88'dir. Eğitim düzeylerine göre eğitimdeki cari kamu harcamaları incelendiğinde okul öncesi eğitime İsveç ve Hollanda 1996 rakamlarıyla % 7.3 pay ayırmıştır.

Kaza riskini azaltan veya arttıran diğer etkenlerden birisi de otoyol uzunlukları ve alternatif ulaşım imkanlarıdır. Bu bağlamda Almanya'nın otoyol uzunluğu 11.427 Hollanda'nın ise 2208 km.dir.<sup>(6)</sup>

Gelişmiş ülkelerde yük ve yolcu taşımacılığı çok büyük oranlarda demiryolu taşımacılığı ile yapılmaktadır. Bu durumda bu ülkeler yollardaki trafik debisini azaltarak kaza risk oluşumunu düşürmektedir.

Gelişmiş ülkeler eğitim faaliyeti ve bunlara ilave teknik yardımla belirli bir vizyon ışığında kaybedilmiş fon anlamına gelen trafik kazalarını alt sınırlara indirebilmektedirler.

### 1.2. Türkiyede Trafik Kazaları ve Bu Kazaları Etkileyen Değişkenler

Gelişmekte olan ülkeler bu süreçte ticaret hacmi ve milli gelir artışıyla tanışıyorlar. Bu durum ise mevcut yapıda daha çok trafik anlamına gelir. Bu genel durum Türkiye içinde böyledir. Örneğin Türkiye'de DİE verilerine göre; son 10 yılda sürücü sayısı % 208, motorlu taşıt sayısı da % 213 oranında artmıştır.

Sürücü ve motorlu taşıt sayılarındaki bu artışlar, trafik kaza oranlarına da yansımaktadır. Sadece 2002 yılında Türkiye'de 407.103 kaza meydana gelmiş olup, bu kazalar sonucunda 2900 kişi yaşamını yitirmiş 94.225 kişi yaralanmıştır.<sup>(7)</sup> ve Türkiye ekonomisinde 13 katrilyon 700 trilyon liralık maddi kayıp meydana gelmiştir.

Türkiye ekonomisinin trafik kazaları sonucunda uğradığı yıllık zararın Marmara depreminden daha büyük olduğu tahmin edilmektedir. Dünyanın 9 büyük projesi arasında 8. Sırada bulunan GAP'ın maliyetinin 1/3'üne yakın bir payı alıp götürülen trafik canavarının durdurulması halinde binlerce insanımıza iş, binlerce km. yol ve yüzlerce okul ve hastane yapılabilecektir.<sup>(8)</sup> Sadece 1990 yılında meydana gelen kazalarda ortaya çıkan maddi kayıpla 681.473 kaloriferli konut

yapılabilmektedir.<sup>(9)</sup> Son 15 yılda trafik kazalarında bir yakınının kaybı ya da sakat kalmasıyla yaklaşık 8 milyon kişi etkilenmiştir.<sup>(10)</sup>

Buraya kadar trafik kazalarının Türkiye’de sebep olduğu ekonomik, psikolojik, sosyolojik kayıplar ortaya koyulmaktadır. Ancak kazaların azaltılabilmesinde sebepler iyi analiz edilmelidir. Gelişmiş ülkelerdeki ayırım Türkiye’de incelenirken 100.000 araç başına ölü ve yaralı verileri 2002 yılında 44 ölü ve 1221 yaralıdır. Bu verilen ışığında Türkiye 100.000 araçta 44 ölüm vakasıyla Avrupa lideri, 1221 yaralı ile ikinci sıradadır.(3)

Türkiye’de okullaşma oranı incelendiğinde, DİE 2001 yılı verilerine göre; ilk, orta, yüksek öğrenimde gayri safi olarak % 60’dır. Bu oran AB ülkelerinin ortalamasının oldukça altındadır. Türkiye’den sonra en düşük yüzde; % 79 ile Yunanistan’a aittir. Eğitim düzeylerine göre eğitimdeki cari kamu harcaması incelendiğinde okul öncesi eğitime Türkiye’de % 1,5 lik pay ayrılmaktadır. Yine bu oranda AB ülkeleri ortalamasının oldukça altındadır.

Türkiye’de ulaşım içerisinde karayolu taşımacılığının payı ise % 95’dir. Otoyol uzunluğu ise buna karşılık DİE 1998 rakamlarına göre 1726 km olup, Almanya’nın yaklaşık yedide biri kadardır. Gerek yüzölçüm, gerekse nüfus ve araç olarak daha küçük Hollanda’da otoyol uzunluğu Türkiye’nin 1.28 katıdır.

Bu durum yüksek risk tercihlerini yüksek risk tercihleri de yüksek ölüm, yaralanma ve maddi hasarı beraberinde getirmektedir.

## 2. Trafik Kazalarının Önlenmesinde Denetim ve Eğitim

Dünyada her ne kadar toplam kazaların % 70'i gelişmekte olan % 30'u da gelişmiş ülkelerde görülse de, bu sorun tüm ekonomilerin önem derecesi yüksek önceliklerindedir. Trafik kazalarının kabul edilebilir sınırlara çekilebilmesi, orta ve uzun vadede ulaşım modellerinde alternatifler belirlemeye, mevcut modelleri geliştirmeye, gerek yol kullanıcılarının ve gerekse denetleyicilerin eğitim seviyelerini arttırmaya bağlıdır. Bunun için öncelikle denetim ve eğitimin üzerinde durulmalıdır.

### 2.1. Trafik Kazalarının Önlenmesinde Denetim

Karayollarında aynı zaman dilimini kapsayan aynı veya zıt yönlü kültürel, sosyal ve ticari amaçlı trafik hareketleri, bu yollarda belirlenmiş normlar dışındaki davranışlarda trafik suçlarını ortaya çıkartmaktadır. Bu trafik suçlarının minimize edilebilmesi iki temel konuyla mümkündür. Bunlardan birincisi tüm bireylerin kendi içerisinde otokontrol sistemlerini geliştirebilmesidir. Diğer ise belirlenmiş normların yetkilendirilmiş denetleyiciler eliyle yürütülmesidir. Bu her iki konuda birbiriyle yakın ilişki içerisinde. Eğer bir toplumda oto denetim sağlanabilirse ( ki bu durum toplum açısından da daha önce belirtildiği gibi sosyal sermaye birikimidir ) denetleyen ve denetleyici ilişkisi maksimize edilecek, trafik suçları minimize edilecek, iş tatmini artarak sistem optimizasyonu sağlanabilecektir. Diğer yandan denetleyici denetleme faaliyetlerini yürüttüğü sırada bir yandan da denetlediği kişilere eğitim vereceği için sosyal sermaye birikimine doğrudan katkıda bulunacaktır. Bu bağlamda toplumda uzun ve kısa vadeli davranış değişiklikleri o toplumu oluşturan bireylerin içindeki ve dışındaki faktörlerden etkilenir. İç faktörler; bireyin yetileri, hedefleri, inançları ve değerleridir. Dış faktörler; etkinliğin içinde yer aldığı ortamın fiziksel tasarımı ve görünüşü, toplumsal çevre, kurallar ve normlardır.<sup>(11)</sup> O halde denetleyicinin dış faktör olarak kalıcı davranış üretme yönü vardır. Ancak kişinin bu davranışı benimseyebilmesi için inandırılması ve ikna edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle denetleyici hem imaj olarak hem de bilgi olarak profesyonel olmalıdır.

Bilindiği gibi yasaların çiğnenmesi, trafik kaza sayılarının da artmasına neden olmaktadır. Norveç'te yapılan bir araştırmaya göre, en fazla ihlal edilen 16 trafik yasası belirlenmiş ve bu ihlallerin ortadan kaldırılması durumunda, ölümlü karayolu kazalarında % 48 oranında azalma sağlanabileceği ileri sürülmüştür. Bu kural ihlallerinin kaldırılması durumunda İsveç'te ise ölümlerin % 76, yaralanmaların ise % 48 oranında azalacağı tahmin edilmektedir.<sup>(12)</sup>

Denetimin yoğunluğu ile kaza sayısı arasında anlamlı ilişki de bulunmuştur; örneğin denetimin % 50'ye kadar azaltılması durumunda bildirilen kazalarda % 11 oranında artış, denetimin % 100-300 oranında arttırılması durumunda kazalarda % 11'lik azalma, denetimin % 300-500 oranında arttırılması durumunda % 12 lik bir azalma, denetimin % 500 – 800 oranında arttırılması durumunda ise % 19'luk bir azalma görülmüştür.<sup>(13)</sup> Denetimle kazalar arasındaki korelasyon pozitif eğimli eğridir. Belirli bir noktaya kadar eğri açısı diktir ve bu noktaya kadar anlamlıdır. Belirli bir noktadan sonra eğim azalmakta ve harcamalar artarak optimumdan uzaklaşmaktadır.

**Tablo 2.1** Trafik Yoğunluğu- Kaza Sayısı Arasındaki İlişki

| Denetimler      | Kaza Sayısı |
|-----------------|-------------|
| %0-%50 azalma   | %11 artış   |
| %100-%300 artış | %11 azalma  |
| %300-%500 artış | %12 azalma  |
| %500-%800 artış | %19 azalma  |

**Kaynak:** E.G.M., verileri kullanılarak tarafımızdan tablo haline getirilmiştir.

Dünya Bankası'nın 107 Karayolu Güvenliği Projesi üzerinde yapılan çalışmalar neticesinde, trafik güvenliğinde etkin olan elamanların adları ve etkinlik yüzdeleri şu şekilde tespit edilmiştir.<sup>(14)</sup>

| <u>Karayolu Güvenliğini Sağlayan Eleman Adı:</u> | <u>Yüzde Payı :</u> |
|--|---------------------|
| 1. Karayolu Mevzuatı                             | 5                   |
| 2. Karayolunu Kullananların Eğitimi              | 6                   |
| 3. Veri Toplama ve Analizi                       | 9                   |
| 4.İyi Taşıt                                      | 10                  |
| 5. Altyapının Güvenliğini Arttıracak Faaliyetler | 12                  |
| 6. Denetim                                       | 12                  |
| 7. Kuruluşsal Güçlendirme                        | 15                  |
| 8.İyi Trafik Altyapısı                           | 31                  |

Yukarıda denetimin kazaları önlemedeki payı her ne kadar %12 olarak görünse de yapılan bazı denetimler, örneğin tonaj denetimi gibi, altyapının bozulmasını da engellemektedir. Yine denetleme aynı zamanda bir karayolu kullanıcıları eğitim faaliyeti olduğundan tüm bunlar dikkate alındığında denetim kümülatif etkisi %12'nin üzerinde olduğu görülmektedir.

## **2.2. Trafik Kazalarının Önlenmesinde Eğitim**

### **2.2.1. Trafik Kazalarının Önlenmesinde Yol Kullanıcıları Eğitimi**

Yol kullanıcısı olarak trafiğe katılanların eğitimi, trafik güvenliği ve düzeninin sağlanmasında, kazaların önlenmesinde önemli bir faktör olarak görülmektedir. Bu konudaki eğitim eksikliği yaygın eğitim modelleri ile giderilmeye çalışılırken denetleyen olarak trafiğe katılan trafik polislerinin eğitimi, hizmet öncesi ve hizmet içinde örgün eğitim modeliyle yapılmaktadır. Eğitim; sorunlarla mücadelede en etkin yoldur.

Trafik kazaları ve bu kazaların sebep olduğu maddi, beşeri ve ekolojik tahribat toplumsal bir sorun olduğundan ve bu toplumsal sorunun hallinde en etkili yöntem eğitim olduğundan, eğitiminde toplumsal karakterli olması gerekmektedir. Çünkü 2001 yılı verilerine göre, ilköğretim mezunu olanların trafik suçu işleme oranlarının %57.44, lise mezunlarının %23.55, yüksekokul mezunu olanların %14.21 olduğu görülmektedir.<sup>(15)</sup> Karayolu güvenliği eğitimi etkinlikleri, uzun vadeli sonuçlar elde etmeyi amaçlayan süresiz yapıdaki değişimlerdir. Davranışsal ve yapısal değişimler uzun vadeli çalışmalar yapmayı zorunlu kılar. Ancak Aristo'nun söylediği gibi "Eğitimin kökleri acı, meyveleri tatlıdır."

Toplumsal kabul ve konsensüsün sağlanabilmesi, toplumsal trafik eğitimi ile mümkündür. Çünkü ülkemiz insanları, karayolu kazalarını kişisel bir problem olarak görmemektedirler. Kişisel algılanmayan problem toplumsal probleme dönüşmektedir. Ancak kolaylıkla algılanması gereken husus birçok insanın yaşamı süresince karayolu kazalarından herhangi bir biçimde ciddi olarak etkilenebileceğidir. Trafikle ilgili kimi ilkeleri tam kavramadıkça sorunları çözmek mümkün değildir. Az sayıda faktör pareto analizi uyarınca çok sayıda sonuç yaratmaktadır. Saygı ve bilgi gibi iki faktördeki yetersizlikler, trafiğin çeşitli sorunları da olmak üzere yüzlerce sorun yaratmaktadır. Bu nedenle bilgi, eğitimin çeşitli aşamalarıyla verilmeli, karayolu kazaları kişisel sorun olarak algılanmalı ve toplumda bu konuda konsensüse varılmalıdır. Bu sayede de daha öncede belirtildiği gibi sosyal sermaye artacaktır.

Eğitim, ekonomide olduğu gibi, trafik konusunda da çarpan etkisine sahiptir. Çünkü insan eğitimine yapılacak yatırım hem çok geniş yelpazede, yani tüm insanlar üzerinde artı değer kazandıracak, hem de eğitilmiş insanların ilişki kurduğu tüm insanlarda artı değerler bırakacaktır.

Buraya kadar, yol kullanıcısı eğitiminin makro sonuç doğuran toplumsal etkileri üzerinde duruldu. Ancak eğitim verilen her birim mikro açıdan da toplumda trafik kültürü oluşturacak konsensüse ulaşmada mihenk taşıdır. Bu istenilen durumun başarılması okul öncesi eğitiminden itibaren örgün eğitim kurumlarında sistemli trafik dersleri okutulması ve basın – yayın organlarının görsel-yazılı ve işitsel organlarla buna destek olmasıyla daha hızlı ve etkin

gerçekleşebilecektir. Nitekim ülkemizde karayolu güvenliği ve trafik düzenlenmesini içeren ilk yasa 1953 yılında ve halen yürürlükte olan 2918 sayılı Karayolu Trafik Yasası da 1983 yılında kabul edilmiştir. Yasa, Milli Eğitim Bakanlığını okul öncesi, okul içi ve okul sonrası olmak üzere insanlarımızın trafik eğitimi için görevlendirmiştir. Yasa ayrıca Milli Eğitim Bakanlığı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Özel İdare ve Belediyelere teorik trafik derslerinin uygulanması için yerleşim birimlerinde “Trafik Eğitim Parkı” yapması konusunda görev vermesine karşın bugün neredeyse hiçbir ilimizde bu görev, ilgili kuruluşlar tarafından yerine getirilmemiştir. Milli Eğitim Bakanlığı bu açığı Sürücü Kursları ile karşılamaya yönelmiş ama istenilen başarı sağlanamamıştır.<sup>(16)</sup>

### **2.2.2. Trafik Kazalarının Önlenmesinde Trafik Polisinin Eğitimi**

En genel anlamda eğitim; herhangi bir canlıya, tespit edilen amaçlar doğrultusunda istenilen davranış değişikliğinin kazandırılmasıdır.<sup>(17)</sup> Böyle bir davranış değişikliğinin kazandırılması görevi genel anlamda Milli Eğitimin işlevi içerisinde olduğu kadar, özel anlamda uzmanlık trafik eğitimleriyle Emniyet Teşkilatı'nın da görevleri ve işlevleri arasındadır.

Günlük akan trafikte, denetleme faaliyetlerine katılan ve yürüten trafik polisi gerek uygulayışı ile gerekse bu uygulamanın doğurduğu sonuçlar itibarıyla hukuki bir süreci yerine getirir. Bu nedenle denetim işlevini yerine getiren trafik polislerinin birinci dereceden donanımları hukuk bilgisi olmalıdır. Bu bağlamda trafik polisi, hukuka uygunluk nedenlerini, ceza hukukunun ve ceza muhakemeleri usul hukukunun genel ilkelerini bilmeli ve uygulamalıdır. Bu durum yapılan işlemde kamunun maksimum fayda elde etmesi için zorunludur. Maksimum fayda gerçekleşirken, iletişim kurulan toplumun bilgilendirilmesi de aynı zaman diliminde spontane olarak gerçekleşebilecektir. O halde trafik polislerinin iki işlevi vardır. Birincisi hukuku, bilgili olarak uygulamak suretiyle toplumsal faydayı maksimize etmek, ikincisi de bilgilendirme ve caydırma işlemlerini beraberce yerine getirmektir.

Trafik polislerinin denetleme faaliyetlerinde bilgi düzeylerini maksimize etmek amacıyla 1 Kasım 1999 tarihinde Trafik Eğitim Araştırma Daire Başkanlığına bağlı olarak Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi hizmete açılmıştır. Bu merkez, trafik personeline hizmetçi eğitim vererek trafik güveni ve düzeninin sağlanmasında, trafik kazalarının önlenmesinde nitelikli personel yetiştirerek, Ulusal Trafik Güvenliği Programı'nda önerilen “Türkiye'deki karayollarında, trafik kazası sonucu hiç kimse ölmeli ve ağır şekilde yaralanmamalıdır.” güvenlik vizyonunu benimseyerek uygulamaktadır. Merkezin bu ana politika ile örtüşen vizyonu, “Kazasız günler için sürekli eğitim.” olmuştur. Ayrıca Merkezin bu vizyon ile gerçekleştirmek istediği misyonu ise; “Kendini tanıyan, tutum ve davranışlarını aldığı eğitimle geliştiren, değiştiren ve kontrol altına almasını bilen, etik değerlere sahip, sorunlar karşısında yılmadan çözüm üreten, karayollarında akan her damla kanda sorumluluğunu hisseden, hukuka ve insan haklarına saygılı trafik personeli yetiştirmektir.”

Trafik personelinin bilgi düzeyi arttıkça iş tatminine ulaşacağı bir gerçektir. Bu tatmini, kendisini faydalı hissetmesine neden olacak ve bu durum trafik polislerinin bireysel performanslarını arttıracaktır. Nitekim Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından 2001 yılında yapılan stres tarama çalışmasında, “sizce trafik polisi kazaların önlenmesinde etkili midir?” sorusu 1356 trafik polisine sorulmuş ve bunların %69.9'u doğrudan evet, %7.01'i ise şartlı evet diyerek toplam %76.91'i olumlu cevap vermiştir. Bu nedenle Merkez, personel bilgi düzeylerini maksimize ederek bu oranları daha üst noktalara çıkarma azmindedir. 2003 ve 2004 yılları arasında Merkez'de eğitimden geçirilmiş 8 dönem halinde yaklaşık 1600 kursiyere kurs başlamadan önce ve kursun biteceği son hafta genel bilgi düzeylerinin görülmesi amacıyla ön test ve son test uygulanmıştır. Bu testler sonucunda tüm dersler bazında %18.91 ile %30.84 arasında performans artışı gözlemlenmiştir. Bu performansın yol denetimlerindeki etkinliği arttıracığı bir gerçektir. Dersler bazında durum değerlendirildiğinde Trafik Denetimleri dersinde kursiyerlerde dönemler bazında ortalama %24.43'lük performans artışı gözlemlenmiştir. Bu durum eğitimden geçirilmiş trafik polislerinin uygulamadaki denetim faaliyetlerinde yaklaşık %24 daha etkin olacağı anlamına gelmektedir. 2002

yılında katlanılan 13 katrilyon 700 trilyon liralık maddi hasar, ölüm, yaralanma ve ekolojik kayıplar dikkate alındığında denetimlerin kaza oluşumlarını önleyici etkisinin % 24 daha iyileştirilmesinin Türkiye Ekonomisi açısından önemi daha iyi anlaşılabilir. Trafik Yönetimi dersinde ise tüm dönemler ortalaması başarı artışı %49.42'dir. Bunun anlamı trafiğin yönetimi açısından trafik polisi artık eskiye oranla %49 daha etkin çalışacaktır. Merkezin, amacı doğrultusunda daha iyiyi başarma konusunda başarı grafiği pozitif yönlüdür. Çünkü son dönem itibariyle Trafik Denetleme dersinde ki başarı %58.02, Trafik Yönetimi dersinde başarı %84.96'ya ulaşmıştır.

1 Kasım 1999 yılından günümüze kadar Trafik Polis Eğitim Merkezi'nde amir, memur sınıfında toplam 10.543 kursiyer eğitilmiştir. Bu sayı, toplam trafik personelinin yarısını temsil etmektedir. Bu durum, yeni teknolojilerin öğrenilmesinde ve bu teknolojilerin tabana yayılmasında, güncel bilgilerin paylaşılması ve yayılmasında oldukça önemli bir rakamdır.

Bu bağlamda mevcut şartlarda verimin arttırılmasında eğitim ve eğitimi tabana ve halka yayabilme amacıyla iş performansı en üst noktalara taşınabilecektir.

### 3. SONUÇ VE ÖNERİLER

Trafik kazalarının ve bu kazaların ortaya koyduğu tüm olumsuz sonuçların ortadan kaldırılması, uzun vadede ulaşım tercihlerinin yeniden gözden geçirilmesi, kısa ve orta vadede mevcut yapıda uygulanan denetim yöntem ve tekniklerinin mükemmel olmasını gerektirir. Ayrıca yapısal anlama gelen ulaşım tercihleri gözden geçirilirken uzun vadede sosyal sermaye arttırımı da demek olan toplumsal trafik kültürü denetlenen – denetleyici eğitimleriyle tabana yayılmalıdır. Bunun başarılabilmesi 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile yetki verilen kurum ve kuruluşlar gerek eğitim park alanları ile gerekse yazılı ve görsel basın-yayın araçlarıyla toplumsal eğitime katkıda bulunmalıdırlar. Ayrıca, gerek okul öncesi, gerek okul içi ve gerekse okul sonrası eğitim faaliyetleri yeniden programlanarak, yapılacak çalışmalar seçme sınavlarında soru sorulmak suretiyle teşvik edilmelidir. Denetlenen ve denetleyici sürekli iletişim içerisinde olduğundan sürekli ve spontane olarak birbirlerini eğitirler ve geliştirirler. Bu durum bir emek ve sermayeyi gerektirmez. O halde bu konuda verilecek başlangıç ivmesi oldukça önemlidir. Bu ivme kuvvetli olmalıdır. Bu nedenle yasayla sorumluluk verilen kurum ve kuruluşlar performanslarını maksimize etmelidirler. Yapılan araştırmalar sonucunda taşıt sayısında % 1'lik bir artış; kaza sayısında yılda ortalama % 0.79, ölü sayısında % 0.59, yaralı sayısında % 0.75 hasar miktarında ise % 1.23'lük bir artışa neden olmaktadır. Araçların yüksek oranlı ithalata dayalı olduğu düşünülürse, araç başında 1 TL.'lik yıllık yatırım, 2.23 TL.'ye mal olmaktadır.

Bu bağlamda tüm ilgili kurum ve kuruluşlar ciddi çalışmalara bir an önce başlamalı ve mevcut yapılarında yapısal değişikliklere gidilmelidir. Bu sayede hem yollardaki trafik debisi azaltılabilir hem de trafik kuralları yol kullanıcılar tarafından gönüllü olarak kabul edilebilir.

Ayrıca denetleyicilerden modern şartlarda eğitim gördükten sonra, artmış olan iş tatminleri ve verimleriyle birlikte, bu görevlerde devamlı kalacak şekilde organize edilerek daha fazla yararlanılmalıdır.

Güvenli bir trafik düzeni sağlamak için denetleyenlerin de eğitimi maksimize edilip; denetlenen–denetleyici ilişkisinde öğrenen–öğretici değişse de, kartopu–çığ örneğinde olduğu gibi bilgi hızla yayılacaktır.

Teşekkür ederim.