

T.C.
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM BİLİMLERİ ANABİLİM DALI

Yusuf ESER

144638

MOTORLU TAŞIT SÜRÜCÜ KURSLARINDA TRAFİK VE ÇEVRE
BİLGİSİ DERSİNİ ALMIŞ SÜRÜCÜLERDE OLMASI GEREKLİ
DAVRANIŞLARIN YETERLİK DÜZEYİ


YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ
Yrd.Doç.Dr.Başaran GENÇDOĞAN

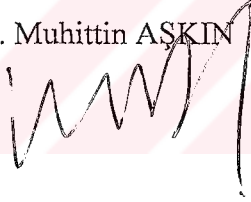
ERZURUM - 2004

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu çalışma Eğitim Bilimleri Anabilim Dalının, Eğitim Programları ve Öğretimi Bilim Dalında Jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.


Yard.Doç.Dr. Başaran GENÇDOĞAN
Danışman/Jüri

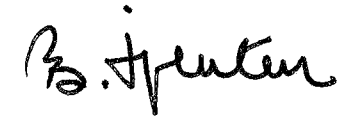
Prof.Dr. Muhittin AŞKIN
Jüri



Yard.Doç.Dr. Abamüslim AKDEMİR
Jüri



Yukarıdaki imzalar, adı geçen Öğretim Üyelerine aittir.../.../2004


Prof.Dr. Vahdettin BAŞÇI
Enstitü Müdürü 7.

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
ÖZET.....	IV
ABSTRACT.....	V
ÖNSÖZ.....	VI
TABLolar DİZİNİ.....	VIII
ŞEKİLLER VE GRAFİKLER DİZİNİ.....	XIII

BİRİNCİ BÖLÜM

1.GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Problemi.....	4
1.2. Araştırmanın Alt Problemleri.....	4
1.3. Hipotezler.....	4
1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları.....	5
1.5. Araştırmanın Sayıtlıları.....	5
1.6. Araştırmanın Evren ve Örnekleme.....	5
1.7. Verilerin Toplanması.....	6
1.7.1. Özel amaçlar.....	6
1.7.2. Genel amaçlar.....	8
1.8. Geçerlik Çalışmaları.....	9
1.9. Verilerin çözümlenmesi.....	9

İKİNCİ BÖLÜM**2. TRAFİK İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR VE ÜLKEMİZDE**

TRAFİĞİN DURUMU.....	10
2.1. Yapılan Araştırmalar.....	10
2.1.1 Yurtiçinde yapılan araştırmalar.....	10
2.1.2. Yurtdışında yapılan araştırmalar.....	11
2.2. Ülkemizde Trafiğin Durumu.....	11
2.2.1.Trafik mevzuatının gelişimi.....	12
2.2.2. Psikoteknik değerlendirme nedir?.....	15

2.2.3. Başlıca karayolu trafiğiyle ilgili yasal düzenleme ve denetim faaliyetleri.....	17
2.2.4. Trafik güvenliği konusundaki olumsuz tutum ve davranışlar.....	17

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. EĞİTİMLE İLGİLİ TEORİK ÇERÇEVE.....	19
3.1. Okul.....	19
3.2. Öğretmenlerin Özellikleri.....	20
3.2.1. Sürücü öğretmeni olabilmek için gereken şartlar.....	22
3.2.2. Sürücü öğretmenlerinin sınav ve ehliyeti.....	23
3.2.3. Sürücü eğitimi - öğretimi ve sınavları.....	23
3.3. Sürücü Belgesi Almak İçin Gereken Şartlar.....	25
3.3.1. Tam sürücü belgeleri	26
3.3.2. Sürücü kursları.....	26
3.3.3. Teorik Eğitim Dersleri.....	27
3.4. Trafik Ve Çevre Bilgisi Dersi.....	27
3.4.1. Kuramsal testlerin özellikleri.....	31
3.5. Programlı Öğretim.....	31
3.5.1. Değişik eğitim anlayışları.....	33
3.6. Eğitimle İlgili Bazı Kavramlar.....	34
3.6.1. Eğitim.....	34
3.6.2. Öğrenme.....	36
3.6.3. Öğrenmeyi etkileyen faktörler.....	37
3.6.4. Kasıtlı ve kasıtsız kültürleme.....	38
3.6.5. Öğretme.....	39
3.6.6. Öğretim.....	39
3.6.7. Eğitim programı.....	40
3.6.8. Öğretim programı.....	42
3.6.9. Ders programı.....	42
3.6.10. Eğitimde program geliştirme.....	43
3.6.11. Eğitim programının öğeleri.....	46
3.6.11.1. Hedef.....	46

3.6.11.2. Uzak hedefler.....	49
3.6.11.3. Genel hedefler.....	49
3.6.11.4. Özel hedefler.....	50
3.6.11.5. Hedef davranışlar.....	50
3.6.11.6. Toplumsal çevre ve hedefler.....	50
3.6.11.7. İçerik ve hedefler.....	51
3.6.11.8. Birey ve hedefler.....	52
3.6.11.9. Hedeflerin davranışa dönüştürülmesi.....	52
3.6.11.10. Hedeflerin saptanmasında ölçütler.....	53
3.6.12. Eğitim boyutu.....	55
3.6.13. Amaçlar nasıl saptanacak?.....	61
3.6.14. Amaçların sınıflanması.....	62
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
4. BULGULAR VE YORUM.....	64
BEŞİNCİ BÖLÜM	
5. VARGI ve ÖNERİLER.....	104
5.1 Vargılar.....	104
5.2 Öneriler.....	105
KAYNAKLAR.....	106
EKLER	
EK-1 Sürücülerin Sahip Olması Gerekli Olan Davranışlar Anketi (Sürücüler İçin).....	110
EK-2 Sürücülerin Sahip Olması Gerekli Olan Davranışlar Anketi (Trafik Polisleri İçin).....	113
ÖZGEÇMİŞ.....	116

ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MOTORLU TAŞIT SÜRÜCÜ KURSLARINDA TRAFİK VE ÇEVRE BİLGİSİ
DERSİNİ ALMIŞ SÜRÜCÜLERDE OLMASI GEREKLİ DAVRANIŞLARIN
YETERLİK DÜZEYİ

Yusuf ESER

Danışman : Yrd.Doç.Dr. Başaran GENÇDOĞAN
2004 – SAYFA: 116

Jüri : Prof.Dr. Muhittin AŞKIN
Yrd.Doç.Dr. Başaran GENÇDOĞAN
Yrd.Doç.Dr. Abamüslim AKDEMİR

Bu araştırmanın amacı Motorlu taşıt Sürücü Kurslarında Trafik ve Çevre Bilgisi dersini almış sürücülerin kendilerini bu konuda ne kadar yeterli gördükleri ile “Trafik Polis”lerinin bu sürücülerini ne kadar yeterli gördüğü ve hangi konularda eksikleri olduğunu ortaya çıkartmaktır.

Araştırmada; verilerin toplanmasında araştırmacı tarafından hazırlanan, toplam 40 sorudan oluşan “Sürücülerin Sahip Olması Gerekli Olan Davranışları” adlı anket kullanılmıştır.

Araştırmanın evrenini, Ağrı ilinde bulunan ve sürücü kurslarından Trafik ve Çevre Bilgisi dersini alarak ehliyet almış sürücüler (2068 kişi) ile Ağrı ilinde görevli Trafik Polisleri (94 kişi) oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemini ise bu evrenden seçilmiş 215 sürücü ile 87 trafik polisi oluşturmaktadır.

Verilerin analizinde, frekans, yüzdelik ve ki-kare teknikleri kullanılmıştır. Sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri karşılaştırılarak Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücülerin yeterlik düzeyi kestirilmeye çalışılmıştır.

Genel olarak bakıldığında 2. ve 27. sorular hariç diğer sorularda sürücü ve trafik polislerinin görüşleri arasında anlamlı düzeyde ($p<0,05$) fark olduğu görülmektedir.

ABSTRACT
MASTER THESIS

PROFICIENCY LEVEL OF DRIVERS TAKEN "TRAFFIC AND ENVIRONMENTAL STUDIES' IN DRIVERS" LICENCE COURSES

Yusuf ESER

Supervisor: Assist. Professor Dr. Başaran GENÇDOĞAN
2004 – PAGE : 116

Jury: Prof.Dr. Muhittin AŞKIN
Assist.Professor Dr. Başaran GENÇDOĞAN
Assist.Professor Dr. Abamüslüm AKDEMİR

The purpose of this study is to find out, concerning the Traffic and Environmental Information Lesson at Motor Vehicle Driver Training Courses, the drivers' perceptions on their own competence and the perceptions of the professional traffic policemen on the competence of these drivers, what deficiencies are seen in which subjects.

In the study, the questionnaire titled "Behavioral Patterns Expected from Drivers" consisting of 40 questions prepared by the researcher was given to the drivers and the traffic policemen, and information is obtained from the data of this questionnaire.

The study population consists of the drivers in Ağrı, who obtained their driving licenses after taking Traffic and Environmental Information Lessons from the driver training courses, (2068 people) and the traffic policemen in Ağrı (94 people). The sampling of the study consists of 215 drivers and 87 traffic policemen selected from this population.

In the analysis of the data, frequency, percentage, Chi-square techniques were used. In line with the perceptions by the drivers and the perceptions by the traffic policemen, the level of competence of the drivers who took Traffic and Environmental Information Lesson was estimated.

When looked at generally except 2. and 27. items it has been seen that there is difference between traffic polices's and the drivers' opinion at the significiant level($p<0,005$).

ÖNSÖZ

Şoförlük günümüzde bir meslek dalı haline gelmiştir. Bununla beraber bir ihtiyaç olarak bu mesleğin içerisinde bulunan sürücüler de giderek artmaktadır. Avrupa ve Amerika'da gelişmişliğin belirtilerinden birisi de motorlu araç sayısının kişi başına düşen oranıdır. Bununla birlikte sürücü sayısının da gelişmişlikte etken olduğu da bir gerçektir.

İnsanların, yaşama hakkını elinden alan, geride yetim ve sakat insanlar bırakan trafik kazaları, sürücülerin trafik kurallarını bilmeyişlerinden veya bildikleri halde uyma alışkanlığı kazanmayışlarından kaynaklanmaktadır. Bu kazaların her geçen gün artması ve insan hayatını tehdit etmesi, sürücü adaylarının eğitilmesinin önemini ortaya çıkarmıştır.

Kazaların azaltılması ve önlenmesi amacıyla, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarının açılması ve sürücü adaylarının eğitilmesi esası getirilmiştir.

Toplumun Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarından beklentisi, günlük yaşamın temel yapılarından biri haline gelen trafik ortamına, sürücülerin, olumlu bir şekilde uymalarını sağlamak için gerekli bilgi, beceri ve davranışların kazandırılmasıdır. Motorlu taşıt sürücülerini eğitim programına göre, kurs görmüş bir sürücüden;

- Trafiğin toplumdaki yerini ve önemini kavramış;
- Trafik kazalarının, genellikle insan faktöründen kaynaklandığını bilerek, bunun önlenmesi için görev ve sorumluluk bilinci içinde, trafik kurallarına titizlikle uyma istek ve alışkanlığı kazanmış;
- İyi bir sürücü olmanın temel ilkelerini kavramış, payına düşen görev ve sorumlulukları benimsemiş ve davranış haline getirmiş;
- Trafiğin, toplum ve bireyin; ruh ve beden sağlığı, ahlaki değerleri ve ekonomik yaşamı, üzerindeki etkisini bilip, olumsuzluklardan kaçınabilmek için tüm önlemleri alabilecek tavır ve davranışları edinmiş;
- Uygur bir trafik ortamının, karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörü içinde, herkesin kendi görev ve sorumluluğunu yerine getirmesine bağlı bulunduğuna inanmış olması beklenir.

- Sürücü adaylarının, aracını tanıma, kullanma esnasındaki trafik kurallarına uyma alışkanlığı kazanarak, can ve mal güvenliği ile ilgili trafik güvenliğini sağlamak için bilmesi ve yapması gerekenlere ne kadar sahip olduğunu belirlemek amacıyla bu araştırma yapılmıştır.

Araştırmanın her aşamasında fikirlerine başvurarak kendisinden her türlü yardımı gördüğüm ve bu araştırmada büyük emeği bulunan hocam Yrd.Doç.Dr. Başaran GENÇDOĞAN ile anketin hazırlanmasında yardımlarını esirgemeyen Öğr.Gör.Cemil ŞAHİN ve sürücü kurslarındaki Trafik ve Çevre Bilgisi dersi öğretmenlerine teşekkür ederim.

Ayrıca çalışmalarım esnasında benden yardımlarını esirgemeyen, diğer hocalarıma ve tezin yazılmasında emeği geçen ve ismini sayamadığım fedakar insanlara teşekkürü borç bilirim.

Erzurum, 2004

Yusuf ESER

TABLOLAR DİZİNİ

	Sayfa No
Tablo 1.1	Araştırmanın Evren ve Örneklemine İlişkin Bilgiler.....5
Tablo 2.2	Polis ve Jandarma Kayıtlarına Geçen Kazaların, Yaralanmaların ve Ölümlerin Sayısı ve Yüzdeleri12
Tablo 2.3.	Türkiye’de Kazalardaki Suç Oranları.....14
Tablo 3.4.	Ülkelere Göre Teorik Eğitimin Süresi.....28
Tablo 3.5.	Türkiye’de Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi Eğitiminin süreleri.....28
Tablo 4.6.	Trafik Mevzuatı ile İlgili Kanun ve Yönetmelikleri Bilme ve Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....64
Tablo 4.7.	Trafikle İlgili Tarifleri Bilip Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....65
Tablo 4.8.	Trafikle İlgili Kuruluş ve Komisyonların Görev ve Yetkilerini Bilme ve Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....66
Tablo 4.9.	Karayolunu, Trafik İşaretlerini, Trafiği Yöneten Kişileri Bilme, Tanıma ve Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....67
Tablo 4.10.	Tehlike Uyarı İşaretleri İle Trafik Düzenleme İşaretleri Arasındaki Farkı Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....68
Tablo 4.11.	Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....69
Tablo 4.12.	Trafik İşaretleri İle Trafiği Yöneten Kişilerin Hareketlerine Uymanın Önemini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....70
Tablo 4.13.	Karayoluna ve Trafik İşaretlerine Zarar Vermenin Meydana Getireceği Tehlike ve Engelleri Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....71

Tablo 4.14.	Karayoluna ve Trafik İşaretlerinin Korunmasını ve Zarar Veren Kimselere Engel Olmanın Önemi Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....72
Tablo 4.15.	Araç Sürerken Karayolunu Kullanma Kurallarına ve Trafik Kurallarına Uyararak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemi Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....73
Tablo 4.16.	Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçları Bilip, Tanıma, Bu Araçlara Yol Vermenin Önem ve Gereğini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....74
Tablo 4.17.	Karşılaştığı Trafik Kazasında Üzerine Düşen Sorumlulukları ve Yükümlülükleri Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....75
Tablo 4.18.	Motorlu Araçların Karayolu Trafiğine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Öğrenip Öğrenmediğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....76
Tablo 4.19.	Motorlu Araç Sahibi veya Sürücü Olarak, Motorlu Araçların Karayolu Trafiğine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Bilmenin Önemi Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....77
Tablo 4.20.	Çevreyle İlgili Genel Bilgileri Öğrenme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....78
Tablo 4.21.	Çevre Kirliliği ve Gürültünün İnsan Sağlığına Etkilerini, Kirliliğin Önlenmesi Gereğini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....79
Tablo 4.22.	Çevremizdeki Ulaşımı, Tarihi ve Turistik Yer ve Zenginlikleri Bilmenin Önemi, Bunun Zaman, Emek ve Enerji Yönünden Sağlayacağı Yararları Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....80

Tablo 4.23.	Taşıtlar Tarafından Meydana Getirilen Kirliliğin Önlenmesi Gerektiğini Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	81
Tablo 4.24.	Eğitimin Verildiği Kentin Başlıca Yollarını, Kavşaklarını, Hastanelerini, Spor Alanlarını, Toplantı Yerlerini Bilmenin Yararlarını Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	82
Tablo 4.25.	Günün Saatlerine Göre Trafik Yoğunluğunun Dikkate Alınmasını ve Buna Uygun Olarak Güzergah Seçilmesinin Önemini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	83
Tablo 4.26.	Harita ve Şehir Planından Faydalanılması, Planlar Üzerindeki Şekil ve Sembolleri Tanımının Önemini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	84
Tablo 4.27.	Aracını En Ekonomik Şekilde Kullanabilmek İçin, Gerekli Önlemleri Alma ve Bunları Titizlikle Uygulama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	85
Tablo 4.28.	Davranışlarını Kontrol Eder ve İyiye Yönelme, Olayları ve Davranışları Daima Yapıcı Bir Eleştiriyile Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	86
Tablo 4.29.	Uygar Bir Trafik Ortamının Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde, Herkesin Kendi Görevi ve Sorumluluğunu Yerine Getirmesine Bağlı Bulunduğunu Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	87
Tablo 4.30.	Motorlu Taşıtların ve Sürücülerinin Çevre Kirliliğine Etkisini Bilme, Aracını ve Çevreyi Temiz Tutmak ve İyi Şekilde Korumak Hususunda Gerekli Önlemleri Alma ve Uygulama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	88

Tablo 4.31.	Yasalara ve Nizamlara Saygılı Olma Özelliği İle İlgili Olarak Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	89
Tablo 4.32.	Trafiği Düzenleyen Tüm Mevzuatı ve İlkeleri Bilme, Bunlara Uymada Özen Gösterme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	90
Tablo 4.33.	İşi İle İlgili Yeterliğini Geliştirerek Devam Ettirme; Verimli Çalışmaktan Zevk Duyma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	91
Tablo 4.34.	Dikkatli, Özenli ve Sabırlı Olarak Kusursuz ve Temiz İş Yapmaktan Zevk ve Kıvanç Duyma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	92
Tablo 4.35.	Görev ve Sorumluluk Duygusu Gelişip Gelişmediği İle İlgili Olarak Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	93
Tablo 4.36.	İşine, İş ve Meslek Ahlakına Bağlı ve Saygılı Olma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	94
Tablo 4.37.	İlişkilerinde İyi Niyet Sahibi, Yapıcı ve Hoşgörülü Olma, Eleştirileri İyi Karşılama ve Bunlardan Yararlanma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	95
Tablo 4.38.	Genel Nezaket Kurallarına Uymaya Özen Gösterme; Çevresindeki İnsanlara Saygılı Olma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	96
Tablo 4.39.	Karayollarının, Çevredeki Tesis ve Trafik İşaretlerinin Korunması, Temizliği ve Bakımı İçin İlgili ve Duyarlı Olma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	97
Tablo 4.40.	Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Kurallara Uyararak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemi Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	98

Tablo 4.41.	Harita ve Şehir Planından Faydalanma Özelliği İle İlgili Olarak Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	99
Tablo 4.42.	Uygar Bir Trafik Ortamının Gelişmesi İçin Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde Davranma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	100
Tablo 4.43.	Kendisinin ve Çevrenin Beden ve Ruh Sağlığını Korumaya ve Onları İyileştirmeye Çalışma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	101
Tablo 4.44.	Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Yapma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	102
Tablo 4.45.	Öğrendiği Bütün Bilgileri Davranış Haline Getirme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi.....	103

ŞEKİLLER VE GRAFİKLER DİZİNİ

Şekil 3.1.	Karayolu Güvenliğini Etkileyen Faktörler İçinde Eğitimin Yeri.....	24
Şekil 3.2.	Eğitimde Program Geliştirme Modeli	45
Şekil 3.3.	Program Geliştirme Sürecinde Yer Alan Öğeler	46
Grafik 1.1.	1980-2000 Yıllarına Ait Kaza, Ölü Ve Yaralı Sayısı.....	2



BİRİNCİ BÖLÜM

1. GİRİŞ

Ulaşım, ülkelerin sosyal ve ekonomik kalkınmasında en önemli unsurlardan birisidir. İnsanların günlük yaşamlarında zorunlu bir ihtiyaç haline gelen ulaşım ve ulaşımda kullanılan motorlu araçların, kurallara uygun olarak kullanılması kişi, toplum ve ülke çıkarlarını olumlu olarak etkiler. Ancak kuralları olmayan veya varolan kurallara riayet edilmeyen trafik ortamında, trafik kazaları meydana gelmekte bu kazalar can ve mal kaybına neden olmakta, insan, çevre ve ekonomiye önemli ölçüde zarar vermektedir. Trafik kazalarının kazazede ve yakınları üzerlerinde bıraktığı etkiler hiçbir değerle ölçülemeyecek kadar büyüktür. Bunun yanında kazalar, ekonomik olarak da birçok olumsuzlukları beraberinde getirmektedir¹.

Yurdumuzda her yıl yaklaşık 400 bin trafik kazası olmaktadır. Bu kazalarda 100 binden fazla kişi yaralanmakta, 5-6 bin kişi de ölmektedir. Trafik kazalarının sebep olduğu ekonomik kayıpların hesapları tam olarak yapılamamaktadır².

Trafik zabıtasının el koyduğu trafik kazalarında tespit ettiği tahmini hasarlar bedeli ekonomik kayıpların sadece bir kısmını teşkil etmektedir. Trafik kazalarında ölenlerin ortalama yaşları, meslekleri ve öğrenim durumları itibariyle, yaşamaları halinde ekonomiye yapacakları katkı, yaralananların tedavi masrafları, işgücü kaybı, mahkeme masrafları, hasar gören araçların hizmet dışı kalması ve tamir giderleri gibi kayıplar hesaplanacak olursa, trafik kazaları sonucu uğranılan ekonomik değer çok fazla olacağı görülecektir.

Trafik kazalarının oluşunda; sürücü, yaya ve yolcu olarak insan faktörü %98 gibi çok büyük bir oranla birinci derecede kusurlu görülmektedir. Araçların ve yolların kusur payları tali derecede kalmaktadır³.

Sürücülerin trafik kazasına sebep olan kusurlu davranışlarının başında; öndeki aracı yakından takip, aşırı hız, geçiş hakkına uymamak, öndeki aracı hatalı

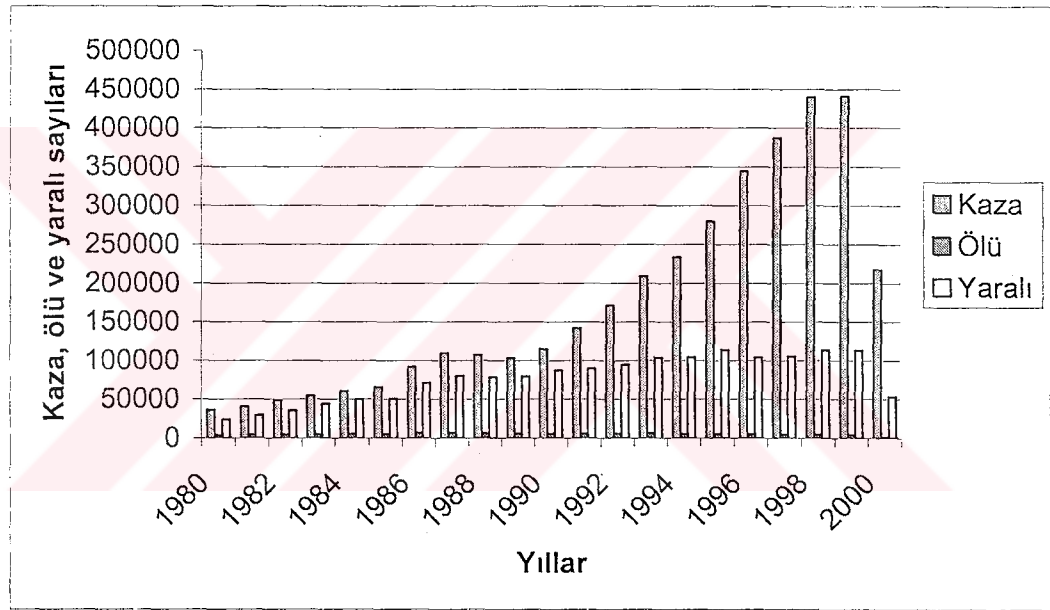
¹ Tan,A. TBMM Türkiye Araştırma Komisyonu Raporu, s, 76.

² Şoförün Eğitimi,2000,s.19.

³ Tan. a.g.e., s, 94.

şekilde geçme,yorgun ve uykusuz, alkollü içki almış olarak araç kullanma, yanlış şeritten gitme, hatalı dönüş yapma kırmızı ışıkta geçme gelmektedir. Bununla birlikte, fazla yük ve yolcu alma, teknik şartlara uymayan araçla karayoluna çıkma, dur işaretine uymama, ışıkları yanlış kullanma, uygun olmayan yerlerde ve uygun olmayan şekilde durma ve duraklama veya park etme gibi davranışlar da sürücülerden kaynaklanan hatalar arasında yer almaktadır. Araçlara ait kusurlar da; fren ve lastik patlaması, rot çıkması, ışık, aktarma ve aks sistemlerindeki çeşitli arızalar olarak görülmektedir⁴.

Grafik-1.1 1980-2000 Yıllarına Ait Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı.



NOT : 2000 yılı bilgileri ilk altı aya aittir⁵.

Bazı yıllarda meydana gelen kaza sayısındaki artış ürkütücü boyuttadır. 1985 yılında 65.831 olan kaza sayısının, 1986 yılında 92.625'e sıçraması buna örnektir. 1990-1999 dönemindeki kaza sayıları ise, trafik kazalarının artık faciaya dönüştüğü ve sorunun öneminin derinden kavranmasının gerekeceği bir süreci gözler önüne sermektedir. Çünkü 1990 yılında 115.295 olan kaza sayısı, 1999 yılında 441.693 gibi çok yüksek bir rakama ulaşmıştır. Buna mukabil 1987 yılında en yüksek değerine ulaşan ölü sayısı bu yıldan itibaren düşme eğilimi

⁴ Tan, a.g.e, s, 94.

⁵ Tan, a.g.e., s, 52.

göstermektedir. 1987 yılında 110.207 kaza sayısına karşılık 7.530 ölüm, 1999 yılında 441.693 kazaya karşılık 4.606 ölüm olayı meydana gelmiştir.

Görüleceği gibi 1987 yılına kadarki ölü sayısındaki artış bu yıldan itibaren yerini düşüşe bırakmıştır. Bu sebepten dolayı bu araştırmanın sonucunda artışın sebeplerinden birinin de, bu yılda sürücü kurslarından ehliyet alanların çok fazla bir sayıda trafiğe çıkmaya başlamalarının bulunup bulunmadığı ortaya çıkacaktır.

İnsanların; yaşama hakkını elinden alan, geride yetim ve sakat insanlar bırakan, daha ziyade direksiyon başındaki sürücülerin trafik kurallarını bilmeyişlerinden veya bildikleri halde uyma alışkanlığı kazanmayışlarından kaynaklanmış trafik kazalarının, her geçen gün artması ve insan hayatını tehdit etmesi, sürücü adaylarının eğitilmesinin önemini ortaya çıkarmıştır.

Kazaların azaltılması ve önlenmesi amacıyla, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile Motorlu Taşıtlı Sürücü Kurslarının açılması ve sürücü adaylarının eğitilmesi esası getirilmiştir.

Toplumun Motorlu Taşıtlı Sürücü Kurslarından beklentisi; günlük yaşamın temel yapılarından biri haline gelen trafik ortamına, sürücülerin, olumlu bir şekilde uymalarını sağlamak için gerekli bilgi beceri ve davranışların kazandırılmasıdır. Motorlu taşıtlı sürücülerini eğitim programına göre, kurs görmüş bir sürücüden;

- Trafiğin toplumdaki yerini ve önemini kavramış;
- Trafik kazalarının, genellikle insan faktöründen kaynaklandığını bilerek, bunun önlenmesi için görev ve sorumluluk bilinci içinde, trafik kurallarına titizlikle uyma istek ve alışkanlığı kazanmış;
- İyi bir sürücü olmanın temel ilkelerini kavramış, payına düşen görev ve sorumlulukları benimsemiş ve davranış haline getirmiş;
- Trafiğin, toplum ve bireyin; ruh ve beden sağlığı, ahlaki değerleri ve ekonomik yaşamı, üzerindeki etkisini bilip, olumsuzluklardan kaçınabilmek için tüm önlemleri alabilecek tavır ve davranışları edinmiş;
- Uygar bir trafik ortamının, karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörü içinde, herkesin kendi görev ve sorumluluğunu yerine getirmesine bağlı bulunduğuna inanmış olması beklenir.

Bu Eğitim Programları; sürücü adaylarının eğitimleri için, Karayolları Trafik Kanunu ile 3 Şubat 1987 gün ve 19361 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Motorlu Taşıtl Sürücüleri Kursu Yönetmeliğine göre, Milli Eğitim Bakanlığı ile diğer kamu kurum ve kuruluşlarınca açılacak A1, A2, B, C, D, E, F, G, H sınıfı sürücüleri kurslarında uygulanmak üzere hazırlanmış, Talim ve Terbiye Kurulunun 24.06.1987 tarih ve 155 sayılı karar önerileri ve Eğitim ve Öğretim Yüksek Kurulunun 01.07.1987 tarih ve 38 sayılı kararıyla kabul edilmiştir.

Bu araştırmanın temel amacı, Motorlu Taşıtl Sürücü Kurslarında Trafik ve Çevre Bilgisi dersini alan sürücülerin kendilerini bu konuda yeterli görüp görmedikleri ile bu işi profesyonel olarak icra eden Trafik Polislerinin bu sürücülerini ne kadar yeterli gördüğü, hangi konularda eksiklerin neler olduğunu ortaya çıkartmaktır.

1.1. Araştırmanın Problemi

Trafik polislerine ve Motorlu Taşıtl Sürücü Kurslarında Trafik ve Çevre Bilgisi dersini almış sürücülere göre, Motorlu Taşıtl Sürücü Kurslarında Trafik ve Çevre Bilgisi dersini almış sürücülerin yeterlik düzeyini nedir?

1.2. Araştırmanın Alt Problemleri

- 1- Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücüler bu konuda kendilerini yeterli görmekte midir?
- 2- Trafik Polisleri, Trafik ve Çevre Bilgisi dersini alan sürücülerini yeterli görmekte midir?
- 3- Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücüler bu konuda kendilerinde birtakım eksikler olduğunu kabul etmekte midir?
- 4- Trafik polisleri Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücülerin bu konuda eksikleri olduğunu düşünmekte midir?

1.3. Hipotezler

- 1- Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücüler bu konuda kendilerini yeterli görmektedirler.

2- Trafik Polisleri, Trafik ve Çevre Bilgisi dersini alan sürücülerini yeterli görmemektedirler

3- Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücüler bu konuda kendilerinde birtakım eksikler olduğunu kabul etmektedirler.

4- Trafik polisleri, Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücülerin bu konuda birtakım eksikleri olduğunu düşünmektedirler.

1.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

1- Bu araştırma Ağrı il sınırları içinde görevli trafik polisleri ile, Ağrı il sınırları içinde ikamet eden sürücülerini kapsamaktadır.

2- Bu araştırma B , C , D , E sınıfı sürücü belgesine sahip sürücülerle sınırlıdır.

1.5. Araştırmanın Sayıtları

1- Bilgi toplama aracı olarak geliştirilen anket, konuyla ilgili bilgi toplama açısından yeterli olarak kabul edilmiştir.

2- Örnekleme alınan deneklerin (sürücüler ve trafik polisleri) bilgi toplama aracına verdikleri yanıtları içten ve doğru olarak verdikleri kabul edilmiştir.

1.6. Araştırmanın Evren ve Örnekleme

Bu araştırmanın örnekleme, Ağrı il sınırları içerisinde 2001 - 2003 yılları arasında B, C, D ve E sınıfı sürücü belgesine sahip 215 sürücü ve 87 trafik polisi olmak üzere 302 kişiden oluşmuştur. İlgili bilgiler Tablo 3.1 ' de verilmiştir.

Tablo 1.1 Araştırmanın Evren ve Örnekleme İlişkin Bilgiler

	Evren	Örneklem	
		N	%
Sürücü	2068*	215	10,39
Trafik Polisi	94	87	92,55
Toplam		302	100.00

* 2002 yılı Aralık ayına kadarki bilgileri içermektedir.

1.7. Verilerin Toplanması

Bu araştırmada verilerin toplanmasında araştırmacı tarafından geliştirilen ve programdaki hedefleri kapsayan ‘‘Sürücülerin Sahip Olması Gerekli Davranışları’’ isimli anket kullanılmıştır. Ölçme aracındaki sorular Ağrı ilinde bulunan toplam 4 adet sürücü kursundaki Trafik ve Çevre Bilgisi Dersine giren 4 öğretmen ve Ağrı Eğitim Fakültesi’nde görevli Program Geliştirme Bölümü’nde görev yapan 2 Öğretim Görevlisinin görüşleri doğrultusunda hazırlanmıştır.

40 maddeden ve ‘‘Tamamen’’, ‘‘Kısmen’’ ve ‘‘Hiç’’ olmak üzere üç seçenekli anket Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Trafik ve çevre Bilgisi dersi Müfredat Programı özel ve genel amaçlarından yararlanılarak geliştirilmiştir. Bunlar:

1.7.1.Özel amaçlar

Sürücü kurslarına katılarak bu programdaki eğitim ve öğretim faaliyetlerini başarı ile tamamlayan bir kursiyer;

- 1- Trafik mevzuatı ile ilgili kanun ve yönetmelikleri bilir, ayırt eder.
- 2- Trafikle ilgili tarifleri bilir, ayırt eder.
- 3- Trafikle ilgili kuruluş ve komisyonların görev ve yetkilerini bilir.
- 4- Karayolunu, trafik işaretlerini, trafiği yöneten kişileri bilir, tanır ve ayırt eder.
- 5- Trafik işaretleri ile trafiği yöneten kişilerin hareketlerine uymanın önemini kavrar.
- 6- Karayoluna ve trafik işaretlerine zarar vermenin meydana getireceği tehlike ve engelleri bilir, bunların korunmasını ve zarar veren kimselere engel olmanın önemini kavrar.
- 7- Araç sürerken karayolunu kullanma kurallarına ve trafik kurallarına uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrar.
- 8- Geçiş üstünlüğüne sahip araçları bilir, tanır, bu araçlara yol vermenin önem ve gereğini kavrar.
- 9- Karşılaştığı bir trafik kazasında üzerine düşen sorumlulukları ve yükümlülükleri bilir.

- 10- Motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını öğrenir, motorlu araç sahibi ve sürücü olarak bunları bilmenin önemini kavrar.
- 11- Öğrendiği bilgileri davranış haline getirir.
- 12- Çevreyle ilgili genel bilgileri öğrenir.
- 13- Çevre kirliliği ve gürültünün insan sağlığına etkilerini, kirliliğin önlenmesi gereğini kavrar.
- 14- Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilir.
- 15- Eğitimin verildiği kentin başlıca yollarını, kavşaklarını, hastanelerini, spor alanlarını, toplantı yerlerini bilmenin yararlarını kavrar.
- 16- Günün saatlerine göre trafik yoğunluğunun dikkate alınmasını ve buna uygun olarak güzergah seçilmesinin önemini kavrar.
- 17- Harita ve şehir planından faydalanması, planlar üzerindeki şekil ve sembolleri tanımanın önemini kavrar.
- 18- Trafiğin gerektirdiği hareketleri ahenkli bir koordinasyon sağlayarak yapar.
- 19- Aracını en ekonomik şekilde kullanabilmek için, gerekli önlemleri alır ve bunları titizlikle uygular.
- 20- Yasalara ve nizamlara saygılıdır, trafiği düzenleyen tüm mevzuatı ve ilkeleri bilir, bunlara uymada özen gösterir.
- 21- İşi ile ilgili yeterliğini geliştirerek devam ettirir; verimli çalışmaktan zevk duyar.
- 22- Dikkatli , özenli ve sabırlı olarak kusursuz ve temiz iş yapmaktan zevk ve kıvanç duyar.
- 23- Görev ve sorumluluk duygusu gelişmiştir. İşine, iş ve meslek ahlakına bağlı ve saygılıdır.
- 24- İlişkilerinde iyi niyet sahibi , yapıcı ve hoşgörülüdür, eleştirileri iyi karşılar ve bunlardan yararlanır.
- 25- Davranışlarını kontrol eder ve iyiye yöneltir. Olayları ve davranışları daima yapıcı bir eleştiriyle değerlendirir.

- 26- Genel nezaket kurallarına uymaya özen gösterir. Çevresindeki insanlara saygılıdır.
- 27- Uygur bir trafik ortamının karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörölük içinde, herkesin kendi görevi ve sorumluluğunu yerine getirmesine bağılı bulunduğunu bilir ve buna göre davranır.
- 28- Kendisinin ve çevresinin beden ve ruh sağılığını korumaya ve onları iyileştirmeye çalışır.
- 29- Karayollarının, çevredeki tesis ve trafik işaretlerinin korunması, temizliğı ve bakımı için ilgili ve duyarlıdır.
- 30- Motorlu taşıtların ve sürücülerinin çevre kirliliğine etkisini bilir, aracını ve çevreyi temiz tutmak ve iyi şekilde korumak hususunda gerekli önlemleri alır ve uygular.

1.7.2.Genel amaçlar

Bu programın amacı, kursiyerlere Türk Milli Eğitiminin Genel Amaç ve Temel İlkelerine uygun olarak;

- 1- Trafik mevzuatı ile ilgili Kanun ve Yönetmelikler Hakkında bilgi sahibi olmanın önemini kavramak.
- 2- Trafik kuralları ile trafik işaret ve levhalarını öğreterek bunlara uymanın önemini kavramak.
- 3- Karşılaştığı bir trafik kazasında üzerine düşen görevleri öğreterek sorumluluk duygusu kazanmak.
- 4- Çevrenin geliştirilmesi, çevre sağılığının korunmasının ve çevre kirlenmesinin önlenmesinin Devletin ve vatandaşlarının ödevi olduğunu kavramak.
- 5- Çevre kirliliğinin insan, bitki ve hayvanlar üzerindeki olumsuz etkileri ve alınacak tedbirlerin neler olduğu öğretilerek sürücülerin çevre konusunda daha hassas, titiz ve saygılı olmaları konusunda, ülkemiz kaynaklarının daha verimli kullanılması gereğini kavramak.
- 6- Eğitimin yapıldığı kentin önemli yol, kavşak ve merkezlerinin bilinmesinin önemini kavramak.

Anket trafik polislerine ve sürücülere uygulanmış olup her iki anketteki soruların yerleri aynı olup, bu sorular taksonomik sınıflamada karışık olarak

verilmiştir. Bunun sebebi de programdaki hedeflerin sırasına uymanın gerekliliğidir.

1.8. Anketin Geçerlik ve Güvenirlik Çalışmaları

Anket maddelerinin geçerliği için Ağrı İl genelinde faaliyet gösteren sürücü kurslarında görevli Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi öğretmenleriyle Ağrı Eğitim Fakültesindeki anket hazırlama konusunda uzman görüşü alınmış ve görüşler doğrultusunda yeniden düzenlemeler yapılmıştır.

Anketin güvenirliliği için “iki yarı yöntemi” ile hesaplanan iki yarı güvenirlilik katsayısı $r_{11}=0,87$ olarak $p<0,05$ önem düzeyinde anlamlı bulunmuştur.

1.9. Verilerin çözümlenmesi

Verilerin çözümlenmesinde SPSS for Windows 9.00 istatistik paket programından yararlanılmıştır. B, C, D ve E sınıfı sürücü belgesi sahibi sürücüler ile trafik polislerinin görüşleri arasında anlamlı bir farklılık olup olmadığını ortaya koymak için frekans, yüzdelik ve Ki-kare testi uygulanmıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

2. TRAFİK İLE İLGİLİ ARAŞTIRMALAR VE ÜLKEMİZDE TRAFİĞİN DURUMU

2.1. Yapılan Araştırmalar

Trafikle ilgili yapılan teorik ve uygulamalı araştırmalar ve teorik çalışmalar aşağıda verilmiş olup, uygulamalı herhangi bir çalışmaya rastlanılmamıştır.

2.1.1. Yurtiçinde yapılan araştırmalar

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü tarafından 1998 yılında, sürücü kurslarında sürücülük eğitimi alarak sürücü belgesi almaya hak kazanan sürücülere yönelik yapılan araştırmada; 2085 kişilik evrenden seçilen 200 kişilik örneklem grubu üzerinde yapılan araştırmada bu örneklem grubundan 94'ü aldığı sürücülük eğitimini yeterli görürken 106 kişi eğitimi yeterli görmemektedir. Dolayısıyla ankete katılan sürücülerin %53'üne göre sürücü kurslarında verilen sürücü eğitimi yetersizdir. Yine bu grup, eğitimin yetersiz oluşunun nedenleri arasında kursların eğitimden çok ticari düşünce ile hareket etmeleri nedeniyle her öğrenciyi bir gelir kaynağı olarak gördükleri için yetersiz imkanlarla gereğinden fazla öğrenci kaydı yaptıklarını ve öğrencilerin devamsızlıklarını takip etmediklerini, eğitimlerini de istedikleri şekilde yapmadıklarını belirtmektedirler.¹

Türker Özkan ve Timo Lajunen tarafından 2003 yılında yapılan "Genç Sürücülere Göre Trafik Kazalarının Nedenleri ve Sonuçları" isimli araştırmada , kaza yapmış sürücülerin, yapmış oldukları kazalara neden olarak gösterdikleri faktörler incelenmiştir. Beyan edilmiş olan kaza nedenlerini Genç Türk sürücü örneklemini üzerinde uygulayarak temel boyutları bulmak, oluşturulan bu boyutların, araç kullanma tarzı, trafik cezaları ve kazaları ile ilişkisini genç sürücü grubu üzerinde incelemek amaçlanmıştır. Bulgular, trafik kazalarının nedenlerinin 4 ana boyutta (Sürücünün kendisinden kaynaklanan nedenler, diğer sürücülerden kaynaklanan nedenler, çevre-arac kaynaklı nedenler ve kader) toplandığını ortaya koymuştur.

¹ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, s, 146.

2.1.2. Yurtdışında yapılan araştırmalar

Bruxelles tarafından 1998 yılında yapılan ‘‘Sürücü Belgeleri Hakkındaki Uluslararası Ankette’’ Belçika sürücü adaylarının pratik sürücü sınavlarını kazanma oranları:

A Sınıfı %84,

B Sınıfı %63,

C Sınıfı %80,

D Sınıfı %83,

B+E Sınıfı %89,

C+E Sınıfı %82 ve toplam başarı oranını %65 bulmuştur.²

2.2. Ülkemizde Trafiğın Durumu

Sürücülerin, yaya ve yolcu olarak kazada etkili olan davranışı, esas olarak kurallara uymamaktır. Bilgisizlikten, yada kurallara bilinçli olarak uyulmamasından ileri gelen davranışlara, ‘‘kural dışı davranış’’ denmektedir.

Sürücülerin kuralları bildikleri halde ihmal etmelerinin temel olarak iki nedeni vardır³:

1- **Sürücülükle ilgili dikkat, konsantrasyon (odaklanma), muhakeme yeteneği, hafıza, algı ve refleks gibi yeteneklerin yeterli düzeyde olmaması:** Bu yeteneklerinde sorun olan sürücülerin, özellikle virajlarda, kavşaklarda hız ayarlayamama, yandaki ve öndeki araçla mesafeyi ayarlayamama, hız limitlerine uyamama gibi nedenlerle kazalara karıştıkları tespit edilmiştir.

2- **Kişinin kendisine, yaşamına, diğer insanlara, trafik kurallarına yönelik tutumları, inanç ve alışkanlıklarının olumsuz olması:** Güvenlik bilinci gelişmemiş, sosyal sorumluluk duygusuna yeterince sahip olmayan, risk alma isteği yüksek, kendini kontrol etmede sorun yaşayan kişilerin trafik ortamında da

² A.g.e., s, 51.

³ Türkiye İçin Trafik Güvenliği Programı Ana Rapor, s, 10.

hız ihlali, alkollü araç kullanma, emniyet kemeri takmama gibi suçları sıklıkla işleyecekleri bir gerçektir.

Tablo 2.2.: Polis ve Jandarma Kayıtlarına Geçen Kazaların, Yaralanmaların ve Ölümlerin Sayısı ve Yüzdeleri⁴

Kazalara geçen(*)	1970(**)	1990(**)	Oran1990/1970	Artış (%/Yıl)	1999 (***)	2000	Oran 1999/1990	Artış (%/yıl)
Kazalar	19207	115295	6.0	9.4	465915	500653	4.04	16.8
Yaralanmalar	16838	87693	5.2	8.9	125586	134618	1.43	4
Ölümler	3978	6286	1.58	2.3	6130	5566	0.975	0
Yaralanmalı Kazalar	-	50681	-	-	67732	71771	1.34	-
Ölümlü Kazalar	-	5090	-	-	4537	4210	0.89	-
Yaralanmalı kaza başına yaralanma	-	1.73	-	-	1.85	1.88	-	-
Ölümlü kaza başına ölüm	-	1.23	-	-	1.35	1.32	-	-

(*) Sürücülerin kazadan hemen sonra olay yerini terk ettiği vakalar dahil edilmemiştir.

(**) Sadece EGM

(***) EGM + Jandarma

2.2.1. Trafik mevzuatının gelişimi

Cumhuriyetin ilanından sonraki yıllarda ülkemizde çok az sayıda motorlu araç bulunmakta ve bu nedenle trafik, ciddi bir sorun olarak kabul edilmemekteydi.

İkinci Dünya Savaşı' nın meydana getirdiği darlıklar, mevcut taşıtların bünyelerinde olumsuz bir etki yapmıştır. Savaş sonrasında meydana gelen ekonomik ve toplumsal gelişmeler, ulaştırma hizmetlerine olan talep artışını da beraberinde getirmiştir. Buna teknolojik gelişmelerin karayolu sistemine sunduğu kolaylıklar ve yeni model araçların daha yüksek bir hız yapacak şekilde üretilmesi

⁴ A.g.e., s, 11.

de eklenince, bütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de karayolu taşımacılığı büyük ölçüde artmıştır. Tüm bu gelişmelerin sonucu ise, trafik kazalarında hızlı bir yükseliş olmuştur⁵.

1981 yılında İçişleri Bakanlığı'nca karayolu trafiği yönünden günün ihtiyaçlarına, ülke şartlarına ve uluslar arası antlaşmalara uygun olarak bütün konuları kapsayacak şekilde yeni bir Karayolları Trafik Kanunu Tasarısı hazırlanmış ve bu tasarının hazırlanmasında teknik konu ve ortak hükümler için yabancı ülke mevzuatlarından yararlanılmıştır⁶.

Bu tasarı, Danışma Meclisi ve Milli Güvenlik Konseyi İhtisas Komisyonlarında daha da olgunlaştırılarak 13.10.1983 tarihinde Milli Güvenlik Konseyi'nce kabul edilmiş, 18 Ekim 1983 gün ve 18195 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.⁷ 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 137. maddesi, Kanunun bazı maddelerinin yayımı tarihinde, diğer maddelerinin ise yirmi ay sonra yürürlüğe gireceğini hükme bağladığından, Kanunun tümü 18 Haziran 1985 tarihinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu olarak yürürlüğe girmiştir⁸.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun getirmiş olduğu temel yenilikler şunlardır⁹:

- 1- Trafik kuralı, insan, araç ve yol gibi unsurlar açısından değerlendirilerek, ilgili kuruluşların yetki ve sorumlulukları yeniden belirlenmiştir.
- 2- Sürücü adaylarının yetiştirilmesi amacıyla, sürücü kursları açılması hükmü getirilmiştir.
- 3- Milli Eğitim Bakanlığı'nca ilköğretim ve orta dereceli okulların ders programlarına yeteri kadar zorunlu trafik dersleri konulması esası getirilmiştir.
- 4- Öğrencilerin trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla okul geçidi görevlilerinin yetkili kılınması kararlaştırılmıştır.
- 5- Trafik polisine, sürücüsü tespit edilemeyen araçların kural ihlali yapması halinde, aracın tescil plakasına göre tutanak düzenleme yetkisi verilmiştir.
- 6- Taşıtların teknik yönden daha bilimsel esaslara göre muayeneye tabi tutulmaları sağlanmıştır.

⁵ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi s. 55.

⁶ A.g.e. s. 67.

⁷ TBMM Türkiye Trafik Güvenliği Araştırma Komisyonu Raporu s.15.

⁸ Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı, s. 26.

⁹ Türkiye ve Avrupa'da Karayolu Trafikini düzenleyen Yasal Dayanaklar, s. 27.

- 7- İşlenen her trafik suçu için ceza puanı esası getirilmiş ve 100 ceza puanını aşan sürücülerin sürücü belgelerinin 2 ay süreyle geri alınması uygulamasına geçilmiştir.

Tablo 2.3.: Türkiye’de Kazalardaki Suç Oranları¹⁰

	Yol	Yol+İnsan+araç	Yol+insan	İnsan	İnsan+ilave	Araç
%	3	1,5	24	65	4	2,5

Ülkemize ait istatistikler, kazalarda , sürücü, yaya veya yolcu olarak insan davranışlarının 1995 yılında % 96.97, 1996 yılında %98.52, 1997 yılında %98.58, 1998 yılında %98.65 ve 1999 yılında %98.75; ortalama olarak % 98 dolayında etkili olduğunu göstermektedir¹¹.

Ülkemizde her yıl yaklaşık bir milyon kişi ehliyet almakta ve trafiğe deneyimsiz ve yeni sürücüler olarak katılmaktadırlar¹². Bu sürücülerin aynı zamanda trafikte en riskli yaş grubu sayılan 18-24 yaş grubunda oldukları da dikkate alınrsa, ülkemizde her yıl yaklaşık bir milyon, kazaya karışma riski olan sürücünün trafik ortamına katıldığını kabul etmek gerekir.

Ayrıca yük ve yolcu taşımacılığı yapacak şoförler için düşünülmesi gereken bir önlem de, bunların sürücü belgesi almadan önce sağlık muayenelerinin yanı sıra psikoteknik değerlendirmeye tabi tutulmalarının yasal zorunluluk haline getirilmesidir¹³.

Bugüne kadar yapılan bilimsel değerlendirmeler psikoteknik değerlendirmelerde başarılı olan sürücülerin 3 yıl boyunca bir kazaya karışmadıklarını, psikoteknik değerlendirmeye tamamlayıcı bir destek olan psikoteknik eğitimlerinin ise trafik suçlarını, yarı yarıya azalttığını göstermektedir¹⁴. Trafik güvenliğinde temel faktör insandır, yani sürücüdür. Denetim, eğitim ve alt yapı ne kadar iyi olursa olsun, aracın hakimiyetinden sorumlu olan insan, sürücülükle ilgili gerekli yeteneklere ve uygun kişiliğe sahip değilse, trafik

¹⁰ Tan, a.g.e. s. 79.

¹¹ Tan, a.g.e., s. 94.

¹² Tan, a.g.e., s. 102.

¹³ Özgüven, İ.E. “Trafik Kazası Yapan ve Yapmayan Şoförlerin Bireysel, Ailesel, Psikolojik ve Sosyo Ekonomik Nitelikleri” konulu araştırma, Hacettepe Üniversitesi,

¹⁴ Şoför ve Trafik Dergisi, Mayıs 2003 Sayısı, s. 2.

güvenliğini sağlamak tam olarak mümkün olamaz. Sürücü ilk fırsatta ya acelecilikten, sabırsızlıktan ya kendine çok güvendiğinden ya da yeterli refleks, görme ve algılama kapasitesine sahip olmadığı için bir trafik faciasına neden olabilmektedir. 1900'lü yıllardan bu yana Almanya, İspanya, Avusturya başta olmak üzere pek çok Avrupa ülkesinde, sürücü adayları, trafik kurallarını ihlal eden sürücüler ve otobüs şoförleri başta olmak üzere tüm şoförler için, psikolojik kontrollerin yapıldığı psikoteknik değerlendirmeden geçmek yasal bir sorunluluktur. Sadece Almanya'da her yıl binlerce sürücü veya sürücü adayı psikoteknik değerlendirmeden geçmektedir¹⁵.

2.2.2. Psikoteknik değerlendirme nedir?

Kişilerin, sürücülükle ilgili yetenek ve becerileri, sürücülük kimlikleri, bu alanda çalışan trafik psikologlarının geliştirdikleri özel psikolojik testler yardımı ile ölçülür. Bu ölçme işlemine “ psikoteknik değerlendirme “ denir¹⁶.

Psikoteknik değerlendirme, sürücülük için temel olan ve sürücülerin güvenli araç kullanmalarını sağlayan, algı, dikkat, hafıza, muhakeme yeteneği, hız-mesafe- tahmin gibi zihinsel; tepki hızı, göz, el, ayak koordinasyonu gibi psikomotor yeteneklerin düzeyinin psikometrik kriterlere uygun milisaniyelerde ölçülen hassaslıkta, standart ve bilgisayar destekli test sistemleri kullanılarak ölçülmesidir. Test sonuçları testi alan kişinin özelliklerini taşıyan (yaş,cinsiyet,ehliyet tipi gibi) norm grupları ile karşılaştırılarak, sürücülük yetkinliklerinin düzeyi hakkında bir sonuca varılır¹⁷.

Trafik kültürünün kazandırılabilmesi için aile, okul, işyeri ve sosyal faaliyetler çerçevesinde toplumun en küçük yapı taşı olan insana, eğitimle sağlanacak bu kültür ülkemizde kalıcı olarak oluşturulabilir.

Okul dışında gerçekleşen yaygın eğitim, aslında geleneğimizde var olan ancak işlevi ve önemini çağdaşlaşma sürecinde unutulmuş gördüğümüz bir olgudur, toplumsal bir görevdir. Günümüzde çok yaygın olan “bahaneci”liğimiz bu görevi hafife alışımızın bir ürünüdür. Bu toplumsal hastalığımızı

¹⁵ Şoför ve Trafik Dergisi, Haziran 2002 Sayısı, s. 11.

¹⁶ Şoför ve Trafik Dergisi, Mayıs 2003 Sayısı, s. 4.

¹⁷ A.g.e., s. 3.

azaltabilmemiz için “yaygın eğitimi” de “örgün eğitim” düzeyinde önemsememiz gerekmektedir.

Trafik benzeri sorunlarla baş edebilmemiz için klasik vatandaşlık görevinin sınırını aşan bu yurttaşlık görevini yerine getirmemiz zorunludur.

Psikoteknik değerlendirmeye¹⁸:

- Başından bir kaza geçen yada araç kullanmaktan çekinen sürücüler , veya yeni ehliyet almış sürücüler girebilir.
- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda yer aldığı üzere hız ihlali, alkollü araç kullanma, 100 ceza puan limitini aşma nedeniyle ehliyeti alınan sürücüler, ehliyetini geri alabilmek için psikoteknik değerlendirmeden geçmek zorundadırlar.
- Otobüs firmaları, servisi olan eğitim kurumları, nakliye şirketleri, hem var olan hem de yeni alacağı şoförlerine bu değerlendirmeyi yaptırabilir ve psikoteknik değerlendirme ile sürücülük performansları hakkında bilgi edinebilir.

Türkiye’de araç sayısında son yıllarda bir patlama yaşanmaktadır. Kişi başına gelir arttıkça , hem binek, hem de ticari araç sayısında geometrik artış kaçınılmaz olmaktadır. Gelişmiş ülkelerde araç sayısı nüfusa yaklaşıyor. Bu mantıkla demek oluyor ki, Türkiye’de araç sayısı önümüzdeki yıllarda bir hayli artacaktır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununu değiştiren 17.10.1996 tarih ve 4199 sayılı kanunda Trafik eğitimini geliştirici hükümler de vardır. Sözü edilen eğitimle ilgili zorunlu hükümlerden birisi de ülkemizdeki tüm özel radyo ve televizyonlarda haftada en az yarım saat karayolu trafik güvenliğiyle ilgili yayın yapılmasıdır. 17.10.1996 tarihinde 3201 sayılı Emniyet Teşkilatı kanununa fıkra eklenerek karayolu trafiği hakkında araştırma yapıp kazaların önlenmesi konusunda önerilerde bulunmak üzere Trafik Araştırma Merkezi kurulmuştur. Merkez hali hazırda kendi imkanlarıyla karayolu trafik güvenliğini geliştirici faaliyetler yapmaktadır.

¹⁸ Şoför ve Trafik Dergisi, Temmuz 2002 Sayısı, s. 17.

2.2.3. Başlıca karayolu trafiğiyle ilgili yasal düzenleme ve denetim faaliyetleri

Karayolu trafik güvenliğinin geliştirilmesinde ihtiyaçlara cevap verecek şekilde uygulanabilir mevzuat olumlu etki yapar. Son on yılda 2918 sayılı Karayolu Trafik Kanunu'nda değişiklikler yapılmıştır. En önemli değişiklik 17.10.1996 tarih ve 4199 sayılı kanunla yapılan değişikliktir. Söz konusu değişiklikle karayolu trafik güvenliğini geliştirmek için yapılan yeniliklerin başlıcaları¹⁹:

- A- Kara yolu Güvenliği Yüksek Kurulunun kurulması
- B- Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunun kurulması
- C- Emniyet Genel Müdürlüğü'nde Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nın kurulması
- D- Trafik Araştırma Merkezi'nin kurulması
- E- Jandarma teşkilatına görev verilmesi
- F- Fahri Trafik Müfettişliğinin getirilmesi
- G- Trafik Eğitiminin Milli Eğitim Bakanlığı'na verilmesi
- H- Para cezalarının artırılması
- İ- Karayolu Trafiği Polis Okulu'nun açılması
- J- Sağlık Bakanlığı'na yeni görevler verilmesi
- K- Trafik Hizmetleri fonu kaynaklarının artırılması
- L- Psikoteknik değerlendirme yapılması
- M- Sürücü belgelerinin geri alınmasıdır.

2.2.4. Trafik güvenliği konusundaki olumsuz tutum ve davranışlar²⁰

- Trafik güvenliği konusunda toplumun bilinç düzeyi düşüktür ve ilgi gösterilmemektedir.
- Kazalar ve kazazedeler çoğu zaman kaderin ve alın yazısının sonucu olarak kabullenilmektedir.
- Politikacılar ve diğer üst düzey karar vericiler, trafik güvenliğine yeterli destek vermemektedirler.

¹⁹ A.g.e. , s. 18.

²⁰ Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı, s.16.

Trafik güvenliği konusundaki bilinç düzeyine ilişkin çok az çalışma olmasına karşın, bu düzeyin sınırlı olduğu oldukça açık bir şekilde görülmektedir. Buna politikacılar ve üst düzey karar vericiler, kamu kuruluşları, özel teşebbüsler ve kuruluşlar, medya ve halk dahildir²¹.

Bakanlar, parlamenterler ve öteki üst düzey politikacılar, bugüne kadar trafik güvenliği konusuna büyük bir ilgi göstermemişlerdir. Siyasi partilerin programlarında da trafik güvenliği ile ilgili çok sınırlı değerlendirmelerin yer aldığı görülmektedir²².

Durum emniyetten sorumlu olan kuruluşlarla da iyileştirilebilir. Örneğin, EGM, KGM, Jandarma ve MEB'nin trafik güvenliği konularına bugün olduğundan daha yüksek öncelik vermeleri gerektiği açıkça görülmektedir.

Medya, trafik güvenliği konusuna büyük bir öncelik vermemektedir. Birçok ölü ve yaralının bulunduğu trafik kazaları, günlük gazetelerin son sayfalarında veya TV bültenlerinin sonlarında kısaca duyurulmaktadır. En kötüsü ise trafik kazalarında her gün yaklaşık 25 kişinin ölmesinin normal karşılanıyor ve motorlu taşıt kullanmanın bedeli olarak görülüyor olmasıdır.

Kamuoyunun güvenliğe ilgisi ise dalgalı bir seyir izlemektedir. Ciddi trafik kazalarından sonra kamuoyu ve medya, trafik yasasında değişiklik yapılmasını istemektedir. Yasanın uygulanmasının yeterli olmaması nedeniyle sadece yasada yapılan değişiklikler normalde herhangi bir olumlu ve büyük sonuca yol açmamaktadır.

Aynı zamanda, kazalar ve kazazedelerin durumu, çoğu zaman kaderin ve alın yazısının sonucu olarak kabullenilmekte ve bu nedenle yapılacak fazla bir şey olmadığına inanılmaktadır.

Büyük eksikliklerden biri de sorunun ciddiyetinin anlaşılabilmesidir. Bilinç düzeyi yükseltilmediği ve davranışların da önemli ölçüde değişmediği takdirde sorunun daha da artması riski bulunmaktadır²³.

²¹ A.g.e., s. 16.

²² A.g.e., s. 16.

²³ A.g.e., s. 17.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. EĞİTİMLE İLGİLİ TEORİK ÇERÇEVE

Bu bölümde, sürücülerin eğitiminde de etkili olan Okul nedir? Öğretmenlerin nitelikleri nelerdir? Sürücü belgesi almak için gereken şartlar nelerdir? Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin içeriği nedir? Programlı Öğretim nedir? ve eğitimle ilgili bazı kavramlar üzerinde durulmuştur.

3.1. Okul

Tüm sistemler bir amaç üzerine kurulmuştur ve bu amaçları gerçekleştirmek için belirli objeleri, üzerinde yapılacak belirli işlevlerden geçirdikten sonra amaçları gerçekleştirmiş şekilde sonuçlanan bir süreç izler.

Diğerlerinde olduğu gibi aynı şekilde eğitim de bir sistemdir. Eğitim sisteminin girdileri önceki davranışları kazanmış olan belirli özelliklerdeki öğrenciler, çıktıları ise yine belirlenmiş olan düzeyine uygun davranışları kazanmış olan mezun olacak durumdaki öğrencilerdir. Bunlar bazen öğretmen, bazen mühendis, doktor, şofördür. Her okulun, hem çevredeki gelişmelere uyum sağlayacak, hem de çevrede beklenen değişimleri oluşturabilecek yeterliliğe ulaştırılması gerekecektir¹.

Bu bakış açısı, okulu durağan değil, dirik(dinamik)bir sistem olarak incelenmesi gerektiğini vurgulamaktadır².

Okul, eğitimi yapmak ve eğitimin yapılmasını sağlamak için gerekli ortamı hazırlama olmak üzere iki görevi üstlenmiştir. Ayrıca okulun ekonomik görevi de; ekonominin beyin gücü ve insan gücü gereksinimini karşılamaktır. Burada toplumun ihtiyacı olan şoförleri yetiştirmek de, eğitim sisteminin içindedir. Bu görevi de Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı olarak açılan Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursları üstlenmiştir³.

Bir sürücü kursu toplumun ihtiyacını karşılamak için faaliyet gösterirken, o toplumdaki eğitim sorun ve görevlerine kulak tıkayamaz. Eğer ki kulak tıkarsa başarısız olması kaçınılmazdır.

¹ Taymaz,H.,Uygulamalı Okul Yönetimi, A.Ü.Eğitim Bilimleri Fakültesi Yayınları, Ankara 1985,s.1.

² Türk,E.,Türk Eğitimi Sistemi,Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 1999,s.23.

³ Milli Eğitim Temel Kanunu Temel İlkeler bölümü.

Toplumun ihtiyacı olan ve Devlet tarafından karşılanamayan bazı ihtiyaçlara yönelik olarak, Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü kurulmuş ve sürücü kursları bu genel müdürlüğe bağlanmıştır. Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, 1992 yılında genel müdürlük olmuştur⁴.

3.2. Öğretmenlerin Özellikleri

Öğretmenin öncelikle şu özelliklere sahip olması beklenir⁵:

- Gelişmenin ilkesi olarak öğretmenin kendi öğretmesini sorgulama fikrine sahip olması,
- Öğretme etkinliklerini sürekli alıştırma fikri ve becerilerine sahip olması,
- Teorileri uygulamada test etmesi ve sorgulaması ,
- Öğretme faaliyetlerinin gözlenmesine izin vermek, belli ilkeler ışığında tartışmak ve gerekli olanları ilave etmek.

Türkiye’de motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav neticesinde sertifika vermek ve trafik eğitimi yaptırmak amacıyla kurulan “sürücü kursları”, ülkemizde Türkiye Cumhuriyeti uyruklu gerçek ve tüzel kişilerce Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu Yönetmeliği’ndeki şartları taşımaları halinde açılabilir⁶.

Türkiye’de çalışmaları ilk kez 1987 yılının Şubat ayından itibaren yürürlüğe giren sürücü kurslarının sayısı günümüzde 1900’ü geçmiştir⁷.

Sürücü kursları ve öğretmenlerinin faaliyetleri Karayolları Trafik Kanununa ve ilgili yönetmeliklere göre düzenlenir. Türkiye’de medeni hakları kullanma ehliyetine sahip, yüz kızartıcı suç işlememiş kurucu ya da temsilcilerin Milli Eğitim Bakanlığı’na başvurmaları neticesinde gerekli kurumların onaylarının alınmasının ardından Bakanlıkça sürücü kurslarının açılışlarına izin verilmektedir⁸.

⁴ Tan, a.g.e., s. 238.

⁵ Karakaya, Ş., Eğitimde Program Geliştirme Çalışmaları, s.136

⁶ Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu Yönetmeliği(MTSKY), Madde 1, 30.10.1997 tarihli 23155 sayılı Resmi Gazete.

⁷ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi. s,1.

⁸ A.g.e., s.1.

Kurslardaki teorik dersler haftanın günlerine dengeli olarak dağıtılmıştır. Hafta içinde en az 15, en çok 20; Cumartesi ve Pazar günlerindeyse en az 6, en çok 8 saat teorik ders yapılabilmektedir⁹.

Eğitim programı şu bölümlerden oluşmaktadır¹⁰:

- 1- Araç yapısı ve donanımı
- 2- Trafiğe kapalı eğitim alanında temel araç kontrol teknikleri
- 3- Manevra ve araçların çeşitlerine göre manevra özellikleri
- 4- Diğer yol kullanıcılarının davranışları
- 5- Hava ve yol koşulları
- 6- Temel trafik kuralları ve mevzuat

Programın hedefi; eğitim programındaki her madde sürücü adayının eğitim programı sonunda her başlık altındaki madde ile ilgili detayları öğrenmiş ve uygulayabilir duruma gelmiş olmasını amaçlar. Bu maddelerin içerdiği detaylar, aynı zamanda teorik ve pratik sürücü sınavının başarıyla tamamlanabilmesi için gerekli olan eğitim bilgileridir. Temel trafik kuralları tehlike ve uyarı işaretleri ve bilgi işaretleri olmak üzere ikiye ayrılır¹¹.

Sürücü adayı; aracı kullanmayla ilgili psikolojik durumların varlığından haberdar olmalı ve algılama ve reaksiyon sınırlarını bilerek öz kritiğini ve planlı davranış şekillerini göstermelidir. Hastalığın, hapların ve yorgunluğun etkileri gibi durumları içeren, sürücülük yetenekleri ve sağlık durumuyla ilgili yasal kuralları ve alkollü sürücülük kurallarını açıklayabilmelidir. Seyir halindeyken diğer yol kullanıcılarının yaş gruplarına göre özellikle çocuklara, gençlere ve yaşlılara karşı takınılacak tavrı bilmelidir. Diğer yol kullanıcılarının yaşlarına, dikkatlerine ve duygularına göre tipik kaza anlarında takınacakları davranış şekillerini önceden hissetmeli ve uygun önlemler alabilmelidir¹².

Sürücü adayı; karayoluyla ilgili olarak çevre, donanım standartları, yol kullanma önceliklerine bağlı koşulları, yol sınıflandırması, görüş, karanlık, buzlanma ve sis gibi durumları daha iyi bilmelidir. Seyir halinde diğer sürücülerin

⁹ A.g.e., s.3.

¹⁰ A.g.e., s.5.

¹¹ A.g.e., s.5.

¹² A.g.e., s.5.

teknik şartlardan ve doğal koşullardan etkilenebileceğini unutmamalı ve bu tür durumlara karşı hazırlıklı olmalıdır¹³.

Sürücü adayı, tüm manevra ve sürüş tekniklerini öğrenmeden önce trafik ile ilgili yasal kuralları öğrenmeli, temel trafik levhalarını ve yol işaretlerini tanımalı ve ne anlama geldiğini bilmeli, bunların güvenli bir sürüş için büyük önem arz ettiğini unutmamalıdır¹⁴.

Sürücü kurslarında verilen eğitimde kullanılmak üzere kursların bulundurması gereken mecburi araç ve gereçler özetle şunlardan oluşmaktadır¹⁵.

- 1- Trafik işaret levhaları, trafik kurallarıyla ilgili resimler, panolar
- 2- Televizyon, video, tepegöz, slayt makinesi
- 3- İlk yardımla ilgili araç ve gereçler
- 4- Motor ve araç tekniğiyle ilgili olarak elektrikle çalıştırılabilen
 - tam şase kesit motor
 - ateşleme sistemi
 - frenleme sistemi ve çeşitleri

3.2.1. Sürücü öğretmeni olabilmek için gereken şartlar¹⁶

Sürücü kurslarında görevlendirilecek olan sürücü öğretmenleri, Milli Eğitim Bakanlığı, Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliğince belirlenen şartlar doğrultusunda kurslarda çalışabilmektedir.

Sürücü kurslarında eğitim veren öğretmenlerde aranan özellikler, eğitimin alanına göre farklılık göstermektedir.

Türkiye’ de Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi öğretmeni olabilmek için gerekenler¹⁷:

- 1- Yüksekokul mezunu olmak,
- 2- En az üç yıllık sürücü belgesi sahibi olmak,

¹³ Şoförün Eğitim Kitabı, s. 94.

¹⁴ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi. s.7

¹⁵ Motorlu Taşıtların Sürücü Kursları Yönetmeliği, Ek 10,11,12. Maddeler.

¹⁶ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, s.17.
A.g.e, Sf,38.

¹⁷ 1-Milli Eğitim Bakanlığı’nın 10.10.1997 tarih ve 59359 sayılı Tebliğler Dergisi
2-Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi s. 38.

3- İlk yardım, trafik ve çevre, motor ve araç tekniği, direksiyon ve benzeri eğitim alanına göre uzmanlığını Bakanlıkça onanmış bir şekilde belgelendirmek.

Bunun dışında Trafik ve Çevre Bilgisi dersi veren öğretmenler, bu şartların yanı sıra Milli Eğitim Bakanlığı'nın açtığı 21 günlük Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi Öğretici Kursunu bitirmek zorundadır¹⁸.

3.2.2. Sürücü öğretmenlerinin sınav ve ehliyeti

Sürücü kurslarında verilen derslere göre aranan özellikleri taşıyan sürücü öğretmenleri, çalışmak istedikleri kursların Milli Eğitim Bakanlığı'na izin başvurusunda bulunmalarını müteakip, Bakanlıkça verilen izinle kurslarda öğreticilik yapabilmektedirler. Öğreticiler, Bakanlığın onayı dışında herhangi bir sınava tabi tutulmadan öğreticilik sertifikalarını almaktadırlar¹⁹.

Ancak Trafik ve Çevre Bilgisi dersi usta öğreticisi olmak isteyenler için il milli eğitim müdürlüklerince 21 günlük bir kurs düzenlenmektedir. Bu kursa katılacak olan Trafik ve Çevre Bilgisi öğreticileri yüksek okul mezunu olmak, en az bir yıllık B, C, D, veya E sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak zorundadır. Kursun sonunda yapılan sınavda başarılı olan öğreticiler sertifikalandırılarak kurslarda çalışma hakkını kazanmaktadırlar²⁰.

3.2.3. Sürücü eğitimi - öğretimi ve sınavları

Sınav görevlileri sınavları normal görevlerinin dışında yapmaktadırlar. Bir kişinin sınav görevlisi olarak atanması için, atanmadan önce 30 saat (5 gün x günde 6 saat) süren özel bir kursa katılması gerekmektedir ve bu süre yetersizdir.²¹ Özellikle mevcut nitelikli pratik sınav görevlilerinin sayısı talebe göre çok düşüktür.

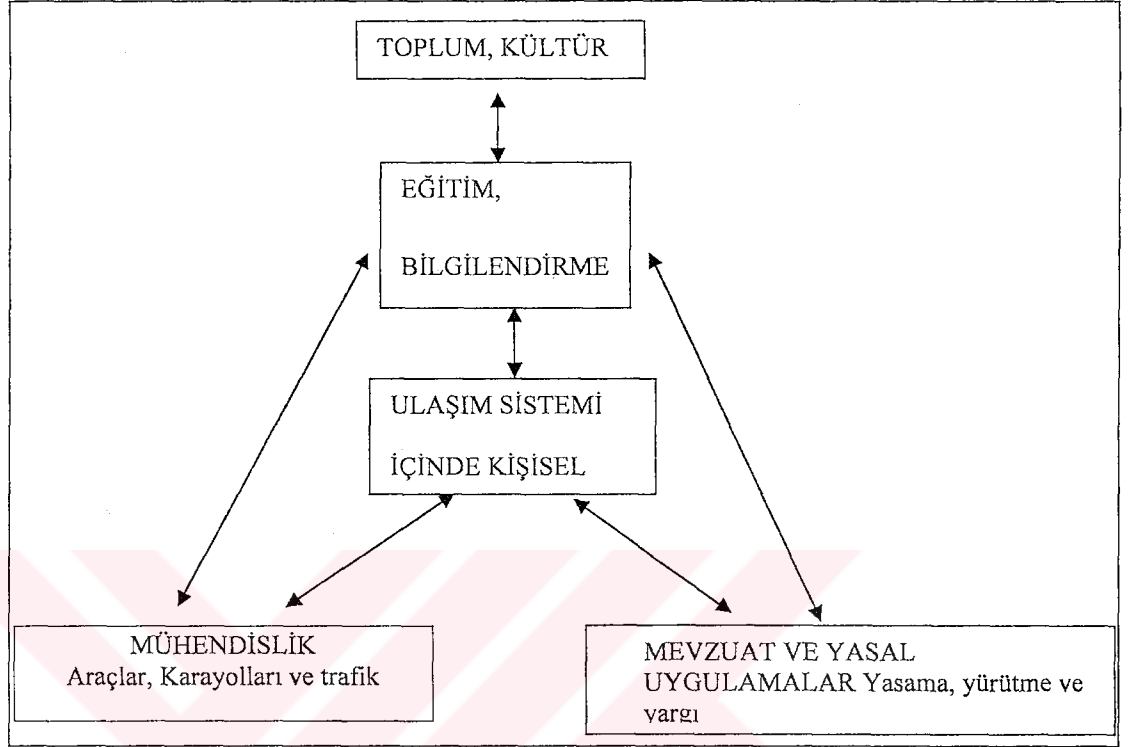
¹⁸ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, a.g.e., s.38.

¹⁹ A.g.e., s.40.

²⁰ A.g.e., s.40.

²¹ A.g.e., s.67.

Şekil 3.1: Karayolu Güvenliğini Etkileyen Faktörler İçinde Eğitimin Yeri²².



Yürürlükteki sürücü belgesi sistemi, sürücü belgesi sahibinin hangi sınıftaki taşıtları kullanmasına izin verildiği açısından Viyana Sözleşmesine ve AB Yönergelerine uygun değildir.²³ Sürücü belgesi , sona erme tarihi ve kısıtlamalar konusunda hiçbir bilgi içermemektedir. Bu da sürücü belgelerinin ömür boyu geçerli olduğu şeklinde anlaşılabilir ki bu uygun değildir. Çünkü sürücü belgesi alındıktan sonra sürücünün güvenli sürüş yapabilmesi için gerekli olan organlarından bazılarını veya refleksini kaybetmesi durumunda bile sürücülüğü devam etmektedir.

Karayolları Trafik Kanununun doğrudan görev ve sorumluluk verdiği başlıca kurum ve kuruluşların listesi aşağıdadır²⁴.

- Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu
- Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu
- Emniyet Genel Müdürlüğü
- Karayolları Genel Müdürlüğü

²² A.g.e., s. 12.

²³ Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı, s. 34.

²⁴ Türkiye ve Avrupa'da Karayolu Trafikini Düzenleyen Yasal dayanaklar s. 32.

- Jandarma Genel Komutanlığı
- Milli Eğitim Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Ulaştırma Bakanlığı
- Tarım Orman ve Köy İşleri Bakanlığı
- Belediyeler

Bunlardan Milli Eğitim Bakanlığının görevleri; motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her alanda denetlemek, resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak, okul öncesi, okul içi, ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak bunları uygulamaktadır²⁵.

3.3. Sürücü Belgesi Almak İçin Gereken Şartlar²⁶

Ülkemizde sürücü belgesi alabilmek için gereken şartlar şunlardır:

- 1- Yaş şartı: sürücü belgesi kategorilerine göre sürücülerin yaş sınırlamaları değişmektedir. Buna göre:
 - A1, A2, F ve H sınıfı sürücü belgesi alacaklar 17,
 - B ve G sınıfı sürücü belgesi alacaklar 18,
 - C, D ve E sınıfı sürücü belgesi alacaklar 22 yaşını bitirmiş olmak zorundadır.
- 2- Öğrenim şartı: Sürücü belgesi alacaklar 31.12.1999 tarihinden itibaren geçerli olmak kaydıyla en az ortaokul yada sekiz yıllık eğitimi bitirmiş olmak zorundadır. Bu tarihten önce sürücü belgesi alanlar en az ilkokul mezunu olmakla yükümlüdür.
- 3- Sağlık şartı: Sürücülerin beden ve ruh sağlığı bakımından sürücülük yapmalarına engel durumlarının bulunmadığını sağlık raporuyla belgelendirmeleri gerekmektedir.
- 4- Eğitim ve Sınav şartı: Sürücüler sürücü kursu eğitimini bitirmiş ve yapılan sınavları başararak sertifikalandırılmış olmak zorundadır.

²⁵ Türkiye ve Dünyada Karayolu Trafik Kazaları Değerlendirmeleri II. s. 61.

²⁶ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi s. 89.

- 5- Hükümlü olmama şartı: Sürücüler Türk Ceza Kanunu ve ilgili diğer kanunlarda belirlenen bir takım suçlardan hüküm giymemiş olmak zorundadır.

3.3.1. Tam sürücü belgeleri

Ülkemizde motorlu araçların, karayollarında sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından sürülmesi yasaktır. Sürücü belgesi sahipleri kanunun belirlediği kategorilere uygun olarak sürebildikleri araçlarıyla, karayollarında sürücülük yapabilmektedirler²⁷.

Sürücü belgeleri karayollarında sürülecek araçların cins ve gruplarına göre şu sınıflara ayrılmıştır:

A1 Sınıfı Sürücü Belgesi	Motorlu Bisiklet
A2 Sınıfı Sürücü Belgesi	Motosiklet
B Sınıfı Sürücü Belgesi	Otomobil, minibüs veya kamyonet
C Sınıfı Sürücü Belgesi	Kamyon
D Sınıfı Sürücü Belgesi	Çekici
E Sınıfı Sürücü Belgesi	Otobüs, trayler
F Sınıfı Sürücü Belgesi	Lastik tekerlekli traktör
G Sınıfı Sürücü Belgesi	İş makinesi türünden motorlu araçlar
H Sınıfı Sürücü Belgesi	Hasta veya sakatlar için özel dizayn edilmiş araçları kullanma yetkisini sağlayan sürücü belgeleridirler ²⁸ .

3.3.2. Sürücü kursları

1987 yılında faaliyetlerine başlayan sürücü kursları, ülkemizde alt yapısı hazır olmadan (1987 yılındaki trafik kazaları ve bu kazalardaki ölü ve yaralı sayısının fazlalığının bir sebebinin de bu olduğu daha önce belirtilmişti) sürücü eğitimi konusunda görevlendirilmiş ve 2002 yılı sonu itibariyle sayıları 1900'lere ulaşmıştır²⁹.

²⁷ Türkiye ve Dünyada Karayolu Trafik Kazaları Değerlendirmeleri II, s.57.

²⁸ Karayolları Trafik Kanunu Madde, 38.

²⁹ Şoför ve Trafik Dergisi Mayıs 2003 Sayısı s.5.

3.3.3. Teorik eğitim dersleri

Sürücü kurslarında verilen trafik ve çevre bilgisi, ilk yardım ve motor derslerinin verimli geçmesi için, müfredat programının içeriğinde çeşitli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Verilen derslerin yeniden incelenmesi, direksiyon eğitiminin süresinin artırılması için derslerin önem derecelerine göre yeni düzenlemelerin yapılması kaçınılmazdır.

3.4. Trafik Ve Çevre Bilgisi Dersi

Trafik ve Çevre Bilgisi dersi, müfredat içeriğinde bulunan trafik psikolojisi ile ilgili konularından dolayı, teorik eğitimin en önemli dersidir. Ülkemizde verilen trafik ve çevre bilgisi dersinin içeriği oldukça zengindir ve başarılı bir çalışmanın ürünüdür. Ancak, dersin verimli geçmesi için bir takım düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç vardır. Örneğin, eğitimin ilk dersinde tamamen trafikle ilgili tanımlar üzerinde durulmakta, bu ve benzeri durumlar kısıtlı eğitim süresince zaman kaybına neden olmaktadır. Ayrıca eğitim müfredatı içinde önemle yer alması gereken diğer yol kullanıcılarına karşı saygılı davranma, trafikte nezaket, alkollü araç kullanmanın zararları ve benzeri konulara ağırlık verilmesi gerekmektedir³⁰.

Yeni düzenlemeye göre sürücü adayları “Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği ile İlk Yardım “dan oluşan teorik derslerden merkezi sınava girmektedirler. Sürücü kurslarının müdürleri, her sınav tarihinden 25 gün önce, teorik derslerin sınavına girecek kursiyerlerin onaylı listesini ve kursiyerin sınav ücretini yatırdığına dair banka makbuzunu, İl Millî Eğitim Müdürlüklerinde oluşturulan sınavdan sorumlu birime teslim etmektedir. Teorik sınavlar, 2 ayda bir yapılmaktadır³¹.

Teorik derslerden her birinden (trafik ve çevre bilgisi, ilk yardım ve motor) en az 70 puan alan adaylar, direksiyon sınavına alınmaktadır. Direksiyon sınavı için büyükşehir statüsündeki illerde ilçe, bu statüde olmayan illerde ise il ve ilçe bazında Sınav Yürütme Kurulu oluşturulur. Sınav, bu kurullar aracılığıyla gerçekleştirilir³².

³⁰ Şoförün Eğitimi Kitabı, s.19.

³¹ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, s.19.

³² A.g.e., s.20.

Tablo 3.4.: Ülkelere Göre Teorik Eğitimin Süresi³³

ÜLKELER	Teorik eğitimin süresi
Almanya*	24 saat
Avusturya*	20 saat
Belçika	4 hafta
Bulgaristan*	25 saat
Cezayir*	12 saat
Estonya	50 saat
Finlandiya	20 saat
Fransa	5 saat
Hırvatistan	30 saat
Hollanda	-
İngiltere	5-10 saat
İsveç	20-25 saat
Letonya	116 saat
Lüksemburg	12 saat
Macaristan	30 saat
Monako	6 saat
Norveç	-
Portekiz*	30 saat
Türkiye*	63 saat

*Süre yalnızca B sınıfı için geçerlidir.

Tablo 3.5: Türkiye’de Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi Eğitiminin Süreleri³⁴

Kurs Sınıfı	Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi Kurs Süreleri (Ders Saati)
A1,A2	20
B	35
C,D,E	35
F.	20
G	20
H	35

³³ A.g.e., s.152.

³⁴ Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği, Madde 6.

Madem ki karayolunu belirli bir oranda kullanma mecburiyeti var; o halde karayolu trafik güvenliğini sağlayacak tedbirleri almak zorundayız. Tedbirler yeterince alınmayınca, trafik kazaları diye adlandırılan felaketler ortaya çıkmaktadır.

Trafik kazalarının önlenmesine yönelik tedbir alanları, uluslararası düzeyde “dört E” diye adlandırılan formül ile izah edilmektedir³⁵.

1.E- Trafik Mühendisliğidir. Bu alandaki faaliyetlere yollar, otoparklar, araç v.b. teknik işler örnektir.

2.E- Trafik mevzuatı ve Denetimiyle ilgilidir. Bu alan; uygulanabilir iyi bir mevzuat, caydırıcı cezalar ve sürekli etkin bir denetimi içine alır.

3.E- Trafik kazası sonrası acil yardım ve kurtarma hizmetleriyle ilgilidir. İlk ve acil yardım tıbbi faaliyetlerin süratli ve kaliteli olmasını öngörür.

4.E- Trafik Eğitimi. Bu alanda ; trafik güvenliğine uygun olarak yolları kullananlar (sürücü, yaya, yolcu) olmak üzere, herkesin olumlu tutum ve davranış göstermesine yönelik faaliyetlerin öğretimi vardır.

Çevre; içinde yaşadığımız mekan, soluduğumuz hava, içtiğimiz su, insanın ve diğer canlıların hayatını idame ettirebilmesi için gerekli olan bütün objelerdir.

Trafik ve Çevre Bilgisi derslerinin, sürücü adaylarının sürücü olduklarında kullanacakları bilgi ve becerileri kazandırmak amacıyla hazırlanmış olması gerekir. Son yıllarda ülkemizde bir uzmanlık alanı haline gelen Trafik ve Çevre Bilgisi dersi usta öğreticiliği alanında da yeterli kaynakların hazırlanmış olması gerekir.

Her konuda olduğu gibi trafik konusunda da eğitimin önemli bir yeri vardır. Düzenli, güvenli ve sürekli bir trafik ortamını sağlayabilmek için, bu ortamın temel unsurları olan sürücü, yaya ve yolcuların belirli bir eğitim düzeyinde olmaları gerekir. Bunun için okullarda okutulan derslerin dışında çeşitli eğitim etkinliklerine yer verilmektedir.

³⁵ Şoför ve Trafik Dergisi, Haziran 2002 Sayısı, s. 19.

Trafikle ilgili eğitim etkinliklerinin düzenlenmesi başlı başına bir amaç değil, araçtır. Amaç, trafiğe katılan bireylere yeni bilgi ve beceriler kazandırmak, mevcut bilgi ve becerilerini geliştirmektir.

Bu yönüyle hareket noktamız, trafiğe katılan bireylerin mevcut bilgi ve becerilerini iyi gözlememiz, değerlendirmemiz, burada gördüğümüz eksiklikleri ve yetersizlikleri belirlememizdir. Çünkü düzenleyeceğimiz eğitim etkinliklerinde hangi konuları ele alacağımıza ancak bu şekilde karar verebiliriz.

Kuşkusuz burada bazı konuların öncelikleri olacaktır. Bu öncelikleri belirledikten sonra kısa ve uzun vadede hangi konularda, kime, nerede, nasıl bir eğitim etkinliği düzenleyeceğimize karar verir, bununla ilgili gerekli planlamalara gideriz. Bu yönüyle eğitim etkinliklerinde genellikle ele alınan temel konular şunlardır³⁶;

- Trafik mevzuatı
- Trafik kuralları
- Trafik kazaları ve trafik cezaları
- Araçların tescil işlemleri, motorlu araçlara ait şartlar ve muayeneleri
- Kusur payları ve kusurlu davranışlar
- Trafik işaretleri, sürücü belgeleri, hukuki sorumluluk ve sigorta
- Araçlarda bulundurulması zorunlu olan malzeme ve teçhizat

Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin programı birkaç başlık altında incelenmiştir.

- a) Bu derste eğitim faaliyetlerine yön verir
- b) Bütün sürücü kurslarındaki eğitimin aynı amaçlar çerçevesinde hemen hemen aynı yönde gerçekleşmesini sağlar.
- c) Bu dersten beklenen verimi artırır.
- d) Bu dersi verecek öğretmenlere yol gösterir.

Onun için her dersin olduğu gibi Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin de programı yapılırken bazı konuların göz önünde bulundurulması gerekir. Bu konular program hazırlanırken “ne”, “niçin”, “kim”, “ne zaman” ve “ne ile” sorularının meydana getirdiği temeller üzerine oturtulur³⁷.

³⁶ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, s. 3.

³⁷ Büyükkaragöz, S. Savaş, Program Geliştirme, Kaynak Metinler, s. 7.

Bu temeller sırası ile:

- 1- Sosyolojik temel
- 2- Psikolojik temel
- 3- Ekonomik temel
- 4- Felsefi temel
- 5- Bireysel temel
- 6- Konu alanı temelidir.

3.4.1. Kuramsal testlerin özellikleri

Sürücü belgesi almak isteyen sürücü adayları direksiyon sınavına girmeden önce teorik sınavı başarıyla geçmek zorundadırlar. Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin müfredatı çerçevesinde yapılan teorik sınavlar, bakanlıkça hazırlanan soru veya soru kitapçıklarıyla merkezi sistemde test usulü ile yapılmaktadır³⁸.

Sınavda adayların kurslarda almış oldukları eğitimin içeriğiyle ilgili olarak yol kuralları, trafik ışık ve işaretleri, yol işaretlemeleri, geçiş hakkı, hız kuralları, güvenli sürücülük, motorlu taşıtların özellikleri ve benzeri diğer konulardaki bilgi seviyelerinin yeterli olup olmadığı belirlenmekte, sınavı başarıyla geçen aday direksiyon sınavına girme hakkını kazanmaktadır³⁹.

Sınavın süresi yaklaşık olarak 2 saattir. Sınav Türkiye’de büyük şehir statüsündeki illerde merkezi sistem ile yapılmaktadır.

3.5. Programlı Öğretim

Bu bölümde, formal eğitimin ve öğretimin temel özelliği olan programlı öğretim hakkında bilgi verilecektir.

Öğrenmede en uygun verimin elde edilebilmesi için pekiştirmelerin en üst düzeyde sağlanması gerekir. Eğer bir konuyu öğretmek işi varsa bu egzersiz yapma olanaklarını artırmak anlamına gelmektedir⁴⁰. Bu öğretilecek konu ne olursa olsun mümkün ise ona deneme fırsatı vermeyi amaçlamak demektir. Oysa mevcut Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin programında yalnızca teori bulunup, pratik bulunmamaktadır. Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde olması gerekenleri alıp

³⁸ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, s.45.

³⁹ A.g.e., s.45.

⁴⁰ Pocztor, Jerry; Programlı Öğretim Kuramları ve Uygulaması, s.50

almadığına karar vermek mümkün olmamaktadır. Bu, eğitimdeki “Küçük Adımlar İlkesi”ne ters düşmektedir. Çünkü bu dersin yeterliliğini bir başka dersle kıyaslamak durumuyla karşı karşıya kalıyoruz. Eğer ki sürücü adayı direksiyon (uygulama) sınavında beklenen performansı sağlar da kısa süre içerisinde (ortalama 2-5 dakika) belirlenen akan trafik içerisinde karşısına çıkan ancak birkaç trafik işareti ve birkaç duruma uygun hareket ederse bu adayın bütün trafik işaretlerinin anlamlarını ve bu işaretlerin görüldüğünde nasıl davranılacağını bildiğini varsayabiliriz. Oysa bu dersin programında her bir adım belirlenerek bu adımların sırasıyla ve atlanmadan geçilmesi sağlanmalıdır.

Ayrıca başarılı olunabilmesi için sürücü adaylarının kendi hareketlerinin doğru olduğunu bilmesi gerekir. Bunun için Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin testinde öğrenci kendi cevabının doğruluğunu bir sonraki adıma geçmeden vermesi gereken cevapla karşılaştırabilmelidir. Bu böyle yapılacak olursa, yanlışlar anında düzeltilmiş, yanlışlar yok ise öğrenciye pekiştirilmiştir olur.

Eğer bir otomobil karbüratörünün yeniden nasıl monte edileceği öğretilmek isteniyorsa, ikisi de aynı IQ'ya sahip olan öğrencilere gereksinim olur. Eğer öğrencilerden biri daha önce patlamalı motorları görmüş, diğeri de bu motorları görmemiş ise, bunların eşit düzeyde oldukları kabul edilmeyecektir. Öğrencilerden birincisi daha önceden bu beceriye sahip bulunmaktadır. Diğeri de aynı becerinin kazandırılması gerekecektir. Bu yapılmadıkça öğrenme aynı olmayacaktır. IQ'ları ile yetinilmiş olunsaydı eşit olmayan koşullarda, aynı öğrenme aşamasından geçirileceklerdi. Öğrencilerin şu veya bu sınıfta olmaları halinde de aynı durum söz konusu olmaktadır⁴¹.

Ayrıca öğrencilerde kurs programının başarılı olup olmadığını ortaya çıkarmak için öğrencilere kurs programına dahil olurken bir ön test bir de kurs programının sonunda son test uygulanmalıdır. Bu sebeple kurs programının hangi öğrenciye ne oranda başarılı olduğu ortaya çıkarılabilir. Oysa burada kurs programlarının başarısının veya başarısızlığından söz etmek mümkün değildir. Çünkü kurs süresinin sonunda öğrenci kendisinden beklenen davranışları gösterecek yeter düşüncesi hakimdir.

⁴¹ Tan,Şeref;Kayabaşı, Yücel;Erdoğan,Alaattin;Öğretimi Planlama ve Değerlendirme.Anı Yayınları,Ankara,s.89.

3.5.1. Değişik eğitim anlayışları⁴²

1- Davranışsal eğitim anlayışı : Bu anlayışa göre öğrenme, birey ile öğrenilecek içerik arasındaki etkileşim sürecinin sonucu olarak bireyin davranışlarında meydana gelen gözlenebilir ve ölçülebilir değişiklikler olarak tanımlanabilir. Buna göre bireyin gözlenebilir davranışları üzerinde çalışılmalı ve bu davranışların ölçümünden elde edilen sonuçlara bakılarak insan psikolojisi ve davranışlarının kökeni üzerinde genellemeler yapılmalıdır. Buna göre eğitim kurumları gerçek hayatı yansıtan ve bireyi gerçek hayatla kaynaştıran sosyo dinamik ortamlar işlevselliğini üstlenmek yerine, belirlenmiş standartlar ışığında üretim yapan fabrikalar halini almıştır. Burada göz ardı edilen gerçek insanın bir fabrika mamülü gibi durağan kabul edilmesidir .

2- Bilişsel eğitim anlayışı : Bu anlayış kuramcıları davranışçıların aksine olarak öğrencilerin durağan değil, bilgiyi alan, kendince kodlayan, hafızasına kaydeden, ve ihtiyaç olduğunda geri çağırıp kullanan bireyler olduklarını savunmuşlardır. Amaçları, insanların günlük yaşantıları sonucunda anlamların keşfedilmesi ve bu anlamların bir dokümantasyonunun çıkartılması olarak açıklanmasından çok bilginin insan belleğinde nasıl işlendiği üzerinde yoğunlaşmışlardır. Her ne kadar birey ile öğrenilecek içerik arasında etkileşim sürecine eğilseler de öğrenmeyi önceden standartları belirlenmiş hedeflere uygun davranışlar sergileyebilme olarak tanımlamış, bu sebepten dolayı da davranışçılardan pek fazla uzaklaşmamışlardır.

3- Oluşturmacı eğitim anlayışı: Üretici öğrenme; keşfederek öğrenme ve duruma bağlı olarak teorilerin bir araya gelmesiyle oluşan yeni bir görüş olup, bireylerin aktif olarak gerçek durumlar karşısında ve gerçek problemi çözerken kendi bilgilerini oluşturmaları esasına dayanmaktadır. Yani mevcut yeteneklerimiz ölçüsünde olaylara bakar, onları değerlendiririz ve olayları ancak onlar ölçüsünde anlarız. Burada önceden geçirdiklerimiz yani tecrübelerimiz bize ışık tutar. Bu anlayışa göre öğrenme; yeni durumların eski bilgi ve tecrübelerimiz ışığında yeniden yorumlanarak yeni hale getirilmesidir.

Bir toplumun her yönüyle gelişmesinde ve kalkınmasında, insan biçimlendirilmesinde eğitimin rolü inkar edilemez. Bir toplumun istenilen

⁴² Şahin,T.Y;Yıldırım,S.Öğretim Teknolojileri ve Materyal Geliştirme, s.8.

özelliklere sahip olması ancak kendisini oluşturan bireylerin sahip oldukları ölçülerle sınırlıdır. Bundan dolayı her toplum kendini oluşturan insanları yetiştirmek durumundadır. Geniş anlamda bir toplumun hedefi, kendini oluşturan insanların yetiştirilmesinde öngörülen özelliklerdir. Her ülke kendi insanlarının belirli durumlar karşısında nasıl davranacağını ya da davranması gerektiğini önceden belirler.

Okullar veya özel kurslar da önceden belirlenen bu özellikleri öğrencilerine kazandıracak ya da belirlenen hedeflere ulaşacak biçimde etkinlikte bulunurlar.

3.6. Eğitimle İlgili Bazı Kavramlar

3.6.1. Eğitim

İnsanoğlunun ilk ortaya çıkmasıyla beraber, bireyler ve toplumlar sürekli olarak karşılıklı etkileşim içine girerek ihtiyaçlarını karşılamaya çalışmışlar, kendilerinden sonra gelen nesillere de toplumca arzu edilen davranış şekillerini ya gelişi güzel ya da bir amaca yönelik olarak benimsetmeye çalışmışlardır. Çağlar boyu devam edip gelen bu etkinliklerin tamamını eğitim kavramı kapsamında değerlendirmemiz mümkündür.

Aşağıda, eğitim bilimcileri tarafından yapılan eğitim kavramının tanımları incelendiğinde konu daha iyi anlaşılacaktır:

“Eğitim bireyin davranışlarında kendi yaşantısı yoluyla ve kasıtlı olarak istedik değişme meydana getirme sürecidir”⁴³.

“Genel çizgilerle eğitim, bireyin içinde yaşadığı toplumda davranış biçimleri edindiği süreçler toplamıdır”⁴⁴.

“Eğitim bireye bilgi, beceri, alışkanlık ve tavırlar kazandırma sürecidir”⁴⁵.

“İnsanların, diğer insanları belli bir maksatla gelişi güzel bir şekilde ya da kasıtlı olarak kültürlenmesi sürecine eğitim denir”⁴⁶.

⁴³ Ertürk, S. Eğitimde Program Geliştirme, Meteksan A.Ş., Ankara,1998, 10.Baskı.1998, s. 12.

⁴⁴ Varış, F. Eğitimde Program Geliştirme. Alkım Kitapçılık Yayıncılık, Ankara,1997,7.Bsk. s. 13.

⁴⁵ Önder, 1987, s. 22.

“Eğitim ise içinde yaşanılan toplumun arzu ettiği davranışların bireylerde oluşturulması sürecidir”⁴⁷.

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılacağı üzere, insanların kendi istekleriyle ve benimseyerek yaşantılarında oluşturdukları davranış değişiklikleri sürecine eğitim denmektedir.

Bu tanımlara göre, eğitim kavramında şu özellikler aranmaktadır:

1. Eğitim yaşam boyu devam eden bir süreçtir.
2. Bu süreçte bireyin davranışları, istenilen yönde değiştirilmesi amaçlanmaktadır.
3. Bireylere bilgi, beceri, ve alışkanlıkların kazandırılması, onların istemeleri sayesinde gerçekleşebilir⁴⁸.

Bireyin eğitimi, doğduğu andan başlayarak ölüm anına kadar devam eder. Çocuk dünyaya gelir gelmez eğitim sürecine girer; zamanla yürümeyi, konuşmayı ve değişik hareketleri öğrenir, aile ortamında toplum ve aile ile ilgili davranış şekillerini kazanır, ardından ilk ve orta öğretime; imkânları yeterli ise yüksek öğretime devam eder. Hayata atılan birey toplumun değişik katmanlarında görev alır. Bir taraftan yeni yaşantılar kazanıp değişik davranış şekilleri geliştirirken, diğer taraftan insanlara hayatı boyunca kazandığı bilgi ve birikimini aktarır. Bu öğrenme-öğretme süreci bireyin ölümüne kadar devam eder⁴⁹.

Bireyin hayatı suresince devam eden eğitimin bir kısmı okul ya da sınıfta plânlı ve programlı bir şekilde yürütülür. Bu tür eğitime öğretim denir. Eğitim ise öğretime göre daha kapsamlı bir kavramdır. Çünkü eğitim öğrenme olayının, başka bir ifadeyle davranış değişikliğinin meydana geldiği her durum için söz konusudur. Eğitimde her türlü yaşantı ve öğrenme üzerinde durulur. Öğretimdeki öğrenme olayı ise, belirlenen amaç doğrultusunda plânlı ve programlı bir şekilde gerçekleşir⁵⁰.

⁴⁶ Büyükkaragöz, S, ve Çivi, C. Genel Öğretim Metotları, Öz Eğitim Yayın Dağıtım Ltd. Şti., İstanbul, 1999., s. 33.

⁴⁷ Çilenti, K. Fen Eğitimi Teknolojisi, Kadroğlu Matbaası, Ankara, 1985, s. 2).

⁴⁸ Alkan, C. Eğitim Ortamlarının Düzenlenmesi, Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları No:168, Ankara,1992, s. 5.

⁴⁹ Ertürk, a.g.e.,1998, s. 10-13.

⁵⁰ Önder, a.g.e.,1987, s. 25-26.

3.6.2. Öğrenme

Türk Dil Kurumunun Türkçe Sözlüğünde (1988, ö maddesi) öğrenme; “*bir şeyle ilgili bilgi edinme*” şeklinde tanımlanmaktadır. Aşağıdaki tanımlara bakıldığında, eğitimde öğrenme kavramının ne anlama geldiği daha iyi anlaşılacaktır:

“*Öğrenme, bireyin olgunlaşma düzeyine göre, çevresiyle etkileşimi (yaşantı) sonucu davranışlarında oluşan kalıcı değişimlerdir*”⁵¹.

“*Öğrenme yaşantı ürünü ve nispeten kalıcı, izli davranış değişmesidir*”⁵².

“*Yaşantılar aracılığı ile davranışlarda değişiklik meydana gelmesi oluşumdur*”⁵³.

“*Öğrenme, bireyin çevresiyle etkileşimi sonucunda ve kalıcı olan davranış değişmesidir*”⁵⁴.

Dünyaya gelen her insan ihtiyacını gidermek için, olgunlaşma düzeyine göre, çevresiyle etkileşime girer. Bu sırada ihtiyacını nasıl giderebileceğini öğrenerek ihtiyacını giderir. Benzer bir durumla karşılaştığında, aynı yola başvurur. Böylece insanın davranışlarında kalıcı değişimler, başka bir ifadeyle öğrenme meydana gelir⁵⁵.

Kısacası, bireyin kendi irade ve isteği ile yaşantısında oluşturduğu kalıcı davranış değişikliğine öğrenme denmektedir. Bireyde öğrenmenin gerçekleşme durumu aşağıdaki ölçütlere göre tespit edilir⁵⁶:

1. Bireyin davranışlarında değişme olmalıdır.
2. Davranışlarda meydana gelen değişimler kalıcı olmalıdır.
3. Davranış değişimi, bireyin çevresiyle etkileşim içine girmesi sonucu meydana gelmelidir.

Öğrenme kavramı ile beraber etkileşim (yaşantı), davranış, oluşum, tepki ve uyarıcı gibi kavramların da anıldığı görülmektedir. Öğrenme kavramının tam

⁵¹ Büyükkaragöz , S.S. ve Çivi,C. A.g.e., 1999, s. 23.

⁵² Ertürk, a.g.e.,1998, s. 78.

⁵³ Binbaşıoğlu, C. Öğretim Metodu ve Uygulama. Binbaşıoğlu Yayınevi, Ankara,1973, s. 6.

⁵⁴ Bilen, M. Plandan Uygulamaya Öğretim, Takav Matbaacılık, Yayıncılık, 1993, s. 11.

⁵⁵ Çilenti, a.g.e., 1985, s., 24.

⁵⁶ Yeşilyaprak, B.Gelişim ve Öğrenme Psikolojisi,2003, s.142.

olarak anlaşılması için, bu terimlerin hangi anlamlarda kullanıldığının iyice bilinmesi gerekir. Bu terimler sırası ile şu şekilde tanımlanabilir:

Yaşantı (Etkileşim): Bireyin çevresiyle kurduğu etkileşime yaşantı denir. Veya bireyin beş duyu organı ile çevreden aldığı etkilere, tepkide bulunmasına yaşantı denir⁵⁷.

Davranış: Bireyin dışarıdan gözlenip ölçülebilen ve kendisince de fark edilebilen hareketlerin tümüne davranış denir. O hâlde davranış gözlenebilir bir harekettir ya da bir veya birçok hareketin sonucu olarak ortaya çıkan üründür⁵⁸.

Oluşum: Öğrenme süreci şeklinde tanımlanabilir.

Uyarıcı: Bireyin davranışlarında değişime sebep olan çevre faktörlerine uyarıcı denir. Başka bir deyişle, duyu organlarını harekete geçiren ve tepkiye yol açan herhangi bir nesne yada enerjiye uyarıcı denir. Uyarıcıların organizmayı etkilemesi sonucunda, organizmanın gösterdiği davranış yada tepki şeklinde tanımlanır.⁵⁹ Benzer durumlar karşısında aynı tepkinin tekrarlanmasına ise öğrenme denir. Bireyde kalıcı davranış değişikliğinin meydana gelmesi için; birey zihinsel, duygusal, ruhsal ve sosyal açıdan öğrenmeye hazır olmalıdır. Öğrenmenin çabuk ve kolay olması, öğrenilecek materyalin türüne ve özelliklerine göre değişkenlik gösterir. Bunun için öğretilecek materyalin seçimine ve özelliklerine dikkat edilmelidir. Materyal seçimi öğrencinin yaşına, zekâ seviyesine, cinsiyetine ve zevkine göre yapılmalıdır⁶⁰.

3.6.3. Öğrenmeyi etkileyen faktörler

Yukarıda, öğrenme kavramı; bireyin çevresiyle etkileşimi sonucunda, yaşantısında meydana gelen kalıcı davranış değişiklikleri şeklinde tanımlanmıştır. Bireyde bu davranış değişikliklerinin oluşumunu dolaylı veya doğrudan etkileyen pek çok faktör bulunmaktadır. Bu faktörler; motivasyon (güdüleme), tekrar, refleks ve içgüdüdür. Aşağıda, bu kavramların anlamları tanımlanmıştır.

⁵⁷ Binbaşıoğlu, a.g.e., 1973, s. 7.

⁵⁸ Varış, a.g.e., 1997, s. 102.

⁵⁹ Selçuk, 1999, s. 100.

⁶⁰ Büyükkaragöz, S.S. ve Çivi, C. a.g.e. s. 25.

Motivasyon (Güdüleme): Psikolojide güdü, bir dürtü, istek, ihtiyaç, hırs vs. olabilir⁶¹. Güdüler iç ve dış uyarcılar tarafından uyandırılmaktadır. Güdülenme, ihtiyaç duyma, ihtiyacın giderilmesi için harekete geçme, ihtiyacı giderme şeklinde oluşur. Bu oluşumlar için bireyin güdülenmesi gerekir. Yani istendik bir öğrenmenin gerçekleşmesi için güdülenme gereklidir⁶².

Tekrar: Öğrenmenin iyi ve kalıcı olması için birey, uyarcılara karşı geliştirdiği davranış türünü tekrarlamalıdır⁶³.

Refleks ve içgüdü: Bireyde doğuştan gelen ve sonradan kazanılan davranış çeşitleri vardır: Refleks ve içgüdü doğuştan insanda var olan özelliklerdir. Refleks; organizmanın dıştan gelen uyarcılara karşı tepki göstermesidir. Bu durum “uyaran-tepki gösteren” ikilisi içinde değerlendirilir. Bu tür davranışlar bilinçsizce yapılır. Ayrıca, korunma, beslenme, cinsellik gibi duygular ise içgüdü kavramı kapsamında değerlendirilir⁶⁴.

3.6.4. Kasıtlı ve kasıtsız kültürleme

İnsanda dış etmenlerden dolayı beliren geçici davranışlar ve sonradan kazanılmış davranışlar vardır. Eğitimcilerin daha ziyade yakından ilgilendikleri, sonradan kazanılan davranışlardır. Bu tür davranışlar, toplumca arzu edilen ve toplum tarafından arzu edilmeyen davranışlar olmak üzere iki gruba ayrılır.

“Kültür, insanların birbirleriyle ve çevreleriyle etkileşimlerinin örgütlenik ve birikik ürünleri”dir⁶⁵.

Bireylerin, ait oldukları toplumların kültür özelliklerini kazanmalarına yada bir topluma ait davranış şekillerini benimsemelerine kültürlenme denmektedir. Aynı süreç toplum açısından düşünüldüğünde kültürlemeden söz edilebilir⁶⁶.

Kültürleme iki şekilde meydana gelir: Birincisi; bireyin bir amaç gözetmeksizin çevresi ile girdiği etkileşime gelişmiş kültürlenme denir.

⁶¹ Selçuk, a.g.e., s. 100.

⁶² Büyükkaragöz, S.S. ve Çivi, C. a.g.e., s. 26.

⁶³ Çilenti, a.g.e., s. 24.

⁶⁴ Selçuk, a.g.e., s.99.

⁶⁵ Ertürk, a.g.e., s.5.

⁶⁶ Ertürk, a.g.e., s. 7.

İkincisi; belli bir plân ve program dahilinde bireylerin davranış şekilleri kazanmasına kasıtlı kültürlenme denir⁶⁷.

Toplumca arzu edilmeyen davranışlar, gelişi güzel kültürlenme yoluyla ya da eğitim sonucu kazanılan davranışlarla meydana gelir. Toplum yasalarına uymayan, bireylere zarar veren terörist etkinlikler, bu tür davranış grubuna girer.

3.6.5. Öğretme

“*Öğretme, herhangi bir öğrenmeyi kılavuzlama veya sağlama faaliyetidir*”⁶⁸. Öğretme etkinliği öğrenmenin gerçekleşmesinde büyük rol oynar. Başka bir ifadeyle, bireyde davranış değişikliğinin oluşması için yapılan tüm etkinliklere öğretme denir.

3.6.6. Öğretim

“*Öğretim; öğretmeler, öğrenmeye dönük faaliyetler manzumesi veya kurumsallaşmış öğretmeler topluluğu*” şeklinde tanımlanır⁶⁹. Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, öğretme faaliyetlerinin belli bir plân ve program dahilinde yürütülme etkinliği, öğretim kavramının kapsamı içerisinde değerlendirilmektedir. Bu tür etkinlikler düzenli bir şekilde okullarda icra edilir. Öğretim faaliyetleri okul içinde sınıflarda öğretmen ve öğrenciler arasında öğretme-öğrenme etkinliği şeklinde gerçekleşir. Bu etkinliklere ilişkin amaçlar, daha önceden bilimsel kriterler baz alınarak tespit edilir. Öğretimde amaç, öğretmenin öğrenciye bilgi aktarması değil, onlara rehberlik etmesidir⁷⁰.

“*Öğretim, öğretmenin uyarıcı ve öğrenme durumları (çevre, ortam) yaratarak, öğrencilerin amaçlar doğrultusunda davranışlar geliştirmelerine yardım etmesidir. Başka bir deyişle öğretim, öğrencilerin öğrenmelerini en iyi biçimde gerçekleştirmek için, öğretmenin öğrencilere yaptığı düzenli etkilerdir*”⁷¹

⁶⁷ Ertürk, a.g.e., s. 12.

⁶⁸ Ertürk, a.g.e., s. 83.

⁶⁹ Ertürk, a.g.e., s. 84.

⁷⁰ KILIÇ, Yasın. “*İlköğretim İkinci Kademe Türkçe Dersi Programındaki Amaçların Gerçekleşme Düzeyi*” Ata. Uni. Sos. Bil. Ens. Ortaöğretim Sosyal Alanlar Eğt., (Yayımlanmamış doktora tezi) Erzurum, 2002 s.7

⁷¹ Alicigüzel, 1979, s. 13-14.

“Öğretim, insan yaşamının belli kesimlerinde kazandırılan, plânlı, programlı, destekli, genellikle bir belgeyle sonuçlanan, davranışların gelişmesini hedefleyen bir kavramla yüküldür”⁷².

Bu tanımlardan da anlaşılacağı üzere, eğitim kurumlarında gerçekleştirilen plânlı ve programlı eğitim etkinliklerine ve öğrencide meydana getirilmeye çalışılan davranış değişikliği sürecine öğretim denmektedir.

3.6.7. Eğitim programı

İnsanlar, her dönemde topluma yararlı bireyler yetiştirmek için eğitimle ilgili problemlere eğilmiş, çeşitli metotlar geliştirerek bu problemleri çözmeye uğraşmışlar. Günümüze kadar bu süreç gelişerek devam etmiştir. Yeni kuşaklar, eskilerin bilgi ve birikiminden de yararlanarak eğitim sürecine katkıda bulunmaya çalışmışlar.

Bireyi topluma yararlı kılmak eğitimin en genel amacıdır. Bu amacı gerçekleştirmeye çalışan insanlar şu sorulara cevap bulmaya çalışmışlar:

1. Bireyler niçin eğitiliyor? Onların eğitilmesindeki maksat nedir?
2. Bireyler nasıl eğitilecekler? Davranış değişikliğinin gerçekleşmesi için nasıl bir yol izlenmelidir?
3. Bireyler kimler tarafından eğitilecek, öğretilecek materyaller onların düzeylerine, yaşayışlarına, zevklerine, cinsiyetlerine uygun mu?
4. Bireylerde davranış değişikliğinin meydana geldiği nasıl anlaşılacak, bununla ilgili değerlendirme yapılacak mı ve bu değerlendirmelerde hangi kriterler esas alınacaktır?⁷³

Tüm bu sorulara, aşağıdaki eğitim programı ile ilgili yapılan tanımlardan da anlaşılacağı üzere, geliştirilen eğitim programlarında cevap verilmeye çalışılmıştır.

⁷² Varış , a.g.e., s.13.

⁷³ Tekin, H. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme, Has-Soy Matbaası, Ankara, 1984,4.Baskı, s. 9.

Eğitim programı:

“Bir eğitim kurumunun çocuklar, gençler ve yetişkinler için sağladığı, millî eğitim ve kurumun amaçlarının gerçekleştirilmesine dönük tüm faaliyetlerini kapsar. Öğretim, ders dışı kol faaliyetleri, özel günlerin kutlanması, geziler, kısa kurslar, rehberlik, sağlık vb. hizmetler ve fonksiyonlar bu çerçeve içine girer.”⁷⁴

”Geçerli öğrenme yaşantıları düzen.”⁷⁵

“Öğrenene okulda ve okul dışında plânlanmış etkinlikler yoluyla sağlanan öğrenme yaşantıları düzeneği”⁷⁶ şekillerinde tanımlanabilir.

Bu tanımlardan hareketle eğitim programını, bireylerin davranışlarında değişiklik sağlamak ya da öğrencilerin kendisine ve toplumuna faydalı olacak bilgi, beceri, tutum, alışkanlık kazandırmak için, okulda veya okul dışında yapılan tüm etkinlikleri içeren yöntem, tarz, metot veya yola, eğitim programı denir. Bir eğitim kurumunun veya toplumun, bireylerin yaşantılarını düzenlemek için icra ettiği bütün faaliyetleri, eğitim programı kapsamında düşünmek gerekir. Eğitim sistemlerinin işlerlik kazanabilmesi için, eğitim programlarının uygulanması gerekir. Bu tür programlar, öğrencilere en etkili bir şekilde bilgi aktarımının sağlanmasının yolunu ve toplumca benimsenen davranışların öğrencilere nasıl kazandırılacağıın tarzını göstermektedir.

İnsanların eğitim sürecinde bazı sorularına cevap bulmaya çalışılmaktadır. İlk olarak “bireyleri eğitmekteki maksat nedir?” sorusunun cevabı Eğitim kurumları tarafından cevaplandırılır. Çünkü, eğitim programının amaçlarını bu kurum belirler. Bu kurumun yetişkinlere ve çocuklara yönelik tüm etkinlikleri, eğitim programının kapsamına girer. Eğitim programının öğeleri ile yukarıda sorulan diğer sorulara cevap verilmeye çalışılır.

Eğitim programı öğelerinin oluşturulması, hedeflerinin belirlenmesi, bunlara işlerlik kazandırılması, eğitimde program geliştirme ile ilgili öngörülen kriterlere göre yapılır.

⁷⁴ Varış, a.g.e., s. 14.

⁷⁵ Ertürk, a.g.e., s. 95.

⁷⁶ Demirel, Ö. Genel Öğretim Yöntemleri. Usem Yay. Ank. 1995, 5. Baskı, s. 5.

3.6.8. Öğretim programı

“Öğretim programı; eğitim programı içinde ağırlık taşıyan bu kesim, genellikle, belli bilgi kategorilerinden oluşan ve bir kısım okullarda beceriye ve uygulamaya ağırlık tanıyan, bilgi ve becerinin eğitim programının amaçları doğrultusunda ve plânlı bir biçimde kazandırılmasına dönük bir programdır”⁷⁷.

Öğretim programı; *“Öğrenciden beklenen öğrenme yada davranış değişikliğini meydana getirmek için, plânlanmış faaliyetlerin tamamı demektir”⁷⁸.*

Örneğin, öğrencilere okuma-yazma etkinliğini öğretmek için bir dizi etkinlikler yapılmaktadır. Bu tür etkinlikler öğretim programı kapsamında düşünülmektedir.

Millî Eğitim Bakanlığı tarafından belirlenen amaçlara ulaşmak için yapılacak etkinlikleri, kullanılacak araç ve gereçleri ve hedeflere ne denli ulaşıldığını anlamaya olanak sağlayan değerlendirmeyi içeren öğretim programı, öğretmen ve öğrencilerin amaçlarına hizmet eder. Bu program, öğretmen ve öğrencilere, her aşamada nerede olduklarını, hangi basamağa varmaları lazım geldiğini bilmelerine imkân tanır⁷⁹.

Eğitim sürecinden geçen bireylerden, davranışlarını istendik yönde değiştirmeleri beklenir. Bu istendik özellikler, bireyin kazanacağı bilgi, beceri, değer, ilgi, tutum vb. olabilir.

3.6.9. Ders programı

Bir ders programını; amaçlar, konular (muhteva), öğretme-öğrenme süreçleri ve değerlendirme oluşturur. Ders programlarının hedefi, öğretim programlarında yer alan bilgi kategorilerini ve Millî Eğitimin amaçlarını öğrenci davranışlarına dönüştürmektir.

Ders programı, ünite programları ve konu plânlarından oluşur. Programlar hiyerarşisi genelden özele doğru bir sıra takip eder. Bir üst programda yer alan bir öge, bir alt programda daha ayrıntılı bir şekilde ve somut olarak ifade edilir.

⁷⁷ Varış, a.g.e., s. 14.

⁷⁸ Tekin, a.g.e., s.9.

⁷⁹ Yağcı, 1998, s. 29.

Örneğin, konu plânı Millî Eğitim amaçlarının gerçekleşmesini sağlayan son halkadır⁸⁰.

Eğitim, öğretim ve ders programlarının iyice anlaşılabilmesi, okullarda bu programların bilimsel kriterlere göre uygulanabilmesi için programla ilgili temel kavramların bilinmesi gerekmektedir. Bu kavramlar iyice anlaşılmayıp ve gerekleri yerine getirilmediği sürece, ülkede verimli bir eğitim ve öğretim yapılamaz.

3.6.10. Eğitimde program geliştirme

Eğitim kurumları veya sosyal çevre, bireylerin davranışlarında istenilen değişikliklerin gerçekleşebilmesi için, öğretmenlere kılavuzluk edecek materyaller hazırlama işlevini yürütürler. Bu materyallerin kapsadığı ilke ve amaçları etkin kılma hususunda gösterilen tüm çabalar program geliştirmeye ilgilidir.

Bu çabaları kısaca şöyle özetleyebiliriz: Okuldaki öğretim imkânlarının geliştirilmesi, öğrenci yaşantılarının zenginleştirilmesi, eğitimcilerin eğitim ve değerlendirme vb. konularda sürekli olarak bilgilendirilmesi, eğitim hedeflerinin gerçekleşmesi için ilgili kurum ve bireylerin istekli kılınması⁸¹.

Okulda yapılan tüm eğitim ve öğretim çalışmaları, eğitimde program geliştirme sürecine bağlı kalınarak gerçekleştirilir. Erden program geliştirmeyi; *“eğitim programlarının tasarlanması, değerlendirilmesi, ve değerlendirme sonucu elde edilen veriler doğrultusunda yeniden düzenlenmesi süreci,”*⁸² şeklinde tanımlamaktadır.

Program geliştirme:

*“Eğitimin planlanması, sürdürülmesi ve değerlendirilmesi sürecine yani; - eğitim hedeflerinin tespiti, - hedeflere ulaşmayı sağlayacak olan öğrenme yaşantılarının seçilmesi ve kazandırılması, ve – belirlenmiş hedeflere ne dereceye kadar ulaşılmış olduğunun araştırılması yani etkinlik değerlendirilmesidir”*⁸³.

⁸⁰ Varış, a.g.e., s. 14-15.

⁸¹ Varış, a.g.e., s. 15-16.

⁸² Erden, a.g.e., s. 4.

⁸³ Çilenti, a.g.e., s. 78.

“Esas olarak bir programın – hazırlanması – uygulanması ve uygulama sonuçlarına göre düzeltilmesi evreleridir”⁸⁴.

“Programın tasarlanmasından deneniş düzeltildikten sonra geniş çapta yayılmasına kadar süren bir sürekliliktir”⁸⁵.

Eğitimde program geliştirme: *“Toplumdaki yeni gelişmeler göz önünde tutularak belli bir öğretim programının yada bütün programların genel ve özel amaçları; ders konuları, öğretim yöntemleri ve değerlendirme yolları vb. bakımından araştırma ile düzeltilmesi, yenileştirilmesi ve önerilen değişikliklerin denendikten sonra genelleştirilmesi işidir”⁸⁶.*

Program geliştirme; *“Belli öğrencileri belli bir zaman süresi içinde yetiştirmeye yönelik düzenli eğitim durumlarının tümü”⁸⁷* olarak tanımlanmıştır. Bu süreçte, hedeflerin belirlenmesi ve öğrenciye kazandırılması, öğrenme yaşantılarının ve eğitim durumlarının örgütlenmesi, tasarlanan yaşantı ve durumların gerçekleştirilmesi, çevre ayarlaması yada uygulama, programın ve uygulamanın öğrenciye kazandırılıp kazandırılmadığının yada öğrenci davranışında istenilen değişimleri oluşturup oluşturmadığının yoklanması ve değerlendirme yer almaktadır.

Eğitimde program geliştirme, plânlama, yürütme ve değerlendirme olmak üzere üç aşamada gerçekleştirilir⁸⁸.

1. Plânlama aşaması: Bu aşamada Millî Eğitim Bakanlığı tarafından genel amaçlar tespit edilip öğrenme durumlarına yer verilir.

2. Yürütme aşaması: Amaçlanan davranış değişikliğinin nasıl gerçekleşeceğine dair teknik ve yöntemler, araç ve gereçler tespit edilir.

3. Değerlendirme aşaması: Programda belirlenen amaçların ne kadarının gerçekleştirildiği tespit edilmeye çalışılır. (Şekil.3.2)

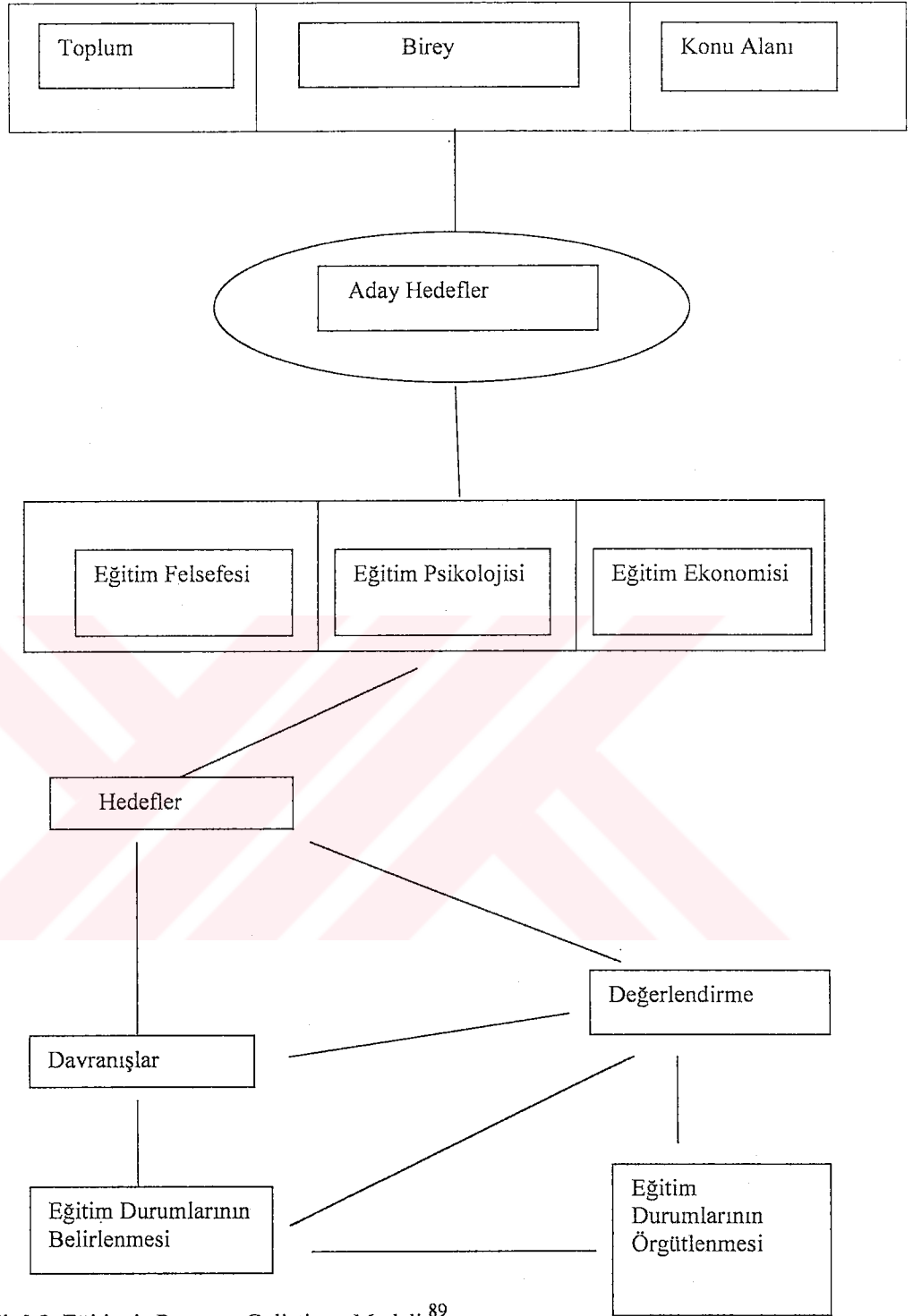
⁸⁴ Tekin, a.g.e., s.6.

⁸⁵ Turgut, M. F. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme Metotları, Saydam Matbaacılık, Ankara, 1988, 6. Baskı. s.5.

⁸⁶ Büyükkaragöz, S.S. ve Çivi, C. A.g.e., s. 230.

⁸⁷ Ertürk, a.g.e., s.14.

⁸⁸ Çilenti, a.g.e., s. 33.

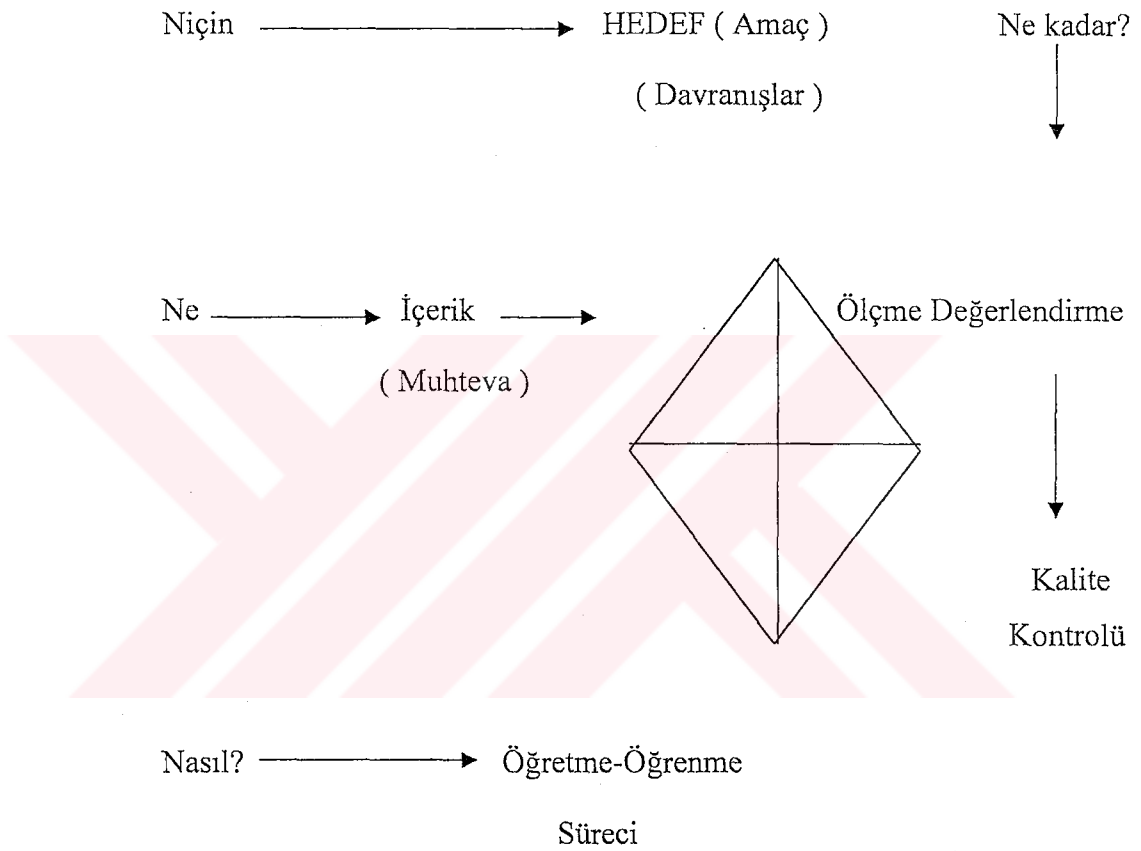


Şekil 3.2. Eğitimde Program Geliştirme Modeli⁸⁹

⁸⁹ İşman, A. ve ESKİCUMALI, A. Eğitimde Planlama ve Değerlendirme, Değişim Yayınları, Adapazarı, 1999, s. 41.

3.6.11. Eğitim programının öğeleri

1. Hedef (Amaç)
2. Muhteva
3. Öğretme-öğrenme süreci
4. Değerlendirme (Şekil 3.3)



Şekil 3.3. Program Geliştirme Sürecinde Yer Alan Öğeler⁹⁰

3.6.11.1. Hedef

Hedef karşılığında, amaç, niyet, gaye, maksat, erk gibi farklı anlamları olan kelimeler kullanılmaktadır. Eğitimde hedef: “*Yetiştirdiğimiz insanda*

⁹⁰ Demirel, a.g.e., s. 6.

bulunmasını uygun gördüğümüz eğitim yoluyla kazandırılabilir nitelikte istendik özelliklerdir”⁹¹.

“Hedef, bir öğrencinin, plânlanmış ve tertiplenmiş yaşantılar sayesinde kazanması kararlaştırılan davranış değişikliği veya davranış olarak ifade edilmeye elverişli bir özelliktir”⁹².

Hedef planlı eğitimin bir parçasıdır ve bütün eğitim faaliyetlerin merkezinde bulunmaktadır. Eğitimin ana hedefi önceden belirlenen amaçlara ulaşip, bu amaçları gerçekleştirmektir. Şimdi, eğitimde önceden tespit edilen böyle hedeflere ulaşmaya neden ihtiyaç duyulur? Hedefler hiç tespit edilmese olmaz mı? Bu soruların cevaplarını bulmaya çalışalım.

Her toplum, sahip oldukları felsefeye, ideallere, ekonomik ve sosyal ihtiyaçlara göre, önceden belirlenen hedefler doğrultusunda bireylerini yetiştirmek, onlara; bilgi, tutum, beceri, değer, alışkanlık gibi davranışları kazandırmak ister. Bu davranışlar o toplumun değer yargısı, kültürel özellikleri, kanunları, sosyal ve ekonomik durumu ile uygunluk arz eder. Her ülke bu olgulara göre eğitimin genel hedeflerini belirler. Belirlenen bu genel hedefler, yetkili kurumlarca, okulların özelliklerine göre, okulun özel hedeflerine dönüştürülür. Öğretim programı içinde yer alan ders programının özel hedefleri, öğrencilere kazandırılmak istenilen davranışları oluşturur⁹³.

Eğitim programlarında belirlenmesine karar verilen amaçlar, eğitilecek bireylerin ihtiyaç ve eğilimleri göz önünde bulundurularak, bireyin içinde bulunduğu toplumun ihtiyaçlarına, olanaklarına ve yönelimlerine göre hazırlanmalıdır⁹⁴.

Amaçlarda, uygulanacak olan programdan nasıl bir sonuç elde edileceği yazılmalı, amaçlara ulaşabilmesi için, öğretmenin nasıl bir yöntem kullanacağı ve nasıl bir stratejiden yararlanacağı belirtilmeli, program sonunda öğrencilerden beklenen davranış değişiklikleri açık ve net olarak yazılmalıdır. Hedefler, programın

⁹¹ Ertürk, a.g.e., s. 24.

⁹² Ertürk, a.g.e., s. 25.

⁹³ İşman, A.ve Eskicumalı, A. a.g.e., s. 40.

⁹⁴ Ertürk,a.g.e., s. 25.

değerlendirilmesinde eğitimle ilgili olan kurumlara ve bireylere rehberlik etmelidir⁹⁵.

Eğitimde hedefler, devletin millî politikasına, felsefesine, kısacası anayasasına aykırı olmayacak tarzda, eğitim durumlarının plânlamasından ve okul sisteminden sorumlu kişilerce tespit edilir. Eğitim amaçlarını belirleyen yetkili kişilerin başlıca şu kaynaklardan faydalanmaları gerekir:

1. Eğitim felsefesi, eğitim psikolojisi ve eğitim ekonomisi.
2. Toplum, birey ve konu alanı ile ilgili bilgi ve kaynaklar.
3. Uzman yardımı ve eğitim amaçlarını belirleyen kişiler arasında fikir alış-verişinin yapılması.

Hedefler belirlenirken en alttaki hedefin en üstteki hedefi destekler nitelikte olacak şekilde sıralamada genelden özele, soyuttan somuta doğru şöyle sıralanabilir:

- 1- Uzak hedefler
- 2- Genel hedefler
- 3- Okulun hedefleri
- 4- Dersin hedefleri
- 5- Konunun veya ünitenin hedefleri

Örneğin Trafik işaretleri konusundaki amaçlar gerçekleştiğinde Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin amaçlarını, onlar gerçekleştiğinde sürücü kurslarının amaçlarını, onlar gerçekleştiğinde Milli Eğitim Bakanlığının amaçlarını, onlar gerçekleştiğinde de bölümle ilgili olarak Türk Milli Eğitiminin amaçlarının gerçekleştiğini söyleyebiliriz.

Ayrıca hedefler toplumdan topluma değişiklik gösterir. Bunun sebepleri her toplumun ihtiyaçlarının, bulunduğu kurumun, tarihinin bunda etken olmasıdır. Onun içindir ki hangi konuda hedefler belirlenecek ise onların öncelikle eğitim felsefesi, eğitim psikolojisi ve eğitim ekonomisi süzgeçlerinden geçirilmesi gerekir. İşte bu süzgeçlerden geçirilen aday hedefler esas hedef statüsü kazanır. (Şekil 3.2.)

⁹⁵ Doğan, H. Eğitimde Program ve Öğretim Tasarımı, Önder Matbaacılık, Ankara, 1997, s. 249.

Hedeflerin ülkeden ülkeye farklılık göstermesinin sebebi işte budur. Her ülkenin eğitim felsefesi farklıdır. Her ülkedeki insanların psikolojik durumları farklıdır ve ayrıca her ülkenin ekonomik gelişmişlik düzeyi de farklıdır. Bu sebeplerden dolayı sürücü kurslarında ders almaktan ehliyeti cebine koymaya kadar ülkeden ülkeye, programda, yeterliliklerde, şartlarda, derslerde, uygulamalarda, beklentilerde, sınavlarda, sınav şartlarında, süreçte farklılıklar vardır, olması doğaldır⁹⁶.

Ancak doğal olmayan; her ülkedeki farklılıkların sonuçta aynı veya benzer olmamasıdır. Çünkü her ülke programını yaparken en iyiye ulaşmak amacıyla yapmaktadır. Eksiklikler görüldükçe tamamlanarak, yanlışlıklar düzeltilerek ulaşılmak istenen nokta yakalanmalıdır. Oysa günümüzde hala trafik kazalarında Avrupa birincisi isek ortada bir sorun var demektir. Ya hedeflerimizi belirlerken çok düşük seçtik (örneğin kazalar olsa da olur, veya başka bir ifadeyle ölen ölür kalan sağlar bizimidir felsefesi) ya çok yüksek seçtik ki ulaşamıyoruz, yani bizim toplum olarak veya eğitim seviyemiz olarak bu hedefe ulaşmamız mümkün olmamaktadır, yada seçilen hedeflerin geçirilmiş olduğu süzgeçler toplumumuza uygun değildir. Veya süreçte, öğrenci-öğretmen seçiminde, materyal seçiminde hatalar yapıyoruz. Ayrıca hatalarımızdan da ders alamıyor olabiliriz⁹⁷.

3.6.11.2. Uzak hedefler

Bunlar ülke düzeyinde çok genel hedefler olup, ülkenin politik felsefesini yansıtır.

3.6.11.3. Genel hedefler

Uzak hedeflerin yorumu olarak nitelendirilen genel hedefler, eğitimin genel hedefleri ve okulun genel hedefleri olmak üzere ikiye ayrılır. Bu hedeflerde, bireylere kazandırılacak davranışlar açık olarak gösterilip, öğretimin etkinlik derecesi net olarak değerlendirilemez. Ancak; özel hedeflerin yazılmasına, eğitimciler ve eğitimle ilgili diğer gruplar arasında iletişimin sağlanmasına

⁹⁶ Tan, A. a.g.e., s.15.

⁹⁷ Eser, Yusuf, 10 Nisan 2001 Günü Ağrı Halk Eğitim Merkezinde Trafik haftası sebebiyle panelde yapılan konuşma metni.

yardımcı olur. Genel hedeflerde, özel hedeflere göre daha soyut ve genel kavramlar kullanılır⁹⁸.

3.6.11.4. Özel hedefler

Öğrencilere istenilen davranışları kazandırmaya yönelik olarak hazırlanan ve öğrencilere belli bir disiplin içinde verilen, belli bir dersin veya onun belli bir konusunun belli bir düzeydeki hedefleridir. Bunlar somut ve gözlenebilir hedeflerdir. Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin hedefleri bu tür hedefler içerisinde yer alır.

3.6.11.5. Hedef davranışlar

Bu hedef davranışlar, bir bireyin belli bir hedefe ulaştığını gösteren davranışlardır. Özel hedefler, belli bir konuda bireyin yaşantısı yoluyla ona kazandırılmak istenen özelliklerdir. Bireyin herhangi bir konuda belli davranışları kazandığını yaşantısı yoluyla gösterir. *“Her ülkenin kendine has bir eğitim felsefesi ve bu felsefeye göre hedeflediği bir yurttaş tipi vardır”*.⁹⁹ Bir ülkenin eğitim felsefesi, onun ekonomik durumuna, siyasal hedeflerine, kültürel gereksinimlerine ve sosyal yapısına göre o ülkenin eğitimcileri tarafından belirlenir. Tespit edilen eğitim felsefesinin, devletin anayasası ile uygunluk arz etmesine özen gösterilir. Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde belirlenen hedef davranışların da devletin anayasası ve ülkenin eğitim felsefesi ile uygunluk içerisinde bulunması gerekir.

3.6.11.6. Toplumsal çevre ve hedefler

Toplumsal çevre, bir toplumun ekonomik, toplumsal ve siyasal sistemi veya kültürel gerçeği olarak değerlendirilebilir. *“Her sistem; hangi toplum, ulus için kuruluyorsa o toplum gerçeğinden hareket etmek zorundadır; çünkü o gerçeğe dayanmayan ve ondan hareket etmeyen sistem kısa zamanda bozulup yıkılmak zorundadır”*.¹⁰⁰ Bir toplumun maddî ve manevî bütün değerleri, o toplumun kültürel mirasını oluşturur. Eğitim kurumları, toplumun kültürel mirasını yeni nesillere aktararak bireyin sosyalleşmesini sağlamakla

⁹⁸ Doğan, a.g.e.,s. 249.

⁹⁹ Akgün, Ş. Fen Bilgisi Öğretimi, Zirve Ofset, Ankara, 1996, 5. Baskı, s. 19.

¹⁰⁰ Sönmez, V. Program Geliştirmede Öğretmen Elkitabı, Anı Yayıncılık, Ankara, 1994, 5. Bsk., s. 16.

yükümlüdürler. Bu bağlamda belirlenen hedefler, toplumun kültürel gerçekleri ile uygunluk arz etmelidir. Örneğin, Türkiye’de kırsal kesimlerde yaşayan bireylerin toplumsal gerçekleri, şehirlerde yaşayanlarınkinden farklıdır. Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde hedefler öncelikli olarak trafik kuralları , daha sonra da bölgelerin bu özellikleri dikkate alınarak, çevredeki diğer toplumsal kurumların işbirliği ile belirlenmelidir.

3.6.11.7. İçerik ve hedefler

Eğitim programında hedeflere uygun olarak belirlenen konular bütünlüğüne içerik denir. İçeriğe, konu alanı yada muhteva da denmektedir. İçeriği oluşturan ünite ve konular, bireye hedef davranışları kazandıracak bir biçimde oluşturulmalıdır¹⁰¹. Programın bu boyutunda, öğrenciye öğretilmesi gereken hususlar üzerinde durulur. Öğretimin amaçları ile uygunluk içinde olmayan içerik zaman ve emek kaybına neden olur. İçerik, bireylerin daha iyi yetişmelerine ve toplum içinde daha verimli olmalarına katkıda bulunur.

Hedeflerin belirlenmesinde içerik ve öğrenci özellikleri önemli rol oynar. Bu iki unsurla ilgili bilgi ve amaçların belirlenmesi sırasında alınacak kararların uzman görüşüne ve araştırmalara dayalı olması gerekir. Amaçların belirlenmesinden sonra, hedef davranışların gerçekleşmesine yardım edecek içerik, yöntem ve öğrenme ortamı belirlenir. Değerlendirme faaliyetleri ile hedeflere ulaşma derecesi tayin edilir¹⁰².

Eğitim programının can damarını oluşturan içerikte, bilgilerin hiyerarşisi basitten zora, somuttan soyuta, kavramlardan ilke ve genellemelere, bilinenden bilinmeyene göre dizilmelidir. İçeriği oluşturan öğeler sanatsal ve bilimsel bilgilerle donatılmış olmalıdır. İçerik seçimi, toplumsal ve bireysel fayda gözetlenerek yapılmalıdır. İçeriğin; bireylere hedef davranışları kazandırmak için kullanılan bir araç olduğu unutulmamalıdır. Çünkü önce amaçlar belirlenir, içerik ise bu amaçlara göre tespit edilir. Ancak, bireyde davranış değişikliğinin meydana

¹⁰¹ Sönmez, V. Gelecekteki Olası Eğitim Sistemleri. Anı Yayıncılık, Ankara, 1998, s. 49.

¹⁰² Ertürk, a.g.e., s. 36 -38.

gelmesi için, izlenen yol yada tatbik edilen yöntem ise öğretme-öğrenme modelleri kapsamında değerlendirilir¹⁰³.

Yukarıda içeriğin bir amaç değil, araç olduğu belirtilmişti. Ancak, okullarda içerikle uyumlu olarak hazırlanan hedef davranışlar ikinci plâna itilmektedir. İçerik öğrencilere kazandırılması gerekli olan amaç biçiminde telâkki edilmektedir.

3.6.11.8. Birey ve hedefler

Birey "*biyo-kültürel*" bir yaratıktır¹⁰⁴. Bireyin hem bir organizma olarak biyolojik ihtiyaçları (hava, su, besin, cinsî ihtiyaç, korunma, barınma, dinlenme vb.), hem de insanî ihtiyaçları (şefkat görme, sevme, benimsenme, sevilme, sosyal statü kazanma vb.) vardır. Bireyin biyo-kültürel bir yaratık olarak varlığını sürdürmesi, bu ihtiyaçlarını dengeli bir biçimde gidermesi ile doğru orantılıdır¹⁰⁵. Trafik ve Çevre Bilgisi dersi öğretiminde hedef davranışlar, insanlığın ve çevrenin biyolojik ve kültürel ihtiyaçları dikkate alınarak belirlenmelidir.

3.6.11.9. Hedeflerin davranışa dönüştürülmesi

Hedefler belli bir konuda yazılmış, öğrenci davranışıyla ifade edilse bile istenilen açıklıkta olmaları her zaman mümkün olmayabilir. Onun için öğretme durumlarının düzenlenmesinde, hedefe ulaşım ulaşılmadığına ilişkin bilgi toplamada bilgi verecek derecede açık değildir.

Bu tür sorunlarla karşılaşmamak için¹⁰⁶:

- Hedefler öğrenci davranışına dönüştürülecek ve öğrenme özelliğini belirtecek nitelikte yazılmalıdır,
- Hedefler öğrenme ürününü dile getirmelidir,
- Hedef kapsamlı, aynı zamanda da sınırlı olmalıdır,
- Hedeflerin hangi konu içeriğiyle ilgili olarak gerçekleştirileceği belirtilmelidir,
- Hedefler binişik değil, bitişik olmalıdır, bir hedefin kapsamı, diğer hedef yada hedeflerin kapsamına girmemelidir.

¹⁰³ Erden, a.g.e.,s. 8.

¹⁰⁴ Ertürk, a.g.e.,s. 35.

¹⁰⁵ Ertürk, a.g.e.,s. 39.

¹⁰⁶ Sönmez, 1994, a.g.e.,s. 29-30.

- Hedefler hangi alanla ilgili yazılıyorsa, o alanın niteliklerine ve basamaklarına uygun olmalıdır,
- Hedefler, birbirini destekler nitelikte olmalıdır,
- Ders düzeyinde yazılan hedefler ünite ve bir, iki, üç saatlik dersler için belirlenirken kapsam ve sınırlılık açısından daralabilir.

Her hedef davranışsal olarak açık olarak tanımlandığında öğretmenin ne yapacağını yanında öğrencinin neyi ne kadar yaptığının tespiti de kolaylaşır.

Çünkü öğretim sonunda ölçülecek davranışlar belirlenmiştir ve kurs sonunda öğrenci hangi davranışları sergileyecek, hangilerini sergilemeyecek bilinmektedir. Artık iş bu davranışların öğrenciler tarafından gösterilmesine fırsat tanıyacak eğitim durumlarını belirlemektir. Yani öğrenci Trafik ve Çevre Bilgisi dersi ile ilgili olan konuları takip edecek mi?

Davranış yazarken de şu hususlara dikkat edilmesi gerekir;¹⁰⁷

- Yazılan her davranış hangi hedefle ilgiliyse, o hedefin niteliklerine uygun olmak zorundadır.
- Bir davranış ifadesi açık, seçik ve anlaşılır olmalıdır.
- Her hedefin kritik davranışları belirlenerek bunlar üzerinde durulmalıdır.
- Davranışlar da hedefler gibi binişik değil, fakat bitişik olmalıdır.
- Davranış ifadeleri hem sınırlı, hem de hem de kapsamlı olmalıdır.
- Davranışlar, kolaydan zora, basitten karmaşığa, somuttan soyuta doğru sıralanmalıdır.
- Davranışların yazımı öğrencilerin özellikleri göz önünde bulundurularak yapılmalıdır.
- Her davranış cümlesi bir özelliği içermelidir.

3.6.11.10. Hedeflerin saptanmasında ölçütler

Hedefler saptanırken eğitilecek bireylerin gelişim durumları ve eğitim ihtiyaçlarının incelenmesi gerekir. Bu da belirlenen hedeflerin eğitim felsefesi, eğitim psikolojisi, eğitim ekonomisi ve eğitim sosyolojisi gibi bilim dallarının süzgecinden geçirilmesi ile mümkün olur. Bireye kazandırılmak istenilen davranışların sosyolojik, psikolojik ve ekonomik temellerinin iyi bir şekilde

¹⁰⁷ Sönmez, 1998, a.g.e.,s. 34.

irdelenmesi gerekir. Bireyin toplumsal, sosyal, ekonomik ve kültürel yönü, belirlenen aday hedeflerle tutarlı değilse, yapılan bütün çalışmalar ve gösterilen bütün çabalar akim kalır. Aday hedefler, yukarıda bahsedilen bilim dallarının süzgecinden geçirildikten sonra gerçek hedeflere dönüştürülür¹⁰⁸.

*“Hedeflerin gerekli nitelikleri arasında öğrenci davranışına dönüklük, genellik ve sınırlılık, açık-seçiklik, bir de muhteva ile kenetlilik özellikle üzerinde durulmağa değer”*¹⁰⁹. Hedefler öğrenci davranışlarına dönük olmalı, yani hedefle okul ve öğretmenin yapacağı şey değil, öğrencinin göstereceği davranış söylenmeli. Örneğin, “Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde trafik işaretlerini ve anlamlarını öğretebilmek” yerine “Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde trafik işaretlerini ve anlamlarını söyleyebilme” cümlesini kullanmak daha doğru olur.

Hedef, hem birçok davranışı gerçekleştirebilecek nitelikte genel olmalı, hem de bir tek özellik göstermelidir. Ayrıca hedeflerin yanlış yorumlamaya sebep olmayacak derecede açık, anlaşılır ve muhtevayla da iç içe olması gerekir.

Hedefler, beslenme, barınma, cinsel ihtiyaçlar, korunma, gelişme, yetişme, hareket etme, sağlık, ve sosyal statü kazanma gibi, bütün insanlarda ve toplumlarda ortak olan temel ihtiyaçlara cevap verebilecek nitelikte olmalıdır.

Örneğin, kurallara uygun olarak çevreyi ve kendini rahatsız etmeden güvenli araç kullanabilmek temel ihtiyaçların bir kısmı ile dolaylı, sosyal statü kazanma ile doğrudan ilgilidir.

Hedefler, alanların (bilişsel, duyuşsal, psikomotor) özelliklerine ve alt basamaklarına uygun olacak bir şekilde yazılmalıdır. Örneğin, yazılan hedef bilişsel alanla ilgili ise bilgiyi, duyuşsal alanla ilgili ise tutum ve değerleri, psikomotor alanla ilgili ise becerileri kapsamalıdır.

Bir dersteki konu başlıkları hedef olarak yazılmaz. Yazılan hedef bireylerin kazanacakları davranışı ifade edecek bir biçimde olmalıdır¹¹⁰. Hedeflerin birbirleriyle çelişki içinde olmayıp, mantıksal bir sıra içinde tutarlı olarak söylenmesi, değişik yorumlara sebep olmaması, davranış yönünden ifade

¹⁰⁸ Sönmez, 1998, a.g.e.,s. 18-23.

¹⁰⁹ Ertürk, a.g.e.,s. 53.

¹¹⁰ İşman, A.ve ESKİCUMALI, A. a.g.e.,s. 44-46.

edilmesi gerekir. Belirlenen hedef, davranış olarak ifade edilirse, bireyin bu davranışı kazanma derecesi rahatlıkla görülebilir. Hedefler, kişilerin bireysel farklılıkları göz önünde bulundurularak, demokratik ideallere uygun bir biçimde yazılmalıdır ¹¹¹.

3.6.12. Eğitim boyutu

Eğitim; bireyin kendi yaşantısı yoluyla, bireyde, nispeten kalıcı istendik davranışlar meydana getirme sürecidir. Bu süreç içerisinde istendik davranışların kazandırılmasının yanında istenmedik davranışların da ortadan kaldırılması amaçtır. Örneğin bilgisayar kursları, daktilo kursları, din eğitimi, okullarda verilen derslerde amaç, bazı davranışları kazandırmanın yanında bazı davranışlardan da bireyi uzaklaştırmaktır ¹¹².

Trafik ve çevre bilgisi dersinde de amaç iyi bir sürücülük için gerekli bazı bilgi ve becerileri kazandırmanın yanında, bireylerin önceden kafalarına yer eden veya diğer sürücülerde görülen bazı olumsuz davranışları ortadan kaldırmaya çalışmaktır ¹¹³.

Eğitime tabi tutulan bireylerde, eğitim sürecinin sonunda, önceden belirlenen davranış değişikliğinin meydana gelmesi gerekir. Bu sürecin sonunda birey planlanan davranışların;

- a) Tümünü veya tümüne yakınını kazanmış,
- b) Yarı yarıya kazanmış,
- c) Çok az bir bölümünü kazanmış veya
- d) Hiçbir tanesini kazanamamış

olabilir. Bu sebepten dolayı a seçeneği hariç diğerlerinde arzu edilen hedefe ulaşamamış demektir. Belirlenen hedefe ulaşamamasının sebeplerinden bir tanesi de programdan meydana gelen hatalardır.

Program hakkında verilecek bazı kararlar çoğu zaman öğrenci başarısına ilişkin bir takım ölçmelere ve değer yargısına dayanır. Ne yazık ki başarıya dayanan kararlar her zaman isabetli olmaz. İsbetli bir karar verilebilmesi için

¹¹¹ Varış, a.g.e.,s. 97.

¹¹² Tan, Ş. a.g.e.,s. 16.

¹¹³ Tan, A. a.g.e.,s. 17.

karara dayanak olacak yeterli bilgi toplanması, toplanan bilgilerde hatalar bulunmaması ve bu bilgilerin doğru yorumlanması gerekir¹¹⁴.

Kararların doğruluğu, öğrenciler hakkında yeterince doğru bir değer yargısına ulaşılması gerekir. Bu değer yargısının doğruluğu ise ölçme sonuçlarının doğruluğu ve seçilen değerlendirme ölçütünün doğruluğuna bağlıdır. Fakat bugün ülkemizdeki trafik kaza oranlarına bakıldığında bu kararların doğru olarak verilmediği açıktır. Trafik kazalarına bakıldığında özellikle sürücü belgesini yeni almış olanların karışıklıkları kaza oranının fazla olması karar esnasında yeterli ölçme sonucuna göre karar verilmediği veya geçerli olmayan ölçütler seçildiği veya kullanılan ölçütlerin de yanlış olduğu görülmektedir.

Örgün eğitim, sosyal dinamizmin ve çağ koşullarının gerisinde kalmıştır. Bu yüzden biriken sürücü adayları ve sürücü sorunları, diğer kurumlar yanında, örgün eğitim kurumlarına karşı geniş bir tepkinin gelişmesine yol açmıştır. Temel eğitimden üniversitelere kadar, bugün eğitim kurumlarında yenileşme gereksiniminden, yeniden düzenlemeden söz edilirken sürücü adaylarının sınavlarından da söz edilmektedir.

Eğitim kurumlarının ve eğitim süreçlerinin çağ koşullarına göre düzenlenmesi ve oluşturulması bilimsel bir yaklaşımı gerektirmektedir.

Sürücü eğitimi uygulamalı bir bilim alanıdır. Bu bakımdan sürücü adaylarının yetiştirilmesi hususunda yenileşme çabalarının kağıt üzerindeki önerilerle gerçekleşeceği asla düşünülmemelidir.

Amaçlar yönünde davranış değiştirilemediği, yalnız kağıt üzerinde kaldığı sürece trafik kazalarıyla her an karşılaşmak olasıdır.

Sürücü eğitiminde amaçların gerçekleştirilmesinde uygulanacak muhtevanın (yazılı kaynaklar, tahta, tebeşirin yanında, trafik işaretleri, trafik polisi maketi, araç maketleri, değişik kavşak maketleri vb.) seçimi ve düzeni bu alanda akademik bir çaba gerektirmektedir. Eğitim öğretim sürecinin her aşamasında amaçların ne derece gerçekleştiğini anlamak için devamlı bir değerlendirme çabasına da girişilmelidir.

Sürücü kurslarının programları Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılarak ülke genelindeki sürücü kursları tarafından uygulamaya konulmaktadır.

¹¹⁴ Turgut.M.F. a.g.e.,s. 2.

Oysa ki burada sürücü adaylarının hakkında bilgi edinilerek, onların bireysel farklarını programa yansıtacak herhangi bir girişim olmamaktadır.

Diğer taraftan bir ülkenin eğitim politikasını görmek istiyorsanız o ülkede yetişmiş insanlara bakmanız da size bunu gösterecektir. Ayrıca o ülkenin eğitim politikasını herhangi bir okulu inceleyerek de elde edebilirsiniz. Okul toplumsal dokuyu yansıttığından, o okuldaki çalışmaların tümü sosyal dokuyla bağlantılı olarak ele alınmalıdır¹¹⁵.

Eğitimin genel amacı insanların toplum yaşayışına sağlıklı uyum sağlamalarını sağlamaktır. Bununla birlikte okulların çeşitli ders konuları aracılığıyla bu kültürü kendinden sonraki kuşaklara aktarmaktır. Bu aktarma daha çok bilginin birikmiş muhtevasının öğretilmesi yoluyla yapılır. Oysa günümüzde mevcut bilgilerin ileriki toplumlara aktarılma işinin çok iyi yapılmadığı gözükmektedir. Eğer öyle olsa idi, her geçen gün sürücü kurslarının programları mükemmelere yaklaşırdı. Programın değişmeye kapalı yada yarı açık olması günümüzdeki eksikliklerin kısa bir zamanda ortadan kaldırılmasını engellemektedir.

Memleketimizde, organize eğitimin bireyin refahı ile, toplumun refahı arasında denge kurmaktan doğan problemlerin çözümünde bir sorumluluk taşınması gerekmektedir. Türkiye geçmişten günümüze bu dengenin kurulması yoluna yönelmiştir.

Günümüzde programların ders kitaplarıyla sınırlandırılması ve kitaplar işe koşulduğu zaman programın hatasız işlediğinin kabul edilmesi, programın yöresel farklılıklar göz ardı edilerek hazırlanması, öğretmenlerin programların hazırlanmasında söz sahibi olmamaları, sürücü adaylarının ilgi ve ihtiyaçlarına yönelik ilave programlar yapılamaması, öğretmenlerin seçiminde de yine yukarıda sıralanan eksikliklerin göz önünde olması programın çok kısa zamanda olumsuzluklarının ortaya çıkmasına sebep olur¹¹⁶.

Eğitim fakültelerinin programlarında, bazı derslerde zihni disiplin kavramına verdikleri ağırlık dolayısıyla, uzun süre, eğitim programlarında zihni disiplin geliştiren konular üzerinde durulmaktadır. Modern öğrenme teorilerinin eskimesine rağmen, uygulamada günümüze kadar uzanan bu görüş, matematik ve

¹¹⁵ Varış, a.g.e.,s. 78.

¹¹⁶ Erginer, a.g.e.,s. 9.

dil konularının zihni geliştirdiğini, bu sebepten programlarda bu konulara özellikle yer verilmesi gerektiğini savunmaktadırlar. Bu sebepten dolayı sürücü olacaktır. Onun için bu tür kurslarda da zihni geliştirecek ve çalıştıracak derslerin bulunması daha uygun olacaktır.

Kurslardaki süre, öğrencilerin yeterliliğini tam olarak ortaya ıkarabilmekten uzaktır. Bu sürenin biraz daha artırılmasının çeşitli faydaları vardır. Bunlardan bazıları¹¹⁷:

- a) Konular kısa sürede yoğun olarak öğretilmeye çalışılmaktadır. Bu sürenin ya biraz daha uzatılması yada ders sayısının artırılarak sürenin aynı tutulması bu yoğunluğun önüne geçecektir.
- b) Yoğun olarak öğretilmeye çalışılan konularda metod ve teknikler tam olarak anlaşılmayabilir.
- c) Anlaşılmayan konuların belirli parçalara bölünerek derinlemesine incelenmesi mümkün olmamaktadır.
- d) Adaylar kısa bir süre görüleceğinden onların tanınması mümkün olamaz.
- e) Değerlendirme kısa bir süre için yapılacağından, verilen kurslarda amaçlara ne oranda ulaşıldığının tayinindeki isabet düşer.
- f) İlgi alanlarına yönelik başka derslerin (ileri sürücülük teknikleri gibi) alınması kolaylaşır.

Ders konularının sınıflara dağıtımında bazı ltlerin göz önünde bulundurulması gerekir:

Bunlardan birincisi; bireyin verilmek istenen konuları alabilecek düzeyde olması yani hazır bulunuşluğudur. Birey eğer teorik dersleri daha önceki yıllarda vermiş, yani trafikle daha önce tanışmış ise hem yaya, hem de sürücü olduğu durumlarda olaylara sürücü gözüyle bakacak ve değerlendirmeyi ona göre yapacaktır. Bu sebepten dolayı ülkemizde bazı sınıflardaki ehliyet sınavları için yaşın 18, bazıları için 21 olması anlamsızdır. Bu sınırın Avrupa lkelerinde olduğu gibi daha aşağılara çekilmesi daha isabetli olacaktır.

¹¹⁷ Akdağ, a.g.e., s. 48.

Bu sistem belirli koşullar altında, öğrenci sürücüye sınavdan önce trafikte pratik yapma olanağı sağlayan sürücü belgesi sistemidir. Bu sistem de genellikle bir gözetmen gerektirmektedir. Geçici sürücü belgesi sistemi İngiltere, Kuzey İrlanda, Belçika, Finlandiya ve İsveç gibi bir çok Avrupa ülkesinde uygulanmaktadır. Bu sistem öğrencilere belge almadan önce sürüş tecrübesi kazandırma olanağını ve belge alındıktan sonra da güvenli araç kullanmalarını sağlamayı amaçlamaktadır. Belge için minimum yaş tam sürücü belgelerindeki 18 yaş yerine 16 veya 17 yaş¹¹⁸.

Çünkü daha önceki yıllarda verilen bilgiler ışığında ileriki yıllarda konular tekrar bir gözden geçirilirse mevcut bilgileri daha önceden kazandığı için öğrenilmesi daha kolay olacaktır.

Diğer bir husus sürücü olabilmek, yani ehliyet alabilmek için yaş grubunun belirlenmemiş olmasıdır. Belirli bir yaş grubunun üzerine çıkıldığında araştırmalar beyin hücrelerinin kendini yenilemekte zorlandığını göstermektedir. Bu sebepten dolayı zihni yetenek günden güne azalacaktır. Burada tecrübenin arkasına saklananlar olacaktır. Unutulmaması gereken bir husus beyin ile göz, göz ile el ve ayak, beyin ile el ve ayak koordinasyonu veya refleks yaş ilerledikçe zayıflamaktadır. Programda bunların yeniden gözden geçirilmesi, sürücü belgesini daha önceden hiçbir trafik kazasına karışmasa bile, bu kişilerin periyodik olarak kontrol edilmesi, sürücü kurslarının programlarında ayrı olarak bu kişilere göre de düzenlemeler yapılması isabetli olacaktır.

Bir diğer husus da, sürücülerin sürekli olarak diğer sürücülerle birlikte olmalarına rağmen, kurslarda ders veren öğretim elemanlarının kursun sonunda kursiyerlerle işlerinin bittiği hususudur. Bu sebepten dolayı, bu bireylere aynı zamanda öğretmenlik yeteneği kazandırmaya çalışarak kendi bilgi ve tecrübelerini diğer sürücülerle paylaşmasını sağlamak, programın olmadığı durumlarda yine programın işleme anlamına gelir.

Hazırlanan bu programın istenilen ölçülerde işleyebilmesi için, yani bu programın başarılı olması için, öncelikle bazı hususların göz önünde bulundurulması gerekir. Bunlardan bazıları:

¹¹⁸ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, s.4.

Birinci olarak, bu programı uygulayacak öğretmenlerin iyi yetişmiş olması gerekir. Programın başarısı, öğretmenlerin akademik ve mesleki yönden iyi yetişmiş olmalarına, iyi formatör olmalarına bağlıdır.

Değişik durumları gösterebilmek için değişik ortamlar gerekir. Bu sebepten dolayı, gerek bakanlık, gerek il müdürlüğü, gerekse sürücü kursları düzeyinde bu ortamları oluşturmak gereklidir. Buna bağlı olarak, öğretilenlerin nerelerde kullanılabileceği, teoriden çok uygulamalı olarak gösterilmelidir. Çünkü, teorik olarak öğrenilenlerin akılda tutulma süresi kısa olmakla birlikte, neyin öğrenilip neyin öğrenilmediğinin öğrenilmesi de ancak uygulamayla anlaşılır. Ayrıca öğrenilenlerin hangi durumlarda işe koşulacağını tespiti, ancak uygulama sayesinde olur. Bu sebepten öğrenme ancak öğrencinin öğrenmeye aktif katılımı ile gerçekleşir. Trafik öğretiminde bir birey problemin çözümüne katılacak, öğrenecek ve davranış değiştirecektir. Bu da ancak trafikte gerçekleşir. Bunun sebebi olarak trafik ve çevre bilgisi derslerinin teorisi verildikten sonra bireyler bizzat trafik içerisine girilerek yani cadde ve sokaklarda , trafiğin yoğun olduğu yerlerde gezdirilerek, karşılarına çıkabilecek durumlar bizzat gösterilerek, hem tekrarlanır hem de yeni durumlar öğretilir.

Tabii ki her durumun öğretilmesi aynı şekilde olmaz. Bu ancak öğretilecek konunun niteliği ile ilgilidir. Bir kısım öğrenim tecrübeleri hem beden, hem de zihni bir çaba gerektirir. İşte bu tür tecrübeler uygulamalı olarak yapılmalıdır. Ancak bazı soyut konular daha çok zihni bir çaba gerektirdiğinden teorik olarak işlenmelidir.

Son dönemlerde bu ihtiyacın karşılanabilmesi amacıyla daha önce Türk Hava Kuvvetleri'nde pilot eğitiminde kullanılan simülatörler, bazı sürücü kurslarında da kullanılmaya başlanmıştır.¹¹⁹ Programda böyle bir gereksinim olmamasına rağmen, bu simülatörleri kullanan sürücü kursları görünüşte lüks bir sistemle eğitim yapıyor gözükse de, yani gereksiz gibi gözükse de, aslında sürücü adayının sürücü koltuğuna oturduğu anda önündeki gösterge panelindeki bütün işaretleri, direksiyon, sinyal, korna, flaşörlü lamba, silgi, kalorifer tertibatı, ışık tertibatı, fren tertibatı, gaz,debriyaj vb. gibi her türlü gereksinimi ve bunların ne

¹¹⁹ Şoför ve Trafik Dergisi, Sayı 567, s. 11.
Tan,A. a.g.e., s. 131.

iş e yaradığını bilmesi gerekir. Oysa direksiyon eğitime girildiği zaman sadece bunların tanıtılması için bir haftalık ders boşa harcanmakta, geriye kalan sürede konular sıkıştırılarak birbiri üzerine bindirilmekte ve sürenin yetersizliğinden dolayı konular kavranmadan geçilmektedir. Aynı zamanda bu simülatörlerle yakıttan, beklenmedik kazaların açacağı maddi ve manevi zararlardan da kurtulunmuş olur. İstenildiği anda trafikte arzu ettiğiniz gibi bir durumu gerçek olarak bulamayabilirsiniz. Ancak simülatör programlarında küçük bazı değişiklikler yaparak istenilen özelliklerde bir kavşak, istenilen özelliklerde bir yol, istenilen özelliklerde kalabalık veya istenilen özelliklerde düz, virajlı, inişli, çıkışlı, stabilize, asfalt, beton yolda eğitim yaptırmanız mümkündür.

Bütün bunların yanında sürücü kurslarının mevcut programlarının günün şartlarına uygun şekilde düzenlenmesi gerekir. Bunun için de elde edilen bazı sosyal ve psikolojik bulguların günün şartlarına göre yorumlanabilmesi gerekir. Bu yorumların yapılabilmesi için, bazı ilke ve süreçlere ihtiyaç vardır.

Bunların birincisi sürücü kurslarının amaçlarının tayin ediliş şekilleridir. Amaçların ilk olarak gerçekleştirilebilir şekilde seçilmesi gerekir. Ayrıca bu amaçların gerçekleşip gerçekleşmediği nasıl anlaşılacaktır? Yani kriterleri neler olacaktır? Bu sebepten çalışmaya ilk olarak amaçlardan başlanmalıdır.

İkinci olarak belirlenen amaçların öğrenciye kazandırılmasında hangi muhteva kullanılacak? İçeriğini ne ile dolduracağız. Öğrencinin bireysel farklılıklarıyla muhteva arasında bir ilişki var mıdır? Günümüzde meydana gelen kazalara, sayılarına ve sebeplerine bakıldığında büyük bir oranda insan kusurundan kaynaklandığı görülmektedir. Onun için muhtevanın bireyin ihtiyacı olan konulara , bireysel farklılıklara, bulunulan ortama göre hazırlanmadığı açıktır.

3.6.13. Amaçlar nasıl saptanacak?

Amaçlar gerek topluma gerekse bireye geliştirici unsurlar yüklemek durumundadır. Birey hem belirlenen amaçları gerçekleştirecek, aynı zamanda toplumun rahatına ve huzuruna katkıda bulunacaktır. Amaçların toplumun ve bireyin gerisinde olmayacak ve gerçekleştirilebilecek şekilde hazırlanması gerekir¹²⁰.

¹²⁰ Sönmez, 1998, a.g.e., s. 14.

Bir eğitim programının varması gereken amaçlar konusunda yeterli ölçülere ihtiyaç vardır. Bu ölçülerin herkes için anlaşılır biçimde dile getirilmesi gerekir. Amaçların sağlıklı geliştirilebilmesi için, karşılanması gereken koşulları 6 madde altında toplayabiliriz¹²¹:

- 1- Amaçlar, toplum şartlarına ve ihtiyaçlarına cevap vermelidir.
- 2- İnsanların (sürücü adaylarının) temel ihtiyaçlarını karşılayacak yönde olmalıdır.
- 3- Demokratik ideallere uymalıdır.
- 4- Kendi içinde çelişki içinde bulunmamalıdır.
- 5- İstenen davranış değişikliğini açıklayan bir yönde dile getirilmelidir.
- 6- Amaçlar gerçekleşebilecek nitelikte olmalıdır.

3.6.14. Amaçların sınıflanması

Eğitim birbirinin üzerine kurulu, her bir bölümün diğer bölümlerle bağlantılı olduğu, herhangi bir bölümü çıkardığımızda mutlak suretle bir eksikliğin meydana geleceği bir süreçtir. Bu süreçte hem toplum, hem de bireyin ihtiyaçlarını karşılayabilmek için belirlenen hedeflerin sıralanmasında en önce öğretilecekten, en son öğretileceğe, bireyin mevcut bilgilerinden (bilinenden) bilinmeyene, yakından uzağa, somuttan soyuta doğru bir yol izlenmelidir¹²².

Trafik sorunları güncelliğini korumakta ve sayısal yönde olduğu kadar, giderek niteliksel yönden de çözüm bekleyen boyutlara ulaşma durumundadır. Bu sorunları en yakından hissedenlerin başında ise sürücü kurslarının programlarını hazırlayan programcılar gelmektedir.

Ülkemizde son on yılda Trafik Güvenliği tedbirleri neticesinde motorlu araç sayısı 2.12 kat, sürücü sayısı 2.08 kat artmasına rağmen ölü sayısı %36.75 oranında azalmıştır¹²³. Bu sebepten dolayı bu konu çok önemlidir.

Trafik ve çevre bilgisi dersinde alınanlardan sadece trafik bilgisi kullanılmaktadır. Çevre bilgisi ile ilgili hiçbir husus trafik polisleri tarafından denetlenmemekte, basın yayın organlarında verilen zorunlu yayınlarda trafik konusunun dışına çıkılmamaktadır.

¹²¹ Varış, a.g.e., s. 133.

¹²² Sönmez, 1994, a.g.e., s. 26.

¹²³ Işıldak, S. Trafik Şurası 2002, Konuşma Metni.

Çevre: içinde yaşadığımız mekan, soluduğumuz hava, içtiğimiz su, insanın hayatını idame ettirebilmesi için gerekli olan bütün objeler olarak tanımlanabilir.

Çevre koruma: İnsan ve diğer canlı varlıkların gelişmelerini sürdürebilmeleri için gerekli şartların korunması (ekolojik denge) suda toprakta havada kirlilik ve bozulmaların önlenmesi için yapılan çalışmalardır.

Çevre hakkı : Herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkını ihlal edenlere karşı yargı mercileri önünde savunma hakkıdır.

Çevre kirliliği : İnsanların faaliyetleri sonucu havada, suda , toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması sonucu ortaya çıkan gürültü koku ve atıkların meydana getirdiği zararlı sonuçlardır.

Çevresel etki :Bir popülasyonun serbestçe artışını engelleyici nitelikteki her türlü fiziksel , kimyasal ve biyolojik etkinin popülasyonu sınırlayıcı etkileridir.

O halde hava kirliliği, su kirliliği, toprak kirliliği, gürültü kirliliği çevrenin içerisine girmekte ve o da Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin içerisinde yer almaktadır. Bu sebepten dolayı iyi bir sürücünün aracını güvenli bir şekilde bir yerden başka bir yere sevk etmesinin dışında ayrıca kendisinden başka insan, hayvan, bitki, v.b. canlı olan veya olmayan her objeye saygılı olması, aracını en ekonomik ve en zararsız bir şekilde götürmesi gerekir.

Program içerisine kitle iletişim araçlarıyla günün belirli saatlerinde bütün yerel veya ulusal radyo ve televizyon kanallarıyla günlük, haftalık veya aylık çıkan gazete ve dergilerde bu konuların mutlak surette bulunması zorunlu hale getirilmelidir. Fakat bu programların öncelikli olarak sürücüler olmak kaydıyla çocuklar ve gençler ve yetişkinler olmak üzere toplumun tümüne hitap etmesi zorunludur¹²⁴.

Sürücü belgelerinin 5-10 yıllık sürelerde vizelerinin yapılması, bunun için de sürücülerin komple bir sınavdan ve sağlık kontrolünden geçirilmesi gerekir.

¹²⁴ Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi, s. 115.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. BULGULAR VE YORUM

Bu bölümde araştırmada toplanan verilerin istatistik analizi sonucu elde edilen bulgular ve yorumlara yer verilmiştir.

Trafik Mevzuatı ile İlgili Kanun ve Yönetmelikleri Bilme ve Ayırt Etme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.6'de verilmiştir.

Tablo 4.6. Trafik Mevzuatı ile İlgili Kanun ve Yönetmelikleri Bilme ve Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	12	5.6	7	8.0	19	6.3
Kısmen	203	94.4	64	73.6	267	88.4
Tamamen	-	-	16	18.4	16	5.3
Toplam	215	71.2	87	28.8	302	100.0

SD=2 $\chi^2_h=43,185$ $\chi^2_t=5,991$ $p<0.05$ Anlamli

Tablo 4.6 incelendiğinde, “Trafik Mevzuatı ile İlgili Kanun ve Yönetmelikleri Bilme ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 43.185 olarak $p<0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Trafik Mevzuatı ile İlgili Kanun ve Yönetmelikleri Bilme ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Trafik Mevzuatı ile İlgili Kanun ve Yönetmelikleri Bilme ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 94.4’ü (203 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 73.6’sı (64 kişi) kısmen % 18.4’ü tamamen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını

vermezken trafik polislerinin % 18,4'ü tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Trafikle ilgili tarifleri bilip ayırt etme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.7'de verilmiştir.

Tablo 4.7. Trafikle İlgili Tarifleri Bilip Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	36	16,7	11	12,6	47	15,6
Kısmen	167	77,7	72	82,8	239	79,1
Tamamen	12	5,6	4	4,6	16	5,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=0,985$ $\chi^2_t=5.991$ $p>0.05$ olduğundan anlamsız

Tablo 4.7 incelendiğinde, “Trafikle ilgili tarifleri bilip ayırt etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 0,985 olarak $p>0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamsız bulunmuştur.

Bu bulgu “Trafikle ilgili tarifleri bilip ayırt etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olmadığını göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Trafikle ilgili tarifleri bilip ayırt etme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 16,7'si (36 kişi) hiç derken trafik polislerinin 12,6'sı (11 kişi) hiç seçeneğini işaretlemiştir. Sürücülerin 77,7'si (167 kişi) kısmen , %5,6' sı (12 kişi) ise tamamen derken, trafik polislerinin % 82,8'i (72 kişi) kısmen, % 4,6'sı (4 kişi) ise tamamen cevabını vermişlerdir.

Trafikle ilgili kuruluş ve komisyonların görev ve yetkilerini bilme ve ayırt etme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.8'de verilmiştir.

Tablo 4.8. Trafikle İlgili Kuruluş ve Komisyonların Görev ve Yetkilerini Bilme ve Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	36	16,7	5	5,7	41	13,6
Kısmen	120	55,8	48	55,2	168	55,6
Tamamen	59	27,4	34	39,1	93	30,8
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=8.246$ $\chi^2_r=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.8 incelendiğinde, “Trafikle İlgili Kuruluş ve Komisyonların Görev ve Yetkilerini Bilme ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 8,246 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Trafikle İlgili Kuruluş ve Komisyonların Görev ve Yetkilerini Bilme ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Trafikle İlgili Kuruluş ve Komisyonların Görev ve Yetkilerini Bilme ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 16,7’si (36 kişi) hiç, %55,8’i (120 kişi) kısmen, %27,4’ü (59 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 5,7’si (5 kişi) hiç, % 55,2’si (48 kişi) kısmen, %39,1’i (34 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Karayolunu, trafik işaretlerini, trafiği yöneten kişileri bilme, tanıma ve ayırt etme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.9'de verilmiştir.

Tablo 4.9. Karayolunu, Trafik İşaretlerini, Trafiği Yöneten Kişileri Bilme, Tanıma ve Ayırt Etme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	131	60,9	33	37,9	164	54,3
Kısmen	84	39,1	49	56,3	133	44,0
Tamamen	0	0,0	5	5,7	5	1,7
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=22,575$ $\chi^2_t=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.9 incelendiğinde, “Karayolunu, Trafik İşaretlerini, Trafiği Yöneten Kişileri Bilme, Tanıma ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 22,575 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Karayolunu, Trafik İşaretlerini, Trafiği Yöneten Kişileri Bilme, Tanıma ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Karayolunu, Trafik İşaretlerini, Trafiği Yöneten Kişileri Bilme, Tanıma ve Ayırt Etme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 60,9’u (131 kişi) hiç, %39,1’i (84 kişi) kısmen derken, tamamen seçeneğini hiçbirisi işaretlememiştir. Trafik polislerinin % 37,9’u (33 kişi) hiç, %56,3’ü (49 kişi) kısmen, %7,7’si ise tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Tehlike uyarı işaretleri ile trafik düzenleme işaretleri arasındaki farkı bilme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.10'de verilmiştir.

Tablo 4.10. Tehlike Uyarı İşaretleri İle Trafik Düzenleme İşaretleri Arasındaki Farkı Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	155	72,1	20	23,0	175	57,9
Kısmen	36	16,7	57	65,5	93	30,8
Tamamen	24	11,2	10	11,5	34	11,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_{h}=73,624$ $\chi^2_{t}=5,991$ $p<0,05$ Anlamlı

Tablo 4.10 incelendiğinde, “Tehlike Uyarı İşaretleri İle Trafik Düzenleme İşaretleri Arasındaki Farkı Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 73,624 olarak $p<0,05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Tehlike Uyarı İşaretleri İle Trafik Düzenleme İşaretleri Arasındaki Farkı Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Tehlike Uyarı İşaretleri İle Trafik Düzenleme İşaretleri Arasındaki Farkı Bilme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 72,1’i (155 kişi) hiç, %16,7’si (36 kişi) kısmen, %11,2’si (24 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 23,0’ı (20 kişi) hiç, %65,5’i (57 kişi) kısmen, % 11,5’i (10 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Tehlike uyarı işaretleri görüldüğünde yapılması gerekenleri bilme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.11’de verilmiştir.

Tablo 4.11. Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	155	72,1	23	26,4	178	58,9
Kısmen	36	16,7	52	59,8	88	29,1
Tamamen	24	11,2	12	13,8	36	11,9
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=61,613$ $\chi^2_t=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.11 incelendiğinde, “Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 61,613 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Bilme” özelliğiyle ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 72,1’i (155 kişi) hiç, %16,7’si (36 kişi) kısmen, %11,2’si (24 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 26,4’ü (23 kişi) hiç, %59,8’i (52 kişi) kısmen, % 13,8’i (12 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Trafik işaretleri ile trafiği yöneten kişilerin hareketlerine uymanın önemini kavrama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.12’de verilmiştir.

Tablo 4.12. Trafik İşaretleri İle Trafiği Yöneten Kişilerin Hareketlerine Uymanın Önemini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	167	77,7	30	34,5	197	65,2
Kısmen	36	16,7	50	57,5	86	28,5
Tamamen	12	5,6	7	8,0	19	6,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=54,388$ $\chi^2_t=5,991$ $p<0.05$ Anlamlı

Tablo 4.12 incelendiğinde, “Trafik İşaretleri İle Trafiği Yöneten Kişilerin Hareketlerine Uymanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 54,388 olarak $p<0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Trafik İşaretleri İle Trafiği Yöneten Kişilerin Hareketlerine Uymanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Trafik İşaretleri İle Trafiği Yöneten Kişilerin Hareketlerine Uymanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 77,7’si (167 kişi) hiç, %16,7’si (36 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 34,5’i (30 kişi) hiç, %57,5’i (50 kişi) kısmen, % 8,0’ı (7 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Karayoluna ve trafik işaretlerine zarar vermenin meydana getireceği tehlike ve engelleri bilme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.13’de verilmiştir.

Tablo 4.13. Karayoluna ve Trafik İşaretlerine Zarar Vermenin Meydana Getireceği Tehlike ve Engelleri Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	191	88,8	22	25,3	213	70,5
Kısmen	12	5,6	50	57,5	62	20,5
Tamamen	12	5,6	15	17,2	27	8,9
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=126,117$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.13 incelendiğinde, “Karayoluna ve Trafik İşaretlerine Zarar Vermenin Meydana Getireceği Tehlike ve Engelleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 126,117 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Karayoluna ve Trafik İşaretlerine Zarar Vermenin Meydana Getireceği Tehlike ve Engelleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Karayoluna ve Trafik İşaretlerine Zarar Vermenin Meydana Getireceği Tehlike ve Engelleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 88,8’i (191 kişi) hiç, %5,6’sı (12 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) derken, trafik polislerinin % 25,3’ü (22 kişi) hiç, %57,5’i (50 kişi) kısmen % 17,2’si (15 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Karayoluna ve trafik işaretlerinin korunmasını ve zarar veren kimselere engel olmanın önemini kavrama ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.14'da verilmiştir.

Tablo 4.14. Karayoluna ve Trafik İşaretlerinin Korunmasını ve Zarar Veren Kimselere Engel Olmanın Önemi Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	120	55,8	23	26,4	143	47,4
Kısmen	95	44,2	42	48,3	137	45,4
Tamamen	0	0,0	22	25,3	22	7,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=65,885$ $\chi^2_t=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.14 incelendiğinde, “Karayoluna Ve Trafik İşaretlerinin Korunmasını ve Zarar Veren Kimselere Engel Olmanın Önemi Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 65,885 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Karayoluna ve trafik işaretlerinin korunmasını ve zarar veren kimselere engel olmanın önemini kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Karayoluna ve trafik işaretlerinin korunmasını ve zarar veren kimselere engel olmanın önemini kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 55,8’i (120 kişi) hiç, %44,2’si (95 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 26,4’ü (23 kişi) hiç %48,3’ü (42 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 25,3’ü (22 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Araç sürerken karayolunu kullanma kurallarına ve trafik kurallarına uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrama ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.15’de verilmiştir.

Tablo 4.15. Araç Sürerken Karayolunu Kullanma Kurallarına ve Trafik Kurallarına Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemi Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	143	66,5	18	20,7	161	53,3
Kısmen	60	27,9	59	67,8	119	39,4
Tamamen	12	5,6	10	11,5	22	7,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=52,402$ $\chi^2_r=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.15 incelendiğinde, “Araç Sürerken Karayolunu Kullanma Kurallarına ve Trafik Kurallarına Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemi Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 52,402 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Araç Sürerken Karayolunu Kullanma Kurallarına ve Trafik Kurallarına Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemi Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Araç Sürerken Karayolunu Kullanma Kurallarına ve Trafik Kurallarına Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemi Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 66,5’i (143 kişi) hiç, %27,9’u (60 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 20,7’si (18 kişi) hiç, %67,8’i (59 kişi) kısmen, % 11,5’i (10 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Geçiş üstünlüğüne sahip araçları bilip, tanıma, bu araçlara yol vermenin önem ve gereğini kavrama ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.16’de verilmiştir.

Tablo 4.16. Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçları Bilip, Tanıma, Bu Araçlara Yol Vermenin Önem ve Gereğini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	119	55,3	24	27,6	143	47,4
Kısmen	84	39,1	57	65,5	141	46,7
Tamamen	12	5,6	6	6,9	18	6,0
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=19,541$ $\chi^2_t=5,991$ $p<0,05$ Anlamlı

Tablo 4.16 incelendiğinde, “Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçları Bilip, Tanıma, Bu Araçlara Yol Vermenin Önem ve Gereğini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 19,541 olarak $p<0,05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçları Bilip, Tanıma, Bu Araçlara Yol Vermenin Önem ve Gereğini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Geçiş Üstünlüğüne Sahip Araçları Bilip, Tanıma, Bu Araçlara Yol Vermenin Önem ve Gereğini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 55,3’ü (119 kişi) hiç, %39,1’i (84 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 27,6’sı (24 kişi) hiç, %65,5’i (57 kişi) kısmen, % 6,9’u (6 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Karşılaştığı trafik kazasında üzerine düşen sorumlulukları ve yükümlülükleri bilme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.17’de verilmiştir.

Tablo 4.17. Karşılaştığı Trafik Kazasında Üzerine Düşen Sorumlulukları ve Yükümlülükleri Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	59	27,4	17	19,5	76	25,2
Kısmen	156	72,6	48	55,2	204	67,5
Tamamen	0	0,0	22	25,3	22	7,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=58,676$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.17 incelendiğinde, “Karşılaştığı Trafik Kazasında Üzerine Düşen Sorumlulukları ve Yükümlülükleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 58,676 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Karşılaştığı Trafik Kazasında Üzerine Düşen Sorumlulukları ve Yükümlülükleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Karşılaştığı Trafik Kazasında Üzerine Düşen Sorumlulukları ve Yükümlülükleri Bilme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 27,4’ü (59 kişi) hiç, %72,6’sı (156 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 19,5’i (17 kişi) hiç, %55,2’si (48 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 25,3’ü (22 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını öğrenip öğrenmediği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.18’de verilmiştir.

Tablo 4.18. Motorlu Araçların Karayolu Trafikine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Öğrenip Öğrenmediğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düze y i	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	59	27,4	17	19,5	76	25,2
Kısmen	96	44,7	57	65,5	153	50,7
Tamamen	60	27,9	13	14,9	73	24,2
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=11,166$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.18 incelendiğinde, “Motorlu Araçların Karayolu Trafikine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Öğrenip Öğrenmediği” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 11,166 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Motorlu Araçların Karayolu Trafikine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Öğrenip Öğrenmediği” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Motorlu Araçların Karayolu Trafikine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Öğrenip Öğrenmediği” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 27,4’ü (59 kişi) hiç, %44,7’si (96 kişi) kısmen, %27,9’u (60 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 19,5’i (17 kişi) hiç, %65,5’i (57 kişi) kısmen, % 14,9’u (13 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir.

Motorlu araç sahibi veya sürücü olarak, motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını bilmenin önemini kavrama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.19’de verilmiştir.

Tablo 4.19. Motorlu Araç Sahibi veya Sürücü Olarak, Motorlu Araçların Karayolu Trafiğine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Bilmenin Önemini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	59	27,4	10	11,5	69	22,8
Kısmen	108	50,2	61	70,1	169	56,0
Tamamen	48	22,3	16	18,4	64	21,2
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_n=11,722$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.19 incelendiğinde, “Motorlu Araç Sahibi veya Sürücü Olarak, Motorlu Araçların Karayolu Trafiğine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Bilmenin Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 11,722 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Motorlu Araç Sahibi veya Sürücü Olarak, Motorlu Araçların Karayolu Trafiğine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Bilmenin Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Motorlu Araç Sahibi veya Sürücü Olarak, Motorlu Araçların Karayolu Trafiğine Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil İşlemlerini ve Tescil Plakalarını Bilmenin Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 27,4’ü (59 kişi) hiç, %50,2’si (108 kişi) kısmen, %22,3’ü (48 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 11,5’i (10 kişi) hiç, %70,1’i (61 kişi) kısmen % 18,4’ü (16 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir.

Çevreyle ilgili genel bilgileri öğrenme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.20’de verilmiştir.

Tablo 4.20. Çevreyle İlgili Genel Bilgileri Öğrenme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	107	49,8	9	10,3	116	38,4
Kısmen	96	44,7	68	78,2	164	54,3
Tamamen	12	5,6	10	11,5	22	7,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=40,840$ $\chi^2_i=5,991$ $p<0.05$ Anlamlı

Tablo 4.20 incelendiğinde, “Çevreyle İlgili Genel Bilgileri Öğrenme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 40,840 olarak $p<0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Çevreyle İlgili Genel Bilgileri Öğrenme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Çevreyle İlgili Genel Bilgileri Öğrenme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin 49,8’i (107 kişi) hiç, %44,7’si (96 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 10,3’ü (9 kişi) hiç, %78,2’si (68 kişi) kısmen, % 11,5’i (10 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Çevre kirliliği ve gürültünün insan sağlığına etkilerini, kirliliğin önlenmesi gereğini kavrama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.21’de verilmiştir.

Tablo 4.21. Çevre Kirliliği ve Gürültünün İnsan Sağlığına Etkilerini, Kirliliğin Önlenmesi Gereğini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	155	72,1	13	14,9	168	55,6
Kısmen	60	27,9	60	69,0	120	39,7
Tamamen	0	0,0	14	16,1	14	4,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=97,241$ $\chi^2_t=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.21 incelendiğinde, “Çevre Kirliliği ve Gürültünün İnsan Sağlığına Etkilerini, Kirliliğin Önlenmesi Gereğini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 97,241 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Çevre Kirliliği ve Gürültünün İnsan Sağlığına Etkilerini, Kirliliğin Önlenmesi Gereğini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Çevre Kirliliği ve Gürültünün İnsan Sağlığına Etkilerini, Kirliliğin Önlenmesi Gereğini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 72,1’i (155 kişi) hiç, %27,9’u (60 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 14,9’u (13 kişi) hiç, %69,0’ı (60 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 16,1’i (14 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Çevremizdeki ulaşımı, tarihi ve turistik yer ve zenginlikleri bilmenin önemini, bunun zaman, emek ve enerji yönünden sağlayacağı yararları kavrama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.22’de verilmiştir.

Tablo 4.22. Çevremizdeki Ulaşımı, Tarihi ve Turistik Yer ve Zenginlikleri Bilmenin Önemi, Bunun Zaman, Emek ve Enerji Yönünden Sağlayacağı Yararları Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	143	66,5	17	19,5	160	53,0
Kısmen	48	22,3	60	69,0	108	35,8
Tamamen	24	11,2	10	11,5	34	11,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=63,474$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.22 incelendiğinde, “Çevremizdeki Ulaşımı, Tarihi ve Turistik Yer ve Zenginlikleri Bilmenin Önemi, Bunun Zaman, Emek Ve Enerji Yönünden Sağlayacağı Yararları Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 63,474 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Çevremizdeki Ulaşımı, Tarihi ve Turistik Yer ve Zenginlikleri Bilmenin Önemi, Bunun Zaman, Emek ve Enerji Yönünden Sağlayacağı Yararları Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Çevremizdeki Ulaşımı, Tarihi ve Turistik Yer ve Zenginlikleri Bilmenin Önemi, Bunun Zaman, Emek Ve Enerji Yönünden Sağlayacağı Yararları Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 66,5’i (143 kişi) hiç, % 22,3’ü (48 kişi) kısmen, %11,2’si (24 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 19,5’i (17 kişi) hiç, %69,0’ı (60 kişi) kısmen % 11,5’i (10 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.23’de verilmiştir.

Tablo 4.23. Taşıtlar Tarafından Meydana Getirilen Kirliliğin Önlenmesi Gerektiğini Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	143	66,5	14	16,1	157	52,0
Kısmen	48	22,3	53	60,9	101	33,4
Tamamen	24	11,2	20	23,0	44	14,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=63,817$ $\chi^2_t=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.23 incelendiğinde, “Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 63.817 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 66,5’i (143 kişi) hiç, %22,3’ü (48 kişi) kısmen, %11,2’si (24 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 16,1’i (14 kişi) hiç, %60,9’u (53 kişi) kısmen, % 23,0’ı (20 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Eğitimin verildiği kentin başlıca yollarını, kavşaklarını, hastanelerini, spor alanlarını, toplantı yerlerini bilmenin yararlarını kavrama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.24’da verilmiştir.

Tablo 4.24. Eğitimin Verildiği Kentin Başlıca Yollarını, Kavşaklarını, Hastanelerini, Spor Alanlarını, Toplantı Yerlerini Bilmenin Yararlarını Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	168	78,1	21	24,1	189	62,6
Kısmen	47	21,9	55	63,2	102	33,8
Tamamen	0	0,0	11	12,6	11	3,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=86,069$ $\chi^2_t=5.991$ $p<0.05$ Anlamlı

Tablo 4.24 incelendiğinde, “Eğitimin Verildiği Kentin Başlıca Yollarını, Kavşaklarını, Hastanelerini, Spor Alanlarını, Toplantı Yerlerini Bilmenin Yararlarını Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 86,069 olarak $p<0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Eğitimin Verildiği Kentin Başlıca Yollarını, Kavşaklarını, Hastanelerini, Spor Alanlarını, Toplantı Yerlerini Bilmenin Yararlarını Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Eğitimin Verildiği Kentin Başlıca Yollarını, Kavşaklarını, Hastanelerini, Spor Alanlarını, Toplantı Yerlerini Bilmenin Yararlarını Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin %78,1’i (168 kişi) hiç, %21,9’u (47 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 24,1’i (21 kişi) hiç, %63,2’si (55 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 12,6’sı (11 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Günün saatlerine göre trafik yoğunluğunun dikkate alınmasını ve buna uygun olarak güzergah seçilmesinin önemini kavrama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.25’de verilmiştir.

Tablo 4.25. Günün Saatlerine Göre Trafik Yoğunluğunun Dikkate Alınmasını ve Buna Uygun Olarak Güzergah Seçilmesinin Önemi Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	108	50,2	18	20,7	126	41,7
Kısmen	95	44,2	52	59,8	147	48,7
Tamamen	12	5,6	17	19,5	29	9,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=28,615$ $\chi^2_t=5,991$ $p<0.05$ Anlamlı

Tablo 4.25 incelendiğinde, “Günün Saatlerine Göre Trafik Yoğunluğunun Dikkate Alınmasını ve Buna Uygun Olarak Güzergah Seçilmesinin Önemi Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 28,615 olarak $p<0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Günün Saatlerine Göre Trafik Yoğunluğunun Dikkate Alınmasını ve Buna Uygun Olarak Güzergah Seçilmesinin Önemi Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Günün Saatlerine Göre Trafik Yoğunluğunun Dikkate Alınmasını ve Buna Uygun Olarak Güzergah Seçilmesinin Önemi Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin %50,2’si (108 kişi) hiç, %44,2’si (95 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 20,7’si (18 kişi) hiç, %59,8’i (52 kişi) kısmen, % 19,5’i (17 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Harita ve şehir planından faydalanılması, planlar üzerindeki şekil ve sembolleri tanımanın önemini kavrama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.26’de verilmiştir.

Tablo 4.26. Harita ve Şehir Planından Faydalanılması, Planlar Üzerindeki Şekil ve Sembolleri Tanımanın Önemini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	95	44,2	16	18,4	111	36,8
Kısmen	84	39,1	51	58,6	135	44,7
Tamamen	36	16,7	20	23,0	56	18,5
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2

$\chi^2_h=17,811$

$\chi^2_t=5,991$

$p<0,05$ Anlamlı

Tablo 4.26 incelendiğinde, “Harita ve Şehir Planından Faydalanılması, Planlar Üzerindeki Şekil ve Sembolleri Tanımanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 17,811 olarak $p<0,05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Harita ve Şehir Planından Faydalanılması, Planlar Üzerindeki Şekil ve Sembolleri Tanımanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Harita ve Şehir Planından Faydalanılması, Planlar Üzerindeki Şekil ve Sembolleri Tanımanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 44,2’si (95 kişi) hiç, %39,1’i (84 kişi) kısmen, %16,7’si (36 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 18,4’ü (16 kişi) hiç, %58,6’sı (51 kişi) kısmen, % 23,0’ı (20 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Aracını en ekonomik şekilde kullanabilmek için, gerekli önlemleri alma ve bunları titizlikle uygulama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.27’de verilmiştir.

Tablo 4.27. Aracını En Ekonomik Şekilde Kullanabilmek İçin, Gerekli Önlemleri Alma ve Bunları Titizlikle Uygulama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düze yi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	119	55,3	15	17,2	134	44,4
Kısmen	84	39,1	59	67,8	143	47,4
Tamamen	12	5,6	13	14,9	25	8,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2

$\chi^2_h=37,636$

$\chi^2_f=5,991$

p<0.05 Anlam lı

Tablo 4.27 incelendiğinde, “Aracını En Ekonomik Şekilde Kullanabilmek İçin, Gerekli Önlemleri Alma ve Bunları Titizlikle Uygulama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 37,636 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Aracını En Ekonomik Şekilde Kullanabilmek İçin, Gerekli Önlemleri Alma ve Bunları Titizlikle Uygulama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Aracını En Ekonomik Şekilde Kullanabilmek İçin, Gerekli Önlemleri Alma ve Bunları Titizlikle Uygulama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 55,3’ü (119 kişi) hiç, %39,1’i (84 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 17,2’si (15 kişi) hiç, %67,8’i (59 kişi) kısmen, %14,9’u (13 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Davranışlarını kontrol eder ve iyiye yöneltme, olayları ve davranışları daima yapıcı bir eleştiriyle değerlendirme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.28’de verilmiştir.

Tablo 4.28. Davranışlarını Kontrol Eder ve İyiye Yöneltme, Olayları ve Davranışları Daima Yapıcı Bir Eleştiriyle Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	119	55,3	11	12,6	130	43,0
Kısmen	96	44,7	62	71,3	158	52,3
Tamamen	0	0,0	14	16,1	14	4,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_{df}=69,223$ $\chi^2_{df}=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.28 incelendiğinde, “Davranışlarını Kontrol Eder ve İyiye Yöneltme, Olayları ve Davranışları Daima Yapıcı Bir Eleştiriyle Değerlendirme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 69,223 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Davranışlarını Kontrol Eder ve İyiye Yöneltme, Olayları ve Davranışları Daima Yapıcı Bir Eleştiriyle Değerlendirme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Davranışlarını Kontrol Eder ve İyiye Yöneltme, Olayları ve Davranışları Daima Yapıcı Bir Eleştiriyle Değerlendirme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 55,3’ü (119 kişi) hiç, %44,7’si (96 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 12,6’sı (11 kişi) hiç, %71,3’ü (62 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 16,1’i (14 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Uygar bir trafik ortamının karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörülük içinde, herkesin kendi görevi ve sorumluluğunu yerine getirmesine bağlı bulunduğunu bilme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.29'de verilmiştir.

Tablo 4.29. Uygar Bir Trafik Ortamının Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde, Herkesin Kendi Görevi ve Sorumluluğunu Yerine Getirmesine Bağlı Bulunduğunu Bilme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	179	83,3	16	18,4	195	64,6
Kısmen	36	16,7	57	65,5	93	30,8
Tamamen	0	0,0	14	16,1	14	4,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=122,802$ $\chi^2_t=5.991$ $p<0.05$ Anlamlı

Tablo 4.29 incelendiğinde, “Uygar Bir Trafik Ortamının Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde, Herkesin Kendi Görevi ve Sorumluluğunu Yerine Getirmesine Bağlı Bulunduğunu Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 122,802 olarak $p<0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Uygar Bir Trafik Ortamının Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde, Herkesin Kendi Görevi ve Sorumluluğunu Yerine Getirmesine Bağlı Bulunduğunu Bilme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Uygar Bir Trafik Ortamının Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde, Herkesin Kendi Görevi ve Sorumluluğunu Yerine Getirmesine Bağlı Bulunduğunu Bilme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 83,3’ü (179 kişi) hiç, %16,7’si (36 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 18,4’ü (16 kişi) hiç, %65,5’i 57 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin

% 16,1'i (14 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Motorlu taşıtların ve sürücülerinin çevre kirliliğine etkisini bilme, aracını ve çevreyi temiz tutmak ve iyi şekilde korumak hususunda gerekli önlemleri alma ve uygulama özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.30'de verilmiştir.

Tablo 4.30. Motorlu Taşıtların ve Sürücülerinin Çevre Kirliliğine Etkisini Bilme, Aracını ve Çevreyi Temiz Tutmak ve İyi Şekilde Korumak Hususunda Gerekli Önlemleri Alma ve Uygulama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	120	55,8	22	25,3	142	47,0
Kısmen	95	44,2	55	63,2	150	49,7
Tamamen	0	0,0	10	11,5	10	3,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=41,505$ $\chi^2_t=5.991$ $p<0.05$ Anlamlı

Tablo 4.30 incelendiğinde, “Motorlu Taşıtların ve Sürücülerinin Çevre Kirliliğine Etkisini Bilme, Aracını ve Çevreyi Temiz Tutmak ve İyi Şekilde Korumak Hususunda Gerekli Önlemleri Alma ve Uygulama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 41,505 olarak $p<0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Motorlu Taşıtların ve Sürücülerinin Çevre Kirliliğine Etkisini Bilme, Aracını ve Çevreyi Temiz Tutmak ve İyi Şekilde Korumak Hususunda Gerekli Önlemleri Alma ve Uygulama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Motorlu Taşıtların ve Sürücülerinin Çevre Kirliliğine Etkisini Bilme, Aracını ve Çevreyi Temiz Tutmak ve İyi Şekilde Korumak Hususunda Gerekli Önlemleri Alma ve Uygulama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 55,8'i (120 kişi) hiç, 544,2'si (95 kişi)

kısmen derken, trafik polislerinin % 25,3'ü (22 kişi) hiç, %63,2'si (55 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 11,571 (10 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Yasalara ve nizamlara saygılı olma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.31'da verilmiştir.

Tablo 4.31. Yasalara ve Nizamlara Saygılı Olma Özelliği İle İlgili Olarak Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	119	55,3	19	21,8	138	45,7
Kısmen	96	44,7	64	73,6	160	53,0
Tamamen	0	0,0	4	4,6	4	1,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=34,878$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.31 incelendiğinde, “Yasalara ve Nizamlara Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 34,878 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Yasalara ve Nizamlara Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Yasalara ve Nizamlara Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 55,3'ü (119 kişi) hiç, %44,7'si (96 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 21,8'i (19 kişi) hiç, %73,6'sı (64 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 4,67'si (4 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Trafiği düzenleyen tüm mevzuatı ve ilkeleri bilme, bunlara uymada özen gösterme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.32’de verilmiştir.

Tablo 4.32. Trafiği Düzenleyen Tüm Mevzuatı ve İlkeleri Bilme, Bunlara Uymada Özen Gösterme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	24	11,2	16	18,4	40	13,2
Kısmen	167	77,7	59	67,8	226	74,8
Tamamen	24	11,2	12	13,8	36	11,9
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=3,607$ $\chi^2_t=5.991$ $p>0.05$ Anlamsız

Tablo 4.32 incelendiğinde, “Trafiği Düzenleyen Tüm Mevzuatı ve İlkeleri Bilme, Bunlara Uymada Özen Gösterme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 3,607 olarak $p>0.05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamsız bulunmuştur.

Bu bulgu “Trafiği Düzenleyen Tüm Mevzuatı ve İlkeleri Bilme, Bunlara Uymada Özen Gösterme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Trafiği Düzenleyen Tüm Mevzuatı ve İlkeleri Bilme, Bunlara Uymada Özen Gösterme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 11,2’si (24 kişi) hiç, %77,7’si (167 kişi) kısmen, %11,2’si (24 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 18,4’ü (16 kişi) hiç, %67,8’i (59 kişi) kısmen, % 13,8’i (12 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri ile sürücülerin görüşlerindeki yığılım anlamlı değildir.

İşi ile ilgili yeterliğini geliştirerek devam ettirme; verimli çalışmaktan zevk duyma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.33’de verilmiştir.

Tablo 4.33. İşi İle İlgili Yeterliğini Geliştirerek Devam Ettirme; Verimli Çalışmaktan Zevk Duyma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	167	77,7	17	19,5	184	60,9
Kısmen	48	22,3	60	69,0	108	35,8
Tamamen	0	0,0	10	11,5	10	3,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_{h}=96,743$ $\chi^2_{t}=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.33 incelendiğinde, “İşi İle İlgili Yeterliğini Geliştirerek Devam Ettirme; Verimli Çalışmaktan Zevk Duyma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 96,743 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “İşi İle İlgili Yeterliğini Geliştirerek Devam Ettirme; Verimli Çalışmaktan Zevk Duyma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “İşi İle İlgili Yeterliğini Geliştirerek Devam Ettirme; Verimli Çalışmaktan Zevk Duyma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 77,7’si (167 kişi) hiç, %22,3’ü (48 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 19,5’i (17 kişi) hiç, %69,0’ı (60 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 11,5’i (10 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Dikkatli, özenli ve sabırlı olarak kusursuz ve temiz iş yapmaktan zevk ve kıvanç duyma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.34'da verilmiştir.

Tablo 4.34. Dikkatli, Özenli ve Sabırlı Olarak Kusursuz ve Temiz İş Yapmaktan Zevk ve Kıvanç Duyma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	179	83,3	19	21,8	198	65,6
Kısmen	36	16,7	60	69,0	96	31,8
Tamamen	0	0,0	8	9,2	8	2,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_{h}=108,539$ $\chi^2_{t}=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.34 incelendiğinde, “Dikkatli, Özenli ve Sabırlı Olarak Kusursuz ve Temiz İş Yapmaktan Zevk ve Kıvanç Duyma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 108,539 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Dikkatli, Özenli ve Sabırlı Olarak Kusursuz ve Temiz İş Yapmaktan Zevk ve Kıvanç Duyma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Dikkatli, Özenli ve Sabırlı Olarak Kusursuz ve Temiz İş Yapmaktan Zevk ve Kıvanç Duyma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 83,3’ü (179 kişi) hiç, %16,7’si (36 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 21,8’i (19 kişi) hiç, %69,0’u (60 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 9,2’si (8 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Görev ve sorumluluk duygusu gelişip gelişmediği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.35’de verilmiştir.

Tablo 4.35. Görev ve Sorumluluk Duygusu Gelişip Gelişmediği İle İlgili Olarak Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	179	83,3	12	13,8	191	63,2
Kısmen	36	16,7	60	69,0	96	31,8
Tamamen	0	0,0	15	17,2	15	5,0
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=137,457$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.35 incelendiğinde, “Görev ve Sorumluluk Duygusu Gelişip Gelişmediği” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 137,457 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Görev ve Sorumluluk Duygusu Gelişip Gelişmediği” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Görev ve Sorumluluk Duygusu Gelişip Gelişmediği” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 83,3’ü (179 kişi) hiç, %16,7’si (36 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 13,8’i (12 kişi) hiç, %69’u (60 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 17,2’si (15 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

İşine, iş ve meslek ahlakına bağlı ve saygılı olma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.36’de verilmiştir.

Tablo 4.36. İşine, İş ve Meslek Ahlakına Bağlı ve Saygılı Olma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	179	83,3	22	25,3	201	66,6
Kısmen	36	16,7	56	64,4	92	30,5
Tamamen	0	0,0	9	10,3	9	3,0
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=99,625$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamli

Tablo 4.36 incelendiğinde, “İşine, İş ve Meslek Ahlakına Bağlı ve Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 99,625 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “İşine, İş ve Meslek Ahlakına Bağlı ve Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “İşine, İş ve Meslek Ahlakına Bağlı ve Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 83,3’ü (179 kişi) %16,7’si (36 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 25,3’ü (22 kişi) hiç, %64,4’ü (56 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 10,3’ü (9 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

İlişkilerinde iyi niyet sahibi, yapıcı ve hoşgörülü olma, eleştirileri iyi karşılama ve bunlardan yararlanma ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.37’de verilmiştir.

Tablo 4.37. İlişkilerinde İyi Niyet Sahibi, Yapıcı ve Hoşgörülü Olma, Eleştirileri İyi Karşılama ve Bunlardan Yararlanma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	131	60,9	21	24,1	152	50,3
Kısmen	84	39,1	51	58,6	135	44,7
Tamamen	0	0,0	15	17,2	15	5,0
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=59,023$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.37 incelendiğinde, “İlişkilerinde İyi Niyet Sahibi, Yapıcı ve Hoşgörülü Olma, Eleştirileri İyi Karşılama ve Bunlardan Yararlanma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 43.185 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “İlişkilerinde İyi Niyet Sahibi, Yapıcı ve Hoşgörülü Olma, Eleştirileri İyi Karşılama ve Bunlardan Yararlanma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “İlişkilerinde İyi Niyet Sahibi, Yapıcı ve Hoşgörülü Olma, Eleştirileri İyi Karşılama ve Bunlardan Yararlanma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 60,9’u (131 kişi) hiç, %39,1’i (84 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 24,1’i (21 kişi) hiç, %58.6’sı (51 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 17,2’si (15 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Genel nezaket kurallarına uymaya özen gösterme; çevresindeki insanlara saygılı olma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.38’de verilmiştir.

Tablo 4.38. Genel Nezaket Kurallarına Uymaya Özen Gösterme; Çevresindeki İnsanlara Saygılı Olma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	167	77,7	22	25,3	189	62,6
Kısmen	48	22,3	51	58,6	99	32,8
Tamamen	0	0,0	14	16,1	14	4,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=86,648$ $\chi^2_f=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.38 incelendiğinde, “Genel Nezaket Kurallarına Uymaya Özen Gösterme; Çevresindeki İnsanlara Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 86,648 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Genel Nezaket Kurallarına Uymaya Özen Gösterme; Çevresindeki İnsanlara Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Genel Nezaket Kurallarına Uymaya Özen Gösterme; Çevresindeki İnsanlara Saygılı Olma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 77,7’si (167kişi) hiç, % 22,3 (48 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 25,3’ü (22 kişi) hiç, %58,6 (51 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 16,1’i (14 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Karayollarının, çevredeki tesis ve trafik işaretlerinin korunması, temizliği ve bakımı için ilgili ve duyarlı olma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.39’de verilmiştir.

Tablo 4.39. Karayollarının, Çevredeki Tesis ve Trafik İşaretlerinin Korunması, Temizliği ve Bakımı İçin İlgili ve Duyarlı Olma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	85	39,5	16	18,4	101	33,4
Kısmen	119	55,3	55	63,2	174	57,6
Tamamen	11	5,1	16	18,4	27	8,9
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_{h}=21,153$ $\chi^2_{t}=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.39 incelendiğinde, “Karayollarının, Çevredeki Tesis ve Trafik İşaretlerinin Korunması, Temizliği ve Bakımı İçin İlgili ve Duyarlı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 21,153 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Karayollarının, Çevredeki Tesis ve Trafik İşaretlerinin Korunması, Temizliği ve Bakımı İçin İlgili ve Duyarlı Olma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Karayollarının, Çevredeki Tesis ve Trafik İşaretlerinin Korunması, Temizliği Ve Bakımı İçin İlgili ve Duyarlı Olma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 39,5’i (85 kişi) hiç, %55,3’ü (119 kişi) kısmen, %5,1’i (11 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 18,4’ü (16 kişi) hiç, %63,2’si (55 kişi) kısmen, % 18,4’ü (16 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Trafik güvenliği ve emniyeti yönünden kurallara uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrama ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.40'de verilmiştir.

Tablo 4.40. Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Kurallara Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemini Kavrama Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	143	66,5	21	24,1	164	54,3
Kısmen	72	33,5	57	65,5	129	42,7
Tamamen	0	0,0	9	10,3	9	3,0
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=57,595$ $\chi^2_t=5,991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.40 incelendiğinde, “Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Kurallara Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 57,595 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Kurallara Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Kurallara Uyarak, Trafik Güvenliği ve Emniyeti Yönünden Bu Kurallara Uymanın Önemini Kavrama” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 66,5'i (143 kişi) hiç, %33,5'i (72 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 24,1'i (21 kişi) %65,5'i (57 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 10,3'ü (9 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Harita ve şehir planından faydalanma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.3641’da verilmiştir.

Tablo 4.41. Harita ve Şehir Planından Faydalanma Özelliği İle İlgili Olarak Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeıy	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	95	44,2	16	18,4	111	36,8
Kısmen	108	50,2	50	57,5	158	52,3
Tamamen	12	5,6	21	24,1	33	10,9
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=31,351$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.41 incelendiğinde, “Harita ve Şehir Planından Faydalanma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 31,351 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Harita ve Şehir Planından Faydalanma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Harita ve Şehir Planından Faydalanma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 44,2’si (95 kişi) hiç, %50,2’si (108 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 18,4’ü (16 kişi) hiç, %57,5’i (50 kişi) kısmen, % 24,1’i (21 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Uygar bir trafik ortamının gelişmesi için karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörülük içinde davranma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.42’de verilmiştir.

Tablo 4.42. Uygar Bir Trafik Ortamının Gelişmesi İçin Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde Davranma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	107	49,8	20	23,0	127	42,1
Kısmen	108	50,2	50	57,5	158	52,3
Tamamen	0	0,0	17	19,5	17	5,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=53,194$ $\chi^2_r=5,991$ $p<0,05$ Anlamlı

Tablo 4.42 incelendiğinde, “Uygar Bir Trafik Ortamının Gelişmesi İçin Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde Davranma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 53,194 olarak $p<0,05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Uygar Bir Trafik Ortamının Gelişmesi İçin Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde Davranma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Uygar Bir Trafik Ortamının Gelişmesi İçin Karşılıklı Sevgi, Saygı ve Hoşgörülük İçinde Davranma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 49,8’i (107 kişi) hiç, %50,2’si (108 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 23,0’ı (20 kişi) hiç, %57,5’i (50 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 19,5’i (17 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Kendisinin ve çevrenin beden ve ruh sağlığını korumaya ve onları iyileştirmeye çalışma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.43’de verilmiştir.

Tablo 4.43. Kendisinin ve Çevrenin Beden ve Ruh Sağlığını Korumaya ve Onları İyileştirmeye Çalışma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	71	33,0	21	24,1	92	30,5
Kısmen	144	67,0	49	56,3	193	63,9
Tamamen	0	0,0	17	19,5	17	5,6
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_h=44,717$ $\chi^2_t=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.43 incelendiğinde, “Kendisinin ve Çevrenin Beden ve Ruh Sağlığını Korumaya ve Onları İyileştirmeye Çalışma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 44,717 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Kendisinin ve Çevrenin Beden ve Ruh Sağlığını Korumaya ve Onları İyileştirmeye Çalışma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Kendisinin ve Çevrenin Beden ve Ruh Sağlığını Korumaya ve Onları İyileştirmeye Çalışma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 33,0’ı (71 kişi) hiç, %67,0’ı (144 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 24,1’i (21 kişi) hiç, %56,3’ü (49 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbirisi tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 19,5’i (17 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Tehlike uyarı işaretleri görüldüğünde yapılması gerekenleri yapma özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.44'da verilmiştir.

Tablo 4.44. Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Yapma Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	191	88,8	25	28,7	216	71,5
Kısmen	12	5,6	52	59,8	64	21,2
Tamamen	12	5,6	10	11,5	22	7,3
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2 $\chi^2_{h}=120,075$ $\chi^2_{t}=5.991$ p<0.05 Anlamlı

Tablo 4.44 incelendiğinde, “Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Yapma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 120,075 olarak p<0.05 önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Yapma” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Tehlike Uyarı İşaretleri Görüldüğünde Yapılması Gerekenleri Yapma” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 88,8’i (191 kişi) hiç, %5,6’sı (12 kişi) kısmen, %5,6’sı (12 kişi) tamamen derken, trafik polislerinin % 28,7’si (25 kişi) hiç, 559,8’i (52 kişi) kısmen, % 11,5’i (10 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Öğrendiği bütün bilgileri davranış haline getirme özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek için χ^2 analizi uygulanmış ve bulgular Tablo 4.45’de verilmiştir.

Tablo 4.45. Öğrendiği Bütün Bilgileri Davranış Haline Getirme Özelliğine İlişkin Sürücülerin ve Trafik Polislerinin Görüşleri İle İlgili χ^2 Analizi

Düzeyi	Sürücü		Trafik Polisi		Toplam	
	n	%	n	%	N	%
Hiç	119	55,3	14	16,1	133	44,0
Kısmen	96	44,7	64	73,6	160	53,0
Tamamen	0	0,0	9	10,3	9	3,0
Toplam	215	100,0	87	100,0	302	100,0

SD=2

$\chi^2_h=53,688$

$\chi^2_t=5,991$

$p<0,05$ Anlamlı

Tablo 4.45 incelendiğinde, “Öğrendiği Bütün Bilgileri Davranış Haline Getirme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olup olmadığını belirlemek amacıyla χ^2 analizi yapılmış ve χ^2 değeri 53,688 olarak $p<0,05$ önem düzeyinde istatistiksel açıdan anlamlı bulunmuştur.

Bu bulgu “Öğrendiği Bütün Bilgileri Davranış Haline Getirme” özelliği ile ilgili olarak sürücülerin ve trafik polislerinin görüşleri arasında fark olduğunu göstermektedir.

Tablo incelenmeye devam edildiğinde, “Öğrendiği Bütün Bilgileri Davranış Haline Getirme” özelliği ile ilgili olarak, sürücülerin % 55,3’ü (119 kişi) hiç, %44,7’si (96 kişi) kısmen derken, trafik polislerinin % 16,1’i (14 kişi) hiç, %73,6’sı (64 kişi) kısmen cevabını vermişlerdir. Sürücülerin hiçbiri tamamen cevabını vermezken trafik polislerinin % 10,3’ü (9 kişi) tamamen cevabını vermişlerdir. Trafik polisleri, sürücülere göre daha olumlu görüş belirtmişlerdir.

Genel olarak bakıldığında 2. ve 27. sorular hariç diğer sorularda sürücü ve trafik polislerinin görüşleri arasında anlamlı düzeyde ($p<0,05$) fark olduğu ve sürücülerle ilgili görüşlerde trafik polislerinin sürücülere nazaran daha iyimser görüş bildirdikleri görülmektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. VARGI VE ÖNERİLER

Bu bölümde, sürücü kurslarından Trafik ve Çevre Bilgisi dersini alarak sürücü belgesi sahibi olan ve trafik polislerinin Trafik ve çevre Bilgisi dersinin amaçlarına ne derecede yaklaşıldığının belirlenmesi amacıyla yapılan bu araştırmanın bulgu ve önerileri yer almaktadır.

5.1. Vargılar

Araştırma sonuçlarında sürücü kurslarından Trafik ve Çevre Bilgisi Dersini alan sürücülerin ve trafik polislerinin sürücüler hakkındaki görüşleri değerlendirildiğinde;

1- “Trafikle İlgili Tarifleri Bilip Ayırt Etme” ile “Trafığı Düzenleyen Tüm Mevzuatı ve İlkeleri Bilme ve Bunlara Uymaya Özen Gösterme” ile ilgili verilen cevaplarda trafik polisleri ve sürücülerin cevapları arasında anlamlı düzeyde bir fark olmadığı;

2- “Motorlu Araçların Karayolu Trafığına Katılabilmesi İçin Yapılacak Tescil Plakaları ve Tescil İşlemlerini Bilme” ile “Motorlu Araç Sahibi veya Sürücü Olarak Motorlu Araçların Karayolu Trafığına Çıkabilmesi İçin Yapılacak Tescil Plakaları ve Tescil İşlemlerini Bilmenin Önemini Kavrama” hususlarıyla ilgili olarak verilen cevaplarda sürücülerin cevaplarıyla trafik polislerinin cevaplarının orta düzeyde yoğunlaşmasına rağmen trafik polislerinin görüşleri lehinde anlamlı bir fark bulunduğu;

3- Trafikle ilgili mevzuat, kanun tüzük ve yönetmelikler, karayolu bilgisi ve işaretleri, karayolunu kullanma, çevre bilgisi, harita ve şehir planları, aracını kullanma, bakım ve onarımı, beklenen nezaket kurallarına uyma, trafik güvenliği ve emniyeti ile ilgili hususlarda sürücülerin kendilerini yetersiz gördükleri, trafik polislerinin görüşlerine göre aralarında anlamlı farkın olduğu;

4- Genel olarak bakıldığında sürücülerin kendileri için vermiş oldukları cevaplarda trafik polislerine nazaran daha az bilgi sahibi olduklarını beyan etmelerine rağmen, trafik polislerinin sürücülerin yeterliliklerini daha fazla gösterdikleri, bunun sebebinin sürücülerin, trafik polislerinin değerlendirmelerine

göre almış oldukları puanlarda ya sürücülerin yeteneklerinin farkında olmadığı; veya trafik polislerinin vermiş oldukları cevapların gerçeği yansıtmadığı; sonuçlarına ulaşılmıştır.

5.2.Öneriler

1. Sürücülere trafik mevzuatı ile ilgili kanun ve yönetmeliklerin, trafikle ilgili kuruluş ve komisyonların görev ve yetkilerini, geçiş üstünlüğüne sahip araçları trafik ve çevre bilgisi dersi konularının içerisinde ayrıntılı ele alınmalı.

2. Sürücülerin, sürücü kurslarında verilen dersleri alıp sürücü belgesi sahibi olduktan sonraki her on yılda bir Trafik ve Çevre Bilgisi dersleri ile ilgili bilgilerinin gözden geçirileceği kısa süreli hizmet içi kurslara alınmalı.

3. Çevre, çevre kirliliğini oluşturan sebepler, çevremizdeki tarihi ve turistik yerleri bilmenin önemi ve bize sağlayacağı faydaları uygulamalı olarak anlatılmalı.

4. Günün saatlerine göre trafik yoğunluğunu dikkate alarak ve harita ile şehir planlarından yararlanarak güzergah seçme uygulamalı olarak gösterilmeli.

5. Sürücülerin kendilerini yetersiz gördükleri halde trafik polislerinin onları yeterli görmesinin bir çelişki oluşturduğu, bu nedenle trafik polisleri de Trafik ve Çevre Bilgisi konusunda belirli periyotlarla hizmet içi eğitim kurslarından geçirilmeli.

KAYNAKLAR

- AKGÜN, Şevket. Fen Bilgisi Öğretimi, Zirve Ofset, Ankara, 1996, 5. Baskı.
- ALKAN, Cevat. Eğitim Ortamlarının Düzenlenmesi, Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları No:168, Ankara,1992.
- BEYDOĞAN,H.Ömer.Öğretimi Planlama ve Değerlendirme, Eser Ofset, Erzurum, 2001.
- BİLEN, Mürüvvet. Plandan Uygulamaya Öğretim, Takav Matbaacılık, Yayıncılık,
- BİNBAŞIOĞLU, Cavit. Öğretim Metodu ve Uygulama. Binbaşıoğlu Yayınevi, Ankara,1973.
- BÜYÜKKARAGÖZ, Savaş ve ÇİVİ, Cuma. Genel Öğretim Metotları, Öz Eğitim Yayın Dağıtım Ltd. Şti., İstanbul, 1999.
- ÇİLENTİ, Kâmuran. Fen Eğitimi Teknolojisi, Kadioğlu Matbaası, Ankara, 1985.
- DEMİREL, Özcan. Kuramdan Uygulamaya Eğitimde Program Geliştirme,Pegem A Yayıncılık, Ankara, 1999, 2. Baskı
- _____,_____. Genel Öğretim Yöntemleri. Usem Yay. Ank. 1995, 5. Baskı.
- DOĞAN, Hıfzı. Eğitimde Program ve Öğretim Tasarımı, Önder Matbaacılık, Ankara,1997.
- Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Araştırma Merkezi. Ankara'da Yaya Güvenliği Araştırması(18 km.lik Konya Yolu Güzergahında), Ankara, 1999.
- _____,_____. Karayolu Trafik Güvenliği'nde Uzun Dönemli Planlama (Fillandiya, İsviçre,Örneği ve Bu Alanda Türkiye'de Yapılanlar), Ankara, 1998.
- _____,_____. Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü II.Ankara, 2001.
- _____,_____. Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü. Ankara, 1999.

_____,_____. Türkiye ve Avrupa'da Karayolu Trafikini Düzenleyen Yasal Dayanaklar, trafik Suçlarının Takibi ile Cezalandırılması ve Trafik Polisi. Ankara, 1998.

_____,_____. Türkiye ve Avrupa'da Karayolu Trafikini Düzenleyen Yasal Dayanaklar, trafik Suçlarının Takibi ile Cezalandırılması ve Trafik Polisi. Ankara, 1998.

_____,_____. Türkiye ve Dünyada Karayolu Trafik Kazaları Derlemeleri II. Ankara 2001.

ERDEN, Münire. Eğitimde Program Değerlendirme. Anı Yayıncılık, Ankara 1998.

ERDOĞAN, H.; URAL, M.; TÜZÜN, M.. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme, İstatistik Uygulamalı, Emel Matbaacılık Sanayi, Ankara, 1984, 2. Baskı.

ERTÜRK,Selahattin. Eğitimde Program Geliştirme.Yelkentepe Yayınları,Ankara, 1972.

ERTÜRK,Selâhattin. Eğitimde Program Geliştirme, Meteksan A.Ş., Ankara,1998, 10.Baskı.

_____,_____.Türkiye'deki Bazı Eğitim Sorunları Üzerine Düşünceler. Şafak Matbaası. Ankara, 1986.

İnönü Üniversitesi, Eğitim Fakültesi Dergisi, Yıl 1995, Cilt 2, Sayı 2.

İŞMAN, Aytakin ve ESKİCUMALI, Ahmet. Eğitimde Planlama ve Değerlendirme, Değişim Yayınları, Adapazarı, 1999.

KARAKAYA, Şerafettin. Eğitimde Program Geliştirme Çalışmaları. Atatürk Üniversitesi Yayınları:917. Nisan 2001.

KARASAR Niyazi. Araştırmalarda Rapor Hazırlama Yöntemi. Sanem Matbaacılık, Ankara, 1991.

_____,_____. Bilimsel Araştırma Yöntemi, Nobel Yay. Ankara, 2000, 10.Basım.

KILIÇ, Yasin. "İlköğretim İkinci Kademe Türkçe Dersi Programındaki Amaçların Gerçekleşme Düzeyi" Atatürk Üniversitesi Sos. Bil. Ens. Ortaöğretim Sosyal Alanlar Eğt., (Yayımlanmamış doktora tezi) Erzurum, 2002

KUŞ, Elif. Nicel-Nitel Araştırma Teknikleri, Sosyal Bilimlerde Araştırma Teknikleri Nicel Mi? Nitel Mi?Anı Yayıncılık, Ankara, Eylül 2003.

- KÜÇÜKAHMET, Leyla. Hizmet İçi Eğitim, Teori ve Uygulamaları. Ankara 1992.
- OĞUZKAN, A. Ferhan. Eğitim Terimleri Sözlüğü, TDK Yayınları, Ankara, 1974.
- _____, _____. Eğitim Terimleri Sözlüğü, TDK Yayınları, Ankara, 1993.
- ÖZÇELİK, D. Ali. Eğitim Programları ve Öğretim (Genel Öğretim Yöntemi), ÖSYM Eğitim Yayınları 8, Ankara, 1987.
- Pocztal, Jerry; Çev: Hızal, Alişan. Programlı Öğretim, Kurumları ve Uygulaması. Ankara Üniversitesi Yayınları, No:66. Ankara 1977.
- SEMERCİ, Çetin. Avrupa Birliği Sürecinde Öğretimde Planlama ve Değerlendirme (Kuramdan Uygulamaya Ders Notu). Şubat 2003, 1. Baskı.
- SÖNMEZ, Veysel. Hayat Bilgisi Öğretimi ve Öğretmen Kılavuzu, Anı Yay. Ank., 1998.
- _____, _____. Gelecekteki Olası Eğitim Sistemleri. Anı Yayıncılık, Ankara, 1998.
- _____, _____. Program Geliştirmede Öğretmen Elkitabı, Anı Yayıncılık, Ankara, 1994, 5. Baskı.
- _____, _____. Program Geliştirmede Öğretmen El Kitabı. 7nci Baskı, Şafak Matbaacılık, Ankara.
- ŞAHİN, Cemil. "Özerk İlköğretim Okulu Modeli", Bildiri, IX. Ulusal Eğitim Bilimleri Kongresi, Atatürk Üni. Kazım Karabekir Eğt. Fak. Eğt. Bilimleri Bölümü, 27-30 Eylül Erzurum, 2000.
- ŞAHİN, T. Yanpar; YILDIRIM, Soner. Öğretim Teknolojileri ve Materyal Geliştirme, Anı Yayıncılık, Ankara, Şubat 1989.
- Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu. Şoför ve Trafik Dergisi, Haziran 2002 Sayısı.
- _____, _____. Şoför ve Trafik Dergisi, Mayıs 2003 Sayısı.
- _____, _____. Şoför ve Trafik Dergisi, Temmuz 2002 Sayısı.
- TAN, Şeref; KAYABAŞI, Yücel; ERDOĞAN, Alaattin. Öğretimi Planlama ve Değerlendirme. Anı Yayıncılık, Ocak 2003, 4. Baskı.
- TAN, Ahmet. TBMM Türkiye Trafik Güvenliği Araştırma Komisyon Raporu.


- TAYMAZ, Haydar. Hizmet İçi Eğitim, Kavramlar, İlkeler, Yöntemler. Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları No: 94. Sevinç Matbaası, Ankara 1981
- TEKİN, Halil. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme, Has-Soy Matbaası, Ankara, 1984, 4. Baskı.
- Trafik Güvenliği Projesi- Trafik Güvenliği Danışmanlık Hizmetleri- Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı. Ankara 2001.
- TURGUT, M. Fuat. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme Metotları, Saydam Matbaacılık, Ankara, 1988, 6. Baskı.
- _____, _____. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme. Saydam Matbaacılık, Ankara, 1984.
- TÜRK, Ercan. Türk Eğitim Sistemi. Nobel Yayın Dağıtım. Ankara, 1999.
- ULUSOY, Ayten. Gelişim ve Öğrenme, Anı Yayıncılık, Ankara, Ekim, 2002.
- ÜNAL, Semra. 1999. Eğitim Örgütlerinde Toplam Kalite Yönetimi Öğeleri ve Uygulamalarda Karşılaşılan Engeller, Eğitim Yönetimi, Sayı 19, 4.
- VARIŞ, Fatma. Eğitim Bilimine Giriş. Alkım Yayınları, Ankara.
- _____, _____. Eğitimde Program Geliştirme, Teori ve Teknikler, Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları, No:75, Ankara, 1978.
- _____, _____. Eğitimde Program Geliştirme. Alkım Kitapçılık Yayıncılık, Ankara, 1997, 7. Baskı.
- YALIN, H. İbrahim. Eğitim Teknolojileri ve Materyal Geliştirme, Nobel Yayın Dağıtım Ltd. Şti., Ankara, 2000, 7. Baskı.
- YILDIRIM, Cemal. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme. ÖSYM Yayınları, Ankara 1983.
- YILMAZ, Hasan ve SÜNBUİL, A. Murat. Öğretimde Planlama ve Değerlendirme, Mikro Basım – Yayım – Dağıtım, Konya, 2000.
- YILMAZ, Hasan. Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme, Genişletilmiş, Öz Eğitim Basım Yay. Dağıtım, Ltd. Şti., Konya, 1997, 2. Baskı

EK - 1

Saygıdeğer sürücü;

Ülkemizin en önemli sorunlarından birisi olan Trafik kazalarının başlıca sebeplerinden birisini de biz sürücülerin hatası oluşturmaktadır. Böyle bir nedenin bizlerde oluşturduğu duyarlılık bu alanda bilimsel bir çalışma yapma ihtiyacı doğurdu. Sorunun içinde bulunan biz sürücülerin bu bilgi birikimi bilimsel çalışma için kaynak durumundadır.

Bu anket bilimsel bir çalışmaya kaynak teşkil etmek amacıyla hazırlandığından anket sorularına kendiniz için samimi cevap vereceğinizden ve göstereceğiniz yardımlardan dolayı şimdiden teşekkür eder başarılar dilerim.



Yusuf ESER
Ağrı Eğitim fakültesi
Öğretim Görevlisi

NOT : Cevaplarınızda çarpı işareti (X) kullanabilirsiniz.

SORU NO	SÜRÜCÜLERİN SAHİP OLUNMASI GEREKLİ OLAN DAVRANIŞLAR	Tamamen	Kısmen	Hiç
1	Trafik mevzuatı ile ilgili kanun ve yönetmelikleri bilir, ayırt eder.			
2	Trafikle ilgili tarifleri bilir, ayırt eder.			
3	Trafikle ilgili kuruluş ve komisyonların görev ve yetkilerini bilir.			
4	Karayolunu, trafik işaretlerini, trafiği yöneten kişileri bilir, tanır ve ayırt eder.			
5	Tehlike uyarı işaretleri ile trafik düzenleme işaretleri arasındaki farkı bilir.			
6	Tehlike uyarı işaretleri görüldüğünde yapması gerekenleri bilir.			
7	Trafik işaretleri ile trafiği yöneten kişilerin hareketlerine uymanın önemini kavrar.			
8	Karayoluna ve trafik işaretlerine zarar vermenin meydana getireceği tehlike ve engelleri bilir.			
9	Karayoluna ve trafik işaretlerinin korunmasını ve zarar veren kimselere engel olmanın önemini kavrar.			
10	Araç sürerken karayolunu kullanma kurallarına ve trafik kurallarına uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrar.			
11	Geçiş üstünlüğüne sahip araçları bilir, tanır, bu araçlara yol vermenin önem ve gereğini kavrar.			
12	Karşılaştığı bir trafik kazasında üzerine düşen sorumlulukları ve yükümlülükleri bilir.			
13	Motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını öğrenir.			
14	Motorlu araç sahibi veya sürücü olarak, motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını bilmenin önemini kavrar.			
15	Çevreyle ilgili genel bilgileri öğrenir.			
16	Çevre kirliliği ve gürültünün insan sağlığına etkilerini, kirliliğin önlenmesi gereğini kavrar.			
17	Çevremizdeki ulaşımı, tarihi ve turistik yer ve zenginlikleri bilmenin önemini, bunun zaman, emek ve enerji yönünden sağlayacağı yararları kavrar.			
18	Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilir.			
19	Eğitimin verildiği kentin başlıca yollarını, kavşaklarını, hastanelerini, spor alanlarını, toplantı yerlerini bilmenin yararlarını kavrar.			
20	Günün saatlerine göre trafik yoğunluğunun dikkate alınmasını ve buna uygun olarak güzergah seçilmesinin önemini kavrar.			
21	Harita ve şehir planından faydalanması, planlar üzerindeki şekil ve sembolleri tanımanın önemini kavrar.			

SORU NO	SÜRÜCÜLERİN SAHİP OLUNMASI GEREKLİ OLAN DAVRANIŞLAR	Tamamen	Kısmen	Hiç
22	Aracını en ekonomik şekilde kullanabilmek için, gerekli önlemleri alır ve bunları titizlikle uygular.			
23	Davranışlarını kontrol eder ve iyiye yöneltir. Olayları ve davranışları daima yapıcı bir eleştiriyile değerlendirir.			
24	Uygar bir trafik ortamının karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörülük içinde, herkesin kendi görevi ve sorumluluğunu yerine getirmesine bağlı bulunduğunu bilir.			
25	Motorlu taşıtların ve sürücülerinin çevre kirliliğine etkisini bilir, aracını ve çevreyi temiz tutmak ve iyi şekilde korumak hususunda gerekli önlemleri alır ve uygular.			
26	Yasalara ve nizamlara saygılıdır.			
27	Trafiği düzenleyen tüm mevzuatı ve ilkeleri bilir, bunlara uymada özen gösterir.			
28	İşi ile ilgili yeterliğini geliştirerek devam ettirir; verimli çalışmaktan zevk duyar.			
29	Dikkatli , özenli ve sabırlı olarak kusursuz ve temiz iş yapmaktan zevk ve kıvanç duyar.			
30	Görev ve sorumluluk duygusu gelişmiştir.			
31	İşine, iş ve meslek ahlakına bağlı ve saygılıdır.			
32	İlişkilerinde iyi niyet sahibi , yapıcı ve hoşgörülüdür, eleştirileri iyi karşılar ve bunlardan yararlanır.			
33	Genel nezaket kurallarına uymaya özen gösterir. Çevresindeki insanlara saygılıdır.			
34	Karayollarının, çevredeki tesis ve trafik işaretlerinin korunması, temizliği ve bakımı için ilgili ve duyarlıdır.			
35	Trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uyararak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrar.			
36	Harita ve şehir planlarından faydalanırlar.			
37	Uygar bir trafik ortamının karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörülük içinde davranır.			
38	Kendisinin ve çevresinin beden ve ruh sağlığını korumaya ve onları iyileştirmeye çalışır.			
39	Tehlike uyarı işaretleri görüldüğünde yapması gerekenleri yapar.			
40	Öğrendiği bütün bilgileri davranış haline getirir.			

EK - 2

Saygıdeğer Polis Memuru;

Ülkemizin en önemli sorunlarından birisi olan trafik kazalarının başlıca sebeplerinden birisini de sürücülerin hatası oluşturmaktadır. Böyle bir nedenin bizlerde oluşturduğu hassasiyet bu alanda bilimsel bir çalışma yapma ihtiyacı doğurdu. Bu bilimsel çalışmaya veri elde etmede, hiç şüphesiz ki sorunun içinde bulunan sizlerin bilgi ve deneyimleri bizler için ciddi bir kaynak teşkil etmektedir.

Bu bilimsel çalışmada bilgi ve deneyimlerinizin, anket sorularına vereceğiniz samimi cevaplarla önemli katkı sağlayacağına inanıyorum. Anket sorularına sürücü kurslarından Trafik ve Çevre Bilgisi dersini alan sürücüler için cevap veriniz. Anket bilimsel amaçlı kullanılmasından başka herhangi bir amaçla kullanılmayacağından isminizi yazmayınız ve cevaplarınızda objektif davranınız.

İlginizden dolayı teşekkür eder, başarılar dilerim...

Yusuf ESER

Ağrı Eğitim fakültesi

Öğretim Görevlisi

NOT : Cevaplarınızda çarpı işareti (X) kullanabilirsiniz.

SORU NO	SÜRÜCÜLERİN SAHİP OLUNMASI GEREKLİ OLAN DAVRANIŞLAR	Tamamen	Kısmen	Hiç
1	Trafik mevzuatı ile ilgili kanun ve yönetmelikleri bilir, ayırt eder.			
2	Trafikle ilgili tarifleri bilir, ayırt eder.			
3	Trafikle ilgili kuruluş ve komisyonların görev ve yetkilerini bilir.			
4	Karayolunu, trafik işaretlerini, trafiği yöneten kişileri bilir, tanır ve ayırt eder.			
5	Tehlike uyarı işaretleri ile trafik düzenleme işaretleri arasındaki farkı bilir.			
6	Tehlike uyarı işaretleri görüldüğünde yapması gerekenleri bilir.			
7	Trafik işaretleri ile trafiği yöneten kişilerin hareketlerine uymanın önemini kavrar.			
8	Karayoluna ve trafik işaretlerine zarar vermenin meydana getireceği tehlike ve engelleri bilir.			
9	Karayoluna ve trafik işaretlerinin korunmasını ve zarar veren kimselere engel olmanın önemini kavrar.			
10	Araç sürerken karayolunu kullanma kurallarına ve trafik kurallarına uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrar.			
11	Geçiş üstünlüğüne sahip araçları bilir, tanır, bu araçlara yol vermenin önem ve gereğini kavrar.			
12	Karşılaştığı bir trafik kazasında üzerine düşen sorumlulukları ve yükümlülükleri bilir.			
13	Motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını öğrenir.			
14	Motorlu araç sahibi veya sürücü olarak, motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını bilmenin önemini kavrar.			
15	Çevreyle ilgili genel bilgileri öğrenir.			
16	Çevre kirliliği ve gürültünün insan sağlığına etkilerini, kirliliğin önlenmesi gereğini kavrar.			
17	Çevremizdeki ulaşımı, tarihi ve turistik yer ve zenginlikleri bilmenin önemini, bunun zaman, emek ve enerji yönünden sağlayacağı yararları kavrar.			
18	Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilir.			
19	Eğitimin verildiği kentin başlıca yollarını, kavşaklarını, hastanelerini, spor alanlarını, toplantı yerlerini bilmenin yararlarını kavrar.			
20	Günün saatlerine göre trafik yoğunluğunun dikkate alınmasını ve buna uygun olarak güzergah seçilmesinin önemini kavrar.			
21	Harita ve şehir planından faydalanması, planlar üzerindeki şekil ve sembolleri tanımanın önemini kavrar.			

SORU NO	SÜRÜCÜLERİN SAHİP OLUNMASI GEREKLİ OLAN DAVRANIŞLAR	Tamamen	Kısmen	Hiç
22	Aracını en ekonomik şekilde kullanabilmek için, gerekli önlemleri alır ve bunları titizlikle uygular.			
23	Davranışlarını kontrol eder ve iyiye yöneltir. Olayları ve davranışları daima yapıcı bir eleştiriyle değerlendirir.			
24	Uygar bir trafik ortamının karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörülük içinde, herkesin kendi görevi ve sorumluluğunu yerine getirmesine bağlı bulunduğunu bilir.			
25	Motorlu taşıtların ve sürücülerinin çevre kirliliğine etkisini bilir, aracını ve çevreyi temiz tutmak ve iyi şekilde korumak hususunda gerekli önlemleri alır ve uygular.			
26	Yasalara ve nizamla saygılıdır.			
27	Trafiği düzenleyen tüm mevzuatı ve ilkeleri bilir, bunlara uymada özen gösterir.			
28	İşi ile ilgili yeterliğini geliştirerek devam ettirir; verimli çalışmaktan zevk duyar.			
29	Dikkatli , özenli ve sabırlı olarak kusursuz ve temiz iş yapmaktan zevk ve kıvanç duyar.			
30	Görev ve sorumluluk duygusu gelişmiştir.			
31	İşine, iş ve meslek ahlakına bağlı ve saygılıdır.			
32	İlişkilerinde iyi niyet sahibi , yapıcı ve hoşgörülüdür, eleştirileri iyi karşılar ve bunlardan yararlanır.			
33	Genel nezaket kurallarına uymaya özen gösterir. Çevresindeki insanlara saygılıdır.			
34	Karayollarının, çevredeki tesis ve trafik işaretlerinin korunması, temizliği ve bakımı için ilgili ve duyarlıdır.			
35	Trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uyararak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrar.			
36	Harita ve şehir planlarından faydalanırlar.			
37	Uygar bir trafik ortamının karşılıklı sevgi, saygı ve hoşgörülük içinde davranır.			
38	Kendisinin ve çevresinin beden ve ruh sağlığını korumaya ve onları iyileştirmeye çalışır.			
39	Tehlike uyarı işaretleri görüldüğünde yapması gerekenleri yapar.			
40	Öğrendiği bütün bilgileri davranış haline getirir.			

ÖZGEÇMİŞ

1967 yılında Malatya'nın Darende ilçesinde doğdu. İlk, orta, liseyi Ankara'da tamamladıktan sonra 1985 yılında girdiği üniversite sınavını kazanarak Hacettepe Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Eğitim Bilimleri Bölümü, Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme Anabilim Dalına kayıt yaptırdı. 1989 yılında mezun oldu. 1990-1991 yılları arasında askerliğini yaptı. 1993 yılında İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü'nde Genel İdari Hizmetli Memur olarak çalışmaya başladı. 1986 yılında Milli Eğitim Bakanlığı'na geçerek iki yıl süre ile Sınıf Öğretmenliği yaptı. Bu arada Trafik üzerine çalışmaya başladı. Çeşitli kurslarda Trafik ve Çevre Bilgisi dersi öğretmenliği ve sürücü kurslarının yazılı ve uygulamalı direksiyon sınavlarında sınav sorumlusu olarak çalıştı. 1988 yılında Atatürk Üniversitesi Ağrı Eğitim Fakültesi'nde Öğretim Görevlisi olarak çalışmaya başladı. Halen aynı görevini sürdürmektedir. 2000 yılında Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim Programları ve Öğretimi Bilim Dalında yüksek lisansa başladı.