

TRAFİK KAZALARININ AZALTI LMASINDA YETİŞTİRİLMİŞ İNSAN KAYNAKLARININ ROLÜ: D UMLUPINAR ÜNİVERSİTESİ KARAYOLU TAŞIMACILIĞI HİZMETLERİ BÖLÜMÜ ÖRNEĞİ

Bülent TOKAT*
Hakan KARA**

ÖZET

Günümüzde her şey belli bir gelişim ve değişim göstermektedir. Ulaştırma, iletişim, teknoloji ve bilgi alanında yaşanan değişimler ve gelişmeler hayallerimizin sınırlarını zorlamaktadır.

Bir ekonominin ulaşım sektöründe kı t kaynaklarının en verimli ve ussal biçimde kullanımının sağlanması , izlenmesi gereken politika ve ona bağlı yöntem ve araçların, başka deyişle "teknolojinin" bir sorunsal olarak ele alınmasını gerektiren konuların başında gelmektedir. Ancak, her dört otobüsten birinin kaza yapması ve kazalarda ölüm oranlarının yüksek olması otobüsle yolcu taşımacılığı sektörünün trafik kazalarındaki payını ortaya koymaktadır. Trafik kazalarının nedenlerine bağlı olarak sorunun çözümünde en önemli unsur, otobüs sürücülerinin ve sektörün diğ er insan kaynaklarının eğitimine yönelik kurumlaşmadır. Bu çalışmada trafik kazalarında ve bu kazaların azaltılmasında dünya'da bir örneği olmayan, Dumlupınar Üniversitesi Karayolu Taşımacılığı Hizmetleri Bölümünü ve Otobüs İşletmeciliği, Host-Hosteslik, Kaptanlık programlarının kazaları azaltmada rolü betimlenmeye çalışılmıştır.

GİRİŞ

Otobüslerin neden oldu ğ u trafik kazalarının önlenmesinin önemli alt yapı çalışmalarından birisi, otobüsle yolcu taşımacılığı sektörünün insan kaynaklarının eğitimidir.

Trafik kazalarının aktif değişkenleri, ş oför, yol, araç sayısı, araç yoğunluğu, tonaj, iklim çalışma süreleri, eğitim düzeyi vb. faktörlerdir. Ancak istatistiki veriler kazaların ağı rlıklı olarak sürücü hatalarından kaynaklandığ ının göstermektedir. Sürücü hatalarının kaynağı ise eğitim ve öğretim yetersizliğidir.

Bu açığı gidermek için Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu, Karayolu Taşımacılığı Hizmetleri Bölümü içerisinde Otobüs İşletmeciliği, Host-Hosteslik, Otobüs Kaptanlığı programları oluşturularak 1996-1997 döneminde kurumsallaşarak eğitim-öğretime başlamıştır.

*Doç. Dr. Dumlupınar Üniversitesi İİBF, İşletme Bölümü.

**Öğr. Gör. Dumlupınar Üniversitesi Kütahya MYO.

1-TRAFİK VE KARAYOLU ULAŞIMININ ÖNEMİ: ULAŞIM VE TRAFİK SORUNSALI

Sorunsal kavramı; birçok sorunun bulunduğu durum ya da olguları kapsar. Ulaştırma'da değil sadece birtakım ülke, bölge ve yörelerin, tüm dünyanın başlıca sorunları arasında yer almaktadır.

Bir toplumun önemli fiziksel yaşam kurumlarından biri olan ulaşım insan vücudundaki damarların işlevini görür. Ulaştırma sektörü diğer bütün sektörlerin gelişimini destekler; sosyal, kültürel ve ekonomik kalkınma içerisinde itici bir güç niteliği taşır.

Ulaştırma içinde bulunduğu ekonomiye yön verebilecek güce sahip olduğu için, ulaştırmaya yön verme durumunda olanların dikkat etmesi gereken bazı özellikler şu şekilde ifade edebiliriz:

- 1-Ulaştırma bir hizmettir,
- 2-Ulaştırma sektöründe toplam maliyet içinde sabit maliyetlerin payı çok yüksektir,
- 3-Ulaştırma sektörünün en önemli özelliklerinden biri de ulaşım sisteminin, ülkenin ekonomik, sosyolojik ve siyasal yapısına yön verme, şekil verme etkisine sahip olmasıdır,
- 4-Ulaştırma yatırımları sadece kâr ya da zarar ölçütlerine göre değerlendirilemez ya da yatırım kararı sadece kâr beklentilerine göre verilemez.

Bir ekonominin ulaşım sektöründe taşımacılık, ister mal ister yolcu açısından, kıt kaynakların verimli ve ussal biçimde kullanılmasında, yürütülmesinde gereken politika ile ona bağlı yöntem ve araçların başka deyişle teknolojinin bir sorunsal olarak ele alınması gereken konuların başında gelmektedir.

Çağımızda motorlu araç yaşamımızın ayrılmaz bir parçasıdır. Kentimizden, evimizden, iş yerlerimizden, fabrikamızdan ya da tarım alanından yapılan insan ve eşya taşımacılığı giderek yaygınlaşmıştır. Havayolu, Denizyolu ve Demiryolu taşımacılığının bazı kolaylıkları olduğu, kaza, yaralanma, ölüm ve maddi hasar da daha az risk faktörü taşıdığı söylenebilir. Ancak, deniz ve hava taşımacılığının coğrafi özellikler istemesi, demiryolu'nun ise küçük yerleşim yerleri dahil karayolu'nu seçmesine neden olmaktadır. Ülkemizde ulaşımda ve taşımada karayolu taşıma sistemleri % 95'lik çok önemli bir paya sahiptir. Yaş meyve ve sebze taşımacılığında da karayolu taşımacılığı önem taşımaktadır.

Son 20-30 senedir insanların kent dışında yerleşme özenti ve zorunluğu küçük ve orta sanayi merkezlerinin dışına çıkarılmaya başlaması, büyük sanayi bölgesinin

kentlerden daha uzak yerleşim yerlerine kayması toplu taşımacılık, kamyon, otobüs kamyonet ve minübüs taşımacılığını artırmıştır. Bu karayolu trafiğindeki artış her ülkenin ekonomik, sosyal, tarımsal ve sanayi durumu ve gereksinime göre çok değişkendir. Bu nedenle (trafik ve taşımacılıkta) her ülke için farklı değişkenlikler ve yerel ve özel kurallar olabilir. Ancak, trafik kazasını etkileyen üç temel faktör farklı değişkenlikler, yerel ve özel kurallar olabilir. Ancak, trafik kazasını etkileyen üç temel faktör olan sürücü ve araçtan başka üçüncü faktör olarak yol, araçtaki yolcu ve yayalardan oluşan çevre faktörünün kazaların azaltılmasında daha iyi çareler aramada ortak taraflar vardır. Bazı ülkeler sağ ve soldan trafiğin daha güvenceli olduğu inancında ısrar etmektedir, bazı ülkeler maksimum hızı 90 km. kabul ettiği halde araç kilometre saatlerini 240-300 km'ye çıkartarak insanları hız çılgınlığına adeta özendirilmektedir. Bir ülke ya da bölgede trafik güvenliği trafik polisi, diğer ülke ya da yerde jandarma ile sağlanmaya çalışılması, bazı bölgelerde trafik kazasında kurtarma ve acil yardım hizmetinin itfaiye, özel kuruluşlar, diğer ülke ya da bölgede sağlık teşkilatında yapılması yadırganabilir. Bir yandan araba teknolojisinde bazı otomotiv sanayicisinin araçların şekil ve iç yapılarını, motor ve diğer kısımlarının bir bölümü kısa aralıklarla, diğerlerinin 5-10 senede değiştirmekte, trafik güvenliğinde etkisi çok olan özellikle lastik, fren, aks, rod, silecek, direksiyon ve emniyet kemeri her firma başka değişikliklerle karşımıza çıkarmaktadır. Bütün bu başlıkların amacı daha rahat, daha süratli ve daha ekonomik ulaşım sağlamak içindir.

2-TRAFİK KAZALARI VE ETKİLEYEN FAKTÖRLER

Uygarlığın ve tekniğin hızlı gelişimine uyarak çağımızda hızlı giden araçlara gerek duyulmuş ve giderek çok süratli taşıtlar yapılmış ve bunlar sayıca artmıştır. Sayısı ve hızı artan motorlu araçlar yaşantımızın vazgeçilmez bir parçası olurken birçok insanın

yaşamına son vermiş ya da onları sakatlamış; birçok parasal zararlara neden olmuştur. İstatistiklere göre dünya'da ölüm nedenleri arasında; çocuk ölümlerinden sonra kazalar ikinci sırayı almaktadır. Trafik kazaları diğer ülkelerde kazaların %30 kadarını oluştururken bizde yaklaşık olarak kazaların yarısını oluşturmaktadır.

Ülkemizde Trafik Kazasının oluşumunda sorumlu olarak araç sayısı 1997 verilerine göre toplam 7.776.394 tür. Toplam kaza sayısı 807.533; ölümlü kaza sayısı 3863, yaralanmalı kaza sayısı 59396; maddi hasarlı kaza sayısı 324.274; ölü sayısı 5181; yaralı sayısı 106146 olmuş oluş şekillerine göre kazalar ve sonuçları Tablo 1'de ayrıntılı olarak gösterilmiştir. Maddi hasar ise yine 1997 verilerine göre 45.851.717.161.000._T1

dir. (Tablo 2) 1997 sonu itibariyle ülkemizde sürücü belge sayısı 9.853.370 erkek ve 1.443.865 bayan olmak üzere toplam 1.297.235 tir.

Diğer yandan her yıl 400.000-450.000 yeni araç 750.000-850.000 yeni sürücü yollara katıldığı halde yılda iyileştirilen ya da yeni açılar yoldaki artış %3-4 kadardır. Trafik kazalarının önde gelen nedenini insan oluşturmaktadır. Ülkemizde kazaların %95'ini oluşturan insan faktörünün etkisi, Avrupa ülkelerinde yaklaşık %50'dir. Sürücü asli ve tâli kusurları sonucu meydana gelen kazaların karakterlerine göre dağılımları tekrardan kaçınmak için metin içinde belirtilmeyerek ayrıntılı olarak Tablo 3 ve Tablo 4 de izlenebilir.

Kazaların artışıdaki diğer bir faktör kent ve trafik kültürü yeterli olmayan yüzbinlerin her sene İstanbul başta olmak üzere büyük kentlere göçü, çoğunun ilkökulda okumadan dışarıdan sınavla aldıkları ilkökul diplomaları ve buna güvenerek çoğu denetimsiz ve yetersiz sürücü kurslarından yollara dökülen yüzbinler, toplumsal bilinç yerine kaderci bir hoşgörü, denetimin yetersizliğinin her biri önemli birer sorundur. Haklı olarak yılların yılı her depremin ağıtı dillerimizde, acısı yüreklerimizde düğümleir ve adeta her gün trafik depremi geçiren ülkemizde, bu en önemli içtenlikle, ciddiyetle kalıcı olarak ele alınmaz.

TABLO-1- OLUŞ ŞEKİLLERİNE GÖRE KAZALAR VE SONUÇLARI

A.Toplam Kaza B.Ölümlü Kaza C.Yaralanan Kaza D.Maddi Hasarlı Kaza E.Ölümlü Kaza F.Yaralı Sayısı

| | A | % | B | % | C | % | D | % | E | % | F | % |
|--------------------|--------|--------|------|--------|-------|--------|--------|--------|------|--------|--------|--------|
| Çarpışma | 272774 | 70.39 | 1612 | 41.73 | 24983 | 42.06 | 246179 | 75.92 | 2555 | 49.31 | 49006 | 46.17 |
| Trene çarpma | 3088 | 0.80 | 46 | 1.19 | 345 | 0.58 | 2697 | 0.83 | 71 | 1.37 | 628 | 0.59 |
| Duran araca çarpma | 44131 | 11.40 | 112 | 2.90 | 2164 | 3.64 | 41905 | 12.92 | 150 | 2.90 | 3616 | 3.41 |
| Sabit cisme çarpma | 22678 | 5.85 | 182 | 4.71 | 3973 | 6.69 | 185223 | 5.71 | 225 | 4.34 | 6763 | 6.37 |
| Yayaya çarpma | 17307 | 4.47 | 1116 | 28.89 | 15219 | 25.62 | 972 | 0.30 | 1184 | 22.85 | 17648 | 16.63 |
| Hayvana çarpma | 1823 | 0.47 | 7 | 0.18 | 264 | 0.44 | 1552 | 0.48 | 8 | 0.15 | 475 | 0.45 |
| Devrilme | 9541 | 2.46 | 309 | 8.00 | 4990 | 8.40 | 4242 | 1.31 | 385 | 7.43 | 11801 | 11.12 |
| Yoldan çıkma | 15772 | 4.07 | 444 | 11.49 | 7228 | 12.17 | 8100 | 2.50 | 564 | 10.89 | 15909 | 14.99 |
| Araçtan düşme | 369 | 0.10 | 35 | 0.91 | 230 | 0.39 | 104 | 0.03 | 39 | 0.75 | 300 | 0.28 |
| Toplam | 387533 | 100.00 | 3863 | 100.00 | 59396 | 100.00 | 324274 | 100.00 | 5181 | 100.00 | 106146 | 100.00 |

TABLO-2- TRAFİK KAZALARI VE KARŞILAŞTIRMA

A.Toplam Kaza B.Ölümlü Kaza C.Yaralanan Kaza D.Maddi Hasarlı Kaza E.Ölü Sayısı F.Yaralı Sayısı G.Maddi Hasar Miktarı (000 TL) I.İndeks

| | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 |
|---|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| A | 115295 | 142145 | 171741 | 208823 | 233803 | 279663 | 344641 | 387533 |
| I | 55 | 68 | 82 | 100 | 112 | 134 | 165 | 186 |
| B | 5090 | 4896 | 4720 | 4932 | 4568 | 4458 | 4160 | 3863 |
| I | 103 | 99 | 96 | 100 | 93 | 90 | 84 | 78 |
| C | 50681 | 51636 | 53584 | 58357 | 58016 | 61571 | 58536 | 59396 |
| I | 87 | 88 | 92 | 100 | 99 | 106 | 100 | 102 |
| D | 59524 | 85613 | 113437 | 145534 | 171219 | 213634 | 281945 | 324274 |
| I | 41 | 59 | 78 | 100 | 118 | 147 | 194 | 223 |
| E | 6286 | 6231 | 6214 | 6457 | 5942 | 6004 | 5428 | 5181 |
| I | 97 | 96 | 96 | 100 | 92 | 93 | 84 | 80 |
| F | 87693 | 90520 | 94824 | 104330 | 104717 | 114319 | 104599 | 106146 |
| I | 84 | 87 | 91 | 100 | 100 | 110 | 100 | 102 |
| G | 328017281 | 606474453 | 1162058830 | 2271308469 | 4790854586 | 9917246068 | 2166575310 | 4585171716 |
| I | 144418 | 267015 | 511625 | 1000000 | 2109293 | 4366314 | 9538886 | 20187358 |

**TABLO-3- SÜRÜCÜ ASLİ KUSURLARI SONUCU MEYRDANA GELEN KAZALARIN
KARAKTERLERİNE GÖRE DAĞILIMI**

A. Toplam Kusur Sayısı B.Tek Araçlı Kaza İle sonuçlanan Kusur Sayısı C.İki Araçlı Kaza İle Sonuçlanan Kusur sayısı
D.Zincirleme Kaza İle Sonuçlanan Kusur Sayısı

| | A | % | B | % | C | % | D | % |
|------------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Kırmızı ışıklı trafik | 9417 | 3.01 | 318 | 2.53 | 8722 | 3.18 | 377 | 1.43 |
| Taşıt giremez trafik | 4248 | 1.36 | 302 | 2.40 | 3715 | 1.35 | 231 | 0.88 |
| İkiden fazla şeritli | 2715 | 0.87 | 174 | 1.38 | 2336 | 0.85 | 205 | 0.78 |
| Arkadan çarpma | 90044 | 28.75 | 857 | 6.81 | 74491 | 27.16 | 14696 | 55.69 |
| Geçme yasağı olan | 4639 | 1.48 | 970 | 7.70 | 4332 | 1.25 | 237 | 0.90 |
| Doğrultu değiştirme | 55657 | 17.77 | 5056 | 40.15 | 48883 | 17.82 | 1718 | 6.51 |
| Şeride tecavüz etme | 24454 | 7.81 | 417 | 3.31 | 22550 | 8.22 | 1487 | 5.63 |
| Kavşaklarda geçiş ön. | 62133 | 19.84 | 528 | 4.19 | 56922 | 20.76 | 4683 | 17.75 |
| Kaplamamın dar old. | 1994 | 0.64 | 194 | 1.54 | 1729 | 0.63 | 71 | 0.27 |
| Manevraları düzenleyen | 31750 | 10.14 | 3356 | 26.65 | 27784 | 10.13 | 610 | 2.31 |
| Yerleşim birimleri | 1277 | 0.41 | 92 | 0.73 | 923 | 0.34 | 262 | 0.99 |
| Park için ayrılmış | 24894 | 7.95 | 329 | 2.61 | 22753 | 8.30 | 1812 | 6.87 |
| Toplam | 313122 | 100.00 | 12593 | 100.00 | 274240 | 100.00 | 26389 | 100.00 |

**TABLO-4- SÜRÜCÜ TALİ KUSURLARI SONUCU MEYDANA GELEN
KAZALARIN KARAKTERLERİNE GÖRE DAĞILIMI**

A. Toplam Kusur Sayısı B.Tek Araçlı Kaza İle Sonuçlanan Kusur Sayısı
C.İki Araçlı Kaza İle Sonuçlanan Kusur Sayısı D.Zincirleme Kaza İle Sonuçlanan Kusur Sayısı

| | A | % | B | % | C | % | D | % |
|--|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|-------------|---------------|
| Dur işaretinde durmamak | 599 | 0.44 | 29 | 0.06 | 540 | 0.67 | 30 | 0.47 |
| Hat yük yolcu alma-indirme | 2025 | 1.48 | 150 | 0.30 | 1716 | 2.13 | 159 | 2.50 |
| Hat. Yük yolcu taşıma | 854 | 0.62 | 266 | 0.53 | 519 | 0.64 | 69 | 1.08 |
| Trf.salih olm.araç | 1460 | 1.07 | 232 | 0.46 | 1048 | 1.30 | 180 | 2.83 |
| Uykusuz, yorgun, hasta, dalgın | 89855 | 65.65 | 33044 | 66.12 | 53330 | 66.22 | 3481 | 54.66 |
| Karş.halin sellektör yapmama | 367 | 0.27 | 58 | 0.12 | 287 | 0.36 | 22 | 0.35 |
| Araçta reflektör bulundurmama | 334 | 0.24 | 19 | 0.04 | 259 | 0.32 | 56 | 0.88 |
| Araçta çekme halatı takoz bulundurmama | 1032 | 0.75 | 351 | 0.70 | 598 | 0.74 | 83 | 1.30 |
| Alkollü olarak araç kullanmak | 9052 | 6.61 | 2311 | 4.62 | 5989 | 7.44 | 752 | 11.81 |
| Aşırı hızla araç kullanmak | 31302 | 22.87 | 13513 | 27.04 | 16253 | 20.18 | 1536 | 24.12 |
| Toplam | 136880 | 100.00 | 49973 | 100.00 | 80539 | 100.00 | 6368 | 100.00 |

3-TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİNDE EĞİTİM-ÖĞRETİMİN YERİ

Günümüzde çoğu mesleğin üniversite düzeyinde bir eğitim ile kazanıldığı düşünülürse, karayolu yolcu taşımacılığında öncü rolü üstlenen ve doğrudan topluma yani insana hizmet veren otobüs işletmecileri, otobüs kaptanların, host-hosteslerin belirli bir eğitim düzeyine çıkartılarak eğitilmiş ve becerili sektör elemanları olarak yetiştirilmesi gerekmektedir.

Kazaların minimize edilmesinde önceliğin otobüsçülük sektörüne verilmesinin nedeni, otobüslerin kaza oranının ve meydana gelen kazalarda can kaybının yüksek olmasıdır. Otobüsçülük sektörünün ekonomisi de hızla değişmektedir.

Sektör, sermaye yoğun ve ileri teknoloji otobüslerle taşımacılığa başlamıştır. Bu nedenle sektör sürücüler yanında diğer işlevler olarak adlandırılan otobüs işletmecisi, host-hosteslik gibi işlevlerde istihdam edilecek eğitilmiş insan gücüne de gereksinim duyulmaktadır. Dolayısıyla karayolu taşımacılığı sektörünün tüm insan gücü kaynaklarının eğitilmesi hedeflenmesi trafik kazalarının azaltılmasında etkin olacağı açıktır.

4-KARAYOLU TAŞIMACILIĞI HİZMETLERİ PROGRAMINDA İNSAN KAYNAĞININ YETİŞTİRİLMESİ

Otobüs işletmelerinde, çalışan işgören (işletmeci, host-hostes, kaptan) sanayi işletmelerinde çalışan işgörenden sayıca az olabilir. Ancak, otobüs işletmelerinde çalışan işgörenlerin bazı temel özelliklere sahip olması gerekmektedir. Hizmetin gerektirdiği bilgi, yetenek ve eğitime sahip olma, en az iki yabancı dil bilmek, sorunları kavrama ve çözme yeteneğinin olması aranılacak özelliklerin başında gelmektedir. Otobüs işletmelerinin verimli çalışması ancak izlenecek iyi bir işgören politikasının varlığına bağlıdır. Her otobüs işletmesi, yasal yükümlülüklerinin dışında bir işgören politikası belirlemelidir.

Türkiye’de otobüs işletmeleri, gereksinim duyulan işgörenlerini, yetiştirilmek üzere alınan işgörenlerini, şoförlerinin yanında belirli bir süre sefere çıkartarak ya da gereksinim duyulan işgörenlerini başka işletmelerden transfer yoluna giderek sağlamaktadırlar.

Bu açığı doldurmak için, Devlet ya da özel girişimciler herhangi bir girişimde bulunmamışlardır. Dumlupınar Üniversitesi Karayolu Taşımacılığı Hizmetleri bölümü bu açığı doldurmaya yönelik eğitim ve öğretim vermektedir.

Kurulduğu yıldan itibaren bölüm toplam 210 öğrenciyi mezun vererek sektöre yetmişmiş eleman gereksinimi gidermede büyük katkılar sağlamıştır. (Otobüs İşletmeciliği 99, Host-Hosteslik 53, Kaptanlık 58) Hâlen toplam 164 öğrenci eğitim ve öğretimini sürdürmektedir. (Otobüs İşletmeciliği 75, Host-Hosteslik 44, Kaptanlık 45)

Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu
Otobüs İşletmeciliği Ders Programı

YARI YIL I

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|-------------------------|-----------|----------|-----------|
| Otobüs İşletmeciliği I | 3 | 0 | 3 |
| Matematik | 2 | 0 | 2 |
| Davranış Bilimleri I | 2 | 0 | 2 |
| Genel Ekonomi I | 3 | 0 | 3 |
| Halkla İlişkiler I | 2 | 0 | 2 |
| Genel Trafik bilgisi I | 3 | 0 | 3 |
| Yabancı Dil (İngilizce) | 2 | 0 | 0 |
| Türk Dili | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 19 | 0 | 15 |

YARI YIL II

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|-------------------------|-----------|----------|-----------|
| Otobüs İşletmeciliği II | 3 | 0 | 3 |
| Otobüs İşlet. Yön-Org.I | 3 | 0 | 3 |
| Temel Hukuk | 2 | 0 | 2 |
| Genel Ekonomi II | 3 | 0 | 3 |
| Halkla İlişkiler II | 2 | 0 | 2 |
| Davranış Bilimleri II | 2 | 0 | 2 |
| Yabancı Dil (İngilizce) | 2 | 0 | 0 |
| Türk Dili | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 19 | 0 | 15 |

YARI YIL III

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|----------------------------|-----------|----------|-----------|
| Vergi Sigorta ve Taş. Huk. | 2 | 0 | 2 |
| Genel Muhasebe | 3 | 0 | 3 |
| Otobüs İşlet. Yön.Org.II | 3 | 0 | 3 |
| İstatistik | 2 | 0 | 2 |
| Turizm ve Seyahat Sosyo. | 2 | 0 | 2 |
| Bilgisayara giriş | 2 | 2 | 3 |
| Yabancı Dil (Almanca) | 2 | 0 | 0 |
| A.İ.İ.T. | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 18 | 2 | 15 |

YARI YIL IV

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|----------------------------|-------|----------|-------|
| Ulaştırma Muhasebesi | 2 | 0 | 2 |
| Personel Yönetimi | 2 | 0 | 2 |
| Hizmet Pazarlaması | 3 | 0 | 3 |
| Ulaştırma Ekonomisi | 3 | 0 | 3 |
| İşletme Finansmanı | 2 | 0 | 2 |
| Otobüs İşlet. Bilgi. Uygu. | 2 | 2 | 3 |

| | | | |
|-----------------------|----|---|----|
| Yabancı Dil (Almanca) | 2 | 0 | 0 |
| A.İ.T. | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 18 | 2 | 15 |

**Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksekokulu
Otobüs Operatörlüğü (kaptanlık) Ders Programı**

YARI YIL I

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|--------------------------|-------|----------|-------|
| Fizik | 2 | 2 | 3 |
| Matematik | 2 | 0 | 2 |
| Genel Trafik Bilgisi I | 3 | 0 | 3 |
| İlk Yardım ve Sağ. Bil.I | 2 | 2 | 3 |
| Davranış Bilimleri I | 2 | 0 | 2 |
| Halkla İlişkiler I | 2 | 0 | 2 |
| Beden Eğitimi | 3 | 0 | 0 |
| Türk Dili | 2 | 0 | 0 |
| Yabancı Dil (İngilizce) | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 20 | 4 | 15 |

YARI YIL II

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|---------------------------|-------|----------|-------|
| Sürücülük Teknikleri | 2 | 2 | 3 |
| Sürüş Psikolojisi | 2 | 0 | 2 |
| Genel Trafik Bilgisi II | 3 | 0 | 3 |
| İlk Yardım ve Sağ. Bil.II | 2 | 2 | 3 |
| Davranış Bilimleri II | 2 | 0 | 2 |
| Otobüslerde Teknik Sis. | 2 | 0 | 2 |
| Beden Eğitimi | 3 | 0 | 0 |
| Türk Dili | 2 | 0 | 0 |
| Yabancı Dil (İngilizce) | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 20 | 4 | 15 |

YARI YIL III

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|-------------------------|-------|----------|-------|
| İleri Sürücülük Tek I | 2 | 2 | 3 |
| Simulasyon Eğitimi I | 2 | 4 | 4 |
| Uygulamalı Sürücü Eği.I | 2 | 4 | 4 |
| Meteoroloji | 2 | 0 | 2 |
| Kitle Taşımacılığı | 2 | 0 | 2 |
| Yabancı Dil (Almanca) | 2 | 0 | 0 |
| A.İ.T. | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 14 | 10 | 15 |

YARI YIL IV

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|----------------------------|-------|----------|-------|
| İleri Sürücülük Tek. II | 2 | 2 | 3 |
| Simulasyon Eğitimi II | 2 | 4 | 4 |
| Uygulamalı Sürücü Eğt.II | 2 | 4 | 4 |
| Sigorta Taşımacılık Hukuku | 2 | 0 | 2 |
| Araç ve Yol Güvenliği | 2 | 0 | 2 |

| | | | |
|-----------------------|----|----|----|
| Yabancı Dil (Almanca) | 2 | 0 | 0 |
| A.İ.İ.T. | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 14 | 10 | 15 |

Dumlupınar Üniversitesi Kütahya Meslek Yüksek Okulu
Host ve Hosteslik Ders Programı

YARI YIL I

| Dersi Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|-----------------------------|-------|----------|-------|
| Mantık -Felsefe | 2 | 0 | 2 |
| Otobüs İşletmeciliği | 3 | 0 | 3 |
| Halkla İlişkiler I | 2 | 0 | 2 |
| İlk Yardım ve Sağ. Bilgi. I | 2 | 2 | 3 |
| Davranış Bilimleri I | 2 | 0 | 2 |
| Genel Trafik Bilgisi | 3 | 0 | 3 |
| Yabancı Dil (İngilizce) | 2 | 0 | 0 |
| Türk Dili | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 18 | 2 | 15 |

YARI YIL II

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|----------------------------|-------|----------|-------|
| İkram Ve Servis Teknikleri | 1 | 4 | 3 |
| Davranış Bilimleri II | 2 | 0 | 2 |
| Görgü Kuralları | 2 | 0 | 2 |
| İlk Yardım ve Sağ. Bil. II | 2 | 2 | 3 |
| Halkla İlişkiler II | 2 | 0 | 2 |
| Sürücülük Teknikleri | 2 | 2 | 3 |
| Yabancı Dil (İngilizce) | 2 | 0 | 0 |
| Türk Dili | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 15 | 8 | 15 |

YARI YIL III

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|------------------------|-------|----------|-------|
| Turizm ve Seyahat Sos. | 2 | 0 | 2 |
| Çevre Bilgisi | 3 | 0 | 3 |
| Sosyal Psikoloji | 2 | 0 | 2 |
| Temel Hukuk | 2 | 0 | 2 |
| Mesleki İngilizce | 2 | 4 | 4 |
| Kitle Taşımacılığı | 2 | 0 | 2 |
| Yabancı Dil (Almanca) | 2 | 0 | 0 |
| A.İ.İ.T. | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 17 | 4 | 15 |

YARI YIL IV

| Dersin Adı | Teori | Uygulama | Kredi |
|-------------------------|-------|----------|-------|
| Stres Yönetimi | 2 | 0 | 2 |
| Hizmet Pazarlaması | 3 | 0 | 3 |
| Sosyal Psikoloji II | 2 | 0 | 2 |
| Otobüslerde Teknik Sis. | 2 | 0 | 2 |
| Mesleki İngilizce | 2 | 4 | 4 |
| Araç ve Yol Güvenliği | 2 | 0 | 2 |
| Yabancı Dil (Almanca) | 2 | 0 | 0 |
| A.İ.İ.T. | 2 | 0 | 0 |
| TOPLAM | 17 | 4 | 15 |

SONUÇ

Trafik kazalarının nedenini oluşturan faktörler, ister olaya neden olan kişi ya da kişiler (kişi faktörü), ister olaya neden ya da aracı olan araç ve gereç (araç faktörü) isterse de olayın oluşumuna yardım eden ortam (çevre faktörü) olsun trafik kazalarının günümüzde ulaştığı boyut korkunçtur

Nitekim, trafik kazaları ülkemizde artık sorun boyutlarını çok aşmış; bir doğal afet, bir facia durumuna geldi. İstedığımız kadar cezaları arttırın, trafik ekiplerinin sayısını iki katına çıkarın, denetimleri yoğunlaştırın hiçbiri bu faciayı olağan sorun boyutlarına çekemiyor. Başka deyişle ne içimizdeki, ne de dışımızdaki trafik canavarını durduramıyoruz. Çünkü, bize Batı'dan gelen bir çok olgu gibi, trafiğimizi, ne de eğitim, sağlık ve ekonomimizi Batı ölçülerine uyduracak bir kültürel üstünlüğe ulaşamadık. Peki ne yapılması gerekir? Kısa dönemli önlemler bir işe yaramadığına göre uzun dönemli önlemlere başvurmak gereği çıkmaktadır.

Karayollarına trafik canavarı levhaları asmakla bu işi çözemeyeceğimize göre; önce içimizdeki şu canavarı besleyen kişilik zayıflıklarımızla uğraşma yollarını araştırmak gerekecektir. İhmal, adamsendecilik, kaba cesaret, bilgisizlik, hız merakı, ciddiyetsizlik, kural tanımamazlık gibi kişiliğimize çöreklenmiş kötü huylarımızdan bizi kurtaracak bir eğitimi ailede, okulda, kurumlarda bireylerimize kazandırma yollarını bulmamız gerekmektedir. Yaşamlarımızın kendi ellerimizde olduğunu herkese anlatılmasıdır. Türkiye'de rastladığımız Doğu'ya özgü kadercilik ile bir Batılı'nın 'kendine mukayyet ol, ancak o zaman Tanrı sana yardım eder' düşüncesi arasındaki fark burada ortaya çıkıyor.

Bir toplumun sorunları, çözüm süreleri bakımından uzun ve kısa olarak bölümlendirilir. Doğal afet ya da faciaya dönüşmüş sorunlardan toplumu kurtarmak için, bir yandan kısa önlemler alınırken; diğer yandan uzun dönemli önlemlere başvurulmalıdır.

Taşıt araçları yaşamımıza tüm boyutlarıyla girmiştir. Artık yollarda yaya, ya yolcu ya da sürücüyüz. Durum böyle olunca; trafik konusunda hem aile çevresinde, hem okullarda eğitim için bir takım plan ve programların yürürlüğe konulması zorunluluğu çıkmaktadır. Sözcüleri, trafik tüm öğretim ve eğitim düzeyinde ders, kurs konusu olabilmelidir. Tarihimizi, coğrafyamızı vb. öğretim programlarımıza alırken; canımızın da değerini bilip, trafiğe de bu kapsamda düşünmeliyiz.

Ulaşım ve trafik konusunda üretilecek ve alınacak doğru kararların ülkenin sosyal ve ekonomik yaşamın gelişmesine ivme olan başta üniversiteler ve diğer kurum ve kuruluşların uzman kişi ve grupların ortak çalışma içine girmesi gerekir. Her konuda ürünlerin daha yaygın olarak kullanılması ve kullanım alanlarının arttırılması gerekmektedir.

Sonuçta; 'Trafikte yapılan her hizmet bir can kurtarır.' Bunun maddi ve manevi değeri ölçülemez

KAYNAKÇA

TOKAT Bülent, KARA Hakan, **Otobüs İşletmeciliği**, Dumlupınar Üniversitesi Yayın No: 7, Avcı Matbaası, İstanbul, 1999.

TOKAT Bülent, **Ulaşım ve Trafik Sorunsalı**, T.B.M.M. Trafik Kazalarını Araştırma Komisyonuna Sunulan Rapor, Ankara,2000.

Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı, **Trafik İstatistik Yıllığı-1997**.

SEVİM Şerafettin, ERDEM Mehmet, 'Otobüsçülük Sektörünün İnsangücü Kaynaklarının Meslek Yüksekokulunda Eğitilmesi', **Ulaşım ve Trafik Kongresi-Sergisi, 01-02 Ekim, 1999**, Ankara, TMMOB Makine Mühendisleri Odası, Yayın No:242.

Yüksek Öğretimde Otobüsçülük, Dumlupınar Üniversitesi Toplantı Metinleri, Kütahya,Mart, 1996.