

**SİLAHLI KUVVETLERDE PSİKOTEKNİK DEĞERLENDİRME SONRASI
SÜRÜCÜLERDE SAPTANAN EKSİKLİKLERİ GİDERECEK
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ**

Salih Mesut ÖZTÜRK

**DOKTORA TEZİ
KAZALARIN ÇEVRESEL VE TEKNİK ARAŞTIRMASI**

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**MAYIS 2006
ANKARA**

Salih Mesut ÖZTÜRK tarafından hazırlanan SİLAHLI KUVVETLERDE PSİKOTEKNİK DEĞERLENDİRME SONRASI SÜRÜCÜLERDE SAPTANAN EKSİKLİKLERİ GİDERECEK ÇÖZÜM ÖNERİLERİ adlı bu tezin Doktora tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

.....

Tez Yöneticisi

Bu çalışma, jürimiz tarafından Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması Anabilim Dalında Doktora tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Üye : _____

Tarih :/...../.....

Bu tez, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü tez yazım kurallarına uygundur.

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.

Salih Mesut ÖZTÜRK

**SİLAHLI KUVVETLERDE PSİKOTEKNİK DEĞERLENDİRME SONRASI,
SÜRÜCÜLERDE SAPTANAN EKSİKLİKLERİ GİDERECEK
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ
(Doktora Tezi)**

Salih Mesut ÖZTÜRK

**GAZİ ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
Mayıs 2006**

ÖZET

Her yıl binlerce kişinin ölümüne yaralanmasına ve büyük maddi kayıplara neden olan trafik kazaları Türkiye'nin ve Türk insanının hızla çözümlenmesi gereken en önemli sorunlarından biridir. Trafik kazaları; araç teknolojilerindeki çok hızlı gelişmeye rağmen ya da kara yollarındaki üst ve alt yapı kusurlarının her geçen gün giderilmesine bağlı olarak azalması gerekirken aksine son yıllarda sürekli artmış ve büyük sayısal değerlere ulaşmıştır. Trafik kazaları incelendiğinde bu kazalarda rolü bulunan faktörler başta insan hataları olmak üzere taşıt ve yol kusurları olarak üç ana grupta toplanabilir. Taşıt ve yol kusurlarından kaynaklanan kazaların toplam kazalar içindeki yüzdesinin çok az olduğu, ayrıca taşıt ve yol kusurlarının bir kısmının da yine insan faktöründen kaynaklandığı düşünülürse kazaların %97-%98'ine insan hatalarının dikkatsizlik ve tedbirsizliğinin neden olduğu görülmektedir. İnsan faktörü incelendiğinde iki büyük neden hemen gözlemlenebilir. Birincisi hızla gelişen teknolojinin eğitimsiz insanlar tarafından gerektiği gibi kullanılamaması ikincisi ise insanın kendi kendisini tanımamasından kaynaklanmaktadır. Maalesef insanlar kendi yetenek ve kapasitelerini bilmemekte ya da kendi eksikliklerinin farkına varamamaktadır. Sonuç olarak araç ve yol ile uyumsuzluklar yaşamakta

bu da kazalara neden olmaktadır. Ülkemizde trafik kazalarının sayıca artmasından K.K.K.lığı personeli de etkilenmekte askeri araçların kara yolları üzerinde sivil araçlar ile yaptığı kazaları görme olasılığı da her geçen gün artmaktadır. Askeri araç kazalarının asgariye indirilmesi için verilen ya da verilmesi gereken çaba, ülkemizde mevcut trafik kazalarının önlenmesi adına ulusça verilen mücadelede bir yapı taşı oluşturmaktadır. Gelecekte yaşanabilecek trafik kazalarının daha meydana gelmeden önce gerekli tedbirlerin alınarak önlenmesi Silahlı Kuvvetlerin asli sorumluluklarından biridir. Silahlı Kuvvetlere katılan sürücülerin daha işin başında yetenek ve kişilik özelliklerinin tespit edilerek kendilerine uygun görevler verilmesi, Silahlı Kuvvetlere emanet edilen Mehmetçiklerin canlarının korunmasını ve devlet malının da zarar görmemesini sağlayacaktır. Bu çalışmada psikoteknik değerlendirme ile yetenek ve kişilik özellikleri tespit edilen ve bu özelliklerinde sorunları olan sürücülere, gelişimleri için verilmesi en uygun olacak eğitimin nasıl olması gerektiği incelenmiş ve bir eğitim programı önerilmiştir.

Bilim Kodu : 21 36
Anahtar Kelimeler : Trafik Psikolojisi, Psiko-teknik değerlendirme,
Sayfa Adedi : 203
Tez Yöneticisi : Doç. Dr. Yeşim YASAK

**SOLUTION PROPOSALS THAT WILL REMEDY THE MISSING POINTS
DETERMINED IN DRIVERS, FOLLOWING THE PSYCHO-TECHNICAL
EVALUATION IN THE ARMED FORCES
(Ph. D. Thesis)**

Salih Mesut ÖZTÜRK

**GAZİ UNIVERSITY
INSTITUTE OF SCIENCE AND TECHNOLOGY
May 2006**

ABSTRACT

Traffic accidents that cause the death and the injury of thousands of people and the material loss every year are one of the most important problems that have to be solved in a very fast manner by Turkey and by the Turkish people. Traffic accidents have increased in the last years and reached great numerical values, on contrary to the very fast development that has been accomplished in the vehicle technology and in the infrastructure of the and above the ground facilities of the highways where the accidents had to cease. Those factors that play roles in the accidents when these accidents are studied may be grouped in three main groups as the road and vehicle deficiencies, where the human error is in the forefront. It is being observed that the 97 % - 98 % of the accidents are caused by human errors, carelessness and lack of taking measures, in case vehicle and a part of the vehicle and road errors also originate from human factor, whereas the percentage of the accidents that originate from the vehicle and road errors within the total accidents is thought to be rather low. Two big causes may immediately be observed when human factor is studied. The first reason is that the developed technology cannot be used by as needed by those uneducated people and the second reason originates

from the fact that the human beings do not know about themselves. Unfortunately the human beings do not know their very own skills and capacities or they cannot differentiate their own lacking points. As a result, incompatibilities among the vehicle and the road are lived and this causes the accidents. The personnel of the Turkish Army is also being affected by the increase of the traffic accidents quantitatively and the probability of seeing the accidents made by military vehicles on the roads with the civilian vehicles increases every day. The efforts that is being spent or that have to be spent in order to minimize the military vehicle accidents forms an important milestone in the struggle made by the nation in preventing the existing traffic accidents in our country. The prevention of the traffic accidents that may occur in future before they occur by taking the necessary measures is one of the principal responsibilities of the Armed Forces. The giving appropriate duties to those who participate in the Armed Forces right at the beginning in accordance with their skills and their personal properties, by determining these will provide the protection of the lives of those who are being left to us and will also prevent the damaging of the property of the public. In this work, the psycho-technical evaluation and how should the most appropriate training that should be provided to those problematic drivers whose skills and personality properties have been determined have been studied and an education program has been proposed.

Science Code : 21 36
Key Words : Traffic accidents, Psycho-technical evaluation
Page Number : 203
Adviser : Doç.Dr.Y.YASAK

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖZET.....	iv
ABSTRACT.....	vi
TEŞEKKÜR.....	viii
İÇİNDEKİLER.....	ix
ÇİZELGELERİN LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLERİN LİSTESİ.....	xiii
RESİMLERİN LİSTESİ.....	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. TRAFİK PSİKOLOJİSİ.....	4
2.1. Trafik Psikolojisinin Tarihçesi.....	6
2.2. Sürücü Davranışları.....	9
2.2.1. Hiyerarşik model.....	10
2.3. Sürücü Davranışlarını Etkileyen Faktörler.....	13
2.3.1. Sürücülük performansı.....	13
2.3.2. Tutumlar.....	14
2.3.3. Sürücünün genel motivasyon düzeyi	20
2.3.4. Sürücünün genel fizyolojik durumu	20
2.3.5. Risk algısı	20
2.3.6. Kişilik özellikleri	23
2.4. Güvenli Sürücülükte Yeteneklerin Rolü.....	26
3. PSİKOTEKNİK DEĞERLENDİRME.....	30

	Sayfa
3.1. Psikoteknik Değerlendirmenin Tanımı.....	30
3.2. Dünyada Psikoteknik Değerlendirme Uygulamaları.....	31
3.2.1. Sorunlu sürücülere verilen eğitim ve rehabilitasyon.....	35
3.3. Türkiye’de Psikoteknik Değerlendirme Uygulamaları ve Sürücü Davranışı Geliştirme Programları.....	37
3.3.1. Psikoteknik değerlendirme sürecinde ölçülen ve değerlendirilen yetenekler.....	39
3.3.2..Psikoteknik değerlendirme test sistemleri.....	45
3.4. TSK’da Psikoteknik Değerlendirme ve Uygulamaları.....	54
3.4.1. Sürücü adaylarının seçimi ve eğitim birliklerine sevkı	59
3.4.2. Sürücü adaylarının yetenek ve psikolojik özelliklerinin tespiti.....	60
3.4.3. TSK’da psikoteknik test sonuçlarının değerlendirilmesi.....	61
3.4.4. TSK’da psikoteknik değerlendirmede yaşanan sorunlar.....	64
3.4.5. TSK’da sürücü intibak eğitiminde karşılaşılan güçlükler.....	69
4. PSİKO-EĞİTİM MODELİ.....	77
4.1.Amaç.....	77
4.1.1. Türkiye’de ve yurt dışında yapılmakta olan sürücü eğitim programlarının incelenmesi.....	77
4.1.2. İncelenen programların ortak özellikleri.....	111
4.1.3. İncelenen programlardaki farklılıklar.....	111
4.1.4. İncelenen programların ders içerikleri.....	112
4.2. Psiko Eğitim Programı.....	114
4.2.1. K-2 Kategorisindeki sürücüler için hazırlanacak eğitim programında bulunması gereken konular.....	114

Sayfa

4.2.2. Psiko eğitim süresi.....	119
4.2.3. Psiko eğitim planı.....	120
4.2.4. Psiko eğitim konu içerikleri.....	121
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	128
5.1. Programın Uygulanabilirliği.....	129
5.2. Programın Sınırlılıkları.....	130
KAYNAKLAR.....	131
EKLER.....	135
EK-1 Kaza istatistikleri.....	136
EK-2 Amerikan test sistemi.....	141
EK-3 Kara yolları Trafik Yönetmeliği 3 sayılı cetvel.....	143
EK-4 Kara yolları Trafik Yönetmeliği 4 sayılı cetvel.....	150
EK-5 Askeri sürücü belgesi.....	166
EK-6 K-2 kategorisi için eğitim programı	167
EK-7 K-3 kategorisi için eğitim programı.....	169
EK-8Anket formu.....	170
EK-9 K.K.K.İlgi ileri sürücülük teknikleri eğitim programı ...	171
EK-10 EGM ileri sürüş eğitim merkezi broşürü.....	177
EK-11 Demir Bükey eğitim organizasyonda verilen eğitim konuları.....	180
EK-12 OTODROM eğitim programları.....	185
EK-13 IBS Motorsport eğitim programı..	196
EK-14 Dijipark simmobil otomobil simülatörü faydaları.....	198

Sayfa

EK-15 Tekerlekli araç sürücüsü temel eğitim pisti rokisi.....	200
EK-16 Tekerlekli araç sürücüsü arazi eğitim pisti rokisi.....	201
EK-17 MEB direksiyon sınavı değerlendirme formu.....	202
ÖZGEÇMİŞ.....	203

ÇİZELGELERİN LİSTESİ

Çizelge	Sayfa
Çizelge 3.1. Psikoteknik değerlendirme grupları.....	63
Çizelge 3.2. İkinci psikoteknik değerlendirme merkezi verileri.....	67
Çizelge 4.1. Otobüs operatörlüğü ders programı.....	78
Çizelge 4.2. Konu içerikleri.....	122

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 2.1. Hiyerarşik sürücü davranışı modeli	12
Şekil 2.2. Planlanmış davranış kuramı	18
Şekil 2.3. Risk dengeleme modeli	20
Şekil 3.1. Birinci psikoteknik değerlendirme merkezi verileri.....	66

RESİMLERİN LİSTESİ

Resim	Sayfa
Resim 3.1. ART 2020 test sistem paneli	46
Resim 3.2. Viyana test sistem paneli.....	46
Resim 3.3. METEKSAN test sistem paneli.....	46
Resim 3.4. Bilme kavrama testi.....	48
Resim 3.5. Seçici dikkat.....	48
Resim 3.6. Takistokopik trafik algı.....	48
Resim 3.7. Determinasyon (kararlılık).....	49
Resim 3.8. Görsel süreklilik.....	49
Resim 3.9. Standart progresive (ilerleyen) matris testi.....	50
Resim 3.10. Mekanik algılama ve kavrama testi.....	50
Resim 3.11. El becerisi.....	51
Resim 3.12. İki el koordinasyon.....	51
Resim 3.13. Çevresel görüş.....	51
Resim 3.14. Sürücü koordinasyon.....	52
Resim 3.15. Görsel algı.....	53
Resim 3.16. Trafik ortamında görsel süreklilik.....	53
Resim 3.17. Muhakeme.....	53
Resim 3.18. Fiziki test cihazı.....	55
Resim 3.19. Reaksiyon test uygulaması.....	56
Resim 3.20. Psikoteknik test cihazı.....	60

1.GİRİŞ

Her yıl binlerce kişinin ölümüne yaralanmasına ve büyük maddi kayıplara neden olan trafik kazalarının önlenmesinde en önemli faktörlerden birisi sürücünün eğitimidir..

Trafik kazaları incelendiğinde, bu kazalarda rolü bulunan faktörler başta insan hataları olmak üzere, taşıt ve yol kusurları olarak üç ana grupta toplanabilir. Trafik kazalarına neden olan yol faktörünün kendi başına, bağımsız etkisi %3, araç faktörünün kendi başına, bağımsız etkisi %2 ve sürücü faktörünün kendi başına, bağımsız etkisi ise %57 olarak belirtilmektedir [1]. Taşıt ve yol kusurlarından kaynaklanan kazaların toplam kazalar içindeki yüzdesinin çok az olduğu, ayrıca taşıt ve yol kusurlarının bir kısmının da yine insan faktöründen kaynaklandığı düşünülürse, aslında kazaların %93'üne insan hatalarının, dikkatsizlik ve tedbirsizliğin neden olduğu görülmektedir.

Otomotiv sanayinde çok büyük teknolojik gelişmeler yaşanmakta her türlü elektronik cihaz ve donanım, sektörde kullanılmaktadır. Teknoloji harikası bilgisayar donanımlı araçlar karayollarında gün geçtikçe çoğalmaktadır. Bununla beraber, insanın psikolojisi, kural ihlal eğilimine neden olan psikolojik dinamikler aynı kalmaktadır [2].

Kara yollarındaki gelişmeler incelendiğinde yol kusurlarının ve alt yapı bozukluklarının sürekli giderilmeye çalışıldığı, bilimsel yaklaşımlarla kara yollarında kazaların önlenmesine yönelik yeni yöntem arayışlarına gidildiği gözlemlenmektedir. Trafik kazaları; araç teknolojilerindeki gelişme ve kara yollarındaki yol kusurları ile alt yapıdaki bozukluklarının giderilmesine bağlı olarak azalması gerekirken, aksine son yıllarda daha da artmıştır. Uzmanlar, bu kazaların önümüzdeki yıllarda artmaya devam edeceği yönünde tahminler yapmaktadırlar. Dünya Sağlık Örgütü'nün 2004 yılında yayımladığı raporda,

insanlığı tehdit eden tehlikeler arasında 1990 yılında dokuzuncu sırada yer alan trafik kazalarının 2020 yılında üçüncü sıraya çıkacağı konusunda uyarılarda bulunmaktadır [3]. Bu artışın nedenlerinin başında hızla gelişen teknolojinin, eğitimsiz insanlar tarafından gerektiği gibi kullanılamaması, insanın kendini tanıyamaması ve uyum sağlayamaması gelmektedir. Maalesef insanlar kendi yetenek ve kapasitelerini bilmemekte ya da kendi eksikliklerinin farkına varamamaktadır. Bunun sonucunda da araç ve yol ile uyumsuzluklar meydana gelmekte, bu da kazalara yol açmaktadır.

Ülkemizde trafik kazalarının her yıl artmasından K.K.K.lığı personeli de etkilenmekte, askeri araçların kara yolları üzerinde sivil araçlar ile yaptığı kazaları görme olasılığı da her geçen gün artmaktadır. Askeri araç kazalarının en aza indirilmesi için verilen ya da verilmesi gereken çaba, ülkemizde mevcut trafik kazalarının önlenmesi adına da ulusça verilen mücadelede bir yapı taşı oluşturmaktadır.

Kazaları önlemenin değişmez kurallarından biri elbette trafik eğitimidir. Eğitim almış insan başarıya ulaşmada en büyük güçtür. Kuralları bilme ve kurallara riayet etme, trafik ortamı içerisinde karşısındaki sürücünün de haklarını gözetme, yalnız sürücülere verilecek eğitimle mümkündür. Bununla beraber, ne kadar eğitilmiş olursa olsun sürücünün psikolojik özellikleri, onun trafikte güvenli araç kullanmasına engel oluyorsa, verilen eğitim çok da yararlı olmaz. Bu nedenle, sürücüyü tanımak onun kişisel özelliklerini ortaya koymak, trafiği nasıl algıladığını anlamak gereklidir. Böylece sürücünün genel kişilik özelliklerine göre, eğitim ihtiyaçların tespit edilmesi suretiyle verilecek eğitim başarıya ulaşmada önemli bir adım olacaktır.

Bu çalışmanın amacı; K.K.K.lığında görev yapan ve psikoteknik değerlendirme ile yetenek ve kişilik özellikleri tespit edilen ancak yeteneklerinde sorun olduğu saptanan sürücülere, güvenli sürücülük yetenek ve becerilerinin kazandırılması için K.K.K.lığı bünyesinde uygulanabilir ve sürdürülebilir bir psiko-eğitim programı önermektir.

Çalışmanın birinci bölümünde; trafik psikolojisi hakkında genel bilgiler verilmiş ve trafik psikolojisinin tarihçesinden bahsedilmiştir. Dünya ve Türkiye'deki gelişim süreci incelenmiştir. Bu bölümde ayrıca, psikoteknik değerlendirme sürecinde ölçülen yetenek boyutlarına değinilmiş psikoteknik değerlendirme sonrası yapılması gereken müdahaleler anlatılmış Türkiye'de kullanılan test sistemleri hakkında bilgi verilmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde; TSK'da yapılmakta olan psikoteknik değerlendirme uygulamaları anlatılmış, değerlendirme sonrası yaşanan sorunlar incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde; TSK'da temel eğitim döneminde yapılan psikoteknik değerlendirme sonrası sonuçlara göre, gruplara ayrılan sürücülere verilen özel eğitimler esnasında karşılaşılan güçlükler değerlendirilmiş, bir durum tespiti yapmak amacıyla 42 subay ve astsubayın katıldığı bir anket çalışması yapılmıştır.

Çalışmanın son bölümünde; bu sonuçlar değerlendirilmiş ve bundan sonraki eğitimlerde uygulanmak üzere bir psiko eğitim modeli önerilmiştir.

2. TRAFİK PSİKOLOJİSİ

Trafik, iki nokta arasındaki araç, insan ve mal hareketidir. Bu ortamda, insanın tek bir temel gereksinimi vardır: Bir yerden bir yere kendisinin ya da ürünlerinin/mallarının en kısa zamanda, en ekonomik ve en iyi koşullarda *ulaşması*. Bununla beraber bu ortam, birbirimize bağımlı olarak hareket ettiğimiz ve potansiyel tehlikelerle dolu sosyal bir ortamdır. Bu sosyal ortamda hareket ederken kullanılan araçlar, her gün gelişen, bilim ve teknoloji icatlarıdır. Bu tehlikelerle dolu sosyal ortamda kişi hem kendi can güvenliğinden hem de diğer yolu kullanan kişinin (sürücü/yaya/yolcu) can güvenliğinden sorumludur [2].

Trafikte yaşanan sorunların ve trafik kazalarının temelinde ise araştırmacılara göre üç önemli öge yatmaktadır; trafik altyapısı yetersizliği, trafik eğitimi yetersizliği ve yasal düzenleme ve denetim yetersizliği [2]. Trafiğin gerçekleştirildiği yüzeyi oluşturması yönünden trafik altyapısı çok önemli bir role sahiptir. Bununla beraber, trafik ortamı, sürücünün pek çok etkenle sürekli olarak uyum içinde olmasını gerektiren oldukça karmaşık bir ortamdır. Trafik ortamı, üç alt sistemden oluşan bir büyük sistemdir. Her biri kendi içinde ve kendine özgü özelliklere, süreçlere sahip olan üç temel alt sistem, “trafik sistemini” oluşturur: Çevre, araç ve insandan oluşan bu üç alt sistem, trafik ortamı içinde belli bir denge içindedir. Bu sistemlerin her biri kendi içinde, parçalarının toplamından farklı bir bütün olmakla birlikte yine de birbirleriyle ilişkili, birbirine bağımlıdır [2]. Diğer deyişle, bu üç sistem olumlu ya da olumsuz sürekli bir etkileşim içindedir. Sistemlerin en küçüğü olan insandaki olumlu ya da olumsuz bir değişme, sistemin en büyüğü olan çevreyi etkilerken, çevredeki değişme de insanı etkiler. Örneğin, son model bir araçla, çok iyi düzenlenmiş bir oto yolda alkol almış bir sürücünün araç hakimiyeti, konsantrasyonu, muhakeme yeteneği bozulduğu için araç ve çevre ile olan etkileşimi bozulur ve bir kazaya neden olarak hem çevre hem araç ve kendisi için tehlike yaratır. Trafik ortamı açısından çok iyi standartlarda düzenlenmiş bir yolda araç kullanmakta olan bir sürücü,

sürücülük yetenek ve becerileri açısından çok iyi özelliklere sahip olmasa bile ya da yeterince deneyimli olmasa bile bir kazaya neden olmadan yol alabilir. Aynı şekilde aracının güvenlik sistemlerine fazlaca güvenen bir sürücü, virajlara daha hızlı girdiği için kaza yapabilir, hayatını kaybedebilir. Böylece, aslında araçta can güvenliğini arttırmak için geliştirilmiş olumlu bir gelişme, insanın olumsuz yöndeki uyumu nedeniyle olumsuz sonuçlanabilir. Trafik ortamında sürücü için bu olumlu ya da olumsuz değişme, uyum ve gelişme süreci hiç bitmez. Kendisiyle, çevreyle ve araçla aynı zamanda ve sürekli olarak baş etmek durumunda olan insan için trafik, sürekli öğrenme ve asla sonlanmayan bir otomatikleşme sürecidir.

Trafik ortamında, dışarıdan kontrol edilmesi, değiştirilmesi en zor, tek sistem sürücüdür. Aracın teknolojisi, bilimin olanaklarıyla en güvenli ve en sağlam hale getirilebilir. Çevre, trafik mühendisliğinin en son bilgi birikimiyle her gün daha güvenli olabilir. Ama tüm bu gelişmeler, en son teknolojiyle üretilmiş araçlarla, en son gelişmelere göre planlanmış ve yapılmış otoyollarda zincirleme kazalar yapabilen sürücünün davranışını açıklayamaz. 2000'li yıllarda ise pek çok ülkede olduğu gibi bizim ülkemizde de en önemli sorun çevre ve araçla uyum sağlayamayan sürücüdür. Bunun sonucunda da tüm dünyada trafik kazaları artmaktadır. 2005 yılı verilerine göre ülkemizde 570.419 trafik kazası meydana gelmiştir [3]. Bir önceki yıla göre kazalar %15,27 artarken, ölü sayısında % 4,32'lik, yaralı sayısında ise %13,04'lük bir artış meydana gelmiştir. Trafik yoğunluğundaki artış dikkate alındığında bu kazaların her yıl artmaya devam edeceğini tahmin etmek çok da zor olmayacaktır [4].

Aracın nasıl kullanacağını teknik olarak öğrenmek, nasıl vites değiştirip, aracın doğru hızda nasıl kullanılacağını, gaza nasıl basılacağını öğrenmek sürücü olmak için yeterli değildir. Bu, yalnızca aracın “teknik” olarak nasıl kullanılacağını öğrenildiği anlamına gelmektedir. Aynı şekilde, tüm güvenlik sistemleri ile donanmış, en son model araca sahip olmak ise sürücünün artık güvende olduğu anlamına gelmemektedir. Sürücülük davranışı, trafik

ortamında, pek çok psikolojik faktörden etkilenen çok karmaşık bir davranıştır. Kazaya karışmanın, kural ihlallerinin çok çeşitli psikolojik nedenleri bulunmaktadır. Trafik ortamında sürücü davranışlarını inceleyen, kazalara neden olan insan faktörünü değerlendiren bilim alanı, psikoloji biliminin uygulamalı bir alt alanı olan trafik psikolojisi [2]. Aşağıdaki bölümde, trafik psikolojisinin tarihçesi anlatılmaktadır.

2.1. Trafik Psikolojisinin Genel Tarihçesi

Önceki bölümlerde de belirtildiği gibi, “trafik” ortamını meydana getiren insan, araç ve çevre temel öğelerinden, kazaların oluşmasında en büyük yüzdeye sahip olan ve değiştirilmesi, yeniden şekillendirilmesi en zor olanı insan faktörüdür. Bu güne dek "trafik eğitimi" ile insan faktörünün kazalara neden olmadaki etkilerinin azaltılabileceği düşünülmüştür ve bu yönde çalışmalar yapılmıştır. Trafik eğitimi, insanların trafikte ortaya çıkabilecek olumsuzluklardan korunabilmesi amacıyla öğrenmeleri gereken kurallar bütününe içeren bir süreç olarak tanımlanmaktadır. Bu süreç, yalnızca kuramsal bilgileri öğrenmek ya da sürücü belgesi alırken tüm kurallara geçici olarak uymak değil, günlük yaşantının bir parçası olan trafik ortamında hareket ederken kişinin hem kendi güvenliğini hem de diğer insanların güvenliğini göz önünde bulundurması ve bu doğrultuda davranması, bu yöndeki tutumlara sahip olması, kuralların içselleştirilmesidir [5].

Bununla beraber, eğitim programlarının etkililiği araştırılmış ve araştırma sonuçlarına göre bu eğitim programlarının, kazaların azalmasında düşünüldüğü kadar başarılı olamadıkları saptanmıştır. Çünkü, bazı araştırmacılara göre, trafik, “kişinin çevresiyle başa çıkamamasının bir sonucudur” [6]. Bu araştırmacılara göre kazalar, yolu kullananlar ve trafik çevresinin bir etkileşimi sonucu oluşmaktadır. Diğer deyişle, aslında kazaları önlemede, mühendisliğin, eğitimin ve denetimin bir arada ele alınması gerekmektedir. Bu nedenle, trafik psikologları disiplinlerarası ekiplerle çalışmaktadırlar. Örneğin, mühendislerle işbirliğine girerek, araçların

emniyeti, çevre ve yolların daha elverişli hale getirilmesi, aracın elektronik aksamının sürücünün kolaylıkla algılayabileceği şekilde tasarlanması gibi konularda çalışmaktadırlar, ya da eğitimcilerle birlikte çalışmakta, sürücülere, yayalara, çocuklara yönelik etkili bir eğitimde dikkat edilmesi gereken konularda eğitimcilere eğitim vermekte; kanun yapıcılara, trafik güvenliğini sağlamada vazgeçilmez yeri olan denetimin temel taşlarını oluşturan trafik cezalarının, toplumun gereksinimlerine göre ve yapısına uygun olarak hazırlanması konusunda danışmanlık yapmaktadırlar [7].

Bazı araştırmacılara göre, son yıllarda gelişen teknolojiye, yapılan çalışmalara rağmen yine de kaza nedenleri insan hatası, araçtaki arıza, çevresel sorunlar olarak gruplandığında; aslında kazaların % 90'ından fazlasının sürücü hatasından kaynaklandığı ortaya çıkmaktadır [8]. Sonuç olarak, güvenli bir trafik ortamında “insan faktörü” nün rolü ve önemi inkar edilemez. Bu sonuç, konunun yalnız teknik açıdan değil, aynı zamanda insan davranışları yönünden de ele alınmasını zorunlu kılmaktadır. Buna bağlı olarak da, son yıllarda *trafik psikolojisi* kavramı gelişmiş ve bu konuda uzmanlaşmış *trafik psikologları* yetişmeye başlamıştır [9].

1960'lı yıllardan beri, psikologlar, trafik ortamında sürücüden kaynaklanan tehlikeli davranışların yarattığı sorunlara psikolojinin yöntemlerini kullanarak çözümler bulmaya çalışmaktadırlar [2]. *Trafik Psikolojisi*, endüstri psikolojisi, adli psikoloji, çevre psikolojisi gibi psikoloji biliminin uygulamalı bir alt alanıdır. Yolu kullananların (sürücü, yolcu, yaya), trafik sistemindeki yaşantıları ve davranışları ile ilgilenir. Trafik sisteminin bireye uyumu ve bireyin sisteme uyumunu incelemek temel çalışma alanıdır. Ana hedefleri; toplumda insan faktöründen kaynaklanan trafik kazalarının azalmasını sağlamak, trafik kazaları nedeniyle, insanda, araçta ve çevrede meydana gelen zararları azaltmak ve toplumda genel olarak “trafik kültürünün” ve “güvenlik bilincinin” gelişmesine katkıda bulunmak olarak sıralanabilir. Trafik psikologlarını yanıt aradıkları temel sorular üç ana başlık altında toplanabilir [2].

- Kim güvenli sürücü olabilir?

- Trafik kurallarını ihlal etmeyi alışkanlık haline getirmiş ya da sıklıkla kazaya karışan sürücüler hangi nedenlerle bu sorunları yaşamaktadırlar?
- Trafik suçluları, topluma yeniden güvenli sürücüler olarak kazandırılabilirler mi?

Trafik psikolojisinin, trafik güvenliğine en önemli katkıları; insan faktörü açısından *güvenlik bilinci* ve *güvenli sürücü* kavramlarını tanımlamak ve psikolojik açıdan belirlemek; güvenli sürücü ile riskli sürücüyü birbirinden ayırmak; “Herkes araba kullanabilir mi?” temel sorusu çerçevesinde, hangi psikolojik nedenlerle bir sürücünün artık araç kullanmaması gerektiğine ya da hangi tür aracı kullanabileceğine, tekrar kural ihlali yapıp yapmayacağına, yüksek sorumluluk altında araç kullanıp kullanamayacağına (otobüs şoförlüğü, ambulans şoförlüğü, taksi, minibüs şoförlüğü vb.) karar vermek gibi maddeler altında toplanabilir [2].

Trafik psikologlarının günlük çalışmaları içine giren konular çok çeşitlidir. Bu çalışma konularına genel olarak, kazalarda yol güvenliği araştırmalarının rolünden, trafik psikolojisi eğitime yönelik çeşitli kampanyaların etkisinden, sürücü davranışları, tutumlar, sürücülük tarzları, risk alma, alkol kullanımının toplumsal eğitim programları ile azaltılması, kaza yapma eğilimi vb. konular gibi bir çerçeve çizilebilir. Trafik psikologlarına göre, kazaları azaltmada sürücü davranışının tüm yönleri önemlidir: Kazalarda kişilik özelliklerinin rolü, şehiriçi otobüs sürücülerinin yaptığı kazalardaki psiko-motor etmenler günümüzde üzerinde çalışılan önemli konulardandır. Sürücülükte, para cezasına ilişkin tutumlar, karar verme, bireysel farklılıklar ve cinsiyet farklılıkları konularında da araştırmalar yapılmaktadır. Günümüzdeki son çalışma konuları arasında, gençlerin trafik kazalarına ve kurallarına ilişkin tutumları, yaşam tarzı, sosyal roller, sosyal değerler, motosiklet kullanmanın riskleri ve saldırgan sürücülük, tutumlar, sorumluluk duygusu gibi kişisel nitelikleri kapsayan konular yer almaktadır [7].

Yukarıda da vurgulandığı gibi trafik sistemi bir bütün olarak ele alındığında, bu sistemin en önemli alt sistemi olan insan, aktif bir bilgi işlemcisi olarak, diğer alt sistemlerle, yani kendisiyle, çevreyle ve araçla aynı anda ve sürekli olarak baş etmek zorundadır. Bu nedenle, *trafik psikolojisi*, bu üç ögeyi tek tek ele aldığı gibi üçünün birbiriyle etkileşimini, diğer deyişle tüm *sistemi* incelemektedir. Trafik psikologları, Avrupa'da "*psikoteknik*" çalışmalarıyla, 1900'lerin başından günümüze dek ulaşımın ve trafik sistemlerinin daha güvenli ve daha ekonomik olmasına katkıda bulunmakta ve trafik ortamı için geçerli olan kuram ve modeller geliştirmektedirler. Trafik sorununu çözmek konusunda büyük ilerlemeler kaydetmiş ülkelerde insan faktörü hedef alınarak yapılan tüm çalışmalarda, güvenlik kampanyalarında, sürücü davranışı geliştirme programlarında trafik psikologlarının imzasını görmek mümkündür. Avrupa Profesyonel Psikologlar Federasyonu (EFPPA)-Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu'nun (TFTP), raporuna göre son yıllarda Avrupa ülkelerinde belirlenen çalışma alanları: Sürücü seçimi ve değerlendirmesi, sürücülük geliştirme ve rehabilitasyon, tüm yol kullanıcılarının eğitimi ve yönlendirilmesi, ergonomi, kampanyalar, trafik güvenliğinin tanıtımı, araçların ve altyapının planlanması ve değerlendirilmesi, kanuni düzenlemeler, denetimcilere danışmanlık, eğitimcilerin eğitimi, tüm trafik uzmanlarına ve politikacılara danışmanlık, üniversitelerde eğitim vermek, trafik uzmanlarının eğitimi, birlikişilik (örn., trafik kazası sonrası), ölçüm araçlarının geliştirilmesi, ölçüm araçlarının değerlendirilmesi, araştırmalar yapmak, yaşam kalitesi, çevresel koşullar, sağlık ve refah konularında ölçütlerin belirlenmesi olarak sıralanabilir [7].

2.2. Sürücü Davranışları

Sürücü, aracına bindiği andan itibaren sürekli olarak davranışlarını olumlu ya da olumsuz yönlerde etkileyebilecek pek çok faktörün etkisi altındadır [2]. Denetim mekanizmasının varlığı, geçmiş deneyimler, sürücülük yetenekleri, arkadaş baskısı bunlardan sadece bir kaçıdır. Dolayısıyla, güvenli sürücülük ya da araç hakimiyeti için aracı teknik olarak kullanmayı

çok iyi bilmenin yeterli olamayacağı bir kez daha ortaya çıkmaktadır. Örneğin, zaman baskısı altında olan ve kargo şirketinde çalışan bir dağıtım şoförünü ele alalım: Kargoyu gideceği yere zamanında yetiştirme kaygısı içinde olan bu şoförün, amirlerinin veya patronunun yapacağı baskı nedeniyle, ışık ihlali, hız ihlali vb. birçok trafik kuralını ihlal etme olasılığı vardır. Diğer deyişle, sadece zaman baskısı nedeniyle sürücünün davranışları olumsuz yönde etkilenebilir. Bir başka örnek olarak kontrol/denetimin caydırıcı etkisini incelersek; örneğin, çok düzenli ve sürekli trafik kontrolünün yapıldığı bir güzergahta, hız yapma eğilimi ve alışkanlığı olan bir sürücü, bu güzergaha geldiğinde sadece denetimin yarattığı baskı nedeniyle hız limitlerine uyacak, en azından o bölgede kendisi ve diğer yol kullanıcıları için risk yaratmayacaktır [2].

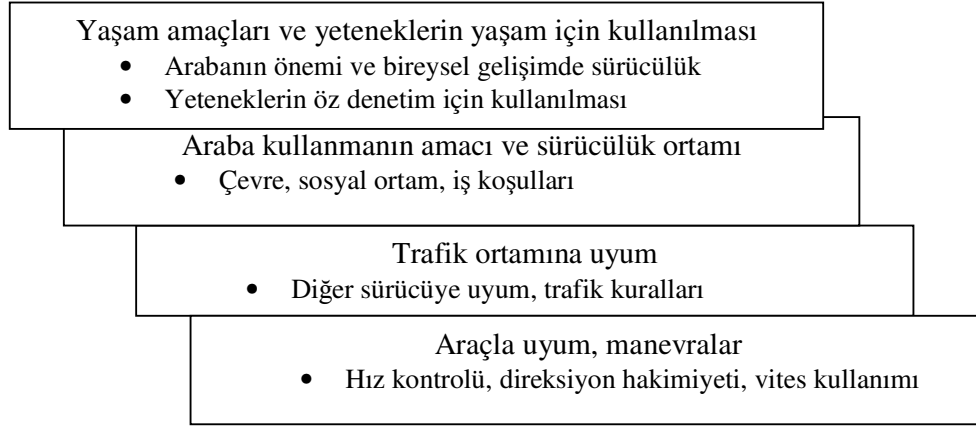
Trafik psikolojisi alanında, araştırmacılar sürücü davranışını açıklayan modeller geliştirilmiştir. Çalışmalar değerlendirildiğinde, sürücülük davranışına ilişkin dört büyük kuram bulunduğu görülmektedir: Wilde'ın risk dengeleme kuramı, Fuller'ın risk kaçınma kuramı, Naatanen ve Summala'nın risk eşiği modeli ve bir önceki bölümde üzerinde durulmuş olan Ajzen ve Fishbein'in planlanmış davranış kuramı [10,11]. Özellikle Ajzen ve Fishbein'in kuramı başta olmak üzere bu kuramlar pek çok araştırmada yaygın olarak temel alınmış olsa da normal sürücülük davranışını açıklamakta yetersiz kalmaktadırlar [9]. Keskinen ve arkadaşları [10], normal sürücü davranışını açıklayan hiyerarşik modeller üzerinde durmaktadırlar. Aşağıdaki bölümde, son yıllarda üzerinde çalışılan ve sürücü eğitimi kapsamında da değerlendirilen Hiyerarşik Model anlatılmaktadır.

2.2.1. Hiyerarşik model

Sürücülük çok yönlü bir davranıştır. Dolayısıyla da bu davranışının açıklanabilmesi için pek çok süreci açıklayan kuramlara ihtiyaç vardır. Bununla beraber, Keskinen ve arkadaşlarına göre [10], sürücülük davranışını açıklayan kuramlardan önce, sürücülüğün ne olduğunun tanımlanması

gereklidir. Bu tanımlamada önemli olan ise normal ve başarılı sürücülük davranışının tanımlanmasıdır. Oysa ki, pek çok kuram, kazaya yatkınlık, risk alma gibi normal/güvenli sürücülük davranışından sapmalar olarak nitelendirilebilecek süreçleri açıklamaktadır [10].

1980 yılından itibaren de araştırmacılar arasında Mikkonen ve Keskinen'in hiyerarşik modeli sürücü davranışını açıklamakta faydalanan bir model olarak dikkat çekmektedir [10] Bu modele göre, sürücülük dört basamaklı hiyerarşik/aşamalı bir davranıştır [10,12]. İlk basamak, aracı teknik olarak hareket ettirmek, vites değiştirmek, hız ayarlamak, manevralar, direksiyonu kullanmak gibi temel psikomotor ve fizyolojik safhaları kapsayan “araçla uyum/manevra” basamağıdır. Sürücünün araçla uyumu öğrenmesi ve trafik ortamına girmesi ile artık trafik kuralları ve trafik ortamı, diğer sürücüler ile uyum gibi durumları içeren “trafik ortamı ile uyum” basamağı önem kazanır. “Sürücülük amacı ve ortam” ve “yaşamın amacı ve yaşam için yetenek” adı ile ifade edilen son iki basamakta ise sürücülüğün güdüsel ve tutumlara ilişkin safhaları öne çıkmaktadır. Sürücünün araçla uyumu öğrenmesi ve trafik ortamına girmesi ile artık trafik kuralları ve trafik ortamı, diğer sürücüler ile uyum gibi durumları içeren “trafik ortamı ile uyum” basamağı önem kazanır. “Sürücülük amacı ve ortam” ve “yaşamın amacı ve yaşam için yetenek” adı ile ifade edilen son iki basamakta ise sürücülüğün güdüsel ve tutumlara ilişkin safhaları öne çıkmaktadır Kuramcılara göre, sürücülük davranışının ve kazaların analizi; zihinsel ve psikomotor yeteneklerin ve fizyolojik işlevlerin, bir sürücünün iyi ve güvenli performans göstermesi için yeterli olmadığını ortaya koymaktadır [12]. Hiyerarşik yaklaşıma göre, sürücülük davranışı, performansla sürücülüğün güdüsel ve tutuma ilişkin yönlerinin bir bileşkesidir. Bu modelin öngördüğü hiyerarşik yapı Şekil 1’de görülmektedir.



Şekil 2.1. Hiyerarşik (aşamalı) sürücülük davranışı modeli [10]

Hiyerarşik yaklaşıma göre, herhangi bir düzeydeki başarı ya da başarısızlık, bu düzeyden bir önceki düzeydeki durumları etkiler. Örneğin bir genç, araç kullanmayı zevk ve eğlence kaynağı olarak görüyorsa, araba ile özdeşim kurmuşsa (4. aşama-yaşam amaçları), araba kullanacağı ortamları, araba kullanma nedenini de bu isteğine göre seçer (3. aşama-arab kullanmanın amacı), dolayısıyla genellikle eğlence yerlerine giderken ve arkadaşlarına gösteriş yapmak için araç kullanır. Bu da üçüncü basamak olan kişinin trafik ortamıyla uyumu aşamasını etkiler. Diğer deyişle, sürücü, trafik kurallarına uymaz, hız ihlali, ışık ihlali vb. gibi davranışlar gösterir. Yüksek hız, sürücünün risk algısını artırarak, trafik ortamında hatalar yapmasına neden olur. Bu yüksek hızda araç kullanma aynı zamanda kişinin araçla uyumunu, manevra yeteneğini geliştirir (birinci basamak-arabla uyum). Böylece, sürücülük yetenekleri iyi, fakat trafik ortamında tehlike yaratan bir sürücü ortaya çıkar. Bir başka örnek olarak şu durum düşünülebilir: Kişi sürücülüğe, araba kullanmaya karşı nötr biri ise güvenlik merkezli stratejileri gelişmişse, bu sürücü kurallara uygun hızda araba kullanacak ya da kimi zaman, yeteneklerinin trafik ortamı ile ya da araçla başa çıkmada yeterli olamayacağını düşünerek (karlı ya da kaygan bir yolda, gece araç kullanmak vb.), araba kullanmamaya karar verecektir.

Sonuç olarak, bu modele göre, trafik ortamına uyum ve araç manevraları için yetenekler, sürücülük davranışında mutlaka olması gereken temel aşamalardır. Bununla beraber, bu yetenekler, üst düzeydeki amaçların ve güdülerin kılavuzluğunda kullanılmaktadır. Sürücünün araç kullanma tarzı, manevraları, herhangi bir durumdaki stratejisi, amaçlarına göre değişir. Sürücünün amaçları, “riski” arttırabilir ya da azaltabilir. Dolayısıyla sadece yeteneklerin geliştirilmesi, kazaların azalmasını sağlayamaz. Sürücüye, yağışlı yolda teknik olarak ne yapacağını öğretmek yeterli olmayacaktır. Örneğin, son derece gelişmiş sürücülük yeteneklerine sahip ralli yarışçıları pek çok kazaya karışmaktadırlar [12]. Bu nedenle, sürücü davranışlarını dört aşamada ele almak ve kazaları önlemek için bir sürücünün hangi aşamada aksaklık gösterdiğinin belirlenmesi gereklidir. Böylece uygun basamağa uygun müdahale yapılarak, tehlikeli sürücü sayısını azaltmak mümkün olabilir.

2.3. Sürücü Davranışlarını Etkileyen Faktörler

Sürücü davranışlarını etkileyen faktörler, sürücülük performansı, tutumlar, sürücünün genel motivasyon düzeyi, sürücünün genel fizyolojik durumu, risk algısı ve kişilik özellikleri olmak üzere altı grupta toplanabilir [2]. Aşağıdaki bölümlerde bu faktörler kısaca açıklamaktadır.

2.3.1. Sürücülük performansı

Sürücülük performansı, doğuştan gelen, deneyim ve bilgiyle gelişen yeteneklerimizle belirlenir. Dikkat, konsantrasyon, el-ayak-göz koordinasyonu, refleks, hız-mesafe tahmini, karar verme/muhakeme yeteneği bu yeteneklerden belli başlıları arasında yer almaktadır [2]. Sürücünün güvenli bir şekilde manevralar yapabilmesi, araç hakimiyetini koruyabilmesi ve hız ayarlama, şerit değiştirme, araç sollama vb. kurallara uyabilmesi için temel yeteneklere belli bir düzeyde sahip olmak durumundadır [13].

Trafik psikolojisi biliminin 40 yıllık bir geçmişe dayanan araştırma bulguları, yukarıda vurgulanan ve sürücülük performansını belirleyen yeteneklerin, hız ayarlama, öndeki aracı geçme, öndeki ve yandaki araçla arada uygun mesafeyi bırakma, şerit değiştirme gibi pek çok sürücü davranışı ile ilişkili olduğunu göstermektedir [13]. Almanya, Avusturya, İspanya, İsrail gibi Avrupa ülkelerinde sürücülük performansının test edilmesi, trafiğe ilişkin psikolojik değerlendirmenin bir bölümü olarak, sürücüler için yasal zorunluluktur. İtalya, Hindistan ve İsviçre ise bu konuda çalışmalar yapmaktadır. Psikolojik değerlendirme sayesinde yukarıda adı geçen yeteneklere "normal" düzeyde sahip olan "güvenli" sürücüler ile bu yeteneklere daha az sahip olan ya da alkol, ilaç kullanımı nedeniyle bu yeteneklerinde azalma olan "tehlikeli" sürücüler birbirinden ayırt edilebilmektedir. Otobüs şoförleri, ambulans ya da tehlikeli madde taşıyan araç sürücüler gibi sürücüler, mesleğe başlamada önce trafiğe ilişkin psikolojik değerlendirmeden geçmek zorundadırlar [2,13].

Ülkemizde de 1997 yılından bu yana Trafik Kanunu kapsamında sürücüler, psikoteknik değerlendirme kapsamında Avrupa'daki uygulamalara benzer bir değerlendirmeden geçmektedirler. Üçüncü bölümde bu konu ayrıntıları ile ele alınacaktır.

2.3.2. Tutumlar

Kişi için trafik kurallarına ne anlam verdiği, kurallara uyma konusundaki tutumları, aracının onun için taşıdığı anlam, güvenlik bilincinin gelişip gelişmediği, sosyal sorumluluk ve kontrol duygusu da kişinin yetenekleri kadar çok önemlidir [2]. Sürücülük yetenekleri, kişinin aracı güvenli kullanabilmek için gerekli potansiyele sahip olup olmadığını belirlerken, tutum ve inançlar da kişinin bu yetenekler ile ne yapacağını, nasıl bir sürücülük davranışı göstereceğini belirlemektedir [2].

Avrupa'da, 1960'lardan bu yana, kandaki alkol oranı 1,2 promil ve üstü olduğu halde araç kullanırken (özellikle Avusturya ve Almanya'da,) yakalanan, hız ihlali yapan, kural ihlalini alışkanlık haline getiren sürücüler, trafiğe ilişkin psikolojik değerlendirmenin yanı sıra, 4-6 hafta süren ve trafik psikologları tarafından yapılan Sürücülük Davranışı Geliştirme ve Rehabilitasyon Programına katılmak zorundadırlar. Bu programların amacı, trafiğe ilişkin tehlikeli ve yanlış tutum ve inançları değiştirmektir. Yapılan değerlendirme çalışmaları, bu programlara katılan sürücülerin %50'sinin topluma güvenli sürücüler olarak kazandırıldığını saptamıştır [2]. Bu program hakkında ayrıntılı bilgi üçüncü bölümde yer almaktadır.

Tutum konusundaki araştırmalar, Fishbein ve Ajzen [14] tarafından geliştirilmiş olan Mantıksal Eylem Kuramı'ndan (Reasoned Action Theory) etkilenmişlerdir. 1985 yılında Ajzen tarafından, "*algılanan davranışsal kontrol*" (perceived behavioral control) kavramı da eklenerek, geliştirilen ve Planlanmış Davranış Kuramı (Theory of Planned Behavior) adını alan bu kuramdan, günümüzde pek çok trafik davranışını açıklamakta yararlanılmaktadır.

Bu kurama göre insanlar, bir davranışta bulunmadan önce davranışın sonuçları hakkında rasyonel olarak düşünürler. Diğer bir deyişle davranış, belirli sonuçlara ulaşmak için bir "niyettir". Bu kuramla, belli bir durumda insanların niyetlerinin incelenerek, davranışlarının tahmin edilebileceği öne sürülmektedir. Özetle, davranışın nedeni "tutum" değil, davranış ortaya çıkaran bilinçli kararlar olan "davranışsal niyet" tir. Tutumlar, niyetleri etkileyerek, davranış etkileyebilirler. Mantıksal Eylem Kuramı, bireyin sosyal normlarıyla belirlenen tutumların altında yatan "niyeti" ve "sosyal davranış" ele almaktadır [15].

Mantıksal Eylem Kuramı'nda, niyete etki eden iki ögeden söz edilmektedir. Bunlar, kişinin "davranışa yönelik tutumu" ve "sosyal normlar" adını almaktadır. Kurama göre, davranışa yönelik tutum iki olgudan

etkilenmektedir: “*Davranışın sonuçları ile ilgili düşünceler*” ve “*olası sonuçların değerlendirilmesi*”. İnsanların aynı konuda farklı tutumlara sahip olmaları, bu iki kavramdan biri ya da her ikisi hakkında farklı düşüncelere sahip olmalarından kaynaklanır. Örneğin, bir müzisyenin günde dört saat daha fazla, verilecek konser için çalışması kararını değerlendirelim. İki farklı kişi, böyle bir kararın ne gibi sonuçlara yol açabileceği konusunda aynı şekilde düşünebilirler (*davranışın sonuçları ile ilgili düşünceler*): Daha iyi bir performans sergilemek, arkadaşlarla daha az zaman geçirmek, daha az dinlenmek vb. Ancak bu sonuçların değerlendirilmesi iki kişi için farklı olabilir (*olası sonuçların değerlendirilmesi*). X, konserde beğenilmeyi, başarılı olmayı daha çok önemserken, Y, arkadaşlarla vakit geçirmeyi daha önemli bulabilir. Dolayısıyla X’in günde dört saat fazla çalışmaya karşı tutumu, Y’ninkine göre daha olumlu olacaktır.

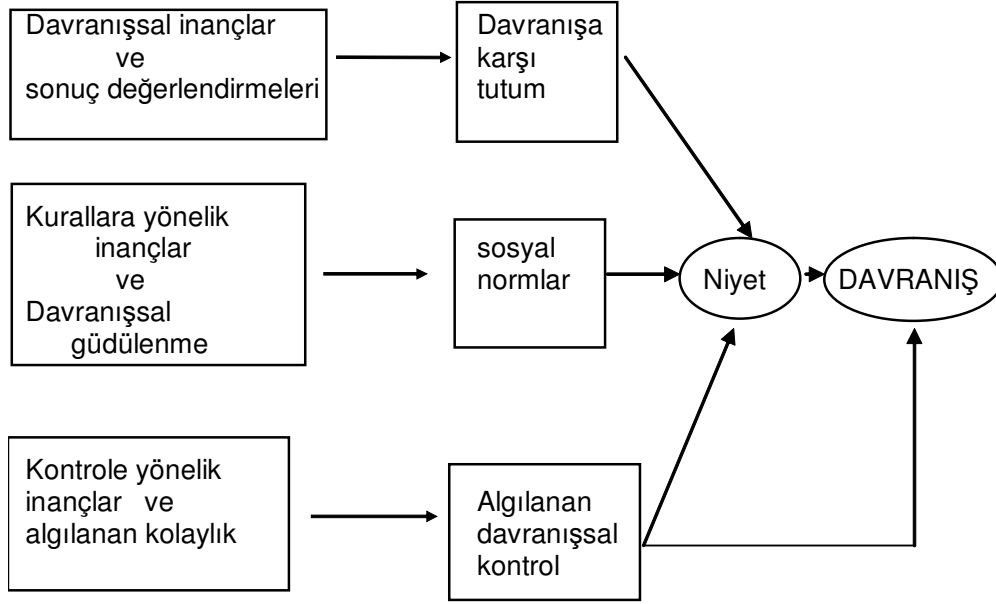
Mantıksal Eylem Kuramı’ndaki ikinci öge, sosyal normlardır. Sosyal normlar, kişinin kendisi için önemli olan diğer kişi hakkındaki inançlarını ve bu inançlara ilişkin güdüsünü içerir. Diğer bir deyişle, sosyal normlar, kişinin davranmaya ya da davranmamaya yönelik algıladığı “sosyal baskıdır”. Kişinin, başkalarının onun davranışları hakkında ne düşüneceği ile ilgili inançları ve kişinin bu beklentilere ne ölçüde uyacağı, “*niyeti*” etkiler .

"Algılanan davranışsal kontrol", ortaya konulacak davranışın kolay ya da zor olarak algılanışdır ve geçmiş deneyimleri yansıtır. Mantıksal eylem Kuramı’na göre, “davranışa yönelik tutum” ve “sosyal normlar” dışında herhangi bir değişken ancak dolaylı olarak, bu iki etkenden birini ya da ikisinin birbirine göre değerini etkileyerek, “niyeti” ve sonuç olarak da davranışı belirleyebilir. Bununla beraber, Planlanmış Davranış Kuramı, “*algılanan davranışsal kontrol*” kavramını getirerek, algılanan kontrolün niyet üzerine doğrudan ve nedensel etkisinden söz eder. Ajzen’in bu kuramına göre, geçmiş deneyimleri yansıtan algılanan davranışsal kontrol ya da ortaya konulacak davranışın kolay ya da zor algılanışının “niyet”e doğrudan nedensel bir etkisi söz konusudur. Diğer bir deyişle, algılanan davranışsal

kontrol, bireylerin düşündükleri davranışı yapmalarındaki kolaylık ya da zorluğu nasıl algıladıkları ile ilgilidir. Eğer kişi, istenilen davranışın kolaylıkla yapılabilir olarak algılıyorsa, bu davranışı yapma olasılığı artacaktır. Fakat, istenilen davranışın yapılabilirliği zor olarak algılanıyorsa, kişinin bu davranışı yapma olasılığı düşecektir [15].

Sonuç olarak, tutum, sosyal normlar ve algılanan davranışsal kontrol olarak isimlendirilen bu üç kavram, kişiyi belli bir davranışa yönelten “niyet”e etki eder. Doğal olarak, tutumların, değerlerin ve algılanan kontrolün niyet ve de dolayısıyla davranış üzerindeki etkisi durumdan duruma değişebilir [15]. Bu değişkenler arasında, kuramın öngördüğü bağlantı Şekil 2’de gösterilmektedir.

Planlanmış Davranış Kuramı ile ilgili çalışmalar, içkili araç kullanmak, hızlı araç kullanmak, yakın takip ve emniyet kemeri kullanmama gibi sürücü davranışlarında, tutumların önemli olduğunu göstermektedir. Bu kuram, temel olarak yaya ve sürücülerin tutum ve davranışlarını belirlemede önemli olan sosyal etmenleri ve aynı zamanda davranış değişikliğini sağlamak için hangi inançların ve değerlendirmelerin değişmesi gerektiğini belirlemek için kullanılmaktadır [9]. Özellikle son yıllarda sosyal psikologlar, trafik psikolojisine ilişkin tutumlarla yapılan çalışmalarda, bu kurama geniş yer vermişlerdir. Trafik kurallarını ihlal etme, içkili araç kullanma, tutumların ölçülmesi, algılanan risk gibi konular, Ajzen’in Planlanmış Davranış Kuramı çerçevesinde işlenmiştir [9].



Şekil 2.2. Planlanmış davranış kuramı [15]

Parker, Manstead, Stradling ve Reason [16], sürücü ihlallerinde tutum ve niyeti ölçmede, Ajzen'in Planlanmış Davranış Kuramı'nı temel almışlardır. Araştırmacılar [16] bu çalışmalarında, dört belirgin trafik kuralı ihlaline ilişkin, sürücülerin tutumlarını, bu kuram çerçevesinde ölçmüşlerdir. 881 sürücünün katıldığı çalışmada, dört kural ihlali ile ilgili senaryolara ilişkin tutumlar ölçülmüştür. Bu kural ihlalleri, içkili araç kullanma, hız, yakın takip ve hatalı sollama olarak senaryolaştırılmıştır. Her senaryo, deneklerin sorulara cevap verirken, kendilerini bu ihlalleri yaparken değerlendirmelerini sağlamak amacıyla ikinci tekil şahıs (Örneğin, öğleden sonra bir barda içiyorsun...) ağzından hazırlanmıştır. Her senaryo dört farklı biçimde hazırlanmıştır. Bunlar; gündüz ve yalnız araba kullanma koşulu, gündüz ve kendi yaşında ve aynı cinsiyette biri ile araba kullanma, gece ve yalnız araba kullanma ve gece ve kendi yaşında bir hemcinsi ile araba kullanma durumlarıdır. Bulgular değerlendirildiğinde, çalışmaya katılan sürücülerin her dört kural ihlaline ilişkin olarak olumsuz tutumları olduğu saptanmıştır. Ancak, hız ihlaline ilişkin tutumlar, diğer üç ihlale göre daha az olumsuz olarak değerlendirilmiştir.

Arabadaki diğer kişinin, sürücüyü nasıl değerlendireceğine ilişkin sosyal normlar da dört senaryo için olumsuz olarak bulunmuştur. Bu ihlalleri sürücülerin kendilerinin yapmak isteyip istemediklerine ilişkin niyetleri de olumsuzdur. Fakat hız ihlaline yönelik niyet, diğer ihlallere göre daha az olumsuz bulunmuştur. Benzer olarak, çalışmaya katılan sürücülerin, hız dışındaki diğer ihlallere ilişkin algıladıkları kontrol inançları daha yüksektir. Gece hız ihlali yapmak, gündüze göre daha olumlu değerlendirilirken, araçtaki diğer kişinin de gündüze göre gece, daha fazla sürücünün kural ihlallerine izin vereceğine inanıldığı bulunmuştur. Ayrıca genç sürücülerin yaşlı sürücülerden daha çok, ihlallerin sonuçları hakkında inançları olduğu ve bu sonuçları daha az olumsuz yönde değerlendirdikleri, sosyal normlar konusunda ise yaşlı sürücülerden daha zayıf oldukları bulunmuştur. Aynı bulgu, algılanan davranışsal kontrol boyutunda da ortaya çıkmıştır. Sonuç olarak, genç sürücülerin, yaşlı sürücülere göre kural ihlallerinin olumsuz sonuçlarının daha az farkında oldukları, arkadaşlarının bu ihlalleri yapmalarını istemediğine daha az inandıkları saptanmıştır. Ayrıca, genç sürücülerin, yaşlı sürücülere göre bu ihlalleri yapmamanın zor olduğunu daha çok rapor ettikleri belirtilmiştir.

Araştırmacılara göre [9], aslında kuramsal olarak tutumlarla kazalar arasında doğrudan bir ilişkiden ziyade kaza ile tutum arasında “davranış” bulunmaktadır. Tutumla davranış, davranış ile kaza arasındaki ilişki belirsiz olmakla beraber ve kazaya karışmayı yaş, deneyim, cinsiyet gibi tutumlar dışında bazı etmenlerin de belirlemesine rağmen, yapılan çalışmalarda trafik kurallarına ilişkin “doğru tutumlara” sahip olan sürücülerin “yanlış tutumlara” sahip olanlara göre daha az kazaya karışma riski taşıdığını saptanmıştır [9].

Trafikteki hatalı davranışlar üzerine yapılan bir çalışmada da [9] yanlış davranışların, dikkatsizlikten kaynaklanan hatalar (örn., trafik işaretlerini ve sinyalleri farkedememe) ve deneyimsizlikten kaynaklanan hatalar (örn., geri vitesteyken ileri gitmeye kalkmak) olmak üzere iki kategoride incelenmesi gerektiğini ileri sürmüştür. Araştırmacılara göre, kazalara neden olan insan

hatası, sürücü davranışlarının üç farklı biçiminden ortaya çıkmaktadır [9]: Şiddet / isteyerek kural ihlali (örn., aşırı hız, alkollü araç kullanma), hatalar (örn., görememe ya da yanlış karar verme) ve ihmaller (örn., unutkanlıklar) Yapılan çalışmada [9] şiddetin/kural ihlalinin yaş arttıkça azaldığını ama hata davranışlarının yaşla birlikte değişmediği bulunmuştur. Erkeklerin ise kadınlara göre daha fazla kural ihlalinde/şiddette bulunduklarını saptanmıştır. Araştırmacılara göre, şiddet/kural ihlalleri yalnızca sosyal ve güdüsel faktörlere göre anlaşılabilirler. Hatalar daha çok bireylerin bilişsel süreçleri ile ilişkilidir. Kaza eğilimi için en önemli belirleyici şiddet/kural ihlalleridir [9].

2.3.3. Sürücünün genel motivasyon düzeyi

Sürücünün yeteneklerinin ve trafiğe ilişkin tutumlarının yanı sıra genel motivasyon düzeyi de önemli bir faktördür. Sürücünün o anki ruh durumu sürücülük davranışını olumlu/olumsuz etkiler. Örneğin, işine geç kaldığı için stres ve gerginlik içinde araç kullanan bir sürücü, kural ihlalleri ve kaza yapabilir [2].

2.3.4. Sürücünün genel fizyolojik durumu

Sürücünün fizyolojik durumu da sürücülük davranışlarını etkiler. Kişi yorgun, uykusuz araç kullanıyorsa, alkol/ilaç almış ya da hasta ise diğer zamanlara göre oldukça tehlikeli ve hatalı araç kullanır, kendisi ve diğer sürücüler için tehlike yaratmaktadır [2].

2.3.5. Risk algısı

Sürücünün tehlikeleri göze alma miktarı, risk alma eğilimi, sürücünün davranışlarını ve kazaya yatkınlığını belirleyen en önemli faktörlerin başında gelmektedir [2].

Trafik ortamı potansiyel olarak “risk”lerle dolu bir ortamdır. Bu ortamda hareket etmek zorunda olan sürücü, bir şekilde “risk” almak durumundadır.

Kazalar, kural ihlalleri sürücünün “risk” ile nasıl başettiğine bağlıdır. Sürücülük davranışını anlamak kadar, bu davranış biçiminin ayrılmaz bir parçası olan “risk alma eğilimi” sürecini de anlamak gereklidir [9].

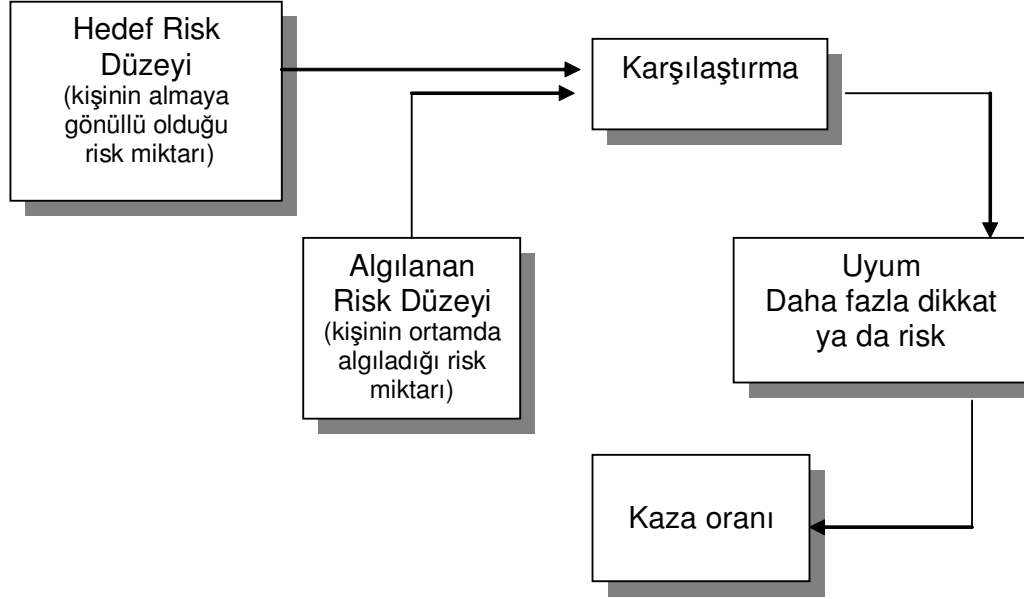
Sosyal psikologların sürücü davranışlarını inceledikleri modellerden biri olan güdüsel modele göre sürücüler, herhangi bir ortamda başedebilecekleri riski tercih etmektedirler [11]. Diğer deyişle, sürücü herhangi bir durumda, tolere etmek istediği miktarda riski seçer. Bu konuda yapılan çalışmalar, risk alma eğilimi yüksek olan sürücülerin diğerlerine göre daha fazla ölümlü kazaya karıştıklarını ve daha fazla kural ihlali yaptıklarını ortaya koymaktadır [9].

Trafik psikolojisi literatüründe, risk kavramı üzerine geliştirilen üç büyük kuram bulunmaktadır [9]. Risk Dengeleme Kuramı (Risk Homeostasis Theory), Risk Kaçınma Kuramı (Risk Avoidance Model) ve Risk Eşiği Modeli (Risk Threshold Model). Bu kuram ve modellerdeki ortak varsayıma göre risk, davranışı etkileyen temel faktördür [9].

Fuller'ın, Risk Kaçınma Modeline göre, insanın temel güdülerinden biri, engellerden ve potansiyel rizikolardan kaçınmaktır. Sürücü, tekrar tekrar engellere maruz kaldığında, yol üstündeki riskleri belirlemeyi ve davranışlarını ona göre ayarlamayı öğrenir. Naatanen ve Summala'nın 1976 yılında geliştirdiği Risk Eşiği Modeli'nde iki temel kavramdan söz edilmektedir [9] ; gerçek risk ve algılanan risk. Kurama göre, sürücünün, gerçek risk ile algılanan risk arasında kalıcı bir denge kurma teşebbüsü vardır. Summala'nın, daha sonra Sıfır-risk modeli olarak adlandırdığı modelinde, sürücülerin algıladıkları risk ile gerçek risk arasındaki farkın kaza ile ilişkisi incelenmiştir [9]. Bu modele göre, sürücüler, sanki hiç risk yokmuş gibi hissederler ve davranırlar. Eğer bu “sıfır risk algısı eşiği” geçilirse, “risk dengeleme mekanizmaları”, düşük risk düzeyini denemek için aktive olur [9].

Bu risk modellerinden üzerinde en çok durulanı ise Wilde'ın Risk Dengeleme Modeli'dir [17]. Son yıllarda araştırmacılar, daha çok bu model üzerinde

alışmışlardır [9]. Modelde temel olarak, yol şartları ile kişinin risk alma düzeyini dengelemesi mekanizmasının açıklanması amaçlanır. Risk düzeyine göre, daha az ya da daha çok “dikkat”ten söz edilir [17,11]. Bu modele göre, sürücü belli bir düzeyde riski göze alma eğilimindedir. Diğer bir deyişle sürücü, kişinin, yaşı, cinsiyeti, yetiştiriliş biçimi, sürücülük geçmişi, deneyimleri, vb. gibi değişkenlerle belirlenen, almak istediği risk miktarı (hedef risk) ile ortamda algıladığı risk miktarını (algılanan risk) karşılaştırır. Bu karşılaştırma sonucunda ya daha fazla dikkatten yana ya da riskten yana bir uyum yapar. Bu uyum ise kaza oranını belirler. Kaza oranı ise kişinin bir sonraki kararında algıladığı risk düzeyini etkiler. Bu döngü, şekil 4’te gösterilmektedir. Sonuç olarak, modele göre sürücü için bu, dengelenmiş ve en elverişli (optimal) risk düzeyidir. Bu mekanizmanın srclkte belli bir yararı beklenir. Diğer bir deyişle, hiç risk almamak söz konusu olamaz. Belli bir düzeyin altındaki hızda (ok çok yavaş) araba kullanan bir sürücü hiç risk almıyor ya da diğer sürücülere göre çok daha az risk alıyor olabilir ama bu sürücü de belli bir düzeyin üstünde hızlı araç kullanan sürücü kadar tehlikeli olabilir. Özetle güvenli ve optimal düzeyde risk almak tercih edilen sürücü davranışıdır [17]. şekil 2.3’te Model görülmektedir.



Şekil 2.3. Risk dengeleme modeli

2.3.6. Kişilik özellikleri

Sürücülük davranışlarını belirleyen bir başka faktör ise kişilik özellikleridir. Genelde saldırgan rekabetçi kural tanımaz sorumluluk duygusu gelişmemiş kişilerin trafik ortamındaki sürücü davranışları da diğer sürücülere göre daha tehlikelidir [2].

Bulgular, belirli bir grup sürücünün bazı özellikleri bakımından kaza yapma riskinin yüksek olduğunu göstermektedir [18]. Bazı kişilik özelliklerinin riskli sürücü davranışlarını artırarak, kazalarda tetikleyici bir rol oynadığı ya da kazalar için uygun koşulları ve eğilimi yarattığı bilinmektedir. Kazaların temel nedeni olarak gösterilen bazı sürücü davranışları genellikle “kazaya yatkınlık” ya da “kazaya yatkın kişilik” kavramları ile açıklanmaktadır. Kazalarla ilgili en çok araştırılan kişilik özellikleri; heyecan ve uyaran arama, dürtüsel kişilik (impulsif davranışlar), öfke/saldırganlık, duygusal dengesizlik, depresyon ve

diğer psikolojik semptomlar, A Tipi Kişilik Örüntüsü ve dışa dönüklük olarak gruplanmaktadır [18].

Heyecan ya da uyaran arama, riskli olarak tanımlanabilecek yeni, sıradan olmayan, heyecan ve zevk verici davranış ve faaliyetleri sürekli olarak yapma eğilimi olarak tanımlanabilir. Genellikle risk almayla yakından ilişkili olan bu özelliğe sahip olanların kaza yapma olasılığı görece yüksektir. Yüksek düzeyde heyecan arayan ve risk alan sürücülerin yaptıkları işlerde dikkatlerini daha çok, aldıkları zevk ya da ödüle yönelttikleri, bu özelliğe sahip olmayanların ise dikkatlerini daha çok olabilecek olumsuz sonuçlara yoğunlaştırdıkları bulunmuştur. Bu da heyecan arayan sürücülerin trafik kurallarına uyma ve olası kazalardan kaçınma konusundaki dikkatlerini sınırlamakta ve onların olası tehlikeleri algılamalarını engellemektedir [18].

Araştırmalar, heyecan arama eğilimi yüksek olanların hem daha riskli araç kullandıkları (örn., aşırı hız yapma) hem de daha fazla kaza yaptıklarını göstermektedir. Herhangi bir riskli davranış gösteren sürücünün diğer riskli davranışları gösterme olasılığının da yüksek olduğunu ortaya koymaktadır. Örneğin, hızlı araç kullanan sürücüler aynı zamanda daha fazla sollama yapmakta ve emniyet kemeri kullanmamaktadırlar. Heyecan ve uyaran aramayla tutarlı olarak en yüksek düzeyde ilişki olan özellikler aşırı hız, sürekli trafik kuralları ihlali, alkollü araç kullanımı ve daha sık trafik cezası alma olarak bulunmuştur. Özellikle 18-21 yaşları arasındaki gençlerde bu ilişki daha güçlü düzeylerde bulunmuştur [18].

Bir diğer kişilik özelliği dürtüsel kişiliktir [18]. Dürtüsel kişilik herhangi bir zamanda aklına estiği gibi davranma ve bir davranışı olası olumsuz sonucunu dikkate almadan gösterme olarak tanımlanabilir. Dürtüsel kişilik, tanım olarak heyecan aramaya yakın görünse de bunlar özünde farklı kişilik özelliklerini temsil etmektedir. Araştırmalar, dürtüsel kişilik özelliğine sahip olanların, araçlarında güvenlik yerine hızı tercih ettiklerini, kızgın ve yarışmacı bir motivasyonla araç kullandıklarını, ve “çılgın sürücü” olarak

adlandırılabilen trafikte aşırı riskli davranışları yapmaktan kaçınmadıklarını göstermektedir. Özellikle, bir kişinin yüksek düzeyde hem heyecan arama hem de dürtüsel kişiliğe sahip olmasının trafik güvenliği açısından en tehlikeli kişilik kombinasyonu oluşturduğu vurgulanmaktadır [18].

Bir kişilik özelliği olarak genel fiziksel ve sözel saldırganlık ve onun duygusal bir ögesi olan öfke/kızgınlık düzeyinin trafik ortamında sıklıkla gözlenen kızgınlık ve engellenme duyguları ile doğrudan bağlantılı olduğu ve öfkeli sürücülük tarzı yoluyla kazalara ve kural ihlallerine yol açtığı bilinmektedir [18]. Saldırgan kişiler genellikle trafikte de saldırgan sürücüler olarak ortaya çıkmaktalar. Bu kişiler, günlük hayattaki kızgınlık, öfke ve şiddeti trafik ortamına taşıyarak, hem yol kullanıcıları arasında iletişim kalitesini bozmaktalar ve bu yolla ulaşım stresini artırmaktadırlar, hem de başkalarındaki öfkeyi tetikleyerek, saldırgan sürücülüğü bulaşıcı bir hale getirmektedirler. Ayrıca yaşadıkları öfke nedeniyle sürücülük performansları da olumsuz etkilenmektedir [19].

Bir diğer kişilik özelliği ise A-Tipi Kişilik Örüntüsüdür[18]. Kendini sürekli zaman baskısı altında hissetme, sabırsızlık, yarışma ve rekabet içinde olma, aşırı uyarılmışlık ve ihtiras duygularının eşlik ettiği bir davranış örüntüsüdür. Araştırmalar A-Tipi kişiliğin özellikle koroner kalp hastalıklarıyla ilişkili olduğunu göstermiştir. Bunun tersi özellikler gösteren sakin yapıları kişilik örüntüsü ise B Tipi olarak isimlendirilmiştir. Sürücüler üzerinde yapılan çalışmalarda, A Tipi örüntü gösterenlerin B Tipi örüntü gösterenlere oranla daha fazla kaza riski taşıdıkları bulunmuştur. A Tipi kişilik özelliğine sahip olanların özellikle fren yapma, korna çalma ve sollama davranışlarını daha sık yaptıkları gözlenmiştir. Özellikle bu faktör, stres ve zaman baskısının kazalardaki rolü bakımından önemlidir [18].

Normalden fazla sosyal olma ve arkadaş gruplarıyla daha çok zaman geçirmekten hoşlanma olarak tanımlayabileceğimiz bir davranış örüntüsü olan dışa dönüklük, umursamazlık, iyimserlik, dürtüsel davranış ve heyecan

aramayla da ilişkili bir kişilik özelliğidir [18]. Yapılan araştırmalar dışadönüklük puanı yüksek olan sürücülerin kaza geçirme olasılıklarının da yüksek olduğu bulunmuştur. Uluslararası indekslerde yüksek dışadönüklük puanına sahip ülkelerde kaza oranının da yüksek olduğu gözlenmektedir.

Araştırmalar, riskli sürücüler arasında en yaygın görülen kişilik özelliklerinin heyecan arama, saldırganlık/öfke ve duygusal dengesizlik olduğunu göstermektedir. Ancak çoğu araştırmacı, kişilik özellikleriyle kaza yapma arasındaki ilişkinin doğrudan bir ilişki olmadığını riskli sürücü davranışlarının bu ilişkiye aracılık ettiğini göstermektedir [18].

2.4. Güvenli Sürücülükte Yeteneklerin Rolü

Sürücü bir "bilgi işlemcisi" olarak değerlendirildiğinde, sürücü ile ilgili olarak; dikkat etme, algılama, karar verme ve tepki gösterme süreçlerindeki farklılaşmalar ve kazaya yatkınlık konusunda yapılan çalışmalar dikkat çekmektedir. Trafik psikolojisi alanında sürücülük; seçici ve sürekli dikkat, yoğunlaşma, koordinasyon, hızlı tepki verme, muhakeme etme, hız ve mesafeleri doğru algılama, stres altında doğru tepkileri verebilme, geniş görüş açısı, bellek gibi zihinsel ve psikomotor yeteneklerin aktif olarak kullanıldığı ve bu yeteneklerin belli bir düzeyde var olmasının zorunlu olduğu bir iş olarak belirlenmiştir [2].

Başka bir anlatımla; sürücünün, bir aracı hangi hareketleri yaparak çalıştıracağını bilmesi, bu bilgiye dayanarak sürücü belgesi sahibi olması ve bu hareketleri alışkanlıklar sonucu otomatik olarak yerine getirmesi "araç kullanmaktır". "Sürücülük" ise yukarıda belirtilen yeteneklerin kullanıldığı, trafik kurallarının gerekliliği hakkında bir bilincin ve belli tutumların söz konusu olduğu bir süreçtir. Trafik ortamında birer tehlike ögesi olarak bulunan kişiler, bu en uygun bilinç ve yetenek düzeyine sahip olmayan kişilerdir. Karar verme bilincinin gelişmediği ve yeterli olmadığı, iki elini ve ayaklarını eşgüdümlü ve doğru olarak hareket ettiremedikleri için ya da

çeşitli nedenlerle doğru tepkilere zamanında karar veremedikleri için ya da yanlış araç kullanma tarz ve alışkanlıklarına sahip oldukları için diğer araç sürücüleri ve yayalara tehdit oluşturan bu kişilerin, bu konuda yeterli sürücülerden ayrıştırılması gerekir [20]. Sürücülük yeteneği ve sürücülük tarzı olarak sürücülük davranışını iki kategoriye ayırabiliriz. Bu kategoriler, sürücünün tercihleri ve geçmiş deneyimlerine bağlı olarak alışkanlık halini alan araç kullanma biçimini kapsayan sürücülük tarzıdır. Tercih edilen hız, iki araç arasında korunan mesafe, riske atılma ve kural ihlalleri bu alışkanlıklardan bazılarıdır. Diğerleri ise sürücünün yeteneklerini belirleyen, araç kullanımı sırasında aktif hale geçen tüm zihinsel psikomotor yeteneklerinin bir bileşkesi olan sürücülük yeteneğidir. Güvenli sürücülük yetenekleri, sürücülük için gereken temel yeteneklerdir [2].

Güvenli araç kullanımı için bir sürücünün asgari düzeyde sahip olması gereken yetenekler, 1950'li yıllardan beri psikologların yapmış olduğu çalışmalar sonucunda belirlenmiştir. Temel olarak, bu yetenekler; anlama ve değerlendirme, hız-mesafe algılama, seçici dikkat, monoton ortamda konsantrasyon sürekliliği, geniş görüş alanı içinde uyaran fark etme/çevresel görme, görsel süreklilik, stres altında tepki verme (refleks) el-ayak-göz koordinasyonudur. Potansiyel olarak her insanda bu yetenekler, doğuştan bulunmaktadır, ancak araç kullandıkça gelişmektedirler. Örneğin, zamanında ve doğru şerit değiştirme, öndeki ve yandaki araçla mesafe ayarlama davranışlarını etkileyen çevresel görüş, araç kullandıkça gelişen bir yetenektir [2,13].

Sürücünün, zor durumlarda kendini kurtarabilmesi için çok önemli yeteneklerden birisi de reaksiyon süresidir. Bu yeteneğinde sorun olan sürücüler, hatalı şerit değiştirebilir, sinyalleri yanlış verebilir ve öndeki aracı geçerken hatalı sollama yapabilirler. Akan trafik ortamında hız ayarlama, kavşaklarda, virajlarda uygun davranışları göstermede sorun yaşayabilirler. Sürücü için görme olayı da önemli bir diğer yetenektir. Doğrudan görme ile çevresel görme olarak ikiye, ayrılan görme fonksiyonu arasındaki uyum çok

önemlidir. Sürücü çevresel görme ile trafik ortamını fark eder, hisseder. Doğrudan görme ile ise görüp, tanır. Örneğin, sağ gözünün köşesinde bir şey fark eden sürücü, başını ve gözünü çevirdiği zaman gördüğünün ne olduğunu anlar; sözgelimi bir minibüs, az sonra yolunu kesecektir. Diğer bir deyişle, çevresel görme ile sürücü herhangi bir şeyi açık seçik görmez ama o nesneyi görmüş olması son derece büyük önem taşımaktadır, bir sonraki davranışını çok kısa bir sürede o açık seçik göremediği ama varlığını fark ettiği nesneye göre ayarlamaktadır. Akan trafik ortamında şerit değiştirirken ya da viraj alırken yapılan hatalı davranışlar, çevresel görüş yeteneği yetersiz olan sürücüler, yapabilir ve yandaki araçla mesafeyi ayarlayamadıkları için hem kendileri hem de diğer sürücüler için tehlike yaratabilirler [2,13]. Seçici dikkat sürücünün kaza yapma eğilimini belirleyen bir başka yetenektir. Bir sürücü trafik ortamında, yaşamın diğer tüm alanlarında olduğu gibi görmeye eğilimli olduğu, beklediği şeyleri daha çabuk görür. Kişi için bunun tersi de geçerlidir; o an için gereksinim duymadığı, görmek istemediği nesneleri görmez ya da o nesneyi görmesi daha uzun zaman alır. insanın bu özelliği, sistem olarak ekonomik çalışmasını sağlamak için kullandığı bir özelliktir. Seçici dikkat yeteneğimiz sayesinde ortamdaki sayısız nesneden bizim için gerekli olanları seçer ve gerekli tepkileri veririz. Fakat yine bu özelliğimiz nedeniyle, trafikte önemli durumları görmezden gelme tehlikesi vardır. Özellikle hele bir de uzun yıllar yorgun ve uykusuz araç kullanan sürücülerde seçici dikkat ve konsantrasyon yeteneklerinde sorunlar başlamışsa, bu tehlike daha da artar. Bu sürücüler akan trafik ortamında şerit değiştirmede, hız ayarlamada ve öndeki aracı sollama davranışlarında sorun yaşayabilir, hatalı ve tehlikeli davranışlarda bulunabilirler [2, 13].

Bir sürücünün trafik ortamında aracını ne kadar güvenli kullanabileceğinin en önemli belirleyicilerinden biri, yukarıda kısaca açıklanmaya çalışıldığı gibi sürücülükle ilgili yetenekleridir. Diğer deyişle, trafiğe çıkacak her sürücünün, kendisi için ve diğer yol kullanıcıları için bir tehlike olup olmadığını anlamak, güvenli trafik ortamı için ön koşullardan biridir. Kişilerin, sürücülükle ilgili yetenekleri, bu alanda çalışan trafik psikologlarının geliştirdikleri özel

psikolojik testler yardımı ile ölçülmektedir. Bu Ölçme işlemine "psikoteknik değerlendirme", ölçme işleminin yapıldığı sisteme ise "Psikoteknik Değerlendirme Sistemi (PDS)" adı verilmektedir [2,13]. Sonraki bölümde psikoteknik değerlendirme konusu ele alınmaktadır.

3. PSİKOTEKNİK DEĞERLENDİRME

Bu bölümde, psikoteknik değerlendirme anlatılacak, dünyada ve ülkemizdeki gelişimi, psikoteknik değerlendirme kapsamındaki yetenek boyutları, yapılan uygulamalar, kullanılan test sistemleri değerlendirilecektir.

3.1.Psikoteknik Değerlendirmenin Tanımı

Psikoteknik değerlendirme; sürücülerin sahip oldukları ve güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel ve psiko-motor yetenek düzeylerinin; bu yetenek alanlarında tanımlanan bilgisayar destekli testler (psikolojik testler) aracılığı ile ölçülmesidir [21]. Daha açık bir tanımla ise psikoteknik değerlendirme; sürücülük için temel olan ve sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan, algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız-mesafe tahmini gibi zihinsel, tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi psiko-motor yeteneklerin düzeyinin, psikometrik ölçütlere uygun mili saniyelerde ölçülen hassaslıkta, standart ve bilgisayar destekli test sistemleri kullanılarak ölçülmesidir. Test sonuçları, testi alan kişinin özelliklerini taşıyan (yaş, cinsiyet, eğitim, sürücü belgesi tipi vb.) norm grupları ile karşılaştırılarak, kişinin sürücülük yetkinliklerinin düzeyi hakkında bir sonuca varılır. Bu teknik, yukarıda belirtilen yetkinliklere sahip olmayan sürücülerin, sahip olan sürücülerden ayırıştırılmasını sağlar. Sürücü adaylarının bir sürücü olup, trafik ortamına katıldıklarında güvenli sürücüler olup olamayacaklarını belirler. Sürücülüğü bir meslek olarak yapmak isteyen kişilerin ilgili işlere başvurularında bir başarı ölçütü olarak kullanılır, bünyesinde şoför çalıştıran kurumların sürücülerinin performans değerlendirmesini, psikolojik sağlık kontrolü kapsamında gerçekleştirebilmek için kullanılır [20].

Günümüzde, "Psikoteknik değerlendirme" uygulamasında, trafik psikologları, bilgisayar teknolojisinin de olanakları sayesinde, hem testlerin uygulanması, hem değerlendirilmesi ve hem de yorumlanmasını son derece hızlı ve ölçüm hatasını en aza indirerek gerçekleştirebilmektedirler [2]. Böylece sürücülük

yetkinliklerinin düzeyi hakkında tarafsız, bilimsel ve herkes için standart koşullarda gerçekleştirilmiş uygulamalarla bir sonuca varılması sağlanabilmektedir. Sürücülükle ilgili yeteneklerin yanı sıra kişilik, tutum ve alışkanlıkların da değerlendirilmesiyle "psikolojik değerlendirme" adını alan bu uygulamanın amacı; sürücünün, trafik ortamında bir aracı, güvenli bir şekilde sürme yeteneğine ve trafik kurallarına uyum sağlama isteğine sahip olup olmadığını tespit etmektir. Bu değerlendirme süreci, temel olarak iki aşamayı kapsamaktadır [2].

a. Kişinin bir aracı sürebilmek için asgari düzeyde, trafiğe ilişkin yeteneklere sahip olup olmadığını ölçmek ve değerlendirmek.

b. Trafiğe ilişkin kişilik açısından, trafik kurallarına uyma eğilimine (kişilik,tutum, inanç ve alışkanlıklar) sahip olup olmadığını incelemek.

3.2.Dünyada Psikoteknik Değerlendirme Uygulamaları

1900'lerin başında, sürücü adaylarının değerlendirilmesine ilişkin gereksinimler psikoloji biliminin, Avrupa'da "psikoteknik" ya da "psikoteknoloji", Amerika Birleşik Devletleri'nde "uygulamalı psikoloji" adı ile bilinen yeni yöntemler oluşturmaya neden olmuştur. Böylece psikolojinin yol güvenliğine katkıları, güvenli sürücülüğün araştırılması ve seçilmesi anlamına gelen psikoteknik değerlendirme yöntemleriyle kuramsal ve uygulamalı olarak başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı sırasında, Uygulamalı Psikolojinin bilgileri, endüstride olduğu kadar özellikle de orduda tank operatörlerinin, sürücülerin, pilotların, makinistlerin seçiminde ve orduda genel olarak personelin seçimi ve görevlere dağıtılması konularında kullanılmıştır [22].

1920 yılından 1950'li yıllara kadar olan dönemde psikometri alanının, ulaşımdaki her türlü profesyonel sürücünün seçiminde kullanıldığı dikkati çekmektedir. 1924 yılında Fransa'da toplu taşımacılıkta görev yapan profesyonel sürücülerde psikometrik testlerin kullanıldığı görülmektedir. Bu

nedenle kazaların 2.2'den 0.6'ya düştüğü rapor edilmektedir [23]. Barjonet'in verdiği bilgilere göre, 1922 yılında Finlandiya'da, ilk uygulamalı psikoloji laboratuvarının, Fin Devlet Demiryolları bünyesinde kurulduğu, 1925 yılında Budapeşte'de tren kullanacak makinistler için ilk kez psikolojik testler uygulandığı, 1934'te Macaristan'da ve 1936'da da Romanya'da devlet demiryolları bünyesindeki makinistler için yetenek testleri kullanılmaya başlandığı bilinmektedir [23].

Günümüzde Türkiye dışında "psikoteknik değerlendirme" adını kullanan tek ülke olan İspanya'da, trafik güvenliği ve psikoloji alanındaki, psikoteknik değerlendirme çalışmaları çok eskiye dayanmaktadır [24]. Son yıllarda İspanyol psikologlar trafik güvenliği konusunda ergonomi, yol eğitimi, trafiğin sosyal boyutları gibi diğer alanlarda da çalışmaya başlamışlardır. Uluslararası trafik psikolojisi literatüründe çok görülmesi de psikoteknik değerlendirme yöntemlerini en eski ve en yaygın olarak kullanan bir ülke olduğu için İspanya, bu konuda ayrı bir öneme sahiptir. İspanya'da 1912'de Münsterberg'in etkisiyle, psikoteknik değerlendirme yeni bir disiplin olarak etkin olmaya başlamıştır. 1914 yılında, Madrid ve Barcelona'da tramvay ve kamyon şoförlerinin seçimi amacıyla üç psikoteknik laboratuvarı kurulmuştur. 1921 yılında Barcelona'da tramvay ve taksi şoförleri için psikoteknik değerlendirme yasal zorunluluk haline getirilmiştir. 1982 yılında yapılan yasal düzenlemelerle öncelikle profesyonel sürücüler için daha sonra da tüm sürücüler için psikoteknik değerlendirme, yasal zorunluluk haline getirilmiştir [24]. Dolayısıyla da psikoteknik değerlendirme kapsamında, yeni psikolojik özelliklerin ölçülmesi de gündeme gelmiştir. Bunlar zeka, farklı psikomotor yetenekler, akıl sağlığı ve kişilik bozukluklarına yönelik bazı durumlardır [24].

2000'li yıllarda psikoteknik yöntemlerde, trafik psikologları, bilgisayar teknolojisinin de olanakları sayesinde, hem testlerin uygulanması, hem değerlendirilmesi ve hem de yorumlanmasını son derece hızlı ve ölçüm hatasını en aza indirerek gerçekleştirebilmektedirler. Böylece sürücülük

yetkinliklerinin düzeyi hakkında daha tarafsız, daha bilimsel ve daha standart koşullarda gerçekleştirilmiş uygulamalarla sonuçlara varılması sağlanabilmektedir [22].

Avusturya, Almanya, İsviçre, İtalya gibi ülkelerde sürücülükle ilgili yeteneklerin yanı sıra kişilik, trafiğe ilişkin tutumlar ve alışkanlıkların da değerlendirilmesiyle psikolojik değerlendirme adını alan bu uygulamanın amacı; sürücünün, trafik ortamında bir aracı, güvenli bir şekilde sürme yeteneğine ve trafik kurallarına uyum sağlama isteğine/güdüne sahip olup olmadığını tespit etmektir [13].

Bu değerlendirme süreci, temel olarak iki aşamayı kapsamaktadır: 1) Bir sürücünün; bir aracı sürebilmek için asgari düzeyde, trafiğe ilişkin yeteneklere sahip olup olmadığını incelemek. 2) Trafiğe ilişkin kişilik açısından, trafik kurallarına uyma eğilimine (kişilik özellikleri, tutum, inanç ve alışkanlıklar) sahip olup olmadığını incelemek. Günümüzdeki haliyle trafik güvenliğinde, “psikolojik değerlendirmenin” hedeflerini şu şekilde belirtilmektedir:

- Yolu kullananları, tehlikeli sürücülerin yarattığı risklerden korumak,
- Birey bazında sürücüleri, kalıp yargılara ve herkes için aynı olan değerlere göre yargılanmaktan korumak,
- Risk altındaki sürücülere, tutumlarını değiştirmeleri ve davranışlarını geliştirmeleri ve düzeltmeleri için şans tanımak,
- Toplumda sürücülük kültürünün gelişmesine katkıda bulunmak,
- Kazaların azalmasına katkıda bulunmak [13].

Psikoteknik değerlendirme sürecinde kullanılan psikolojik testler, zeka, bellek, algı, konsantrasyon, dikkat, refleks, fren intikal süresi, strese dayanıklılık ve stres altında doğru karar verme, koordinasyon gibi psiko-

motor ve zihinsel yetenekleri ölçmektedirler. Yapılan bilimsel araştırmalarda, bu yeteneklerle ilişkili olduğu saptanan belli başlı sũrũcũ davranışları, hız ayarlama, ẽndeki ve yandaki araçlarla mesafe ayarlama, virajlarda, kavşaklarda dõnerken hız ayarlama, sinyal verme, trafik ışıklarında hız ayarlama, şerit değiştirme, şerit seğimi, araç sollama olarak saptanmıştır. Dięer deyişle, zeka, bellek, algı, konsantrasyon, dikkat, refleks, fren intikal sũresi, strese dayanıklılık ve stres altında doğru karar verme, koordinasyon gibi psiko-motor ve zihinsel yeteneklerinde diğer sũrũcũlere gõre sorun olan kişiler, trafikte hızlarını ayarlama ẽndeki ve yandaki araçlarla mesafe ayarlama, virajlarda, kavşaklarda dõnerken hız azaltmada sorun yaşarlar, yanlış sinyal verirler, trafik ışıklarında yanlış ya da tehlikeli davranışlar yaparlar, yanlış şerit değiştirir ve yanlış şerit seğerler, hatalı sollama yapabilirler [13,22].

Bazı ũlkelerde bu yeteneklerle birlikte trafięe iliřkin kiřilik ẽzellikleri de deęerlendirme kapsamına alınmıřtır. Bu kiřilik ẽzellikleri risk alma iřteęi, saldırgan sũrũcũlũk, sosyal uyum, kiřinin kendini eleřtirme ẽzellięi, kontrol ve sorumluluk duygusu olarak ẽzetlenebilir [13,22]. Bu kiřilik ẽzelliklerine iliřkin testlerin kullanılabilmesi ve geęerli olarak kabul edilebilmesi ięin yarı yapılandırılmıř bir psikolojik gõrũřme ile birlikte uygulanmıř olması yasal zorunluluktur [13].

Gũnũmũzde, Avusturya'nın yanı sıra suçlu sũrũcũler, stajyer sũrũcũler ve sũrũcũ adayları ilgili benzer uygulama ve çalışmalar, Almanya, İşviğre ve İtalya'da da yapılmaktadır. Ȗrneęin İşviğre'de ehliyet almak için başvuran sũrũcũler, sınavlarda başarısız olmuşlarsa, psikoteknik değerlendirmeden geçmek zorundadırlar. Avusturya'da olduğu gibi Almanya'da da ilgili yasalara gõre, kamu taşımacılığı yapan profesyonel sũrũcũler mesleğe başlarken bu değerlendirmeden geçmek zorundadırlar ve 50 yaşından itibaren her ũç yılda bir dũzenli olarak psikoteknik değerlendirmeden geçmektedirler [22]. Avusturya, İşpanya, Almanya, İşviğre ve İsrail gibi ũlkeler bu uygulamayla

trafik kazalarını azaltmada önemli başarılar elde etmişlerdir. Örneğin İsrail’de, 1996 yılında yapılan bir çalışmada, psikoteknik değerlendirmeden geçen bir grup sürücü ile bu değerlendirmeden geçmeyen bir grup sürücü üç yıl boyunca izlenmiş ve psikoteknik değerlendirmeden geçen sürücülerin bu süre boyunca hiç kaza yapmadıkları saptanmıştır [25].

Avrupa ülkelerinde yapılan uygulamalarda psikoteknik değerlendirme sadece bir ön ölçme ve değerlendirme sürecidir. Bu değerlendirme sonucuna göre kişiler eğer güvenli sürücülük özelliklerinde sorun var ise geliştirilmiş özel bir tutum değişikliği programı olan Sürücü Davranışı Geliştirme ve Rehabilitasyon Programına yollanırlar. Program sonrası tekrar psikoteknik değerlendirmeye alınırlar. Aşağıdaki bölümde Sürücü Davranışı Geliştirme ve Rehabilitasyon Programı anlatılmaktadır.

3.2.1. Sorunlu sürücülere verilen eğitim ve rehabilitasyon

1970’li yıllardan itibaren, psikoteknik değerlendirme uygulaması olan ülkelerde Sürücü Davranışı Geliştirme Programları (Driver Improvement and Rehabilitaton Programs) başlamıştır [22]. Bu programlar, bugün pek çok Avrupa ülkesinde, bazı trafik suçlarını işlemeyi alışkanlık haline getirmiş sürücüler ve deneyimsiz, yeni sürücüler için yasal bir zorunluluktur. Araştırmacılar, tüm Avrupa’da Sürücü Davranışı Geliştirme Programları alanında, 5 000 kadar psikoloğun çalışmakta olduğunu belirtmektedir [22].

Trafik suçluları için özel rehabilitasyon programları düşüncesi ilk kez Amerika Birleşik Devletleri’nde ortaya çıkmıştır ve daha sonra Avrupa ülkelerine yansımıştır. 1977 yılında ilk kez Avusturya’da, Almanya ve İsviçre’de yasal olarak uygulanmaya başlanmıştır. Günümüze kadar gelişerek uygulanmaya devam eden bu programlar, özellikle Almanca konuşulan Avrupa ülkelerinde trafik sisteminin vazgeçilmez bir parçası olmuştur. 1990’larda bu ülkelere

Fransa, Belçika, Hollanda, İtalya'nın bir bölümü, Portekiz, İngiltere ve Finlandiya da katılmıştır [22].

Sürücü Davranışı Geliştirme Programları her ülkede bazı farklılıklar göstermekle birlikte (örneğin, Almanya'da trafik psikologları ve hekimlerle birlikte düzenlenirken, Avusturya'da trafik psikologları tarafından düzenlenmektedir) genel olarak amacı; sürücülerde sürücülük kimlikleri hakkında farkındalık yaratmak, risk bilgileri vermek, oto kontrolü sağlamak ve kural ihlaline neden olan tutum, inanç ve yanlış bilgilerin değiştirilmesidir. Programların uygulandığı ülkeler incelendiğinde, Sürücü Davranışı Geliştirme Programlarının her biri 50 dk. süren en az 4 oturumdan oluştuğu, ortalama 6-10 kişilik gruplar halinde ve ek olarak gereksinim halinde bireysel oturumlar şeklinde düzenlendiği görülmektedir. Bazı programlar 6 hafta sürerken, bazıları 8 haftaya kadar yayılmaktadır [26]. Bu alanda özel olarak yetişmiş 750'den fazla trafik psikoloğunun bugün Avrupa ülkelerinde çalışmakta olduğu belirtilmektedir. Son on yıldır, Macaristan, Avusturya, Almanya ve İsviçre'de 50 000'den fazla kişinin katıldığı, 5 000'den fazla program düzenlenmiştir [22].

Avrupa ülkelerinde, Sürücü Davranışı Geliştirme Programlarına, yasal düzenlemeler gereği, alkollü araç kullanma ya da hız ihlali nedeniyle yakalanan sürücüler, stajyer sürücüler katılmaktadır. Ayrıca ilaç kullanma şüphesi altında olan ve belli bir yaştan üstündeki sürücüler için de özel programlar düzenlenmektedir [22].

Temel amaçları aynı olmakla beraber programların içeriği ve işleme biçimleri açısından ülkelere göre bazı farklılıklar bulunmaktadır. Ancak, 90'lı yıllardan itibaren bu programların standartları belirlenmeye ve etkililiklerinin değerlendirilmesi çalışmaları yapılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda yapılan bir çalışmanın sonuçlarına göre 10 Avrupa ülkesindeki sürücü davranışı geliştirme programları incelendiğinde, bu programlarının başarısının %50

olduğu belirtilmektedir. Diğer bir deyişle, bu programlara katılan ve katılmayan sürücüler karşılaştırıldığında, programa katılan sürücülerin %50'sinin tekrar aynı suçu işlemediğı saptanmıştır [22]. Aşğıdaki bölümde, ülkemizdeki psikoteknik değerlendirme uygulamaların ve son iki yıldır uygulanmaya başlayan Sürücü Davranışı Geliştirme Programları ele alınmaktadır.

3.3. Türkiye’de Psikoteknik Değerlendirme Uygulamaları ve Sürücü Davranışı Geliştirme Eğitimi

Ülkemizde, psikoteknik değerlendirme uygulamaları yasal olarak, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu kapsamında suçlu sürücülerin değerlendirilmesi şeklinde başlamıştır [27]. Bununla beraber, ilgili kaynaklar incelendiğinde, 1950’li yıllardan bu yana Ankara’da Devlet Demiryolları’nda görev yapan makinistlerin, bazı psikoteknik testlere tabi tutulduğu ve İstanbul Belediyesi’nde görevli tüm personelin de İETT Umum Müdürlüğü bünyesinde kurulan psikoteknik laboratuvarında, psikoteknik değerlendirmeye alındığı görölmektedir [28].

Türkiye’de ilk defa İETT bünyesinde kurulan psikoteknik değerlendirme laboratuvarında psikoteknik yöntemlerin kullanılma nedeninin, bu yöntem sayesinde, kişilerin kendilerine özgü yeteneklerinin araştırılıp, o kişinin en iyi başarabileceğı işin bilimsel ölçütler çerçevesinde bulunabilme olduğu belirtilmektedir [28].

Noyan [28] makalesinde, İETT laboratuvarının kurulma nedenlerini ve psikoteknik uygulamaların faydalarını açıklarken, “Psikoteknik Lâboratuvarında yapılan seçimin, yeteneksizleri ayıkladığını, herkesi zekâ ve yetenek derecesine göre sıraladığını” vurgulamış, bu nedenle her alanda sağlayacağı yararların açık olduğunu ifade etmiştir. Psikoteknik değerlendirme yönteminin faydalarının bütün dünyada değerini özellikle araç kullanan sürücülerin seçimi

konusunda kanıtlandığını belirtmiştir. Noyan [28], İstanbul E.T.T. işletmelerinin Psikoteknik Lâboratuvarının otomobil ve otobüs kullanacakların, vatmanların, biletçilerin diğer deyişle, yol güvenliği ile ilgili kimselerin yeteneklerini ölçebilecek bütün cihazlara sahip olduğunu belirtmiş, ayrıca garajlarda ve atölyelerde çalışacak teknisyenlerin, garlarda Fenwick kullananların, telefoncuların da meslekleri için gerekli olan yeteneklerinin de incelenip bir sertifika ile belgelenebileceğini vurgulamıştır. Noyan'a göre her türlü zekâ ve karakter muayenelerinin tetkiki dolayısıyla muhasebeci, daktilo ve kâtip gibi büro memurlarının seçimi işi de bu testler aracılığı ile yapılabilir [28].

Bu iki laboratuvar dışında, 1996 yılına kadar ülkemizde psikoteknik değerlendirme alanında uygulama ve bilimsel çalışmalara pek rastlanmamaktadır [22]. 1997 yılında yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yapılan değişiklikler ve yenilikler kapsamında, suçlu sürücüler için psikoteknik değerlendirme zorunluluğunu (48inci, 51inci ve 118inci maddeler) içeren maddelerin kabulü ile ülkemizde psikoteknik değerlendirme uygulamaları başlamıştır [29].

Türkiye'de psikologlar tarafından ilk kez 1996 yılında, 9. Ulusal Psikoloji Kongresi sırasında, trafik psikolojisi konulu bir panel düzenlenmiş, panele Türk psikologların yanı sıra İspanya, İsrail ve Amerika Birleşik Devletleri'nden uzmanlar katılmıştır [30]. 9uncu Ulusal Psikoloji Kongresi'nden itibaren her kongrede trafik psikolojisi gittikçe genişleyen bir yer tutmaya başlamıştır. Kongrelerin yanı sıra 2001 yılında ODTÜ Psikoloji Bölümü tarafından, I. ODTÜ Sürücü Davranışları ve Trafik Güvenliği Sempozyumu düzenlenmiş, bu sempozyuma yurt içinden alanda çalışan psikologların ve akademisyenlerin yanı sıra, İngiltere, İsveç, Finlandiya ve Yunanistan olmak üzere yurt dışından trafik psikolojisi alanının önemli kuramcıları katılmıştır [22].

Bugün, halen yürürlükte olan 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereği psikoteknik değerlendirme uygulamalarını yasal olarak yapmaya yetkili, ülke genelinde yaklaşık 25 kadar merkezde psikoteknik değerlendirme uygulamaları yapılmaktadır. Ayrıca 2003 yılında yürürlüğe giren Taşımacılık Kanunu kapsamında da yük ve yolcu taşımacılığı yapan ve yapacak olan sürücülerde aranan şartlardan biri olarak psikoteknik değerlendirme raporu bulunmaktadır [31].

Sürücü Davranışı Geliştirme Eğitimi'ne ilişkin olarak, Ülkemizde, yasal uygulamalar kapsamında ve psikoteknik değerlendirme sonrası uygun görülen sürücülerin yönlendirildiği Avrupa ülkelerindekine benzer bir psiko-eğitiminden söz etmek henüz mümkün değildir. Bununla beraber, 2003 yılında 2918 Sayılı Trafik Kanunu'nun Madde 48'inde yapılan değişiklikler ile ikinci kez yasal limitlerin üzerinde alkollü araç kullanarak yakalanan sürücüler için Sürücü Davranışı Geliştirme Eğitimi mecbur kılınmıştır [26], [32]. Bu madde şu şekilde düzenlenmiştir:

"Madde 48: Yönetmelikle belirtilen miktarların üzerinde alkol aldığı tespit edilen sürücülerin, suçun işlendiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl için birinci defasında sürücü belgeleri altı ay süreyle geri alınır ve haklarında para cezası uygulanır. İkinci defasında sürücü belgeleri iki yıl süreyle alınır ve haklarında para cezası uygulanır ve bu sürücüler Sağlık Bakanlığı'nca esas ve usulleri Sağlık ve İçişleri Bakanlıklarınca yönetmelikle gösterilen Sürücü Davranışı Geliştirme Eğitimine tabi tutulurlar"

Sürücü Davranışı Geliştirme Eğitim programı ayrı bir yönetmelikle belirlenmiş ve 2005 yılından itibaren de Sağlık Bakanlığı'na bağlı il sağlık müdürlüklerince uygulanmaktadır [33,34].

Aşağıdaki bölümde, ülkemizde ve uygulamanın olduğu Avrupa ülkelerinde psikoteknik değerlendirme sürecinde ele alınan, ölçüm yapılan ve değerlendirilen sürücülük yetenekleri, bu yetenekleri ölçmek için geliştirilmiş psikolojik testler ele alınmaktadır.

3.3.1. Psikoteknik değerlendirme sũrecinde ۆlçũlen ve değerlendirilen yetenekler

4 Sayılı Cetvel olarak da adlandırılan usul ve esaslar kapsamında psikoteknik değerlendirmede sũrũcũ ۆzelliklerinden aŗaęıda belirtilen yetenekler, bu amaçla geliŗtirilmiŗ bilgisayar destekli psikolojik testler aracılığı ile aŗaęıda belirtildiği ŗekilde ۆlçũlmesi belli bir yۆnetmelięe baęlanmıŗtır [21].

Zihinsel yetenek ve beceriler

1. *Dikkat*: Dikkat algılama sũrecinin testin iŗerięini oluŗturan  eŗitli uyarılar arasından, sadece test kapsamında kritik uyarıların seçici algılama ile fark edilmesi sũrecinde incelenmelidir. Dikkat dũzeyini ۆl mek ۆzere geliŗtirilmiŗ testler aŗaęıdaki ۆzellikleri taŗımalıdır:

i. Dikkat "performans hızı", "performans kalitesi" ve "performanstaki tutarlılık" deęiŗkenleriyle değerlendirilmeli ve dikkat dũzeyi, bu ۆ  deęiŗkenin bileŗkesi dikkate alınarak sayısal olarak ifade edilmelidir.

ii. Performans hızı, test kapsamında kritik uyarıların ka  saniye i inde fark edildiği ۆzerine kurulu olmalıdır. Kritik uyarıların tũmũne verilen tepkilerin hızının ۆncelikle medyan değeri veya aritmetik ortalaması a ısından değeri verilmelidir.

iii. Performans hızı ve kalitesi hakkındaki İki bulgu iliŗkilendirilerek norm grubu ile karŗılaŗtırılmalıdır. Bu karŗılaŗtırmanın "Performans hızı/Performans kalitesi Diyagramı" olarak grafiksel ۆzeti, bilgisayar tarafından yorumlamada kolaylık sağlamak i in hazırlanmalıdır, "kontrollũ ve tepkisel  alıŗma tarzı", yavaŗ ve hatasız performans ile tanımlanmalı; "dũŗũnmeden hareket edilen tarz" ise, hızlı ama hatalı tepkiler ile karakterize edilmelidir.

iv. Bir dikkat testinden geçerli ve güvenli bir sonuç alabilmek için test en az 10 dakika sürecektir şekilde yapılandırılmış olmalıdır. Performanstaki tutarlılık, dikkat düzeyinin bu süre içinde ne düzeyde değişim gösterdiği üzerine kurulmalıdır ve tepkilerin zaman içindeki dağılımı grafiksel olarak ifade edilmelidir.

v. Görüş alanı açısından dikkat düzeyini yorumlayabilmek için, testte verilen uyarılardan seçilmesi gereken uyarılar bilgisayar ekranı üzerinde dört görüş alanı üzerinde dağılmalı ve atlanan veya yanlış tepki verilen uyarıların nerede yoğunlaştığı incelenmelidir.

2. *Anlama ve Değerlendirme Yeteneği*: Anlama ve değerlendirme yeteneği, analitik düşünce becerisinin kullanıldığı, olgulara ilişkin ip uçlarından anlamlı sonuçlar çıkarma ve olgular arasındaki bağıntıları sağlayan prensipleri anlayabilme süreci üzerine kurulu bir test ile ölçülmelidir.

i. Sözel olmayan testler ile ölçülmelidir.

ii. Farklı yaş, eğitim düzeyleri için norm grupları oluşturularak bilgisayar tarafından otomatik karşılaştırılması yapılabilmesidir.

iii. Sorular muhakeme yeteneğini ölçebilecek kadar istatistiki açıdan yeterli sayıya sahip olmalıdır. Sorular zorluk derecelerine göre gruplanmış olmalı ve bunların dağılımı, test geneline rasgele ancak eşit sayıda olmalıdır. Böylece, kişinin aynı test içinde muhakeme yeteneği açısından çıkabileceği en yüksek düzey gözlenebilir.

iv. Aynı testin, daha yüksek eğitim düzeyleri için ya da standart testte en yüksek performansı göstermiş kişilere gerektiğinde uygulanmak üzere gelişmiş versiyonlarının bulunması gereklidir.

3. *Hız ve Mesafe Algılama*: Hareket halindeki objelerin hareket hızlarının ve hedefe olan uzaklıklarının tahmin edilebilmesi üzerine kurulu bir test ile ölçülmelidir.

i. Testte, hareket hızı ve hedefe uzaklığı değişken olan bir obje olmalı ve bu özellikleri kişinin ne kadar iyi gözlemleyebildiği incelenmelidir.

ii. Yetenek hakkında kesin bir yargıya varabilmek için, testi oluşturan soru/deneme sayısı yeterli olmalı (en az 20, en fazla 30 deneme) ve her denemede gösterilen performans birbiriyle tutarlı olmalıdır.

iii. Kişinin tahminlerinde kendisini ne kadar riske attığı, hız ve mesafe algılamasının operasyonel tanımı olarak alınmalı ve grafiksel olarak ifade edilmelidir. Sürücülerin tehlikeden uzak kalacak şekilde temkinli davrandıklarını gösteren bir performans sergilemesi esastır.

4) *Geniş Görüş Alanı içinde Uyarı Fark Etme*: Geniş görüş alanı içinde uyarı fark etme becerisi, 140 derecelik görüş alanı içinde, kişinin uyarıları en uzak hangi noktada fark ettiği ve fark ettiği anda doğru tepkiler verip vermediği üzerine kurulu bir test ile ölçülmelidir.

i. Her iki göz için, geniş görüş alanı içinde uyarı fark etme becerisini ölçmek üzere özel olarak geliştirilmiş bir test enstrümanı ile, başın sağ ve sol ekstrem yanlardan gelen ışıklı uyarıların hangi açısal değerlerde fark edildiği ölçülmelidir.

ii. Bu beceriyi ölçen testlerin yapısı gereği, kullanılacak testte, kişinin dikkatini sadece görüş alanı dışındaki uyarılara yoğunlaştırmasını engellemek üzere, görüş alanı içinde bir başka görev ile ilgilenmesi sağlanmalıdır. Böylece, görüş alanı içinde yoğunlaşma noktası olarak adlandırılabilen yerde bir iş ile uğraşırken, sağ ve soldan gelen farklı

uyaranların ne hızla fark edildiği ve iki farklı görevin kişi tarafından karıştırılarak tepkilerini olumsuz yönde etkileyip etkilemediği ölçülmelidir.

5) *Şekil Algılamada Görsel Süreklilik*: Şekil algılamada görsel süreklilik, şekil algılamasında seçici davranmayı sağlayan kriterleri sürekli takip etme becerisini ve bu kapsamda verilen tepkilerin hızını dikkate alan bir test ile ölçülmesidir.

i. Şekil algılama testi trafik ortamına doğrudan ilişki sağlamak açısından trafik işaretlerinden oluşmalıdır.

ii. Trafik işaretlerini belirli bir prensibe göre takip etme ve seçme süreci yaratılmalıdır. Bu seçici kriter bir trafik işareti ile bir rakam arasındaki bağıntının kurulması şeklinde yapılandırılmalıdır.

iii. Görsel sürekliliği değerlendirmek için, test 30 ya da 40 denemeden oluşturulmalıdır.

iv. Testin toplam kaç dakikada bitirildiği, belirli bir işaretin kaç saniyede fark edilerek tepki verildiği ölçülmelidir

v. Toplam zamanın kısa ya da uzun olması, algılama hızı ile basit ve somut olguların ne kadar kolay kavranabildiğini göstermelidir.

Psiko-motor yetenek ve beceriler

1. *Tepki Hızı*: Uyaranın fark edilmesi ile tepkinin ortaya konulması arasında geçen zaman tepki hızı olarak değerlendirilmelidir.

i. Tepkiye karar verilmesi ile tepkinin gösterildiği zaman ayrı ayrı incelenebilmelidir.

ii. Tepkilerin ne kadar hızlı olduğu kadar, ne kadar doğru olduğu da incelenmelidir. Bu amaçla farklı görsel ve akustik uyarılar sunulmalı, tepkiler eller ve ayaklarla verilmelidir. Hangi uyarana hangi tepkiyi vereceği belirlenerek bu kapsamda performans kalitesi incelenmelidir. Sunulan uyarılara verilen tepkiler tepki matrisi şeklinde sunularak, hatalı tepkilerin yoğunlaştığı uyarılar gözlenmelidir.

iii. Uyarıların sunum hızı, yavaştan daha hızlıya doğru farklı alt testler halinde düzenlenmeli ve uyarı sunum hızındaki değişikliklere kişinin ne düzeyde uyum sağlayabildiği incelenmelidir.

iv. Uyarılara verilen doğru tepkiler, yanlış tepkiler, atlanan uyarılar ve geç tepkiler grafiksel olarak ifade edilmelidir.

2. *Koordinasyon Düzeyi:* Koordinasyon, bir görev yerine getirilirken doğru tepkilerin verilebilmesi için aynı anda farklı uzuvların hareketlerinin uyumlandırılma düzeyi ile ölçülmelidir.

i. Küçük bir alan içerisinde kişinin el ve parmak hareketlerinde gösterdiği koordinasyon sürat ve doğruluk incelenmelidir. Performans kalitesi, testte kullanılacak kontrol kolunun, düğmesinin ya da direksiyonunun iki elin eş güdümlü hareketiyle kontrol edilmesi, bir hedefe yönelik olarak konumun tutulabilmesi ve kişinin çevresel uyarıları da dikkate alarak konumunu koruyabilmesi ölçülmelidir. Performans kalitesi hedeften sapma düzeyi olarak ifade edilmelidir.

ii. Görsel bir uyarının büyüklüğü, biçimi, hızı ve yönüne ilişkin görsel bilgilerin doğru motor faaliyete evrilebilirle düzeyi incelenmelidir. Ayakların ve ellerin doğru yerlerde kullanılması gerekir.

iii. Testin ileri aşamalarında, dikkat dağıtıcı uyaranlara karşı dahi koordinasyonun korunup korunamadığı incelenmelidir. Dikkat dağıtıcı uyaranlara bağlı hedeften sapma düzeyi ölçülebilmelidir.

iv. Performansta tutarlılık, test sürecinde, her denemede performansta iyileşme kaydedilip edilmediği açısından belirlenmelidir. Deneyimden yararlanarak, belirli prensiplere bağlı kalarak vücut fonksiyonlarını kontrol altında tutmayı öğrenebilmek sürücülük için esastır. Bu gelişim grafik gösterge olarak ifade edilmelidir.

v. Her denemenin ne kadar sürede tamamlandığı, performans hızını belirleyecek şekilde ölçülmelidir.

3.3.2. Psikoteknik değerlendirme test sistemleri

Ülkemizde farklı yerlerde bulunan sürücü değerlendirme merkezlerinde; Avusturya Trafik Güvenliği Vakfı (Austrian Road Safety Board) Trafik Psikolojisi Enstitüsü tarafından geliştirilen ve Türkiye adaptasyonu TŞOF Psikoteknik Değerlendirme Merkezi işbirliğinde geliştirilen ve kullanılan ART 2020 Test Sistemi, Avusturya'da Dr.G.Schuhfner tarafından geliştirilen ve Türkiye adaptasyonu Psikotek Danışmanlık Ltd. tarafından yapılan ve birçok merkezde kullanılan Viyana Test Sistemi ve METEKSAN tarafından satışı ve dağıtımı yapılan, Türkiye Bilimsel ve Teknoloji Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) ile Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) psikoloji bölümü tarafından geliştirilen PDS kullanılmaktadır.

Türkiye'de bulunan bu üç sistemde de ortak olarak, 4 sayılı cetvel gereğince aşağıda belirtilen konuları içeren testler yer almaktadır [21]. Bu testler;

a) Zihinsel Yetenek ve Beceriler

1) Dikkat testi

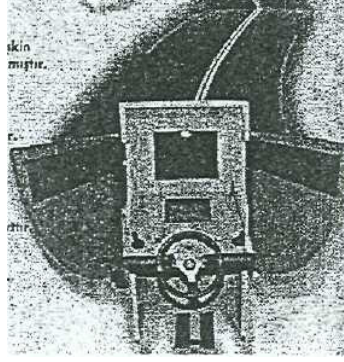
2) Anlama ve değerlendirme yeteneği testi

- 3) Hız ve mesafe algılama testi
- 4) Geniş görüş alanı içinde uyaran fark etme testi
- 5) Şekil algılamada görse!süreklilik testi

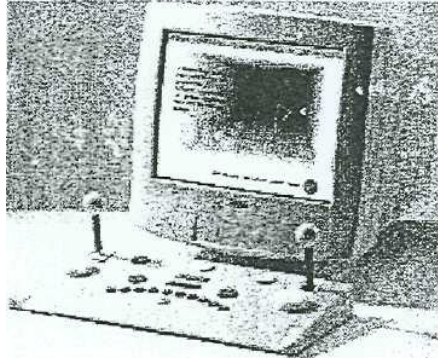
b) Psikomotor yetenek ve beceriler

- 1) Tepki hızı testi
- 2) Koordinasyon düzeyi testi

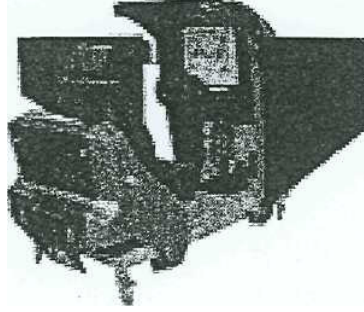
Türkiye’de psikoteknik değerlendirme merkezlerinde kullanılan test sistemleri.



Resim 3.1. ART 2020 test sistem paneli



Resim 3.2. Viyana test sistem paneli



Resim 3.3. METEKSAN test sistem paneli

4 sayılı cetvelde belirtilen konuları kapsayacak şekilde Türkiye'deki mevcut;
ART 2020 Test Sistemi'nde;

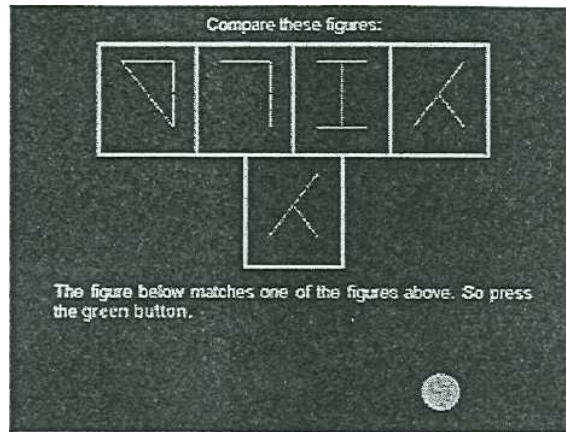
- i. Stres altında tepki(refleks)davranışı testi (RST Testi)
- ii. Trafik ortamında, üç boyutlu görsel alanda, fark etme ve algılama, fotografik bellek testi.(TT15)
- iii. Görsel fark etme ve algılamada süreklilik (LL5 T esti)
- iv. Dikkat (monoton ortamda dikkat ve konsantrasyon) (Q1 Testi)
- v. Seçici Dikkat (FAT Testi)
- vi. Trafik ortamında tepki hızı ve doğruluğu (DR2 Testi)
- vii. Çevresel (periferal) görüş alanında uyaran algılama ve ikili işlem ortamında koordinasyon (PVT Testi)
- viii. Hız/mesafe algılama (DEST Testi)
- ix. Takip ve koordinasyon (SENSO Testi) testleri,

Viyana Test Sistemi'nde;

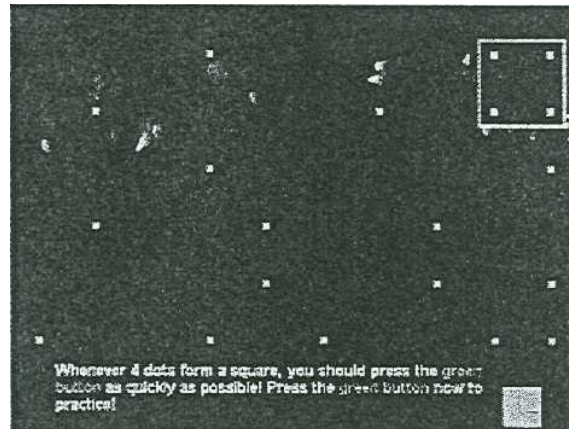
- i. SPM Standart Progresif Matris Testi
- ii. SIGNAL Seçici Dikkat
- iii. HMT Hız Mesafe Tahmin
- iv. Görsel Süreklilik (LVT Testi)
- v. Determinasyon (DT testi)
- vi. Cognitrone (COG testi)
- vii. Takistoskopik Trafik Algı (TAVTMB testi)
- viii. İkili İşlem Becerisi (İİB Testi)
- ix. Standart Progresif Matris Testi (SPM Testi)

- x. Seçici Dikkat (SIGNAL Testi)
- xi. El Becerisi Test Serisi (MLS Testi)
- xii. Mekanik Algılama ve Kavrama (MTA Testi)
- xiii. İki El Koordinasyon (2HAND Testi) testleri uygulanmaktadır.

ART 2020 Test Sistemi ve Viyana Test Sistemi'nde uygulanan bazı testlere ait test resim örnekleri;



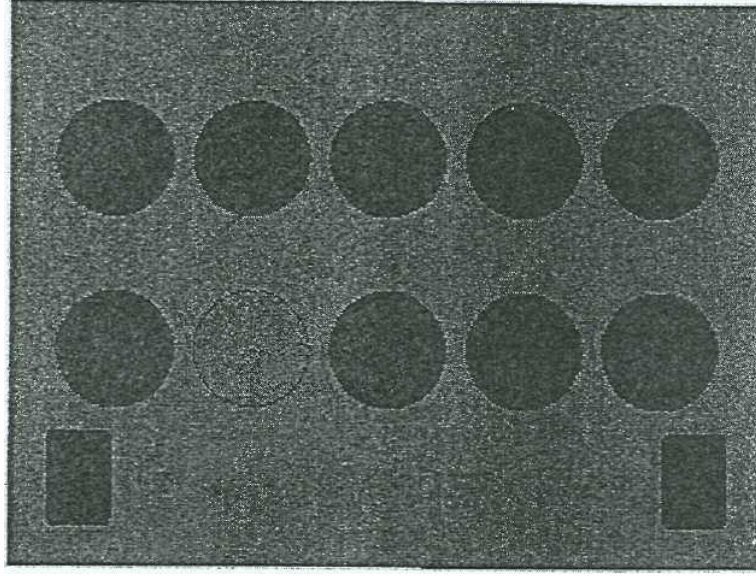
Resim 3.4. Bilme kavrama testi



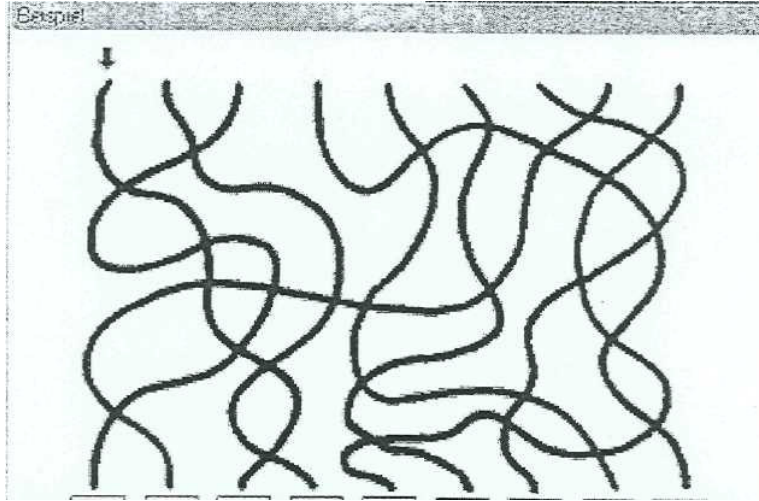
Resim 3.5 Seçici dikkat testi



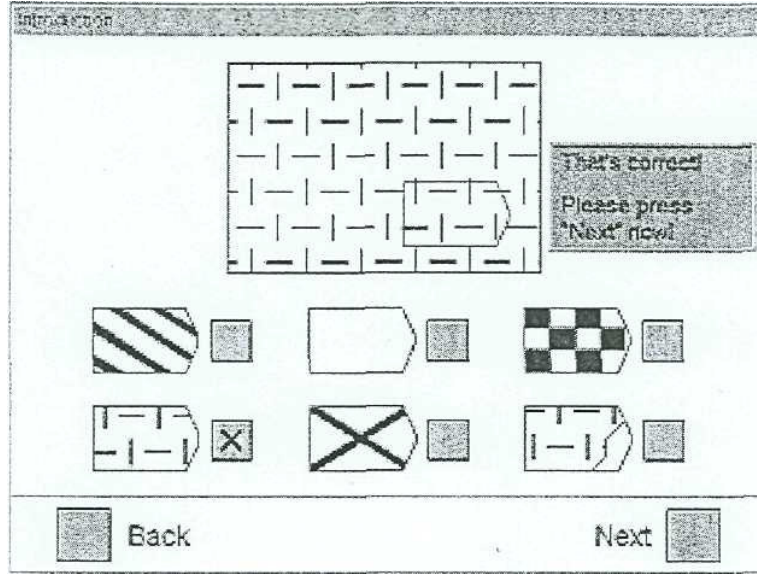
Resim 3.6 Takistoskopik trafik algı testi



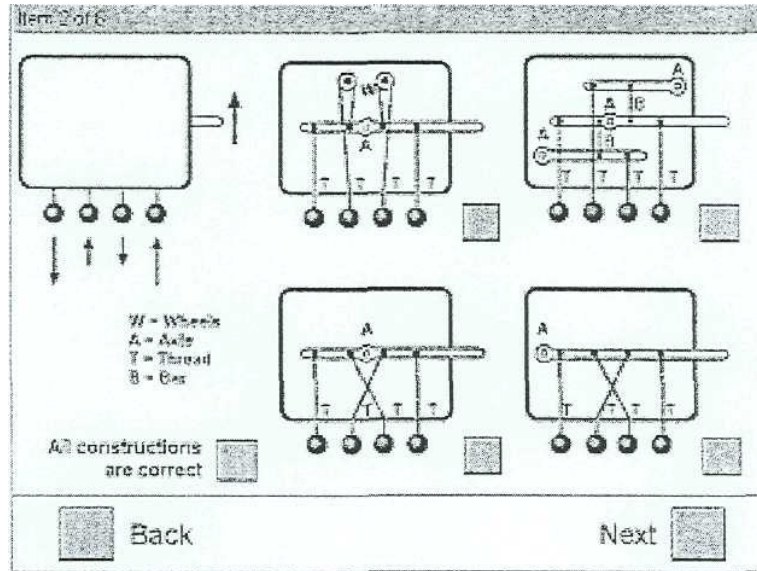
Resim 3.7. Determinasyon (Kararlılık) testi



Resim 3.8. Görsel süreklilik testi



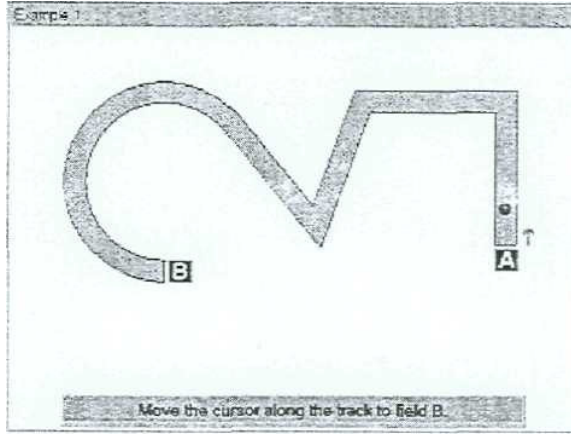
Resim 3.9. Standart progressive matris testi



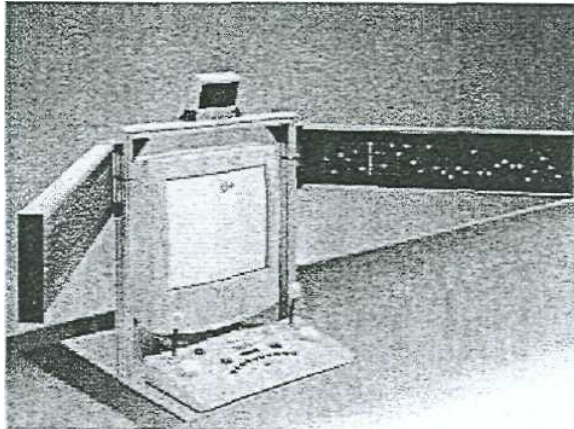
Resim 3.10. Mekanik algılama ve kavrama testi



Resim 3.12. İki el koordinasyon testi



Resim 3.12. İki el koordinasyon testi



Resim 3.13. Çevresel görüş testi

METEKSAN Test Sisteminde;

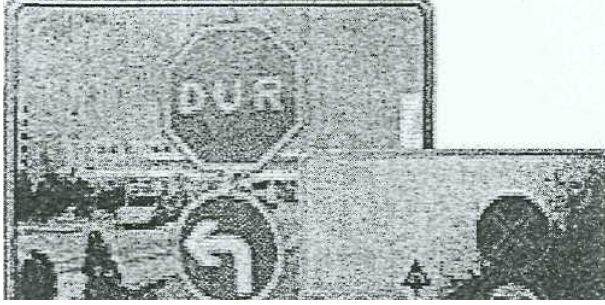
- i. Monoton Dikkat Testi
- ii. Seçici Dikkat Testi
- iii..Muhakeme ve anlama Testi
- iv. Hız ve Mesafe Tahmini Testi
- v. Çarpışma Zamanı Tahmin Testi
- vi. Periferal (Çevresel) Görme Testi I
- vii. Periferal Görme Testi II - Bölünmüş Dikkat Testi
- vii. Trafiğe İlişkin Görüş Testi: Hata ve İhlalleri Tanıma Testi
- ix. Görsel Algı / Bellek Testi
- x. Görsel Süreklilik Testi
- xi. Reaksiyon (Tepki) Zamanı Testi
- xii. Trafik Ortamında Reaksiyon Zamanı Testi (Simülasyon Testi)
- xiii. Koordinasyon Testi
- xiv. Sürücü Davranışları ve Kişilik Testleri

uygulanmaktadır.

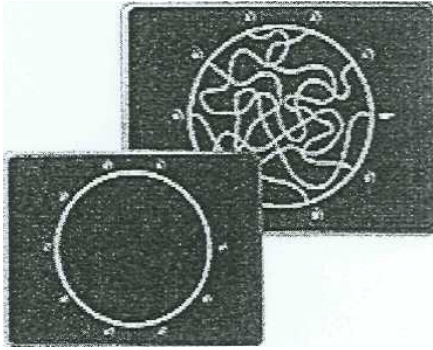
METEKSAN Test Sistemi'nde uygulanan bazı testlere ait test resim örnekleri;



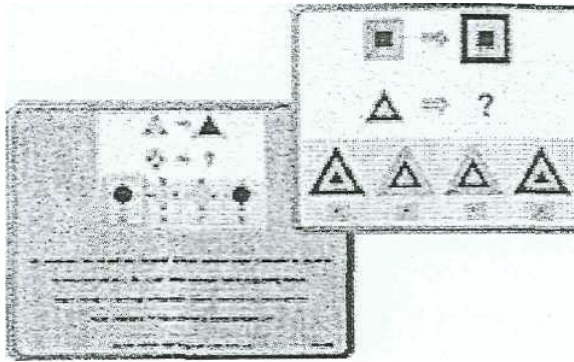
Resim 3.14. Sürücü koordinasyon testi



Resim 3.15. Görsel algı testi



Resim 3.16. Trafik ortamında görsel süreklilik testi



Resim 3.17. Muhakeme Yeteneği Testi

3.4. Türk Silahlı Kuvvetlerinde Psikoteknik Değerlendirme ve Uygulamaları

Trafik insan aktivitesinin bir ürünüdür. İnsanoğlu sayıca arttıkça ve teknolojik olarak geliştikçe hareketlenmiş yeryüzündeki başka/uzak yerlere ulaşmaya çalışmıştır. Ancak insanoğlunun en temel ihtiyaçlarından biri olan ulaşım ihtiyaçları arttıkça, artan bu hareketlilik zaman içerisinde bir sorun haline dönüşmüş, karşısına kendi elleriyle yarattığı ve trafik adını verdiği büyük bir problem çıkmıştır.

Dünyada ve Türkiye’de yaşanan trafik sorunları meydana gelen trafik kazaları yitirilen binlerce yaşam ve ortaya çıkan mali tablolar yetkilileri sert tedbirler almaya yöneltmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti’nde yaşanan trafik kazaları ve bunun doğal sonucu olarak ortaya çıkan sorunların Türk Silahlı Kuvvetlerinin de bir sorunu olduğu gerçeği ile yola çıkıldığında problemlerin detaylı olarak incelenmesi ve çözüm önerilerinin ortaya konulması adına Türk Silahlı Kuvvetleri’nin de üzerine düşen görevler mevcuttur.

Kazaların önlenmesi Türk Silahlı Kuvvetleri’nde başlı başına bir uzmanlık konusudur ve her makamın sorumluluğudur. Kara Kuvvetleri Komutanlığı’nda genel olarak trafik hizmetlerinin sağlanması, sürücülerin eğitimi, trafik kazalarının önlenmesi vb. konularda kavram geliştirme Ulaştırma sınıfı sorumluluğundadır.

Kara Kuvvetleri Komutanlığına ait sürücü eğitimleri belirli merkezlerde yapılmaktadır. Bu merkezlerde personele sürücü eğitiminin yanında kazaların önlenmesi ve kazalardan korunma konularından da eğitim verilmektedir. Personel psiko-teknik değerlendirmeye de tabi tutulmakta ve kazaya yatkınlığı ve güvenli sürücülük yetenekleri test edilmektedir. Böylece personel

tanınmakta ve kendisine en uygun görev verilmek suretiyle kazalar daha baştan önlenmeye çalışılmaktadır.

Ulaştırma sınıfında askeri sürücü belgesi almak üzere sürücü adayları ile B sınıfı sürücü belgesi alacak adaylar 1971 yılında imal edilmiş ve tamamen mekanik olarak çalışan, “FİZİKİ TEST CİHAZI” adı verilen cihazla 1999 yılına kadar teste tabi tutularak reaksiyon süresi, yan alan görüşü ve derinlik algılama özellikleri test edilmiş ve başarılı olan adaylar eğitime tabi tutulmuşlardır. Cihaz sürücü adaylarının seçiminde belirli bir ayırt etme özelliğine sahip olmakla beraber , tespit edilen değerler gerçeği tam olarak yansıtmamaktadır.



Resim.3.18. Fiziki test cihazı

Daha sonra yürürlüğe konan bir proje ile Amerikan ordusunda uygulanan test sistemine (EK-2) benzer şekilde reaksiyon testi, işitme testi, derinlik algılama testi, görüş alanı testi gibi daha fazla ayırt etme özelliğine sahip ve değerleri daha bilimsel ve gerçekçi rakamları veren “Sürücü Adayı Reaksiyon ve Fiziki Test Cihazı” 1998 yılında geliştirilerek K.K.K.İğına onaylanmak üzere bir proje olarak sunulmuştur.

Yürütölmekte olan projeler kapsamında 1995 yılında başlatılan “Sürücü maliyetlerinin düşürölmesi” projesi 1999 yılında sonuçlanmış Gnkur. .Bşk.İğının da uygun bulması ile 1999 yılından itibaren uygulamaya geçilmiş, bu tarihten sonra kaynaktan yeterli trafik ehliyetli er celp edildiğinden dolayı trafik ehliyetli olmayan sürücülerin eğitilerek sürücölük vasfı kazandırılması zaman içinde uygulamadan kalkmıştır. Dolayısı ile sürücü adaylarının baştan test edilerek sürücölük vasfı olmayanların belirlenmesini sağlayan Sürücü Adayı Reaksiyon ve Fiziki Test Cihazına ihtiyaç kalmadığından teklif edilen proje durdurulmuş bu tarihten sonra askeri sürücülerin sürücölük kabiliyet ve yeteneklerinin ölçöldüğü testler uygulanmamıştır.



Resim.3.19. Reaksiyon ve fiziki test uygulaması

Kaynaktan gelen trafik ehliyetli sürücüler 20 saat gibi kısa süreli bir direksiyon eğitimi sonunda yapılan bir sınavla ehliyet almaktadırlar. Trafik ehliyeti almak için müracaat eden kişiler gerek sınav öncesi, gerekse sınav esnasında ; algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız-mesafe tahmini gibi zihinsel; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi yetenek ve becerilerin düzeyi ile kişinin risk alma eğilimini , kuralları ihlal etme ihtimalini ve araç kullanırken strese girme olasılığını yani kişinin nasıl bir ruh hali ile araç kullanacağına dair herhangi bir elemenden geçilmemektedirler. Ayrıca sınav heyeti de bu konuda eğitim almış kişilerden oluşturulmamaktadır.

1 Ocak 1997' den itibaren ülkemizde değişiklikleri yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nda yer aldığı üzere: hız ihlali, alkollü araç kullanma, 100 puan limitini aşma nedeniyle sürücü belgeleri elinden alınmış sürücülerin direksiyon başındayken kullandıkları zihinsel ve psikomotor yetenekleri özel geliştirilmiş trafik psikolojisi testleri ile gözden geçirilerek, bunun sonucunda belgelerinin geri verilip verilmeyeceğinin “Psikoteknik Değerlendirme” kapsamında bilinmesi zorunluluğu bulunmaktadır.

Mevcut uygulamada ehliyete sahip olan tüm sürücülerin gerek zihinsel yetenek ve becerilerinin, gerek psikomotor yetenek ve becerilerinin, gerekse kişilik özelliklerinin araç kullanımı için tamamen uygun olduğu düşünülmekte ancak hız ihlali yapar , alkollü araç kullanır , kural ihlalleri 100 puanı geçer ve yakalanırsa veya kazaya sebep olup can ve mal kaybına yol açarsa , kişiler zorunlu olarak bu testlerden geçirilmektedir.

Mevcut kanunlardaki aksaklıkların giderilmesi kanun koyucuların görevidir. Fakat Silahlı Kuvvetler içinde meydana gelebilecek trafik kazalarının meydana gelmeden önce gerekli tedbirlerin alınarak önlenmesi ise bizlerin asli sorumluluklarımızdan birini teşkil etmektedir. Silahlı Kuvvetlere katılan sürücülerin daha işin başında bu analizlerden geçirilerek uygun evsafa

olanlara görev verilmesi, bize emanet edilen vatan evlatlarının canlarının korunmasını ve devlet malının da zarar görmemesini sağlayacaktır

Yapılan incelemeler neticesinde psikoteknik test cihazının sürücüde bulunması gereken yetenek ve becerileri ve onun tamamlayıcısı olan kişilik testlerinin ise sürücünün trafik ortamındaki psikolojik durumu ve kurallar karşısındaki davranış şekillerini ortaya koymak suretiyle;

- a. Kişinin ileride kaza yapma riskini,
- b. Hangi yetenek ve becerilerinde eksiklikler olduğunu ortaya çıkararak kişinin kaza yapmaması için dikkatli olması gereken durumları,
- c. İlave sürücü eğitimine ihtiyacı olanların belirlenmesini,
- d. Güvenli Sürücülük Davranışlarını Geliştirme Programına diğer bir değişle rehabilitasyona tabi tutulması gerekenlerin belirlenmesini,
- e. Durumu iyi olan sürücülerden tasarruf edilecek zamanın, direksiyon eğitimi zayıf olanlara verilmesi suretiyle emek , zaman ve akaryakıt tasarrufu sağlanmasını,
- f. Kazaya sebebiyet verebilecek sürücülerin baştan ayrılarak can ve mal güvenliğini sağlayacağı sonucuna varılmıştır. Bilindiği gibi sürücülerin algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız-mesafe tahmini gibi zihinsel; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi yetenek ve becerilerin düzeyi güvenli araç kullanmalarını sağlayan temel özelliklerdir.

Bunun yanında risk alma, saldırganlık, sorumluluk, öz kontrol gibi tutum, davranış, alışkanlık ve kişilik özellikleri; kişinin risk alma eğilimini , kuralları ihlal etme ihtimalini ve araç kullanırken strese girme olasılığını yani kişinin nasıl bir ruh hali ile araç kullandığını saptamaya yarayan diğer verilerdir. TSK olarak ülkemizdeki psikoteknik değerlendirme merkezleri ve kullanılan sistemler araştırılmıştır.

Bu merkezler Sürücülerde bulunması gereken zihinsel ve psikomotor yetenek ve becerilerin, hız ihlalinde bulunan , alkollü araç kullanma eğiliminde olan ,

100 puan limitini aşmak suretiyle kural ihlali yapmayı alışkanlık haline getirmiş kişilerde ne derecede olduğunun psikoteknik değerlendirme uygulamak suretiyle tespit edildiği “Psikoteknik Test Merkezleri” dir.

Yapılan incelemeler sonucunda Psikoteknik test cihazının, sürücüde bulunması gereken yetenek ve becerileri onun tamamlayıcısı olan kişilik testinin ise sürücünün trafik ortamındaki psikolojik durumu ve kurallar karşısındaki davranış şekillerini ortaya koymak suretiyle, K.K.K.İğında 1999 yılında verilen devamlı emirle trafik kazalarının azaltılmasına önemli bir katkı sağlayacağı, sürücü eğitiminin kalitesini arttıracığı değerlendirilmiş, sürücüde bulunması gereken yetenek ve becerileri ortaya çıkaran psikoteknik test cihazlarının alınarak psikoteknik değerlendirme merkezleri kurulmasına karar verilmiştir.

3.4.1. Sürücü adaylarının seçilmesi ve eğitim birliklerine sevk edilmesi

Trafik sürücü belgeli askerî sürücü adayları, temel askerlik ile temel askerlik ve sürücü ihtisas eğitimini yapmak üzere, K.K.K.İğınca belirlenecek sınıf eğitim merkezleri ile sürücü eğitim birliklerine sevk edilir. [36]

a. Sürücü eğitim merkezlerine gelen trafik sürücü belgeli adayların sağlık muayeneleri birliğe katıldıkları ilk hafta içinde kıt'a tabiplerince ve gerekenler uzman tabiplerce yapılır.

b. Yapılacak muayenelerde trafik sürücü belgeli sürücü adaylarında aranacak nitelikler şunlardır:

(1) Boyu 1.60 metreden aşağı olmamak.

(2) Araç kullanmaya mani hastalık ve alışkanlıkları olmamak (Karayolları Trafik Yönetmeliğinin Madde 78 ve 3 sayılı cetvelde sürücü adaylarında aranılacak sağlık şartları ile muayenelerine ilişkin esaslar belirtilmiştir). EK- 3

c. Bu muayeneler sonucu “Sağlık yönünden her cins askerî motorlu aracı kullanmasında sakınca yoktur” raporu alamayan personelin askerî sürücü olmasına müsaade edilmez. Trafik sürücü belgesi olan ayrıca askeri araçları sürebilmeleri için yukarıda açıklanan gerekli özelliklere sahip bulunan personel daha sonra psikoteknik değerlendirmeden geçirilir. [36]

3.4.2. Askerî sürücülerin yetenek ve psikolojik özelliklerinin tespiti

Trafik sürücü belgeli olarak şubelerinden sevk edilen askerî sürücü adayları, trafik sürücü belgesi alırken ilgili birimlerce yapılan sınavlarda; algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız mesafe tahmini, geniş görüş alanı içerisinde uyarıları fark etme, şekil algılamada görsel süreklilik gibi zihinsel durumu, tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi yetenek ve becerilerin düzeyi ile kişinin risk alma eğilimini, kuralları ihlâl etme ihtimalini ve araç kullanırken strese girme olasılığını, yani kişinin nasıl bir ruh hali ile araç kullandığına dair herhangi bir elemenden geçirilmemektedirler.

Bu nedenle birliklerinde sürücü olarak görevlendirilecek olan askeri araç sürücü adaylarına askeri araç sürücüsünde bulunması gereken yetenek ve becerilerin ölçümü amacı ile psikoteknik testten ve sürücünün trafik ortamındaki psikolojik durumu ve kurallar karşısındaki davranış şekillerini ortaya koymak amacı ile kişilik testinden, yani “Psikoteknik Değerlendirmeden” geçirilmesi gerekmektedir.

Resim 3.20. de K.K.K.lığında kullanılan son test cihazı görülmektedir. Bu değerlendirme ile sürücülerin yetenek ve becerilerini, psikolojik sağlıklarını araç kullanmada risk alma eğilimlerini, kazaya yatkın olup olmadıklarını, daha önce kaza yapmış olan, problemlili sürücülerin hangi nedenlerle bu kazaları yapmış olduklarının tespit edilmesi amaçlanmaktadır.



Resim.3.20. Psikoteknik Test Cihazı

Kara Kuvvetleri Komutanlığında sürücü olarak istihdam edilecek olan uzman erbaş, sivil memur ve işçilerin alımı safhasında psikoteknik teste tabi tutularak test neticesinde detayları ileride ki bölümlerde açıklanan Yeterli-Güvenli gruba girenlerden sürücü alınmaktadır. Kara Kuvvetleri Komutanlığında sürücü olarak istihdam edilecek olan erbaş ve erler acemi eğitim merkezlerinde sürücü eğitimi öncesinde psikoteknik teste tabi tutulacaklardır.[36] Test neticesine göre yapılacak faaliyetler müteakip maddelerde açıklanmıştır.

3.4.3. TSK’da psikoteknik test sonuçlarının değerlendirilmesi

Eğitim birliklerine katılan erlerin sürücü yeteneklerini ölçmek maksadıyla yapılan psikoteknik değerlendirmede, sürücü adaylarının araç kullanma yetenek ve becerileri ile hangi yetenek ve becerilerinde eksiklikler olduğu belirlenir. Bu sonuçlara göre;

1) “Güvenilir Sürücü” yani araç kullanma yeteneği yeterli, kişilik olarak riski sevmeyen, tehlikeye girmeyen, kural ihlâli yapmayan sürücüler tespit edilir. Bu grup personel için ayrıca bir ilave eğitime ihtiyaç duyulmaz. Bu sürücülerden tasarruf edilecek zamanın, direksiyon eğitimi zayıf olanlara verilmesi suretiyle emek, zaman ve akaryakıt tasarrufu sağlanır.

2) Araç kullanma niteliği zayıf olan, fakat araç kullanırken riske girmeyen askeri sürücü adayları ile araç kullanma niteliği bulunup araç kullanırken riske giren askeri sürücü adayları belirlenerek ilave eğitime tabi tutulur.

3) Araç kullanma niteliğine sahip olmadığı tespit edilen sürücü adaylarına, askeri ehliyet vererek araç kullanırmak oldukça riskli ve tehlikeli bir davranış olduğundan her an bir kazaya sebebiyet verebilecek olan bu sürücü adayları baştan eğitimden ayrılarak can ve mal güvenliği korunmuş olur eğitim masraflarından tasarruf sağlanır.

Bu amaçları gerçekleştirmek maksadıyla uygulanan test sonunda sürücü adayları dört grubu ayrılırlar. [36]

(1) Yeterli–Güvenli (K-1): Bu gruba giren sürücü adayı, "Güvenilir Sürücü"dür. Araç kullanma yeteneği yeterlidir, kişilik olarak riski sevmeyen, tehlikeye girmeyen, kural ihlali yapmayan bir özelliği vardır. Bu grup personel için ayrıca bir ilâve eğitime ihtiyaç duyulmaz.

(2) Yetersiz-Güvenli (K-2): Bu gruba giren sürücü adayının araç kullanması zayıftır, direksiyon eğitimine ihtiyacı vardır, fakat araç kullanırken riske girmez, kural ihlali yapmaz. Bu sürücü adaylarına, verilecek ilâve eğitim ile sürücülük melekeleri arttırılacaktır.

(3) Yeterli-Riskli (K-3): Bu gruba giren sürücü adaylarının araç kullanma yetenekleri vardır, fakat araç kullanırken riske girebilir, kural ihlali yapabilirler. Bu sürücü adaylarına verilecek eğitim ile güvenli sürücülük davranışları geliştirilir.

(4) Yetersiz–Riskli (K-4):Sürücü adayı yapılan testler neticesinde bu gruba girdiyse,“Araç kullanma niteliğine sahip değildir” anlamına gelmektedir.

Çizelge 3.1. Psikoteknik değerlendirme grupları.

Grup kodu	Grubu	Anlamı	Sonuç
K1	Yeterli-güvenli	Araç kullanımında yeterli, riske girmez	Eğitime ihtiyaç duymaz
K2	Yetersiz-güvenli	Araç kullanımında yetersiz fakat riske girmez	İlave eğitim
K3	Yeterli-riskli	Araç kullanımında yeterli fakat risk sever	İlave eğitim
K4	Yetersiz-riskli	Araç kullanımında yetersiz Aynı zamanda riske girer	Ehliyet verilmez

Kategorilere ayrılan personel için uygulamalar;

1. Psikoteknik testlerden geçirilen personelin takibini kolaylaştırmak maksadıyla, askeri sürücü ehliyetlerine psikoteknik sonuçlarının kaydedildiği bir bölüm dahil edilmiştir. Test merkezlerince sonuçlar bu bölüme işlenmektedir. EK-5

2. Yetersiz-Güvenli (K-2) ve Yeterli-Riskli (K-3) grubundaki sürücüler ikinci test neticesinde Yeterli-Güvenli (K-1) grubuna geçemez ise bu sürücülere birliklerde araç zimmeti yapılacak, ancak bu personel sadece kışla içinde müstakil, kışla dışında ise konvoy dahilinde araç kullanabilecektir.

3. Yetersiz–Riskli (K-4) gruplarına ayrılan sürücü adaylarına ehliyet verip araç kullandırmak oldukça riskli ve tehlikeli bir davranış olduğundan

ehliyet tanzim edilmez, durumunu belirten bir yazı şahsi dosyasına konarak, konunun önemi kendisine anlatılır. Psikoteknik test sonuçlarına göre bu kategorilere ayrılan sürücü adayları hiçbir suretle askerî araç sürücüsü olarak görevlendirilemezler.

4. Trafik sigortası kapsamına alınan araçlar, makam tahsisli komuta araçları, silah taşıyıcı araçlar ve hizmet araçlarının sürücüleri K-1 kategorisine ayrılan sürücüler arasından seçilecek, bu araçlara K-2 ve K-3 kategorisine ayrılmış personel görevlendirilmeyecektir.

5. Test sonuçlarının kaydı amacı ile, “Psikoteknik Test Takip ve Değerlendirme Defteri” tutularak beş yıl süre ile saklanır. [36]

3.4.4. TSK’da psikoteknik değerlendirmede yaşanan sorunlar

Kazaların önlenmesi maksadıyla bilimsel metotları daha etkin şekilde kullanma arzusuna paralel olarak personelin psikoteknik değerlendirmeden geçirilmesi uygulamasının 2000 yılında başlaması faydalarının yanı sıra bir çok problemi de beraberinde getirmiştir. Konuyla ilgili problemler aşağıda sıralanmıştır.

1.Kadrolu araç şoförü olarak görev yapan ve silah sistemlerini taşıyan ya da özel donanımlı pahalı araçları kullanan işçi memur ve uzman erbaşlar psikolojik değerlendirmeden geçirilmiş ancak bir çok şoför K-2,K-3 kategorilerinde yer almış hatta birkaç şoför K-4 kategorisine ayrılarak tüm amirlerini şaşırtmıştır. Bunun üzerine risk taşıyan personele araç kullandırılmamış doğal olarak görevler aksamış maalesef görev bölümü ve paylaşımlarında sorunlar yaşanmıştır. Hatta sözleşmeli şoför olarak işe alınan ancak daha sonra yapılan psikoteknik değerlendirmede K-4 (yetersiz-riskli) grubuna ayrılan personelin sözleşmesinin iptali gündeme gelmiş ancak hukuksal problemlerle karşılaşmış gerekli işlemler yapılamamıştır. Buna

benzer nedenlerle şoför kadrolarında yer alan ancak psikoteknik değerlendirmede K-1 grubunda yer alamayan personele nasıl bir işlem yapılacağı yasal dayanaklara oturtulamadığından (Araç kullanabilir mi, kullanamaz mı? Kullanamazsa nasıl bir uygulama getirilsin başka bir göreve mi? atandırılınsın sözleşmeli ise sözleşmesi fesih mi? edilsin) uygulama ikinci bir emre kadar durdurulmuştur.

2.Diğer bir problem ise araç şoförü olarak görev yapacak erbaş ve erlere psikoteknik değerlendirme sonrasında uygulanacak faaliyetlerin düzenlenmesiyle ilgilidir. 3.4. ncü bölüm içerisinde açıklandığı üzere askere alınan ve psikoteknik değerlendirmeden geçirilen personel 4 kategoriye ayrılmakta ve her bir kategori için ayrı işlemler yürütülmektedir. [36]

Aşağıdaki çizelgeler incelendiğinde (Çizelge 3.1.) 2002-2005 yılları arasında 3 ayrı psikoteknik değerlendirme merkezinde psikoteknik değerlendirmeden geçen personel sayısının toplam 39 853 olduğu; dört ayrı grupta değerlendirilen personelden,

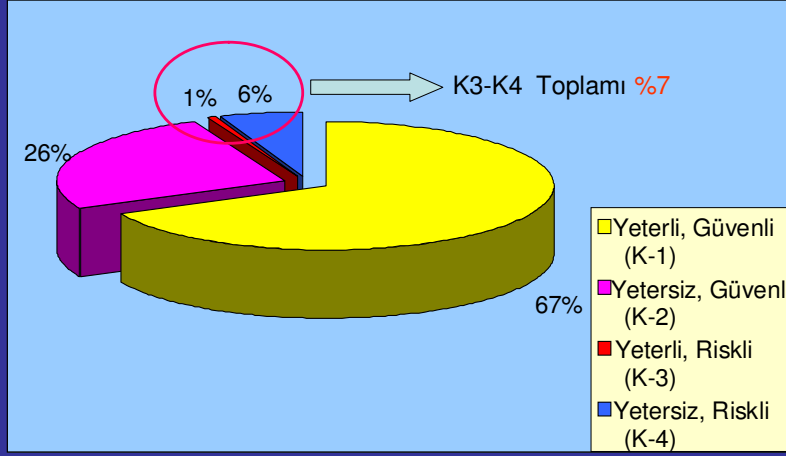
K-1 Kategorisine	29 154
K-2 Kategorisine	8 441
K-3 Kategorisine	229
K-4 Kategorisine	2 029 kişinin ayrıldığı

% Oranlarına göre yapılan gruplandırmada ise

K-1 Kategorisinin toplam personelin %	73,15 ini
K-2 Kategorisinin toplam personelin %	21,18 ini
K-3 Kategorisinin toplam personelin %	0,57 sini
K-4 Kategorisinin toplam personelin %	5,10 unu oluşturduğu görülmektedir.

Psikoteknik Test Oranları

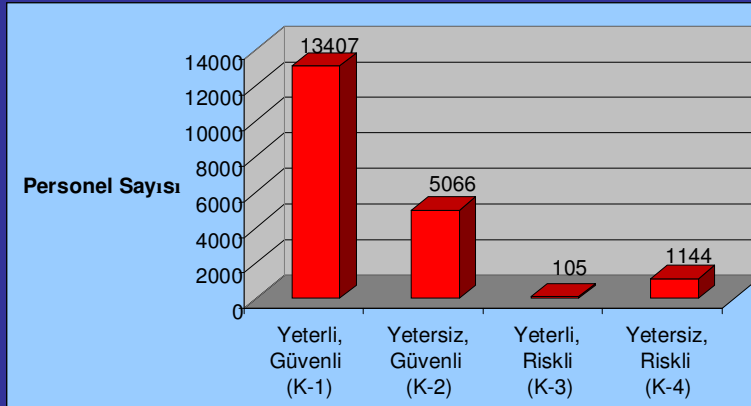
(25 Mart 2002 – 25 Ekim 2004)



Toplam testten geçen : 19.722

Psikoteknik Test Sonuçları

(25 Mart 2002 – 25 Ekim 2004)



Toplam testten geçen : 19722

Şekil 3.1. Birinci psikoteknik değerlendirme merkezi verileri

Çizelge 3.2. İkinci psikoteknik değerlendirme merkezi verileri

Psikoteknik test merkezi sonuçları						
Dönemler	K1	K2	K3	K4	Toplam	Başarı oranı
83-1	986	249	48	77	1360	%90,81
83-2	1348	126	13	64	1551	%95,04
83-3	1280	187	10	107	1584	%92,62
83-4	1757	313	3	38	2111	%98,06
84-1	1506	313	6	42	1867	%97,43
84-2	1233	299	9	59	1600	%95,75
84-3	1311	459	12	102	1884	%93,95
84-4	1470	276	9	136	1891	%92,33
85-1	1243	298	5	64	1610	%95,71
85-2	1326	361	2	54	1743	%96,80
85-3	1437	307	3	102	1849	%94,30
Toplam	14897	3188	120	845	19050	%94,80

Değerlendirme sonrası elde edilen sonuçlardan da anlaşıldığı gibi dört ayrı kategoride yer alan personel miktarları incelendiğinde personel kayıplarının çok fazla olduğu toplam mevcudun % 27 sini oluşturan personele mevcut

yönergeler gereğince araç kullandırılmadığı ortaya çıkmıştır. Çünkü K-1 grubu personel yeterli ve güvenli olarak tanımlandığı için istenilen olması hedeflenen kitledir. Bu grup için yapılacak herhangi bir işlem yoktur. Tasarruf maksadıyla bu personele sürücülük eğitimi yaptırılmaz. K-4 grubu ise yetersiz ve güvensiz oldukları için göz ardı edilebilir. Eğitimleri diğerlerine göre çok fazla zaman ve maliyet gerektirecektir.

Bununla birlikte K-2 grubu ile K-3 grubunun toplam yüzdelerinin genel yüzdeye oranlarının yaklaşık %22 olduğu bunun ise büyük bir personel/kaynak kaybına neden olduğu önemli bir sorun yarattığı kolayca anlaşılmaktadır.

Çünkü Kara Kuvvetleri Sürücü Eğitim Yönergesi gereğince K-2 ve K-3 kategorilerine ayrılmış personel için hazırlanan program dahilinde eğitime tutulacak ve eğitim sonrası yeniden değerlendirmeden geçirilecekler değerlendirme sonrası K-1 kategorisine çıkamayan personel münferit araç kullanamayacak sadece kışla içerisinde araç kullanabilecektir. Bu nedenle K-2 ve K-3 gruplarına sahip olamadıkları yetenek ve kişilik özelliklerinden ötürü ehliyet tanzim edilmemekte ya da ehliyet tanzim edilir ise sadece kışla içerisinde araç kullandırılmaktadır. Kışla dışarısında tek başlarına araç kullanmalarına izin verilmemektedir. [36]

Burada karşımıza çıkan problem yeteneklerinde ve güvenli sürücülük özelliklerinde problem olan personelin eğitimi programlarının etkin olmaması eğitim sonrası % 22 lik K-2, K-3 gruplarının K-1 kategorisine çıkmasına olanak sağlamamıştır.

Oysa ki K-2 grubuna verilecek ilave bir eğitimle sürücülük özellikleri, K-3 grubuna ise verilecek diğer bir eğitimle ise güvenli sürücülük davranışları geliştirilebilir ve bu personelden istifade edilerek büyük bir iş gücü kaybı önlenabilir.

Bu tez çalışması gelecekte oluşacak kayıpları engelleme ihtiyacı üzerine yapılmıştır

3.4.5. TSK’da sürücü intibak eğitiminde karşılaşılan güçlükler

K.K.K.lığında sürücü eğitimleri ; Tekerlekli araç sürücü ihtisas eğitimi , Tekerlekli askeri araca intibak eğitimi, askeri araca intibak eğitimi, İleri sürüş teknikleri eğitimi başlıkları altında verilmektedir. Bu eğitimlerin müfredatları süreleri eğitim teknikleri ve eğitim desteği açısından her hangi bir kısıtlaması bulunmamakta eğitimler başarı ile icra edilmektedir.

Trafik sürücü belgeli erler temel eğitim birliklerine katıldıkları hafta içerisinde psiko teknik değerlendirmeden geçirildikten sonra dört kategoriye ayrılmaktadır.Bu dört kategori içerisinde K-2 ve K-3 Kategorilerine ayrılan personel için ilave eğitim programları oluşturulmuştur. [36]

Bu ilave eğitimlerin amacı K-2 kategorisindeki sürücülerin psiko motor yeteneklerini K-3 kategorisindeki sürücülerin ise sürücülük davranışlarını geliştirmektir. Böylece yönerge gereği beşer günlük süreçlerde uygulanan bu ilave eğitimlerle personelin yeniden test edilerek K-1 kategorisine çıkarılması mümkün olacaktır.

Ancak hazırlanan her iki eğitim programı başarıyı artırmada yeterli olmamış istenilen verim elde edilememiştir. İlave eğitim programlarına yönelik yaşanan sorunlar müteakip maddelerde açıklanmıştır.

K-2 Kategorisi sürücüler için psikomotor yetenek geliştirme programı.

K-2 Kategorisindeki personel için 2004 yılında hazırlanmış EK-6 da bulunan psiko motor ve yetenek geliştirme programı bu kategorideki personelin gelişimi için yeterli olamamaktadır [36]. Eğitim programında yer alan konular batı ve ülkemizde yapılan uygulamalar kapsamında değerlendirildiğinde bu

eğitim programının neden başarılı olamadığı eksiklikleri ortaya çıkmaktadır. Aşağıda yapılan değeriendirme yer almaktadır.

1. *Koordinasyon geliştirme istasyonu:* Burada sürücülerin senso motor koordinasyon gelişimi için programa konulan ip atlama, ayak makas hareketi, el ve ayakların zıplanarak aynı anda çırpılması ya da bu hareketleri yaparken panodan yazı okunması gibi aktiviteler sürücünün senso motor koordinasyonunu geliştiremez. Çünkü araç kullanan sürünün direksiyon başındaki ya da şoför mahallindeki psikolojik yetenek ve becerileri farklıdır. Örneğin tehlikeyi gördüğü ya da fark ettiğı anda araç sürücüsünün gaz pedalından ayağını çekerek frene basma refleksi ancak benzer bir eğitimle gelişebilir ip atlama böyle bir refleks ihtiyacını geliştiremez[13].

2. *Dikkat ve tepki hızı geliştirme istasyonu:* Pistte araç kullanma eğitimi esnasında farklı renkte flamalar gösterildiğinde her flama rengine göre tanımlanan hareketin yapılması istenmektedir. Örneğin kırmızı flamayı görünce frene bas, siyah flamayı görünce farları yak vb. Ancak bu eğitimin bu bölümünde de karşımıza çıkan sorun sürücünün flama renk anlamlarını ezberleme zorunluluğudur. Her hangi bir renk için tanımlanmış bir hareketi normal hayatında yapabilen bir sürücü eğitim esnasında renk kodlarını karıştırarak farklı anlamlarda yorumlayabilir ve farklı tepkiler verebilir. Örneğin hava karardığında her sürücü farlarını kendiliğinden yakarken eğitimde siyah flamayı görünce yakma zorunluluğı gibi.

3. *Eğitim programında tanımlanan diğer eğitim konularının* uygun olduğu bununla birlikte eğitim esnasında konu içeriklerinin farklı anlaşılmasını önlemek maksadıyla eğitim konularının alt başlıklarının da açıklanmasının uygun olacağı değeriendirilmekle birlikte eğitim için tahsis edilen zamanın kısa olduğu düşünölmektedir. Beş günlük dönemde toplam eğitim saati 9 saat 5 dakika olarak planlanmıştır. Oysa ki psikomotor yetenek geliştirme programına alınan bir sürücü için bu tezin dördüncü bölümünde açıklandığı gibi en az 20 saatlik bir eğitim programı hazırlanması gerekmektedir[36].

K-3 kategorisi sürücüler için güvenli sürücülük davranışlarını geliştirme programı.

K-3 Kategorisindeki personel için hazırlanmış ve EK-7 de bulunan güvenli sürücülük davranışlarını geliştirme programı bu kategoriye ayrılmış sürücüler için yeterli olmamaktadır. Konuya ilişkin yapılan değerlendirmeler aşağıya çıkarılmıştır.

1.Trafik kuralları eğitimi ve araç sürücüsünün uyması gereken kurallar eğitimleri için 2 günlük periyotta 45 dakikalık 3 ders saati planlanmıştır. Oysaki bu kategorideki sürücüler zaten yeterli sürücülerdir.ve yetenek ve trafik bilgilerinde problem yoktur.. Bu nedenle bu konulara harcanan zamanın kayıp eğitim saatleri olduğu düşünülmektedir.

2.Trafikteki sürücü davranışları ve sürücü davranışlarını etkileyen faktörler konu başlıkları altında tanımlanan ve 2 günlük süreçte 45 er dakikalık 2 ders saati planlanan eğitim konuları ise soyut konulardır. Tartışmaya açıktır. Alt konu başlıklarının iyi seçilmesi ve iyi tanımlanması gerekmektedir.Risk algısı zayıf olan bu tür personel için bu programda kendine aşırı güvenin riskleri hakkında yeterli bilgi verilmelidir.Grup tartışmaları ile kişiler kendine aşırı güven ve risk algısı hakkında farkındalık kazanmalıdırlar[26].

Beş günlük periyotta toplam eğitim saati 5 saat 30 dakika olarak planlanmıştır. Oysa ki güvenli sürücülük davranışlarını geliştirme programı için bu süre yeterli değildir. Uygulanmakta olan programların ortalama sürelerinin en az 20 saat olduğu görülmektedir. [13,26,36]

Anket Çalışması

Erbaş ve erler acemi er eğitim birliklerine katıldıklarında psikoteknik değerlendirmeden geçirilmektedir. Bu değerlendirme sonrasında yapılan kategorilere göre personelden K-1 (yeterli-güvenli) grubuna ayrılanlara eğitim verilmeden ehliyet tanzim edilmekte, K-2 (yetersiz-güvenli) ile K-3 (yeterli-riskli) gruplarına ayrılanlara ise 5'er günlük özel eğitimler sonrasında ikinci bir psikoteknik değerlendirme yapılmaktadır. İkinci psikoteknik değerlendirme sonucunda K-1 kategorisine çıkarıldıkları takdirde askeri sürücü adaylarına askeri sürücü belgesi düzenlenmektedir. Temel eğitimden sonra kıt'alara dağıtılan personel gittikleri birliklerde mevcut araçlara yönelik olarak sürücü intibak eğitimine (1 hafta askeri araca intibak eğitimi + 1 hafta ileri sürücü teknikleri eğitimi) alınmaktadır. Eğitim sonrasında sadece intibak eğitimi aldıkları aracı kullanabilmektedirler.

Anket çalışmasının amacı

Yukarıdaki genel bilgiler ışığında yapılan anket çalışmasının amacı; Psikoteknik değerlendirme sonrasında K-2 Kategorisine ayrılan ve bu nedenle araç kullandıramadığınız personele; verilmesi gereken eğitim nasıl olmalıdır? Bu eğitimler hangi konuları içermelidir? sorularına cevap bulmaktır.

Böylece K-2 Kategorisindeki personele gerekli olan eğitim ihtiyaçlarını karşılayacak bir eğitim modeli geliştirilebilecek, personelin K-1 Kategorisi özelliklerine sahip olması ve araç kullanması sağlanacaktır. Ankette eğitimcilere yöneltilen sorular aşağıdadır.

- Kaç yıldır sürücü eğitimi yaptırıyorsunuz?
- Kaynaktan gelen sürücülerin genel trafik bilgileri hakkında görüşleriniz nelerdir?

- Eğitimlere katılan sürücülerin eğitime olan ilgisi, genel davranış ve düşünceleri hakkında yorumlarınız nelerdir?
- Eğitimde karşılaştığınız sorunlar nelerdir?
- K-2 Kategorisine ayrılmış personel sizce araç kullanabilir mi?
- K-2 ve K-3 kategorisindeki personele (yönerge gereğince kışla dışında tek başına araç kullanamazlar) verilen 5 günlük eğitim yeterli olmuş mudur. Daha etkin bir eğitim programıyla bu kategoriler K-1 seviyesine çıkartılarak personelin münferit araç kullanılması olanaklar içindemidir?
- K-2 Kategorisindeki personele araç kullandırabilmek için hazırlanacak eğitim programı nasıl olmalıdır. Sürücü intibak eğitiminde kategoriler arasında fark olmalı mıdır?

Yöntem

Bu tez kapsamında yukarıdaki soruları içeren ve 7 sorudan oluşan açık uçlu bir anket hazırlanmıştır. (EK- 8)

Katılımcılar

Bu çalışmaya temel eğitim sırasında psikoteknik değerlendirme sonuçlarına göre kategorilere ayrılarak gruplandırılmış personele intibak eğitimi yaptırmak ve araç kullandırmak zorunda olan Ulaştırma birliklerinde görevli ya da görev yapmış 42 subay ve astsubay katılmıştır.

Kullanılan Araçlar

Bu tez kapsamında amaca yönelik olarak açık uçlu 7 sorudan oluşan bir anket hazırlanmıştır. Ankette demografik bilgilerin yanı sıra personelin genel trafik bilgisi, eğitimde karşılaşılan sorunlar, geliştirilebilecek bir eğitim programının nasıl olması gerektiği vb. sorular sorulmuştur.

Sonuçlar

Çalışmaya 15 subay 27 astsubay olmak üzere toplam 42 eğitimci katılmıştır. Eğitim birliklerinde ankete katılan subay ve astsubayların %30 u 4 yıl, %15'i 3 yıl, %45'i 2 yıl çalışmıştır. Verilen cevaplar, içerik analizi yöntemiyle değerlendirilmiştir.

Genel trafik bilgisi hakkındaki değerlendirmeler.

- 1.Genel olarak personel trafik kurallarını bilmekle beraber, bilgi seviyeleri çok iyi değildir. (%90)
2. Sürücü adayları kural ihlalleri yapmaktadır. Yanlış bildiği ya da kendine göre yorumladığı trafik kuralları vardır. . (%85)
- 3.Trafik kurallarından ziyade trafikteki genel eğilim ne ise ona göre hareket eden çok sürücü vardır. . (%90)
- 4.Sürücülerin büyük bir kısmı aracının özelliklerini bilmemektedir. (%60)
- 5.Halk arasında çok konuşulan trafik ve araç kullanma ile ilgili söylemlere doğruluğunu sorgulamadan inanan bir çok sürücü vardır. . (%80)
- 6.Süratli araç kullanmanın zevkli olduğu, gerekirse alkollü iken araç kullanılabileceği, trafik memurlarını aldatma gerekliliği gibi yanlış düşünce içerisinde olan sürücüler mevcuttur. . (%40)

Eğitimde karşılaşılan sorunlar hakkındaki düşünceler

- 1.Personel ehliyet sahibi olduğu için eğitimin başlangıcında konulara olan ilgisi azdır. (%90)
- 2.Başlangıçta farklı bir araçla, farklı bir ilde, farklı bir trafikte araç kullanma korkusuyla gelen endişe söz konusudur. (%95)
- 3.Kaza yaparak can ve mal kaybına sebebiyet verme korkusu ve bu nedenle ceza alarak geç terhis olma kaygısı yüksektir. (%100)

4. Askeri araç sürücülüğünün ayrıca kendine özgü kuralları olması personel üzerinde stres. yaratmaktadır. (%100)

5. Psiko teknik değerlendirme sonrası K-2 kategorisine ayrılmış olmak, personel üzerinde üzüntü/endişe ve kompleks yaratmaktadır.. (%65)

Eğitim desteği ve iyi bir eğitimin nasıl yapılacağı

1. Büyük şehir merkezlerinde yoğun trafik ortamına girmeden kaza riski yaşamaksızın sürücü melekelerini geliştiren simülatör eğitimi verimliliği artıracaktır. (%75)

2. K-2 kategorisine ayrılmış personeli kazanmak için onlara ayrıca hazırlanacak bir programla , personelin yoğun bir eğitim sürecinden geçirilerek araç kullanılması uygun olacaktır. (%80)

K-2 Kategorisindeki personel hakkındaki görüşler

Psikoteknik değerlendirmeden geçirilen ve K-2 kategorisine ayrılmış personel içinde bulundukları durumdan hoşnut değildir ve bu durum moral ve motivasyon kayıplarına yol açmaktadır. K-2 Kategorisindeki erlere psikoteknik değerlendirme sonrası verilen eğitim yeterli olmamıştır. Bir çok sürücü adayı eğitimden gerektiği gibi yararlanamamıştır. Personelde genel olarak trafik kurallarına uyma ve sorumluluk bilinci vardır. İyi hazırlanmış özel bir eğitim, araç sürücüsü erleri K-1 kategorisine çıkarabilecek ve personelin atıl kalmasını önleyecektir. (%80)

Değerlendirme

Çalışmanın sonucunda eğitimde karşılaşılan sorunların özellikle aşağıda sıralanan konularda yoğunlaştığı tespit edilmiştir.

1. Psikoteknik değerlendirmeden geçirilen ve K-2 kategorisine ayrılmış personel içinde bulundukları durumdan hoşnut değildir. Moral ve motivasyon kayıplarına yol açmaktadır.

2. K-2 Kategorilerindeki erlere verilecek iyi hazırlanmış özel bir eğitim, araç sürücüsü erleri K-1 kategorisine çıkaracak ve personelin atıl kalmasını önleyecek, araç kullanmalarına olanak sağlayacaktır.

3. Kaza yaparak hem trafik cezası almak hem de aracın tamir masraflarını ödemenin yanında ayrıca amirlerinden ceza alarak askerlik sürelerinin uzayacağı korkusunu yenmek için araç sürücülerine ileri sürücülük tekniklerinin öğretilmesi faydalı olacaktır.

4. K-2 Kategorilerindeki erlere psikoteknik değerlendirme sonrası verilen eğitim yeterli olmamıştır. Bir çok sürücü adayı eğitimden gerektiği gibi yararlanamamıştır. Personelde genel olarak trafik kurallarına uyma ve sorumluluk bilinci vardır. Ancak yeteneklerindeki sorunlar nedeniyle araç kullanmalarında zafiyetler olmakla birlikte verilecek takviye eğitimlerle trafikte tek başlarına araç kullanabilecekleri dşnlmektedir.

4. PSİKO-EĞİTİM MODELİ

4.1 Amaç

K-2 kategorisinde yer alan sürücüler yetersiz ama güvenli sürücülerdir. Bu sürücülerin savunmacı sürücülük tekniklerini öğrenmeleri, yeteneklerinin hangi açılardan yetersiz olduğu konularında bilinçlendirilmeleri gerekmektedir.

K-3 Kategorisinde yer alan sürücüler ise yeterli ama riskli sürücüler oldukları için bu tür sürücülerin ise risk algılarının artırılması, kendilerine olan güvenlerinin törpülenmesi gereklidir.

Her iki gruptaki personele verilebilecek eğitimlere model oluşturması amacıyla farklı yapıdaki eğitim türleri araştırılmıştır. İleri sürücülük eğitimleri adı altında ülkemizde çok farklı birimlerde farklı müfredatlarla sürücülük eğitimleri verilmektedir. İleri sürücülük eğitimlerinin kapsadığı alt eğitim programlarından bazıları; Defansif/Savunmacı Sürücülük Eğitimi, İleri sürüş teknikleri eğitimi, Güvenli Sürücülük Eğitimi, Profesyonel Sürüş Teknikleri Eğitimi, Sürüş Geliştirme Eğitimi, Temel Sürüş Eğitimi olarak sayılabilir.

4.1.1. Türkiye’de ve yurt dışında yapılmakta olan sürücü eğitim programlarının incelenmesi.

Ülkemizde farklı kurum ve kuruluşlar ile özel firmaların verdikleri defansif/savunmacı sürücülük eğitimleri incelenmiş, bir çok kurum/kuruluş ve organizasyon içerisinden Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu, Kara Kuvvetleri Komutanlığı ve Jandarma Genel Komutanlığı’na ait programlar ile özel sektörden Demir Bükey Eğitim Organizasyon, Otodrom, ve IBS Sport (Işık Önal)’a ait eğitim programları incelenmiştir. Bu eğitim programlarına ait genel konu başlıkları ve ortak

özellikleri aşağıya çıkarılmıştır. Ayrıca Emniyet Genel Müdürlüğünün ileri sürüş teknikleri konusunda ilgili personeline eğitim verdiği bilinmektedir.

2004 Yılında yürürlüğe giren Kara yolu Taşıma Kanunu Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği yürürlüğe konmuştur. İlgili yönetmeliğe göre yük ve yolcu taşımacılığı yapacak olan diğer bir deyişle yüksek sorumluluk altında araç kullanacak olan sürücülere eğitim mecburiyeti gelmiştir. Bu eğitim programının içeriği EK - 9 da sunulmuştur Aşağıda bu kurum ve kuruluşlara ait eğitim müfredatları aşağıda açıklanmıştır.

Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu

Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu otobüs kaptanı yetiştiren yurduzdaki tek yüksekokul olması nedeniyle eğitim müfredatı incelenmiştir.

Çizelge 4.1. Otobüs operatörlüğü (Kaptanlık) ders programı

YARIYIL I			
Dersin Adı	Teori	Uygulama	Kredisi
Fizik	2	2	3
Matematik	2	0	2
Genel Trafik Bilgisi I	3	0	3
İlk Yardım ve Sağlık	2	2	3
Davranış Bilimleri I	2	0	2
Halkla İlişkiler	2	0	2
Beden Eğitimi	3	0	0
Türk Dili	2	0	0

Çizelge 4.1. (Devam) Otobüs operatörlüğü (Kaptanlık) ders programı

<i>Yabancı Dil (İng.)</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
YARIYIL II			
<i>Dersin Adı</i>	<i>Teori</i>	<i>Uygulama</i>	<i>Kredisi</i>
<i>Sürücülük Teknikleri</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Sürüş Psikolojisi</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
<i>Genel Trafik Bilgisi II</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>3</i>
<i>İlk Yardım ve Sağlık Bilgi. II</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Davranış Bilimleri II</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
<i>Otobüslerde Teknik Sistemler</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Beden Eğitimi</i>	<i>3</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Türk Dili</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Yabancı Dil (İng.)</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
TOPLAM			
YARIYIL III			
<i>Dersin Adı</i>	<i>Teori</i>	<i>Uygulama</i>	<i>Kredisi</i>
<i>İleri Sürücülük Teknikleri</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Simulasyon Eğitimi I</i>	<i>2</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
<i>Uygulamalı Sürücü Eğitimi I</i>	<i>2</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
<i>Meteoroloji</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>

Çizelge 4.1. (Devam) Otobüs operatörlüğü (Kaptanlık) ders programı

<i>Kitle Taşımacılığı</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
<i>Yabancı Dil (Alm.)</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>A.İ.İ.T.</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
TOPLAM		10	15
YARIYIL IV			
<i>Dersin Adı</i>	<i>Teori</i>	<i>Uygulama</i>	<i>Kredisi</i>
<i>İleri Sürücülük Teknikleri II</i>	<i>2</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
<i>Simulasyon Eğitimi II</i>	<i>2</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
<i>Uygulamalı Sürücü Eğitim II</i>	<i>2</i>	<i>4</i>	<i>4</i>
<i>Sigorta Taşımacılık Hukuku</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
<i>Araç ve Yol Güvenliği</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>2</i>
<i>Yabancı Dil (Almanca)</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>A.İ.İ.T.</i>	<i>2</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
TOPLAM		10	15

Ders İçerikleri

Genel Trafik Bilgisi I

- 1-Giriş
- 2-Karayolları ile İlgili Genel Tanımlar
- 3-Karayollarını Kullananların Genel Özellikleri
- 4-Taşıt Hareketleri ve Karayolu Trafiğinin Genel Özellikleri

İlk Yardım ve Sağlık Bilgisi I

- 1-Genel Sağlık Bilgisi
- 2-Kazalar ve Trafik Kazalarında İlk Yardımın Önemi
- 3-İnsan Vücudunun Tanımı
- 4-Solunum
- 5-Kalp Durması
- 6-Kanamaların Durdurulması ve Kan Dolaşımının Sağlanması
- 7-Şok Bayılma ve Komada İlk Yardım

Davranış Bilimleri I

- 1-Sosyoloji, Psikoloji
- 2-Bilimin Tanımı, Bilimsel Bilginin Özellikleri
- 3-Toplumun Tanımı ve Özellikleri
- 4-Sosyal Gruplar ve Özellikleri
- 5-Sosyal Tabakalaşma ve Sosyal Bütünleşme
- 6-Türkiye'nin Sosyal Bütünleşme Sorunları
- 7-Sosyoloji ve Düşüncenin Mimarları

Halkla İlişkiler I

- 1-Halkla İlişkilerin Anlamı ve Genel Bakış
- 2-Reklamların Önemi
- 3-Duyurum (Tanıtım) Önemi
- 4-Pazarlamanın Önemi
- 5-Propagandanın Önemi
- 6-Halkla İlişkilerin Kullanıldığı Örgütler
- 7-Halkla İlişkiler ve Faaliyetlerin Organizasyonu
- 8-Halkla İlişkilerin Yöneldiği Kitle
- 9-Halkla İlişkilerin Yöneldiği Kitlelere Genel Bakış

İleri Sürücülük Teknikleri I

- 1-Trafik İlgili Kanun ve Yönetmelikleri Tanımak
- 2-Trafik ve Karayolları ile İlgili Tarifleri Tanımak
- 3-Araç ve Yol Tariflerinin Kavranması
- 4-Trafik İşaret Ve Levhalarının Kavranması
- 5-Karayollarının Kullanılması ve Bu Kuralların Kavramı.
- 6-Hız Kuralları ve Takip Mesafesi
- 7-Araçların Manevra Kurallarını Öğrenmek.
- 8-Geçme Kurallarını Öğrenmek
- 9-Kavşaklarda İlk Geçiş Hakkının Öğrenilmesi.
- 10-Geçiş Üstünlüğü
- 11-Durma, Duraklama, ve Park Etme
- 12-Araçlarda Işıklandırma

İleri Sürücülük Teknikleri II

- 1-Araçlarda Yük ve Yolcu Taşıma Kuralları
- 2-Sürücülerin Uyması Gereken Kurallar
- 3-Bisiklet Ve Motosiklet Kurallarının Öğretilmesi

- 4-Trafik Kazalarında Suç ve Ceza
- 5-Araçların Tescil İşlemleri
- 6-Çevre ile İlgili Konuların Tanımı
- 7-Trafik, Hava, Su, Toprak Kirliliklerinin Önlemi
- 8-Şehir Bilgisi Konusunun Öğretilmesi

Sürüş Psikolojisi

- 1-Sosyal Psikoloji ve Toplumsallık
- 2-Sosyal Algı
- 3-Sevgi ve Çekicilik
- 4-Saldırganlık
- 5-Özgür Davranışlar
- 6-Tutum Değişiklikleri
- 7-Toplumsal Etki ve Uyma
- 8-Grup Yapısı ve Liderlik
- 9-Kentsel ve Çevresel (Yolcu Psikolojisi)

Genel Trafik Bilgisi II

- 1-Yolların Kapasitesi
- 2-Trafik Akımı
- 3-Trafik Hacmi ve Yoğunluk
- 4-Otoparklar
- 5-Yolların Sınıflandırılması
- 6-Kavşak Özellikleri
- 7-Kavşaklarda Manevra Şekilleri
- 8-Kavşaklarda Karışıklık ve Kaza Alanları
- 9-Eş Düzey Kavşaklar
- 10-Trafik İşaretleri

İlk Yardım ve Sağlık Bilgisi II

- 1-Kaza Sonucu Oluşan Yaralanmalar ve İlk Yardım
- 2-Yanık Yaraları
- 3-Kırık Çıkık ve Burkulma
- 4-Haberleşme
- 5-Sağlığı Bozan Dış Etkenler
- 6-Sürücülük İlgi Yeterliliği

Davranış Bilimleri Iı

- 1-Psikolojinin Konusu ve Amaçları
- 2-Güdüler
- 3-Ruh Sağlığı
- 4-Dikkat ve Algı
- 5-Öğrenme
- 6-Sembolik Eylemler
- 7-Kişilik ve Benlik
- 8-İnsan ve Kültür
- 9-Kültürel Süreçler
- 10-Yapı Farklılıkları
- 11-Grup Dinamiği

Otobüste Teknik Sistemler

- 1-Otobüs Mekaniği
- 2-Otobüste Güç ve Enerji Durumu
- 3-Otobüslerde Kullanılan İçten Yanmalı Motorlar
- 4-Güç İletme Sistemleri
- 5-Hareket Öğeleri
- 6-Direksiyon Kumanda Düzeni
- 7-Frenler

8-Otobüslerde Hidrolik ve Pinomatik

Simulasyon Eğitimi I

- 1-Araçların Tanıtılması
- 2-Trafik Kurallarına Uymak
- 3-Hava Şartlarına Uygun Tedbir Almak
- 4-Araç Kullanmaya Hazırlık
- 5-Araç Kullanma
- 6-Park Etme
- 7-Işıkların Kullanılması
- 8-Kavşaklara Girme
- 9-Viraj Alma Teknikleri

Meteoroloji

- 1-Meteorolojinin Tanımı
- 2-Hava Raporlarının Değerlendirilmesi
- 3-Pratikte Hava Tahmini
- 4-Alçak ve Yüksek Noktalarda Hava Şartları
- 5-Yağış Şekilleri
- 6-Hava Şartlarının Yol Üzerine Etkileri
- 7-Buzlanmanın Araç Üzerine Etkileri
- 8-Hava Şartlarının İnsan Üzerine Etkileri
- 9-Aşırı Sıcak ve Soğukların İnsan Üzerinde Etkileri

Kitle Taşımacılığı

- 1-Toplu Taşımacılığa Genel Bakış
- 2-Otobüs İşletmeciliğinin Değerlendirilmesi
- 3-Otobüs Servisleri
- 4-Düzensiz Otobüs Endüstrisi

- 5-Sosyal Boyut, Düzensiz İşletmecilik
- 6-İşletmelerin Sistemden Bekledikleri
- 7-Tavsiye Edilen İşletme Modelleri
- 8-Talimatlar

Simulasyon Eğitimi Iı

- 1-Araç Sollama Kuralları,
- 2-Geçiş Önceliği, Bakış Tekniği
- 3-Yoğun Trafikte Araç Kullanma, Konvoy Halinde Gidişler
- 4-Kontrollü Yollarda Gidişler, Dağlık Bölgelerde Gidişler
- 5-Gece Şartlarında Araç Kullanma, Gündüz Şartlarında Araç Kullanma
- 6-Acil Frenleme
- 7-Uygulamalar

Vergi Sigorta ve Taşımacılık Hukuku I

- 1-Vergi Hukukunun Tanımı, Temel Kavramları
- 2-Vergiye Doğuran Olaylar
- 3-Vergi Muafiyeti, Matrah ve Tarife
- 4-Tebliğ, Tahakkuk, Ödeme Zaman Aşımı, Terkin ve Süreler
- 5-Vergi İdaresinin Teşekkül ve Faaliyeti, Konusu, Vergi Suç ve Cezaları,
Vergi Uyuşmazlıkları
- 6-Vergi Yargısı, Özel Vergi Türleri
- 7-Türk Vergi Mevzuatına Bakış

Vergi Sigorta ve Taşımacılık Hukuku II

- 1-Taşıma Kavramı, Taşıma Vasıtaları Taşıma Sözleşmesinin Unsurları
- 2-Sözleşmede Uygulanacak Hükümler
- 3-Sigorta Sözleşmesinin Tarafları
- 4-Tarafların Karşılıklı Hak ve Borçları, Sigorta Türleri

5-Özellikle Mecburi Sigortası, İhtiyari Mali Mesuliyet Sigortası

Araç ve Yol Güvenliği

- 1-Araçların Periyodik Bakım ve Önemi, Sefer Hazırlıkları
- 2-Kışlık, Yazlık Hazırlıkları Nasıl Yapılır, Araçların Genel Durumu, Lastik ve Seçimi
- 3-Karayolu Trafik Güvenliğinin Önemi, Trafik İşaretlemeleri
- 4-Karayollarında Yapılan Çalışmalar, İşaretlemeler, Trafik İşaretlerinin Nitelikleri ve Değerlendirilmesi
- 5-Görevli Kişilerin Trafiği Yönetme Hareketleri, Trafiği Hızlandırma ve Yavaşlandırma Durumları, Belediye İçinde Yapı ve Tesisler
- 6-Belediye Sınırları Dışında Yapı ve Tesisler, Arızalı Araçların İşaretlenmesi, Dikkat Edilecek hususlar
- 7-Araçlarda Bulundurulması Zorunlu Avadanlıklar, Yangın Söndürme Cihazlarının Kullanılması

Kara Kuvvetleri Komutanlığında ileri sürüş teknikleri eğitimi programı

Kara Kuvvetleri Komutanlığında İleri Sürüş Teknikleri Eğitimi Programı yılında en son yayımlanan KKY164-16 sürücü eğitimi yönergesinin yürürlüğe girmesiyle uygulamaya konulmuştur . [36] İleri Sürüş Teknikleri eğitim konuları daha önce farklı eğitim programları içerisinde yer almakta iken konuya farklı yaklaşımlar getirilmiştir. (EK-9).

1. Aracın yüklenmesi.
2. Zor şartlarda araç kullanma usulleri.
(Kumda, çamurda, buzda, karda kaygan yolda, su içerisinde)
3. Ani tehlikelerde hareket tarzları.
(Lastik patlaması, frenlerin tutmaması)
4. Zorunlu hallerde geçici araç tamiri
5. Yoğun trafikte araç kullanma

6. Araç kurtarma yöntemleri
 7. Tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve taşınması
 8. Trafik kazalarının önlenmesi için alınacak emniyet tedbirleri
 9. Trafik kazası vukuunda hareket tarzları
 10. Arazi vitesi olan araçları kullanma teknikleri.
 11. Soğuk havalarda aracın çalıştırılması ve kullanılması.
 12. Muharebe şartlarında araç kullanma ve alınacak tedbirler.
- (Savaş şartlarında araçları kullanıma hazırlama ve araç kullanma)

Jandarma Genel Komutanlığı

Jandarma Genel Komutanlığında İleri Sürücülük Teknikleri Eğitim Programları bulunmaktadır. Bu program ve müfredatı Emniyet Genel Müdürlüğü ile ortak yapılan çalışma sonucunda oluşturulmuştur. Ancak verilen İleri Sürücülük Teknikleri Eğitimleri Jandarmanın mobil timlerinde görev yapan ve motosiklet kullanan mensuplarına verilmektedir. Verilen eğitimlerin araç kullanmaya yönelik bir eğitim olmaması ve erbaş ve erler için uygulanan eğitimlerin K.K.K.ıgında yapılan eğitimlerle aynı olması nedenleriyle Jandarmanın eğitimlerinden bahsedilmemiştir.

EGM Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı İleri ve Güvenli Sürüş Teknikleri Eğitim Merkezi

Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığınca trafik ve operasyonel amaçlı araçları kullanmakta olan personelin sürücülük deneyimlerini arttırarak trafik kazalarına karşı korumak kaza analizi konusunda iz ve delillerin incelenerek kusurlu davranış ve bunları yapanların belirleneceği eğitimlerin de verilmesi amacıyla Sürüş Teknikleri Eğitim Merkezi pisti inşa edilmiştir. Kazalarda ölen insan sayısını azaltmak ve Motorlu Taşıt Sürücül Kurslarına ve diğer özel kuruluşlara örnek olması hedeflenmiştir.(EK-10).

Güvenli sürüş

- Sürücünün sürüşün her anında araca tam olarak hakim olması,
- Araç dışında gelişen olaylara en seri şekilde cevap vererek ,
- Aracın doğru yerde, doğru pozisyonda ve olması gerektiği sürede intikalini en güvenli şekilde sürücü tarafından sağlanması,
- Sürücünün aracı ve aracın limitlerini tanımasıdır.

Güvenli sürüş

- Hız limitlerinin aşılması değildir
- Emniyet kemeri takılmaması
- Uykusuz ve yorgun yola çıkılması
- Diğer yaya ve sürücülere saygısız davranılması
- Kaza yapmak yaptırmak
- Yaralanma
- Maddi hasar
- Ölüme sebebiyet değildir.

Emniyet kemeri simülasyon aracı

Emniyet kemeri genellikle uzun süreli yolculuklarda tercih edilmekte ve şehir içerisinde sık kullanılmamaktadır. Bugüne kadar emniyet kemerinin önemi teorik olarak anlatılmış ancak kaza anında oluşabilecek risklerin önemi ise istenen düzeyde vurgulanamamıştır.

İleri, ve güvenli Sürüş Teknikleri Merkezinde tasarımı tamamen Trafik Hizmetleri Başkanlığınca yapılan Emniyet Kemeri Simülasyon Aracı ile saatte 5 km/s hızda, sürücü ve yolculara araç içerisinde birincisi kemersiz, ikincisinde kemerli olarak 360 derece sağa ve sola yanal taklalar attırılarak emniyet kemerinin önemi kaza anındaki fonksiyonu ile araç içerisinde sabit

olmayan cisimlerin araçta bulunanlara verebilecekleri zararlar uygulamalı olarak gösterilmektedir.

Araç tanıma ve teknik bilgiler

Sürücüler kullanmış oldukları araçlar hakkında teknik donanım ve özellikler, direksiyon tutuş şekilleri güvenlik sistemleri lastik bilgileri, hava basınçları dış derinlikleri, taşıma kapasiteleri vb. ayna ayarlama ve araca hakim olan konularında bilgilendirilerek doğru alışkanlık kazanmaları sağlanmaktadır.

Frensiz engelden kaçma eğitimi

Sürücünün trafik içerisinde belirli hız limitleri dahilinde seyretmeleri esnasında karşılarına çıkabilecek yaya ve ye önlerinde oluşabilecek trafik kazalarından korunmalarına olanak sağlayan eğitim aşamasında ise tek şeritli yolda belirlenmiş dar mesafelerde bulunan engellerin arasından fren kullanmadan direksiyon manevrası ile kurtulma ve tekrar kendi şeridinde bir nesneye ve ya yayaya çarpmadan aracı güvenli durdurmayı hedefleyen bir eğitim parkurudur.

Frenleme (Panik frenaj)

Sürücülere günlük trafik akışı içerisinde karşılaşılabilecekleri kaza riskleri (yayaya, araca, duran sabit cisimlere çarpma) konularında; değişik hava yol koşullarına, araç fren sistemlerine göre fren teknikleri uygulamalı olarak verilmektedir. Fren eğitimi sırasında uygulamalı olarak, farklı yol eğimlerine sürtünme katsayılarına sahip eğitim sahasında; sürücülere öncelikle ABS'li ve ABS'siz fren sistemine sahip araçlar ile panik frenaj eğitimi ve durma mesafeleri arasındaki farklar gösterilmektedir. Eğitimin devamında ise yakın takip konusu üzerinde, bitişik şeritlerde araçların durma mesafeleri gösterilerek düşük hız limitlerinde bile araçların bir saniyede aldıkları mesafeler karşılaştırılarak değerlendirmeler yapılmaktadır. Çevreden edinilen

kulaktan kulağa aktarılmış yanlış sürücü davranışları araç sürücülerine bu eğitimler ile doğru davranışlar kazandırılmaya çalışılmaktadır.

Anti-skid (kaygan zemin) eğitimleri

Özellikle sürtünme katsayısı düşük olan buzlu ve kaygan şartlara haiz zeminlerde, sürücülerin kullanmış oldukları araçları ile karşılaşabilecekleri herhangi bir tehlike ortamı veya engeller karşısında ani karar verebilme ve tehlikeden kurtulabilecek uygulama kabiliyetlerini ortaya koyarak kazalarda meydana gelebilecek ölüm ve yaralanma risklerini en aza indirebilecek defansif teknikler gösterilmektedir.

Skid-car (kayan araç) eğitimleri

Skid-car eğitimi ile, karlı buzlu mıcır vb. sürtünme katsayısının düşük olduğu zeminlerde sürücülere aracın kendi hakimiyetlerinden çıkarak kaymaya başlaması durumunda karşılaşabilecekleri tehlikelerden kurtulmak için tekrar aracı hakimiyet altına alma ve bir kazaya karışmadan yollarına güvenle devam edebilecekleri teknik bilgiler verilmektedir.

Slalom eğitimi

Slalom eğitimi ile sürücülerin trafikte hız limitleri dahilinde önlerinde seyretmekte olan ve yük taşıyan araçların yüklerinin yola düşmesi veya önlerine aniden bir yaya – araç çıkması neticesinde çarpmadan kaçarak ani manevra kabiliyetlerini geliştirmeleri sağlanmaktadır. Eğitim pistinde uygulamalı olarak belirli mesafe aralıkları olan konilerin arasından sürekli (s) hareketi yapılarak direksiyon ve gaz pedalı kontrolü ile araca tam hakim olma gösterilmektedir.

Virajda tehlikelerden kurtulma eğitimi

Viraj parkuru üzerinde sağa veya sola doğru oluşturulan tehlikeli engel ve daraltılmış şerit içerisinde sürücülerin fren kullanmadan ve direksiyon manevrası ile şerit değiştirmesini sağlayan aynı zamanda trafikte şerit içerisinde tutunma kabiliyetini geliştiren bir eğitim parkurudur.

Yaya simülatörü eğitimi

Şehir içerisinde sürücülerin sıklıkla karşılaşabilecekleri bir husus olmakla birlikte yayaların yola aniden çıkmaları karşısında yayalara çarpmadan sağa veya sola ani manevra yaparak kurtulmalarına olanak sağlayan, fotosel sistemi ile elektro mekanik olarak çalışan refleks geliştirici simülatör eğitimidir.

Demir Bükey Eğitim Organizasyon

İleri sürücülük

Demir Bükey Defansif sürücülüğü tanımını şöyle yapmıştır. “Tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de sürücü kursları trafik kurallarını, otoların temel fonksiyonlarını ve bir yerden başka bir yere gidebilmeyi öğretir. Ancak, bu arada acil bir durumdan nasıl kurtulunacağını ve bu duruma düşmemek için gerekli önlemleri öğretmez. Bu bağlamda, "Defansif Sürücülük Teknikleri" eğitim programları ile kursiyerlere otomobili daha iyi kullanma ve tehlikeleri önceden görme gibi konularda gerekli beceriler kazandırılmakta ve trafikteki can güvenliklerine önemli katkılar sağlanmaktadır.”(EK-11).

İleri sürücülük eğitimi

Demir Bükey İleri sürücülük eğitiminin neden gerekli olduğunu aşağıdaki konu başlıkları altında tanımlamıştır.

Can güvenliği sağlamak için, ” Trafik, hayatımızın büyük bir kısmını geçirmek zorunda olduğumuz, son derece tehlikeli bir ortamdır ve hayattaki en kutsal hakkımız yaşamaktır.”

Negatif etkileri önlemek için, “Günümüzde kurum ve kuruluşlar, şirketler imaja çok önemli yatırımlar yapmaktadırlar ve maalesef bazı istenmeyen olaylar neticesinde bu imaj kötü yönde etkilenebilmektedir. Araçları sürekli hareket halinde ve insanların gözü önündedir. Bu araçların yanlış ve tehlikeli kullanımları ise negatif imaj yaratır. Hemen hepimiz trafikte bazen bir kamu aracının yarattığı riskten ötürü rahatsız olmuşuzdur. Bu durum ülkemiz trafiğinde her gün yüzlerce kez yaşanmaktadır. Buna zm olarak ağdaş ülkelerde kamu aracı kullanan kişiler aracı kullanmadan evvel araçla ilgili detaylı eğitimden geçerler. Hatta bazı ülkelerde araçların arkasında sürücü ile ilgili şikayetleri bildirilmesi için adres ve telefon numarası verilmektedir. Ancak burada amaç trafikte kendi hayatını ya da bir başkasının hayatını riske ederek araç kullanan o sürücünün şikayet edilmesinden öte, o kişinin bilgili, riski gören ve sağduyulu bir sürücü haline getirilmesini sağlamak olmalıdır. Bu eğitimlerde araç sürücülerine tehlikeleri teorik, görsel (video ve benzeri sunumlar ile) ve uygulamalı olarak göstermekte ve tehlikeye girmeden, güvenli ve saygılı araç kullanımı konularında katkılar sağlanmaktadır.”

Maliyetleri azaltmak için,”Azalan kaza riskleri, araç onarım masrafları, işçilik kaybı, yakıt giderleri, araç bakım giderleri ve araç sigorta giderlerini de azaltır.”

En güncel bir toplumsal sorunun zmne katkıda bulunmak için,”Dünyada yaygın olarak kullanılan Sürücü Geliştirme Programları'nın bir parçası olan ağdaş Trafik Eğitimi Projesi ile sürücülerin trafikteki davranışlarının olumlu yönde değiştirilmesi hedeflenmelidir.

Günümüzün acımasız trafik ortamında ise eksik ve yanlış bilgi ile yola çıkan sürücünün şansı çok azdır.Bu bağlamda, "Defansif Sürücülük Teknikleri" eğitim programları ile kursiyerlere otomobili daha iyi kullanma ve tehlikeleri önceden görme gibi konularda gerekli beceriler kazandırılmakta ve trafikteki can güvenliklerine önemli katkılar sağlanmaktadır.”

Kimler bu eğitimi alabilir ?

Demir Bükey ileri sürücülük eğitimini trafiğe çıkan her sürücünün almasında büyük fayda olacağını beyan etmektedir. Öncelik olarak sürücünün ehliyeti olması gerekmektedir. Çünkü otomobil kullanmayı bilmeyen bir kişinin uygulamaları gerektiği gibi yapması mümkün değildir. Sadece kendini yetersiz hisseden tecrübesiz sürücüler değil, yıllardır direksiyon başında olan usta sürücüler de kendilerini geliştirmek ve trafiğe kapalı alanda pratik yapmak açısından eğitimlere katılabilir.”

"Defansif Sürücülük Teknikleri eğitim programları ile kursiyerlere otomobili daha iyi kullanma ve tehlikeleri önceden görme gibi konularda gerekli beceriler kazandırılmakta ve trafikteki can güvenliklerine önemli katkılar sağlanmaktadır.

Defansif sürücülük eğitimlerinin sürücü kurslarından farkı

Demir Bükey'e göre Defansif sürücülük eğitimlerinin sürücü kurslarından en önemli farkı defansif sürücülük eğitimlerinin otomobil kullanmayı bilen, ehliyetli kişilere veriliyor olmasıdır. Uzun yıllar direksiyon başında profesyonel olarak araç kullanan sürücülerden, yeni ehliyet almış sürücülere kadar herkes bu yelpazenin içindedir.

Sürücü kursları otomobili hareket ettirmeyi ve trafik kurallarını öğretir. Ancak, sürücülerin kazalardan nasıl kurtulacağını, motorlu taşıtların dinamik özelliklerini ve değişken şartlardaki limitlerini öğretmez. Trafiğe kapalı

alanlarda motorlu taşıtlarla yapılan çeşitli uygulamalar, sürücülerin beceri düzeylerini ve kullandıkları araç kadar kendi limitlerini de görmelerine imkan sağlar. Sürücüler yapılan uygulamalarla becerilerini geliştirebilir, kazalarla ilgili simülasyonlarda kazaya karışmamak için neler yapılması gerektiğini görerek, trafikte böyle bir duruma düştüğünde ne kadar çaresiz olduğunu anlar. Bunun doğal sonucu olarak eğitim sonrasında risklere girmez ve trafikte kurallara uyan, saygılı, sağduyulu ve güvenlikten taviz vermeyen sürücülük tavrını benimser.

Bir çok sürücü otomobil kullanmayı trafikte bin bir tehlike atlatarak öğrenir ve kaza yapa yapa tecrübe kazanır. Defansif Sürücülük ya da başka bir deyişle 'Trafikte hayatta kalma teknikleri' konusunda verilen eğitim, sürücülerin olası kötü bir duruma düşmeden kendini korumaya almasını sağlar. Yani sobanın sıcak olduğunu dokunmadan öğrenmiş olur. Bunun için öncelikle gerekli doğru bilgilerin öğrenilmesi ve yanlış alışkanlıkların doğrularla değiştirilmesi gerekir.

Hayatımızı tehdit eden tehlikelerin başında şüphesiz trafik kazaları gelir. Sadece kurallara uyarak kazalardan korunmamız mümkün değildir. Sürücülükle ilgili temel ve doğru bilgilere sahip olmak ve bunları uygulamak her sürücünün sorumluluğu altındadır. Kullandığınız motorlu taşıtların dinamik özelliklerini ve değişken yol şartlarında limitlerini bilmeniz kazalara karışmanızı önlemede çok önemli etkenlerdir.

Eğitimden Çarpıcı Unsurlar

Demir Bükey verdikleri eğitimler hakkında aşağıdaki açıklamaları yapmıştır. Defansif Sürücülük Eğitimlerinin uygulama bölümlerinde, kazalara neden olabilecek şartlar suni olarak sağlanmaktadır. Ayrıca yardımcı gereçlerle ve simülasyonlarla sürücülerin becerilerini geliştirmeye ve kullandıkları motorlu taşıtların limitlerini göstermeye yönelik uygulamalar yapılmaktadır. Katılımcıların hayatları boyunca bir-kaç kez karşılaşılabileceği ve kazaya

neden olabilecek durumları onlara yaşatabilmek, ne reaksiyon verdiklerini görmelerini sağlamak ve bu tehlikeleri önceden tanımlayıp, tehlikelere düşmemelerini sağlamak eğitimlerin ana hedefidir. Eğitimlerde kullanılan çarpıcı unsurlardan bazıları şunlardır:

- Skidcar (Kayma Kontrolü Aracı)
- Yapay Buz Alanı
- Fren ve Manevra ile ilgili kaza simülasyonları
- Konsantrasyon ve karar vermeye yönelik kaza simülasyonları
- ABS, ASR, ESP sistemlerinin işlevleri ve faydalarının uygulamalı olarak gösterildiği istasyonlar
- Gerçekçi hazırlanmış kaygan virajlar ve kuru-ıslak yol kesimlerinde araç kullanma teknikleri

OTODROM

Türkiye'nin ilk ve tek sürüş teknikleri eğitim merkezi olarak kendini tanımlayan OTODROM'da otomobil ve toplu taşıma araçları için güvenli ve defansif sürüş teknikleri eğitimi, yük taşımacılığı sürüş teknikleri eğitimi, otomobil ileri sürüş teknikleri eğitimi, sürüş geliştirme eğitimi, temel sürüş eğitimi, profesyonel sürüş teknikleri eğitimi, 4x4 off road sürüş teknikleri eğitimi gibi konularda eğitimler verilmektedir. OTODROM'da verilen bu eğitim konularına ait ana konu başlıkları aşağıda açıklanmıştır.(EK-12).

Güvenli ve Defansif Sürüş Teknikleri Eğitimi

Skidcar, aracın altına bağlanan, 4 köşesinde, 4 adet hidrolik silindiri, 4 adet tekerleği, elektro mekanik pompası ve elektronik kumanda paneli olan hareketli bir şasedir. Sistem, araçla birlikte hareket etmekte, kumanda paneli ile 5 ayrı tutunma ve zemin şartı yaratmaktadır. Skid Car, başta İskandinav ülkelerinde olmak üzere çeşitli Avrupa ülkeleri ve Amerika'da ileri sürüş

teknikleri eğitimi veren okullar tarafından kullanılmakta olup, sürücülerin farklı zeminlerde araç kullanma yeteneklerini arttırmaya yönelik bir simülatördür. Skid Car ile uygulanan "Güvenli ve Defansif Sürüş Teknikleri Eğitimi"nin üç temel amacı vardır.

1. Oluşabilecek kazaları uygulamalı olarak yaşatmak,
2. Trafikte yapılan hataları güvenli bir ortamda uygulamalı olarak göstermek ve sürücülerin kişisel becerilerinin gelişmesini sağlamak,
3. Güvenli ve defansif sürüş tekniklerini öğretmek ve önemini göstermektir.

Eğitim süresince otomobilde bulunan eğitmen, kumanda paneline vereceği komutlar ile; hafif yağmur, şiddetli yağmur, yeni yağan kar, karlı ve buzlu zemin şartlarını yaratır. Bu zemin şartları, araçta bulunan ABS, ESP gibi güvenlik sistemlerinin aktif hale gelmesini sağlar. Sürücü, eğitim esnasında tüm bu sistemlerin çalışma prensiplerini bire bir hissederek pratik yapar. Sistem, sürücülerin 60 km/h - 80 km/h hızlarda karşılaşacağı kontrol kayıplarının, 20 km/h hızda dahi yaşanabileceğini gösterir ve güvenliği ön planda tutar.

Skidcar, diğer eğitimlerde olduğu gibi, kontrol kayıplarını yaşatmak için zemine dökülen kimyevi ve benzeri maddelere ihtiyaç duymaz. Çevre dostudur. Hızın ve kontrol kayıplarının getirdiği riskleri gerçek tutunma şartları ile yaşatır. Skidcar hayat kurtaran bir deneyimdir.

SKIDCAR Güvenli ve Defansif Sürüş Teknikleri Eğitim İçeriği

1. Kaygan zeminlerde kalkış ve hızlanma: Yağmurlu ve karlı havalarda, lastiklerin tutunma oranının oldukça azaldığı, Gerek zemindeki eğim bozuklukları, gerekse yanal kuvvetler ile otomobilin sadece ileriye doğru değil, aynı zamanda da yana doğru da kayabileceği, kaygan zeminlerde

uygulanması gereken tekniğin, mümkün olduğu kadar az devirlerde otomobili kaldırmaya çalışmak olduğu uygulamalı olarak gösterilmektedir.

2. Kuru ve kaygan zeminde frenaj: Ağırlık transferinin ne olduğu, Kaygan zemindeki durma mesafesinin, kuru zemine oranla iki misli arttığı, doğru frenaj için fren pedalına önce az, daha sonra da artan bir basınç uygulayarak otomobili yavaşlatmak gerektiği, Ancak ABS fren sistemine sahip otomobillerde bu tür bir uygulamaya gerek kalmadığı uygulamalı olarak gösterilmektedir.

3. Engelden kaçma ve frenaj: Frenajda otomobilin sadece ileriye doğru kaymadığı ve ağırlık transferi nedeni ile tutunma farklılıkları sonucu savrulma yaşanabileceği, Ancak ABS fren sistemine sahip otomobillerin, frenaj esnasında bu tür manevraları daha kolay yapabilme olanağı sağladığı, uygulamalı olarak gösterilmektedir.

4. Takip mesafesi ve panik fren: Takip mesafesinin önemi ve uygulama teknikleri, Beklenmedik bir durumla karşılaşıldığında, engelden kaçmaya yönelik ani direksiyon hareketlerinin ağırlık transferine neden olduğu ve savrulmanın başladığı, Hızın, savrulmadaki etkisi uygulamalı olarak gösterilmektedir.

5. Kaygan zeminli virajda frenaj: Kaygan zeminli bir viraj fazla bir hızla girildiğinde yapılacak ani frenin otomobilin ağırlık transferini değiştireceği ve kayma başlayacağı, Otomobilin kontrolünü yeniden sağlamak için fren basıncını azaltmanın bir işe yaramayacağı, Yapılması gerekenin freni bırakıp otomobili tekrar şeridine dönmesini beklemek olduğu uygulamalı olarak gösterilmektedir.

6. Virajda, önden kayma ve arkadan savrulma: Zemin şartları ve hıza göre, otomobillerin virajlarda önden kayma veya arkadan savrulma eğilimi gösterdiği, Virajlarda ani hızlanma veya hız azaltmanın yol açtığı

savrulmalar, Viraja girmeden önce uygulanması gereken ideal yavaşlama ve dönüş sırasında dengeli gaz tekniği uygulamalı olarak gösterilmektedir

7. Slalom: Sürücülerin savrulmayı nasıl kontrol edeceği uygulamalı olarak gösterilir ve direksiyon hakimiyetini geliştirmeye yönelik egzersizler yaptırılır. Unutulmamalıdır ki kaygan zemin her koşulda karşılaşılan bir olgudur. Yazın aşırı sıcaktan eriyen asfalt, stabilize veya toprak satırlı yollar da birer kaygan zemin türüdür. Bu nedenle verilen eğitim sadece kış aylarındaki hava ve yol şartları ile sınırlı değildir.

İleri Sürüş Teknikleri Eğitimi

Bu eğitim viraj ve frenaj tekniklerini kapsamakta olup %80'i pratiğe dayalıdır. Performanslı otomobil kullanmaya yönelik bu eğitimlerde, doğru frenaj teknikleri, maximum akselerasyonla güvenli viraj dönüş teknikleri ile ideal yol çizgisi ve ağırlık transferi gibi teknikler gösterilmektedir.

İleri Sürüş Teknikleri Eğitim İçeriği

İdeal Çizgi: Bir otomobilin, ancak 4 tekerleği de düz olduğu anlarda daha güvenli ve rahat ilerleyebildiği, virajı mümkün olduğu kadar düz bir çizgide dönmek gerektiği, bir virajın çapının ne kadar genişletilirse, dönmenin o kadar daha kolay ve güvenli olacağı, virajın apex ve çıkış noktalarına ne kadar yakın geçilir ve dengeli gaz uygulanırsa, o viraj için en güvenli dönüşün sağlanabileceği uygulamalı olarak gösterilmektedir.

Viraj Dönüş Tekniği: Bir virajın 4 noktadan oluştuğu (*fren, dönüş, apex ,çıkış noktası*) ve virajın en ideal çizgide dönülmesinin de bu noktalardan geçmekle mümkün olduğu uygulamalı olarak gösterilmektedir.

Fren - Dönüş Arası (Hazırlık Bölümü): Bir viraja yaklaşıldığında, yapılması gereken ilk hareketin yavaşlamak olduğu,viraj içinde kesinlikle fren

yapılmaması gerektiği,virajı döneceğiniz sūrate dūşmek için ōncesinde fren yapmak ve duruma gōre vites dūşūrmek gerektiği,viraj hazırlık bōlūmū" olarak adlandırılan bu bōlūmde uygulamalı olarak gōsterilmektedir.

Dōnūş Apeks Arası (Dengeli Gaz Bōlūmū): Viraj ōncesi hazırlığı yaptıktan sonra, virajın dōnūlmeye bařlandığı,bu andan itibaren direksiyonu tek bir hareketle ōevirmek gerektiği,direksiyonda ani ve sert hareketlerden kaōınmak gerektiği,dōnūş sırasında gaza dengeli bir řekilde basınō uygulanması gerektiği ve bunun apex noktasına kadar aynı oranda ve devirde kullanmak gerektiği uygulamalı olarak gōsterilmektedir.

Apeks Őıkıř Arası (Akselasyon Bōlūmū): Apex noktasından itibaren otomobilin viraj dōnūřūnū tamamladığı,bu nokta geōildikten itibaren direksiyonu tekrar dūz konumuna getirmek gerektiği,gazı arttırarak ōıkıř noktasına dođru aracı yōnlendirmek gerektiği, uygulamalı olarak gōsterilmektedir.

Sūrūř Geliřtirme Eđitimi

Sūrūř kabiliyetini geliřtirmek isteyen sūrūcūlere yōnelik bu eđitim programı 1 saatlik teorik anlatımın ardından eđitim alanı ve trafikte gerōekleřtirilmektedir. Eđitim programının 4 temel amacı vardır ;

- Sūrūcūlere otomobillerin teknik donanımları hakkında (ABS, ESP) gerekli olacak ōn bilgileri vermek,
- Gūvenli sūrūř yōntemlerini ve Trafikte karřılařacakları sorunları uygulamalı bir řekilde gōstermek (Engelden kaōma, takip mesafesi),
- Direksiyon hakimiyeti sağlama,manevra ve park etme becerilerini geliştirmek,
- Sūrūř sırasındaki algılama, uygulama,sođukkanlılık yeteneklerini arttırmalarını sađlamak.

Eğitim Programı

- Eğitim süresi 5 saatir
- Eğitim öncesi katılımcılara 1 saatlik teorik eğitim verilmektedir.
- Eğitim pistinde 2 saat pratik uygulama ve 2 saat trafikte sürüş
- Gün sonunda o gün gerçekleştirilen eğitimle ilgili 15 dakikalık değerlendirme yapılmaktadır.
- Katılımcıların durumu hakkında rapor hazırlanmaktadır.

Teorik Eğitim

- Debriyaj sistemi, kalkış ve kavrama,
- Fren sistemi. (normal ve ABS'li araçlarda),
- Oturma pozisyonu, direksiyon tutuşu ve kullanımı,
- Emniyet kemeri ve airbag,
- Lastikler,
- Trafik işaretlerini ve yolu okuma,
- İntikal süresi,
- Takip mesafesi.

Pratik Eğitim

- Aracı hareket ettirmeden önce dikkat edilmesi gereken hususlar,
- Oturma pozisyonu, Direksiyon tutuşu ve kullanımı uygulamaları,
- Debriyaj kavrama,
- Kalkış ve duruş egzersizleri,
- Hıza göre vites yükseltme uygulamaları,
- Engelden kaçma ve ABS'nin manevra kabiliyetine etkileri,
- Geri manevra,
- Paralel park,
- Geri Park.

IBS Motorsport

İleri (Güvenli) Sürücülük Teknikleri

IBS Motorsport yetkililerinden Işık Önal; İleri (Güvenli) Sürücülük Teknikleri ile ilgili olarak aşağıdaki açıklamayı yapmıştır. “Trafik kazaları %95 oranında, sürücü eğitim ve beceri noksanlığından kaynaklanmaktadır. Bu durumun vahametini göz önünde bulunduran kuruluşumuz, sürücülere “doğru bilgileri vermek” ve “beceriye en hızlı şekilde, en doğru yöntemlerle gerekli düzeye getirmek”, dolayısı ile “kendilerinin ve araçlarında taşıdıkları bireylerin hayatta kalma şanslarını arttırmak” amacına yönelik eğitim hizmetleri vermektedir.”

“İleri sürücülük teknikleri – defansif sürücülük eğitimi” olarak tanımladığımız ve sürücüden kaynaklanan trafik kazalarından %80’den fazla korunma yeteneği sağlayan ve tarafsız olarak, başarı gösterdiğine inanılan tüm katılımcıların başarı, diğerlerinin katılımcı sertifikası ile belgelendirildiği, *“teori” ve “uygulama”* bölümlerinden oluşan bu hizmetimiz kapsamında ;

Teori bölümü;

- Birinci ve ikinci derece güvenlik faktörleri,
- Ülkemiz şartları ve bağlı en önemli defansif şartları,
- Acil durumlardan korunma ve kurtulma teknikleri,
- Araçta en doğru oturma pozisyonları
- Doğru direksiyon tutma şekli,
- Doğru lastik basınçları
- Güvenli kullanım için araçta dikkat edilmesi gerekli teknik detaylar,
- Kuru yüzeylerde fren ve manevra teknikleri
- Islak ve toprak, kaygan yüzeylerde fren ve manevra teknikleri,
- Çok kaygan (kar ve buz) yüzeylerde fren ve manevra teknikleri,
- Kayma, nedenleri ve kontrolü,
- Doğru ve güvenli araç sollama manevrası teknikleri,
- Gece problemleri,

- Değişen hava şartları,
- Sürücü konsantrasyonu ve önemi,
- Olası tehlikeler ve önceden algılanması,

başta olmak üzere diğer önemli konular hassasiyetle, interaktif bir şekilde ele alınmakta, kulaktan dolma yanlışlar bilimsel veriler ve örnekler yardımı ile düzeltilerek, doğrular aktarılmaktadır.

“Sürücülüğün ne denli hayati önem taşıyan bir konu olduğu gerçeğinin altı çizilerek, herhangi bir probleme hiç girmemenin, probleme girdikten sonra çözüm aramaya çalışmaktan daha kolay olduğu vurgulanarak, risk almakla, son derece üzücü sonuçlara, sanıldığından ne denli kolay ulaşabileceği, örneklerle aktarılmaktadır.”

Uygulama bölümü,

- “-Araç içinde doğru oturma ve direksiyon tutma pozisyonları,
- Trafikte en fazla can ve mal kaybına neden olan kaza türlerinden, çarpışma ve yoldan çıkmalara ilişkin acil fren ve ağırlık transferinde beceri manevraları,
- Kayma kontrolüne ilişkin defansif yöntemler birebir ele alınmaktadır.

“İnanıyoruz ki, trafik kazaları, ülkemizde, insanların en tabii hakkı olan yaşam hakkını tehdit eden tehlikeler listesinin en başlarında yer almaktadır ve bu durumun %95 nedeni yetersiz sürücü eğitimi, bilgi ve beceri eksikliğidir.

Eğitimi yetersiz bir sürücü dünyanın en düzenli trafiğinde bile çok ciddi hatalar yapabilir. Böyle bir sürücünün, gelişmiş teknolojiye sahip bir bilgisayarın yanlış tuşuna basması ile, trafikte en gelişmiş bir aracın direksiyonunda hata yapması arasındaki fark; trafikte yapılan yanlışın, diğer bir tuşa basılarak düzeltilememesi ve sonucunda hata bedelinin insan hayatı ile ödenme olasılığının çok yüksek olmasıdır.

Ülkemizde sürdürmekte olduğumuz ve sürücü hatalarını, gerekli bilinç ve ciddiyetle yaklaşıldığında en az %80 oranında azaltan “İleri Sürücülük Teknikleri Eğitim Programları” dünyanın tüm gelişmiş ülkelerinde olduğu gibi, ülkemizde de trafik sorunlarına kalıcı çözümler getirmektedir.” (EK-13).

Emin Direksiyon Güvenli Sürüş Teknikleri Merkezi

Emin Direksiyon Güvenli Sürüş Teknikleri Merkezi yetkilileri eğitim merkezlerini ve eğitim politikalarını aşağıdaki şekilde tanımlamışlardır.

“Sürücü yetiştirme konusunda 1972 yılından bu yana faaliyet gösteren kurumumuz 2003 yılında ISO kalite belgesi alarak bu anlamda Türkiye’de ilk ve tek olma özelliğini kazanmıştır. Son yıllarda gelişen şirket içi güvenlik eğitim trendini takip eden kurumumuz bu ay içindede dünya genelinde konusunda uzman olan National Safety Council’ dan defansif sürüş teknikleri eğitimi verebilmek amacıyla acentalık almıştır.Çok uluslu şirketlerin güvenlik eğitimi konusunda referans aldığı kurum İzmir’de kurumumuza defansif sürüş teknikleri konusunda eğitim verebilme yetkisi vermiştir.Türkiye’nin birinci derecede güncel sorunları arasında yer alan trafik ve sürücülük konularında Avrupa Birliği eğitim programlarına uygun ve National Safety Council Kurumundan sertifikalı eğitmenlerimiz ile sürüş teknikleri,eğitim organizasyon ve danışmanlık hizmetleri veren bir kuruluştuz. Ülkemizde meydana gelen trafik kazalarının %98 oranında sürücü bilgi ve beceri noksanlığından kaynaklandığı bilinmektedir. Bu gerçeği göz önünde bulunduran..kurumumuz;

-Güvenli Araç Kullanma Teknikleri

-Önlenebilir Trafik Kazalarında Doğru .Bilgiler Vermek

-Sürücülerin Trafik Ortamında Risk Almamalarını .Sağlamak

-Hayatta Kalma Teknikleri

olarak tanımladığımız eğitimleri vermektedir. Sürücü hatalarından kaynaklanan trafik kazalarını en az %80 oranında azaltan “Defansif Sürüş Teknikleri Uygulamalı Seminer Programları” gelişmiş ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de trafik sorunlarına kalıcı çözüm getirmeyi amaçlamaktadır.

Defansif Sürüş Teknikleri eğitimi ile trafik ortamında risk almayan, kendilerine ve başkalarına zarar vermeyen Sürücü Yetiştirme Programları verilmektedir. Bu eğitimler uluslararası güvenlik standartlarına göre yapılmaktadır. Sürücülerin kaza yapmalarını engellemek için yalnızca becerilerinin artırılması değil, bunun yanı sıra düşünce alışkanlıklarının değiştirilmesi esasına dayanır. Ayrıca eğitimlerimizde AB Sürücü Eğitim Tüzüğü gereklilikleri yerine getirilmektedir.”

National Safety Council

Organizasyon yetkilileri “National Safety Council 90 yılı aşkın süredir sağlık ve güvenlik konularına ilişkin çeşitli ürün ve hizmetleri sunan bir konseydir. Bu konsey dünya çapında eğitim acenteleri vasıtasıyla eğitim programlarını uygulamaktadır.Sürücü eğitimi konusunda birçok araştırma ve yayınları yürüten kurum sadece bir yıl içerisinde 5 milyon sürücüyü eğitmiştir.” Şeklinde açıklamada bulunmuşlardır.

Eğitim programları

Temel sürücülük bilgileri, trafikteki çarpışmalar, nedenleri ve önlemleri Defansif 1 eğitiminde doğru koltuk pozisyonunda oturmaktan, direksiyonu hızlı ve doğru şekilde çevirmeye, doğru fren yapma tekniklerinden, tehlikeyi önceden görmek ve tehlikeye düşmemek gibi temel konular hem teorik, hem de uygulamalı olarak işlenir. Yeni ehliyet almış sürücülere kadar herkes bu yelpazenin içindedir.

Trafiğe kapalı alanlarda motorlu taşıtlarla yapılan çeşitli uygulamalar, sürücülerin beceri düzeylerini ve kullandıkları araç kadar kendi limitlerini de görmelerine imkan sağlar. Sürücüler yapılan uygulamalarla becerilerini geliştirebilir, kazalarla ilgili simülasyonlarda kazaya karışmamak için neler yapılması gerektiğini görerek, trafikte böyle bir duruma düştüğünde ne kadar çaresiz olduğunu anlar. Bunun doğal sonucu olarak eğitim sonrasında

risklere girmez ve trafikte kurallara uyan, saygılı, sağduyulu ve güvenlikten taviz vermeyen sürücülük tavrını benimser. Hayatımızı tehdit eden tehlikelerin başında şüphesiz trafik kazaları gelir. Sadece kurallara uyarak kazalardan korunmamız mümkün değildir. Sürücülükle ilgili temel ve doğru bilgilere sahip olmak ve bunları uygulamak her sürücünün sorumluluğu altındadır. Kullandığınız motorlu taşıtların dinamik özelliklerini ve değişken yol şartlarında limitlerini bilmeniz kazalara karışmanızı önlemede çok önemli etkenlerdir.

Eğitimin Genel İçeriği

Katılımcıların kurs sonunda aşağıdaki konularda bilgi almaları sağlanır:

- * Trafikte risk almanın kazalara sebebiyet vereceği ve çeşitli görüntülerle bu riski almama konusunda bilinçlendirme,
- * Kişisel nedenlerin (yorgunluk, stres, heyecan...vs) kazalara nasıl sebebiyet verdiğinin açıklanması ve bunlarla başa çıkabilme, yöntemleri konusunda..bilinçlendirilmesi,
- * Araçları kullanmadan önce yapılacak günlük kontrollerin önemi konusunda bilinçlendirilmeleri,
- * Trafikteki potansiyel riskler konusunda gözlem yapabilme ve onlara karşı önlem alabilmelerini sağlama,
- *Yapılacak olan pratik testlerle tehlike yönetimi ve riskleri düşürme konusunda beceri kazandırma.

Eğitimin Amacı

- * Katılımcılara teorik ve pratik olarak katılacakları eğitimlere hazırlık amaçlı, defansif ve profesyonel sürücülük eğitimleri konusunda bilinçlendirmek,
- * Interaktif olarak gerçekleştirilen teorik eğitimleri,çeşitli video,görüntü ve animasyonlarla destekleyerek anlatılanların kalıcı olmasını sağlamak,

* Eğitime katılan kişilerin kurs sonunda kurum imajını temsil eden güvenilir,risk almayan,kurallara uyan,saygılı sürücüler olmalarını sağlamak.

Defansif sürüş teknikleri

Defansif sürüş etrafımızda olan olaylardan kendimizi korumamızı sağlar. Defansif sürüş tekniklerinin sürücülere kazandırılması ile; Sürücüler trafik ortamında yasal ve güvenli kararlar alabilmeyi Kendi aracında ve çevresinde güvenli ve stressiz bir ortam yaratmayı Cezasız ve kazasız bir sürücü olmayı

Trafikte ortak düşünme alışkanlığı kazanmayı

Trafikte olası riskli durumları önceden algılamayı ve onlara yönelik çözüm önerilerini geliştirebilmeyi öğrenmektedirler

Defansif sürüş teknikleri sürücülere yavaş araç kullanmayı öğretmez.Yol koşullarına uygun güvenli hızda gitmenin önemini vurgular.

Güvenli sürüş teknikleri eğitime katılan kişilerin eğitimler hakkındaki düşünceleri

Emin Direksiyon Eğitim Merkezi Güvenli sürüş teknikleri eğitime katılan sürücülere eğitim bitiminde anket yapmakta ve sürücülerin eğitimler hakkındaki düşüncelerini tespit etmektedirler. Sürücülerin eğitimler hakkındaki düşüncelerinden birkaç tanesi örnek olarak alınmıştır.

“Teorik olarak öğrenmiş olduğumuz bilgilerin tam ve aynı zamanda hatasız olarak uygulanabilmesinin geliştirilmesinin çok faydalı olduğunu düşünüyorum.”

“Öncelikle pedalları ve direksiyonu nasıl ve ne zaman kullanacağımı öğrendim. Bunları öğrenirken de benim için önemli olan güveni kazandım.”

“Eğitimleriniz bilmediğim ve kaygı duyduğum davranışlarımın değişmesine neden oldu. Kendime güvenim geldi. Korkularım azaldı.”

“Eğitimlerin neticesinde kazanılan en önemli davranış trafikte mümkün olduğunca dikkatli olunması gerektiğidir.”

“Aracımı trafik yoğunluğu içerisinde ani olarak gelişen olaylara karşı güven içinde durdurabilmek, o ortamdan herhangi bir şekilde zarar görmeden ve zarar vermeden çıkabilmek veya kazaya neden olabilecek bir olayı önceden fark etmek ve ona göre davranma becerimi geliştirdim.”

“Güvenli sürüş teknikleri eğitimine katılmam gelecekte daima güvenli, bilinçli her zaman kurallara uygun bir sürücülük bilincine sahip olan bir davranış geliştirmeme yardımcı olacaktır.”

“Bu eğitimlere katılarak saniyeler içinde olamayacak dediğim olayın saniyelerin içinde gerçekleşebileceğini bilmek ve bunu en aza indirebileceğimi bilmek açısından bana yardımcı oldu.”

Amerikan Ordusunda Eğitim

Amerikan ordusunda araç kullanacak personelin seçimi, eğitimi, değerlendirilmesi ve belge verilmesi 1965 yılından bu yana bir yönetmelikle düzenlenmiştir [35]. 1994 yılında yapılan son değişikliklerle yürürlükte olduğu haliyle bu yönetmelik kapsamında adaylar önce görüşmeye alınmaktadırlar. Gerekli koşulları sağladıkları tespit edilen adaylar, sürücü eğitim programına dahil edilmektedirler. Eğitim sonrası yapılan yazılı ve uygulamalı sınav sonrası kriterleri yerine getiren adaylara, sürücü belgeleri düzenlenmektedir.

Amerikan ordusunda sürücü adayları, Avrupa ülkelerinde ve ülkemizde olduğu gibi bir psikoteknik değerlendirmeden geçirilmemekte bununla beraber, bazı kişilik özellikleri ve fiziksel sağlık durumu açısından değerlendirilmektedirler. Görme keskinliği, görüş alanı, derinlik algısı, renk algısı, refleks (ayak tepki hızı), duyma gücü fiziksel sağlık durumu değerlendirilirken ölçülen boyutlardır. Kişilik özellikleri kapsamında ise adaylar, askeri görünüş ve beden duruşu, açık ve anlaşılır konuşma, güvenilirlik, liderlik özellikleri, ilgi/heves, duygusal denge, grup çalışmasına uygunluk, teknik bilgiyi açık ve kolay anlaşılır şekilde sunma yeteneği, hırs ve

hayal gücü, bir işi sürekli olarak geliştirme dürtü ve yeteneği açısından değerlendirilmektedirler.

Sürücü eğitim programında ise aracı tanıma, kazalardan kaçınma, özel donanımlı araçları tanıma, arıza durumunda yapılacaklar vb. konular bulunmaktadır [35].

Almanya'da Sürücü Eğitimi

Almanya'da sürücü okullarında teorik konular modüler bir yapı içerisinde uygulanmaktadır. Her bir modül 90' içerisinde bitirilecek şekilde ayarlanmıştır. Ehliyet sınıflarına göre 12 modül ortak olarak verilmektedir. Ayrıca ehliyet sınıflarına göre farklılık gösteren 5 ayrı modül bulunmaktadır.

Almanya'da sürücü eğitim sistemi kişilerin deneme süresi içerisinde yada normal yaşantılarında performanslarının takip edilmesi üzerine kurulmuştur. Bu nedenle hata yapan kişinin ehliyeti geri alınmakta eğitici seminerlere katılması şart koşulmakta trafik psikologlarından danışmanlık almaları zorunlu kılınmaktadır. Ömür boyu öğrenme mantığı içerisinde genç-yaşlı acemi-usta olmasına bakmaksızın sürücüleri küçük gruplar halinde eğitici seminerlerine almaktadırlar. Programın konu başlıkları aşağıda belirtilmiştir.

- Kişisel şartlar/İnsan faktörü
- Hukuki konular
- Ana kural trafik işaretleri ve trafik donanımları
- Karayolları trafik yönetmeliği
- Karayolları trafik sistemi ve kullanımı, demiryolu geçitleri
- Geçiş öncelikleri
- Trafik kuralları
- Hız mesafe ve çevreye duyarlı araç kullanma tarzı
- Karayolları trafiğindeki diğer katılımcılar
- Manevralarla ilgili kurallar-Trafiği gözlemleme

- Trafik kurallarının ihlal edilmesi durumunda ortaya çıkan sonuçlar
- Ömür boyu öğrenme
- Teknik şartlar yolcu ve eşya taşıma
- Römorklu ve römorksuz araç kullanma
- Motorlu taşıt kullanırken çevreye duyarlılık
- Direksiyon Eğitimi

Direksiyon eğitimi 12 saattir. Ayrıca ihtiyaca göre 3-5 saatlik ders saati ilave edilebilmektedir. Ders süresi 45 dakikadır. 12 ders saatinin;

- 4 ders saati otobanlarda
- 3 ders saati gece trafiğinde araç kullanma
- 5 ders saati şehir dışı trafiğinde araç kullanma şeklinde uygulanmaktadır.

Ömür boyu öğrenme konu başlığı altında

- Acemi ve genç sürücüler
- Yaşlı sürücüler
- Eğitici seminerler
- Bilgilendirme eğitimleri, bulunmaktadır.

Başlangıçta A1-A ve B sınıfı sürücü belgesi alanlara belgeyi aldığı gün itibariyle 2 yıllık deneme süresi verilir. Bu süre içerisinde ilk ceza puanını alan acemi sürücüler “Acemi Sürücüler için Eğitici Seminer (ASE)” programına katılmak zorundadırlar. Sürücü yasal süre içerisinde bu eğitime katılmaz ise deneme süresi 4 yıla uzatılır. Eğitici seminerler sadece özel seminer verme iznine sahip sürücü okulu öğretmenleri tarafından verilir.

ASE programı bir grup yapılanması içerisinde (6-12 kişi) yürütülür. Sürücü okulunda yapılan teorik eğitim gibi değildir. Eğitici seminerlerde aşağıdaki alanlarda trafik yeteneklerini geliştirmektedir.

- Araca hakimiyet
- Trafik kuralı bilgisi ve kurala uyma
- Tehlikeyi algılayabilme
- Kendi yeteneklerini takdir edebilme
- Sorumluluk ve risk bilinci
- Trafikte bulunan diğer katılımcılara saygı gösterme

Deneme süresi içerisinde ikinci kez ceza puanı alan sürücü resmi makamlar tarafından uyarılır ve trafik psikolojisi danışmanlığı seminerine katılım şartları konusunda bilgilendirilir.

Trafik psikolojisi danışmanlığı nedir.

Bu hizmet özellikle uzman trafik psikologları tarafından verilmektedir. Karşılıklı görüşme içerisinde sürücünün trafiğe bakış açısı değerlendirilir. Yetersizlikleri tespit edilir ve bu yetersizlikleri gidermek için çözüm önerileri üretilir. Böyle bir danışmanlık hizmeti aldıktan sonra sürücünün 2 ceza puanı silinir. Deneme süresi içerisinde üçüncü kez ceza puanı alan sürücünün belgesi geri alınır ve 3 aydan önce verilmez.

Belgenin geri alınabilmesi için “Acemi Sürücüler İçin İsteğe Bağlı Seminer (ASİ)” programlarına katılım şarttır. Sürücüler her biri 90 dakika süren 3 oturuma katılırlar. Bir grup 6-12 kişiden az yada çok olmaz. Güvenli sürüş eğitim merkezlerinde, güvenli sürüş teknikleri ASİ programına katılan sürücüler trafikteki deneyimlerini arttırarak kazalara karşı korunma reflekslerini geliştirirler.

4.1.2. İncelenen eğitim programlarının ortak özellikleri

Kamu kurum ve kuruluşları ile şahısların verdikleri ileri sürücülük eğitimlerine ait programlar incelendiğinde aşağıda sıralanan eğitim konu başlıklarının

farklı konu içerikleriyle genel olarak tüm eğitim müfredatlarında yer aldığı görülmektedir. Ancak aşağıda sıralanan konu başlıkları her bir eğitim organizasyonu yada kurumlarda verildiği anlamı taşımamaktadır. Bir kurumda verilen eğitim konusu diğer bir kurumda bulunmayabilmektedir.

- Genel trafik bilgisi
- Sürüş psikolojisi
- İlk yardım
- İleri sürücülük teknikleri
- Simülasyon eğitimi
- Uygulamalı sürücü eğitimi
- Araç ve yol güvenliği
- Araçlarda bulunan teknik sistemler
- Trafik kazalarının analizi ve kazalardan korunma

4.1.3. İncelenen programlardaki farklılıklar

Simülatör eğitimi kurumlar içerisinde sadece Emniyet Genel Md.nde uygulanmakta trafik eğitimi maksatlı olarak Silahlı Kuvvetlerde kullanılmamaktadır.

Trafik Psikolojisine yönelik olarak sadece Kütahya MYO, Sürüş Psikolojisi adı altında dersler vermekte ancak başka hiçbir kurum ve organizasyonda bu tür eğitimler verilmemektedir.

Özel sektörde; Defansif Sürücülük Eğitimi, Güvenli Sürücülük Teknikleri Eğitimi, Savunmacı Sürücülük Teknikleri, İleri Sürüş Teknikleri Eğitimi yada İleri Sürücülük Teknikleri adları altında çok sayıda eğitim organizasyonlarının yapıldığı görülmektedir. Ancak firmaların çok farklı eğitimlermiş gibi farklı isimlerle verdikleri eğitimlerin, eğitim programları ve ders içerikleri incelendiğinde; aslında genel olarak aynı konulardan bahsettikleri ve araç

kullanmaya yönelik direksiyon hakimiyeti ile manevra teknikleri eğitimlerinde yoğunlaştıkları görülmektedir.

Silahlı Kuvvetlerde verilen ileri sürücülük teknikleri eğitimleri müfredatında bulunan Aracın yüklenmesi. Zorunlu hallerde geçici araç tamiri, Araç kurtarma yöntemleri Tehlikeli maddelerin yüklenmesi ve taşınması, Arazi vitesi olan araçları kullanma teknikleri gibi eğitim konuları başka hiçbir program içerisinde bulunmamaktadır.

4.1.4. İncelenen eğitim programlarının ders içerikleri

Farklı kurum ve kuruluşların verdikleri eğitimler incelenmekle birlikte bu eğitim programlarının ders içerikleri de incelenmiştir. Konulara göre ders içerikleri aşağıda açıklanmıştır.

Genel trafik bilgisi

- Kara yolları ve trafik ile ilgili genel tanımlar.
- Taşıt hareketleri ve trafiğin genel özellikleri.
- Trafik işaretleri

Sürüş psikolojisi:

- Davranış ve tutumlar
- Kişilik özellikleri
- Sosyal algı
- Risk algısı
- Çevre

İlk yardım

- Genel sağlık bilgisi
- İnsan vücudu
- Kazalarda ilk yardım usulleri

İleri sürücülük teknikleri I

- 1- Trafik ilgili kanun ve yönetmelikleri tanımak.
- 2- Trafik ve karayolları ile ilgili tarifleri tanımak.
- 3- Araç ve yol tariflerinin kavranması.
- 4- Trafik işaret ve levhalarının kavranması.
- 5- Karayollarının kullanılması.
- 6- Hız kuralları ve takip mesafesi
- 7- Araçların manevra kurallarını öğrenmek.
- 8- Geçme kurallarını öğrenmek
- 9- Kavşaklarda ilk geçiş hakkının öğrenilmesi.
- 10 -Geçiş üstünlüğü.
- 11- Durma, duraklama,ve park etme.
- 12- Araçlarda ışıklandırma.

İleri Sürücülük Teknikleri II

- 1- Araçlarda yük ve yolcu taşıma kuralları.
- 2- Sürücülerin uyması gereken kurallar.
- 3- Bisiklet ve motosiklet kurallarının öğretilmesi.
- 4- Trafik kazalarında suç ve ceza.
- 5- Araçların tescil işlemleri.
- 6- Çevre ile ilgili konuların tanımı, şehir bilgisi.
- 7- Trafik, hava, su, toprak kirliliklerinin önlemi.

4.2. Psiko Eğitim Programı

Yukarıda incelenen eğitim programları dikkate alındığında sürücü belgesi olan ancak ilave eğitime ihtiyaç duyan ya da araç kullanabilmek için ihtisas sahibi olunması gereken durumlarda sürücülere verilen eğitimlerin belirli konularda yoğunlaştığı gözlemlenmiştir.

Bu konular dikkate alınarak hazırlanacak bir eğitim programında aşağıda tanımlanan konu ya da faaliyetlerin bulunmasının uygun olacağı değerlendirilmiştir. Bu konuları kapsayan ve K-2 kategorisine ayrılmış personele yönelik olarak bu tez kapsamında hazırlanmış eğitim programları aşağıda yer almaktadır.

K-3 Kategorisindeki personele, genel toplam içerisindeki yüzdelerinin azlığı ve bu kategorideki personel için hazırlanacak eğitim programının yüksek maliyetli olması nedeniyle (Riskli grup özelliği taşımaları nedeniyle psikoloji ağırlıklı eğitime ihtiyaç duymaları.) bu tez kapsamında bir eğitim programı önerilmemiştir.

4.2.1. K-2 Kategorisindeki sürücüler için hazırlanacak eğitim programında bulunması gereken konular

K-2 grubu sürücüler için hazırlanan ve aşağıda konu başlıkları ile içerikleri bulunan psiko eğitim programı; sürücülerin yeteneklerindeki sınırlılıkların farkında olmalarını ve yeteneklerindeki sorunlara rağmen güvenli araç kullanma becerilerinin geliştirilmesini amaçlamaktadır. Eğitim planından önce eğitimde yer alması gereken konular gerekçeleri ile aşağıda sıralanmıştır.

Geri bildirim grup çalışması: Bu çalışmanın amacı, K-2 kategorisine ayrılan personele durumları hakkında açıklayıcı bildirimlerde bulunmak, kendilerini K-1 kategorisine ayrılmış personel ile kıyaslayarak yine kendileri hakkında olumsuz çıkarımlarda bulunmalarını engellemek, ayrıca kendilerini tanımlarına yardımcı olmaktır. Böylece alacakları eğitimle eksik olan bilgi ve yeteneklerini nasıl geliştirebileceklerini öğrenmeleri hedeflenmiştir.

Sürücü davranışlarını etkileyen faktörler: Kursiyerlere sürücü davranışlarını etkileyen psikolojik faktörler anlatılacak bu faktörlerin sürücülük performansını olumlu ya da olumsuz nasıl etkilediği örneklerle açıklanacaktır. (Örneğin dalgınlık, uykusuzluk, yorgunluk vb.)

Simülatör eğitimi: Simülatör, hem sürücü adayı hem de eğitimi veren personel için oldukça faydalı bir araçtır. EK-14 Kaza riskinin olmaması, gerçek araçla eğitim yapılmaması nedeniyle eğitim esnasında kötü kullanımdan dolayı araca zarar vermeme en önemli faydaları olmakla birlikte simülatör, farklı trafik yoğunluğunda, farklı hava şartlarında, gece ve gündüz sürüş imkanı verir. Yeteneklerinde sorun olan sürücülerin eğitimi için yarattığı sayısız alternatifler ile simülatörde araç kullanma, eğitimin oldukça önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Eğitimi eğlenceli hale getirir trafik kurallarını öğretir ve yakıt/amortisman tasarrufu sağlar (EK-14).

Güvenli sürücülük yeteneklerini tanıma: Tüm dünyada olduğu gibi, ülkemizde de sürücü kursları trafik kurallarını, araçların temel fonksiyonlarını ve bir yerden başka bir yere gidebilmeyi öğretir. Ancak, her durumda direksiyon hakimiyetini sağlamak zorunda olan sürücünün ihtiyacı olan temel sürücülük yeteneklerinin ne olduğu, bu yetenekleri nasıl koruması gerektiği konusunda bilgi vermez. Bu bağlamda, "Güvenli Sürücülük Yeteneklerini Tanıma" kapsamında sürücülük yetenekleri ve direksiyon hakimiyetini sağlamadaki işlevleri hakkında sürücü bilgilendirilecektir

Savunmacı sürücülük ve kazalardan korunma: Bir çok sürücü otomobil kullanmayı trafikte bin bir tehlike atlatarak öğrenir ve kaza yapa yapa tecrübe kazanır. Defansif Sürücülük ya da başka bir deyişle 'Trafikte hayatta kalma teknikleri' konusunda verilen eğitim, sürücülerin olası kötü bir duruma düşmeden kendini korumaya almasını sağlar. Yani sobanın sıcak olduğunu dokunmadan öğrenmiş olur. Bunun için öncelikle gerekli doğru bilgilerin öğrenilmesi ve yanlış alışkanlıkların doğrularla değiştirilmesi gerekir. Savunmacı sürücülük uygulamaları ile sürücülere beceriler kazandırılmakta ve trafikteki can güvenliklerine önemli katkılar sağlanmaktadır.

Kazalardan korunmak ya da kazaya karışmamak için alınacak tedbirler ile kaza yaptıktan sonra daha büyük problemlere yol açmamak için alınacak önlemler bu eğitimlerde verilecektir. (Yüksek hızlarda lastik patlayabilir ya da aracın önüne aniden başka bir araç ve ya bir canlı çıkabilir. Kaza yapan araçları seyreden şahıslara bir başka araç çarpabilir vb.)

Yeteneklerinde sorun olan sürücülere verilecek bu tür eğitimler, onların azami emniyet tedbirlerini almasını sağlayacaktır. Ayrıca eğer savunmacı sürücülük ve kazalardan korunma tekniklerini uygulayamayacaklarsa o zaman hız yapmamaları konusu yine karşılırlarına çıkarılacaktır.

Trafik eğitim filmleri izlenmesi ve tartışılması: Kuramsal eğitim, sadece bilgisayar destekli olarak hazırlanan kuralları tanıtıcı eğitim filmleri izletilerek yapılmayacaktır. Gerçek görüntülerle de eğitim desteklenecek ve yaşanan olaylar hakkında kursiyerlerin görüşleri alınacak tartışma ortamı yaratılacaktır. Trafikte hata yapan, alkollü araç kullanan, kaza öncesi ve kaza yaptıktan sonra farklı ruh halleri ve davranışlar sergileyen sürücülerin ya da yolcuların gerçek durumlarını içeren görüntüler kursiyerlere seyrettirilecektir. Bu eğitimde, sürücülerin hangi psikolojik nedenlerle trafik kurallarına uymadığı ve bunların sonucunda meydana gelen ya da gelebilecek kazaların neler olabileceği hakkında personelin bilgilenmesi farkındalık kazanması hedeflenmektedir.

İleri sürüş teknikleri eğitimi: Sürücülerin beceri düzeylerini ve kullandıkları araç kadar kendi limitlerini de görmelerine imkan sağlar. Sürücüler yapılan uygulamalarla becerilerini geliştirebilir, kazalarla ilgili simülasyonlarda kazaya karışmamak için neler yapılması gerektiğini görerek, trafikte böyle bir duruma düştüğünde ne kadar çaresiz olduğunu anlar. Bunun doğal sonucu olarak eğitim sonrasında risklere girmez ve trafikte kurallara uyan, saygılı, sağduyulu ve güvenlikten taviz vermeyen sürücülük tavrını benimser. Edindiği bilgilerle yeteneklerindeki sınırlılıklarını takviye etme imkanı bulur.

Trafik kuralları: Sürücülerin ehliyetleri olmasına rağmen trafik kuralları dersinin konmasının temel nedeni kural ihlallerinin yanlış bilgidен kaynaklanmasını engellemek ve sürücüyü kontrol altına alabilmektir. Bu kapsamda her bir kuralın hangi güvenlik gerekçesinden kaynaklandığı bu kurallara uyulmadığı takdirde ne gibi tehlikelerin meydana geleceği anlatılacaktır.

Hız kuralları: Kaza istatistikleri incelendiğinde hız ihlallerinin kaza sebeplerinin en önemlilerinden biri olduğu anlaşılmaktadır. Bu eğitimde amaç, bu kategorideki sürücülerin yeteneklerinde problem olması nedeniyle (tepki hızı/refleks, periferal görüş yeteneği, hız algılama, fren intikal mesafesi, dikkat vb.) aşırı hızın ne kadar tehlikeli olduğunu sürücülere hissettirmek, sürücüye “ Benim zaten yeteneklerim sınırlı o halde hız yaparak kendimi riske atmamalıyım.” mantığını kazandırmaktır.

Trafik parkurunda araç kullanma eğitimi: Bu eğitimin amacı personelin melekelerini geliştirmek, aslında basit olan ancak doğru yapılamadığında trafik içerisinde sürücülere zor anlar yaşatacak temel manevraları rahatlıkla yapabilmelerini sağlamaktır. Özellikle geri geri manevra yapmak, aracı park etmek, yokuş yukarı aracı hareket ettirmek gibi sürücülerde stres yaratan temel hareketler üzerinde çalışılacaktır. (EK-16)

Trafikte araç kullanma: Bu eğitim, sürücülere teorik bilgiler verildikten ve simülatörde araç kullandırıldıktan sonra uygulanacaktır. Eğitici nezaretinde emniyetli yollarda sürücüye araç kullandırılacaktır. Eğitici sürücü hataları anında görecektir ve düzeltecektir. Sürücü için artık eğitimin son aşamalarına gelinmiştir. Eğitici sürücü hatalarını not alacak böylece teorik konularda gerekirse sürücülere geri besleme yapılabilecektir.

Zor şartlarda ve kötü hava koşullarında araç kullanma: K-2 Kategorisindeki sürücülerin yeteneklerinde problem olması nedeniyle zor şartlarda araç kullanırken diğer sürücülere göre daha fazla uyum sorunu yaşayacakları varsayılabilir. Bu nedenle sürücülere zor şartlarda araç kullanma konularında eğitim verilmesi gerekmektedir. Bir sürücünün araç kullanırken normal hava ve yol koşullarında araçtan aldığı tepkiler ile güç koşullarda araçtan aldığı tepkiler farklılıklar gösterir. (Kuru bir zeminde kısa mesafelerde duran bir aracın ıslak bir zeminde aynı mesafede duramaması, yol tutuşunun kaybolması vb.) Bu nedenle araca olan hakimiyet zorlaşabilir. Sürücülerin çok önceden oluşabilecek tehlikeleri sezmesi ve tedbir alması gerekebilir. (EK-16)

Kötü hava şartları her sürücü için risk yaratır. Kısa görüş mesafesi, karla kaplı yollar, yoğun sis, kar ve yağmur sürücüler için hem tehlike yaratır hem de sürücüyü oldukça yorar. Aşırı dikkat sarf etmek performans kaybettirir. Yeteneklerinde sorun olan sürücülerin bu tür hava koşullarında araç kullanmama bilincinde olması gerekmektedir. Bununla birlikte sürücülere verilecek basit eğitimler ile ani çıkan olumsuz hava koşullarının etkilerini en aza indirecek yeteneklere kavuşma imkânı yaratılabilir.

Araçlarda bulunan teknik sistemler: Sürücünün araçla uyumu çok önemlidir. Yeteneklerinde sorun olan sürücünün araçla uyumu hayati önem taşımaktadır. Aracı tanımak ve araçta bulunan teknik donanımlara hâkim olmak araç kullanmanın en önemli prensiplerinden birisidir. Çünkü araçların sahip oldukları bazı donanımları bize gerçekten büyük fayda sağlarlar.

(Örneğin vites değiştirmekte zorlanan bir sürücünün otomatik vitesli bir aracı kullanmayı seçmesi ya da ABS donanımlı bir aracın kaygan yollarda daha iyi frenlemeye imkan sağlayacağını ancak ani frenlemelerde çok kısa sürede aracı durdurmayacağını sürücü tarafından bilinmesi sayesinde kazalardan korunulması vb.) Teknik sistemler hakkında sürücülere bilgi verilmesi sürücülerin yanlış bilgiler nedeniyle bu tür donanımlara aşırı güvenmesini ya da yeteneklerindeki sorunları giderecek donanımları olan araçları tercih etmelerine imkan sağlar.

Uygulamalı sürücü eğitimi: Uygulamalı sürücü eğitiminde sürücüler gerçek trafik ortamına çıkarılır. Eğitim programında geçen her türlü konu test edilir. Sınav öncesi yapılacak son eğitimidir. Sürücüler kendilerini rahat hissetmelidir. Hazırlanacak plan dahilinde sürücünün tüm becerileri ve hataları gözlemlenir .

4.2.2. Psiko eğitim süresi.

Ülkemizde ehliyeti olan, ancak değişik nedenlerle güvenli sürücülük ya da ileri sürücülük teknikleri eğitimi alan sürücülere, kamu kurumları ile özel sektörün vermiş oldukları eğitimlerin süreleri farklılıklar göstermektedir.

Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında (MTSK) sürücü belgelerinin türlerine göre 16-20 saat motor, 35 saat trafik, 20-45 saat direksiyon, 12 saat ilk yardım dersleri verilmekte ders saatleri toplamı 83-112 saat olmaktadır. Eğitimler 3-4 hafta sürmektedir. (EK-17)

4925 Sayılı Karayolu Taşımacılık Kanunu Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliğinde taşımacılık sektöründe çalışan otobüs kamyon şoförleri için tanımlanan (SRC1-4) eğitim programlarında verilmesi gereken derslerin toplam süresi 28-32 saat, tehlikeli madde taşımalarında ise SRC1-4 eğitimlerinden birinin alınmış olması kaydıyla ilave 15 saattir. Bu eğitimler günlük ders programına göre 5-6 gün sürmektedir.

Temel sürücü eğitimi MTSK'da verilmektedir. MTSK'nın eğitim konu içerikleri ve eğitim uygulamaları baz alındığında, K-2 kategorisindeki personelin ehliyetli olması ve farklı ders içeriklerine ihtiyaç duymaları nedeniyle alacakları eğitimin MTSK'nda verilen eğitim saatlerinden daha az olması kabul edilebilir. Bu nedenle, aşağıda açıklanan eğitim planında yer alan konu içeriklerinin, eğitimlerde olması kaydıyla eğitim için tahsis edilmesi gereken zamanın 42 saat olmasının uygun olacağı tespit edilmiştir. Ders saatleri, konu içerikleri ve nasıl öğretileceği de dikkate alınarak hazırlanan eğitim programı aşağıdadır.

4.2.3. Psiko eğitim planı.

1 nci Gün

- Geri bildirim grup çalışması.
- Güvenli sürücülük yeteneklerini tanıma.
- Sürücü davranışlarını etkileyen faktörler.

2 nci Gün:

- Savunmacı sürücülük özellikleri.
- Kazalardan korunma

3 ncü Gün :

- Genel trafik kuralları
- Trafik işaretleri
- Hız kuralları
- Öndeki aracı geçme

4 ncü Gün:

- Trafik eğitim filmleri izlenmesi ve tartışılması.
- Araç yükleme kuralları
- Simülatör eğitimi

5 nci Gün:

- Ani tehlikelerde hareket tarzları
- Kötü hava koşullarında araç kullanma
- Araçlarda bulunan teknik sistemler
- Geri geri araç kullanma

6 ncı Gün:

- Zor şartlarda araç kullanma
- Park etme

7 nci Gün:

- Uygulamalı sürücü eğitimi
- Kendini değerlendirme/Grup desteği
- Sınav

4.2.4. Konu içerikleri

Eğitimler güvenli sürücülük ilkeleri doğrultusunda önce emniyet prensibi ile yapılacaktır. Dolayısıyla ders notları her bir konu için kaza yapmama, kazalardan korunma ana teması altında hazırlanacaktır.

Kursiyerlerin ehliyetli oldukları unutulmayacaktır. Yeteneklerinde sorun olan ancak genel olarak bilgi seviyelerinde önemli bir problemleri olmayan bu

sürücülere anlatılacak derslerin onların yeteneklerindeki zafiyetleri giderebilecek nitelikte olması hedeflenecektir.

Sürücüler bu eğitim sonunda “Yeteneklerimde sorunlarım olduğunu biliyorum, ayrıca bu sorunların bana trafikte problem yarattığını da görüyorum, bu nedenle savunmacı sürücülük prensiplerini uygulayarak kendimi korumalı başkalarına da zarar vermemeliyim” anlayışına kavuşturulmalıdır.

Ehliyetlerinin olması nedeniyle sürücüler bu eğitimlere ilgi göstermeyebilir. “Ben bunları zaten biliyorum.” düşüncesiyle konulara uzak kalmak isteyebilir. Ancak bu eğitimlerde en önemli konu farklı bir yaklaşımla “Can Güvenliği” anlayışıyla derslerin işlenmesidir. Örneğin eğitimlerde hız kuralları anlatılırken karayollarındaki hız limitlerinin uzun uzun anlatılması yerine kısaca hız limitleri anlatılmalı daha sonra aşırı hızdan kaynaklanacak kazalar, aşırı hızda fren mesafeleri nasıl artar, hız körlüğü nedir, aşırı hızlarda araç hakimiyetinde oluşan zorluklar nelerdir, gibi hızın bize olan etkileri yarattığı güçlükler ve tehlikeler açıklanacaktır. Hatta gerekirse matematiksel hesaplarla aşırı hızla yapılan bir yolculuğun normal hıza oranla bize ne kadar zaman kazandıracağı hesaplanmalı, daha sonra kazanılan zamanın alınacak riske değip değmediği personele sorulmalı ve tartışılmalıdır.

Çizelge 4.1. Konu içerikleri

<i>Geri Bildirim Grup Çalışması:</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Psikoteknik değerlendirme neden yapılır?	20'		X
Kategorilerin özellikleri nelerdir?	25'		X
K-2 kategorisindeki personelin yetenekleri nasıl geliştirilir?	30'		X
K-2 kategorisinde olmanın avantaj ve dezavantajları nelerdir.	15'		X
<i>Güvenli Sürücülük Yeteneklerinin Tanımı</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Araca tam hâkimiyet sağlanmasında yeteneklerin rolü	45'		X
Güvenli sürüş nedir?	45'		X
Psikomotor yetenekler			X

Çizelge 4.1. (Devam) Konu içerikleri

Zihinsel yetenekler			X
<i>Savunmacı Sürücülük Özellikleri</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Kazalardan korunma mantalitesi	'20'		X
Trafik kurallarına uyma ve trafik güvenliği	20'		X
Konsantrasyon, karar verme ve soğukkanlılık	15'		X
Trafikte yapılan hataların uygulamalı olarak gösterilmesi	30'	X	
Risk alma eğilimi	20'		X
Düşünce alışkanlıklarının değiştirilip güvenlik esaslı sürücülük tavrının geliştirilmesi	30'		X
Trafikte nasıl öngörü sahibi olunmalıdır?	30'		X
Araç kullanmaya başlamadan önce araçta yapılacak hazırlıklar nelerdir?	30'		X
Trafikte yaşanabilecek tehlikeler nelerdir?	30'		X
<i>Trafik Eğitim Filmleri İzlenmesi ve Tartışılması</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Bilgisayar destekli hazırlanmış eğitim filmlerinin seyredilmesi (trafik kurallarının eğitim maksadıyla)	30'		X
Kursiyerler film seyredilmesi esnasında filmlerin durdurularak gelişecek olaylar hakkında yorum yapmalarının istenmesi	45'	X	
Gerçek kaza görüntülerinin seyretilmesi	45'		X
Kazaların analiz edilmesi	30'		X
Kursiyerlere "seyredilen filmlerdeki kazaların olmaması için neler yapılması gerekirdi" sorusunun sorularak çözüm önerilerinin alınması	30'	X	
<i>Sürücü Davranışlarını Etkileyen Nedenler</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Sürücülük performansı	30'		X
Sürücünün tutumları	30'		X
Genel motivasyon düzeyi	30'		X
Genel fizyolojik durum	30'		X
Risk algısı	30'		X
Kişilik özellikleri	30'		X
<i>Genel Trafik Kuralları</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Karayollarında araç sürme yasakları	30'		X
Karayollarının kullanılması	30'		X
Dönüşler, manevra kuralları	30'		X
Genel trafik kuralları güvenli sürücülük ilkelerine dayanılarak anlatılacaktır. Kuralların gerekçeleri ve hangi olaydan kaynaklandığı izah edilecektir. Kurallar bilgisayar destekli filmlerle izah edilecektir.			
Çizelge 4.1. (Devam) Konu içerikleri			

Trafik İşaretleri	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Trafik işaret levhaları	30'		X
Işıklı işaretler	15'		X
Yer işaretleri	25'		X
Sesli işaretler	10'		X
Polis/zabıtasının verdiği işaretler	10'		X
Personele verilecek eğitimler kazaları önleme mantığı içerisinde olacaktır. İşaretlerin sadece anlamları yerine ne tür kazalardan korudukları açıklanacaktır			
<i>Hız Kuralları</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Karayollarındaki hız limitleri	20'		X
Hız cezaları	10'		X
Hızlara bağlı fren durma mesafeleri	15'		X
Kazalarda hızın etkisi (film gösterimi)	45'		X
<i>Araç Geçme</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Emniyetli olarak araç geçme nasıl yapılır	15'		X
Araç geçme (sollama) güvenli olarak nerelerde yapılır	20'		X
Takip mesafesi ve mesafeyi ayarlama	15'		X
Araç sollarken karşılaşılabilecek tehlikeler	10'		X
Araç sollama hataları (film seyredilmesi)	25'		X
Geçilen sürücünün uyacağı kurallar	5'		X
<i>Kazalardan Korunma</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Araç ışıklarının kullanılması, araçların ışıklandırılması	15'		X
Emniyetli durma, duraklama, park etme	20'		X
Gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama	10'		X
Karayollarında trafiğin takip edilmesi/öngörü	15'		X
Frenleme (panik frenaj) teknikleri	35'	20	15
Frensiz engellerden kaçmak	15'		X
Virajlarda savrulmak	15'		X
Emniyetli dönüşler	10'		X
<i>Simülatör Eğitimi (ihtiyaca göre süre ayarlanır, en az 90 dk.)</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i> X	<i>Kuramsal</i>
Bu eğitimde simülatörün tüm opsiyonları kursiyerin kullanımına sunulmalıdır. Sürücünün hangi trafik ortamında araç kullanmakta zorlandığı eğitimden önce öğrenilmeli ve kendisinde güven hissi oluşuncaya kadar bu eğitime devam edilmelidir. Eğitim esnasında yaptığı hatalar simülatör tarafından raporlanacağı için geri besleme yapılmalıdır. Simülatör tedarik edilmemiş ise araç kullanma eğitimi süreleri artırılmalıdır			
<i>Park Etmek</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Açılı park ile paralel park etmenin temel kuralları	20'		X

Çizelge 4.1. (Devam) Konu içerikleri			
Uygulamalı park etme eğitimi	90'	X	
<i>Geri Geri Araç Kullanma</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Geri geri araç kullanmanın temel kuralları	15		X
Geri geri araç kullanırken alınması gereken güvenlik tedbirleri	15		X
Uygulamalı geri geri araç kullanma eğitimi	60	X	
<i>Araç Yükleme Kuralları</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Araç yükleme sürücüyü nasıl etkiler	20'		X
Araca malzeme doğru olarak nasıl yüklenmelidir	20'		X
Yanlış yüklemenin yaratacağı tehlikeler nelerdir	15'		X
Yanlış yükleme sonucu yaşanan kazalardan örnekler	20'		X
Ağırlık transferi	15'		X
<i>Zor Şartlarda Araç Kullanma</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Kaygan zeminde (karda, buzda) araç kullanma	45'	X	
Su birikintilerinden yüksek seviyeli sulardan geçme	45'	X	
Eğimli yollarda araç kullanma (dik iniş çıkış)	45'	X	
Toprak yollarda (kuru, çamurlu) araç kullanma	45'	X	
Yoğun trafikte araç kullanma	45'	X	
<i>Araçlarda Bulunan Teknik Sistemler</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Araçlarda bulunan güvenlik sistemleri	45		X
Lastikler, doğru hava basınçları nasıl olmalıdır.	15		X
<i>Araçlarda Bulunan Teknik Sistemler</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Emniyet kemeri kullanma			X
Araç ışıkları, silecekleri ve kornanın kullanılması	10'		X
Koltuk, ayna ayarları direksiyon tutuşu	10'		X
Araç teknik verilerinin bilinmesinin faydaları	10'		X
<i>Ani Tehlikelerde Hareket Tarzları</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Hareket halinde iken lastik patlaması	15'		X
Hareket halinde iken frenlerin boşalması	15'		X
Hareket halinde iken motorun stop etmesi	15'		X
Araç aniden kaymaya başlaması	45'	30'	15'
Araç ışıklarının sönmesi	15'		X
<i>Kötü Hava Şartlarında Araç Kullanma</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Yoğun sis, kar yağmurda araç kullanma	45'		X

Çizelge 4.1. (Devam) Konu içerikleri			
Gece şartlarında araç kullanma	10'		X
Kötü hava koşullarında yapılması gereken kontroller	15'		X
Aşırı tozlu yollarda araç kullanma	10'		X
Rüzgarlı havada araç kullanma	10'		X
<i>Uygulamalı sürücü eğitimi</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Araç hazırlama	30	X	
Araç kullanma	105	X	
<i>Kendini değerlendirme/Grup desteği</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Sürücünün kendini değerlendirmesi	15'		X
Grubun sürücü hakkındaki olumlu olumsuz görüşleri	15'		X
Eğitcinin geri bildirimi	10'		X
Sürücünün olumlu motivesi	15'		X
<i>Direksiyon sınavı</i>	<i>Süre</i>	<i>Uygulamalı</i>	<i>Kuramsal</i>
Sınav	180'	X	
Direksiyon sınavı EK-17 de bulunan MTSK direksiyon imtihanı değerlendirme formuna göre yapılacaktır.			

Araçların hazırlanması eğitim teşkilatının kurulması:

Bir ders saatinde (45dk.) sürücülerin en az 15 dk. araç kullanabilmesi için her bir araca 3 kişi planlanacaktır. Eğitimlerde sürücüler en az 15 dk. araç kullanırken, kalan 30 dk. diğer personelin araç kullanmasını seyredecek yapılan hataları ve eğitcinin ikazlarını takip edecektir. Dersler gruplar halinde ve dönüşümlü olarak icra edilecektir. Uygulamalı eğitimlerde toplam personel sayısına bağlı olarak eğitimde bulundurulması gereken araç sayısı aşağıdaki formüle göre hesaplanacaktır.

Eğitime katılacak personel miktarı / ders saati / 3 = Gerekli araç sayısı

Örnek Hesaplama:

Eğitime katılacak personel sayısı =160

Ders saati sayısı = 8

$$160 / 8 / 3 = 6,6$$

160 kişilik bir eğitim grubunda sürücünün bir ders saati içerisinde 15 dk. araç kullanabilmesi için eğitim aracı olarak en az 7 araç pistte olmalıdır.

Toplam eğitim süresi = 2520 dk.

Toplam süreye uygulamalı sınav dahildir.

Eğitim Kaç Gün Sürer ?

Bir ders süresi= 45 dk.

Bir günlük ders programı = 4 saat öğleden önce + 4 saat öğleden sonra

Toplam = 8 ders saati.

Toplam Eğitim Yüğü / Bir Ders Süresi / Günlük Ders Sayısı = ?

$$2520 / 45 / 8 = 7 \text{ GÜN.}$$

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

Silahlı Kuvvetlere ait iki ayrı psikoteknik test ve değerlendirme merkezinde 2002-2005 yılları arasında Psikoteknik değerlendirmeden toplam 39.853 personel geçirilmiş ve bu personel içerisinde 8.441 personel K-2 kategorisine (yetersiz-güvenli) ayrılmıştır. Bütünün neredeyse % 22 sini oluşturan K-2 kategorisinin oranı oldukça yüksektir.

KKY:164-16A Sürücü Eğitimi Yönergesi gereğince K-2 Kategorisine ayrılan personele tek başlarına trafikte araç kullanılmamaktadır. Ancak yıllar içerisinde yapılan psikoteknik değerlendirme sonuçlarına ait istatistikler, bu uygulama nedeniyle oluşan kayıpların ne denli fazla olduğunu açıkça göstermiştir. Sürücü belgelerinin olmasına ve karayollarında araç kullanmalarına rağmen K-2 Kategorisine ayrılmaları nedeniyle araç kullanılmayan ama bütün içerisinde oldukça büyük bir oran oluşturan bu grubun gözden çıkarılması mümkün değildir. Bu nedenle ilgili personelin eğitilerek yetersizliklerinin ortadan kaldırılması ve yeniden sisteme dahil edilebilmesi için kolayca uygulanabilir bir eğitim programına ihtiyaç vardır.

Bu ihtiyacı karşılamak amacıyla 4 üncü bölümde K-2 Kategorisine ayrılmış personel için bir eğitim programı önerilmiştir. Önerilen eğitim programının en temel özelliği:

- Sürücülere yetenekleri konusunda bilgi vermek.
- Sınırlılıkları hakkında farkındalık yaratmak.
- Savunmacı sürücülük ile ileri sürücülük teknikleri gibi eğitim konularıyla personelin bilinçlendirilerek yeterli ve güvenli sürücü kategorisine ulaşmalarını sağlamaktır.

Bu amaçla normal sürücü eğitim programlarına ilave olarak bu eğitim programında:

- Geri bildirim grup çalışması.
- Güvenli sürücülük yeteneklerini tanıma
- Sürücü davranışlarını etkileyen faktörler

gibi Trafik Psikolojisi konuları önerilmiştir. Eğitim programının sonunda *grup desteği* ve sürücülerin birlikte performanslarını değerlendirmeleri de hedeflenmiştir. Önerilen programın uygulanabilirliği ve sınırlılıkları müteakip maddelerde açıklanmıştır.

5.1. Programın Uygulanabilirliği

1. K-2 Kategorisi için hazırlanan eğitim programı; personelin yetersiz becerilerinin ya da içinde bulunduğu risk grubunun taşıdığı karakteristik özelliklerinin farkına varabilmesi ve bunların düzeltilebilmesi maksadıyla uygulanabilir.

2. K.K.K.lığında rütbe ve statüsüne bakılmaksızın araç kullanan işçi, memur, uzman erbaşlar ile er ve erbaşlar bu eğitimlerden geçirilebilir.

3. K-2 Kategorisindeki personel bu eğitim programından geçirilerek yeniden değerlendirilip K-1 kategorisine geçirilebilir.

4. Bu eğitimler için mevcut dershaneler kullanılabilir.

5. Eğitim süresi açısından gün sayısı idare tarafından belirlenmek kaydıyla (günde 8 ders saati 7 iş günü vb.) toplam 42 ders saati gereklidir. Süre bakımından uygulanabilir.

6. Bu eğitim programlarının uygulanacağı birliklerde diğer eğitim faaliyetleri de göz önüne alındığında alternatif faydalı zaman yaratılmalı gerekirse bu kategorideki personel için farklı mesai çizelgesi uygulanmalıdır.

7. Personelin kapasitesine uygun araç görevlendirmesi yapılarak verimli olabileceği alanlarda çalışabilmesini sağlamak için sürücü intibak eğitiminden önce bu eğitimler tamamlanmalıdır.

8. K-2 Kategorisi için eğitimlerde kullanılması düşünülen araç simülatörlerinin tedarik edilmesi uygun olacaktır. Simülatör tedariki maddi bir

yük getirmekle birlikte her türlü amortisman ve sarf malzemesinden (akaryakıt, yağ, lastik, bakım masrafları vs.) sağlanacak tasarrufla araçlar kendini kısa dönemde amorti edebilir.

9. Eğiticilerin eğitimi için bir eğitim programı gereklidir.
10. Eğiticilerin eğitimi için kurs açılması gereklidir
11. Eğitici ders notları ve eğitim notlarının hazırlanması gereklidir.
12. Eğitim grupları dersler esnasında gereken tartışma ortamını sağlayacak şekilde 9-10 ar kişiden fazla olmamalıdır.

5.2. Programın Sınırlılıkları

1. Eğitim programının yeterliliğinin test edilebilmesi için *pilot* uygulama gereklidir. Ancak K.K.K.ığının mevcut eğitim sistemi, eğitim birliklerinin teşkilat yapısı, tayin/görevlendirme sistemi, bu aşamada pilot uygulama yapılmasına imkan vermemektedir.

2. Eğitim programının uygulanabilmesi için yerine getirilmesi gereken zorunluluklar nedeniyle, (Hazırlanan eğitim programının Komutanlıkça onaylanması, eğitim sürecinin başlatılması, eğitim kaynaklarının bir araya getirilmesi, araç simülatörlerinin tedariki için geçecek yasal ihale süreci, Eğitici eğitimleri, atamalar vb.) yaklaşık 12 aylık bir hazırlık süresine ihtiyaç olduğu değerlendirilmiştir.

KAYNAKLAR

1. Çubuk, K., "Trafik güvenliği ve hız ihlalleri " **II. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi**, Gazi Üniversitesi, Ankara, 32-37 (2004).
2. Yasak, Y. "Trafik Psikolojisi " **Trafik II. Jandarma Okullar Komutanlığı, Öğretim Başkanlığı Yayınları**, Ankara, 14(9):01-6 (2002)
3. Sethi, D. WHO action: presenting the evidence World Health Day 2004. "Karayolları Trafik Güvenliği Sorunları ve Çözüm Önerileri", **Vakıf 2000 Yayınları**, Ankara, 76-88 (2005).
4. "2005 Yılı Trafik İstatistikleri Özet Bülteni", **EGM**, Ankara (2005).
5. Gamgam, Z. ve Aslan, A. "Türkiye genelindeki 1992 yılı trafik kaza istatistikleri ve değerlendirilmesi", Yüksek Lisans Tezi **Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü**, Ankara, 58-64 (1994).
6. Foot, H. C. ve Chapman, A. J., "Road safety and driver behavior" **Ergonomics**, 25(10): 863-865 (1982).
7. Yasak, Y. "Türk psikolojisi için yeni bir çalışma alanı. Trafik psikolojisi. 9.Ulusal Psikoloji Kongresi-Bilimsel Çalışmalar", **Türk Psikologlar Derneği Yayınları**, Ankara, 15:605-608 (1998).
8. Shinar, D., Psychology on the road. The human factor in traffic safety. **John Wiley & Sons Ltd.** Chichester: (1978).
9. Yasak, Y., "Trafik kazalarıyla ilişkili sürücü tutum ve davranışları." Doktora Tezi, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü**, Ankara, 34-46 (2002).
10. Keskinen, E., Hatakka, M., Laapotti, S., Katila, A., & Peraaho, M. "Driver behaviour as a hierarchical system. **International Conference on Traffic and Transport Psychology**", Bern, Switzerland, 5-6 (2000).
11. Ranney, T. A., "Models of driving behavior: a review of their evolution." **Accident Analysis and Prevention**, 26(6): 733-750 (1994).
12. Hatakka, M. "What makes a good driver?- The Hierarchical Approach. DAN-Report: Results of EU- Project. Descriptions and analysis of post licensing measures for novice drivers." G. Bartl (ed.). **Road Safety Board**, Vienna, Austrian, 23-29 (2000).
13. Bukasa, B., Wenninger, U., & Yasak, Y. "Workshop on driver selection." **XI. Ulusal Psikoloji Kongresi**, İzmir, 56-59 (2000).

14. Fishbein, M. ve Ajzen, I., "Understanding attitudes and predicting social behavior. Engliwood-Cliffs," **NJ: Prentice Hall**, (1980).
15. Ajzen, I., "**Attitudes, traits and action: Dispositional prediction in personality and social psychology. Advances in Experimental Social Psychology**," (20):1-15. (1987).
16. Parker, D. Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., & Reason, J.T. "**Determinants of intention to commit driving violations. Accident Analysis and Prevention**," 24(2):117-131. (1992).
17. Wilde, G.J.S. "Risk Homeostasis Theory and its promise for improved safety. Challenges to Accidents Prevention: The issue of risk compensation behaviour, 9-24. Rüdiger M. Trimpop, & Gerald J.S. (eds.)." **STYX Publications**, Groningen, 39-43 (1994).
18. Yasak, Y. "Sürücü Davranışlarının Psikolojisi: Trafik Polislerinin Sürücü ile İletişimlerinde Dikkat Edilmesi Gereken Konular." **EGM seminer notları**, İstanbul,13-19 (2006).
19. Yasak, Y. , Eşiyok, B., Korkusuz , İ., Başbulut, A. Z. ve Oral, G. "Trafikte Öfke: Sürücü Öfke Ölçeği'nin (SÖÖ) Geçerlik ve Güvenirliği." **3. Ulusal Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi**, Gazi Üniversitesi, Ankara, (2005),
20. Yasak, Y. "Güvenli sürücülükte yetenek ve becerilerin önemi," **Türk Psikoloji Bülteni**, 6 :16-17 (2000).
21. 4 Sayılı Cetvel: Psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesinde sürücülerde aranılacak şartlar ile değerlendirme ve muayeneye ilişkin usul ve esaslar. **TC Resmi Gazete, 18 Temmuz 1997 tarih ve 23053 mükerrer sayısı. Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü yayını**, Ankara, 456-465 (1997).
22. Yasak, Y. "Trafik Psikolojisi ve Psikoteknik Değerlendirmenin Tarihine Genel Bir Bakış," **Türk Psikoloji Yazıları**, Ankara, 5:9-10, (2002).
23. Barjonet, P. -E. Transport psychology in Europe: A general overview. In T. Rottengatter & E. C. Vaya (Eds.), **Traffic and transport psychology: Theory and application**. Amsterdam, Pergamon, 22-30 (1997).
24. Blasco, R. D., "Psychology and road safety." **Applied Psychology: An International Review**, 43(2):313-322 (1994).

25. Cale, M., "The psychological evaluation of drivers using ART90", **IX. Ulusal Psikoloji Kongresi, Boğaziçi Üniversitesi**, İstanbul,(1996).
26. Yasak, Y., "Riskli sürücüler eğitilebilir mi? Sürücü Davranışı Geliştirme Programları." **II. Ulusal Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi**, Ankara, 33-36 (2003).
27. Yasak, Y., "Psikoteknik değerlendirmenin serüveni." **Türk Psikoloji Bülteni**, 3 (7): 20-23 (1997).
28. Noyan, E., Elektrik, tramvay ve tünel işletmesinde psikoteknik, **Hüsnuhat Basımevi**, İstanbul,27-45 (1951).
29. Yasak, Y. Psikoteknik değerlendirme ile ilgili son yasal gelişmeler. **Türk Psikoloji Bülteni**, 3, (7):17-20. (1997).
30. Yasak, Y., "Türk Psikologlar Derneği Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu 1996 yılı faaliyet raporu." **Türk Psikoloji Bülteni**, 2 (5):59-63 (1996).
31. "Karayolu Taşıma Kanunu ve Yönetmeliği", **MEGEM**, İstanbul, 41-48 (2005).
32. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu madde değişiklikleri **Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü yayını**. Ankara, 5-34 (2003).
33. "Sürücü Davranışları Geliştirme Eğitimi Yönetmeliği" TC Resmi Gazete, 14 Eylül 2004 tarih ve 25583 sayısı, **Başbakanlık Mevzuatı Geliştirme ve Yayın Genel Müdürlüğü yayını**, Ankara,1-8 (2004).
34. Soydal, T., "Sürücü Davranışlarını Geliştirme Eğitimi. Eğitici Eğitimi," **Sağlık Bakanlığı-Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü**, Ankara, 19-23 (2005).
35. "The Army Driver and Operator Standardization Program (selection, training, testing, and licensing)." **Army Regulation 600-55**. Headquarters Department of the Army Washington, DC 31, 56-79 (1993).
36. "KKY: 164-16 (A) yılı basımlı Yönergesi Tekerlekli Araç Sürücü eğitim ve Araç/Konvoy Komutanlığı Kurs Yönergesi, " **Kara Kuvvetleri Komutanlığı, Ankara**, 2-1 (2005).
37. "Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Yönetmeliği, " **Milli Eğitim Bakanlığı**, Ankara, 6-8 (2005).

EK-2 Amerikan ordusunda sürücü aday testi

ABD kara kuvvetlerinde halen uygulanmakta olan FM 55-30'a göre sürücü adaylarının seçiminde iki aşamalı test uygulanmaktadır. Sivil sürücü belgesine sahip olanlar yalnızca testin ikinci aşamasına katılmaktadır. Ancak sivil sürücü belgesi olmayan sürücü adayı hem birinci aşamaya hem de ikinci aşamaya katılmaktadır. Birinci aşamadan 85 puan ve yukarı not alınması gerekmektedir.

Birinci aşamada personele bazı sorular sorulmak suretiyle mülakat yapılır ve bu mülakat esnasında aşırı sinirlilik hali, zayıf işitme ve buna benzer diğer anormal özelliklere ait ipuçları araştırılır. Aynı zamanda ilaç kullanma ve ilaç kullanmanın neden olduğu uyuşukluk veya uyku olma hali, görüş zayıflığı, koordinasyon bozukluğu gibi davranış bozuklarına dikkat edilir.

Mülakat sonucunda 85 ve daha yukarı not alan sürücü ikinci aşama teste tabi tutulurlar. Bu aşamada sürücü adayları bir dizi yazılı ve fiziki testten geçirilirler. Yazılı test safhasında sürücünün muhakeme yeteneği, çabuk karar verme yeteneği, el ve göz koordinasyonu tespit edilir. Bu sürücü muhakemesini ölçmek için çeşitli trafik olaylarının yer aldığı resimler gösterilir ve buradaki sürücülerden biri olarak ne yapması gerektiği sorulur. Çabuk karar vermesini ölçmek için yapılan yazılı testte gittikçe küçülen harflerle yazılmış peş peşe sorular hazırlanmıştır. Bu sorularda kağıdın sol tarafındaki altı çizili kelime ve sağ tarafta bu kelimeye benzer 5 kelime yer alır. Altı çizili kelimeye en çok benzeyen kelimenin bulunması istenir. El ve göz koordinasyonunu ölçmek için yapılan bu testte bir kağıt üzerine üç çift sıra halinde düzensiz aralıklarla yerleştirilmiş daireler yer almaktadır. Daireler işaretleme cihazı için işaretleme noktalarını ifade eder. Teste tabi tutulan kişi her iki elinde de işaretleme cihazını tutarak harekete başlama işaretiyle birlikte bir daireden diğerine hareket ettirir ve daireleri işaretler. Başlangıç sol el ile olur bir sağ bir sol devam eder.

EK-2 (Devam) Amerikan ordusunda sürücü aday testi

İkinci ilk safhasında belirtilen bu yazılı testlerden geçirilen sürücü adayları son olarak fiziki teste tabi tutulurlar. Fiziki testi görüş derinlik testi, derinlik algılama testi,görüş algılama testi,reaksiyon zaman testi, görüş alanı testi, renk algılama testi, işitme testi gibi bir dizi psikofizik testten oluşur. Bu test ikmal kanallarından temin edilebilen standart sürücü test ve eğitim cihazı vasıtasıyla yapılır. Bu cihaz şahısların emniyetli araç kullanmalarını riske atacak olan kusurlu yönlerini ve sürücü adaylarının fiziki kabiliyetlerini ortaya çıkartır. Fiziki testin yapılacağı odanın iyice aydınlatılmış ve havalandırılmış olması gereklidir. Teste tutulacak şahıs rahat olmalıdır.

EK-3 Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

GÖZ MUAYENESİ :

1) Göz muayenesi açısından sürücü belgeleri aşağıda belirtildiği şekilde iki gruba ayrılır.

Birinci grup : A1,A2,B,F,H

İkinci grup : C,D,E,G

2) Görme Derecesi:

a) Birinci grup sürücülerde düzeltmeli veya düzeltmesiz olarak bir gözün görmesi 6/10 dan aşağı olmamak şartıyla her iki gözün görme toplamı 12/20 olmalıdır.

ÖRNEK:

<u>1nci göz</u>	<u>2nci göz</u>
2/10	10/10
3/10	9/10
4/10	8/10
5/10	7/10
6/10	6/10

b) İkinci grup sürücülerde düzeltmeli veya düzeltmesiz olarak bir gözün görmesi 6/10dan aşağı olmamak şartıyla her iki gözün görme toplamı 16/20 olmalıdır.

3) Görme düzeltmesi

a) Gözlükle düzeltme kabul edilir. Ancak araç kullanırken sürücü gözlüğünü takmak zorundadır.

b) Kontak lens ile kabul edilir. Ancak araç kullanırken kontak lenslerin takılması takmak zorundadır.

4) Görme Alanı

a) Santral skotom olmamalıdır.

b) Her iki gözün periferik görme alanları toplamı 140 derece olmalıdır.

5) Derinlik Duygusu; normal olmalıdır.

EK-3 (Devam) Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

6) Renk duyusu

Renk duyusu ölçme muayeneleri, renkli yün yumaklar veya renkli fener testi ile yapılır. Bu testlerde renkleri ayırt edemeyenler mutlak renk körü kabul edilir. Renk körlüğü olan kişilere sürücü belgesi verilmez.

7) Görme derecesi ne olursa olsun bir gözü olmayanlara sürücü belgesi verilmez.

8) Görme derecesi ne olursa olsun gece körlüğü olanlara sürücü belgesi verilmez.

9) Ptozis – Hemiptozis

a) Görme derecesi ne olursa olsun bir veya iki gözünde tam ptozisi olanlara sürücü belgesi verilmez.

b) Ameliyatla düzeltilmiş veya ameliyatsız olarak hemiptozisi olanlarda;üst kapak kenarı primer pozisyonda pupilla'nın üst kenarına kadar iniyor fakat pupilla alanını engellemiyorsa ve görme dereceleri ikinci maddeye uygun ise sürücü belgesi verilir.

10) Diplopi ve paralitik olanlara görme derecesi ne olursa olsun sürücü belgesi verilmez.

11) Şaşılığı mevcut olup da binoküler görmesi olan ve görme dereceleri göz muayenesinin 2nci bölümündeki şartlara uygun olanlara sürücü belgesi verilebilir.

12) Afaki

a) Tek veya iki taraflı afak olanlara ikinci grup sürücü belgesi verilmez.

b) Tek veya iki taraflı afak olanlar ameliyattan 6ay sonra göz muayenesinin 2/a bölümündeki görme şartlarına sahip iseler birinci grup sürücü belgesi verilir.

c) Prödoafaklar, görme dereceleri göz muayenesinin 2nci bölümündeki şartlara uygun ise ehliyet alabilirler.

13) Progresif Hastalıklar

EK-3 (Devam) Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

Görmeyi zamanla azaltabilecek (katakta,makula dejenerasyonu retinopatiler gibi) hastalıklarda görme durumu göz muayenesinin 2nci bölümündeki şartlara uysa dahi, bu sürücülerin muayeneleri yılda 1 kez tekrarlanır.

İÇ HASTALIKLARI MUAYENESİ :

1) Diabetes Mellitus

- a) Ağır diabetes mellitus vakalarına diabetik kronik komplikasyonları örneğin: retinopati, nefropati, gibi gelişmiş olanlara sürücü belgesi verilmez.
- b) Kontrollü diabetlilere belirli aralıklarla muayene ve tetkik edilmek üzere sürücü belgesi verilebilir.

2) Göğüs-Kalp ve Damar Hastalıkları

- a) Ağır koroner yetmezliği olanlara sürücü belgesi verilmez.
- b) Daha önce miyokard enfaktüsü geçirenler C,D,E ve g sınıfı sürücü belgesi verilmez.B sınıfı sürücü belgesi alanlarda ticari araç kullanamayacağı belgesine işlenir.Miyokard enfaktüsü geçirenlere,diğer sürücü belgeleri ise,belirli aralıklarla kontrol edilmek şartıyla verilebilir.
- c) Kan basıncı makinası 250mmHg ve daha yüksek olanlar ile malingn hiper tansiyonlulara ve kalp atım sayısı çok düşük (dakikada 40'ın altında) , atriovent atrioventrikülerbloku bulunan ve hasta sinüs sendromu bulunan ve kalıcı "pacemaker" takılmamış olanlara sürücü belgesi verilmez.

3) Organ Yetmezlikleri

- a) Hayati önemi haiz organlarında keompanse yetmezliği sürücü belgesi verilmez.
- b) Büyük organ nakli geçirmiş olanlara veya kronik böbrek yetmezliği olup dializ tedavisi görenlere, ilgili uzmanın görüşü alınmak suretiyle sürücü belgesi verilebilir.

EK-3 (Devam) Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

4) Laboratuvar Testleri

Sürücü adaylarına yapılacak laboratuvar testleri doktorun taktirine bağlıdır.

KULAK-BURUN-BOĞAZ MUAYENESİ :

1) İşitme normal olmalıdır. Normal bir kulak fısıltıyı en az metreden duyar. Bir kulak normal işitiyorsa, diğer kulak fısıltıyı en az 2,5 metreden duymalıdır. (Odyometri ile yapılması durumunda, normal kulak hava yolu eşiği 20db'den iyi işitmek üzere diğer kulaktaki kayıp en fazla 40db olmalıdır).

2) Bir kulağın normal olup diğer kulağı işitme cihazından istifade edenler, b ve f sınıfı sürücü belgesi alabilirler. Bu durumda fısıltı en az 1 metreden duyulmalıdır.

3) İşitme cihazı kullananlar, A1,A2,C,D,E,G sınıfı sürücü belgesi alamazlar işitme cihazı kullandıkları halde, B sınıfı sürücü belgesi alanların ticari araç kullanamayacakları belgelerine işaretlenir.

4) Labirent fonksiyonu bozacak kulak-burun-boğaz hastalığı bulunanlara sürücü belgesi verilmez. Bu tip hastalıklara yakalanan veya kalıcı tipte işitme kaybı tespit edilen sürücülerin sürücü belgesi iptal edilir.

5) B sınıfı sürücü belgesi alıp da ticari araç kullanacaklarda, C,D,E,G sınıfı sürücü belgesi alacak olanlarda işitme tam olmalı,ileride derecede ses kısıklığı,solunum bozukluğu olmamalıdır.

8) Rudimental auricula ve dış kulak yolu atresizi olmamalı,eğer 2 ve tek taraflı rudimental auricula ve dış kulak yolu atresizi bulunanlarda iletim tipi işitme kaybı varsa,ikinci madde ile değerlendirilir.

9) Bedenen ve ruhen sağlam görme derecesi sürücü belgesi almaya elverişli olan sağır ve dilsizlere sadece otomobil kullanmak üzere H sınıfı sürücü belgesi verilir.bunların kullanacağı araçlara sağır ve dilsiz olduklarını belirleyen özel işaretler konulması ve yeterince dikiz aynaları ile araçların donatılması gereklidir.

EK-3 (Devam) Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

10 Hastalık tespit edilenlerin durumu hastalık iyileşinceye kadar ertelenir. Ostetik ve Kolesteatonlu akıntısı olanlarda durum tedaviden sonra değerlendirilir.

HARİCİYE MUAYENESİ :

1) Eklem Hareketleri

a) Vertebra (boyun ve bel) hareketleri:Kişinin baş ve boynunu arkaya döndürmesini ve bakmasını%50'den engelliyen boyun vertebra ve boyun bölgesi hastalıklarında sürücü belgesi verilmez. Lumbal vertebra eğilme ve dönme hareketlerini %75'den fazla engelleyen durumlarda da sürücü belgesi verilmez.

b) Diğer eklem hareketler: Her iki omuz, dirsek, kalça ve diz atrodezinde veya fonksiyonel olmayan ankilozlarda sürücü belgesi verilmez. Ancak simetrik büyük eklemlerin ve aynı taraf diz,kalça,omuz ve dirsek eklemlerinin fonksiyonel ankiloz ve antrodezlerinde ortopedi uzmanının kanaati ile Esınıfı sürücü belgesi verilebilir.

c) El eklemleri: her iki elin baş ve işaret parmaklarının hareketlerinin %75'den fazla kaybına ortopedi uzmanı kanaati ile F ve H sınıfı sürücü belgesi verilebilir. Bundan daha az hareket sınırlılığı yapan el parmaklarında fonksiyonel durumdaki ankiloz ve androdezlerde ortopedi uzmanı kanaati ile A1,A2,B,F, VE H sınıfı sürücü belgesi verilebilir. Bir eldeki baş ve işaret parmağı dışındaki iki parmakta ankilozlarda C,D,E,G sınıfı dışında sürücü belgesi verilebilir.

2) Ekstremité noksanlığı

a) Bir elin baş parmak dışındaki iki parmak noksanlığı veya noksan sayılacak şekilde fonksiyon kaybı olanlarda ortopedi uzmanının kanaati uyarınca A,B ve H sınıfı, her iki el baş parmak noksanlığı veya ileri derecede fonksiyon kaybı olanlara F sınıfı sürücü belgesi verilir.

EK-3 (Devam) Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

b) Üst ektrimetine noksanlığı doğuştan(doğuştan veya sonradan) halinde ortopedi uzmanının kanaati uyarınca H sınıfı sürücü belgesi verilebilir. Ancak üst ektrimetinin tek taraflı noksanlığında da ortopedi uzmanının kanaati ile H sınıfı sürücü belgesi verilir.

c) Alt ekstremite diz altı amputasyonlarında protezle fonksiyon kazananlara B, F, G, sınıfı protezle fonksiyon uyumu iyi olmadığı ortopedi ve fizik tedavi ve rehabilitasyon uzmanı tarafından özel tertibatla araç kullanabilecek olduğu bildirilenlere H sınıfı sürücü belgesi verilir. Bunun dışındaki alt ekstremitelerde noksanlık veya amputasyonlarda ortopedi uzmanının kanaati uyarınca H sınıfı sürücü belgesi verilir.

1) Kas, tendon ve bağ lezyonları Kas, tendon ve Bağ Lezyonları kalça,diz,omuz, ve ayak bileği veya eklemlerini veya bu eklemleri oluşturan kemik hareketlerini %50'den az bozduğu ortopedi ve nöroloji uzmanının vereceği rapora göre işlem yapılır.

a) Bu maddelere uymayan durumlar için ortopedi ve nöroloji uzmanının vereceği rapora göre işlem yapılır.

b) Her özrü için kullanılacak özel tertibatlı araç,ortopedi ile fizik tedavi ve rehabilitasyon uzmanının bulunduğu heyetçe tanımlanır.

RUH VE SİNİR HASTALIKLARI MUAYENESİ

A. Sinir Hastalıkları :

1. Santral Sinir Hastalıkları :

Santral sinir sistemi ile geçirilmiş hastalıklara bağlı olarak ortaya çıkan uzuvların parezi parelizleri(kontrol koordinasyon ve denge açısından) araç kullanmasını ve trafik güvenliğini engelleyecek şekilde ileri derecede bozuk olanlara sürücü belgesi verilemez. Hafif derecede bozukluğu mevcut olanlara nöroloji uzmanının kanaatine göre sürücü belgesi verilir.

2. Periferik Sinir Sistemi hastalıkları :

EK-3 (Devam) Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

Periferik Sinir Sisteminin etkilenmesi sonucu ortaya çıkan uzuvlarda parezi ve pareliziler araç kullanmaya ve trafik güvenliğini engelleyecek şekilde ileri derecede bozuk olanlara sürücü belgesi verilemez. Hafif derecede güçsüzlüğü var ise nöroloji uzmanının kanaatine göre sürücü belgesi verilir. İki ayağı felçli (parapleji) diğer vücut fonksiyonları normal olan şahıslara H sınıfı sürücü belgesi verilebilir.

3. Epilepsi Tespitinde sürücü belgesi verilmez. Şüpheli durumlarda klinik gözlem ve EEG tetkiki dikkate alınır.

Kas hastalıkları :

Myopati ve progresif muskuler distrofisi olan şahıslara sürücü belgesi verilmez. Nöroloji uzmanının kanaatine göre hafif vak'alara 1 kez muayene olmak kaydıyla A1,A2,B,F ve H sınıfı sürücü belgesi verilebilir.

Ruh hastalıkları :

- 1) Mental Retardasyon tanısı olanlara sürücü belgesi verilmez.
- 2) Her türlü demansı (Bbunamasu) olanlara sürücü belgesi verilmez.
- 3) Halen akut ya da kronik her türlü psikotik bozukluğu olanlara sürücü belgesi verilmez.
- 4) Halen aktif olarak bağımlılık düzeyince alkol kullananlarla uyuşturucu madde kullananlara sürücü belgesi verilmez.
- 5) Ağır derecede davranış bozuklukları ya da kişilik bozukluğu olanlara sürücü belgesi verilmez.

KONTROL MUAYENESİ :

Bu cetvelin muayenesinde sürücü adaylarında aranacak sağlık şartları ile ilgili hükümlerinde belirtilen sürelerde kontrol muayenesinin yanı sıra ilgili uzman sürücü adayının sağlık durumunu dikkate alarak sıklığı 2 ile 10 yıl arasında olma ve aşağıda belirtilen yaşa özel genel kontrol muayenesinde

EK-3 (Devam) Karayolları trafik yönetmeliği 3 sayılı cetvel

uzun olmamak üzere ek kontrol muayenesi yükümlülüğü getirebilir. Bu durum sağlık kurulu raporunda gerekçesiyle belirtilir.

Sürücü adayının sağlık durumundan kaynaklanan ve yukarıda belirtilen kontrol muayenelerinin yanı sıra, sağlık durum kontrol muayenesini gerektirmeyen sürücülerin;

- a. sürücü belgesi alınan yaştan 50 yaşıa kadar 10 yılda bir,
- b. 50 yaştan 65 yaşıa kadar 5 yılda bir,
- c. 65 yaştan sonra 3 yılda bir

Genel kontrol muayenesi yaptırmaları gerekmektedir.Kontrol muayenesinde sürücü belgesi almaya engel bir hastalık veya durum tespit edildiğinde sürücü belgesi iptal edilir.

EK-4 KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

Psiko-Teknik Değerlendirme ve Psikiyatri Uzmanı Muayenesinde Sürücülerde Aranılacak Şartlar ile Değerlendirme ve Muayeneye İlişkin Usul ve Esaslar

Amaç

Psiko – teknik değerlendirmenin amacı,sürücülerin sahip oldukları güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel ve psiko motor yetenek düzeylerini objektif yöntemlerle ölçmek ve değerlendirmektir.

Tanım ve Kapsam

Psiko-teknik değerlendirme;Sürücülerin sahip oldukları güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel ve psiko-motor yetenek düzeylerinin ;bu yetenek alanlarında tanımlanan bilgisayar destekli testler aracılığı ile ölçülmesidir.

Psiko-teknik değerlendirme yapmaya yetkili kuruluş ve işler :

Psiko –teknik değerlendirme, bu cetvelde belirlenen usul ve esaslara göre ve yine bu cetvelde tanımlanmış altyapı özelliklerine sahip, resmi ve özel kuruluşlar bünyesinde oluşturulan ve il sağlık müdürlüğü tarafından yapılır.

Psiko – teknik değerlendirme merkezinin taşınması gereken nitelikler :

Merkezin Genel Özellikleri

a) Psiko- teknik değerlendirme için gereken bilgisayar destekli test gereçleri ile teçhizatlandırılmış olması.

b) Bu hizmeti verebilecek uygun çalışma mekanına sahip olması (psikolog için çalışma odası ,sürücüler için bekleme bolumu.tuvalet vb.)

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

c) Psiko –teknik değerlendirmeleri yapmak üzere psikolog istihdam edilmiş olması

d) Genel çalışma mekanında ayrı ve aşağıdaki özelliklere sahip sürücüler Psiko –teknik değerlendirme uygulaması için ayrılmış oda veya odaların bulundurulması ;

1. sessiz
2. Genel çalışma ortamından etkilenmeyen
3. Uygulama esnasında giriş çıkışların kapalı
4. en az 3 metre kare büyüklüğünde
5. havalandırma olanağına sahip
6. iyi ışıklandırılmış
7. duvarları açık renkte boyalı
8. dikkat, dağıtacak çok fazla materyal olmamalı (duvarlarda resimler,müzik ,saat vb.)
9. Teste katılacak kişinin oturacağı ergonomik ,tekerlekli ve kolsuz en az bir büro koltuğu olmalı
- 10.Birden fazla sisteme sahip merkezlerde gurup uygulaması yapmak üzere sistemler aynı odaya yerleştirilebilir ancak oda yeterince büyük olmamalı ve sistemler oda içinde adayları birbirini izlemesini engelleyecek şekilde birbirinden paravanla ayrılarak konumlandırılmalı.
- 11.maksimum performans sergilemeye uygun olacak şekilde ısı ayarlanmış olmalı

İl Sağlık Müdürlüğünce Yürütülecek Yetkilendirme İşlemi

Psiko –teknik değerlendirme merkezi açmak isteyen kişi belirlenen belgeler ile işyeri açmak istediği ilin il sağlık müdürlüğüne başvurur.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

a-Başvuru sahibinin psiko teknik değerlendirme merkezi açmak istediğine dair dilekçe

b-Merkezde çalışacak kişinin psikolog unvanının (üniversitelerin fen edebiyat ve edebiyat fakültelerinin dört yıllık psikoloji bölümü mezunları) taşıdığını belgeleyen diplomanın noter tasdikli örneği (merkezde çalışacak psikologların birden çok olması durumunda her biri için ayrı belge istenir)

c- Psiko - teknik değerlendirme merkezinin onaylı krokisi.

d-Merkezde Psiko–teknik değerlendirme için kullanılacak ve bu cetvelde genel esas ve usulleri belirtilen trafik alanından geliştirilmiş bilgisayar destekli testlerin Türkiye toplum özelliklerine göre hazırlanmış norm çalışmasına ait olduğunu gösterir belge örneği

e-Merkezde konulacak bilgisayar destekli testleri kullanabilmek için yetkilendirmek istenen psikologun bu cetvelde tanımlanan özellikleri içeren eğitimi aldığına dair belge (merkezde çalışacak psikologların birden çok olması durumunda her biri için ayrı belge istenir)

Belgeleri tam ve geçerli olan başvuru sahibine ait merkez,il sağlık müdürlüğü elemanlarınca başvuru tarihinden itibaren en geç bir ay içerisinde bu yönetmelikte tanımlanan usul ve esasları uygun olup olmadığı yönünde yerinde denetlenir .

Uygun bulunduğu takdirde işyerinde (örnekleri bu cetvelde yer alan) Psiko – teknik değerlendirme merkezi çalışma uygunluk belgesi ve başvuruda beyan edilen psikologa Psiko –teknik değerlendirme uygulama yetki belgesi düzenlenir.

Bilgisayar destekli psiko-teknik değerlendirme testlerin Türkiye toplum ve özelliklerine göre hazırlanmış norm çalışmasına sahip olduğunun belgelenmesi :

Bu cetvelde tanımlanan yetenek alanları için geliştirilmiş bilgisayar destekli Psiko –teknik değerlendirme testlerinin merkezlerde sürücülere

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

uygulanmadan önce Türkiye toplumu özelliklerine göre hazırlanmış norm çalışmasına sahip olması esastır.

Norm çalışması , söz konusu Psiko –teknik değerlendirme amaçlı test sistemlerini geliştiren kuruluş tarafından gerçekleştirilir ancak söz konusu norm çalışmasının

Özelliklerinin alan ile ilgili meslek kuruluşunca oluşturulacak bilimsel kurul tarafından onaylanmış olması gerekmektedir onay belgesine sahip olmayan test sistemleri Türkiye de kullanılamaz.

Psiko-teknik değerlendirme uygulama eğitiminin özellikleri:

Bilgisayar destekli Psiko –teknik değerlendirme uygulama eğitimleri, Psiko –teknik değerlendirme amaçlı kullanılan test sistemlerini geliştiren kuruluş tarafından gerçekleştirilir ancak aşağıda temel özellikleri belirtilen eğitim programına ait müfredat ve eğitim yapısının alan ile ilgili meslek kuruluşlarınca onaylanmış olması gereklidir.

- a)sürücünün bu cetvelde sayılan her bir yeteneğini ölçmeye yönelik geliştirilen bilgisayar destekli test sistemlerinin kullanılması ve uygulanması.
- b)her bir test sonucu elde edilen bulguların belirlenmiş normlara göre değerlendirilmesi.

Psiko-Teknik Değerlendirme Merkezlerinde Tutulması Gereken Kayıtlar

Merkezlerde test süreçlerinin takibi , arşivleme ve denetleme amaçları ile aşağıdaki kayıtların ve belgelerin bulundurulması zorunludur.

- a)Psiko –teknik kayıt defteri: Psiko –teknik değerlendirme yaptırmak üzere merkeze başvuran sürücülerin kimlik bilgilerini ve raporun bir örneğini aldıklarına dair imzalarını içeren (defter il sağlık müdürlüğüne onaylandıktan sonra kullanılır)

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

b)Psiko teknik değerlendirme raporları dosyası :Sürücülere uygulanan Psiko –teknik değerlendirmeye ait bilgisayar çıktılarının ve rapor örneklerinin saklandığı dosyadır.

c)Denetim defteri: il sağlık müdürlüğü elemanlarının en az yılda bir kez olmak üzere yapacağı denetim sonuçlarının kaydedildiği defterdir.

Psiko-teknik değerlendirme de incelenecek sürücü özellikleri :

Psiko- teknik değerlendirmede sürücü özelliklerinden aşağıda belirtilen yetenekler bu amaçla geliştirilmiş bilgisayar destekli testler aracılığı ile ölçülür;

Zihinsel Yetenek ve Beceriler:

A. Dikkat : dikkat , algılama sürecinin tesirin içeriğini oluşturan çeşitli uyaranlar arasından, sadece test kapsamında kritik uyaran olarak belirlenmiş olanlar üzerine yönlendirilmesi,sık aralıklarla ve sürekli olarak gelen bu kritik uyarıların üzerine yönlendirilmesi ,sık aralıklarla ve sürekli olarak gelen bu kritik uyarıları seçici algılama ile fark edilmesi sürecinde öncelenmelidir.Dikkat düzeyini ölçmek üzere geliştirilmiş testler aşağıdaki özellikleri taşımalıdır

B. Dikkat performans hızı ,performans kalitesi ,ve performanstaki tutarlılık değişkenleri ile değerlendirilmeli ve dikkat düzeyi bu üç değişkenin bileşkesi dikkate alınarak sayısal ifade edilmelidir.Kullanılacak dikkat testinde veri elde edilmesi gereken kriterlerden performans kalitesi görevin ne kadar hatasız yerine getirildiğini göstermelidir ve sunulan kritik uyarılardan kaç tanesine doğru tepki verildiği ile ölçülmelidir.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

Tepki	Evet	Hayır
Kritik Uyarının Var olduğu Koşul	Doğru	
Atlanan		
KRİTİK Uyarının Var olmadığı Koşul		
Doğru	Yanlış Alarm	Negatif

2) Performans Hızı, test kapsamında kritik uyarılardan kaç şantiye içinde fark edildiği üzerine kurulu olmalıdır. Kritik uyarıların tümüne verilen tepkilerin hızının öncelikle meydan değeri ve ya aritmetik ortalaması açısından değeri verilmelidir.

3) performans hızı ve kalitesindeki iki bulgu ilişkilendirilerek norm durumuyla karıştırılmaz karıştırılmanın performans hızı ve kalitesi diyagram olarak fiziksel özeti bilgisayar tarafından yorumlamada kolaylık sağlamak için hazırlanmalıdır. Kontrollü ve tepkisel çalışma tarzı yavaş ve hatasız performans ile tanımlanmalı düşünmeden hareket edilen tarz ise hızlı ama hatalı tepkiler ile karakterize edilmelidir

4) Bir dikkat testinden geçerli ve güvenli sonuç alabilmek için test en az 10 k. sürecek şekilde yapılandırılmalıdır. Performanstaki tutarlılık dikkat düzeyinin bu süre içinde ne düzeyde değişim gösterdiği üzere kurulmalıdır ve tepkilerin zaman içinde dağılımı grafiksel olarak ifade edilmelidir.

5) Görüş alanı açısından dikkat düzeyini yorumlayabilmek için teste verilen uyarılardan seçilmesi gereken uyarılar bilgisayar üzerinden dört görüş alanı üzerinde dağılmalı ve atlanan veya yanlış tepki verilen uyarıların nerede yoğunlaştığı incelenebilmelidir.

B) Anlama ve değerlendirme (muhakeme) yeteneği :

Anlama ve değerlendirme yeteneği analitik düşünce becerisi kullanıldığı olgulara ilişkin ipuçlarından alınan anlamlı sonuçlar çıkarma ve olgular arasındaki bağlantıları sağlayan prensipleri anlayabilme sürecini kurulu bir test ile ölçülmelidir

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

- 1) Sözel olmayan testler ile ölçülmelidir.
- 2) Farklı yaş,eğitim düzeyleri için norm grupları oluşturularak bilgisayar tarafından otomatik karşılaştırma yapılabilmelidir.
- 3) Sorular muhakeme yeteneğini ölçebilecek kadar istatistiği açıdan yeterli sayıya sahip olmalı zorluk derecelerine göre gruplandırılmalı ve doğruluğu test geneline rast gele ancak eşit sayıda olmalıdır böylece kişinin aynı test içinde muhakeme yeteneği açısından çıkabileceği en yüksek düzey gözlenebilmelidir.
- 4) Aynı testin daha yüksek eğitim düzeyleri için ya da standart testte en yüksek performansı göstermiş kişilere gerektiğinde uygulamak üzere gelişmiş versiyonlarını bulunması gerekmektedir.

C) Hız ve mesafe algılama:

Hareket halindeki objelerin hareket hızlarının da hedefe olan hızlarının tahmin edilebilmesi üzerine kurulu bir test ile ölçülmelidir

- 1) Testte, hedefe hareket uzaklığı değişken olan bir obje olmalı ve bu özellikleri kişinin bu kadar iyi gözlemleyebileceği incelenmelidir
- 2) Yetenek hakkında kesin bir yargıya varabilmek için testi oluşturan soru deneme sayısı yeterli olmalı(en az 20 en fazla 30 deneme)ve her denemede gösterilen performans birbiri ile tutarlı olmalıdır.
- 3) Kişinin tahminlerinde kendisini ne kadar riske attığı hız ve mesafe algılamasının operasyon el tanımı olarak alınmalı ve grafiksel olarak ifade edilebilmelidir. Sürücülerin tehlikeden uzak kalacak şekilde temkinli davrandıklarını gösteren bir performans sergilemesi esastır.

D)geniş görüş alanı içinde uyaran fark etme :

Bu alan içinde yaran fark etme becerisi 130 derecelik alan içinde kişinin uyaranların en uzak hangi noktada fark ettiği ve fark ettiği anda doğru tepkiler verip vermediği üzerine kurulu bir test ile ölçülmelidir

1) Her iki göz için görüş alanı içinde uyaran fark etme becerisini ölçmek üzere özel olarak geliştirilmiş bir test enstrümanı ile basın ve sağ ve sol ekstrem yanlarından gelen ışıklı uyaranların hangi açısal değerde fark edildiği ölçülmelidir

2) Bu beceriyi ölçen testlerin yapısı gereği kullanılacak teste dikkatini sadece görüş alanı dışındaki uyaranlara yoğunlaştırmasını engellemek üzere görüş alanı içersinde bir başka görev ile ilgilenmesi sağlanmalıdır. Böylece görüş alanı içinde yoğunlaşma noktası olarak adlandırılabilcek yerde bir iş ile uğraşırken sağ ve soldan gelen farklı uyaranların ne hızda fark edildiği ve iki farklı görevin kişi tarafından karşılaştırılarak tepkilerin olumsuz yönde etkileyip etkilemediği yönde düşünölmelidir.

D)Şekil algılamada görsel süreklilik :

Bu süreklilik şekil algılamasında seçici davranmayı sağlayan kriterleri sürekli takip etme becerisine ve bu kapsamda verilen tepkilerin hızını dikkate alan bir test ile ölçülmelidir.

1) Sekil algılama testi trafik ortamına doğrudan ilişki sağlamak açısından trafik işaretlerinden oluşmalıdır

2) Trafik işaretlerinin belirli bir prensibe göre takip etme ve seçme sureci yaratılmalıdır.bu secici kriter bir trafik işareti ile bir rakam arasındaki bağıntının kurulması şeklinde yapılandırılmalıdır

3) Görsel sürekliliği değerlendirmek için test ile 30-40 denemeden oluşmalıdır

4) Testin toplam kaç dakikada bitirildiği, belirli bir işaretin kaç saniyede fark edilerek tepki verildiği ölçülmelidir

5) Toplam zamanın kısa yada uzun olması ,algılama hızı ile basit ve somut olguların ne kadar kolay kavranabildiğini göstermelidir.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

2-Psiko motor yetenek ve beceriler

A)tepki hızı :

Uyarının fark edilmesi ile tepkinin ortaya konulması arasında gecen zaman tepki hızı olarak değerlendirilmelidir

1) Tepkiye karar verilmesi (Karar verme hızı)ile tepkinin gösterildiği (Motor tepki hızı) Zaman ayır incelenebilmelidir/

2) Tepkilerin ne kadar hızlı olduğu ,ne kadar doğru olduğunda incelenmelidir. Bu amaçla farklı görsel ve akustik uyarılar sunulmalı ,tepkiler eller ve ayaklarla verilmelidir.hangi uyarının hangi tepkiyi vereceği belirlenerek bu kapsamda performans kalitesi incelenmelidir.Hangi uyarana hangi tepkiyi vereceği belirlenerek bu asamda performans kalitesi incelenmelidir.Sunulan uyarılara verilen tepkilere,tepki matrisi seklinde sunularak hatalı tepkilerin yoğunlaştığı uyarılar gözlenmelidir.

3) Uyarıları sunum hızı yavaştan daha hızlıya doğru farklı altesiler halinde düzenlenmeli ve uyarı sunum hızındaki değişikliklere koşulun ne düzeyde uyum sağlayabildiği incelenmelidir.

4) Uyarılara verilen doğru tepkiler yanlış tepkiler atlanan uyarılar ve geç tepkiler grafiksel olarak ifade edilmelidir

B) Koordinasyon düzeyi:

Koordinasyon bir görev yerine getirilirken doğru tepkilerin verilebilmesi için aynı anda farklı uzuvların hareketlerinin uyumlandırılmaları düzeyi ile ölçülmelidir

1) Küçük bir alan içerisinde kişinin el ve parmak hareketlerinde gösterdiği koordinasyon surat ve doğruluk incelenmelidir performans kalitesi testte kullanılacak kontrol kolunun düğmesinin yada direksiyonun iki elin es duyumlu hareketi ile kontrol edilmesi bir hedefe yönelik olarak konumun tutulabilmesi ve kişinin çevresel uyarılarda dikkate alınarak konumunu koruyabilmesi ölçülmelidir.Performans kalitesi hedeften sapma düzeyi olarak ifade edilmelidir.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

- 2) Görsel bir uyarının büyüklüğü ve biçimi hızı ve yönüne ilişkin görsel bilgilerin doğru motor faaliyete çevirebilme düzeyi incelenmelidir.
- 3) Testin ileri aşamalarında dikkat dağıtıcı uyaranlara karşı dahi koordinasyonun korunup korunmadığı incelenmelidir .Dikkat dağıtıcı uyaranlara bağlı hedeften sapma düzeyi ölçülebilmelidir.
- 4) performansta tutarlılık test surecinde her denemede performansta iyileşme kaydedilip edilmediği açısından belirlenmelidir.deneyimden yararlanarak belirli prensiplere bağlı kalarak vücut fonksiyonlarını kontrol altında tutmayı öğrenebilmek sürücülük için esastır.Bu gelişim grafik gösterge olarak ifade edilmelidir.
- 5) Her denemenin ne kadar surede tamamlandığı performans hızını belirleyecek şekilde ölçülmelidir.

Psiko-Teknik Değerlendirmede Kullanılan Test Sonuçlarının Değerlendirilmesi

Kullanılan test sonuçlarının değerlendirilmesinde her bir test başlığı altında aşağıda belirtilen ölçüler dikkate alınır.

- 1) Türkiye normuna göre 40.Yüzdelik dilimden daha düşük puan alanların dikkat düzeyleri düşük kabul edilir.
- 2) Yanlış alarm ve atlanan uyaranlar test sunum alanı içinde belirli bir bölgeye yoğunlaşmış olmamalıdır.Sağ ve sol Ekstremlerde yoğunlaşma gözlemlendiğinde geniş görüş alanı içersinde uyaran fark etme sonuçları ile birlikte yorum yapmak gerekir.
- 3) Secici dikkate bağlı tepki hizi1.50sn den fazla zaman almamalıdır
- 4) Performansın tutarlılığını gösteren grafik bulguda tepki hızları arasındaki standart sapma puanı çok yüksek olmamalı uyaranların bulunduğu sunum alanına göre tepki hızları çok fazla değişiklik göstermemelidir.
- 5) Performans hızı ile kalite hızı arasındaki ilişkiyi özetleyen grafikte kişinin yer alacağı karşılaştırmaları gurup hızlı ve hatasız yada yavaş ve hatasız kategorilerinde olmalıdır.Hızlı ve hatalı kategorisindeki kişilere risk teşkil eder.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

Anlama ve Değerlendirme Yeteneği

- 1) Muhakeme düzeyi orta öğrenim düzeyindeki kişiler için %35 in altında olmamalıdır.
- 2) Muhakeme düzeyi yüksek öğrenim düzeyindeki kişiler için %85 in altında olmamalıdır %85 ve üzeri düzeyde performans gösteren kişileri testin gelişmiş versiyonu uygulanır.Bu versiyondaki basari düzeyi % 50 in altında olmamalıdır.

Hız ve Mesafe Algılama

- 1) Hız ve mesafenin algılanması verilen kritik seviyeden en fazla %30 u sapma göstermelidir .Daha yüksek sapmalar risk teşkil eder.
- 2) Algılama erken tepki verilmesi esastır.Sürücülerin tehlikeden uzak kalacak şekilde temkinli davrandıklarını gösteren bir performans sergilemesi gerekir.
- 3) Tepkilerin her denemede bir tutarlılık göstermesi hız ve mesafe algılama yeteneğinin yorumlanması için temel teşkil eder.Tahminler arası standart sapma yüksek olmamalı ve yoğunlaşma erken tahmin yada geç tahmin yolunda olmalıdır.

Geniş görüş alanı içinde uyarı fark etme :

1. 140 derecelik görüş alanı içersinde görsel alan ile yoğunlaşan nokta arasındaki uzaklık mm cinsinden ve acısal değer olarak ölçülmelidir
2. Görsel alan dışından gelen uyarılara verilen tepkilerin hizi2.00 den yüksek olmamalıdır

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

3. Yoğunlaşma noktasında sunulan yanıltıcı uyarılara tepki verilememelidir.Yanıltıcı uyarılara verilen tepkiler hatalı tepki olarak değerlendirilir.Bunların sunulan kritik uyarılara oranı %40 tan yukarı olmamalıdır.

Şekil algılamada görsel süreklilik:

- 1 Testin tanımlanma suresi norm ortalamasının altında olmamalıdır.
- 2 Her işarete ortalama 90 sn de tepki verilmelidir.1 k nine üzerindeki bir surede algılamamanın gerçekleşmesi kişinin sekle en az 5 kez baktığını ancak algılanmanın gerçekleşmediğini gösterir
- 3 Test genelinde bu surenin tutarlı akışı sürekli dikkatin göstergesidir
- 4 Trafik işareti ile aynı olmayan bir düğmeye basılarak tepki verilmesi hatalı bir cevap olarak değerlendirilmelidir..Hatalı tepkilerin test genelindeki uyarılara oranı %20 yi geçmemelidir.

Tepki hızı :

- 1 Ölçümlerde 1.50 sn den daha uzun surede verilen tepkiler geç tepki kabul edilir ve sürücünün tepki hızının düşük olduğunu gösterir.
- 2 Doğru tepkilerin fark edilmesi gereken kırıktik uyarılara oranı ortalama olarak %50 in altına düşmemelidir.
- 3 Sunum alanı dar olan testlerde atlanan uyarıların oranı hatalı tepkilerin oranından daha yüksek olmamalıdır.performans kalitesi geç olsala doğru tepki verilmesi yetişilemeyen yerde uyarının atlanması ile belirlenir.

Koordinasyon Düzeyi

- 1 Dikkat dağıtıcı olarak verilen uyarıların kişisel tepkisel tutarlılığını bozmaması gerekir.yanıltıcı uyarılara verilen tepkiler yanlış tepki olarak kabul edilirse kabul edilebilirlik sınırı %40 i geçmemelidir.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

- 2 Hedeften sapma düzeyi %40 i geçmemelidir
- 3 Koordinasyon faktör kuralı norm grubunun %50 lif diliminde yer almamalıdır.
- 4 Grafiksels göstergelerde her denemede testi tamamlama suresi giderek daha kısalmalı yada aynı kalmalıdır.Performans kalitesi aynı şekilde iyileşme göstermelidir.

Psiko-teknik değerdendirmede kullanılacak testlerin genel özellikleri:

Psiko –teknik değerdendirme surecinde uluslar arası psikometrim standartlara sahip testler kullanılmalıdır.Bu standartlar şunlardır .

Nesnellik: test maddelerine verilecek yanıtların belirli olması ve puanlamada belirli ölçülerin kullanılması bu özelliğe göre hazırlanacak bir soruya verilmesi gereken yanıtların derece belirginlik olması sorunun cevabının tartışmalı olmaması.

Puanlama:puanlama yönteminin standart olması objektif sonuçlar elde edilebilmesi için kişisel yorumu en aza indirgemiş olması.

Geçerliliğin yüksek olması : ölçüm aracının ölçmek istediği şeyi hiç şaşmadan doğru olarak ölçmesi. Testin kullanım amacına uygun olması.

Güvenirliliğin yüksek olması: testin ölçtüğü nesne yada özelliği her uygulashın da aynı duyarlılıkla ölçmesi tutarlı ve kararlı olması.

Kapsamlı olması: testin ölçülen konunun genelini iyi bir şekilde kapsaması.

Ayırt edici olması: bir sahip olan kişi olmayanın yeteneği çok yüksek olanla olmayanı birbirinden ayırt edebilmesi.

Kullanışlı olması: kolay uygulanabilir kolay anlaşılabilir ve puanlanabilir olması.

Uyarlama: Türkiye toplumuna uyarlamasının yapılmış olması.

Standardizasyon :Farklı norm grupları içinde standardizasyonun yapılmış olması. Testlerin kullanım amaçlarına göre yorumlarda kullanmak üzere cinsiyet yaş eğitim meslek fiziksel ve psikolojik rahatsızlığa sahip kişileri içeren gruplara test uygulanarak ortalama puanların ve puan dağılımlarının belirlenmesi.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

Bilgisayar destekli testler olması : testlerin sunumu, puanlaması,yorumlanmasının bilgisayar aracılığı ile yapılması.

Bilgisayar destekli test sistemlerinin özellikleri:

Bilgisayar destekli test sistemleri aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır.

Psikolojik yetenek, beceri ve kişilik testlerinin teste katılanlara bilgisayar ekranında veya bilgisayara bağlı yan gereçler ve paneller aracılığıyla sunulması.

Teste katılan kişiye ait tüm veri ve bulguların otomatik olarak bilgisayara kaydedilmesi

Uygulamada standardizasyon sağlaması.

Test yönergelerinin standart olması.

Deneme aşamalarının standart sürede, adayın testi çok iyi anlamasını sağlayacak uzunlukta olması.

Test sorularının sunumu eksiksiz sağlaması.

Uygulayıcıya en az ihtiyaç olmasını sağlayacak düzeyde bir otomasyona sahip olması.

Test sonuçlarının standart formaca sahip raporlar halinde, bilgisayardan otomatik olarak alınması.

Test bulguları ile oynamasını engelleyen bir denetim mekanizmasına sahip olması (bulguların olumlu yada olumsuz yönde değiştirilmesi ihtimaline karşı bir koruma sağlanması)

Testlerin kullanım amacına göre çeşitli versiyonlarının yaratılmasına imkan verilmesi imkan vermesi (yaş,ehliyet tipi, eğitim gibi çeşitli sürücü gruplarına özel testlerin kullanılmasına imkan vererek,adil bir sistem yaratılması)

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL Psiko-Teknik Değerlendirme Raporu

Test sonuçlarını içeren standart form attaki bilgisayar çıktısından kişiye uygulanan her bir test sonucundan elde edilen bulguların bir arada özetlendiği aşağıda özellikleri tanımlanan psiko-teknik değerlendirme raporu düzenlenir.

Psikiyatri uzmanına iletmek üzere, sekiz bölümden oluşan psiko-teknik görevlendirme raporu düzenlenir. Bu raporun ilk yedi bölümünde sırasıyla bu cetvelin psiko-teknik değerlendirmede incelenecek sürücü özellikleri bölümünde yer alan her bir özelliğe yönelik uygulanan testlere ilişkin bulgu ve test sonucu elde edilen değerler, değerlerin testin norm çalışması ile karşılaştırıldığında değerlendirme açısından ne ifade ettiğini ve kişinin söz konusu yetenek düzeyi ile sürücülüğü devam etmesinde risk olup olmadığı belirtilir.

Raporun sekizinci ve son bölümünde ise; kişinin yedi alandaki yeteneğini ölçen testlerin bütünü sürücülük açısından değerlendirilerek, kişinin tüm yetenek alanlarındaki düzeyleri ile sürücülüğe devam etmesinde risk olup olmadığı belirtilir.

Psiko-teknik değerlendirme süresi:

Sürücülere uygulanacak psiko-teknik değerlendirmenin asgari süresi 1 saattir.

Psiko-teknik değerlendirme ücreti:

Özel ve resmi kuruluşlarda sürücüler için uygulanmakta olan psiko-teknik değerlendirme asgari ücreti, değerlendirmenin uygulandığı ilin il sağlık müdürlüğü tarafından o ildeki uygulayıcıların ve ilgili meslek kuruluşunun görüşü alınarak , il umum hıfzısıhha kurulu kararı ile belirlenebilir. Asgari ücret belirlenmesindeki amaç haksız rekabet oluşmasını engellenmesi ve hizmet kalitesi standardının korunmasıdır.

EK-4 (Devam) KARAYOLLARI TRAFİK YÖNETMELİĞİ 4 SAYILI CETVEL

Psiko-teknik değerlendirme merkezlerinin denetimi:

Psiko-teknik değerlendirme merkezlerinin bu yönetmelikle tanımlanan Usul ve esaslara uygun olarak hizmet sunmalarını sağlaması amacıyla , diğer kurum ve kuruluşların denetim hakkı saklı kalmak kaydıyla ,il sağlık müdürlüğü.elemanlarınca yılda en az 1 kere denetlenmesi esastır. Denetimler, asli sorumluluk il sağlık müdürlüğü. Olmak üzere , ilgili meslek kuruluşunun işbirliği halinde yürütülür.

Psikiyatri uzmanı muayenesi:

Psikiyatri uzmanı muayenesinde , öncelikle 3 sayılı cetvelin “ruh ve sinir hastalıkları muayenesi” bölümünde “ruh hastalıkları” başlığı altında tanımlanan sağlık şartlarındaki esaslara ek olarak , psiko-teknik,algılama, muhakeme etme ,karar verme ve tepki verme ile ilgili bilişsel özelliklerinden araç kullanmasına yol açabilecek özelliklerinin olup olmadığını araştırır.

Muayene sonucunda, psikiyatri uzmanı; psiko-teknik değerlendirme raporu ve psikiyatri muayenesinden elde ettiği bulguları birlikte değerlendirerek kişinin sürücü belgesinin geri verilmesinde sağlık şartları açısından sakınca olup olmadığı düzenleyeceği raporda belirtilir.

EK-6 K-2 Kategorisi Sürücüler İçin Psikomotor Yetenek Ve Geliştirme Programı

GÜNLE R	EĞİTİLECEK KONU	EĞİTİM YERİ	EĞİTİM SÜRE Sİ
1.	KOORDİNASYON GELİŞTİRME İSTASYONU a. İp Atlama (İkişer dakika fasıllı 3 tekrar) b. Ayak makas hareketi yaparken, kolların kanat gibi çırpılması (İkişer dakika fasıllı 10 tekrar) c. Ayak ve ellerin zıplanarak aynı anda açılıp kapatılması (İkişer dakika fasıllı 10 tekrar) DİNLENME ç. Bir elin vücuda sürtülürken, diğerinin vurma hareketini yapması (İkişer dakika fasıllı 10 tekrar) d. a,b,c,ç, maddelerindeki hareketleri yaparken panodan yazı okumak DİNLENME e. Sürücüye dar yolda araç kullanırken, el veya ayak becerileri ile ilgili farklı hareketler yaptırılması (Farları yakma, vites değiştirme vb.)	Eğitim Alanı	45 dk 10 dk 40 dk 10 dk 80 dk
2.	TAKİP MESAFESİ, DURMA MESAFESİ VE DURMA ZAMANI TAHMİNİ İSTASYONU a. Mesafe tahmin yöntemleri DİNLENME b. Karayolları Genel Müdürlüğünün hazırladığı Takip Mesafesi ve Durma Mesafesi konulu CD'nin seyredilmesi DİNLENME c. Uygun hız ve mesafede araç kullanmak	Eğitim Alanı	40 dk 10 dk 40 dk 10 dk 40 dk
3.	DİKKAT VE TEPKİ HIZI GELİŞTİRME İSTASYONU Uyarıcıların bulunduğu pistte araç kullanmak - Yeşil Flama : Sürücü gaza basacak - Kırmızı Flama : Sürücü frene basacak DİNLENME - Siyah Flama : Sürücü farları yakacak - Mavi flama : Sürücü tepki göstermeyecek	Eğitim Alanı	40 dk 10 dk 40 dk
4.	ARAÇ KULLANMA a. Paralel park etme b. Dikey park etme c. Sağa ve sola dönüşler	Eğitim Alanı	45 dk 10 dk

	DİNLENME ç. Flamalar arasında araç kullanma d. Dar bir yola geri geri gitme e. Belirli tahditler arasında duruş		45 dk
5.	ARAÇ KULLANMA a. Fren yapma, vites değiştirme b. Yokuş çıkma ve inme c. Öndeki aracı uygun mesafede takip etme DİNLENME ç. Öndeki aracı emniyetli geçiş d. Gece uygun mesafede ve hızda araç kullanma e. Islak ve kaydan zeminde araç kullanma	Eğitim Alanı	45 dk 10 dk 45 dk

EK-7 K-3 KATEGORİSİ SÜRÜCÜLER İÇİN GÜVENLİ SÜRÜCÜLÜK DAVRANIŞLARINI GELİŞTİRME PROGRAMI

GÜNLER	EĞİTİLECEK KONU	EĞİTİM YERİ	EĞİTİM SÜRESİ
1.	TRAFİKTE SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARI a. Kazaya neden olan davranışlar (İhlal-İhmal-Hata) b. Kaza analiz çalışmaları	Eğitim Alanı	45 dk
2.	SÜRÜCÜ DAVRANIŞLARINI ETKİLEYEN FAKTÖRLER a. Kazalarda insan faktörü b. Güvenlik bilinci (araç, yol ve trafik durumu, sürücülük yeteneği)	Eğitim Alanı	45 dk
3.	TRAFİK KURALLARI a. Trafik işaretlerine uyma b. Hız sınırlarına uyma c. Taşıt kullanma sürelerine uyma ç. Alkollü ve diğer keyif verici maddelerle araç kullanmama	Eğitim Alanı	45 dk
4.	ARAÇ SÜRÜCÜSÜNÜN UYMASI GEREKEN KURALLAR a. Dönüş kuralları b. Geçme kural ve yasakları c. Şerit izleme ç. Kavşaklar DİNLENME d. Trafik Kaza Filmlerinin İzlenmesi ve Analizi	Eğitim Alanı	45 dk 10 dk 45 dk
5.	ARAÇ SÜRÜCÜSÜNÜN UYMASI GEREKEN KURALLAR a. Durma ve park etme b. Işıkların kullanılması c. Araçların yüklenmesi ç. Tedbirsiz ve saygısız araç sürme d. Trafik işaret ve levhaları DİNLENME e. Trafik Kaza Filmlerinin İzlenmesi ve Analizi f. Güvenli sürücülük envanterinin uygulanması	Eğitim Alanı	45 dk 10 dk 45 dk 15 dk

EK- 8 Sürücü İntibak Eğitimi Anket Formu

Silah Arkadaşlarım,

Bu anket Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırması bölümünde yaptığım “Silahlı Kuvvetlerde Psikoteknik Değerlendirme Sonrasında Saptanan Eksiklikleri Giderecek Çözüm Önerileri” tez çalışmasının bir bölümü olarak planlanmıştır.

Bu Anketin amacı;

Psikoteknik değerlendirme sonrasında K-2 Kategorisine ayrılan ve bu nedenle araç kullandıramadığınız personele; verilmesi gereken eğitim nasıl olmalıdır? Bu eğitimler hangi konuları içermelidir? sorularına cevap bulmaktır.

Böylece K-2 Kategorisindeki personele gerekli olan eğitim ihtiyaçlarını karşılayacak bir eğitim modeli geliştirilebilecek, personelin K-1 Kategorisi özelliklerine sahip olması ve araç kullanması sağlanacaktır.

Lütfen aşağıdaki her bir maddeyi okuduktan sonra sizin için en önemli sorun ya da önerileri ilgili madde kapsamında belirtiniz. Değerli katılımlarınız için teşekkür eder, saygılar sunarım.

Görev Yeri :
Adı soyad : Mesut ÖZTÜRK
Rütbe : Ulş.Bnb

1. Kaç yıldır Sürücü İntibak Eğitimi yaptırıyorsunuz.
2. Eğitimlere katılan sürücülerin genel davranış ve tutumları hakkında yorumlarınız nelerdir.
3. Eğitimde karşılaştığınız sorunlar nelerdir.
4. Kaynaktan gelen sürücülerin genel trafik bilgileri hakkında görüşleriniz nelerdir.
5. K-2 Kategorisine ayrılmış personel sizce araç kullanabilir mi?
6. K-2 Kategorisindeki personele (yönerge gereğince kışla dışında tek başına araç kullanamazlar) verilen 5 günlük eğitim yeterli olmuş mudur. Daha etkin bir eğitim programıyla bu kategoriler K-1 seviyesine çıkartılarak personelin münferit araç kullanılması olanaklar içinde midir?

7. K-2 Kategorisindeki personele araç kullanılabilmek için hazırlanacak eğitim programı nasıl olmalıdır?

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : ÖZTÜRK, Salih Mesut
Uyruğu : T.C.
Doğum tarihi ve yeri : 24.01.1968 Ankara
Medeni hali : Evli
Telefon : 0 (312) 411 54 44
Faks : 0 (312) 411 60 66
e-mail : mozturks@hotmail.com.

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Doktora	Gazi Üniversitesi Kazaların Çev.Tek.Araş.	2006
Yüksek lisans	Gazi Üniversitesi Kazaların Çev.Tek.Araş.	2000
Lisans	KHO/ Makina Bölümü	1989
Lise	Cumhuriyet Lisesi	1985

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
1989-2006	K.K.K.İği	Subay

Yabancı Dil

İngilizce

Hobiler

Motor Sporları, Yüzme, Basketbol

