

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM BİLİMLERİ ANABİLİM DALI
EĞİTİM PROGRAMLARI VE ÖĞRETİM BİLİM DALI
(PROGRAM GELİŞTİRME PROGRAMI)**

141281

SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ


Fatih VURSAVAŞ


Danışman : Prof. Dr. Tanju GÜRKAN

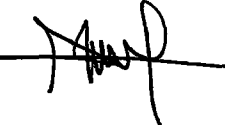
**Ankara
Haziran, 2004**

Eğitim Bilimleri Enstitüsü M¼d¼rl¼ę¼'ne,

Bu alışma j¼rimiz tarafından Eğitim Bilimleri Anabilim Dalında Y¼KSEK LİSANS
TEZİ ALIşMASI RAPORU olarak kabul edilmiştir.

Başkan ... Prof. Dr. Tanju G¼rkan 

¼ye Prof. Dr. F. Dilek G¼z¼lok 

¼ye Yrd. Doç. Dr. Erten G¼ksek 

Onay

Yukarıdaki imzaların, adı geçen ¼retim ¼yelerine ait olduğunu onaylarım.

..... / / 2004

()

Enstit¼ M¼d¼r¼



ÖNSÖZ

Bu araştırmada, Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Eğitim Programının değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Veriler, kursiyerler ve eğiticiler için çeşitli değişkenlere göre incelenmiştir. Araştırma, 2004 yılı Ocak-şubat aylarında Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıt Sürücü Kursunu tamamlayıp, Ankara Trafik Tescil şube Müdürlüğüne başvuran sürücü adaylarından seçkisiz örneklem metoduyla seçilen 500 sürücü adayını ve 50 sürücü eğiticisini kapsamıştır. Araştırmada ihtiyaç duyulan veriler anket tekniğiyle toplanmıştır. Kursiyer ve eğiticilerin programın hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşleri, programın içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşleri, programın eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşleri, programın değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşleri ve sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşleri değerlendirilmiştir.

Sonuç olarak; eğitici grup, kursiyer grubuna göre programın içeriğini daha yeterli olarak değerlendirmektedir. Eğitici grup, kursiyer grubuna göre programın eğitim durumlarını daha yeterli olarak değerlendirmektedir. Eğitici grubun puanları, eğitici grubun tecrübelerine göre karşılaştırıldığında, tecrübesi olmayan eğitici grup, tecrübesi olan eğitici gruba göre, kursiyerlerin sürüş becerilerini daha yeterli olarak değerlendirmektedir. 18-25 yaş arasındaki eğitici grup, yaşı 26 ve üstü olan eğitici gruba göre, sürücü eğitim programının hedeflerini daha yeterli bulmaktadır.

Bu araştırmayı yapmaya beni teşvik eden, araştırma süresince akademik ve moral desteğini esirgemeyen sayın hocam Prof. Dr. Tanju GÜRKAN'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım. Yoğun işlerine rağmen tezimi okuyup değerlendiren sayın jüri üyelerim Prof.Dr. Dilek GÖZÜTOK ve Yrd.Doç.Dr. Ertan GÖKÇE' ye yine kendilerinden ders aldığım sayın hocalarıma, ayrıca anket formlarının dağıtılmasına yardımcı olan Ankara Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil şube Müdürlüğünde görevli Komiser Figen ESER' e ve veri girişindeki katkılarından dolayı Polis Memuru şenol ÇELİK' e teşekkürlerimi borç bilirim.

Çalışmam boyunca bana her zaman destek veren canıma, aileme ve sevgili çalışma arkadaşlarıma da teşekkür ederim.

ÖZET

SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ VURSAVAŞ, Fatih

Yüksek Lisans, Eğitim Programları ve Öğretim Programı

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Tanju GÜRKAN

Bu çalışmada, Sürücü adaylarına yönelik olarak düzenlenen Sürücü Kursu Eğitim Programını sürücü eğiticilerinin ve kursiyerlerin görüşlerine dayalı olarak değerlendirmek amaçlanmıştır. İlişkisel Tarama modeli niteliğinde olan araştırmanın kapsamını, 2004 yılı içerisinde Ankara ili merkezinde bulunan Motorlu Taşıt Sürücü Kursunu başarı ile bitiren sürücü adayları ve sürücü kursu eğiticileri oluşturmaktadır.

Araştırmanın çalışma grubunu, 2004 yılı Ocak-Şubat aylarında Sürücü Kursunu tamamlayıp sürücü belgesi almaya hak kazanmış Ankara Trafik Tescil Şube Müdürlüğüne başvuran sürücü adaylarından seçkisiz örneklem metoduyla seçilen 500 sürücü adayını ve 50 sürücü eğiticisini kapsamıştır. Araştırmada ihtiyaç duyulan veriler anket tekniğiyle toplanmıştır. Kursiyer ve eğiticilerin programın hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşleri, programın içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşleri, programın eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşleri, programın değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşleri ve sürüş becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşleri değerlendirilmiştir.

Çalışma grubuna araştırmacı tarafından geliştirilen "Anket Formu-A Kursiyerler İçin" ve "Anket Formu-B Eğiticiler İçin" uygulanmıştır. Veri toplama araçları yoluyla elde edilen veriler SPSS paket programı kullanılarak çözümlenmiştir. Veri çözümlemede T-testi, Whitney-U testi, ANOVA ve Scheffe testi kullanılmıştır.

Sonuç olarak; eğitici grup, kursiyer grubuna göre programın içeriğini daha yeterli olarak değerlendirmektedir. Eğitici grup, kursiyer grubuna göre programın eğitim durumlarını daha yeterli olarak değerlendirmektedir. Araştırmanın sonuçlarının, Sürücü Eğitim Programının geliştirilmesine katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

ABSTRACT

EVALUATION of the DRIVING SCHOOL CURRICULUM

VURSAVAŞ, Fatih

Master, Curriculum and Instruction Program

Thesis Supervisor: Prof. Dr. Tanju GÜRKAN

In this work it is aimed to evaluate education programme of driving course which is done to fulfill the need of driver candidates, basing on the point of view of driver trainers and the driver license applicants. The score of the research which is related combing, consist of Trainers of driving license course and the driver applicants who accomplished the required driving licenses Course in Ankara 2004.

This study's working groups consist of 500 driver nominees who completed driving course between January- February 2004, deserved to take driving license and applied to Ankara Traffic Registration Directorship and 50 driver trainers chosen by random sampling method. Data's have been collected by questionnaire technique. Opinions of trainees and lecturers about curriculum's sufficiency and trainees driving skills have been evaluated.

"Questionnaire-A for the trainees" and Questionnaire-B for the trainers developed by the researcher have been applied to working group. Data collected from data collection sources have been analyzed by using SPSS Computer program. T-test, Whitney-U test, ANOVA and Schaffer test have been used in data analysis.

As a result, trainer group evaluated curriculum content more sufficient then trainee group. Trainer group, evaluated educational circumstances more sufficient then trainee group. It is thought that the results of this study will contribute to further development Driver Training Curriculum.

İÇİNDEKİLER

	<u>Sayfa No</u>
JÜRİ ÜYELERİNİN İMZA SAYFASI	I
ÖNSÖZ	II
ÖZET	III
ABSTRACT	IV
İÇİNDEKİLER	VI
ÇİZELGELER LİSTESİ	VIII
ŞEKİLLER LİSTESİ	X
BÖLÜM	
1. GİRİŞ	1
Problem	3
Trafik ve Trafik Kazaları	3
Türkiye'de Trafik Eğitimi ve Mevcut Durumu	5
Türkiye'de Sürücü Eğitimi ve Özellikleri	15
Avrupa Birliği Ülkeleri ve Diğer Bazı Ülkelerde Sürücü Eğitimi ve Özellikleri	26
Amaç	64
Önem	66
Sınırlılıklar	67
Sayıtlılar	68
Tanımlar	68
2. İLGİLİ ARAŞTIRMALAR	70
3. YÖNTEM	77
Araştırmanın Modeli	77
Evren ve Örneklem	77
Verilerin Toplanması	78
Verilerin Çözümlemesi	83
4. BULGULAR VE YORUMLAR	84
1. Kişisel Bilgiler	84
2. Kursiyerlerin ve Eğiticilerin Programının Yeterliliğe İlişkin Görüşleri	89
Programın Hedeflerinin Yeterliliğe İlişkin Görüşleri	89
Programın İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşleri	90
Programın Eğitim Durumlarının Yeterliliğe İlişkin Görüşleri	93
Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler	100
Programın Değerlendirilmesinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler	103

3. Eğitici ve Kursiyer Yanıtlarının ve Puanlarının Cinsiyet, Yaş, Öğrenim Durumu, vb. gibi kişisel Değişkenlere ve Boyutlara Göre Karşılaştırılması	106
Kursiyer ve Eğiticilerin Açık Uçlu Sorulara Verdiği Yanıtlar	122
Kursiyerlerin Önerileri	123
Eğiticilerin Önerileri	125
5. SONUÇ VE ÖNERİLER	128
Sonuçlar	128
Öneriler	133
KAYNAKÇA	136
EKLER	143



ÇİZELGELER LİSTESİ

<u>Cizelge No</u>	<u>Sayfa</u>
1. Sürücü Belgeleri İçin Öngörülen Sürücü Eğitimi Süresi	17
2. Sürücü Eğitiminin Konusu ve Kazandırılması Hedeflenen Beceriler	18
3. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Trafik ve Çevre Bilgisi Eğitiminin Konuları ve Süresi	19
4. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Motor ve Araç Tekniği Bilgisi Eğitiminin Konuları ve Süresi	20
5. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin İlk Yardım Bilgisi Eğitiminin Konuları ve Süresi	22
6. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Direksiyon Eğitiminin Konuları ve Süresi	23
7. Kom Vux Okullarının Eğitim Programı	57
8. Guide on Driver Licensing'e (1998) göre Ülkelere Göre Teorik ve Pratik Sürücü Eğitimi Süreleri	59
9. "Sürücü Eğitim Programı Değerlendirilmesi Eğitici ve Kursiyer Anket Formu" Faktör Analizi Sonuçları	78
10. Anketlere İlişkin Bilgiler	82
11. Araştırmaya Katılan Kursiyerlerin Kişisel Özellikleri	84
12. Araştırmaya Katılan Eğiticilerin Kişisel Özellikleri	86
13. Eğitici Ve Kursiyerlerin Sürücü Eğitim Programının Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma ve Görelî Önem Sırası	89
14. Eğitici ve Kursiyerlerin Sürücü Eğitim Programının İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma ve Görelî Önem Sırası	91
15. Eğitici Ve Kursiyerlerin Sürücü Eğitim Programının Eğitim Durumlarının Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma Ve Görelî Önem Sırası	94
16. Eğitici Ve Kursiyerlerin Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma Ve Görelî Önem Sırası	100
17. Eğitici Ve Kursiyerlerin Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesinin Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma ve Görelî Önem Sırası	104
18. Eğitici Ve Kursiyer Yanıtlarının Karşılaştırılması (T-Testi)	106

19. Eğitici Grubunun Puanlarının Cinsiyete Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)	107
20. Eğitici Grubunun Puanlarının Medeni Duruma Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)	108
21. Eğitici Grubunun Puanlarının Tecrübeye Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)	110
22. Eğitici Grubunun Puanlarının Yaşa Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)	111
23. Eğitici Grubunun Puanlarının Öğrenim Durumuna Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)	113
24. Kursiyer Grubunun Puanlarının Cinsiyete Göre Karşılaştırılması (T Testi)	114
25. Kursiyer Grubunun Puanlarının Yaşa Göre Karşılaştırılması (T Testi)	115
26. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Öğrenim Durumuna Göre Karşılaştırılması (Tek Yönlü Anova)	117
27. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Medeni Duruma Göre Karşılaştırılması (T Testi)	118
28. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Tecrübeye Göre Karşılaştırılması (T Testi)	119
29. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Sınava Kaçınıcı Kez Girildiğine Göre Karşılaştırılması (T Testi)	120
30. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Sürücü Belgesinin Hangi Düşüncelerle Alındığına Göre Karşılaştırılması (Tek Yönlü Anova)	122

ŞEKİL LİSTESİ

<u>Sekil No</u>	<u>Sayfa</u>
1. Yol Güvenliğini Etkileyen Faktörler Arasında Eğitimin Yeri	4
2. İngiltere’de Trafik Güvenliği Eğitimine Katkı Sağlayan Birimler	5



I

GİRİŞ

Ulaştırma, kısaca, canlı ve cansız varlıkların bir yerden bir başka yere taşınması olarak tanımlanabilir. Toplumsal değişme ve gelişme sonucunda ulaşım, günlük yaşamın içerisinde mekanik taşıtlarla yerini almıştır. Otomobilin ve diğer motorlu taşıtların yaygınlaşması, aynı zamanda toplumların refah düzeyinin de artmasıyla bu araçların oluşturduğu trafik hacmi, büyük bir sorunu beraberinde getirmiştir. Bu sorunun temelini oluşturan trafik kazaları ise, ülkelerin ekonomilerini ve toplumsal yaşamı tehdit eden maddi ve manevi kayıplara yol açmaktadır.

Bu kayıpları en aza indirmek için gelişmiş ülkeler, dünya üzerinde en yaygın olarak kullanılan ulaşım sistemlerinden karayolu taşımacılığının yerine, denizyolu, havayolu, raylı sistemler, boru hatları ve kombine taşımacılığa yönelerek çözüm üretmeye çalışmaktadırlar.

Türkiye’de de karayolu trafik güvenliği hem toplumsal barışı, hem de toplam yaşam kalitesini tehdit eden toplumsal bir sorun haline gelmiştir. Ülkede ulaşımın ağırlıklı olarak karayolu ile yapılması, karayollarında meydana gelen trafik kazalarının maddi ve manevi zararlarının büyük olması ve Trafik İstatistik Yıllığı’na (EGM, 2001) göre, Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarının çok büyük bir kısmı (2001 yılında meydana gelen trafik kazalarının % 83.96’sı) asli ve/veya tali sürücü kusurlarından kaynaklanıyor olması, dikkatlerin özel sürücü kurslarında verilen sürücü eğitimine çevrilmesine yol açmıştır.

Türkiye’de sürücüler trafik kazalarının baş sorumlusu olarak görülmektedir. Ancak nitelikli bir eğitim sürecinden geçmiş olan sürücülerin kazaların azaltılmasında önemli bir rol oynayacağı da unutulmamalıdır. Nitelikli bir sürücü eğitimi ise ancak var olan sürücü eğitim programının sürekli olarak değerlendirilmesi ve geliştirilmesiyle sağlanabilir.

Eğitim programları, yetiştirilecek insan özelliklerinin belirleyicisidir. Bu nedenle, eğitim programlarının niteliği ile eğitimin niteliğinin özdeş olduğu söylenebilir. Çünkü nitelikli bir eğitim, nitelikli eğitim programları yoluyla gerçekleştirilebilir. Bir ülkenin, bir kurumun eğitim programlarına bakılarak bu programların uygulanması sonucunda ortaya çıkacak eğitim ıktıları konusunda yordamalar yapılabilir. Bir eğitim sistemi, sistemin başarisından emin olmak ve uyguladığı programların toplumun istemlerini karşılayıp karşılamadığını kontrol etmek üzere programlarını sürekli olarak değerlendirmeli ve değerlendirme sonuçlarını program geliştirme çalışmalarına yansıtmalıdır. Dünyanın küreselleşmesi, ulusal ve uluslararası haberleşme ağının güçlenmesi, eğitim programlarının sahip olması gereken standardı yükseltmiş ve sürekli bir kalite kontrolünü zorunlu kılmıştır (Gözütok, 2001).



PROBLEM

Bu bölümde, araştırmanın problemi genel hatlarıyla tartışılmış, ayrıca çalışmanın amacı, önemi, sınırlılıkları, sayıltıları ve tanımları yer almıştır.

Trafik ve Trafik Kazaları

Trafik, kısaca yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri olarak tanımlanabilir. İnsan, araç ve yol unsurlarından oluşan trafik, bu unsurların karşılıklı etkileşim ve uyum halinde buldukları dinamik bir sistemdir.

Sönmez' e (1999) göre trafik, trafikte insan ilişkileri ve trafik kazaları Türkiye'nin önemli toplumsal sorunlarından birini oluşturmaktadır. Aslında trafik ve trafik kazaları sadece Türkiye'nin değil, her çağdaş toplumun ortak sorunudur. Ancak karayolu trafik güvenliğine yaklaşım açısından ve bu sorunla başa çıkmada ülkeler ve/veya toplumlar arasında önemli farklılıklar vardır. Bu farklılıklar pek çok alanda kendisini göstermektedir. Gelişmiş ülkeler trafik güvenliğini bir bütün olarak ele almakta, karayolu güvenliğinde istenilen güvenilirlik noktasına gelmek ve istikrarlı güvenilirlik için ise kendilerine özgü olan şartları ortaya koyarak her aşamada sağlıklı bir planlama, uygulama ve denetim sağlayarak başarıya ulaşmaktadırlar.

Işıldar' a (1996) göre trafik kazaları; ölümlere, yaralanmalara, ülke ekonomisini ve refahını önemli derecede etkileyen sosyo-ekonomik kayıplara, kaza mağdurları ve onların yakınlarının yaşamlarında, psikolojik ve fizyolojik rahatsızlıklara neden olmaktadır.

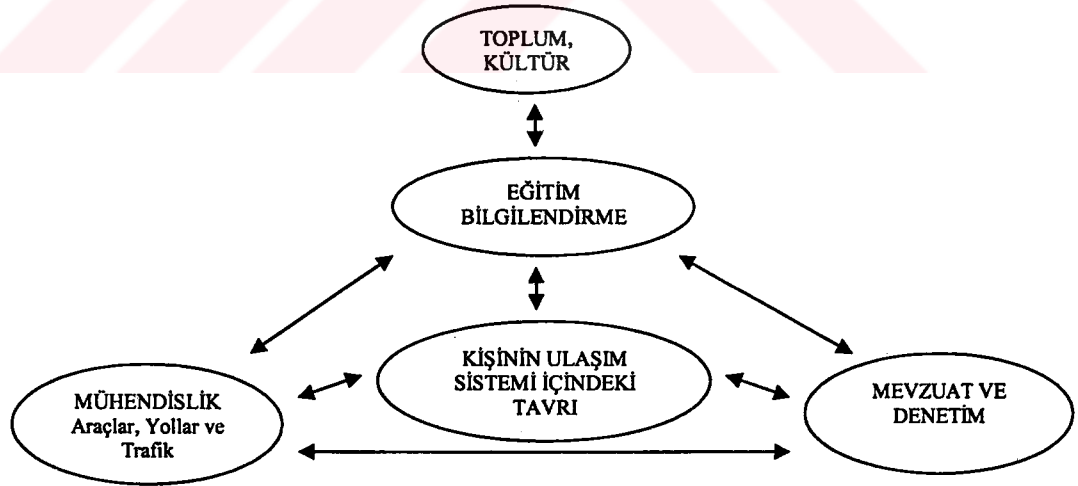
Uluslararası Karayolu Trafik Kazaları Bilgi Bankası (IRTAD) 2000 yılı verilerine göre, karayolu trafik kazalarında her ülke değişen oranlarda maddi ve manevi zarar görmektedir. Nitekim dünya genelinde trafik kazaları nedeniyle her yıl 800.000'e yakın insan yaşamını yitirirken, 15 milyon kişi de yaralanmaktadır. Trafik İstatistik Yıllığı'na (EGM, 2002) göre, Türkiye'de Emniyet Genel Müdürlüğü sorumluluk alanı içerisinde 2002 yılında trafik kazaları sonucu 2900 kişi yaşamını yitirirken 94225 kişi de yaralanmıştır.

Trafik Araştırma Merkezi tarafından yapılan Trafik Kazaları ve Sosyo-Ekonomik Kayıplar-2000 adlı araştırmada Türkiye'nin trafik kazaları sonucunda 2000 yılı verilerine göre sosyo-ekonomik kaybı 6 katrilyon 256 trilyon TL. olarak tespit edilmiştir.

Işıldar' a (1999) göre karayolu trafik kazaları çok yönlü bir sorun olup önlenmesi için bir çok alanda etkili faaliyet yapılması ve ilgili çalışmaların verimli koordinasyonu gerekmektedir.

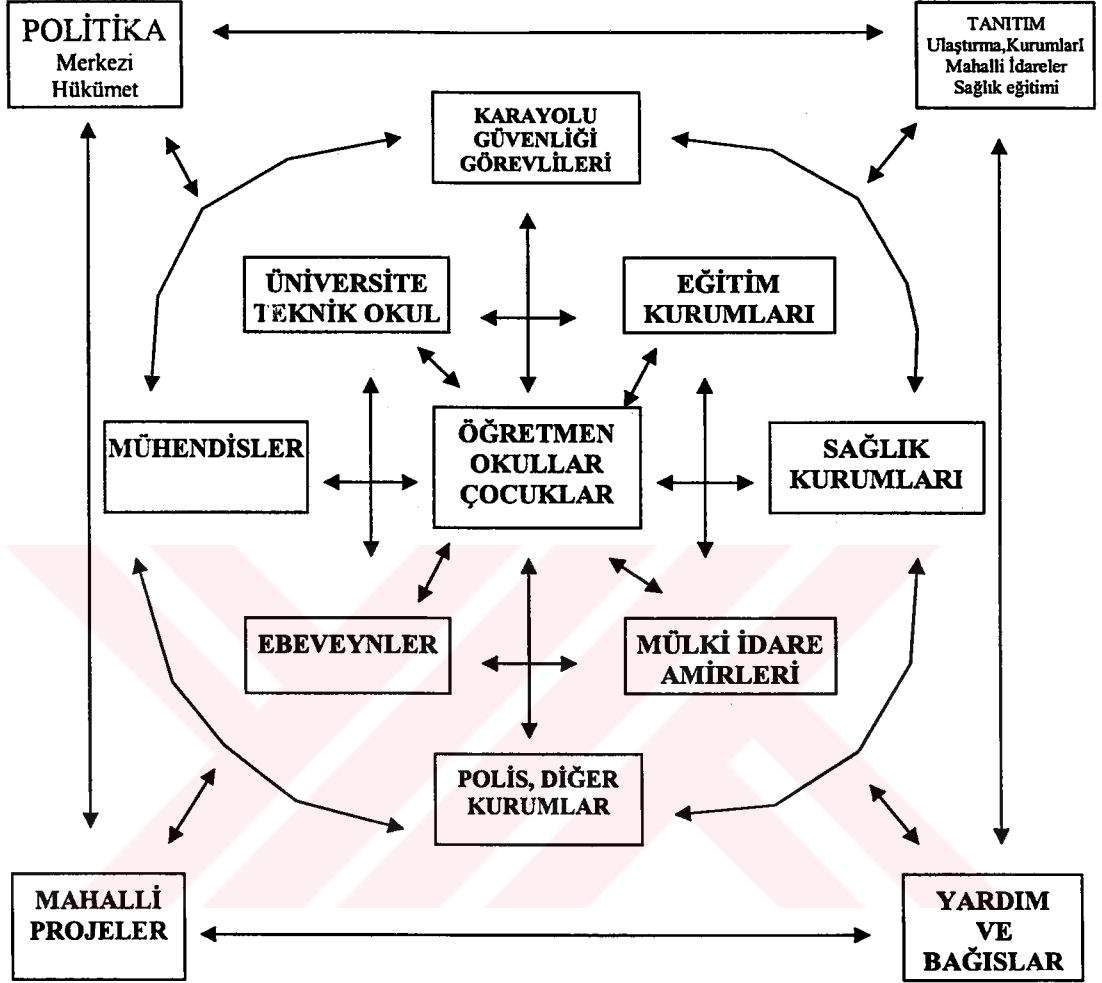
Sürücü davranışlarını değiştirmenin üç ana faktöründen (3-E kuralı) birincisi mühendislik faaliyetleri (Engineering), ikincisi eğitim (Education), üçüncüsü ise denetimdir (Enforcement). Trafik güvenliğini sağlamada bu faktörler içerisinde üzerinde en çok durulması gereken konu eğitimidir (EGM, 1998).

Karayolu güvenliği eğitimi etkinlikleri, uzun vadeli bir süreci gerektiren yapıdadır. Aşağıdaki Şekil 1'de yol güvenliğini etkileyen mühendislik, mevzuat gibi faktörlerin arasında eğitimin yeri ifade edilmektedir.



Şekil 1. Road Safety Education'a (1995) göre Yol Güvenliğini Etkileyen Faktörler Arasında Eğitimin Yeri

Yol güvenliği eğitimini bir çok faktör etkilemektedir. Bu faktörlerin birbirleriyle olan etkileşimleri ve aşağıdaki eğitim süreci, çocukların yetişkin yaşamının deneyimine ve sorumluluklarına nasıl hazırladıklarını şematik olarak Şekil 2' de göstermektedir.



Şekil 2. İngiltere'de Trafik Güvenliği Eğitimine Katkı Sağlayan Birimler (Işıldar, 2000)

Türkiye'de Trafik Eğitimi ve Mevcut Durumu

Türkiye'de trafik eğitimini; sürücü eğitimi, yaya eğitimi, örgün eğitimde trafik eğitimi, yaygın eğitim ve basın yayın yoluyla trafik eğitimi, sivil toplum örgütleri ve kampanyalarla trafik eğitimi, trafik denetimi yapanların eğitimi, hatta bir kaza sonucunda ortaya çıkan sorunlarda haber vericilerin eğitimi gibi birçok alt başlıkta toplamak mümkündür.

Inal'a (2001) göre ülkemizde ulaşım problemlerinin çözümünde yaşanan darboğazın en önemli sebebi; bu konuda eğitilmiş ve uzmanlaşmış insan kaynağının olmayışıdır. Hazırlanmış olan mevcut programlar daha çok sürücülerin trafik içerisinde davranışlarını düzenlemeye yöneliktir. Bu da ülkemizde ulaşımın sadece trafikle özdeşleşmiş bir anlam taşıdığını vurgulamaktadır.

Trafik eğitimi hizmetlerinin yürütülebilmesi için 5.12.1997 tarihinde Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü bünyesinde Trafik Eğitimi Şubesi kurulmuştur. Çalışmaların uygulamaya konulması, sonuçlandırılması 1739 sayılı Milli Eğitim Temel Kanunu ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunuyla öngörülen amaç ve ilkelerde yer alan hedeflere ulaştırılması doğrultusunda içerisinde trafik eğitimi hizmetlerinin yer aldığı 1997-2000 İcra Planı hazırlanarak yürürlüğe konulmuştur (<http://ookgm.meb.gov.tr/trfkegitim/yapilanlar.asp>).

Anaokulu, ilk ve ortaöğretim öğrencilerine, derslerde öğrendikleri trafik bilgilerini uygulama fırsatı vermek, okul dışında her an karşı karşıya kalınan trafik ortamını trafik parklarında gerçekleştirmek, trafik kurallarına uygun davranış kazandırmak böylece trafik kültürünün oluşmasına yardımcı olmak amacıyla çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim ve denetimleriyle ilgili olarak 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 124' üncü maddesi gereğince "*Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği*" 16.06.1985 tarihinde yayımlanmıştır (<http://ookgm.meb.gov.tr/trfkegitim/yapilanlar.asp>).

Motorlu taşıt sürücü kurslarında görevli; yönetici ve öğretmenler ile milli eğitim müdürlüklerinin özel öğretim işlerinden sorumlu şube müdürü ve müdür yardımcısı ile şefler için eğitim yönetimi ve *özel öğretim kurumları işleyiş ve değerlendirme seminerleri* düzenlenmektedir. Motorlu taşıt sürücülerini kursları sınavlarında *sınav sorumlusu* olarak görev alacak elemanların yetiştirilmesine ilişkin çıkarılan "Sınav Sorumluları Yönergesi" doğrultusunda il milli eğitim müdürlüklerince kurslar düzenlenerek sınav sorumluları yetiştirilmektedir (<http://ookgm.meb.gov.tr/trfegitim/SinavKurullari.asp>).

Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen “Trafik Genel Eğitim Planı” ilgili kurumların katkılarıyla hazırlanmıştır. Planın bir örneği TBMM Trafik Kazalarını Araştırma Komisyonuna sunulmuştur. Planın uygulanmasından önce planda yer alan kurumlarla mutabakat sağlanmak üzere görüşlerine başvurulmuştur (<http://ookgm.meb.gov.tr>).

1983 yılında yayımlanan 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na bağlı olarak Karayolları Trafik Güvenliği Projesi kapsamında Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı'nın koordinatörlüğünde, Dünya Bankası tarafından verilen dış kaynaklı kredi kullanılmaktadır. Proje kapsamında, yurtiçinde 700 öğretmen hizmetiçi eğitimden geçirilmiştir. Öğrencilerin daha iyi trafik eğitimi almasını sağlamak amacıyla, proje kapsamındaki 322 okula trafik güvenliği ekipman ve materyalleri satın alınması planlanmıştır (<http://ookgm.meb.gov.tr>).

Okul Öncesi Trafik Eğitimi

2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun 125'inci maddesi, Milli Eğitim Bakanlığı'nca, ilköğretim ve ortaöğretim kurumlarındaki ders programlarına eğitim amacı ile zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım derslerinin konulacağını hükme bağlanmıştır (TBMM, 2001).

Okul Öncesi Eğitimi Genel Müdürlüğü ile TRT'nin işbirliği çerçevesinde “Okul Öncesi Eğitimi, Araştırma Ve Geliştirme, Televizyon İle Program Yapma Projesi” kapsamında hazırlanan *televizyonla eğitim programlarının* bir bölümünde okul öncesi çocuklara yönelik trafik eğitimi ile ilgili animasyon ve drama yoluyla programlar hazırlanmış olup, 1998 ekim ayından itibaren TRT 1, TRT-INT ve TRT GAP kanallarında yayınları devam etmektedir (<http://ookgm.meb.gov.tr/trfegitim/CTEP.asp>).

Anaokulu ve anasınıfı eğitim programlarında, ulaşım ünitesi içinde “ulaşım araçları ve özellikleri: trafikle ilgili kurallar ve önemi” konuları yer almakta, programı uygulayanlar, verilen hedeflere uygun, hedef davranışlar saptayarak, konuların içeriğini genişletip daraltabilmektedirler. Türkçe, dil ve

sanat etkinlikleri, müzik gibi etkinlikler ile oyun sırasında da trafik veya trafikle ilgili konulara yer verilmektedir (TBMM, 2001).

İlköğretimde Trafik Eğitimi

İlköğretim ve ortaöğretimde *zorunlu trafik ve ilk yardım* derslerine yer verilmesiyle ilgili olarak;10.9.1997 tarih ve 143 sayılı karar ile kabul edilen, İlköğretim Okulu Haftalık Ders Çizelgesinde, 6. ve 8. sınıflara haftada 1 saat zorunlu trafik ve ilkyardım dersi konulmuştur. Ayrıca İlköğretimde bazı derslerin konuları içerisinde trafik ve ilkyardım konularına yer verilmektedir. (<http://ookgm.meb.gov.tr/trfegitim/TRAFEGITIM.asp>).

İlköğretim okullarında; Hayat Bilgisi, Sosyal Bilgiler, İş Eğitimi, Beden Eğitimi ders programlarında, Trafik ve ilk Yardım konuları yer almaktadır. 6. ve 8. sınıflarda haftada birer saat okutulmak üzere "Trafik ve ilk Yardım Eğitimi" dersi 1997-1998 Eğitim-Öğretim yılından itibaren zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmıştır. Toplam 72 saatte verilen bu dersin genel amaçları şunlardır:

1. Kendisinin, ailesi ve toplum için değerli bir varlık olduğunu kavratmak.
2. Trafiğin düzenli ve güvenli işleminde kurallara uymanın insanlık ve vatandaşlık görevi olduğunu kavratmak
3. Trafikle ilgili temel kuralları uygulamalı olarak öğretmek ve bu kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak.
4. Trafik kazalarının eğitimsizliğin sonucu olarak, bilgisizlik ile dikkatsizlik ve sorumsuzluktan kaynaklandığını kavratmak.
5. Trafik kurallarına uyulmaması halinde karşılaşılabilecek tehlikeler için uyarıda bulunmak.
6. Okul geçidinde görevli olan kişilere yapacakları ile ilgili görev ve sorumluluk bilincini kavratmak.
7. Bisiklet sürücülüğü ile ilgili gerekli olan trafik bilgisini kavratmak.
8. Bisikletin bulunmadığı yörelerde at arabası ve diğer araçlarla ilgili temel trafik bilgilerini kavratmak.

9. Araçların özelliğine göre, emniyet kemeri, koruyucu başlık ve eldiven kullanmanın kaza anında kişileri koruyucu önlem olduğu bilincini kavratmak.

10. Trafik kazalarının yüksek oranda insan unsurundan kaynaklandığını kavratmak.

11. İlk yardımın trafikteki önemini kavratmak.

12. İlk yardım malzemelerini tanıtarak, ne işe yaradıklarını kavratmak

13. Kaza durumunda alınması gereken güvenlik önlemlerini kavratmak.

14. Trafik kazaları sonucunda olabilecek maddi ve manevi zararları kavratmak.

15. Herhangi bir kazada yardımlaşma ve iş birliğinin önemini kavratmak.

Dersin içeriği aşağıdaki ünitelerden oluşmaktadır:

6. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersi Üniteleri:

Ulaşımın hayatımızdaki yeri, karayolu trafiği, temel trafik bilgileri, trafikte sorumluluk, bisiklet kullanımı, trafik kazaları, ilk yardım.

8. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersi Üniteleri:

Trafik teşkilatı, güvenli trafik için davranış özelliği, trafikte insan ilişkileri, trafik kazaları, bisiklet, trafikte sürücü, ilk yardım.

Eğitim sürecinde trafikte güvenli davranışlar, trafik kazaları, trafikte insan ilişkileri, bisiklet, trafik kazalarının nedenleri gibi konuların üzerinde durulması eğitim programının içeriğinin yeterli nitelik kazanmasını temin etmektedir. Ancak ulaşımın hayatımızdaki yeri, trafikle ilgili kuruluş ve görevleri, sürücü belgeleri gibi konuların birkaç ders saatinde anlatılması gerekirken, trafik psikolojisine yeterli sayıda ders saati verilmeyip bahsedilen konulara gereksiz sayıda ders saatinin ayrılması uygun değildir. Bu dersler yerine kişisel hayatın saygınlığı, hayata verilen önem, trafikte nezaket, trafik psikolojisi ve trafikte sorumluluk konularına daha fazla ağırlık verilmesi

gerekmektedir. Örneğin öğrencilerin sürücü belgeleri ve sürücü kurslarının mahiyetini öğrenmeleri gereklidir. Buna karşılık trafik kazalarının nedenlerini öğrenmeleri elbette daha fazla önem arz etmektedir. Ancak eğitim programında her iki üniteye de 3 ders saati ayrılmıştır (www.meb.gov.tr)

Ortaöğretimde Trafik Eğitimi

Ortaöğretim kurumlarında, 9. 10. ve 11. sınıflarda "Trafik Bilgisi" dersi, 11. sınıfta seçmeli ders olarak "İlk Yardım" dersi okutulmaktadır. İlk Yardım dersi, 9. sınıfta ortak genel kültür dersleri içinde zorunlu ders olarak okutulan Sağlık Bilgisi dersi üniteleri arasında yer almaktadır.

Yüksek Öğretimde Trafik Eğitimi

TBMM Araştırma Komisyon Raporu'na (2001) göre, Dumlupınar üniversitesine bağlı Kütahya Meslek Yüksek Okulunda,

- Otobüs İşletmeciliği, Host ve Hostes ile,
- Otobüs Şoförlüğü Bölümleri Açılmıştır. Bu bölümlere ilk defa 1996-1997 öğretim yılında ÖSYS ile öğrenci alınmıştır. Bölüm, 1998-1999 öğretim yılında ilk mezunlarını vermiştir.

Gazi Üniversitesi'ne bağlı Fen Bilimleri Enstitüsünde;

- Trafik Planlaması ve Uygulaması
- Kazaların Çevresel ve Teknik Araştırılması Anabilim Dalı açılmıştır.

Ayrıca, Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü, 1984 yılında, lisans üstü öğretim, bilimsel araştırma, yayım ve uygulama kurumu olarak kurulmuştur. Enstitünün başlıca amaçları:

- Ülkemizdeki trafik, iş, tarım, ev, spor ve diğer kazalar, doğal afetler ve her türlü kazanın epidemiolojisi, demografisi, oluş nedenleri, koruma ve önleme, kazaya uğrayanların acil yardım, tedavi ve rehabilitasyonları konularında araştırma, eğitim ve uygulama yapmak;

- Gerekli kaza ve acil yardım merkez ve dispanserleri kurmak, bu kuruluşlarla işbirliği yapmak;
- Sakat kişiler için kanuni, sosyal ve ekonomik düzenlemelerde bulunmak, bunlar için gerekli araç ve gereç temin ve yapımında araştırma ve uygulama yapmak;
- Yukarıda sayılan hizmetlerle ilgili olarak her kademedede eğitim, öğretim, araştırma ve uygulama yapmak, bilimsel toplantı, konferans, seminer düzenlemek ve bunlara katılmak, yayımlarda bulunmak, amacına uygun konularda ulusal ve uluslar arası işbirliği sağlamaktır (<http://www.gazi.edu.tr/our/kaza.html>).

Erciyes Üniversitesinin Yozgat ili Akmağden' i ilçesinde açmış olduğu Meslek Yüksek Okulunda ise host, hostes ve otobüs sürücüsü bölümleri bulunmaktadır.

Emniyet Genel Müdürlüğü personeline hizmet öncesinde verilen trafik eğitimleri, Emniyet Teşkilatının orta ve üst kademe amir ve yönetici ihtiyacını karşılamak amacıyla faaliyet gösteren Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Fakültesi ile Emniyet Teşkilatının polis memuru ihtiyacını karşılayan Polis Akademisi'ne bağlı olarak faaliyetlerini sürdüren Polis Meslek Yüksekokulları tarafından yürütülmektedir (Aydın ve Akkale, 2000).

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığınca, Trafik polislerinin sürekli eğitimden geçirilmeleri ve mesleklerinin ilk gününden son gününe kadar, en üst düzeyde eğitim almaları zorunluluğundan hareketle, trafik birimlerinde gerek ilk kez görevlendirilecek, gerekse halen çalışmakta olan personelin eğitim gereksiniminin karşılanması için çeşitli hizmet içi eğitim programları uygulanmaktadır. Bu eğitim programları "Yerinde Eğitimler", "Geliştirme Eğitimleri" ve "Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitimleri" olmak üzere üç ana başlık altında toplanmaktadır. Gerek temel eğitim almış, gerekse daha önce herhangi bir eğitim programına alınmamış personelin, mesleki verimlerini artırmak, personeli alanlarıyla ilgili gelişme ve yenilikler hakkında bilgilendirmek amacıyla kısa süreli "Geliştirme Eğitimleri" düzenlenmektedir. Geliştirme eğitimleri, genel olarak Alkolmetre, Takograf, Video Kameralı Radar

gibi trafik denetim sistemine son yıllarda dahil edilen cihazların kullanımını öğretmek amacıyla düzenlenmektedir. Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı kayıtlarına göre, 2000-2003 yılları arasında 2.628 polis memuru bu eğitimlere alınmıştır (Demirci, 2003).

Yaygın Eğitim ve Basın-Yayın Yoluyla Trafik Eğitimi

Çıraklık Ve Yaygın Eğitim Genel Müdürlüğü'nün "*Trafik Güvenliği Projesi*" kapsamında halk eğitim merkezleri ve çıraklık eğitimi merkezleri aracılığı ile il, ilçe merkezlerinde trafik eğitimi seferberliği çerçevesinde sürücü ve vatandaşlara kurs ve seminerler düzenlenmiştir. Ülkemizde, sürücü eğitiminin başladığı 1987 tarihinden önce sürücü belgesi almış sürücülerin yeniden trafik eğitiminden geçirilme çalışmaları 1997 tarihinde başlatılmış olup, 35.000 'e yakın sürücünün eğitimi Çıraklık ve Yaygın Eğitim Genel Müdürlüğü'nce verilmiştir. Ayrıca; 350.000 'e yakın vatandaş "*Trafik Güvenliği Projesi*" kapsamında seminer ve panel tarzında eğitimden geçirilmiş olup bu çalışmalar devam etmektedir (www.meb.gov.tr).

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 8. maddesi, okul dışı trafik eğitimi de dahil olmak üzere "Trafik Genel Eğitim Planı" hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yapmak görevini Milli Eğitim Bakanlığı'na vermiştir. Aynı kanunun 122. maddesi, öğrenim kurumları dışında, gerçek ve tüzel kişilerin, karayolunu kullananların eğitimi ile ilgili çalışmalarını, konu ve kapsam yönünden tespite ve uygulama yönünden denetlemeye Emniyet Genel Müdürlüğü'nün koordinatörlüğünde Emniyet ve Karayolları Genel Müdürlüğü yetkili kılınmıştır.

Emniyet Genel Müdürlüğü ve Karayolları Genel Müdürlüğü, her yıl Mayıs ayının ilk Cumartesi kutlanan "Uluslararası Karayolu Trafik Güvenliği Günü" ve bu günü takip eden "Karayolu Trafik Haftası" münasebetiyle film, afiş, broşür, kitap, seminer, v.b araç/gereç desteği ile toplumda trafik bilincini artırıcı etkinliklerde bulunmaktadır. Yine aynı hafta içinde Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Gazi Üniversitesi'nin organize ettiği "Uluslararası Yol ve Trafik Güvenliği Kongresi ve Sergisi" düzenlenmektedir.

Yine 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 125.maddesi, ulusal, bölgesel ve yerel radyo ve televizyonlara, haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimi ile ilgili programlara ayırma zorunluluğu getirmiştir.

Trafik konusunda kararlı önlemlerin alınması ve hızla uygulamaya konulması, konuyla ilgili alt yapının geliştirilmesi, eğitim desteğinin sağlanması, iletişim tekniklerine uygun olarak hazırlanmış uyarıcı ve eğitici materyallerin yurt çapında yaygın ve etkili bir şekilde kullanılarak kamuoyunun ilgisinin aktif tutulması, bireysel ve toplumsal duyarlılık ve trafik bilinci oluşturulması ve geliştirilmesine yönelik etkinliklerin yaygın bir şekilde gerçekleştirilmesi ve sürekliliklerin sağlanması amacıyla, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 4. Maddesi gereğince faaliyet göstermekte olan Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu'nun, 65/2003 sayılı kararı ve Başbakanlığa sunulan "2004 Trafik Yılı" ilanına ilişkin talebin "Uygun" görülmesi üzerine; Resmi Gazete'de yayımlanan 2003/47 sayılı "Başbakanlık Genelgesi" ile 2004 yılı Trafik Yılı olarak ilan edilmiştir.

2004 Trafik Yılı Kapsamında Düzenlenen Kampanyalar:

- Şubat-Mart 2004 tarihleri arasında, hedef kitle olarak "Otomobil kullanıcıları"nın seçildiği, "Karlı ve buzlu yüzeyle karayollarında araç kullanma teknikleri" konulu kampanya,
- Nisan-Mayıs 2004 tarihleri arasında, hedef kitle olarak "Otomobil sürücüleri(yaş grubu) ve aile yakınları, küçük yolcuları"nın seçildiği, "Emniyet kemeri kullanımının yaygınlaştırılması" konulu kampanya,
- Haziran-Temmuz 2004 tarihleri arasında, hedef kitle olarak "Özel otomobil sürücüleri ve bunların yakınları, şehirlerarası otobüs sürücüleri ve yolcuları"nın seçildiği, "Aşırı hız ve yorgunluğun sürüş güvenliğine etkisi" konulu kampanya,

- Ağustos-Eylül 2004 tarihleri arasında, hedef kitle olarak “Çocuklar, anne babalar ve öğretmenlerin seçildiği, “Çocuklar için yaya kuralları” konulu kampanya düzenlenmesi planlanmıştır.

Bu kampanyalarda medya materyali olarak; slogan üretimi, 4-8 adet spot film, 2.000.000 adet afiş, 6.000 adet bil board, 400.000 adet sticker, 2.800.000 adet el ilanı, 2.000.000 adet insert, promosyon ürünleri ve radyo cıngılları kullanılması düşünülmüştür.

Faaliyetler ise;

- Trafik Konulu Tiyatro Gösterimi

Hazırlıkları sürdürülmekte olan ve polis teşkilatında çalışan personelin oluşturduğu tiyatro grubuyla, Ankara, İstanbul, İzmir gibi büyük şehirlerde; lise öğrencilerine ve vatandaşlara yönelik trafik güvenliği konulu oyunlar sergilenmesi.

- İnternet Üzerinden Trafik Eğitimi

Bu proje ile İnternet üzerinden çocuk, yaya ve sürücülerini hedef alan dokümanlar ve eğitim filmleri hazırlanıp, Kamu kurum ve kuruluşlarının İnternet sayfalarını ziyaret edenlerin ulaşabilmesi için link bağlantıları kurulması, Milli Eğitim Bakanlığı ile işbirliği içerisinde hazırlanacak materyallerin okullardaki trafik derslerinde ve İnternet sitesinde öğrenciler tarafından ziyaret edilmesi sağlanıp, İnternet üzerinden trafik yarışmalarının düzenlenmesi planlanmıştır.

- Yerinde Eğitim

Trafik personelinin eğitim ihtiyacını karşılamak amacıyla personelin görev yaptığı yerlerde eğitimleri sağlanarak, 2004 Trafik Yılı kapsamında yerinde eğitimler yaygınlaştırılıp, bu eğitim programına, talep halinde Jandarma Trafik personelinin de katılımının sağlanması düşünülmektedir.

Türkiye' de Sürücü Eğitimi ve Özellikleri

Trafik ve ulaşım ile ilgili her türlü planlama ve uygulama sırasında yaya, sürücü ve yolcu olarak insan davranışlarının da dikkate alınması, trafik ve ulaşım ile ilgili eğitimin yeterli düzeye çıkartılması zorunludur (EGM, 2001)

İnsan faktörünün kazaya sebep olan kusurlu unsurlar arasındaki payının azaltılabilmesi ve böylece trafik güvenliğinin sağlanarak trafik kazalarındaki artışın önüne geçilebilmesi için trafiğe katılan sürücü, yaya ve yolcuların eğitimlerine önem verilmesi gerekmektedir. Bugün Türkiye'de sürücülere verilen eğitimde hem yetersizlik, hem de disiplin eksikliği görülmektedir. Sürücü kurslarında kursiyerlerin kurslara devam mecburiyetinin tam olarak uygulanmadığı, bazı kurslarda yeterli bilgiye sahip olmayan eğiticilerin görevlendirildiği, sürücü belgesi alacaklarda kanunen haiz olmaları gereken şartlara bakılmaksızın adayların müracaatlarının kabul edildiği, haksız rekabet oluşturularak işin ticari amacının ön planda tutulduğu tespit edilmiştir (TBMM, 2001).

SWEROAD' un 2001 yılı Türkiye Karayolu Güvenliği Raporunda, sürücü kursları öğreticiliğinin meslek olmaması, sürücü kursu öğreticisi yetiştiren akademik bir kurumun bulunmaması, sürücü kursu eğiticilerinin bilgi ve becerilerinin artırılmasına yönelik nitelikli hizmet içi kurslarının düzenlenmemesi, ayrıca eğitim öğretim faaliyeti olarak görülen sürücü yetiştirilmesinde görevli öğreticilerde "eğitim formasyonunun" aranmaması bir eksiklik olarak göze çarpmaktadır.

Avrupa Birliğine üye ülkelerin sürücü eğitiminde, teorik eğitime kıyasla direksiyon eğitimine daha fazla ders saati ayrıldığı vurgulanmıştır. Bu ülkelerde uygulamalı eğitime ayrılan süre teorik eğitime göre 2 kat daha fazla iken Türkiye'de teorik eğitim uygulamalı eğitimden 3.15 kat daha fazladır (EGM, 2000).

Birçok gelişmiş ülkenin aksine, güvenli araç kullanan sürücü yetiştirilmesinde ideal bir çözüm olarak uygulanan ve sürücü adayına gerçek bir trafik ortamındaymışçasına direksiyon eğitimi yapacak imkanı sağlayan simülasyon teknolojisinin Türkiye'deki sürücü eğitiminde kullanılmaması, sürücü kurslarında verilen eğitimle ilgili araç ve gereçlerde ülke çapında bir standardizasyonun sağlanamaması büyük bir problem olarak ortaya çıkmaktadır. Yine aynı raporda, Türkiye'de direksiyon eğitiminin, tüm trafik enstrümanlarının kullanıldığı prototip bir trafik alanı içinde verilemediği, yağışlı, buzlu, sisli hava şartlarında sürücü adayına yeterli düzeyde sürüş tekniğinin kazandırılmadığı, trafiğin yoğun olduğu ana yollarda araç kullanma becerisinin sürücü adayına sağlanamadığı belirtilmektedir. Sürücü kurslarındaki derslerin gerek nitelik, gerekse nicelik yönünden ne gibi eksiklik ve yetersizliklerinin olduğu konusunda bilimsel bir araştırmanın bulunmaması, sürücü kurslarında verilen eğitim programlarının etkililiğinin bilimsel yöntemlerle değerlendirilmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır (TBMM, 2001).

Türkiye'de özel sürücü kurslarının açılmasının yasal dayanağını 2918 Sayılı Kanun ve bu kanuna binaen çıkarılan *Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği* oluşturmaktadır. Kanun, 18.10.1983 Tarih ve *Resmi Gazete*'nin 18195 mükerrer sayısında yayınlanmış olmasına rağmen, bazı maddelerinin yayımından 20 ay sonra yürürlüğe girmesi hükme bağlandığından, bütünüyle ancak 18.6.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Özel sürücü kurslarının faaliyetini düzenleyen yönetmelik ise bundan iki yıl sonra 3.12. 1987 tarih ve 19361 mükerrer sayılı *Resmi Gazete*'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir (TBMM, 2001)

Sönmez' e (2002) göre, modern bir toplum olmanın talep ettiğiinden çok yavaş ve gecikmeli de olsa, özel sürücü kurslarının 1987 yılı sonundan itibaren faaliyete geçmesi Türkiye'de sürücülük eğitimi toplumsal taleplere cevap verebilecek modern bir çerçeveye oturtmak yönünde atılmış çok önemli bir adımı temsil etmektedir. Henüz ülkenin tamamına yayılmamış olan bu kurslar faaliyete geçinceye kadar sürücülük eğitimi geleneksel bir ilişkiler ağına hapsolmuş ve yasal bakımdan hayli kısıtlanmış bir şekilde

yürütülmüştür. Fakat, 1970'li yıllara kadar bugün aşına olunan biçimde ve ağırlıkta sürücülük eğitimine toplumsal bir talep de söz konusu olmamıştır. Aksine, ülkede sürücülük eğitimine olan ihtiyaç, ağırlıklı olarak, ya gelişen bir ekonomi içinde sürücülüğün bir meslek olarak icra edilmesi ya da askeri ve sivil örgütlerin kendi hizmetlerini etkin bir şekilde yürütmek için istihdam ettikleri araçları sürece sürücü ihtiyacından kaynaklanmıştır.

Özel Sürücü Kurslarında Verilen Sürücü Eğitiminin Yapısı ve İçeriği

Türkiye'de özel sürücü kurslarında verilen eğitim Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanmış olan eğitim programı çerçevesinde yürütülmektedir. Bakanlıkça 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve bu kanuna göre çıkarılan Motorlu Taşıtların Sürücü Kursları Yönetmeliğini dikkate alınarak hazırlanan sürücü eğitimi programı, A1 ve A2-Sınıfı (motorlu bisiklet ve motosiklet), B-Sınıfı (otomobil, minibüs ve kamyonet), C-D-E-Sınıfı (kamyon, çekici ve otobüs), F-Sınıfı (lastik tekerlekli traktör), G-Sınıfı (iş makineleri) ve H-Sınıfı (hasta ve özürhüleri kullandığı araçlar) sürücü belgesi için sürücü eğitimi olmak üzere altı ayrı kategoride düzenlemiştir.

Bütün sürücü belgesi sınıflarında eğitim Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi olmak üzere dört ana bölümden oluşmaktadır. Her bir sürücü belgesi için öngörülen sürücü eğitimi süresi saat olarak Çizelge 1' de gösterilmiştir.

Çizelge 1. Sürücü Belgeleri İçin Öngörülen Sürücü Eğitimi Süresi (meb.gov.tr)

Eğitim Programının İçeriği	Sürücü belgesi sınıfı					
	A1 ve A2	B	C-D-E	F	G	H
<i>Trafik ve Çevre Bilgisi</i>	20	35	35	20	20	35
<i>Motor ve Araç Tekniği Bilgisi</i>	5	16	20	10	-	-
<i>İlk Yardım Bilgisi</i>	12	12	12	12	12	12
<i>Direksiyon Eğitimi</i>	10	20	45	10	-	16
Toplam	47	83	112	52	32	63

Sönmez (2002) sürücü eğitimini irdelediği çalışmasında, sürücü eğitim programını, sürücü adaylarının alacakları eğitim sonunda bilmeleri ve uygulama becerisi kazanmalarını hedeflediği hususları “genel” ve “özel” amaçlar olarak ayrı ayrı ele almıştır. Hedeflenen sürücü becerileri ana hatları ile aşağıda belirtilmektedir:

Çizelge 2. Sürücü Eğitiminin Konusu ve Kazandırılması Hedeflenen Beceriler

Sürücü eğitiminin konusu	Kazandırılması hedeflenen beceriler
Trafik ve Çevre Bilgisi	<i>Karayolunu, trafik işaretlerini, trafiği yöneten kişileri bilmek, tanımak ve ayırt etmek; araç sürerken karayolunu kullanma kurallarına uymak.</i>
Motor ve Araç Tekniği Bilgisi	<i>Benzinli ve dizel araç motorlarını tanımak; aracın motor ve aktarma aksamalarını tanımak; aracın basit bakım ve onarımlarını yapabilmek.</i>
İlkyardım Bilgisi	<i>Kaza ve felaketlerde, özellikle trafik kazalarında suni solunum ve kaip durmalarında İlkyardım yapabilmek; bu tür felaket ve kazalar sonucu meydana gelebilecek kanama, yaralanma, kırık, çıkık, burkulma durumlarında İlkyardım yapabilmek; araç ve diğer tür yangınlar sonucu oluşan yangınlarda İlkyardım önlemlerini alabilmek; kaza yapan araçlardan yaralıların uygun şekilde tahliye edebilmek.</i>
Direksiyon Eğitimi	<i>Sürüş için ön hazırlıkları yapabilmek; aracını sürebilmek gerekli bilgi, beceri ve alışkanlıkları kazanmak; trafik işaretlerine, levhalarına ve işaretçilerine uyabilmek; değişik hava ve yol durumlarında aracını güvenli olarak sürebilmek; aracını ekonomik olarak sürebilmek.</i>

Sürücülere kazandırmayı hedeflediği bilgi, bilinç, tavır ve beceriler için programın eğitim sürecinde yer verilmesini öngördüğü konu ve alt konu başlıkları ve bunlara tahsis edilen süre Motorlu Taşıtlı Sürücüler Kursu B Sınıfı Eğitim Programı' na göre şu şekilde düzenlenmiştir:

Çizelge 3. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Trafik ve Çevre Bilgisi Eğitiminin Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu B Sınıfı Eğitim Programı, s. 17-32)

Eğitimin ana ve alt konuları ve bunlara tahsis edilen/edilmesi tavsiye edilen süre
1. Trafik Mevzuatı
- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu
- Trafik, karayolu ve araçlarla ilgili tanımlar
- Karayolu yapısının ve trafik işaretlerinin korunması
- Trafik işaretleri, anlamları ve bunlara uyma mecburiyeti
- Karayollarında araç sürme yasağı
- Karayolunun kullanılması kuralları
- Trafik işaretlerine ve işaretçilerine uyma mecburiyeti
- Hız kuralları
- Takip mesafesi (araçlar arasındaki açıklık)
- Öndeki aracı geçme kuralı
- Geçilen aracın sürücüsünün uyacağı kurallar
- Dönüşler ve manevra kuralları
- Kavşaklarda geçiş hakkı kuralları
- Geçiş üstünlüğüne sahip araçlar
- Gelen trafikle karşılaşma halinde geçiş kolaylığı sağlama kuralı
- Durma, duraklama ve park etme kuralları
- Araçların ışıklandırılması ve ışıkların kullanılması
- Arızalı araçların işaretlenmesi ve çekilmesi
- Tedbirsiz ve saygısız araç sürme yasağı
- Ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarının bulundurulması ve kullanılması
- Okul taşıtları
- Yaya geçidi, okul geçidi ve demiryolu geçidinden geçme kuralları
- Araçlar, boyutları, ağırlıkları ve yüklenmesi
- Otoyol kuralları
- Sürücülerin ve yolcuların koruyucu tertibat kullanma mecburiyeti
- Gereksiz yere yavaş sürme ve yavaşlama yasağı
- Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürülmeleriyle ilgili kurallar
- Yarışlar ve koşular
- Çocuk, hasta ve sakat taşıtları, görmeyen yayalar, yürüyüş kolları
- Yayalar, hayvanla çekilen veya elle sürülen araçlar, hayvan sürücüleri ve

yarışlar
2. Trafik Kazalarının Genel Durumu, Kaza Faktörleri, Kusur Payları ve Kusurlu Davranışlar
3. Araçların Tescili, Muayeneleri, Teknik Şartları
4. Sürücü Belgeleri ve Sürücü Adaylarıyla İlgili Şartlar
5. Hukuki Sorumluluk ve Sigorta
6. Trafik Kazaları
7. Trafik Suçları ve Karşılığı Cezalar, Ceza Puanları
8. Araçlarda Bulundurulması Zorunlu Olan Malzeme ve Teçhizat
9. Çevre (4 saat)
- Çevreyle ilgili genel bilgiler
- Çevre ve trafik ilişkileri
- Çevre kirliliğinin insan, bitki ve hayvan sağlığı üzerine etkileri
- Çevreyle ilgili tanımlar
- Taşıtlar ve sürücülerin etkisiyle meydana getirilen kirlilik ve alınacak tedbirler
- Gürültü
10. Şehir Bilgisi ve Sürücülerin Davranışı (4 saat)
- Harita ve şehir planından faydalanmanın önemi
- Trafikçi yoğun olmayan yolların seçilmesinin faydaları
- Şehrin önemli kavşak, iş ve hizmet yerlerinin bilinmesi
- Tarihi ve turistik yörelerin bilinmesinin faydaları
- Sürücülerin araçlarını temiz tutmalarının önemi
- Sürücülerin kılık ve kıyafetlerinin temiz ve düzenli olmasının önemi
- Özel araçların gerektiğinde kullanılmasının ülke ekonomisine ve çevreye katkısı
Toplam (35 saat)

Çizelge 4. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Motor ve Araç Tekniği Bilgisi Eğitiminin Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüler Kursu B Sınıfı Eğitim Programı, s. 35-43)

Eğitimin ana ve alt konuları ve bunlara tahsis edilen/edilmesi tavsiye edilen süre
1. Aracın ve Motorun Kısımları (2 saat)
- Aracın tanıtımı
- Motorun tanımı ve çeşitleri
- Motorun belli başlı parçaları
- Dört zamanlı benzinli motorun çalışma prensibi
- Benzinli ve dizel motorların zamanlarına göre karşılaştırılması

2. Motorların Çalışma Sistemleri ve Prensipleri (10 saat)
- Ateşleme sistemi
- Benzinli motorların yakıt sistemi
- Dizel motorların yakıt sistemi
- Marş sistemi
- Yağlama sistemi
- Soğutma sistemi
- Şarj sistemi
- Aydınlatma ve ikaz sistemi
- Göstergeler sistemi
3. Aktarma Organları (2 saat)
- Kavrama (debriyaj) sistemi
- Vites kutusu (şanzıman)
- Şaft (kardan mili) ve görevi
- Diferansiyel
- Tekerlek ve lastikler
4. Fren Sistemi
- Fren sisteminin görevi ve parçaları
- Kullanılan fren çeşitleri
- Hidrolik frenin çalışmasının kısaca tanıtımı
- Fren tutmamasının nedenleri
- Fren ayarlarının yapılmasının nedenleri
- El freninin soğuk havada çekili bırakılmasının mahzurları
- El freni çekili iken aracın hareket ettirilmesinin sakıncası
- Araç hareket halinde iken motorun stop ettirilmesinin sakıncaları
- Havalı fren sisteminin kışlık bakımı
- Hava frenli araçta hava basıncının düşmesinin sebepleri
- Hava frenli araçlarda hava basıncı yoksa aracın hareket ettirilmemesi
5. Ön Düzen Sistemi
- Ön düzen sisteminin görevi ve parçaları
- Sistemin bakımı ve basit arızaları
- Direksiyon kutusunun bakımı
- Kot ayarının yapılma sebepleri
- Direksiyon boşluğunun artma sebepleri
- Süspansiyon sistemi
6. Yeni Araca İlk Bakım (2 saat*)
- İlk bakımın önemi
- Rodaj sürecinde yapılmaması gerekenler
Toplam (16 saat)

Çizelge 5. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin İlk Yardım Bilgisi Eğitiminin Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu B Sınıfı Eğitim Programı, s. 7-14).

Eğitimin ana ve alt konuları ve bunlara tahsis edilen/edilmesi tavsiye edilen süre
1. Trafik Kazaları ve İlk Yardımın Önemi
- Genel olarak kazalar ve trafik kazaları
- Trafik kazaları ve İlk Yardım
2. İnsan Vücudu
- İnsan vücudunun genel yapısı
- Trafik kazalarında en çok yaralanan vücut bölgeleri ve organları
- Bazı önemli vücut sistemleri ve organları
3. Kaza Yeri İlk Yardım Önlemleri ve Araç İlk Yardım Çantası (2 saat*)
- Kaza yerinde alınması gereken ilk önlemler
- Yaralının araçtan çıkarılması
- Araç İlk Yardım çantası
4. Solunumun Sağlanması (2 saat)
- Solunumun durması
- Solunum sağlama uygulamaları
- Suni solunum uygulamaları
- Suni solunum uygulanan kazazedenin izlenmesi
5. Kanamaların Durdurulması ve Kan Dolaşımının Sağlanması (2 saat)
- Kanamaların önemi ve çeşitleri
- Geçici kanama durdurma uygulamaları
- İlk yardım malzemeleri ile kanama durdurma uygulamaları
- Şok, bayılma ve komada İlk Yardım
- Kalp durmasında İlk Yardım
6. Kaza Sonucu Oluşan Yaralanmalar ve İlk Yardım (2 saat)
- Trafik kazaları ve yaralanmalar
- Yaralanmalarda genel İlk Yardım kuralları
- Önemli bölge yaralanmaları
- Yangınlar ve yanık yaraları
- Doku ve organ bağıışı
7. Kırık, Çıkık ve Burkulmalar (1 saat)
- Kırıklar ve İlk Yardım
- Çıkıklar ve İlk Yardım
- Burkulmalar

8. Haberleşme
- İlk Yardım Haberleşmesi
- İlk Yardım haberleşme ilke ve kuralları
9. Yaralının Taşınmaya Hazırlanması ve Taşıma Çeşitleri (1 saat**)
- Yaralıları taşımaya hazırlama
- Taşımada verilecek uygun pozisyonlar
- Yaralıları taşıma yöntemleri
10. Sağlığı Bozan Dış Etkenler ve İlk Yardım (1 saat)
- Zehirlenmeler
- Güneş çarpması ve sıcak bitkinliği
- Soğuk vurması ve donmalar
- Elektrik çarpması
- Sürücüler için sağlık şartları
- Alkol ve sürücülük
- Emniyet kemeri, koruyucu başlıklar ve sürücülük
- Ruhsal yapı ve davranışların sürücülüğe etkisi
Toplam (12 saat)

Çizelge 6. B-Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Direksiyon Eğitiminin Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu B Sınıfı Eğitim Programı, s. 47-51.)

Eğitimin ana ve alt konuları	Tahsis edilen süre	
	Eğitim alanında	Akan trafikte
1. Araç Kullanmaya Hazırlık ve Aracı Tanıma	2 saat	1 saat
- Araç kullanmaya başlamadan önce yapılacak hazırlıklar		
- Kumanda kollarını tanıma ve kullanma		
- Bakış tekniği		
- Aynaların kullanılması		
2. Araç Kullanma	6 saat	7 saat
- Kalkış, duruş ve gitme (seyretme)		
a) düz yolda kalkış ve duruş		
b) düz yolda hiç durmadan gitme		
c) geri vitese takma ve geri geri gitme		
d) ileri-geri gitme		
e) yokuşta kalkış, duruş ve aracı emniyete alma		
f) inişte kalkış, duruş ve aracı emniyete alma		
g) geri dönüşler		

- Park etme		
a) geri park (dik açılı)		
b) öne park (dik açılı)		
c) önden yan park		
d) geri, geri yan park		
e) aracı düzeltmek		
f) iki araç arasına park		
- Kavşaklara dikkat etme tekniği		
- Yön sinyalinin kullanılması		
- Dörtlü sinyal kullanılması		
- Işıkların kullanılması		
- Şerit değiştirme ve uygun şeride yerleşme		
- Dönel kavşaklarda gitme		
- Yoğun trafiği olan yollara giriş		
- Viraj yapma		
- Trafik işareti ve işaretçileri olan yollarda davranışlar		
- Araç geçme (sollama)		
- Geçilen taşıtın uyacağı kurallar		
- Geçiş önceliği		
- Konvoy halinde gidişler		
- Şehirlerarası yollarda (açık ana yollarda) gidiş		
- Dağlık bölgelerde gidişler		
- Erişme kontrollü (otoban) karayolunda gidiş		
3. Değişik Hava Şartlarında Araç Kullanma ve Dikkat Edilecek Hususlar	2 saat	2 saat
- Gece araç kullanma		
- Gündüz araç kullanma		
- Hava şartlarına göre araç kullanma		
- Aracın kaymasını (savrulmasını) önleme		
- Acil frenleme		
Toplam	10 saat	10 saat

Sürücü eğitimi çevrelerinde kuramsal eğitim de denilen Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi ve İlkyardım Bilgisi konuları çoğu kere apartman dairesi ya da ofis olarak inşa edilmiş binalar içinde tadilat yapmak suretiyle oluşturulmuş sınıflarda öğretilmektedir. Programın öngördüğü üzere,

Trafik ve Çevre Bilgisi Eğitimi esnasında yansı cihazı (tepegöz), Motor ve Araç Tekniği Bilgisi Eğitiminde eğitim konusu ile ilgili araç aksamını gösteren bir model araç ve Ilkyardım Bilgisi Eğitiminde ise bir sedye üzerine yerleştirilmiş model ya da manken yardımcı eğitim araçları olarak istihdam edilmektedir. Motor ve Araç Tekniği Bilgisi dersleri esnasında hakkında bilgi verilen kimi araç aksamı Direksiyon Eğitiminin başlangıcında gerçek bir araç üzerinde de kısaca tanıtılmaktadır (Sönmez, 2002).

Direksiyon Eğitiminde ise, program, eğitimde çift debriyaj ve çift fren tertibatına sahip araçların kullanılmasını öngörmektedir. Programın ayrıntısında da görüleceği üzere, Direksiyon Eğitime tahsis edilen sürenin yarısının eğitim alanında, diğer yarısının ise akan trafik içinde uygulamaya ayrılması öngörülmektedir. Direksiyon Eğitimi esnasında eğitimciler teorik eğitim esnasında öğrenilmiş olan bilgilere nadiren atıfta bulunarak adayın bilgilerini tazeleme ve pekiştirme yoluna gitmektedirler. Bu nedenle Trafik ve Çevre Bilgisi derslerinde öğrenilen konuların hatırlanması ve bunun uygulamaya aktarılması esas olarak sürücü adayının kabiliyet ve kapasitesine kalan bir işlem olmakta ve dolayısıyla eğitimin kuramsal yönü ile uygulamalı yönü adeta birbirinden ayrı ve kopuk konular olarak kalmaktadır. Ayrıca, programın yürürlüğe girmesinden sonra il trafik komisyonları Direksiyon Eğitimi yapılabilecek akan trafik alanları konusunda sınırlama getirmiştir. Bu araştırmanın yapıldığı dönemde yürürlükte olan T.C. Ankara Valiliği İl Trafik Komisyonu'nun 21.07.2000 ve 2000/106 sayılı kararına göre Büyükşehir Belediyesi sınırları içindeki hemen hemen bütün ana caddelerde ve kent içinde trafiğin yoğun olduğu mıntikalardaki sokaklarda Direksiyon Eğitimi yapılması yasaklanmıştı. Direksiyon Eğitime getirilen bu kısıtlama Emniyet Genel Müdürlüğü'nün 2001/0190 Sayılı Direksiyon Eğitimi Güzergahı genelgesi dikkate alınarak 15.03.2001 tarih ve 2001/94 sayılı İl Trafik Komisyonu Kararı ile iptal edilmiştir. Sürücü adaylarının sınavı ile ilgili olarak ise aynı Komisyonun 15.10.2001 tarih ve 2001/277 sayılı kararı ile, Keçiören İlçesi Pursaklar Belediyesi ve Saray Belediyesi sınırları içinde bulunan 350.000 metrekarelik bir alanın başlangıç aşaması Direksiyon Eğitimi ve sınav alanı olarak kullanılması kararı alınmıştır (Sönmez ve Vursavaş 2002).

Sürücü eğitimi programı, B-Sınıfı sürücü belgesi için öngördüğü toplam 83 saatlik eğitim süresinin %76'lık kısmını kuramsal eğitime, geriye kalan %24'lük kısmını ise Direksiyon Eğitimine tahsis etmektedir. Sürücü eğitimi çevrelerindeki yaygın kanaate göre, yapısı ve içeriği itibariyle böyle bir programın hazırlanmış olmasında çeşitli etkenler dikkate alınmıştır. Bunlar arasında Türkiye'de genel öğrenim düzeyinin düşük olması, okuma alışkanlığının düşük olmaması, örgün eğitimde trafik eğitiminin yok denecek düzeyde olması gibi nedenler Trafik ve Çevre Bilgisi Eğitiminin içeriğinin düzenlenmesinde etkili olmuştur. Yine, okullarda İlk Yardım Eğitiminin olmayışı, kaza sonrası acil müdahale ve sağlık hizmetlerinin yetersizliği ve trafik kazalarında ilk yarım saatte yapılacak uygun ve doğru ilk yardım müdahalelerinin hayat kurtarmak ya da daimi sakatlıkları önleyebilmek için taşıdığı hayati önem İlk Yardım Bilgisi Eğitiminin içeriğinin düzenlenmesinde; geniş bir coğrafyaya sahip ülkede araç bakım ve tamir hizmetlerinin örgütlenme bakımından yetersiz ve ekonomik olarak kolay ulaşılabilir olmaması gibi nedenler Motor ve Araç Tekniği Bilgisi Eğitiminin içeriğinin düzenlenmesinde dikkate alınmış görünmektedir (Sönmez, 2002).

Avrupa Birliği Ülkeleri ve Diğer Bazı Ülkelerde Sürücü Eğitimi ve Özellikleri

Avrupa Birliği üyesi ülkelerin yanı sıra diğer bazı ülkelerin verdikleri eğitim, ülkeden ülkeye farklılıklar göstermektedir. Sürücü eğitimi genellikle sürücü okullarında teorik ve uygulamalı olarak iki ayrı alanda verilirken, ders saatleri ve yaş sınırlarında farklılıklar mevcuttur (EGM, 2001).

Sürücü eğitimi farklı ülkelerde çeşitli şekillerde düzenlenmiştir. Ülkelerin bir çoğunda yetki verilmiş sürücü okullarında eğitim görmek zorunludur. Bazı ülkeler diğer başka düzenlemeler de ortaya koymuştur. Bu düzenlemelerin bazıları;

- **Gözetmen Nezaretinde Sürücü Eğitimi Sistemi**

Bu sistemde, eğitimin birinci bölümüne katılan ve profesyonel olmayan bir refakatçi gözetmen yer alır. Adayın sürücü okulundaki eğitiminin birinci bölümünün akabinde öğrenci, okul ve gözetmen arasında bir sözleşme yapar. Öğrenci ancak gözetmen nezaretinde trafiğe çıkabilir. Gözetmen nezaretinde sürücülük esnasında öğrenci gözetmenle birlikte düzenli olarak ileri düzey eğitime devam eder. Bu sistemin avantajı öğrencinin eğitim esnasında sürücülük deneyimini kazanmasıdır. Bu sürücülük deneyimi sürücü belgesi alınmasından sonraki kısa dönem için çok yararlı olmaktadır (CEC, 1998).

- **Geçici Belge Verilerek Yapılan Sürücü Eğitimi Sistemi**

Bu sistem belirli koşullar altında, sürücüye sınavdan önce trafikte uygulamalı yapma olanağı sağlayan sürücü belgesi sistemidir. Bu sistem genellikle bir gözetmen gerektirmektedir. Geçici sürücü belgesi sistemi İngiltere, Kuzey İrlanda, Belçika, Finlandiya ve İsveç gibi bir çok ülkede halen uygulanmaktadır.

Geçici belge sistemi öğrencilere belge almadan önce sürüş tecrübesi kazandırma olanağını ve belge aldıktan sonra da daha güvenli araç kullanmalarını sağlamayı amaçlamaktadır. Geçici belge için minimum yaş ortalaması, tam sürücü belgesi için minimum yaş olan 18 yerine 16 veya 17 yaşdır (CEC, 1998)

JAPONYA

Japonya'da Karayolu Trafik Kanununun 98. maddesinde belirtildiği şekilde sürücü okulu, sürücü belgesi alacaklara sürücülük yetenekleri eğitimi ve sürücülükle ilgili bilgi veren kurum anlamına gelmektedir.

1. Sürücü Okullarının Yapısı

Sürücü okulları, resmi sürücü okulu ve resmi olmayan sürücü okulu olarak ikiye ayrılmakta ve Kamu Güvenliği Komisyonu (Public Security Commission-PSC)'nin onayıyla kurulmaktadır. Her hangi bir resmi sürücü

kursunu bitirerek sertifika alan kişiler, PSC'nin düzenlediği sürücü sınavından muaf tutulma hakkını kazanmaktadırlar. Japonya'da resmi sürücü okulu olarak faaliyet gösterebilmek için her bir sürücü okulu, kendi organizasyonunu PSC'ye bildirmek zorundadır. Aday sürücü okulları, resmi statü kazanmak için Karayolu Trafik Kanununun 99. maddesinde belirtilen standartlara uygun olmak zorundadır. Sürücü okullarının düzenlenmesi idareci, sürücü öğretmeni, akademik öğretmen, araç-gereç ve yönetim konuları dikkate alınarak yapılmaktadır (EGM, 2001).

2. Sürücü Okullarının Standartları

Bu konudaki üç ana standart şunlardır:

- Personel standardı / idareci, öğretmen,
- Araçlar ve ekipman standardı / kurs, araçlar, sınıf,
- Yönetim standardı (Central Training School for Safety Driving ,1999).

Japonya'da her bir sürücü okulu Karayolu Trafik Kanununda belirlenen standartlara uymak zorundadır. Bu kanundaki ekipman koşulları şunlardır:

Sürücü okulları birden fazla sınıfa sahip olmak zorundadır. Okullarda slayt, filmler, video kayıt, tepegöz ve cevap-kontrol analizcisi gibi görsel ve işitsel ekipmanlar bulunmalıdır. Diğer ekipmanlar ise, sürücülük simulatorü, optik ölçü, eğitim araçları, temel olarak ulaşımda kullanılan yolcu otobüsleri, otomatik sınırlı sürücü belgesi alacak sürücü adayları için otomatik otomobiller, öğretmen için özel olarak dikiz aynası ve fender aynasının yanı sıra fren pedalı, sürücü okulunun ismi aracın üzerine yazılmalıdır, kamuya açık alanda kullanılan eğitim otomobilinin ön ve arka yüzünde " Öğrenci Sürücü " yazılmalı, telsizli araçlar da kullanılabilir (EGM, 2001).

3. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Japonya'da uygulamalı eğitim, direksiyon eğitici ile adayın bire bir karşılıklı iletişimiyle verilmektedir. İlk aşamada Simulator kullanılabilir. Burada en fazla beş öğrenci, bir öğretmen gözetiminde çalışmaktadır. Eğitim 2 saatle sınırlıdır. Kamuya açık alanda uygulamalı sürücülüğe başlamadan önce telsiz donanımlı araçlar kullanılmaktadır. Burada bir öğretmene en fazla üç öğrenci düşmektedir. Bu eğitim 3 saatle sınırlandırılmıştır. Motosiklet kursu, eğitim için özel donanımlı iki tekerlekli araçlarda, beş öğrenciye bir öğretmen gözetiminde olacak şekilde verilmektedir. Japonya'da Sürücü Eğitici ve Teorik Eğitici olmak için, en az 21 yaş, direksiyon sınavı görevlisi olabilmek için 25 yaşını doldurmuş olmak gerekmektedir. Bu iki çeşit öğretmenliği seçen adaylar Kamu Güvenliği Komisyonunun düzenlediği sınavı geçmek zorundadırlar (Central Training School for Safety Driving,1999).

Japonya'da sürücü eğitimi teorik eğitim ve uygulamalı eğitim olmak üzere iki ayrı alanda verilmektedir; Teorik ders eğitimi, trafik mevzuatı, karayolu trafik kanunu ve araç mekanizması hakkında video, slaytlar, tepegöz ve 16mm.lik filmler yardımıyla verilmektedir. Uygulamalı sürücülük eğitimi ise *dört tekerlekli araçlar* ile prensipte sistem olarak bire bir adaya eğitim verilmektedir (Central Training School for Safety Driving,1999).

4. Sürücü Eğitiminin Süresi

Eğitimin başlangıç aşamasında, sürücü adaylarının sayısı maksimum 5 olmak üzere oluşturulan sınıfta bir öğretmen tarafından ders verilmektedir. Eğitim iki saati geçmemektedir. Eğitimin ikinci aşamasında ileri derecede eğitim için Simulatorlar kullanılmaktadır. Bir öğretmen en fazla üç öğrenciyi denetleyebilmektedir. Burada ise eğitim dört saati geçmemektedir. Kamuya açık alanlarda uygulamalı sürücülüğe başlamadan önce telsiz donanımlı araçta yalnız sürüşe izin verilmektedir. Bu durumda bir öğretmene en fazla üç öğrenci düşmektedir. Eğitim üç saati geçmemektedir (Central Training School for Safety Driving,1999).

DANİMARKA

EGM' göre (2001) Danimarka'da sürücü eğitimi ve sınav sistemleri konusunda bir takım çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmaların genel programı aşağıda özetlenmiştir.

1. Sürücü Eğitimi Programı

a) Sürücü Eğitimi Programının Genel Amaçları

Sürücü adayı, genel trafik ortamında olabilecek tehlikeleri bilmeli ve önceden sezmeli, onu tehlikelerden koruyacak trafik kurallarını ve yasal düzenlemeleri öğrenmelidir. Yol ve yolcu güvenliğinin tam olarak sağlanabilmesi için kullandığı aracın yapısını, işlevini ve yol güvenliği açısından karşılaşılan her durumda uygun hareket edebilmek için önem arz eden teknik konuları bilmelidir. Tehlike anlarını ve risk durumlarını zamanında fark edebilmeli ve başvuracağı önlemleri bilmelidir. Genel anlamda trafik güvenliğiyle ilgili pozitif tavırlar geliştirme ve zayıf, korumasız diğer yol kullanıcılarının güvenliğini düşünme eğiliminde olmalıdır.

b) Programın Ana Bölümleri

Eğitim programı şu bölümlerden oluşmaktadır:

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
7. Karayolunda manevra eğitimi
8. Özel bir eğitim alanında geliştirilmiş kontrollü sürücülük teknikleri
9. Sürücü sınavına hazırlık

c) Programın Hedefi

Eđitim programındaki her madde sűrűcű adayının eđitim programı sonunda her bařlık altındaki madde ile ilgili detayları űđrenmiř ve uygulayabilir duruma gelmiř olmasını amaçlar. Bu maddelerin içerdiđi detaylar, aynı zamanda teorik ve uygulamalı sűrűcű sınavının bařarıyla tamamlanabilmesi için gerekli olan bilgilerdir.

2. Sűrűcű Eđitiminin İçeriđi

Sűrűcű adayı:

- Kontrol panelinde bulunan gűsterge ve dűđmelerin isimlerini, fonksiyonlarını bilmek ve deđerlendirmek durumundadır. Bunun için sűrűcű adayına kontrol panelindeki gűstergeler anlatılmalıdır.
- Motorun fonksiyonlarını, aracın kontak, gaz, debriyaj, vites űzelliklerini, fren sistemlerini űđrenmeli ve aracı sađlıklı ve dođru biçimde kullanabilmelidir.
- Araçta yasal olarak bulunması gerekli olan donanım ve bazı temel sorunların neden kaynaklanabileceği hakkında bilgili olmalıdır.
- Araçla ilgili kontrol edilmesi gerekli olan parçaları bilmeli ve azami gűvenlik sađlanması ile ilgili temel bilgileri űđrenmelidir.

Adaya karayolunun bűtűn kořullarında dűřűk hızda yapılabilen manevralarla ilgili eđitimin verilmesi için, trafiđin diđer araçlara kapalı olduđu mekanlar seçilmelidir.

Adaya űđretilecek manevralar řunlardır:

- Araç kullanmaya hazırlık (ayna,koltuk vs. kontrolű).
- Aracı alıştırma, hareket ettirme ve durdurma.
- Adaya α (sekiz) şeklinin izdirilmesi.
- İleri ve geri sűrűřlerde durup kalkma.

- Köşe dönüşlerinde geri sürüş.
- İleri ve geriye doğru slalom sürüş.
- Kaldırım yanına park etme.
- İleri sürüş, ikinci vitese geçme ve sağa dönüş.
- Tekerlekleri kilitlemeden fren yapma.
- Dar bölgelerden dönüş.
- Garaj ve kaldırım kenarlarına ileri ve geri manevralarla park etme.

Tüm bu sayılan manevralar sürücü adayına tam olarak öğretilmeli ve adayın bu manevraları normal trafikte araca yoğunlaşarak eksiksiz olarak yapabilmesi sağlanmalıdır. Bu manevraların, kural gereği, 3-5 saat içinde kavranması gerekmektedir. Çalışma alanı 50 m. x 100 m. lik düz bir alanda bulunmalı, ilk sürüş denemeleri hariç olmak üzere sürücü adayı aracı, yanında rehber olmadan, yalnız başına trafiğe yakın bir alanda ve eğitmenlerin izni dahilinde kullanılmalıdır.

Sürücü adayı:

- Hız, fren, yol alış özelliklerine göre farklı araçların (yolcu araçları, karavan, kamyonlar, römorklar, traktörler, motosikletler, mopet, bisikletler vs.) farklı özelliklerini ve sürücünün gözlemsel durumlarını (kör nokta, gürültü vs.) bilmelidir.
- Sürüş esnasında karşılaşılabilecek, araçların karakteristik özellikleriyle ilgili riskleri öğrenmeli, kazaya sebebiyet verecek durumlar ve sürücü hatalarıyla ilgili bilgiler edinmelidir. Bu tür durumlardan kaçınılması ve dikkat unsurunun önemi vurgulanmalıdır.
- Aracı kullanmayla ilgili psikolojik durumların varlığından haberdar olmalı ve algılama ve reaksiyon sınırlarını bilerek öz kritiğini ve planlı davranış şekillerini geliştirmelidir.

- 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 alabilmelidir.
- Karayoluyla ilgili olarak çevre, donanım standartları, yol kullanma önceliklerine bağlı koşulları, yol sınıflandırması, görüş, karanlık, buzlanma ve sis gibi durumlar kadar iyi bilmelidir.
- Seyir halinde diğer sürücülerin teknik şartlardan ve doğal koşullardan etkilenebileceğini unutmamalı ve bu tür durumlara karşı hazırlıklı olmalıdır.

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 çok büyük önem arz ettiğini unutmamalıdır. Aday, belirtilen manevralarda oluşabilecek risk durumlarını, diğer sürücülerin çelişkili hareketlerini ve kaza nedenlerini bilmelidir. Yukarıdaki manevralarda, diğer araçların karakteristik özellikleri, diğer yol kullanıcılarının davranış eğilimleri, yol ve hava koşullarına bağlı olarak oluşabilecek durumlardan haberdar olmalıdır. Trafik kurallarına göre üzerine düşen görevlerin bilincinde olmalıdır (EGM, 2001).

İSRAİL

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

İsrail'de sürücü eğitimi yalnızca sürücü belgesinin verilmesinden önceki süreçte uygulanan bir eğitimden ibaret değildir. Trafik güvenliği konusunda, gerek sürücü gerekse yaya olarak her yaştaki bütün yol kullanıcılarının her zaman bilinçli ve duyarlı olmaları için kesintisiz bir eğitimin verilmesi

kaçınılmazdır. Dolayısıyla okul çağının her aşamasında trafik güvenliği konularında verilen her türlü eğitim, sürücü eğitiminin oldukça önemli bir parçası olarak değerlendirilmelidir. Bu bağlamda İsrail'in geliştirdiği, anaokulundan 12. sınıfa kadar devam eden eğitim sürecinde öğrencilerin trafik güvenliğine dair konularda eğitildikleri sistem, sürücü eğitimi açısından önemlidir (EGM, 2001).

2. Trafik Güvenliği Eğitim Programı

İsrail'de ekonomik, teknolojik ve sosyal gelişmeleri izleyen karayolu güvenliğinin, eğitim konusundaki ihtiyaçlarını karşılamak üzere geliştirilen Trafik Güvenliği Eğitimi Programı, 1995 yılında İsrail Eğitim Kültür ve Spor Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır. *Anaokulundan 12.sınıfa* kadar, bütün eğitim müesseselerinde ve diğer toplum ünitelerinde öğrencilere yönelik olarak hazırlanan ve *yılda 30 ders saatinde* verilen eğitim programının kitapçığında eğitimin amacı, içeriği ve eğitim programı şu şekilde özetlenebilir;

“Günümüzde trafik gerçeği kompleks bir yapıdadır ve karayolundaki araç sayısında görülen hızlı artışla karakterize olmaktadır. Karayolundaki sürücü davranışları yalnızca kazalar ve alınan tedbirleri etkilememekte, büyük ölçüde kişisel ve toplumsal yaşamın kalitesiyle de etkileşim içinde bulunmaktadır. Günümüzde trafik eğitimi, karayolunun kullanımındaki davranış biçimi üzerine odaklanmıştır ve toplumun genel yapısını ve kişisel yaşamları koruma amaçlı davranış biçimi konusunda bir rehber özelliği taşımaktadır. Gelecekteki trafik eğitimi, küçük yaştaki öğrencileri sorumlu, bilinçli ve tedbirli birer karayolu kullanıcıları haline getirmek amacına odaklanmıştır. Karayolu güvenliği alanındaki eğitim sistemine katılım, anlaşılır bir çalışma programında gelişmeler kaydetmiştir. *Ders programının amaçları, kendilerinin olduğu kadar başkalarının da güvenliğinden sorumlu olarak karayolunu kullanma ve uygun davranış modeli geliştirme konularında öğrencilere eğitim vermektir.* Bu program yayaların ve sürücülerin bilinçli davranışlarını geliştirmek, onlara bilgi, yetenek ve alışkanlık kazandırmak amacıyla düzenlenmiştir. Bu eğitim, arzu edilen davranış modelini öğrencilerin zamanla benimseyerek uluslararası bir nitelik kazandırmaları için erken yaşta

başlayacak olan uzun bir eğitim sürecini kapsamaktadır. Yapılacak etkinliklerin planlanması ve programın uygulanmasında karayolu davranışı eğitimi ve bilgilendirmeden sorumlu olan bütün devlet kurumları ve sivil toplum örgütleri arasında yapılacak işbirliği önem arz etmektedir (İsrail Trafik Güvenliği Eğitimi, 1995)

CEZAYİR

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayı, teorik ve uygulamalı eğitimini sürücü okulundan alabilmektedir. Cezayir'de B sınıfı belge için profesyonel olmayan bir gözetmen ile de sürüş yapılabilir, fakat öğrencilerin belirli koşulları taşıması gerekmektedir. Bunlar, minimum 12 saat teorik eğitim almak ve minimum 25 saat uygulamalı eğitim almaktır. Profesyonel olmayan gözetmenin de belirli koşulları taşıması gerekir, bunlar ise, en az 5 yıldan beri B sınıfı sürücü belgesine sahip olmak, en az 25 yaşında olmak, özel uygulamalı testinden ve sağlık kontrolünden geçmektir (EGM, 2001).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Sürücü adayı gözetmenin nezaretinde, sürücü okulunda alınması gereken eğitim süresinin minimum düzeyindeki saat oranında (12 saat teorik eğitim ve 25 saatlik uygulamalı eğitim) ders almalıdır. Adayların aldığı bu eğitimin ortalama süresi, zorunlu alınması gereken eğitim süresine eşittir.

AVUSTURYA

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayı bütün sınıflardaki sürücü belgelerinin teorik ve uygulamalı eğitimine bir sürücü okulunda veya sürücü okuluyla bağlantılı olarak kendi bireysel çalışmalarıyla başlamak zorundadır. Avusturya'da B sınıfı sürücü

belgesi adaylarının profesyonel olmayan bir gözetmen nezaretinde araç kullanmaları mümkündür. Fakat bunun için adayın belirli şartları yerine getirmesi zorunludur. Bunlar, minimum 17.5 yaşında olmak, sürücü okulunda minimum 8 saatlik teorik eğitimi tamamlamış olmak, minimum 8 saatlik uygulamalı eğitimi tamamlamış olmak (CEC, 1998).

Öğrencinin, profesyonel olmayan bir gözetmen nezaretinde araç kullanabilmesi için yerel idare tarafından bir yıllığına verilen izni alması gerekir. Bu belgeyi yenileme olanağı yoktur. Araca, içindeki öğrencinin profesyonel olmayan gözetmen nezaretinde araç kullandığına dair bir işaret içindeki *Lübnungsfahrt* kelimesi yazılı bir levha konulur.

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Adayın sürücü belgesi alabilmesi için minimum 40 saatlik teorik eğitimi tamamlaması gerekir. Uygulamalı eğitimin süresi sürücü belgesi sınıfına göre değişmektedir. Bu süre, A Sınıfı için 8 saat, B ve C Sınıfı için, 20 saat, C+E Sınıfı için ise 22 saattir. Adaylar B sınıfı belge için ortalama 40 saat teorik eğitim ve tahminen 20 saat uygulamalı eğitim almaktadırlar. Eğer eğitim bireysel çalışmayla bağlantılı yapılıyorsa bu ders saatleri yarı oranında azalmaktadır (CEC, 1998)

BELÇİKA

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Aday bütün sınıf belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okullarında başlayabileceği gibi devlet okullarında da başlayabilir. Belçika'da öğrenciler bütün sınıflardaki belgeler için bir sürücü gözetiminde uygulamalı yapabilirler. Yalnızca A ve A3 Sınıfı belge adayları için her zaman bir gözetmen gerekmez. A sınıfı sürücü belgesi adayı sürücü okulunda en az 6 saatlik uygulamalı eğitimi tamamlamalıdır (EGM, 2001).

Bir sürücü nezaretinde araç kullanan aday, aşağıdaki koşullara uymak zorundadır:

- Teorik sınavı geçmiş olmak,
- Minimum 18 yaşında olmak (2 saati nezaret eden sürücüyle birlikte olmak üzere 14 saat uygulamalı eğitim almış olup 17 yaşında olanlara da izin verilir),
- Sağlık kontrolünden geçmek (grup 2) veya onur beyanında bulunmak (grup 1),
- Sürekli iki refakatçi sürücüden birinin gözetiminde olmak,

Refakat eden sürücü de belirli koşulları taşımaktadır. Bunlar;

- Refakat ettiği adayın belge sınıfındaki sürücü belgesine en az 5 yıldır sahip olmak,
- En az 24 yaşında olmak (D Sınıfı için 27 yaş).

B Sınıfı belge için en az 3 en fazla 12 aylık direksiyon eğitimi zorunludur. Eğer aday temel eğitimini sürücü okulunda tamamlamışsa, bu periyot içinde kendi başına araç kullanabilir. Temel eğitimini tamamlamamışsa, bir gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanabilir. Eğitim periyodu içinde öğrencinin yolcu taşımaya izin verilmez. Tatil ve hafta sonlarında gece araç kullanması yasaktır. Sürücü okulunda araç kullanmayı öğrenen öğrencinin okul dışından başka bir aracı kullanmasına izin verilmemektedir. Gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanmayı öğrenen öğrencinin, kendi aracında çift kontrol pedalı sistemi olması zorunlu değildir. Gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanabilmek için öğrencinin yerel idareler tarafından verilen geçici sürücü belgesinin olması gerekmektedir. Geçici belgenin geçerliliği 12 aydır (B Sınıfı 6 aydan 18 aya kadar), bundan daha fazla uzatılamaz. Adayın normal sürücü belgesi alabilmesi için geçici belgenin geçerlilik süresinin son üç ayı içinde uygulamalı sınavı geçmesi gerekir. Öğrencinin gözetmen sürücü refakatinde araç kullandığını gösteren "L"

plakası takması zorunludur. Sürücü okulları ise araçlarını kullanan kişinin öğrenci olduğunu belirtmek için *autoecole* yazılı ibareyi takmalıdırlar (EGM, 2001).

Öğrenci araç kullanmayı sürücü okulunda öğreniyorsa, öğretmen eğitim için kullanılan araçla ilgili yasal sorumluluğu üstlenmiştir. Fakat öğrenci gözetmen sürücü nezaretinde direksiyon eğitimi alıyorsa, aynı şekilde gözetmen sürücünün araçla ilgili yasal sorumluluğu vardır. Yukarıda belirtildiği şekilde adayın kendi başına araç kullanmasına izin verilmişse yasal sorumluluk kendine aittir.

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Adayın uygulamalı sınava girebilmesi için, teorik sınavı geçmiş ve minimum 3 ay araç kullanma eğitimi almış olması gerekir. Öğrenci sürücü belgesi almak istiyorsa sürücü okulundaki derslerinin minimum süresini almaya zorlanamaz. Bir öğrenci ortalama olarak 4 hafta teorik, 10 hafta da uygulamalı eğitim almaktadır.

3. Sürücü Eğitimi Sınavı

Belçika'da uygulamalı sınav, trafiğe kapalı ve trafiğe açık alanlarda olmak üzere iki bölüm halinde yapılmaktadır. A3 sınıfı sürücü belgesi adayları, sadece trafiğe kapalı alanda yapılan bir sınava tabi tutulur (EGM, 2001).

Uygulamalı sınavda güdülen amaç, trafiğin gerçek durumunu yansıtan bir sınav yapmaktır. Sınavda aşağıdaki durumlar değerlendirilir ;

- Aracın kullanımı, dikiz aynalarının ve emniyet kemerinin kullanımı,
- Yol üzerinde durumu,
- Virajlar,
- Karşılaşmalar ve geçmeler,
- Yön değiştirmeleri,

- Öncelik kuralları,
- Işıklı sinyaller ve yetkili kişilerin emirleri,yol işaretleri ve yol üzerindeki işaretlemeler (çizgi gibi),
- Hız ve trafiği doğru algılama,
- Yokuşta aracı harekete geçirme.

Sınavda, istenen sürücü belgesi için araç tipine göre acil duruş, dar alanda kullanma, geri dönüş, iki araç arasına park etme gibi özel manevralar yaptırılmaktadır (EGM, 2001). Belçika'da uygulamalı sınav iki bölümden oluşmaktadır;

a)Trafığe kapalı alanda yapılan sınav

Aday aracın idare aygıtlarını ve trafiğe göre konumunu yeterince iyi kavrayamayıp kullanamıyorsa sınavda başarısız olduğu kabul edilmektedir. Sınavda manevralar derecelere değerlendirilmektedir.

b)Trafığe açık alanda yapılan sınav

Belçika'da yapılan uygulamalı sınavda adaylardan istenen hareketler uygulamalı sınav bölümünde maddeler halinde ayrıntılı olarak anlatılmıştır. Bu maddelerde belirtilen hareketlerin her biri için dört farklı not verilmektedir, bunlar; yeterli, orta, yetersiz ve kötü notlarıdır.

BULGARİSTAN

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Adaylar bütün sürücü belgesi sınıflarının teorik ve uygulamalı eğitimlerinin her ikisini de resmi veya özel bir sürücü okulunda tamamlayabilirler. Adayın henüz öğrenci olduğunu gösteren özel bir plakayı aracına takması gerekir.

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Adayın B sınıfı sürücü belgesinin uygulamalı sınavına girebilmesi için minimum 25 saat direksiyon dersini ve 36 saat teorik eğitimi bitirmesi ve teorik sınavı geçmiş olması gerekir (CEC, 1998).

HIRVATİSTAN

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Adaylar bütün sürücü belgelerinin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başlayabileceği gibi, C, D ve E sınıfı belgelerin eğitimine ortaokulda da başlayabilirler. Hırvatistan'da profesyonel olmayan bir gözetmen nezaretinde araç kullanma eğitimi alma olanağı yoktur. Hırvat Oto Kulübü, Hırvatistan Cumhuriyeti Eğitim ve Spor Bakanlığına profesyonel olmayan gözetmen nezaretinde araç kullanımına geçiş için teklif vermiştir.

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Sürücü belgesi alabilmek için 30 saat uygulamalı, 30 saat ta teorik eğitim alınması gerekir.

3. Sürücü Eğitimi Sınavı

Sınav yapacak olanlar belirli şartlara sahip olmalıdırlar. Bunlar en az 18 yaşında olmak, 3 yıllık B sınıfı sürücü belgesine sahip olmak, en az lise mezunu olmak, 3 yıllık eğitici olmak, lisanslı sınav yapıcıları için eğitim başlamadan önce özel bir sınavdan geçmektir (CEC, 1998).

Sınav yapıcılar mülakat ve teorik-uygulamalı olarak yapılan herkese açık sınavla seçilirler. İleride sınav yapıcı olacakların sınavları teorik ve uygulamalı olarak yapılmaktadır. Teorik sınav kanun, araç ve mekanik, sosyal yetenekler, iyi bir sürücü sınavının nasıl yapılacağı, psikoloji, metot ve didaktik

konularında yapılmaktadır. Uygulamalı eğitim ise gözetmen nezaretinde sürücü sınavı yapma, sürüş yeteneklerinin kusursuz hale getirilmesi konularında yapılmaktadır. Sınav yapıcılar müteakip eğitimlere katılmak zorundadırlar. Bu eğitim yılda 120 saat olarak verilir. Müteakip eğitimleri boyunca verilen konular yönetmelikler, değerlendirme, didaktik, araçlar ve psikolojidir (EGM, 2001).

ESTONYA

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Aday bütün sürücü belgesi sınıflarının teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başlayabilir. Yalnızca B sınıfı belgenin eğitimine sürücü okulu ve gözetmen sürücü nezaretinde başlayabilir. Adayların profesyonel olmayan gözetmen nezaretinde araç kullanabilmeleri için sürücü eğitiminin sonuna kadar geçerli olabilecek geçici sürücü belgesini almaları gerekir. Aday her zaman aynı gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanmak ve sürücü okuluna da gözetmeniyle birlikte düzenli olarak rapor vermek zorundadır (EGM, 2001).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Sürücü okulunda eğitim gören adayın uygulamalı sınava girebilmesi için yaklaşık 50 saat teorik ve 26-30 saat ta uygulamalı sürüş dersinden oluşan eğitimi tamamlamış olması gerekir (CEC, 1998).

3. Sürücü Eğitimi Sınavı

Kurs teorik ve uygulamalı sınavların uygulanmasıyla tamamlanmış olur. Bu sınavları geçtikten sonra alınan sertifika ile sürücü belgesi almak üzere ilgili resmi kurumun yapacağı direksiyon sınavından geçmek gerekir (CEC, 1998).

Gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanmayı öğrenen adaylar, sürücü okulunun tam kontrolü altına girmişlerdir. Öğrenci ilgili resmi kurumun yaptığı

direksiyon sınavından önce, sürücü okulundaki teorik ve uygulamalı sınavı geçmiş olmalıdır. Aracın sürücü adayı tarafından kullanıldığına dair belirli bir ibareyi takma mecburiyeti vardır. Eğitim esnasında araçla ilgili yasal sorumluluk gözetmen sürücüye aittir. Estonya'da sınav yapımcıların işe alınmasından, temel ve sürekli eğitimlerinden Estonya Motorlu Araçlar Tescil Merkezi sorumludur. Sınav yapacak olanlar belirli şartlara sahip olmalıdırlar. Bunlar sürücü eğitici olarak çalışmış olmak veya teknik üniversite mezunu olmak, sınav yapıcısı olmak istediği kategorideki sürücü belgesine sahip olmak, yeterli sürüş tecrübesine sahip olmak (8-10 yıl). Sınav yapımcılar mülakatla seçilirler. Tüm kategoriler için sürücü sınavını değerlendirmek üzere eğitilirler. İleride sınav yapıcı olacaklar teorik ve uygulamalı eğitim alırlar. Teorik eğitim kanun, araç ve teknikleri ve psikoloji konularında yapılmaktadır. Uygulamalı eğitim ise gözetmen nezaretinde sürücü sınavı yapma konusunda yapılmaktadır. Temel eğitim 3-4 ay sürer. Temel eğitimden sonra sınav yapımcılar müteakip eğitimlere katılmak zorundadırlar. Müteakip eğitimin konular pedagoji, psikoloji, yol kuralları ve uygulamalı sürüştür. Bir sınav yapıcı günde yaklaşık 12 sürücü testi gerçekleştirir ve her sınavdan sonra aday ve eğitici ile birlikte sınavı tartışır. Sınav yapımcılar ayrıca sürücü sınavlarının kayıtlarını tutmakla sorumludurlar (CEC, 1998).

FİNLANDIYA

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Finlandiya' da adaylar bütün sınıflardaki belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başlar. Finlandiya'da da bütün sınıflardaki belgelerin adayları, herhangi bir profesyonel eğitim almaksızın gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanabilirler. Fakat belirli şartlar söz konusudur. Bunlar (B sınıfı için), minimum 17.5 yaşında olmak, daima aynı gözetmen nezaretinde araç kullanmak, sağlık kontrolünden geçmektir. Ayrıca gözetmen sürücü de bazı şartları taşımak zorundadır. Bunlar ise; en az 3 yıldır sürücü belgesine sahip olmak, 21 yaşının üstünde olmak, özel izne sahip olmak, özel bir teorik testi geçmiş olmak olarak sıralanabilir (EGM, 2001).

Bunlarla birlikte, eğitim için kullanılan araç, özel eğitim aracı olarak kabul edilmiş olmalıdır. B sınıfının eğitiminde gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanan öğrencilerin römork takması yasaktır. Gözetmen sürücüyle araç kullanabilmek için polis tarafından verilen ve 9 ay süre ile geçerliliği olan özel bir izin belgesi almak gerekir. Bu belgenin süresini kısaltma veya uzatma olanağı yoktur. Gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanan adayın aracında çift kontrol pedalı olmalıdır. Gözetmen sürücüyle araç kullanan aday için trafik kuralı kısıtlaması yoktur. Aracın arkasına adayın gözetmen sürücü nezaretinde araç kullandığını belirten beyaz üçgen şeklindeki işaret konulmalıdır. Eğer sürücü okulunda eğitim görüyorsa beyaz üçgenle birlikte okulun ismini gösteren levha da takılmalıdır. Sürücü okulundaki öğretmen veya gözetmen sürücü olan kişi, eğitim esnasında araçla ilgili yasal sorumluluğu üstlenmiş olur (CEC, 1998).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Adaylar ortalama olarak 20 saat teorik ve yaklaşık olarak 30 saat de uygulamalı eğitim almaktadırlar.

3. Sürücü Eğitimi Sınavı

B sınıfı sürücü belgesini almak isteyen öğrencinin uygulamalı sınava girebilmesi için;

- Sürücü okulunda minimum 20 saat teorik ders almış olması,
- Sürücü okulunda minimum 28 saat uygulamalı araç kullanma eğitimi almış olması,
- Profesyonel olmayan gözetmen sürücü nezaretinde eğitim verilen yerlerde en az bir ay eğitim almış olması,
- Teorik sınavı geçmiş olması gerekmektedir.

FRANSA

1.Sürücü Eğitiminin İçeriği

Adaylar A, B, C, C+E ve D sınıfı belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başlarlar. Mopet kullanıcıları okullarda da eğitim alabilirler. Gözetmen sürücü nezaretinde çalışmak yada bireysel çalışmalar yapmak da mümkündür. Fransa'da profesyonel sürücü öğretmenler dışında başka bir gözetmen sürücü nezaretinde eğitim yalnızca B sınıfı belge için mümkündür. Fakat bazı koşulları vardır. Bunlar; araçta özel bir sigortanın olması, aracın çift kontrol pedalları ve ilave olarak geriyi gösteren aynalardan ve dış aynalardan iki tane ile donatılmış olmasıdır. Ayrıca eğitim, emniyet müdürlüğü tarafından belirlenen özel test alanında yürütülmelidir (EGM, 2001).

Profesyonel olmayan gözetmen nezaretinde eğitim görmek isteyen öğrenciler aşağıdaki koşullara uymak zorundadır. Bunlar;

- Sürücü okulunda minimum 20 saat uygulamalı eğitim almış olmak,
- Teorik testi geçmek,
- 16 yaşına girmiş olmak,
- Eğitim kitapçığına sahip olmak, olarak sıralanabilir.

Profesyonel olmayan gözetmen, bir öğrenciye nezaret etmeden önce en az 3 yıldır sürücü belgesi sahibi olması gerekir. Eğitim kitapçığına ilaveten sürücü okulu, öğrenci ve gözetmen sürücü arasında bir kontrat imzalanması gerekir. Kontratın geçerliliği 3 yıldır ve sigorta firmasının kabul etmesi halinde bir 3 yıl daha uzatılabilir. Aracın gözetmen sürücü nezaretinde bir öğrenci tarafından kullanıldığını belirtmek amacıyla üzerinde A veya CA (Conduite Accompagnee) karakterleri yazılı bir levha araca takılır (EGM, 2001).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Eğitim esnasında sürücü öğretmeni veya gözetmen sürücü araçla ilgili yasal sorumluluğa sahiptir. A₁, A ve B sınıfı belgeleri alabilmek için adayın en az 20 saatlik uygulamalı eğitimi tamamlaması gerekir. Adaylar ortalama olarak 5 saat teorik, yaklaşık olarak 20 saat ta uygulamalı eğitim almaktadırlar. Fransa'da sınav yapıcıların işe alınmasından, temel ve sürekli eğitimlerinden "Ministère de l'Équipement, des Transport et du Tourisme; Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières; Sous-Direction de la Formation du Conducteur" sorumludur.

3. Sürücü Eğitimi Sınavı

Fransa'da sınav yapıcıların işe alınmasından, temel ve sürekli eğitimlerinden "Ministère de l'Équipement, des Transport et du Tourisme; Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières; Sous-Direction de la Formation du Conducteur" sorumludur.

Sınav yapıcılar mülakatla seçilirler. Tüm kategoriler için sürücü sınavını değerlendirmek üzere eğitilirler. İleride sınav yapıcı olacaklar teorik ve uygulamalı eğitim alırlar. Teorik eğitim kanun, araç ve teknikleri, iyi bir sürücü sınavının nasıl yapılacağı, araç kullanma kültürü ve sürüş güvenliği konularında yapılmaktadır. Uygulamalı eğitim ise gözetmen nezaretinde sürücü sınavı yapma ve sürüş yeteneklerinin kusursuz hale getirilmesi konusunda yapılmaktadır. Temel eğitim 30 hafta sürer ve bundan sonra sınav yapıcılar müteakip eğitime gönüllü olarak katılabilirler. Müteakip eğitim değerlendirme konusunda yoğunlaşır ve yılda 3 yapılır. Bir sınav yapıcı B kategorisi için günde 20 sürücü testi gerçekleştirir. Her sınavdan sonra sınav performansını aday ve eğitici ile birlikte tartışabilir. Sınav yapıcıların sınav yapmaktan başka sorumlulukları da vardır (CEC, 1998).

ALMANYA

1.Sürücü Eğitiminin İçeriği

Adaylar bütün sınıflardaki belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başlarlar. Teorik testi geçen adaylar uygulamalı sınava girmeye hak kazanırlar. Bununla birlikte sürücü okulundan uygulamalı eğitimiyle ilgili bir sertifika almış olmalıdır. Aracın üzerine sürücünün henüz öğrenci olduğunu belirten bir işaret konulmasına gerek yoktur. Eğitim esnasında araçla ilgili yasal sorumluluk sürücü öğretmene aittir (EGM, 2001).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

B sınıfı sürücü belgesi alabilmek için aday 10 saat (dersler 45 dakikalıktır) uygulamalı, 24 saat ta teorik eğitim almak zorundadır.

3.Sürücü Eğitimi Sınavı

Almanya'da sınav yapımcıların işe alınmasından, temel ve sürekli eğitimlerinden "TÜV" veya Dekra sorumludur. Sınav yapımcılar mülakatla seçilirler. İleride sınav yapıcı olacaklar teorik ve uygulamalı eğitim alırlar. Teorik eğitim kanun, araç ve teknikleri, sosyal yetenekler, iyi bir sürücü sınavının nasıl yapılacağı ve psikoloji konularında yapılmaktadır. Uygulamalı eğitim ise gözetmen nezaretinde sürücü sınavı yapma ve sürüş yeteneklerinin kusursuz hale getirilmesi konusunda yapılmaktadır. Temel eğitim 78 hafta sürer ve bunu yeni trafik kurallarının öğrenildiği ve tecrübelerin paylaşıldığı müteakip eğitim takip eder. Yılda yaklaşık 5 gün müteakip eğitimlere ayrılmıştır. Bir sınav yapıcı günde yaklaşık 10 sürücü testi gerçekleştirir. Sınavdan sonra sınav yapımcılar ne adayla ne de eğitici ile sınavı tartışmazlar. Adayın sınavını yalnız olarak değerlendirirler. Sınav yapımcılar sınavların dışında araçları da test ederler (CEC, 1998).

İNGİLTERE

1.Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayı teorik ve uygulamalı eğitimine, gözetmen sürücü veya bireysel çalışmalarla birlikte, sürücü okulunda başlayabilir. Teorik eğitime okulda da başlayabilir. İngiltere’de ağır motosikletlere doğrudan geçiş dışında, diğer bütün belgeler için sürücü okuluyla bağlantılı olmak koşuluyla gözetmen sürücünden direksiyon eğitimi alınabilir. Gözetmen sürücünden eğitim almak isteyen öğrenci için hiçbir koşul yoktur. Fakat gözetmen sürücü aşağıdaki koşulları taşımalıdır.Bunlar, en az 3 yıldır B sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak, 21 yaşında olmak, yalnızca C, C+E, D ve D+E sınıfı belgelerin gözetmen sürücüleri, eğitimini verdikleri aracın, tam sürücü belgesine (geçici sürücü belgesi kabul edilmez) sahip olmalıdırlar (EGM, 2001).

Gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanan öğrenciler için tek kısıtlama otoyolda araç kullanmaktır. Swansea’de, gözetmen sürücü nezaretinde eğitim almadan önce, DVLA tarafından verilen geçici belgeyi almak gerekir. Bu belge, A₁ ve A sınıfı (bu belgelerin geçerliliği 2 yıl olduğu için) belgeler hariç 70’nci doğum gününe kadar geçerlidir. Gözetmen sürücü nezaretinde eğitim gören öğrencinin aracında çift kontrol pedalı sistemi olması gerekmez. Öğrenci sürücülerin hepsi, ister sürücü okulunda, isterse gözetmen sürücü nezaretinde eğitim görsün, eğitim gördüklerini belirten “L” plakasını (Wales’te “D” plakası) takmak zorundadır.

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Sürücü belgesi almak için, adayların, minimum ders saati alma gibi bir zorunluluğu yoktur. Adaylar ortalama olarak 5-10 saat teorik, yaklaşık olarak 30-35 saat ta uygulamalı eğitim almaktadırlar. Uygulamalı ders saatlerinin ortalaması adayın yaşına göre değişebilir. B sınıfı belgenin uygulamalı sınavına girmek isteyen, aday teorik testi geçmiş olmalıdır. Eğitim sırasında aday ve gözetmen sürücü, her ikisi de araçla ilgili yasal sorumluluğa sahiptir.

3. Sürücü Eğitimi Sınavı

İngiltere'de sınav yapımcıların işe alınmasından ve temel eğitimlerinden "Driving Standards Agency" sorumludur. Sınav yapımcılar herkese açık sınavla, mülakatla seçilirler ve aynı zamanda özel bir sürücü sınavından geçirilirler. Başlangıçta B kategorisi sürücü sınavını değerlendirmek üzere eğitilirler (CEC, 1998).

Eğitimdeki sınav yapımcılar teorik ve uygulamalı eğitim alırlar. Teorik eğitim kanun, araç ve teknikleri ve iyi bir sürücü sınavının nasıl yapılacağı konularında yapılmaktadır. Uygulamalı eğitim ise gözetmen nezaretinde sürücü sınavı yapma ve sürüş yeteneklerinin kusursuz hale getirilmesi konusunda yapılmaktadır. Temel eğitim 4 hafta sürer. Sınav yapımcılar müteakip eğitimlere katılmak zorunda değildirler, ancak gelişmelere devamlı olarak alırlar. Bir sınav yapıcı günde yaklaşık 8 sürücü testi gerçekleştirir. Her sınavdan sonra sınavı adaya tartışır ve değerlendirme sonucunu form üzerine yazar. Sınav yapımcıların sınav yapmaktan başkaca bir sorumlulukları yoktur (CEC, 1998).

MACARİSTAN

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayları bütün sınıflardaki belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başlarlar.

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Adayın sürücü belgesi alabilmesi için 30 saat teorik eğitim, 25 saat ta uygulamalı eğitim alması gerekir (CEC, 1998).

LETONYA

1.Sürücü Eğitiminin İçeriği

Letonya'da sürücü adayları bütün sınıflardaki belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimlerine sürücü okulunda başlayabileceği gibi, A₁, A₂, B ve C₁ sınıfı belgeler için okullarda, A₁, A₂ ve B₁ sınıfı belgelerin eğitimlerini de gözetmen sürücü ve bireysel çalışmalar yoluyla alabilirler. Letonya'da A₁, A₂, A, B₁, B ve C₁ sınıfı belgeler için bir profesyonel sürücü öğretmenininden bağımsız olarak gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanmak mümkündür. Gözetmen sürücü nezaretinde eğitim almak isteyen öğrenci en az 16 yaşında olmalıdır (B sınıfı belge için). Gözetmen sürücü eğitimini verdiği belgenin en az 3 yıldır sahibi ve en az 21 yaşında olmalıdır. Araca, öğrenci tarafından kullanıldığını belirtmek amacıyla "M" plakası takılır. Sürücü okulunda da bunu bir işaretle belirtmek gerekir. Eğitim esnasında gözetmen sürücü veya sürücü okulu öğretmeni araçla ilgili yasal sorumluluğu üstlenmiştir (EGM, 2001).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Aday sürücü belgesi alabilmek için sürücü okulunda 116 saat teorik, 18 saat ta uygulamalı eğitim almak zorundadır. Aynı zamanda teorik sınavı geçmesi, sürücülük ile ilgili değerlendirme formu ve eğitim izleme belgesini göstermesi gerekmektedir.

LÜKSEMBURG

1.Sürücü Eğitiminin İçeriği

Lüksemburg'da sürücü adayları, bütün sınıflardaki belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başlarlar. Bununla birlikte, A ve B sınıfı belgeler için bir eğitim merkezinde bir günlük yoğunlaştırılmış kursu alabilirler. Lüksemburg'ta öğrenciler B sınıfı belge için profesyonel olmayan gözetmenden eğitim alabileceği gibi profesyonel sürücü öğretmenininden de ek bir eğitim alırlar. Profesyonel olmayan gözetmenden eğitim alabilmek için,

minimum 16 saat uygulamalı eğitim almış olmak, teorik sınavı geçmiş olmak, 17 yaşına basmış olmak gerekmektedir. Aracın gözetmen nezaretindeki öğrenci tarafından kullanıldığını belirtmek amacıyla, araca beyaz zemin üzerinde "L" harfi yazılı işaretin konulması gerekmektedir (EGM, 2001).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Profesyonel olmayan gözetmen nezaretinde araç kullanan öğrencinin teorik sınavı geçtikten sonra bir yıl süre ile geçerli olan "Certificat d'apprentissage düment valide" (Refakatli eğitim için geçerli sertifika) belgesini alması gerekir. Gözetmenin de Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilen ve eğitim süresince geçerli olan tanıtma kartına ihtiyacı vardır. Bu belgelerin hiçbiri yenilenemez. Sürücü belgesi alabilmek için adayın 12 saatlik teorik eğitim ve 16 saatlik uygulamalı eğitimi almış olması zorunludur. Fakat adaylar ortalama olarak 12 saat teorik ve yaklaşık olarak 16-20 saat ta uygulamalı eğitim almaktadırlar. Uygulamalı eğitim, teorik eğitimin ikinci dersinden sonra başlamakta ve teorik sınav da on birinci uygulamalı dersten önce geçilmiş olmalıdır. C, C1, D ve D1 sınıfı belgelerin teorik eğitiminin 4 saati araç mekaniğine ayrılmıştır (CEC, 1998).

MONAKO

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayı, A₁, A, B₁, B, C, D ve E sınıfı belgelerin teorik eğitimine sürücü okulunda başlayabilir. Aynı belgelerin uygulamalı eğitimi de sürücü okulundan alınabilir. Mopet kullanıcıları (A sınıfının altındadır) teorik eğitimini, sürücü okulunda, okul eğitimi esnasında veya bireysel çalışma yoluyla tamamlamakta serbesttirler, herhangi birini tercih edebilirler. Sürücü belgesi alabilmek için minimum ders saati alma zorunluluğu yoktur (CEC, 1998).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Adaylar ortalama 6 saat teorik, yaklaşık 28 saat de uygulamalı eğitim almaktadırlar (CEC, 1998).

HOLLANDA

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayı, A, B, C, D ve E sınıfı sürücü belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda başla/abilir. A, B, C ve D sınıfı belgelerin teorik sınavına evinde hazırlanabilir. Aracın öğrenci tarafından kullanıldığını belirtmek amacıyla sürücü okulu araca "L" yazılı bir işaret koymak zorundadır. Sürücü okulundaki direksiyon öğretmeni eğitim esnasında aracın yasal sorumlusudur (CEC, 1998).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Sürücü belgesi sınavına kabul edilebilmek için minimum ders saati alma zorunluluğu yoktur. Ortalama teorik ders saatleri hakkında yeterli bilgi edinilememiştir. B sınıfı belgenin ortalama uygulamalı ders saati 35 saat olarak belirtilmektedir. Adayın uygulamalı sınava girebilmesi için teorik sınavı geçmesi gerekir.

KUZEY İRLANDA

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayı teorik ve uygulamalı eğitimini sürücü okulunda veya bireysel çalışmalarıyla yürütebilir. Teorik eğitimi okulda da almak mümkündür. Öğrenci gözetmen sürücüden araç kullanmayı öğrenmişse, 6.1'de belirtilen sınıflar için gerekli yaşa ulaşması ve geçici belge sahibi olması yeterlidir. Geçici Belge DVLNI tarafından verilmektedir. Geçerliliği 10 yıldır ve herhangi bir şarta bağlı olmaksızın uzatılabilir. Aracın ön ve arka camına, öğrenci

tarafından kullanıldığını belirtmek amacıyla "L" yazılı işaretin konulması gerekir (sürücü okulu ve gözetmen sürücü eğitimlerinin her ikisi için). Aracın çift kontrol pedalı donanımına sahip olması gerekmez. Sürücü öğretmeni ve gözetmen sürücü eğitim esnasında aracın yasal sorumluluğunu üstlenmiştir. Uygulamalı sınava girebilmenin tek şartı teorik sınavı geçmektir (CEC, 1998).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Bütün sınıflardaki belgeler için yetkili sürücü öğretmeninden, gözetmen sürücüden veya her ikisinden birlikte eğitim alınabilir. Yetkili öğretmenden direksiyon dersi alma veya minimum ders saati alma gibi bir zorunluluk yoktur.

NORVEÇ

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Aday sürücü okulunda A, B, C, CE, D ve T sınıfı belgelerin eğitimini, gözetmen sürücü refakatinde T sınıfı belgenin eğitimini alabilir. A, B, C, CE ve D sınıfı belgelerin eğitimini ise sürücü okulu ve gözetmen sürücüden birlikte alabilir. B sınıfı belge aday; kaygan zeminde araç kullanma, gece araç kullanma, meskun mahalde araç kullanma, otoyolda araç kullanma vs gibi eğitimlerden oluşan 9.5 saatlik uygulamalı eğitimi almak zorundadır. Adaylar, C, CE ve D sınıfı belgeler için kaygan zeminde araç kullanma, A sınıfı için de sürücü okulu kursu almak zorundadır. Gözetmen sürücü nezaretinde eğitim için kullanılan araçta çift kontrol pedalı sisteme olması gerekmez. Ayrıca araca öğrenci tarafından kullanıldığını belirtmek üzere "L" yazılı işaret konulmalıdır. Sürücü okulları ise eğitim araçlarının ön ve arka taraflarına "okul" ibaresi yazılı bir levha takmalıdır. Gözetmen sürücü ve sürücü öğretmeni eğitim esnasında aracın yasal sorumlusudur.

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

B sınıfının ortalama uygulamalı ders saati sayısı 25 saattir. B sınıfı belgenin uygulamalı sınavına girmek isteyen adayın sürücü okulunda

minimum 9.5 saatlik direksiyon dersini almış olması ve teorik sınavı geçmiş olması gerekir (EGM, 2001).

PORTEKİZ

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

Aday bütün sınıflardaki belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine yalnızca sürücü okulunda başlayabilir. Eğitim için kullanılan araçların iç tarafına öğrenci tarafından kullanıldığını belirten işaret asılmalıdır (CEC, 1998).

2. Sürücü Eğitimi Sınavı

Sürücü öğretmeni eğitim esnasında aracın yasal sorumlusudur. B sınıfı belgenin uygulamalı sınavına girmek isteyen aday aşağıdaki koşulları taşımaktadır. Bunlar;

- Sürücü okulunda minimum 30 saatlik uygulamalı eğitimi tamamlamış olmak,
- Sürücü okulunda minimum 30 saatlik teorik eğitimi tamamlamış olmak,
- Teorik sınavı geçmiş olmak,
- Eğitim takip çizelgesini göstermek,
- Öğretmenin değerlendirme formunu göstermek, olarak sıralanabilir.

RUSYA FEDERASYONU

Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayı, bütün sınıflardaki belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimine sürücü okulunda, okulda veya bireysel çalışmalar çerçevesinde başlayabilir. A ve B sınıfı belgeler için profesyonel olmayan gözetmenden eğitim almak Rusya Federasyonu'nda da mümkündür. Bunun için öğrencinin

ilgili sınıf belgenin minimum yaş sınırına ulaşması gerekir. Profesyonel olmayan gözetmen de en az 3 yıldır B sınıfı sürücü belgesine sahip olmalıdır. Profesyonel olmayan gözetmen refakatinde direksiyon eğitimi alınırken uyulacak tek kısıtlama otoyolda araç kullanmadır. Aracın öğrenci tarafından kullanıldığını belirtmek üzere araca bir işaret konulur (CEC, 1998).

İSPANYA

1.Sürücü Eğitiminin İçeriği

Sürücü adayları teorik ve uygulamalı eğitimlerine sürücü okulunda veya bireysel çalışmalarıyla başlayabilirler. İspanya'da B sınıfı sürücü belgesi adayları profesyonel sürücü öğretmenleri olmaksızın, gözetmen sürücü refakatinde araç kullanabilirler. Bunun için öğrencilerin, 18 yaşında olması, sağlık kontrolünden geçmesi, teorik testi geçmesi, her zaman aynı gözetmenin refakatinde olması gerekir. Profesyonel olmayan gözetmenin de; en az 5 yıldır B sınıfı sürücü belgesi sahibi olması ve özel izne sahip olması gerekir (EGM, 2001)

Öğrencinin profesyonel olmayan gözetmen refakatinde araç kullanabilmesi için *Delegation Provincial du Trafic* tarafından verilen ve maksimum 8 ay geçerliliği olan belgeye ihtiyacı vardır. Araca, profesyonel olmayan gözetmen refakatindeki öğrenci tarafından kullanıldığını belirtmek için kırmızı zemin üzerinde beyaz "L" harfi yazılı levhanın takılması gerekir. Sürücü okulunda direksiyon dersi alan adaylar için hiçbir yasal kısıtlama getirilmemiştir. Sürücü okulunun aracında mavi zemin üzerinde beyaz "L" harfi yazılı levha bulundurulmalıdır (CEC, 1998).

2. Sürücü Eğitimi Sınavı

Adayın uygulamalı sınava kabul edilebilmesi için teorik testi geçmesi ve eğitim izleme çizelgesini göstermesi gerekir (CEC, 1998).

İSVEÇ

1. Sürücü Eğitiminin İçeriği

İsveç'te A₁, A, B, C, D ve E sınıfı sürücü belgesi adayları teorik ve uygulamalı eğitimlerine sürücü okulunda başlayabilirler. Adaylar B, C, D ve E sınıfı belgelerin eğitimine okulda da başlayabilir. A₁, A, B, C, D ve E sınıfı belgeler için gözetmen sürücü refakatinde eğitim veya bireysel eğitim olanakları da vardır. Ayrıca A, B, C, D ve E sınıfı belgelerin teorik ve uygulamalı eğitimi askerlik hizmetinde de alınabilir. İsveç'te bütün sınıflardaki belgeler için profesyonel sürücü öğretmenin desteği olmaksızın gözetmen sürücü refakatinde araç kullanmak mümkündür (EGM, 2001).

Gözetmen sürücüden eğitim alabilmek için:

- Her sınıf için ayrı olan minimum yaş sınırına ulaşmak (A₁ ve B sınıfı: 16, A sınıfı: 17.5, B+E, C, C+E sınıfları: 18, D, D+E sınıfı: 20 yaş),
- Sağlık kontrolünden geçmek,
- Onur beyannamesi imzalamak,
- Eğitim sertifikasına sahip olmak (kişisel ve sağlık yeterliliği göstermek) şartlarını sağlamak gerekmektedir.

Profesyonel olmayan gözetmenin ise, 5 yıldır sürücü belgesi sahibi olması, 24 yaşında olması gerekmektedir. Sürücü Belgesi Tescil İdaresiyle bağlantılı olarak yerel idarelerden verilen ve geçerliliği 48 ay olan özel öğretici izni belgesine sahip olması. Bu belgenin geçerlilik süresi uzatılamaz veya kısaltılamaz. İsveç'te sürücü okullarında gözetmen sürücü refakatinde araç kullanmayı öğrenen adaylar için herhangi bir yasal kısıtlama yoktur. Araç kullanan adayın henüz öğrenci olduğunu belirtmek için araca *Driver Learning* ibaresi yazılı bir işaret konulur. Sürücü okulundan eğitim alan adaylar için kırmızı zeminli levha, gözetmen sürücüden eğitim alanlar için ise yeşil zeminli levha kullanılır. Sürücü öğretmeni veya refakatçi sürücü eğitim esnasında aracın yasal sorumlusudur (CEC, 1998).

2. Sürücü Eğitiminin Süresi

Sürücü belgesi alabilmek için minimum ders saati alma zorunluluğu yoktur. Adaylar ortalama 20-25 saat teorik eğitim, yaklaşık 25-30 saat kadar da uygulamalı eğitim almaktadırlar.

3. Sürücü Eğitimi Sınavı

B sınıfı sürücü belgesinin adayı uygulamalı sınava girebilmek için teorik sınavı geçmiş olması gerekir. Aday teorik sınava girmeden önce de, İsveç eğitim programında yer alan konuları öğrendiğini gösteren ve gözetmen sürücü tarafından imzalanan sertifikayı (veya sürücü okulu kayıtlarındaki eğitim izleme çizelgesini) göstermesi gerekir. İsveç'te sürücü öğretmenlerinin eğitimini İsveç Ulusal Karayolu İdaresi-SNRA ve yetkili devlet okulları üstlenmiştir. Eğitim programını SNRA düzenlemektedir (EGM, 2001).

Mattsson'a (1998) göre İsveç'te sürücü sınavını yapan görevlilerin eğitimi, sürücü eğitiminin her alanında olduğu gibi oldukça profesyonel olarak hazırlanmıştır. Sınav görevlilerinin eğitimini üstlenen İsveç Ulusal Karayolu İdaresi-SNRA, kendi uzmanları ile diğer okul ve üniversitelerden seçtiği öğretmenlerin yardımıyla ders vermekte ve başarılı olanları sertifikalandırmaktadır. Adaylar eğitim döneminin ilk yarısında deneme amaçlı istihdam edilirler. Kursları yürütemeyenler veya hakkında sınav görevlisi olamayacağı kanaati oluşanların istihdam ve eğitimi sona erer. Sınav görevlisi olabilmek için sınavların hepsini geçmek, uygulamalı eğitimi tamamlamak, öğretmen ve müfettişler tarafından da yeterli olduğu kanaatine varılması gerekir.

4. Sürücü Eğitim Programı

Eğitimin verildiği devlet okulları ikiye ayrılmaktadır. Bunlardan birincisi, yetişkinlere yönelik olarak ortaöğretim statüsünde ders veren iki adet *Kom Vux* okuludur. Bu okulların eğitim programı çizelge 7'de şöyledir:

Çizelge 7. Kom Vux Okullarının Eğitim Programı

Dersler	Saatler
<i>Teknik ve Çevre</i>	<i>40 saat</i>
<i>İş Organizasyonu</i>	<i>90 saat</i>
<i>Trafik Güvenliğiyle Çalışmak</i>	<i>180 saat</i>
<i>Mevzuat</i>	<i>30 saat</i>
<i>Eğitim Metodolojisi</i>	<i>630 saat</i>
<i>İş Ekonomisi</i>	<i>30 saat</i>
<i>Kalite Bilgisi</i>	<i>30 saat</i>
<i>Araç Bilgisi</i>	<i>70 saat</i>
<i>Trafik Psikolojisi</i>	<i>100 saat</i>

Mattsson'a (1998) göre Kom Vux eğitiminin bir üst aşamasını üç ayrı kolej gerçekleştirmektedir. Bu okulların eğitim programına örnek olarak *Dalecarlia* Kolejinin eğitim programı gösterilebilir. Kolejde dört ana başlık altında şu dersler verilmektedir.:

Trafik Güvenliği Bilgisi (A) – Psikolojide Temel Kuramlar

- Toplum Perspektifinden Trafik Güvenliği 5 hafta
- Bilimsel Çalışma ve Bilimsel Yaklaşım Metotlarının Tanıtımı 3 hafta
- Karayolu Kullanıcıları Olan İnsanların Öndurumları 12 hafta

Trafik Güvenliği Bilgisi (B) – Trafik Psikolojisi

- Araştırma Metodolojisi ve Veri Analizi 5 hafta
- Sosyal Psikoloji 3 hafta
- Trafik Psikolojisi 5 hafta
- Toplum Perspektifinden Trafik Güvenliği 2 hafta
- Kanun ve Mevzuat Bilgisi 2 hafta
- Bireysel Proje 3 hafta

Pedagojik-Metodoloji Kursu

20 Hafta

- Trafik Eğitimi Pedagojisi (amaçlar, öğrenme ve öğretme, planlama, ilk yardım, karar verme ve değerlendirme) 10 Hafta
- Uygulamalı Metodoloji Kursu (planlama üzerine literatür çalışması ile birlikte sürücü okulunda staj, düzenlemeler, bireysel ilişkiler, grup dinamikleri, karar verme ve değerlendirme, öğrencilerin bireysel gereksinimlerini analiz etme çalışması) 10 Hafta

Trafik Pedagojisi

20 Hafta

- Eğitimsel Araştırma Metodları 5 Hafta
- Trafik Pedagojisinde Eylemi Araştırma 2 Hafta
- Proje Çalışması 5 Hafta
- Bir Öğretmenin Trafikte Mesleki Rolü 8 Hafta

İSVİÇRE

Sürücü Eğitiminin İçeriği

Mattsson'a (1998) göre bütün sınıflardaki sürücü belgelerinin adayları teorik ve uygulamalı eğitimlerine sürücü okulunda veya bireysel çalışmalarıyla başlayabilirler. İsviçre'de bütün belgeler için gözetmen sürücüdenden eğitim alma olanağı vardır. A₁ ve A₂ sınıfı için adayların öncelikle sürücü okulundaki bir araç kullanma öğretmeninden 8 saat zorunlu teorik eğitim almaları ve teorik sınavı geçmeleri gerekmektedir.

Gözetmen sürücü nezaretinde araç kullanmak isteyen öğrencinin;

- Teorik testi geçmiş olması (yalnızca A₁ sınıfı için),

- Minimum 18 yaşına basmış olması,
- Sağlık kontrolünden geçmiş olması,
- Gözetmen sürücü refakatinde araç kullanacak öğrencinin başvurusu üzerine verilen geçici belgeyi almış olması gerekmektedir. (A₁ sınıfı belgede teorik sınav geçildikten sonra verilir)

Çizelge 8. CEC (1998) göre Çeşitli Ülkelerde Teorik ve Uygulamalı Sürücü Eğitimi Süreleri

ÜLKELER	Uygulamalı Eğitimin Süresi	Teorik Eğitimin Süresi	Uygulamalı Eğitim/ Teorik Eğitim Oranı
Almanya*	10 saat	24 saat	0.42
Avusturya*	20 saat	20 saat	0.5
Belçika	10 hafta	4 hafta	2.5
Bulgaristan*	36 saat	25 saat	1.44
Cezayir*	25 saat	12 saat	2.08
Estonya	30 saat	50 saat	0.6
Finlandiya	30 saat	20 saat	1.5
Fransa	20 saat	5 saat	4
Hırvatistan	30 saat	30 saat	1
Hollanda	35 saat	-	-
İngiltere	30-35 saat	5-10 saat	4.33
İsveç	25-30 saat	20-25 saat	1.22
Letonya	16 saat	116 saat	0.14
Lüksemburg	20 saat	12 saat	1.67
Macaristan	25 saat	30 saat	0.83
Monako	28 saat	6 saat	4.67
Norveç	25 saat	-	-
Portekiz*	30 saat	30 saat	1
Türkiye*	20 saat	63 saat	0.3

* süre yalnızca B sınıfı eğitimi için geçerlidir.

Sürücü Belgesi Verilen Yeni Sürücülere Yönelik Düzenlemeler

Sürücü eğitiminin ardından adaylara sürücü belgesi verildikten sonra, yeni sürücü özelliğindeki kişilerin sürücülük yeteneklerini geliştirmeleri ve trafikteki risk faktörlerini azaltmaları amacıyla ülkeler tarafından bir takım

düzenlemeler getirilmiştir. Aşağıda ülkeden ülkeye değişen bu düzenlemelere değinilecektir. Özellikle Avrupa Birliği ülkeleri, sürücülerin sürücü belgesi sahibi oldukları andan itibaren belirli bir süreç içinde sürücülük yeteneklerini geliştirmelerini sağlamak amacıyla, yeni sürücülere uygulanan bir takım sistemler belirlemişlerdir. Aşağıda sürücü belgesinin verilmesinin ardından uygulanan sistemler 4 başlık altında tanımlanarak ve ülkeler bazında değerlendirilmiştir (EGM, 2001).

- **Geçici Sürücü Belgesi Sistemi**

Sürücü sınavını başarıyla geçtikten sonra sürücü adayına stajyer sürücü belgesi verilmektedir. Bu belge yalnızca sınırlı bir süre için verilmektedir. Bu süre içinde sürücü adayı yetkili kurumlar tarafından yakından izlenir. Eğer bu süre zarfında bir ya da birden fazla (ciddi) trafik kuralı ihlali yaparsa yeniden eğitim almak zorunda kalmakta hatta sürücü belgesi dahi geri alınabilmektedir. Staj süresi sonunda belge otomatik olarak tam sürücü belgesi ile değiştirilmektedir. Stajyer sürücü belgesinin amacı yeni sürücüler, trafik güvenliğine yapacakları katkıyı geliştirmek için trafikteki sorumluluklarını karşılayabilecekleri bir duyarlılığa ulaştırmaktır (CEC, 1998).

- **Sınırlandırma Sistemi**

Avrupa Birliğinin bir çok ülkesinde yeni sürücüler sürücü sınavından sonraki ilk süreçte gece sürüşü, yolcu taşımacılığı, düşük alkol seviyesi, düşük hız limiti gibi belirli kısıtlamalara tabi tutulmaktadırlar. Bu uygulama yeni sürücülerin risk faktörünü azaltmak amacıyla yürütülmektedir. Örneğin Macaristan'da A sınıfı sürücü belgesi sahipleri ilk iki yıl içinde araçlarında herhangi birini taşıyamamaktadırlar. Fransa'da ilk iki yılını doldurmamış sürücüler, ikincil karayollarında azami 80 km/s'lik hız limitine tabidirler (CEC, 1998).

- **Kademeli Geçiş Sistemi**

Bazı sürücü belgelerine sahip olabilmek için, düşük seviyedeki sürücü belgelerini belirli bir süre kullanma zorunluluğu mevcuttur. Sürücü adayı kullanmaya hak kazandığı sürücü belgesini, diğer üst sınıf sürücü belgesini kullanabilmek için belirli bir süre tecrübe etmek zorundadır. Bu durum 'kademeli geçiş' terimiyle ifade edilmektedir. Böyle bir kademeli geçiş örneğin C ve D sınıflarında mevcuttur. C ve D sınıflarına geçiş için sürücü adayı B sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak zorundadır. Yine de Avrupa Birliğinin 91/439 no.lu yönergesi bu iki sınıf sürücü belgesini almak için başvuran kişilerin deneyim (belgeyi kullanma) süresini kesin olarak belirlememiştir. 91/439 no.lu yönergede yalnızca A sınıfı için kademeli geçişin süresi belirlenmiştir; ağır motosiklete geçiş için iki yıllık hafif motosiklet deneyimi gereklidir (CEC, 1998).

- **İleri Eğitim Sistemi**

Avrupa Birliğinin bazı ülkelerinde sürücüler, sürücü sınavını kazandıktan sonraki ilk aylarda ve yıllarda *ileri eğitime* tabi tutulmaktadırlar. Bu eğitimin amacı, sürücülerin uygulamalı eğitim aldıkları süreçte öğrendikleri muhtemel hatalı davranışlarını ileri eğitimle düzeltmektir. Böyle bir zorunlu eğitim Lüksemburg ve Finlandiya gibi bazı ülkelerde mevcuttur (CEC, 1998).

Türkiye'de adaylara eğitim süreci içerisinde verilen geçici sürücü belgesi, yalnızca eğitim süresinde geçerliliğini korumakta, sınavı başarıyla geçen sürücülere verilen tam sürücü belgesiyle değiştirilmektedir. (EGM, 2001).

Dolayısıyla geçici sürücü belgesi sisteminin uygulanabildiği, sürücü belgesinin verilmesini takip eden yıllarda sürücünün stajyer sürücü olduğunu belirten zorunlu süreç Türkiye'de mevcut değildir fakat 2005 yılından itibaren stajyer sürücülüğün uygulanmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır.

Türkiye'de zaman sınırlaması olmaksızın bütün sürücü belgesi sınıflarına yönelik olarak uygulanan ceza puanı sistemi mevcuttur. Trafik suçunun işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde toplam 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri 2 ay süreyle geri alınarak sürücüler eğitime tabi tutulmaktadır. Aynı yıl içinde ikinci defa ceza puanını 100 puanı dolduran sürücülerin sürücü belgeleri 4 ay süre ile geri alınmakta, süre sonunda psiko-teknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutularak sonuca göre belge iade edilmektedir. Bir yıl içinde üç defa 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilmektedir (KGM, 2001)

Stajyer Sürücülük Sistemi

Şimşek'e (2004) göre trafik güvenliği açısından yeni sürücüler gerek deneyim yetersizliği gerekse sürüşe ilişkin psikomotor becerilerinin gelişmemişliği/az gelişmişliği nedeniyle her zaman bir risk unsuru taşırlar. Bu risk unsurunu tolere edici yaklaşımlardan biri olarak gelişmiş ülkelerde uygulanan stajyer sürücülük sistemi, sürücü belgesini almaya hak kazanmış yeni sürücülere, belgenin verilmesini takip eden ilk yıllarda geçerli olmak üzere bir takım kısıtlamalar getiren sistemin adıdır. Genellikle ilk iki yıllık sürücülük süreçlerinde **stajyer sürücü** olarak anılan sürücüler, bu süre zarfında trafik suçu işleme, hız yapma, yolcu taşıma, belirli seviyede alkol alarak sürücülük yapma ve benzeri konularda sınırlandırılmış, bazı ülkelerde de sürücülük yeteneklerini geliştirmeleri için bir takım ileri eğitim kurslarını almakla yükümlü tutulmuşlardır. Uygulanan bu kurallara uymayan sürücülerin stajyerlik süreleri yetkili makamlar tarafından uzatılmakta, hatta belirli koşullarda sürücülerin sürücü belgeleri geri alınarak yeniden sürücü eğitimi almaları ya da yalnızca teorik ve uygulamalı sınavı yeniden geçmeleri istenmektedir.

Gelişmiş Ülkelerdeki Durum ve AB Mevzuatı Çalışmaları

Avrupa Birliği trafik güvenliği alanında yaptığı harmonizasyon faaliyetleri kapsamında NLA şirketinin üstlendiği *Profesyonel Sürücü Eğitimi* çalışması neticesinde, sürücü eğitimi alanında ortak sistemlerin kullanılması

için öneriler sunmakta ve üye ülkelerin bu konudaki çalışmalarını desteklemektedir. Profesyonel Sürücü Eğitimi Raporunda altı önemle çizilen konular arasında yer alan Stajyer Sürücülük Sistemi, gelecekte AB ülkelerinin standart uygulamaları içinde değerlendirilmektedir (NLA, 2001).

Almanya'da, Avustralya'da, ABD'de bazı eyaletlerde, Avusturya, Estonya, Finlandiya, Fransa, İngiltere, İrlanda, İspanya, Lüksemburg, Macaristan, Norveç ve bir Afrika ülkesi olan Tunus'ta da olmak üzere bir çok ülkede Stajyer Sürücülük Sistemi uygulanmaktadır (CEC,1998, NLA, 2001, NHTSA, 2000).

Stajyer Sürücülük Sisteminin Koşulları ve Uygulanması

Şimşek'e (2004) göre, stajyer sürücülük sisteminin standart bir uygulama şekli mevcut değildir ve uygulayan ülkeler arasında, sistemin uygulanışına dair farklılıklar söz konusudur. Yine de bir standart yapıdan söz etmek gerekirse sistemin ana unsurlarını,

- Sürücü testinin başarıyla geçildiği ve sürücü belgesinin verildiği tarihten itibaren başlayıp normal sürücü belgesinin kazanılmasıyla son bulan belirli bir süresi,
- Stajyerlik süresi içinde diğer sürücülere göre farklı olan kısıtlamalar,
- Süre içinde kısıtlamalara uyulmadığı takdirde sürenin uzatılması, eğitim verilmesi veya belgenin geri alınmasıyla birlikte sürücülerin yeniden eğitime veya yalnızca sınava tabi tutulması, olarak üç başlıkta derlemek mümkündür:

Araştırmanın Amacı

Araştırmanın amacı sürücü okulları eğitim programının etkililiğinin değerlendirilmesi ve bu değerlendirme ışığında programın geliştirilmesidir. Bu genel amaç doğrultusunda aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır.

1. Sürücü adaylarının,

- a. Sürücü eğitiminin amaçlarına ilişkin görüşleri nelerdir?
- b. Sürücü eğitimindeki derslere ilişkin görüşleri nelerdir?
- c. Programın süresine ilişkin görüşleri nelerdir?
- d. Programın uygulandığı ortamın fiziki şartlarına ilişkin görüşleri nelerdir?
- e. Sürücü eğitiminde görevli eğiticilerin niteliklerine ilişkin görüşleri nelerdir?
- f. Sürücü eğitiminde görevli eğiticilerin öğretme becerilerine ilişkin görüşleri nelerdir?
- g. Programda başarının ölçülmesi ve değerlendirilmesine ilişkin görüşleri nelerdir?
- h. Araç kullanmak için kendilerini ne derece yeterli gördüklerine ilişkin görüşleri nelerdir?
- i. Araç kullanmak için kendilerinde gördükleri eksikliklere ilişkin görüşleri nelerdir?

2. Sürücü kursu eğiticilerinin,

- a. Eğitim ihtiyaçlarının belirlenmesine ilişkin görüşleri nelerdir?
- b. Sürücü eğitimi programının amaçlarına ilişkin görüşleri nelerdir?
- c. Sürücü eğitimindeki derslere ilişkin görüşleri nelerdir?
- d. Programın süresine ilişkin görüşleri nelerdir?
- e. Programın uygulandığı ortamın fiziki şartlarına ilişkin görüşleri nelerdir?

- f. Görevli eğitimcilerin niteliklerine ilişkin görüşleri nelerdir?
- g. Görevli eğitimcilerin öğretme becerilerine ilişkin görüşleri nelerdir?
- h. Programda başarının ölçülmesi ve değerlendirilmesine ilişkin görüşleri nelerdir?
- i. Araç kullanmak için sürücü adaylarını ne derece yeterli gördüklerine ilişkin görüşleri nelerdir?
- j. Araç kullanmak için sürücü adaylarında gördükleri eksikliklere ilişkin görüşleri nelerdir?

3. Sürücü adaylarının yanıtları ve puanları,

- a. Cinsiyetlerine,
- b. Yaşlarına,
- c. Öğrenim durumlarına,
- d. Medeni durumlarına,
- e. Tecrübelerine,
- f. Sınava kaçınıcı kez girdiklerine,
- g. Sürücü belgelerini hangi düşüncelerle aldıklarına göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?

4. Sürücü kursu eğitimcilerinin yanıtları ve puanları,

- a. Cinsiyetlerine,
- b. Yaşlarına,
- c. Öğrenim durumlarına,
- d. Medeni durumlarına,
- e. Eğitimlik kıdemine, göre anlamlı bir farklılık göstermekte midir?

Arastırmanın Önemi

Trafik kazaları, verdikleri iktisadi, manevi ve toplumsal zararlar itibarıyla modern toplumların önemli sorunlarından birini oluşturmaktadır. Bu nedenle trafik sorununu çeşitli yönleri ile ve bir bütünlük içinde ele alan bilimsel araştırma ve incelemelere büyük bir ihtiyaç duyulmaktadır. Ancak bu araştırma ve incelemelerden elde edilecek sonuçlardan hareketle her ülke ya da toplumun kendi şartlarına uygun uygulamalı çözüm önerileri ve bu sayede de güvenli bir trafik çevresi oluşturması mümkün olacaktır.

Toplumun, gelişen dünyanın, bilim ve teknolojinin istemlerini karşılayan özelliklere sahip insanları yetiştirmek eğitim kurumlarının işlevidir. Örgün ve yaygın eğitim kurumları bu işlevini, nitelikli programlar hazırlayarak, bu programları uygun koşullarda uygulamaya koyarak ve programlarını sürekli olarak geliştirerek yerine getirebilir. Eğitim sistemleri, gelişmelere uyum sağlayabilecek ve gelişmeleri yönlendirebilecek bireyleri, ancak ülkenin kalkınma amaçlarıyla tutarlı programlar hazırlayıp uygulayabildikleri zaman yetiştirebilirler. Çünkü programlar; eğitilecek bireye kazandırılacak davranış standartlarını, öğretilen bilgi, beceri ve değerleri belirler, öğrenme-öğretme etkinliklerine ve değerlendirme çalışmalarına kılavuzluk eder (Gözütok, 2001).

Birçok yabancı ülkenin aksine, Türkiye’de sürücü kursu eğiticiyi yetiştiren akademik bir kurumun olmaması, direksiyon eğitiminin gerçek trafik ortamını yansıtan eğitim alanlarında verilmemesi, çağdaş defansif sürücülük ve ileri sürüş tekniklerinin sürücü adayına öğretilmemesi, derslerde kullanılan araç ve gereçlerin ülke çapında bir standardizasyonunun olmayışı, mevcut sürücü eğitim programındaki ders saatlerinin ihtiyacı karşılayamaması, “motor ve araç tekniği ” dersinin bazı Avrupa ülkelerinde kısıtlı, bazı ülkelerde isteğe bağlı, birçok Avrupa ülkesinin de eğitim programında yer almamasına rağmen Türkiye’deki sürücü kurslarında B sınıfı sürücü belgesi için 16, diğer sınıflar için 20 saatin bu derse ayrılmış olması, Türkiye’deki sürücü kursları eğitim programının değerlendirilmesini ve değerlendirme sonuçlarının ışığında geliştirilmesini bir zorunluluk haline getirmektedir.

Sürücü kursları, çağdaş, bilinçli, bilgili, kültürlü, can ve mal güvenliği konusunda toplumsal etiğe sahip sürücülerin yetiştirilmesi için büyük bir önem taşımaktadır. Sürücü kurslarının asıl amacı, sürücü belgesini alan bireyin trafik ortamına çıktıktan sonra kurallara uyması ve birbirinin haklarına saygılı davranış sergileyebilmesidir. Ayrıca kursların eğitim kalitesinin yükseltilmesi, trafik kazalarında insan unsuruna bağlı kusurlardan doğan kazaların azaltılması yönündeki çabalara hız verecektir (www.meb.gov.tr). Bu sebeple sürücü kursları programının sürekli değerlendirilmesi kaçınılmaz bir gerekliliktir.

İstatistiklere göre, trafik kazalarının meydana gelmesindeki kusur oranındaki sürücüye düşen payın yüksek olması nedeniyle, bu araştırmanın sürücülere verilen eğitimin yeterli düzeye çıkartılmasına olan faydası kadar bu konuda yapılacak diğer çalışmalara da katkı sağlaması ümit edilmektedir.

Sınırlılıklar

1. Bu araştırma, Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, Motorlu Taşıtlı Sürücüler Kursu Eğitim Programı (B sınıfı sürücü belgesi için) ile,
2. 2003-2004 yılı içerisinde Ankara ili merkezinde bulunan ve sayıları 130'a ulaşan Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıtlı Sürücü Kursları ile bu kurslara katılıp sürücü belgesi almaya hak kazanıp Ankara Trafik Tescil Şube Müdürlüğüne başvuran sürücü adaylarından örneklem olarak seçilecek 500 sürücü adayı ile,
3. 2004 yılı içerisinde Ankara il merkezinde bulunan ve sayıları 130'a ulaşan Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıtlı Sürücü Kurslarında görevli 50 eğitmen ile,
4. Bu kurslara katılıp sürücü belgesi almaya hak kazanan sürücü adaylarının ve sürücü kursu eğiticilerinin sürücü eğitim programına ilişkin görüşleriyle,

5. Verilerin toplanması amacıyla hazırlanan anket formlarındaki maddeler ile sınırlandırılmıştır.

Sayıtlar

1. Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarına katılıp sürücü belgesi almaya hak kazanan sürücü adayları ve bu sürücü kurslarında eğitici yapan sürücü kursu öğretmenleri arasından seçilen örneklem, nitelik açısından evreni temsil etmektedir.
2. Sürücü adayları ve sürücü kursu eğiticileri anket formlarını içtenlikle ve doğru olarak cevaplamışlardır.

Tanımlar

Eğitim Programı: Öğrenene, okulda ve okul dışında planlanmış etkinlikler yoluyla sağlanan öğrenme yaşantıları düzeneğidir (Demirel, 1999).

Program Değerlendirme: Gözlem ve çeşitli ölçme araçları ile eğitim programlarının etkinliği hakkında veri toplama, elde edilen bilgileri programın etkililiğine ilişkin ölçütlerle karşılaştırıp yorumlama ve programın etkililiği hakkında karar verme sürecidir (Erden,1995).

Trafik: Yayaaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir (Karayolları Trafik Kanunu, Madde 3).

Trafik Kazası: Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve zararlı sonuçlanmış olan bir olaydır (Karayolları Trafik Yönetmeliği, Madde 3).

Sürücü: Karayolunda, motorlu veya motorsuz, bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir (Karayolları Trafik Kanunu, Madde 3).

Sürücü Kursu: Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde sürücü adayı yetiştiren kurum.

Sürücü Adayı: Sürücü kursuna sürücü belgesi almak amacıyla kayıt yaptırıp öğrenime devam eden kişi.

Sürücü Belgesi: Sürücü kursunu başarıyla tamamladıktan sonra Karayolları Trafik Kanunu'nun öngördüğü şartlar çerçevesinde kullanacağı araç cinsine göre Trafik Tescil Şube Müdürlüklerince verilen yetki belgesi.

Sürücü Yeterliliği: Güvenli sürücülük açısından yeterli bilgi ve becerilere sahip olma.



II

İLGİLİ ARAŞTIRMALAR

Yapılan literatür taramasında program değerlendirme ile ilgili birçok araştırmaya rastlanmasına rağmen, sürücü okullarının eğitim programlarının değerlendirilmesine ilişkin bir araştırmaya rastlanmamıştır. Ancak; bu araştırma bir program değerlendirme araştırması olduğu için program değerlendirme ile ilgili olarak yapılan diğer bazı araştırmalara aşağıda yer verilmiştir.

Gürkan (1981) tarafından yapılan “Okul Öncesi Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi ve Geliştirilmesi” konulu doktora tezinde, okul öncesi eğitim kurumlarında uygulanan programların yeterli olup olmadığı araştırılmış ve bu değerlendirme sonuçlarından hareketle bir program önerisi geliştirilmiştir.

Caner (1986) “Anadolu Lisesi Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi” adlı yüksek lisans tezinde, Anadolu Liselerinin eğitim programını değerlendirmiş ve bu kurumların geliştirilmesine dönük önerilerde bulunmuştur.

Babadoğan (1989) “Kamu Kesimindeki Hizmetiçi Eğitim Programlarının Etkinliğinin Değerlendirilmesi” isimli araştırmada, kamu kesimindeki, eğitim araç ve gereçlerinin sayısının yetersiz olduğu, eğitici personel ve eğitim uzmanı ihtiyacının kurum içinden karşılandığı, kamu kesimindeki eğitim birimlerinin en önemli görevinin, program hazırlama, düzenleme ve geliştirme olduğunu bulmuş, bir eğitim uzmanının görevinin program geliştirmeden çok program hazırlama ve düzenleme olduğunu belirlemiş ve uzman personelin niteliksel seçimine özen gösterilmeyişinde, eğitim birimlerinin yeterli düzeye ulaşmamasının en büyük etken olduğu, ayrıca kamu kesimindeki hizmet içi eğitim programlarının yeterli yaptırım gücüne sahip olmadığı sonuçlarını ortaya koymuştur.

Karabaş (1989), "Hizmet İçi Eğitim Programlarının Değerlendirme Durumları" isimli araştırmasında hizmet içi eğitim programlarının değerlendirme durumlarını nicelik ve nitelik olarak ortaya koymayı amaçlamıştır. Araştırmada, kurumların işyerinde değerlendirmeye önem vermedikleri ve hizmet içi eğitimde kazandırılan bilgilerin ya da kazandırılmak istenen beceri ve tutumların ne kadar fayda sağladığına bakılmadığı vurgulanmıştır.

Karataş (1991) "A.Ü. E.B.F. Ö.S.P. 'Özel Öğretim Yöntemleri ve Uygulama' Ders Programının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde A.Ü. Eğitim Bilimleri Fakültesi Öğretmenlik Sertifikası Programına devam eden öğrencilerin, Özel Öğretim Yöntemleri ve Uygulama dersinin bir gereği olarak öğretmenlik uygulamasına gittikleri ortaöğretim kurumlarında "ders verme" yeterlikleri ile şimdiye değin aldıkları Öğretmenlik Meslek Bilgisi dersleri arasındaki ilişkileri belirlemeye çalışmıştır.

Çöker (1991) "Ankara İlkokullarında Beden Eğitimi Derslerinin Etkililiğinin Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde öğretmen ve yöneticilerin görüşlerini esas alarak, ilkokullarda uygulanan Beden Eğitimi dersinin etkililiğini değerlendirmiştir.

Keyvan (1991) "Sekreterlik Hizmetiçi Eğitim Programının Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde Hacettepe Üniversitesinde çalışan yönetici sekreterlere uygulanan hizmetiçi eğitim programının etkililik derecesini ortaya koymuştur. Yönetici sekreterlerin hizmetiçi eğitim programı sonundaki başarı ortalamaları ile programa girişteki başarı ortalamaları arasında anlamlı bir fark olup olmadığını incelemiş, öğretim yaşantılarının gerçekleştirilmesinde "öğretim esaslarına" ne derecede uyulduğunu ve yönetici sekreterlerin hizmetiçi eğitim dışı öğrenme kaynaklarının neler olduğunu saptamış, uygulanan hizmetiçi eğitimin etkililiği ve yararları konusunda yönetici sekreterlerin görüşlerinin neler olduğunu belirlemiştir.

Akpınar (1993) "Hava Harp Okulu Uçak Bölümü Eğitim Programının Etkinliğinin Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, Hv. H. O. Uçak Bölümü Eğitim Programını değerlendirmiştir.

Kaya (1994) "İkinci Dil olarak Türkçe Öğretim Programlarının Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde, TÖMER'de başka ülke insanlarına Türkçe öğretmek amacıyla uygulanan "İkinci dil olarak Türkçe öğretim programları"nın amaçlarına ne düzeyde ulaştığını ve bu konuda ne gibi sorunların olduğunu saptamaya çalışmıştır.

Kanatlar (1996), "Bilkent Üniversitesi, Yabancı Dil Olarak İngilizce Öğretimi, Yüksek Lisans Programının Bir Değerlendirmesi" adlı yüksek lisans tezinde, programın Fulbright Komisyonu ve USIS tarafından konulan hedeflere ulaşıp ulaşmadığını, Türkiye'de istenen etkiyi yaratıp yaratmadığını ve programın eksikliklerini saptamaya çalışmıştır.

Bayraktar (1996), "Ön lisans eğitimi veren Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksekokulları Programlarının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, üniversitelere bağlı önlisans programı uygulayan Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksekokulları Hemşirelik Eğitim Programları'nı öğretim elemanları ve öğrencilerin görüşleri doğrultusunda değerlendirmiştir.

Daloğlu (1996), "Bilkent Üniversitesi'nde Verilen İngilizce Öğretmenleri İçin Hizmetiçi Eğitim Programının Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde, Bilkent Üniversitesi'nde verilen İngilizce öğretmenleri için hizmetiçi eğitim programını katılımcılar, daha önce katılanlar, eğiticiler ve bu programa katılanların öğrencilerinin görüşlerine dayalı olarak değerlendirmiştir.

Çubukçu (1997), "Anadolu Öğretmen Liseleri Eğitim Programının Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde, Anadolu Öğretmen Liseleri eğitim programında yer alan Öğretmenlik Meslek Bilgisi derslerinin, öğrencileri öğretmenlik mesleğine yönlendirmedeki etkililiği nedir? sorusunu yanıtlamayı amaçlamıştır. Belirlenen bu temel amaca dayalı olarak, Öğretmenlik Meslek Bilgisi dersleri ile öğretim programlarının yapısal boyutlarının gerçekleşme

düzeyi konusunda öğretmenlerin görüşleri alınmış, öğretmen görüşlerinin farklı değişkenlere göre farklılık gösterip göstermediğine bakılmış, öğretmenlerin Öğretmenlik Meslek Bilgisi dersleri ile ilgili olarak geleceğe yönelik eğilimleri saptanmaya çalışılmış, Anadolu Öğretmen Liseleri öğrencilerinin öğretmenlik mesleğine yönelik tutum düzeyleri ve bu düzeyler arasında cinsiyet ve devam ettikleri program yönünden farklılık olup olmadığı incelenmiştir.

Semerci (1998), "Mesleki ve Teknik Eğitim Fakültesi Programlarının Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde, Mesleki ve Teknik Eğitim Fakültesi Programlarının değerlendirilmesi için bir program değerlendirme modeli ortaya koymuş ve ölçme araçları geliştirmiştir.

Çiçek (1998), "Ortadoğu Teknik Üniversitesi Beden Eğitimi Öğretmenliği Programının Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde, ODTÜ Beden Eğitimi ve Spor Bölümü öğretmen yetiştirme programını değerlendirmiş; bölümde uygulanan programın değerlendirilmesi, öğrencilerin programın bilişsel, duyuşsal ve psikomotor amaçlarına dört yıllık eğitimin sonunda ne derecede ulaştıklarının ölçülmesiyle yapılmış, mezun öğretmenlerin programa ilişkin görüşleri de alınmıştır.

Şahin (1999), "Sınıf Öğretmeni Yetiştirme Programlarının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, ilköğretimin ilk yıllarına öğretmen yetiştiren kurum programlarının değerlendirilmesine yönelik öğretim elemanı, öğrenci ve mezun görüşleri ile programın etkililiğini ortaya koymaya çalışmıştır.

Belet (1999), "İlköğretim Kurumlarında Uygulanan Hayat Bilgisi Programının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, ilköğretim okullarında uygulanan hayat bilgisi dersi programını öğretmen görüşlerine dayalı olarak değerlendirmiş; bu amaca bağlı olarak öğretmenlerin, hayat bilgisi programını uygulayan öğretmenlerin programın amaçları, içeriği, öğretim süreçleri ve değerlendirme süreçleri konusundaki görüşleri nelerdir?, öğretmenlerin hayat bilgisi programının öğelerine ilişkin görüşleri ile,

okuttukları sınıflar, cinsiyetleri, meslekteki hizmet süreleri, en son bitirdikleri öğretim kurumu ya da eğitim programı türleri arasında ilişki var mıdır?, öğretmenlerin, hayat bilgisi programı ile ilgili olarak geleceğe yönelik görüş ve önerileri nelerdir? sorularına yanıt aramıştır.

Boydak (1999), "Hizmet İçi Eğitim Programlarının Etkililiğinin Değerlendirilmesi " isimli doktora çalışmasında, değerlendirme sonuçlarında elde edilen verilerin analiz edilmediği ve sonuçların yöneticilere iletilmediği, hizmet içi eğitim programları değerlendirilirken kursun amaçlarının dikkate alınmadığı sonucuna ulaşmıştır.

Erdem (1999), "Özel Bir Okuldaki İngilizce Programlarının Değerlendirilmesi Konusunda Bir Çalışma" adlı doktora tezinde, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Geliştirme Vakfı Ankara Okulu'ndaki İngilizce programını Bellon ve Handler modelinin uyarlanmış şeklini kullanarak değerlendirmiştir.

Anıl (1999), "İlköğretim Kurumlarında Uygulanan Sosyal Bilgiler Programının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, ilköğretim kurumlarında uygulanan dördüncü ve beşinci sınıf sosyal bilgiler programını değerlendirmiş; bu amaca bağlı olarak öğretmenler, sosyal bilgiler programı konusunda genel olarak olumlu bir görüşe sahip midir?, sosyal bilgiler programını uygulayan öğretmenlerin programın amaçları, içeriği, öğretim süreçleri ve değerlendirme boyutlarına ilişkin görüşleri nelerdir?, öğretmenlerin sosyal bilgiler programının öğeleri ile ilgili görüşleri arasında, okuttukları sınıf, cinsiyetleri, meslekteki hizmet süreleri, en son bitirdikleri okul yönünden ilişki var mıdır?, öğretmenlerin, sosyal bilgiler programı ile ilgili olarak geleceğe yönelik görüş ve önerileri nelerdir? sorularına yanıt aramıştır.

Çoban Çağlı (2000), "Sağlık Meslek Lisesi İlyardıım ve Acil Bakım Bölümü Eğitim Programının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, öğretmenlerin sağlık meslek lisesi ilkyardıım ve acil bakım bölümü eğitim programının amaçları, içeriği, öğrenme-öğretme süreçleri ve değerlendirme öğelerine ilişkin görüşleri ile eğitim programı ile ilgili sorunlara ilişkin görüş ve önerilerini belirlemeye çalışmıştır.

Yenen (2000), "Kıbrıs Atatürk Öğretmen Koleji Programının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, Atatürk Öğretmen Koleji öğretim görevlilerinin, kolej mezunu ilkokul öğretmenlerinin ve 4. sınıf öğrencilerinin Atatürk Öğretmen Koleji programı hakkındaki görüşlerini belirlemeyi amaçlamış; bu amaç doğrultusunda, Atatürk Öğretmen Koleji öğretim görevlilerinin, kolej mezunu ilkokul öğretmenlerinin ve 4. sınıf öğrencilerinin Atatürk Öğretmen Koleji'ne öğrenci alımı ile ilgili görüşleri nelerdir?, Atatürk Öğretmen Koleji programının amaçları, içeriği, öğretim süreçleri, değerlendirme süreçleri, öğretmenlik uygulama faaliyetleri, rehberlik etkinlikleri ve Atatürk Öğretmen Koleji programının genel sorunları ile ilgili ilişkin görüşleri nelerdir? sorularına yanıt aramıştır.

Akar (2001), "İlköğretim Sosyal Bilgiler Programının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde, İlköğretim Sosyal Bilgiler dersi öğretim programını öğretmen görüşlerinden yararlanarak değerlendirmiştir.

Büyükduman (2001), "İlköğretim Okullarında Görev Yapan İngilizce Öğretmenlerinin Milli Eğitim Bakanlığı Birinci Kademe İngilizce Öğretim Programına İlişkin Görüşleri" adlı yüksek lisans tezinde, ilköğretimin birinci kademesinde 1997 yılından beri uygulanmakta olan İngilizce ders programının yeterlilikleri ve yetersizliklerini, bu programı uygulayan öğretmenlerin görüşlerine dayalı olarak belirlemeye çalışmıştır.

Mızıkacı (2001), "Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu Turizm ve Otelcilik Programının Toplam Kalite Yönetimi İlkelerine Göre Değerlendirilmesi" adlı doktora tezinde, yükseköğretimde toplam kalite yönetimine uygun bir değerlendirme modeli geliştirmeye,

geliştirilen değerlendirme modeline dayalı olarak programın etkililiğini değerlendirmeye ve değerlendirme sonuçları doğrultusunda öneriler getirmeye çalışmıştır.

Demirci (2002), "Emniyet Genel Müdürlüğünce Düzenlenen Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitim Programının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde programı, kursiyerler ve öğretim elemanları için çeşitli değişkenlere göre incelemiştir. Öğretim elemanlarının ve kursiyerlerin eğitim programının amaçları, içeriği, eğitim ve sınav durumlarına ilişkin görüşleri ile eğitim programının geliştirilmesine yönelik görüş ve önerileri alınmıştır.

Karacaoğlu (2002), "F Tipi Kapalı Cezaevlerinde Görevli İnfaz Ve Koruma Memurlarına Uygulanan Hizmet İçi Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde Adalet Bakanlığı'na bağlı olarak hizmet veren Ceza İnfaz Kurumları Personeli Eğitim Merkezi'nin, F tipi cezaevlerinde göreve yeni başlayan infaz ve koruma memurları için hazırladığı ve uyguladığı hizmet içi eğitim programını değerlendirmeye ve değerlendirme sonuçları doğrultusunda geliştirmeye çalışmıştır.

Seki (2003), "Deniz Harp Okulu Yönetici Personel Kursu Programının Değerlendirilmesi" isimli yüksek lisans tezinde, Deniz Harp Okulu'nda açılan "Yönetici Personel Kursu" programının etkililiği konusunda kursa katılan tabur komutanı, öğrenci amiri, bölük komutanı, sınıf amiri, sınıf subayı ve sınıf astsubayı statüsündeki personelin ve kursta görevli öğretim üyelerinin görüşlerini belirleyerek kurs programının daha sağlıklı ve verimli olmasına yardımcı olacak bilgileri toplamak ve kurs programına yön vermeyi amaçlamıştır.

Şener (2004), "Türkiye'deki Sağlık Eğitim Fakültelerinin Programlarının Değerlendirilmesi" adlı yüksek lisans tezinde Türkiye'deki Sağlık Eğitim Fakültelerinin Programlarının öğretim elemanları ve öğrencilerin görüşleri doğrultusunda değerlendirilmesini amaçlamıştır.

III YÖNTEM

Bu bölümde araştırmanın yürütülmesinde izlenen model, çalışma evreni, verilerin elde edilmesi, çözümlenmesi ve yorumlanması ile ilgili bilgilere yer verilmiştir.

Araştırma Modeli

Araştırma *ilişkisel tarama modelinde* yapılmıştır. Veriler literatür taraması ve anket tekniği kullanılarak elde edilmiştir. Gözütok' a (2001) göre bir program değerlendirme çalışmasında, Hedefe Dayalı Değerlendirme Modeli, Stufflebeam'in Çevre, Girdi, Süreç ve Ürün Modeli, Eğitsel Eleştiri Modeli, Metfessel-Michael Modeli, Farklar Modeli, Stake'in Uygunluk Olasılık Modeli gibi program değerlendirme modellerden yalnızca biri kullanılabileceği gibi, değerlendirmenin amacı doğrultusunda bir modelin bir boyutu da kullanılabilir. İstenirse birkaç modelden yeni bir yapı oluşturularak da program değerlendirme yapılabilir. Bu çalışmada da bir model yerine, birçok modelden farklı boyutlar kullanılmıştır.

Araştırma Evreni ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini, 2004 yılı içerisinde Ankara ili merkezinde bulunan ve sayıları 130'a ulaşan Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarına katılan sürücü adaylarını ve sürücü kursu eğitimcilerini kapsamaktadır. Araştırma evrenini sayısal olarak ifade edebilmek amacıyla Ankara Emniyet Trafik Tescil Şube Müdürlüğü istatistikleri incelenmiş ve 2003 yılı itibari ile 28930 erkek, 15184 kadın toplam 44114 sürücü adayının sürücü belgesi almak amacıyla Ankara Emniyet Trafik Tescil Şube Müdürlüğü'ne başvurduğu belirlenmiştir. Anket çalışmasının yapılacağı Ocak-Şubat aylarında ise 2003 yılında 3601 erkek, 1959 kadın sürücü adayları olmak üzere toplam 5550 sürücü adayının Ankara Emniyet Trafik Tescil Şube Müdürlüğü'ne başvurduğu belirlenmiştir. Herbert Artur ve Raymond'a (1997) göre örneklem çapının % 95 istatistiksel güven aralığı ve yüzde 2 standart

sapma ile evreni temsil edebilmesi için toplam 44114 kişilik bir evrenden 452 kişilik bir örneklem seçilmesi yeterli olmaktadır. Yine aynı çalışmada 5000 kişilik bir evreni temsil edecek örneklem sayısının ise 418 kişi olabileceği belirtilmiştir. Uzman görüşü doğrultusunda Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarına katılan ve sürücü belgesi almak için Ankara Emniyet Trafik Tescil Şube Müdürlüğü'ne başvurup seçkisiz örneklem seçme metoduyla belirlenen 500 kişilik bir grupla çalışılmıştır. Yine sürücü kursu eğitici olarak Ankara ili Çankaya, Altındağ, Keçiören, Sincan, Mamak ilçelerindeki sürücü kurslarında çalışıp seçkisiz örneklem seçme metoduyla belirlenen 50 sürücü kursu eğitici diğer bir çalışma grubunu oluşturmuştur.

Verilerin Toplanması

Araştırmada ihtiyaç duyulan veriler, literatür taramasından, sürücü adaylarına ve sürücü kursu eğitimcilerine uygulanacak anket formlarından elde edilmiştir. Anket formları, sürücü kursu eğitim programını sürücü adaylarının ve sürücü kursu eğitimcilerinin görüşleri doğrultusunda incelemek amacıyla kullanılmıştır. Hazırlanan sürücü kursu eğitici anket formu ve kursiyer anket formu Ankara'da bulunan sürücü okullarında öğretmenlik yapan 50 sürücü kursu eğitici ve 150 kursiyer olmak üzere toplam 200 denek üzerinde denenmiştir. Deneme sonucunda anketlerin yapı geçerliliğini test etmek üzere faktör analizi uygulanmış, güvenirlik katsayısı hesaplanmış ve güvenirlik katsayısı olan Alpha değeri 0.95 bulunmuştur. Çizelge 9'da ön çalışmada 200 kişi üzerine uygulanan "Sürücü Eğitim Programı Değerlendirilmesi Eğitici ve Kursiyer Anket Formu" faktör analizi sonuçları verilmiştir.

Çizelge 9. "Sürücü Eğitim Programı Değerlendirilmesi Eğitici ve Kursiyer Anket Formu" Faktör Analizi Sonuçları

Faktör 1	Faktör Yük Değeri	Madde-Toplam Korelasyonu
M11	0.85	0.76
M12	0.89	0.81
M13	0.81	0.70
M14	0.85	0.76
M15	0.82	0.71
Cronbach-Alpha: 0.95		
Faktör 2	Faktör Yük Değeri	Madde-Toplam Korelasyonu
M16	0.77	0.69
M17	0.77	0.69
M18	0.69	0.60

M19	0.70	0.61
M20	0.81	0.74
M21	0.73	0.65
M22	0.72	0.64
M23	0.71	0.62
M24	0.75	0.67
Cronbach-Alpha: 0.89		
Faktör 3	Faktör Yük Değeri	Madde-Toplam Korelasyonu
M25	0.72	0.70
M26	0.69	0.67
M27	0.64	0.61
M28	0.69	0.67
M29	0.62	0.59
M30	0.68	0.65
M31	0.72	0.70
M32	0.67	0.65
M33	0.65	0.63
M34	0.67	0.65
M35	0.67	0.65
M36	0.69	0.67
M37	0.67	0.64
M38	0.68	0.66
M39	0.62	0.60
M40	0.66	0.64
M41	0.74	0.71
M42	0.76	0.72
M43	0.72	0.69
M44	0.73	0.69
M45	0.75	0.72
Faktör 3	Faktör Yük Değeri	Madde-Toplam Korelasyonu
M46	0.79	0.75
M47	0.78	0.73
M48	0.76	0.72
M49	0.70	0.66
M50	0.81	0.77
M51	0.80	0.77
Cronbach-Alpha: 0.96		
Faktör 4	Faktör Yük Değeri	Madde-Toplam Korelasyonu
M52	0.80	0.77
M53	0.78	0.74
M54	0.80	0.77
M55	0.67	0.63
M56	0.72	0.69
M57	0.74	0.71
M58	0.74	0.71
M59	0.78	0.75
M60	0.75	0.71
M61	0.77	0.73
M62	0.75	0.72
M63	0.75	0.70
M64	0.80	0.76
M65	0.83	0.79
M66	0.72	0.68
M67	0.74	0.70
M68	0.75	0.71
M69	0.76	0.73
Cronbach-Alpha: 0.96		
Faktör 5	Faktör Yük Değeri	Madde-Toplam Korelasyonu
M70	0.87	0.67
M71	0.87	0.66
M72	0.77	0.53
Cronbach-Alpha: 0.78		

Faktör Analizi sonucunda aracın beş faktörden oluştuğu saptanmıştır. Sürücü eğitim programının hedeflerin yeterliliğine ilişkin görüşlerin yer aldığı birinci faktörde 5 madde yer almaktadır. Varimax yöntemiyle yapılan döndürme sonucunda, maddelere ait faktör yük değerlerinin 0.89 ile 0.81 arasında değiştiği, madde-toplam korelasyonlarının ise 0.70 ile 0.81 arasında değiştiği belirlenmiştir. Birinci faktör için hesaplanan cronbach-alpha değeri ise % 95'tir.

İkinci faktör olan sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerin faktör analizi sonuçları incelendiğinde, bu faktörün 9 maddeden oluştuğu görülmektedir. Maddelere ait dönüştürülmüş faktör yük değerlerinin 0.81 ile 0.69 arasında değiştiği, madde toplam korelasyonlarının ise 0.74 ile 0.61 arasında değiştiği belirlenmiştir. İkinci faktör için hesaplanan cronbach-alpha değeri 0.89 'dur.

Üçüncü faktör olan sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerin faktör analizi sonuçları incelendiğinde, bu faktörün 21 maddeden oluştuğu görülmektedir. Maddelere ait dönüştürülmüş faktör yük değerlerinin 0.81 ile 0.62 arasında değiştiği, madde toplam korelasyonlarının ise 0.77 ile 0.59 arasında değiştiği belirlenmiştir. Üçüncü faktör için hesaplanan cronbach-alpha değeri 0.96 'dır.

Dördüncü faktör olan sürücülerin kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerin faktör analizi sonuçları incelendiğinde, bu faktörün 18 maddeden oluştuğu görülmektedir. Maddelere ait dönüştürülmüş faktör yük değerlerinin 0.80 ile 0.67 arasında değiştiği, madde toplam korelasyonlarının ise 0.79 ile 0.63 arasında değiştiği belirlenmiştir. Dördüncü faktör için hesaplanan cronbach-alpha değeri 0.96 'dır.

Beşinci faktör olan sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlerin faktör analizi sonuçları incelendiğinde, bu faktörün 3 maddeden oluştuğu görülmektedir. Maddelere ait dönüştürülmüş faktör yük değerlerinin 0.87 ile 0.77 arasında değiştiği, madde toplam korelasyonlarının ise 0.67 ile 0.53 arasında değiştiği belirlenmiştir. Beşinci faktör için hesaplanan cronbach-alpha değeri ise 0.78 'dir.

Anket formlarındaki sürücü adaylarının ve sürücü kursu eğitimcilerinin görüşlerine uygun olarak tekrar uzman görüşü alındıktan sonra sürücü adaylarına ve sürücü kursu eğitimcilerine yönelik olarak asıl anket formları hazırlanmış ve iki bölümden oluşmuştur. Kursiyerler için oluşturulan anket formunun birinci bölümünde kursiyerlerin kişisel bilgilerine ilişkin 10 soruya yer verilmiştir (Bkz. EK:1).

İkinci bölümde "Programın Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler" ana başlığı altında, "Programın Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler "(5 madde), "Programın İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler" (9 Madde), "Eğitim Durumlarının Yeterliliğine İlişkin Görüşler " (27 Madde), "Sürücülerin Kendi Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşleri" (18 Madde), "Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler "(3 Madde) olmak üzere 5 başlık altında eğitim programının hedeflerinin, içeriğinin, eğitim durumlarının ve değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler ile sürücülerin kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerini ifade edecekleri sorulara yer verilmiştir. Kursiyerlerden her bir ifade ve düzeyde katıldıkları yeterlilik durumunu belirtmeleri beklenmiştir. Yapılan pilot uygulamada, kursiyerlerin maddeleri derecelendirmede zorluk çektiklerinin tespit edilmesi üzerine eğitim durumları göz önüne alınmış (%30'u ilk ve ortaokul mezunu) ve uzman görüşüne de başvurmak suretiyle yeterlilik görüşleri "**Yetersiz (1), Kısmen Yeterli (2), Yeterli (3)** olmak üzere 3'lü likert tipi derecelendirmede ele alınmıştır (Bkz. EK:1).

Anketin üçüncü bölümünde ise programa ilişkin kursiyerlerin önerilerini belirlemeye yönelik 5 açık uçlu soruya yer verilmiştir (Bkz. EK:1).

Aynı şekilde 3 bölüm ve 76 maddelik "**Eğiticiler İçin Anket Formu B**" (Ek-2) hazırlanmıştır. Anketin birinci bölümünde eğitimcilerin kişisel bilgilerine ilişkin 8 soruya yer verilmiştir.

İkinci bölümde "Programın Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler" ana başlığı altında, "Programın Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler "(5

madde), "Programın İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler" (9 Madde), "Eğitim Durumlarının Yeterliliğine İlişkin Görüşler " (27 Madde), "Eğiticilerin Sürücülerin Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşleri" (18 Madde), "Eğitim Programlarının Değerlendirilmesinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler "(3 Madde) olmak üzere 5 başlık altında eğitim programının hedeflerinin, içeriğinin, eğitim durumlarının ve değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler ile sürücülerin kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerini ifade edecekleri sorulara yer verilmiştir. Eğiticilerden her bir ifade ve düzeyde katıldıkları yeterlilik durumunu belirtmeleri beklenmiştir. Yeterlilik görüşleri "Yetersiz (1), Kısmen Yeterli (2), Yeterli (3) olmak üzere 3'lü Likert tipi derecelendirmede ele alınmıştır (Bkz. EK:2).

Anketin üçüncü bölümünde ise programa ilişkin kursiyerlerin önerilerini belirlemeye yönelik 5 açık uçlu soruya yer verilmiştir (Bkz. EK:1).

Çizelge 10'da dağıtılan anketler ve geçerli anketlere ilişkin bilgiler yer almaktadır.

Çizelge 10. Anketlere İlişkin Bilgiler

	<i>Dağıtılan Anket</i>		<i>Dönen Anket</i>		<i>Değerlendirilen Anket</i>	
	<i>f</i>	<i>%</i>	<i>F</i>	<i>%</i>	<i>f</i>	<i>%</i>
<i>Kursiyer</i>	500	100	490	98	461	92
<i>Eğitici</i>	50	100	50	100	50	100

Araştırmada, kursiyerlere 500, eğiticilere 50 anket dağıtılmıştır. Kursiyerlere dağıtılan anketlerin 490'ı, eğiticilere dağıtılan anketlerin ise tümü geri dönmüştür. Kursiyerlerden geri dönen anketlerden 29'u ise boş veya güvenilir görülmediği için değerlendirme dışı bırakılmıştır. Kursiyerlere dağıtılan anket formlarından 461'i ve eğiticilerden geri dönen tüm anketler değerlendirmeye alınmıştır.

Verilerin Çözümlemesi

Öncelikle eğitici ve kursiyerlerin araçta yer alan tüm maddelere ilişkin görüşlerinin ortalama, standart sapma ve göreceli önem sırası sunulmuştur. Daha sonra eğitici ve kursiyerlerin 5 boyut puanları ve toplam puanları arasında anlamlı bir fark olup olmadığı T-testi ile incelenmiştir. T-testi 2 gruba ait ortalama puanları karşılaştırmaya yarayan parametrik bir tekniktir.

Ardından önce araştırmaya katılan eğitimcilerin kişisel özellikleri sunulmuş, sonra cinsiyete, medeni duruma, tecrübeye, yaşa ve öğrenim durumuna göre karşılaştırmalar T-testinin parametrik olmayan karşılığı Mann Whitney-U Testi kullanılarak yapılmıştır. Bu tekniğin kullanılmasının nedeni eğitici grubunda n sayısının küçük olmasından dolayı dağılımların normal olmamasıdır.

Daha sonra araştırmaya katılan kursiyerlerle ilgili karşılaştırmalara geçilmiş, öncelikle kursiyerlerin kişisel özelliklerine ilişkin bilgiler sunulmuş ve ardından kursiyer grubunun cinsiyet, yaş, medeni durum, tecrübe, ve sınava kaçınıcı kez girdiklerine ilişkin karşılaştırmalar T-testi ile, sürücü belgesinin hangi amaçla alındığı ve öğrenim durumuna göre karşılaştırmalar ise tek yönlü varyans analizi (ANOVA) ile yapılmıştır. ANOVA sonucunun anlamlı olduğu durumlarda farkın kaynağını belirlemek üzere çoklu karşılaştırma testlerinden Scheffe Testi uygulanmıştır. Genel olarak ANOVA ikiden fazla gruba ait ortalama puanları karşılaştırmaya yarayan parametrik bir tekniktir.

İstatistiksel işlemler araştırmacı tarafından SPSS (Statistical Package of Social Sciences) adlı İstatistik programı kullanılarak yapılmıştır. İstatistiksel çözümlemesi yapılan veriler "Bulgular ve Yorum" bölümünde ele alınmıştır.

IV
BULGULAR VE YORUMLAR

Bu bölümde, kursiyer ve eğitimcilerle ilgili kişisel bilgiler, programa ilişkin görüşler ve programa ilişkin öneriler ile ilgili bulgular ve yorumlara yer verilmiştir.

1. KİŞİSEL BİLGİLER

Bu alt bölümde araştırmaya katılan kursiyerler ve eğitimcilerle ilgili kişisel bilgiler verilmektedir.

Çizelge 11. Araştırmaya Katılan Kursiyerlerin Kişisel Özellikleri

Değişken	Düzyey	N	%
Cinsiyet	1.Kadın	197	42.70
	2.Erkek	264	57.30
	Toplam	461	100.00
Yaş	1. 18-25 yaş	346	76.00
	2. 26-33 yaş	79	17.40
	3. 34-41 yaş	30	6.50
	Toplam	455	100.00
Öğrenim Durumu	1. İlkokul	41	9.10
	2. Ortaokul	46	10.20
	3. Lise	230	51.00
	4. Önlisans	49	10.90
	5. Lisans	85	18.80
	Toplam	451	100.00
Medeni Durum	1. Bekar	364	79.10
	2. Evli	96	20.90
	Toplam	460	100.00
Tecrübe	1. Yok	293	63.60
	2. Var	168	36.40
	Toplam	461	100.00
Sürücü Belgesi Almak İçin Kaçını Kez Sınava Giriyorsunuz?	1. İlk kez	388	84.50
	2. İkinci kez	48	10.50
	3. Üçüncü kez	11	2.40
	4. Dördüncü kez	7	1.50
	5. Beşinci kez	5	1.10
	Toplam	459	100.00
Hangi arzu, beklenti ya da ihtiyacınızı karşılayacağını düşünerek sürücü belgesi almaya karar verdiniz?	1. İşim gereği	78	17.00
	2. İşime okulumda gidip gelebilmek, rahat ulaşım için	135	29.50
	3. Gezmek, eğlenmek için	13	2.80
	4. Araç sürmeyi sevdiğim için	23	5.00
	5. İhtiyaç duyduğumda araç kullanabilmek için	203	44.30
	6. Diğer	6	1.30
	Toplam	458	100.00

Araştırmaya katılan kursiyerlerin cinsiyete göre dağılımları incelendiğinde 461 kursiyerden 197'sinin (%42.70) kadın, 264'ünün (%57.30) erkek olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan kursiyerlerin yaşlara göre dağılımları incelendiğinde 455 kursiyerden 346'sının (%76.00) 18-25 yaş grubu, 79'unun (%17.40) 26-33 yaş grubu, 30'unun ise (%6.50) 34-41 yaş grubuna ait olduğu görülmektedir. Burada kursiyerlerin yaş ortalamasının % 76'sının 18-25 yaş arasında olmasının sebebi Karayolları Trafik Kanunu'na göre B sınıfı sürücü belgesi alabilmek için 18 yaşını doldurmak gerekliliğidir.

Araştırmaya katılan kursiyerlerin öğrenim durumlarına göre dağılımları incelendiğinde 451 kursiyerden 41'inin (%9.10) ilkokul, 46'sının (%10.20) ortaokul, 230'unun (%51.00) lise, 49'unun (%10.90) önlisans, 85'inin ise (%18.80) lisans düzeyinde eğitim aldıkları görülmektedir.

Araştırmaya katılan kursiyerlerin medeni durumlarına göre dağılımları incelendiğinde 460 eğiticiden 364'ünün (%79.10) bekar, 96'sının evli (%20.90) olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan kursiyerlerin sürücü kursunda eğitim almaya başlamadan önce, sürücülük tecrübesinin olup olmadığına ilişkin verilerin dağılımları incelendiğinde 461 kursiyerden 293'ünün (%63.60) tecrübesinin olmadığı, 168'inin (%36.40) ise sürücü kursunda eğitim almaya başlamadan önce sürücülük tecrübesinin olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan kursiyerlerin sürücü belgesi almak için kaçınıcı kez sınava girdiklerine ilişkin verilerin dağılımları incelendiğinde 459 kursiyerden 388'inin (%84.50) ilk haklarında, 48'inin (%10.50) ikinci haklarında, 11'inin (%2.40) üçüncü haklarında, 7'sinin (%1.50) dördüncü haklarında, 5'inin (%1.10) beşinci hakkında sürücü belgesi almaya hak kazandıkları görülmektedir.

Çizelge 12. Araştırmaya Katılan Eğiticilerin Kişisel Özellikleri

Değişken	Düzy	N	%
Cinsiyet	1.Kadın	21	42.00
	2.Erkek	29	58.00
	Toplam	50	100.00
Yaş	1. 18-25 yaş	9	18.00
	2. 26-33 yaş	21	42.00
	3. 34-41 yaş	16	32.00
	4. 42-49 yaş	2	4.00
	5. 50 ve üstü	2	4.00
	Toplam	50	100.00
Öğrenim Durumu	1. Ortaokul	2	4.00
	2. Lise	18	36.00
	3. Önlisans	14	28.00
	4. Lisans	16	32.00
	Toplam	50	100.00
Medeni Durum	1. Bekar	23	46.00
	2. Evli	27	54.00
	Toplam	50	100.00
Sürücü Eğitici Olmaktan Başka Bir Mesleğinin Olup Olmadığı	1. Doktor	4	8.00
	2. Serbest Meslek	6	12.00
	3. Teknik Eleman	4	8.00
	4. Öğretmen-Eğitim Uzmanı	5	10.00
	5. Başka Mesleği Yok	31	62.00
	Toplam	50	100.00
Sürücü Kursunda Eğitim Vermeye Başlamadan Önce Eğitcilik Tecrübesinin Olup Olmaması	1. Yok	23	46.00
	2. Var	27	54.00
	Toplam	50	100.00
Tecrübe Süresi (Ay)	1. 6 ay	2	7.40
	2. 12 ay	10	37.00
	3. 15 ay	1	3.70
	4. 21 ay	2	7.40
	5. 24 ay	8	29.60
	6. 36 ay	4	14.80
	Toplam	27	100.00
Sürücü Kursunda Eğitici Olmadan Önce Geçilen Eğitim Süreci	1. Yüksek okul	2	5.30
	2. MEB'dan kurs	28	73.70
	3. Pedagojik Formasyon	8	21.10
	Toplam	38	100.00
Eğitici Olarak Görev Yapılan Süre (Ay)	1. 4	1	2.20
	2. 12	13	28.30
	3. 24	12	26.10
	4. 30	2	4.30
	5. 32	1	2.20
	6. 36	7	15.20
	7. 48	7	15.20
	8. 60	3	6.50
	Toplam	46	100.00

Araştırmaya katılan eğitimcilerin cinsiyete göre dağılımları incelendiğinde 50 eğitimciden 21'inin (%42.00) kadın, 29'unun (%58) erkek olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan eğitimcilerin yaşlara göre dağılımları incelendiğinde 50 eğitimciden 9'unun (%18.00) 18-25 yaş grubu, 21'inin (%42.00) 26-33 yaş grubu, 16'sinin (%32.00) 34-41 yaş grubu, 2'sinin (%4.00) 42-49 yaş grubu, 2'sinin (%4.00) 50 ve üstü yaş grubuna ait olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan eğitimcilerin öğrenim durumlarına göre dağılımları incelendiğinde 50 eğitimciden 2'sinin (%4.00) ortaokul, 18'inin (%36.00) lise, 14'ünün (%28.00) yüksekokul, 16'sinin ise (%16) üniversite mezunu oldukları görülmektedir.

Araştırmaya katılan eğitimcilerin medeni durumlarına göre dağılımları incelendiğinde 50 eğitimciden 23'ünün (%46.00) bekar, 27'sinin evli (%54) olduğu görülmektedir.

Araştırmaya katılan eğitimcilerin sürücü eğitimcisi olmanın dışında diğer bir mesleğinin olup olmadığına ilişkin verilerin dağılımları incelendiğinde 50 eğitimciden 4'ünün (%8.00) doktor, 6'sının (%12.00) serbest meslek sahibi, 4'ünün (%8.00) teknik eleman, 5'inin (%10.00) öğretmen-egitim uzmanı, 31'inin ise (62.00) sürücü eğitimcisi olmaktan başka bir mesleğinin olmadığı görülmektedir.

Araştırmaya katılan eğitimcilerin, sürücü kursunda eğitim vermeye başlamadan önce eğitimcilik tecrübesinin olup olmamasına ilişkin verilerin dağılımları incelendiğinde 50 eğitimciden 23'ünün (%46.00) daha önce herhangi bir eğitimcilik tecrübesinin bulunmadığı, 27'sinin (%56.00) ise eğitimcilik tecrübesinin bulunduğu görülmektedir. Daha önce eğitimcilik tecrübesi bulunan 27 eğitimcinin tecrübe sürelerine ilişkin dağılımlar incelendiğinde, 2 eğitimcinin (%7.40) 6 ay, 10 eğitimcinin (%37.00) 12 ay, 1 eğitimcinin (%3.70) 15 ay, 2

eğitcinin (%7.40) 21 ay, 8 eğitcinin (%29.60) 24 ay, 4 eğitcinin (14.80) 36 ay eğiticilik süresinin bulunduğu görölmektedir.

Araştırmaya katılan eğiticilerin, sürücü kursunda eğitim vermeye başlamadan önce geçtikleri eğitim sürecine ilişkin verilerin dağılımları incelendiğinde 50 eğitciden, 2'sinin (%5.30) yüksekokulu bitirdikleri, 28'inin (%73.70) Milli Eğitim Bakanlığı'ndan kurs aldıkları, 8'inin (%21.10) başka kurumlardan pedagojik formasyon aldıkları görölmektedir.

Araştırmaya katılan eğiticilerin, sürücü kursunda eğitici olarak görev yaptıkları süreye ilişkin verilerin dağılımları incelendiğinde 50 eğitciden 1'inin (%2.20) 4 ay, 13'ünün (%28.30) 12 ay, 12'sinin (%26.10) 24 ay, 2'sinin (%4.30) 30 ay, 1'inin (%2.20) 32 ay, 7'sinin (%15.20) 36 ay, 7'sinin (%15.20) 48 ay, 3'ünün (%6.50) 60 ay sürücü kursu eğitici olarak görev yaptıkları görölmektedir.



2. KURSIYERLERİN VE EĞİTİCİLERİN PROGRAMIN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLERİ

Kursiyer ve eğiticilerin programa ilişkin görüşleri programın hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler- programın içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler - programın eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler-programın değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler ve sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler olmak üzere 5 ana başlık altında verilmektedir.

Programın Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler

Kursiyerler ve eğiticilere uygulanan anketlerin her ikisinde de programın hedeflerinin yeterliliğine ilişkin 5 madde bulunmaktadır. Çizelge 13'de, kursiyerler ve eğiticilerin programın hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerine ait bulgular yer almaktadır.

Çizelge 13. Eğitici Ve Kursiyerlerin Sürücü Eğitim Programının Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma Ve Görelî Önem Sırası

Faktör 1 (Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler)	Kursiyer				Eğitici			
	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası
11. Programın hedeflerinin açık olarak ifade edilmesi	454	2.47	0.63	1	50	2.32	0.65	4
12. Programın hedeflerinin sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap verebilmesi	451	2.44	0.66	3	50	2.44	0.54	2
13. Programın hedeflerinin sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygunluğu	445	2.33	0.70	5	50	2.70	0.58	1
14. Programın hedeflerinin gerçekleşebilecek nitelikte olması	449	2.42	0.66	4	50	2.04	0.60	5
15. Programın hedeflerinin güncel olması	448	2.45	0.68	2	50	2.42	0.65	3

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*programın hedeflerinin açık olarak ifade edilmesi*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.47 (s=0.63, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.32 dir (s=0.65, n=50).

Hem kursiyerlerin hemde eđitcilerin, sűrűcű eđitim programının hedeflerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerinden “*programın hedeflerinin sűrűcű adayının ihtiyaçlarına cevap verebilmesi*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.44’tűr ($S_{\text{kursiyer}}=0.66, n_{\text{kursiyer}}=451; S_{\text{eđitici}}=0.54, n_{\text{eđitici}}=50$)

Kursiyerlerin, sűrűcű eđitim programının hedeflerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerinden “*programın hedeflerinin sűrűcű adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygunluđu*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.33 ($S=0.70, n=445$) iken, eđitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.70’tir ($S=0.58, n=50$).

Kursiyerlerin, sűrűcű eđitim programının hedeflerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerinden “*programın hedeflerinin gerçekteşebilecek nitelikte olması*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.42 ($S=0.66, n=449$) iken, eđitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.04’tűr ($S=0.60, n=50$).

Kursiyerlerin, sűrűcű eđitim programının hedeflerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerinden “*programın hedeflerinin gűncel olması*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.45 ($S=0.68, n=448$) iken, eđitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.42’dir ($S=0.65, n=50$).

Çizelge 13’den de anlaşılacağı gibi kursiyerlere gűre “*programın hedeflerinin açık olarak ifade edilmesi*” maddesi gűreliliđine gűre birinci sırayı alırken, kursiyerlere gűre aynı madde gűreliliđine gűre dűrdűncű sıradadır. Yine kursiyerlere gűre “*programın hedeflerinin gűncel olması*” maddesi gűreliliđine gűre ikinci sırayı alırken, kursiyerlere gűre aynı madde gűreliliđine gűre űçűncű sıradadır. Eđiticilere gűre “*programın hedeflerinin sűrűcű adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygunluđu*” maddesi gűreliliđine gűre birinci sırayı alırken, kursiyerlere gűre aynı madde gűreliliđine gűre son sıradadır.

Programın İçeriđinin Yeterliliđine İliřkin Gűrűřler

Programın içerik boyutunda belirlenen amaçlara ulařmak için ne űđretelim sorusuna yanıt aranmaktadır (Demirel, 2000). Erden’in (1998) de

belirttiği gibi eğitim programının tasarımı sırasında kapsamın seçimi ve örgütlenmesi programın başarısı açısından büyük önem taşır. Bu nedenle kapsamın değerlendirilmesi sırasında bu işlemlerin yerindeliği hakkında veri toplamak ve elde edilen verileri yorumlayarak kapsamın etkililiği hakkında bir yargıda bulunmak gerekir. Bu araştırmada, programın içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerin değerlendirilmesi amacıyla kursiyerlere ve eğiticilere 9 madde yöneltilmiştir.

Kursiyerler ile eğiticilerin programın içeriğine ilişkin olarak maddelere verdikleri yanıtlara ait bulgular Çizelge 14'te verilmiştir.

Çizelge 14. Eğitici ve Kursiyerlerin Sürücü Eğitim Programının İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma ve Görelî Önem Sırası

Faktör 2 (Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler)	Kursiyer				Eğitici			
	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası
16. Programın içeriği sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap vermektedir.	460	2.35	0.70	8	50	2.70	0.46	2
17. Programın içeriği sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygundur	458	2.36	0.67	7	50	2.46	0.54	7
18. Programın içeriği günceldir	459	2.44	0.68	3	50	2.54	0.68	6
19. Programın içeriğinde yer alan bilgiler bilimseldir	451	2.41	0.67	4	50	2.68	0.62	3
20. Programın içeriği hedeflerle tutarlıdır	446	2.47	0.65	2	50	2.58	0.64	5
21. Trafik ve Çevre Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır	458	2.50	0.65	1	50	2.18	0.83	8
22. Motor ve Araç Tekniği dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır	458	2.33	0.74	6	50	2.76	0.52	1
23. İlk yardım Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır	455	2.40	0.72	5	50	2.66	0.56	4
24. Direksiyon dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır	455	2.24	0.77	9	50	1.86	0.81	9

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*programın içeriği sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap vermektedir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.35 (S=0.70, n=460) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.70'tir (S=0.46, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“programın içeriği sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygundur”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.36 (S=0.67, n=458) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.46'dır (S=0.54, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“programın içeriği günceldir”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.44 (S=0.68, n=459) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.54'tür (S=0.68, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“programın içeriğinde yer alan bilgiler bilimseldir”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.41 (S=0.67, n=451) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.68'dir (S=0.62, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“programın içeriği hedeflerle tutarlıdır”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.47 (S=0.65, n=446) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.58'dir (S=0.64, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“Trafik ve Çevre Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.50 (S=0.65, n=458) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.18'dir (S=0.83, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“Motor ve Araç Tekniği dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.33 (S=0.74, n=458) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.76'dır (S=0.52, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"İlk yardım Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.40 (S=0.72, n=455) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.66 dır (S=0.56, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"Direksiyon dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.24 (S=0.77, n=455) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 1.86'dır (S=0.81, n=50).

Çizelge 14'den de anlaşılacağı gibi kursiyerlere göre *"Trafik ve Çevre Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır"* maddesi görece önem sırasına göre birinci sırayı alırken, eğiticilere göre aynı madde görece önem sırasına göre sekizinci sıradadır. Yine kursiyerlere göre *"programın içeriği hedeflerle tutarlıdır"* maddesi görece önem sırasına göre ikinci sırayı alırken, eğiticilere göre, aynı madde görece önem sırasına göre beşinci sıradadır. Eğiticilere göre, *"Motor ve Araç Tekniği dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır"* maddesi görece önem sırasına göre birinci sırayı alırken, kursiyerlere göre aynı madde görece önem sırasına göre altıncı sıradadır. Eğiticilere göre, *"programın içeriği sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap vermektedir"* maddesi görece önem sırasına göre ikinci sırayı alırken, kursiyerlere göre aynı madde görece önem sırasına göre sekizinci sıradadır.

Programın Eğitim Durumlarının Yeterliliğine İlişkin Görüşler

Öğrenme bireyin kendi yaşantıları yoluyla gerçekleşen içsel bir süreçtir ve doğrudan gözlenemez. Ancak bu içsel süreç dışarıdan düzenlenecek çeşitli etkinliklerle yönlendirilebilir (Erden, 1998). Öğrencilerde istenilen davranışların gelişebilmesi için öğrenme yaşantılarının etkili bir biçimde düzenlenmesi söz konusudur. Bu araştırmada, eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerin değerlendirilmesi amacıyla kursiyerlere ve eğiticilere 27 madde yöneltilmiştir.

Kursiyerler ile eğitimcilerin eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerle ilgili olarak yöneltilen maddelere ait bulgulara Çizelge 15'de yer verilmiştir.

Çizelge 15. Eğitici Ve Kursiyerlerin Sürücü Eğitim Programının Eğitim Durumlarının Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma Ve Görelî Önem Sırası

Faktör 3 (Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler)	Kursiyer				Eğitici			
	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası
25. Derslerde kullanılan öğretim yöntemlerinin konu alanının özelliğine göre seçilmektedir	452	2.44	0.65	15	50	2.84	0.37	8
26. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri fiziksel olanaklara göre seçilmektedir	452	2.37	0.66	20	50	2.70	0.58	14
27. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri ders süresine göre seçilmektedir	450	2.45	0.65	12	50	2.82	0.39	11
28. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri sınıf mevcuduna göre seçilmektedir	450	2.43	0.64	16	50	2.60	0.49	19
29. Derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı görsel-işitsel araçlar kullanılmaktadır	454	2.42	0.70	18	50	2.56	0.64	20
30. Derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı yazılı kaynaklar kullanılmaktadır	452	2.50	0.66	6	50	2.46	0.61	21
31. Derslerde kullanılan görsel-işitsel araçlar yeterlidir	454	2.35	0.70	22	48	2.38	0.60	22
32. Teorik ve uygulamalı eğitimde kaliteli ve modeli yüksek araçlar kullanılmaktadır	456	2.31	0.73	23	50	2.68	0.55	16
33. Teorik ve uygulamalı eğitimde teknolojik (simulator vb.) cihazlar kullanılmaktadır	452	2.18	0.77	26	50	1.58	0.65	27
34. Eğitimin toplam süresi yeterlidir	453	2.35	0.72	21	50	2.60	0.67	17
35. Uygulamalı derslere ayrılan süre yeterlidir	453	2.25	0.78	25	50	1.76	0.74	26
36. Teorik derslere ayrılan süre yeterlidir	447	2.42	0.71	17	50	2.80	0.49	12
37. Sınıflardaki kursiyer sayıları uygundur	449	2.52	0.65	2	50	2.70	0.51	15
38. Direksiyon eğitimi bu amaca göre düzenlenmiş özel ve geniş alanlarda yapılmaktadır.	453	2.41	0.71	19	50	2.14	0.73	23
39. Direksiyon eğitimi yoğun trafiğin bulunduğu yerlerde de yapılmaktadır	453	2.26	0.74	24	50	2.12	0.69	25
40. Uygulamalı derslerde gece ve kış koşullarında araç kullanma gibi birtakım özel durumlar da göz önüne alınmaktadır.	451	2.12	0.78	27	50	2.14	0.67	24
41. Eğitimcilerin alan bilgileri yeterlidir	452	2.49	0.63	9	50	2.76	0.43	13
42. Eğitimcilerin genel kültür bilgileri yeterlidir	453	2.48	0.65	10	50	2.82	0.39	9
43. Eğitimcilerin eğitici konusundaki bilgi ve becerileri yeterlidir	454	2.52	0.62	3	50	3.00	0.00	1
44. Eğitimciler anlaşılır ve akıcı bir dil kullanmaktadır	448	2.51	0.64	5	50	2.84	0.42	10
45. Eğitimciler jest ve mimikleri uygun	453	2.45	0.68	11	50	2.82	0.39	10

kullanmaktadır										
46.Eğitciler ders sürelerini iyi kullanmaktadır	450	2.50	0.64	7	50	2.92	0.27	3		
47. Eğitciler sınıfa hakim olabilmektedir	454	2.52	0.62	4	50	2.94	0.24	2		
48.Eğitciler içeriği katılanların seviyesine uygun hale getirebilmektedir	449	2.45	0.64	14	50	2.92	0.27	4		
49.Eğitciler derslerinde örnekler vermektedir	451	2.59	0.59	1	50	2.88	0.33	5		
50. Eğitciler kursiyerlerin derse katılımını sağlamaktadır.	454	2.45	0.66	13	50	2.60	0.57	18		
51.Eğitciler kursiyeri derse motive etmektedir	452	2.49	0.65	8	50	2.84	0.37	6		

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*derslerde kullanılan öğretim yöntemlerinin konu alanının özelliğine göre seçilmektedir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.44 (S=0.65, n=452) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.84'tür (S=0.37, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*derslerde kullanılan öğretim yöntemleri fiziksel olanaklara göre seçilmektedir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.37 (S=0.66, n=452) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.70' dir (S=0.58, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*derslerde kullanılan öğretim yöntemleri fiziksel olanaklara göre seçilmektedir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.45 (S=0.65, n=450) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.82' dir (S=0.39, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*derslerde kullanılan öğretim yöntemleri sınıf mevcuduna göre seçilmektedir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.43 (S=0.64, n=450) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.60' dir (S=0.49, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı görsel-işitsel araçlar kullanılmaktadır*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.42

(S=0.70, n=454) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.56' dır (S=0.64, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı yazılı kaynaklar kullanılmaktadır*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.50 (S=0.66, n=452) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.46' dır (S=0.61, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*derslerde kullanılan görsel-işitsel araçlar yeterlidir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.35 (S=0.70, n=454) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.38'dir (S=0.60, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*teorik ve uygulamalı eğitimde kaliteli ve modeli yüksek araçlar kullanılmaktadır*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.31 (S=0.73, n=456) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.68'dir (S=0.55, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*teorik ve uygulamalı eğitimde teknolojik (simulatör vb.) cihazlar kullanılmaktadır*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.18 (S=0.77, n=452) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 1.58'dir (S=0.65, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*eğitimin toplam süresi yeterlidir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.35 (S=2.35, n=453) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.60'dır (S=0.67, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*uygulamalı derslere ayrılan süre yeterlidir*"

maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.25 (S=0.78, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 1.76'dır (S=0.74, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"teorik derslere ayrılan süre yeterlidir"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.42 (S=0.71, n=447) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.80'dir (S=0.49, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"sınıflardaki kursiyer sayıları uygundur"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.52 (S=0.58, n=50) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.70'dir (S=0.51, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"direksiyon eğitimi bu amaca göre düzenlenmiş özel ve geniş alanlarda yapılmaktadır"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.41 iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.14'dür.

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"direksiyon eğitimi yoğun trafiğin bulunduğu yerlerde de yapılmaktadır"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.26 (S=0.74, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.12'dir (S=0.69, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"uygulamalı derslerde gece ve kış koşullarında araç kullanma gibi birtakım özel durumlar da göz önüne alınmaktadır"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.12 (S=0.78, n=451) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.14'tür (S=0.67, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *"eğiticilerin alan bilgileri yeterlidir"* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.49 (S=0.63, n=452) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.76'dır (S=0.43, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“eğiticilerin genel kültür bilgileri yeterlidir”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.48 (S=0.65, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.82’dir (S=0.39, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“eğiticilerin eğiticilik konusundaki bilgi ve becerileri yeterlidir”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.52 (S=0.62, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 3.00’dır (S=0.00, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“eğiticiler anlaşılır ve akıcı bir dil kullanmaktadır”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.51 (S=0.68, n=448) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.84’tür (S=0.42, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“eğiticiler jest ve mimikleri uygun kullanmaktadır”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.45 (S=0.68, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.82’dir (S=0.39, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“eğiticiler ders sürelerini iyi kullanmaktadır”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.50 (S=0.64, n=450) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.92’dir (S=0.27, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“eğiticiler sınıfa hakim olabilmektedir”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.52 (S=0.62, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.94’tür (S=0.24, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“eğiticiler içeriği katılanların seviyesine uygun hale getirebilmektedir”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.45

(S=0.59, n=449). iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.92'dir (S=0.27, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*eğitciler derslerinde örnekler vermektedir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.59 (S=0.59, n=451) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.88'dir (S=0.33, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*eğitciler kursiyerlerin derse katılımını sağlamaktadır*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.45 (S=0.66, n=454) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.60'dır (S=0.57, n=50).

Kursiyerlerin, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*eğitciler kursiyeri derse motive etmektedir*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.49 (S=0.65, n=452) iken, eğitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.60'dır (S=0.37, n=50).

Çizelge 15'den de anlaşılacağı gibi kursiyerlere göre "*eğitciler derslerinde örnekler vermektedir*" maddesi görelî önem sırasına göre birinci sırayı alırken, eğiticilere göre aynı madde görelî önem sırasına göre beşinci sıradadır. Yine kursiyerlere göre "*sınıflardaki kursiyer sayıları uygundur*" maddesi görelî önem sırasına göre ikinci sırayı alırken, eğiticilere göre, aynı madde görelî önem sırasına göre on beşinci sıradadır. Eğiticilere göre, "*eğitcilerin eğiticilik konusundaki bilgi ve becerileri yeterlidir*" maddesi görelî önem sırasına göre birinci sırayı alırken, kursiyerlere göre aynı madde görelî önem sırasına göre üçüncü sıradadır. Eğiticilere göre, "*eğitciler sınıfa hakim olabilmektedirler*" maddesi görelî önem sırasına göre ikinci sırayı alırken, kursiyerlere göre aynı madde görelî önem sırasına göre dördüncü sıradadır.

Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler

Kursiyerlerin kurs süreci sonucunda sürücü becerilerini yeterli görüp görmedikleri, bir bakıma bitirdikleri sürücü eğitimi programı hakkındaki düşüncelerini de yansıtmaktadır.

Çizelge 16. Eğitici Ve Kursiyerlerin Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma Ve Görelî Önem Sırası

Faktör 4 (Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler)	Kursiyer				Eğitici			
	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası	N	\bar{X}	S	Görelî Önem Sırası
52. Aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkış	456	2.78	0.48	11	50	2.80	0.49	9
53. Durakladığı yerden kontrollü çıkış	456	2.75	0.51	17	50	2.80	0.49	8
54. Şerit izleme ve değiştirme	454	2.80	0.46	8	50	2.60	0.73	15
55. Hız kurallarına uyma	455	2.82	0.44	3	50	2.88	0.44	6
56. Takip mesafesine uyma	454	2.79	0.46	9	50	2.58	0.73	16
57. Güvenli sollama ve geçme	452	2.78	0.48	12	50	2.66	0.56	14
58. Kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma	450	2.77	0.48	15	50	2.70	0.54	13
59. Kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma	453	2.76	0.51	16	50	2.84	0.47	7
60. Güvenli manevra becerisi	453	2.72	0.52	18	50	2.78	0.51	10
61. Karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama	453	2.81	0.43	4	50	2.90	0.42	5
62. Durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar	453	2.77	0.48	14	50	2.90	0.31	4
63. Geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme	454	2.82	0.43	2	50	2.92	0.27	2
64. Eğimli yolda dur-kalk becerisi	453	2.78	0.45	10	50	2.50	0.74	17
65. Aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi	454	2.81	0.46	5	50	2.74	0.44	12
66. Direksiyon hakimiyeti	452	2.82	0.42	1	50	2.78	0.42	11
67. Ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı	453	2.77	0.50	13	50	2.96	0.20	1
68. Heyecan ve dikkat durumu	454	2.81	0.43	7	50	2.38	0.73	18
69. Genel olarak araç kullanmak da kendinizi ne derece yeterli görüyorsunuz	453	2.81	0.44	6	50	2.90	0.30	3

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkışı*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.78 (S=0.48, n=456) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.80'dir (S=0.49, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“durakladığı yerden kontrollü çıkış”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.75 (S=0.51, n=456) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.80'dir (S=0.49, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“şerit izleme ve değiştirme”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.80 (S=0.46, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.60'dir S=0.73, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“hız kurallarına uyma”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.82 (S=0.44, n=455) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.88'dir (S=0.44, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“takip mesafesine uyma”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.79 (S=0.46, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.53'dir (S=0.73, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“güvenli sollama ve geçme”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.78 (S=0.48, n=452) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.66'dir (S=0.56, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma”* maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.77 (S=0.48, n=450) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.70'dir (S=0.54, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden *“kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma”*

maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.76 (S=0.51, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.84'tür (S=0.47, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*güvenli manevra becerisi*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.72 (S=0.52, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.78'dir (S=0.51, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.81 (S=0.43, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.90'dır (S=0.42, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.77 (S=0.48, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.90'dır (S=0.31, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.82 (S=0.43, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.92'dir (S=0.27, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*eğimli yolda dur-kalk becerisi*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.78 (S=0.45, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.50'dir (S=0.74, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden "*aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi*" maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.81 (S=0.46, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.74'tür (S=0.44, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden “*direksiyon hakimiyeti*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.82 (S=0.42, n=452) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.78’dir (S=0.42, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden “*ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.77 (S=0.50, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.96’dır (S=0.20, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden “*heyecan ve dikkat durumu*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.81 (S=0.46, n=454) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.38’dir (S=0.73, n=50).

Kursiyerlerin, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlerinden “*genel olarak araç kullanmak da kendinizi ne derece yeterli görüyorsunuz*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.81 (S=0.44, n=453) iken, eğiticilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.90’dır (S=0.30, n=50).

Çizelge 16’dan da anlaşılacağı gibi kursiyerlere göre “*direksiyon hakimiyeti*” maddesi görelî önem sırasına göre birinci sırayı alırken, eğiticilere göre aynı madde görelî önem sırasına göre on birinci sıradadır. Yine kursiyerlere ve eğiticilere göre “*geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme*” maddesi görelî önem sırasına göre ikinci sırada yer almaktadır. Eğiticilere göre, “*ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı*” maddesi görelî önem sırasına göre birinci sırayı alırken, kursiyerlere göre aynı madde görelî önem sırasına göre on üçüncü sıradadır.

Programın Değerlendirilmesinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler

Bu araştırmada, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin kursiyerlere ve eğiticilere 3 madde yöneltilmiştir. Kursiyerler

ile eđitcilerin sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin olarak yűneltilen maddelere ait bulgulara izelge 17’de yer verilmiřtir.

Çizelge 17. Eđitici Ve Kursiyerlerin Sűrűcű Eđitim Programının Deđerlendirilmesinin Yeterliliđine İliřkin Gűrűřlere Verdikleri Yanıtların Ortalama, Standart Sapma Ve Gűreli Őnem Sırası

Faktűr 5 <i>(Sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřler)</i>	Kursiyer				Eğitici			
	N	\bar{X}	S	Gűreli Őnem Sırası	N	\bar{X}	S	Gűreli Őnem Sırası
70. Eđitim sonunda yapılan sınavların tűrűnűn derslerin niteliđine gűre belirlenme durumu	447	2.49	0.61	1	50	2.62	0.49	1
71. Eđitim sonunda yapılan trafik ve evre bilgisi, motor ve araç tekniđi bilgisi, ilkyardımdan bilgisi derslerinin sınavlarının adayın hedeflere ne űlűde ulařtıđını saptamaya yűnelik durumu.	447	2.44	0.65	2	50	2.36	0.48	2
72. Direksiyon sınavının gerçek trafik ortamında adayın űngűrűlen bűtűn becerileri kazanıp kazanmadıđını test edecek řekilde yapılma durumu.	447	2.30	0.73	3	50	2.22	0.65	3

Kursiyerler ile eđitcilerin, sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerinden “*eđitim sonunda yapılan sınavların tűrűnűn derslerin niteliđine gűre belirlenme durumu*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.49’dur ($S_{kursiyer}=0.61$, $n_{kursiyer}=447$; $S_{eđitici}=0.49$, $n_{eđitici}=50$).

Kursiyerlerin, sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerinden “*Eđitim sonunda yapılan trafik ve evre bilgisi, motor ve araç tekniđi bilgisi, ilkyardımdan bilgisi derslerinin sınavlarının adayın hedeflere ne űlűde ulařtıđını saptamaya yűnelik durumu*” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.44 ($S=0.65$, $n=447$) iken, eđitcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.36’dır ($S=0.48$, $n=50$).

Kursiyerlerin, sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerinden “*direksiyon sınavının gerçek trafik ortamında adayın űngűrűlen bűtűn becerileri kazanıp kazanmadıđını test edecek řekilde*

yapılma durumu” maddesine verdikleri yanıtların ortalaması 2.30 (S=0.73, n=447) iken, eğitimcilerin yanıtlarının ortalaması ise 2.22’dir (S=0.65, n=50).

Çizelge 17’den de anlaşılacağı gibi kursiyerlere ve eğitimciler göre *“eğitim sonunda yapılan sınavların türünün derslerin niteliğine göre belirlenme durumu”* maddesi görelî önem sırasına göre birinci sırayı alırken, *“Eğitim sonunda yapılan trafik ve çevre bilgisi, motor ve araç tekniği bilgisi, ilkyardım bilgisi derslerinin sınavlarının adayın hedeflere ne ölçüde ulaştığını saptamaya yönelik durumu”* maddesi görelî önem sırasına göre ikinci sırayı almakta, *“direksiyon sınavının gerçek trafik ortamında adayın öngörülen bütün becerileri kazanıp kazanmadığını test edecek şekilde yapılma durumu”* maddesine görelî önem sırasına göre üçüncü sırayı almaktadır.



3. EĞİTİCİ VE KURSIYERLERİN YANITLARININ VE PUANLARININ CİNSİYET, MEDENİ DURUM, YAŞ, ÖĞRENİM DURUMU VB. GİBİ KİŞİSEL DEĞİŞKENLERE VE BOYUTLARA GÖRE KARŞILAŞTIRILMASI

Eğitici ve Kursiyer Yanıtlarının Karşılaştırılması

Çizelge 18. Eğitici Ve Kursiyer Yanıtlarının Karşılaştırılması (T-Testi)

<i>Boyutlar</i>	<i>Grup</i>	<i>N</i>	\bar{X}	<i>S</i>	<i>sd</i>	<i>T</i>	<i>P</i>
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kursiyer</i>	461	11.80	3.19	509	0.08	0.94
	<i>Eğitici</i>	50	11.82	1.83			
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kursiyer</i>	461	21.25	4.71	509	2.28	0.03
	<i>Eğitici</i>	50	22.42	3.29			
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kursiyer</i>	461	63.95	14.15	509	5.63	0.00
	<i>Eğitici</i>	50	70.16	6.25			
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kursiyer</i>	461	49.36	8.05	509	0.28	0.78
	<i>Eğitici</i>	50	49.62	5.98			
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kursiyer</i>	461	7.00	2.07	509	1.06	0.29
	<i>Eğitici</i>	50	7.20	1.14			

Çizelge 18'de görüldüğü gibi, kursiyer ve eğiticilerin sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtlar arasında anlamlı fark yoktur [$t(509)=0.08$, $P>.05$].

Eğitici ve kursiyerlerin sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtlar arasındaki fark anlamlıdır [$t(509)=2.28$, $P<0.05$]. Gruplara ait ortalamalar incelendiğinde, eğiticilerin ortalamasının ($x=22.42$), kursiyerlerin ortalamasından ($x=21.25$) yüksek olduğu görülmektedir.

Eğitici ve kursiyerlerin sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtlar arasındaki fark anlamlıdır [$t(509)=5.63$, $P<0.01$]. Gruplara ait ortalamalar incelendiğinde, eğiticilerin ortalamasının ($x=70.16$), kursiyerlerin ortalamasından ($x=63.95$) yüksek olduğu görülmektedir.

Kursiyer ve eğiticilerin sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtlar arasında anlamlı fark yoktur [$t(509)=0.28$, $P>0.05$].

Kursiyer ve eğiticilerin sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtlar arasında anlamlı fark yoktur [$t(509)=1.06$, $P>0.05$].

Sonuç olarak, eğitici ve kursiyerlerin yanıtlarının karşılaştırılmasına ilişkin olarak yapılan T-testinde, eğiticilerin sürücü eğitim programının içeriğine ve sürücü eğitim programının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtlar arasındaki farkın anlamlı olması, ayrıca gruplara ait ortalamalar incelendiğinde eğiticilerin ortalamasının kursiyerlerden daha yüksek olduğunun görülmesi sebebiyle, eğiticiler sürücü eğitim programının içeriğini ve eğitim durumlarını, kursiyerlere göre daha yeterli olarak değerlendirmişlerdir.

Eğitici Grubunun Puanlarının Cinsiyete Göre Karşılaştırılması

Çizelge 19. Eğitici Grubunun Puanlarının Cinsiyete Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)

Boyutlar	Cinsiyet	N	Sıra Ortalaması	Sıra Toplamı	U	P
Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler	Kadın	21	26.86	564.00	276.000	0.565
	Erkek	29	24.52	711.00		
Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler	Kadın	21	24.17	507.50	276.500	0.578
	Erkek	29	26.47	767.50		
Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler	Kadın	21	20.95	440.00	209.000	0.059
	Erkek	29	28.79	835.00		
Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler	Kadın	21	22.93	481.50	250.500	0.283
	Erkek	29	27.36	793.50		
Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler	Kadın	21	23.69	497.50	266.500	0.440
	Erkek	29	26.81	777.50		

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların cinsiyete göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [$U=276.000$, $P>0.05$].

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların cinsiyete göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [$U=276.500$, $P>0.05$].

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının eđitim durumlarının yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların cinsiyete gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=209.000, P>0.05].

Eđitici grubunun, kursiyerlerin sűrűcűlűk becerilerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlerine verdikleri yanıtların cinsiyete gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=250.000, P>0.05].

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin verdikleri yanıtların cinsiyete gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=266.500, P>0.05].

Sonuç olarak, eđitici grubun sűrűcű eđitim programının hedefleri, içeriđi, eđitim durumları, sűrűcűlűk becerileri ve programın deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřleri içerisinde "cinsiyetin" nemli bir deđerřken olmadığı sűylenebilir.

Eğitici Grubunun Puanlarının Medeni Duruma Göre Karşılaştırılması

Çizelge 20. Eğitici Grubunun Puanlarının Medeni Duruma Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)

<i>Boyutlar</i>	<i>Medeni Durum</i>	<i>N</i>	<i>Sıra Ortalaması</i>	<i>Sıra Toplamı</i>	<i>U</i>	<i>P</i>
<i>Sűrűcű eđitim programının hedeflerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřler</i>	<i>Bekar</i>	23	28.54	656.50	240.500	0.162
	<i>Evli</i>	27	22.91	618.50		
<i>Sűrűcű eđitim programının ieriđinin yeterliliđine iliřkin gűrűřler</i>	<i>Bekar</i>	23	25.13	578.00	302.000	0.867
	<i>Evli</i>	27	25.81	697.00		
<i>Sűrűcű eđitim programının eđitim durumlarının yeterliliđine iliřkin gűrűřler</i>	<i>Bekar</i>	23	22.85	525.50	249.500	0.233
	<i>Evli</i>	27	27.76	749.50		
<i>Sűrűcűlűk becerilerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřler</i>	<i>Bekar</i>	23	26.13	601.00	296.000	0.775
	<i>Evli</i>	27	24.96	674.00		
<i>Sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřler</i>	<i>Bekar</i>	23	28.80	662.50	234.500	0.126
	<i>Evli</i>	27	22.69	612.50		

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının hedeflerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların medeni duruma gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=240.500, P>0.05].

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının ięeriđinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların medeni duruma gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=302.000, P>0.05].

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının eđitim durumlarının yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların medeni duruma gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=249.500, P>0.05].

Eđitici grubunun, kursiyerlerin sűrűcűlűk becerilerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların medeni duruma gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=296.000, P>0.05].

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların medeni duruma gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=234.500, P>0.05].

Sonuç olarak, eđitici grubun sűrűcű eđitim programının hedefleri, ięeriđi, eđitim durumları, sűrűcűlűk becerileri ve programın deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřleri ięerisinde yine cinsiyet gibi "medeni durumun" da űnemli bir deđerřken olmadıđı sűylenbilir.

Eğitici Grubunun Puanlarının Eğitcilik Kıdemine Göre Karşılaştırılması

Çizelge 21. Eğitici Grubunun Puanlarının Eğitcilik Kıdemine Göre Karşılaştırılması
(Mann-Whitney U Testi)

<i>Boyutlar</i>	<i>Eğitcilik kıdemi</i>	<i>N</i>	<i>Sıra Ortalaması</i>	<i>Sıra Toplamı</i>	<i>U</i>	<i>P</i>
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Yok</i>	<i>23</i>	<i>23.78</i>	<i>547.00</i>	<i>271.000</i>	<i>0.430</i>
	<i>Var</i>	<i>27</i>	<i>26.96</i>	<i>728.00</i>		
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Yok</i>	<i>23</i>	<i>28.61</i>	<i>658.00</i>	<i>239.000</i>	<i>0.159</i>
	<i>Var</i>	<i>27</i>	<i>22.85</i>	<i>617.00</i>		
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Yok</i>	<i>23</i>	<i>24.07</i>	<i>553.50</i>	<i>277.500</i>	<i>0.519</i>
	<i>Var</i>	<i>27</i>	<i>26.72</i>	<i>721.50</i>		
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Yok</i>	<i>23</i>	<i>31.78</i>	<i>731.00</i>	<i>166.000</i>	<i>0.004</i>
	<i>Var</i>	<i>27</i>	<i>20.15</i>	<i>544.00</i>		
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Yok</i>	<i>23</i>	<i>32.54</i>	<i>748.50</i>	<i>148.500</i>	<i>0.001</i>
	<i>Var</i>	<i>27</i>	<i>19.50</i>	<i>526.50</i>		

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların eğitimcilerin eğitimcilik kıdem durumlarına göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [U=271.000, P>0.05].

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların eğitimcilerin eğitimcilik kıdem durumlarına göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [U=239.500, P>0.05].

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların eğitimcilerin eğitimcilik kıdem durumlarına göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [U=277.500, P>0.05].

Eğitici grubunun, kursiyerlerin sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların eğitimcilerin eğitimcilik kıdem durumlarına göre karşılaştırılmasına ilişkin yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı fark vardır [U=166.000, P<0.01]. Gruplara ait sıra ortalamaları incelendiğinde,

eğitcilik kıdemi olmayanların sıra ortalamalarının (31.78), eğitcilik kıdemi olanlardan (20.15) daha yüksek olduğu görülmektedir.

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların eğiticilerin eğitcilik kıdem durumlarına göre karşılaştırılmasına ilişkin yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı fark vardır [U=148.500, P<0.01] Gruplara ait sıra ortalamaları incelendiğinde, eğitcilik kıdemi olmayanların sıra ortalamalarının (32.54), eğitcilik kıdemi olanlardan (19.50) daha yüksek olduğu görülmektedir.

Eğitici grubun, kursiyerlerin sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtlar ile sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin verdikleri yanıtların, eğiticilerin eğitcilik kıdem durumlarına göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonuçlarının anlamlı çıkması ve eğitcilik kıdemi olmayan eğiticilerin sıra ortalamalarının eğitcilik kıdemi olanlardan daha yüksek çıkması sonucunda, eğitcilik kıdemi olmayan eğiticilerin diğer gruba nazaran, kursiyerlerin sürücülük becerileri ile eğitim durumlarının değerlendirilmesini daha yeterli olarak değerlendirdikleri söylenebilir.

Eğitici Grubunun Puanlarının Yaşa Göre Karşılaştırılması

Çizelge 22. Eğitici Grubunun Puanlarının Yaşa Göre Karşılaştırılması (Mann-Whitney U Testi)

Boyutlar	Yaş	N	Sıra Ortalaması	Sıra Toplamı	U	P
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25 yaş	30	29.67	890.00	175.000	0.011
	26 yaş ve+	20	19.25	385.00		
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25 yaş	30	29.15	874.50	190.500	0.028
	26 yaş ve+	20	20.02	400.50		
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25 yaş	30	27.83	835.00	230.000	0.164
	26 yaş ve+	20	22.00	440.00		
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25 yaş	30	30.52	915.50	149.500	0.003
	26 yaş ve+	20	17.98	359.50		
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25 yaş	30	26.63	799.00	266.000	0.486
	26 yaş ve+	20	23.80	476.00		

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının hedeflerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların yařa gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucunda anlamlı fark vardır [U=175.000, P<0.05].

Gruplara ait sıra ortalamaları incelendiđinde, 18-25 yař grubunun sıra ortalamalarının (29.67), 26 yař ve űstű olan gruptan (19.25) daha yűksek olduđu gűrűlmektedir.

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının içeriđinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların yařa gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucunda anlamlı fark vardır [U=190.000, P<0.05]. Gruplara ait sıra ortalamaları incelendiđinde, 18-25 yař grubunun sıra ortalamalarının (29.15), 26 yař ve űstű olan gruptan (20.02) daha yűksek olduđu gűrűlmektedir.

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının eđitim durumlarının yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların yařa gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=230.000, P>0.05].

Eđitici grubunun, kursiyerlerin sűrűcűlűk becerilerinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların yařa gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucunda anlamlı fark vardır [U=149.500, P<0.01]. Gruplara ait sıra ortalamaları incelendiđinde, 18-25 yař grubunun sıra ortalamalarının (30.52), 26 yař ve űstű olan gruptan (17.98) daha yűksek olduđu gűrűlmektedir

Eđitici grubunun, sűrűcű eđitim programının deđerlendirilmesinin yeterliliđine iliřkin gűrűřlere verdikleri yanıtların yařa gűre karřılařtırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı deđildir [U=266.000, P>0.05].

Sonuç olarak, eđiticilik kıdemi deđerřkenine benzer olarak yař deđerřkeninde de eđiticiler içersindeki 18-25 yař arasındaki geçen grup, 26 yař ve űstű olan gruba gűre sűrűcű eđitim programının hedeflerini, içeriđini ve kursiyerlerin sűrűcűlűk becerilerini daha yeterli olarak deđerlendirmektedir.

Eğitici Grubunun Puanlarının Öğrenim Durumuna Göre Karşılaştırılması

Çizelge 23. Eğitici Grubunun Puanlarının Öğrenim Durumuna Göre Karşılaştırılması(Mann-Whitney U Testi)

Boyutlar	Öğrenim Durumu	N	Sıra Ortalaması	Sıra Toplamı	U	P
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Lise ve altı</i>	20	29.40	588.00	222.000	0.113
	<i>Önlisans ve üstü</i>	30	22.90	687.00		
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Lise ve altı</i>	20	27.58	551.50	258.500	0.406
	<i>Önlisans ve üstü</i>	30	24.12	723.50		
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Lise ve altı</i>	20	26.88	537.50	272.500	0.584
	<i>Önlisans ve üstü</i>	30	24.58	737.50		
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Lise ve altı</i>	20	33.88	677.50	132.500	0.001
	<i>Önlisans ve üstü</i>	30	19.92	597.50		
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Lise ve altı</i>	20	29.15	583.00	227.000	0.135
	<i>Önlisans ve üstü</i>	30	23.07	692.00		

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların öğrenim durumuna göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [U=222.000, P>0.05].

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların öğrenim durumuna göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [U=258.500, P>0.05].

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların öğrenim durumuna göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [U=272.500, P>0.05].

Eğitici grubunun, kursiyerlerin sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların öğrenim durumuna göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucunda anlamlı fark vardır [U=132.500, P<0.01]. Gruplara ait sıra ortalamaları incelendiğinde, lise ve altı öğrenim

grubunun sıra ortalamalarının (38.88), Önlisans ve üstünden (19.92) daha yüksek olduğu görülmektedir.

Eğitici grubunun, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların öğrenim durumuna göre karşılaştırılmasıyla yapılan Mann-Whitney U testi sonucu anlamlı değildir [U=227.000, P>0.05].

Eğitici grubun, kursiyerlerin sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların öğrenim durumlarına göre karşılaştırılmasının anlamlı fark ifade etmesi sonucunda, eğitim durumları önlisans ve üstü olan eğiticilerin, kursiyerlerin sürücülük becerilerini daha kapsamlı ve detaylı olarak değerlendirdikleri söylenebilir.

Kursiyer Grubunun Puanlarının Cinsiyete Göre Karşılaştırılması

Çizelge 24. Kursiyer Grubunun Puanlarının Cinsiyete Göre Karşılaştırılması (T Testi)

<i>Boyutlar</i>	<i>Cinsiyet</i>	<i>N</i>	\bar{X}	<i>S</i>	<i>Sd</i>	<i>t</i>	<i>P</i>
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kadın</i>	197	11.88	3.09	459	0.51	0.61
	<i>Erkek</i>	264	11.73	3.27			
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kadın</i>	197	21.30	4.46	459	0.22	0.83
	<i>Erkek</i>	264	21.21	4.90			
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kadın</i>	197	64.15	13.52	459	0.26	0.79
	<i>Erkek</i>	264	63.80	14.63			
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kadın</i>	197	48.73	8.03	459	1.46	0.15
	<i>Erkek</i>	264	49.82	8.05			
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Kadın</i>	197	7.09	1.91	459	0.82	0.41
	<i>Erkek</i>	264	6.93	2.19			

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların cinsiyete göre karşılaştırılmasıyla yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [t(459)=0.51, P>0.05].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların cinsiyete göre karşılaştırılmasıyla yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [t(459)=0.22, P>0.05].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların cinsiyete göre karşılaştırılmasıyla yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(459)=0.26, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların cinsiyete göre karşılaştırılmasıyla yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(459)=1.46, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların cinsiyete göre karşılaştırılmasıyla yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(459)=0.82, P>0.05$].

Sonuç olarak, aynı eğitici grubunda olduğu gibi kursiyer grubunda da, sürücü eğitim programının hedefleri, içeriği, eğitim durumları, sürücülük becerileri ve programın değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşleri içerisinde "cinsiyetin" önemli bir değişken olmadığı söylenebilir.

Kursiyer Grubunun Puanlarının Yaşa Göre Karşılaştırılması

Çizelge 25. Kursiyer Grubunun Puanlarının Yaşa Göre Karşılaştırılması (T Testi)

Boyutlar	Yaş	N	\bar{X}	S	Sd	t	P
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25	346	11.82	3.02	453	0.43	0.67
	26 ve +	109	11.65	3.72			
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25	346	21.34	4.53	453	1.01	0.32
	26 ve +	109	20.82	5.29			
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25	346	63.82	13.88	453	0.02	0.99
	26 ve +	109	63.85	15.05			
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25	346	49.39	8.09	453	0.09	0.93
	26 ve +	109	49.31	7.99			
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	18-25	346	7.01	1.98	453	0.05	0.96
	26 ve +	109	7.00	2.27			

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların yaşa göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(453)=0.43, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların yaşa göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(453)=1.01, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların yaşa göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(453)=1.01, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların yaşa göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(453)=0.09, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların yaşa göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(453)=0.05, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının hedefleri, içeriği, eğitim durumları, sürücülük becerileri ve programın değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşleri içerisinde aynı cinsiyet değişkeninde olduğu gibi "yaş faktörünün" de önemli bir değişken olmadığı söylenebilir.

Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Öğrenim Durumuna Göre Karşılaştırılması

Çizelge 26. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Öğrenim Durumuna Göre Karşılaştırılması (Tek Yönlü Anova)

<i>Boyutlar</i>	<i>Öğrenim Durumu</i>	<i>N</i>	\bar{X}	<i>S</i>	<i>Sd</i>	<i>F</i>	<i>P</i>	<i>Anlamlı Fark (Scheffe Testi)</i>
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Ortaokul ve -</i>	87	11.86	4.03	2,448	2.75	0.07	-
	<i>Lise</i>	230	12.09	2.89				
	<i>Önlisans ve +</i>	134	11.28	3.03				
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Ortaokul ve -</i>	87	22.33	5.18	2,448	7.14	0.00	1-3, 2-3
	<i>Lise</i>	230	21.59	4.44				
	<i>Önlisans ve +</i>	134	20.09	4.62				
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Ortaokul ve -</i>	87	67.95	14.52	2,448	9.84	0.00	1-3, 2-3
	<i>Lise</i>	230	65.14	12.19				
	<i>Önlisans ve +</i>	134	60.04	15.80				
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Ortaokul ve -</i>	87	51.25	5.14	2,448	4.80	0.01	1-3
	<i>Lise</i>	230	49.47	7.90				
	<i>Önlisans ve +</i>	134	47.84	9.68				
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Ortaokul ve -</i>	87	7.53	1.84	2,448	5.84	0.00	1-3
	<i>Lise</i>	230	7.08	2.01				
	<i>Önlisans ve +</i>	134	6.59	2.18				

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların öğrenim durumuna göre karşılaştırılmasıyla yapılan Scheffe testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [F(2.75), P>0.05].

Çizelge 26 incelendiğinde kursiyerlerin öğrenim durumuna ilişkin karşılaştırmalar diğer tüm boyutlarda anlamlıdır. Farkın kaynağını bulmak üzere uygulanan Scheffe testi sonuçları incelendiğinde, ortaokul ve altı eğitim düzeyine sahip olanlarla önlisans ve üstü eğitime sahip olanlar arasında, lise eğitimine sahip olanlarla önlisans ve üstü eğitime sahip olanlar arasındaki fark anlamlıdır.

Kursiyerlerin eğitim düzeyleri düştükçe, kursiyerler sürücü eğitim programının içeriğini, eğitim durumlarını, sürücülük becerilerini ve programın değerlendirilmesini daha yeterli bulmaktadırlar.

Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Medeni Duruma Göre Karşılaştırılması

Çizelge 27. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Medeni Duruma Göre Karşılaştırılması

Boyutlar	Medeni Durum	N	\bar{X}	S	Sd	t	P
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Bekar</i>	364	11.72	3.17	458	0.87	0.38
	<i>Evli</i>	96	12.04	3.28			
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Bekar</i>	364	21.23	4.54	458	0.03	0.98
	<i>Evli</i>	96	21.25	5.34			
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Bekar</i>	364	63.66	13.74	458	0.75	0.46
	<i>Evli</i>	96	64.88	15.64			
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Bekar</i>	364	49.22	8.03	458	0.65	0.52
	<i>Evli</i>	96	49.82	8.18			
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>Bekar</i>	364	6.95	2.08	458	0.91	0.36
	<i>Evli</i>	96	7.17	2.04			

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların medeni duruma göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(458)=0.87$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler verdikleri yanıtların medeni duruma göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(458)=0.03$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların medeni duruma göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(458)=0.75$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların medeni duruma göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(458)=0.65$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların medeni duruma göre

karşılaştırılmasıyla yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [t(458)=0.91, P>0.05].

Eğitici grupta olduğu gibi kursiyer grubunda da, sürücü eğitim programının hedefleri, içeriği, eğitim durumları, sürücülük becerileri ve programın değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşleri içerisinde "medeni durumun" önemli bir değişken olmadığı söylenebilir.

Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Tecrübeye Göre Karşılaştırılması

Çizelge 28. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Tecrübeye Göre Karşılaştırılması (T Testi)

Boyutlar	Tecrübe	N	\bar{X}	S	Sd	t	P
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	Yok	293	11.89	3.12	459	0.84	0.40
	Var	168	11.63	3.33			
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	Yok	293	21.24	4.70	459	0.04	0.97
	Var	168	21.26	4.75			
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	Yok	293	63.89	14.15	459	0.13	0.90
	Var	168	64.07	14.20			
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	Yok	293	49.12	7.98	459	0.83	0.41
	Var	168	49.77	8.19			
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	Yok	293	6.97	2.06	459	0.42	0.68
	Var	168	7.05	2.10			

Kursiyer grubunun sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların tecrübelerine göre karşılaştırılmasına ilişkin yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [t(459)=0.84, P>.05].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların tecrübelerine göre karşılaştırılmasına ilişkin yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [t(459)=0.04, P>.05].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların tecrübelerine göre karşılaştırılmasına ilişkin yapılan T testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [t(459)=0.13, P>.05].

Kursiyer grubunun, sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların tecrübelerine göre karşılaştırılmasına ilişkin yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(459)=0.83, P>.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdikleri yanıtların tecrübelerine göre karşılaştırılmasına ilişkin yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(459)=0.42, P>.05$].

Kursiyer grubunun toplam puanlarının kursiyerlerin sürücülük tecrübelerine göre karşılaştırılmasına ilişkin olarak yapılan T-testi sonuçlarında boyutlarda anlamlı fark çıkmaması sonucunda, "sürücülük tecrübesinin" diğer görüşler içerisinde önemli bir değişken olmadığı söylenebilir.

Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Sınava Kaçınıcı Kez Girildiğine Göre Karşılaştırılması

Çizelge 29. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Sınava Kaçınıcı Kez Girildiğine Göre Karşılaştırılması (T-Testi)

<i>Boyutlar</i>	<i>Sınava Kaçınıcı Kez Girildiği</i>	<i>N</i>	\bar{X}	<i>S</i>	<i>Sd</i>	<i>t</i>	<i>P</i>
<i>Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>İlk kez</i>	388	11.96	2.89	457	1.59	0.12
	<i>İki ve +</i>	71	11.14	4.18			
<i>Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>İlk kez</i>	388	21.33	4.51	457	0.48	0.63
	<i>İki ve +</i>	71	20.99	5.68			
<i>Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>İlk kez</i>	388	64.18	13.80	457	0.73	0.47
	<i>İki ve +</i>	71	62.85	16.15			
<i>Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>İlk kez</i>	388	49.51	7.77	457	0.98	0.33
	<i>İki ve +</i>	71	48.49	9.56			
<i>Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler</i>	<i>İlk kez</i>	388	7.03	2.08	457	0.57	0.57
	<i>İki ve +</i>	71	6.87	2.03			

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdiği yanıtların toplam puanlarının, sınava kaçınıcı kez girdiklerine göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(457)=1.59, P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdiği yanıtların toplam puanlarının, sınava kaçınıcı kez girdiklerine göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(457)=0.48$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşlere verdiği yanıtların toplam puanlarının, sınava kaçınıcı kez girdiklerine göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(457)=0.73$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun, kendi sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdiği yanıtların toplam puanlarının, sınava kaçınıcı kez girdiklerine göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(457)=0.98$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun, sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşlere verdiği yanıtların toplam puanlarının, sınava kaçınıcı kez girdiklerine göre karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında anlamlı fark yoktur [$t(457)=0.57$, $P>0.05$].

Kursiyer grubunun toplam puanlarının kursiyerlerin kaçınıcı kez sınava girdiklerinin karşılaştırılmasıyla yapılan T-testi sonuçlarında boyutlarda anlamlı fark çıkmaması sonucunda, "kursiyerlerin sınava kaçınıcı kez girdikleri" diğer görüşlerin içerisinde önemli bir değişken olmadığı söylenebilir.

Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Sürücü Belgesinin Hangi Düşüncelerle Alındığına Göre Karşılaştırılması

Çizelge 30. Kursiyer Grubunun Toplam Puanlarının Sürücü Belgesinin Hangi Düşüncelerle Alındığına Göre Karşılaştırılması (Tek Yönlü Anova)

Boyutlar	Sürücü Belgesi Alma Düşüncesi	N	\bar{X}	S	Sd	F	P	Anamlı Fark (Scheffe Testi)
Sürücü eğitim programının hedeflerinin yeterliliğine ilişkin görüşler	İşim Gereği	78	11.86	3.36	2, 455	2.84	0.07	-
	Daha Rahat Ulaşım	135	12.32	2.70				
	Gezmek-eğlenmek	245	11.52	3.29				
Sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler	İşim Gereği	78	21.88	4.51	2, 455	1.00	0.37	-
	Daha Rahat Ulaşım	135	21.31	4.74				
	Gezmek-eğlenmek	245	21.02	4.74				
Sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler	İşim Gereği	78	65.56	15.23	2, 455	0.66	0.52	-
	Daha Rahat Ulaşım	135	63.91	13.62				
	Gezmek-eğlenmek	245	63.44	14.18				
Sürücülük becerilerinin yeterliliğine ilişkin görüşler	İşim Gereği	78	50.59	8.14	2, 455	1.49	0.23	-
	Daha Rahat Ulaşım	135	48.61	9.14				
	Gezmek-eğlenmek	245	49.33	7.38				
Sürücü eğitim programının değerlendirilmesinin yeterliliğine ilişkin görüşler	İşim Gereği	78	7.21	2.27	2, 455	1.06	0.35	-
	Daha Rahat Ulaşım	135	7.10	1.96				
	Gezmek-eğlenmek	245	6.87	2.08				

Çizelge 30 incelendiğinde kursiyerlerin toplam puanlarının sürücü belgelerini hangi amaçlarla aldıklarına ilişkin karşılaştırmalarda hiçbir boyutta ve toplam puanda anlamlı fark yoktur [F(2.84), P>0.05].

KURSIYER VE EĞİTİCİLERİN AÇIK UÇLU SORULARA VERDİĞİ YANITLAR

Kursiyerler ile eğiticilere, eğitim programının farklı boyutlarının geliştirilmesine ilişkin önerilerinin saptanması amacıyla yöneltilen 6 maddenin yanıtları aşağıda maddeler halinde sıralanmıştır;

Kursiyerlerin Önerileri

1. Almış olduğunuz sürücü eğitiminde, eğitimin içerik ve tarzı ile ilgili olarak yaşadığınız sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

- a) Ders saatleri içeriğe göre yeniden düzenlenmelidir,
- b) Direksiyon dersinin saatinin teorik derslere nazaran az olması sebebiyle, direksiyon dersinin süresi uzatılmalıdır,
- c) Motor ve Araç Tekniği dersinin süresi azaltılmalı ya da programdan çıkarılmalıdır,
- d) Direksiyon eğitimi yoğun bir trafik ortamında yapılmalıdır,
- e) Eğitimin içeriği güncelleştirilmelidir,
- f) Genel olarak uygulamalı eğitimin süresi arttırılmalıdır,
- g) Kuramsal derslerde görüntülü eğitim araçları kullanılmalıdır,
- h) Gece sürüş eğitimi yaptırılmalıdır,
- i) Halen yararlanılmakta olan ders kitapları alandaki değişiklik ve yeniliklere göre gözden geçirilerek yeniden düzenlenmelidir,
- j) İçerikte yer alan konular ile ilgili kursiyerlere yardımcı eğitim materyalleri (CD, cep kitapçığı vb.) hazırlanmalıdır,
- k) Lastik değiştirme, zincir takma, motor yağını cam ve silecek suyunu değiştirme gibi acil müdahale ve bakım için gereken temel beceriler geliştirilmelidir,
- l) Trafik işaretleri ve uyma mecburiyeti devamlı olarak vurgulanmalıdır,

2. Almış olduğunuz sürücü eğitiminde, eğiticilerin tarzı ve davranışı ile ilgili olarak yaşadığınız sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

- a) Eğiticiler anlayışlı ve bilgilerini paylaşmada cömert davranmalıdır,
- b) Eğiticiler kursiyerleri motive edip araç kullanabilecekleri konusunda cesaret vermelidirler,
- c) Eğiticiler derslerinde uygulamaya daha fazla yer vermelidir,
- d) Kursiyerlerin derse aktif olarak katılımlarını sağlamalıdır.

3. Almış olduğunuz sürücü eğitiminde, eğiticilerin yeterliliklerinin artırılması için yapılması gerekenler nelerdir?

- a) Eğiticilerin dersler sırasında örneklemelere daha fazla yer vermelidir,
- b) Eğiticilerin kaynak ve araç-gereç olanakları artırılmalıdır,
- c) Eğiticiler seçilirken alanda uzman olma koşulu aranmalıdır,
- d) Eğiticilerin iletişim ile eğiticilik bilgi ve becerileri geliştirilmelidir,
- e) Eğiticilerin farklı kaynaklardan yararlanmaları sağlanmalı, alan ile ilgili değişiklik ve yenilikleri takip etmeleri için sürücü okulu tarafından destek sağlanmalıdır.

3. Eğitim Programının etkililiğinin artırılması için sürücü okullarının fiziki olanaklarında ne gibi düzenlemeler yapılmalıdır?

- a) Sınıflardaki öğrenci sayısı azaltılmalıdır,
- b) Sürücü okulları arasında birtakım düzenlemeler yapılarak standartların belirlenmesi ve TSE tarafından bu standartların kontrolünün yapılması gerekmektedir,
- c) Sürücü okullarında verilen direksiyon dersi için modeli yüksek araçlar tercih edilmelidir,
- d) Sürücü okullarının uygulamalı derslere uygun uygulama alanlarının bulunmasının zorunlu hale gelmesi gerekmektedir.

4. Sürücü eğitimi sonrasında yapılan yazılı ve uygulamalı sınavlarla ilgili ne tür değişiklikler önerirsiniz?

- a) Sürüş eğitimi sınavı, gerçek trafik ortamında adayın öngörülen bütün becerileri kazanıp kazanmadığını test edecek şekilde yapılmalıdır,
- b) Sınav yapan gözetmenlerin ve eğiticilerin mesleki eğitim sürecinden geçmeleri gerekmektedir,
- c) Yazılı sınav soruları eğitim programını yansıtmalıdır.

5. Ankette yer almayan konularla ve eğitim programının etkililiğinin artırılmasıyla ilgili olarak belirtmek istediğiniz başka önerileriniz varsa lütfen yazınız.

- a) Ticari kaygı yerine insan hayatına önem verilmelidir,
- b) Teorik ders saatlerinden kısıtlamalar yapılarak yerine uygulamalı derslere ağırlık verilmelidir,
- c) Park etme vb. gibi sürücü becerilerini arttıracak uygulamalar yapılmalıdır.

Eğiticilerin Önerileri

1. Eğitici olarak görev aldığınız sürücü eğitiminde, eğitimin içerik ve süreci ile ilgili olarak yaşadığınız sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

- a) Eğitimin içeriği güncelleştirilmelidir,
- b) Direksiyon eğitimi yoğun bir trafik ortamında yapılmalıdır,
- c) Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi ve İlk Yardım derslerinin de uygulamalı olarak kursiyerlere aktarılması sağlanmalıdır,
- d) Kursiyerlerin hazır bulunuşluk düzeyi göz önüne alınarak sınıflar oluşturulmalıdır.

2. Eğitici olarak görev aldığınız sürücü eğitiminde, kursiyerlerin tarzı ve davranışı ile ilgili olarak yaşadığınız sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

- a) Kursiyerlerin eğitim düzeylerine göre sınıf tasnifi yapılmalıdır,
- b) Kursiyerlerin derslere devam etmesi konusunda sürücü okulu da öğrencileri teşvik etmelidir.

3. Eğitici olarak görev aldığınız sürücü eğitiminde, sürücü adaylarının sürüş becerilerinin artırılması için yapılması gerekenler nelerdir?

- a) Gerçek trafik ortamında sürücüler araç kullanma becerilerini geliştirmelidirler,
- b) Sürücü adaylarının bilgi ve becerilerini geliştirecek görsel filmler izlenmelidir,
- c) Sürücü adaylarının gerçek trafik ortamını yansıtan simülasyon cihazlarıyla çalışmalarına imkan tanınmalıdır,
- d) Sürücü adaylarının ileri sürüş tekniklerini içeren eğitimlere katılmaları teşvik edilmelidir.

4. Eğitim Programının etkililiğinin artırılması için sürücü okullarının fiziki olanaklarında ne gibi düzenlemeler yapılmalıdır?

- a) Modern bir sürüş pisti yapılmalıdır,
- b) İleri sürüş teknikleri ile kış koşullarında araç kullanma ile ilgili içerik yeniden gözden geçirilmelidir,
- c) Sürücü okulları çağdaş bir yapıya kavuşmalıdır,
- d) Ders araç-gereçlerindeki arızalar giderilmeli, eksik malzemeler tamamlanmalıdır.

5. Sürücü eğitimi sonrasında yapılan yazılı ve uygulamalı sınavlarla ilgili ne tür değişiklikler önerirsiniz?

- a) Sürücü adayının sınavlardan önce yeterli derecede uygulamalı yapması sağlanmalıdır,
- b) Sürücü adayını sınava hazırlayacak öğretim materyalleri hazırlanmalı ve yaygınlaştırılmalıdır,
- c) Sınavlarda sürücü adaylarının gerçek trafik ortamında test edilmesi sağlanmalıdır,
- d) Direksiyon sınavı birebir eğitici ve gözetmen eşliğinde yapılmalı aynı anda birden fazla kursiyer araca alınmamalıdır,
- e) Direksiyon sınavında sürücünün bütün becerileri test edilmeli, sınav süresi 5-10 dakika ile geçirilmemeli, sürücü adayının heyecan durumu dikkate alınmalıdır,

f) Sürücü adayının kurs sonundaki sınav dışında belirli periyotlarda sağlık kontrolü ve tekrar sürüş becerilerinin testine imkan tanıyacak bir sınav sistemi uygulanmalıdır.

6. Ankette yer almayan konularla ve eğitim programının etkililiğinin artırılmasıyla ilgili olarak belirtmek istediğiniz başka önerileriniz varsa lütfen yazınız.

- a) Sürücü kursları "Kalite Güvence Belgesi" almalı, bu belgeyi almak zorunlu hale getirilmelidir,
- b) Sürücü kurslarının denetlenmesi ve çağdaş bir sürücülük eğitimi veren bir kurum haline getirilmesi gerekmektedir,
- c) Birçok ülkede uygulanan "Stajyer Sürücülük Sistemi" Türkiye'de de uygulanmalıdır.



SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu bölümde, araştırmanın bulgularından elde edilen sonuçlara ve bu sonuçlara bağlı olarak önerilere yer verilmektedir.

SONUÇLAR

Araştırma sonuçları amaca uygun olarak aşağıda maddeler halinde sunulmuştur;

1. "Programın içeriği sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap vermektedir, programın içeriği sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygundur, programın içeriği günceldir, programın içeriğinde yer alan bilgiler bilimseldir, programın içeriği hedeflerle tutarlıdır, trafik ve çevre bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır, motor ve araç tekniği dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır, ilk yardım bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır, direksiyon dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır" maddelerinin yer aldığı "**Programın İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler**" isimli faktör 2'de eğitici grup, kursiyer grubuna göre programın içeriğini daha yeterli olarak değerlendirmektedir ($X_{\text{eğitici}}=22.42$, $S_{\text{eğitici}}=3.29$, $t=2.28$, $p=0.03$, $N_{\text{eğitici}}=50$; $X_{\text{kursiyer}}=21.25$, $S_{\text{kursiyer}}=4.71$, $t=2.28$, $p=0.03$, $N_{\text{eğitici}}=461$)
2. "Derlerde kullanılan öğretim yöntemlerinin konu alanının özelliğine göre seçilmektedir, derlerde kullanılan öğretim yöntemleri fiziksel olanaklara göre seçilmektedir, derlerde kullanılan öğretim yöntemleri ders süresine göre seçilmektedir, derlerde kullanılan öğretim yöntemleri sınıf mevcuduna göre seçilmektedir, derlerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı görsel-işitsel araçlar kullanılmaktadır, derlerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı yazılı kaynaklar kullanılmaktadır, derlerde kullanılan görsel-işitsel araçlar yeterlidir, teorik ve uygulamalı eğitimde kaliteli ve modeli yüksek araçlar kullanılmaktadır, teorik ve uygulamalı eğitimde teknolojik (simulatör vb.) cihazlar kullanılmaktadır, eğitimin toplam süresi yeterlidir, uygulamalı derslere ayrılan süre yeterlidir, teorik derslere ayrılan süre yeterlidir, sınıflardaki kursiyer sayıları uygundur,

direksiyon eğitimi bu amaca göre düzenlenmiş özel ve geniş alanlarda yapılmaktadır, direksiyon eğitimi yoğun trafiğin bulunduğu yerlerde de yapılmaktadır, uygulamalı derslerde gece ve kış koşullarında araç kullanma gibi birtakım özel durumlar da göz önüne alınmaktadır, eğiticilerin alan bilgileri yeterlidir, eğiticilerin genel kültür bilgileri yeterlidir, eğiticilerin eğiticilik konusundaki bilgi ve becerileri yeterlidir , eğiticiler anlaşılır ve akıcı bir dil kullanmaktadır, eğiticiler jest ve mimikleri uygun kullanmaktadır, eğiticiler ders sürelerini iyi kullanmaktadır, eğiticiler sınıfa hakim olabilmektedir, eğiticiler içeriği katılanların seviyesine uygun hale getirebilmektedir, eğiticiler derslerinde örnekler vermektedir, eğiticiler kursiyerlerin derse katılımını sağlamaktadır., eğiticiler kursiyeri derse motive etmektedir” maddelerinin yer aldığı **“Programın Eğitim Durumlarının Yeterliliğine İlişkin Görüşler”** isimli faktör 3’de eğitici grup, kursiyer grubuna göre programın eğitim durumlarını daha yeterli olarak değerlendirmektedir ($X_{\text{eğitici}}=70.16$, $S_{\text{eğitici}}=6.25$, $t=5.63$, $p=0.00$, $N_{\text{eğitici}}=50$; $X_{\text{kursiyer}}=63.95$, $S_{\text{kursiyer}}=14.15$, $t=5.63$, $p=0.00$, $N_{\text{eğitici}}=461$)

3. “Aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkış, durakladığı yerden kontrollü çıkış, şerit izleme ve değiştirme, hız kurallarına uyma, takip mesafesine uyma, güvenli sollama ve geçme, kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma, kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma, güvenli manevra becerisi, karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama, durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar, geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme eğimli yolda dur-kalk becerisi, aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi direksiyon hakimiyeti, ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı, heyecan ve dikkat durumu, genel olarak araç kullanmak da kendinizi ne derece yeterli görüyorsunuz” maddelerinin yer aldığı **“Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin görüşler”** isimli faktör 4’de eğitici grubun puanlarının eğitici grubun tecrübelerine göre karşılaştırıldığında, tecrübesi olmayan eğitici grup, tecrübesi olan eğitici gruba göre, kursiyerlerin sürüş becerilerini daha yeterli olarak değerlendirmektedir (Eğitici tecrübe_{yok}; Sıra Ortalaması=31.78, $U=227.500$, $p=0.004$, $N=23$; Eğitici tecrübe_{var}; Sıra Ortalaması=20.15, $U=166.000$, $p=0.004$, $N=27$)

4. "Eğitim sonunda yapılan sınavların türünün derslerin niteliğine göre belirlenme durumu, eğitim sonunda yapılan trafik ve çevre bilgisi, motor ve araç tekniği bilgisi, ilkyardım bilgisi derslerinin sınavlarının adayın hedeflere ne ölçüde ulaştığını saptamaya yönelik durumu, direksiyon sınavının gerçek trafik ortamında adayın öngörülen bütün becerileri kazanıp kazanmadığını test edecek şekilde yapılma durumu" maddelerinin yer aldığı **"Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler"** isimli faktör 5'de eğitici grubun puanları, eğitici grubun tecrübelerine göre karşılaştırıldığında, tecrübesi olmayan eğitici grup, tecrübesi olan eğitici gruba göre, sürücü eğitim programının değerlendirilmesini daha yeterli bulmaktadır (Eğitici tecrübe_{yok}; Sıra Ortalaması=32.54, U=148.500, p=0.001, N=23; Eğitici tecrübe_{var}; Sıra Ortalaması=19.50, U=148.500, p=0.004, N=27).

5. "Programın hedeflerinin açık olarak ifade edilmesi, programın hedeflerinin sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap verebilmesi, programın hedeflerinin sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygunluğu, programın hedeflerinin gerçekleşebilecek nitelikte olması, programın hedeflerinin güncel olması" maddelerinin yer aldığı **"Sürücü Eğitim Programının Hedeflerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler"** isimli faktör 1'de eğitici grubun puanları, yaşa göre karşılaştırıldığında, 18-25 yaş arasındaki eğitici grup, yaşı 26 ve üstü olan eğitici gruba göre, sürücü eğitim programının hedeflerini daha yeterli bulmaktadır (Eğitici Yaşı_{18-25yaş}: Sıra Ortalaması=29.67, U=175.000, p=0.011, N=30; Eğitici Yaşı₂₆₊; Sıra Ortalaması=19.25, U=175.000, p=0.011, N=20)

6. "Programın içeriği sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap vermektedir, programın içeriği sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygundur, programın içeriği günceldir, programın içeriğinde yer alan bilgiler bilimseldir, programın içeriği hedeflerle tutarlıdır, trafik ve çevre bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır, motor ve araç tekniği dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır, ilk yardım bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır, direksiyon dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır" maddelerinin yer aldığı **"Programın İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler"** isimli faktör 2'de eğitici

grubun puanları, yaşa göre karşılaştırıldığında, 18-25 yaş arasındaki eğitici grup, yaşı 26 ve üstü olan eğitici gruba göre, sürücü eğitim programının içeriğini daha yeterli bulmaktadır (Eğitici Yaşı_{18-25yaş}: Sıra Ortalaması=29.15, U=190.500, p=0.028, N=30; Eğitici Yaşı₂₆₊: Sıra Ortalaması=20.02, U=190.500, p=0.028, N=20)

7. "Aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkış, durakladığı yerden kontrollü çıkış, şerit izleme ve değiştirme, hız kurallarına uyma, takip mesafesine uyma, güvenli sollama ve geçme, kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma, kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma, güvenli manevra becerisi, karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama, durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar, geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme eğimli yolda dur-kalk becerisi, aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi direksiyon hakimiyeti, ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı, heyecan ve dikkat durumu, genel olarak araç kullanmak da kendinizi ne derece yeterli görüyorsunuz" maddelerinin yer aldığı "**Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler**" isimli faktör 4'de eğitici grubun puanları, yaşa göre karşılaştırıldığında, 18-25 yaş arasındaki eğitici grup, yaşı 26 ve üstü olan eğitici gruba göre, kursiyerlerin sürücülük becerilerini daha yeterli bulmaktadır (Eğitici Yaşı_{18-25yaş}: Sıra Ortalaması=30.52, U=149.500, p=0.003, N=30; Eğitici Yaşı₂₆₊: Sıra Ortalaması=17.98, U=149.500, p=0.003, N=20)

8. "Aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkış, durakladığı yerden kontrollü çıkış, şerit izleme ve değiştirme, hız kurallarına uyma, takip mesafesine uyma, güvenli sollama ve geçme, kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma, kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma, güvenli manevra becerisi, karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama, durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar, geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme eğimli yolda dur-kalk becerisi, aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi direksiyon hakimiyeti, ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı, heyecan ve dikkat durumu, genel olarak araç kullanmak da kendinizi ne derece yeterli görüyorsunuz" maddelerinin yer aldığı "**Sürücülük Becerilerinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler**" isimli faktör 4'de eğitici grubun puanları,

öğrenim durumlarına göre karşılaştırıldığında, lise ve altı eğitim düzeyine sahip eğitici grup, eğitimi önlisans ve üstü olan eğitici gruba göre, kursiyerlerin sürücülük becerilerini daha yeterli bulmaktadır (Eğitici Öğrenim Durumu ^{Lise ve altı}: Sıra Ortalaması=33.88, U=132.500, p=0.001, N=20; Eğitici Öğrenim Durumu ^{Önlisans ve üstü}: Sıra Ortalaması=19.92, U=132.500, p=0.001, N=30)

9. Kursiyer grubunun toplam puanları, grubun öğrenim durumuna göre karşılaştırıldığında, "**Sürücü Eğitim Programının İçeriğinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler**", ortaokul ve altı ile önlisans ve üstü olan grupta anlamlı bir fark göstermektedir. Ortaokul ve altı eğitim düzeyine sahip grup, önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip gruba göre programın içeriğini daha yeterli bulmaktadır. Kursiyer grubunun toplam puanları, grubun öğrenim durumuna göre karşılaştırıldığında, sürücü eğitim programının içeriğinin yeterliliğine ilişkin görüşler, lise ile önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip grup arasında anlamlı bir fark göstermektedir. Lise eğitim düzeyine sahip grup, önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip gruba göre programın içeriğini daha yeterli bulmaktadır.

11. Kursiyer grubunun toplam puanları, grubun öğrenim durumuna göre karşılaştırıldığında, "**Sürücü Eğitim Programının Eğitim Durumlarının Yeterliliğine İlişkin Görüşler**", ortaokul ve altı ile önlisans ve üstü olan grupta anlamlı bir fark göstermektedir. Ortaokul ve altı eğitim düzeyine sahip grup, önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip gruba göre programın eğitim durumlarını daha yeterli bulmaktadır. Kursiyer grubunun toplam puanları, grubun öğrenim durumuna göre karşılaştırıldığında, sürücü eğitim programının eğitim durumlarının yeterliliğine ilişkin görüşler, lise ile önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip grup arasında anlamlı bir fark göstermektedir. Lise eğitim düzeyine sahip grup, önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip gruba göre programın eğitim durumlarını daha yeterli bulmaktadır.

13. Kursiyer grubunun toplam puanları, grubun öğrenim durumuna göre karşılaştırıldığında, "**Sürücülerin Sürücülük Becerilerine İlişkin Görüşler**" ortaokul ve altı ile önlisans ve üstü olan grupta anlamlı bir fark göstermektedir.

Ortaokul ve altı eğitim düzeyine sahip grup, önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip gruba göre sürüş becerilerini daha yeterli bulmaktadır.

14. Kursiyer grubunun toplam puanları, grubun öğrenim durumuna göre karşılaştırıldığında, **“Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesinin Yeterliliğine İlişkin Görüşler”** ortaokul ve altı ile önlisans ve üstü olan grupta anlamlı bir fark göstermektedir. Ortaokul ve altı eğitim düzeyine sahip grup, önlisans ve üstü eğitim düzeyine sahip gruba göre programın değerlendirilmesini daha yeterli bulmaktadır.

ÖNERİLER

Araştırmadan elde edilen sonuçlar doğrultusunda Sürücü Eğitim Programının geliştirilmesine ve araştırmacılara yönelik öneriler iki ayrı başlık halinde aşağıda yer almaktadır.

Programın Geliştirilmesine Yönelik Öneriler

1. Sürücü kurslarında görevlendirilecek eğiticilerin seçiminde “ders verilen alanda yeterli uzmanlık ve deneyim” koşulu aranmalıdır. Türkiye genelinde sürücü eğiticiyi yetiştiren akademik bir kurumun olmaması sebebiyle, üniversitelerimizin eğitim fakültelerinin içerisinde sürücü eğiticiyi yetiştiren bölüm veya programlar açılmalıdır.
2. Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon dersi eğiticilerinin öğreticilik bilgi ve becerilerinin artırılması amacıyla periyodik dönemler halinde eğiticilerin eğitimi seminerleri düzenlenmelidir,
3. Eğiticiler, derslerin etkinliğini arttırmak amacıyla gereksinim duydukları kaynak ve araç-gereç ihtiyaçlarını karşılayabilmek için sürücü kursu tarafından desteklenmelidir. Ayrıca sürücü kursları bu yönden yeterli ve standart koşullarla donatılmalıdır. Sürücü kurslarının fiziksel olanakları eğitim-öğretim sürecinin daha etkin ve verimli olabilmesi için modernize

edilmeli, direksiyon derslerinde yüksek modelli araçlar kullanılmalıdır. Sınıflarda, görsel-işitsel araç-gereç kullanımının artırılması için sürücü kursu tarafından yeterli olanaklar sağlanmalı, her sınıfta en az bir tepegöz, video ve TV, direksiyon derslerine hazırlık amacıyla Simulator cihazı bulunmalıdır,

4. Derslerin içerikleri eğiticiler ve alan uzmanlarından oluşturulacak bir komisyon tarafından gözden geçirilmeli ve mevzuat değişiklikleri ile alandaki yeniliklere göre yeniden düzenlenmelidir,
5. Programa katılan kursiyer sayısı, sürücü kursunun kapasitesi dikkate alınarak belirlenmeli, sürücü kursları ticari kaygı içerisinde hareket etmemelidir.
6. Kursiyerlerin motivasyonunun artırılabilmesi için sosyal ve kültürel etkinlikler artırılmalı, trafik ve sürüş güvenliği hakkında seminer ve konferanslar düzenlenmeli, trafik konusuna duyarlı ve bilinçli bir sürücü adayı yetiştirilmelidir.
7. Uygulamalı derslere daha çok zaman ayrılmalı ve özellikle direksiyon dersinde kursiyerlerin uygulamalı olarak birebir eğitici ile araç kullanıp öğrenmeleri sağlanmalı, ayrıca sürücülerin sürüş pistleri ve güzergahları dışında, yoğun trafik ortamında da araç kullanmaları için imkan tanınmalı ve bir çok ülkede uygulanan "stajyer sürücülük sisteminin" Türkiye'de de uygulanabilmesi için gerekli kanuni düzenleme yapılmalıdır.
8. Kursiyerlerin her türlü hava ve yol koşulunda araç kullanacakları düşünülerek uygulamalı yapmaları sağlanmalı, ayrıca kış koşulları da göz önüne alınarak zincir takma vb. gibi birtakım özel durumlar hakkında da eğitim verilmelidir.
9. Kursiyerlere hazır bulunuşluk düzeylerinin belirlenmesi amacıyla kurs başında ön-test uygulanmalıdır, ayrıca sınıflar kursiyerlerin eğitim düzeylerine uygun olarak oluşturulmalıdır.

10. Sürücü kursundaki eğitimin yararı ve trafik kazalarının oluşumundaki sürücü kusurlarının oranı hakkında kursiyerler bilgilendirilerek, kursa katılanların derslere devamının sağlanması için tedbirler alınmalıdır.

Araştırmacılara Yönelik Öneriler

1. Sürücü Eğitim Programında yararlanılan yazılı eğitim materyallerinin geliştirilmesi amacıyla araştırmalar yapılmalıdır,
2. Sürücü Eğitim Programında görev alan eğiticilerin sınıf içi öğretmen davranışlarının incelenmesi ve geliştirilmesini amaçlayan araştırmalar yapılmalıdır,
3. Sürücü Eğitim Programında yer alan direksiyon derslerinin etkinliğinin artırılmasını amaçlayan araştırmalar yapılmalıdır,
4. Avrupa Birliğine üyelik sürecindeki Türkiye’de uygulamada olan mevzuat ve sürücü eğitiminin özellikleri ile AB üyesi ve diğer gelişmiş ülkelerdeki sürücü eğitimlerinin karşılaştırılacağı araştırmalar yapılmalıdır,
5. Sürücü adaylarına yönelik “eğitim ihtiyacı analizi” çalışmaları yapılmalıdır.

KAYNAKÇA

Akar, C. (2001). **İlköğretim Sosyal Bilgiler Programının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Afyon.

Akpınar U. (1993). **Hava Harp Okulu Uçak Bölümü Eğitim Programının Etkinliğinin Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Anıl, H. (1999). **İlköğretim Kurumlarında Uygulanan Sosyal Bilgiler Programının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Aydın, A.H., Akkale A. (2000) "Kazaların Önlenmesinde Trafik Eğitiminin Rolü ve Önemi". **Polis Dergisi**, 31, 5-13.

Babadoğan, C. (1989). Kamu Kesimindeki Hizmetiçi Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi. **Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi**, Sayı 22.

Bayraktar, F. (1996). **Önlisans Eğitimi Veren Sağlık Hizmetleri Meslek Yüksekokulları Programlarının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Belet, D.Ş. (1999). **İlköğretim Kurumlarında Uygulanan Hayat Bilgisi Programının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Boydak, M. (1999). **Hizmet İçi Eğitim Programlarının Etkinliğinin Değerlendirilmesi**.Yayınlanmamış doktora tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Büyükduman, F.İ. (2001). **İlköğretim Okullarında Görev Yapan İngilizce Öğretmenlerinin Milli Eğitim Bakanlığı Birinci Kademe İngilizce Öğretim Programına İlişkin Görüşleri**. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Caner, A. (1986). **Anadolu Lisesi Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi, Ankara.

CEC (1998), *Guide on Driver Licensing*, Commission of European Communities, Paris.

Central Training School for Safety Driving (1999). Trafik Araştırma Merkezi'nin Japonya'daki Sürücü Eğitimi konusundaki 10 Mayıs 1999 tarih ve 1999/623-2832 sayılı yazışma metnindeki sorulara karşılık olarak Japon 'Central Training School for Safety Driving' kurumunun gönderdiği 23 Haziran 1999 tarihli cevabi nitelikteki yazışmasından çevrilmiştir.

Çiçek, Ş. (1998). **Evaluation Of Physical Education Teacher Education Program At Middle East Technical University**. Yayınlanmamış doktora tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Çoban Çağlı, S. (2000). **Sağlık Meslek Lisesi İlk Yardım ve Acil Bakım Bölümü Eğitim Programının Değerlendirilmesi**. Yüksek Lisans tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.

Çöker, H.N. (1991). **Ankara İlkokullarında Beden Eğitimi Derslerinin etkililiğinin değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Çubukçu, Z. (1997). **Anadolu Öğretmen Liseleri Eğitim Programının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Daloğlu, A. (1996). **A Case Study On Evaluating “The Certificate For Overseas Teachers Of English” Curriculum At Bilkent University.** Yayınlanmamış doktora tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Demirci, M. (2003). **Emniyet Genel Müdürlüğünce Düzenlenen Temel Trafik Ve Kaza İnceleme Eğitim Programının Değerlendirilmesi.** Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi, Ankara

Demirel,Ö.(1999). **Eğitimde Program Geliştirme.** Ankara:Pegem Yayıncılık.

EGM. (1998). **Trafik Denetimine Bilimsel Yaklaşım.** Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Yayınları.

EGM. (2001).**Trafik İstatistik Yıllığı.** Ankara: Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı Yayınları.

EGM. (2000). **Trafik Kazaları ve Sosyo-Ekonomik Kayıplar.** Ankara: Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı Yayınları.

EGM. (2000). **Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi.** Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Yayınları.

EGM. (2001). **Türkiye ve Dünya’ da Karayolu Trafik Kazaları Değerlendirmeleri II.** Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Yayınları.

Erdem, H.E. (1999). **Evaluating The English Language Curriculum At A Private School In Ankara : A Case Study.** Yayınlanmamış doktora tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara

Erden, M. (1995). **Eğitimde Program Değerlendirme.** Ankara: Pegem Yayıncılık.

Gazi Üniversitesi (2004, Nisan 5), (<http://www.gazi.edu.tr/our/kaza.html>)

Gözütok, D.F. (1994). "A.Ü.E.B.F. Programlarının Değerlendirilmesi". **Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi**, 27, 561-575.

Gözütok, F.D.(2001). "Program Değerlendirme". **Öğretimde Planlama ve Değerlendirme**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları

Gürkan,T.(1981). **Okul Öncesi Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi ve Geliştirilmesi**. Yayımlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Herbert Artur and Raymond R. Collon (1997). **Tables for Statisticians**, Barnes and Noble College Outline Series, s. 147.

IRTAD (Uluslar arası Karayolu Trafik Kazaları İstatistikleri) Verileri (2000).

Işıldar,S. (1996). **Trafik Kazaları ve Mağdurları**, Ankara.

Işıldar,S. (1999).**Trafik Kazaları ve Çözüm Önerileri**, Ankara

Işıldar,S. (2000). **Okullarda Karayolu Trafik Güvenliği Eğitimi ve Trafik Polisi**, 21. Yüzyılda Polisin Eğitimi Sempozyumu, Ankara

İnal, K. (2001).**Türkiye' de Sürücü Eğitimi Sorunları**, Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi, Ankara.

İsrail Eğitim, Kültür ve Spor Bakanlığı. (1995). **Trafik Güvenliği Eğitimi Programı**.

Kanatlar, A.Z. (1996). **An Evaluation Of The M.A. TEFL Program At Bilkent University**. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Bilkent Üniversitesi Ekonomi ve Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Karabaş, A.R. (1989). **Hizmet İçi Eğitim Programlarının Değerlendirme Durumları**. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Karacaoğlu, Ö.C. (2002). **F Tipi Kapalı Cezaevlerinde Görevli İnfaz ve Koruma Memurlarına Uygulanan Hizmet İçi Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi**. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi, Ankara

Karataş, M. (1991). **A.Ü. E.B.F. Ö.S.P. 'Özel Öğretim Yöntemleri ve Uygulama' Ders Programının Değerlendirilmesi**. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Kaya, Z. (1994). **İkinci Dil Olarak Türkçe Eğitim Programlarının Değerlendirilmesi**. Yayımlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara

Keyvan N.Ç. (1991). **Sekreterlik Hizmetiçi Eğitim Programının Değerlendirilmesi**. Yayımlanmamış doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara

KGM. (1999). **Karayolları Trafik Kanunu**, Ankara:Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.

KGM. (1999). **Karayolları Trafik Yönetmeliği**, Ankara:Karayolları Genel Müdürlüğü Matbaası.

Mattsson, H., **'Educational Programs for Driver Instructors and Examiners in Sweden'**, Driver Education in Sweden, *Sweroad-Traffic Safety Project*, Ankara, revised on 17th August 1998.

Mızıkacı, F. (2001). **A Study On The Evaluation Of Tourism And Hotel Management Program At Başkent University In Terms Of Total Quality Management Principles**. Yayınlanmamış doktora tezi, Ortadoğu Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara

Milli Eğitim Bakanlığı. (2004, Şubat 10), (<http://www.meb.gov.tr>
<http://ookgm.meb.gov.tr/trfegitim/TRAFEGITIM.asp>).

Milli Eğitim Bakanlığı. (1993). **Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Eğitim Programı B, C, D, E, F Sınıfları Kitapçıkları**, Ankara.

NHTSA (2000), **Survey of Drinking And Driving Laws**, April 2000. (<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/pub/DWlothercountries/appendixb.html>) kontrol tarihi 14.04.2004

NLA (2001), **Professional Driver Training**, Professional Road Safety Working Document 2, Rijswijk.

Ministry Of Education. (1995). **Road Safety Education**, Culture and Sport, Jarusalem, Israil.

Seki, A. (2003). **Deniz Harp Okulu Yönetici Personel Kursu Programının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi, Ankara

Semerci, Ç. (1998). **Mesleki ve Teknik Eğitim Fakültesi Programlarının Değerlendirilmesi**. Yayınlanmamış doktora tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ

Sönmez, K. (1999). **Ağır Vasıta Sürücülerinin Yaşam Koşulları ve Trafik Kazaları** (1.Baskı). Ankara: EGM Trafik Araştırma Merkezi Yayınları

Sönmez, K. (2002). **Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücüler-I** (1.Baskı). Ankara: EGM Trafik Araştırma Merkezi Yayınları

Sönmez, K ve Vursavaş, F. (Mayıs 2002). "Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücülerin Kendi Sürücü Becerileri ve Performanslarının Yeterliliklerine Duydukları Özgüven", Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Ankara

Sweroad. (2001). Türkiye Karayolu Güvenliği Raporu, Ankara

Şahin, H.(1999). Sınıf Öğretmeni Yetiştirme Programlarının Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Şener, E. (2004). Türkiye'deki Sağlık Eğitim Fakültelerinin Programlarının Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi, Ankara

Şimşek, H. (5-7 Mayıs 2004). Stajyer Sürücülüğün Örnek Uygulamaları ve AB Sürecinde Trafik Kanunumuza Uyarlanma Koşulları. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Ankara

Tüketici Bülteni (1997). Trafik Özel Sayısı. Ankara.

TBMM. (2001). Trafik Araştırma Komisyonu Raporu. Ankara.

Trafik İstatistik Yıllığı (2002) Ankara: EGM Trafik Eğitim ve Araştırma Daire Başkanlığı Yayınları.

Yenen, G.F. (2000). Atatürk Öğretmen Koleji Programının Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana.

Varış, F. (1997). Eğitimde Program Geliştirme. Ankara : Alkım Yayıncılık.

EKLER

Ek

Sayfa

1. Kursiyerler İçin Anket Formu A.....144
2. Eğiticiler İçin Anket Formu B150



T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM PROGRAMLARI VE ÖĞRETİM ANABİLİM DALI
(PROGRAM GELİŞTİRME BİLİM DALI)

SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ

ANKET FORMU – A
KURSIYERLER İÇİN



Fatih VURSAVAŞ

Danışman : Prof. Dr. Tanju GÜRKAN

ANKARA
ARALIK-2003

Sayın Kursiyer,

Bu anketin amacı, **Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi** konulu **Yüksek Lisans Tezi** için veri toplamaktır. Elde edilecek veriler, sürücü eğitim programının geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır.

Anketin birinci bölümünde kişisel bilgiler, ikinci bölümünde eğitim programının amaçlarına, içeriğine, sürücü adaylarının kendi görüşlerine göre kendi sürüş becerileri hakkındaki görüşlerine ve eğitim durumları ile sınav sisteminin değerlendirilmesine, üçüncü bölümünde ise sürücü eğitimini geliştirme önerilerine ilişkin sorulara yer verilmiştir. Anket ile elde edilecek veriler, sadece bilimsel amaçlarla kullanılacaktır. Ankete isminizi yazmanıza gerek yoktur. Ancak tüm maddeleri yanıtlamanız araştırmanın geçerliliği açısından büyük önem taşımaktadır.

Yardım ve katkılarınızdan dolayı teşekkür ederim.

Fatih VURSAVAŞ
Ankara Üniversitesi
Eğitim Bilimleri Enstitüsü
Program Geliştirme
Yüksek Lisans Öğrencisi

I. KİŞİSEL BİLGİLER

Aşağıda kişisel durumunuzla ilgili sorular bulunmaktadır. Her bir soru için durumunuza uygun olan seçeneğe ait parantezin içine (X) işareti koyunuz. Lütfen tüm soruları cevaplayınız.

1- Cinsiyetiniz.

1. Kadın
 2. Erkek

2- Yaşınız.

- 18-25 26-33 34-41 42-49 49 ve üstü

3- Öğrenim Durumunuz

1. İlkokul
 2. Ortaokul
 3. Lise Mezunu
 4. Ön Lisans Mezunu (2-3 Yıllık Meslek Yüksekokulu vb.)
 5. Lisans Mezunu (4 yıllık üniversite mezunu)
 6. Diğer (Lütfen Belirtiniz)

4- Medeni Durumunuz

1. Bekar
 2. Evli

5- Mesleğiniz

6-Sürücü kursunda eğitim almaya başlamadan önce sürücülük tecrübeniz var mı, varsa süresi?

1. Yok
 2. Var Süresi (gün, ay yada yıl)

7-Almaya hak kazandığınız sürücü belgesinin sınıfı nedir?

1. A sınıfı
 2. B sınıfı
 3. C sınıfı
 4. D sınıfı
 5. E sınıfı

8- Bu belgeyi almadan önce başka bir sınıf sürücü belgeniz var mıydı, varsa sınıfı?

- () 1. A sınıfı
() 2. B sınıfı
() 3. C sınıfı
() 4. D sınıfı
() 5. E sınıfı

9. Sürücü belgesi almak için sınava kaçınıcı kez giryorsunuz?

- () 1. İlk kez
() 2. İkinci kez
() 3. Üçüncü kez
() 4. Dördüncü kez
() 5. Beşinci kez

10-Esas olarak hangi arzu, beklenti, yada ihtiyacınızı gidereceğini/karşılایacağını düşünerek sürücü belgesi almaya karar verdiniz?

- () 1. İşim gereği sürücü belgesi gerekmektedir
() 2. İşime, okuluma gidip gelebilmek ve daha rahat ulaşım için sürücü belgesi gerekmektedir
() 3. Gezme, eğlenmek için sürücü belgesi gerekmektedir
() 4. Araç sürmeyi sevdiğim için sürücü belgesi gerekmektedir
() 5. İhtiyaç duyduğumda araç kullanabilmek için sürücü belgesi gerekmektedir
() 6. Diğer lütfen belirtiniz

II. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMINA İLİŞKİN GÖRÜŞLER

Aşağıda katıldığınız sürücü eğitim programının hedefleri, içeriği, eğitim durumları ile sınama durumlarına ilişkin ifadelere yer verilmiştir. Sizden her bir ifadenin tanımladığı faktörlerin yeterlilik durumunu, ifadenin karşısında yer alan seçeneklerden uygun olanını işaretleyerek belirtmeniz beklenmektedir.

II-A.SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ HEDEFLERİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen yeterli (2)	Yeterli (3)
11. Programın hedeflerinin açık olarak ifade edilmesi			
12. Programın hedeflerinin sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap verebilmesi			
13. Programın hedeflerinin sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygunluğu			
14. Programın hedeflerinin gerçekleştirilecek nitelikte olması			
15. Programın hedeflerinin güncel olması			

II-B. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ İÇERİĞİNİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen yeterli (2)	Yeterli (3)
16. Programın içeriği sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap vermektedir.			
17. Programın içeriği sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygundur.			
18. Programın içeriği günceldir			
19. Programın içeriğinde yer alan bilgiler bilimseldir			
20. Programın içeriği hedeflerle tutarlıdır			
21. Trafik ve Çevre Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			
22. Motor ve Araç Tekniği dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			
23. İlk yardım Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			
24. Direksiyon dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			

II-C. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ EĞİTİM DURUMLARININ YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen yeterli (2)	Yeterli (3)
25. Derslerde kullanılan öğretim yöntemlerinin konu alanının özelliğine göre seçilmektedir			
26. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri fiziksel olanaklara göre seçilmektedir			
27. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri ders süresine göre seçilmektedir			
28. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri sınıf mevcuduna göre seçilmektedir			
29. Derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı görsel-işitsel araçlar kullanılmaktadır			
30. Derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı yazılı kaynaklar kullanılmaktadır			
31. Derslerde kullanılan görsel-işitsel araçlar yeterlidir			
32. Teorik ve uygulamalı eğitimde kaliteli ve modeli yüksek araçlar kullanılmaktadır			
33. Teorik ve uygulamalı eğitimde teknolojik (simulatör vb.) cihazlar kullanılmaktadır			
34. Eğitimin toplam süresi yeterlidir			
35. Uygulamalı derslere ayrılan süre yeterlidir			
36. Teorik derslere ayrılan süre yeterlidir			
37. Sınıflardaki kursiyer sayıları uygundur			
38. Direksiyon eğitimi bu amaca göre düzenlenmiş özel ve geniş alanlarda yapılmaktadır.			
39. Direksiyon eğitimi yoğun trafiğin bulunduğu yerlerde de yapılmaktadır			
40. Uygulamalı derslerde gece ve kış koşullarında araç kullanma gibi birtakım özel durumlar da göz önüne alınmaktadır.			
41. Eğitimcilerin alan bilgileri yeterlidir			
42. Eğitimcilerin genel kültür bilgileri yeterlidir			
43. Eğitimcilerin eğitimcilik konusundaki bilgi ve becerileri yeterlidir			
44. Eğitimciler anlaşılır ve akıcı bir dil kullanmaktadır			
45. Eğitimciler jest ve mimikleri uygun kullanmaktadır			
46. Eğitimciler ders sürelerini iyi kullanmaktadır			
47. Eğitimciler sınıfa hakim olabilmektedir			
48. Eğitimciler içeriği katılanların seviyesine uygun hale getirebilmektedir			
49. Eğitimciler derslerinde örnekler vermektedir			
50. Eğitimciler kursiyerlerin derse katılımını sağlamaktadır.			
51. Eğitimciler kursiyeri derse motive etmektedir			

II-D. SÜRÜCÜLERİN KENDİ SÜRÜCÜLÜK BECERİLERİNİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLERİ

	Yetersiz (1)	Kısmen Yeterli (2)	Yeterli (3)
52. Aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkış			
53. Durakladığı yerden kontrollü çıkış			
54. Şerit izleme ve değiştirme			
55. Hız kurallarına uyma			
56. Takip mesafesine uyma			
57. Güvenli sollama ve geçme			
58. Kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma			
59. Kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma			
60. Güvenli manevra becerisi			
61. Karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama			
62. Durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar			
63. Geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme			
64. Eğimli yolda dur-kalk becerisi			
65. Aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi			
66. Direksiyon hakimiyeti			
67. Ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı			
68. Heyecan ve dikkat durumu			
69. Genel olarak araç kullanmak da kendinizi ne derece yeterli görüyorsunuz			

II-E. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİNİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen yeterli (2)	Yeterli (3)
70. Eğitim sonunda yapılan sınavların türünün derslerin niteliğine göre belirlenme durumu			
71. Eğitim sonunda yapılan trafik ve çevre bilgisi, motor ve araç tekniği bilgisi, ilkyardım bilgisi derslerinin sınavları adayın hedeflere ne ölçüde ulaştığını saptamaya yönelik durumu.			
72. Direksiyon sınavı gerçek trafik ortamında adayın öngörülen bütün becerileri kazanıp kazanmadığını test edecek şekilde yapılma durumu.			

III. SÜRÜCÜ EĞİTİMİ PROGRAMININ GELİŞTİRMESİNE YÖNELİK ÖNERİLER

Bu bölümdeki sorulara vereceğiniz yanıtları maddeler halinde sıralayınız.

74. Almış olduğunuz sürücü eğitiminde, eğitimin içerik ve süreci ile ilgili olarak yaşadığınız sorunlar ve bu sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

Sorunlar:.....

.....

Yapılması Gerekenler:.....

.....

.....

75. Almış olduğunuz sürücü eğitiminde, eğiticilerin tarzı ve davranışı ile ilgili olarak yaşadığınız sorunlar ve bu sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

Sorunlar:.....

.....

Yapılması Gerekenler:.....

.....

.....

.....

76. Almış olduğunuz sürücü eğitiminde, eğiticilerin yeterliliklerinin artırılması için yapılması gerekenler nelerdir?

.....

.....

.....

.....

77. Eğitim Programının etkililiğinin artırılması için sürücü okullarının fiziki olanaklarında ne gibi düzenlemeler yapılmalıdır?

.....

.....

.....

.....

78. Sürücü eğitimi sonrasında yapılan yazılı ve uygulamalı sınavlarla ilgili ne tür değişiklikler önerirsiniz?

.....

.....

.....

.....

79. Ankette yer almayan konularla ve eğitim programının etkililiğinin artırılmasıyla ilgili olarak belirtmek istediğiniz başka önerileriniz varsa lütfen yazınız.

.....

.....

.....

.....

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM PROGRAMLARI VE ÖĞRETİM ANABİLİM DALI
(PROGRAM GELİŞTİRME BİLİM DALI)

SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ

ANKET FORMU – B
EĞİTİCİLER İÇİN

Fatih VURSAVAŞ

Danışman : Prof. Dr. Tanju GÜRKAN

**ANKARA
ŞUBAT-2004**

Sayın Eğitici,

Bu anketin amacı, **Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi** konulu Yüksek Lisans Tezi için veri toplamaktır. Eldo edilecek veriler, sürücü eğitim programının geliştirilmesi çalışmalarında kullanılacaktır.

Anketin birinci bölümünde kişisel bilgiler, ikinci bölümünde eğitim programının amaçlarına, içeriğine, sürücü adaylarının kendi görüşlerine göre kendi sürüş becerileri hakkındaki görüşlerine ve eğitim durumları ile sınav sisteminin değerlendirilmesine, üçüncü bölümünde ise sürücü eğitimini geliştirme önerilerine ilişkin sorulara yer verilmiştir. Anket ile elde edilecek veriler, sadece bilimsel amaçlarla kullanılacaktır. Ankete isminizi yazmanıza gerek yoktur. Ancak tüm maddeleri yanıtlamanız araştırmanın geçerliliği açısından büyük önem taşımaktadır.

Yardım ve katkılarınızdan dolayı teşekkür ederim.

Fatih VURSAVAŞ
Ankara Üniversitesi
Eğitim Bilimleri Enstitüsü
Program Geliştirme
Yüksek Lisans Öğrencisi

I. KİŞİSEL BİLGİLER

Aşağıda kişisel durumunuzla ilgili sorular bulunmaktadır. Her bir soru için durumunuza uygun olan seçeneğe ait parantezin içine (X) işareti koyunuz. Lütfen tüm soruları cevaplayınız.

1- Cinsiyetiniz.

- () 1. Kadın
() 2. Erkek

2- Yaşınız.

- () 18-25 () 26-33 () 34-41 () 42-49 () 49 ve üstü

3- Öğrenim Durumunuz

- () 1. İlkokul
() 2. Ortaokul
() 3. Lise Mezunu
() 4. Ön Lisans Mezunu (2-3 Yıllık Meslek Yüksekokulu vb.)
() 5. Lisans Mezunu (4 yıllık üniversite mezunu)
() 6. Diğer (Lütfen Belirtiniz)

4- Medeni Durumunuz

- () 1. Bekar
() 2. Evli

5- "Sürücü Eğitici" olmaktan başka bir mesleğiniz varsa belirtiniz .

- () 1.
() 2.
() 3.
() 4.
() 5.

6-Sürücü kursunda eğitim vermeye başlamadan önce eğitici kademini var mıydı, varsa süresi?

- () 1. Yok
() 2. Var Süresi (gün, ay yada yıl)

7-Sürücü kursunda eğitici olmadan önce ne tür bir eğitim sürecinden geçtiniz, lütfen belirtiniz.

- () 1.
() 2.
() 3.
() 4.
() 5.

8. Ne kadar zamandır sürücü okullarında eğitici olarak görev yapıyorsunuz?

Süresi (gün, ay yada yıl)

II. PROGRAMA İLİŞKİN GÖRÜŞLER

Aşağıda eğitici olarak görev aldığınız sürücü eğitim programının hedefleri, içeriği, eğitim durumları ile sınama durumlarına ilişkin ifadelere yer verilmiştir. Sizden her bir ifadenin tanımladığı faktörlerin yeterlilik durumunu, ifadenin karşısında yer alan seçeneklerden uygun olanını işaretleyerek belirtmeniz beklenmektedir.

II-A. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ HEDEFLERİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen Yeterli (2)	Yeterli (3)
9. Programın hedeflerinin açık olarak ifade edilmesi			
10. Programın hedeflerinin sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap verebilmesi			
11. Programın hedeflerinin sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygunluğu.			
12. Programın hedeflerinin gerçekleştirilecek nitelikte olması			
13. Programın hedeflerinin güncel olması			

II-B. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ İÇERİĞİNİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen yeterli (2)	Yeterli (3)
14. Programın içeriği sürücü adayının ihtiyaçlarına cevap vermektedir.			
15. Programın içeriği sürücü adayının hazır bulunuşluk düzeyine uygundur.			
16. Programın içeriği günceldir			
17. Programın içeriğinde yer alan bilgiler bilimseldir			
18. Programın içeriği hedeflerle tutarlıdır			
19. Trafik ve Çevre Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			
20. Motor ve Araç Tekniği dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			
21. İlk yardım Bilgisi dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			
22. Direksiyon dersi içeriği sürücü adayının eğitim ihtiyacını karşılamaktadır			

II-C. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ EĞİTİM DURUMLARININ YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen yeterli (2)	Yeterli (3)
23. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri konu alanının özelliğine göre seçilmektedir			
24. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri fiziksel olanaklara göre seçilmektedir			
25. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri ders süresine göre seçilmektedir			
26. Derslerde kullanılan öğretim yöntemleri sınıf mevcuduna göre seçilmektedir			
27. Derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı görsel-ışitsel araçlar kullanılmaktadır			
28. Derslerde öğrenmeyi kolaylaştırıcı yazılı kaynaklar kullanılmaktadır			
29. Derslerde kullanılan görsel-ışitsel araçlar yeterlidir			
30. Teorik ve uygulamalı eğitimde kaliteli ve model yüksek araçlar kullanılmaktadır			
31. Teorik ve uygulamalı eğitimde teknolojik (simulatör vb.) cihazlar kullanılmaktadır			
32. Eğitimin toplam süresi			
33. Uygulamalı derslere ayrılan süre			
34. Teorik derslere ayrılan süre			
35. Sınıflardaki kursiyer sayıları uygundur			
36. Direksiyon eğitimi bu amaca göre düzenlenmiş özel ve geniş alanlarda yapılmaktadır.			
37. Direksiyon eğitimi yoğun trafiğin bulunduğu yerlerde de yapılmaktadır			
38. Uygulamalı derslerde gece ve kış koşullarında araç kullanma gibi birtakım özel durumlar da göz önüne alınmaktadır.			
39. Eğitici alan bilgileri			
40. Eğitici genel kültür bilgileri			
41. Eğitici eğitici konusundaki bilgi ve becerileri			
42. Eğitici anlaşılır ve akıcı bir dil kullanması			
43. Eğitici jest ve mimikleri uygun kullanması			
44. Eğitici ders sürelerini iyi kullanması			
45. Eğitici sınıfa hakim olabilmesi			
46. Eğitici içeriği katılanların seviyesine uygun hale getirebilmesi			
47. Eğitici derslerinde örnekleme yapması			
48. Eğitici kursiyerlerin derse katılımını sağlama			
49. Eğitici kursiyeri derse motive edebilmesi			

II-D. EĞİTİCİLERE GÖRE SÜRÜCÜLERİN SÜRÜCÜLÜK BECERİLERİNİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLERİ

	Yetersiz (1)	Kısmen Yeterli (2)	Yeterli (3)
50. Aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkış			
51. Durakladığı yerden kontrollü çıkış			
52. Şerit izleme ve değiştirme			
53. Hız kurallarına uyma			
54. Takip mesafesine uyma			
55. Güvenli sollama ve geçme			
56. Kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma			
57. Kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma			
58. Güvenli manevra becerisi			
59. Karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama			
60. Durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar			
61. Geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme			
62. Eğimli yolda dur-kalk becerisi			
63. Aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi			
64. Direksiyon hakimiyeti			
65. Ses cihazı ve araç ışıklarının kullanımı			
66. Heyecan ve dikkat durumu			
67. Genel olarak araç kullanmak da kendinizi ne derece yeterli görüyorsunuz			

II-E. SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİNİN YETERLİLİĞİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLER

	Yetersiz (1)	Kısmen yeterli (2)	Yeterli (3)
68. Eğitim sonunda yapılan sınavların türünün derslerin niteliğine göre belirlenme durumu			
69. Eğitim sonunda yapılan trafik ve çevre bilgisi, motor ve araç tekniği bilgisi, ilkyardım bilgisi derslerinin sınavları adayın hedeflere ne ölçüde ulaştığını saptamaya yönelik durumu.			
70. Direksiyon sınavı gerçek trafik ortamında adayın öngörülen bütün becerileri kazanıp kazanmadığını test edecek şekilde yapılma durumu.			

III. SÜRÜCÜ EĞİTİMİ PROGRAMININ GELİŞTİRMESİNE YÖNELİK ÖNERİLER

Bu bölümdeki sorulara vereceğiniz yanıtları maddeler halinde sıralayınız.

71. Eğitici olarak görev aldığınız sürücü eğitiminde, eğitimin içerik ve süreci ile ilgili olarak yaşadığınız sorunlar ve bu sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

Sorunlar:.....

Yapılması Gerekenler:.....

72. Eğitici olarak görev aldığınız sürücü eğitiminde, kursiyerlerin tarzı ve davranışı ile ilgili olarak yaşadığınız sorunlar ve bu sorunların giderilmesi için sizce yapılması gerekenler nelerdir?

Sorunlar:.....

Yapılması Gerekenler:.....

73. Eğitici olarak görev aldığınız sürücü eğitiminde, sürücü adaylarının sürüş becerilerinin artırılması için yapılması gerekenler nelerdir?

.....
.....
.....
.....

74. Eğitim Programının etkililiğinin artırılması için sürücü okullarının fiziki olanaklarında ne gibi düzenlemeler yapılmalıdır?

.....
.....
.....
.....

75. Sürücü eğitimi sonrasında yapılan yazılı ve uygulamalı sınavlarla ilgili ne tür değişiklikler önerirsiniz?

.....
.....
.....
.....

76. Ankette yer almayan konularla ve eğitim programının etkililiğinin artırılmasıyla ilgili olarak belirtmek istediğiniz başka önerileriniz varsa lütfen yazınız.

.....
.....
.....
.....