

SÜRÜCÜ EĞİTİMİ DEĞERLENDİRMESİ

Osman ELDOĞAN, Yusuf TAMTÜRK, Abdullah UZUN

Özet- Bu çalışmada ülkemizde 1987'den beri uygulanmakta olan Sürücü Kursları üzerinde durulmuştur. Çeşitli ülkelerdeki sürücü ehliyeti verme uygulamaları da göz önünde bulundurularak, Sürücü Kurslarında verilen eğitim ve bu uygulamanın verimliliği yapılan bir anket çalışması ışığında değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler-Trafik güvenliği, Sürücü eğitimi.

Abstract- In this study, Driving Schools in our country have been carried out from 1987 is reviewed in details. Also, the applications of driving license issue in other countries have been taken into consideration, and the education and the productivity of this schools have been tried to evaluate with a survey

Keywords- Traffic safety, Driver education

I.GİRİŞ

Ülkemizde özellikle 1950'li yıllardan günümüze büyük bir gelişme kaydeden karayolu ulaşımı, yük ve yolcu taşımacılığı için vazgeçilmez bir sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. Trafik kazaları açısından da en büyük sıkıntı bu noktada başlamaktadır. Daha önceki yıllar bir tarafa, 1980 de 36.914 olan kayda geçmiş trafik kazası sayısı 1990 da 115.295, 2000 de ise 466.385 olmuştur. Sorumlu arandığında ise, trafiği oluşturan Taşıt-İnsan-Yol üçlüsünde en büyük hata payı insana düşmektedir. Trafikte insan hataları çeşitli şekillerde karşımıza çıkmaktadır. Yapılan bir çalışmaya göre, yaklaşık olarak %40 karar verme hataları, %45 tanıma/algılama hataları, %8,6 performans/kabiliyet hatası, %1,3 ise kritik performans/becerememe/ başaramama hatalarının insan unsurunda etken olduğu görülmektedir[1]. Karayolu güvenliğini artırmak için yapılabilecekler üzerine yapılan çalışmalarda ise insanla ilgili olarak özellikle eğitim ve denetim öne çıkmaktadır.

Bir örnek olması bakımından Dünya Bankasının 107 Karayolu Güvenliği projesi üzerinde yapılan çalışmalar neticesinde, karayolu güvenliğini sağlayan elemanlar arasında eğitimin %6'lık, denetimin ise %12'lik bir paya sahip olduğu görülmektedir [2].

Bu bağlamda, yapılan çalışmanın amacı, ülkemizde trafik eğitimi, sürücü kursları ve bu kurslarda verilen eğitimin değerlendirilmesidir.

II. SÜRÜCÜ KURSLARI UYGULAMASI

Ülkemizde Sürücü Kursları 18 Haziran 1985 tarihinde yürürlüğe giren 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 123. Maddesi hükmü ile, Milli Eğitim Gençlik ve Spor Bakanlığınca hazırlanmış olan "Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği" 3.2.1987 tarih ve 19361 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Kursların açılmaya başlandığı 1987 yılına kadar ise Sürücü Belgeleri, İl Emniyet Genel Müdürlüklerince verilmekteydi. Bu tarihten sonra ise tedrici bir geçişle Sürücü Kursları devreye girmiştir.

Ülkemizdeki uygulamaya göre Sürücü Belgeleri, karayollarında sürülecek araçların cins ve gruplarına göre şu sınıflara ayrılmıştır: A₁ - Motorlu Bisiklet, A₂ - Motosiklet, B - Otomobil, minibüs veya kamyonet, C - Kamyon, D - Çekici, E - Otobüs, F - Lastik tekerlekli traktör, G - İş makinesi türünden motorlu araçlar, H - Hasta veya sakatlar için özel dizayn edilmiş araçlar.

Kurslarda dersler, teorik eğitim ve direksiyon eğitimi olarak iki ayrı alanda verilmektedir. Teorik dersler ve direksiyon eğitimi dersleri haftanın her gününe dengeli olarak dağıtılmaktadır. Sürücü kursları ilgili yönetmelikler gereği bunu planlamakla yükümlüdürler. Sınıflarına göre ders dağılımları ise Tablo 1'de görülmektedir[3].

II.1. Çeşitli Ülkelerde Sürücü Kursu Uygulamaları

Sürücü eğitimi farklı ülkelerde çeşitli şekillerde sürdürülmektedir. Ancak temel bir ayırım yapılacak olursa, bir kısım ülkelerde gözetmen nezaretinde sürücü eğitim sistemi uygulanırken, bazılarında ise

Tablo 1. Türkiye’de sürücü eğitiminin ders konuları ve süreleri

Kurs Sınıfı	Ders Konuları ve Süresi (saat)			
	Trafik ve Çevre Bilgisi	İlk Yardım	Motor ve Araç Tekniği Bilgisi	Direksiyon Eğitimi
“A1”, “A2”	20	12	5	10
“B”	35	12	16	20
“C”, “D”, “E”	35	12	20	45
“F”	20	12	10	10
“G”	20	12	-	-
“H”	35	12	-	16

Tablo 2. Bazı ülkelere göre stajyer sürücülere getirilen sınırlandırmalar [4,6,7,8]

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

geçici belge verilme suretiyle eğitim devam ettirilmektedir (bu sistemde, belirli koşullar altında, öğrenci sürücüye sınavdan önce trafikte pratik yapma olanağı sağlanmakta olup İngiltere, Kuzey İrlanda, Belçika, Finlandiya ve İsveç gibi bir çok ülkede halen uygulanmaktadır) [4].

Uygulanan eğitim metotlarında ise çeşitli farklılıklar görülmektedir. Simülatör kullanımı, öğretici başına düşen öğrenci sayıları, eğitim saatleri vs. gibi. Eğitimcilerde aranan hususlar bakımından da farklılıklar bulunmaktadır. Doğal olarak verilen eğitimlerin değerlendirilmesi de değişik kriterlere göre yapılmaktadır [5].

Ülkeler arasında pratik sonuçlarının önemli olacağını düşündüğümüz önemli bir farklılık da stajyer sürücü uygulamasıdır. Ülkemizi yakından ilgilendirmesi bakımından Stajyer sürücülüğün Avrupa Birliğindeki uygulamalarına bakacak olursak; Sürücü Sınavını başarıyla geçtikten sonra sürücü adayına Stajyer Sürücü Belgesi verilmektedir. Bu belge yalnızca sınırlı bir süre için verilmektedir. Bu süre içinde sürücü adayı yetkili kurumlar tarafından yakından izlenir. Eğer sürücü bu süre zarfında bir ya da birden fazla (ciddi) trafik kuralı ihlali yaparsa yeniden eğitim almak zorunda kalmakta, hatta sürücü belgesi dahi geri alınabilmektedir. Staj süresi sonunda belge otomatik olarak tam sürücü belgesi ile değiştirilmektedir. Stajyer sürücü belgesinin amacı yeni sürücüleri, trafik güvenliğine yapacakları katkıyı geliştirmek için trafikteki sorumluluklarını karşılayabilecekleri bir duyarlılığa ulaştırmaktır[4].

Stajyer sürücü uygulaması yapan bazı ülkelerdeki stajyer sürücülük süreleri ve getirilen sınırlandırmalar Tablo 2'de görülmektedir.

III. ÜLKEMİZDEKİ SÜRÜCÜ KURSLARINDA VERİLEN EĞİTİMİN VERİMLİLİĞİNİN DEĞERLENDİRMESİ

Çalışmanın bu kısmında ülkemizde sürücü kurslarında verilen eğitimin verimliliğini değerlendirmek amacıyla

Adapazarı merkezli olarak toplam 750 denek üzerinde yapılan bir Anket çalışmasından bahsedilecektir [5]. Deneklerden 500 tanesi sürücü belgelerini Sürücü Kurslarından almış, diğerleri ise eski sistem uyarınca Trafikten almışlardır. Belgesini Sakarya ilinden alanların oranı %87,6, diğer illerden alanların oranı ise %12,4 çıkmıştır. Ehliyetlerini Sürücü Kurslarından alanların ehliyet sınıflarına baktığımızda ise A sınıfı 8, B sınıfı 298, C sınıfı 76, D sınıfı 11, E sınıfı 102, Diğer 5 kişi şeklindedir. Bunların 396 tanesi belgelerini birinci haklarında alırken 93 tanesi ikinci, 27 tanesi üçüncü, 3 tanesi dördüncü, 8 tanesi ise beşinci haklarında almışlardır.

Öncelikli olarak yukarıda bahsi edilen Stajyer Sürücülük uygulamasının önemini anlama yönünden deneklere sorulan "Kaza yaptıysanız ehliyetinizi aldıktan kaç yıl sonra" sorusuna sürücülerin verdikleri cevapların sayı ve yüzde dağılımları Tablo 3'de görülmektedir. Tabloda "Eski" ile sürücü belgelerini eski sistemle, "Yeni" ile ise sürücü okullarından alanların cevapları görülmektedir.

Tablo 3'e baktığımızda en büyük oranların ilk 3 yıllık zaman diliminde olduğunu görüyoruz. Oranlar, belgesini eski sistemle alanlar için %35,16 iken, sürücü kursuna giderek alan sürücüler için ise %51,52 gibi büyük bir rakam. Toplamda ise %46,37. Ayrıca "Trafik kurallarını ihlal eder misiniz?" sorusuna sürücü belgesini eski sistemle alanların %9,6'sı "evet", %54'ü "biraz", %36,4'ü ise "hayır" cevabını verirken, sürücü kursuna giderek alan sürücülerin %10,2'si "evet", %43,2'si "biraz" ve %46,6'sı "hayır" cevabını vermiştir.

Burada asıl amacımız Sürücü Kurslarında verilen eğitimin verimliliğinin değerlendirilmesi olduğundan, Sürücü Belgelerini Sürücü Kurslarından alan 500 deneye konu üzerine sorulan sorular üzerinde duracak olursak;

İlk olarak 500 deneye ayrı ayrı derslere devam edip etmedikleri sorulmuştur. Tablo 4'de görüldüğü gibi kabaca bir değerlendirmeyle ankete katılan sürücülerin %25'i kurslarda verilen eğitime hiç katılmamışlardır. %60 tamamen katılmış, %15'i ise kısmen katılmıştır.

Tablo 3 "Kaza yaptıysanız ehliyetinizi aldıktan kaç yıl sonra" sorusuna sürücülerin verdikleri cevapların sayı ve yüzde dağılımları

	1-3		4-6		7-10		10 dan çok		Toplam	
	Eski	Yeni	Eski	Yeni	Eski	Yeni	Eski	Yeni	Eski	Yeni
Sayı	32	102	25	44	20	42	14	10	91	198
%	35,16	51,52	27,47	22,22	21,98	21,21	15,39	5,05	100	100

Tablo 4. "Derslere devam ettiniz mi?" sorusuna sürücülerin verdikleri cevapların sayı ve yüzde dağılımı

	Evet	%	Biraz	%	Hayır	%	Toplam
Trafik dersine devam ettiniz mi?	318	63.6	50	10	132	26.4	500
Motor dersine devam ettiniz mi?	268	53.6	96	19.2	136	27.2	500
İlkyardım dersine devam ettiniz mi?	280	56	80	16	140	28	500
Direksiyon eğitimi aldınız mı?	312	62.4	88	17.6	100	20	500

Sürücülere kurs sonrası yapılan imtihanında zorlandıkları dersler sorulduğunda ise, sırasıyla 221 (%44,2)'inin İlk Yardım, 183 (%36,6)'ünün Motor, 63 (%12,6)'ünün Trafik, 33 (%6,6)'ünün ise Direksiyon sınavında zorlandığı cevabı alınmıştır.

Yapılan sınavlarda yardımcı alıp almadıkları sorulduğunda da 71 (%14,2) kişi yardımcı aldığını diğerleri ise (%85,8-429 kişi) almadığını belirtmiştir.

"Komisyonda siz olsaydınız kendinize geçer not verir miydiniz?" sorusuna sürücüler, %83,6 ile "evet" ve %16,4 "hayır" demiştir.

Bu sorulara müteakip olarak sorulan "Sizce ehliyet ülkemizde hak edilerek alınıyor mu?" sorusuna verdikleri cevapların sayı ve yüzde dağılımlarına bakıldığında ise; sürücülerin, 71 (%14,2)'i ülkemizde

ehliyetin hak edilerek alındığını düşünürken, 237 (%47,4)'si hak edilerek alınmadığını belirtmiştir. 192 (%38,4)'si ise biraz cevabını vermiştir.

Sürücülerin ehliyet aldıklarındaki düşüncelerini öğrenmek amacıyla "Ehliyetinizi aldıktan sonra hangisi size uygundur?" şeklinde bir soru sorulmuş. Cevap olarak ise %9,8 (49 kişi) "yeterli değildim", %12,4 (62 kişi) "azda olsa trafikte araç kullanıyordum", %39,2 (196 kişi) "kendimi yeterli hissediyordum", ve %38,6 (193 kişi) ise "zaten iyi bir sürücüydüm" seçeneklerini işaretlemişlerdir.

Sürücü Kurslarıyla ilgili olarak ise "Ülkemizde sürücü kursları işlevini yerine getiriyor mu?" şeklinde bir soru sorulmuş, cevap olarak ise sürücülerin 110 (%22)'unda "Evet" ; 272 (%54,4)'sinden "Biraz" ve 118 (%23,6)'inden "Hayır" cevabı alınmıştır.

Tablo 5. Trafik dersini takip edenlerin dersten yararlanma durumunu gösteren sayı ve yüzde dağılımı

	Evet		Biraz		Hayır		Toplam Sayı
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	
Trafik işaret levhalarını ve terimlerini öğrenebildiniz mi	267	72.56	82	22.29	19	5.15	368
Bu eğitimde size süre yeterli geldi mi?	201	54.62	118	32.06	49	13.32	368
Yeterli derecede araç gereç (levha film...) var mıydı?	217	58.97	95	25.82	56	15.21	368
Trafik konusunda kendinizi yeterli hissediyor musunuz?	246	66.85	105	28.54	17	4.61	368
Toplam		63.25		27.18		9.57	

Tablo 6. Motor dersini takip edenlerin dersten yararlanma durumunu gösteren sayı ve yüzde dağılımı

	Evet		Biraz		Hayır		Toplam Sayı
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	
Motor parçalarını tanıyor musunuz?	174	47.80	129	35.44	61	16.76	364
Araçların periyodik bakımını yapabiliyor musunuz?	181	49.72	107	29.40	76	20.88	364
Bu bilgiler ışığında hiç araç arızası giderebildiniz mi?	187	51.37	84	23.08	93	25.55	364
Eğitim süresi yeterli geldi mi?	208	57.15	104	28.58	52	14.27	364
Motor konusunda kendinizi yeterli hissediyor musunuz?	166	45.60	132	36.27	66	18.13	364
Toplam		50.33		30.55		19.12	

Tablo 7. İlk Yardım dersini takip edenlerin dersten yararlanma durumunu gösteren sayı ve yüzde dağılımı

	Evet		Biraz		Hayır		Toplam Sayı
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	
İlk yardımın temel amacını öğrenebildiniz mi?	249	69.17	99	27.50	12	3.33	360
Derste uygulamalı ilk yardım yaptınız mı?	188	52.23	101	28.05	71	19.72	360
Aldığınız bu eğitimle artık ilk yardım yapabilir misiniz?	132	36.66	175	48.62	53	14.72	360
Eğitim süresi yeterli geldi mi?	149	41.39	144	40.00	67	18.61	360
İlk yardım ile ilgili kendinizi yeterli hissediyor musunuz?	123	34.16	189	52.50	48	13.34	360
Toplam		46.73		39.33		13.94	

Tablo 8. Direksiyon eğitimi alanların dersten yararlanma durumunu gösteren sayı ve yüzde dağılımı

	Evet		Biraz		Hayır		Toplam Sayı
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%	
Sınıfına uygun saatte çalışma yaptınız mı?	285	71.25	71	17.75	44	11.00	400
Direksiyon eğitim parkında çalıştınız mı?	265	66.25	53	13.25	82	20.50	400
Akşam (farlar açık) çalışma yaptınız mı?	178	44.50	49	12.25	173	43.25	400
Eğitim süresi yeterli geldi mi?	229	57.25	112	28.00	59	14.75	400
Sürücülük ile ilgili kendinizi yeterli hissediyor musunuz?	308	77.00	78	19.50	14	3.50	400
Toplam		63.25		18.15		18.60	

Bundan sonraki sorular ise, verilen eğitimin yararlı olup olmadığını anlamak için kısmi de olsa derslere katılanlara sorulan sorulardır. Sırasıyla Trafik, Motor, İlk Yardım, ve Direksiyon eğitimleri için sorulan sorulara verilen cevaplar Tablo 4, 6, 7, ve 8’de görülmektedir.

IV. SONUÇLAR

Trafik’in ana unsurlarından olan insan, kazalara sebebiyet verme bakımından en büyük sorumluluğu üzerinde taşımaktadır [9]. İnsanın kazalardaki payının azaltılmasında ise eğitim ve denetimin önemi büyüktür. Ülkemizde ilkokuldan itibaren verilmeye başlanan trafik eğitimi, özellikle Sürücü Belgesi almak isteyenler için ayrı bir okul eğitimi şeklinde uygulanmaktadır. Benzer uygulama dünyada çok sayıdaki ülkede de görülmektedir. Sistem benzer olmakla beraber uygulama şekilleri ve verimliliği ise son derece değişkendir. Bu bağlamda sistemin uygulanabilirliği ve verimliliği açısından trafik ortamının olduğu kadar, verilen eğitimin de denetlenmesi büyük önem arz etmektedir.

Bu değerlendirmeler ışığında, verilen anket çalışması sonuçlarına bakacak olursak:

Öncelikli olarak bir çok ülkede uygulanan Stajyer sürücülük uygulamasının, ülkemiz için de kazaları önleme yolunda önemli bir uygulama olabileceğini Tablo 3’e baktığımızda görebilmekteyiz. Özellikle Sürücü Kurslarından ehliyet alıp ankete katılanların 2/5’i kaza yapmış, ve bunların da %51’i ehliyet aldıklarının ilk 3 yılında kaza yapmışlardır. Yine deneklerin yarısından fazlası trafik kurallarını ihlal ettiklerini belirtmişlerdir. Bu sonuçlar genel olarak “Denetim”in, özel olarak ise “Stajyer Sürücülük” gibi bir uygulamanın önemini göstermektedir.

Kurslarda verilen eğitim yönünden öncelikli olarak kursiyerlerin ortalama %25’i kursa hiç devam etmezken, tam devam edenler ancak %60 gibi bir değerde kalmıştır. Eğitim dönemi sonunda yapılan imtihanlarda ise kursiyerlerin yaklaşık %15’i yardım aldığını beyan etmiş, yine bir o kadarı, sınavı yapanın kendileri olması durumunda kendilerine geçer not vermeyeceklerini ifade etmiştir. Daha çarpıcı olanı ise ankete katılanları ancak %14’ü ülkemizde ehliyetin hak edilerek alındığını, yarıya yakını ise hak edilmeden alındığını düşünmektedir. Sürücü kurslarının işlevlerini yerine getirip getirmediği hususunda da genel kamu olumsuz olarak gözükmektedir. Verilen eğitimle ilgili bütün bu olumsuzluklara rağmen ise sürücüler %78’i kendilerini ehliyet aldıklarında yeterli ve iyi bir sürücü olarak görmekteler. Bu durum üzerinde ayrıca düşünülmesi gereken bir husus olarak karşımıza çıkmaktadır.

Kurslara tamamen ya da kısmen devam edenlerin verilen eğitimden yararlanıp yararlanmadıklarına baktığımızda

ise Trafik ve Direksiyon eğitiminde olumlu görüş bildirenler %63 gibi iken Motor ve İlk Yardımda %45-50 seviyesinde kalmıştır. Geri kalanlar ise ya kısmen yararlandıklarını ya da hiç yararlanmadıklarını belirtmişlerdir.

Bu verilere bakılarak yapılabilecek değerlendirmeler ışığında sürücü okullarında verilen eğitimin ve mevcut uygulamaların eksiklikler taşıdığı görülmektedir. Ancak bu durum sistemden ziyade uygulamalardan kaynaklanmaktadır. Sonuç olarak, ilgililerin konu üzerine alacağı acil ve ciddi tedbirler, trafik kazalarıyla her yıl uğradığımız ve sonuçları çok ağır olan maddi ve manevi zararlarımızın azaltılması için büyük bir önem taşımaktadır.

KAYNAKLAR

- [1] Sanders M.S., McCormick E.J., “Human Factors in Engineering and Design”, McGraw Hill, 1992
- [2], “Trafik kazaları ve Önlenmesi”, TSE Tüketici Bülteni, Yıl10, Sayı 118, Mayıs 1998
- [3], “MTSK’da Uygulanması Gerekli Usul ve Esaslar”, MEB., Ankara, 1995
- [4], “Guide on Driver Licensing”, Commission of European Communities, 1999
- [5] Türkoğlu A., “Türkiye ve Dünyada Trafik/Sürücü Eğitimi Analizi”, Yüksek Lisans Tezi, SAÜ Fen Bil. Ens., Haziran 2002
- [6], “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu”, KGM, Ankara, 1983
- [7] Mattsson H., “Education Programs for Driver Instructors and Examiners in Sweden”, Swerood-Traffic Safety Project, Ankara, Revised on 17 August 1998
- [8], “Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi”, EGM Trafik Hizmetleri Daire Başk., Ankara, 2000
- [9] Türkoğlu A., Eldoğan O., “Trafik Kazalarında İnsan Faktörü”, SAÜ Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Eylül 2002