



İZMİR BAKIRÇAY ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
İŞ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ A.B.D

**KAMU KURUMLARINDA KULLANILAN BİNEK
ARAÇLARIN KARIŞTIĞI KAZALARIN İNCELENMESİ
VE ALINABİLECEK TEDBİRLERİN ARAŞTIRILMASI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tayfun ERUL

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Özgü BAYRAK

Ocak 2024



**KAMU KURUMLARINDA KULLANILAN BİNEK
ARAÇLARIN KARIŞTIĞI KAZALARIN İNCELENMESİ
VE ALINABİLECEK TEDBİRLERİN ARAŞTIRILMASI**

Yüksek Lisans

Tayfun ERUL

İzmir 2024

**KAMU KURUMLARINDA KULLANILAN BİNEK ARAÇLARIN KARIŞTIĞI
KAZALARIN İNCELENMESİ VE ALINABİLECEK TEDBİRLERİN
ARAŞTIRILMASI**

Tayfun ERUL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**Tezli Yüksek Lisans Programı
İş Sağlığı ve Güvenliği Anabilim Dalı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Özgü BAYRAK**

**İzmir
İzmir Bakırçay Üniversitesi
Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Ocak 2024**

JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI

İzmir Bakırçay Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü İş Sağlığı ve Güvenliği Anabilim dalında öğrenim görmekte olan Tayfun ERUL'un "Kamu Kurumlarında Kullanılan Binek Araçların Karıştığı Kazaların İncelenmesi ve Alınabilecek Tedbirlerin Araştırılması" başlıklı tezi 26/01/2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından değerlendirilerek "İzmir Bakırçay Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliği"nin ilgili maddeleri uyarınca, İş Sağlığı ve Güvenliği Anabilim dalında Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri	Unvanı Adı Soyadı	İmza
Üye (Tez Danışmanı)	Dr. Öğr. Üyesi Özgü BAYRAK	
Üye	Doç. Dr. Hüccet KAHRAMANZADE	
Üye	Doç. Dr. Haşim Özgür TABAKOĞLU	

Prof. Dr. Özge TÜZÜN ÖZMEN

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü

ÖZET

KAMU KURUMLARINDA KULLANILAN BİNEK ARAÇLARIN KARIŞTIĞI KAZALARIN İNCELENMESİ VE ALINABİLECEK TEDBİRLERİN ARAŞTIRILMASI

Tayfun ERUL

İş Sağlığı ve Güvenliği Anabilim Dalı

İzmir Bakırçay Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Ocak 2024

Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Özgü BAYRAK

Türkiye'de iş sağlığı ve güvenliği ile ilişkili resmi araç kazaları, trafikte meydana gelen diğer kazalarla benzer nitelikler taşır. Kamu kurumlarında meydana gelen binek araç kazaları, özellikle kamu görevlilerinin iş gezileri, hizmet götürme amaçlı seyahatler ve sahadaki çalışmaları sırasında meydana gelebilir. Bu tür kazaların çoğu, insan hatası, dikkatsizlik, aşırı hız, yorgunluk veya araç arızaları gibi çeşitli faktörlerden kaynaklanabilir. Kamu kurumları, çalışanların iş sağlığı ve güvenliği konusunda bilinçlenmesi, trafik kurallarına uyulması ve tedbirlerin düzenli olarak gözden geçirilmesi gibi adımlarla trafik kazalarını azaltmayı hedefler. Ancak, trafik kazalarının tamamen önlenmesi için sürekli olarak önlemler alınması ve çalışanların bu konuda bilinçlendirilmesi gerekmektedir.

Anahtar Sözcükler: İş Sağlığı; İş Güvenliği; Trafik Kazaları; Sürücü Eğitimi; Kamu Kurumları

ABSTRACT

INVESTIGATION OF ACCIDENTS INVOLVING PASSENGER CARS USED IN PUBLIC INSTITUTIONS AND MEASURES TO BE TAKEN

Tayfun ERUL

Department of Occupational Health and Safety

İzmir Bakırçay University, Graduate Education Institute, January 2024

Supervisor: Assist. Prof. Dr. Özgü BAYRAK

In Turkey, public property vehicle accidents related to occupational health and safety share similar characteristics with other traffic accidents. Passenger car accidents in public institutions can occur particularly during work-related trips, service deliveries, and fieldwork conducted by public officials. Most of these accidents can be attributed to various factors such as human error, carelessness, speeding, fatigue, or vehicle malfunctions. Public institutions aim to reduce traffic accidents by raising awareness among employees about occupational health and safety, promoting adherence to traffic rules, and regularly reviewing safety measures. However, to completely prevent traffic accidents, continuous measures need to be taken, and employees must be consistently educated on this matter.

Keywords: Occupational Health; Occupational Safety; Traffic Accidents; Driver Training; Public Institution

TEŞEKKÜR

Bu alıőmanın gerekleőtirilmesinde, değerli bilgilerini benimle paylaőan ve her aőamada sabırla yol gösteren saygıdeğer danışman hocam; Dr. Öğr. Üyesi Özgü BAYRAK'a, çalıőmam boyunca benden yardımlarını esirgemeyen arkadaşlarıma çalışma süresince tüm zorlukları benimle göğüsleyen ve hayatımın her evresinde bana destek olan değerli aileme sonsuz teőekkürlerimi sunarım.



ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ

Bu tezin bana ait, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmamın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarında bilimsel etik ilke ve kurallara uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; bu çalışmanın İzmir Bakırçay Üniversitesi tarafından kullanılan **Turnitin** bilimsel intihal tespit programıyla tarandığını ve “intihal içermediğini” beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmamla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçları kabul ettiğimi bildiririm.

Tayfun ERUL

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa</u>
BAŞLIK SAYFASI	i
JÜRİ VE ENSTİTÜ ONAYI.....	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT.....	iv
TEŞEKKÜR	v
ETİK İLKE VE KURALLARA UYGUNLUK BEYANNAMESİ.....	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ.....	x
GÖRSELLER DİZİNİ	xi
SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ	xii
1. GİRİŞ	1
2. BİNEK ARAÇ KAZALARININ NEDENLERİ VE ÖZELLİKLERİ.....	3
2.1. Binek Araç Kazalarının Tanımı ve Önemi.....	3
2.2. Kamu Kurumlarına Ait Binek Araçların Taraf Olduğu Kazalarının Nedenleri	4
2.2.1. Sürücü kaynaklı nedenler	8
2.2.2. Araç kaynaklı nedenler	9
2.2.3. Yol veya hava şartları kaynaklı nedenler	10
3. KAMU KURUMLARINDA BİNEK ARAÇ KULLANIMI VE YÖNETİMİ	11
3.1. Kamu Kurumlarında Binek Araç Kullanımının Yaygınlığı.....	11
3.1.1. Kurumların araç filosu büyüklüğü ve yapısı	11
3.2. Araç Filosunun Yönetimi	12
3.2.1. Satın alma ve tasfiye	12
3.2.2. Bakım ve onarım.....	13
3.2.3. Sigortalanma	14
3.2.4. Yakıt yönetimi.....	14
3.2.5. Raporlama	14
3.3. Resmi Araç Kullanımı ile İlgili Kullanıcı ve İşveren Sorumlulukları	15
3.3.1. Sürücü belgesi ve araç kullanımı eğitimi.....	17
3.3.2. Trafik kurallarına uygunluk.....	18
3.3.3. Araçların sigortalanması.....	18

3.3.4. Kazalarda sorumluluk.....	18
3.3.5. Sürdürülebilirlik ve çevresel sorumluluk	19
3.4. Kamu Kurumlarında Sürücü Seçimi, Eğitimi ve Yeterlilikleri	19
3.4.1. Sürücü eğitim programları ve değerlendirme yöntemleri	19
3.4.2. Sürücü yeterlilikleri ve belgeleme işlemleri.....	20
4. KAMU KURUMLARI VE İSG.....	21
4.1. Kamu Kurum ve Kuruluşlarında İş Sağlığı ve Güvenliği.....	21
4.2. Kamu Kurumlarında İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) Kurulu	22
4.3. İSG Kurullarının Oluşturulması.....	23
5. KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN ALINABİLECEK TEDBİRLER: SÜRÜCÜ EĞİTİMİ VE ETKİNLİĞİ	25
5.1. Sürücü Eğitimleri.....	25
5.1.1. Eğitim programlarının içeriği ve süresi.....	25
5.2. Sürücü Performansı Değerlendirme Yöntemleri.....	26
5.3. Davranışsal Değişim Yaklaşımları	26
6. KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN ALINABİLECEK TEDBİRLER: ARAÇ BAKIMI VE GÜVENLİĞİ	28
6.1. Araç bakımı	28
6.1.1. Önleyici bakım	28
6.1.2. Düzgün kullanım ve denetimler.....	28
6.2. Güvenlik Ekipmanları.....	29
6.2.1. Emniyet kemeri.....	29
6.2.2. Koltuk başlıkları	30
6.2.3. Hava yastıkları	30
6.2.4. Diğer güvenlik ekipmanları	30
6.3. Sanal Gerçeklik Teknolojisi ve Sürücü Eğitimlerinde Kullanımı.....	31
6.3.1. Yapay zekâ teknolojisi ve sürücü eğitimlerinde kullanımı	31
7. KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN ALINABİLECEK TEDBİRLER: ALTERNATİF TAŞIMACILIK YÖNTEMLERİ.....	32
7.1. Bisiklet, Yaya ve Toplu Taşıma	32
7.1.1. Yaya yolları	32
7.1.2. Bisiklet yolları	32
7.1.3. Toplu taşıma seçenekleri.....	32

7.2. Sürdürülebilir Ulaşım Planlaması.....	33
7.2.1. Alternatif taşımacılık seçenekleri	33
7.2.2. Bisiklet ve yürüyüş etkinlikleri.....	33
7.2.3. Toplu taşıma projeleri	33
7.3. Yerel Yönetimlerin Alternatif Ulaşım Projeleri	34
7.4. Kazaların Önlenmesindeki Çeşitli Faktörler	34
8. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	36
KAYNAKÇA.....	40
ÖZGEÇMİŞ	43



TABLolar DİZİNİ

Tablo 2.1. Trafik kazaları ve sonuçlarının türlerine göre dağılımı (TÜİK, 2023)	4
Tablo 2.2. Yıllara göre Türkiye’de meydana gelen ölümlü-yaralanmalı ambulans tren ve tramvay kazaları (TÜİK, EGM, JGK)	6
Tablo 2.3. Ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarına karışan araçların cinsleri (EGM, 2023)	7
Tablo 2.4. Trafik kazalarına (ölümlü-yaralanmalı) neden olan sürücü kusurları (EGM, 2023)	9
Tablo 2.5. Trafik kazalarına (ölümlü-yaralanmalı) neden olan unsurlar (TÜİK, 2023) .	10
Tablo 3.1. Kamu kurumlarında verilebilecek sürücü eğitimleri	18
Tablo 6.1. Hususiyetlerine göre araçlarda bulundurulacak teçhizat (Karayolları Trafik Yönetmeliği, Cetvel 1,1997)	31

GÖRSELLER DİZİNİ

Görsel 2.1. Ankara-Konya seferini yapan yüksek hızlı trenin kılavuz trenle çarpıştığı kaza (BBC, 2018).....	5
Görsel 2.2. Çorlu tren kazası (AA, 2018)	5
Görsel 2.3. Muş'ta kazaya karışan iki ambulans (Yusuf Özgür BÜLBÜL, DHA)	6
Görsel 2.4. Balıkesir Edremit'te kaza yapan ambulans (AA, 2021)	6
Görsel 2.5. Alibeyköy-Eminönü seferini yapan tramvay kazası (DHA, 2022)	8
Görsel 2.6. Samsun'da meydana gelen tramvay kazası (AA, 2023).....	8



SİMGELER VE KISALTMALAR DİZİNİ

- AA** : Anadolu Ajansı
- BBC** : Britanya Yayın Kuruluşu
- DHA** : Demirören Haber Ajansı
- ÇSGB** : Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- EGM** : Emniyet Genel Müdürlüğü
- ILO** : Uluslararası Çalışma Örgütü
- İK** : İnsan Kaynakları
- İSG** : İş Sağlığı ve Güvenliği
- JGK** : Jandarma Genel Komutanlığı
- MEB** : Millî Eğitim Bakanlığı
- Md.** : Madde
- WHO** : World Health Organization
- GSYH** : Gayri safi yurtiçi hasıla

1. GİRİŞ

Kamu kurumlarına ait binek araç kazalarının dahil olduğu kazaların önlenmesi için alınabilecek tedbirler, karmaşık ve çok boyutlu bir konu olup, kamu kurumlarının verimliliği ve çalışanlarının güvenliği üzerinde büyük bir etkisi bulunmaktadır. Bu sebeple, bu konunun derinlemesine anlaşılması ve çözüm üretmek için gerekli bilgi ve becerilere sahip olmak, toplumun genel güvenliği ve kamu hizmetlerinin etkinliği açısından hayati önem taşımaktadır. İş sağlığı alanında genel olarak kabul gören tanımlamalar Dünya Sağlık Örgütü (WHO) ve Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından yapılmıştır. Bu kurumların değerlendirmeleri sonucu iş sağlığı; bir bireyin sadece fiziksel değil aynı zamanda ruhen ve sosyal açılardan da tam bir iyilik halinde olmasını ve çalışanlara en iyi sağlık koşullarının sağlanarak bu durumun süregelmesi faaliyetlerini ifade etmektedir (Bektaş, 2019, s.138). Tüm bunlar dikkate alındığında iş sağlığı kavramı; iş yerinde çalışanların, çalışma koşullarının olumsuz etkilerinden arındırılması ve yapılan iş ile işi yapan arasındaki uyumun sağlanmasının hedeflendiği bir tıp bilimi olarak adlandırılabilir. İş kazası ve meslek hastalıklarına ilişkin işçi haklarının korunması ilkesine yönelik olarak ilk yasal çalışmalar ve düzenlemeler 1800'lü yılların sonlarında yapılmaya başlanmıştır (Çiçek, Öçal 2016, s.109). Sosyal sigorta yasaları oluşturulurken, bu düzenlemelerin öncesinde ve birbirinden ayrı olarak, iş kazaları ve meslek hastalıkları konularında düzenlemelerin yapılmış olması, sorunun toplumsal öneminin ciddiyetinden ve büyüklüğünden kaynaklanmaktadır. Sanayi Devrimi sonrası ortaya çıkan ve gelişen toplumsal rahatlamanın karşılığını yine sanayi devrimi ile ortaya çıkmış bir sınıf olan işçi sınıfı ödemeye başlamış, bu durumun sosyal adaletle örtüşmediği anlaşılmış, iş kazaları ve meslek hastalıkları konusunda yasal düzenlemeler meydana getirilmiştir. Yasal düzenlemelere karşılık, sanayileşme sürecinde olan tüm ülkelerde, teknolojik gelişmelerin yanında iş kazaları, toplumun büyük sorunlarının başında yer almıştır (Narter, 2015 s.234).

Türkiye'de varlığını sürdüren İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG), çalışanların iş yerinde karşılaştıkları riskleri en aza indirmek ve iş yerinde güvenli bir ortam sağlamak için alınan önlemleri ve uygulamaları içerir. Kamu kurumlarına ait binek araç kazaları da bu kapsamda değerlendirilebilir. İSG'nin temel gayesi, iş yerlerindeki tehlikeleri ve riskleri belirlemek, bu riskleri önlemek veya en aza indirmek ve böylece çalışanların sağlığını ve güvenliğini korumaktır (ÇSGB, 2014).

Bu çalışmanın ikinci bölümünde, binek araç kazalarının nedenleri irdelenmiştir. Bu kapsamda, insan faktörü, teknolojik hatalar, hava koşulları, yol durumu ve diğer potansiyel etkenler üzerinde durulmuştur. Ayrıca, bu nedenlerin her birinin araç kazalarına ne şekilde etki ettiği ve hangi koşullar altında kazaların oluşma olasılığını artırdığı da inceleme konusu olmuştur.

Üçüncü bölümde, çeşitli kazaların türleri, sıklıkları, sonuçları ve etkiledikleri kişi ve sistemler ele alınmıştır. Bu değerlendirme, mevcut durumun anlaşılması ve alınacak önlemlerin etkinliğinin belirlenmesi açısından oldukça önem arz etmektedir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde, kamu kurumlarında binek araç kullanımı ve yönetimi konusu irdelenmiştir. Bu bölümde, farklı kamu kurumlarında araç kullanımının ve yönetiminin nasıl organize edildiği, hangi politika ve uygulamaların takip edildiği ve bunların araç kazalarına etkisi de incelenmiştir.

Son bölümde ise, kamu kurumlarında yer alan binek araç kazalarının önlenmesi için alınabilecek tedbirler üzerine yoğunlaşmıştır. Bu tedbirler hem kamusal hem de bireysel düzeyde olabilecek eylemleri ve stratejileri içermektedir. Bu önlemler, farklı seviyelerde eğitim, yeni teknolojik araçların kullanılması, politika ve uygulamaların değiştirilmesi ve düzenleyici önlemler gibi çeşitli konuları kapsamaktadır.

Sonuç olarak, bu tez çalışması, kamu kurumlarında binek araç kazalarının önlenmesine yönelik kapsamlı, sistematik ve bilimsel bir yaklaşım sağlayacak, ayrıca çözüm önerileri ve uygulamalar sunarak bu konuda bilgi boşluğunu dolduracak ve bu alanda ilerlemeye katkıda bulunacaktır.

2. BİNEK ARAÇ KAZALARININ NEDENLERİ VE ÖZELLİKLERİ

2.1. Binek Araç Kazalarının Tanımı ve Önemi

Kaza kavramının, hukukta biri geniş, diğeri ise dar olmak üzere iki anlamı olduğu kabul edilir. Aniden ve istenmeden bir zarara sebebiyet veren olaylar bütününe geniş anlamıyla kaza adı verilir. Kaza kavramı yalnızca vücut bütünlüğünün ihlalini ve ölümü kapsamaz. Bununla birlikte eşyaya gelen zararları da içerir. Dar anlamda ise kaza, yalnız vücut bütünlüğünün ihlali ve ölüm hallerini içerir. Türk Hukuk Lügatı'na göre kaza, bir irade sonucu olmaksızın veya umulmayan hal dolayısıyla bir kimsenin (veya bir şeyin) arızaya veya zarara uğraması olarak tanımlanmıştır (Akman, İşler 2012 s.21). Karayolları Trafik Kanununda, trafik kazası “Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan olaydır.” şeklinde yer almaktadır (Karayolları Trafik Kanunu, 1983, Md.3). Trafik kazaları genellikle hiç beklenmedik bir şekilde meydana gelen, mal ve can kaybına sebep olan olaylar olarak görülmektedir. Bir diğerk tanımında ise ne zaman, nerede ve nasıl olacağı önceden bilinmeyen ve çeşitli kayıplara sebebiyet veren olaylar trafik kazası olarak geçmektedir. Genel olarak, herhangi bir kastın söz konusu olmadığı durumlarda meydana gelen, beklenmedik ve sonucu istenmeyen bir olay olduğu konusunda mutabık kalınan “kaza” kavramına rağmen “iş kazası” kavramının tanımında farklı yaklaşımların bulunduğu, kavram üzerindeki tartışmalardan ve uzmanlar arasındaki görüş ayrılıklarından anlaşılmaktadır. Kamu kurumlarında meydana gelen kazalar da bu çerçevede iş kazası olarak tanımlanabilir. Çalışma hayatında iş kazalarının, işçi, işveren sigorta kurumları ve diğerk bazı kuruluşları ilgilendiren hukuksal sorunlara neden olması ve bu arada, işçinin korunması ana kuralı, iş kazası anlamının genişlemesine neden olmuş ve tanımını güçleştirmiştir (Akman, İşler, 2012, s.22). Binek araç kazaları, en az bir binek aracın karıştığı, can kaybı, yaralanma veya maddi hasar gibi sonuçlara sebep olan kazalardır. Türkiye karayolu ağında 2022 yılında toplam 1 milyon 232 bin 957 adet trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 1 milyon 35 bin 696 adedi maddi hasarlı, 197 bin 261 tanesi ise ölümlü yaralanmalı trafik kazasıdır (TUIK, 2023). Yıl içerisinde meydana gelen ölümlü yaralanmalı trafik kazalarının %82,5'i polislin yetki alanı olan yerleşim yeri içinde %17,5'i ise jandarmanın yetkili olduğu yerleşim yeri dışında meydana gelmiştir. Yapılan literatür taramasında, trafik kazalarının, ekonomik boyutunun da oldukça yüksek olduğu söylenebilir. Türkiye'de 2018 yılında trafik kazası sebebi ile Yitirilen GSYH 1,3 milyar

dolar olarak hesaplanmıştır (Kaplanhan, 2021). Tablo 2.1 de yer alan verilere göre 2019-2023 kaza oranları incelenmiştir. Türkiye'de 2022 yılında bir önceki yıla göre trafikteki motorlu kara taşıtı sayısı %4,9 artarken, toplam kaza sayısı %3,9, ölümlü yaralanmalı kaza sayısı %4,9, maddi hasarlı kaza sayısı %3,7 ve yaralı sayısı %5,1 arttı. Toplam ölü sayısı ise %2,5 azalmıştır.

Tablo 2.1. Trafik kazaları ve sonuçlarının türlerine göre dağılımı (TÜİK, 2023)

Yıllar	Toplam Kaza Sayısı	Ölümlü/ Yaralanmalı Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı			Yaralı Sayısı
				Toplam	Kaza Yerinde	Kaza Sonrası	
2019	1 168 144	174 896	993 248	5 473	2 524	2 949	283 234
2020	983 808	150 275	833 533	4 866	2 197	2 669	226 266
2021	1 186 353	187 963	998 390	5 362	2 421	2 941	274 615
2022	1 232 957	197 261	1 035 696	5 229	2 282	2 947	288 696

2.2. Kamu Kurumlarına Ait Binek Araçların Taraf Olduğu Kazalarının Nedenleri

Yapılan incelemeler ve literatür taramaları sonucunda, doğrudan kamu kurumlarına ait binek araç kazalarıyla ilgili bir istatistiğin olmadığı görüldü. Kurum ve kuruluşlardaki yoğunluk sebebiyle, konuya dair sayısal veri elde edilemedi. Ancak Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığına ait kaza verileri incelendiğinde 2018-2023 yılları arasında Türkiye’de meydana gelen ölümlü-yaralanmalı ambulans, tren ve tramvay kazaları Tablo 2.2 de sıralanmıştır. Tablo 2.3’te ise 2023 yılının haziran ayına kadarki bölümünde kazaya karışan ambulans sayısının 135, tren sayısının 23, tramvay sayısının 45 olduğu görülmektedir. Bu kazaların, kamu kuruluşlarına ait araçların taraf olması sebebiyle incelemeye konu olması anlamlı olacaktır. Meydana gelen bu tür binek araç kazaları, birçok faktöre bağlı olarak ortaya çıkabilmektedir. Sürücü hataları, araçlardaki teknik arızalar, kötü hava koşulları, yolun durumu ve trafik sıklığı gibi faktörler, bu kazalara sebep olabilir. Bununla birlikte, bazı kazaların sebepleri daha

özeldir ve örneğin bir kamu kurumunda çalışan sürücü, yoğun iş programı nedeniyle yorgun veya dikkatsiz olabilir. Araçların düzenli bakımının yapılmaması teknik arızaların meydana gelmesine sebebiyet vermektedir. Buna ek olarak trafik kurallarına uyulmaması da sürücü hatalarının başlıca nedenlerinden biridir. Kamuya ait binek araç kazalarının bazılarında ait görsellere bu çalışmada yer verilmiştir.



Görsel 2.1. Ankara-Konya seferini yapan yüksek hızlı trenin kılavuz trenle çarpıştığı kaza (BBC, 2018)



Görsel 2.2. Çorlu tren kazası (AA, 2018)

Tablo 2.2. Yıllara göre Türkiye’de meydana gelen ölümlü-yaralanmalı ambulans tren ve tramvay kazaları (TUİK, EGM, JGK)

YIL	AMBULANS	TREN	TRAMVAY
2018	347	70	86
2019	291	68	78
2020	264	45	36
2021	344	41	69
2022	286	41	96
2023 (HAZİRAN)	135	23	45



Görsel 2.3. Muş’ta kazaya karışan iki ambulans (Yusuf Özgür BÜLBÜL, DHA)



Görsel 2.4. Balıkesir Edremit’te kaza yapan ambulans (AA, 2021)

Tablo 2.3. Ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarına karışan araçların cinsleri (EGM, 2023)

(Ülke Geneli)			
	ARAÇ CİNSLERİ	2023 HAZİRAN	2023 YILI
1	Bisiklet	1.029	3.690
2	At Arabası	5	27
3	Motorlu Bisiklet	1.770	6.820
4	Motosiklet	7448	30.817
5	Otomobil	18.221	86.616
6	Minibüs	843	4.202
7	Kamyonet	5.165	25.232
8	Kamyon	650	3.293
9	Çekici	744	4.077
10	Otobüs	526	3.141
11	Traktör	317	1.012
12	Arazi Taşıtı	20	47
13	Özel Amaçlı	75	419
14	İş Makinesi	42	172
15	Ambulans	25	135
16	Tanker	13	69
17	Tren	5	23
18	Tramvay	6	45
19	Diğer	787	3.398
	TOPLAM	37.691	173.235



Görsel 2.5. Alibeyköy-Eminönü seferini yapan tramvay kazası (DHA, 2022)



Görsel 2.6. Samsun'da meydana gelen tramvay kazası (AA, 2023)

2.2.1. Sürücü kaynaklı nedenler

Binek araç kazalarının en yaygın nedenleri, izin verilen azami hız sınırını aşmak, sürüş sırasında cep telefonu kullanmak, alkol ve uyuşturucu madde etkisi altında araç kullanmak gibi trafik kurallarına aykırı davranışlardan kaynaklanabilmektedir. Yorgunluk, dikkat dağınıklığı ve agresif sürüş gibi nedenler de bunlara dahil edilebilir. Sürücü hataları, araçların diğer araçlarla çarpışmasına, yayalara çarpmasına veya yoldan çıkmasına neden olabilir. Türkiye'de 2023 yılının haziran ayına kadarki kısmında

gerçekleşen kazalarda sürücü kaynaklı nedenler ve buna ilişkin sayısal veriler Tablo 2.4 içerisinde yer almaktadır.

Tablo 2.4. Trafik kazalarına (ölümlü-yaralanmalı) neden olan sürücü kusurları (EGM, 2023)

Ülke Geneli		
SÜRÜCÜ KUSURLARI	2023 HAZİRAN	2023 YILI
Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak	9.004	41.614
Kavşak, geçit ve kaplamanın dar olduğu yerlerde geçiş önceliğine uymamak	3.751	17.385
Şerit izleme ve değiştirme kurallarına uymamak	2.652	11.480
Arkadan Çarpma	2.218	10.010
Doğrultu Değiştirme (dönüş) kurallarına uymamak	2.002	8.636
Manevraları düzenleyen genel şartlara uymamak	989	4.638
Kırmızı ışık veya görevlinin dur işaretinde durmamak	670	3.236
Taşıt giremez trafik işareti bulunan yerlere girmek	684	3.215
Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak	616	2.665
Yaya ve okul geçitlerinde yavaşlamamak, yayalara geçiş hakkı vermemek	279	1.485
Alkollü olarak araç kullanmak	162	766
Aşırı hızla araç kullanmak	230	993
Geçme yasağı olan yerlerden geçmek	268	1.137
Hatalı şekilde veya yasak olan yerlere park etmek	162	583
DİĞER	671	3.037
TOPLAM	24.358	110.880

2.2.2. Araç kaynaklı nedenler

Binek araç kazalarının bir diğer nedeni, araç hatalarıdır. Araç hataları arasında fren sistemi arızaları, lastik patlamaları, direksiyon sistemi arızaları, far ve sinyalizasyon

sistemi arızaları ve diğer teknik arızalar yer alır. Bu tür arızalar, sürücülerin araçları doğru bir şekilde kontrol edememesi neticesinde tek taraflı kazalara veya araçların başka araçlarla çarpışmasına neden olabilir. 2022 yılına ait araç kaynaklı kaza sayısı 5045 olarak açıklanmıştır (EGM,2022). Aynı şekilde EGM verilerine göre 2023 yılının ilk yarısında ise bu sayı 1278 olmuştur.

2.2.3. Yol veya hava şartları kaynaklı nedenler

Yol ve hava şartları kaynaklı nedenler arasında, yağmur, kar, buzlanma, sis ve kötü görüş koşulları gibi hava şartları ile yolların durumu, yolda çukurlar, dar virajlar, çalışma alanları, yol yapımı, yol işaretleri gibi nedenler yer almaktadır. Bu nedenler, sürücülerin dikkatini dağıtabilir veya araçların yol tutuşunu etkileyebilir. Türkiye İstatistik Kurumuna ait 2019-2022 verilerine göre ölümlü-yaralanmalı kazalara sebep olan kusurların incelenmesi yapılmıştır. Bu veriler Tablo 2.5. içerisinde yer almaktadır.

Tablo 2.5. Trafik kazalarına (ölümlü-yaralanmalı) neden olan unsurlar (TÜİK, 2023)

Ülke Geneli				
Kusur Unsurları	2019 Yılı	2020 Yılı	2021 Yılı	2022 Yılı
SÜRÜCÜ	% 88,8	% 88,3	% 87,1	% 86,8
YAYA	% 8,2	% 7,0	% 8,2	% 9,5
ARAÇ	% 2,0	% 2,7	% 2,6	% 2,1
YOL	% 1,3	% 1,4	% 1,8	% 1,2
YOLCU	% 0,5	% 0,5	% 0,4	% 0,4
TOPLAM	204.538	177.867	224.418	235.176

3. KAMU KURUMLARINDA BİNEK ARAÇ KULLANIMI VE YÖNETİMİ

3.1. Kamu Kurumlarında Binek Araç Kullanımının Yaygınlığı

Kamu kurumlarında binek araç kullanımının yaygınlığı, ülke, bölge ve kurumun türüne göre değişebilir. Büyük kurumlar genellikle daha fazla araç kullanırken, küçük kurumlar daha az araç kullanabilirler. Kamu kurumları, kendilerine mevzuatla verilmiş birtakım görevleri ve hizmetleri yerine getirebilmek için taşıtlara ihtiyaç duymaktadır. Taşıtlar genel olarak personelin ve/veya belirli bir eşyanın taşınması veya belirli bir işin yapılması için kullanılmaktadır. Son yıllarda araç ihtiyacının giderilmesi için çeşitli yol ve yöntemler bulunmuştur. Bunların içerisinde ön plana çıkan, binek araç satın alma veya uzun dönemli taşıt kiralarak filo oluşturma, çalışanın özel taşıtlarından yararlanma, kısa süreli taşıt kiralama veya taşımacılık hizmeti satın alma ve toplu taşıma taşıtlarından yararlanmadır. Ancak, kamu kurumları genellikle taşıt ihtiyacını filo oluşturarak karşılamakta, diğer yöntemleri daha az kullanmaktadır. Bunun en önemli sebebi bünyesinde filo bulundurmanın ulaşımda hız ve kolaylık sağlamasıdır (Delicay, 2018)

Kamu kurumlarının araç kullanım amacı ve sıklığı, kurumun faaliyet alanına ve personel sayısına göre belirlenir. Örneğin, bir belediye, personelinin toplantıları ve kentsel alanlarda yapılan işler için araç kullanabilir. Ancak, bir devlet dairesi, genellikle personelinin seyahatleri, toplantılar, resmi ziyaretler veya kamu düzeninin sağlanmasına yönelik araç kullanır.

Araç kullanımı genellikle kurumların bütçelerine göre belirlenir. Bazı kamu kurumları, araç kullanımını minimuma indirerek bütçelerini optimize etmeyi hedeflerlerken, diğerleri sık sık araç kullanımı yaparlar. Bununla birlikte, araç kullanımı sıkı bir şekilde denetlenir ve doğru kullanımı sağlamak için politikalar ve yönergeler belirlenir.

3.1.1. Kurumların araç filosu büyüklüğü ve yapısı

Kamu kurumlarının araç filosu büyüklüğü ve yapısı, kurumun büyüklüğüne, faaliyet alanına ve personel sayısına bağlı olarak değişebilir. Büyük kamu kurumları genellikle daha büyük bir araç filosuna sahip olabilirler ve farklı amaçlar için çeşitli araç türleri kullanırlar. Bu araçlar genellikle ofis araçları, toplu taşıma araçları, iş makineleri ve diğer özel amaçlı araçlar olabilir.

Bazı kamu kurumları, çevre dostu araçlar kullanarak sürdürülebilirliğe katkıda bulunmaya çalışırlar. Örneğin, elektrikli veya hibrit araçlar gibi düşük emisyonlu araçlar tercih edilir. Bazı kamu kurumları, araç filosu yönetiminde yeni teknolojileri kullanarak araçların bakımı ve yönetimi sürecini iyileştirmeye çalışırlar.

Araç filosunun yapısı da kurumun ihtiyaçlarına göre değişebilir. Örneğin; Jandarma, polis teşkilatları, itfaiye departmanları ve sağlık kurumları gibi acil durum hizmetleri, genellikle acil müdahaleler için özel araçlara sahip olurlar. Bazı kamu kurumları, personelinin işe gitmek veya toplantılara katılmak için toplu taşıma araçları kullanmasını sağlamak için özel bir taşıma hizmeti/servis sunabilirler. Kurumlar, araç kullanımının amacına göre farklı özelliklere sahip araçlar kullanabilirler. Örneğin, belediyeler, temizlik işleri için farklı özelliklere sahip kamyonetler kullanırken, devlet daireleri, resmi ziyaretler için lüks otomobiller tercih edebilirler.

Kamu kurumları, araç filosunun büyüklüğü ve yapısı ile ilgili kararlar alırken, araç kullanımının verimliliği ve etkinliği, çevre dostu olma, personel memnuniyeti ve bütçe optimizasyonu gibi faktörleri göz önünde bulundururlar.

3.2. Araç Filosunun Yönetimi

Kamu kurumlarında binek araçların yönetimi, araçların satın alınması, bakımı, sigortalanması, yakıt yönetimi ve raporlanması gibi çeşitli konuları kapsamaktadır. Bu konuların etkili bir şekilde yönetilmesi, araçların güvenli ve verimli bir şekilde kullanılmasını sağlar ve bütçenin etkili bir şekilde kullanılmasına yardımcı olur. Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından son açıklanan 2022 bütçe görüşmelerinde, Merkezi Yönetim'e bağlı kurumların 31 Haziran 2021 itibarıyla taşıt sayıları da yer almaktadır. Buna göre TBMM, Cumhurbaşkanlığı, bakanlıklar, üniversiteler, düzenleyici ve denetleyici kurumlar dahil toplam araç sayısı 111 bin 122'dir. Emniyet Genel Müdürlüğü 48.107 ile ilk sırada olup, ikinci sırada ise 14 bin 100 ile Millî Savunma Bakanlığı yer almaktadır. Cumhurbaşkanlığı'nın 415, TBMM'nin 132, Diyanet Başkanlığı'nın ise 405 aracı bulunmaktadır (Tuncer, 2022).

3.2.1. Satın alma ve tasfiye

Kamu kurumlarının araç filosunun yönetimi, araçların satın alınması ve tasfiye edilmesini de kapsamaktadır. Araç satın alımı, kurumun bütçesine, araçların kullanım

amacına ve kurumun ihtiyaçlarına göre yapılır. Satın alma işlemleri, genellikle ihale usulü ile yapılır ve kurumun bütçesi ve yönetmelikleri dahilinde gerçekleştirilir.

Kamu kurumlarından Sağlık Bakanlığı taşıt yönetimi ve atamasına bakacak olursak, buralarda resmi taşıtların sadece belirlenen hizmetler için kullanılması esastır. Kişisel işler veya belirlenen rotaların dışında bir kullanımın gerçekleşmemesi beklenir. Ayrıca, bu kurala uymayanlar için yasal işlem başlatma yetkisi bulunmaktadır. Bakanlık, ilgili sağlık kurumlarına tahsis edilen araçların plaka kayıtlarını hızla tamamlamalarını ve sonuçları hem Bakanlıkla hem de ilgili Denetim Bölge Müdürlükleriyle paylaşmalarını talep eder. Bakanlığa bağlı olmayan kuruluşlara araç tahsisi yapılmamakta ve daha önce tahsis edilmiş araçlar varsa, bu araçların geri alınmasını öngörülmektedir. Sağlık sektörü taşıtlarının kaza işlemleri konusunda, trafik kazalarında ilgili sürücülerin kaza yerinde zorunlu belgeleri tamamlamaları ve kaza ile ilgili gerekli belgeleri hazırlamaları beklenmektedir. Kamu taşıtındaki hasarın tazmin edilmesi için gerekli belgelerin ilgili müdürlükler ve Bakanlıkla paylaşılması gerekmektedir. İlgili sağlık kurumları, kaza ve trafikle ilgili problemlerin üzümünde belge eksikliği gibi sorunları önlemek için adımlar atmalıdırlar. Bakanlığa bağlı taşıt yönetiminin devri ve iptal işlemlerine gelirse; terk edilecek taşıtların ekonomik değerini korumak için oluşturulacak bir komisyon, taşıt parçalarının durumunu belirlemelidir. Resmi izin alınmadan iptal edilen araçlar için sonuçların Bakanlıkla paylaşılması gereklidir (Sağlık Bakanlığı Genelgesi. 2003).

3.2.2. Bakım ve onarım

Kamu kurumlarında binek araçların bakımı ve onarımı, araçların güvenli ve verimli bir Şekilde kullanılmasını sağlamak açısından önemlidir. Araçların bakımı ve onarımı, kurumun bünyesinde bir ekip tarafından yapılabilir veya dışarıdan bir servis sağlayıcıya verilebilir. Araçların düzenli bakımı, araçların ömrünü uzatır ve daha az arıza yapmalarını sağlar. Bakım işlemleri, genellikle periyodik olarak yapılan rutin işlemler ve ihtiyaca göre yapılan özel işlemler Şeklinde gerçekleştirilir. Araçların onarımı ise, arıza durumunda yapılan işlemlerdir ve aracın tekrar kullanıma hazır hale getirilmesini sağlar. Bakım ve onarımın doğru zamanda ve etkin bir biçimde yapılması kamu kurumlarında meydana gelen araç kaynaklı binek araç kazalarını azaltacaktır.

3.2.3. Sigortalanma

Kamu kurumlarında binek araçlar sigortalanır ve bu sigorta, araçların hasar görmesi veya çalınması durumunda koruma sağlar. Sigorta poliçesi, araçların türüne ve kullanım amacına göre değişebilir. Kurumlar, araçlarının sigorta poliçelerini doğru şekilde yönetmeli ve gerektiğinde yenilemelidirler.

3.2.4. Yakıt yönetimi

Dünya üzerindeki petrol rezervlerinin giderek tükenmesine karşın enerji ihtiyacının sürekli artış göstermesi, petrol bazlı yakıtların ekonomik kullanımının zorunluluğunu ortaya koymaktadır. İçten yanmalı motorları kullanan taşıtlarda, yakıt verimliliğini artırmak için hem fiziksel hem de yazılım tabanlı geliştirmeler gerçekleştirilmektedir. Yazılım tabanlı yöntemler arasında, topografik yol koşullarına bağlı olarak taşıt hızının dinamik olarak ayarlandığı sistemler bulunmaktadır. Bu teknolojik uygulamalar, belirli segmentlerde hız değişiklikleri yaparak, sürekli sabit bir hızda hareket etme senaryosuna kıyasla yakıt verimliliğini optimize etmeyi hedefler (Özkan, Yaygın 2018. s.28). Bu bilgilerden yola çıkılarak kamu kurumlarına ait binek araçların tasarruf etmesi açısından yeniliklerin takip edilmesi ve uygulanması olumlu sonuçlar doğuracaktır.

3.2.5. Raporlama

Kamu kurumları, binek araçların yönetimi için bir raporlama sistemi kurabilirler. Bu raporlama sistemi, araçların kullanımını izlemek, bakım ve onarım ihtiyaçlarını takip etmek, yakıt tüketimini kontrol etmek ve bütçe planlamasını yapmak için kullanılır. Raporlama sistemi, araçların kullanımına ilişkin ayrıntılı bilgi sağlar ve gerektiğinde yönetim kararları almak için kullanılabilir. Bu sistem, ayrıca araçların doğru şekilde kullanıldığını, politika ve yönergelerin uygun şekilde takip edildiğini kontrol etmek için de kullanılabilir.

Kamu sektöründeki binek taşıtlarının idaresi, bu araçların hem güvenli hem de etkin biçimde kullanımının teminatıdır. Kamu kuruluşları, taşıtların edinimi, periyodik bakımı, sigorta işlemleri, yakıtla ilgili yönetim ve raporlama gibi hususlarda detaylı yönetim taktikleri tasarlamalı ve bu yaklaşımları kusursuzca hayata geçirmelidirler. İş

Sağlığı ve Güvenliği perspektifinden bakıldığında, iş alanlarında gerçekleştirilen risk değerlendirmeleri, personelin perspektiflerinin dikkate alınması, uzman kadronun bulunması, çalışanların potansiyel tehlikeler hakkında bilgilendirilmesi, eğitimi ve artan bir şekilde koruma bilincinin geliştirilmesi esaslı bir unsurdur (Turan, Müezzinoğlu, 2016, s.32). Bununla birlikte, gelişen ülkelerde uzun süredir hayata geçirilen iş sağlığı ve güvenliği departmanlarının oluşturulması, iş sağlığı uzmanları ve doktorların istihdamı, iş güvenliği komitelerinin kurulması, eğitsel faaliyetler ve işyeri denetimleri gibi proaktif uygulamalar, son dönemlerde Türkiye'de de benimsenmiştir. Proaktif risk değerlendirmesi, 2003 yılında kabul edilen 4857 numaralı İş Yasası ve bu kanun temelinde hazırlanan yönetmelikler aracılığıyla hayata geçirilmiştir. Avrupa Birliği'nin İş Sağlığı ve Güvenliği normlarına paralel olarak "önleyici yaklaşım" esas alınarak, iş ortamlarında uygulanması zorunlu olan tedbirlerin öncelikli hale getirilmesine yönelik risk temelli strateji, Türk İş Hukukuna entegre edilmeye çalışılmıştır. Bu bağlamda, 6331 numaralı İş Sağlığı ve Güvenliği Yasası, radikal bir yenilik içerirse de bu alandaki dönüşümü temsil etmektedir (Yılmaz, 2013, s.43).

3.3. Resmi Araç Kullanımı ile İlgili Kullanıcı ve İşveren Sorumlulukları

Kamu kurumlarında binek araç kullanımı, yasal ve idari sorumlulukları da beraberinde getirir. Bu sorumluluklar, araçların kullanımından kaynaklanan riskleri azaltmak ve kurumların sorumluluklarını yerine getirmelerini sağlamak için belirlenir.

1 Kasım 2016 tarihine kadar olan kamu araçları kazalarında kamu hizmeti için kullanılan araçların hasar tespit tutanağı trafik polisi veya jandarma görevlilerince tutulmalıdır ifadesi yer almaktaydı. Tam kusura sahip olan taraf kamu aracı sürücü dahi olsa, tutanağın trafik polisi tarafından doldurulması gerekmekteydi. Ancak son yıllarda yapılan değişiklikle yalnız maddi hasarla sonuçlanan trafik kazalarında taraflarca doldurulacak kaza tespit tutanaklarına ilişkin genelgenin 16. Maddesinin d fıkrası yürürlükten kaldırıldı (Hazine Müsteşarlığı, 2016).

Kamu görevi icrası sırasında meydana gelen ölüm ya da yaralanma ile sonuçlanan binek araç kaza durumları, iş kazası kategorisine dahil edilmektedir. Bu tür kazalarda işverenin sorumluluğu esasen İş Kanunu'nun 77. maddesi ve Borçlar Kanunu'nun 332. maddesi ile belirlenmiştir. Söz konusu sorumluluk, "özen ve gözetim yükümlülüğü" nün objektif kriterlere uygun bir biçimde gerçekleştirilmemesi durumunda ortaya çıkar.

İşverenin bir trafik kazasında ortaya çıkan kusuru, işverenin temin ettiği araçla, aracı kullanma ya da içinde yolcu olarak bulunan işçiye sunulması gereken eğitim, işçinin istihdam edildiği koşullar ve eğer varsa iş alanı içerisindeki yol (tesis) ile ilişkilendirilebilir. (Akman, İşler, 2012)

Motorlu taşıtların teknik arızalarından kaynaklanan sorumluluklar, Türkiye'de Karayolları Trafik Kanunu, Karayolları Taşımacılık Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu ile düzenlenmiştir. Bu mevzuatlar, teknik arıza sebebiyle sorumluluktan muafiyet sağlamamaktadır. Teknik arıza, bir taşıtın fonksiyonel bozukluğunu tanımlayan bir terim olarak kabul edilir. Teknik arızaların çoğu, taşıtların düzenli bakımının ihmal edilmesi, yetersiz veya hatalı uygulanması, taşıtın aşırı yüklenmesi, gereğinden fazla aşındırılması veya ömrünü tamamlamış bir taşıtın hala kullanılıyor olması gibi işletme hatalarından kaynaklanır. Bununla birlikte, bu tür arızalar, araç tasarımı, üretimi veya montaj sırasında oluşabilecek kusurlardan da kaynaklanabilir. Bu tür teknik arızaların önlenmesi mümkündür ve eğer önlenemezse, işletmenin yönetsel bir eksikliği veya hatalı uygulamaları olduğu anlamına gelir. Bu nedenle, teknik arızaları "beklenmeyen durum" olarak tanımlamak doğru değildir. İşletmeciler, düzenli bakım ve onarımın gerçekleştirildiğini belgelendiriyor olsalar bile, imalat ve kullanım ömründen kaynaklanan kusurlar, kazalara yol açabilmektedir. 4857 sayılı İş Kanunu ve ilgili diğer mevzuatlara göre, motorlu taşıtlar iş ekipmanı olarak kabul edilmektedir. İş Ekipmanlarının Kullanımında Sağlık ve Güvenlik Şartları Yönetmeliği, işverenlerin iş yerinde kullanılacak ekipmanın işe uygun olmasını ve işçilerin sağlık ve güvenliğini tehlikeye atmaması için gerekli tüm önlemleri almasını zorunlu kılmaktadır. Aynı yönetmelik, tehlike yaratabilecek iş ekipmanının uzmanlar tarafından düzenli olarak kontrol edilmesi ve gerektiğinde test edilmesi gerekliliğini de belirtmektedir (Akman, İşler, 2012)

İşverenin ödevlerinden bir diğeri ise çalışanların işyerindeki koşullarından kaynaklanmakta olan çalışma süreleridir. Kazalara neden olan etmenler değişiklik göstermekle birlikte, uzun ve molasız çalışma saatlerine bağlı yorgunluk çoğunlukla ön planda yer almaktadır. Yorgunluk, hissedildiği andan itibaren sürücünün kavrama ve reflekslerini ciddi ölçüde azaltarak kazalara neden olabilmektedir. Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde ticari amaçla yük taşımacılığı yapan ve azami ağırlığı 3.5 tonu geçen araçların şoförleri ile ticari amaçla yolcu taşımacılığı yapan ve taşıma kapasitesi şoförü dahil 9 kişiyi geçen araçların şoförlerinin 24 saatlik herhangi bir süre içinde; toplam

olarak 9 saatten ve devamlı olarak 4,5 saatten fazla araç sürmelerini yasaklanmıştır. Anılan yönetmelikte bu şoförlerin 4,5 saatlik araç kullanma süresi sonunda, eğer istirahat çekilmiyor ise en az 45 dakika mola almalarının zorunlu olduğu belirtilmiştir. Bu molaların sürekli 4,5 saatlik araç kullanma süreleri içerisinde en az 15 dakikalık molalar şeklinde de kullanılabilceği de ayrıca açıklanmıştır (Karayolları Trafik Yönetmeliği,2004). Çalışanların çalışma saatlerini düzenleyen İş Kanunu'nun 63üncü maddesinde ise çalışmaların günde 11 saati aşamayacağı belirtilmiştir (İş Kanunu, 2003, Md.63.) Gece çalışmalarını belirleyen aynı kanunun 69uncu maddesinde de “işçilerin gece çalışmaları 7.5 saati geçemez” denilmektedir(İş Kanunu, 2003, Md.69) Bu düzenlemelerden de anlaşılacağı üzere kamu kurum amirlerinin ve işverenlerin araç kullanan çalışanların iş planlarını düzenlerken yasal düzenlemelere uygun davranması, işçiler üzerinde oluşacak baskılara engel olmaları gerekmektedir.

3.3.1. Sürücü belgesi ve araç kullanımı eğitimi

Kamu kurumlarında binek araç kullanacak sürücülerin, sürücü belgesine sahip olması ve araç kullanımı eğitimi almış olması gerekmektedir. Sürücüler, araç kullanımı konusunda yeterli bilgi ve beceriye sahip olmalı ve trafik kurallarına uygun davranmalıdır. Kamu kurumları, sürücülerine araç kullanımı eğitimi vermek için programlar düzenleyebilir veya sürücülerin eğitim almasını sağlayabilir. Bu eğitimler, araçların doğru kullanımı ve güvenliği konusunda sürücülerini bilgilendirmeyi amaçlamaktadır.

Tablo 3.1. Kamu kurumlarında verilebilecek sürücü eğitimleri

Kamu Kurumu	Sürücü Eğitimi Programı	Eğitim İçeriği
Belediyeler	Sürücü Eğitim Seminerleri	Trafik kuralları, araç kullanımı teknikleri, araç bakımı
Emniyet Teşkilatı	Polis Akademisi	Araç kullanımı, takip ve araç kontrol teknikleri, acil durum sürüşü
Sağlık Kurumları	Eğitim Merkezleri	Trafik kuralları, sağlık kurumlarına özgü acil durum sürüşü, araç bakımı
İtfaiye Departmanları	Eğitim Merkezleri	Araç kullanımı, acil durum sürüşü, yangın söndürme teknikleri

3.3.2. Trafik kurallarına uygunluk

Kamu kurumlarındaki araç kullanımı, trafik kurallarına uygun olmalıdır. Sürücüler, trafik kurallarını ihlal etmeden araç kullanmalı ve diğer sürücüler ve yayaların güvenliğini sağlamalıdır.

3.3.3. Araçların sigortalanması

Kamu kurumlarında binek araçların sigortalanması, araçların kullanımından kaynaklanan riskleri azaltmak ve kurumların sorumluluklarını yerine getirmelerini sağlamak için önemlidir. Araçlar, hasar görme veya çalınma gibi risklere karşı sigortalanmalıdır.

Kamu kurumları, araç sigortalarını doğru şekilde yönetmeli ve gerektiğinde sigorta poliçelerini yenilemelidirler. Sigorta poliçelerinin doğru şekilde yönetilmemesi durumunda, araçların hasar görmesi veya çalınması durumunda kurumlar yasal ve finansal sorumluluklarla karşılaşabilirler.

3.3.4. Kazalarda sorumluluk

Kamu kurumlarındaki araç kullanımı kazalara neden olabilir ve bu durumda kurumlar yasal ve idari sorumluluklarla karşı karşıya kalabilirler. Kazalar, genellikle

yaralanmalar veya maddi hasarlara neden olur. Kamu kurumları, araç kullanımında doğru yönergeleri ve politikaları belirlemeli ve bu politikalara uygun şekilde araç kullanımını teşvik etmelidirler. Kazaların önlenmesi için, sürücülerin araç kullanımı konusunda yeterli eğitim alması ve trafik kurallarına uyması önemlidir. Kazaların olması durumunda, kamu kurumları, kazanın nedenlerini araştırmalı ve gerekli sorumlulukları yerine getirmelidirler. Bu sorumluluklar, araçların tamir edilmesi veya yenilenmesi, sigorta şirketleriyle iletişime geçilmesi ve yaralanmalar veya hasarlar için tazminat ödenmesi gibi adımları içerebilir.

3.3.5. Sürdürülebilirlik ve çevresel sorumluluk

Kamu kurumları, araç kullanımının çevresel etkilerini azaltmak için sürdürülebilirlik stratejileri geliştirmeli ve araçların çevreye zarar vermeyecek şekilde kullanımını sağlamalıdır. Bu stratejiler, çevre dostu araçların kullanımını teşvik etmek, araçların enerji verimliliğini artırmak, yakıt tüketimini azaltmak ve araçların doğru kullanımı ve bakımını sağlamak gibi adımları içerebilir. Kamu kurumları, araçların doğru kullanımı ve çevresel etkileri azaltmak için politikalar ve yönergeler belirlemeli ve bu politikaların uygulanmasını denetlemelidirler. Ayrıca, kurumlar, araçların çevresel etkilerini takip etmek ve çevresel performanslarını iyileştirmek için raporlama sistemleri geliştirmelidirler.

3.4. Kamu Kurumlarında Sürücü Seçimi, Eğitimi ve Yeterlilikleri

Kamu kurumlarında binek araç kullanacak sürücülerin seçimi, doğru sürücülerini belirlemek ve araçların güvenli bir şekilde kullanılmasını sağlamak için önemlidir. Sürücü seçim kriterleri, araç kullanım amacına, kurumun ihtiyaçlarına ve yasal gerekliliklere göre belirlenir.

3.4.1. Sürücü eğitim programları ve değerlendirme yöntemleri

Kamu kurumları, sürücülerin araç kullanımı konusunda yeterli bilgi ve beceriye sahip olmalarını sağlamak için eğitim programları düzenleyebilirler. Bu eğitim programları, araç kullanımı ve trafik kuralları hakkında bilgi vermek, güvenli sürüş teknikleri öğretmek ve araçların bakımı konusunda bilgi sağlamak için kullanılabilir.

Sürücü eğitim programları, sürücülerin belirli bir eğitim programını tamamlamasını gerektirebilir veya eğitimler belli aralıklarla düzenlenerek sürücülerin bilgilerinin tazelemesini sağlayabilir.

Kamu kurumları, sürücülerin araç kullanım becerilerini de değerlendirebilirler. Bu değerlendirme, araç kullanımı ve trafik kuralları konusunda testler ve pratik sürüşler şeklinde gerçekleştirilebilir.

3.4.2. Sürücü yeterlilikleri ve belgeleme işlemleri

Kamu kurumlarındaki binek araç sürücüsü, sürücü belgesine sahip olmalıdır. Sürücü belgesi, sürücülerin araç kullanımı konusunda yeterli bilgi ve beceriye sahip olduğunu gösteren bir belgedir. Sürücü belgesi, sürücülerin trafik kurallarına uygunluğunu ve araç kullanımı konusundaki yeterliliklerini gösterir. Sürücü belgesi, belirli bir süre için geçerlidir ve sürenin sonunda yenilenmesi gerekmektedir.

Kamu kurumları, sürücü belgesi almak için gerekli şartları belirler ve sürücülerin belgelerin düzenli olarak yenilenmesini sağlar. Ayrıca, sürücülerin sürücü belgesinin geçerliliği süresi içinde trafik kurallarına uygunluğunu sürdürmelerini de takip ederler.

Sürücülerin belgeleme işlemleri, sürücü belgesinin yanı sıra, bazı durumlarda diğer belgeleri de içerebilir. Örneğin, bazı kurumlar sürücülerden özel sürüş izni veya lisans talep edebilirler. Bu izinler veya lisanslar, araç kullanımı için özel gereklilikleri karşılayan sürücülere verilir.

4. KAMU KURUMLARI VE İSG

4.1. Kamu Kurum ve Kuruluşlarında İş Sağlığı ve Güvenliği

İş kazası, çalışanın işyerinde bulunurken gerçekleşen, bireysel olarak ve bağımsız bir biçimde faaliyet gösterirken meydana gelen, işveren tarafından belirlenen görev kapsamında işyeri dışında başka bir lokasyona yönlendirildiğinde gerçekleşen, ana işlevini yerine getirmediği anlarda, emzirme dönemindeki kadın çalışanın yasal düzenlemelerle belirlenen süt molası süresince, işveren tarafından temin edilen taşıma araçlarıyla iş alanına ulaşımı esnasında ortaya çıkan ve çalışana fiziksel veya psikolojik olarak zarara uğratan hadisedir(5510 Sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu, Md.13).

6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması ve var olan sağlık ve güvenlik koşullarının düzeltilmesi için işveren ve çalışanların görev, yetki, sorumluluk, hak ve yükümlülüklerini düzenlemesi amacıyla 30.06.2013 tarihli ve 28339 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yürürlükteki bu kanun, kamu kurumlarına ait bütün işlere ve işyerlerine, bu işyerlerinin işverenleri ile işverenlerin vekillerine, çırak ve stajyerler de dâhil olmak üzere tüm çalışanlarına iş kollarına bakılmaksızın uygulanmaktadır. Kanunun kapsamı dışında kalan istisnai durumlar da söz konusudur. Bunlar; Türk Silahlı Kuvvetleri (fabrika, bakım merkezi gibi yerlerde çalışanlar hariç, genel kolluk kuvvetleri ve Millî İstihbarat Teşkilâtı Müsteşarlığının faaliyetleri, afetlerde ve acil durumlarda müdahale eden birimlerin faaliyetleri, hükümlü ve tutukluların buldukları infaz kurumlarında iyileştirme kapsamında yapılan iş yurdu, eğitim, güvenlik ve meslek edindirme faaliyetlerinde İSG Kanunu hükümleri uygulanmamaktadır. Kanunun Yürürlük başlıklı 38. Maddesi uyarınca; iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerine ilişkin 6. maddesi ve iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerinin desteklenmesine ilişkin 7. Maddesi hükümleri gereği iş güvenliği uzmanı, işyeri hekimi ve diğer sağlık personeli görevlendirme yükümlülüğü hususunda 4857 sayılı İş Kanununun mülga 81 inci maddesi kapsamında çalışanlar hariç kamu kurum ve kuruluşları için 31.12.2023 tarihine kadar hazırlık süresi tanınmış olup, bu maddeler dışında kalan tüm maddeler ve uygulamaları yürürlüktedir(Ergun ve ark. 2021, s.13).

6331 numaralı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu, işveren kavramını 'çalışan istihdam eden gerçek veya tüzel kişi yahut tüzel kişiliği olmayan kurum ve kuruluşlar' olarak açıklarken, işverenin temsilcisi olarak hareket edenlerin ve işin ve işyerinin

idaresindeki yetkililerin bu yasa çerçevesinde işveren statüsünde olduğunu belirtir. Kamusal kurumlar ve kuruluşlarda, işin ve işyerinin organizasyon ve yönetiminde sorumluluğa sahip bireyler, İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) perspektifinden işveren olarak kabul edilmektedir. Kamu sektöründe, İSG uygulamalarının yerine getirilmesi adına bir İSG temsilcisi atanması önerilmektedir. Seçilecek bu bireyin, gerekli inisiyatifleri alacak yetkiye sahip olmasının yanı sıra, gerektiğinde spesifik faaliyetlere doğrudan katkı sunabilmesi esastır. Kamu organizasyonları, İSG taahhütlerinin önemini vurgulamak ve bu taahhütlerin tüm çalışanlarca alınmasını teşvik etmek adına, iş sağlığı ve güvenliği politikası oluşturmalı ve bu politikanın tatbik edileceği garantisini vermeli. Bu politikanın ilgili kamu organizasyonunun tüm bölümlerine iletilmesi, her seviyedeki yönetici ve çalışanlarının bu politikadan haberdar olmaları ve bu politikayı içselleştirmeleri esastır. Kamusal kurum ve kuruluşlarda, iş sağlığı ve güvenliğiyle ilgili teknik uygulamaları planlama, bu uygulamaları devreye alma ve gereken izlemeleri yapma amacıyla bir İSG yönetim birimi kurulmalıdır. Bu birimin, İSG temsilcisine doğrudan raporlaması ve direktiflerini İSG temsilcisinden alması, kurumun İSG'ye verdiği önemin bir göstergesidir. Aynı birimde yer alan personelin, etik standartlara uygun olarak mesleki özerkliklerini sürdürebilmeleri ve İSG uygulamalarının sürekliliğinin sağlanabilmesi için yapısal olarak İSG temsilcisine direkt olarak bağlanmaları kritik bir öneme sahiptir (T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, 2021, s.4).

4.2. Kamu Kurumlarında İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) Kurulu

İSG; işyerlerinde iş kazalarının ve meslek hastalıklarının engellenmesi için gereken tüm çalışmaları içeren bir konudur. İş sahibi ile çalışan arasında etkili iletişim ve karşılıklı katılım ile yönetilebilecek bir yapıdır. İşverenin kazaların oluşmasını önlemek için çalışana koruma sorumluluğu olduğu kadar, çalışanın da işverenin bu borcunu yerine getirebilmesine destek olma zorunluluğu vardır. İşverenin sağlık ve güvenlik tehlikelerini etkili bir biçimde yönetme sorumluluğunun yanında, işçinin de kurumda verilen eğitimlere katılma, verilen talimatlara uygun davranma ve çalışma ortamında gördüğü tehlikeleri bildirmek suretiyle katılım sağlama sorumluluğu vardır (İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği, 2012, Md.16). Bu durumda güvenli ve sağlıklı bir iş ortamı oluşturma konusunda her iki tarafın karşılıklı iletişiminin sağlanacağı, değerlendirmelerde bulunabileceği, faaliyetlerin programlanabileceği, var

olan sorunlar için çözüm bulabileceği bir ortam ve altyapı oluşturulması gerekir. Bu altyapının oluşması için de gereken yapı iş sağlığı ve güvenliği kuruludur. Kamu kurumlarında iş sağlığı ve güvenliği mevzuatına uygun bir şekilde kararları uygulamak işverenlerin temel sorumluluklarındandır. 50 ve daha fazla çalışan sayısına sahip işyerlerinde sigortalı olarak çalışan herkes (bu sayıya memurlar da dahildir) bu kapsamda değerlendirilmektedir. İşletmeyi oluşturan işyerlerinde birden fazla İSG kurulu varsa bu kurullar arasında iletişim kurulması gereklidir. Benzer bir şekilde mevcut kamu kurumunun da birden fazla işletmesi olabilmektedir. Kamu kurumlarında birden çok işletme birimi bulunabilmekte ve bu birimler arasında uzun süreli asıl işveren-alt işveren ilişkileri olabilmektedir. Yönetmelik, böyle bir ilişkinin oluşumuna dair bazı düzenlemeler getirmiştir. Eğer hem asıl işveren hem de alt işveren ayrı kurullarını oluşturmuşsa, bu kurulların faaliyetlerini yürütme ve kararlarını uygulama konusundaki koordinasyon, asıl işveren tarafından sağlanır. Diğer yandan, eğer sadece asıl işveren bir kurul oluşturmuşsa, kurul kurma zorunluluğu olmayan alt işveren koordinasyon amacıyla yetkili bir temsilci atamalıdır. Ancak, kurul oluşturma zorunluluğu olmayan bir asıl işverenin bulunduğu işyerinde alt işveren tarafından bir kurul oluşturulmuşsa, asıl işveren iş birliği ve koordinasyonun sağlanabilmesi için yetkili bir temsilci tayin etmelidir. Bununla birlikte hem asıl işverenin hem de alt işverenin kurul oluşturma zorunluluğu olmaması ve toplam çalışan sayısının elli üzerinde olması durumunda, asıl işverenin koordinasyon görevini üstlenerek, iki taraf ortaklaşa bir kurul oluşturmalıdır. Son olarak, aynı faaliyet alanında birden fazla işverenin bulunması durumunda, bir işverenin alınan kurul kararlarıyla diğer işverenleri potansiyel olarak etkileyebilme ihtimaline karşın, işverenler birbirlerini bu kararlar hakkında bilgilendirmelidir (İSG Kanunu, 2012, Md.22)

4.3. İSG Kurullarının Oluşturulması

İSG Kurulu, bazı özelliklere sahip kişilerden oluşmaktadır. İşveren veya işvereni temsil etme yetkisi olan işveren vekili kurul başkanı olmaktadır. İş güvenliği uzmanı bu kurulda sekreterlik yapmaktadır. Kurul üyelerinden biri işyeri hekimidir. İK, personel, sosyal, mali ve idari işleri yönetecek bir kişi de bu kurulda yer almalıdır. Personel müdürü veya bu bölümde çalışanlardan bağlı olduğu bölümü temsil edecek bir kişi. Eğer varsa sivil savunma uzmanı da kurula dahil edilir. İşyerinde ilk amir pozisyonunda iş yapan formen, ustabaşı veya usta ya da bu pozisyona eşdeğer işçilerin temsilcisi olan kurul

üyesidir. Çalışan temsilcisi, işyerinde birden çok çalışan temsilcisi olması halinde baş temsilci; İşveren tarafından, kurulun üyelerine ve yedeklerine iş sağlığı ve güvenliği konularında eğitim verilmesi sağlanır. Asıl işveren ile alt işveren ortaklığında oluşturulan kurul eğitimlerinden her ikisi de sorumludur. Söz konusu işyerinde sözleşmeli sendika varsa ve temsilcisi seçilmiş veya atanmış ise bu kişi kurul üyesidir. Sendika temsilcisi birden çok ise aralarından seçimle belirledikleri biri, sendika temsilcisi yoksa çalışanların yarısından fazlasının katıldığı bir toplantıda çoğunlukla seçilen kişi kurul üyesi olur (Ergun ve ark., 2019, s.30).



5. KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN ALINABİLECEK TEDBİRLER: SÜRÜCÜ EĞİTİMİ VE ETKİNLİĞİ

5.1. Sürücü Eğitimleri

Türkiye’de sürücü eğitimleri Millî Eğitim Bakanlığı’na bağlı kurslarda bu eğitimler, araç kazalarının önlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Sürücülerin doğru eğitilmesi, araç kullanımı ve trafik kuralları hakkında yeterli bilgi ve beceriye sahip olmalarını sağlar. Sürücü eğitim programları, sürücülerin araç kullanımı ve trafik kuralları konusunda yeterli bilgi ve beceriye sahip olmalarını sağlamak için belirlenir. Bu programlar, sürücülerin eğitim seviyesine, araç kullanım amacına ve trafik koşullarına göre belirlenir (MEB Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği ,2013, Md.4). Kamu kurumları, sürücü eğitim programları belirlerken, ulusal ve uluslararası trafik kurallarını dikkate alır ve araç kullanımı konusunda uzman eğitmenlerden faydalanır.

5.1.1. Eğitim programlarının içeriği ve süresi

Sürücü eğitim programları, sürücülerin trafik kuralları ve araç kullanımı konusunda bilgi sahibi olmalarını sağlamak için hazırlanır. Bu programlar, araç kullanımı, trafik işaretleri, güvenli sürüş teknikleri, acil durumlar ve kaza önleme teknikleri gibi konuları içerebilir. Özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarında uygulanacak öğretim programları tüm kursiyerlere; trafikte sürücü davranışları, trafik kuralları, trafik mevzuatı ve benzeri konuları içeren trafik ve çevre dersi, trafikte temel ilk yardım uygulamaları ile ilgili konularını barındıran ilk yardım dersi, araçların teknik özellikleri ve temel bakım-onarım konularını içeren araç tekniği dersi, trafikte sorumluluk bilincinin oluşması, yardımlaşma, sabır ve öfke yönetimi gibi konuları kapsayan trafik adabı dersi teorik olarak, alacakları sertifika sınıflarına göre araçları sürebilmek için gerekli bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazanmalarına yönelik uygulamaları içeren direksiyon eğitim dersleri Bakanlıkça hazırlanır (Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği ,2007, Md.22).

5.2. Sürücü Performansı Değerlendirme Yöntemleri

Sürücü adaylarının ve sürücülerin sahip olmaları gereken sağlık şartlarına ve muayenelerine ilişkin genel esaslar mevcuttur. Sürücülerin sahip olması gereken şartlar bu yönetmelikte detaylıca açıklanmıştır (İçişleri Bakanlığı, 2006). Teorik ders sınavları, Bakanlık tarafından kararlaştırılan kriterlere uygun olarak merkezi bir yöntemle ya da elektronik olarak gerçekleştirilir. Teorik dersler için yapılan bu sınavla, kursiyerin performansı 100 üzerinden tek bir notla belirlenir. Sınavda 70 puan veya daha fazla alan kursiyerler başarılı kabul edilir. Teorik ders sınav sonuçlarının ilanından en az bir hafta sonrasında, ilgili il ve ilçe eğitim müdürlüklerinin saptadığı tarihlerde, direksiyon eğitimlerini tamamlayıp sınav için uygun bulunan ve kurs tarafından Özel MTSK Sistemine onay verilen kursiyerler için direksiyon eğitim sınavları, gerçek trafik koşullarında pratiğe dayalı olarak gerçekleştirilir (Millî Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği,2013, Md.23).

5.3. Davranışsal Değişim Yaklaşımları

Bireysel kişilik özellikleri, örneğin heyecan arayışı ve genel tutumlar, sosyal ve sağlıkla ilgili yaklaşımlar gibi, sürücünün kendi hakkındaki algılarına ve trafikle ilgili diğer tutumlarına etki edebilmektedir. Sürücünün bu öz algısı, onun sürüş biçimini tanımlar. Öte yandan, genel bilişsel yetenekler, sürücülük yeteneklerinin temelini atmaktadır. Mevcut algısal ve araç yönlendirme yetenekleri, sürücünün öz değerlendirmesini ve tutumlarını şekillendirmektedir. Böylece, sürücülük yeteneklerinin, sürüş biçimi üzerinde belirleyici bir rolü olduğu görülmektedir. Eksik yetenekler, hata yapma olasılığını ve aracın kontrolünü kaybetme riskini artırır. Riskli sürüş biçimi, güvenlik marjını, yani bir hatayı düzeltmek için gerekli olan zamanı ve mesafeyi azaltır. Bu bağlamda, aracı güvenli bir şekilde kullanabilmek için beklenmedik durumlarda hızlı ve doğru tepkiler verme kabiliyeti gerektiği, bu kabiliyetin de uygun sürücülük yetenekleri ve sürüş biçimi ile doğrudan ilişkili olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. (Lojunen, 2002, s.106-107). Davranışsal değişim yaklaşımları, sürücülerin güvenli ve etkili sürüş alışkanlıkları geliştirmelerine yardımcı olmak için psikolojik ve sosyal faktörlerin dikkate alındığı yöntemlerdir. Bu yaklaşımlar arasında eğitim ve öğretim, ödüllendirme ve cezalandırma, sosyal normlar ve benimsenmiş değerler üzerinde çalışma bulunmaktadır.



6. KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN ALINABİLECEK TEDBİRLER: ARAÇ BAKIMI VE GÜVENLİĞİ

6.1. Araç bakımı

Araçların düzgün bir şekilde çalışmasını ve güvenli bir şekilde kullanılmasını sağlamak için son derece önemlidir. Düzenli araç bakımı, araçların ömrünü uzatır, araçlarda meydana gelebilecek arızaları önler ve sürüş güvenliğini artırır. Kamu kurumlarında kullanılan araçlarının bakımı hiçbir suretle aksatılmamalıdır. Çünkü kamu kurumlarına ait binek araçlarda meydana gelen kazalarda, araç kaynaklı sorunlarda toplumun kamu kurumlarına olan güveninin zedelenmesi olasıdır.

6.1.1. Önleyici bakım

Önleyici bakım, araçların düzenli olarak bakım ve kontrol edilmesini içeren bir bakım türüdür. Bu bakım türü, araçlarda meydana gelebilecek arızaları önleyerek araçların daha güvenli bir şekilde kullanılmasını sağlar.

Araçların motor, fren, lastik, ışık ve diğer önemli parçalarının düzenli olarak kontrol edilmesini içerir. Örneğin, motor yağı düzenli olarak değiştirilerek motorun daha iyi bir şekilde çalışması sağlanır. Fren balataları ve diskleri düzenli olarak kontrol edilerek fren sisteminin düzgün çalışmasını sağlanır. Lastik basıncı kontrol edilerek lastiklerin daha uzun ömürlü olması sağlanır. Işıkların düzenli olarak kontrol edilmesi ise araçların görünürlüğünü artırarak kazaların önlenmesine yardımcı olur.

Önleyici bakım, araçların daha güvenli bir şekilde kullanılmasına yardımcı olur. Düzenli olarak yapılması gereken bir bakım türüdür ve araçların ömrünü uzatır. Sürücülerin, araç bakımını ihmal etmeden düzenli olarak yapmaları ve araçlarını güvenli bir şekilde kullanmaları önemlidir.

6.1.2. Düzgün kullanım ve denetimler

Araç bakımı sadece önerilen bakım işlemlerinin yapılmasıyla sınırlı değildir. Düzgün kullanım ve denetimler de araçların güvenliğini artırır ve kazaların önlenmesine yardımcı olur. Bu nedenle, sürücüler şu adımları atmalıdır: Düzenli olarak aracın dış yüzeyini ve farlarını temizlemeli ve kontrol etmelidir. Kirli veya hasarlı farlar, aracın

görünürlüğünü azaltır ve kaza riskini artırır. Aracın içindeki göstergeleri ve uyarı lambalarını düzenli olarak kontrol etmelidir. Bu göstergeler aracın durumu hakkında bilgi verir ve arızaların erken tespit edilmesine yardımcı olur. Aracın frenleri, debriyajı, direksiyonu ve diğer önemli sistemleri düzenli olarak kontrol edilmelidir. Bu sistemlerin düzgün çalışması, aracın sürüş güvenliğini sağlar. Aracın ağırlığına ve kapasitesine uygun olarak yüklenmesi gerekir. Aracın aşırı yüklenmesi, aracın dengesini bozar ve kazalara neden olabilir. Sürücüler, araçlarını düzenli olarak denetlemeli ve aracın bakımı için gereken işlemleri zamanında yaptırmalıdır. Bu işlemler, aracın sürüş güvenliğini artırır ve kazaların önlenmesine yardımcı olur. Araçların karayolunda kullanılabilmesi ve trafik güvenliği açısından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenen yönetmeliklere uygun olması gerekmektedir. Bu yönetmelikler arasında Motorlu Araçlar ve Römorkları için Tip Onay Yönetmeliği ve Araçların Üretimi, Değişiklik ve Montajıyla ilgili Yönetmelik bulunmaktadır. Ayrıca, bu kurullarla uyumlu diğer yönetmeliklere de uymaları zorunludur (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997, Md.63).

6.2. Güvenlik Ekipmanları

Araç bakımı ve güvenliği, sadece araçların düzenli bakımı ve doğru kullanımı ile sınırlı değildir. Araçlarda bulunan güvenlik ekipmanları, sürücülerin ve yolcuların kazalarda zarar görme riskini azaltır. Bu nedenle, araçların güvenlik ekipmanları düzenli olarak kontrol edilmeli ve kullanılmalıdır.

6.2.1. Emniyet kemeri

Araçta bulunan en önemli güvenlik ekipmanlarından biridir. Emniyet kemeri, sürücülerin ve yolcuların kaza durumunda ciddi bir şekilde yaralanmalarını önler. Bu nedenle, emniyet kemeri her zaman doğru şekilde kullanılmalıdır.

Araçlarda emniyet kemerinin bulunması, araçta bulunan sürücü ve yolcular tarafından doğru şekilde kullanılması yasal bir zorunluluktur (2918 sayılı Trafik Kanunu, 1983, Md.78). Sürücüler ve yolcular, emniyet kemeri kullanmaları konusunda yasal olarak zorunlu olduklarından, emniyet kemeri her zaman doğru şekilde kullanılmalıdır. Yasal zorunluluğun yanı sıra emniyet kemeri takılırken, kemeri sıkılaştırmak ve yeterli sıkılıkta olup olmadığını kontrol etmek önemlidir. Ayrıca, emniyet kemeri takılırken, kemeri doğru şekilde yerleştirmek ve kemeri doğru şekilde takmak da önemlidir.

6.2.2. Koltuk başlıkları

Koltuk başlıkları, araçların güvenlik ekipmanlarından biridir ve kaza durumlarında boyun yaralanmalarını önlemeye yardımcı olur. Koltuk başlıkları, sürücü ve yolcuların kafalarının araç koltuklarına çarpma riskini azaltır ve boyun yaralanmalarını önler. Bu nedenle, koltuk başlıkları doğru şekilde kullanılmalı ve düzenli olarak kontrol edilmelidir.

6.2.3. Hava yastıkları

Hava yastıkları, araçlarda bulunan önemli güvenlik ekipmanlarından biridir. Hava yastıkları, aracın hızını algılayarak olası bir kaza durumunda sürücü ve yolcuların vücudunu darbelerden korur. Hava yastıkları, sadece emniyet kemeri ile birlikte kullanıldığında maksimum koruma sağlar. Bu nedenle, araçlardaki hava yastıkları düzenli olarak kontrol edilmeli ve gerektiğinde değiştirilmelidir.

6.2.4. Diğer güvenlik ekipmanları

Araçlarda bulunan diğer güvenlik ekipmanları arasında otomatik fren sistemleri, acil durum uyarı sistemleri, üçgen reflektör, reflektör yelek, yangın söndürme tüpü, geri görüş kameraları ve diğerleri yer alır. Otomatik fren sistemleri, araçta olası bir çarpışma durumunda frenleri otomatik olarak devreye sokarak çarpışmanın şiddetini azaltır. Acil durum uyarı sistemleri, araçta olası bir tehlike durumunda sürücülerini uyarmak için tasarlanmıştır. Geri görüş kameraları, araç geriye doğru hareket ederken sürücülerin aracın arka tarafını daha net görmesini sağlar ve olası çarpışmaların önlenmesine yardımcı olur.

Bu güvenlik ekipmanları, sürücülerin ve yolcuların güvenliği için son derece önemlidir. Bu ekipmanların doğru şekilde kullanılması ve düzenli olarak kontrol edilmesi gerekmektedir. Tablo 6.2 de araçlarda bulunması gereken bazı araçlara yer verilmiştir.

Tablo 6.1. Hususiyetlerine göre araçlarda bulundurulacak teçhizat (Karayolları Trafik Yönetmeliği, Cetvel 1,1997)

Taşıt	Teçhizat
Ücretle yolcu taşıyan motorlu taşıtlarda	İç lamba
Otobüs, kamyon ve çekicilerde	Takograf
Otomobil, minibüs, kamyonet, otobüs, kamyon, çekici ve tehlikeli madde taşıyan bütün araçlar	Yangın söndürme cihazı
Bütün motorlu araçlar	Reflektör
Şehirlerarasında yolcu taşıyan (motosiklet ve lastik tekerlekli traktör hariç) bütün motorlu araçlar	Stepne

6.3. Sanal Gerçeklik Teknolojisi ve Sürücü Eğitimlerinde Kullanımı

Sanal gerçeklik teknolojisi, sürücü eğitimlerinde kullanılan yeni bir yaklaşımdır. Bu teknoloji, sürücülerin trafik koşullarını daha iyi anlamalarına ve gerçek hayatta karşılaşılabilecekleri tehlikeleri öğrenmelerine yardımcı olur. Sanal gerçeklik teknolojisi, örneğin araç kullanma becerilerini ve trafik kurallarını öğretmek için kullanılabilir. Sanal gerçeklik teknolojisi, sürücü eğitimlerinde daha etkili bir öğrenme deneyimi sağlar. Bu teknoloji, sürücülerin gerçek hayatta karşılaşılabilecekleri durumlara hazırlanmalarına yardımcı olur. Ayrıca, sanal gerçeklik teknolojisi, sürücü eğitimlerinin daha interaktif hale gelmesine yardımcı olur.

6.3.1. Yapay zekâ teknolojisi ve sürücü eğitimlerinde kullanımı

Yapay zekâ teknolojisi, sürücü eğitimlerinde kullanılan bir diğer yeni yaklaşımdır. Yapay zekâ teknolojisi, sürücülerin araç kullanımı konusunda daha fazla beceri kazanmalarına yardımcı olur. Bu teknoloji, sürücülerin sürüş becerilerini analiz ederek geri bildirimler verir ve sürücülerin güvenli sürüş tekniklerini öğrenmelerine yardımcı olur.

7. KAZALARIN ÖNLENMESİ İÇİN ALINABİLECEK TEDBİRLER: ALTERNATİF TAŞIMACILIK YÖNTEMLERİ

7.1. Bisiklet, Yaya ve Toplu Taşıma

Bisiklet, yaya ve toplu taşıma gibi alternatif taşımacılık yöntemleri, trafik sıkışıklığının azaltılması ve çevresel etkilerin azaltılması için önemlidir. Bu taşımacılık yöntemleri aynı zamanda trafik kazalarının önlenmesine de yardımcı olur. Bisiklet ve yaya yolları ile toplu taşıma araçlarının yaygınlaştırılması, insanların araç kullanımından vazgeçerek alternatif taşımacılık yöntemlerini kullanmalarını teşvik eder.

7.1.1. Yaya yolları

Yaya yolları, yaya trafiğini düzenlemek ve yaya güvenliğini sağlamak için tasarlanmış yollar ve kaldırımlardır. Yaya yolları, yaya trafiğini araç trafiğinden ayırmak ve yayaların güvenli bir şekilde yürüyebileceği bir alan sağlamak için genellikle yaya kaldırımlarının genişletilmesi veya ayrı yolların yapılması yoluyla oluşturulur. Yaya yolları, trafik kazalarının önlenmesine ve yaya güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olur.

7.1.2. Bisiklet yolları

Bisiklet yolları, bisiklet trafiğini düzenlemek ve bisiklet güvenliğini sağlamak için tasarlanmış yollar ve şeritlerdir. Bisiklet yolları, bisiklet trafiğini araç trafiğinden ayırmak ve bisiklet sürücülerine güvenli bir yolla seyahat etme imkânı sağlamak için genellikle ayrı yolların yapılması veya araç yollarının bisiklet şeritleri ile genişletilmesi yoluyla oluşturulur. Bisiklet yolları, trafik kazalarının önlenmesine ve bisiklet güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olur.

7.1.3. Toplu taşıma seçenekleri

Toplu taşıma, insanların toplu halde seyahat edebileceği ve trafik sıkışıklığından kaçınabileceği bir alternatif taşımacılık yöntemidir. Toplu taşıma araçları, insanları bir noktadan diğerine taşıırken aynı zamanda trafik sıkışıklığını da azaltır. Toplu taşıma seçenekleri arasında otobüsler, metro, tramvay ve trenler yer alır.

7.2. Sürdürülebilir Ulaşım Planlaması

Sürdürülebilir ulaşım planlaması, çevresel etkilerin azaltılması ve insanların sağlıklı bir şekilde seyahat edebilmesi için alternatif taşımacılık yöntemlerinin teşvik edilmesi amacıyla yapılır. Bu planlamaların bir parçası olarak, alternatif taşımacılık seçenekleri belirlenir, bisiklet ve yürüyüş etkinlikleri düzenlenir ve toplu taşıma sistemleri geliştirilir.

7.2.1. Alternatif taşımacılık seçenekleri

Sürdürülebilir ulaşım planlaması, alternatif taşımacılık seçeneklerinin teşvik edilmesi ile başlar. Bu seçenekler arasında bisiklet, yaya ve toplu taşıma gibi seçenekler yer alır. Bisiklet yolları ve yaya yolları gibi özel tasarlanmış yollar ve şeritler, bisiklet ve yaya trafiğini araç trafiğinden ayırmak ve güvenli bir yol sağlamak için önemlidir.

7.2.2. Bisiklet ve yürüyüş etkinlikleri

Bisiklet ve yürüyüş etkinlikleri, insanların bisiklet veya yürüyerek seyahat etmelerini teşvik etmek amacıyla düzenlenen etkinliklerdir. Bu etkinlikler, bisiklet ve yürüyüş yollarının kullanımını artırarak trafik sıkışıklığını azaltır ve insanların sağlıklı bir şekilde seyahat etmelerine yardımcı olur. Bu etkinlikler aynı zamanda, toplumun alternatif taşımacılık yöntemlerine karşı tutumunu olumlu yönde etkileyerek daha sürdürülebilir bir ulaşım sistemi oluşturulmasına katkı sağlar.

7.2.3. Toplu taşıma projeleri

Toplu taşıma projeleri, sürdürülebilir ulaşım planlamasının bir parçası olarak geliştirilir. Bu projeler, insanların toplu taşıma araçlarını daha fazla kullanmalarını teşvik eder. Toplu taşıma projeleri arasında yeni metro hatları, tramvay hatları, otobüs hatları ve tren hatları gibi seçenekler yer alabilir.

Yeni metro hatları, şehirlerdeki ulaşımı hızlandırmak ve insanların daha hızlı ve güvenli bir şekilde seyahat etmelerini sağlamak için geliştirilir. Bu hatlar, şehrin yoğunluğuna ve ihtiyacına göre farklı güzergahlarda planlanır. Metro hatları, trafik sıkışıklığını azaltarak ve trafik kazalarını önleyerek şehirlerde sürdürülebilir bir ulaşım

seçeneği sunar.

Tramvay hatları, Őehir merkezlerinde ulaşımı kolaylaştırmak ve trafik sıklışıklığını azaltmak için geliştirilir. Bu hatlar, hafif raylı taşımacılık sistemi olarak adlandırılır ve yolcuları hızlı ve kolay bir Şekilde taşır. Tramvay hatları, özellikle turistik Şehirlerde ve büyük Őehirlerin merkez bölgelerinde yaygın olarak kullanılır.

Otobüs hatları, Őehir içi ulaşımın en yaygın Őekillerinden biridir. Otobüs hatları, Őehir merkezleri ve banliyöler arasında hizmet verir. Bu hatlar, insanları hızlı ve ucuz bir Şekilde taşıyarak trafik sıklışıklığını azaltır ve çevreye daha az zarar verir.

Tren hatları, Őehirler arası seyahatlerde kullanılan bir ulaşım seçeneğidir. Bu hatlar, büyük Őehirlerin merkezlerinden uzak bölgelere veya diğer Őehirlere ulaşım sağlar. Tren hatları, hızlı ve konforlu bir seyahat sunar ve trafik sıklışıklığını azaltarak evre kirliliğini azaltır.

7.3. Yerel Yönetimlerin Alternatif Ulaşım Projeleri

Yerel yönetimler, alternatif ulaşım projeleri geliştirerek, sürdürülebilir bir ulaşım sistemi oluşturma hedefini benimserler. Bu projeler, trafik sıklışıklığının azaltılması, çevresel etkilerin azaltılması ve insanların sağlıklı bir Şekilde seyahat etmeleri için teşvik edici çözümler sunar.

7.4. Kazaların nlenmesindeki çeşitli Faktörler

Kamu kurumlarına ait binek araç kazaları, alınacak önlemler bakımından diğer kazalarla benzerlik gösterir nk tüm bu araçlar aynı trafik içerisinde yer alır. Bu kazalarının sebep olduğu faktörler ve ortaya çıkardığı sonuçlar bakımından değerlendirilmesi önemlidir. Bu süreçte her ülkenin kendine özgü düzenlemeler yapması gerekmektedir. Trafik kazaları insan kaynaklı, araç kaynaklı, yol ve evre kaynaklı ele alınırsa bunun için yapılması gerekenler Şekilde sıralanabilir: Araç sürücüleri, trafikteki tüm levhaların ne anlama geldiğini bilmelidir. Aksi taktirde kendilerinden beklenen davranışları kestiremeyebilirler. Kamu görevi sırasında alkol kullanımının yasak olmasıyla beraber, alkollü iken kesinlikle araç kullanılmamalıdır. Kavşaklarda ve dönüş noktalarında geçiş önceliğine uyulmalıdır. Kurum aracını kullanan sürücü, yol ve trafik güvenliğine dair zorunlulukları bilmeli ve ona uygun davranılmalıdır. Geçme ihtarlarına uyulmalıdır.

Taşıtların girmesinin yasak olduğu veya karşı yönden gelen taşıt trafiğine ait yol bölümüne girilmemelidir. Azami ve asgari hız kurallarına mutlak suretle uyulmalıdır. Araç içinde dikkati dağıtacak ölçüde yüksek sesli müzik dinlenmemelidir. Demiryolu, yaya ve okul geçitleri gibi yerlerde araç hızı azaltılıp güvenli bir şekilde yola devam edilmelidir. Arkadaki araca yol verme kurallarına özen gösterilmelidir. Geçiş üstünlüğüne sahip olan araçlara yol önceliği verilmelidir. Durma-duraklama ve park etme kurallarına uyulmalıdır. Korkutarak ve saygısız bir şekilde araç sürülmemelidir. Araç dışına herhangi bir şey atılmamalıdır. Bu durum hem kazaya sebebiyet verebilir hem de çevreyi olumsuz etkiler. Ehliyetsiz araç kullanılmamalıdır. Araç kullanma becerisini etkileyebilecek ilaç kullananlar, trafiğe çıkmamalıdır. Yayaların kalabalık olduğu bazı alanlarda daha dikkatli olunmalıdır. Araçlar geri gittiğinde çocuklar görüş açısında olmayabilir. Bu yüzden geri gidişlerde sürücüler çok dikkatli olmalıdır. Her sürücü, karayolunu diğer sürücülerle paylaşması gerektiğinin bilincine varıp güvenli yolculuk yapabilir. Yorgun, öfkeli veya uykusuzken araç kullanılmamalıdır. Araç sürerken oturuş ve duruş şekli de önemlidir. Öndeki aracı takip mesafesi, kötü hava koşullarında daha da arttırılmalıdır.

8. SONUÇ VE ÖNERİLER

Trafik kazaları, dünya genelinde can kaybına, yaralanmalara ve ekonomik kayıplara neden olan önemli bir sorundur. Türkiye’de kamu kurumlarına ait binek araç kazaları da bu kapsamda değerlendirilmiştir. Bu kazaların önlenmesi hem can kayıplarının önüne geçilmesi açısından hem de sebep olduğu mali kayıplar açısından değerlendirildiğinde önlem alınması gereken bir konudur. Bu öneriler arasında sürücü eğitimleri, araç bakımı, güvenlik ekipmanları ve yeni teknolojiler, trafik yönetimi ve alternatif ulaşım projeleri, yönetim, denetim ve yasal sorumluluklar öne çıkmaktadır.

İSG, tüm çalışanların dikkate alması gereken, iş hayatının kritik bileşenlerinden biridir. Yaşam hakkı, temel haklar arasında öne çıkan bir haktır ve Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nda bu konuya özel bir vurgu yapılmıştır. Anayasa şöyle demektedir: “Herkes, yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahiptir” (Anayasa, m.17/1). Ayrıca, “Hiç kimse, yaşına, cinsiyetine ve fiziksel kapasitesine uygun olmayan görevlerde bulunamaz” şeklinde bir ifade mevcuttur. Anayasada belirtildiği üzere, Devletin her bireyin sağlıklı ve dengeli bir ortamda yaşaması ve çalışması için gerekli şartları oluşturma, bu doğrultuda yasal düzenlemeleri hayata geçirme ve bu tür bir çalışma atmosferi sağlama yükümlülüğü vardır (Tüzüner, Özaslan, 2011, s.138).

İş güvenliğinin temini hem etik bir görev hem de hukuki bir mükellefiyettir. İş kazalarını engelleyerek iş güvenliğini temin etmek, meydana gelen zararları tazmin etmeye kıyasla daha mantıklı ve insana dair bir yaklaşımdır. Modern çağda iş kazalarının sıklığının azaltılmasıyla sadece güvenli çalışma ortamı yaratmakla kalmaz, aynı zamanda çalışanların hayatlarının geri kalanını sağlıklı geçirmelerini ve ailelerinin geleceğini garanti altına almalarını da sağlar. İşletmeler için iş kazalarından kaynaklanan maliyetlerin sınırlanması, üretimin sürekliliğinin korunması, çalışan değişim hızının düşürülmesi ve işgücü veriminin artışı, ulusal gelişmeye de katkıda bulunmaktadır. Teknolojik yeniliklerin iş güvenliğine katkı sağlayan faaliyetlerde entegre edilmesi, işle ilgili kazaların büyük ölçüde sınırlandırılmasını mümkün kılar. Dünya genelinde, ileri ülkelerde bu alandaki ilerlemeler, iş kazalarının minimize edilebileceğini ortaya koymaktadır. İş kazalarından kaynaklanan ekonomik ve duygusal zararların sınırlandırılması için iş güvenliği alanındaki çalışmalara duyulan ihtiyaç önemlidir. İş güvenliğini maksimize etme amacına, bilimsel incelemelerle desteklenen stratejik önlemler aracılığıyla erişilmesi gerektiği göz ardı edilmemelidir (TMMOB,2014). 6331

sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) Kanunu, 30.06.2012'de yürürlüğe girmiş olup, bu kanunun gerekliliklerine göre, 01.01.2013'ten itibaren özel sektörün yanı sıra tüm kamu kuruluşlarının, kapsamlı iş sağlığı ve güvenliği tedbirlerini alma zorunluluğu bulunmaktadır. Bu bağlamda, işyerlerinin risk analizi, çalışan eğitimi, temsilci atama, iş sağlığı ve güvenliği konusunda organizasyon oluşturma, gerekli ekipmanın temini ve sürekli olarak bu alanlarda iyileştirme yapma gibi çeşitli yükümlülükleri mevcuttur. Ayrıca, işverenlerin iş kazalarını raporlama, çalışanları düzenli olarak bilgilendirme, yeni teknolojik değişikliklerde veya iş değişikliklerinde eğitim sağlama, tehlikeli işler için mesleki eğitim belgesi gereksinimi, çalışanların görüşlerini alma ve farklı işverenlerle koordinasyon sağlama gibi önemli sorumlulukları bulunmaktadır. Özellikle İSG Kanunu'nun 17. maddesi, eğitim yükümlülüklerini detaylandırmaktadır. Bu madde gereğince, çalışanlara işe başlamadan önce, iş değişikliklerinde veya yeni teknolojik uygulamalarda iş sağlığı ve güvenliği eğitimi verilmelidir. Eğitimler, meydana gelen risklere uygun olarak güncellenmeli ve periyodik olarak tekrarlanmalıdır. Ayrıca, mesleki eğitim şartı olan tehlikeli işlerde, bu eğitimi almayan çalışanların işe alınmaması gerekmektedir. İş kazası veya meslek hastalığına maruz kalan çalışanlara, sebep ve korunma yöntemleri hakkında ek eğitim sağlanmalı, altı aydan fazla işten ayrı kalan çalışanlara da bilgi yenileme eğitimi verilmelidir. Tehlikeli işlerde, gerekli eğitim belgesine sahip olmayan dışarıdan gelen çalışanların işe başlatılmaması, geçici iş ilişkisi kuran işverenlerin de çalışanlara gerekli eğitimi sağlaması zorunludur. Bu hükümler, işyerlerinde olası riskleri minimize etmek, çalışanların sağlık ve güvenliğini korumak, aynı zamanda iş kazaları ve meslek hastalıklarından kaynaklanan maddi ve manevi zararları en aza indirmek amacıyla oluşturulmuştur (Demir B., Demir N., 2016, s.167-194).

Sürücü eğitimleri, trafik kazalarının önlenmesinde en etkili çözümlerden biridir. Eğitim programları, sürücülerin trafik kurallarına uyumunu artırarak, trafik kazalarının sayısını azaltmaktadır. Araç bakımı, güvenlik ekipmanları ve yeni teknolojiler de trafik güvenliği için önemlidir. Araç bakımı, araçların güvenliği ve performansı için gereklidir. Güvenlik ekipmanları, araç içindeki yolcuların korunmasına yardımcı olurken, yeni teknolojiler trafik akışını daha iyi yönetir ve trafik kazalarını önler. Eğitim, yetiştirme ve bilgilendirme, kapsamlı bir karayolu trafik ve yol güvenliği politikası trafik güvenliği kültürünün vazgeçilmez unsurlarıdır. Bu unsurlar mevzuat, altyapı, onay, denetleme ve araç mühendisliği gibi uygulama ve önlemlerin etkili ve verimli olabilmesi için de bir ön

koşuludur. Trafik ve yol güvenliği eğitimi, okul öncesinden başlamak suretiyle yol kullanıcısı olarak devam eden (sürücü, yolcu, yaya, bisikletli, engelli, motosikletli) yaşam boyunca sürdürülebilir bir biçimde sağlanmalıdır. Yaşam boyunca sürdürülebilir bir eğitim politikası, yol kullanıcılarının, yol güvenliğinin neden bu denli önemli olduğunu ve belli bazı tedbirleri anlayabilmelerini sağlayacaktır. Okul öncesi eğitim, ilköğretim, orta öğretim ve yükseköğretimde, konu ile ilgili müfredatlar yeniden gözden geçirilerek yenilenmelidir.

Sürücü kursları ile ilgili programlar, gelişmiş ülkelerin programları ile kıyaslanarak değişikliklere gidilmeli, denetim ve müeyyideleri güçlendirilmelidir. Halk eğitim merkezleri, yaya ve yolcu olarak hareketlilik gösteren sürücü belgesiz vatandaşları trafik ve yol güvenliği hususunda bilinçlendirmek için iyi bir olanak olabilir. Vatandaşların konu ile ilgili bilincini artırma yönünde günümüzün etkili iletişim tekniklerinden yararlanılmalıdır. Daha önce kullanılmakta olan radyo, televizyon, afişlere ek olarak günümüzde yaygın olarak kullanılan internet ve mobil uygulama reklamları üzerinden de kamu spotları ile kullanıcılar bilinçlendirilmelidir.

Trafik yönetimi ve alternatif ulaşım projeleri de trafik kazalarının önlenmesinde kritik bir rol oynamaktadır. Trafik yönetimi çalışmaları, trafik akışını daha iyi yönetmek ve trafik kazalarını azaltmak için yapılır. Alternatif ulaşım projeleri, özellikle yoğun trafik bölgelerinde toplu taşıma, bisiklet kullanımı ve yürüyüş yollarının yaygınlaştırılması gibi uygulamalar trafik kazalarını azaltabilir. Ayrıca, trafik yoğunluğunun azaltılması için, iş yerlerinde esnek çalışma saatleri gibi uygulamalar da hayata geçirilebilir.

Trafik kazalarının önlenmesi için yönetim, denetim ve yasal sorumluluklar da önemlidir. Trafik kurallarının belirlenmesi, denetlenmesi ve uygulanması, trafik kazalarının önlenmesinde kritik bir rol oynamaktadır. Bu nedenle, trafik güvenliğini artırmak için, trafik kurallarının daha sıkı bir şekilde uygulanması, sürücülerin cezalandırılması ve yasal sorumlulukların artırılması gerekmektedir. Ayrıca, trafik polisi ve diğer yetkililerin daha sıkı denetim yapması gerekmektedir.

Tüm bu çalışmaların sonucunda, trafik kazalarının azaltılması ve trafik güvenliğinin artırılması mümkündür. Ancak, trafik kazalarının tamamen önlenmesi mümkün değildir. Bu nedenle, gelecekte yapılacak çalışmaların odak noktası, trafik kazalarının oluşmasını engellemek değil, kazaların oluşmasının etkilerini azaltmak olmalıdır. Bu amaçla, acil müdahale ekiplerinin daha etkin bir şekilde çalışması, ambulansların hızlı bir şekilde olay yerine ulaşması ve hastanelerdeki acil müdahale

sistemlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Bu sayede, kazalarda hayatını kaybeden ya da yaralanan kişilerin sayısı azaltılabilir.

Gelecekteki çalışmaların bir diğer odak noktası, trafik kazalarının nedenlerinin daha detaylı bir şekilde incelenmesi olmalıdır. Bu sayede, trafik kazalarının nedenleri daha iyi anlaşılabilir ve kazaların önlenmesi için daha etkili önlemler alınabilir. Bu nedenle, trafik kazalarının nedenleri konusunda araştırmalar yapılmalı, kazaların nedenleri analiz edilmeli ve kazaların önlenmesi için etkili önlemler alınmalıdır.

Sonuç olarak, kamuya ait binek araç kazalarının azaltılması için birçok çözüm önerisi mevcuttur. Bu araç kazalarını azaltmak için hizmet içi eğitim sayısı artırılmalı, sürücülerin sürüş yetkinlikleri bilimsel veriler ışığında daha sık kontrol edilmeli. Bir diğer yandan sürücü kurslarında verilen eğitimlerin teorik ve pratik ders saatleri artırılmalıdır. Kamu kurumlarında alınacak önlemlere ek olarak kamu araçları sürücülerinin düzenli sağlık kontrollerinden geçmesi, uzun yolculularda yedek şoför bulundurulması, sürücülere uygun araçların tahsis edilmesi, ehliyet geçerlilik süresinin kısaltılması, ileri sürücülük eğitimlerinin mecburi kılınması, kazaya karışmış olan sürücülerin yeniden mecburi olarak kursa alınması, araçların belirli bir yaşı geçmesine izin verilmemesi gibi önlemler alınabilir.

KAYNAKÇA

- Akman, A. & İşler, M. C. (2012). Trafik iş kazalarının iş sağlığı ve güvenliği mevzuatı açısından değerlendirilmesi. *International Journal of Engineering Research and Development*, 4(2), 21-25.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/umagd/issue/31724/346032>
- Araç Kullanma Sürelerine Uyuma Mecburiyeti ve Denetleme Esasları (1983). *Resmî Gazete*, Sayı: 18195, 18/10/1983.
- Bektaş, Ç. (2019). İşletmede iş sağlığı ve güvenliği açısından kalite güvence sistemlerinin rolü. *Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, 8(20), 1.
<https://doi.org/10.31199/hakisderg.542737>
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (2014). İş sağlığı ve güvenliği uygulamaları rehberi. Ankara.
- Çiçek, Ö. & Öçal, M. (2016). Dünyada ve Türkiye’de iş sağlığı ve iş güvenliğinin tarihsel gelişimi, *Hak İş Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, 5(11), 106-129.
<https://dergipark.org.tr/en/pub/hakisderg/issue/24441/259080>
- Deliçay, M. (2018). Kamu kurumlarında taşıt filosu yönetimi, *İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü*. Mayıs.
- Demir, B. & Demir, N. (2016). Kamu sektöründe 6631 sayılı iş sağlığı güvenliği yasasının uygulanması ve mevcut yükümlülükler, *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, 8 (29), 167-194. <https://dergipark.org.tr/en/pub/iaud/issue/30077/324633>
- EGM Resmi İstatistikleri (2022). <https://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Aylik/aralik22.pdf>, Erişim Tarihi: 13 Ağustos 2023,
- EGM Resmi İstatistikleri. (2023). <https://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04Istatistik/Aylik/202306/Haziran2023.pdf>, Erişim Tarihi: 13 Ağustos 2023,
- Ergun, A. R., Atalay, Ö., Tülü, M., Acar, İ., Özmen, M., & Işık, M. K. (2019). İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü, T.C. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, ISBN 978-975-455-301-7. Matus Basımevi.
- Ergun, A. R., Göher Altınbingöl, A., Dağlı, B., & Ertuğrul Uyar, R. (2021). Kamu kurum ve kuruluşlarında iş sağlığı ve güvenliği, *İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü*.
- İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu. (2012). *Resmî Gazete*, (28339), 30 Haziran 2012.
- İş Sağlığı ve Güvenliği Risk Değerlendirmesi Yönetmeliği. (2012). *Resmî Gazete*, (28512), 29 Aralık 2012.
- Kaplanhan, F. (2021). Trafik Kazalarının Türkiye Ekonomisine Maliyeti Üzerine Bir İnceleme. *Uluslararası Medeniyet Çalışmaları Dergisi*, 6(2), 115-140.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/inciss/issue/68546/1033553>
- Karayolları Trafik Kanunu (1983). Kanun No. 2918, Kabul Tarihi 13/10/1983. Md. 98

- Karayolları Trafik Kanunu. (1983). Kanun No: 2918. Kabul Tarihi: 13/10/1983.
- Karayolları Trafik Kanunu. (1983). Resmî Gazete, (18195), 18 Ekim 1983.
- Lajunen, T. (2002). Sürücü Davranışları ve Performansının Araştırılması: Yöntem ve Uygulama, Orta Doğu Teknik Üniversitesi Türk Psikoloji Yazıları, 5 (9-10), 105-119.
- Millî Eğitim Bakanlığı Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği. (2013).
- Narter, S. (2015). İş kazaları ve meslek hastalıklarında tüzel kişi organı olarak ortak işverenin cezai sorumluluğu, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 17(2), 229-265.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/gaziuiibfd/issue/28307/300807>
- Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği, Yedinci Bölüm. (Tarihsiz). Öğretim Programları ve Çalışma Planları, Md.22.
- Resmî Gazete, (28661), 29 Mayıs 2013.
- Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu (2006). Resmî Gazete, Kanun No. 5510, Kabul Tarihi 31/5/2006). Madde 13.
- T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı. (2023). 2016-36 sayılı Genelge. <https://ms.hmb.gov.tr/uploads/2018/11/2016-36-sayili-Genelge.pdf>
- T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı. (2021). Kamu kurumları merkez teşkilatları için iş sağlığı ve güvenliği uygulamaları kılavuzu. İş Sağlığı ve Güvenliği Genel Müdürlüğü (İSGGM), Sektörel Risk Yönetimi ve İstatistik Daire Başkanlığı, Kamu İş Sağlığı ve Güvenliği Birimi.
- T.C. Sağlık Bakanlığı İdari ve Mali İşler Dairesi Başkanlığı. (2003). Sağlık Ulaşım Araçları Kullanım, Bakım-Onarım, HEK İşlemleri Genelge (SAYI: B100İMİ0000007/824-99/2437).
- TMMOB Makine Mühendisleri Odası. (2014). İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Raporu. (Rapor No. MMO/617).
- Trafik Başkanlığı Web Sitesi. (2023). <https://trafik.gov.tr/kurumlar/trafik.gov.tr/04-Istatistik/Aylik/202306/Haziran2023.pdf>, Erişim Tarihi: 13 Ağustos 2023,
- Tuncer, G. (2022). "11 yılda kamuda taşıt alımına 6,1 milyar, kiralamaya 4,8 milyar lira harcandı. "Taşıt sayısı yüzde 20 düşürülecek" hedefi tutar mı?", Independent Türkçe, Erişim Tarihi: 08.08.2023.
- Turan, A., & Müezzinoğlu, A. (2006). Risk değerlendirme yöntemleri. Mesleki Sağlık ve Güvenlik Dergisi, TTB Yayını, Ocak-Şubat-Mart, 32.
- Tüzüner, V.L., & Özaslan, B.Ö. (2011). Hastanelerde iş sağlığı ve güvenliği uygulamalarının değerlendirilmesine yönelik bir araştırma, İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi, 40(2), 138-154.
- TÜİK Resmi İstatistikleri (2023). <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2022-49513>, Erişim Tarihi: 12.12.2023.
- Yangın, V. B., & Özkan, M. (2018). Öngörücü yol değerlendirme algoritmasıyla yakıt tüketiminin azaltılması, 14th International Combustion Symposium (INCOS2018), 25-27 April 2018.

Yılmaz, F. (2013). 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda önleyici yaklaşım ve işverenlerin yükümlülükleri, TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi, 24(6), 25(1-2), Mayıs- Ağustos- Kasım.



ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı	Tayfun ERUL
E-Posta	

Eğitim

Lisans	2015, Anadolu Üniversitesi, İşletme Fakültesi, İşletme
Yüksek Lisans	-
Doktora	-

Yayın Listesi

	-
Makale	-
	-
Bildiri	Measures to Be Taken to Prevent Accidents Involving Passenger Cars Belonging to Public Institutions, Özgü BAYRAK, Tayfun ERUL, Sivas II. International Conference on Scientific and Innovation Research Conference Proceedings Book, Pg 174, 2023 (ISBN 978-625-367-323-9)
	-
	-
Bilimsel Faaliyetler	-
	-
	-
Ödüller	-
	-
	-

