BÖLÜM I

GİRİŞ

Bu bölümde araştırmanın problemi tanımlanmış, amaçlar ifade edilmiş, araştırmanın önemi vurgulandıktan sonra araştırmanın sınırlılıkları ve araştırmada yer alan önemli kavramlar tanımlanmıştır.

Problem

İnsan toplumsal bir varlıktır. İnsanın toplumsallığı, bireylerin birbiriyle etkileşimi ve iletişimiyle olasıdır. İnsanların bir araya gelmesini gerektiren ekonomik, sosyal, kültürel her türlü süreç kaçınılmaz olarak ulaşım gerektirir. İnsan bireysel ihtiyaçları için de ulaşmak ve ulaşılır olmak zorundadır. Dolayısıyla ulaşım, insanın hem toplumsal, hem de bireysel yaşamındaki bir ihtiyaç ve zorunluluktur (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, 2009, 20). Toplumsal yaşamın ve ekonomik gelişmenin vazgeçilmezi olan ulaşım; sürekli gelişme gösteren, insanlık ve hareketlilik kavramları kadar eski bir olgudur.

Ulaştırma faaliyeti, bir fayda üretme ve ihtiyaç giderme amacı ile canlı ve cansız varlıkların en ekonomik bir biçimde yer değiştirmesini sağlayan hizmetlerin tamamı veya bir yarar sağlamak üzere kişi ve eşyanın ekonomik, hızlı ve güvenli olarak yerinin değiştirilmesi olarak tanımlanabilir. Kaplan'a (1993, 242) göre ulaşım, çeşitli arazi kullanımlarının birbirleri ile ilişkilerini kuran bağlayıcı, ulaştırma ise bu bağlayıcının niteliksel ve niceliksel durumudur. Burada bağlayıcılık, hem bağlantıları sağlama (iletişim), hem de istenen bağlantıları yeterli biçimde güçlendirme (tutkal) anlamındadır. Alt yapı ve üst yapı olarak iki yapıya sahip olan ulaşımda alt yapının en önemli öğeleri yollar ve terminal alanları, üst yapının en önemli öğeleri ise taşıtlar ve trafiktir.

Hareketliliğe dayalı ulaşım faaliyetlerinin içinde barındırdığı alt yapı ve üst yapı öğeleri dikkate alındığında farklı ulaşım sistemlerinin toplumsal ve ekonomik yaşamda var olduğu görülür. Kullanılan ulaşım türleri;

- Karayolu Taşımacılığı,
- Demiryolu Taşımacılığı,
- Deniz-Su Yolu Taşımacılığı,
- Havayolu Taşımacılığı,
- Boru Hattı Taşımacılığı olarak sınıflandırılabilir (Akçay, 1997, 11).

Ulaşım türleri içinde her sistemin kendisine özgü özellikleri vardır ve hiç biri diğerine tümüyle üstün değildir. Bu nedenle ülkenin koşullarına en uygun karışımın (kombine taşımacılık) ne olduğunun saptanması gerekmektedir. Bu özellikler ülkenin coğrafi yapısına, arazi kullanımına, yerleşmelerin dağılımına, ekonomik gücüne ve sosyo-politik yapısına bağlıdır.

Türkiye'de ulaşım türlerinin kullanımına ilişkin veriler Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK] tarafından değerlendirilip sunulmaktadır. Bu verilerine göre, 2001 yılında tüm ulaşım sistemleri arasında karayolu, yük taşımacılığında 151.421 ton-kilometre ve yolcu taşımacılığında 168.211 yolcu-kilometre ile en fazla tercih edilen sistem iken; demiryolu, yük taşımacılığında 7.562 ton-kilometre ve yolcu taşımacılığında 5.568 yolcu-kilometre; denizyolu ise yük taşımacılığında 8.100 ton-mil ve yolcu taşımacılığında 31 yolcu-mil ile karayolu ulaşımını takip etmiştir. 2005 yılı sonunda; karayolu, yük taşımacılığında 166.831 ton-kilometre ve yolcu taşımacılığında 182.152 yolcu-kilometre ile en fazla tercih edilen sistem konumunu muhafaza ederken; demiryolu, yük taşımacılığında 9.152 ton-kilometre ve yolcu taşımacılığında 5.036 yolcu-kilometre, denizyolu ise yük taşımacılığında 3.477 ton-mil ve yolcu taşımacılığında 670 yolcu-mil ile karayolu ulaşımını takip etmiştir. 2010 yılına gelindiğinde karayolu ulaşımı yük taşımacılığında 190.365 ton-kilometre ve yolcu taşımacılığında ise 226.913 yolcu-kilometre ile tüm ulaşım sistemleri arasındaki liderliğini devam ettirmiştir (TÜİK, 2012a).

Türkiye'de yük ve yolcu taşımacılığı türleri ile Avrupa Birliği [AB] ülkeleri yük ve yolcu taşıma türlerinin oransal dağılımı karşılaştırıldığında, karayolu taşımacılığının AB ortalamasının oldukça üzerinde olduğu görülür. Özellikle karayoluyla yük taşımacılığında; değerlendirmeye alınan 35 ülke arasında yalnızca İrlanda, İzlanda, Kıbrıs ve Malta'nın yük taşımacılığında karayolunu Türkiye'den daha fazla tercih ettiği görülmektedir (European Commission [EC], 2011). Ancak, 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde hazırlanan

“Karayolları Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu”nda yolcu ve yük taşımacılığında karayollarına ağırlık verilmesi hususunun, ölümlü/yaralanmalı trafik kazalarını artıran önemli bir faktör olduğu vurgulanmıştır (Sayıştay, 2008).

Türkiye’de 1981 yılında tescil edilmiş araç sayısı 1.447.223 iken bu sayı 2010 yılı itibarı ile on katından fazla artışla 15.095.603’e ulaşmıştır (TÜİK, 2011). Bu durum toplumsal yaşamın ve ekonomik gelişmenin vazgeçilmezi olan “ulaşımın”, ülkemiz için karayolu ulaşımı; “trafiğin” ise karayolu trafiği anlamına geldiğini göstermektedir.

Trafik, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun 3. maddesinde; “Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleri” olarak tanımlanmıştır. Trafik, her biri kendi içinde ve kendine ait pek çok dinamiğe sahip olan üç temel sistemden oluşur: Çevre, araç ve insan. Bu üç sistem belli bir denge içinde olup, çeşitli faktörler ayrı ayrı ya da bütün olarak bu dengeyi bozabilir. Trafik sistemini oluşturan bu yapılardan herhangi birinde ortaya çıkacak bir aksaklık tüm sistemi olumsuz etkileyebilmektedir. Bu nedenle güvenli ve etkili bir trafik için, trafik sistemini oluşturan faktörlerin ideal koşulları taşıması gerekmektedir.

Günümüz dünyasında yaşanan bireysel ve toplumsal sorunlar içinde en önemlilerinden birisi de trafik sorunudur. Sürekli artan motorlu araç sayısı ile birlikte yoğunluk ve kazalar, trafiği çok önemli bir sorun haline getirmiştir. Trafik kazası, “Karayolu üzerinde hareket halinde olan bir veya birden fazla aracın karıştığı ölüm, yaralanma ve maddi hasarla sonuçlanmış olan olay” olarak tanımlanmaktadır (Karayolları Trafik Kanunu [KTK], md.3). Türkiye’de her yıl binlerce kişi trafik kazalarında hayatını kaybetmekte ve on binlerce kişi de yaralanmaktadır. Yaralananlardan bazıları ömürleri boyunca sakat kalmaktadır. Kaza kurbanlarının çoğu gençtir. Bu durum bu kişilerin yaşamlarının önemli bir bölümünün tamamen veya kısmen yok olması anlamını taşımaktadır (Swe Road, 2001, 1). Trafik kazasının tanımında sonuçlar maddi hasar, ölüm ve yaralanma olarak verilmektedir. Oysa trafik kazalarının sonuçları sadece ölüm ve yaralanmalarla sınırlı kalmamaktadır. Trafik kazası akabinde mağdur ve yakınlarında psikolojik rahatsızlıklar oluşmakta, işlerinde ve eğitimlerinde olumsuz gelişmeler yaşanmakta ve eşiyle-ailesiyle, arkadaşlarıyla, meslektaşlarıyla ilişkileri bozulmaktadır

(Emniyet Genel Müdürlüğü [EGM], 2001a, 57).

Trafik ve trafik kazaları sadece Türkiye'nin değil modern dünyada her toplumda önemli bir sorundur. Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization [WHO]), karayolu trafik kazalarını özellikle düşük ve orta gelir seviyesindeki ülkeler için önemli bir halk sağlığı sorunu olarak görmektedir. Dünya Sağlık Örgütü verilerine göre ortalama her yıl 1.3 milyon insan karayolu trafik kazalarında hayatını kaybetmekte, 20 ile 50 milyon arası insan ise ölümcül olmayan şekilde yaralanmaktadır (WHO, 2009, vii). Yine aynı örgüt "Yol Güvenliği 2012 Durum Raporu"nda, eğer mevcut eğilimlerde bir düzelme olmazsa karayolu trafik kazalarının 2030 yılında tüm dünyada ölüm nedenleri arasında beşinci sıraya yükseleceğini belirtmektedir (WHO, 2012). Bu durum trafik kazalarının önlenmesi ve karayolu trafik güvenliğinde sürekliliğin sağlanmasının önemini ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla karayolu trafiğinden kaynaklanan olumsuzlukları ve etkilerini en aza indirmek amacıyla başta denetim, eğitim, altyapı olmak üzere yol ve çevresi ile ilgili tüm alanlardaki çalışmalara aralıksız devam edilmesi bir gereklilik olarak görülmektedir.

Kalyoncuoğlu (1999, 1) trafik güvenliğini, karayolunu kullanan canlıların ve araçların, herhangi bir kaza ile karşılaşmadan yolu kullanabilmeleri için gerekli fiziksel, kültürel ve psikolojik şartların hazırlanması olarak tanımlamıştır. Dolayısıyla güvenli bir trafik ortamı için trafiğin bütün unsurlarının dikkatle ele alınması gereği ortaya çıkmaktadır. Tunç (2003, 28) ise, karayolu trafik güvenliğini;

- Yol kullanıcılarının (sürücü, yaya, yolcu) eğitimi ve sorumluluğu,
- Yaptırım (yani yasal ve polisiye tedbirler),
- Yol emniyet tedbirleri gibi üç faktöre bağlamaktadır.

Toplumsal yaşamın ve ekonomik büyümenin anahtarı olan ulaşımın daha güvenli, konforlu, hızlı ve ekonomik hale getirilmesi için bir yandan daha sağlam ve kullanışlı alt yapı tesisleri yapılmaya çalışılırken, diğer yandan daha güvenli, daha ekonomik ve hızlı karayolu taşıtlarının her gün yollara çıktığı görülmektedir.

Trafik kazalarının meydana gelmesi ya insan, ya taşıt ya da yol ve çevresiyle ilgili sorunlar ortaya çıkınca söz konusudur. İnsan unsuru ana öğe olup, diğer iki unsurun eksikliğinin meydana gelmesinde de doğrudan ilgilidir. İnsanlar; yaya, yolcu, sürücü olarak çeşitli şekillerde trafik içinde yer alırlar.

Jandarma ve Trafik Polisi sorumluluk bölgelerinde meydana gelen trafik kazalarına ilişkin kaza tespit tutanaklarının değerlendirilmesi sonucu hazırlanmış olan trafik kazalarına neden olan kusurların yıllara ve trafik öğelerine göre dağılımı Çizelge 1'de verilmektedir.

Çizelge 1. Kaza Tespit Tutanaklarının Değerlendirilmesi Sonuçlarına Göre Trafik Kazalarına Neden Olan Kusurların Yıllara ve Trafik Öğelerine Göre Dağılımı*

Yıl	Toplam Kusur	Sürücü Kusur	%	Yolcu Kusur	%	Yaya Kusur	%
1995	382 480	356 707	93,26	507	0,13	16 559	4,33
1996	420 036	398 782	94,94	2288	0,54	16 702	3,98
1997	667 899	649 955	97,31	894	0,13	14 297	2,14
1998	551 211	528 921	95,96	1419	0,26	15 004	2,72
1999	562 104	539 563	95,99	1279	0,23	15 133	2,69
2000	600 298	576 668	96,06	1485	0,25	14 435	2,40
2001	565 682	546 233	96,56	1738	0,31	13 105	2,32
2002	538 346	521 227	96,82	1254	0,23	12 867	2,39
2003	568 364	551 467	97,03	882	0,16	13 208	2,32
2004	640 906	623 578	97,30	710	0,11	13 987	2,18
2005	730 623	711 572	97,39	769	0,11	14 882	2,04
2006	851 150	834 681	98,07	739	0,09	13 789	1,62
2007	922 004	903 860	98,03	795	0,09	15 086	1,64

*2008 ve sonrasında maddi hasarlı kazalarda trafik kazasına neden olan kusur detayları hakkında bilgi verilemediğinden tabloda yer almamıştır. (Kaynak: TÜİK, 2012b)

Çizelge 1'de görüldüğü gibi kaza tespit tutanaklarının değerlendirilmesi sonuçları, trafik kazalarının büyük çoğunluğunun insan hatası, kusuru ve ihmalinden kaynaklandığını göstermektedir. Trafik kazalarına sebep olan kusurlar incelendiğinde insan öğesinin (sürücü, yolcu, yaya) % 98 gibi çok büyük bir kusur payıyla trafik kazalarında sorumlu olduğu görülmektedir. Sürücüler ise, kazalara sebebiyet veren kusur oranıyla insan öğesi içinde ilk

sırayı almaktadır.

Öyleyse, toplumsal yaşamın ve ekonomik gelişmenin vazgeçilmez parçası olan ulaşımı daha güvenli hale getirmenin yolunun, toplumu oluşturan bireylere ulaşım sistemleri konusunda yeterli eğitimi vermekten geçmekte olduğu söylenebilir.

Trafik kazalarıyla başa çıkmada ülkeler veya toplumlar arasında önemli farklılıklar vardır. Ülkelerin ekonomik gelişmişlik düzeyi ve teknolojiyi kullanma oranları ile sorunla başa çıkmaları arasında doğrusal bir bağlantının olduğu bilinmektedir. Gelişmiş ülkelerin trafik sorununa yaklaşım tarzları ve ele alış yöntemlerine bakıldığında sorunu bir bütün olarak değerlendirdiklerini, hedef ve stratejilerini bilimsel araştırmalara dayandırdıkları görülmektedir (EGM, 1999b'den akt: İnal, 2001, 22). Karayolu trafik güvenliğinin sağlanmasında çalışma yürütülmesi gereken alanlardan birisi olan sürücü eğitimi (Tunç, 2003, 28) konusunda da ülkelerin sistemleri arasında farklılıklar bulunmaktadır (EGM, 2000a) ve ülkeler arasındaki trafik güvenliği farkını belirleyen en başat ögelerden birisinin de sürücü eğitimi olduğu söylenebilir.

Pek çok ülkeye ait kaza ve trafik verileri ve diğer güvenlik göstergelerini içeren (IRTAD) Uluslararası Karayolu Trafik ve Kaza veri tabanı; yol kullanıcılarına, yol türlerine ve yol güvenliğine etki eden diğer faktörler ve kazalara ilişkin verileri sistematik olarak raporlayarak karayollarının daha güvenli hale getirilme çalışmalarına katkı vermektedir.

Uluslararası Karayolu Trafik ve Kaza veri tabanında yer alan 2010 raporu incelendiğinde Avustralya ve İngiltere'de meydana gelen trafik kazaları sonucu hayatını kaybedenlerin sayısının 1970 yılından 2009 yılına gelindiğinde Avustralya (Çizelge 2) için %61, İngiltere (Çizelge 3) için %70 azaldığı görülmektedir. Ülkelerin karayolu trafik güvenliği konusunda yürüttüğü planlı çalışmalar incelendiğinde bu sonucun tesadüf olmadığı görülmektedir.

Çizelge 2. Avustralya 1970 - 2009 arası Trafik Kazası Sonucu Ölü Sayıları

								2009'a göre değişim		
Yıl	1970	1980	1990	2000	2005	2008	2009	2008	2000	1970
Ölü S.	3.798	3.272	2.331	1.817	1.627	1.442	1.492	3%	-18%	-61%

Kaynak: (IRTAD, 2010, s.36)

Çizelge 3. İngiltere 1970 - 2009 arası Trafik Kazası Sonucu Ölü Sayıları

								2009'a göre değişim		
Yıl	1970	1980	1990	2000	2005	2008	2009	2008	2000	1970
Ölü S.	7.771	6.182	5.402	3.580	3.336	2.645	2.337	-11.6%	-35%	-70%

Kaynak: (IRTAD, 2010, s.267)

İngiltere'de 1970 yılı ile 2009 yılları arasındaki ölü sayıları arasındaki fark incelendiğinde, 100.000 kişiye düşen ölü oranının % 73 azaldığı görülmektedir. 2009 yılı verileri incelendiğinde, 100.000 kişi başına düşen ölüm oranı olan 3.8 ile İngiltere tüm OECD üyesi ülkeler arasında en düşük ölüm oranına sahip ülke durumundadır (IRTAD, 2010, 267). Ancak, Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı faaliyet yürüten Sürücülük Standartları Kurumunun (Driving Standards Agency) 2010 – 2011 Yıllık Raporu incelendiğinde özellikle sürücü eğitimi konusunda yapılan ve planlanan çalışmalar mevcut durumun İngiltere için tatminkar olmadığını ve daha güvenli bir trafik için sürekli çalışıldığını göstermektedir.

Avustralya'nın New South Wales, Viktorya ve Queensland eyaletleri ile yol güvenliğinde bugün en başarılı performansa sahip ülkeler olarak kabul edilen İngiltere, Norveç, Finlandiya, Hollanda ve İsveç, 100.000 kişiye düşen ölü sayısı oranları göz önüne alınarak karşılaştırıldığında, 1980 yılı itibarı ile Avustralya'nın en kötü performansa sahip olduğu görülmektedir. 1980 yılı itibarı ile 100.000 kişiye düşen ölü sayısı oranları iyiden kötüye şu şekilde sıralanmaktadır; Norveç, İsveç, İngiltere, Finlandiya, Hollanda, Viktorya, Queensland, New South Wales. 1998 yılına gelindiğinde aynı değerlendirmede ülkeler arası farkın azaldığı görülmektedir (RTA, 2009, 3). Yine, Irtad 2010 Yıllık Raporu'nda yer alan veriler kapsamında Avustralya'nın Milyon Taşıt-Kilometreye düşen ölü sayısı oranları incelendiğinde, 1970 yılında 49.3 olan değer 2009 yılında 6.7'e gerilemiş ve % 86'lık bir azalma gerçekleşmiştir (IRTAD, 2010, 37).

Bugün karayollarını daha güvenli hale getirmek için, Avustralya'da Federal hükümet, öğrenci sürücüler için yeni bir ulusal eğitim programını desteklemektedir. Keys2drive olarak bilinen program, genç sürücüler tam sürücü belgesi almadan önce onları sürüş çalışmalarında denetleyecek

ebeveynlere yardımcı olmak için tasarlanmıştır. Bu program profesyonel olmayan bir danışman eşliğinde öğrenciler için ücretsiz profesyonel sürüş dersinin yanı sıra eğitim materyallerini de içermektedir (İnfrastructure, 2014).

Dolayısıyla İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti trafik güvenliği eğitiminin karşılaştırılması bakımından uygun örnekler olarak değerlendirilmektedir.

Eğitimin genel amacı bireyin, topluma sağlıklı ve verimli bir şekilde uyum sağlamasına yardım etmektir. Eğitim, bireylere bilgi ve beceri kazandırmanın ötesinde, toplumun yaşamasını ve kalkınmasını devam ettirecek ölçüde ve nitelikte değer üretmeye çalışır (Varış ve diğerleri, 1998). Toplumsal yaşamın her alanında olduğu gibi trafikte de istendik davranışları sergileyecek bireyleri yetiştirmek eğitim kurumlarının işlevidir. Türkiye'de eğitimin genel çerçevesinden Milli Eğitim Bakanlığı [MEB] sorumludur. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 8. maddesi uyarınca Türkiye'de okul öncesi, okul içi ve dışı trafik eğitimi çalışmalarının bir plan çerçevesinde ilgili kuruluşlarla koordineli olarak yürütülmesinden Milli Eğitim Bakanlığı sorumludur. Trafik kazalarının meydana gelişindeki kusur payı en yüksek görülen sürücülerin eğitimi de MEB tarafından hazırlanmış olan eğitim programı çerçevesinde özel sürücü kurslarınca yürütülmektedir. Sönmez ve Vursavaş'a (2002) göre, modern bir toplum olmanın talep ettiğinden çok yavaş ve gecikmeli de olsa, özel sürücü kurslarının 1987 yılı sonundan itibaren faaliyete geçmesi Türkiye'de sürücülük eğitimini toplumsal taleplere cevap verebilecek modern bir çerçeveye oturtmak yönünde atılmış çok önemli bir adımı temsil etmektedir. Yine MEB tarafından belirlenen çerçevede, zorunlu eğitimde de belirli aşamalarda öğrencilere karayolu trafik güvenliği ile ilgili dersler okutulmaktadır.

Özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarının [MTSK] faaliyete geçmesi ile sürücü eğitiminde geleneksel yöntemlerin terk edilmesi, zorunlu eğitimde öğrencilere belirli aşamalarda trafik güvenliği eğitimi verilmesi, yürütülen karayolu güvenliği eğitimi çalışmalarının önemli bir sonucu olarak görülse de; mevcut karayolu kaza istatistikleri, "gelişmiş ülkelerin 1930'lu yıllardan beri trafik kazalarının önlenmesi konusunda faaliyet yürüttükleri alanlardan birisi olan eğitim alanındaki" (Gunarsson'tan akt: EGM, 1999a, 1) çalışmaların yeterli olmadığını ortaya koymaktadır.

Karayolu trafik güvenliğine önemli etkileri olan başta sürücüler olmak üzere tüm yol kullanıcılarına (sürücü, yolcu, yaya) yönelik yürütülen karayolu trafik eğitim faaliyetlerinin içeriği, süresi, öğrenme ortamları, değerlendirme boyutlarının bir bütün olarak değerlendirilmesi bu araştırmanın problemini oluşturmaktadır.

Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın amacı Türkiye'de trafik güvenliği eğitiminin bütünlüklü olarak değerlendirilmesidir. Bu genel amaç çerçevesinde aşağıdaki sorulara cevap aranmıştır.

1. Yol güvenliğinde başarılı kabul edilen ülkelerdeki sürücü eğitimi sistemi ile Türkiye'deki mevcut sistem karşılaştırıldığında;
    a. Türkiye'de sürücüler nasıl eğitilmekte ve yeterlikleri nasıl belgelendirilmektedir?
    b. Avustralya New South Wales eyaleti'nde sürücüler nasıl eğitilmekte ve yeterlikleri nasıl belgelendirilmektedir?
    c. İngiltere'de sürücüler nasıl eğitilmekte ve yeterlikleri nasıl belgelendirilmektedir?
    d. Türkiye ile Avustralya New South Wales eyaleti ve İngiltere'deki sürücü eğitim sistemleri arasındaki benzer ve farklı yönler nelerdir?
    e. Türkiye, Avustralya New South Wales eyaleti ve İngiltere'deki örgün eğitim, sürücü eğitimini destekler nitelikte midir?
2. Sürücü adaylarının, MTSK eğiticilerinin, tıp doktorlarının ve servis yetkililerinin görüşüne göre Türkiye'de Milli Eğitim Bakanlığınca hazırlanan "motorlu taşıt sürücüleri kursu programları" içerik, yöntem, süre, yararlanılan eğitim materyalleri ve yapılan sınavlar bakımından yeterli görülmekte midir?

Araştırmanın Önemi

Toplam kamu yatırım tahsislerinin sektörel dağılımı incelendiğinde, karayoluna 2011 yılında tahsis edilen miktar 2.625.450.000 TL ile toplam

yatırımların % 8,4 olarak gerçekleşmiş iken, 2012 yılı için bir önceki yıla göre % 9,7 artışla 2.879.212.000 TL tahsis edilmiştir (Kalkınma Bakanlığı, 2011, 32). Karayolu ulaşımının Türkiye için vazgeçilmez oluşu yatırımlarla belirginleşirken, bu fark ulaşım sistemlerinin yıllık yük ve yolcu taşıması arasındaki dağılımda da kendini açıkça göstermektedir. Ancak, karayolu ulaşımının yoğun kullanımının beraberinde getirdiği sorunlarla başa çıkabilmek için, eğitim, denetim ve alt yapı gibi pek çok alanda planlı ve sürekli iyileştirme çalışmaları yürütülmesi gerekir.

Bu nedenle trafik sorununu çeşitli yönleri ile ve bir bütünlük içinde ele alan bilimsel araştırma ve incelemelere büyük ihtiyaç olduğu; ancak bu araştırma ve incelemelerden elde edilecek sonuçlardan hareketle her toplumun kendi şartlarına uygun pratik çözüm önerileri geliştirmesinin ve bu sayede de güvenli bir trafik çevresi oluşturmasının mümkün olacağı düşünülmektedir. Dolayısıyla, bu araştırma - Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarında insan unsurunun kusur payının yüksek olması (TÜİK, 2012b) nedeniyle - başta sürücülere yönelik eğitim olmak üzere, yol kullanıcılarına verilen trafik güvenliği eğitiminin içerik, süre, materyal, öğrenme ortamı, eğiticiler ve değerlendirme süreçleri bakımından incelenmesi suretiyle eğitim sisteminin güçlü ve zayıf yönlerinin ortaya konulabilmesine katkı yapmaktadır.

Bu bağlamda, bu çalışma sonucunda elde edilen bulguların, trafik güvenliği eğitimi alanının var olan durumunun ortaya konulmasının ve geleceğe ilişkin düzenlemelerde, iyileştirmelerde bulunabilmenin gerçekleştirilmesinde anlamlı ve sistematik katkı yapması umulmaktadır.

Bu çalışma ile karayolu trafik güvenliği konusunda başarılı kabul edilen ülkelerin sürücü eğitimi ve yol güvenliğine dönük eğitim sistemlerinin eksikliklerini, ihtiyaçlarını, üstünlüklerini göstererek, bundan sonra bu alanda yapılacak çalışmalara ve araştırmalara katkı sağlanacağı düşünülmektedir.

Ayrıca bu çalışma ile bir yetişkin olarak sürücülerin eğitimi konusu üzerinde düşünme, tartışma ve yeni araştırma gündemleri yaratılacağı düşünülmektedir. Böylece, sürücüyü bir yetişkin olarak ele alan ve trafik güvenliği eğitimini bütünlüklü olarak değerlendiren yapısı ile konusunda yapılmış ilk araştırma olması nedeniyle, bu konudaki eğitim ve araştırma alanının gelişmesine ve literatüre olumlu katkıda bulunulacağı düşünülmektedir.

Sınırlılıklar

- Bu araştırma, Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu B sınıfı programları ile,
- Türkiye, İngiltere ve Avustralya New South Wales Eyaleti'nin araştırmanın yapıldığı dönemde yürütülmekte olan sürücü eğitim sistemi ve örgün eğitimdeki karayolu trafik güvenliği eğitim faaliyetleriyle,
- Motorlu taşıt sürücüleri kurslarında verilen eğitim ve sınav esaslarına ilişkin (Ankara İlinde); sürücü belgesi almaya hak kazananlardan, kursta görevli eğiticilerden, sağlık kuruluşlarının acil sağlık hizmeti veren bölümlerinde görev yapan tıp doktorlarından, otomotiv sektöründe faaliyet gösteren yetkili servislerin teknik personelinden oluşan çalışma gruplarının görüşleriyle sınırlıdır.
- Motorlu taşıt sürücüleri kurslarında eğitim aldıktan sonra 2010 yılı haziran-temmuz döneminden önce Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılan sınavda başarılı olanlarla ve 2010 yılına kadarki karayolu trafiği istatistikleriyle sınırlıdır.

Tanımlar

Trafik: Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir.

Trafik kazası: Karayolu üzerinde hareket halinde olan, bir ya da daha çok aracın karıştığı; ölüm, yaralanma veya maddi zararla sonuçlanmış bir olaydır.

Sürücü: Karayolunda, motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.

Sürücü Kursu: Milli Eğitim Bakanlığı'nın belirlediği çerçevede sürücü adaylarını yetiştiren kurum.

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.

Yolcu: Aracı kullanan sürücü ile hizmetliler dışında araçta bulunan

kişilerdir.

Yaya: Araçlarda bulunmayan, karayolunda hareketsiz veya hareket halinde bulunan insandır.

Yol Kullanıcısı: Karayolu trafiğinde yer alan insan unsurunun 3 elemanı olan; sürücü, yolcu ve yayaları ifade eder.

Karayolu Yapısı: Karayolunun kendisi ile karayolunun üstünde, yanında, altında veya yukarısındaki; ada, ayırıcı, oto korkuluk, istinat duvarı, köprü, tünel, menfez ve benzeri yapılardır.

Karayolu: Trafik için, kamunun yararlanmasına açık olan arazi şeridi, köprüler ve alanlardır.

Araç: Karayollarında kullanılabilen motorlu, motorsuz ve özel amaçlı taşıtlar ile iş makineleri ve lastik tekerlekli traktörlerin genel adıdır.

Kısaltmalar

AB : Avrupa Birliği

ABC : Airway Breathing Circulation – Havayolu Solunum Dolaşım

ABS : Anti-lock Braking System - Kilitlenme Karşıtı Frenleme Sistemi

DFT : Department for Transport – Ulaştırma Bakanlığı

DVLA : Driver and Vehicle Licensing Agency – Sürücü ve Araç Belgelendirme Kurumu

DSA : Driving Standards Agency – Sürüş Standartları Kurumu

EC : European Commission – Avrupa Komisyonu

EGM : Emniyet Genel Müdürlüğü

IRTAD : International Road Traffic and Accident Database – Uluslar arası Karayolu Trafik ve Kaza Veritabanı

İŞKUR : Türkiye İş Kurumu

KGM : Karayolları Genel Müdürlüğü

KTK : 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu

KTY : Karayolları Trafik Yönetmeliği

MEB : Milli Eğitim Bakanlığı

MTSK : Motorlu Taşıt Sürücü Kursu

NSW **:** Avustralya – New South Wales Eyaleti

ODD **:** Otomotiv Distribütörleri Derneği

PDÖ **:** Probleme Dayalı Öğrenme

RTA **:** Roads and Traffic Authority - New South Wales Eyaletinde ajans

SweRoad **:** İsveç Ulusal Karayolu Danışmanlık Kurulu

TÜİK **:** Türkiye İstatistik Kurumu

UNESCO **:** United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization -Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Teşkilatı

WHO **:** World Health Organisation - Dünya Sağlık Örgütü

BÖLÜM II

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

Bu bölümde araştırma sorununun temelini oluşturan yetişkin eğitimi ve yetişkinlerin öğrenme özellikleri ile yetişkin eğitiminin önemli bir boyutunu oluşturan sürücü eğitimi üzerinde durulmuş; sürücü eğitimi konusunda Türkiye'de yapılan araştırmalar özetlenmiştir.

Yetişkin Eğitimi

Eğitim, insan yaşamında varoluşundan itibaren olagelmiş ve günümüzde de uygarlık düzeyi ne olursa olsun her toplumda varlığını ve önemini sürdürmekte olan bir kavramdır. Günümüz koşullarında toplumlar sosyal yaşamın gereği olarak ve temel olanlar öncelikli olmak üzere ihtiyaçlarını karşılayabilmek için kurumlar geliştirmişlerdir. Bu kurumsallaşma eğitim alanında da kendini göstermiş ve "okul" kavramı ortaya çıkmıştır. Ancak, bireyin günün belirli bir bölümünü okulda geçirdiği ve okul saatleri dışında sosyal ve doğal çevre ile etkileşim halinde olduğu göz önüne alındığında, eğitim kavramının okulla sınırlandırılmasının yeterli olmayacağı gerçeği ortaya çıkmaktadır. Eğitim, yaşam boyu süren yani okul öncesinde ve okul yaşamında olduğu gibi okul sonrasında da devam eden dinamik bir süreçtir (Varış ve diğerleri, 1998, 6,7). 21. Yüzyılda yaşanan gelişmeler işçi, öğrenci, ebeveyn ya da vatandaş gibi rolü ne olursa tüm yetişkinlerin, eğitimsel seviyelerini geliştirmeleri ve temel becerilere sahip olmaları gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. İş dünyası başta olmak üzere toplumun her katmanının değişime uğradığı bir dünya düzeninde, yetişkinlere kendilerini geliştirmek ve yenilemek için ihtiyaç duydukları eğitimin sağlanması giderek önemli bir konu haline gelmektedir (Drago-Severson, 2004, 4-5).

Lowe (1985, 22) yetişkin eğitiminin, özellikle yetişkinler için düzenlenmiş, tam zamanlı ve sürekli okula devam etmeyen kimselerin, kendi iradeleriyle

bilgi ve anlayışlarını genişletmek, beceri geliştirmek veya zevk ve tutumlarında değişiklik meydana getirmek ya da karşılaştıkları sorunları kavramak ve üstesinden gelmek amacıyla giriştikleri birbirine bağlı ve düzenli faaliyetlerden oluşan bir süreç olarak tanımlandığını belirtmiştir. Ancak Lowe bu tanımın, gelişmekte olan ülkelerden ziyade gelişmiş ülkeleri kapsadığını ifade etmiş; "artık tam zamanlı olarak okula devam etmeyen" ifadesinin herkesin zorunlu eğitimden geçtiği savına dayandığını vurgulamış ve bu tanımın okula hiç gitmeyen yetişkinleri kapsamadığını vurgulamıştır. Lowe (aynı, 22-23) UNESCO'nun benimsediği *"burada yetişkin eğitimi terimi, okul-dışı eğitim ile aynı anlamda kullanılmakta olup bu terimle genellikle onbeş veya daha ileri yaşta olup normal okul ve üniversite sisteminin dışında bulunan kimselerin yararına sunulan ve ihtiyaçlara göre düzenlenen eğitim kastedilmektedir"* tanımlamasının bu eksikliği giderdiğini vurgulamıştır.

Bu konuda daha pratik bir çerçeve oluşturma ihtiyacı duyan Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Teşkilatı da [OECD] yetişkin eğitimini şöyle tanımlamıştır (aynı, 23):

> Yetişkin eğitimi, zorunlu öğrenim çağının dışına çıkmış ve asıl uğraşısı okula gitmek olmayan kimselerin, hayatlarının herhangi bir aşamasında duyacakları öğrenme ihtiyacını veya ilgiyi tatmin etmek üzere özellikle düzenlenen faaliyetleri ve programları kapsar. Bu faaliyet ve programların içine mesleki eğitim, mesleki dışındaki eğitim, genel eğitim, biçimsel nitelik taşıyan ve taşımayan öğrenme türleri girdiği gibi ortak sosyal amaçlara yönelik eğitim de girer.

Yetişkin eğitimi yaşamboyu öğrenme sürecinin tacı olarak nitelendirilmektedir (akt: Miser, 2013, 23). Daha önce temel eğitimlerini tamamlamış ve tekrar eğitime dönmüş yetişkinler tarafından alınan sistematik öğrenme (DCU, 2000, 27) olarak tanımlanan yetişkin eğitimini Connolly (2008, 44), herkesin rahatlıkla anlayacağı şekilde çalışma becerileri, toplumsal değişim, vatandaşlık gibi kişisel gelişim için yapılan bir öğrenim şekli olarak tanımlamaktadır. Merriam'a (2008, 1) göre yetişkin eğitimi, tüm eğitim uygulamalarının kalbidir: Temel yetişkin eğitiminden profesyonel eğitimin devamına, iş yerindeki eğitimden bir sanat müzesine, ön lisanstan dini eğitime, yetişkinlere eğitim olanağı sağlamak toplumu bir arada tutan bir yapıştırıcı gibidir. Yetişkin eğitimi alanı, hızla değişen işgücü gerekliliklerinin karşılanmasında, geniş bir şekilde katılımcı ve etkin bir sivil toplumun ortaya

çıkmasında da bir kaynak olarak büyük katkı sağlamaktadır (DCU, 2000, 26). ABD temsilciler meclisine Haziran 2011'de sunulan "Yetişkin Eğitimi ve Ekonomik Büyüme" tasarısı kapsamında belirtildiği gibi lise sonrası eğitimin önemi giderek artmaktadır. Yapılan tahminlere göre 2018 yılına kadar ABD'de işlerin % 63'ü lise sonrası eğitim gerektirecektir. Fakat 2011 Haziran itibariyle yetişkinlerin sadece % 55'i üniversite eğitimi aldığı bilinmektedir. Bu bağlamda bir ulusun işgücü için gereken üst seviye becerilerin karşılanmasında mevcut işgücündeki yetişkinlerin eğitim seviyelerinin arttırılması giderek daha da önem kazanmaktadır (Foster, 2011).

Yetişkin eğitimi insanların yaş, cinsiyet, sağlık gibi kişisel özelliklerine göre ilgi alanlarında farklılık gösterebilmekle birlikte genç, orta yaşlı ve yaşlı yetişkinlerin tamamının öğrenme gereksinimlerini içine almaktadır. Çünkü ulusların ekonomik refah seviyelerini yükseltmek ve modern işyerlerindeki koşullara uyum sağlamak için harcanan çabaların öğrenme ihtiyaçlarını göz önünde tutması gereklidir (Drago-Severson, 2004, 5). Yetişkin eğitiminin engelli insanlar, işsiz insanlar, dezavantajlı kadınlar, topluma yabancılaşmış gençler ve öğrenme güçlüğü çeken insanlar gibi sıra dışı grupları da içeren uzun bir çalışma tarihi vardır (Connolly, 2008, 44). Ancak Yunanca'da "çocuk" anlamına gelen *paid* ve "…'nın yol göstericisi" anlamına gelen *agosus* sözcüklerinden türetilen "pedagoji" kelimesi, çocuklara öğretmenin bilimi ve sanatı anlamını taşımaktadır ve pedagojik eğitim modeli, 1. Dünya Savaşı sonrasında Amerika Birleşik Devletleri'nde sistemli olarak örgütlenmeye başlayan yetişkin eğitimi çalışmalarına rağmen yakın zamana kadar, çocukluktan yetişkinliğe herkes için öğretmenlerin sürdürmek zorunda oldukları tek model olarak görülmüştür. Dolayısıyla, yakın zamana kadar yetişkinlere yönelik eğitim çalışmalarıyla çocukların eğitimi arasında fark gözetilmemiştir (Knowles, 1996; 52-53).

Hillier (2005, 76), insanların nasıl öğrendiğini etkileyebilecek çok sayıda faktörün varlığından söz ederken bu faktörler arasında; bireyin yetenekleri, motivasyonları, kişilik özellikleri, tutumları, daha önceki öğrenme deneyimleri, yaşam deneyimleri, sağlık durumları ve öğrenmeye ayrılan zamanla birlikte yaş faktörünü de saymaktadır. Bu faktörlerin bazıları doğumla belirlenmiştir. Diğerleri ise kişinin yaşadığı çevreden etkilenmektedir. Yetişkinler yaş, cinsiyet, etnik köken ve kültür gibi farklı sosyal çevrelerden gelirler.

Yetişkinlerin öğrenme faaliyetlerine katılma nedenleri farklı olabileceği gibi, özel öğrenme gereksinimlerine de sahip olabilirler (aynı, 85). Yetişkinlere yönelik eğitim hizmetlerinin geniş çaplı bir öğrenme ortamında ve çeşitliliği içeren süreçlerde gerçekleşmesi nedeniyle değişik biçimlerde sınıflandırıldığı, öğrenme bağlamları arasındaki farkın yetişkinlerin öğrenme süreçlerini sınıflamada etkin bir ölçüt olarak kullanıldığı görülmektedir. Ancak bu kümeler arasında kategorilerin örtüşen alanları olduğu da fark edilmektedir. Örneğin Connolly, yetişkin eğitimini bazıları birbiriyle örtüşen dört kategoriye ayırmıştır (2008, 4-5):

- Rastlantısal öğrenme: Her yerde karşımıza çıkan yetişkin öğrenmesi rastlantısal öğrenmedir. Örneğin teknolojiye ait bir ürünün kullanımında bu öğrenmeyle karşılaşılabilir. Bir şehirde yol bulmaya çalışırken, internette sörf yaparken, ansiklopedi ve kitaplarda araştırma yaparken gerçekleşebilir. Rastlantısal yetişkin öğrenmesi yapılan bir etkinliğin istenmeden oluşan sonucudur. Pek çok kişiye göre rastlantısal yetişkin öğrenmesi bir öğrenme yolu sayılmaz. Bunun yerine deneyim olarak ya da hayatın vazgeçilmez parçası olarak görülür.
- Formal yetişkin eğitimi: Sertifika, diploma, derece gibi ödülleri içeren ve profesyonel yetişkin eğitimcileri tarafından yürütülen yetişkin eğitimi programlarından oluşur. Bu öğrenme meslek eğitimi, üniversite kursları, ileri eğitim ve daha fazlasını içerir.
- Non-formal eğitim: Formal yetişkin eğitiminde var olan diploma, sertifika, derece gibi kalifikasyonları bulundurmayan tüm yetişkin eğitimini kapsar. Non-formal eğitimdeki kurslar resim ve yaratıcı yazı gibi serbest zaman kurslarını, siyasi etkinlikler ve gayrimenkul yönetimi gibi vatandaşlık eğitimini ve muhtemelen en çok bilinen yetişkin okur-yazarlık eğitimini içerir.
- İnformal eğitim: İnformal yetişkin eğitiminin yetişkin eğitimi düzenleyiciler tarafından düzenlenmesine ya da bir programın olmasına gerek yoktur. İnformal yetişkin eğitimi kadın ya da engelli grupları gibi bilinçlendirme gruplarının da yer aldığı eğitim türünü içerir. İnsanların bir filme ya da kitaba yönelik düşüncelerini paylaştıkları film ve kitap kulüplerinde oluşur. Bu eğitim bir grup insanın ne yaptıklarını düşünmek

ve tartışmak için zaman ayırdıklarında meydana gelir. Bu gruplar sivil toplum kuruluşlarını, çalışma takımlarını ve spor kulüplerini içerir.

Çizelge 4'de görüldüğü üzere yetişkinlerin öğrenmesi konusunda farklı yaklaşımlar bulunmaktadır.

Çizelgeden anlaşılacağı üzere, yetişkin öğrenmesi yanıltıcı şekilde kolay bir durum gibi görünse de, oldukça karışık bir süreçtir. Çünkü öğrenme denilen konu, günlük yaşamda karşılaşılan şeylerin bilgide, yeteneklerde, değerlerde bir farklılık yaratması olarak tanımlanabilirken, yetişkin öğrenmesinin tam olarak ne olduğunu açıklamak, yetişkinlerin neden, nasıl ve ne zaman öğrendiklerini anlamak oldukça zordur. Bu nedenle tek bir tanım ya da açıklayıcı bir teori ileri sürülememekte, yetişkin öğrenimi pek çok teorinin oluşturduğu mozaiklerle, modellerle, kurallar listesiyle anlaşılmaya çalışılmaktadır (Merriam, 2011, 29).

Yetişkinlerin eğitiminde gözetilecek amaç, yaklaşım ve yöntem konusunda, eğitimci ve öğrenenin rolleri konusunda alanyazında farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Profesyonellere yönelik yetişkin eğitimi kurslarında öğrenenlere teori çeşitlerinin ve düşünce ekollerinin tanıtılması oldukça yaygın bir durumdur. Bu sınıflandırmalar, farklı teorileri öğrenenlere ve ilgilenenlere tanıtmak ve öğrenenlere kendi kuram, değer ve görüşlerini oluşturmalarında yardımcı olmak bakımından önemlidir. Ancak uygulamacıların katı bir şekilde bu sınıflandırmaya bağlı kalmamaları ve kendi uygulama yöntemlerini geliştirmeye çalışmaları nedeniyle katkısı sınırlıdır. Buna rağmen yetişkin eğitiminde formal teorilerin yine de belirgin bir yeri vardır. Formal teori üzerinde çalışılan konunun kapsamını ve karmaşık dinamiklerini daha derin ve eleştirel bir yolla anlamada önemli bir yardımcıdır (Foley, 2000, 13-16).

Çizelge 4. Yetişkin Eğitimi Düşünce Ekolleri

DÜŞÜNCE EKOLLERİ	YETİŞKİN EĞİTİMİNDE AMAÇ	AKIMIN ÖNCÜLERİ	ODAK	KABUL EDİLEN İÇERİK	EĞİTİMCİ VE ÖĞRENEN	ÖĞRETİM YÖNTEMİ
Zeka Geliştirme (Geleneksel Ekol) **(A)**	Beyinleri disipline etmek ve mantıklı insan yetiştirmek için öğrenenleri politik Yönden tarafsız ve geleneksel olarak önemli bilgilerle donatmak.	Paterson ve Lawson	Birey	-Klasik disiplinlerdeki entelektüel bilgi Örn:Tarih, Matematik, Ahlak, Felsefe. -Pratik becerilere ve tutumlara az önem veriliyor.	Öğretmenin tam kontrolü vardır. İçeriğin ve etkinliklerin tümüne karar verir. Öğrenciler edilgendir ve eğitim öğrenci merkezli değil öğretmen merkezlidir.	Temel olarak anlatım kullanılır.
Bireyin Kendini Gerçekleştirmesi **(B)**	Tam mutluluğa yönelik bireylerin kişisel gelişimi ve kendini gerçekleştirme. Amaç: Öz-yönelim ve kişisel tatmindir.	Carl Rogers, Malcolm Knowles	Birey	Kimse bilginin kaynağı değildir. İçerik bilişselden ziyade duyuşsaldır: (Tutumlar ve hisler). İçeriğin ana kaynağı kitaplar değil kişinin deneyimleridir.	Eşitlik vardır. Öğretmen öğrenmenin kolaylaştırıcısıdır. Öğretim öğrenci merkezli ve kişiseldir. Öğrencinin ne öğreneceğine karar verebilme becerisi olduğu ileri sürülür.	İçerik süreçte ikincil öneme sahiptir. Tartışma, benzetişim içeren deneysel yöntemler kullanılır.
İlerici (Reformist) **(C)**	Ana amaç: Bireyin gelişimi ve ilerlemesi / "İyi" demokratik bir toplumun sürdürülmesi. Bağımsız bir birey sağlıklı bir demokrasinin gelişmesi olarak görülmektedir.	John Dewey, Eduard Lindeman	Toplumsal bağlamda birey. Bireysel özgürlük Önemlidir.	Programın odağı öğrenenin öncelikli sorunları ve ihtiyaçlarıdır. Yansıtma ve eyleme vurgu vardır. Öğrenciler ilgili olan her şeyin karar verme aşamalarının hepsinde bulunurlar.	Ortaklık. Öğretmen edilgen değildir. Düzenler, öneriler sunar ve yönlendirir. Öğretmen ve öğrenci birbirlerinden öğrenirler. Öğretmenin rolü "B" de anlatıldığı gibidir. Fakat daha etkindir.	Problem çözme, bilimsel yöntemler, öğrenme projeleri kullanılır.

Çizelge 4'ün devamı (Yetişkin Eğitimi Düşünce Ekolleri)

Toplusal Dönüşüm (Devrimci) **(D)**	Eğitimi yeni bir sosyal düzen kurulmasına yardımcı olarak kullanır.	Paulo Freire, Myles Horton, Mao Tse-tung	Özgürleşme, Toplumsal dönüşüm	Eğitimciler tarafından düzenlenmiş, katılımcıların ortak deneyimleri.	Öğretmen eşit bir katılımcıdır. Grupla beraber program oluşturmak için çalışır.	Problem kurma, praksis, diyalog bunu yapmanın önemli bir yoludur.
Örgütsel Etkinlik **(E)**	Bir örgütün amaçlarını daha etkin bir biçimde gerçekleştirmesi için istenilen beceri ve tutumların geliştirilmesi.	Chris Argyris, Donald Schon	Örgütsel ihtiyaçlar hedefler ve etkililik	Örgütsel ihtiyaçlar programı oluşturur.	Eğitimciler örgütsel programı öğrencilere iletirler.	Birçok teknik kullanılır, çıktılar hedeflerin başarılma durumuna göre değerlendirilir.

KAYNAK: Darkenwald&Merriam (1982) ve Scott (1985)'ten Akt: Foley (2000, 14-15)

Yetişkinlik döneminde öğrenmeyi anlayabilmek için insan ömrünün yaş gelişimine bağlı değişimlerini anlamaya ihtiyaç duyulur. Yaş ilerledikçe bireyin öğrenme ihtiyaçları, öğrenme yöntemleri ve olaylar karşısında geliştirdikleri tepkiler farklılık göstermektedir. Örneğin yeni bir durumla karşılaşıldığında, genç yetişkinler problemli duruma adapte olabilmek için yeni stratejiler geliştirmeye odaklanabilirler. Bu durum yeni öğrenme ihtiyaçlarını ve öğrenme aktivitelerini beraberinde getirmektedir. Bununla birlikte daha ileri yaştaki yetişkinler ise sorunlu durumu aşabilmek ve uygun çözüme ulaşabilmek için zengin stratejik birikimlerini kaynak olarak kullanabilirler (Fields ve Kalinauskas, 2009, 3).

Yetişkinlerin nasıl öğrendikleriyle ilgilenen Lindeman, 1926 yılında yayımlanan *Yetişkin Eğitiminin Anlamı* adlı kitabında; geleneksel eğitimde öğrenciden kendisini kurulu bir programa uydurması istendiğini; yetişkin eğitiminde ise programın öğrencinin gereksinimleri ve ilgileri çevresinde kurulduğunu savunmaktadır. Lindeman'a göre, yetişkin kişi kendini, kendi işi, boş zaman etkinliği, aile yaşamı, topluluk yaşamı, vb. bakımından özgül durumlar içinde bulur. Yetişkin eğitimi de bu noktada başlar. Öğrenme konusu durumun içine getirilir ve gereksinim olduğunda işe koşulur. Metinler ve öğretmenler yetişkin eğitiminde yeni ve ikincil bir rol oynarlar; bu noktada öğrenenler birincil öneme sahiptir. 1956 yılında Gessner tarafından yayımlanan kitapta, Lindeman'ın bir yetişkin sınıfında öğrencinin deneyiminin öğretmenin bilgisi kadar değeri olduğu görüşüne yer verilmiştir. Yine aynı kitapta, Lindeman'ın geleneksel eğitimde öğrencilerin kendilerini sunulan programa uydurdukları, yetişkin eğitiminde ise öğrencilerin programları formüle etmeye katkı yaptıkları görüşlerine yer verilmiştir (Gessner'den akt: Knowles, 1996, 29).

Lowe (1985, 20-21, 57-58), birçok ülkede resmi belgelerde yaşı 17 ile 21' in üzerinde olup zorunlu öğrenimin ötesinde bir eğitim kurumuna tam zamanlı öğrenci olarak devam etmeyen kimse olarak tanımlanabilen yetişkin bireyin öğrenmeyi sığdıracağı zamanı, meslek ve aile sorumluluklarına göre ayarlamak zorunda olduğunu savunmaktadır. Yetişkin birey öğrenmeye kısmen zaman ayırabilecek, kesintiler olacak, belki de öğrenme uzun yıllara yayılacaktır. Çünkü, bir yetişkin yaşı ilerledikçe rollerini ve beklentilerini

değiştirmek zorundadır. “Gelişme Ödevleri” adı verilen ve genç yetişkinlikte; eş seçme, çocuk sahibi olma, çalışma hayatına başlama, yurttaşlık sorumlulukları vb. içeren bu roller, orta yaşlılıkta ve yaşlılıkta da değişerek bedeni güç ve sağlık bakımından gerilemelere, emekliliğe ve azalan gelire uyum sağlama vb. şekline dönüşebilmektedir.

O halde yetişkin öğrenmesi, yetişkinin kişisel özelliklerine, sorumluluklarına, beklentilerine ve ihtiyaçlarına uygun yer ve zamanda gerçekleşecektir. Öğrenen, kendi farkındalığı ve deneyimleriyle eğitim faaliyetinin ana unsurudur. Eğitim faaliyetinin içeriğinden ne zaman gerçekleşeceğine, süresinden eğitim ortamına yetişkin birey karar verme sürecinin bir parçasıdır.

Andragoji

En genel anlamıyla yetişkin bireylerin öğrenmesine yardım etme bilimi olarak görülen andragoji, Yunanca’da adam anlamına gelen andros ve eğitim anlamına gelen agein sözcüklerinden türetilmiştir. Kavramın ilk kez ne zaman ve kim tarafından kullanıldığı konusunda dünyaca bilinen yetişkin eğitimcileri arasında bir ortaklık yoktur (Duman, 2000, 120). Buna rağmen Ger Van Enckevort’a göre; andragoji kavramını ilk kullanan kişi olarak gösterilen Alman bir eğitimci olan Alexander Kapp bu kavramı; Plato’nun eğitsel felsefesini tanımlamak için kullanmıştır. Yetişkin eğitiminin özel öğretmenler, özel yöntemler ve özel bir felsefeyi gerektirdiğini ileri süren Rosenstock tarafından 1921’de kullanılan andragoji kavramına (Knowles, 1996, 49-50), 1926 ve 1927 yıllarında Lindeman tarafından iki makalede yer verilmiştir. Ancak, kavram Knowles tarafından kullanılıncaya kadar yaygınlaşamamıştır (Akın, 2010, 45).

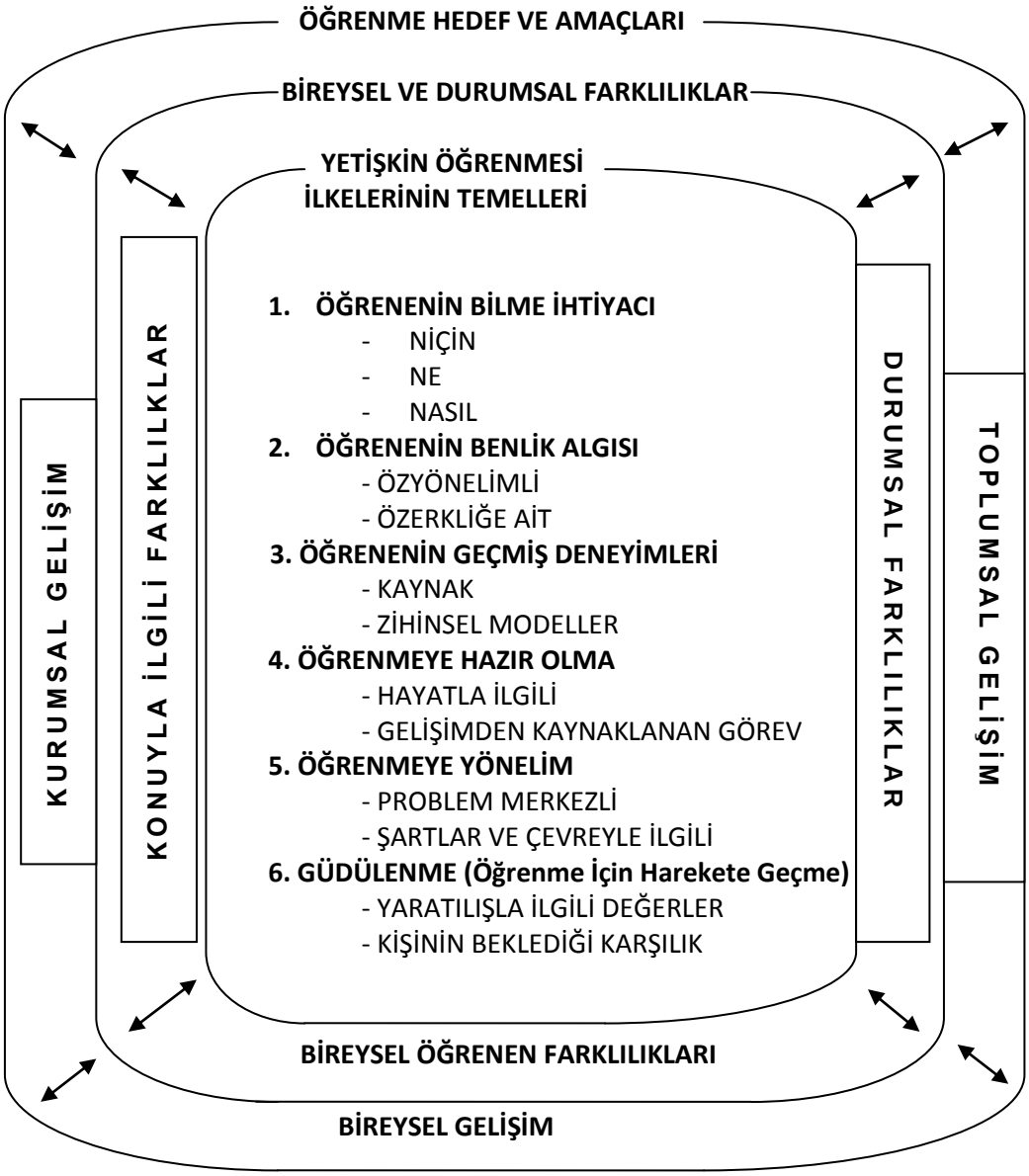
Yetişkin eğitimi, yetişkinlerin öğrenmesine yönelik her türlü öğrenme uygulamasıdır. Andragoji, yetişkinlerin ortak öğrenme özelliklerinden yola çıkarak 1833 yılında ifade edilmiş ve Knowles’ın kullanımıyla zaman içinde gelişmiş ve yetişkin eğitimi literatürüne dahil olmuştur. Dolayısıyla andragoji, yetişkinlerin ortak öğrenme özelliklerinden hareketle yetişkinlere nasıl eğitim yapılması gerektiğini ortaya koyan sanat ve bilimdir (Knowles, 1977’den akt: Akın, 2010, 53).

Knowles'a göre, andragojik model, çoğu geleneksel eğitimcinin yaklaşımlarında yer alan içerik modelinin aksine, bir süreç modelidir. Geleneksel eğitimde öğretmen içerik modeli olarak kabul edilen tasarımda öğrenilecek konuya önceden karar verir, içeriği düzenler ve nasıl aktaracağına karar verir. Andragojik öğretmen ise (kolaylaştırıcı, danışman) öğrenenleri şu öğeleri içeren bir sürece dahil etmek için bir işlemler dizisi tasarlar (Knowles, 1996, 116);

> (1) öğrenmeye yol açan bir iklim oluşturma, (2) birlikte planlama için mekanizma yaratma, (3) öğrenme gereksinimlerini tanılama, (4) bu gereksinimleri doyuracak olan program amaçlarını (ki içerik burada yer almaktadır) formüle etme, (5) bir öğrenme yaşantıları modelini tasarlama, (6) bu öğrenme yaşantılarını uygun teknikler ve materyaller ile yürütme ve (7) öğrenme çıktılarını değerlendirme ve öğrenme gereksinimlerini yeniden tanımlama.

Knowles bir süreç modeli olarak tanımladığı Andragojik modelde bireyin artan öz yönelimliliğine, sorunların öğrenme yönelimindeki önemine ve öğrenme ikliminin karşılıklı saygıya ve işbirliğine dayanan, biçimsel olmayan yapısına işaret etmektedir (aynı, 117).

Knowles'e göre, yetişkinler öğrenmeye başlamadan önce neden öğrenmeye gereksinim duyduklarını bilmelidirler, bağımlı benlik algısından özyönelimli olmaya doğru ilerlemesi gereklidir. Çocuklardan daha fazla deneyim birikimine sahiptirler ve bu birikimler farklı nitelikler taşımaktadır; dolayısıyla öğrenmeye hazır bulunuşlukları da var olan toplumsal rolleri ve yaşam evreleriyle ilişkili görevlerle bağlantılıdır. Yetişkinler, konu merkezli öğrenme yerine sorun merkezli öğrenmeye yatkındırlar ve dışsal güdülemeden çok içsel güdülenmeyle hareket ederler (akt: Tusting ve Barton, 2011, 45). Knowles'ın Yetişkin öğrenenlerle ilgili bir dizi temel varsayımı içeren "andragoji" adını verdiği yetişkin öğrenmesi modelinin ana hatları Şekil 1'de gösterilmektedir.



Şekil 1. Yetişkin Öğrenmesi Modeli

KAYNAK: Andragogy in Practice (1998)'den akt: Knowles,Holton,Swanson(2011, 4)

Knowles'ın önceleri pedagoji ile andragoji arasında net bir ayrım yaparken, daha sonraki zamanlarda, farklı durumlar için farklı öğretme ve öğrenme yöntemlerinin uygun olduğunu kabullenmeye başladığı görülür. Örneğin, öğrenenlerin yeni bir konu alanına girişlerinde olduğu gibi bazı bağlamlarda, pedagojik stratejinin andragojik olandan daha uygun olduğunu ifade etmiştir. Knowles'a göre, pedagojik stratejiler andragojik modele sadece başlangıçta katkı sağlayabilir ve yetişkin öğrenen kendi öğrenmesinden

sorumlu olmak için mümkün olan her şeyi yapar. Andragoji kuramı, öğrenenlerdeki özyönelimin gelişiminin desteklenmesi gerektiğini, uygun olduğunda öğrenenlerin kişisel deneyimlerinden yararlanmaya hazır olunması ve öğrenme ortamının dışındaki rol ve konumlarının farkında olunması gerektiğini içerimler (Knowles'tan akt; Tusting ve Barton, 2011, 45-46).

Yetişkin öğrenmesi hakkındaki Androgojik model, yetişkinleri nelerin öğrenmeye motive ettiği hakkında bazı temel farklılıklar da getirmiştir. Buna göre yetişkinler kendi yaşamındaki problemlerin çözümü veya kendilerini tatmin edecek sonuçlar söz konusu olduğunda öğrenmeye daha fazla motive olurlar. Bu ücret artışı gibi dışsal uyarıcılar önemli değildir anlamına gelmez; ancak, içsel ihtiyaçların tatmini dışsal ihtiyaçlara göre daha motive edicidir (Knowles, Holton ve Swanson, 2011, 197). Wlodowski (1985'ten akt: Knowles, Holton ve Swanson, 2011, 198), bu farklılıkla ilgili kısmi açıklamalar ortaya koymuştur. Wlodowski, yetişkinlerin öğrenme motivasyonuyla ilgili dört faktör önermektedir:

1. Başarı – Yetişkinler başarılı öğreniciler olmak isterler.
2. İrade, İstem - Yetişkinler kendi öğrenmeleriyle ilgili seçenekleri olduğunu hissetmek isterler.
3. Önem – Yetişkinler, kendileri için gerçek anlamda önem verdikleri şeyleri öğrenmek isterler.
4. Haz – Yetişkinler, kendileri için öğrenme sürecinin keyifli olmasını isterler.

Beklenti teorisi ise yetişkinlerin motivasyonu konusunda şu üç faktörü vurgular:

1. Değer – Bireyin elde edilecek çıktıya verdiği değer.
2. Araçsallık – Birey için değer verilen sonuçların olabilirliği, kesin sonuçlara ulaşılmasıyla elde edilecektir.
3. Beklenti – Bireyin doğru yönde çabaladığına olan inanç, sonuçların ödüllendirilmesine yol açacaktır.

Beklenti teorisi öğrenme terimleri ile şöyle de ifade edilebilir: Yetişkinler, en çok yeni şeyler öğrendiklerine inanırlarsa motive olurlar (beklenti), öğrenme onlara hayata dair bir sorundan çıkışta yardım edecekse (araçsallık) motive olurlar ve eğer bu öğrenme onların hayatında önemliyse (değer) motive olurlar (Vroom, 1995'ten akt: Knowles, Holton ve Swanson, 2011, 198).

Rogers'a göre (2007, 18-19), motive edilmemiş bir kişi, öğrenmeyecek ve öğrenemeyecektir. Eğitimci, grubunun motivasyonunu sürekli tazelemeli ve bu motivasyondan istifade etmelidir. Aksi takdirde öğrenmeye dönük tüm süreç çökecektir. Öğrenmenin gerçekleşebilmesi için yetişkin birey motive edilmelidir. Bu süreçte öğretmenin rolü ise motivasyonu ortaya çıkarmak ve bunu sürdürmektir.

Knowles ve Maslow gibi Rogers'ın modeli de kişisel gelişiminin insancıl kuramlarına dayanır. İnsancıl psikolojide, kişinin gelişme potansiyeli ve isteği temel varsayım olarak kabul edilir; kişilerin kendilerini geliştirmek ve gerçekleştirmek için sınırsız bir potansiyeli olduğu vurgulanır. Bireylerde büyüme ve özyönelime yönelik içsel dürtüler olduğunu varsayan Rogers öğrenmeyi, öğrenen tarafından başlatılan bir süreç olarak görür ve öğretmen (eğer varsa) bu süreçte yalnızca bir kolaylaştırıcı olarak hareket eder. Öğretmenin temel rolü, öğrenmenin mümkün olabilmesi için öğrenenlerin kendilerini keşfetmelerini sağlayacak ve diğerleriyle etkileşim kurmalarını destekleyecek güvenli bir ortam yaratmaktır (Tusting ve Barton, 2011, 46-47).

Geray ise (2002, 33-34), yetişkin eğitiminde gözetilecek noktaları belirleyebilmek için, yetişkin bireyin nasıl bir eğitim istediğinin bilinmesi gerektiğini savunmaktadır. Geray'a göre yetişkin birey, yaşamında başarılı olmasına yarayacak bir öğrenim ister. Gerçek sorunlarını çözmeye, işine yarayacak yeni amaçlara yönelmeye yardımcı nitelikte bir eğitim edinme eğilimindedir. Yetişkinler, bilgi, beceri, alışkanlık ve hareketlerini geliştirecek, sorunlarını kendi başına çözebilecek duruma getirecek yöntemleri kazanmak isterler.

İnformal Öğrenme

Blacker'a (2005, 85) göre, bireyler aslında tüm yaşamları boyunca birer öğrencidir. Bu süreçte yani yaşamı boyunca her gün edinilen tecrübeler çok değerlidir. Çünkü, bireyin yaşamı öğrenmeyle çevrilidir. Bireyin içinde yaşadığı dünya ve kendisiyle ilgili öğrendiklerinden kaynaklanan deneyimler; kim olduğunu, nasıl düşünüp hissettiğini ve nasıl hareket ettiğini günden güne şekillendirmesine yardım eder.

Bazı öğrenmeler üniversiteler, eğitim merkezleri, farklı isimlerdeki

okullarda gerçekleşir ve bu tür öğrenmeye formal öğrenme denir. Bazı öğrenmeler ise gelişi güzel bir şekilde internette gezinirken, televizyon seyrederken, ilgi duyulan farklı gruplarda bulunurken gerçekleşir. Bu tür öğrenmeye ise informal öğrenme denir (Hillier, 2005, 27). Formal öğrenmede öğrenme kastı ile hareket edilip yapılandırılmış ve denetlenen bir süreç takip edilirken, informal öğrenmede yapılandırılmış içerik, denetlenen bir süreç ve öğrenme kastı ile hareket eden öğrenenlerden söz edilemez. İnformal öğrenme konusundaki çalışmaların, öğrenmenin derslik ve öğrenme ortamı dışında da oluşabileceğinin farkına varılmasının gereğine işaret ettiği; bu nedenle informal öğrenmeyi ve etkilerini yok saymak yerine, onun da değerli bir öğrenme biçimi olduğunu kabul etmenin çok önemli bir adım olacağını söylemek olanaklıdır.

İnformal öğrenmeyi formal öğrenmeden veya formal öğrenmeyi informal öğrenmeden üstün tutmak doğru görülmemektedir çünkü her ikisinin eğitimdeki yeri farklıdır ve biribirlerinin yerine geçemezler. Her iki öğrenme yöntemi de başarıya giden yolda oldukça önemlidir (Werquin, 2010, 8) ve informal öğrenme formal öğrenmeyi destekleyen bir öğrenme olabilir (Cross, 2007, 16).

Tusting ve Barton (2011, 58-60) informal öğrenme kavramının, yetişkinlerin neden örgün eğitim dışında da öğrendiklerini açıklamak için, planlanmamış ya da yapılandırılmamış öğrenmeyi adlandırmak için, toplumda örgün öğrenme kurumlarına karşı eğitim sunumlarını tanımlamak ya da akredite olmayan herhangi bir eğitim olanağını tanımlamak için kullanılabileceğini ifade etmişlerdir.

İnsanlar bir kafeteryada okulda öğrendiklerinden daha fazla şeyler öğrenebilirler. İnsanlar işlerini nasıl yapacaklarını iş ortamlarında beraber çalıştıkları arkadaşlarını gözlemleyerek, hata yaparak, çalışma arkadaşlarıyla konuşarak vb. yani doğal yöntemlerle bir başka anlatımla ayrıca bir eğitim programına katılmadan (training program) informal yollarla öğrenebilirler (Cross, 2007, xix).

Aile ortamında, iş yerinde, günlük hayatta çoğu durumlarda farkına varılmadan gerçekleşen informal öğrenme (Rubenson, 2011, 5) hakkında özellikle son yıllarda yayınlanan çok sayıda çalışma vardır (Garrick, 2001, ix). İnformal öğrenme, mezuniyeti olmayan ve hayat boyu devam eden bir süreç

olarak ifade edilebilir. İnformal öğrenme sosyal yaşamda; birilerine bir şeyler sorarken veya yardım isterken, seyahat ederken, parmağın sobada yandığında, bir müzeyi ziyaret ederken, bir hobinin peşinde koşarken vb. gerçekleşir (Cross, 2007, 16-17). Bir başka anlatımla İnformal öğrenme; günlük hayattaki aktiviteler, konuşmalar ve yapılanlar sonrasında farkında olmadan gerçekleşir (Fenwick; ed. Merriam, 2008, 19). Günlük hayatta karşılaşılan sorunlarla baş etmeye yardımcı olan, performansı artıran informal öğrenme; yetenekleri, değerleri, bilinenleri, davranışları ve ilgi duyulan alanları geliştirir (Fasokun, Katahoire ve Oduaran (2005)'den akt: Merriam ve Kim; ed. Merriam, 2008, 76).

İnformal öğrenmenin faydalarını; ekonomik, sosyal, eğitime yönelik ve diğer kişisel faydalar olmak üzere dört grup altında toplamak mümkündür. Ülkelerin bu faydalara verdikleri önem sıraları farklıdır. Mesela; Belçika sosyal faydaları ilk sırada ekonomik faydaları ikinci sırada görürken 1994 yılındaki seçimler sonrasında ülkenin eğitim politikalarından biri olarak kabul edilen informal öğrenmede ekonomik fayda, eğitime dair ve sosyal faydalara birlikte düşünülmüştür (Werquin, 2010, 44). Hayatın normal akışındaki aktiviteler sonrasında oluşan ve daha çok tecrübe olarak ifade edilen informal öğrenmeye ayrıca bir zaman ayrılmadığı gibi genellikle ayrı bir program veya öğrenme desteğine ihtiyaç duyulmamaktadır (Werquin, 2010, 22). Yine işe girmede de informal eğitimin yeri ülkelerden ülkelere değişmektedir. Norveç'te formal eğitim sonrasında kazanılan yeterlilikler çok önemliyken Avustralya ve İspanya'da ise informal eğitim sonrasında kazanılan yeterlilikler sonrasında işe girebilmenin yolu açıktır (Werquin, 2010, 46).

Probleme Dayalı Öğrenme

Her gün yaşamın içinde profesyonel uygulamalarda kademeli olarak bilginin kullanıldığı ve ne akademik bir disipline ne de teoriye dayanmayan probleme dayalı öğrenmenin önemi son yıllarda giderek artmaktadır (Jarvis, 2010, 163).

Robert Gagne "Öğrenme Koşulları" (1965) kitabında, öğretimin, öğrencinin dış koşullarının düzenlenmesi anlamına geldiği konusunda diğer öğrenme teorisyenleri ile aynı fikirde olmasına rağmen, öğrenmenin basit

teoriler ile izah edilebilir bir olgu olduğu fikrine katılmamaktadır. Gagne, 8 farklı tip öğrenme olduğuna inanmakta ve bu öğrenme tiplerinin kendi arasında hiyerarşik sıralamasını yaptığında ilk basamağa “problem çözme”yi koymaktadır (Knowles, Holton ve Swanson, 2011, 78-79).

Neredeyse her gün insanlar kişisel ve mesleki yaşamlarını etkileyecek imkanlar ve problemlerle karşı karşıya gelmektedir (Torp ve Sage, 2002, 14). İnsan doğası gereği bu problemi/leri ve olası görece olumsuz sonuçlarını ortadan kaldırmak isteyecek ve bu amaçla harekete geçecektir.

Ancak, gerçek dünyadaki problemlerin çözümünde, bağlam her zaman görünür olmayabilir. Yani, büyük resim görebilmek için geniş bir bakış açısına, analitik düşünme becerisine, varoluşa ilişkin yeterli bilgiye ve farklı düşünme yeteneklerine sahip olmak gerekir (Tan, 2009, 4). Gerçek dünya sorunlarını çözmek için ise, sadece mantıksal düşünme değil, aynı zamanda "kıyaslayıcı" düşünmeye, yaratıcılık yeteneğine ve farklı durumlar karşısında bilgi ve fikirlerin transfer edilebilmesine ihtiyaç vardır. Tan’a göre (2009, 5), geleceğe hazır bir eğitim için değişim, öğrenme, bilgiyi inşa etmek için yaratıcı gözlemler yapma, öğrencilerin bilgi türetebilmesi amacıyla problemlerin kullanılması zorunludur.

Hayat problemlerle doludur ve bu nedenle öğrencilerin hayatlarında karşılaşacakları sorunlarla mücadele edip yaşamın güçlüklerine karşı koyabilecekleri bir öğrenme ortamı sağlanabilmesi için, ‘Probleme Dayalı Öğrenme’ [PDÖ] eğitim süreçlerinin temelini oluşturmalıdır. Buradan hareketle, Probleme Dayalı Öğrenme yaşamdaki soruların, merakların, şüphelerin, kesin olmayan olayların inceleme ve araştırma süreci olarak tanımlanır (Barell, 2007, 3). ‘Probleme Dayalı Öğrenme’; araştırmayı ön planda tutan ve problemle ilgili soruların, bir takım materyallerin ve geçmişte öğrenilen bilgilerin tekrar sunulduğu, araştırma temelli öğrenmenin daha gelişmiş ve sistemli biçimidir (Jordan, Carlile ve Stack, 2008, 207).

Tan’a göre (2009, 6), problemler merakı, sorgulamayı ve düşünmeyi anlamlı ve güçlü bir şekilde tetikleyebilir. Eğitimin öğrencilerin kendi bilgilerini inşa etme amaçlarına ulaşabilmeleri için problemlerle ilgili yeni bir bakış açısına ihtiyacı vardır.

‘Probleme Dayalı Öğrenme’ 1950’li yıllarda ABD’de Case Western Üniversitesi Tıp Fakültesi’nde uygulanmış, Kanada Mc Master Üniversitesi Tıp

Fakültesi'nde ise 1960'lı yılların sonuna doğru Barrows ve Tombly tarafından öğrencilerin akıl yürütme yetenekleri üzerine yaptıkları bir araştırma sonucunda literatüre girmiştir (Rhem, 1998, 1-4' den akt: Kılınç, 2007, 564). Probleme Dayalı Öğrenme 1960'lardan itibaren dünya genelinde yayılmaya başlamış ve yayıldıkça 'Probleme Dayalı Öğrenme'yle ilgili kavramlarda değişmiş ve bu kavramlar daha önceki yıllara göre daha esnek ve yaygın hale gelmiştir (Savin–Baden ve Major, 2004, 4).

'Probleme Dayalı Öğrenme' günümüzde tıp fakültelerinde klinik bilgiyle desteklenmiş temel bilimleri öğrenmede, klinik akıl yürütme becerilerinde ve öz yönelimli öğrenme becerilerinde öğrencilere yardımcı olmak için kullanılır. Çünkü kullanılan problemler karmaşıktır ve öğrenciler bilgilerini ve deneyimlerini ortak bir havuza attıkları gruplarda çalışırlar ve hep beraber düşünülmesi gereken konuların zorluklarıyla mücadele ederler (Evensen ve Hmelo, 2000, 228). Kanada, Amerika, Avustralya, İngiltere gibi ülkelerde özellikle Tıp eğitiminde bu popüler öğretim stratejisini kullanmaktadır (Chun ve Chon, 2004'ten akt: Kılınç, 2007, 564). Amerika'da, Illinois Matematik ve Bilim Akademisi (IMSA), 1992 yılından bu yana 'Probleme Dayalı Öğrenme' için bir merkez olarak 'Probleme Dayalı Öğrenme' ilkelerini incelenmiş ve uygulamıştır (Torp ve Sage, 2002, 2). Ülkemizde bu strateji 1997-1998 yıllarında Dokuz Eylül Üniversitesi Tıp Fakültesi'nde uygulanmış, daha sonraki zamanlarda Hacettepe Üniversitesi ve Pamukkale Üniversitesi Tıp Fakültelerinde de benzer çalışmalar yapılmıştır (Kılınç, 2007, 564). Tıp eğitimi dışında işletme, hukuk ve bazı mühendislik fakültelerinde de 'Probleme Dayalı Öğrenme' uygulamaları yapılmaktadır. 'Probleme Dayalı Öğrenme' artık yüksek öğrenimden mesleki eğitime, ilk ve orta eğitimden sürdürülebilir eğitim uygulamalarına kadar her seviyede eğitime nüfuz etmiştir (Tan, 2009, ix).

İlk tanımlamalara göre 'Probleme Dayalı Öğrenme', öğrencilerin küçük gruplar halinde bir problem durumunu araştırmalarına ve bu araştırma sürecinde kendilerine sunulan problemin üstesinden gelmek için ihtiyaç duydukları bilgi için kendi öz bilgi ve becerilerindeki eksikliklerini belirlemelerine dayanır (Savin–Baden ve Major, 2004, 3).

Baden ve Major'a (2004, 3-4) göre, 'Probleme Dayalı Öğrenme'nin ilk çıktığı zamanki tanımlamaları aşağıda özellikleri verilen klasik bir modeli ifade etmektedir:

1. Öğrenme için sadece tek bir doğrusu olmayan karışık ve gerçek dünya durumları oluşturulur.
2. Öğrenciler problemle mücadele etmek, öğrenme eksiklerini ortaya çıkarmak ve makul çözümler üretmek için takımlar oluşturur.
3. Öğrenciler 'Probleme Dayalı Öğrenme' aracılığıyla yeni bilgiler edinirler.
4. Personel kolaylaştırıcı roldedir.
5. Problemler bilimsel problem çözme yeterliliklerinin gelişmesini sağlar.

'Probleme Dayalı Öğrenme'nin içinde yer alan unsurlar öğrencinin yaşına ve yeteneklerine göre değişiklik gösterebilir. 'Probleme Dayalı Öğrenme'nin oluşabilmesi için söz konusu bir problemli duruma atıfta bulunması ya da bu problemli durumun öğrenme aşamasının temeline konulması gerekmektedir. 'Probleme Dayalı Öğrenme'nin içinde yer alan unsurlar aşağıdaki şekilde sıralanabilir (Barell, 2007, 5-6);

- Bir sorun ya da problem durumu,
- Öğrenciler tarafından önerilen roller (bakış açıları),
- Cevaplar için yapılacak araştırmalar,
- Makul sonuçlara ulaşmak için yapılacak eleştirel analizler,
- Bulguların ilgili gruplara ya da arkadaş çevrelerine sunulması ve paylaşılması,
- Öğrenciler ve öğretmenler tarafından resmi ya da resmi olmayan değerlendirmeler.

'Probleme Dayalı Öğrenme' öğrencileri problemi araştırmada, öğrenme konularını tanımlamada, materyalleri araştırmada ve sonuçlar sunmada sorumlu tutar. Jordan vd. bu konuda aşağıdaki sıralamanın genel kabul gördüğünü savunmaktadır (Jordan, Carlile ve Stack, 2008, 208):

1. Öğretmen dersin dizaynını ve öğrenme sonuçlarını tasarlar.
2. Öğretmen öğrenme çıktılarına dayalı olarak karmaşık ve gerçekçi problemler tasarlar.
3. Öğrenciler;
    - Beyin fırtınası ve ön bilgi paylaşımı,
    - Bilgi boşlukları tanımlamaları,
    - Bilgi boşluklarına köprü kurmak için gereken öğrenme ve araştırma tasarlaması,

- Görev ve rol paylaşımı yaparak gruplar halinde problemi tartışırlar.

4. Grup üyeleri araştırma ve diğer görevlerin sorumluluğunu alırlar.
5. Gelişimi tartışmak ve çözümler üretmek için bir araya gelirler.
6. Çözüm önerilerini sunarlar ve önerilerinin geçerliliğini tartışırlar.

'Probleme Dayalı Öğrenme'nin önemli bir özelliği de öğretmenin tüm aşamaları ve eğer gerekirse istenilen sonuca ulaşılıp ulaşılamadığını kanıtlamak için problemin farklı uyarlamalarını ve destekleyici problem adımlarını açıklamasıdır.

Tan'a göre, 'Probleme Dayalı Öğrenme' süreci temelde şu aşamalardan oluşmaktadır (Tan, 2003'ten akt: Tan, 2009, 9):

1. Problemle karşılaşılması
2. Problemin analizi ve öğrenme konularının ortaya çıkması
3. Keşfetme ve raporlama
4. Çözümün sunumu ve yansıma (düşünme)
5. Genel bakış, bütünleştirme ve değerlendirme

PDÖ süreciyle ilgili Schmidt ve Moust ise Maastricht Üniversitesinde kullanılan Yedili Geçiş Yaklaşımını şöyle özetlemektedir (akt:Barrett ve Moore, 2011,12):

- Probleme ilişkin bilinmeyen terimleri ve kavramları açıklayın
- Problemi tanımlayın: Yani açıklanabilir olguları listeleyin
- Problemi analiz edin: "Beyin fırtınası" - Mümkün olduğu kadar olay için birçok farklı açıklama üretmeye çalışın.
- Kesin olmayan çözümlerle ilgili açıklamaları düzenleyin. Açıklama ve hipotezleri derinliğine açıklayın, sistemli olarak analiz edin ve birbirleri ile ilişkilendirin
- Özyönelimli öğrenme için konuları formüle edin
- Kendi kendine çalışma yoluyla bilgi boşluklarını doldurun
- Gurubunuzla bulguları paylaşın ve olguyla ilgili kapsamlı bir açıklama içine edinilen bilgiyi entegre etmeye çalışın.

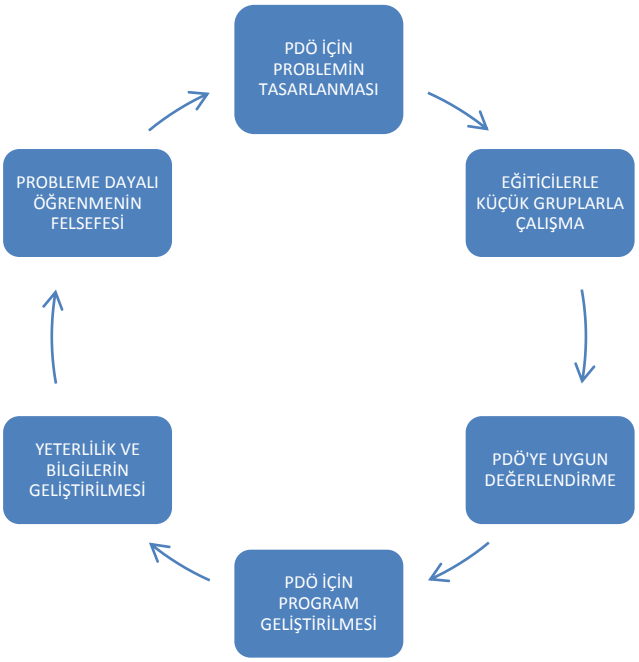
Barrett ve Moore (2011, 14), Barrows (1989) ve Schmidt (1983)'ten uyarlanan Dublin Üniversitesinde yüksek öğretimde uygulanan PDÖ sürecine ilişkin kılavuzu ise aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

0. Öğrenme İklimini Ayarlayın
    - Rolleri dağıtın
    - Temel kuralları oluşturun/gözden geçirin
    - Düşünme ve öğrenme sürecini gözden geçirin
1. Problemi/tetikleyiciyi okuyun
    - Anahtar noktaları ve bilinmeyen terimleri açıklayın
    - Takımdaki bir veya daha fazla kişinin gerçeklerine göre problemi uygun şekilde tanımlayın. Sadece özel bir program üzerine yoğunlaşın.
2. Problemin/tetikleyicinin özünü tanımlayın
    - İlk fikirler
3. Beyin fırtınası
    - Fikir ve açıklamalar
    - Deneyimlerinizle ilgili örnekler ve zıtlıklar
4. Tartışma ve sentez
    - Problemi tartışın
    - Kilit konulardaki şu an bildiklerinizi özetleyin
5. Öğrenme konularını oluşturun
    - Daha sonraki çalışmalarınızda ihtiyaç duyacağınız konulara isim verin ve bunları soru olarak ifade edin
6. Bağımsız çalışma
    - Öğrenme konularını belirleyin
    - Ve bu öğrenmelerin problem için ne anlama geldiği konusunda eleştirel bir sentez yapın
7. Ortaklaşa bilgi oluşturmak ve profesyonel eylem
    - Literatürden ve pratikten öğrenme konularını tartışın
    - Öğrenmeyi problemle bağlantılı ve profesyonel bir uygulama olarak özetleyin
    - Bir eylem planı hazırlayıp uygulayın

Barrett ve Moore'un (2011, 5) 'Probleme Dayalı Öğrenme' tanımlamasına göre öğrenme, bir problemin çözümü anlayışı doğrultusunda yürütülen çalışmalar sonucu gerçekleşir. Öğrenme sürecinin ilk aşaması karşılaşılan problemdir. 'Probleme Dayalı Öğrenme' eğiticinin öğretmesine

değil, öğrenenin öğrenmesine odaklıdır. Barrett ve Moore, 'Probleme Dayalı Öğrenme'yi "toplam bir yaklaşım" olarak değil, sadece bir öğretim tekniği ya da aracı olarak tanımlamıştır.

'Probleme Dayalı Öğrenme' stratejisinde kullanılacak uygun problemin; ilgi çekici ve tüm öğrencileri harekete geçirici, gerçek dünya durumları ile bağlantılı, akıl yürütmeyi temel alan, öğrencinin her aşamada kararını belirtmesine elverişli, işbirliğine uygun, önceki bilgilerle bağlantılı ve onları destekler nitelikte olmalıdır. Ayrıca, problem açık uçlu olmalı ve problem tek cevaplı olmamalıdır (Kılınç, 2007, 565-566).



Şekil 2. Yüksek Öğrenim İçin 6 Boyutlu Bir Yaklaşım Olarak PDÖ (Barrett ve Moore, 2011, 5)

Şekil 2'de sunulan durumda 'Probleme Dayalı Öğrenme'de ilk aşama problemin tasarlanmasıdır. Birçok öğretmen öğrenmeyi teşvik etmek için problemden yararlanır (Barrett ve Moore, 2011, 5). Tan, açıklanamayan olaylar veya gözlemlerden, yeni tasarım ihtiyacı veya geliştirilmesi gereken durumlar gibi pek çok formda sunulabilen büyük ya da küçük her problemin yenilik ve ilerleme için fırsat olabileceğini belirtmiştir (Tan, 2009, 4). 'Probleme Dayalı Öğrenme'nin problemi bir senaryo, bir durum, bir meydan okuma, görsel bir uyarı, bir ikilem, kısa bir tasarım, şaşırtıcı bir olay ya da öğrenimi

harekete geçirmek için tasarlanmış bazı diğer tetikleyiciler olabilir (Barrett ve Moore, 2011, 5).

'Probleme Dayalı Öğrenme'nin önemli bir karakteristik özelliği problemlerin program arasında değil öğrenme sürecinin başında öğrencilere sunulmakta olmasıdır. Schmidt, Molen, Winkel ve Wijlen 'Probleme Dayalı Öğrenme' programında problemin üç anahtar rolüne vurgu yapmaktadır (akt: Barrett ve Moore, 2011, 5);

- Çalışma alanlarına ilişkin merak düzeyinin artması
- Karşılaşılan programa ilişkin problemlerin gelecekteki mesleklerine uygun olarak algılanması
- Eğitimde tüm program bileşenlerinin bütünleştirilmesi (Örneğin; PDÖ öğreticileri, uygulama yerleri, konferanslar ve beceri eğitimleri)

Öğrenciler için sürekli, motive edici, zorlayıcı, ilginç, çok yüzlü ve güncel sorunların seçimi ve tasarımı için yeni fikirler bulmak, PDÖ uygulayıcıları için önemlidir (aynı, 5). Öğretmenler gerçek dünya problemlerini öğrencileri öğrenme sürecinde araştırmaya, sorgulamaya ve düşünmeye zorlayıcı bir unsur olarak kullanmaktadır. Öğretmenler olası problem durumlarını, öğrenme standartlarının bilincinde, kendi programlarını bilerek, yerel gazeteleri tarayarak, toplumdaki fertlerle ve arkadaşlarıyla konuşarak seçerler (Torp ve Sage, 2002, 15-16). Bu noktada öğretmenin 'Probleme Dayalı Öğrenme' stratejisindeki rolünü iyi anlaması gerekir. Öğretmenler, problem çözümünde, eğitim için ilgili ve heyecanlı bir model ve aynı zamanda açık sorgulamayı destekleyen bir zihinsel antrenör ve arkadaş (Torp ve Sage, 2002, 16), öğrencilerin öğrenmesini yönlendiren "bilişsel rehber" rolündedir (Kılınç, 2007, 569).

Sunduğu problemle ilgili konulara hakim olan ve öğrenmeye istekli öğretmen, 'Probleme Dayalı Öğrenme' sırasında işbirliğinden (collaborativizm), yapılandırmacılıktan (contractivizm), beyin fırtınasından (brainstorm), problem çözme yönteminden (problem solving), kendi kendine öğrenmeden (self-directed learning) ve paylaşımcı öğrenmeden (contextal learning) faydalanabilir (aynı, 570).

'Probleme Dayalı Öğrenme'de diğer önemli nokta küçük gruplarla çalışılmasıdır. 'Probleme Dayalı Öğrenme' girişimlerinin özünde eğitim problemleri üzerinde çalışan öğretmenler ile öğrencilerden oluşan küçük

takımlar vardır (Silen, 2006'dan akt: Barrett ve Moore, 2011, 6). 'Probleme Dayalı Öğrenme' sınıflarındaki öğrenciler gruplar halinde ilgili konular üzerinde (örn: beyin fırtınası yöntemiyle) çalışarak problemi anlamaya ve grupça problemi tanımlamaya çalışırlar (Tan, 2009, 9). Genellikle, bir eğitim ekibi yaklaşık beş ila sekiz öğrenci ile bir öğretmenden oluşur. Kaynakların yetersiz olduğu yerlerde, bir öğretmen iki ya da üç takım arasında bir gezici öğretmen olarak hareket edebilir. Takımlar genellikle grup tartışması için bir masa etrafında birlikte çalışırlar. PDÖ de bilgi bir kabul/alma sürecini değil, daha çok bir inşa sürecini ifade etmektedir (Barrett ve Moore, 2011, 6).

Değerlendirme süreci de öğrencinin öğrenmesinin yönlendirilmesinde etkilidir (Biggs, 2003'ten akt: Barrett ve Moore, 2011, 6). Zorlayıcı problemlerin tasarımı ve etkili öğreticilerin kolaylaştırıcılığının yanı sıra değerlendirmelerin de öğrenme çıktıları, öğrenci yeteneklerinin geliştirilmesi ve probleme dayalı öğrenme süreci göz önünde tutularak tasarlanması gerekmektedir (aynı, 7).

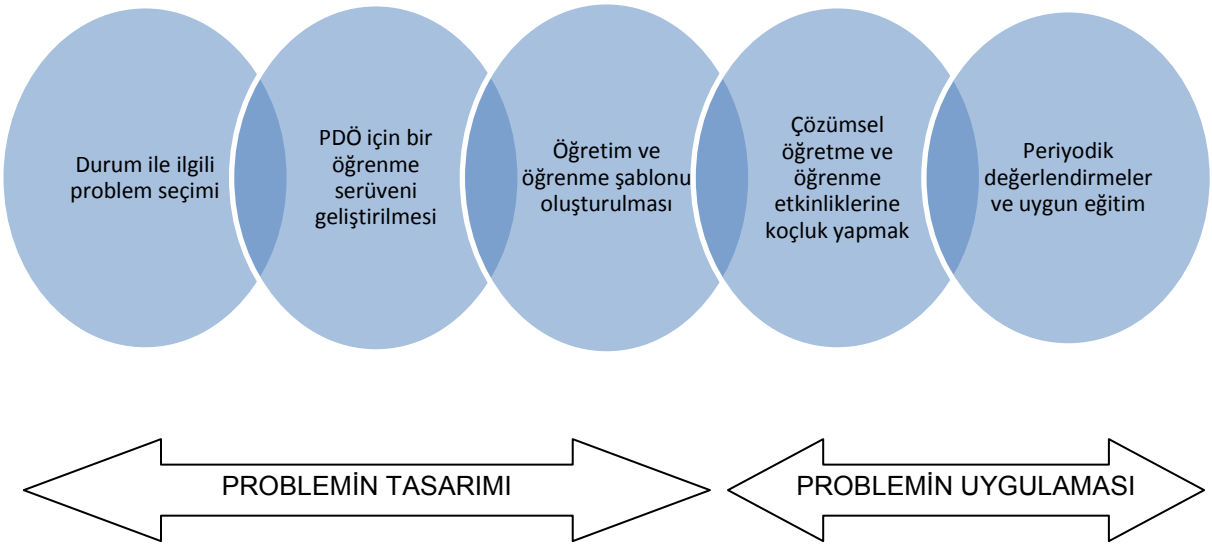
PDÖ'de program geliştirme temel ve çok boyutlu değişim yönetimi projesidir (Conway&Little, 2000'den akt: Barrett ve Moore, 2011, 7). Problemli durum, çekici ve öğrencinin çözüm için ihtiyaç duyduğu (çoklu bakış açısını) ilgiyi sürekli kılacak şekilde organize edilmiş program çerçevesinde sunulur (Torp ve Sage, 2002, 16). Bir PDÖ programının temelinde, eğitim gruplarında PDÖ problemleri üzerinde yürütülen öğrenci çalışmaları vardır. Entegre bir PDÖ programı oluşturmak amacıyla, konferans, uygulama yerleri, araştırma seminerleri ve becerileri eğitimi diğer program girdilerinin iyi planlanması ve program içinde sıralanması gerekir (Kolmos, 2002'den akt: Barrett ve Moore, 2011, 7). Program geliştirme ile ilgili iki temel soruya cevap verilmesi gerekir:

- Eğitimi bitirenlerin geliştirilmesi için hangi bilgi önemli?
- Eğitimi bitirenler için önemli olan temel yetenekler, beceriler ve tutumlar nelerdir?

'Probleme Dayalı Öğrenme' öğrencilerin bilgi ve yeteneklerini geliştirmeyi hedeflemektedir. PDÖ programında, öğrenciler çalıştıkları alan ya da meslek etrafında tasarlanmış sorunlar üzerinde çalışarak bilgilerini yapılandırır. Öğrenciler bilgilerini bu kavramlar çerçevesinde yapılandırsa da, onların PDÖ sürecindeki iletişimleri kendi bağımsız çalışmalarının paylaşımını ve PDÖ sürecindeki kendi kavram ve fikirlerinin detaylandırılmasını içermektedir.

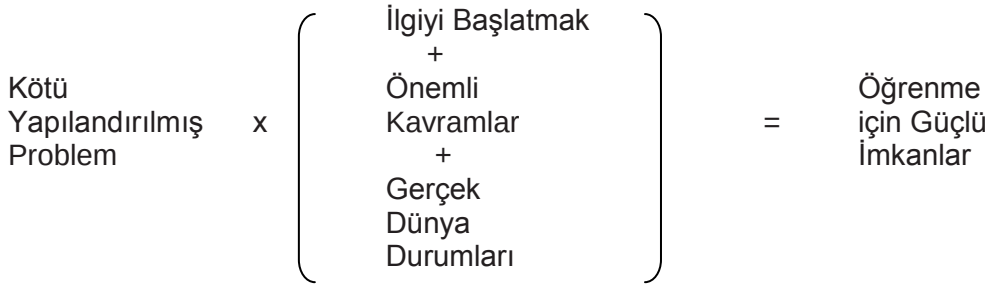
Program organizasyonu ve öğretim stratejisi olmak üzere birbirini tamamlayan iki süreç içeren PDÖ nün üç ana stratejik özelliği vardır (Torp ve Sage, 2002,15):

- Öğrencilerin ilgisini çeken problemli bir durum
- Belirli bütüncül bir problem çerçevesinde düzenlenmiş öğrencinin öğrenmesini kolaylaştıracak program
- Öğretmenin öğrenciyi düşünmeye yönlendirebileceği ve sorgulamasına kılavuzluk edebileceği, anlayışını daha da derinleştirmesine katkı sağlayacağı bir öğrenme ortamı



Sekil 3. PDÖ' nün Tasarım ve Uygulamasına Genel Bakış (Torp ve Sage, 2002, 17)

PDÖ nin tasarımı ve uygulanması, öğrencilerin ihtiyaçları, ders programı ve öğrenme standartları arasındaki dengeyle ilgili süreçtir (Torp ve Sage, 2002,16). PDÖ' nin bu stratejik özellikleri Torp ve Sage tarafından şekil 3'te ana hatlarıyla sistematize edilmiştir. PDÖ'nün "tasarım" ve "uygulama" olarak iki bölümde değerlendirildiği genel bakışta öğretmenin rolü, yürütülen çalışmalara koçluk olarak tanımlanmıştır.



Şekil 4. Probleme Dayalı Öğrenme Süreci (Torp ve Sage, 2002, 19)

Şekil 4'te sunulduğu şekliyle Torp ve Sage göre, PDÖ süreci sonunda beklenen öğrenmenin gerçekleşebilmesi için belirlenen probleme öğrencilerin ilgi göstermesinin sağlanması, öğrenmeyi kolaylaştırıcı önemli kavramların açıklanması ve problemle gerçek dünya durumları arasında bağ kurulması gerekir. PDÖ, aktif öğrenmenin desteğiyle bilginin inşasını destekler ve doğal olarak okuldaki öğrenmeyle gerçek hayatı birbirine entegre ederek gerçek deneyimler sağlar (Torp ve Sage, 2002, 15).

Barell (2007, 6), 'Probleme Dayalı Öğrenme' için iki strateji önermektedir. Bu stratejilerin ilki sorulan altı önemli soru içindeki anahtar sözcüklerin (İngilizce) baş harflerinden oluşan KWHLAQ stratejisidir. Barell'e göre problemin araştırılması ve uygun bir sonuçla açıklanabilmesi için;

- (K-know) bu konu hakkında şu an neler biliyoruz?
- (W-want/need) bu konuda neler bulmak istiyoruz / neye ihtiyacımız var?
- (H-how) cevaplar için nasıl ve neleri araştıracağız?
- (L-learn) ne öğrenmeyi umuyoruz?
- (A-apply) diğer konulardan daha önceki kazanımlarımızı nasıl uygulayacağız?
- (Q-questions) izleyen araştırmalarımız için yeni sorularımız neler olacak?

sorularının cevaplanması gerekir.

Barell'in önerdiği diğer stratejinin anahtar harfleri ise O-T-Q dur. Açılımı; (O-observe) nesnel gözlem, (T-think) yansıtıcı düşünme, (Q-question) sürekli sorgulama olan bu strateji, PDÖ için daha genel bir bakış açısı sunarken, hem öğrenene hem de öğretene (rehber) süreçteki davranışları için kılavuzluk etmektedir.

Bilgi gelişiminin yanı sıra, PDÖ açıkça çalışma hayatı ve sosyal yaşam için gerekli temel ve transfer edilebilir beceri bakımından öğrencilerin yeteneklerini geliştirmeyi hedeflemektedir (Hmelo - Silver, 2004'ten akt: Barrett ve Moore, 2011, 7). Günümüzde çalışma hayatında hem işverenler hem de çalışanlar açısından anahtar sayılabilecek bazı beceriler öne çıkmaktadır. Bunlar; iletişim, ekip çalışması, bilgiye erişim, eleştirel ve yaratıcı düşünme ve problem çözmeyle birlikte öz-farkındalık, öz-değerlendirme, etik davranış ve sürekli gelişim için sorumluluk olarak sıralanabilir (Barrett ve Moore, 2011, 7). Tan'a (2009, ix) göre, eğitim bilimlerinde yapılandırmacılık ve problem çözmeyi kavramaya kadar uzanan teoriler tarafından birçok yönden desteklenen bir model olarak PDÖ, üst düzey düşünme, bilgi üretme, işbirlikçi öğrenme ve bağımsız öğrenmeyi teşvik etmekteki etkinliğini kanıtlanmış bir yaklaşımdır.

Bu akımın öncülerinden Boud ve Barrows yaptıkları değerlendirmelerde 'Probleme Dayalı Öğrenme'nin sadece bir öğrenme yolu olarak görülmemesi gerektiğini belirterek, bunun yerine pek çok çeşidi olan bir öğrenme süreci olarak görülmesi gereğinin altını çizmişlerdir. Boud, 'Probleme Dayalı Öğrenme'nin bu disiplinin doğasına, yapısına ve özel amaçlarına göre değişeceğini ileri sürmüştür. Boud, problem merkezciliğin yanında en önemlisini öğrenci merkezcilik olarak gördüğü bir dizi fikri 'Probleme Dayalı Öğrenme'nin gelişmesinin kaynağı olarak göstermektedir (Savin–Baden ve Major, 2004, 4).

Boud 'Probleme Dayalı Öğrenme' konusunda 8 noktanın altını çizmiştir (Savin–Baden ve Major, 2004, 4):

1. Öğrenenlerin deneyimlerinin temel olarak kabul edilmesi
2. Öğrenenlerin kendi öğrenmelerindeki sorumluluğu almalarına yapılan vurgu
3. Disiplinler arası sınırların aşılması
4. Teoriyle pratiğin iç içe geçmişliği
5. Bilgi kazanımında üründen çok sürece odaklanılması
6. Öğreticilerin rolünün eğitimciden kolaylaştırıcıya dönüşmesi
7. Öğrenme sonundaki çıktıların öğretmen değerlendirmesinden, kendi ve arkadaş değerlendirmesine dönüşmesi

8. Öğrencilerin bilgilerini ilişkilendirmek için edinmesi gereken iletişim ve kişilerarası yeteneklere ve kendi alanlarındaki teknik uzmanlıktan öteye geçmelerine yapılan vurgu**.**

'Probleme Dayalı Öğrenme' yaygınlaştıkça pek çok akademisyen Barrows ve Boud'un düşüncelerine katkı yaparak 'Probleme Dayalı Öğrenme'yi salt bir öğretim yaklaşımından genel bir eğitim stratejisi ve hatta felsefesi şekline sokmuşlardır. Nelerin 'Probleme Dayalı Öğrenme'yi oluşturup oluşturmadığı tartışmalarında genel olarak 3 bileşenin ayırt edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Bu üçü (Savin–Baden ve Major, 2004, 6);

1. Disiplin yerine problem etrafında oluşan program, iç içe geçmiş program ve zihinsel becerilere vurguyu içeren Probleme Dayalı Öğrenmenin temel özellikleri
2. Probleme Dayalı Öğrenmeyi kolaylaştıran küçük gruplar, eğitici talimatları ve etkin öğrenme gibi durumlar
3. Yaşamboyu öğrenenler için geliştirilen yeteneklerle beraber, motivasyon ve beceri gelişimi gibi Probleme Dayalı Öğrenme tarafından gerçekleştirilen kazanımlar.

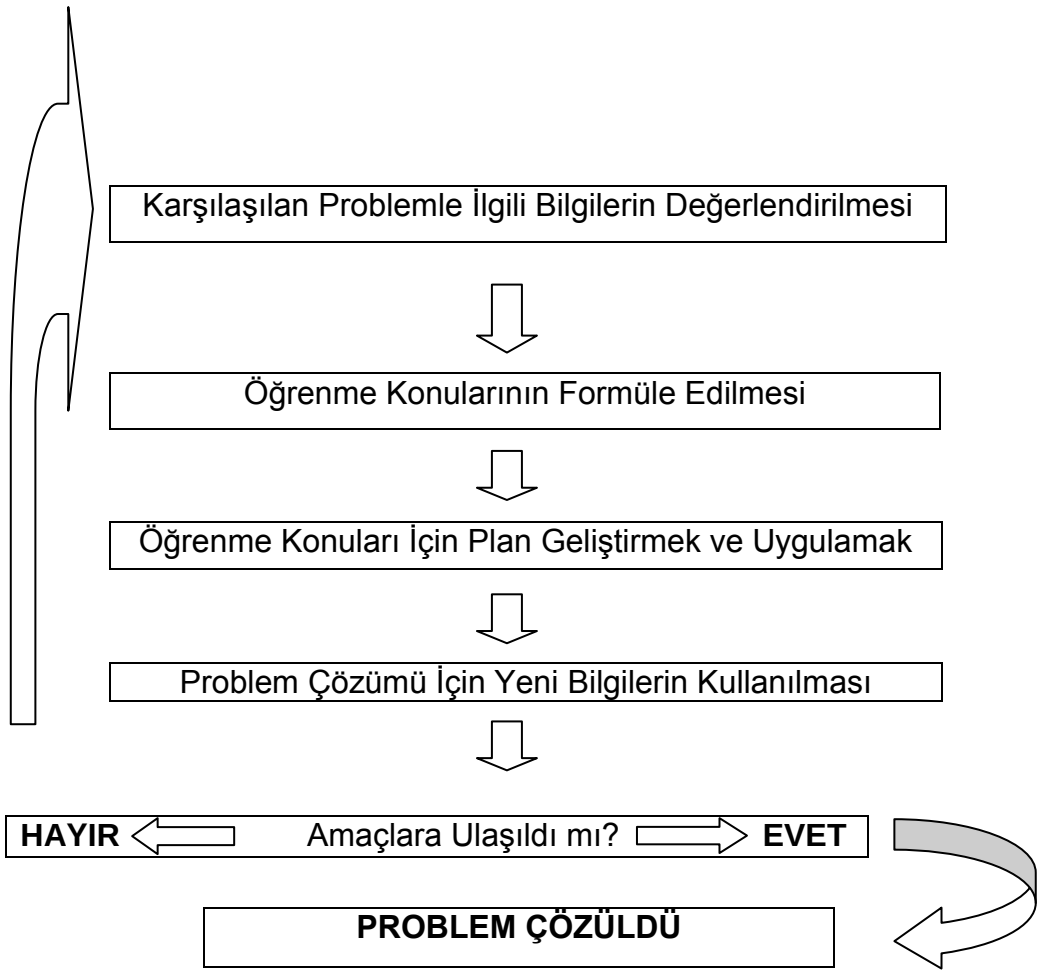
PDÖ sürecinde öğrenciler gerçek sorunu tanımlamakta ve araştırma yoluyla kalıcı bir çözüm için ne gerekiyorsa yapmayı öğrenmektedir. PDÖ bu süreçte gerçek dünya problemlerinin araştırılması ve çözümü çerçevesinde düzenlenen deneyimsel öğrenmeye odaklanmıştır. Öğrenciler problem çözümüyle, problemin kaynağının belirlenmesiyle, iyi bir çözüm için gerekli koşulların belirlenmesiyle, anlam ve anlayışla meşgul olduklarından, giderek özyönelimli bir öğrenen olmaktadırlar (Torp ve Sage, 2002, 16).

Bireylerde özyönelimli öğrenme becerisinin gelişimini destekleyen bir dizi 'Probleme Dayalı Öğrenme' özelliği vardır (Evensen ve Hmelo, 2000, 228):

1. Öğrenciyi merkeze alan doğası
2. Öğrencilerin mevcut bilgileriyle bir problemi tanımlama ve çözme girişimlerini ön plana alması
3. Bilgi eksikliklerini tanımlaması ve uygun öğrenme konularını üretmesi
4. Bağımsız araştırma çabaları
5. Araştırma için kullanılan kaynakların eleştirilmesi
6. Yeni bilgilerin probleme uygulanması

7. Özyönelimli öğrenme üzerindeki ortak görüş

Şekil 5'te tam olarak problem çözümü sırasında gerçekleşen özyönelimli öğrenme aktiviteleri özetlenmiştir.



Şekil 5. Bir Özyönelimli Öğrenme Modeli (Evensen ve Hmelo, 2000, 229)

Geleneksel öğrenme yöntemleri, problemle nasıl başa çıkılacağını ve öğrenme yöntemlerine bunun nasıl uygulanacağını gösterirken; PDÖ belirli problemlere odaklanarak öğrenmeyi kolaylaştıran yöntemler içermektedir (Woods, 1994'ten akt: Stephenson ve Galloway, 2004, 265). PDÖ'de probleme odaklanmanın öğrenci için uyarıcı etkisi vardır. Birçok tanımı bulunan PDÖ'nün genel kabul görmüş hedefleri arasında, problem çözme yeteneğini geliştirmek, mezunların pratiklerine öğrenmeyi entegre etmek ve öğrenicileri motive etmenin yanında özyönelimli öğrenme yeteneğini geliştirmek de sayılabilir (aynı, 265).

Tan'a göre (2009, 3-12), etkili problem çözme için sadece bir şeyler yazmak ve farklı disiplinlerden bilgiyi entegre etmek yetmez. Son derece becerikli ve esnek düşünmek, büyük resmi görerek yeni ve farklı fikirler üretmek, kaynaklar ve insan algısı gibi kısıtlılıkların farkında bir sağduyuya sahip olma zorunluluğu vardır. Öğrenmek için yeni fikirler ve yaklaşımlara açık olunması gerekir. Tan, bilim ve teknoloji alanındaki ilerlemelerin çoğunun bir problemin cazibesinin sonucu olduğunu ve mükemmel öğrenmenin sahiplenilip, çok yönlü olarak düşünülecek bir problem ile uğraşarak başladığını savunur. Ancak öğrenme için, öğrenmenin tüm durumlarda, öğrencilerin aktif, yaratıcı ve eleştirel düşünmeye katılımı gerektiğini vurgular. Tan'a göre, insanlığın ilerlemesi açıkça yine insanların yaratıcılık yeteneğine ve yaratıcı olmasına bağlıdır. Yaratıcılık sadece problemlerin çözümünü değil, aynı zamanda insan aklı tarafından henüz keşfedilmemiş toprakların anlaşılmasını ifade eder. Sağlam temelleri olan PDÖ' deki eğitim ile genç öğrencilerin gerçek yaşam sorunlarının çözümünü sorgulamaları ve bağımsız öğrenme ve düşünmeleri sayesinde eğitimin hedefine (medeniyeti daha da geliştirmek) bir adım daha yaklaşılacaktır.

Trafik Güvenliği Eğitimi

Okulda önceden belirlenmiş programlara bağlı olarak öğrenimlerini sürdürmek zorunda olan çocukların aksine, yetişkin eğitimi programları, yetişkinin birinci derecede ilgilendiği, gereksinim duyduğu konulara dayandığından, genellikle yetişkinlerle birlikte ve onların görüşü alınarak düzenlenir (Geray, 2002, 32).

Ne hususta olursa olsun, yetişkinlere yönelik öğrenme ve öğretme süreçlerinin katılımcıların tanımlanmış kendi öğrenme ihtiyaçlarını ve isteklerini içermesinden ötürü bu eğitim katılımcı bir eğitimdir ve yaşamı bireyin kendisi ve çevresi için daha iyi hale getirme çabalarını kapsar (Sauve, 1987, 19'dan akt: Campbell- Burnaby, 2001, 4). İrlanda'da 2000 yılında yayınlanan "Learning for Life: White Paper on Adult Education" raporuna göre yetişkin eğitimi; farkındalığın arttırılması, vatandaşlık, sosyal kaynaşma, rekabet edebilirlik, kültürel gelişme ve toplum inşası gibi 6 alana katkı sağlamaktadır (DCU,2000, 28,29).

Yetişkin bireyin gereksinim duyduğu ilgi alanına ilişkin bilgi ve beceriler, yetişkin eğitiminin kapsamını oluşturmaktadır. Kuramsal olarak da çok önemli işlevler üstlenmiş olan yetişkin eğitiminin işlevleri genişledikçe içeriği de genişlemiştir (Lowe,1985, 19). Örneğin Hoppers (2006, 23-32) yetişkin eğitimini para-formal eğitim, popüler eğitim, serbest zaman aktivitelerini içeren kişisel gelişim eğitimi, profesyonel ve mesleki eğitim, sivil toplum kuruluşlarınca verilen okur-yazarlık ve beceri geliştirme eğitimleri, özel gruplara yönelik tamamlayıcı eğitim ve ailelere yönelik okul öncesi çocuk bakımını da içeren erken çocuk bakımı ve eğitimi olmak üzere 7 ayrı kümeye ayırarak incelemektedir. Rubenson ise (2011, 6), yetişkin eğitiminin yapısı ve koşulları ülkeden ülkeye büyük değişiklikler arz etse de, bazı konuların vazgeçilmez olduğunu belirterek kapsamını şöyle sınıflandırmıştır:

- Okuma-yazma ve matematik bilgisini içeren temel yetişkin eğitimi,
- Göçmenlik ve Vatandaşlık eğitimi,
- Yetişkinlere yönelik yüksek eğitim,
- İşyeri eğitimi ve kursları,
- Topluluk eğitimi,
- Popüler yetişkin eğitimi ve,
- Müzeler, radyo-televizyon ve kütüphaneler.

Bir başka çalışmada ise yetişkin eğitiminin kapsamının dört kümeye ayrıldığı görülmektedir (Hallak (1990)'dan akt: Latchem, 2012, 4-5):

- Para-formal eğitim: Akşam okulları, uzaktan eğitim programları gibi resmi eğitime bir alternatif sağlayan ya da düzenli olarak okula gitme imkanı bulamayanlara ikinci bir şans öneren eğitim türüdür.
- Popüler eğitim: Yetişkin okur-yazarlığı, ortaklaşa eğitim, siyasi hareket ve/veya topluluk kalkınması programları gibi marjinal grupları hedefleyen eğitim türüdür.
- Kişisel gelişim programları: Kulüpler, dernek ve diğer kurumlar tarafından sağlanan, kültür, dil, spor gibi programlardır.
- Mesleki eğitim: Firmalar, ticaret birlikleri, özel kuruluşlar vb. tarafından sağlanan eğitimlerdir.

Görüldüğü üzere yetişkin eğitiminin kapsamı farklı biçimlerde sınıflandırılmaktadır. Yetişkin eğitim programlarının şu sınıflandırılmasının uluslar arası kabul gördüğü belirtilmektedir (Bülbül, 1991, 80-81; Lowe, 1985,61);

- Tamamlayıcı eğitim
- Mesleki ve teknik yeterlik eğitimi
- Sağlık Eğitimi
- Yurttaşlık eğitimi
- Öz doyum eğitimi

Sürücü eğitim programları bu sınıflandırmada mesleki eğitimin içerisinde değerlendirilebilir. “Çünkü, sürücü kurslarının önemli bir bölümü ticari araçlar, iş makinaları ve ağır vasıta kullanımına ilişkindir. Ayrıca sürücü belgesine sahip olmanın iş ilanlarında sıkça aranılan bir özellik olduğu görülmektedir” (Miser, Ural ve Ünlühisarcıklı. 2010, 89). Türkiye’de yük ve yolcu taşımacılığında tüm ulaşım sistemleri arasında karayolu ulaşımının payı bu savı desteklemektedir.

Sürücü eğitimi aynı zamanda sağlık eğitimi olarak da değerlendirilebilir. Dünya Sağlık Örgütü (WHO) karayolu trafik kazalarını bir halk sağlığı sorunu olarak görmektedir. Örgüt mevcut durumun iyileştirilmesine dönük çalışmaların zamanında yapılmaması durumunda sorunun daha da büyüyeceğini ve sonuçların telafi edilemez hale geleceğini öngörmektedir.

Tüm dünya’da kazaları önleme ve kontrol etme çalışmalarının odak noktaları “4 E” yaklaşımı olarak bilinen eğitim (Education), denetim (Enforcement), mühendislik (Engineering) ve çevre’dir (Environment) (Nedumaran, Ramachandran, Kaliyaperumal, 2013, 1004). Yetişkin bireyleri de kapsayan trafik eğitimleri yol kullanıcılarının (sürücü, yaya, yolcu) trafik kurallarını öğrenmelerini, doğru algılamalarını ve gereken tepkileri verebilmelerini amaçlar.

Yol kullanıcılarını doğrudan hedefleyen önlemler formal ve non formal eğitim faaliyetleri ile kampanyalar gibi informal eğitim programları ve belki de yasal denetimlerdir. İnformal trafik güvenliği eğitiminin formal ve non formal eğitimden farkı belirli bir zaman çizelgesi ile sınırlı olmayışıdır (Venter, 2000). Karayolu trafik güvenliğini ilgilendiren eğitimler, yol kullanıcısı olan insan

unsurunun karayolundaki konumuna (sürücü, yaya, yolcu) ve yaş gruplarına göre farklılıklar göstermektedir.

Dünya genelinde çocuklar yaşadıkları her ortamda trafikte tehlikelerle karşı karşıyadır. Dünya Sağlık Örgütü'ne göre trafik kazaları çocuklar için ölüm ve yaralanmanın önde gelen nedenlerinden biridir. Ancak bu kazalar kaçınılmaz değildir yani önlenebilir. Doğumla birlikte güvenli yol kullanıcısı davranışlarını modellemek ve çocukları olumlu davranışlara teşvik etmek gereklidir. Çocuklar formal eğitim sistemine girdiğinde bu yöndeki bir eğitim için geç kalınmış olacaktır. Çocuklar karmaşık yol sistemlerinin kurallarını bilerek dünyaya gelmezler. Onların yol güvenliğiyle ilgili yaşlarına uygun olarak aile, okul ve toplum bağlamında eğitilmeleri gerekir (CDN.sesame, 2011, 2). Dünyanın hemen her ülkesinde çocuklar için trafik eğitimi ulusal trafik güvenliği politikalarının önemli bir parçasıdır. Farklı uygulamalar olsa da trafik eğitimi ülke eğitiminde formal eğitimin içinde yer almaktadır. Trafik güvenliği eğitimi sivil toplum kuruluşları ve küresel çapta hareket eden organizasyonların da faaliyet alanına girmiştir. Resmi çalışmaların yanında, hazırlanan eğitim programları, materyaller ve iletişim faaliyetleriyle karayolu güvenliği eğitimine (informal) katkı sağlanmaya çalışılmaktadır.

Davis ve Quimby (2003, 1), yol güvenliği eğitimi okullarda formal eğitim sisteminde ortak programda yer almakta iken, bu konuda okul öncesi çocuklar, herhangi bir nedenle eğitime katılmayan ve okuldan ayrılanlar gibi formal eğitimin dışındaki yetişkin ve çocuklara yönelik informal toplum destekli eğitimin sağlanmasının da önemli bir hak olduğunu ifade etmişlerdir.

İçerik, süre ve sistem farklılıkları olsa da her ülkenin kendi sürücü belgelendirme sisteminin kabul ettiği belge alınmaksızın araç kullanılmasına izin verilmez. Dolayısıyla sürücü eğitimi, non formal yetişkin eğitiminin önemli ve yaygın programlarından bir tanesidir. Günümüz dünyasında karayolu güvenliği ve sürücü eğitimi hem toplum hem de bireyler açısından önemlidir. Yeterli eğitim almamış ya da sürücü belgesi olmaksızın karayollarında motorlu taşıt kullanılması, çok ciddi olumsuz sonuçlara yol açabilmektedir. Ciddi yaralanmalar ve ölümle sonuçlanan kazalar, ailelerin ve diğer sosyal ilişkilerin zarar görmesinin yanı sıra, oluşan maddi kayıplar ve ulaşımın olumsuz etkilenmesi gibi sosyal hayatı olumsuz etkileyen sonuçlar da doğurabilmektedir (Vick, 2007, 1). Bu durumun önemini kavrayan bütün ülkeler

çeşitli tedbirler almaktadır. Avustralya'yla birlikte İsveç ve Hollanda uzun zamandır karayoluna bağlı ölümleri azaltma çalışmalarında lider durumdadır (Waldock, 2008, 379). Karayolu güvenliği ile ilgili olarak; alkollü araç kullanma, aşırı hız, kask ve emniyet kemeri kullanmama, araç kullanırken telefonla konuşma tüm ülkelerin ortak sorunu olarak görülmektedir. Deneyimler bu alanda davranış değişikliği için uygulama ve eğitimin büyük fayda sağladığını göstermiştir (IRTAD, 2013, 25). Her yıl binlerce insan aşırı hız, emniyet kemeri takmama gibi hatalar sonucu trafik kazalarında ölmekte ve ülkeler otoyolları ve trafik bilgi sistemlerini temel alan stratejik yol güvenliği programlarıyla bu durumla mücadele etmektedirler. Bu girişimlerin pek çoğunda eksik olan nokta sürücü eğitiminin devamının gerekliliğidir (English, 2011, 44).

Sürüş, çeşitli bilişsel, fiziksel, duyuşsal ve psikomotor becerilerin eşzamanlı yürütülmesini gerektiren karmaşık bir iştir (Young & Regan, 2007, 379). Bu karmaşık işin gerektirdiği becerilerin kazanılması uygun eğitim faaliyetleriyle mümkün olabilmektedir. Karayolu güvenliği eğitimi daha güvenli, daha yetkin sürücülerin varlığını sağlayan bir süreçtir. Sürücülüğü öğrenenlerin güvenli sürüş tekniklerini geliştirmesi ve daha deneyimli sürücülük için güvenli sürüş becerilerini yenilemesi için kurslar vardır (DTMR, 2013). Yetkin sürücüler yetiştirilmesini amaçlayan sürücü kursları yapısal farklılıklarına rağmen hemen her ülkede faaliyet göstermektedir. Ülkelerin sürücü belgelendirme sistemleri incelendiğinde pek çok ülkede sürücü belgesi alabilmek için; belirli sağlık koşullarına sahip olunması, sınavlarda başarılı olunması ve fiziksel – zihinsel yeterlik bakımından belirli bir yaşın tamamlamış olması gereklidir.

Sürücü belgesi almak yetişkinlere özgü bir haktır. Belli bir yaşa gelince insanın doğruyu ve yanlışı, iyiyi ve kötüyü kendi başına ayırt edebileceğini varsayan "yasal" tanıma göre birey yürürlükte olan yasalarca oy kullanabilme, sürücü belgesi alabilme hakkına sahip olduğunda yetişkin kabul edilir. Kronolojik tanıma göre ise genel olarak 20 li yaşlar ve sonrası yetişkinlik olarak kabul edilebilir (Miser, 1999, 20).

Karayolu istatistikleri güvenli sürücülük bakımından yetişkin bireylerin yaş gruplarına göre farklılaştığını göstermektedir. Bu veriler küresel düzeyde genç sürücülerin en riskli yol kullanıcı gruplarından biri olduğunu; ölüm ve ağır yaralanmayla sonuçlanan trafik kazalarının genç sürücülerin hatalarından kaynaklandığını göstermektedir (DTMR, 2013a; Staysafe Committee [SC],

2008, xi). Avustralya'da yapılan bir araştırma ölümle sonuçlanan genç sürücülerin karıştığı kazalara neden olan başlıca faktörlerin; tecrübesizlik, kendine fazla güven ve kasıtlı risk alma olduğunu göstermiştir (DTMR, 2013a). Ülkelerinin yasal düzenlemeleri çerçevesinde gerekli sınavlardan geçerek motorlu taşıt kullanma yeterliliğine sahip oldukları kabul edilen genç sürücülerin kaza verileri, konunun aracı hareket ettirebilme ve trafik işaretlerinin anlamlarını tam olarak bilmenin ötesi bir boyut içerdiğini göstermektedir.

Sürücülükle ilgili sınavların geçilmesi için sürücülük becerilerinin öğrenilmesine ihtiyaç vardır. Ancak bu sürücü eğitiminin tek ve en önemli amacı değildir. Sürücü eğitimin programlarının en önemli olmasa bile öncelikli hedefi çarpışmalarla ilgisi bakımından "güvenli" sürücüler yetiştirmektir (Mayhew ve Simpson, 2002). Sürücü eğitimi değil, sürüş deneyimi güvenli sürücü olmak için anahtar olarak görülmektedir. Tüm dünya'da genç sürücülerin sürücü belgesi almadan önce sürüş deneyimlerini maksimize etme yönünde bir eğilim bulunmaktadır. Örneğin, Kuzey Amerika ve Avustralya'da daha uzun süren bir zorunlu eğitim sistemiyle sürücü belgelendirilmesi gerçekleştirilmektedir. Yol güvenliği kuruluşları Avustralya'da sürücü adaylarına tek başına sürüşten önce en az 120 saatlik çalışma önermektedir (Williams ve Ferguson, 2004, 5-6).

Sürücülerin büyük çoğunluğu karayolu güvenliğine ilişkin kuralları sürücü belgelerini alırken öğrenmektedir. Ancak, yetişkin bir birey olan sürücüler daha sonraki gelişme ve mevzuatla ilgili değişiklikleri çokda iyi takip etmemektedirler. Çoğu yetişkin karayolu kurallarıyla ilgili tekrar öğrenme faaliyetlerine sadece çocukları sürücü belgesi alacağı zaman ilgi duymaktadır. Bu iki öğrenme arasındaki zaman aralığı belki 20 yıl belki de daha fazla zaman olabilmektedir (Waldock, 2008, 386).

Tüm yol kullanıcılarının güvenliğini sağlamak Avrupa'da da sürücü belge politikalarının önemli bir parçasıdır. Karayollarında kaza riski, güvensiz yol kullanıcısı davranışlarının sonuçları, denetim mevzuatı ve önemli güvenlik kuralları konularında yol kullanıcılarının yaşamboyu eğitimi ve bilinçlendirilmesi yol güvenliği çalışmalarının önemli bir kolunu oluşturmaktadır (EC, 2003, 17-18).

Tüm ülkeler halen sürücü belgesi olan sürücülerle tekrar iletişime geçmenin daha iyi yollarını bulabilme arzularını dile getirmekte ve pek çoğu da Avustralya'da uygulanan yöntemlerin benzerlerini uygulamaktadır (Waldock, 2008, 378). Amerika Birleşik Devletleri ve Kuzey Avrupa ülkeleri gibi pek çok gelişmiş ülkede yetişkin sürücülere yönelik eğitim programları televizyon, radyo, yazılı basın ve afiş kampanyalarıyla gerçekleştirilmektedir. Yetişkin sürücülerin eğitilmesi veya davranışlarının geliştirilmesi için bunlar dışında herhangi bir alanda çalışma yapılmamaktadır (aynı, 383-384).

Trafik Güvenliği Eğitimiyle İlgili Araştırmalar

Türkiye'de "Trafik Güvenliği Eğitimi" ile ilgili olduğu tespit edilen araştırmalar şunlardır:

Bağcı (1995), "sürücü adaylarının bilgilendirilmesinde sürücü kurslarında verilen trafik eğitiminin önemi" konulu araştırmasında, Ankara ili Çankaya ilçesinden tesadüfi olarak seçilen üç sürücü kursundan toplam 120 kişiye eğitim öncesi ve sonrasında aynı anket formunu uygulayarak kurslarda verilen eğitimin sürücü adaylarının trafik bilgisindeki etkisini incelemiş ve sonuçta belirgin bir artışa yol açtığını belirlemiştir. Araştırmada ayrıca düzenli ve güvenli bir trafik için insanın trafik, yol ve taşıt güvenliği konusunda iyi eğitilmesi gerekliliğine vurgu yapılmıştır.

Aşıkkaya (1995), "ülkemizdeki sürücü kurslarındaki eğitimin yeterliliğinin istatistiksel analizi" konulu araştırmasında sürücü eğitiminde sürücü kurslarının yeterli olup olmadığını incelemeyi amaçlamıştır. Bu amaçla kurslara devam eden ve sürücü belgesi almış sürücülere yönelik iki tür anket formu hazırlanmıştır. Hazırlanan bu anket formları, basit tesadüfi örnekleme metodu ile belirlenen kurslardaki kursiyerlere uygulanmıştır. Ayrıca yine aynı örnekleme metodu ile seçilen semtlerde, sürücü belgesi almış sürücülere anket uygulanmıştır. Her iki çalışmada ayrı ayrı 100 kişiye uygulanan anket sonucunda sürücü kurslarının önemli ve gerekli olduğu ortaya konulmuştur. Ancak bu kursların daha ciddi kurumlar tarafından işletilmesi, daha ciddi ve sistemli denetlenmesi gerektiği, görevli öğretmenlerin özel bir eğitimden geçirilmesi gerektiği, eğitimin süresinin yeterli hale getirilmesi ve sınavlara önem verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca direksiyon eğitiminin uygulama

yönteminin kademeli olarak (pist, tenha yollar ve yoğun trafik) yürütülmesi gerektiğine vurgu yapılmıştır.

Doğan (1996) çalışmasında, okul öncesi ilk ve orta dereceli okullardaki trafik eğitimi ders programlarını incelenmiş, yazılı ve görsel basının çalışmalarının kazaların önlenmesindeki fonksiyonları gözden geçirilmiş; trafiğin ana unsurlarından olan sürücülerin nasıl eğitildiği, sürücü kursları, ders programları ele alınıp eksiklikleri, trafiği denetleyip, yönlendiren trafik polisinin nasıl yetiştirildiği, Emniyet Genel Müdürlüğünün, kurum içi ve kamuya yönelik çalışmaları incelenip ele alınmıştır. İnceleme sonucunda, kazaların önlenmesinde, her ne kadar alt yapı en önemli unsurlardan biri gibi gözükse de esas sorunun yolcu, yaya, sürücü veya denetleyici olarak görev alan insanın eğitiminin ana unsur olduğu ve ancak bu şekilde köklü bir çözüme gidilebileceği vurgulanmıştır.

Gülecen (1998), “Trafik eğitiminde sürücü kurslarının etkisi” konulu araştırmasında, trafikle ilgili sorunların ekonomik, sosyal, siyasal ve eğitimle ilgili hususlar göz ardı edilerek çözülemeyeceği sonucuna varmış; denetim ve cezalandırmanın kazaları önlemedeki yetersizliğini ortaya koymuştur. Türkiye’deki trafik eğitim kurumlarının fonksiyonları, konuyla ilgili kuruluşların görev ve yetkileri incelenmiş, trafik eğitiminde olumlu gelişmelerin olduğu ancak geliştirilmesi gereken yönleri olduğu ve radyo ve televizyonlarda trafik eğitimi konusunda gerekli hassasiyetin gösterilmesi gereği vurgulanmıştır. Motorlu taşıt sürücü kurslarının en önemli sorununun devamsızlık ve denetimsizlik olduğu belirtilerek, motorlu taşıt sürücü kurslarında okutulan ders sayılarının artırılması, programların daha kapsamlı hale getirilmesi ve direksiyon eğitimi dersi ile ilgili geliştirici düzenlemeler önerilmiştir.

Balkız (1999) “İlköğretimde trafik eğitiminin trafik kazalarının önlenmesi üzerindeki etkileri” konulu araştırmasında; ilköğretimde trafik eğitiminin, trafik kazalarının önlenmesi üzerindeki etkilerini teorik olarak incelemiştir. İlköğretimdeki ders programlarını inceleyerek istatistiksel veriler değerlendirilmiştir. İlköğretimdeki trafik eğitiminin mevcut durumu ve kazaların nedenleri tartışılmış, kazaların önlenmesi için gereken önlemler ve öneriler sunulmuştur.

Kuyumcu (2001) araştırmasında, Türkiye'nin en büyük problemlerinden biri olan trafik sorunuyla ilgili, Jandarma Genel Komutanlığı hizmetiçi eğitim

etkinliklerine katılan personelin ve eğiticilerin, trafik konulu hizmetiçi eğitim etkinliklerine ilişkin görüşleri belirlenmeye çalışılmıştır. Örneklemin seçimi random yöntemle gerçekleştirilmiştir. Araştırmada, anket tekniği uygulanmış, araştırma ankete dayalı veriler üzerinden yürütülmüştür. Elde edilen sonuçlara göre özetle şu öneriler getirilmiştir: Hizmetiçi eğitimin eğitim programı yeniden incelenmeli, lüzumsuz konular yerine uygulamaya yönelik konular eklenmeli, okulda verilen trafik eğitimi yeniden düzenlenmeli, etkinliği artırılmalı, ulaşım imkanları yeniden gözden geçirilmeli, kursiyerlerin kurs yerinde istihdam edilmeleri imkanlar dahilinde sağlanmalı, hizmetiçi eğitime katılanların, eğitim sonrası uygulamadaki başarıları ve hataları ile ilgili birliklerden sürekli dönüt alınmalıdır. Ancak bu sayede gelecekte uygulanacak eğitimler için düzenlemeler sağlanabileceği belirtilmiştir.

Tütüncü (2001), “Türkiye’de örgün eğitim sistemi içinde trafik eğitiminin önemi” konulu araştırmasında, ülkemizde örgün eğitim çatısı altında verilen trafik eğitiminin mevcut durumunu ortaya koymayı amaçlamıştır. Trafik kazalarının önlenmesi ve azaltılmasına dönük çalışmaların eğitim, araç ve yol denetimi, yasal düzenlemeler, acil yardım ve ilk yardım alanlarında yoğunlaştığını belirterek, sayılan tüm bu alanların temelinde trafik eğitiminin olduğunu savunmuştur. Sonuç olarak trafik eğitiminin yalnız sürücülerle sınırlı kalmaması gerektiği, yaya ve yolcuların da bu konuda eğitilmesi gereği vurgulanmıştır.

İnal (2001), “Trafik güvenliği ve Türkiye’de sürücü eğitiminin incelenmesi” konulu araştırmasında Türkiye’de sürücülere verilen eğitimin içeriğini ortaya koymaya çalışmış ve ülkelerin sürücü eğitim sistemlerinin süre, içerik ve sürücü belgeleri türleri yönlerinden farklılıklar içerdiğini ortaya koymuştur. Sonuç olarak istatistiki veriler ve analizler ışığında karayolu güvenliğinde eğitimin önemini kavramış ve başarılı kabul edilen ülkelerin sistemlerinin örnek alınması gereği vurgulanmıştır.

Türkoğlu, Muhammet (2002), “özel sürücü kurslarında verilen eğitimin trafik kazalarına etkisi” konulu araştırmasında istatistiklere yansıyan yönüyle trafik kazaları ele almış, kazaların oluş şekilleri ve kusur oranları ortaya konularak diğer yol kullanıcılarının ve sürücülerin durumu ortaya konmaya çalışmıştır. Asli kusurlar ve diğer kusurlar Emniyet Genel Müdürlüğü istatistik yıllıklarından alınan verilerle ortaya konmaya çalışılmıştır. Sonuç olarak sürücü

belgesinin alındığı yer ile (Emniyet teşkilatı / Özel MTSK) kazaya neden olma arasında bir ilişki bulunamamış, sürücülerin en fazla arkadan çarpma, doğrultu değiştirme ve geçiş önceliğine uymama hatalarıyla kazaya neden oldukları belirtilmiştir.

Türkoğlu, Ali (2002), trafik eğitimi ile ilgili araştırmasında Türkiye'de eğitim kurumlarında sürücü eğitiminin nasıl yapıldığı, sertifikaların nasıl verildiği incelenmeye çalışılmıştır. Ayrıca sürücü kurslarındaki eğitim durumunu incelemek için konuyla ilgili hazırlanan anket 750 sürücüye uygulanmıştır. Sonuç olarak kurslara devamsızlığın önemli bir sorun olduğu ve yeterince denetlenmediği, bazı derslerin uygulamalarının (ilk yardım ve direksiyon) yeterince yapılmadığı vurgulanmıştır. Yapılan anket çalışmasının daha doğru değerlendirilebilmesi için daha fazla sürücü ile değişik bölgeleri de kapsayan bir çalışma yapılmasının yararlı olacağı belirtilmiştir.

Tanrıkulu (2002), "trafik kazalarının önlenmesi bağlamında trafik eğitiminin önemi" konulu araştırmasında ilköğretim okulları ve sürücü kurslarında verilen trafik eğitimini değerlendirmiş, öğrenci ve kursiyerlerden edinilen bilgiler ışığında karayolu trafik güvenliğine eğitimin etkisini ortaya koymaya çalışmıştır. Sonuç olarak ilk ve orta öğretimdeki trafik eğitiminin teoriye dayandığı ve dersi verenlerin uzman kişiler olmadığı, sürücü kurslarında ise teorik eğitimin yeterli olduğu, pratik eğitimin yetersiz olduğu vurgulanmıştır.

Bozkurt (2003), sürücü eğitimiyle ilgili yaptığı araştırmada, sürücü adaylarının kurs başlangıç ve bitimindeki ilk yardım bilgilerini değerlendirmiştir. Bu amaçla Ankara ilinde 20 sürücü kursundaki sürücü adaylarına aynı sorular ön test ve son test olarak uygulanmıştır. Sonuç olarak adayların eğitim öncesi ve sonrası bilgi puanları arasında anlamlı fark bulunmuştur. Yüksek öğrenim mezunu adayların ilk, orta ve lise mezunlarına göre ilk yardım bilgilerinin daha iyi olduğu görülmüştür.

Çakallı (2003), "Emniyet Genel Müdürlüğünce düzenlenen temel trafik ve kaza inceleme eğitim programının değerlendirilmesi" konulu çalışmasında, eğitim programı öğretim elemanları ve kursiyerlerin görüşlerine dayalı olarak değerlendirilmiştir. Araştırma sonuçları amaca uygun olarak; program hedefleri, programın içeriği, eğitim durumları ve sınama durumları başlıkları altında değerlendirilmiştir. Öğretim elemanlarının seçiminde daha dikkatli

olunması, materyallerin temini için yeterli kaynağın ayrılması, eğitim ortamının modernize edilmesi ve kursiyerlerin motivasyonunu arttırmak için sosyal ve kültürel etkinliklerin arttırılması önerilmiştir.

Vursavaş (2004), "sürücü eğitim programının değerlendirilmesi" konulu araştırmasında "B" sınıfı sürücü belgesi programını sürücü belgesi almaya hak kazananların görüşleriyle değerlendirip programın eksik yönlerini tespit etmeye çalışmıştır. Sonuç olarak eğiticilerin konusunda uzman kişilerden seçilmesi, bu kişilere yönelik periyodik seminerler düzenlenmesi, kursların donanım olarak yeterli ve standart koşullarla donatılması ve kurslardaki denetimlerin arttırılması gereği vurgulanmıştır.

Çakır (2006), ilköğretim birinci kademe 4. sınıf trafik eğitimi dersinin öğretiminde baskın zeka türüne dayalı olarak geliştirilen web destekli eğitim (WDE) ve bilgisayar destekli eğitimin (BDE) trafik eğitiminde etkililiğini ortaya koymak amacıyla araştırma yapmıştır. Araştırmanın uygulama sürecinde öğrencilere baskın zeka türüne dayalı olarak geliştirilen web sitesi ile eğitsel yazılım kullandırılmıştır. Araştırma için; Trafik Eğitimi Basarı Testi, Trafik Eğitimi Tutum Ölçeği, Öğrenci Görüş Anketi, Öğretmen Görüşme Formu ve Veli Görüşme Formu uygulanmıştır. Araştırma sonuçlarına göre; öğrencilerin, öğretmenlerin ve velilerin BDE ile WDE'e ilişkin genel yaklaşımlarının ve görüşlerinin olumlu olduğu görülmüştür.

Dindar (2009) çalışmasında; Türkiye'nin sosyo-ekonomik yapısını etkileyen trafik olgusu, trafik eğitimi ve trafikte kullanılan oyunla öğretim konularını ele almıştır. Örgün eğitimlerde `güvenli trafik eğitimi'nin gelişmiş ülkelerdeki durumu ve `oyunla eğitim ve öğretme' metodu incelenmiş, üniversitelerde konuyla ilgili bölümlerin açılarak ve kaynak, materyal hazırlanıp bilimsel çalışmalarla desteklenmesi önerilmiştir. Sonuç olarak trafik kurallarının tüm dünyada aynı olduğu, ancak kurallara uyulmasının ülkelerin gelişmişlik düzeyleriyle bağlantılı olduğu vurgulanmıştır. Bu bağlamda kazalardaki kayıpları azaltacak, toplumun trafik kültürünü özümsemesine ve yaşamını dönüştürmesine yönelik bilgiler açıklanmıştır. Ayrıca, örgün eğitimlerde trafik eğitimi ve bireylerde oluşacak davranış değişikliği ile ilgili öneriler sunulmuştur.

Özdemir (2010), "Türkiye'de örgün eğitim sistemi içerisinde trafik eğitiminin durumu, Avrupa ve Dünya ülkeleri ışığında geliştirilmesi" konulu araştırmasında trafik kazalarını etkileyen faktörler ve önlenebilmesi için faaliyet

yürütülen alanlar incelenmiş, trafik güvenliği eğitiminin ülkemizdeki mevcut durumu Avrupa ve dünyadaki ülkelerle karşılaştırmıştır. Sonuç olarak erken yaşlarda başlayacak ve örgün eğitim sisteminin tüm basamaklarında sistemli bir şekilde, sürekli güncellenerek uygulanacak trafik eğitiminin trafik kazalarının önlenebilmesi veya en aza indirilmesine ve sistemli olarak uygulanacak trafik eğitimiyle gerekli olan trafik kültürünün oluşmasına katkı sağlayacağı belirtilmiştir.

Payam (2012) araştırmasını, AB ülkeleri ve Türkiye'de okullarda verilen trafik güvenliği eğitiminin karşılaştırmasını yapıp ilk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunları saptayarak trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin görüşleri doğrultusunda trafik güvenliği eğitiminin okullarda daha çağdaş ve etkili verilmesi bağlamında bilimsel öneriler sunmaya yönelik olarak yapmıştır. Çalışmada betimsel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırma sonucunda, trafik eğitiminde medyadan, EGM personelinden, Çocuk Trafik Parklarından, ailelerden ve sivil toplum kuruluşlarından, uygulamalı materyal ve teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmadığı bulunmuştur. Aynı zamanda trafik dersinin zorunlu bir ders olması, trafik dersini verenlere standart bir eğitim verilmesi gerektiği ve trafik eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılması gerektiği saptanmıştır. Bu bağlamda, araştırmanın sonuçlarına bağlı olarak okullarda trafik eğitiminde var olan olumsuzlukları gidermeye ve okullarda trafik eğitiminin niteliklerinin arttırılmasına yönelik olarak öneriler sunulmuştur.

Kaçmaz (Omak) (2012) ilköğretim okulunda öğrenim gören 5. sınıf öğrencilerinin trafik bilgisi ve trafik kazaları konusundaki farkındalık düzeylerini arttırmak amacıyla yarı-deneysel araştırma (ön test-son test kontrol gruplu düzen) tipinde bir araştırma gerçekleştirmiştir. 5.sınıfta öğrenim gören öğrenciler arasından rastgele örnekleme yöntemi ile deney ve kontrol grubu oluşturulmuştur. Veriler literatür doğrultusunda geliştirilen Bilgi Formu ve Soru Formu kullanılarak elde edilmiş ve deney grubundaki öğrencilere ön test sonrası literatür doğrultusunda geliştirilen Trafik Bilgisi Eğitim Programı (TBEP) ve daha sonra son test uygulanmıştır. Elde edilen veriler yüzdelik dağılım, ortalama, t testi, Mann Withney U, Kruskal Wallis, Ki-kare, Yates düzeltmeli ki-kare, Fisher kesin testi ile analiz edilmiştir. Sonuç olarak, kazalara karışan ve bu kazalar sonucunda yaralanan veya hayatını kaybeden

çocukların sayısını azaltmak için trafik eğitiminin etkin bir biçimde yapılması, çocukların trafik bilgisi ve trafik kazaları konusundaki farkındalık düzeylerinin arttırılmasının gerekli olduğu ve bu eğitimin okul öncesi dönemden başlayarak okul dönemi boyunca sürekli ve uygulamalı olarak verilmesi gereği vurgulanmıştır.

Türkmenel (2012), trafik düzeninin sağlanması ve trafik kontrollerinin yapılarak kural ihlallerinin önlenmesi, trafik kazalarına karşı önlemlerin alınması ve meydana gelen trafik kazalarına müdahale etmenin trafik kolluğu olarak görev yapmakta olan trafik polislerinin ve jandarma trafik timlerinin görevi olduğunu vurgulamıştır. Çalışmasında, trafik kazalarına sebep olan yol kullanıcılarının hatalı davranışlarını düzeltmeye yönelik olarak; trafikte iken yol kullanıcılarının eğitimini sağlamak ve davranışlarında değişiklik sağlamak amacıyla 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu ve diğer kanunların verdiği yetkileri kullanarak trafik düzenini ve kontrolünü sağlamak, denetlemek ve trafik kazalarına karşı gerekli önlemleri almakla görevli olan trafik polisleri ve jandarma trafik timinde görevli personelin trafik görevlerine yönelik olarak almış olduğu trafik eğitimleri inceleyerek, eğitimin trafik personeline yapacağı katkı ve bu katkının trafik kazalarını önlemeye yönelik etkilerini ortaya koymaya çalışmıştır.

İlgili araştırmalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde;

- Araştırmaların 8’ inin sürücü eğitimi konusunda, 7’ sinin örgün eğitimde trafik güvenliği eğitimi konusunda, 3’ ünün mesleki eğitim konusunda ve 2 sinin bütün olarak trafik eğitimi konusunda yapıldığı görülmektedir.
- Sürücü eğitimine ve mesleki eğitime dönük araştırmaların mevcut sistemi olduğu şekliyle ortaya koyan ve eksikliklerini tespite yönelen çalışmalar olduğu anlaşılmaktadır.
- Sürücü eğitimine dönük araştırmaların 4’ ünde özel sürücü kurslarının denetlenmesindeki eksiklikler ile sürücü adaylarının derse devamsızlığına vurgu yapıldığı görülmektedir.
- Örgün eğitimde trafik güvenliği eğitimine dönük araştırmaların öğretim yöntemlerini, karşılaştırmaları ve mevcut sistemi olduğu şekliyle ortaya koyan çalışmaları kapsadığı anlaşılmaktadır. Bu alandaki araştırmaların

trafik güvenliği eğitiminin sürekliliği ve diğer öğrenmelere eklemlenmesi konularında eksik olduğu değerlendirilmiştir.

- Örgün eğitimde trafik güvenliği eğitimine dönük araştırmaların 2’ sinde eğitimin olumlu bir trafik kültürü oluşumuna katkı sağlayacak şekilde düzenlenmesinin önemine vurgu yapıldığı görülmektedir.
- Trafik güvenliği eğitimini kapsayan literatür taramasında, sürücü eğitimini sürücünün bireysel özellikleri ve yetişkin eğitimi bağlamında ele alan bir araştırmaya rastlanmamıştır.

BÖLÜM III

YÖNTEM

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

Araştırmanın Modeli

Türkiye'de karayolu trafik güvenliği eğitimini bütünlüklü olarak ele alan ve karayolu güvenliğinde Dünya'da üst sıralarda yer alan ülkelerle birlikte değerlendirmeyi amaçlayan bu araştırma nitel bir araştırmadır. Nitel araştırmada insanların kendilerinin ve diğerleriyle olan ilişkilerinin incelenmesini sağlayan ve daha çok karşılıklı etkileşim gerektiren görüşme, gözlem, odak grubu görüşmesi ve içerik inceleme gibi stratejiler kullanılmaktadır (Böke ve diğerleri, 2009, 290). Nitel araştırmaların en önemli avantajı, araştırılan konuyu, ilgili bireylerin bakış açılarından görebilmeye ve bu bakış açılarını oluşturan sosyal yapıyı ve süreçleri ortaya koymaya imkan sunmasıdır (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 35-36).

Bu araştırmada, Türkiye'de, İngiltere'de ve Avustralya NSW eyaletinde trafik güvenliği eğitiminin mevcut formal ve non formal eğitimdeki durumu "örnek olay tarama modeli" kullanılarak incelenmiştir. Örnek olay tarama modelleri evrendeki belli bir ünitenin derinliğine ve genişliğine, kendisini ve çevresi ile olan ilişkilerini belirleyerek, o ünite hakkında bir yargıya varmayı amaçlayan tarama düzenlemeleridir. Örnek olay tarama modelleri ile yapılan araştırmalar, genel tarama modelleri ile yapılanlara oranla daha ayrıntılı ve gerçeğe yakın bilgiler verir (Karasar, 2011, 86).

Çalışma Grupları

Araştırmanın bir boyutunu oluşturan trafik güvenliği eğitiminin Türkiye'deki ve karşılaştırma yapılabilecek diğer ülkelerdeki mevcut formal ve non formal eğitimdeki durumunun incelenmesinde Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti araştırmanın örneklerini oluşturmuştur.

Avustralya'nın New South Wales, Viktorya ve Queensland eyaletleri ile yol güvenliğinde bugün en başarılı performansa sahip ülkeler olarak kabul edilen İngiltere, Norveç, Finlandiya, Hollanda ve İsveç arasından bu araştırma için Avustralya'nın New South Wales eyaleti ve İngiltere seçilmiştir. Uluslararası Karayolu Trafik ve Kaza veri tabanında yer alan 2010 raporu incelendiğinde Avustralya ve İngiltere'de meydana gelen trafik kazaları sonucu hayatını kaybedenlerin sayısının 1970 yılından 2009 yılına gelindiğinde Avustralya için %61, İngiltere için %70 azaldığı görülmektedir (IRTAD, 2010, 36-267).

Karayolu güvenliği eğitiminin Türkiye'deki non formal yapısı, diğer bir anlatımla sürücü eğitiminin içerik, süre, sınav, eğitici ve materyal yönlerinden değerlendirilmesine yönelik nitel verilerin toplanmasında ise birden fazla çalışma grubundan yararlanılmıştır.

Sürücü eğitim programlarının etkililiği ve verimliliği üzerine yapılan araştırmada, motorlu taşıt sürücü kurslarında okutulan "motor ve araç tekniği", "ilkyardım bilgisi" ve "direksiyon eğitimi" derslerinin süresi ve içeriği, sınavlar, öğrenme ortamları ve materyaller bakımından değerlendirilmesinde görüşmelerin yapılacağı kişiler belirlenirken; görüşme yapılacak kişilerin Türkiye'de sürücülere verilen eğitimin içeriği, süresi, değerlendirme süreci ve öğrenme ortamları ile sürücü belgesi sahibi olunmasına ilişkin süreç hakkında yeterli bilgiye sahip olmalarına, bu araştırma kapsamında fikir ve önerilerini paylaşmaya hazır olmalarına dikkat edilmiştir.

Bu kapsamda araştırmanın amaçları doğrultusunda; Ankara İlinde sürücü belgesi almaya hak kazanmış sürücü adayları (n:30), Ankara İli Çankaya İlçesinde faaliyet gösteren özel MTSK' larda ders veren İlk Yardım dersi eğiticileri (n:7), Motor ve Araç Tekniği dersi eğiticileri (n:5), Direksiyon Eğitimi dersi eğiticileri (n:10), Ankara İlinde faaliyet gösteren otomotiv sektörünün yetkili servislerinin teknik personeli (n:10) ve Ankara İlinde bulunan

devlet ve üniversite hastanelerinin acil servislerinde görev yapan tıp doktorları (n:8) çalışma gruplarını oluşturmuştur.

Türkiye karayollarında motorlu araçların sürücü belgesi olmayan kişiler tarafından sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 36. maddesi uyarınca yasaklanmıştır. Yasal bir engel olmaksızın motorlu araçların kullanılabilmesi için uygun sürücü belgesi sahibi olunması gereklidir. Motorlu taşıt sürücülerinin yetiştirilmesi için sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek; resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak yetki ve görevi yine 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 8. maddesi (a) fıkrası ile Milli Eğitim Bakanlığı'na verilmiştir. Ancak, alınan bu sertifika sürücü belgesi yerine kullanılamaz. Bu sertifikanın yetkili birimlerce sürücü belgesi ile değiştirilmesi gereklidir. Emniyet Genel Müdürlüğünün trafik kuruluşları ile bu kuruluşların görev ve yetkilerini düzenleyen yine aynı kanunun 5. maddesi (b) fıkrası 8. bendi uyarınca sürücülerin belgelerini vermek görevi il veya ilçelerdeki tescil birimlerince yerine getirilir. Süreci göz önüne alarak, motorlu taşıt sürücü kurslarında okutulan "motor ve araç tekniği", "ilkyardım bilgisi" ve "direksiyon eğitimi" derslerinin süresi ve içeriği, sınavlar, öğrenme ortamları ve materyaller bakımından değerlendirilmesinde sürücü belgesini yeni almaya hak kazanan kişilerle görüşme yapılmıştır. Bu kişiler motorlu taşıt sürücü kursundaki eğitimini çok kısa süre önce tamamlamış ve Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılan sınavları başarmış olmaları nedeniyle bu program hakkında en sağlıklı görüşleri yansıtacak bireyler olarak değerlendirilmiştir. Görüşmeler 2010 yılı Mayıs-Haziran aylarında Ankara İl Emniyet Müdürlüğünden izin alınarak, trafik tescil şubesine sertifikalarını sürücü belgesi ile değiştirmek üzere gelen kişilerle (n:30) gerçekleştirilmiştir.

Motorlu taşıt sürücü kurslarında okutulan "motor ve araç tekniği", "ilkyardım bilgisi" ve "direksiyon eğitimi" derslerinin süresi ve içeriği, sınavlar, öğrenme ortamları ve materyaller bakımından değerlendirilmesinde motorlu taşıt sürücü kurslarında görevli eğiticilerle görüşmeler yapılmıştır. Bu kişiler motorlu taşıt sürücü kursundaki verilen eğitimin tüm unsurlarını ve sürücü adaylarını eğitim yönünden yakından tanımaları nedeniyle bu program hakkında sağlıklı görüşleri yansıtacak bireyler olarak değerlendirilmiş ve görüşmeler merkezleri Ankara İli Çankaya İlçesinde yer alan Motorlu Taşıt

Sürücü Kurslarında görevli eğiticilerle 2010 yılı Haziran-Temmuz aylarında gerçekleştirilmiştir.

Türkiye karayollarında 10 milyon kadar motorlu taşıt bulunmaktadır. Bu taşıtlar üretici veya distribütör firmalara göre değişiklik göstermekle birlikte 3 ila 7 yıl aralığında garanti kapsamında tutulmaktadır. Bu taşıtların garanti kapsamı dışında kalmaması için periyodik bakım ve her türlü onarımlarının üretici veya distribütör firmalar tarafından yetkilendirilmiş servislerce yapılması zorunludur. Otomotiv Distribütörleri Derneği [ODD] internet sitesinde bulunan raporlar Türkiye'de perakende satışına izin verilen taşıtların ay ve yıl bazında sayısal dağılımını vermektedir. Daha güvenilir ve genellenebilir bilgiye ulaşabilmek için görüşme yapılacak bireyler, bu raporlarda yer verilen 2003-2008 yılları arasındaki tüm marka ve modellerin perakende satış rakamları incelenerek daha çok satış rakamlarıyla daha çok insana ulaşan kuruluşların yetkili servislerinde çalışanlar arasından seçilmiştir. "Motor ve araç tekniği" dersi programı hakkında görüşme yapılacak bireylerin araçlar hakkındaki teknik bilgisi önemli olduğundan, bu bireylerin tespitinde servis müdürlerinin yardımına da başvurulmuştur. Görüşmeler Renault, Ford, Mazda, Fiat, Skoda, Toyota, Peugeot, Wolksvagen, Opel ve Honda kuruluşlarının Ankara ilinde faaliyetine izin verdiği yetkili servislerinde çalışan teknik personeliyle (n:10) 2010 yılı Mayıs ayında gerçekleştirilmiştir.

Araştırmada insan yaşamı için çok önemli müdahaleleri içeren "ilkyardım bilgisi" dersine ve içeriğine ilişkin görüşmelerin yapılacağı bireylerin seçiminde tıbbi bilgi, uygulama tecrübesi ve süreklilik kriterleri belirleyici olmuştur. Bu nedenle "ilkyardım bilgisi" dersine ve içeriğine ilişkin görüşmeler 2010 yılı Haziran ayında Ankara ilinde bulunan devlet ve üniversite hastanelerinin acil servislerinde görev yapan tıp doktorlarıyla (n:8) gerçekleştirilmiştir. Görüşülen kişilerin seçiminde, nitel araştırma örneklem seçimlerinden olasılık dışı örneklem yöntemlerinden amaçlı örneklem kullanılmıştır. Amaçlı örneklemede araştırmacı kimlerin seçileceği konusunda kendi yargısını kullanır ve amacına en uygun olanları örnekleme alır (Balcı, 2006, 90). Öğeler rastgele değil, belli özelliklerinden dolayı ve araştırmacının kararına göre seçilir. Amaçlı örneklemede araştırmacının çalışmanın evreni hakkında kapsamlı bir bilgiye ve tecrübeye sahip olması gerekir ve öyle olduğu öngörülür (Böke ve diğerleri, 2009,125).

Verilerin Toplanması

Araştırmanın karayolu güvenliği eğitiminin Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaletindeki formal ve non formal yapısının karşılaştırıldığı kısmıyla ilgili veriler belgesel tarama yoluyla elde edilmiştir. Hemen her araştırma için kaçınılmaz bir veri toplama tekniği olan ve halihazırda var olan ve ulaşılabilen kayıt ve belgeleri sistemli olarak inceleyerek veri toplama olarak tanımlanabilen belgesel tarama, belirli bir amaca dönük olarak kaynakları bulma, okuma, not alma ve değerlendirme işlemlerini kapsar (Karasar, 2011, 183).

Bu bağlamda araştırmanın alt amaçları doğrultusunda Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaletindeki formal ve non formal yapının içinde karayolu trafik güvenliği eğitiminin yapısı ve genel çerçevesi hakkında hangi alanlarda bilgiye ihtiyaç duyulduğu (temalar) belirlenmiş ve bu temalar analiz birimlerinin oluşturulmasında temel teşkil etmiştir. Araştırmayla ilgili verilerin elde edilebileceği ve ulaşılabilen kaynaklar taranarak tespit edilmiş analiz birimleri çerçevesinde veriler toplanmıştır. Bu aşamada araştırma konusuyla ilgili ulusal ve uluslar arası kurum ve kuruluşların veri tabanlarından, araştırmaya dahil edilen ülkelerin resmi yazılı ve dijital kayıtlarından, eğitim materyallerinden ve çalışanların görüşlerinden yararlanılmıştır. Avustralya NSW eyaleti sınav sistemiyle ilgili yürütülen belgesel tarama sonrası açık ve anlaşılır görülmeyen hususlarla ilgili yetkililerle kurumsal e-posta üzerinden iletişim kurularak çalışma yürütülmüştür.

Araştırmayla ilgili belgesel tarama çalışmalarına araştırma daha düşünce aşamasında iken başlanmıştır. Araştırma konusuyla ilgili arşivler, istatistiksel kayıtlar, yazılı ve dijital kayıtlar taranırken kaynakların olabildiği ölçüde resmi ve güvenilir kaynaklar olmasına dikkat edilmiştir. Bu bağlamda kurumların resmi yazılı ve dijital yayınlarının devlet denetiminde olması, istatistikî verilerin yine devlet denetiminde olan ya da uluslararası saygın kuruluşlardan edinilmesi, makale ve kitapların yazar ve yayın bilgilerinin bilinir olması önemli görülmüştür. Elde edilen veriler, bir plan çerçevesinde gözden geçirilerek tasnif edilmiş ve analiz birimleri yeniden değerlendirilmiştir.

Araştırmanın Türkiye'deki sürücü eğitiminin etkililiği ve verimliliğiyle ilgili kısmında yöntem olarak, sosyal bilimler alanında yapılan pek çok çalışmada

olduğu gibi görüşme, veri toplama yöntemi olarak seçilmiştir. Bu seçimde görüşme yönteminin; bireylerin deneyimlerine, tutumlarına, görüşlerine, şikayetlerine, duygularına ve inançlarına ilişkin bilgi elde etmede oldukça etkili bir yöntem olması etkili olmuştur (Yıldırım ve Şimşek, 2003, 92). Görüşme tekniği, araştırmalarda veri toplama amacıyla yaygın olarak kullanılan eski ve köklü bir yaklaşımdır (Aziz, 1990, 73; Erdoğan, 2003, 190; Böke, 2009, 291; Karasar, 2011, 166).

Araştırmada veri toplama aracı olarak tercih edilen görüşme metodu ile görüşmede söylenenlerin yüzeysel anlamlarının yanı sıra gerçek ve derinlikli anlamlar çıkarılabilir; - ses tonu, mimikler, cevaplamada isteklilik gibi ip uçları yardımıyla- samimi olmayan cevaplar ayıklanarak gerçekler ortaya çıkarılabilir ve araştırmacı karşılaştığı her karanlık noktayı anında soracağı sorularla aydınlatma imkanına sahip olur (Karasar, 2011, 166). Diğer araştırma teknikleri arasından tercih edilen görüşme yöntemi ile hem görüşme yapılan kişiye hem de araştırmacıya hareket serbestisi sağlanarak, araştırma konusuyla ilgili ihtiyaç duyulan derinlikli ve anlamlandırılabilir bilgiye ulaşılmaya çalışılmıştır.

Nitel araştırmalarda en çok kullanılan yöntemlerden olan görüşme, konunun içeriğine, görüşülecek kişilere ve incelenecek olgulara göre "yapılandırılmış", "yarı yapılandırılmış" ve "yapılandırılmamış" olmak üzere üç şekilde gerçekleştirilebilir (Böke ve diğerleri, 2009, 291; Erdoğan, 2003, 190). "Yarı yapılandırılmış" görüşmelerde araştırmacı konuyla ilgili sorulacak belirli soruları hazırlar. Görüşme esnasında bu sorular sorulur ve görüşme sırasında yeni sorular sorulması ihtiyacı doğarsa – ki çıkması beklenir – bu sorular da sorularak cevapları kaydedilir (Erdoğan, 2003, 190).

Bu teknikte kullanılacak sorular açık uçlu olacak ve bir görüşme kılavuzu takip edilecektir (Böke ve diğerleri, 2009, 291). Gerek yarı yapılandırılmış, gerekse yapılandırılmamış görüşmelerde kullanılan açık uçlu soruların amacı daha ayrıntılı ve doyurucu bilgiye ulaşmaktır. *"Her ne kadar açık uçlu sorulardan alınan cevapları sınıflandırmak güç olsa da bu nitel araştırmalarda önemli bir sorun değildir, çünkü nitel araştırmalar genellikle az kişiyle yapılır ve amaç genelleme yapmak değil tarif etmektir"* (Maxfield & Babbie 2005; 275 akt: Böke ve diğerleri, 2009, 292).

Görüşme formu oluşturulurken yüz geçerliği ve güvenilirliği sağlamak için formlar görüşülecek bireyin sürücü eğitim sistemindeki konumuna göre ayrı ayrı hazırlanmış ve ön görüşmeler yapılmıştır. Ön görüşme sonuçlarına göre soruların anlaşılırlığı, soruların alt temaları ve eksiklikler tespit edilerek görüşme formlarına son şekli verilmiştir. Görüşmeler Ankara İlinde 2010 yılında gerçekleştirilmiştir. Sürücü adaylarıyla yapılan görüşmeler trafik tescil biriminde, eğiticilerle yapılan görüşmeler ders verdikleri özel MTSK'da, tıp doktorlarıyla yapılan görüşmeler görevli oldukları hastanelerin acil servis birimlerinde, teknik personelle yapılan görüşmeler ise çalıştıkları yetkili servislerde gerçekleştirilmiştir.

Görüşmenin amaca hizmet edebilmesinin önündeki en önemli engellerden birisi görüşülenin görüşmenin gizliliği konusundaki kaygılarıdır (Böke ve diğerleri, 2009, 298). Bu kaygıların giderilmesi ve görüşülenin soruları gönüllü olarak cevaplayabileceği uygun ortamda görüşmenin gerçekleşmesi önemlidir. Uygun görüşme ortamının sağlanabilmesi için görüşme formunun giriş bölümünde hangi konuda araştırma yapıldığı, kendisine hangi alanda sorular yöneltileceği, bu araştırmanın amacının ne olduğu ve neden görüşme için kendisinin seçildiği belirtilmiştir. Ayrıca görüşülen bireye, görüşme süresinde söylediklerinin tümünün gizli kalacağı, bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesinin mümkün olmadığı, araştırma sonuçlarını yazarken görüşülen bireylerin isimlerinin kesinlikle rapora yansıtılmayacağı da belirtilmiştir. Görüşmeye başlamadan önce, görüşmenin sağlıklı yürümesi amacıyla ilgili dersin içeriğine ilişkin hazırlanan bilgi notunu okuması görüşülen bireyden istenmiş ve bu notun yardımcı olması amacıyla görüşme sırasında da görüşülen bireyde kalabileceği belirtilmiştir. Görüşmenin tahmini süresi belirtilmiş ve soruların sorulmasına başlanmıştır.

Görüşme formunda yer alan soruların görüşme yapılacak birey tarafından kolayca anlaşılabilecek şekilde, mümkün olduğu ölçüde açık ve belirgin şekilde ifade edilmesine, görüşülen bireyin deneyimleriyle yakından ilişkili sorular olmasına, ayrıntılı konuşmayı ve açıklama yapmayı teşvik etmesine, yönlendirici olmamasına dikkat edilmiştir.

Görüşmecinin görüşme sırasında edindiği bilgileri kaydetmesi araştırma için son derece önemlidir (Böke ve diğerleri, 2009, 297; Balcı, 2006, 164;

Erdoğan, 2003, 192; Karasar, 2011, 172). Görüşmede görüşmeyi yapan ve görüşüne başvurulan kişiler arasındaki konuşmaların daha sonra olduğu şekliyle ve tam olarak hatırlanmasının zorluğu nedeniyle konuşulanlar görüşme anında yazılı olarak kayıt altına alınmıştır.

Verilerin Analizi

Nitel araştırmalarda veriler görüşme, gözlem ve belgesel tarama teknikleriyle elde edilen bilgilere dayanmakta, toplanan veriler anlam çıkarmaya dönük bir tümevarım süreci içinde çözümlenmektedir. Bu tip araştırmalarda bulgular betimsel olarak sunulmaktadır. Betimleme verilerin araştırma problemine ilişkin neler söylediği ve hangi sonuçları ortaya koyduğunu anlama çalışmasıdır. Niteliksel araştırmalarda veri analizinin nasıl yapılacağını tasarımın amacı belirler. Niteliksel veri analizinde amaç çoğunlukla verileri düzenlemek, bu verilerden yönetilebilir birimler oluşturmak, sentez yapmak, kalıplar aramak, önemli olanı, öğrenilmesi ve aktarılması gerekeni bulmaktır (Erdoğan, 2003,239).

Bu araştırmada verilerin analizinde içerik analizi ve betimsel analiz tekniklerinden yararlanılmıştır. İçerik analizi arşivlerden, dokümanlardan ve kitle iletişim araçlarından elde edilen ham bilgilerin incelenmesi ve bir anlam kazandırılmasında sistematik bir metodoloji sağlar. Bu araştırma tekniği ile çok sayıdaki metnin içeriklerindeki ortak yönlerin ortaya konulması amaçlanmaktadır. İçerik analizinin özünde söylenenlerin kategorileştirilmesi ve oluş sıklığının belirlenmesi yatmaktadır (Böke ve diğerleri, 2009, 344-345). Betimsel analiz yönteminde veriler görüşülenden elde edildiği şekilde değiştirilmeden alıntılar şeklinde okuyucuya aktarılır. Farklı kişilerin aynı konu hakkındaki benzer ve farklı düşüncelerinin görüşülenlerden elde edildiği tarzda aktarılması esastır. Bu yöntemde basit betimsel analizler yapılabilir (Böke ve diğerleri, 2009, 313). Betimsel istatistik genelde çok sayıda birimden elde edilen verileri özetlemeyi, verileri niteliklerine göre ayırmayı amaçlar. Bu bağlamda kategorik veriler frekans dağılımı ile özetlenebilir (Balcı, 2006, 194). Frekans analizi içerik analizinde en çok kullanılan tekniktir. Bu teknik mesajda belirlenen unsurların sayısal, yüzdesel ve oransal olarak tekrar etme sıklığını göstermektedir (Böke ve diğerleri, 2009, 357).

Araştırma kapsamındaki ülkelerin formal ve non formal trafik güvenliği eğitimleriyle ilgili elde edilen veriler incelenmiş, araştırmanın problemine ve amaçlarına uygun ve üç ülkede de uygulanabilecek analiz birimleri (temalar) oluşturulmuştur. Her temaya ilişkin veriler kapsamlı olarak taranmış ve yapılan karşılaştırmalarla ülkeler arasındaki benzer ve farklı yönleri ortaya konularak analizler yapılmıştır.

Görüşmelerden elde edilen verilerin analizinde görüşmelerde bireylere yöneltilen sorular ana temalar olarak kullanılmış, görüşmelerde alınan cevapların incelenmesi ile saptanan boyutlar ise alt temalar olarak kullanılmıştır. İçerik analizinde her alt temanın tekrarlanma sıklığına bakılarak bu veriler sayısallaştırılmış ve tablolarda frekans ve yüzde olarak ifade edilmiştir. Görüşmelerle ilgili betimsel analizlerde ise alt temalara ilişkin “tipik” ifadeler görüşmelerden elde edildiği tarzda aktarılmıştır. Nitel görüşler aktarılırken katılımcı isimleri ve kurumları gizli tutulmuştur. Katılımcı görüşleri bir sistem dâhilinde sunulmuştur.

Yapılan analizler sonucu tüm araştırma sürecinde elde edilen verilerin birbiriyle ilişkisi ve tutarlılığı göz önünde tutularak çıkarımlar yapılmış ve öneriler getirilmiştir.

BÖLÜM IV

BULGULAR ve YORUM

Bu bölümde araştırmada elde edilen verilerden ulaşılan bulgulara ve bu bulgulara ilişkin yorumlara yer verilmiştir.

Sürücü Eğitim Sistemlerinin Karşılaştırılmasına İlişkin Bulgular

Türkiye'deki Sürücü Eğitimi Sistemi[1]

Türkiye karayollarında motorlu araçların, sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun [KTK] 36'ncı maddesi hükümleri uyarınca yasaklanmıştır. Araçlar, bu kanunda sınıfları belirtilen sürücü belgelerine sahip sürücüler ile çok taraflı anlaşmalara göre sürücü belgesi bulunan veya geçerli uluslararası sürücü belgesi olan kişilerce sürülebilir.

Karayolları Trafik Kanunu'nun 123'üncü maddesinde 28.03.1985 tarihli 3176 sayılı kanunla yapılan değişiklikle, motorlu taşıt sürücüsü yetiştirmek, yetişmiş olanlara sınav sonucu sertifika vermek, trafik ile ilgili eğitim yapmak üzere kamu kurumları ile diğer gerçek ve tüzel kişilere Milli Eğitim Bakanlığı'nca [MEB] sürücü kursları açma izni verilmektedir.

Sürücü belgesi alacaklarda aranacak şartlar 18.07.1997 tarih ve 23053 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin [KTY] 76'ncı maddesinde belirtilmiştir. Maddenin (d) fıkrası uyarınca sürücü adayının motorlu taşıt sürücüleri kursunda yapılan eğitimlere katılmış ve yapılan sınavları da başararak sertifika almış olması gereklidir. Yine aynı madde uyarınca; A1 (motorlu bisiklet), A2 (motosiklet), F (lastik

[1] Araştırma devam ettiği esnada Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği'nde yapılan değişiklikler, 29 Mayıs 2013 tarih ve 28661 sayılı Resmi Gazete'de, 20 Haziran 2013 tarih ve 28683 sayılı Resmi Gazete'de ve 04 Mart 2014 tarih ve 28931 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Özel Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Direksiyon Eğitimi Dersi Sınav Yönergesi ise 10.06.2013 tarihli ve 1306898 sayılı Makam Onayı ile uygulamaya konulmuştur. Bu değişikliklerle, direksiyon eğitimi dersi sınavı komisyonunda görev almak için "Sınav Sorumlusu Yetki Belgesi" olan bütün sınav sorumlularının Halk Eğitimi Merkezlerince düzenlenecek 120 saatlik eğitimden geçirilmesi gerekmektedir. Ayrıca yapılan değişikliklerle ders sayılarında, eğitici personel gerekliliklerinde ve sınavlarda (soru sayısı azaltıldı) değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler incelenen sistemde köklü değişikliklere yol açmamıştır.

tekerlekli traktör) ve H (hasta ve sakatların kullanımı için hazırlanmış araçlar) sınıfı sürücü belgesi alacakların 17, B (otomobil, minibüs, kamyonet) ve G (iş makineleri) sınıfı sürücü belgesi alacakların 18, C (kamyon), D (çekici) ve E (otobüs) sınıfı sürücü belgesi alacakların 22 yaşını bitirmiş olmaları, F, G ve H sınıfı sürücü belgesi alacak olanların ilkokulu, diğerlerinin en az ortaokulu veya sekiz yıllık temel eğitimi bitirmiş bulunmaları, ayrıca Karayolları Trafik Yönetmeliği'nde belirtilen hükümlere uygun olarak beden ve ruh sağlığı bakımından sürücülük yapmalarına engel durumlarının bulunmadığını sağlık raporu ile belgelendirilmiş olmaları gerekmektedir.

Ülkemiz karayollarında araçlar; cins veya grubu için geçerli olan sürücü belgeleri ile sürülür. Bu sürücü belgelerinden; A1, F, G ve H sınıfı sürücü belgeleri ile yalnız kendi sınıflarındaki araçlar kullanılabilirken, A2 sınıfı sürücü belgesi ile A1, B sınıfı sürücü belgesi ile F, C sınıfı sürücü belgesi ile B ve F, D ve E sınıfı sürücü belgesi ile C, B ve F sınıfı sürücü belgeleri ile kullanılan araçlar da sürülebilir (KTY, md.85).

Sürücü adaylarının Türk Ceza Kanunu'nun [TCK]; uyuşturucu maddelerin izinsiz olarak imal, ithal, ihraç ve kullanımıyla ilgili maddeleri ile alkol bağımlılığıyla ilgili maddelerinden ikiden fazla; 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun'un kaçakçılığın ateşli silahla yapılmasıyla ilgili 28'inci ve kaçakçılığın devletin yapısına zarar verici niteliğiyle ilgili 29'uncu maddeleri: 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar ile Diğer Aletler Hakkında Kanun'un 12'nci maddesinin 3'üncü ve takip eden fıkralarındaki suçlardan hüküm giymemiş olmaları gerekir. Ayrıca önceden verilmiş aynı sınıf bir başka sürücü belgesinin bulunmaması, sürücü belgelerinin süresiz geri alınmamış olması veya geçici olarak geri alınmış ise sürenin dolmuş bulunması mecburidir.

Sürücülerde Aranan Sağlık Şartları. Türkiye'de sürücülükle ilgili sağlık şartları 26.09.2006 tarih ve 26301 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları İle Muayenelerine Dair Yönetmelik" ile düzenlenmiştir.

Yönetmeliğin 4'üncü maddesi uyarınca; sürücü adaylarının genel sağlık muayeneleri pratisyen tabip veya uzman tabip tarafından bu yönetmelik hükümlerine göre yapılır. Tabiplerce düzenlenen raporlar, resmi kurumlarda

kurum mührü ile özel hastanelerde başhekimlerce, diğer özel sağlık kuruluşlarında sağlık kuruluşunun mesul müdürünce, muayenehanelerde ise muayenehanenin bulunduğu ilçenin sağlık grup başkanlığınca, sağlık grup başkanlığı bulunmayan merkez ilçelerde il sağlık müdürlüklerince, isim ve imza yönünden onaylanması gerekmektedir. Tabiplerce verilen sağlık raporlarının gerçeğe uygun olmamasının tespiti halinde bu raporlar geçersiz sayılır ve sorumlular hakkında Cumhuriyet Başsavcılığı'na suç duyurusunda bulunulur. Bu tabipler bir daha sürücü adayı sağlık raporu veremez ve daha sonra verecekleri raporlar geçersiz sayılır. Bu husus Emniyet Genel Müdürlüğü'ne bildirilir. Aile hekimliği uygulamasına geçilmiş illerde bu raporlar Toplum Sağlığı Merkezi tarafından da verilebilir.

Tabip tarafından, sürücü adayında; işitme kaybı, günlük hayatı kısıtlayan denge problemi, baş dönmesi nedeni olabilecek bir hastalık, uyku bozukluğu, malign tümör hikayesi, eklem hareketlerinde kısıtlama, ekstremite noksanlığı, kas, tendon ve bağ lezyonları, ağır diabetes mellitus hastalığı, kalp-damar hastalığı, santral sinir sistemi hastalıkları, periferik sinir sistemi hastalıkları, epilepsi, kas hastalıkları, ruh hastalığı, alkol bağımlılığı, psikotrop madde bağımlılığı, görme dereceleri, görme alanı, gece körlüğü (varsa gün doğumundan bir saat önce ile gün batımından bir saat sonraki zaman dilimi içerisinde araç kullanılabilir), derinlik duyusunun normal, pitozis - hemipitozis, diplopi ve paralitik şaşılığı, blefarospazm, katarakt, afaki, progresif göz hastalığı, monoküler görme yönünde genel olarak değerlendirme yapılır.

Tabip tarafından, bu yönetmelikte belirtilen kriterlere göre sürücülüğe engel hali olmayanlara muayeneyi yapan tabip tarafından uygun rapor verilir. Bu yönetmeliğe göre sürücülüğe engel hali tespit edilen veya hakkında karar verilemeyen sürücü adayı, ilgili uzman tabip/tabiplere gönderilerek ilgili uzman muayenesi istenir ve verilecek rapor doğrultusunda işlem yapılır.

Sürücülerin Eğitimi. 2918 sayılı KTK'nun 123'üncü maddesine göre; sürücü kurslarının sürücü belgesi cinslerine göre sıralandırılması, hangi sınıf kursun kimler tarafından açılabileceği, öğretim ve eğitim konuları ile metodu, kurs süreleri, kurslar için eğitimde kullanılacak bina, araç, gereç ve teçhizatın nitelik ve niceliği, teminat miktarları, sertifika sınavlarının esas ve usulleri, sertifika aranmayacak sürücü belgesi sınıfları ve bunların sınavları İçişleri

Bakanlığı'nın uygun görüşü üzerine Milli Eğitim Bakanlığı'nca çıkartılan yönetmelikle belirlenir.

Bu kapsamda hazırlanarak yürürlüğe giren Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu [MTSK] Yönetmeliği'nin 19'uncu maddesi hükümleri uyarınca; kursa kaydolan sürücü adayları bu kursa devam etmek zorundadırlar. Sürücü adaylarının devamsızlıkları her ders için ayrı ayrı değerlendirilir. Her ders için ayrı olmak üzere toplam ders saati sayısının 1/5'i kadar devam etmeyenler ile ders süresinin 1/2'si kadar geç gelenler için bir defaya mahsus olmak üzere kursiyerin durumu da dikkate alınarak, o dönemde veya bir sonraki dönemde kurs müdürünün uygun göreceği bir zamanda telafi programı uygulanır. Telafi programlarına katılan kursiyerlerden herhangi bir ücret alınmaz.

Belirtilen sürelerden fazla devamsızlık yapanlar veya geç gelenler ile telafi derslerine devam etmeyenlerin kayıtları silinir. Aynı yönetmeliğin 21'inci maddesinde ise kurslardaki disiplin durumu düzenlenmiştir. Bu madde uyarınca, kursa geç kalmayı alışkanlık haline getiren, eğitim ve öğretimi aksatan, kursun normal düzenini bozan kursiyerlerin yazılı olarak ikaz edilmesi; yapılan ikazlara rağmen bu tutum ve davranışlarında ısrar edenlerin kayıtlarının silinmesi ve bu kişilerin aynı kurumun açtığı o kurs merkezindeki motorlu taşıt sürücüleri kurslarına katılamayacakları hükme bağlanmıştır.

Sürücü kurslarında yapılacak eğitime ilişkin hususlar MTSK Yönetmeliği'nin 23'üncü – 28'inci maddeleri arasında düzenlenmiştir. Buna göre kurslarda eğitim; teorik (Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği) ve direksiyon eğitimi olarak ikiye ayrılır. Teorik derslerin eğitimi tamamlandıktan sonra direksiyon eğitimine başlanır.

MTSK Yönetmeliği'nin 6'ıncı maddesi gereği B sınıfı sürücü belgesi almak isteyenler; 35 saat "Trafik ve Çevre Bilgisi" dersi, 12 saat "İlkyardım Bilgisi" dersi, 16 saat "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" dersi ve 20 saat "Direksiyon Eğitimi" dersi almak zorundadır.

Kurslardaki teorik dersler haftanın günlerine dengeli olarak dağıtılır ve hafta içinde en az 15, en çok 20 saat, cumartesi - pazar günleri, günde en az altı, en çok sekiz saat ders yapılır. Direksiyon eğitimi ise ders saat sayıları ayrı ayrı olmak üzere hafta içi ve hafta sonunda günde en az iki, en çok dört saat yapılır.

Sürücü Eğitmenliği. Motorlu taşıt sürücüleri kursları'nda görevlendirilecek personel, 03.02.1987 tarih ve 19361 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren MTSK Yönetmeliği'nin 29'uncu maddesinde sayılmıştır. Özel kurslarda görevlendirilecek personele çalışma izni verilmesinde, "Milli Eğitim Bakanlığı'na Bağlı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği'nin" ilgili madde hükümlerine göre hareket edilir.

Kurs öğreticilerinin kimler olacağının belirlenmesinde MTSK Yönetmeliği'nin 33'üncü maddesinde sayılan tercih sırasına göre aşağıdaki şartlar aranır:

a) İlk yardım dersi öğreticileri için:
1) Üniversitelerin Tıp, Diş Hekimliği veya Eczacılık Fakültesi mezunu olmak,
2) Sağlık alanında yüksek öğrenim görmüş ve ilk yardım tekniklerini uygulama seviyesinde bildiğini belgelendiren sağlık elemanı olmak,
3) Sağlık Meslek Lisesi mezunu olup da herhangi bir yüksek okul mezunu olanlardan ilkyardım tekniklerini uygulama seviyesinde bildiğini belgelendirmek,
b) Trafik ve çevre bilgisi dersi öğreticileri için:
En az bir yıllık B, C, D veya E sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak şartıyla,
1) Yüksek öğrenim görmüş ve trafik mevzuatı ve kurallarının uygulanması konusunda en az iki yıllık süre ile fiilen çalışmış olduğunu belgelendirmek,
2) Yüksek öğretim kurumları, Bakanlık veya milli eğitim müdürlüklerince verilmiş ve Bakanlıkça kabul edilmiş belgesi bulunmak,
c) Motor ve araç tekniği bilgisi dersi öğreticileri için:
I) A1, A2, B,C,D,E sınıf sertifikası için;
1) Teknik öğretmen (Motor bölümü),
2) Makine Mühendisi,
3) Makine veya motor teknikleri,
4) Harp Okulu Ulaştırma Bölümü mezunu,
5) Yukarıda belirtilen meslek veya öğrenim dalları programına denk bir yüksekokul mezunu olmak,
II) F, G sınıfı sertifikası için;
1) Teknik öğretmen (Motor bölümü),
2) Makine Mühendisi,
3) Makine veya motor teknikleri,
4) Harp Okulu Ulaştırma Bölümü mezunu,
5) Yukarıda belirtilen meslek veya öğrenim dalları programına denk bir yüksekokul mezunu,
6) Tarımsal mekanizasyon konusunda eğitim görmüş ziraat mühendisi,
7) Tarımsal mekanizasyon konusunda eğitim görmüş Ziraat Teknik Lisesi ve Makine ağırlıklı Ziraat Meslek Lisesi mezunu,
8) Ziraat Meslek Lisesi mezunu olup en az 6 aylık makine kursu görmüş ve sertifika almış olmak,
d) Direksiyon eğitimi dersi öğreticileri için:
1) En az lise mezunu olmak,
2) Öğreticilik yapacağı sınıftan en az üç yıllık sürücü belgesi sahibi olmak,
3) Yüksek öğretim kurumları, Bakanlık veya milli eğitim müdürlüklerince verilmiş ve Bakanlıkça kabul edilmiş belgesi bulunmak şartları aranır.

Trafik ve çevre bilgisi ile direksiyon eğitimi öğreticisi olmak isteyenler için il milli eğitim müdürlüklerince kurs düzenlenir. Bu kurslarda ihtiyaç duyulması halinde yükseköğrenimli trafik zabıtası görevlilerinden de faydalanılabilir. Bu kurslarda uygulanacak esaslar Bakanlıkça tespit edilir. Kurslarda görevli öğreticiler için ise milli eğitim müdürlüklerince her yıl en az bir defa olmak üzere hizmet içi eğitimi semineri düzenlenir (MTSK Yönetmeliği, md. 41).

Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü'nün 09/10/1997 tarih ve 59303 sayılı onayıyla yürürlüğe giren *"Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi ile Direksiyon Eğitimi Dersi Öğreticileri Kursu Yönergesi",* Özel Öğretim Kurumları Kanunu kapsamında faaliyette bulunan özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarında görevlendirilecek öğreticilerin yetiştirilmesi maksadıyla il milli eğitim müdürlüklerince açılacak trafik ve çevre bilgisi ile direksiyon eğitimi dersi öğreticileri kurslarının eğitim-öğretimi ile ilgili esasları düzenlemek için hazırlanmıştır (MEB, 2006).

Öğretici kursu sonundaki sınavlar ve değerlendirilmesi, "Milli Eğitim Bakanlığı Hizmet içi Eğitim Yönetmeliği"nin ilgili maddelerine göre yapılır. Sınavlarda başarılı olanlara kursun özelliğine göre başarı belgesi verilir. Kursa katılacaklarda aranacak şartlar yönergenin 10'uncu maddesi ile düzenlenmiştir:

- Trafik ve Çevre Bilgisi dersi için;
  - En az bir yıllık B, C, D veya E sınıfı sürücü belgesi sahibi olmak,
  - Yüksek öğrenim mezunu olmak,
  - Belgelerin noter tasdikli suretleriyle birlikte dilekçe ile il milli eğitim müdürlüğüne başvurmak.
- Direksiyon eğitimi dersi öğreticisi kursu için;
  - Öğreticilik yapacağı sınıftan en az üç yıllık sürücü belgesi sahibi olmak,
  - En az orta öğretim kurumu mezunu olmak,
  - Belgelerin noter tasdikli suretleriyle birlikte dilekçe ile il milli eğitim müdürlüğüne başvurmak.

Motorlu taşıt sürücüleri kurslarında direksiyon eğitimi dersi öğreticiliği yapacaklar için açılacak olan kurs programının süresi, bir günü değerlendirme olmak üzere on beş gündür:

1'inci gün, Motorlu taşıt sürücüleri kursu trafik dersi öğreticisi veya yükseköğrenimli trafik zabıtası tarafından *"trafik kuralları ve mevzuatı hakkında genel bilgiler"* verilir.

2’nci gün, Motorlu taşıt sürücüleri kursu motor ve araç tekniği dersi öğreticisi veya bu şartları taşıyan bir eleman tarafından *“motorlu taşıtların tanınmasıyla ilgili genel bilgiler”* verilir.

3’üncü gün, motorlu taşıt sürücüleri kursu ilk yardım dersi öğreticisi veya bu şartları taşıyan bir eleman tarafından *“ilk yardım hakkında genel bilgiler”* verilir.

4’üncü ve 5’inci gün, milli eğitim müdürlüğünde özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarına bakmakla görevli müdür yardımcısı veya şube müdürü tarafından *“öğreticilerin görev, yetki ve sorumlulukları, devam-devamsızlık durumunun takibi, direksiyon eğitim araçlarının özellikleri ”* hakkında bilgiler verilir.

6’ncı ve 7’nci gün, çevre il müdürlüğü veya belediyeden bir yetkili ya da şartları taşıyan bir eleman tarafından *“çevremiz ve çevre kirliliği hakkında genel bilgi, çevre kirliliğini önlemek için dikkat edilmesi gereken hususlar”* konuları işlenir.

8’inci, 9’uncu ve 10’uncu gün, ilköğretim müfettişleri teftiş kurulu başkanı veya görevlendireceği bir ilköğretim müfettişi tarafından *“insan ilişkilerini düzenleyen yazılı ve yazılı olmayan kurallar ve değerler, öğreticilerin kursta görevli diğer öğrenciler ile kurs yetkililerine karşı davranışları, öğreticilerin, trafik içinde, sürücü ve yaya olarak, diğer sürücü ve yayalarla olan ilişkilerinde örnek davranış göstermelerinin gereği ve önemi”* konuları anlatılır.

11’inci, 12’nci, 13’üncü ve 14’üncü gün, ilköğretim müfettişleri teftiş kurulu başkanı veya görevlendireceği bir ilköğretim müfettişi tarafından *“Dış görünüş, konuşma ve davranış biçiminin insan ilişkilerine etkisi ve önemi, planlı çalışmanın önemi, direksiyon eğitiminde uygulanabilecek öğretim metotları ve değerlendirme teknikleri”* konuları anlatılır.

15’inci gün eğitim görevlilerinin tamamının katılımıyla *değerlendirme (sınav)* yapılır.

Motorlu taşıt sürücüleri kurslarında trafik ve çevre bilgisi dersi öğreticiliği yapacaklar için açılacak olan kurs programı da bir günü değerlendirme olmak üzere on beş gündür. Motorlu taşıt sürücüleri kurslarında görevli “trafik ve çevre bilgisi” dersi öğreticisi veya yükseköğrenimli trafik zabıtası ya da bu şartlara sahip yükseköğrenimli bir eleman tarafından ilk 10 gün şu konular

işlenir:

- Ulaştırma, taşıma ve trafik kavramları, taşıma sistemleri arasındaki denge, karayolu, trafik ve araçlarla ilgili tanım, kavram ve tekniklerin açıklanması, hız sınırları, hız sınırlarına uyma, araç cinsine göre hız sınırı, hızın azaltılacağı yerler ve durumlar ve bununla ilgili trafik işaretleri.
- Fren mesafesi ve mesafeyi etkileyen faktörler, fren ivmesi, intikal ve duruş mesafeleri, fren ve duruş mesafeleriyle ilgili problemler, karayolunun kullanılması, şerit izleme kuralları, trafik mesafesi, bu mesafenin kontrolü, kol ve grup halinde seyreden araçlar arasındaki mesafe, geçilen araçlara ait kurallar ve yasaklar, bunlarla ilgili işaretlerin tanıtılması.
- Kontrollü ve kontrolsüz kavşaklarda sağa dönüş kuralları, trafik polisinin işaretleri, ışıklı cihazlar ve bunlarla ilgili işaret levhalarının anlamı, geriye dönüşler, araçların manevra kuralları, kavşaklarda ilk geçiş kuralları, gelen trafikle karşılaşma halinde geçiş kolaylığı sağlama kuralları, geçiş üstünlüğüne sahip araçlar ve bunların sürülmesi ile ilgili hususlar, bunlara dair trafik işaretleri.
- Durma, duraklama ve park etme kuralları, bunlarla ilgili trafik işaretleri, indirme, bindirme ve kapıların açılması kuralları, yasak yer ve durumlarda park etmiş araçların götürülmesi ile ilgili kurallar, duraklama ve park etmenin yasak olduğu yerler, duraklama ve park etme sırasında alınacak önlemler, araçların ışıklandırılması ve bunların kullanılma esasları, yasaklar ve kısıtlamalar.
- Araçların boyları, ağırlıkları, yüklenmesi, yükleme kuralları, istisnai durumlar, kamyon, kamyonet, römork ve yarı römorklarda yolcu taşıma şartları, tehlikeli maddelerin taşınması esasları, arızalı araçların işaretlenmesi ve çekilmesi kuralları.
- Yavaş sürme, ani yavaşlama, tedbirsiz ve saygısız araç sürme ile ilgili yasaklar, ses, müzik, gürültü ve araçtaki haberleşme cihazları ile ilgili hükümler, yaya ve okul geçitlerinde uygulanacak kurallar, servis araçları ile ilgili hükümler, sürücüler ile yolcuların koruyucu tertibatın kullanma zorunluluğu.
- Bisiklet, motosiklet, hayvan veya elle sürülen araçlara ait kurallar, yayalara ait kurallar, çocuk, hasta ve sakat taşıtları ile ilgili kurallar, 2918 sayılı karayolları trafik kanunu ve yönetmeliği hakkındaki açıklamalar, trafikte, yetki, görev ve sorumluluk verilen kuruluşlar ve bu kuruluşların görev ve yetkileri.
- Karayolları trafik güvenliği, trafik işaretleri yapı ve tesisleri, araçların tescil işlemleri, tescil plakaları, araçlara ait ayırım ve tanıtma işaretleri, diğer işaretler ve şartlar ile teknik şartlara uygunluğu, sürücü belgesini almak için müracaat şartları ve belgelerin verilmesi şartları.
- Ülkemizdeki trafiğin genel durumu ve trafik kurallarına uyma durumu, kaza faktörleri, kusur payları, kazaya karışan ve olay yerinden geçenlerin sorumlulukları, kazaya el koymaya yetkili kuruluşlar ve görevleri.
- Hukuki sorumluluk ve sigorta, cezaların ödenme şekli ve süresi, ceza puanlarının uygulanması ve sonuçları, araçlarda bulundurulması zorunlu olan teçhizat ve malzeme.

11’inci gün, çevre il müdürlüğü veya belediyeden bir yetkili ya da şartları taşıyan bir eleman tarafından şu konular işlenir:

Çevremiz ve çevre kirliliği hakkında genel bilgi, çevre kirliliğini önlemek için dikkat edilmesi gereken hususlar, sürücü ve motorlu taşıtların sebep oldukları çevre kirliliği, havaalanı, terminal, gar, hastane, spor alanları, toplantı meydanları, turistik vb. yerleri bilmenin zaman, emek ve enerji yönünden sağlayacağı yararlar, günün saatlerine göre trafiğin yoğun olduğu güzergâhların dikkate alınmasının önemi.

12’nci ve 13’üncü gün, ilköğretim müfettişleri teftiş kurulu başkanı veya görevlendireceği bir ilköğretim müfettişi tarafından şu konular işlenir:

> İnsan ilişkilerini düzenleyen yazılı ve yazılı olmayan kurallar ve değerler, gelenek, görenek, ahlak ve görgü kuralları, öğreticilerin kursta görevli diğer öğrenciler ile kurs yetkililerine karşı davranışları, öğreticilerin kursiyerlerle olan ilişkilerinde dikkat etmeleri gereken hususlar, (Hitap, davranış, bilgi alış verişi, sosyal ilişkiler… bakımından) öğretim metotları ve öğrenmeyi etkileyen faktörler, değerlendirme teknikleri, kursiyerlere ders verilirken veya bilgileri değerlendirilirken dikkat edilecek hususlar, planlı çalışmanın önemi, dönem ve günlük ders planlarının hazırlanışı ve uygulanışı, öğretmenler ve zümre öğretmenleri kurulu toplantılarının gereği ve önemi.

14’üncü gün, milli eğitim müdürlüğünde özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarına bakmakla görevli müdür yardımcısı veya şube müdürü tarafından şu konular işlenir:

> Trafik ve çevre bilgisi dersi öğreticilerinin görev, yetki ve sorumlulukları, devam-devamsızlık durumunun takibi, düzenli yoklama yapılmasının önemi, devamsızlık yapan kursiyerlerle ilgili olarak yapılacak işlemler, öğreticilerin trafik içerisinde sürücü ve yayalarla olan ilişkilerinde örnek davranış göstermelerinin önemi.

15’inci gün eğitim görevlilerinin tamamının katılımıyla *değerlendirme* (sınav) yapılır.

Sürücü Adaylarına Yönelik Sınavlar. Özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarındaki iş ve işlemlerin 1739 sayılı Millî Eğitim Temel Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Özel Öğretim Kurumları Kanunu ve ilgili yönetmelik, yönerge ve emirler ile aşağıda yer alan esaslara göre yürütülmesi gerekmektedir.

Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği’nin 43’üncü maddesinde kursa devam eden sürücü adayları ile ilgili ***“****Kurs sonunda kursiyerlerin başarısını tespit etmek üzere sınav yapılır. Sınavlarda başarı gösterenlere motorlu taşıt sürücüsü sertifikası verilir*” hükmüne yer verilmiştir.

Motorlu Taşıt Sürücü Adayları Sınavları [MTSAS], karayollarında seyreden araçları kullanacak sürücü adaylarına yönelik, teorik ve uygulama sınavlarını kapsamaktadır. MTSAS, 81 il merkezinde ve başvuru sayısının beklenenden fazla olması durumunda ise uygun görülen ilçe merkezlerinde de yapılmaktadır. Sürücü adayı devam ettiği MTSK Müdürlüğü’nün bağlı bulunduğu il sınırları içinde sınava girecektir. Motorlu taşıt sürücü adayları

sınavları, MTSAS uygulama takviminde belirtilen tarihlerde yılda altı kez yapılmaktadır. Sürücü belgesi almak isteyen adaylar teorik ve uygulamalı yapılan sınavlara girmek zorundadır (MEB, 2008). Teorik derslerin bir veya bir kaçından başarısız olanlar, direksiyon eğitimi sınavına girmezler.

Her teorik dersin sınavı 100 tam puan üzerinden değerlendirilir. 70 ve üzeri puan alanlar başarılı sayılır. Her kursiyerin teorik dersler için beş ve direksiyon eğitimi dersi için 5'er kere sınava girme hakkı vardır. Teorik sınavlar Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanan esaslara göre yapılır (MEB, 2011). Direksiyon eğitimi dersi sınavına, bu esaslarda belirtildiği şekilde ve akan trafik içinde belirlenmiş olan güzergahta ve en geç saat 09.00'da başlanır.

Sınavlra, Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu Yönetmeliği ekindeki "Direksiyon Sınavını Değerlendirme Formu"na göre yapılır. Sınav güzergahının; bu formlarda belirtilen davranışları ölçmeye uygun, sinyalize edilmiş dönel kavşak, üç veya daha fazla kollu kontrollü ve kontrolsüz kavşak, çizgi ve levha ile yatay ve düşey işaretleme yapılmış, yaya ve okul geçitlerin bulunması gibi özellikleri taşıması gerekir. Sınav esnasında değerlendirilecek durumların tamamı değerlendirilir. Formda bulunmayan sorular sorulmaz. Her kursiyerin direksiyon eğitimi sınav süresi 15 dakikadan az olamaz.

Sınav aracının direksiyonunda, sınava girecek aday, çift fren- çift debriyaj sisteminin diğer pedallarında da direksiyon eğitimi dersi uygulama ve değerlendirme kurulu üyesi otururken, kurumda görevli direksiyon usta öğreticisi ile diğer direksiyon eğitimi dersi uygulama ve değerlendirme kurulu üyesi ise bir sonraki koltukta otururlar (MEB, 2011).

Sınav Görevlileri. Sistem, sınavlarda görev alacak yetkililerin, bu işi yapacak yeterliği bulunması, dolayısıyla eğitilmesini öngörmektedir. Bu bağlamda, Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursları Sınavlarında ve İş Makineleri Kullanma Sertifikası Veren Kursların Sınavlarında Sınav Sorumlusu Olarak Görev Alacak Elemanların Katılacakları Kursa Dair Yönerge, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun değişik 42'nci maddesine dayanılarak hazırlanmış, 13.01.1998 tarih ve 50272 sayılı Bakanlık Makamı oluru ile yürürlüğe girmiştir (MEB, 2006a).

Yönergenin 5'inci maddesi uyarınca sınav görevlilerinin yetiştirildiği kurslar illerde düzenlenir. Gerektiğinde genel müdürlüklerce de Ankara'da

düzenlenebilir. Kurslarla ilgili diğer bakanlıklara bağlı kuruluşların imkânlarından da yararlanılabilir.

Kurslarla ilgili duyuru milli eğitim müdürlüğünce, kursun başlamasından en az bir ay önce yapılır. Kanunda belirtilen şartlar ile kurs düzenleme ve yürütme kurulunca tespit özel şartları taşıyan kişiler, belirlenen süre içerisinde milli eğitim müdürlüğünce belirlenen halk eğitimi merkezi müdürlüklerine başvuruda bulunurlar. Başvurular, yüksekokul mezunu olduğuna dair öğrenim belgesi sureti, asgari B sınıfı sürücü belgesi sureti, dilekçe ve milli eğitim müdürlüğünce gerekli görülen diğer belgeler ile yapılır.

Başvuruların değerlendirilmesi milli eğitim müdürlüklerince yapılır. Şartları uygun olanlara ait bilgiler kayıt altına alınır ve milli eğitim müdürlüğünce onaylanır. Başvuru kabullerinde öğretmenlere öncelik verilir.

Kursa katılacaklara ait bilgiler kurs düzenleme ve yürütme kurulunca değerlendirilir, kursa katılacakların sayısına göre yapılacak bir planlama dâhilinde ilgili kişilere kursa katılabilecekleri yazılı olarak bildirilir. Kurslar en az 15 kişinin katılımıyla açılır. Ancak çevre şartları ve benzeri nedenlerden dolayı bu sayı kurs düzenleme ve yürütme kurulu kararıyla 10 kişi de olabilir.

Kursa kabul edilenler düzenli olarak devam etmek zorundadırlar. Geçerli mazeret olmaksızın kurs süresinin 1/5'i oranında devamsızlık yapanların kayıtları silinir ve kendisine belge verilmez. Kurslarda öğretim elemanı olacakların; asgari B sınıfı sürücü belgesi sahibi olması, yüksekokul mezunu olması, eğitim formasyonu bulunması gerekir. Yukarıdaki şartları taşıyan üniversite veya yüksekokullarda görevli öğretim elemanları da görevlendirilebilir.

Yönergedeki hükümler uyarınca; öğretim programının bitiminde çoktan seçmeli veya yazılı (esse) ve uygulamalı olarak iki şekilde sınav yapılır. Çoktan seçmeli sınavlar dört seçenekli ve en az 25 sorulu olmalıdır. Uygulama sınavları ise araç üzerinde ve motorlu taşıt sürücüleri kursu yönetmeliği ekindeki "Direksiyon Sınavları Değerlendirme Formu"ndaki esaslara göre yapılır.

Sınavlar, kurs düzenleme ve yürütme kurulları tarafından oluşturulan sınav değerlendirme kurulunca değerlendirilir. Değerlendirme kurulu soru ve cevap anahtarlarını sınavdan önce hazırlar. Sınav bitiminden sonra değerlendirmeye başlar. 100 puan üzerinden teorik sınavlardan 70 puan,

uygulamalı sınavlardan 70 puan alanlar başarılı sayılırlar. Kursu başarıyla tamamlayanlara “Yetki Belgesi” düzenlenir.

Yönergenin 11’inci maddesi uyarınca kurs süresi günde altı saat ve beş gün olmak üzere toplam 30 saattir. 6’ncı gün ise sınav yapılır.

13’üncü madde hükümleri doğrultusunda, motorlu taşıt sürücüleri kursları’nın sınavları ile iş makinelerini kullanma sertifikası (operatörlük belgesi) alacakların sınav sorumlusu olacakların katılacakları kurslarda Bakanlıkça hazırlanan aşağıdaki program uygulanır.

1. gün sınav sorumlularının teorik sınavlara ilişkin görevleri, 2. gün, sınav sorumlularının direksiyon sınavları öncesine ilişkin görevleri anlatılır. 3. gün, sınav sorumlularının direksiyon eğitimi dersi sınavları ile ilgili genel hükümler anlatılır. 3. gün, iş makineleri kullanma sertifikası veren kursların sınavlarında görev alacak sınav sorumluları için aracın teknik yapısı, yerinde ve doğru kullanımı, bakımı, arızalarının öğrenilmesi, küçük onarımlar anlatılır.

4. ve 5. günlerde üçüncü günde anlatılan konular araç üzerinde uygulamalı olarak işlenir. 6. gün ise sınav ve değerlendirme yapılır.

İngiltere’de Sürücü Eğitimi Sistemi

İngiltere’de sürücü belgesi alabilme ve karayolunda araç kullanabilmenin aşamaları; araç kullanmayı öğrenme, teorik sınav, uygulamalı sınav ve tam sürücü belgesinin alınması olarak sıralanabilir. Bu sürecin sağlıklı bir şekilde işletilebilmesi için Sürücülük Standartları Merkezi ([DSA] Driving Standards Agency) ve Sürücü ve Araç Tescil Merkezi ([DVLA] Driver and Vehicle Licensing Agency) yetkili kılınmıştır.

İngiltere’de tam sürücü ehliyeti almadan önceki süreçte karayolunda araç kullanmayı öğrenebilmek için geçici ehliyet alınması zorunludur. Geçici ehliyet için başvurular postanelerden ve DVLA internet sitesinden temin edilebilecek D1 formu ile yapılabilir. İnternet üzerinden yapılacak başvurularda adayın verdiği bilgilerin doğruluğu DVLA tarafından kontrol edilir. Bu geçici ehliyet, testleri geçmeden ve tam sürücü belgesini almadan önce araç kullanılmasına imkân sağlar. Ancak geçici ehliyet ile ilgili bir takım şartlar ve sınırlılıklar bulunmaktadır. İngiltere’de sürücü belgesi almak isteyen herkes için geçerli olan bu şart ve sınırlılıklar aşağıda sıralanmıştır (Directgov, 2008):

- Aday İngiltere'de ikamet ediyor olmalıdır,
- Aday sürücü belgesinin gerektirdiği asgari yaş sınırı içerisinde olmalıdır,
- Aday asgari görüş yeterliliğine sahip olmalıdır,
- Adayın trafikten men edilmeyi gerektirecek bir suç kaydı olmamalıdır,
- Aday kimliğini ve adresini yasal olarak belgelendirebilmelidir,
- Aday aracında bu statüsünü belirten "L" plakaları bulundurmalıdır,
- Aday geçici ehliyet ile otoyollarda araç kullanamaz,
- Aday yanında 21 yaşını geçmiş, üç seneden daha fazla zamandır tam ehliyeti olan bir sürücü olmadan karayolunda araç kullanamaz.

Yasalara göre İngiltere dışında bir ülkede ikamet eden ve geçici olarak bu ülkede bulunan kişiler 12 ay boyunca uluslararası geçerliliği olan ya da kendi ülkelerinden alınmış geçerli ehliyetler ile İngiltere'de araç kullanabilirler. Bu süreden sonra tam ehliyet alınması zorunludur (Directgov, 2012). Sürücü belgesi almak için başvuracak kişilerin en az altı ay İngiltere'de ikamet etmiş olmaları zorunludur. Ancak bu durumun istisnaları mevcuttur. Avrupa Ekonomik Bölgesi ülkelerine ait ehliyetler ile (Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Hollanda, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsveç, Lihtenştayn, Norveç) değiştirmeye gerek kalmaksızın sürücü belgesinin geçerli olduğu süre içerisinde İngiltere'de araç kullanılabilir. Avrupa Birliği ülkesi olmayıp da İngiltere tarafından kabul edilen sürücü belgelerine sahip ülkeler; Avustralya, Barbados, Kanada, Folkland Adaları, Paroya Adaları, Hongkong, Japonya, Monako, Yeni Zelanda, Singapur, Güney Afrika, İsviçre, Zimbabve'dir. Bu ülkelerin ehliyetleri ile on iki ay süresince İngiltere'de araç kullanılabilir. Bu sürenin bitiminde ehliyet, sınava gerek kalmaksızın İngiltere'ye ait tam sürücü belgesi ile değiştirilir.

Sürücülerde Aranan Sağlık Şartları. Sağlık şartlarının belirlenmesi yetkisi DVLA'ya aittir. DVLA bünyesindeki Drivers Medical Group'un işlevi, karayolu trafik güvenliğini artırmaya dönük sağlık standartlarını tespit etmektir. Üstlenilen bu görevi yerine getirmek için DVLA'da üst düzey tıbbi bilgiye sahip danışmanlar görev yapmaktadır (DVLA, 2007).

Araç kullanmaya yönelik tıbbi yeterliliklerin belirlenmesi hususunda, Avrupa Topluluğu talimatları, 1988 tarihli Karayolları Trafik Kanunu ve 1999 tarihli Motorlu Araçlar Yönetmeliği'nin sürücü belgeleri bölümü göz önünde bulundurulmuştur.

Sürücü belgesi grupları sağlık şartları bakımından ikiye ayrılmıştır. Birinci grup, otomobil ve motosiklet sürücü belgelerini kapsar. Bu gruptakiler; göz, nöroloji, psikiatri, kalp, şeker hastalığı, belkemiği rahatsızlıkları, alkol ve uyuşturucu madde bağımlılığı, kanser, tümör vb. kontrollerinden geçerler. İkinci grup, kamyon ve otobüs sürücü belgelerini (C ve D) kapsar. Kullanılan araçların boyut ve ağırlıkları fazla olmasından ötürü bu gruptaki sürücülerden daha yüksek sağlık standartları istenir. Çünkü, sürücünün direksiyon başında geçirdiği sürenin daha uzun olması kaza riskini arttırmaktadır. Bu grupta yer alan sürücüler yukarıda belirtilen alanlardaki sağlık kontrollerine ek olarak uyku düzensizliği kontrolünden de geçerler (Directgov, 2007).

Karayolları Trafik Kanunun 92'nci bölümü hastalık ve özürlere ilişkin hükümleri içermektedir. Bu kanunda 15.09.2010 tarihinde düzenleme yapılmıştır. Bu madde uyarınca sürücülere ilişkin üç tür özür ve rahatsızlık söz konusudur (DVLA, 2011, 2):

- Belirlenmiş (Tescilli) Özür: Sürücü Belgesi almaya kesin olarak engel teşkil eden özür ya da hastalıktır. Yönetmelikte tanımlanan belirli yasal koşulları, yerine getirilmesi gerekebilir. Bu duruma örnek olarak Sara (Epilepsi) hastalığı verilebilir.
- Makul Özür: Tedbir alınmadığı takdirde sürüş güvenliğini tehlikeye düşürecek rahatsızlıklardır. Bu duruma örnek olarak, görme bozuklukları ve göz kusurları sayılabilir.
- Muhtemel Özür: Doğası itibariyle zaman içerisinde makul ya da tescilli özüre dönüşebilecek rahatsızlıklardır. Bu tür rahatsızlığa sahip olan sürücüler duruma göre bir, iki ya da üç yılda bir sağlık kontrolünden geçmelidir. Bu duruma örnek olarak insülin tedavisi gören diyabet hastaları verilebilir.

Sağlık şartları da dahil olmak üzere Polis Aracı, Ambulans ve Diğer Sağlık Hizmetleri Araçları İçin Sürücü Belgesi alacaklara ilişkin standartların ve sağlık şartlarının belirlenmesi ilgili sorumluluk bölgenin polis güçlerine ve sağlık kuruluşlarına aittir (Aynı, 5).

Sürücülerin Eğitimi. Sürücü eğitimleri eğitmenin aracında verilir. Sınavın yapılacağı aracın ön camında araç sahibinin sürücü eğitmeni olduğunu gösteren bir işaret bulunur. Sürücü adayları DSA tarafından hazırlanan dokümanlardan faydalanarak uzaktan öğretim metoduyla teorik bilgileri edinirler. Adaylara ayrıca sınav tarihine kadar olan gelişimlerini takip edebilmelerini sağlamak amacıyla sürücü adayı takip formları verilir. Bu formlar sürücü eğitmeni [ADI] ve adayın kendisi tarafından doldurulur. Bu formda, araç ve güvenlik kontrolleri, ayna ve sinyal kullanımı, hareket etme ve durma, ani durma, U dönüşü, araç etrafında dönme, yaya geçişi, iki şeritli yolda ilerleme, park etme, karanlıkta araç kullanma, trafiği takip edebilme ve kavşaklarda hareket tarzı gibi uygulamalı sınava dönük 24 önemli beceri yer almaktadır. Sürücü adayı her iki sınava da hazır olduğunu düşündüğünde bunu yazılı olarak beyan ederek sınavlar için randevu alır. Randevu telefonla veya internet üzerinden alınabilir.

Sürücü adayları sınava istedikleri gibi hazırlanabilirler. Ancak DSA tarafından geliştirilmiş tavsiye nitelikli bir program mevcuttur. Bu program hem aday hem de eğitmeni tarafından takip edilir. Bu program dâhilinde öğrenilenler ve kazanılanların her hava ve yol koşulunda tecrübe edilmesi sınava hazırlık açısından oldukça önemlidir. Ayrıca teorik sınava hazırlanan adayların yararlanabileceği (DSA soru bankasından) teorik testler www.theory-tests.co.uk sitesinde adayların kullanımına ücretsiz olarak sunulmuştur.

Sürücü Eğitmenliği. Sürücü adaylarına araç kullanmayı öğretmek için Sürücü Eğitmenliği Sistemi geliştirilmiştir. DSA tarafından yetkilendirilmiş eğitmenler tarafından adaylara ücret karşılığı ders verilmektedir. Adayın bu hizmeti alması zorunlu değildir. Ancak, araştırmalar sürücü adaylarına uygulanan sınavları başarı ile geçen on adaydan dokuzunun yetkili sürücü eğitmenliği hizmetinden yararlandığını göstermektedir. DSA, sürücü eğitmenlerini yetkilendirmek ve denetlemekle görevlidir. Bir sürücü eğitmeninin DSA tarafından yetkilendirilebilmesi için; en az dört yıllık tam sürücü ehliyetine sahip olması, yapılacak olan sürücü adaylarından farklı ve daha üst seviye teorik ve uygulamalı sınavlarda başarılı olması gerekir (Directgov, 2007a).

DSA tarafından yetkilendirilmiş sürücü eğitmeni olmak için üç aşamalı

bir sınavın başarılması gerekir. İlk aşama, çoktan seçmeli teorik kısım ve tehlike algılama, ikinci aşama sürüş kabiliyetini ölçen uygulamalı sınav ve üçüncü aşama ise öğretme kabiliyetini ölçen uygulamalı sınavdır.

İlk aşama teori bölümüdür. Bu bölüm çoktan seçmeli sınav ve tehlike algılama sınavı olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Bu bölümün geçilebilmesi için her iki bölümün de başarılması gerekir. Çoktan seçmeli bölümün amacı adayın karayolu mevzuat bilgisini, yol kurallarını ve öğretme bilgisini ölçmektir. Bu bölüm 90 dakikada tamamlanmalıdır. Sınav 100 sorudan oluşmaktadır ve dört kategoriye ayrılmıştır (Businesslink, 2010):

1. Karayolundaki hareket tarzı
2. Yol işaretlemeleri, ışıklar, araç kontrolü, yayalar ve mekanik bilgi
3. Sürücülük sınavı ve ilgili mevzuat
4. Öğretme teknikleri

Bu bölümün bitiminde tehlike algı bölümüne geçmeden önce üç dakikayı geçmeyen kısa bir ara verilebilir. Ara bitiminde tehlike algı sınavıyla ilgili tanıtıcı bir film izlenebilir. Bu bölümde karayolundaki muhtemel tehlikeleri içeren 14 kısa film yer alır. Söz konusu tehlikeli durumlar araçlarla, yayalarla veya yol durumlarıyla ilgili olabilir. Bu 14 kısa film her biri beş puan üzerinden değerlendirilen 15 tehlikeli durum içerir (Businesslink, 2010a). İlk aşamayı geçebilmek için her iki bölümde de başarılı olmak gerekir. Çoktan seçmeli bölümü geçmek için soruların % 85'ini doğru cevaplamak gerekir. Ancak aday dört ana kategoride yer alan soruların her birinin en az % 80'nini doğru cevaplamalıdır. Aksi halde genelde % 85'in üzerinde bir başarı gösterse bile başarısız sayılır. İlk aşamanın ikinci bölümü olan tehlike algı bölümü ise 14 kısa film ve değerlendirilecek 15 tehlikeli durum içerir. Bu bölümü geçmek için 75 puan üzerinden 57 puan almak gerekir (Businesslink, 2010b).

İkinci aşama sürüş yeteneği testidir. Bu sınavda yetkilendirilmiş sürücü eğitmeni adayının yüksek seviyede sürüş becerisi ve güvenli araç kullanma yeteneği sınanır. Ayrıca görüş yeterliliği ve güvenlikle ilgili sorular da bu bölümde yer alır (Businesslink, 2010c). Görme testinden başarılı olmak isteyen adayın gün ışığında değişik boyutlardaki araç plakalarını uygun mesafeden okuyabilmesi yeterlidir. İkinci aşamanın değerlendirmesinde başarılı olabilmek için hem görme yeterliliği hem de sürüş becerisinin yeterli bulunması gerekir.

Yetkilendirilmiş sürücü eğitmenliği sınavının sürüş yeteneği testi ilk sürücü belgesi almak için gerekenden daha yüksek standartlar gerektirmektedir. Sürüş testinin başlangıcında adaya temel araç güvenliği ile ilgili sorular yöneltilir. Sınav süresince adayın araca hakimiyeti, yolla ilgili kurallara uygun araç kullanması, diğer yol kullanıcılarının hareketlerine karşı tepkileri, mesafe – hız – zamanlama kararları, diğer yol kullanıcılarının güvenliğine dönük tepkileri, çevreye duyarlı araç sürüş becerileri gözlenir. Sınav için kullanılan güzergah değişik yol ve trafik durumlarını içermelidir. Sürüş yeterliliği bölümünde aday doğru ve güvenli araç kullanma bilgisine sahip olduğunu ve bunları uygulayabildiğini göstermek zorundadır. Sürüş becerisinin değerlendirmesinde toplamda altı ve daha az hata kaydı olan aday başarılı sayılır. Eğer aday toplamda yedi ve daha fazla hata yapmışsa veya bir ya da daha fazla ciddi veya tehlikeli hata kaydı varsa başarısız sayılır (Businesslink, 2010d).

Üçüncü ve son aşama olan öğretme kabiliyeti bölümü; uzmanlık alan bilgisi, öğretme teknikleri ve öğreticinin sahip olması gereken vasıflar olmak üzere üç ana başlığı kapsar (Businesslink, 2010e). Bu bölümde adayın DSA tarafından belirlenen sürücü eğitiminin temel konularını öğretme yetenekleri ve kalitesi test edilmektedir. Adayın eğitici olarak görev yaptığı süreçte de DSA yetkilileri tarafından yöntem, anlaşılırlık, yeterlilik, doğru öğretme, izleme ve hatayı düzeltme, sabır, öğrenciye duruma uygun davranış sergileme ve öğrenciye güven verebilme düzeyi hususlarında denetimi yapılır.

Sürücü Adaylarına Yönelik Sınavlar. İngiltere'de sürücü adaylarına uygulanan sınavlar teorik ve uygulamalı sınav olmak üzere iki bölümden oluşmaktadır. Teorik sınav, "Çoktan Seçmeli" ve "Tehlike Algılama" bölümlerinden oluşur. Her iki bölüm de bilgisayar ortamında yapılır. Tehlike algılama bölümünde sürücü adayının mouse (fare) tuşlarına verdiği tepkiler ölçülerek değerlendirme yapılır. Sürücü adayının başarılı sayılabilmesi için her iki bölümü de geçmesi gerekir. Sadece bir bölümden başarısız olunsa bile yapılacak olan bir sonraki sınavda sürücü adayı her iki bölümden de sorumlu tutulur. Çoktan seçmeli bölümdeki sorular sürücü adayının kullanmayı amaçladığı kategorilerdeki araç ya da araçlara göre seçilir. Tehlike algılama sınavında ise araç kategorilerine göre tehlike algılama bölümü değişiklik

göstermez. Tüm araç kategorileri için aynıdır (Directgov, 2007b). DSA sınavlarda adayların özel durumlarına ve ihtiyaçlarına cevap verebilecek bazı düzenlemeler yapmıştır. Bu düzenlemeler sesli yabancı dil desteği, ek süre, sağır ve dilsiz çevirmeni ve tercüman desteğini kapsar. Adayın ana dili İngilizce değilse veya aday İngilizce okuma ve anlamada sorun yaşıyorsa sistem adaya soruları aralarında Türkçe'nin de bulunduğu 21 ayrı dilde otomatik olarak okur. Takılan kulaklık vasıtasıyla duyulan sorular ekrana dokunarak cevaplanır. Eğer sistemde ihtiyaç duyulan dil yoksa teorik sınav tercüman aracılığıyla alınabilir.

Teorik testte adaylara Karayolu Trafik Kanunu'nun içeriği, karayolu trafik işaretlemeleri ve temel araç kullanma tekniklerine dönük yeterliliklerini ölçmek amacıyla sorular yöneltilir (Theorytestadvice, 2012).

Çoktan Seçmeli Bölüm öncesi sınavla ilgili talimatlar sürücü adaylarına okunur. Sınav bilgisayar ortamında yapılır ve öncesinde adayların alışması için bir deneme oturumu yapılır. Deneme oturumunun ardından gerçek sınav başlar. Ekranda soru ve soruya ait birden fazla cevap görüntülenir. Soruların bir doğru cevabı olabileceği gibi birden fazla da doğru cevabı olabilir. Adaylar ekrana dokunarak soruları cevaplarlar. Sınav süresi en çok 57 dakikadır ve 50 sorudan 43 veya daha fazlasını doğru cevaplayan adaylar başarılı sayılırlar. Kamyon ve otobüs sürücüsü olmak isteyen adaylar için sınav en çok 115 dakikadır ve çoktan seçmeli 100 sorudan 85 veya daha fazla soruyu doğru cevaplayan adaylar başarılı sayılırlar. Adaylar yanıtlayamadıkları soruları daha sonra tekrar yanıtlamak üzere geçebilirler. Çoktan Seçmeli Bölüm'ün ardından en çok üç dakika ara verilir ve Tehlike Algılama Bölümü'ne geçilir (Directgov, 2007b). Adayların teorik sınava hazırlanması için yazılmış kitaplarda; dikkat, karayolunda davranış şekilleri, araç ve güvenlik, karayolu güvenlik bilgileri, tehlike farkındalığı, yol kullanıcılarına yönelik tehlikeler, diğer tip araçlar, araç kullanma, otoyol ve karayolu kuralları, araç yükleme, trafik kazaları, karayolu ve trafik işaretleri ve karayolu mevzuatına yönelik sorular yer almaktadır (Theory Test, 2005, 7-8).

Teorik sınavın Tehlike Algılama Bölümü de bilgisayar ortamında uygulanır ve sürücü adaylarından bilgisayar mouse'u (fare) vasıtasıyla gelişecek tehlikelere karşı tepki göstermeleri beklenir. Sınavda günlük trafik aktivitelerini gösteren 14 video klip bulunur. Her video klip en az bir tehlike

içerir ancak bazı klipler birden fazla da tehlike içerebilirler. Video kliplerdeki her tehlike sıfırdan beşe kadar puanlanır. Sürücü adaylarından tehlikenin oluşmasından önce tepki vermeleri beklenir. Sınav boyunca sürücü adaylarının video klipleri tekrar izleme şansı yoktur. Her tehlikeye sadece bir kere tepki verme hakları vardır. Adayların başarılı sayılabilmeleri için 75 puan üzerinden en az 44 almaları gerekir. Kamyon ve otobüs sürücü adayları için 20 tehlikeli durum içeren 19 kısa film vardır ve başarı notu 100 üzerinden 67'dir (Directgov, 2007b).

Teorik sınavı geçen aday sınavı başardığına dair belgeyi almalı ve saklamalıdır. Çünkü uygulama sınavına müracaatta kendisine gerekli olacaktır. Teorik sınavın başarı belgesinin geçerlilik süresi sınavın başarılmasından itibaren iki yıldır (Directgov, 2012a).

Otomobil sürücüleri için uygulamalı sınav göz kontrolü ve yol güvenliğiyle alâkalı bir takım sorularla başlar. Ardından bazı özel manevraları içeren uygulamalı sınav yapılır. Uygulamalı sınav yaklaşık 40 dakika sürer. Sınav esnasında sınavı yapan görevli sürücünün genel sürüş güvenliği kurallarına uyup uymadığını denetler. Sınava katılan aday en fazla 15 sürüş hatası yapabilir ancak ciddi ve tehlikeli bir hatada sürücü adayı sınavda başarısız olur. Uygulamalı sürüş sınavı gayet açıktır ve sürücü adayının güvenli araç kullanıp kullanmadığını, aynı zamanda karayolları trafik kanununa hâkim olduğunu sürüş esnasındaki davranışlarıyla gösterip gösteremediğini test eder (Directgov, 2007c).

Sınavın başında yapılan görüş kontrolünde belli bir mesafeden tabelalar üzerinde yazan harf veya sayıların sürücü tarafından okunup okunamadığı test edilir. Eski tip yazılı plakaları 20,5 metreden, yeni tip yazılı plakaları ise 20 metreden görebilmelidir. Görüş testinin ardından sürücü adayına araç güvenliğine ilişkin sorular sorulur, ardından genel sürücü davranışlarını ve geri manevraları içeren bölüme geçilir (Aynı).

Geri manevra uygulamalarında sürücüden geri geri park etmesi, geri geri köşeden dönmesi ve karayolunda U dönüşü yapması istenir. Sınav esnasında ayrıca sürücü adayından acil fren yapması da istenebilir.

Araç güvenliği soruları, aracın sürüşe hazır olup olmadığını test eden sorulardır. Bu bölümde sürücü adayından araç motorundaki sıvı düzeylerinin kontrol edilmesi, elektrik ve elektronik sistemlerin çalışıp çalışmadığının

kontrol edilmesi, lastik basınçları ve fren sisteminin kontrol edilmesi gibi hususları cevaplaması istenir. Sürücü adayı gelişen araç teknolojisinin bir uzantısı olarak araçta bulunan elektronik bilgi sistemlerinden de faydalanabilir. Bu aşamada yapılan her yanlış bir hata puanı olarak kaydedilir (Aynı).

Uygulamalı sınav süresince sürücü adayı verilen her talimata uymak zorundadır. Sınav güzergâhları mümkün olduğunca benzer şartları ve değişik yol ve trafik koşullarını içerir. Uygulamalı sınav sonrasında sınav gözetmeni başarılı olup olmadığını adaya söyler. Ayrıca sürücü adayının istemesi halinde sınav performansını gösteren belgenin bir örneği verilir. Sınavda başarısız olunması halinde 10 iş günü sonrasından itibaren sınav tekrarlanabilir.

Mesleki sürücü belgesi (kamyon ve otobüs sürücüleri için) almak isteyen adayların hem deneyim hem de teknik yönden uzman olmaları gerekir. Dolayısıyla değerlendirme kriterleri de bu önemi yansıtmalıdır. Eğer adayın duyma vb. bir engeli varsa bu durumu sınav başvurusunda yetkililere bildirmelidir. Böylece DSA, adaya uygun şartlara sahip araç temini ve ek sürede dâhil, kolaylıklar sağlayabilir. Ancak sınavın uygulama ve içeriğinde yer alanlar her aday için aynı uygulamaları içermektedir (Transportoffice, 2008).

Sınavın başında adaylara araç güvenliğiyle ilgili beş soru sorulur. Sorular “şunu göster”, “bunu anlat” şeklinde yöneltilir. Bu sorulara adayın verdiği yanlış cevaplar dörde kadar hata puanı olarak kaydedilir. Ancak, aday soruların tamamını yanlış cevaplarsa bu ciddi hata olarak kaydedilir (Aynı).

Güvenlik sorularından sonra adaya genel sürüş ve yol üzerindeki uygulamalar yaptırılır. Bu aşamada adaydan aracı geri geri “S” şeklinde bir hareketle bir cebe sokması, fren ve durma çalışması yapması, çekiciye bir treyleri takması ve çıkarması istenir. Yol üzerindeki sınav 60 dakika, testin tamamı 90 dakika sürer. Sınavın yapılacağı yer her aday için aynı şartları taşıyacak şekilde ve normal yol ve trafik şartlarını kapsayacak özelliklere sahip olmalıdır. Sınav görevlileri aynı standartta sınav yapmak üzere eğitilmişlerdir. Görevliler adayın güvenlik standartlarına uygun araç kullanıp kullanmadıklarını gözlemler. Sınavlardan geçme ya da kalma ile ilgili bir kota yoktur. Dolayısıyla gerekli standartları gösteren her aday başarılı olur. Sınav bitiminde kayıtlara bakılır. Yapılan 15 ve daha az hatada aday başarılı sayılır. Ancak, aday 16 ve daha fazla hata yapmışsa ya da ciddi veya tehlikeli bir hata yapmışsa başarısız sayılır (Aynı).

Taksi (ticari) kullanacak sürücüler için sağlık şartları da dâhil olmak üzere tüm şartların belirlenmesi yetkisi yerel otoriteler ve Toplu Taşım Ofisi'ndedir. Taksi sürücülerine uygulanan sınav, ileri sürüş tekniklerinin, kullanılan araca ilişkin bilgilerin ve karayolu kanunu bilgilerinin test edilmesidir. Bu nedenle taksi sürücüsü adaylarının uygulamalı sınavdan önce profesyonel bir eğitim almaları başarı açısından önemlidir (Transportoffice, 2008a).

Uygulamalı sınavın başında görüş yeterliliği test edilir. Bu testi geçebilmek için aday tarafından gözlük ya da lens yardımıyla bile olsa araç plakalarındaki 74,4 mm. yüksekliğindeki karakterlerin ortalama 20,5 metre mesafeden okunabilmesi gerekir. Uygulamalı sınav trafiğe bağlı olarak 35 – 40 dakika sürer. Sınav doğal trafiğin aktığı yolda yapılır. Sınav gözlemcisi sınavda adaya sınavda kendisinden istenenleri açıkça anlatır (Aynı).

Sınavda adayın; bilgi ve sezinleme yetisi, değişik trafik durumlarına ve yol planına hâkimiyeti, uygun hızla araç kullanma becerisi, ani durma becerisi, geri manevra kabiliyeti, yolcu güvenliği ve konforuna verdiği önem ve tekerlekli sandalye uygulamalarına (tekerlekli sandalye rampasını kullanabilme, sandalyeyi araca alabilme ve güvenlik elemanlarını kullanabilme vb.) ilişkin becerisi sınanır. Ayrıca aday yetkililere son lisans başvurusundan itibaren sağlık durumundaki değişiklikleri bildirmek zorundadır. Aksi halde hukuki sorumluluktan kurtulamaz (Directgov, 2012b).

Sınav esnasında yapılan hatalar kaydedilir. Aday kaydedilen dokuz hataya kadar başarılı sayılır. Aday kaydedilmiş on ya da daha fazla hatası varsa başarısız sayılır. Eğer uygulamalı sınav esnasında ciddi ya da tehlikeli bir hata yaparsa aday derhal başarısız sayılır (Transportoffice, 2008b).

Sınav Görevlileri. Sürücülük sınavını yapanlar adaya tam sürücü belgesinin verilip verilemeyeceğini değerlendiren kişilerdir. Sınav görevlileri diğer sınav görevlileriyle takım halinde çalışırlar. 2009 Temmuz verilerine göre İngiltere'de 400 civarında sınav merkezinde görev yapan 2000 kadar sınav gözlemcisi bulunmaktadır. Bu görevliler İngiltere (anakara), İskoçya ve Galler'de Sürücülük Standartları Merkezi'ne (DSA) bağlı görev yaparken, Kuzey İrlanda'da Sürücü ve Araç Test Merkezi ([DVTA] Driver Vehicle Testing Agency) için çalışmaktadırlar (Growingambitions, 2009, 2).

Sınav görevlisi olmak isteyen adayın, 64 yaşından küçük olması, son

dört yıl kesintisiz İngiltere veya Avrupa Birliği sürücü belgesi sahibi olması ve bu belge ile üçten fazla hata puanının bulunmaması gerekir (DSA, 2012).

Sınav görevlisi olmak isteyen kişi (Growingambitions, 2009, 2);

- Tutarlı, adil, kibar ve yardımcı olmalı,
- Baskı altındayken sakin kalabilmeli,
- Hem takım içinde, hem de takım dışında iyi çalışmalı,
- Yazılı ve sözlü iletişim becerisi yüksek olmalı,
- Dikkatli olmalı,
- Farklı durumlarla başa çıkabilmeli,
- İşe esnek bir yaklaşıma sahip olmalı ve
- Adaya hataları hakkında geri bildirimde bulunurken kararlı bir tutum sergileyebilmelidir.

İngiltere'de sınav görevlileri dört hafta süren; mevzuat, araç ve teknikleri ve sınav yapma konularında teorik, gözetmen nezaretinde sürücü sınavı yapma ve kusursuz sürücülük konularında da pratik eğitim almaktadır. Sınav görevlilerine yönelik bir hizmet içi tekrar kursu gerekli görülmemiş olmakla beraber, sınav görevlileri meslekle ilgili gelişmeler hakkında sürekli bilgilendirilmektedir (EGM, 2001c, 156).

Sınav görevlisi olabilmek için adaylar; teorik ve tehlike algılama testinden, görüş yeterliliği testinden ve özel bir sürüş testinden geçerler. Sürücülük testinin genişletilmiş ve süresi uzatılmış şekli olan bu test şehir içi ve dışı yolları içerir ve 20-25 mil kadar devam eder. Aday başarılı olabilmek için çok sayıda küçük hata veya ciddi hatalardan birini yapmamalıdır. Son olarak aday 45 dakika civarında süren bir mülakata alınır. Mülakat; takım içinde çalışma, iletişim, analiz ve problem çözme ve iyi hizmet sunabilme alanlarına yöneliktir (Growingambitions, 2009, 1-4).

Sınav görevlileri asgari 12 aylık otomobil sınav görevlisi tecrübesinden sonra daha ileri bir eğitimle ağır vasıta ve yolcu taşıma araçlarının sınavlarında görev yapabilirler (aynı).

Avustralya New South Wales [NSW] Eyaletindeki Sürücü Eğitimi Sistemi

Avustralya NSW'te Karayolu ve Trafik Kurumu ([RTA] Roads and Traffic Authority) tarafından karayolu trafik güvenliğini tehdit eden sorunlara bir çözüm getirmek amacıyla Graduated Licensing Scheme [GLS] adlı yeni bir sürücü ehliyeti programı uygulamaya başlanmıştır. 1 Temmuz 2000 tarihinde uygulamaya konulan bu program, NSW Eyalet Hükümeti'nin trafik kazalarında ölüm oranını azaltmayı hedefleyen Road Safety 2010 stratejisinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır (RTA, 2008, 2).

GLS yeni sürücülere öğrenme sürecini en az üç yıllık bir döneme yayarak daha fazla deneyim kazanmalarında, beceri edinmelerinde ve daha güvenli sürücüler haline gelmelerinde yardımcı olmayı amaçlamaktadır.

NSW sürücü ehliyeti almak için 17 yaşında ya da daha büyük olmak gerekir. Araç ya da motosiklet (öğrenci ehliyeti dahil) kullanmak için, yurtdışından alınan ehliyeti kullanmak için ve NSW ehliyeti edinmek için bir RTA ofisine başvurulması gereklidir (Aynı, 22).

Tam sürücü belgesi almak için geçilmesi gereken dört sınav bulunmaktadır. Bu sınavlar: öğrenci ehliyeti almadan önce geçilmesi gereken bilgisayarlı Sürücü Bilgi Sınavı ([DKT] Driver Knowledge Test), geçici P1 ehliyetini almadan önce geçilmesi gereken Sürüş Beceri Sınavı ([DART] Driving Ability Road Test), geçici P2 ehliyetini almadan önce geçilmesi gereken bilgisayarlı Tehlike Algı Sınavı ([HPT] Hazard Perception Test) ve tam ehliyeti almadan önce geçilmesi gereken bilgisayarlı Sürücü Yetkinlik Sınavıdır ([DQT] Driver Qualification Test) (Aynı, 16).

DKT sınavından geçtikten sonra adaya C sınıfı (otomobil) öğrenci ehliyeti ve bir Öğrenci Sürücü Seyir Defteri (Learner Driver Log Book) verilir. Bu şekilde aday, direksiyon sınavına girmeden önce gerekli olan en az 120 saatlik (20 saat gece araç kullanma dahil) araç kullanma koşulunu yerine getirebilir. Adayın 25 yaşın altında olması halinde, direksiyon sınavına girmeden önce en az 12 ay öğrenci ehliyetinin kullanılması gerekir. Öğrenci ehliyeti beş yıllık bir süre için verilmektedir. Öğrenci ehliyeti sahipleri "L" plakalarını aracın ön ve arka görünen yerde bulundurmaları, kendilerine has hız sınırlamalarına uymaları, araçtaki herkesin emniyet kemeri takmaları ve adayın yanında tam sürücü belgesi sahibi birisinin bulunması şarttır. Öğrenci

ehliyeti sahiplerinin alkollü araç kullanmaları, araç kullanırken telefonla konuşmaları (kulaklıkla ve handsfree dahil) ve başka bir aracı çekmeleri yasaktır. Trafik suçu işleyen öğrenci ehliyeti sahibi bir kişinin ehliyeti mahkeme kararıyla iptal edilebilir ya da RTA tarafından geri alınabilir ya da iptal edilebilir (Aynı, 13-14).

Geçici aşama 1 (P1) ehliyeti Sürüş Beceri Sınavı (DART) başarıldığı zaman verilmektedir. P1 ehliyeti 18 aylık bir süre için verilmektedir. P2 geçici ehliyet aşamasına P1 ehliyetine en az 12 aylık bir dönem ya da toplamı en az 12 ay olan süreler boyunca sahip olduktan sonra geçilebilir. P1 ehliyeti sahipleri kırmızı karakterli "P" plakalarını aracın ön ve arka görünen yerde bulundurmaları, kendilerine has hız sınırlamalarına uymaları ve araçtaki herkesin emniyet kemeri takmaları şarttır. P1 ehliyeti sahiplerinin alkollü araç kullanmaları, öğrenci ehliyeti olan birisine gözetmenlik yapmaları ve araç kullanırken telefonla konuşmaları (kulaklıkla ve handsfree dahil) yasaktır. dört ya da daha fazla ceza puanı alınması durumunda ehliyet geçici olarak geri alınabilir veya trafik suçları nedeniyle iptal edilebilir (Aynı, 15-16).

Geçici aşama 2 (P2) ehliyetini alabilmek için Tehlike Algı (HPT) sınavından ve göz muayenesinden geçmelidir. P2 ehliyeti yasayla belirlenmiş koşullar altında 30 ay geçerli olacak şekilde verilir. Tam ehliyet, P2 ehliyetini en az 24 ay ya da toplamı en az 24 ay olan süreler boyunca taşıdıktan ve Sürücü Yetkinlik (DQT) Sınavını ve göz muayenesini geçtikten sonra alınabilir. P2 ehliyeti sahipleri yeşil karakterli "P" plakalarını aracın ön ve arka görünen yerde bulundurmaları, kendilerine has hız sınırlamalarına uymaları ve araçtaki herkesin emniyet kemeri takmaları şarttır. P2 ehliyeti sahiplerinin alkollü araç kullanmaları ve öğrenci ehliyeti olan birisine gözetmenlik yapmaları yasaktır. Yedi ya da daha fazla ceza puanı alınması durumunda ehliyet geçici olarak geri alınabilir. Tam sürücü ehliyeti sahipleri için ise üç yıl içinde işlenen trafik suçları nedeniyle 12 ya da daha fazla ceza puanı alınması durumunda da ehliyet belli bir süre için geri alınır (Aynı, 17-18).

Avustralya'da herhangi bir eyaletten ayrılıp New South Wales eyaletine yerleştikten sonra üç ay içinde NSW ehliyeti alınması gerekmektedir. NSW ehliyeti beş yılı geçmemek koşuluyla, diğer eyaletin ehliyetinin bitiş tarihine kadar olan bir süre için verilmektedir. Avustralya'da yalnızca bir ehliyet taşınmasına izin verilmektedir. RTA eski ehliyeti alıp, imha etmekte ve daha

sonra ehliyeti veren eyalete ya da bölgeye ehliyetin iptal edilmesinin gerektiğini bildirmektedir (Aynı, 21).

Başka bir ülkeden alınmış geçerli bir ehliyetin ve oturma izninin olması durumunda, sürücüler Avustralya'ya geldikten sonra en fazla üç ay için mevcut ehliyetiyle NSW'de araç ve motosiklet kullanabilir. Yurtdışından alınmış geçerli ehliyet ile üç aylık sürede araç kullanmak için, trafikten men edilmemiş ve ehliyetin geri alınmamış ya da iptal edilmemiş olması gerekir. NSW'de araç ya da motosiklet kullanmayı sürdürmek istenmesi halinde, bu üç aylık süre içinde NSW ehliyetinin alınması (sadece başvurmak değil) gerekir. Yurtdışından alınmış ehliyetin İngilizce olmaması durumunda, araç kullanırken, International Driving Permit (Uluslararası Araç Kullanma İzin Belgesi) ya da ehliyetin İngilizce çevirisinin sürücünün yanında bulundurulması gerekir (Aynı, 22).

Yurtdışından gelen sürücülerle ilgili bir takım sınırlamalar bulunmaktadır. Bu kişiler, NSW ikametgah adresini kanıtlamalı, kimliğini kanıtlamalı, göz muayenesinden geçmeli, her ehliyet sınıfı için gerekli olan bilgi sınavından geçmeli, her ehliyet sınıfı için gerekli olan direksiyon sınavından geçmeli, ehliyette gösterilmemesi durumunda, ehliyetin ilk veriliş tarihini kanıtlayan belgeleri sağlamalıdır. Bu kişiler; son beş yıl içinde Avustralya'dan alınmış bir ehliyete sahip olması (veren kurum tarafından doğrulanması koşuluyla), geçerli bir Yeni Zelanda ehliyetine sahip olması ya da (C) otomobil ya da (R) motosiklet ehliyeti için başvurması ve halihazırda yurtdışından aldığı geçerli bir ehliyetinin olması ya da son beş yıl içinde geçerlilik süresi dolmuş olan ve Avustralya ehliyet standartlarına eşdeğer olarak kabul edilmiş bir ülke ehliyetine sahip olması durumunda bazı sınavlardan muaf tutulabilir. Ancak, RTA'nın sürücü testine girilmesini talep etme hakkı vardır. RTA yurtdışında alınan ehliyetin geçerliliği konusunda tatmin olmadıkça bir ehliyet verilemeyebilir.

Sürücülerde Aranan Sağlık Şartları. New South Wales Eyaleti'nde sürücü ehliyeti almak ya da ehliyeti yenilemek için göz muayenesi yaptırılması gerekmektedir. Gözlük ya da kontak lens kullanılması durumunda muayene sırasında onlar takılabilir. Gözlük ya da kontak lens kullanılması halinde, bu durumun sürücü belgesinde "S" harfi ile gösterilmesi gerekir. Bu, araç kullanırken gözlük ya da kontak lens takmak zorunda olunduğu anlamına

gelmektedir. Göz muayenesinden geçilmemesi durumunda, kişiden, bir pratisyen doktor, göz doktoru ya da optometristen araç kullanmak için gerekli olan görme yetisine sahip olunduğunun onaylandığı bir rapor getirmesi istenecektir (RTA, 2008, 11).

Ehliyet almak için başvurulduğunda özürlülük durumunun araç kullanma yeteneğini etkileyip etkilemeyeceğinin bildirilmesi gerekir. RTA, özürlülük durumunun araç kullanma yeteneği üzerinde az ya da önemli düzeyde etkisi olup olmadığını değerlendirecektir. Özürlülüğün ciddi olduğunun değerlendirilmesi yapılırsa, özürlülere yönelik direksiyon sınavına girilmesi gerekecektir. Ehliyete bazı koşullar eklenebilir. Örneğin, 'yalnızca otomatik vitesli araçları kullanabilir' gibi (Aynı, 24).

Araç kullanma yeteneğini etkileyen sara gibi bir sağlık sorununun olması durumunda, RTA'ya bildirilir. Başvuru formunu doldururken ayrıntıların verilmesi ya da ehliyet aldıktan sonra bir sağlık sorununun ortaya çıkması halinde RTA ile ilişkiye geçilmesi gerekmektedir. Bazı sağlık sorunları, adayın araç kullanıp kullanamayacağının belirlenmesi için düzenli doktor kontrolü gerektirmektedir. Adayın motorlu araç kullanıp kullanamayacağının değerlendirilmesini kapsayan ulusal sağlık yönetmeliğinin bir kopyasının adayın doktorunda olması gerekir. Kontrol zamanı geldiğinde RTA adaya, doktoru tarafından doldurulmak üzere bir sağlık raporu formu gönderecektir. Doldurulan form RTA'ya geri gönderilmelidir. Araç kullanmaması gerektiğini kanıtlayan bilgiler edinmesi durumunda RTA adayın ehliyetini geri alabilir ya da iptal edebilir. Örneğin, bir doktor bir hastanın sağlık durumunun araç kullanmak için gereken tıbbi standartlara uymadığı ve artık araç kullanamayacağı yönünde rapor verebilir (Aynı, 24).

80 yaşından itibaren, araç kullanılabileceğinden emin olmak için her yıl doktor kontrolünden geçilmesi gerekir. Kontrol zamanı geldiğinde RTA adaya doktoru tarafından doldurulmak üzere bir sağlık raporu formu gönderecektir. Otomobil ehliyetleri (C sınıfı) dışında başka bir sınıftan olan sürücülerin 80 yaşını doldurduktan sonra her yıl direksiyon sınavına girmeleri gerekir. C sınıfı ehliyet sahibi olunması halinde, yıllık direksiyon sınavları 85 yaşında başlamaktadır. RTA sınav tarihini bildirmektedir. Direksiyon sınavından önce sağlık kontrolünden geçilmesi gerekir (Aynı, 24).

Sürücülerin Eğitimi. NSW eyaleti'nde araç kullanabilmenin ilk aşaması bir öğrenci ehliyeti almaktır. Bir öğrenci ehliyeti almak için ilk adım olarak, sürücü bilgi sınavından (DKT) geçmek zorunluluğu vardır. DKT trafik kurallarına ilişkin bilgilerin değerlendirildiği, bilgisayarda dokunmatik ekranda yürütülen bir sınavdır.

Class C (otomobil) ehliyet sınavı için gerekli olan tüm bilgiler RTA tarafından hazırlanan el kitabında yer almaktadır. El kitabını dikkatli bir şekilde çalışarak bu sınava hazırlanılabilir. El kitabına ilave olarak ayrıca, tüm DKT soruları RTA web sitesinden indirebilir. Bu şekilde sürücü adayının trafik kurallarına ilişkin bilgileri web sitesinde bulunan DKT alıştırmaları yapılarak kontrol edilebilir (RTA, 2008, 10). El kitabındaki tüm bilgiler sorumluluk kapsamındadır. Otomobil ya da motosiklet ehliyeti sınavına girilecek olsa da, adaya ağır vasıtalarla ilgili bazı kurallar (otobüs şeritlerini kullanma gibi) hakkında soru sorulabilir.

El kitabında ana başlıklar altında; araç tesciline ilişkin bilinmesi gerekenler, yol güvenliği, emniyet kemerleri ve çocuk, alkol, uyuşturucu maddeler, ilaçlar ve araç kullanma, yolu yayalarla paylaşma, hız denetimi, temel sürüş teknikleri, fren teknikleri, takip mesafesi, araç kullanmaya ilişkin bilinmesi gerekenler, genel trafik kuralları, trafik polisinin trafiği yönetmesi, geçiş üstünlüğüne sahip araçlar, trafik işaret levhaları, genel park etme kuralları, kavşaklar, yol verme ve dönüşler, otoyolda araç kullanma, trafik kurallarına ilişkin bilinmesi gerekenler ve cezalar hakkında detaylı bilgilere yer verilmiştir.

Sürücü Eğitmenliği. Profesyonel sürücü öğretmeni olmak için en az 21 yaşında olunması ve son dört yılın üç yılında, kullanması öğretmek istenilen araç için gereken sürücü ehliyetine (öğrenci, geçici P1 ya da P2 dışında) sahip olunması gereklidir. Ayrıca, bir eğitim kursuna katılmak ve RTA tarafından belirlenen diğer şartları yerine getirmek gereklidir.

Sürücü eğitmeni olmak için istenen belgelerin yanında, adayın sağlık kontrolünden geçmesi, polis ve suç geçmişinin uygun olması ve 90 soruluk karayolu kurallarıyla ilgili sürücü bilgi sınavından geçilmesi gereklidir. Yapılacak olan uygulamalı sınavdan 100 puan üzerinden en az 95 puan alınmalıdır. Motosiklet beceri sınavından ancak 100 puan üzerinden 100

alınarak geçilebilir. Eğitim sonunda yapılacak final sınavında, ders anlatma, güvenli sürüşü göstererek anlatabilme ve sürüş sırasında değişik manevraların yapılışını izah etme becerileri sınanır (RTA, 2010).

Sürücü Adaylarına Yönelik Sınavlar. Tam bir sürücü belgesi sahibi olmanın ilk basamağı olan **(**Driver Knowledge Test - DKT) Sürücü Bilgi Sınavı, bilgisayarda yürütülen ve yaklaşık 600 soru içeren bir soru bankasından rastgele seçilen 45 sorudan oluşan bir sınavdır. Her soru sırayla ekrana gelmektedir. Bir soruyu yanıtlamak için, ekrandaki üç seçenekten birine dokunulması gerekir. Sınavda hangi soruların çıkacağı rastlantısal olarak düzenlenmiştir. Sınav genel sürücü bilgisi ve yol güvenliği konularını içermektedir (RTA, 2008a, 11).

En az 16 yaşında olunması ve uygun materyallerle sınava çalışılması durumunda, otomobil ehliyeti almak için DKT sınavına girilebilir. Genel sürücü bilgisi bölümünden 15 soru sorulur ve bu soruların en az 12'sinin doğru yanıtlanması gerekir. Yol güvenliği bölümünden 30 soru sorulur (trafik işaret levhaları konusunda 10 soru dahil) ve bu soruların en az 29'unu doğru yanıtlanması gerekir.

Genel bilgi bölümünde dört ya da yol güvenliği bölümünde iki sorunun yanlış yanıtlanması durumunda DKT sınavına son verilir.

Sınav sırasında aşağıda belirtilenlerin yapılması yasaklanmıştır:

- Yetki dışı yardım almak.
- Sınavın geçilmesine yardımcı olabilecek herhangi bir materyal kullanmak.
- Cep telefonu ya da diğer iletişim araçlarını kullanmak.
- Başka bir kişiyle konuşmak ya da işaret vermek (gerekli olduğunda kayıt görevlisi hariç).
- Sınav yerinden ayrılmak.

Kopya çekerken yakalanan kişiler o anda sınavda başarısız kabul edilir ve altı hafta süresince bir başka DKT sınavına girmelerine izin verilmez.

Tam bir sürücü belgesi sahibi olmanın ikinci aşaması olan Sürüş Beceri Sınavının (Driving Ability Road Test -DART) başarıyla geçilmesi durumunda Geçici Aşama 1 (P1) ehliyeti alınabilir (RTA, 2008a, 15).

Sınav sırasında sınav görevlisi araç içerisinde adayla beraberdir ve

adayın sürüş performansıyla ilgili değerlendirmeyi yazılı olarak yapar. Adayın başarısı farklı durumlardaki sürüş performansına, becerisine ve sergilediği düşük riskli davranışlara dayalıdır. Değerlendirme beş ana başlık altında yapılır. Bunlar; aracın hız kontrolü, karayolundaki pozisyon, araç kontrolü, tehlikeli durumlar karşısındaki tepkiler ve uygun karar verebilme yeteneğidir. Bu sınavdan başarılı olabilmek için 100 puan üzerinden 90 puan alınması gereklidir (RTA, 2010a, 3).

Aday direksiyon sınavına otomatik veya düz vitesli araçla girme hakkına sahiptir. Direksiyon sınavının otomatik araçla geçilmesi durumunda, P1 ehliyeti sahibi bir sürücü olarak vitesli araç yalnızca tam ehliyeti olan bir kişinin eşliğinde ve gözetimi altında kullanılabilir. P2 ehliyetini almadan önce kişinin yanında birisi olmadan vitesli bir araç kullanmak istemesi halinde, direksiyon sınavının vitesli bir araç kullanarak geçilmesi gerekir.

Geçici Aşama 2 (P2) ehliyeti alabilmek için (Hazard Perception Test - HPT) Tehlike Algı Sınavı'nın başarıyla geçilmesi gerekir. Tehlike Algı Sınavı (HPT) NSW sürücü belgelendirme sisteminin bir parçasıdır. Bu sınavın amacı geçici sürücü belgesi sahiplerinin yeterli tehlike algı becerisine sahip olup olmadıklarını ölçmektir. Dokunmatik ekranlı bilgisayar sistemine dayanan HPT sınavı genel olarak bilinen yolda potansiyel tehlike arz eden durumlarda yapılması gerekenin yapılıp yapılamadığını ölçer. Sınavda yer alan sorular ve durumlar New South Wales'de geçici sürücü belge sahiplerinin en sık karşılaştıkları beş kaza tipi üzerine yoğunlaşmıştır (RTA, 2010b). Bu sınavda gerçek trafik durumlarını içeren filmler kullanılır. Sınavda 15 film yer almaktadır. Sınavdan önce iki deneme filmi izlenip ön test yapılabilir. Sınav bittiğinde aday sonuç ekranından sınav sonucunu hemen öğrenebilir (RTA, 2010c).

Sürücü Yetkinlik Sınavı (Driver Qualification Test -DQT) tam sürücü belgesi sahibi olmanın son aşamasıdır. Sürücü Yetkinlik Sınavı (DQT) dokunmatik bilgisayar sınavıdır ve güvenli araç kullanma yöntemleri konusundaki bilgileri ve tehlikeli olması ihtimal dahilindeki durumların farkına varıp bunlara uygun şekilde tepki gösterme yeteneğini ölçer. Sınav iki bölümden oluşur. İlk bölüm ileri seviyede güvenli araç kullanma bilgisini ölçer ve 15 test sorusundan oluşur. İkinci bölüm ise tehlikeli durumları kavrama

becerisini ölçer ve 10 tane ileri derece tehlikeli durumlar içeren kısa filmden oluşur.

Bu sınav, Sürücü Bilgi Sınavı (DKT) ve Tehlike Algı Sınavlarının (HPT) daha ileri biçiminden oluşur. Ancak, daha zor ve karmaşıktır. Örneğin sınavda yer alan sorulardaki seçenekler üç değil dörder tanedir. Bu sınava P2 sürücü belgesi alıp en az 24 ay deneyim kazandıktan sonra girilebilir. Bilgi bölümünde üç alıştırma sorusu ve cevaplarından sonra 15 test sorusu sorulur. Tehlike algı bölümünde ise iki alıştırma sorusundan sonra 10 soru sorulur. Test bitiminde sınav salonundaki gözetmen sınav sonuç ekranını sınava giren kişiye gösterir. Ekranda sınavın geçilip geçilmediği görülür ve sınava girene sınav sonucu bir puan verilmez (RTA, 2003, 14-19).

Sınav Görevlileri. Avustralya'nın New South Wales eyaleti'nde sınav görevlileri, "sürücü sınavı müşteri hizmet görevlisi" (Customer Service Officers-Driver Testing) olarak adlandırılırlar. Pratikte sürücü sınavı müşteri hizmet görevlileri başlangıçta RTA'ya bağlı olarak müşteri hizmet görevlisi olarak çalışmaya başlarlar. Daha sonra bir dizi eğitim ve sınav süreci sonunda "sürücü sınav görevlisi" olmaları mümkündür. Eğitim ve sınav sürecini başarı ile tamamlamaları halinde bu kişiler daha profesyonel ve kalifiye eğiticilerin nezaretinde sürücü sınavlarını yapacakları bir deneme sürecine tabi tutulurlar. Bu deneme sürecini başarıyla tamamlamaları durumunda sürücü sınavı yapmaya ehil duruma gelirler.

RTA ayrıca sürücü sınavı müşteri hizmet görevlisi olmak isteyenlerin kurum dışı başvurularını da değerlendirir. Avustralya New South Wales eyaleti'nde sınav görevlileri, sürücü sınav kriterlerine göre düzenli ve kararlı görev yapıp yapmadıkları konusunda sürekli denetlenmektedir.

Sürücü Eğitimi Sistemlerinin Karşılaştırılmasıyla İlgili Tartışma

Türkiye, İngiltere ve Avustralya'nın New South Wales eyaleti'nde karayollarında motorlu araçların, yetkili organlarca düzenlenmiş sürücü belgesi sahibi olmayan kişiler tarafından sürülmesi ve sürülmesine izin verilmesi yasaklanmıştır.

Ancak ülkelerin belgelendirme sistemlerinde farklılıklar mevcuttur. İlk

farklılık eğitim ve belgelendirme sürecinde görülmektedir. Türkiye'de sürücü adayının ilk olarak Milli Eğitim Bakanlığı'nca açılmasına izin verdiği sürücü kurslarına katılmış ve belirlenen takvime göre yapılan sınavları başararak sertifika almış olması gereklidir. Daha sonra bu sertifika "sürücü belgesi" ile değiştirilir ve süresiz, tam bir belge sahibi olunur. İngiltere'de "tam sürücü belgesi" alabilmek ve yasal olarak karayolunda araç kullanabilmek için; araç kullanmayı öğrenme, teorik sınav ve uygulamalı sınav aşamalarının geçilmesi gerekir. İngiltere'de tam sürücü ehliyeti almadan önce karayolunda araç kullanmayı öğrenebilmek için geçici ehliyet alınması zorunludur. Bu sürecin sağlıklı bir şekilde işletilebilmesi için Sürücülük Standartları Merkezi ve Sürücü ve Araç Tescil Merkezi yetkili kılınmıştır. Avustralya New South Wales eyaleti'nde ise Roads and Traffic Authority (RTA) tarafından karayolu trafik güvenliğini tehdit eden sorunlara bir çözüm getirmek amacıyla Graduated Licensing Scheme (GLS) adlı yeni bir sürücü ehliyeti programı uygulamaya başlamıştır. GLS yeni sürücülere öğrenme sürecini en az üç yıllık bir döneme yayarak daha fazla deneyim kazanmalarında, beceri edinmelerinde ve daha güvenli sürücüler haline gelmelerinde yardımcı olmayı amaçlamaktadır. Tam sürücü belgesi almak için geçilmesi gereken dört sınav bulunmaktadır. Bu sınavlar; öğrenci ehliyeti almadan önce geçilmesi gereken bilgisayarlı Driver Knowledge Test (DKT), geçici P1 ehliyetini almadan önce geçilmesi gereken Driving Ability Road Test (DART), geçici P2 ehliyetini almadan önce geçilmesi gereken bilgisayarlı Hazard Perception Test (HPT) ve tam ehliyeti almadan önce geçilmesi gereken bilgisayarlı Driver Qualification Testtir (DQT).

Nesbit, Leach ve Foley (2004, 86-87), 2000'li yılların başında yetişkin öğrenmesinin büyük ölçüde informal ve öz yönelimli olduğu ifade ederken; yetişkinlerle ilgili eğitim çalışmalarında başarı sağlanması için, öğrenenlere kendi öğrenmeleri hakkında doğrudan imkân verilmesi gereğini vurgulamışlardır. Tusting ve Barton (2011, 56), yetişkinlerin kendi öğrenme süreçlerinin farkına varabileceği ve kendi gereksinimlerinin farkına varıp bunları nasıl yöneteceğine ilişkin düşüncelerinin gelişmesinin, öz yönelimli öğrenme üzerine odaklanmanın kazanımlarından birisi olduğunu vurgulamışlardır. Smith (akt: Aynı, 57) ise yetişkin öğrenenlerin ayırt edici özelliklerinden birisi olarak eğitim süreci içinde yer almayı yetişkinin kendisinin seçmesi nedeniyle, öğrenmeye ayırdığı zamanın değerli olduğunu belirtmiştir.

Türkiye'deki sürücü eğitimi ile İngiltere ve Avustralya'nın NSW Eyaleti'ndeki sürücü eğitim sistemi arasındaki temel fark burada kendini göstermektedir. Türkiye'de sürücü belgeleri takvime bağlı zorunlu bir eğitim süreci sonunda yine tarihleri merkezi yönetimce belirlenen bir sınav neticesinde süresiz verilmektedir. Bireyler arasındaki farklılıkların öğrenme sürecindeki etkileri göz ardı edilerek; herkesin saatleri belirlenmiş derslere ve içeriklerine ilişkin bilgileri aynı sürede öğrenebileceklerini ön gören bir sistem işletilmektedir. Yetişkin bireylerin yaşamlarındaki rolleri ve bu rollerin getirdiği sorumluluklar yok sayılarak devam zorunluluğu olan dersler motorlu taşıt sürücü kursu tarafından bir düzen içinde bireye dayatılmaktadır. İngiltere'de ve Avustralya NSW eyaleti'nde ise sistem adayın kendisini sınava girmeye hazır hissetmesi sonucu yapacağı bireysel başvuruya dayalıdır. Türkiye'de sürücü eğitiminde süre sınırlaması bulunmakta iken, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde adayın sürücülük sınavlarına hazırlanırken daha esnek bir takvim imkanına sahip olduğu görülmektedir.

Türkiye'de sürücü eğitiminin teorik bölümünde trafik ve çevre bilgisi, ilk yardım bilgisi ve motor ve araç tekniği dersleri genel çerçeveyi oluşturmaktadır. İngiltere'de dikkat, sürücü davranışları, araç ve güvenlik, karayolu güvenlik bilgileri, tehlike farkındalığı, yol kullanıcıların zayıf yönleri, karayolundaki araç tipleri, araç kullanma, otoyol kuralları, karayolu kuralları, araç yükleme, trafik kazaları, karayolu ve trafik işaretleri ve karayolu mevzuatı başlıkları teorik eğitimin temel başlıklarıdır. Avustralya NSW eyaleti'nde ise yol güvenliği, güvenli araç kullanma, genel trafik kuralları, araçların tescil işlemleri ve cezalar başlıkları teorik eğitimin ana başlıklarıdır.

Türkiye'de sürücü belgesi alacaklar için belirlenmiş standartlar her sürücü için aynı iken, İngiltere'de otomobil ve motosiklet sürücüleri için ayrı, kamyon ve otobüs sürücüleri için ayrı standartlar getirilmiştir. Avustralya NSW eyaleti'nde ise en önemli sağlık koşulu adayın görme yeterliliğidir.

Türkiye'de Motorlu Taşıt Sürücü Kursları Yönetmeliği'nin 33. maddesi uyarınca ilk yardım bilgisi ve motor ve araç tekniği bilgisi dersi öğreticisi olmak için ilgili mevzuatta belirtilen alanlarda eğitim gördüğünü ve başarı ile tamamladığını gösterir bir belge sunulması yeterli görülmüştür. Aynı yönetmeliğin 41. maddesi uyarınca trafik ve çevre bilgisi dersi ve direksiyon eğitimi dersi öğreticileri için açılacak kursların bir yönerge ile düzenlenmesi

gerekmektedir. Kurs sonunda sınavların yapılış şekli ve değerlendirilmesi Milli Eğitim Bakanlığı Hizmet içi Eğitim Yönetmeliği hükümlerine göre yapılır. Yönetmeliğin 35. maddesi uyarınca 100 tam puan üzerinden 45 ve daha fazla puan alanlar başarılı kabul edilir. Yine aynı yönetmeliğin 36. maddesine göre 45 ve daha fazla puan alanlara "Başarı Belgesi", 44 ve daha az puan alanlara "Katılım Belgesi" verilir. İngiltere'de sürücü eğitmeni olmak için teorik bölümün çoktan seçmeli kısmında 100 üzerinden 85 puan, tehlike algılama bölümünden ise 75 tam puan üzerinden 57 puan almak gereklidir. Eğitici adaylarına uygulanan sınavların sürücülük sisteminde yer alan sınavlardan içerik olarak daha zor olduğu da açıkça belirtilmiştir. Avustralya New South Wales eyaleti'nde ise sürücü eğitmenleri 90 soruluk teorik sınavı geçmek ve uygulamalı sınavdan 100 tam puan üzerinden 95 puan almak zorundadır. Motosiklet eğiticileri için yeterli puan tam puandır.

Ülkelerin yetkilendirme sistemleri arasındaki diğer önemli fark sınavların başarı değerlendirmesidir. Motorlu Taşıt Sürücüleri Kurslarının Sınav Kurulları ve Sınav Esasları uyarınca Türkiye'de sürücü belgesi almak için alınması zorunlu eğitimden sonra yapılacak sınavlarda her teorik dersin sınavı 100 tam puan üzerinden değerlendirilir. 70 ve üzeri puan alanlar başarılı sayılır. Direksiyon sınavının değerlendirmesi, "Sınav Esnasında Değerlendirilecek Durumlar"ın karşısında yazılı "kötü puan"ların işaretlenmesi suretiyle yapılır. Ders 100 puan üzerinden değerlendirilir. 70 ve daha fazla puan alanlar başarılı sayılır. Kötü puanlarının toplamı 30'u aşanlar sınavda başarı göstermemiş sayılırlar. İngiltere'de sınavlar teorik ve uygulamalı olarak iki bölüm halinde yapılır. Teorik bölüm bilgisayarda ekrana dokunarak yürütülür ve çoktan seçmeli ve karayolundaki muhtemel tehlikeleri içeren tehlike algılama kısımlarından oluşur. Teorik bölümü geçmek için çoktan seçmeli kısımdan 50 sorudan en az 43 soru doğru cevaplanmalıdır. Tehlike algı kısmında ise her biri beş puan üzerinden değerlendirilen 15 tehlikeli durum karşısında verilen tepkiler değerlendirilir ve 75 üzerinden en az 44 puan alınması gereklidir. İngiltere'de Direksiyon sınavı göz kontrolü ve yol güvenliğiyle alakalı bir takım sorularla başlar. Sınav esnasında sınavı yapan görevli sürücünün genel sürüş güvenliği kurallarına uyup uymadığını denetler. Sınava katılan aday en fazla 15 sürüş hatası yapabilir ancak ciddi ve tehlikeli bir hatada sürücü adayı sınavda başarısız olur. Avustralya New South Wales eyaleti'nde tam sürücü

belgesi almak için dört sınavın başarılması gerekir. İlk sınav 45 sorudan oluşan ve bilgisayar ekranına dokunarak uygulanan Sürücü Bilgi Sınavı'dır. İki kısımdan oluşan sınavı geçebilmek için, genel sürücü bilgisi bölümünden 15 sorunun en az 12'sinin doğru yanıtlanması gerekecektir. Yol güvenliği bölümünden ise 30 sorunun en az 29'unun doğru yanıtlanması gerekecektir. İkinci sınav, Sürüş Beceri Sınavıdır. Sınav sırasında sınav görevlisi araç içerisinde adayla beraberdir ve adayın sürüş performansıyla ilgili değerlendirme sonunda adayın başarılı olabilmesi için 100 puan üzerinden 90 puan alması gereklidir. Üçüncü sınav Tehlike Algı Sınavıdır. Sınav bilgisayar ekranına dokunarak uygulanır. Sınavda 15 film yer almaktadır. Son aşama ise Sürücü Yetkinlik Sınavıdır. Yine bu sınav da dokunmatik bilgisayar sınavıdır ve güvenlikli araç kullanma yolları konusundaki bilgileri ve tehlikeli olması ihtimal dahilindeki durumların farkına varıp bunlara uygun şekilde tepki gösterme yeteneğini ölçer.

Bir eğitim sisteminin en önemli öğelerinden birini ölçme ve değerlendirme süreci oluşturmaktadır. Öğrencilerin, bir eğitim programına başlamadan önce ön koşul davranışlarının belirlenmesi (hazır bulunuşluk düzeyi), öğrenme eksikliklerinin saptanarak bu doğrultuda öğrenme eksikliklerinin giderilmesi ve eğitim programlarında belirtilen hedef davranışlara (kazanımlara) ulaşılma düzeyinin belirlenmesi geçerli ve güvenilir bir ölçme değerlendirme sisteminin varlığıyla mümkündür (Gömleksiz ve Erkan, 2010, iii). Değerlendirme yapabilmek için genelde ölçmeye gerek duyulur. Birçok ölçmeye dayalı olan değerlendirme, kapsamlı bir terimdir. Ölçme yapılabildiği ölçüde nesnel bir işlem iken, değerlendirme, çeşitli ölçmeler sonucu ortaya çıkan ve daha çok nesnel yönü ağır basan yargıya dayalı bir işlemdir (Binbaşıoğlu, 1983, 14). Ölçme de, değerlendirme de bir ölçüte göre yapılır. Ölçmenin ölçütü, ölçü birimidir. Değerlendirmenin ölçütü de nesneler ya da özellikler arasındaki ilişkilerin belirlediği ölçütlerdir. Ölçmenin ölçütünün evrensel bir özelliği olmasına karşın, değerlendirmenin ölçütü çoğunlukla konunun kendisinden ya da çevresinden çıkmaktadır (Aynı, 15). Ölçme; belli bir özelliği ya da durumu gözleyip gözlem sonuçlarını sayı ya da simgeyle gösterme; ölçüt ise, karar vermede kullanılan temel özellik olarak tanımlanabilir (Turgut 1977: 11; Tekin 1978: 239'ten akt: Özçelik, 1981, 405).

Sürücü adaylarına ve sürücü eğiticilerine uygulanan yeterlik sınavlarında kullanılan ölçütlerin en temel özelliği, karayolunda tüm yol kullanıcılarının güvenliğini için yeterli teorik bilgiye ve uygulama becerisine sahip sürücülerin yetiştirilmesidir. Sürücü adaylarının ve sürücü eğiticilerinin aldıkları eğitimin içeriğinin yeterli olduğu düşünüldüğünde sürücü adaylarının mevcut içeriğe mümkün olduğu ölçüde hâkim olmaları istenir. Türkiye'de iki dersin eğiticisi olmak için sadece belirlenen alanla ilgili eğitim aldığını belgelendirmek yeterli iken, trafik ve çevre bilgisi dersi ile direksiyon dersi eğiticisi olmak için 100 tam puan üzerinden 45 puan almak yeterli sayılırken; İngiltere'de ve Avustralya NSW eyaleti'nde yeterlik için daha yüksek puanlar almak gereklidir. Türkiye'de adaylarının sınavlardan başarılı olması için 100 tam puan üzerinden 70 puan alması yeterli sayılırken; İngiltere'de ve Avustralya NSW eyaleti'nde sürücü yeterliği için daha yüksek puanlar almak gereklidir.

Türkiye ile İngiltere ve Avustralya New South Wales eyaleti'nde sürücü sınavları ile sürücü eğiticisi yetkilendirilme sınavları arasındaki belirgin ilk fark Avustralya New South Wales eyaleti ve İngiltere'nin sınav sistemlerinde teori kısmında dokunmatik ekranlı bilgisayarın kullanılmasıdır. Türkiye'de ise bu sistem MEB Yenilik ve Eğitim Teknolojileri Genel Müdürlüğü'nce belirlenen merkezlerde sınırlı olarak uygulanmaktadır. Aynı şekilde hem İngiltere hem de Avustralya New South Wales eyaleti'nde "tehlike algı" bölümü teorik sınavın bir parçasıdır. Ülkelerin sürücü sınav sistemleri arasındaki diğer önemli fark ise sınavların başarı değerlendirmesidir.

Turgut ve Baykul'a göre (2010, 116-118), eğitimin amacının öğrenenlerde istendik davranışlar geliştirilmesine yardımcı olunması olduğundan; eğitimde en geçerli ölçme, o davranışların bireylerde doğrudan ve gerçek hayat şartları altında gözlenmesiyle sağlanabilir. Öğrenenin başarısı olarak adlandırılan davranışın ölçülmesinde; davranışın gerçek durumlarında gözlenip ölçülmesi, hedef davranışın gerçeğe yakın bir benzetim (simülasyon) durumunda ölçülmesi, davranış yerine o davranışın tasarımının ölçülmesi ve hedef davranış yerine onun göstergesi olduğu ve onunla ilişkisi olduğu başka bir davranışın ölçülmesi yaklaşımları kullanılabilir.

Sürücü adaylarını doğal trafik akışındaki tehlikelerle karşı karşıya getirip tepkilerini değerlendirmek karayolu güvenliği bakımından doğru değildir.

Ancak, sürücülerin gerçek hayat şartları altındaki tepkilerinin mümkün olduğu oranda ölçülmesi, sürücülere dönük eğitimin verimliliğinin değerlendirilmesinde vazgeçilmez öneme sahiptir. Türkiye'deki sürücü eğitiminden farklı olarak hem İngiltere hem de Avustralya New South Wales eyaleti'nde "tehlike algı" bölümü adı altında adayların karşılaşması muhtemel trafik ortamlarındaki tepkileri ölçülmeye çalışılmaktadır.

Yine Türkiye'de sürücü eğitiminde yer alan ilk yardım bilgisi ile motor ve araç tekniği dersleri içeriklerinde uygulama ağırlıklı konular yer almasına rağmen, adayların bu derslere ilişkin yeterlilikleri teorik sınavlarla ölçülüp değerlendirilmektedir.

Türkiye'de sınav görevlisi olmak isteyenler 30 saatlik bir eğitimin ardında teorik ve direksiyon sınavına tabi tutulmaktadır. Sınavlardan başarılı olmak için 100 tam puan üzerinden 70 almak yeterlidir. Direksiyon sınavı sürücülük eğitimiyle aynı şartlarda gerçekleşir. İngiltere'de sınav görevlileri dört hafta süren; mevzuat, araç ve teknikleri ve sınav yapma konularında teorik, gözetmen nezaretinde sürücü sınavı yapma ve kusursuz sürücülük konularında da pratik eğitim almaktadır. Sınav görevlisi olabilmek için uygulanan sınavlar sürücülük sınavının genişletilmiş ve süresi uzatılmış şeklidir. Son olarak aday 45 dakika civarında süren bir mülakata alınır. Mülakat; takım içinde çalışma, iletişim, analiz ve problem çözme ve iyi hizmet sunabilme alanlarına yöneliktir. Avustralya New South Wales eyaleti'nde ise sınav görevlisi olmak isteyenler bir eğitim süreci ve sınav sonunda uzman sınav yapıcılar nezaretinde bir deneme sürecine tabi tutulurlar.

Türkiye'de Zorunlu Eğitimde Trafik Eğitimi

Okul Öncesi Eğitim. Bir çerçeve program niteliğinde olan okul öncesi eğitim programları, ders programı yapısından çok "faaliyet programı" olarak nitelendirilebilir. Uygulamaya ve oyunla öğrenmeye dayanan, somuttan soyuta, basitten karmaşığa bilgileri, becerileri ve kavramları öğrenmeyi hedefleyen programın içinde trafikle ilgili konular da işlenmektedir (MEB, 2007). Programdan, yaşamın iyileştirilmesinde ve korunmasında sorumluluk alabilme çalışmalarıyla; kırmızı ışıkta durma, yeşil ışıkta geçme, taşıtlara binerken sıra ile hareket etme gibi kazanımlar amaçlanmıştır. Program çocuk

merkezli, esnek ve öğretmene özgürlük tanıyacak şekilde yapılandırılmıştır (Okul Öncesi Eğitim Programı, 2006, 12,13,36).

Bu program, gelişimsel bir program olarak güncellenmiştir. Gelişimsel program bütüncül bir yaklaşımla, çocuğun sosyal ve duygusal, motor, bilişsel, dil gelişim alanları ile öz bakım becerilerini birlikte ele almaktadır. Programın temelini çocukların gelişimsel özellikleri oluşturmaktadır. Öğrenme süreçleri planlanırken çocukların gelişimsel düzeyleri belirlendikten sonra ilgi ve gereksinimleri ile içinde yaşadıkları çevresel koşullar dikkate alınmıştır. Kazanım ve göstergelerle farklı eğitim süreçleri oluşturularak çocukları desteklemek ve onları bulundukları gelişim düzeyinden ulaşabilecekleri en üst aşamaya taşımak bu programın hedefidir. Trafikle ilgili olarak programda, günlük yaşamda kullanılan sembolleri tanıma kazanımları arasında trafik işaretlerine, değişik ortamlardaki kurallara uyma kazanımları arasında kırmızı ışıkta durma, yeşil ışıkta geçme, taşıtlara binerken sıra ile binme gibi uymamız gereken trafik kurallarına yer verilmiştir (Okul Öncesi Eğitimi Programı, 2013, 18, 22, 29).

İlköğretim. Yapılan yasal düzenlemeler sonucu, Milli Eğitim Bakanlığına bağlı İlköğretim okullarının 6. ve 8. sınıflarında haftada birer saat "Trafik ve İlkyardım Eğitimi Dersi" 1997-1998 eğitim-öğretim yılından itibaren zorunlu ders olarak okutulmaya başlanılmıştır (MEB, 2007). "Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersi Öğretim Programı" Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığının 03.11.1997 tarih ve 155 sayılı kararı ile kabul edilmiştir.

Bu ders ile ilköğretim öğrencilerinin; trafikle ilgili kuruluşları tanıması, trafikle ilgili temel kavramların ve trafik işaretlerinin anlamlarını bilmesi, taşıtları birbirinden ayıran özellikleri bilmesi, karayolunda uyulacak önceliklerin sırasını bilmesi, yayaların trafikte uyması gereken kuralları ve emniyet kemeri kullanmanın önemini bilmesi, trafik kazalarının nedenlerini ve kaza durumunda yapılması gerekenleri bilmesi amaçlanmıştır (MEB, 2006b).

Kurul tarafından kabul edilen programda trafik ve ilkyardım eğitimi dersi iki ünite olarak yapılandırılmıştır. 1. ünite trafikle ilgili konuları, 2. ünite ise ilk yardımla ilgili konuları içermektedir. Trafikle ilgili 1. ünitede; trafikle ilgili kuruluşlar, karayolu trafiği ile ilgili temel kavramlar, trafik işaret levhaları ve işaret levhalarının korunması, trafikte güvenli davranışlar, emniyet kemeri

kullanmanın önemi, trafik kazalarının nedenleri, trafik kazalarında yapılması gereken davranışlar ve bisiklet kullanma konularına yer verilmiştir (MEB, 2006b).

Ancak, Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 17.07.2006 tarih ve 312 sayılı kararı ile aynı kurulun 03.11.1997 tarih ve 155 sayılı kararı ile kabul edilen "İlköğretim Trafik ve İlk Yardım Eğitimi (6. ve 8. Sınıf) Dersi Öğretim Programı"nın 6. sınıfının 2007-2008 öğretim yılından; 8. sınıfının ise 2008-2009 öğretim yılından itibaren uygulamadan kaldırılması kararlaştırılmıştır.

2006-2007 öğretim yılında ülke genelinde 14.07.2005 tarih ve 192 sayılı Talim ve Terbiye Kurulu kararıyla kabul edilen İlköğretim Okulları Haftalık Ders Çizelgesi'nin 1-6. sınıfları uygulandığından, bu çizelgenin 4. ve 5. sınıflarında yer alan Trafik ve İlkyardım Dersi ile ilgili olarak aynı Kurul kararının açıklamalar bölümünün 13. maddesinde "Yeni Trafik ve İlkyardım Dersi'nin öğretim programı hazırlanıncaya kadar, ilgili sınıfların zümre öğretmenlerince, Trafik ve İlkyardım Dersi 6. sınıf programından belirlenecek konular 4. sınıfta; 8. sınıf programından belirlenecek konular 5. sınıfta, öğrencilerin düzeyi dikkate alınarak okutulur" ifadesine yer verilmiştir (MEB, 2006c).

Ayrıca, Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığının 04.06.2007 tarih ve 111 sayılı kararı ile kabul edilen "İlköğretim Okulları Haftalık Ders Çizelgesi"ne göre trafik ve ilk yardım dersinin adının trafik güvenliği olarak değiştirilmesi sebebi ile, 09.07.2007 tarih ve 131 sayılı Kurul Kararı ile derse ait öğretim programındaki adının da "trafik güvenliği" olarak değiştirilmesi karara bağlanmıştır. Ancak, programın içeriği değiştirilmemiştir.

İlköğretim 4.-5. sınıflarda okutulacak "Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı"nın genel amaçları, trafikte tehlikeden korunmak ve tehlike yaratmamak, bireyin trafiğin ne olduğunu anlamasını sağlamak, çocuklarda trafik güvenliği bilinci oluşturmak, trafikle ilgili olumlu değer yargısı oluşturmak, trafik kuralları konusunda duyarlılık geliştirmek ve duyarlı bireylerin sayısını artırmak ve öğrenciler aracılığıyla ailelerin trafik konusundaki duyarlılıklarını artırmak olarak belirlenmiştir (İlköğretim 4-5. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı, 2006, 3).

Bu amaçların gerçekleştirilebilmesi için, hedef kitle olarak çocuklar ve çocuklara model olan yakınlarındaki yetişkinler göz önüne alınmıştır. Bu hedef

kitlelere yönelik olarak belirlenen hedefler kısa vadeli ve uzun vadeli hedefler olmak üzere iki kısımda değerlendirilmiştir. Programın kısa vadeli hedefleri, çocukların trafiğin ne olduğunu anlamasını sağlamak, trafikle ilgili değer yargısı oluşturulması ve bunun bugünden olumlu davranış biçimine dönüştürebilmesi için çocuklarda ve ailelerinde *"güvenli trafik bilinci"*ni oluşturmak ve trafik kuralları konusunda duyarlılık geliştirmek olarak sıralanırken, uzun vadeli hedefleri, çocukların, gelecekte güvenli trafik bilincine sahip vatandaşlar olmalarını sağlamak ve toplumdaki trafik kurallarına uyma konusunda duyarlı davranışlar gösteren bireylerin sayısını artırmak olarak belirlenmiştir (Aynı, 3).

Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 2635 sayılı Tebliğler Dergisinde yayınlanan 20.08.2010 tarih ve 75 sayılı kararı ile İlköğretim 4.-5. sınıflarda okutulan trafik derslerinin öğretim programlarının birleştirilerek 2012-2013 öğretim yılından itibaren sadece 5. sınıfta ve haftada bir ders saati uygulanacağı bildirilmiştir. Bu uygulama ile 4. sınıfta boşalan bir ders saatinde de serbest etkinlikler yapılması kararlaştırılmıştır (Tebliğler Dergisi-2635, 1540,1543,1544).

Yine Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 29.06.2012 tarih ve 80 sayılı kararı ile trafik güvenliği dersinin 2012-2013, 2013-2014 ve 2014-2015 öğretim yıllarına mahsus olmak üzere 4. sınıflarda serbest etkinliklerin bir ders saatinde okutulması kararlaştırılmıştır (MEB, 2014).

Ortaöğretim. Ortaöğretimde trafik güvenliği ile ilgili okutulan ilk ders ise programı Milli Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulu Başkanlığının 29.01.1992 tarih ve 12 sayılı kararı kabul edilen "trafik bilgisi" dersidir.

Trafik bilgisi dersi, 2455 ve 2470 sayılı Tebliğler Dergisindeki uygulamaya dönük açıklamalar doğrultusunda;

9.sınıflarda; Lise, Anadolu Lisesi, Yabancı Dil Ağırlıklı Lise ve Anadolu Öğretmen Liselerinin (Fen Bilimleri, Sosyal Bilimler, Türkçe, Matematik, Yabancı Dil, Resim ve Müzik alanlarında) haftada bir saat, 10. sınıflarda ise; Lise, Anadolu Lisesi, Yabancı Dil Ağırlıklı Lise ve Anadolu Öğretmen Liselerinin (Spor Alanları) ile Fen Lisesi (Tüm alanlarında) ve Anadolu Güzel Sanatlar Liselerinin (Resim ve Müzik alanlarında) haftada bir saat seçmeli ders

olarak okutulmuştur (MEB 2007). Trafik bilgisi dersi programı ile;

- Trafik hakkında temel bilgileri öğreterek bunlara uymanın önemini kavratmak,
- Trafik kültürünü ve bilincini vermek,
- Bilinçli yaya, yolcu ve sürücü olma sorumluluğunu kavratmak,
- Ulaşım hakkında temel bilgiler edindirmek ve ulaşım araçlarının sosyal, kültürel ve ekonomik yönden faydalanmalarını kavratmak,
- Trafik kazalarının topluma verdiği çeşitli zararları ve bu zararların toplumda yarattığı olumsuzlukları kavratmak,
- Trafik kazalarının sebeplerini, sayısını, sonuçlarını; kaza faktörlerini ve bu faktörlerin kusur paylarını araştırma bilincini kazandırmak,
- Trafik eğitiminin gerekliliğinin benimsetilmesi, düzenli ve güvenli bir trafik ortamının sağlanması suretiyle trafik kazalarını azaltmak,

amaçlanmaktadır (Tebliğler Dergisi-2352, 1346).

Trafik bilgisi dersi programı; temel trafik bilgileri kapsamında; trafiğe ilişkin tanımları, trafikle ilgili mevzuatı, trafikte yaya, yolcu ve sürücünün sorumluluklarını, ulaşım sistemleri ile ilgili genel bilgileri, trafikle ilgili kuruluşların görevlerini, araçların kayıt ve tescili ile sürücü belgelerine ait işlemleri, trafik kazaları ve ilk yardım konularını kapsayacak şekilde düzenlenmiştir (Aynı, 1347-1350).

Ortaöğretim kurumlarında seçmeli ders olarak okutulan trafik bilgisi dersi, Milli Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 14.07.2005 tarih ve 193 sayılı kararı ile bütün Ortaöğretim kurumlarında 11. sınıflara zorunlu (ortak) dersler arasına konulmuştur (Tebliğler Dergisi-2575, 542-544).

Milli Eğitim Bakanlığı Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 11.01.1994 tarih ve 21 sayılı kararı ile ders geçme kredi yönetmeliğini uygulayan genel orta öğretim kurumlarında okutulmak üzere öğretim programı kabul edilen "ilk yardım 1" dersinin amaçları arasında da, trafik güvenliğiyle ilgili aşağıdaki başlıklara yer verilmiştir (Tebliğler Dergisi-2400, 1437);

- Kaza çeşitlerini tanımlar, kazaları önlemek için alınması gereken tedbirleri listeler.
- Karşılaşılan bir kazada yapılacak ilk yardımın insan hayatını kurtarmadaki yeri ve önemini kavrar.
- Meydana gelebilecek kazalar sonucu, ölüm ve sakatlıkların sayısını azaltabilmek için gereken ilk yardım bilgi ve becerilerini kazanır.
- Kazaların, tabii afetlerin ve savaşların insan ve toplum sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerini kavrar.
- Herhangi bir kazada yardımlaşma ve işbirliğinin önemini kavrar.
- Alkol, uyuşturucu ve uyarıcı ilaçların olumsuz etkilerini kavrar.
- Emniyet kemeri takmanın ve uygun araçlarda koruyucu başlık kullanmanın önemini kavrar.

Trafik güvenliğiyle ilgili ilk yardım 1 dersi üniteleri ise “Trafik Kazaları ve İlkyardım Önlemleri”ni içeren 3. ünite, “Kaza Sonucu Oluşan Yaralanmalar ve İlk Yardım” konularını içeren 6. ünite ile “Sürücülükle İlgili Sağlık Yeterlilikleri, Uygun Olmayan Davranışlar ve Ruhsal Durum”u içeren 11. ünitedir (Aynı, 1439,1441,1444). İlk yardım 1 dersi, 11. sınıflarda; Lise, Anadolu Lisesi ve Yabancı Dil Ağırlıklı Lise ve Anadolu Öğretmen Liselerinin (spor alanlarında) haftada bir saat seçmeli ders olarak okutulmaktadır (MEB, 2007).

Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığının 2635 sayılı Tebliğler Dergisinde yayınlanan 20.08.2010 tarih ve 76 sayılı kararı ile trafik eğitimi Ortaöğretim okullarında 12. Sınıflarda haftada bir ders saati uygulanmak üzere zorunlu dersler arasında yer almıştır (Tebliğler Dergisi-2635, 1547-1586).

Ortaöğretim 12. sınıflarda okutulan “trafik ve ilkyardım” dersi öğretim programı 2012-2013 öğretim yılından itibaren uygulanmak üzere 04.11.2011 tarih ve 160 sayılı karar ile MEB Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığınca kararlaştırılmıştır (Tebliğler Dergisi-2651, 639).

Eğitim Materyalleri. Millî Eğitim Bakanlığı’na bağlı okullarda ve yetişkin eğitimi kurumlarında okutulacak ders kitabı, öğrenci çalışma kitabı, öğretmen kılavuz kitabı, bilgi iş ve işlem yaprakları ile ders kitabı yerine okutulmak üzere Bakanlıkça hazırlanacak, satın alınacak veya hibe yoluyla sağlanacak diğer eğitim araç ve gereçlerinin Türk Millî Eğitiminin genel amaç ve temel ilkelerine uygun olarak niteliklerinin belirlenmesi, hazırlanması, incelenmesi, değerlendirilmesi, kabulü, uygunluk süresi, ilanı, yayımlanması, dağıtımı, inceletme işlemleri 31.12.2009 tarih ve 27449 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren Milli Eğitim Bakanlığı Ders Kitapları ve Eğitim Araçları Yönetmeliği hükümlerine göre yürütülmektedir.

Bu nedenle, İlköğretim ve Ortaöğretim’de okutulan “trafik güvenliği” dersi kitapları ve öğrenci çalışma kitapları da bu kapsamda değerlendirilmiştir. Dolayısıyla 2003-2004 eğitim – öğretim yılında başlayan “ilköğretim ve ortaöğretim öğrencilerine ücretsiz ders kitabı temini projesi” kapsamında söz konusu derslerin kitapları da öğrencilere ücretsiz ulaşmaktadır.

İngiltere'de Zorunlu Eğitimde Trafik Eğitimi

Okul Öncesi Eğitim. İngiltere'de ebeveynler çocuklarına karayolunda nasıl davranmaları gerektiğini öğretmede birinci derecede sorumludurlar. Yol güvenliği servisleri çocuklarını nasıl eğitmeleri gerektiği noktasında ebeveynlere bilgi ve tavsiyelerde bulunurlar. Okul öncesi çocuklarla ilgilenen personelin çocuklara temel yol kullanıcısı davranışlarını öğretirken kullanacakları eğitim kaynaklarına ve tavsiyelere kolay erişimi sağlanmıştır (Bathnes, 2010).

İngiltere'de yerel yönetimlerin verdiği eğitim hizmetleri yol güvenliğinin sağlanmasında sunumlarla okul öncesi ve kreş gruplarına bilgi vermek şeklindedir. Çocuklara uygulamalı olarak yolun karşısına nasıl güvenli geçecekleri öğretilir. Yerel yönetimlerin yol güvenliği birimleri personeli bu konudaki desteklerini doğrudan okul öncesi çocuklara öğretmek şeklinde değil, oyun gruplarına, anaokulu öğrencilerine ve anne ve babalara karayolu güvenliği hakkında danışma hizmeti ile düzenli iletişim şeklinde vermektedir. Ayrıca yerel yönetimler ücretsiz yol güvenlik kaynakları sağlamaktadır (Bury, 2010).

İlköğretim. İlköğretimde okutulan altı ders programı içeriğinde yol güvenliği eğitimi verilmektedir. Bu dersler; Bilgi Teknolojileri, Coğrafya, Dil Bilgisi, Matematik, Hayat Bilgisi ve Fen Bilgisi dersleridir (DFT, 2007).

Bilgi Teknolojileri Dersi. - Bu derste ilk yıl çocukların bilgisayar marifetiyle gerçek ya da hayali ortamlar yaratmalarını sağlayarak yol güvenliği, yaya güvenliği ve trafikle ilgili temel bilgileri kazanmaları amaçlanmaktadır. Konu başlıkları şöyledir:

- Güvenli Yolculuk
- Trafik

İkinci yılda bu ders kapsamında yön bulma gibi yetenekler bilgisayar programları yardımıyla geliştirilir. Öğrenciler bilgisayar marifetiyle monitördeki cismi, talimatlar doğrultusunda yönlendirme kabiliyetini kazanmaktadırlar. Üçüncü yılda teknolojik sunum sistemleri kullanılarak kazalarla ilgili öğrencilere sunum yapılır. Bu derste dördüncü yıl öğrencilerin grafik ve metinleri algılama yeteneklerinin gelişmesi, veritabanlarının işleyiş mantığını anlamaları

amaçlanır. Beşinci yıl, bilgilerin saklanması ve organize edilmesinde bilgisayarın nasıl kullanıldığı öğretilir. Kaza verilerinin ve diğer trafik bilgilerinin bilgisayarlarda tutulması ve düzenlenmesinin faydalarından bahsedilmektedir. Ayrıca tutulan bu verilerin cinsiyet ve yaya gibi değişkenlerle işlenmesi sonucu elde edilenlerin değerlendirilmesi öğretilmektedir. Basit grafiklerin ve istatistik hesapların bilgisayar marifetiyle yapılması üzerinde durulur. İlköğretim altıncı yılda ise; bilgisayar ortamında yaratılan durumlarla durma mesafesi gibi konuların canlandırılması üzerinde durulmaktadır.

Coğrafya Dersi. - Bu derste ilk yıl öğrencilere mevsim değişiklikleri ve bu değişikliklerin yol güvenliğini nasıl etkilediği öğretilmektedir. Ayrıca coğrafi koşulların trafik üzerindeki etkisi basit bir anlatımla sunulmaktadır. Konu başlıkları ise şöyledir:

- Okul Yolunda Bir Yıl
- Güvenli Caddeler
- Sokaktaki Trafik Ekipmanları

Öğrenciler bu dersin ikinci yılında çevredeki değişiklikleri fark etmeyi, trafiği gözlemleyerek belli yerleri trafik yönünden karşılaştırmayı, belli bir haritayı takip ederek istenilen yere ulaşmayı başarmayı ve bu sırada coğrafi terminolojiyi öğrenmektedirler. Üçüncü yıl arazi kullanımının çevreyi nasıl değiştirdiği ve bu değişikliklerin gündelik hayatı nasıl etkilediği ele alınmaktadır. Dördüncü yıl öğrencilere belli bir yerin tarif edilmesi, bu yeri diğer yerlerle karşılaştırıp benzerliklerin bulunması öğretilir. Ayrıca insanların çevrede yaptıkları değişiklerin diğer insanların hayatlarını nasıl etkilediği tartışılır. İlköğretim beşinci yılda yerleşim alanlarının geniş bir coğrafyaya nasıl yayıldığı ve bunun etkileri tartışılmaktadır. Altıncı yılda ise bisiklet sürme ve yol güvenliği konusu üzerinde durulmaktadır. Ayrıca yerleşim birimlerinin zaman içerisinde nasıl değiştikleri ele alınmaktadır.

Dil Bilgisi. - Bu derste ilk yıl öğrencilere basit kural ve talimatları okuma yetisi kazandırılır. İkinci yılda okuma yazma dersinde sözlük kullanmayı, kendi yazısını okumayı, basılı metinleri okumayı öğrenmektedirler. Bu derste üçüncü yılda ise yazım kuralları, imla işaretleri, indeksleri tarama ve aranılana kolay ulaşma gibi bilgiler verilir.

Matematik. - Bu derse eklenen ünitelerle amaçlanan ilk yıl öğrencilerin gündelik hayattaki işaret, sayı ve geometrik şekilleri ve bunların anlamlarını

öğrenmeleridir. İkinci yılda öğrenciler ilk yılda öğrendikleri şekil ve sayıları matematik dilinde adlandırmayı ve çizgisel simetriyi öğrenirler. Dördüncü yıl çokgenlerin sınıflandırılması ve simetrik özelliklerinin belirlenmesi öğretilir. Beşinci yılda ise yerel trafik araştırmalarındaki sayısal verilerin düzenlenmesi ve işlenmesi üzerinde durulmaktadır.

Hayat Bilgisi Dersi. - Öğrenciler bu derste ilk yıl güvenli ve tehlikeli durum ve cisimleri öğrenmektedirler. Yol güvenliğine ilişkin pratik bilgiler de öğrencilere ilk yıl öğretilir. İkinci yıl, okul civarında görev yapan trafik polisleri ile öğrenciler görüştürülür, kuralların hayatı nasıl daha güvenli hale getirdiği öğretilir. Bu derste üçüncü yıl bazı kuralların neden belli durumlarda değiştiği ya da ihlal edildiği anlatılır. Ayrıca okul öğrencilerin okul içerisindeki karar mekanizmalarına katılmaları sağlanır. Mesleklerle ilgili bilgilerin verilmesinin yanı sıra farklı durumlarda oluşabilecek riskler ve bu risklere karşılık nasıl davranılması gerektiği dördüncü yılda tartışılır. Beşinci yılda ise sorumluluk bilinciyle hareket etmek ve hata yapma konusundaki psikolojik baskının azaltılmasına dair teknikler üzerinde durulur. Ayrıca okul yolunda daha güvenli yerlerin tespit edilmesi gibi konular ele alınır.

Fen Bilgisi. - Bu derste öğrencilere ilk yıl çevresini fark etmesine yarayan beş duyu organının yol güvenliğindeki işlevi anlatılır. Ayrıca cisimlerin hareketleri, hız, durma, çarpma ve ışık kaynakları ile ışık kaynaklarının önemi üzerinde durulur. Bu derste ikinci yıl hızlanan cisimlerin nasıl durdukları, duran cisimlerin nasıl harekete geçtikleri ve yön değiştirdikleri öğrencilere anlatılır. Durma mesafesi konusu işlenir. Üçüncü yıl, bir önceki yılda işlenen konular gözden geçirilir ve cisimlerin hareketleri bir ileri seviyede ele alınır. Yerçekiminin cisimlerinin hareketine etkisinin nasıl olduğu ve bunun gündelik yaşamda ve özellikle de trafikte nasıl bir etkisinin olduğu dördüncü yıl öğrencilerle birlikte araştırılır. Beşinci yılda, sürtünmenin cisimlerin hareketini nasıl yavaşlattığı üzerinde durulur. Ayna ve yansımaların bilimsel açıklamaları öğretilir. Altıncı yılda ise, trafikte seslerin önemi, hız limitlerinin neye göre ve nasıl belirlendiği gibi konular üzerinde durulur.

Ortaöğretim. Ortaöğretimde okutulan dört ders programına yapılan eklentilerle iki aşamada [Key Stage 3 (11-14 yaş / 7-8-9. Sınıf) - Key Stage 4 (14-16 yaş / 10-11. Sınıf)] yol güvenliği eğitimi verilmektedir. Bu dersler Hayat

Bilgisi, Modern Yabancı Diller (Modern Foreign Language), Medya (Media) ve Vatandaşlık (Citizenship) dersleridir(DFT, 2007a).

Hayat Bilgisi (7.- 8.- 9. Sınıflar). - 1. Öğrencilerin farklı çevre ve durumlarda tehlikeleri algılamaları ve risk yönetmeyi öğrenerek güvenlikleri açısından doğru tercihleri yapmayı öğrenmeleri amaçlanır. Bu derste anlatım, tartışma ve örnek olay metotları kullanılır.

- Cep telefonu kullanımının yaya ve sürücülere sağladığı avantajlar ve dezavantajlar sınıf ortamında gruplar halinde tartışılır.
- Örnek olay ve kazaların anlatıldığı dokümanlar öğrencilere okutulur ve tepkileri gözlenir. Ancak ölümlü ve trajik kazaların anlatıldığı dokümanların öğrencileri olumsuz etkileyebileceği göz önünde bulundurulmalı ve hassas davranılmalıdır.
- Öğrencilerle trafikte cep telefonu kullanımının yarattığı tehlikelerin toplum tarafından bilinip bilinmediği tartışılır.
- Trafikte cep telefonu kullanımını konu alan resimli çalışma dokümanı öğrencilere dağıtılır. Dokümanla ilgili yol güvenliği sorularını cevaplandırmaları istenir.

2. Öğrencilerin bir ders önce cep telefonu ve yol güvenliği ile ilgili neler öğrendikleri sınıf ortamında tartışılır ve o dersten bu yana bu konu ile ilgili çevrelerinde yaptıkları gözlemler paylaşılır.

- Öğrencilere cep telefonu satışlarında ücretsiz olarak verilebilecek; yaya ve sürücülerin cep telefonu ile ilgili güvenlik tedbirlerini içeren bir kitapçık hazırlatılır. Bu sayede öğrencilerin aldıkları ürünlerle birlikte verilen kitapçıklardaki güvenlik uyarılarını okumaları teşvik edilir.

3.İlkokuldan ortaokula geçen öğrencilere yolculuğun insan hayatındaki önemi anlatılır. Bu yaşla birlikte okula gelmek için toplu taşım araçlarından nasıl faydalanacakları üzerinde durulur.

- Okula gelebilecekleri farklı rotalar ve toplu taşıma seçenekleri anlatılır. Bu konulardan bahsedilirken kişisel güvenlik uyarıları da yapılır.
- Öğrencilerin gruplar halinde şu konular üzerinde çalışmaları sağlanır:
    - Otobüsleri kullanmak
    - Otomobilde yolcu olmak
    - Yaya olmak

- Farklı yaya geçitlerinden güvenli geçiş
- Green Cross (Güvenli Geçiş) Talimatı
- Okul çevresindeki trafik işaretleri
- Bisiklet sürme

- İnternetten yol güvenliği ile ilgili devlet siteleri ile ilgili çalışmalar yaptırılır.
- Öğrencilere yol güvenliği ile ilgili mesaj ve sloganlar hazırlatılır.
- Yol güvenliği ile ilgili bilgilere herkesin ulaşabilmesi için öğrencilere çalışmalar yaptırılır.

Hayat Bilgisi (10. ve 11. Sınıflar). – 1. Sosyal yaşamda araç kullanmanın önemine vurgu yapılır ve öğrencilerin gelecekte araç sürücüsü olmak isteyip istemedikleri sorulur. Bununla birlikte araçların çevreye verdikleri zararın azaltılması için neler yapılabileceği tartışılır. Sürücü davranış ve tutumlarının kazaların azaltılmasında önemli bir faktör olduğuna vurgu yapılır.

a. Öğrencilere anket yapılarak sürücü davranışları ile ilgili düşünceleri öğrenilir.
b. Öğrencilerin kendi aralarında bu konuları derinlemesine tartışmaları sağlanır.
c. Öğrencilerin mutabakat sağlayamadıkları bir konu seçilerek sınıf ortamında daha geniş tartışılır.
d. Bu aktivitelerle öğrencilerin ideal sürücü davranış ve yeteneklerini kavramaları sağlanır.

2. Bu derste sürücü olmak için ne tür yetenek ve davranışlara sahip olunması gerektiği öğrencilere kısaca anlatılır. Kendilerini sürücülüğe ne kadar hazır hissettikleri sorulur. Ayrıca etraflarında sürücülük eğitimi alan insanları gözlemlemeleri istenir. Bu sayede öğrenciler iyi bir sürücü eğitmeninin nasıl seçildiğini, kaç saat ders alındığını, ne kadar ücret alındığını, araç sahibi olmak için ne kadar para gerektiğini öğrenirler.
   a. Sınıf ortamında öğrencilere yasal olarak yaş sınırına ulaştıklarında ehliyet almanın gerekli olup olmadığı sorulur ve tartışılır.
   b. Öğrencilere sürücü belgesi alma sürecine dair bilgi seviyelerini ölçen test uygulanır.
   c. Derste ayrıca;

i. Sürücülük yeteneklerinin yanı sıra sürücü davranışlarının da önemli olduğu vurgulanır.
ii. Güvenli sürücü davranışı geliştirmenin araç kullanmayı daha az eğlenceli hale getirmeyeceği aksine daha keyif verici ve daha az stresli kılacağına vurgu yapılır.
iii. Sürücülüğe ilişkin sağlıklı bir eğitimin elzem olduğu vurgulanır.

d. Öğrencilerden maliyet ve yaş açısından sürücülük eğitimi almak için en uygun dönemin ne zaman olduğunu tartışmaları istenir.

3. Stresin sürüş ve yol güvenliği üzerindeki etkileri üzerinde durulur.
   a. Derste, filmlerde ve bilgisayar oyunlarında arabaların aksiyonun bir parçası olarak gösterilmesinin insanların sürücü davranışı üzerindeki etkisi öğrencilerle birlikte tartışılır.
   b. Sürücülerin trafikteki stresli durumlarda (örneğin önümüzde yavaş seyreden bir kamyonu beklemekten sıkılıp risk alarak tehlikeli bir durumda solama yapmak) nasıl tepki verdikleri tartışılır.
   c. Stres yönetimi konusunda şu hususlara vurgu yapılır:
      i. Yolculuklarda acele etmeyi önleyecek şekilde zaman yönetimi yapabilmek
      ii. Yakıt ve diğer araç sarf malzemelerinin düzenli kontrolü sayesinde güvenli ve stressiz yolculuk
      iii. Vücut duruşu, nefes alma ve dişleri sıkmama gibi tekniklerle kan akış hızının yükselmesini engellemek
      iv. Geç kalmanın dünyanın sonu olmadığı
      v. Agresif davranışların sürüşü de agresifleştireceği gerçeği.
   d. Ayrıca ekranlarda görülen araç manevralarının ancak profesyonel ve tecrübeli sürücüler tarafından yapılabileceği, bu tür hareketlerin gerçek hayatta yapılmasının ölümle sonuçlanacağı vurgulanır.
   e. Öğrencilere trafikteki stres yaratan durumlardan örnekler içeren soru kağıdı verilerek verdikleri tepkiler değerlendirilir.
4. İş yaşamında araç kullanmanın önemi ve güvenlik unsurunun iş yaşamında araç kullanımına dahil edilmesi üzerinde durulur. İş

yaşamında işe alınacak adaylardan genellikle sürücü belgesi olanlar tercih edilmektedir. İşin bir parçası olarak araç kullanmanın sürücü üzerinde daha farklı baskılar yarattığından söz edilir. Bu baskıların neler olabileceği konusunda sınıf ortamında tartışılır.

a. Şu terimlerden hareket edilerek sınıfta beyin fırtınası yapılır:
    i. Taşımacılık
    ii. Servis Hizmetleri
    iii. Yolcu Taşıma
    iv. İş Hayatı
b. Araştırmalar göstermektedir ki, şirket aracı sürücülerinin diğer araç sürücülerine göre % 50 daha fazla kaza yapmaktadır. Bunların nedenleri sınıf ortamında tartışılır. Bazı nedenler şunlar olabilir:
    i. İş hayatında erkek sürücülerin daha fazla oluşu
    ii. İnsanların şirket araçlarını kendi araçlarına göre daha dikkatsiz kullanmaları
    iii. Uzun çalışma saatleri ve yorgunluk
    iv. İşle ilgili düşüncelerin dikkati dağıtması
    v. Zaman darlığı
c. Öğrencilere bir şirketin yönetim kurulunda olsalardı kazaları önlemek için nasıl tedbirler alacakları sorulur.

5. Bu derste öğrencilerin kazalar ile öfke, stres, zayıf organizasyon ve zaman yönetimi arasındaki ilişkiyi anlamaları, bu etkenleri kontrol etme yolları ve kendi karakterlerine yansıtmaları amaçlanır.
    a. Karşılaştıkları durumlarda kendilerini kontrol altında tutmaya yardımcı olacak kişisel yetenek ve tutumlar üzerinde durulur.
    b. Kazaların ana nedeninin insan hatası olduğu öğrencilere izah edilir.
    c. Öğrencilerden daha önceki karşılaştıkları durumları sınıf ortamında paylaşmaları ve bu durumu analiz etmeleri istenir.
    d. Öğrenciler gruplara ayrılarak aşağıdaki konular üzerinde çalışmaları istenir:
        i. Stres Yönetimi
        ii. Öfke Yönetimi

iii. Zaman Yönetimi
iv. Organize olabilmek (Öğrencilere bu konuları çalışmaları ve fikirlerini yazmaları için yeterli zaman tanınır.)

Modern Yabancı Diller (7-8-9. Sınıflar). – 1. Bu dersin amacı öğrencilere ilgili yabancı dilde yol tarif etme, tavsiyede bulunma, soru sorma ve cevaplama yeteneği kazandırmanın yanı sıra genel yol güvenliğine ilişkin hususlara karşı duyarlılığı arttırma hedeflenmektedir.

a. İlgili ders materyalleri kullanılarak trafikle ilgili kelime bilgisi öğrenciye kazandırılır.
b. Resimli materyallerle yol güvenliği açısından yapılması ve yapılmaması gereken davranışlar öğrencilere öğretilir.
c. Tehlikeli durumlara ilişkin tavsiyede bulunma kabiliyeti kazandırılır.

2. Bu dersin amacı ise ilgili dilde emir kipinin pratiğini yapmak, tavsiyede bulunmak, yol güvenliği duyarlılığı oluşturmak, yol işaret ve uyarılarını tanımaktır. Derste değişik çoklu ortam materyalleri ile grup çalışması tekniği kullanılır.
    a. Öğrencilere yollardan güvenli geçiş yapabilmeleri için Green Cross (güvenli geçiş) talimatı hatırlatılır.
    b. Öğrencilere trafik işaretleri konulu çalışma kağıtları verilir.
    c. Öğrenciler ilgili dilde trafik güvenliği mesajları içeren ses kayıtları ve videolar hazırlarlar.
3. Bu derste ise amaç, öğrencilere güvenli bisiklet sürmeye ilişkin hususların öğretilmesidir. Eşli çalışma, yazma, okuma, sınıf ortamında tartışma ve röportaj çalışmaları yapılır.
    a. Öğretmen öğrencilerin okula nasıl geldiğinden hareketle bisiklet sürmeye ilişkin hususları kısaca tanıtır.
    b. Bisiklet güvenliği ile ilgili duyarlılığı ölçen ufak bir test yapılır.
    c. Testteki cümlelerden hareketle bisiklet kullanırken hangi hususların doğru olduğu öğrencilerle tartışılır.
    d. Öğrencilere nizami olmayan bir bisiklet ve çocuk resmi dağıtılır ve listedeki kelimelerle yol güvenliğine uygun olarak bisikleti ve çocuğu tekrar yapılandırmaları istenir.

e. Öğrenciler eşleştirilerek güvenli bir bisiklet ve sürücü çizmeleri istenir. Bu çizimi destekleyen basit cümleler kurmaları sağlanır.
f. Diğer çocukların ne kadar güvenliğe dikkat ettiklerini saptamak amacıyla öğrencilerden anket ve röportaj yapmaları istenir. Bir sonraki ders öğrenciler bulgularını sınıfla paylaşırlar.
g. Öğrencilerden okuldan eve uzanan güvenli bir bisiklet rotası çizmeleri istenir. Bu çizimde bisiklet yolları, trafik ışıkları ve yaya kaldırımları ve geçitlerini de belirtmeleri istenir.

Modern Yabancı Diller (10 ve 11. Sınıflar). – 1. Bu dersteki amaçlar: Geçmiş zaman kullanılarak kazaların yer ve durumunun belirtilmesi, mektup ve rapor yazma, yoldaki tehlikelere karşı duyarlılığı arttırmaktır. Ayrıca bu derste raporların bilgisayar ya da kelime işlemcilerde yazılması ve elektronik posta hazırlanması da öğretilir.

a. Öğretmen geçmiş zaman kalıplarıyla öğrencilerden meydana gelmiş bir trafik kazasını yazılı olarak anlatmalarını ister. Öğrenciler gruplara ayrılır cümle kalıpları ile raporlarını oluştururlar ve aralarından bir sözcü seçerek raporlarını sınıfa okurlar.
b. Öğrenciler temsili bir polis merkezi oluşturarak bir görgü şahidinin gördüğü kazayı anlatmasını canlandırırlar.
c. Öğrencilerden mektup arkadaşlarına şahit oldukları bir trafik kazasını anlatmaları istenir.(e-mail ya da mektup şeklinde)

2. Dersin amacı çevredeki tehlikelerin anlatılmasıdır. İlgili dilde(İspanyolca ya da Fransızca) soru cümleleri ve emir cümleleri kullanılır.
   a. Öğrenciler gruplar halinde bölünerek trafikteki tehlikeleri içeren kelimelerden ufak notlar hazırlarlar.
   b. Kelimeler öğretmene verilerek bir örümcek diyagram hazırlanır.
   c. Öğrencilerden kendi çevrelerindeki tehlikeleri anlatan bir ödev hazırlamaları istenir.
   d. Öğrenciler kazalara ilişkin istatistikleri edinebilmeleri amacıyla yerel gazete ya da kurumlarla irtibata geçmeye teşvik edilir.
3. Bu dersin konusu alkol, sürücülük ve hızdır. Bu konulardaki duyarlılığın arttırılmasını amaçlayan bu derste öğrenciler aynı zamanda ilgili dilde sayıları, sözel kullanımı, düşüncelerini ifade etmeyi öğrenirler.

a. Öğretmen ondalık sayılar, oranlar, yüzdeler üzerinde durur.
b. Sınıfta trafik kazalarının başlıca nedenleri tartışılır.(Örümcek diyagram kullanılarak beyin fırtınası yapılır)
c. Ülke isimleri üzerinde durulur.

4. Dersin konusu tehlikeli araç kullanmadır. Ayrıca sunum teknikleri, problem çözme, hızın yarattığı tehlikeler üzerinde durulur.
    a. Öğrencilere hız limitlerinin neden önemli olduğu sorulur. Ülkelerdeki hız limitleri karşılaştırılır.
    b. Öğrencilere kazalardaki ölümleri azaltmayı amaçlayan afişler, videolar ve diğer materyaller gösterilir.
    c. Öğrenciler hız yapmayı engellemek ve diğer yol tehlikelerini azaltmak konusundaki fikir yürütürler.
    d. Öğrenciler şehir yollarının geliştirilmesi için plan hazırlar ve sunarlar.
    e. Öğrencilere verilen İngilizce metin hakkındaki soruları ilgili dilde cevaplarlar.
    f. Öğrenciler ilgili dilde hazırlanmış metinleri okuduktan sonra 250 kelimelik bir metin de kendileri yazarlar.
5. Bu dersin konusunu genç ve yeni sürücüler oluşturur. Bu derste öğrencilerin verileri analiz etmeyi, ilgili dilde duygularını ifade etmeyi ve yeni sürücüleri bekleyen tehlikeleri öğrenmesi amaçlanır.
    a. Resimler ve sloganlarla öğretmen yol güvenliği unsurlarını tanıtır.
    b. Öğrenciler tablolar ve çizelgeler kullanmaya teşvik edilir. Bu vasıtalarla İngiltere'deki durumu anlatmaları istenir. Ayrıca öğrenciler uyuşturucu, alkol, hız ve trafik ilişkisi üzerinde çalışırlar.

Medya (7-8-9. Sınıflar). – 1. Bu derste amaç medyanın toplum üzerindeki etkisinin öğrenciler tarafından anlaşılmasıdır. Ayrıca genç erkek sürücülerin trafik kazalarına diğer sürücü gruplarına göre daha fazla karıştıkları üzerinde de durulur.

a. Öğrencilere her gün karşılaştıkları reklam çeşitleri (Billboard, TV, Dergiler) sorulur. Daha sonra bu reklamlardan kendilerine hitap eden fakat ebeveynlerine hitap etmeyenler ile ebeveynlerine

hitap edip kendilerine hitap etmeyenleri üzerinde düşünmeleri istenir.

b. Daha sonra hangi reklamın kimleri hedef aldığını test eden çalışma kağıtları öğrencilerle birlikte yapılır.
c. Araba reklamları üzerinde durulur. Reklamı hazırlayanların hedef kitleyi erkek, kadın ya da genç yaşlı gibi diğer gruplara ayırıp ayırmadıkları tartışılır. Bu ayrımın sürücü davranışı üzerinde bir etkisinin olup olmadığı tartışılır.
d. İstatistiklere bakılarak kazalardaki ölü ve yaralı sayısı tespit edilir ve daha sonra reklamların bunun üzerindeki etkileri tartışılır.

2. Bu dersteki amaç araçtaki yolcular için emniyet kemeri takmanın önemini anlatmaktır. Derste emniyet kemeri takmamakla alınan risk üzerinde durulur.
    a. Risk alma sınıf ortamında tartışılır ve örnek verilir.(Kasksız bisiklet sürmede alınan risk gibi)
    b. Öğrencilerden bir arkadaşlarıyla aldıkları riskler hakkında konuşmaları istenir. Konuşulan her riskin muhtemel sonuçları tartışılır.
    c. Risk almanın başlıca sebepleri tartışılır.
    d. Emniyet kemeri hususu üzerinde durulur. İnsanların ön koltuk ve arka koltukta farklı davranıp davranmadıkları tartışılır.
    e. Öğrencilere emniyet kemeri tartışma kartları dağıtılır. Gruplar halinde çalışılır ve öğrenciler sırayla kartlardaki sorulara cevap verilir.
    f. Öğrencilerin kartlardan yeni ne öğrendikleri sorulur.
3. Bu derste ulusal bir emniyet kemeri kampanyasının verimlilikleri üzerinde durulur.
    a. Öğrencilere bu derste milli bir emniyet kemeri kampanyasını inceleyecekleri söylenir.
    b. Öğrencilere bir örnek olay kağıdı dağıtılarak olaydaki kişileri, davranışları ve bu davranışların kişilerde gelecekte oluşturacağı sonuçlarını gruplar halinde tartışmaları söylenir. Aşağıdaki başlıklar çerçevesinde düşünmeleri önerilir:
        i. Acı ve kayıplarla mücadele

ii. Suçluluk duygusu
iii. Yasal sıkıntılar(mahkeme ve cezalandırılma)
iv. Ekonomik kayıplar

c. Yapılan bu kampanyanın başarı ile sonuçlandığı öğrencilere açıklanır. Araştırmalar göstermektedir ki bu kampanyadan sonra gençlerde arka koltukta emniyet kemeri takma oranı yükselmiştir. Bu kampanyanın başarılı olma nedenleri öğrencilerle birlikte tartışılır.

4. Bu derste amaç öğrencilere belli bir yaş grubuna hitap eden bir yol güvenliği reklamı hazırlatmaktır.
   a. Öğrencilere 7-11 yaş grubuna hitap eden bir reklam kampanyası için bir karakter çizmeleri söylenir.
   b. Öğrenciler gruplar halinde çalışarak reklamlarını hazırlarlar ve bunu sınıf ortamında paylaşırlar.
5. Bu dersteki amaç medyadaki araba ve hız figürlerinin gerçek hayatta sürücü davranışları üzerindeki etkilerini anlatmaktır.
   a. Öğrencilere bir ön test dağıtılarak hız hakkındaki bilgi seviyeleri tespit edilir.
   b. Araştırmalara göre sürücülerin %70'i hızlı gidilmemesi gerektiğini düşünmekte ancak sadece %30'u gerçekten hızlı gitmemeye çalışmaktadır. Sürücüleri hızlı gitmeye zorlayan nedenler üzerinde öğrencilerle birlikte sınıf ortamında tartışılır.
   c. Öğrencilere medyada (filmlerde, dizilerde, reklamlarda) yer alan hız figürleri üzerinde düşünmeleri söylenir. Hangi figürlerin daha yaygın olduğu üzerinde tartışılır.
6. Bu derste hızın trafik kazalarındaki önemi üzerinde durulur. Öğrencilerin yapılmış bir kampanyayı incelemeleri sağlanır.
   a. Örnek televizyon reklamları (Alan ve Kate reklam kampanyası) öğrenciler tarafından analiz edilir.
   b. Öğrencilere reklam izlettirildikten sonra insanların etkilenip etkilenmeyecekleri sorulur.
   c. Daha sonra öğrencilerden bu reklam kampanyasının etkili ve verimli yönlerini yazmaları istenir.

d. Bir sonraki ders kendi reklam kampanyalarını hazırlayacakları hatırlatılır.

7. Bu derste amaç öğrencilere bir medya kampanyası hazırlatarak hızın trafik kazaları üzerindeki etkisine vurgu yapmaktır.
    a. Şehir içerisindeki 30 mph hız limitinin gerekliliği gerek öğrencilerin bilgilerinden yararlanılarak gerekse yerel yetkililer (polis memurları gibi) davet edilerek tartışılır. Öğrencilerden bu konuda yardımcı olabilecek kişileri derse davet etmek için bir mektup yazmaları istenir.
    b. Öğrencilerin hazırlayacağı kampanyaların temel amaçları şunlar olmalıdır:
        i. İlgili konuya hassasiyeti arttırmak
        ii. Sürücüleri tehlikeli davranışlarının farkına varma konusunda ikna etmek
        iii. Sürücüleri yapacak her fazla milde ciddi farklar yaratacakları konusunda eğitmek
        iv. Alkollü araç kullanmak gibi hızlı araç kullanmanın da toplum tarafından kabul edilmemesi gerektiği konusunda toplumsal kanıyı değiştirmek

Dersin amacı araç üreticilerinin ürünlerini satmak için reklamlarında hıza vurgu yapması konusunda duyarlılık oluşturmak ve etik kurallar çerçevesinde reklam yapmanın gerekliliğine vurgu yapmaktır.

Vatandaşlık (7-8-9. Sınıflar). - Vatandaşlık dersindeki kişisel güvenlik programları daha çok okula gidiş geliş yollarındaki sorunlara yöneliktir ve yol güvenliği için birçok fırsatlar sunmaktadır (DFT, 2014, 11):

- Okul dışındaki risklerin analizi.
- Okulda ve yolda güvende olmak, potansiyel tehlikelerle başa çıkabilmek.
- Yaş gruplarıyla evden okula güzergahları ve tehlikeleri belirlemek.
- Küçük çocuklar için yol güvenliği konusunda fikirler geliştirmek.
- Eğitimle karayolundaki riskleri minimuma indirmek.
- Bir trafik kazası sonrası ile ilgili de olmak üzere ilk yardım.

- Gerçek trafik kazası rapor ve istatistiklerinin öğrenciler tarafından kazaların arkasında yatan nedenleri anlamak için kullanmak.
- Öğrencilerle sorunları ve olası sonuçları tartışmak.

Vatandaşlık (10. ve 11. Sınıflar). - Vatandaşlık dersinde sürücü ve yolcu eğitimine bir modülde yer verilmiştir. Bu konu altı başlık altında toplanmıştır (DFT, 2014, 13): sürücü davranışları, yolcu davranışları, seyahat seçenekleri, risk algısı, görsel algı ve trafik kanunu. Bu derste;

- Suç, ceza ve etkileri.
- Seyahat esnasında kişisel güvenliğin önemi.
- Karayolunda farkındalık konusu, anayol kuralları, sürücülük için yazılı sınav, araç bakımı ve sürüş uygulamaları başlıkları altında sunulmaktadır.
- Madde bağımlılığı başlığı altında alkol ve uyuşturucu etkisinde araç kullanımı konusu ele alınmaktadır.
- Genç sürücüler ve yolcuların otomobillerle olan ilişkisi ele alınmaktadır.

Eğitim Materyalleri. 2008 yılı içinde İngiltere yollarında 0 - 11 yaşları arasında 73 çocuk hayatını kaybederken 1436'sı da ciddi şekilde yaralanmıştır. Ulaştırma Bakanlığı'na göre bu olumsuz tablodan kurtulmak için çocukların karayolundaki riskleri anlaması ve yol güvenliği konusunda etkili ve açık bir biçimde eğitilmeleri gereklidir. Bu kapsamda İngiltere Ulaştırma Bakanlığı öğretmenler, ebeveynler ve öğrenciler için yol güvenliği hakkında eğitici materyaller hazırlamıştır. Yol güvenliği bilgilerinin aktarımı için planlama ve etkin rehberlik hizmetleri, interaktif çalışmalar, ebeveynlerin bilgilendirilmesi, görüntü ve ses kliplerinin hazırlanması, öğretim yöntemleri ve programa erişim olanaklarının geliştirilmesi başlıkları altında çalışmalar yapılmıştır (Directgov, 2014).

Bu kapsamda beş yaş altı çocuklar için özellikle eğlenceli aktiviteler planlanmış ve gör, dinle, oku, yap ve oyna başlıkları altında çocukların ücretsiz ve kolay erişebileceği şekilde sunulmuştur. Örneğin; oku başlığı altında sevimli bir ayının öyküsünü anlatan "Bay Lumpy'nin Seyahati" kitabına veya küçük bir kız çocuğunun başından geçenleri anlatan "Klara'nın Hikayesi" kitabına ulaşılabilir. Dinle başlığı altında yol ve çevresinde karşılaşılabilen taşıt, yaya

ve hayvanların seslerinin dinlenebildiği interaktif erişimler sunulmuştur. Yedi yaş üzerindeki çocuklar için yolda ilerleme, karşıya güvenli geçiş, bisiklet kullanmaya hazırlık ve araç içerisinde uygun davranışlar başlığı altında kaynaklara erişim imkanı sağlanmıştır (DFT, 2010).

Öğretmenler için; yol güvenliği eğitiminin önemi, çocuklara konu hakkında bilginin sunulması, ebeveynleri bu çalışmalara dahil etmek, öğretme sürecini hassas yönetme ve eğitimin içeriğine hakim olunması konularında kaynaklar sunulmuştur (DFT, 2010a).

Ebeveynlere de çocuklarını sınıf içi etkinlikleriyle ilişkili olarak yol ve çevresinde nasıl güvende tutacaklarına dair bilgiler sunulur. Sunulan bu eğitim materyalleri videolar ve oyunlardır. Bu materyaller Ulaştırma Bakanlığının materyaller kataloğundan ücretsiz edinilebilir. 3-5 yaş arası çocuk velileri için; yol güvenliği neden önemlidir, çocuğunuza nasıl yardımcı olabilirsiniz, yaya güvenliği, görünür olma, çocuk koltuğu ve emniyet kemeri başlıkları altında erişim imkanı sunulmuştur. 7-11 yaş arası çocuk velileri için ise; yol güvenliği neden önemlidir, güvenli geçişin anahtarı, görünür olma, bisiklette güvenlik, araç koltuğu ve emniyet kemeri başlıkları altında erişim imkanı sunulmuştur (DFT, 2010a).

İngiltere'de yerel yönetimlerin de yol güvenliği için hazırladığı materyaller vardır. Yerel yönetimlerin verdiği eğitim kaynakları, dur – gör – dinle - düşün çıkartmaları ve posterleri ile renkli eğitim yaprakları, öğretmenler için eğitim paketleri ve araç-içi güvenlik bilgileri kitapçıklarından oluşmaktadır. Ayrıca temel yaya becerilerinin öğretimine yardımcı olmak için ışıklı yaya geçidi ve yaya geçidi setlerini çocukların yaşadıkları ortamda trafiğin tehlikelerini erken yaşta fark etmelerini sağlamak amacıyla temin ederler (Bury, 2010).

Örneğin, "A - Z Trafik masalları" isimli altı kitaptan oluşan ve 5-7 yaş için hazırlanan eğitim seti Londra genelinde tüm ilköğretim okullarına ücretsiz olarak teslim edilmektedir. Bu kitaplarda alfabenin her harfi için renkli ve canlı resimlerle desteklenmiş ilgi çekici bir kısa öykü sunulmaktadır. Yine kapsamlı bir öğretmen kılavuzu, tartışma noktaları, anahtar kelimeler, vatandaşlık ve yol güvenliği ile ilgili önerilen faaliyetler de bu sette yer almaktadır. 8-9 yaş için hazırlanan ve sınıf içi etkinliklere dayalı yedi yol güvenliği temasının yer aldığı kapsamlı bir hikaye kitabının sunulduğu "Güvende Kal", 8-9 yaş için hazırlanan

“Uygulamalı Yaya Eğitimi – Güvenli Hareketler” ve 10-11 yaş için hazırlanan; Güvenli Seyahat, Haritaları Kullanma, Yaya Yolculuk, Otobüsle Seyahat, Trende Yolculuk ve Bisiklet Kullanma başlıklarının yer aldığı “Genç Gezgin – Yaya El Kitabı” isimli materyaller de ücretsiz dağıtılmaktadır (Barnet, 2010).

Avusturalya - New South Wales’te (NSW) Zorunlu Eğitimde Trafik Eğitimi

Yol güvenliği eğitim programı New South Wales (NSW) hükümetinin Road and Traffic Authority (RTA) aracılığıyla çocuklara ve gençlere yönelik yol güvenliği eğitimi için hazırlattığı bir programdır. Bu programın ortakları RTA ile Bağımsız Okullar Derneği, Katolik Eğitim Komisyonu, Eğitim-Öğretim Bakanlığı ve Erken Çocukluk Yol Güvenliği Eğitim Programı’dır. 1986 yılında kabul edilmiş olan bu program NSW eyaletinin tamamında öğretmenlerin ve çocuk bakımıyla ilgilenenlerin mesleki gelişimlerine ve eğitim materyallerinin teminine katkı sağlar. Program kampanyalar yoluyla davranış değişikliği üretmeyi, çocukların yol güvenliğinin teminine katkı sağlamayı, öğretmenler ve öğrenciler için uygun materyaller hazırlamayı ve en iyi uygulamalar için faaliyetler yürütmeyi amaçlar. Program; erken çocukluk, ilkokul, ortaokul ve devam eden eğitim sürecini kapsar. Bu uzun vadeli bir çalışmadır. Program resmi okul programının bir parçasıdır ve öğretmenler için de hizmet öncesi eğitimin bir parçasıdır (RTA, 2010d).

NSW Eğitim ve Öğretim Bakanlığının yaralanmaların ve kaza mağdurlarının sayısının tutarlı bir şekilde azaltılmasında katkı sağlayacağına inandığı karayolu güvenliği eğitimi düzenli ve yaygın şekilde Kişisel Gelişme, Sağlık ve Beden Eğitimi dersi programına anaokulundan 10. sınıfa kadar konulmuştur. Karayolu güvenliği eğitimi bugünün ve geleceğin yol kullanıcıları olan çocuklar ve gençler arasında olumlu tutum ve güvenli davranışların gelişmesini amaçlamaktadır (Curriculumsupport, 2010).

Okul Öncesi Eğitim. Kişisel Gelişme, Sağlık ve Beden Eğitimi dersi kapsamında anaokulu öğrencilerine fiziksel gelişim ve hareketlere ek olarak oyun esnasındaki davranış şekilleri, dengede durma, kısa mesafe hızlı koşu, yukarı sıçrama, kaçma benzeri çalışmalar gösterilerek yaptırılır. Ayrıca öğrenciler sağlıklı bir insanın davranışlarına ek olarak evde, yol ve çevresinde

tehlikeli ve tehlikeli olmayan durumlarla, okula gidiş ve gelişlerle ilgili bilgilendirilir.

İlköğretim (Boardofstudies, 2010)**.** 1. ve 2. sınıf öğrencileri Kişisel Gelişme, Sağlık ve Beden Eğitimi dersinde dans, jimnastik ve sportif faaliyetlere katılırlar. Öğrenciler zamanlama ve ritim içeren dinamik çalışmalar yaparlar. Öğrencilere okula gidiş-gelişlerde, evde, yol ve çevresinde güvende olmalarını sağlayacak stratejiler benimsetilir.

3. ve 4. sınıf öğrenciler dans, jimnastik, oyun ve sportif faaliyetlere yönlendirilir ve küçük bir alanda tatbiki sağlanır. Öğrenciler dengede durma, hızlı koşma, dikey sıçrama, kaçma gibi hareketleri gösterebilecekleri farklı oyun ve sporlara yönlendirilirler. Öğrencilerin okula gidiş-gelişlerde, evde, yol ve çevresinde güvende kalabilecekleri davranışları sergilemeleri beklenir.

5. ve 6. sınıf öğrencilerden daha üst seviyede fiziksel aktivitelerde bulunmaları beklenir. Öğrenciler evde, okulda, su ve karayolu çevresinde güvenli olan durumları değerlendirebilmeli ve uygun davranışı sergileyebilmelidir.

Ortaöğretim. Kişisel Gelişme, Sağlık ve Beden Eğitimi dersinin 7-10. sınıfları 4. ve 5. aşamalardır. 11. ve 12. sınıfları ise 6. aşamadır (Boardofstudies, 2010a).

Öğrenciler 4. ve 5. aşamalarda yol güvenliğiyle ilgili genel olarak güvenli ve güvenli olmayan durumlar hakkında bilgilendirilir. Bu durumlarla ilgili; yaya geçitleri, trafik ışıkları, hava koşulları, çevresel etmenler, güvenlik işaretlemeleri ve yasal prosedürleri öğrenirler.

4. aşamada öğrencilere bireysel ve toplum sağlığı ile ilgili genel olarak; sağlıklı beslenme alışkanlıkları, ilaçların kullanımı, cinsel sağlık, yol güvenliği, kişisel güvenlik, yaşamda var olan riskler, zararlı etkileri en aza indirme yolları, sağlık bilgilerine - ürünlerine - servislerine ulaşım konularında bilgilendirilirler. Yol güvenliği konusunda öğrencilere; karayolu çevresinde karşılaşabilecekleri tehlikeli durumlar, risk faktörleri ve riskli davranışlar hakkında bilgi verilir. Ayrıca tehlikelerden kaçınmaya dönük davranışlar, koruyucu ekipmanlar, karayolu güvenliğine yol kullanıcılarının davranışlarının etkileri ile konuyla ilgili yasal düzenlemeler ve kurallar hakkında da bilgi verilir. Karayolu güvenliği

konusunda eğitim alan öğrenci karayolu güvenliği istatistiklerini inceleyerek, yolla ilgili yaralanmaların nedenlerini açıklayabilir. Kendisinin ve diğer yol kullanıcılarının karayolu güvenliği ile ilgili sorumluluklarını bilir. Yol kullanıcılarının davranışlarına etki eden yasal mevzuat, kurallar, çevre ve risk faktörleri arasındaki ilişkileri inceleyebilir. Tehlikelerden kaçınmaya dönük davranışlar başlığı altında verilen bilgilerle alkol kullanımının karayolu güvenliği için potansiyel bir tehdit olduğunu bilir (Boardofstudies, 2010b).

5. aşamada öğrencilere bireysel ve toplum sağlığı ile ilgili genel olarak; ruh sağlığı, sağlıklı beslenme alışkanlıkları, ilaçların kullanımı, cinsel sağlık, yol güvenliği, sağlıkla ilgili alınan kararlara ve riskli davranışlara etki eden faktörler, sağlık ürünlerinin tüketimi ve sağlıkla ilgili bilgilerin içeriği hakkında bilgiler verilir. Yol güvenliği konusunda öğrencilere; sorumluluk sahibi sürücü ve yolcu davranışları, yol kullanıcılarının davranışlarına etki eden faktörler, güvenli olmayan yol kullanıcı davranışlarının sonuçları, karayolu ve trafikten kaynaklanan yaralanmaların ana nedenleri olan insan, araç ve çevresel etkenler arasındaki bağlantı, güvenli karayolu davranışları, tehlike algısı, yol verme ve hoşgörüyü destekleyen beceri ve tutumlar hakkında bilgi verilir. Karayolu güvenliği konusunda eğitim alan öğrenci güvenli yol kullanıcı tutum ve davranışlarını geliştirici geniş kapsamlı stratejiler geliştirir; Simülasyon programlarını kullanarak güvenli yol kullanıcı davranışlarıyla ilgili problemleri çözer ve sağlıklı kararlar verir; Karayolundan kaynaklanan yaralanma veya travma durumunda öncelikle yapılması gerekenler ve ilk yardım yönetimini tanımlar.

6. aşamada öğrenciler, karayolunda bisiklet kullanma, karayolunda risk alma ve karayolu ve trafikle ilgili yaralanmalar kapsamında motorlu araç kazaları (sürücü, yolcu, yaya ve diğer kullanıcılar) konularında eğitilirler. Riskli davranışlar kapsamında hızlı araç kullanma ve içkili araç kullanma gibi davranışlar ve sonuçları üzerinde durulur. Yine bu öğrencilere geniş kapsamlı ilk yardım eğitimi verilir. Bu kapsamda öğrencilerin trafik kazalarında fiziki çevre ve kişisel güvenliğini sağlayacak gözlemler yapabilme ve bu alanda stratejiler geliştirebilme becerileri geliştirilir (Boardofstudies, 2010c).

Eğitim Materyalleri. Karayolu güvenliği eğitimi, ilköğretimde süreklilik arz edecek ve aşamalı şekilde anaokulu öğrencilerinden 6. sınıf öğrencilerine

kadar olan yaş grubu için ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak geliştirilmiştir. Kişisel gelişim sağlık ve beden eğitimi (PDHPE) dersinin anaokulu - 6. sınıf programı güvenli yaşamın her aşaması için önemli yol güvenliği bilgileri içermektedir. Bu noktada öğretmenler ve öğrenciler için pek çok kaynak hazırlanmıştır.

Sokakta Hareket Etmeyi Anlama adlı kaynak üç aşamadan oluşur ve tüm resmi okullara dağıtılmıştır. Bu kaynak geniş kapsamlı öğretme ve öğrenme aktivitelerini, ders kitabını, resimleri, oyunları ve şarkıları içermektedir (Curriculumsupport, 2010a).

Kişisel gelişim sağlık ve beden eğitimi dersinin 7 – 10. sınıflar için hazırlanan kaynakları 4, 5 ve 6. aşama olmak üzere üç aşamadan oluşmaktadır. Karayolundaki tehlikeler ve sizin seçiminiz başlıklı 4. aşamanın öğrencileri için gerekli olan karayolu güvenliği eğitim materyalleri karayolu ve trafik uzmanları tarafından hazırlanmıştır. Bu kaynaklar video/cvd, interaktif cd ve öğretmenler için kaynak kitaptan oluşmaktadır. Bu kaynaklar hazırlanırken Sağlık ve beden eğitimi dersinin 7 – 10. sınıf programları göz önünde bulundurulmuştur. Vites değiştirme başlıklı 5. aşama öğrencileri için gerekli olan kaynakları karayolu ve trafik uzmanları Ulusal Karayolu ve Otomobilciler Birliği'nin (NRMA) interaktif cd'lerinden yararlanarak hazırlamışlardır. 5. aşama öğrencileri için gerekli olan yol güvenliği aktivitelerini içeren bu kaynaklar interaktif cd ve öğretmenler için kaynak kitaptan oluşur.

Kişisel gelişim sağlık ve beden eğitimi dersinin 5. aşamasının bir kısmı ve 6. aşama için hazırlanan yeni kaynaklar sürücü eğitiminin öğretilmesine odaklanmıştır. Tehlike sınırları ve hayatların korunması başlıklı kaynakla amaç, öğretmenleri öğrencilerin motorlu araçlardaki tutum ve davranışlarıyla ilgili nasıl bir yol izlemeleri gerektiğini düşünmeye teşvik etmektir (Curriculumsupport, 2010b). NSW Eğitim Öğretim Bakanlığı'nın yol güvenliği internet sitesinde Avustralya'nın merkezi ve eyalet bazında yol güvenliği sitelerine erişimin yanı sıra, uluslararası bağlantı olarak İngiltere'den "road safety center- Cardiff", "dream street" ve "arrive alive" sitelerine erişim imkanları sunulmuştur. Yine İngiltere kaynaklı bir yol güvenliği çalışması olan "Think Road Safety" programına da erişim imkanı bulunmaktadır. Çocuklar için bu sitede trafik güvenliği temelli oyun sitelerine de erişim imkanı vardır (lakemunmorah, 2010).

Zorunlu Eğitimde Trafik Eğitimine İlişkin Tartışma

Okul öncesi yol güvenliği eğitimi Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde birbiriyle paralel seyretmektedir. Her üç ülkede temel yol kullanıcısı davranışlarının öğretilmesinde yol ve çevresinde güvenliği ön planda tutmuş ve eğitim faaliyetlerinin bu çerçevede yürütülmesi gerekliliğine resmi programlarında yer vermiş. Ancak, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde yol güvenliği eğitiminde ebeveyn ve çocuk bakımında görevli kişilerin de sorumlulukları olduğunu belirterek düzenlemeler yapmış; özellikle İngiltere ebeveynleri çocuklarını yol ve çevresindeki tehlikelerden korunmaları noktasında eğitmekten sorumlu tutmuştur. Bu noktada resmi yol güvenliği servisleri de ebeveynlere gerekli yol güvenliği eğitimi için bilgi, tavsiye ve gerekli fiziki şartları sağlamaktan sorumludur. Ülkeler arasındaki en belirgin fark Türkiye'de yol güvenliği eğitimi milli eğitim programları çerçevesinde okul ve öğretmen merkezli yürütülürken, Avustralya NSW eyaleti'nde ve İngiltere'de bu süreçte okul ve öğretmenin yanı sıra ebeveynlere sorumluluk verilmesi ve ebeveynlerin de bu konuda bilgilendirilmesi ve desteklenmesidir. Ayrıca, İngiltere'de başta yerel yönetimler olmak üzere resmi organların çocukların yol güvenliği eğitiminde ebeveynlere destekleme sorumluluğu bulunmaktadır.

İlköğretimde yol güvenliği eğitimi Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde ilköğretim resmi programında yer almaktadır. Türkiye'de ilköğretimde yol güvenliği eğitimi "trafik güvenliği" başlığı altında ayrı bir ders olarak okutulmaktadır. Bu ders İlköğretim 4. sınıflarda okutulmaktadır. İngiltere'de ilköğretimde okutulan altı derste yol güvenliği ile ilgili konulara yer verilmiştir. Bu dersler Bilgi Teknolojileri (ICT), Coğrafya, Dil Bilgisi, Matematik, Hayat Bilgisi ve Fen Bilgisi'dir. Yol güvenliği konuları sayılan bu derslerin programlarında öğrencilerin yaşı, yol kullanıcısı olarak durumu ve dersin genel amaçları doğrultusunda yer almaktadır. Avustralya New South Wales eyaleti'nde ise Eğitim ve Öğretim Bakanlığının yaralanmaların ve kaza mağdurlarının sayısının tutarlı bir şekilde azaltılmasında katkı sağlayacağına inandığı karayolu güvenliği eğitimi düzenli ve yaygın şekilde Kişisel Gelişme, Sağlık ve Beden Eğitimi dersinin anaokulundan 10. Sınıf programlarına kadarki kısmına konulmuştur. Bu doğrultuda 1 – 6. sınıf öğrencilerine karayolu

güvenliği eğitimi Kişisel Gelişme, Sağlık ve Beden Eğitimi dersi kapsamında verilmektedir. Yol güvenliği eğitimi İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde ilköğretimin her sınıfında farklı dersler altında verilmekte iken, Türkiye'de ilköğretim 4. sınıflarda haftada bir ders saatinde verilmektedir.

Türkiye'de ortaöğretimde yol güvenliği eğitimi "trafik ve ilkyardım" dersi programında yer almaktadır. Ders 12. sınıf öğrencilerine okutulmaktadır ve ders içeriği; trafiğe ilişkin tanımları, trafikle ilgili mevzuatı, trafikte yaya, yolcu ve sürücünün sorumluluklarını, ulaşım sistemleri ile ilgili genel bilgileri, trafikle ilgili kuruluşların görevlerini, araçların kayıt ve tescili ile sürücü belgelerine ait işlemleri, trafik kazaları ve ilk yardım konularını kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. İngiltere'de ortaöğretimde okutulan dört ders programına yapılan eklentilerle iki aşamada yol güvenliği eğitimi verilmektedir. Bu dersler Hayat Bilgisi, Modern Yabancı Diller, Medya ve Vatandaşlık dersleridir. Avustralya New South Wales'de ise ortaöğretimde Kişisel Gelişme, Sağlık ve Beden Eğitimi programında yol güvenliği eğitimine yer verilmiştir. Dersin 7-10. sınıfları 4. ve 5. aşamalardır. 11. ve 12. sınıfları ise 6. aşamadır. Yol güvenliği eğitimi İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde ortaöğretimin her sınıfında farklı dersler altında verilmekte iken, Türkiye'de ortaöğretim 12. sınıflarda okutulmaktadır.

Türkiye'de yol güvenliği eğitiminin yıllar içerisinde hangi sınıflarda, hangi içerik ve süreyle okutulacağının sürekli değiştiği görülmektedir. Bu durum dersi alacak öğrenciler açısından olduğu kadar, yöneticiler ve öğretmenler bakımından da yol güvenliği eğitiminde sorunlu bir durum oluşturmaktadır. Türkiye'de yol güvenliği eğitimi kaynakları Milli Eğitim Bakanlığı Ders Kitapları ve Eğitim Araçları Yönetmeliği hükümlerine göre yürütülmektedir ve ücretsiz olarak dağıtılmaktadır. Ancak, bu kaynaklar ders kitabı ve öğrenci çalışma kitabından ibarettir. İngiltere'de Ulaştırma Bakanlığı öğretmenler, ebeveynler ve öğrenciler için yol güvenliği hakkında eğitici materyaller hazırlamıştır. Yol güvenliği bilgilerinin aktarımı için planlama ve etkin rehberlik hizmetleri, kitaplar, interaktif çalışmalar, ebeveynlerin bilgilendirilmesi, görüntü ve ses kliplerinin hazırlanması, öğretim yöntemleri ve programa erişim olanaklarının geliştirilmesi başlıkları altında çalışmalar yapılmıştır. Bu kapsamda çocuklar için özellikle eğlenceli aktiviteler planlanmış ve gör, dinle, oku, yap ve oyna başlıkları altında çocukların kolayca

erişebileceği şekilde sunulmuştur. Öğretmenler için; yol güvenliği eğitiminin önemi, çocuklara konu hakkında bilginin sunulması, ebeveynleri bu çalışmalara dahil etmek, öğretme sürecini hassas yönetme ve eğitimin içeriğine hakim olunması konularında kaynaklar sunulmuştur. Ebeveynlere de çocuklarını sınıf içi etkinlikleriyle ilişkili olarak yol ve çevresinde nasıl güvende tutacaklarına dair bilgiler sunulur. Sunulan bu eğitim materyalleri videolar ve oyunlardır. Hazırlanan eğitim materyalleri, Ulaştırma Bakanlığı'nın materyaller kataloğundan ücretsiz edinilebilir. Her konu için hazırlanan materyal bir önceki üzerine inşa edilerek tasarlanmıştır Avustralya New South Wales eyaleti'nde karayolu güvenliği eğitimi materyalleri süreklilik arz edecek ve aşamalı şekilde anaokulu öğrencilerinden başlayarak her yaş grubu için ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak geliştirilmiştir. Bu kaynaklar öğretmenler ve öğrenciler için hazırlanmıştır. Geniş kapsamlı öğretme ve öğrenme aktivitelerini, ders kitabını, resimleri, oyunları ve şarkıları içeren bu materyallere erişim ücretsiz olup, karayolu ve trafik uzmanları tarafından hazırlanmıştır. NSW Eğitim Öğretim Bakanlığı'nın yol güvenliği internet sitesinde Avustralya'nın merkezi ve eyalet bazında yol güvenliği sitelerine erişimin yanı sıra, uluslar arası bağlantı olarak İngiltere'den "road safety center- Cardiff", "dream street" ve "arrive alive" sitelerine erişim imkanları sunulmuştur. Yine İngiltere kaynaklı bir yol güvenliği çalışması olan "Think Road Safety" programına da erişim imkanı bulunmaktadır. Bu materyallerin daha çok kişiye ulaşmasını sağlamaktadır. Bilgisayarın hemen her ortamda kullanıldığı günümüzde, çocukların bilgisayar başında geçirdikleri sürenin bir bölümünü yol güvenliği eğitimine ayırmasını sağlamak amacıyla eğlenceli oyun sitelerinin hazırlanmış olması ve erişimin kolay ve ücretsiz olması yol güvenliği eğitiminin erken yaşta başlamasına katkı sağlamaktadır. Yine anaokulundan başlayıp ilk ve orta eğitimde kesintisiz devam eden yol güvenliği eğitiminin materyallerinin eğitimle paralel olarak uzmanlarca hazırlanmış olması İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nin konuya verdiği önemi göstermektedir. Türkiye'de bu konuda resmi olarak hazırlanmış öğretmen ve ebeveynlere yönelik ücretsiz materyaller bulunmamaktadır.

Avustralya NSW eyaleti'nde yol güvenliği eğitim programı; erken çocukluk, ilkokul, ortaokul ve devam eden eğitim sürecini kapsar. Bu uzun vadeli bir çalışmadır. Program resmi okul programının bir parçasıdır ve öğretmenler için de hizmet öncesi eğitimin bir parçasıdır. Program eğitimin

içeriği ve materyalleri kapsamaktadır.

İngiltere'de Ulaştırma Bakanlığı tarafından yol güvenliğine ilişkin konular ve ders kaynakları ilk ve orta öğretim ders programlarına dahil edilmek üzere hazırlanmaktadır. Avustralya NSW eyaleti'nde olduğu gibi İngiltere'de de süreç tüm resmi ve tüzel organlarca desteklenmektedir. Türkiye'de ise tüm yasal sorumluluk ve yetki Milli Eğitim Bakanlığı organlarındadır. Yol güvenliği eğitimi ise zorunlu eğitimin iki ayrı bölümünde yer almaktadır. Bu durum 4. ve 12. sınıf haricinde öğrencileri ve öğretmenleri yol güvenliği eğitiminden uzaklaştırmaktadır. Sürecin bir kültürlenme yaratması gerekli iken yol güvenliği eğitiminin geçilmesi gereken bir ders olarak değerlendirilmesine yol açmaktadır.

İlgililerin Sürücü Eğitim Programına Yönelik Görüşlerine İlişkin Bulgular

Sürücü Adaylarının Demografik Özellikleri ve Sürücü Eğitim Programına Yönelik Görüşleri

Sürücü adaylarının [SA] sürücü eğitim programına yönelik görüşlerini öğrenmek için sürücü belgesi almaya hak kazanmış sürücü adaylarıyla görüşülmüştür. Görüşülen sürücü adaylarının cinsiyetlerine göre dağılımı çizelge 5'te gösterilmektedir.

Çizelge 5. Görüşülen Sürücü Adaylarının Cinsiyetlerine Göre Dağılımı (n:30)

Cinsiyet	Sayı	%
Kadın	9	30.0
Erkek	21	70.0
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen sürücü adaylarının yüzde 30'u kadın, yüzde 70'i erkektir. 2002 yılında yüzde 14.6 olan sürücü belgesine sahip kadın oranın, 2011 yılında yüzde 19.9'a ulaşmış olması (İŞKUR, 2013), kadın sürücü sayısının giderek arttığını göstermektedir.

Görüşülen sürücü adaylarının yazılı sınavdaki başarılarına göre

dağılımı çizelge 6'da gösterilmektedir.

Çizelge 6. Görüşülen Sürücü Adaylarının Yazılı Sınavdaki Başarılarına Göre Dağılımı (n:30)

Cinsiyet	Yazılı Sınavı İlk Hakkında Geçenlerin		Yazılı Sınavı İlk Hakkında Geçemeyenlerin	
	Sayısı	%	Sayısı	%
Kadın	9	100.0	-	-
Erkek	14	66.6	7	33.3
Toplam	23	76.7	7	23.3

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının çoğunluğu (yüzde 76.7) yazılı sınavı ilk haklarında geçmişlerdir. Ancak, kadın ve erkek sürücü adaylarının yazılı sınav başarıları birbirlerinden farklıdır. Kadın sürücü adaylarının tamamı yazılı sınavda ilk haklarında başarılı olurken, erkek sürücü adaylarının yüzde 33.3'ü başarısız olmuştur. Bu farkın derse devamla ilişkili olduğu söylenebilir. Çünkü yazılı sınavı geçemeyen yedi erkek aday da motorlu taşıt sürücüleri kursundaki derslere devam etmediklerini ifade etmişlerdir. Sürücü adaylarının tamamı ise direksiyon sınavında ilk haklarında başarılı olduklarını ifade etmiştir.

Sürücü adaylarının motorlu taşıt sürücüleri kursundaki derslere katılım durumları çizelge 7'de gösterilmektedir.

Çizelge 7. Görüşülen Sürücü Adaylarının Derslere Katılımı (n:30)

Derslere Katılım Durumu	Erkek		Kadın		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Kısmen Katılan	11	52.4	3	33.3	14	46.7
Hiç Katılmayan	4	19.0	1	11.1	5	16.7
Tamamına Katılan	6	28.5	5	55.5	11	36.6
Toplam	21	100.0	9	100.0	30	100.0

Görüldüğü üzere, sürücü adaylarının derslere katılım oranı düşüktür. Görüşülen sürücü adaylarının yaklaşık yarısı (yüzde 46.7) derslere kısmen

katıldıklarını, yüzde 16.7'si derslere hiç katılmadıklarını ifade etmişlerdir. Aslında kısmen katılanların durumunun da hiç katılmayanlardan farklı olmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü bu adaylar devam durumlarını şöyle ifade etmişlerdir:

> Sadece direksiyon dersine 2 saat devam edebildim. (SA 19)
> Gitmek istedim. Ancak, tamamına devam edemedim. (SA 17)
> Motor ve ilk yardım derslerine çok gitmedim. (SA 13)
> Sadece direksiyon dersine 1 saat devam edebildim. Diğer derslere gitmedim. (SA 11)
> Bazen trafik ve çevre bilgisi derslerine devam edebildim. (SA 15)

Bu ifadelerden de anlaşıldığı gibi kısmen devam ettiklerini ifade edenlerin de derslere devam ettikleri tam olarak söylenemez. Dolayısıyla yarısından biraz fazlasının derslere devam etmediği söylenebilir. Derslerin tamamına sadece yüzde 36.6'sı katılmıştır. Yazılı sınavı ilk hakkında geçenlerin oranının derse devam edenlerin oranının iki katından fazla olması başarının derse devamla tam bir paralellik içinde olmadığını göstermektedir.

Kadın ve erkek sürücü adayları derse devam bakımından da farklıdır. Erkeklerin yüzde 28.5'i derslerin tamamına katılırken, kadınların yarıdan fazlası derslerin tamamına katılmıştır.

Motorlu taşıt sürücüleri kursuna devamsızlık eden sürücü adaylarının kurs yönetiminden aldıklarını belirttikleri tepkilere göre dağılımı çizelge 8'de gösterilmektedir.

Çizelge 8. Derslere Devamsızlık Eden Sürücü Adaylarının Kurs Yönetiminden Aldıkları Tepkilere Göre Dağılımı (n:19)

Devamsızlık Sonucu Kurs Yönetiminin Tepkisi	**Sayı**	**%**
Hiçbir Uyarı Almayan	12	63.1
Uyarılan	4	21.0
Hatırlamayan	3	15.8
Toplam	19*	100.0

*11 kişi derslerin tamamına katıldığını beyan ettiği için toplam, grubun büyüklüğü olan 30'dan azdır.

Görüldüğü üzere derslere devamsızlık edenlerin çoğunluğu (yüzde 63.1) kurs yönetiminden hiçbir uyarı almadıklarını belirtmektedir. Bu durum,

sürücü adaylarının derslere hiç ya da kısmen devam etmemesinin kurs yönetimince genellikle bir sorun olarak görülmediğini ortaya koymaktadır. Motorlu taşıt sürücüleri kursu yönetimince kendilerine yapılan uyarıları şu sözlerle belirtmişlerdir:

> Derslere gelseniz daha iyi olur. (SA 17)
> Niye gelmediğimi sordular, ben de geçiştirdim. (SA 13)
> Uygun olduğunuz zamanlarda derslere katılırsanız iyi olur. Denetleme olabilir. (SA 15)

Bu uyarılma sözleri de aslında devamın yalnızca yasal gereklilik açısından önemsendiğini, bir öğrenme sorunu olarak görülmediğini ortaya sermektedir. Kayıtlı oldukları motorlu taşıt sürücüleri kurslarında derslere devam etmeyen/edemeyen adaylar kendileri hakkında herhangi bir işlem yapılmadığını belirtmişlerdir. Görüşmelerden de anlaşıldığı üzere devamsızlık hem adaylar, hem de kurs yönetimi tarafından bir sorun olarak değerlendirilmemektedir.

Sürücü adaylarının motorlu taşıt sürücüleri kursundaki derslere devamsızlıklarına ilişkin beyan ettikleri nedenlerin dağılımı çizelge 9'da gösterilmektedir.

Çizelge 9. Derslere Devamsızlık Eden Sürücü Adaylarının Beyan Ettikleri Devamsızlık Nedenlerine Göre Dağılımı (n:19)

Devamsızlık Nedenleri	**Sayı**	**%**
Çalışma Saatleri ve Kursun Ders Saatlerinin Çakışması	3	15.8
Kursun Başka Kursların Ders Saatleriyle Çakışması	1	5.2
Başka Bir İlde Lisans Eğitimine Devam Zorunluluğu	2	10.5
Mazeret Beyan Etmeyen	13	68.5
Toplam	19*	100.0

*11 kişi derslerin tamamına katıldığını beyan ettiği için toplam, grubun büyüklüğü olan 30'dan azdır.

Görüldüğü üzere, derslere devam etmediklerini beyan eden adaylardan yalnızca yaklaşık 1/3'ü devamsızlık yapmalarına yol açan bir neden belirtmiştir. Bunlar devam etmeme nedenlerini şu ifadelerle açıklamışlardır:

> Kursa kaydolurken derse devam edip edemeyeceğimi sordular, ben de uygun olduğumda derslere katılacağım dedim, ama okul yüzünden birkaç derse katılabildim. (SA 3)
> Kurs saatleriyle iş saatlerim çakıştı, mecburen işe devam ettim. (SA 11)
> Sürücü kursuyla aynı saatte okulda yabancı dil kursu vardı. Bu şansı kaçıramazdım. (SA 12)

Bu ifadelerden de görüldüğü üzere derse devam edememelerinin temel nedeni kurs saatlerinin kendileri için uygun olmamasıdır.

Diğer 13 aday (yüzde 68.5) devamsızlıkları için bir neden belirtmemişlerdir. Devam etmemek normal sayılan bir durum olarak görülmektedir.

Sürücü adaylarına motorlu taşıt sürücüleri kursunda herhangi bir sebeple anlamakta, öğrenmekte zorluk çektiği konularda ek süre, tekrar veya ek ders gibi bir esneklik sunulup sunulmadığı sorulmuştur. Görüşülen bireylerin cevaplarının dağılımı çizelge 10'da gösterilmiştir.

Çizelge 10. Görüşülen Sürücü Adaylarına Göre Anlaşılmayan Konular Karşısında Öğretici ve Kurs Yönetiminin Tepkilerinin Dağılımı (n:30)

Kurs Yönetim / Eğiticilerinin Tepkileri	**Sayı**	**%**
Destek Sağladılar	8	26.6
İhtiyaç Duymadım / Talep Etmedim	4	13.3
Yardımcı Olunmadı	1	3.3
Derslere Katılmadım	17	56.6
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının yarısından biraz çoğu –ki bunlar derslere hiç katılmayanlarla kısmen katılanların bir kısmından oluşmaktadır- öğrenme sürecinden yararlanma gayreti olmayan kişilerden oluşmaktadır. Bir başka deyişle derslere katılmadıkları için anlaşılamayan konular karşısında öğretici ve kurs yöneticilerinden herhangi bir talepte bulunmamışlardır.

Sürücü adaylarının yüzde 26.6'sı ise böyle bir talepte bulunduklarını ve kurs yönetimi ve öğreticilerden destek gördüklerini belirtmişlerdir. Sürücü

adaylarından biri konuyla ilgili şu sözleri ifade etmiştir: "*Eğiticiler dersi anlatıp geçmediler, konunun anlaşıldığından emin olmak için çalıştılar." (SA 3)*

Bu tür durumlarda destek görmediğini söyleyen tek bir katılımcı aldığı tepkiyi ve sonucunu şöyle ifade etmiştir: *"Soru sorduğum iki derste bana kitap sınav için yeterli dediler, ben de bir daha soru sormadım." (SA 28)*

Geray (2002, 27-33), öğrenme açısından bireyin kişisel özelliklerinin ve yeteneklerinin önemli olduğunu, öğrenme hızının yaş ile de ilişkili olarak değiştiğini ifade etmiştir. Lindeman'a göre (Akt: Knowles, 1996, 29) insanlar arasındaki bireysel farklılıklar yaşla artar; bu nedenle, yetişkin eğitiminde biçim, zaman, yer ve öğrenme hızındaki farklılıklar için en uygun düzenlemelerin yapılması gerekir. Bir yetişkin eğitimi faaliyeti olan sürücü eğitiminde de, yetişkin insanların öğrenme hızlarındaki farklılık kabul edilmeli ve sürede, süreçte esneklik sağlanmalıdır.

Görüşülen bireylere kurstaki eğiticilerin kendilerine davranış şekilleri ve öğrenmelerine katkıları hakkındaki düşünceleri sorulmuştur; iki görüşmede adaylar eğiticilerin yaklaşımını saygılı ve hoşgörülü şeklinde değerlendirmiş, iki görüşmede ise adaylar ilk yardım öğretmeni dışındaki eğiticilerin ders işleyişini olumlu, davranışlarını anlayışlı olarak tanımlamışlardır. Bir aday ise (sa 28) *"İlk yardım hocası bir şeyler öğretmeye çalıştı; diğerleri süreyi doldurup gittiler"* ifadesini kullanmıştır. Yedi görüşmede adaylar eğiticileri yeterli ve davranışlarını "arkadaşça" şeklinde tanımlamışlardır. Bazıları düşüncelerini şöyle ifade etmişlerdir:

> Bize yakındılar, hoca gibi değil arkadaşça tavır sergilediler. (SA 22)
> Kursiyerlere karşı arkadaşça davrandılar. (SA 25)
> Bize ders anlatırken davranışlarını hoşgörülü ve arkadaşça, sorularımız karşısındaki davranışlarını ise sabırlı ve saygılı olarak tanımlayabilirim. (SA 2)
> Hocalar konusunda yeterliydi, davranışları ise daha çok arkadaşçaydı. (SA 21)

Görüşmelerde adaylara sürücülüğü öğrenmek için motorlu taşıt sürücüleri kursundaki eğitim dışında başka bir ders, kurs ya da özel çalışmaları olup olmadığı sorulmuştur. Görüşülen bireylerin cevaplarının dağılımı çizelge 11'de gösterilmiştir.

Çizelge 11. Görüşülen Sürücü Adaylarının Kurs Dışında Sürücülüğü Öğrenmeye Yönelik Çalışma Yapıp Yapmamalarına Göre Dağılımı (n:30)

MTSK Dışında Çalışma	Erkek		Kadın		Toplam	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	%
Yaptı	6	28.6	2	22.2	8	26.7
Yapmadı	15	71.4	7	77.7	22	73.3
Toplam	21	100.0	9	100.0	30	100.0

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının yüzde 73.3'ü sürücülüğü öğrenmeye yönelik kurs dışı çalışmaları olmadığını belirtmişlerdir. Bu durumu şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Kardeşimden daha önce öğrenmiştim. (SA 14)
> Eşimle kursa gitmeden önce öğrenmiştim. (SA 28)
> Babamla zaman zaman çalıştığım için kurstan önce araç kullanmayı biliyordum. (SA 24)
> Kuzenim öğretmişti. Zaten araç kullanmayı biliyordum. (SA 10)
> Köyde traktör sürerek öğrenmiştim. (SA 9)

Sürücülüğü öğrenmeye yönelik kurs dışı çalışmaları olmadığını belirten 22 adaydan 19'u kursa başlamadan önce araç kullanmayı bildiklerini ifade etmişlerdir.

Ancak sürücü adaylarının yüzde 26.7'si sürücülüğü öğrenmek için kurs dışında da çalıştıklarını ifade etmişlerdir. Kurs dışında da sürücülüğü öğrenmeye yönelik çalışması olan adaylar bu durumu şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Sadece direksiyon dersi için amcam ve babamla çalıştım. (SA 27)
> Kendi aracımla boş alanlarda çalıştım. (SA 26)
> 1,5 yıldır abimle çalışıyordum. (SA 8)
> Babamla çalıştım. (SA 12)

Çizelge 16'da görüldüğü üzere görüşülen adayların çoğunluğu (yüzde 76.6) sürücülüğü kurs dışında öğrendiklerini ifade etmişlerdir. Aslında sürücü adaylarının büyük çoğunluğunun, kursa başlamadan önce veya kursla eşzamanlı olarak, sürücülüğü öğrenmek için kurs dışında informal öğrenme çalışmaları yaptıkları anlaşılmaktadır.

Adaylarda yalnızca bir kişi kayıtlı olduğu motorlu taşıt sürücüleri kursundan ek ders aldığını belirtmiştir.

Görüşülen sürücü adaylarına “motorlu taşıt sürücüleri kursu sonunda sınava girdiğinizde kendinizi sınava girmeye hazır hissediyor muydunuz” sorusu yöneltilmiştir. Görüşülen bireylerin cevaplarının dağılımı çizelge 12’de gösterilmiştir.

Çizelge 12. Görüşülen Sürücü Adaylarının ‘Kurs Bitiminde Sınavlara Hazır Olup Olmamalarına’ İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:30)

Kurs Sonunda Sınava Girmeye Hazır Hissediyor muydunuz?	**Sayı**	**%**
Evet	27	90.0
Hayır	3	10.0
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen adayların tamamına yakını (yüzde 90) kurs sonunda kendilerini sınava girmeye hazır olduklarını ifade etmişlerdir. Kendini sınava girmeye hazır hisseden adayların yaklaşık 4/5’i, kurstan önce araç kullanmayı bildiğini ifade eden adaylardır. Kendini sınava hazır hisseden kadın adaylardan birisi (sa 19) *“eski sınavlarda çıkmış sorulardan çıkıyor dediler, öyle oldu”* ifadesini kullanmıştır. Dolayısıyla adayların kendilerini sınava hazır hissetmelerinde asıl kaynağının kurs olmadığı; adayların informal öğrenmelerden ötürü sınava girmeye kendilerini hazır hissettiklerini anlaşılmaktadır.

Görüşülen adaylardan üç aday ise sınav zamanı geldiğinde kendilerini sınava girmeye hazır hissetmediklerini ifade etmişlerdir. Sınava girmeye hazır olmayan üç adaydan ikisinin kadın, birinin ise erkek olduğu görülmektedir. Kendini sınava hazır hissetmeyen kadın adaylardan birisi (sa 1) *“kurstan önce araç kullanmayı bildiğim için direksiyon sınavına hazırdım ama teorikte ilk yardım dışında tereddütlerim vardı”* ifadesini kullanmıştır.

Görüşülen sürücü adaylarının motorlu taşıt sürücü kursu sonunda girdikleri sınava yönelik görüşlerinin dağılımı çizelge 13’de gösterilmiştir.

Çizelge 13. Görüşülen Sürücü Adaylarının Kurs Bitimindeki Sınavlara İlişkin Görüşlerinin Dağılımı (n:30)

Görüşler	**Sayı**	**%**
Sınavı Kolay Bulan Adaylar	22	73.4
Cevap Vermeyen Adaylar	8	26.6
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının yüzde 26.6'sı motorlu taşıt sürücüleri kursu sınavıyla ilgili görüşlerini paylaşmak istememişlerdir. Ancak sürücü adaylarının çoğunluğunun (yüzde 73.4) sınavları kolay bulduğu anlaşılmaktadır; hatta iki aday (sa 1 ve sa 5) görüşmede *"sınav kurstaki derslere katılmamama rağmen kolay geçti"* ifadelerini kullanmışlardır.

Sürücü adaylarının cevapları sınavları kolay bulmalarının iki nedeni olduğunu göstermektedir. Bunlardan ilki yazılı sınavlara ilişkindir. Görüşülenler yazılı sınavı kolay bulma nedenlerini şöyle açıklamıştır:

> Sınav kolaydı, kitaptaki soruların aynısı ya da çok benzeriydi sınavdaki sorular. (SA 2)
> Son 5 yılda yapılan sınavlardaki soruları çözdüm aynısı çıktı. (SA 7)
> Kursun verdiği kitaptaki sorularla yazılı sınavdaki sorular aynı gibiydi.(SA9)
> Yazılı sınav çok zor bir sınav değildi, genelde kursun verdiği kitaptaki sorular çıktı. (SA 13)
> Yazılı sınav çok kolay bir sınavdı, daha önceki sınav sorularına çalıştım aynısı çıktı. (SA 15)
> Yazılı sınav hiç çalışmadan da yapılabilir, daha zor olabilirdi. Bence herkes 2 gün çalışsa bu sınavı geçer. (SA 17)
> Yazılı sınav için kursun verdiği kitaptaki sorulara çalıştım, sınavda da soruyu gördüm doğru şıkkı işaretledim. (SA 28)

Sınavları kolay bulmalarının diğer nedeninin ise direksiyon sınavının niteliği ile ilgili olduğu anlaşılmaktadır. Adaylar direksiyon sınavını şu sözlerle değerlendirmişlerdir:

> Direksiyon sınavı 2-3 dakika sürdü, 500 metre git gel yapıp park ettim hepsi bu. (SA 5)
> Direksiyon sınavı toplam 10-15 dakika sürdü, düz yolda biraz gittim ve durdum o kadar. (SA 7)
> Direksiyon sınavı ise 10 dakikayı geçmedi. Ovacıkta aracı hareket ettirmem, hızlanmam, yavaşlamam ve park etmem kontrol edildi. (SA 9)
> Direksiyon sınavı iyi geçti ancak daha geniş zamanda yapılmalıydı, sadece düz yolda arabayı hareket ettirip durdurmaktan ibaret bir sınavdı. (SA 12)
> Direksiyon sınavı 10 dakika sürdü. Yozgat bulvarında dur kalk yaptım o kadar. (SA 15)
> Direksiyon sınavı acil durumlara dönük bir sınav değil, refleks ölçülmüyor, yani her şey bomboş bir trafiğe göre. (SA 18)
> Direksiyon sınav saatinde kar yağıyordu, tam 7 dakikada Yozgat bulvarında

yavaş yavaş bir aşağı bir yukarı gittim sınavı geçtim. (SA 19)
Kursa başlamadan önce araba kullanmayı zaten biliyordum, o yüzden direksiyon sınavında zorlanmadım. (SA 25)
Direksiyon sınavı 5 dakika bile sürmedi, aracı hareket ettirdim, bir kilometre sonra geri döndüm ve park ettim o kadar, neyi ölçtüler pek anlamadım. (SA 27)
Direksiyon sınavı çok kısa sürdü, tenha bir yolda hareket ettim, arabayı park ettim o kadar" ifadelerini kullanmıştır. (SA 28)

Görüşülen sürücü adaylarına "motorlu taşıt sürücüleri kursu sonunda yapılan yazılı sınavda başarılı olmanızda kursta verilen eğitim ve eğiticiler mi, kaynak kitap ve materyaller mi daha etkili oldu?" sorusu yöneltilmiştir. Görüşülen bireylerin cevaplarının dağılımı çizelge 14'de verilmiştir.

Çizelge 14. Görüşülen Sürücü Adaylarının Sınavlardaki Başarılarının Kaynağına İlişkin Görüşlerinin Dağılımı (n:30)

Başarının Kaynağı/ları	**Sayı**	**%**
Kaynak Kitap / Geçmiş Sınavlarda Çıkmış Sorular	22	73.3
Kursta Verilen Eğitim ve Eğiticiler	3	10.0
Kursta Verilen Eğitim – Eğiticiler, Kaynak Kitap ve Materyaller	5	16.6
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının çoğunluğu (yüzde 73.3) yazılı sınavda başarılı olmalarını tek başına "kaynak kitap" ile açıklamış ve şu sözlerle ifade etmişlerdir:

Sorular çoğunlukla kitaptan çıktı. (SA 4)
Bence kaynaklar daha etkili ayrıca da yeterliydi. (SA 16)
İnternetten ulaştığım sorular ve kaynak kitap yeterliydi. (SA 11)

Bunlar genellikle derslere devam etmeyen adaylardır ve kurs tarafından verilen kaynak kitabın daha etkili olduğunu ifade etmişlerdir. Sürücü adaylarının az bir kısmı (yüzde 10) yazılı sınav başarılarının kursun bir ürünü olduğunu belirtmişlerdir:

Hepsi içinde eğiticiler daha etkiliydi. (SA 12)
Eğitim ve eğiticilerle yapılan çalışmalar daha akılda kalıcıydı. (SA 22)

Adayların yaklaşık 1/6'sı ise eğitim ve eğitimciler ile kaynak kitapları birlikte anmıştır:

> Hocalar ve eğitim öncelikliydi kaynak kitaplar ikinci plandaydı. (SA 13)
> İlk yardım için kitap diğerleri için kurs önemliydi. (SA 23)
> Öncelikle kaynak kitap ve materyaller ama eğitim de etkiliydi. (SA 2)

Sürücü adaylarının bu yaklaşımı aslında öğrenmenin birden fazla bağlamda gerçekleştiğini, her bağlamdaki öğrenmelerin diğerini desteklediğini göstermektedir.

Görüşülen adaylara sürücü belgelerini aldıkları gün kendilerini her türlü yol ve hava şartlarında araç kullanmaya hazır hissedip hissetmedikleri sorusu yöneltilmiştir. Görüşülen bireylerin cevaplarının dağılımı çizelge 15'de gösterilmiştir.

Çizelge 15. Görüşülen Sürücü Adaylarının Sürücü Belgelerini Aldıkları Gün Kendilerini Her Koşulda Araç Kullanmaya Hazır Hissedip Hissetmemelerine Göre Dağılımı (n:30)

Araç Kullanmaya Hazır Hissediyor musun?	**Erkek**		**Kadın**		**Toplam**	
	Sayı	**%**	**Sayı**	**%**	**Sayı**	**%**
Evet. Hazırım.	12	57.1	1	11.1	13	43.3
Hayır. Hazır değilim.	8	38.0	8	88.9	16	53.3
Emin değilim	1	4.8	-	0.0	1	3.3
Toplam	21	100.0	9	100.0	30	100.0

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının yaklaşık yarısı (yüzde 43.3) kendisini araç kullanmaya hazır hissetmekte; yarısından biraz fazlası ise (yüzde 53.3) hazır hissetmemektedir.

Kendilerini her türlü yol ve hava şartlarında araç kullanmaya hazır hissettiklerini ifade eden 11 aday görüşmelerde kursa başlamadan önce araç kullanmayı bildiklerini ifade etmişlerdir. Kendini hazır hisseden bir aday durumu şu sözlerle ifade etmiştir: "*Babamla çok fazla çalışma yaptığım için kendimi hazır hissediyorum." (SA 11)*

Görüldüğü üzere sürücü belgesini aldığı gün hazır olanlar aslında kursa başlamadan önce araç kullanmayı bilenlerdir. Hazır hissetmeyenler ise durumlarını şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Sadece arabayı hareket ettirebilirim. Karda veya yağmurda ne yaparım hiç bilmiyorum. (SA 27)

Sadece trafiğin yoğun olmadığı yerlerde kullanabilirim. (SA 14)
Yavaş yavaş öğreneceğim, eksiklerim var. (SA 2)
Biraz özel çalışma yaptıktan sonra trafiğe çıkabilirim. (SA 20)

Görüşme yapılan adaylara görüşmenin sonunda söylemek istedikleri bir şey olup olmadığı sorulmuştur. Sürücü adayları sürücü eğitimine ilişkin son görüşlerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

Sürücü belgesi sisteminin gözden geçirilmesi gerekli. Eğitim ve denetim amaca dönük şekilde birbirini tamamlamalı. (SA 2)
İsteyen herkesin hiç zorlanmadan sürücü belgesi alabilmesi yanlış. Ben dersleri takip ettim ona rağmen araba kullanmaya hazır değilim. Bu mevcut sistemin doğru olmadığını gösteriyor. (SA 3)
Direksiyon sınavının süresi çok sınırlı. Direksiyon sınavı çok ciddi yapılması gereken bir sınav. (SA 8)
Sürücü eğitimi üzerinde çok ciddi durulması gereken bir süreç. Şu haliyle ticari kaygıyla yapılan bir iş. (SA 20)
Kurslardaki sürücü eğitiminin neden belli bir zaman sınırlamasına tabi olduğunu anlamadım. (SA 21)
Tüm kurs yönetimi parayı ver ne yaparsan yap şeklinde hareket ediyordu. Ben öğrenmek istediğim için gittim, ama derse gitmezsen de bir sorun yok. Bazı dersleri 10 kişiyle bazılarını 3 kişiyle işledik; yani herkes kendini denetliyor. (SA 28)

Görüşülen sürücü adaylarının direksiyon eğitiminden önce motorlu taşıt kullanmayı bilip bilmedikleri ve kullanıp kullanmadıkları kendilerine sorulmuş ve alınan cevapların dağılımı çizelge 16' da gösterilmiştir.

Çizelge 16. Sürücü Adaylarının Kurstaki Eğitiminden Önce Motorlu Taşıt Kullanmayı Bilip Bilmediklerine, Kullanıp Kullanmadıklarına Göre Dağılımı (n:30)

Kurstan Önce Araç Kullanmayı Biliyor mu?	**Erkek**		**Kadın**		**Toplam**	
	Sayı	**%**	**Sayı**	**%**	**Sayı**	**%**
Evet	18	85.7	5	55.5	23	76.6
Hayır	3	14.3	4	44.5	7	23.3
Toplam	21	100.0	9	100.0	30	100.0

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının 3/4'ünden fazlasının (yüzde 76.6) motorlu taşıt sürücü kursunda eğitime başlamadan önce araç kullanmayı bildikleri, yalnızca yaklaşık 1/4'ünün (yüzde 23.4) araç kullanmayı bilmeden kursa katıldığı anlaşılmaktadır.

Motorlu taşıt sürücüleri kursunda eğitime başlamadan önce araç

kullanmayı bildiklerini belirten adaylardan 13' ü araba kullanmayı babasından, altısı kardeşinden, dördü ise bir akrabasından öğrendiğini beyan etmiştir. Kurstan önce araç kullanmayı bildiğini beyan eden erkek adayların görüşülen erkek adayların büyük çoğunluğunu (yüzde 85.7) oluşturduğu görülmektedir. Kadın adaylarda ise kurstan önce araç kullanmayı bilen adayların oranı (yüzde 55.5) ile bilmeyen adayların oranının (yüzde 44.5) birbirine çok yakın olduğu görülmektedir.

Sürücü Adaylarının Demografik Özellikleri ve Sürücü Eğitim Programına Yönelik Görüşlerine İlişkin Tartışma

Görüldüğü üzere sürücü adaylarının büyük çoğunluğunun (yüzde 76.6) motorlu taşıt sürücüleri kursuna başlamadan önce araç kullanmayı bildikleri, yalnızca yaklaşık 1/4'ünün (yüzde 23.4) araç kullanmayı bilmeden kursa katıldığı anlaşılmaktadır. Kursa araç kullanmayı bilerek katılanlar, araç kullanmayı baba, ağabey, amca gibi yakın akrabalarından öğrendiklerini ifade etmişlerdir. Ancak, sürücü adaylarının büyük çoğunluğunun (yüzde 76.6) kursa başlamadan araç kullanmayı bildiklerini ifade etmelerine rağmen, adayların yarısından biraz fazlasının (yüzde 53.3) kurs bitiminde her türlü hava ve yol koşulunda araç kullanmaya kendini hazır hissetmemesi dikkat çekicidir. Bu durum sürücülüğün hem nonformal hem de informal olarak trafik açısından düşük yoğunluklu yerlerde öğrenilmeye çalışılmasıyla açıklanabilir.

Birer yetişkin olan sürücü adaylarının, nonformal eğitim olarak tanımlayabileceğimiz motorlu taşıt sürücüleri kursuna katılmadan önce plansız, tasarlanmamış ve yapılandırılmamış şekilde sürücülüğü öğrenme çalışmalarının yaygınlığı informal öğrenmelerin önemini ve baskın rolünü ortaya koymaktadır. Tursting ve Barton (2011, 60), informal öğrenme konusundaki çalışmaların, öğrenmenin derslik ve öğrenme ortamları dışında da oluşabileceğinin farkına varılmasının gerekliliğine işaret eder. Buna göre derslik ile diğer öğrenmeler arasında ilişki kurulmalıdır.

Candy (1991), tarafından biçimsel kurumsal yapıların dışında öğrenmenin bağımsız takibi olarak kendini yetiştirme (autodidaxy) etkinliği olarak tanımlanan özyönelimli öğrenme (Tursting ve Barton, 2011, 53-54), ne öğrenileceğine, nasıl öğrenileceğine öğrenenin karar verdiği bir süreçtir (Miser,

2013, 155). Görüşme yapılan sürücü adayları özyönelimli birer öğrenen olarak sorumluluk alıp sürücülüğü öğrenme konusunda yürüttükleri çalışmalar sonucu gerçekleşen öğrenmeleri kurstaki çalışmalarına eklemlemiştir.

Mevcut sürücü eğitim sistemi, her sürücü belgesi sınıfı için standart içerik ve süreye sahiptir. Sistem, yürürlükteki haliyle sürücü adayının kursa başlamadan önce dağarcığında getirdikleri olarak tanımlanabilecek hazır bulunuşlukla ilgilenmez. Adayın genel ve özel yetenekleri, hedef davranışlarla ilgili bilgi, beceri ve duyguları, tutumu, güdülenmişliği ve kişiliği gibi değişkenler göz ardı edilerek her adayın almak istediği sürücü belgesi için yetkili otorite tarafından daha önce belirlenmiş içerik, süre ve takvime tabi olması beklenmektedir.

Sürücü adaylarının büyük çoğunluğu (yüzde 73.3) motorlu taşıt sürücüleri kursundaki derslere ya tamamen katılmamış ya da kısmen katılmışlardır. Bu adayların yaklaşık 1/3'ü, günlük yaşamlarındaki başka etkinliklerle kurs saatlerinin çakışması nedeniyle derslere katılmadıklarını ifade etmişlerdir. Knowles (1996, 53), kuramsal olarak bireylerin olgunlaştıkça, öz yönetimli olma, deneyimlerini öğrenmede kullanma, kendi öğrenmeye hazır oluşlarını tanımlama ve öğrenmelerini yaşam sorunları etrafında düzenleme gereksinimi ve yeterliliğinin özellikle ergenlik sırasında hızla arttığını savunmaktadır. Ancak, mevcut sistem motorlu taşıt sürücüleri kurslarının grup için yeterli aday sayısına ulaşınca derslere başlamaları ve sınavların merkezden önceden ilan edilen takvim çerçevesinde yapılması nedeniyle adayların kendi öğrenmeleri hakkında karar verebilmelerine imkan vermemektedir. Lezotto'ya göre (Akt: Balcı, 2001, 32), eğitimin temel amacı öğrenenleri alternatif tercihlerle güçlendirmektir. Yani, öğrenenlerin yapmak istedikleri şeyler için çeşitli tercihleri olabilmelidir. Wlodowski de (1985), (Akt: Knowles, Holton ve Swanson, 2011, 198) yetişkinlerin öğrenme motivasyonuyla ilgili olarak, yetişkinlerin kendi öğrenmeleriyle ilgili seçenekleri olduğunu hissetmek istediklerini belirtmiştir. Sürücü adayı yetişkin bireyden neyi, hangi yolla, ne zaman ve nerede öğreneceği konusunda iradesi dışında alınmış kararlara uyması beklenmektedir.

Beklenti teorisi de (Vroom, 1995), yetişkinlerin motivasyonunun bir özeti olarak üç faktörü ortaya koymaktadır. Bunlar; değer, araçsallık ve beklentidir. Bu durumu öğrenme terimleri içine koyarsak; yetişkinler, en çok yeni şeyler

öğrendiklerine inanırlarsa motive olurlar (beklenti), öğrenme onlara hayata dair bir sorundan çıkışta yardım edecekse (araçsallık) motive olurlar ve eğer bu öğrenme onların hayatında önemliyse (değer) motive olurlar (Akt: Knowles, Holton ve Swanson, 2011, 198). Bu durum sadece sürücü adaylarının derse olan ilgi ve tutumunu değil, aynı zamanda derse devam ve devamsızlık durumunu da açıklayabilir. Görüşülen kurs eğiticilerinin yarıdan fazlası (yüzde 60) öğrencilerin derse katılımının düşük olduğunu, bu durumun dersin verimliliğini olumsuz etkilediğini; yine yarıdan fazlası (yüzde 60) öğrencilerin derse motivasyonunun çok düşük olduğunu, adaylar için sınavı geçmenin ve soru çözmenin daha önemli olduğunu ifade etmişlerdir. Yetişkin bir sürücü adayı dersin kendisi için önemli olmadığını düşündüğünde, görüşmelerden de anlaşıldığı şekliyle denetim ve cezalandırma da söz konusu değilse derse devam etmeyebilecektir. Nitekim, görüşülen sürücü adaylarının çok büyük kısmı (yüzde 73.3) derslere devam etmemiştir. Anlaşılıyor ki motorlu taşıt sürücüleri kursu adaylar tarafından sürücülük öğrenilen bir yerden çok tamamlanması gereken yasal sürecin çok işlevsel olmayan parçası olarak algılanmaktadır.

Birer yetişkin olan sürücü adayları farklı hazırbulunuşluk seviyeleri ve farklı öğrenme yöntem ve süreleriyle öğrenme ortamına gelmektedir. Bu farklılıkları göz ardı eden ve yazılı mevzuat hükümleri çerçevesinde oluşturulması zorunlu zaman çizelgesi kendisine dayatılan yetişkin, kursu sürücülüğü öğrenebileceği bir yer olarak değerlendirmeyip, sınavı geçip sertifikasını almasına yarayan bir yer olarak değerlendirmeye başlamaktadır. Kurs eğiticilerinin çoğu adayların devamsızlığının dersin verimini olumsuz etkilediği belirtmektedir. Çalışma ve öğrenim gibi sorumluluk alanlarıyla sürücü eğitiminde içinde bulundukları görece daha denetimsiz sürücü kursu ortamının zaman çizelgeleri çakıştığında sürücü adayı birey kursa devam etmemekte bir sakınca görmemektedir.

Sürücü adaylarının çok büyük kısmının derslere devam etmemelerine rağmen, bu adaylardan sadece yaklaşık 1/5'inin kurs yönetimi tarafından uyarılmış olması ve bu uyarıların da aslında kurs yönetiminin denetlenme endişesini dile getirmesi dikkat çekicidir. Kurs yönetimlerinin ilgili mevzuatta zorunlu kılınmasına rağmen, adayların devamsızlıkları hakkında işlem tesis etmemeleri ticari kaygıyla hareket ettiklerini düşündürmektedir.

Sürücü adaylarının çoğunluğu (yüzde 73.3) kurs sonunda yapılan sınavı "kolay" olarak tanımlamışlardır. Konuyla ilgili görüş belirten sürücü adaylarının çoğunluğunun "kolay" şeklinde nitelendirdiği sınav sistemiyle ilgili aday görüşleri incelendiğinde, adayların bu durumu genel olarak; *"çalışma kitabındakine benzer ya da aynı sorular çıktı"*, *"geçmiş sınavlardaki sorulara çalıştım yeterli oldu"* şeklinde açıkladıkları görülmektedir. Tamamı test (çoktan seçme) şeklinde gerçekleşen MTSK teorik sınavlarından 13.02.2010 tarihinde gerçekleşen sınava ait B sertifikası (5. Grup) Y kitapçık (MEB, 2013) türündeki sorular ile MEB tarafından tavsiye edilen üç sürücü eğitim kitabındaki sorular incelenmiştir. Sınav soruları ile eğitim kitapları arasındaki soruların adayları ifadelerinde yer aldığı şekliyle benzer veya aynı olduğu görülmüştür:

- B sertifikası (5. Grup) Y kitapçık türü İlk Yardım testi 8. soru ile bir numaralı Sürücü Eğitim kitabı İlk Yardım 4. Konu testi 35. sorunun (Yüksel ve Karabulut, 2011, s. 359),
- B sertifikası (5. Grup) Y kitapçık türü İlk Yardım testi 6. soru ile iki numaralı Sürücü Eğitim kitabı İlk Yardım 3. Konu testi 20. sorunun (Kibaroğlu, 2011, s. 342),
- B sertifikası (5. Grup) Y kitapçık türü Trafik ve Çevre Bilgisi testi 6. soru ile üç numaralı Sürücü Eğitim kitabı Trafik ve Çevre Bilgisi 4. konu testi 27. sorunun (İpek, 2011, s. 38),
- B sertifikası (5. Grup) Y kitapçık türü Trafik ve Çevre Bilgisi testi 1. soru ile iki numaralı Sürücü Eğitim kitabı Trafik ve Çevre Bilgisi 1. konu testi 1. sorunun (Uyar, 2011, s. 16),
- B sertifikası (5. Grup) Y kitapçık türü Motor ve Araç Tekniği testi 36. soru ile bir numaralı Sürücü Eğitim kitabı Motor ve Araç Tekniği 10. konu testi 29. sorunun (Taşkesen, 2011, s. 309)

soru kökü seçenekler ve sıralaması ile görseller bakımından da tamamen aynı olduğu görülmüştür. Çoğaltılabilecek bu örnekler adayların kursu sürücülüğü öğrenme yeri olarak değil tamamlanması gereken yasal bir süreç olarak değerlendirmeleriyle birlikte düşünüldüğünde sürücü adaylarınca olumsuz değerlendirilmemektedir.

Kursa devamın az olmasına rağmen sürücü adayları yapılan sınavı kolay olarak tanımlamıştır. Buna rağmen yapılan sınavı başarıyla geçen adayların sadece yarıya yakını (yüzde 43.3) her türlü hava ve yol koşulunda araç kullanmaya kendini hazır hissettiğini ifade etmiştir. Yine bu veri de adayların motorlu taşıt sürücü kursunu sürücülüğü öğrenme yeri olarak değerlendirmediğinin göstergesidir.

Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Eğitiminin İçeriğine Yönelik Görüşler

Motorlu Taşıt Sürücüleri Kurslarında eğitim daha önce geniş biçimde açıklandığı üzere ilk yardım bilgisi, motor ve araç tekniği, trafik ve çevre bilgisi ve direksiyon eğitimi yeterlilik alanlarından oluşmaktadır. İyi bir sürücü olmak açısından her bir alanın ilgililerce gerekli bulunma durumu, uygulamaların niteliği, geliştirilmesi gereken yönleri motorlu taşıt sürücüleri kursunun tüm taraflarının görüşleri alınarak değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Motor ve Araç Tekniği Alanı. Görüşülen sürücü adaylarının motorlu taşıt sürücü kursunda okutulan motor ve araç tekniği bilgisi dersinin içeriği hakkındaki görüşlerinin dağılımı çizelge 17'de gösterilmiştir.

Çizelge 17. Sürücü Adaylarının Motor ve Araç Tekniği dersinin içeriğine ilişkin görüşlerine Göre Dağılımı (n:30)

Motor ve Araç Tekniği Dersine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Her sürücünün bilmesi gereken bilgileri içeriyor	5	16.6
Sürücü için gerekli olmayan bilgiler de var	8	26.6
İçerikle ilgili fikir beyan etmeyen	17	56.6
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen sürücü adaylarının yarıdan biraz fazlası (yüzde 56.6) içeriğe ilişkin bir fikir beyan etmemiştir. Çünkü bu adayların tamamı bu derse hiç devam etmeyen ya da kısmen devam edenlerden oluşmaktadır. Geri kalanlar ise iki kümeye ayrılmış durumdadır. Adayların yaklaşık 1/4'ü motor ve araç tekniği dersinde “bir sürücü için gerekli olmayan bilgilerinde bulunduğunu” düşünmektedir ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Hiç araç tamiri gereği duyacağımı düşünmüyorum. (SA 18)
> Bazı parçaların tanımı bile zaman kaybı. (SA 13)

Adayları yaklaşık 1/6’sı ise motor ve araç tekniği dersinin her sürücünün bilmesi gereken bilgileri içerdiğini ifade etmiştir.

Görüşülen sürücü adaylarının motorlu taşıt sürücüleri kursunda okutulan motor ve araç tekniği bilgisi dersinin içeriğini de göz önünde tutarak eğitim için ayrılan süreye ilişkin görüşleri çizelge 18’de gösterilmiştir.

Çizelge 18. Sürücü Adaylarının Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süresine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:30)

Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süresine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Yetersiz	2	6.6
Yeterli	7	23.3
Gereğinden Fazla	2	6.6
Fikir Beyan Etmeyen	19	63.3
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen sürücü adaylarının yüzde 63.3’ü dersin süresine ilişkin bir fikir beyan etmemiştir. Çünkü bu adaylar derse tamamen veya kısmen devam etmeyen adaylardır. Beklentiler ve önbilgilere göre değişiklik göstermesi olası olmakla birlikte, adayların yüzde 23.3’ü bu dersin içeriğine göre sürenin uygun olduğunu ifade etmiştir. Sadece iki aday ise dersin içeriğine göre sürenin yetersiz olduğunu beyan etmiştir.

Motor ve araç tekniği dersi ile ilgili olarak farklı otomotiv firmalarının yetkili 10 teknik servis personeli ile görüşülmüş ve görüşülen yetkili servis

personelinin [SP] sürücü adaylarının motorlu araçla ilgili öğrenmeleri gereken temel teknik bilgilere ilişkin görüşleri çizelge 19'da gösterilmiştir.

Çizelge 19. Servis Personelinin, Sürücü Adaylarının Motorlu Araçla İlgili Öğrenmeleri Gereken Temel Teknik Bilgilere İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Temel Teknik Bilgiler*	**Sayı***	**%***
Yağ, Su, Fren Hidroliğinin Nereden Doldurulup Kontrol Edileceği	9	90.0
Akünün Yeri	5	50.0
Yedek Lastiklerinin ve Değiştirme Ekipmanlarının Yerleri	4	40.0
Karter ve Radyatör Gibi Sabit Parçaların Yerleri	3	30.0
Hava Filtresinin Yeri	2	20.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen servis personelinin tamamına yakını (yüzde 90) aracın ve motorun kısımlarından yağ, su, fren hidroliğinin (motor sıvılarının) nereden doldurulup kontrol edileceğinin sürücü adaylarınca bilinmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Sürücülerin motor sıvılarına ilişkin bilgi-beceri gerekliliğini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Sürücünün aracın ilerleyebilmesi ve durabilmesi için hayati öneme sahip yağ ve hidroliğin seviyelerini kontrol edebilmesi hatta eksikse tamamlayabilmesi gerekir. (SP 3)
> Motorla ilgili normal bir sürücünün dışarıdan bakıp anlayabileceği ve en önemli konu bu. (SP 5)
> Yalnız bizim araçlarımızda değil, her marka araçta önemli. Yağ eksiltmişse motor sorun yaşanması kaçınılmaz. Su da öyle. (SP 8)

Görüşülen servis personelinin yarıya yakını (yüzde 40) araçların yedek lastiklerinin ve değiştirme ekipmanlarının yerlerinin bilinmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Görüşülen teknik personel bu konudaki görüşlerini şu şekilde ifade etmişlerdir:

> Yedek lastik ve ekipmanların aşağı yukarı her araçta yeri aynı, ama sürücüler başlarına gelene kadar merak etmiyorlar. (SP 3)
> Bir araç sahibi aracındaki LPG tankını büyütmüş ve yedek lastik yerinden çıkmıyordu. (SP 5)

Görüşülen servis personelinin yaklaşık 1/3'ü (yüzde 30) adayların karter ve radyatör gibi sabit parçaların yerlerini bilmesi gerektiğini ifade ederken, 1/5'i ise hava filtresinin yerinin sürücüler tarafından bilinmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Görüşülen servis personelinin yarısı akünün yerinin bilinmesi gerektiğini söylemişlerdir. Görüşülen bir teknik personel bu gerekliliği *"otomatik aracını sabah çalıştıramadığı için bizi arayan bir sürücüden aküye bakıp yeşil ışığın yanıp yanmadığına bakmasını istedim. Dakikalarca anlattım ama olmadı. Mecburen biz gittik"* (SP 6) örneği ile açıklamıştır.

Görüşülen yetkili servis personelinin sürücü adaylarının motorlu araçların çalışma sistemleri ve prensipleriyle ilgili öğrenmeleri gerekenlere ilişkin görüşleri çizelge 20'de gösterilmiştir.

Çizelge 20. Servis Personelinin, Sürücü Adaylarının Motorlu Araçların Çalışma Sistemleri ve Prensipleriyle İlgili Öğrenmeleri Gerekenlere İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Çalışma Sistemleri ve Prensipleriyle İlgili Görüşler*	**Sayı***	**%***
Sistem ve işleyiş kısaca anlatılmalı, Benzinli ve dizel motorların çalışma prensip ve farklılıkları anlatılmalı	10	100.0
Programda yer alan parçaların çoğunu göremez ve müdahale edemez	5	50.0
Aydınlatma ve İkaz Sistemleri	3	30.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen servis personelinin tamamı araçların çalışma sistemlerinin ve işleyişinin genel olarak öğretilmesi gerektiğini, bu bağlamda benzinli ve dizel motorların çalışma prensiplerinin ve aralarındaki farklılıkların da sürücülerce bilinmesi gerektiğini belirtmişlerdir. Ayrıca görüşülen servis personelinin yarısı motorların çalışma sistemleri ve

prensipleriyle ilgili olarak sürücülerin bugünkü motorların MTSK programında belirtilen parçalarını ne görebileceği ne de müdahale edebileceğini belirtmişlerdir. Yetkili servis personelleri bu durumu şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Kaputu açınca motoru neredeyse tamamen kapatan bir kapakla karşılaşıyorsun. Neyi göreceksin, nasıl açacaksın? (SP 1)
> Programdaki parçalar yeni motorlarda ya yok, ya da farklı şekilde ve yerde. Bulmak zor, bir de bulsan ne yapacaksın? (SP 4)

Görüşülen servis personelinin yaklaşık 1/3'ü (yüzde 30) ise sürücü adaylarına aydınlatma ve ikaz sistemlerinin öğretilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Yine görüşülen servis personelinin yaklaşık 2/3'ü (yüzde 60) sistemin işleyişinin kısaca anlatılması gerektiğini belirtmişlerdir. Görüşülen bir teknik personel *"bu bölümde sürücünün bilmesi gereken ateşleme sisteminin nasıl çalıştığı, buji kapaklarındaki asitlenmeyi nasıl kontrol edeceği ve nasıl önleyeceğidir",* demiştir (SP 1).

Görüşülen yetkili servis personelinin sürücü adaylarının aktarma organlarıyla ilgili öğrenmeleri gerekenlere ilişkin görüşleri çizelge 21'de gösterilmiştir.

Çizelge 21. Servis Personelinin, Sürücü Adaylarının Aktarma Organlarıyla İlgili Öğrenmeleri Gerekenlere İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Aktarma Organlarıyla İlgili Görüşler	**Sayı***	**%***
Debriyaj konusu önemli ve detaylı anlatılmalı	10	100.0
Debriyajın etkin kullanımına dönük ilgili pratik bilgiler verilmeli	5	50.0
Aracın lastikleri önemli	2	20.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere aktarma organlarıyla ilgili olarak; görüşülen servis personelinin tamamı debriyajın önemine vurgu yapmış, konunun adayların tümüne öğretilmesi gerektiğini şu sözlerle belirtmişlerdir:

> Bu bölümde adaylara işleyişler kısaca anlatılmalı; ancak, debriyaj ve tekerlekler-lastikler daha dikkatli işlenmeli. (SP 2)
> Bu bölümde debriyajın sağlıklı kullanımı için çalışma mantığı anlatılmalı; ayrıca yapılması ve yapılmaması gerekenler sürücü adaylarına mutlaka anlatılmalı. (SP 5)

Görüşülen servis personelinin yarısı ise debriyaj bilgisinin yanı sıra debriyajın etkin kullanımı ile ilgili pratik bilgiler verilmesinin de gerekli olduğunu şu sözlerle vurgulamıştır:

> Bence aktarma organları konusu önemli ve aracın başında göstererek anlatılmalı. (SP 1)
> Bu bölümde debriyajın işlevi, çalışma şekli ve etkin kullanımı için gerekli bilgiler verilmeli diye düşünüyorum. (SP 3)
> El freni desteği, yokuşlarda kalkış, yoğun trafikte debriyaj kullanımı gibi pratik ama önemli bilgiler de mutlaka verilmeli. (SP 10)

Görüşmelerde servis personelinin 1/5'i ise debriyajla birlikte aktarma organlarının bir uzantısı olan lastiğin önemini de şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Sonuçta 1,5 tonluk araç lastiklerin üzerinde ilerliyor ve duruyor, lastik ömrü ve hava şartlarına uygun lastik seçimi kullanılan araç kadar önemli. (SP 1)
> Aracın fren sistemi ne kadar kaliteli olursa olsun yola temas eden lastikler uygun seçilmemişse ya da yıpranmışsa umduğun yerde duramazsın. (SP2)

Görüşülen yetkili servis personelinin sürücü adaylarının fren sistemleriyle ilgili öğrenmeleri gerekenlere ilişkin görüşleri çizelge 22'de gösterilmiştir.

Çizelge 22. Servis Personelinin, Sürücü Adaylarının Fren Sistemleriyle İlgili Öğrenmeleri Gerekenlere İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Fren Sistemleriyle İlgili Görüşler	**Sayı***	**%***
Fren sisteminin sağlıklı işlemesi hayati öneme sahip detaylı işlenmeli	10	100.0
ABS'nin ne olduğu ve işlevi iyi anlatılmalı	5	50.0
Fren hidroliğinin önemi ve nasıl kontrol edileceği anlatılmalı	4	40.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere fren sistemleriyle ilgili olarak; görüşülen servis personelinin tamamı sistemin sağlıklı işlemesinin önemini vurgulamışlar, hayati öneme sahip konunun adaylara tüm yönleriyle öğretilmesi gerektiğini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Fren sistemi önemli ve sürücü bu sistemi iyi bilmeli. (SP 1)
> Fren sisteminin çalışma prensibini bütün sürücüler bilmeli. (SP 5)
> Fren sisteminin çalışma prensibi bütün sürücülerce iyi bilmeli. Aracın fren sisteminde ne tip arızalar olabilir ve sonuçları sürücü adaylarına anlatılmalıdır. (SP 7)

Bunların yarısı ise adayların Kilitlenme Karşıtı Frenleme Sistemi'nin (Anti-lock Braking System [ABS]) ne olup ne olmadığını ve işlevlerini bilmesi gerektiğini şu sözlerle vurgulamıştır:

> Sürücüler fren sistemleriyle ilgili kulaktan dolma bilgilerle hareket ediyor. Örneğin ABS' nin ne olduğuna dair sağlıklı bilgiye sahip sürücü sayısı bence çok sınırlı. (SP 3)
> Özellikle ABS'nin işlevinin ne olduğu ve ne olmadığı sürücüye anlatılmalı. (SP 5)

Görüşülen servis personelinin yarıya yakını (yüzde 40) ise fren hidroliğinin önemi ve nasıl kontrol edileceğinin sürücü adaylarınca mutlaka öğrenilmesi gerektiğini özellikle belirtmişler, bazıları şu şekilde ifade etmişlerdir:

> Fren sistemi ile ilgili hidrolik seviyesinin nasıl kontrol edileceği anlatılmalıdır. (SP 6)
> Fren sistemi için fren hidroliğinin önemi ve işlevi anlatılmalıdır. (SP 8)
> Araçların fren hidroliğinin önemi ve kontrolü adaylara mutlaka anlatılmalıdır. (SP 9)
> Hidroliğin önemi adaylara mutlaka anlatılmalıdır. (SP 10)

Görüşülen yetkili servis personelinin (SP) sürücü adaylarının ön düzen sistemleriyle ilgili öğrenmeleri gerekenlere ilişkin görüşleri çizelge 23'te gösterilmiştir.

Çizelge 23. Servis Personelinin Sürücü Adaylarının Ön Düzen Sistemleriyle İlgili Öğrenmeleri Gerekenlere İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Ön Düzen Sistemleriyle İlgili Görüşler	**Sayı***	**%***
Parçaların önemi ve sistemdeki görevleri iyi işlenmeli	10	100.0
Sistemdeki muhtemel sıkıntılar ve nedenleri iyi anlatılmalı	4	40.0
Ön düzen sisteminin bakımının zamanında ve doğru yapılmamasının sonuçları anlatılmalı	5	50.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere ön düzen sistemleriyle ilgili olarak; görüşülen servis personelinin tamamı sistemin sağlıklı işlemesinin önemini vurgulamışlar, hayati öneme sahip konunun adaylara tüm yönleriyle anlatılması gerektiğini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bu sistemdeki parçaların önemi ve sistemdeki sıkıntıların belirtileri anlatılmalı; sesler ve titreşimler konusunda sürücüler bilinçlendirilmelidir. (SP 6)
> Aracın yolda ilerlerken direksiyonun her hareketine sağlıklı tepki alınabilmesi ve frenleme esnasında sağa sola çekmeden durabilmesi düzgün bir ön düzene bağlı. (SP 7)

Görüşülen servis personelinin yarısı ise görüşmelerde adaylara ön düzen sisteminin bakımının zamanında yapılmamasının olumsuz sonuçlarının sürücü adaylarına gösterilerek anlatılması gerektiğini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Aracın ilerlemesi sırasında oluşabilecek sıkıntıların (titreme, çekme vs.) belirtileri ve nedenleri anlatılmalı ve bakımların önemi açıklanmalı diye düşünüyorum. (SP 3)
> Bu sistemdeki parçaların neler olduğu, ayarlarının önemi ve bakım ve ayar yapılmazsa sonuçları işlenmeli. (SP 5)
> Benim arabam taş gibi, yıllardır biniyorum tık demedi…! Bizim insanımız her parçanın ekonomik ömrü olduğunu kabul etmiyor nedense. (SP 8)

Görüşmelerde servis personelinin yaklaşık yarısı sistemdeki muhtemel sıkıntıların nedenlerinin sürücü adayları tarafından bilinmesi gerektiğini belirtmiştir.

Görüşülen yetkili servis personeline, “Aracın garanti kapsamı dışına çıkmasına yol açan ve “kullanıcı ya da sürücü hatası” olarak değerlendirilen durumlar var mı? Varsa nelerdir?” sorusu yöneltilmiştir. Yetkili servis personelinin (SP) aracın garanti kapsam ve süresini etkileyen nedenlere ilişkin sürücü adaylarının bilmesi gerekenlere yönelik görüşleri çizelge 24’te gösterilmiştir.

Çizelge 24. Servis Personelinin, Sürücü Adaylarının Araçların Garanti Kapsam ve Süresiyle İlgili Öğrenmeleri Gerekenlere İlişkin Görüşlerinin Dağılımı

Garanti Kapsam ve Süresini Etkileyebilecek Nedenler*	**Sayı***	**%***
Yetkili olmayan yerlerde ve uygun olmayan malzeme ile yapılacak müdahaleler	10	100.0
LPG takılması	4	40.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10’dan fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen yetkili servis personelinin tamamı dışarıda yetkili olmayan yerlerde ve uygun olmayan malzeme kullanılarak yapılan müdahalelerin araçların garanti kapsamını ve süresini olumsuz yönde etkilediğini, ayrıca bakımların zamanında ve düzenli yapılmadığı sürece garantinin sona erebileceğini şu sözlerle belirtmişlerdir:

> Yapılan bakım ve kullanılan malzeme önemli. Biz yetkili serviste bakım ve arızalarda kullandığımız malzeme ve işçilik kalitesini biliyoruz. Dışarıda yapılan müdahale ve sonuçları araç sahibinin tercihi.. Örneğin; dışarıda bir ustaya rutin bakımı yaptırıp, oluşan arızayı garanti kapsamında değerlendirmemizi beklememeli. (SP 1)
> Yetkili olmayan yerlerde yapılan her türlü müdahale sonucu oluşabilecek arıza ve problemler garanti kapsamı dışındadır. Bunun dışında aracın bakımları zamanında ve düzenli yapılmadığında da garanti sona erebilir. (SP 3)

Görüşülen servis personelinin yarıya yakını (yüzde 40) ise LPG takılmasının garanti kapsam ve süresini olumsuz etkileyebileceğini şu sözlerle

ifade etmişlerdir:

> Bugün firmalar kendileri garantili LPG uygulaması yapabiliyor. Ancak bizim insanımız daha ucuz diye ya da tavsiye üzerine başka uygulamalara yöneliyor. Firma hem yaptığı anlaşmalar gereği, hem de dışarıda yapılan uygulamanın kalitesinin belirsizliği nedenleriyle yaşanan sorunları garanti kapsamında kabul etmiyor. (SP 4)
> Benzinli araç sahibi müşterimiz aracının yakıt sarfiyatını azaltmak için ismini ilk kez duyduğum bir marka LPG uygulaması yaptırmış. Ancak uygulamada işçilik o kadar kötü ki, usta kendisine kolay gelen yerden geçirmiş sistemi… delmiş, bağlamış vs. Benim bu araçtaki muhtemel motor arızalarını garanti kapsamında değerlendirebilmem mümkün değil. (SP 7)

Görüşülen servis personelinin 1/5'i (yüzde 20) ise sürücülerin motor yapısındaki teknolojik farklılıklar nedeniyle araçlara isteseler de müdahale edemeyeceklerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> …. Daha detaylı bilgi verilmesi gereksiz, çünkü sürücü müfredatta belirtilen parçaların çoğunu görme lüksüne sahip değil. Görse de müdahale edemez. (SP 3)
> Sürücü adayına motorun her parçasını anlatmak gereksiz. Çünkü parçalar her araçta farklı şekilde ve yerde, ayrıca çoğu motorda kaputun altında bir kapak daha var. (SP 4)

Görüşme yapılan yetkili servis personeline kendi tecrübelerine, gözlemlerine dayalı olarak motor ve araç tekniği bilgisi dersinin kapsamını / içeriğini nasıl buldukları sorulmuştur. Yetkili servis personelinin motor ve araç tekniği bilgisi dersinin kapsamına/içeriğine ilişkin görüşleri çizelge 25'te gösterilmiştir.

Çizelge 25. Servis Personelinin, "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" Dersinin Kapsamına/İçeriğine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı

"Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" Dersinin Kapsam/İçeriğine Dair Görüşler *	**Sayı***	**%***
Program gereğinden geniş	8	80.0
Güncel olmayan bilgiler var	8	80.0
İçerik pratik ve kullanılabilir bilgilerden yoksun	3	30.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere yetkili servis personelinin tamamı programa ilişkin olumsuz görüş bildirmiştir. Servis personelinin büyük çoğunluğu (yüzde 80) bu

programın çok geniş, gereksiz ve güncel olmayan konularla dolu olduğunu belirtmişlerdir. Örneğin, bir servis personeli programın kapsamına ilişkin görüşlerini şu şekilde ifade etmiştir:

> Bu içerik günümüz motor teknolojisi ile güncellenip ticari amaçla araç kullananlara uygulanmalı, hususi araç sürücüleri için bu kadar bilgiye gerek yok. (SP 2)

Servis personelinin yaklaşık 1/3'ü ise görüşmelerde içeriğin pratik ve kullanılabilir bilgilerden yoksun olduğunu şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bu içerik araç sürücüleri için fazlaca geniş. Ayrıca bugün hiçbir araçta bulunmayan pek çok parça ders içeriğinde görünüyor. Bence daha güncel ve pratik olmalı verilecek bilgiler. (SP 8)
> Bu dersin içeriği bana göre araç sürücüleri için fazla geniş ve eski teknolojiye dayalı. (SP 10)

Görüşme yapılan yetkili servis personeline motorlu taşıt sürücüleri kurslarında okutulan motor ve araç tekniği bilgisi dersinin sürücü açısından temel amaçları neler olmalıdır sorusu yöneltilmiştir. Yetkili servis personelinin (SP) motor ve araç tekniği bilgisi dersinin sürücü açısından temel amaçlarına ilişkin görüşleri çizelge 26'da gösterilmiştir.

Çizelge 26. Servis Personelinin, "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" Dersinin Sürücü Açısından Temel Amaçlarına İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı

"Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" Dersinin Sürücü Açısından Temel Amaçlarına Dair Görüşler *	**Sayı***	**%***
Periyodik bakımların önemi ve gerekliliği anlatılmalı	10	100.0
Araçtaki göstergeleri okuyabilmeli, normal olmayan sesleri tanıyabilmeli	10	100.0
Sürücü aracıyla ilgili bir problemle ilgili servisle konuşabilecek seviyede araç aksamlarını tanımalı	6	60.0
Araçtaki sıvı seviyelerini kontrol etme ve lastik değişimi uygulamalı olarak gösterilmeli	5	50.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere servis personelinin tamamı sürücülere periyodik bakımların öneminin, gerekliliğinin ve aracın normal işleyişinde bir sorun olduğunda bunu göstergeler ve araçtan gelen normal olmayan seslerden anlayabilecek seviyede temel bilgilere ve becerilere sahip olmasının gerekli olduğunu belirtmişlerdir. Servis personeli bu konudaki düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Sürücü aracın hararet göstergesini okuyamazsa, hararetin yükselmesinden kaynaklanan muhtemel büyük arızayı fark edemeyecektir.(SP 2)
> 15 yıldır arabam var diyen bir sürücü yol üzerindeki bir taşın üzerinden geçiyor ve aracın altını vuruyor. Araç yağ eksiltiyor ve gösterge panelinde uyarı ışığı yanıyor sonra araç arızalanıp duruyor. Sürücü daha önceki aracında da zaman zaman ışığın yandığını ama hiçbir şey yapmadan söndüğünü söyledi. Ne servisi aramış, ne de götürmüş. Aracındaki arızanın maliyeti aracın piyasa değerinin dörtte biri kadardı. (SP 6)

Görüşmelerde servis personelinin yarıdan fazlası (yüzde 60), sürücü adayına kullandığı araçla ilgili bir sorun olduğunda servisteki yetkililere telefonla ya da yüz yüze aracındaki problemi anlatabilecek seviyede teknik bilgiye sahip olması gerektiğini şu sözlerle belirtmişlerdir:

> Sürücü kullandığı araçla ilgili bir sorun olduğunda servis yetkilisine araçtaki problemi anlatabilecek seviyede bilgisi olsa iyi olur. (SP 1)
> Araçla ilgili bilgiler aracın kitapçığında mevcut. Mutlaka okunmalı. Sürücü bu ders sonunda aracın çalışması, ilerlemesi ve durmasıyla ilgili normal olmayan durumları fark edebilecek ve serviste anlatabilecek seviyede pratik bilgiye sahip olmalıdır. (SP 5)
> Araçla ilgili bir sorun olduğunda servisteki yetkiliye durumu anlatabilecek seviyede teknik bilgiye sahip olmalı. Bunun için göstergelerin doğru okuması, sıvı seviyelerini kontrol edebilmesi, araçta sorun ifade eden titreşim, ses, tekleme gibi durumları algılayabilmeli. (SP 8)

Görüşülen yetkili servis personelinin yarısı ise sürücü adaylarının araçlardaki sıvı seviyelerini nasıl kontrol edeceklerini ve aracın yedek lastiğinin nasıl değiştirileceğini mutlaka bilmesi ve yapabilmesi gerektiğini; eğitimin gerçek şartları içerecek şekilde uygulamalı olması gerektiğini şu sözlerle belirtmişlerdir:

> Sürücü pratiğe dayalı bir eğitimde, göstergeleri okuyabilmeli, araçtaki yağ, su, cam suyu, hidrolik gibi sıvıların seviyelerini kontrol edip tamamlayabilmeli. (SP 9)
> Uygulamalı eğitimle sürücüye yedek lastiğin değiştirilmesi, zincir takabilme gibi pratik bilgiler kazandırılmalı. Göstergelerin yeri ve okunması, sıvı kontrolleri araç başında yapılmalı. (SP 7)

Görüşme yapılan yetkili servis personeline motorlu taşıt sürücüleri kurslarında okutulan motor ve araç tekniği bilgisi dersiyle ilgili söylemek istediği başka bir husus olup olmadığı sorulmuştur. Görüşülen servis personelinin yarıdan fazlasının (yüzde 60) içeriğin uygulanabilir konulardan oluşması gerektiği üzerinde önemle durdukları görülmüştür:

> Bana göre her araç farklı. Bu nedenle ders her araç için ortak olan konulara yoğunlaşmalı. Bir de sürücülerin araç lastik havalarını kontrol edip edemedikleri, lastik değiştirip değiştiremedikleri gözlenmeli diye düşünüyorum. Benzer şekilde sıvı kontrollerini adaya yaptırmak gerekiyor. Tabi bunu sınava nasıl koyarlar bilemiyorum. Ama ben sürücü adayını bu konulardan sınav yapmak gereksiz diye düşünüyorum.(SP1)
> Sürücü adayının aracını tanıması için gerekli yüzeysel bilgi yeterli diye düşünüyorum. Bence bu dersin sınavının belli bölümleri uygulamalı yapılmalı. Örneğin sürücü adayının lastik değiştirip değiştiremediği, zincir takıp takamadığı, yağ seviyesini kontrol edip edemediği gözlenmelidir. (SP 2)
> Bana göre bu dersin sonunda başarılı olan sürücü aracın yedek lastiğini değiştirebilmeli, zincir takıp sökebilmeli ve araçta bulunan bütün gösterge ve ikaz lambalarını tam olarak okuyup anlayabilmeli. (SP 6)

Aynı konu kurs eğiticileriyle de görüşülmüş, görüşülen kurs eğiticilerine [KE] motorlu taşıt sürücüleri kursunda okutulan motor ve araç tekniği dersinin temel amaçları da göz önünde bulundurularak bir sürücünün neleri bilmesi gerektiğini düşündükleri ve mevcut programın bu amaçları gerçekleştirmeye elverişli olup olmadığı sorulmuştur. Görüşülen kurs eğiticilerinin sürücü adaylarının motorlu araçla ilgili neleri bilmesi gerektiğine ve mevcut programın bu amaçları gerçekleştirmeye uygun olup olmadığına ilişkin görüşleri çizelge 27'de gösterilmiştir.

Çizelge 27. Kurs Eğiticilerinin, Sürücü Adaylarının Motorlu Araçla İlgili Öğrenmeleri Gerekenler ve Mevcut Programa İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı

Sürücü Adaylarının Öğrenmeleri Gerekenler ve Programa İlişkin Görüşler	**Sayı ***	**% ***
Program güncel değil, gereksiz bilgiler mevcut	5	100.0
Araç ikaz göstergelerini okuma ve ikazlarda ne yapacağını bilme	5	100.0
Debriyaj, vites kutusu ve fren sistemleri hakkında yeterli bilgiye sahip olma	2	40.0
Araçtaki sıvıların işlevleri ve kontrolünün nasıl yapılacağı	2	40.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 5'ten fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen kurs eğiticilerinin tamamı mevcut programın güncel olmadığını, pek çok gereksiz bilgiyi içerdiğini belirtmişler; araçtaki ikaz işaretlerinin sürücüler tarafından doğru okunmasının önemine işaret etmişlerdir.

Görüşülen kurs eğiticilerinin yaklaşık yarısı görüşmelerde sürücünün araçtaki göstergeleri okumasının yanı sıra debriyaj, vites kutusu ve fren sistemleri hakkında da yeterli bilgiye sahip olması gerektiğini ifade etmişlerdir. Yine görüşülen kurs eğiticilerinin yarıya yakını (yüzde 40) görüşmelerde, sürücünün araçtaki sıvıların işlevlerini ve kontrolünün nasıl yapılacağını bilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Kurs eğiticilerinden birisi programla ilgili görüşlerini şu sözlerle ifade etmiştir: *"Aday mevcut müfredattaki konuların tamamına hakim olması durumunda bile bu bilgilerin çoğu gerçek hayatta hiçbir işe yaramaz." (KE 2)*

Görüşülen kurs eğiticilerine motor ve araç tekniği dersinin etkili biçimde öğrenilmesini sağlamak için nelere dikkat ettikleri sorulmuştur. Görüşülen kurs eğiticilerinin motor ve araç tekniği dersinin etkili biçimde öğrenilmesini sağlamaya yönelik çalışmalarına ilişkin görüşleri çizelge 28'de gösterilmiştir.

Çizelge 28. Kurs Eğiticilerinin, "Motor ve Araç Tekniği" Dersinin Etkili Biçimde Öğrenilmesini Sağlamaya Yönelik Çalışmalarına İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı

Motor ve Araç Tekniği Dersinin Etkili Biçimde İşlenmesiyle İlgili Görüşler*	**Sayı***	**%***
Öğrencilerin derse katılımının düşük olması dersin verimliliğini olumsuz etkiliyor	3	60.0
Öğrencilerin derse motivasyonu çok düşük, sınavı geçmek ve soru çözmek daha önemli	3	60.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 5'ten fazladır.

Görüldüğü üzere kurs eğiticilerinin yarıdan fazlası öğrencilerin derse katılımlarının çok az olduğunu ve bu durumun dersin verimli işlenmesinin önünde engel olduğunu belirtmiş, bir görüşmede kurs eğiticisi bu durumu: *"Derse katılım çok az, aday bir derse geliyor iki derse gelmiyor. Dolayısıyla konu takibi yapamıyor"(KE 3)* şeklinde ifade etmiştir. Yine kurs eğiticilerinin yarıdan fazlası (yüzde 60) öğrencileri derse motive edemediklerini, adayların sınavı geçme amacı doğrultusunda örnek soru çözmeyi tercih ettiklerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Adaylara kendilerine gerçek hayatta işlerine yarayacak konular anlatmıyoruz, onlar da soru çözmeyi tercih ediyorlar. (KE 1)
> Son çıkan sınav sorularını çözmek öğrencilerin dersten daha fazla ilgisini çekiyor. (KE 5)

Görüşülen kurs eğiticilerine motorlu taşıt sürücüleri kurslarında okutulan motor ve araç tekniği dersinin Milli Eğitim Bakanlığı'nca yapılan değerlendirmesinin (sınav) içeriği ve yapılışı hakkındaki düşünceleri sorulmuştur. Görüşülen kurs eğiticilerinin motor ve araç tekniği dersinin değerlendirmesine ilişkin görüşleri çizelge 29'da gösterilmiştir.

Çizelge 29. Kurs Eğiticilerinin, "Motor ve Araç Tekniği" Dersinin Değerlendirilmesine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı

Motor ve Araç Tekniği Dersinin Değerlendirilmesine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Mevcut programa göre yeterli	4	80.0
Kısmen uygulamalı olmalı	1	20.0

Görüldüğü üzere kurs eğiticilerinin tamamına yakını adayların tabi tutuldukları sınavın mevcut program göz önüne alındığında sorular ve içerik yönünden yeterli olduğunu düşündüklerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Mevcut içeriğe göre sorular ve sınav güzel bence. (KE 1)
> Bana göre sorular ve sınav müfredata uygun. (KE 5)

Görüşmelerden birinde kurs eğiticisi sınavın kısmen uygulamalı olması gerektiğini şu sözlerle belirtmiştir:

> Sürücü adayı en azından araçtaki sıvı seviyelerini nasıl kontrol edip bu eksiklikleri nasıl giderdiğini göstermelidir. (KE 3)

Görüşülen kurs eğiticilerine motor ve araç tekniği dersi ile ilgili söylemek istedikleri başka bir şey olup olmadığı sorulmuştur. Kurs eğiticilerinin bir kısmı görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bu haliyle motor ve araç tekniği dersinin bir faydası olamaz, kurslardan kaldırılması gerekir. (KE 2)
> Mevcut şekliyle motor tekniği dersinin sürücülüğe bir katkısı olmaz diye düşünüyorum. Ben meslek lisesinde 3 yılda anlattığımı burada 16 saatte anlatmaya çalışıyorum. (KE 3)

İlk Yardım Alanı. Görüşülen sürücü adaylarının motorlu taşıt sürücüleri kursunda okutulan ilk yardım bilgisi dersinin içeriği hakkındaki görüşlerinin dağılımı çizelge 30'da gösterilmiştir.

Çizelge 30. Sürücü Adaylarının, İlk Yardım Bilgisi dersinin içeriğine ilişkin görüşlerine Göre Dağılımı (n:30)

İlk Yardım Bilgisi Dersine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Her sürücünün bilmesi gereken bilgileri içeriyor	9	30.0
Sürücü için gerekli olmayan bilgiler de var	1	3.3
İçerikle ilgili fikir beyan etmeyen	20	66.6
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen sürücü adaylarından yüzde 66.6'sı dersin içeriğine ilişkin bir fikir beyan etmemiştir. Çünkü bu adayların tamamına yakını bu derse hiç devam etmeyen ya da kısmen devam edenlerden oluşmaktadır. Adaylardan yüzde 30'u ise bu dersin içeriğinin her sürücünün bilmesi gereken bilgileri içerdiğini şu sözlerle ifade etmiştir:

> Derste öğretilen her şey gerekli. Daha ne verilebilir bilmiyorum ama başka konular da var deseler yine giderdim. (SA 4)
> Dersin içeriği hem sürücü için gerekli ve önemli hem de bütün anne ve babalar için. (SA 23)
> Yalnız sürücülerin değil her insanın bilmesi gereken bilgileri içeriyor. (SA 28)

İçeriği yeterli ve gerekli olarak niteleyen bir aday ise görüşmede *"içerik çok önemli ama dersin işlenişi ve eğitici de çok önemli"*(SA 3) ifadesini kullanmıştır. Sadece bir aday ise sürücüler için gerekli olmayan bazı bilgileri de içerdiğini *"sadece sınavı geçecek kadar bilgi almaya çalıştım, gerisiyle zaman harcamadım doğrusu"* (SA 1) şeklinde ifade etmiştir.

Görüşülen sürücü adaylarına motorlu taşıt sürücüleri kursunda okutulan ilk yardım bilgisi dersinin içeriğini de göz önünde tutarak eğitim için ayrılan süre hakkındaki düşünceleri sorulmuştur. Adayların dersin süresine ilişkin görüşleri çizelge 31'de gösterilmiştir.

Çizelge 31. Sürücü Adaylarının, İlk Yardım Bilgisi dersinin süresine ilişkin görüşlerine Göre Dağılımı (n:30)

İlk Yardım Bilgisi Dersinin Süresine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Yetersiz	2	6.6
Yeterli	9	30.0
Fikir Beyan Etmeyen	19	63.3
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen sürücü adaylarından yüzde 63.3'ü dersin süresine ilişkin bir fikir beyan etmemiştir. Çünkü bu adayların tamamına yakını dersin içeriğine ilişkin de fikir beyan etmeyen, yani bu derse hiç devam etmeyen ya da kısmen devam edenlerden oluşmaktadır. Adaylardan yaklaşık 1/3'ü bu dersin içeriğine göre sürenin yeterli olduğunu şu sözlerle ifade etmiştir:

> İlk yardım dersi için ayrılan süre sınavı geçmek için yeterli. Ancak uygulamam gerekirse ne yaparım bilmiyorum. (SA 3)
> Süre yeterli, ama verimli kullanılmıyor, sürekli soru çözme isteği vardı hepimizde. Bir de uygulama çok eksik. (SA 28)

Sadece iki aday ise dersin içeriğine göre sürenin yetersiz olduğunu beyan etmiştir.

> Her şey iyi de uygulama yapacak zaman yoktu. (SA 4)
> Sadece sınavı geçtim. İlk yardım nasıl yapılır öğrenemedim. (SA 1)

İlk yardım bilgisi dersi ile ilgili olarak Ankara ilinde bulunan devlet ve üniversite hastanelerinin acil servislerinde görev yapan sekiz tıp doktoru ile görüşülmüş ve görüşülen tıp doktorlarının [TD] ilk yardım bilgisi dersinin sürücü adaylarınca ihtiyaç duyulduğunda uygulanabilecek konularına ilişkin görüşleri çizelge 32'de gösterilmiştir.

Çizelge 32. Tıp Doktorlarının, İlk Yardım Bilgisi Dersinin Sürücü Adaylarınca Öncelikli Uygulanabilecek Konularına İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:8)

Sürücü Adaylarınca Öncelikli Uygulanabilecek Konular	**Sayı**	**%**
Çevre Güvenliğinin Sağlanması	5	62.5
Durumun İyi Anlaşılması İçin Kazazede ile Konuşma	3	37.5
Uygulamalı Eğitimle Sürücü Adayının Öz güveninin Artırılması	2	25.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 8'den fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen doktorların yarıdan fazlası (yüzde 62.5) sürücü adaylarınca yapılacak ilk yardım uygulaması olarak "Çevre Güvenliğinin Sağlanması"nı göstermişler ve düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Sürücü adayı karşılaştığı bir kazada önce şahıs ve çevre güvenliğini sağlamalı daha sonra yaralıları izlemeli daha sonra ilk yardım uygulamasını yapmalıdır. (TD 3)
> Kaza sonucu oluşan yaralanmalar ve ilk yardımda ilk olarak hem kendini hem de yaralıyı daha fazla tehlikeye atmamak için çevre güvenliği almasını bilmeli. (TD 5)
> Sürücü adaylarına önce çevreyi ve yaralıları gözlemleme ve buna göre karar verme eğitimi verilmelidir. Çevre güvenliği çok önemli. Bu noktadan sonra yeterli eğitimi almış birisi her türlü yaralanmaya müdahale edebilirler. (TD 6)

Görüşülen doktorların yaklaşık 1/3'ü (yüzde 37.5) sürücü adaylarınca yapılacak ilk yardım uygulaması olarak "durumun daha iyi anlaşılması için kazazede ile konuşma"yı göstermişler ve düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Aslında burada en önemli şey yaralıyı dinlemektir. Onunla konuşmak hem yaralıyı sakinleştirir hem de ilk yardımcıya uygulama için çok önemli doğru bilgiler kazandırır. (TD 3)
> Bence ilk yardımcı daha sonra kazazede ile konuşarak durumu hakkında bilgi sahibi olmaya çalışmalıdır. Adaya yaralı ile görüşmesinde dikkat etmesi gerekenler anlatılmalıdır. Burası çok önemli, çünkü ne kadar çok bilgi sahibi olunursa nereye ve nasıl müdahale etmesi veya etmemesi noktasında daha iyi bir bakış açısına ulaşılacaktır. (TD 7)

Görüşülen doktorların 1/4'ü sürücü adaylarınca yapılacak ilk yardım uygulaması için verilen eğitimde uygulamaya ağırlık vererek ilk yardımı yapacak kişinin özgüveninin arttırılması gereğine işaret etmişler ve

düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> İlk Yardım eğitimini gerçekten alan herhangi birisi kendine de güveniyorsa profesyonel destek gelene kadar durumu stabil tutabilir.(TD1)
> İlk yardım konusunda sürücülerin kendilerine güvenmelerinin sağlanması gerekir. Yalnız trafik kazalarında değil hayatın her aşamasında ihtiyaç duyulacak bilgilerin sürücülere verilmesi gerekir.(TD2)

Görüşülen tıp doktorlarının ilk yardım bilgisi dersinin solunumun sağlanması konusuna ilişkin görüşleri çizelge 33'te gösterilmiştir.

Çizelge 33. Tıp Doktorlarının, İlk Yardım Bilgisi Dersinin Solunumun Sağlanması Konusuna İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:8)

Solunumun Sağlanması	Sayı	%
Eğitim Maketle ve Uygun Fiziki Ortamda Yapılmalı	7	87.5
Hava Yolu Açıklığı ve Solunum Herkes İçin Önemli	4	50.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 8'den fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen doktorların tamamına yakını (yüzde 87.5) yapılacak ilk yardım uygulamasında solunumun sağlanması konusunun başarıyla uygulanabilmesi için sürücü adaylarına verilen eğitimin maketle ve uygun fiziki ortamda yapılması gerektiğini belirtmişler ve düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Pratik eğitim burada çok önemli. Maketle yapılan çalışmalar sürücüye ihtiyaç halinde gerekli müdahaleyi yapabilecek beceriyi kazandıracaktır. (TD 2)
> Maketle ve uygun fiziki şartlarda ve gerçekten eğitimden anlayan bir eğitici eşliğinde yapılacak eğitimden sonra sürücü adayı hava yolunu açmak dahil solunumu sağlamaya dönük tüm uygulamaları yapabilir. (TD 4)
> Aslında çok zor bir konu solunumun sağlanması. Ancak uygun ders ortamı, yeterli materyal ve sınırlı öğrenci ile yapılacak eğitim çok faydalı olur bu konuda. (TD 5)
> Maketle ve uygun fiziki şartlarda yapılacak eğitim ihtiyaç halinde solunumun sağlanmasında çok faydalı olur. (TD 6)

Görüşülen doktorların yarısı ise ilk yardım uygulamasıyla ilgili olarak hava yolu açıklığı ve solunumun sadece sürücüler için değil herkes için önemli olduğunu şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bir defa aday hava yolunu açmasını ve suni solunum çeşitlerinden en az birini çok iyi uygulayabilmeli. Yalnız sürücü olarak değil hayatının her aşamasında

> gerekebilir. (TD 6)
> İlk yardımın ABC sinde yer alan havayolu açıklığının ve solunumun sağlanması herkes için önemli ve gerekli. (TD 8)

Görüşülen tıp doktorlarının ilk yardım bilgisi dersinin kanamaların durdurulması ve kan dolaşımının sağlanması konusuna ilişkin görüşleri çizelge 34'te gösterilmiştir.

Çizelge 34. Tıp Doktorlarının, İlk Yardım Bilgisi Dersinin Kanamaların Durdurulması ve Kan Dolaşımının Sağlanması Konusuna İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:8)

Kanamaların Durdurulması ve Kan Dolaşımının Sağlanması	**Sayı**	**%**
Dolaşım Sistemi Hakkında Yeterli Bilgi Verilmesi Çok Önemli	7	87.5
Kanamalara Müdahale Mutlaka Uygulamalı Anlatılmalı	5	62.5

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 8'den fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen doktorların tamamına yakını (yüzde 87.5) yapılacak ilk yardım uygulamasında kanamaların durdurulması ve kan dolaşımının sağlanması konusunda dolaşım sistemi hakkında yeterli bilgi verilmesinin önemini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bunun için kısaca vücut yapısı ve kan dolaşımı anlatılmalı. (TD 3)
> Vücudun yapısını ve dolaşımı bilen birisi doğru ilk yardım uygulamasıyla kanamayı durdurabilir en azından yavaşlatır. (TD 8)

Görüşülen doktorların yarıdan fazlası (yüzde 62.5) ise ilk yardımla ilgili olarak kanamalara müdahalenin mutlaka uygulamalı anlatılması gerektiğini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Uygun tampon ve turnike uygulamaları maket üzerinde uygulamalı olarak yapılmalıdır. (TD 3)
> Yapılması gereken adaya kanamalara müdahaleyi mutlaka uygulama temelli anlatmaktır. (TD 5)

Görüşülen tıp doktorlarının ilk yardım bilgisi dersinin kırık, çıkık ve burkulma konularına ilişkin görüşleri çizelge 35'te gösterilmiştir.

Çizelge 35. Tıp Doktorlarının, İlk Yardım Bilgisi Dersinin Kırık, Çıkık ve Burkulma Konularına İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:8)

Kırık, Çıkık ve Burkulma Konuları	Sayı	%
Sorunlu Bölgenin Hareketsiz Bırakılması Gereğinin Bilinmesi Önemli	8	100.0
Profesyonel Yardım Gelinceye Kadar Durumun Kontrol Altında Tutulması Gereğinin Bilinmesi Önemli	5	62.5
Tıbbi Görüntüleme Olmadan Sorunun Anlaşılamayacağının Bilinmesi Önemli	2	25.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 8'den fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen doktorların tamamı yapılacak ilk yardım uygulamasında kırık, çıkık ve burkulma konusunda sorunlu bölgenin hareketsiz bırakılmasının gereğinin sürücü adaylarınca bilinmesinin önemini belirtmiş ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Uzman desteği gelene kadar yaralının durumunu stabil tutmaya çalışıyoruz. O nedenle problem olan yeri hareketsiz kılmak dışında yapılabilecek bir şey yok. (TD 1)
> Amaç profesyonel yardım gelene kadar durumu kontrol altında tutmak olduğuna göre şüphelenilen yeri sabitlemek yapılabilecek tek şey. (TD 2)
> Burada amaç tedavi etmek olmadığına göre sorunlu alan sabitlenirse yeterli olur. Dolayısıyla atel takma ve o an ortamda bulunabilecek malzemelerden yararlanarak sorunlu alanı hareketsiz kılma uygulaması yapılmalıdır. (TD 3)
> Kırık, çıkık ve burkulma çok kolay anlaşılabilir şeyler değil. Bu nedenle doğru olan şey sorunlu bölgeyi hareketsiz hale getirecek uygulamayı bilmektir. (TD 5)
> Kırık, çıkık ve burkulmalar konusunda adayın bilmesi gereken sıkıntı olan yeri sabitlemek o kadar. (TD 6)

Görüşülen doktorların yarıdan fazlası (yüzde 62.5) sürücü adaylarınca yapılacak ilk yardım uygulamasında kırık, çıkık ve burkulma konusunda profesyonel yardım gelinceye kadar durumun kontrol altında tutulması gereğinin bilinmesinin önemini vurgulamış ve düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Amaç tedavi değil ki, sadece uzman ekip gelene kadar yaralının durumunun kötüleşmesini engellemek. (TD 7)
> Burada amaç profesyonel yardım gelene kadar yaralının durumu kontrol altında tutmak. (TD 8)

Görüşülen doktorların 1/4'ü sürücü adaylarınca yapılacak ilk yardım uygulamasında kırık, çıkık ve burkulma konusunda tıbbi görüntüleme olmadan sorunun anlaşılamayacağının bilinmesinin önemli olduğunu belirtmiştir. Konuyla ilgili düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Kırık, çıkık ve burkulmalar konusunda bence tıbbi görüntüleme olmaksızın yapılacak hiçbir uygulama sağlıklı olmaz. (TD 3)
> Hekim olarak ben bile ilk bakışta bu kırıktır, çıkıktır diyemem. Mutlaka röntgen ve inceleme sonuçlarını görmek isterim. (TD 7)

Görüşülen tıp doktorlarının ilk yardım bilgisi dersinin içeriğine ilişkin görüşleri çizelge 36'da gösterilmiştir.

Çizelge 36. Tıp Doktorlarının, İlk Yardım Bilgisi Dersinin İçeriğine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:8)

Kapsam ve Süreye İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Her Birey İçin Son Derece Faydalı Bilgiler İçeriyor	8	100.0
Belirlenen Süre Mevcut İçeriğe Göre Yetersiz	5	62.5
Sürücüler İçin Konular Arasında Eleme Yapılmalı	4	50.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 8'den fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen doktorların tamamı ilk yardım bilgisi dersi içeriğinin sadece sürücü adaylarınca değil her birey için son derece faydalı bilgiler içerdiğini belirtmiş ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bana göre birkaç konu dışında dersin içeriği gayet güzel hazırlanmış. (TD 2)
> Aslında konular yeterli ve her insan için yaşamın her alanında gerekli ama bu eğitimin yeri kurs mu? Bilemiyorum. (TD 3)
> Konular belki de her insanın bilmesinde fayda olan konular. Şöyle bakınca elemek zor görünüyor. (TD 6)

Görüşülen doktorların yarıdan fazlası (yüzde 62.5) sürücü adaylarına verilen ilk yardım bilgisi dersinin içeriği göz önünde bulundurulduğunda ders için ayrılan sürenin yetersiz olduğunu vurgulamış ve düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Süre bu konuların verimli işlenmesini hayli güçleştirir diye düşünüyorum. (TD 2)
> Belirlenen sürede bütün konular verimli olarak işlenebilir mi bilemiyorum. Doğrusu çok zor olduğunu düşünüyorum. (TD 8)

Görüşülen doktorların yarısı ise sürücü adaylarına verilen ilk yardım bilgisi dersinin içeriğinde süre ve amaç göz önünde bulundurulduğunda sadeleştirme yapılmasının faydalı olacağı yönünde fikir beyan etmişler ve düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bence konular arasında bir eleme yapılmalı ve ilk yardımın ABC'si olarak bilinen hava yolu, solunum ve dolaşım başlıkları temel olmak üzere bunların anlaşılmasını kolaylaştıracak birkaç başlık anlatılmalı. Hem bu sayede sınırlı olan zamanda daha fazla uygulama için yeterli olur. (TD 1)
> Bütün konular bu kurs kapsamında verilmeli mi diye sorarsanız bence değil. Temel konular okullarda çocuklara veriliyor ya da verilmeli.. bilemiyorum. (TD 2)
> Konular belli, süre belli.. Bence konular sadeleştirilerek yalnızca uygulamada karşılaşılacak konulara yer verilmelidir. Bu da ilk yardımın ABC'si olarak bilinen hava yolu, solunum ve dolaşım başlıkları ve bunlarla doğrudan ilgili konularla sınırlı olmalıdır. (TD 5)
> İhtiyaç duyulan ne? Adaya bu bilgiler ne için veriliyor burası önemli. Bana göre ilk yardımın ABC'si ve bunu destekleyen birkaç başlık yeterli. (TD 6)

Görüşülen tıp doktorlarının ilk yardım bilgisi dersinin işlenişi ve değerlendirilmesine ilişkin görüşleri çizelge 37'de gösterilmiştir.

Çizelge 37. Tıp Doktorlarının, İlk Yardım Bilgisi Dersinin İşlenişi ve Değerlendirilmesine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:8)

İşleniş ve Değerlendirilmeye İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Dersin İçeriği Uygulama ve Teorinin Bir Arada Olmasını Zorunlu Kılıyor	8	100.0
Uygulama Mutlaka Dersin Değerlendirilmesi Aşamasında da Yer Almalı	8	100.0
Dersin İşlenmesinde Özenle Hazırlanmış Görsellerden Yararlanılmalı	2	25.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 8'den fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen doktorların tamamı ilk yardım bilgisi dersi içeriğinin uygulama ve teorinin bir arada olmasını zorunlu kıldığını, ayrıca uygulamanın değerlendirme aşamasında da mutlaka yer alması gerektiğini

belirtmiş ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bu ders uygulama ve teorinin kesiştiği bir içeriğe sahip. Bu yüzden mümkün olduğu kadar az adayla ve uygulama ağırlıklı işlenmeli. Değerlendirmede de uygulama yer almalı. Çünkü adayın istenen becerileri kazanıp kazanmadığı bir test sonucuna bakılarak ölçülemez bence. (TD 2)
> Bu ders işlenirken uygulama ve teori birlikte gerekli. Ama iş değerlendirmeye geldiğinde uygulama ağırlık kazanmalı. Uygulama ağırlıklı olduğundan öğrenci sayısı mümkün olduğunca az olmalı. Tabi birde fiziki ortam var. (TD 3)
> Bu dersin en az aday ve uygun fiziki ortam ve malzeme ile uygulama ağırlıklı işlenmesi gerekir……. Uygulama hem dersin işlenişinde hem de değerlendirmesinde ağırlıkla yer almalıdır. (TD 5)
> Bu dersi az öğrenciyle ve uygulama ağırlıklı işlemek gerekli. Teorik olarak yüz defa anlat adaya kalp masajını. Uygulamaya geldiğinde ne olduğu önemli. Uygulama bu dersin hem işlenişinde hem de değerlendirmesinde de ağırlıklı olarak yer almalıdır. Ve bence sınav uzman hekim kontrolünde yapılmalıdır. (TD 6)

Görüşülen doktorların yüzde 25'i sürücü adaylarına verilecek ilk yardım bilgisi dersinin işlenmesinde özenle hazırlanmış görsellerden yararlanılmasının önemli olduğunu belirtmiştir. Konuyla ilgili düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Tabi birde fiziki ortam var. Malzemeler, görüntülü materyaller ve maket bu eğitimde mutlaka etkin olarak kullanılmalı. (TD 3)
> Dersin teorisi işlenirken de yine özenle hazırlanmış görsellerden (yansı, görüntü, vb.) yararlanılmalıdır. (TD 5)

Görüşülen tıp doktorlarının tamamı ilk yardım bilgisi dersi içeriğinde yer alan “Yaralının Taşınmaya Hazırlanması ve Taşıma Çeşitleri” konusunun önemini vurgulamış ve konuyla ilgili düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bu çok zor ve önemli bir konu. Biz millet olarak tez canlı ve yardımseveriz. Ama şunu unutmamak gerekir ki iyi niyetli olmak bu konuda tek başına yeterli değil. Yanlış ve bilinçsiz taşıma bir insanı tekerlekli sandalyeye mahkum edebilir. (TD 1)
> Belki de ilk yardımın en temel meselesi bu. Çünkü inanıyorum ki sadece bu konu ciddi olarak adaylara anlatılsa ve önemi benimsetilse çok şey değişir. (TD 2)
> Yaralının taşınması eğitimi mutlaka verilmeli ama önce zorunlu olmadıkça yaralıyı hareket ettirmeme gereği anlatılmalı adaylara. (TD 3)
> Bizim ülkemiz gibi hasta nakil araçları ve ambulansların sayı olarak yetersiz olduğu, trafiğin sorun olduğu bir ülkede yaralı taşınması büyük sorun. Doğru ve hızlı bir taşımanın hayati öneme sahip olduğunu unutmamak gerekiyor. Bu nedenle mutlaka uygulamalı olarak verilmeli. (TD 4)
> Yardım edeceğim derken verilebilecek zararlar göz önüne alınmalıdır. Öncelikle bu çok zor ve önemli konunun önce mantığı adaya anlatılmalı ve sonra da çokça tekrarla uygulama yapılmalıdır. (TD 5)
> Belki de ilk yardım dersinde doğru yapılması sağlanabilecek en temel konu bu. Yaralıyı taşıma şekilleri mutlaka uygulamalı olarak verilmelidir. (TD 8)

Görüşülen tıp doktorlarının tamamı ilk yardım bilgisi dersi içeriğinde yer alan “Sağlığı Bozan Dış Etmenler” konusunun sürücülükle çok ilgisi olmadığı yönünde görüş belirtmiş ve konuyla ilgili düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Bakıyorum da, bence bu başlık altındaki konuların sürücülere anlatılmasına gerek yok. (TD 1)
> Bence bu konu genel kültüre dayalı. Örneğin zehirlenme.. Bu konuda yapılması gerekenler herkes tarafından bilinmeli bana göre. (TD 2)
> Bana göre bu başlık altındaki konular sınırlı olan sürenin boşa harcanması demektir. (TD 5)
> Bence bu konuların sürücü adayına anlatılması tamamen zaman kaybı. (TD 8)

İlk yardım bilgisi dersi ile ilgili olarak Ankara ilinde bulunan özel motorlu taşıt sürücüleri kurslarında eğitim veren yedi ilk yardım bilgisi eğiticisi ile de görüşülmüştür. Görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerinin [İYE] ilk yardım bilgisi dersinin temel amaçları da göz önünde bulundurularak bir sürücünün neleri bilmesi gerektiğine ve mevcut programın bu amaçları gerçekleştirmeye uygunluğuna ilişkin görüşleri çizelge 38’de gösterilmiştir.

Çizelge 38. İlk Yardım Bilgisi Eğiticilerinin, “İlk Yardım Bilgisi” Dersinin Temel Amaçları da Göz Önünde Bulundurularak bir Sürücünün Neleri Bilmesi Gerektiğine ve Mevcut Programın bu Amaçları Gerçekleştirmeye Uygunluğuna İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:7)

İçeriğe ve Amaçları Gerçekleştirmeye İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Program İnsan Yaşamı İçin Önemli ve Gerekli Bilgiler İçeriyor	4	57.2
Kazayla Karşılaştığında Ne Yapılması Gerektiğini ve İlk Yardımın ABC sini Bilmesi Yeterli	3	42.8

Görüldüğü üzere görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerinin yarıdan fazlası (yüzde 57.2) ilk yardım bilgisi dersi içeriğinin önemli ve gerekli bilgilerden oluştuğunu dolayısıyla mevcut içeriğin amaçları gerçekleştirmeye uygun olduğunu belirtmiş ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> İnsanların evlerinde de kullanabileceği yaşama dair önemli bir içeriğe sahip.

(İYE 4)
İnsan hayatı için son derece önemli ve gerekli bilgiler içermektedir. Amaç insan hayatını kurtarmaksa ders bu haliyle yeterli. (İYE 5)

Görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerinin yaklaşık yarısı (yüzde 42.8) ilk yardım bilgisi dersi içeriğinin sürücü adayının kazayla karşılaştığındaki hareket tarzının ne olduğunu bilmesi ve ilk yardımın ABC'si ile sınırlı olması gerektiğini belirtmiş ve konuyla ilgili düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

Kaza yerinde nasıl davranacağını, kazazedeyi nasıl kontrol edeceğini ve ilk yardımın ABC sini bilmeli. (İYE 1)
İlk yardımın bir görev olduğunu bilmeli. Hava yolu, solunum ve dolaşımı kontrol edebilmesi yeterli. (İYE 3)

Görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerinin ilk yardım bilgisi dersinin etkili biçimde öğrenilmesini sağlamaya ilişkin görüşleri çizelge 39'da gösterilmiştir.

Çizelge 39. İlk Yardım Bilgisi Eğiticilerinin, "İlk Yardım Bilgisi" Dersinin Etkili Biçimde Öğrenilmesini Sağlamaya İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:7)

Etkili Biçimde Öğrenilmesini Sağlamaya İlişkin Görüşler	**Sayı***	**%**
Derse Katılımın Az Olması Verimli İşlenmesini Engelliyor	4	57.2
Uygulamaya Daha Çok Yer Verilmesiyle Derse Olan İlginin Arttırılmaya Çalışılması Gerekiyor	4	57.2

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 7'den fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerinin yarıdan fazlası (% 57.2) ilk yardım bilgisi dersinin verimli işlenmesinin önündeki en büyük engelin derse katılımın az olmasının olduğunu belirtmiş ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

Kursiyerlerin derse bir gelip bir gelmemesi büyük sorun. Konu takibi yok. Hepsi soru çözmek istiyor. (İYE 2)
Derse az öğrenci katılıyor. Bu benimde ders anlatma şevkimi kırıyor. (İYE 5)

Görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerinin yarıdan fazlası (yüzde 57.2) ilk yardım bilgisi dersinin verimli işlenmesi için uygulamaya ağırlık verilmesinin gerekli olduğunu belirtmiş ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Müfredatın şart koştuğu her şey gerekli ama uygulama eksik. Uygulama nasıl ve nerede yapılmalı bilmiyorum. (İYE 1)
> Dersin verimli işlenmesi ve amacına hizmet edebilmesi için uygulama önemli ve gerekli. (İYE 4)

Görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerine ilk yardım bilgisi dersinin değerlendirilmesine ilişkin görüşleri sorulmuş, görüşülen ilk yardım eğiticilerinin yaklaşık 3/4'ü derse ilişkin yeterliliklerin içinde uygulama olan bir sınavla ölçülebileceğini belirtmişler ve görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Eğitimde olduğu gibi dersin değerlendirilmesinde de uygulama olmalı. (İYE 1)
> Kazazedeyi doğru kontrol edip edemediğini ya da kanamayı durdurup durduramayacağını çoktan seçmeli sorularla bence anlayamayız. Aday uygulamalı göstermeli. (İYE 6)

Görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticileri ilk yardım bilgisi dersiyle ilgili aşağıdaki değerlendirmeleri yapmışlardır:

> İlk Yardım eğitimi gerçek hayata dayanmalıdır. Aday kazaya ve kazazedeye doğru yaklaşana kadar eğitim sürmelidir. Ancak ticari bir olay bu kurs eğitimi. Fiyat rekabeti eğitim kalitesini olumsuz etkiliyor. (İYE 1)
> 12 saatte bu eğitim verilemez bence. Bir de herkes aynımı ki eğitim süresi her aday için aynı olsun…. Bu eğitim ya zorunlu eğitimde verilmeli ve kursta tamamlanmalı; ya da bir sağlık kuruluşunda alınıp kursa öyle başlanmalı. (İYE 3)
> Yoğunluk nedeniyle uygulama yapılamıyor. Başka bir çare bulunmalı. Mesela dışarıda bir eğitim alınmalı ve belge getiren kursa başlayabilmeli. (İYE 6)

Direksiyon Eğitimi Alanı. Görüşülen sürücü adaylarına motorlu taşıt sürücüleri kursunda okutulan “direksiyon eğitimi” dersinin içeriğini de göz önünde bulundurarak eğitime ayrılan süreyle ilgili düşünceleri sorulmuştur. Adayların dersin süresine ilişkin görüşleri çizelge 40’da gösterilmiştir.

Çizelge 40. Sürücü Adaylarının, Direksiyon Eğitimi Dersinin Süresine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:30)

Direksiyon Eğitimi Dersinin Süresine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Yetersiz	4	13.3
Yeterli	7	23.3
Fikir Beyan Etmeyen	19	63.3
Toplam	30	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen sürücü adaylarından yaklaşık 2/3'ü (yüzde 63.3) dersin süresine ilişkin bir fikir beyan etmemiştir. Çünkü bu adayların tamamı bu derse hiç devam etmeyen ya da kısmen devam edenlerden oluşmaktadır. Adaylardan yaklaşık 1/4'ü (yüzde 23.3) bu dersin içeriğine göre sürenin yeterli olduğunu şu sözlerle ifade etmiştir:

> Direksiyon dersinin süresi bence yeterliydi. Tabi kursa gelmeden önce araç kullanmayı bilmesem yeterli olur muydu? Bilemiyorum. (SA 26)
> Direksiyon dersinin süresi olarak yeterli ancak verimli kullanılırsa.. Örneğin; gece araç kullanımına ilişkin bir çalışmanın yapılmıyor olması büyük eksiklik. (SA 28)

Görüşülen dört aday ise dersin içeriğine göre sürenin yetersiz olduğunu *"Direksiyon eğitimine daha çok zaman verilmeli; en az toplam teorik eğitim kadar direksiyon eğitimi yapılmalı bence"* (SA 2) gibi sözlerle ifade etmişlerdir.

Görüşülen sürücü adayları Motorlu Taşıt Sürücü Kursunda okutulan direksiyon eğitimi dersinin içeriği ve işlenişi hakkındaki görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Hep çevre yolu ve tenha yollarda eğitim gördük. İçerikte var olanlardan bağımsız bir eğitim aldım. (SA 2)
> Sadece gündüz araç kullandım, gece ne olur bilemiyorum, acil bir durumda ne yapılır hiç anlatılmadı. (SA 3)
> Şehir içi trafiğine içeriğe rağmen neredeyse hiç girmedik. (SA 24)
> İçerik iyi ama içeriğe uygun ders işlemediler. Geçiş nasıl yapılır, yağışlı havalarda nelere dikkat edilir bilmiyorum. (SA 28)

Görüldüğü gibi sürücü adayları direksiyon eğitiminin kendilerinin yüz yüze kalacakları gerçek trafik koşullarından uzak yer ve koşullarda gerçekleştiğini ifade etmektedirler. Sürücü adaylarının beyanlarından; yoğun trafikte, farklı iklim koşullarında ve gece araç kullanma ile bir tehlike anında nasıl hareket edileceği gibi her sürücünün içinde bulunabileceği şartlara ilişkin bir eğitim almadıkları ve bu durumdan hoşnut olmadıkları anlaşılmaktadır.

Motorlu taşıt sürücüleri kurslarında görevli direksiyon eğitimi dersi eğiticileri (n:10) [DE] ile görüşmeler yapılmıştır. Görüşülen kurs eğiticilerine motorlu taşıt sürücü kursunda okutulan direksiyon eğitimi dersinin içeriğini de göz önünde tutarak eğitim için ayrılan süre hakkında neler söyleyeceği sorulmuştur. Direksiyon dersi eğiticilerinin dersin içerik ve süresine ilişkin görüşleri çizelge 41'de gösterilmiştir.

Çizelge 41. Direksiyon Dersi Eğiticilerinin, Direksiyon Eğitimi Dersinin İçerik ve Süresine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

İçerik ve Süreye İlişkin Görüşler	Sayı	%
Süre bireye göre belirlenmeli	6	60.0
Süre etkin kullanılırsa yeterli	3	30.0
Süre yetersiz	1	10.0
İçerik yeterli	7	70.0
İçerik yetersiz	3	30.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin yarısından fazlası (yüzde 60) süre ve içeriğin bireysel farklılıklar göz ardı edilerek her bireye aynı uygulandığını belirtmiş ve bu konudaki görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Süre ve içerik yetersiz, daha doğrusu dengesiz; araç kullanmayı bilene de bilmeyene de aynı eğitimi vermeye çalışıyoruz. Bilene süre uzun, bilmeyene ise kısa geliyor. (DE 1)
> Yeterlilik öğrenciye göre değişiyor. Yani bilerek gelen aday için süre uzun, ilk kez kullanacaklar için ise kısa. (DE 2)
> Bilen adaya da bilmeyen adaya da aynı konuların aynı sürede anlatılması doğru değil. (DE 5)

Görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin yaklaşık 1/3'ü (yüzde 30) sürenin etkin kullanılması durumunda yeterli olduğunu ifade ederken, direksiyon dersi eğiticilerinden sadece birisi sürenin yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.

Görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin çoğunluğu (yüzde 70) içeriğin yeterli olduğunu belirtmiştir. Eğiticilerden birisi düşüncelerini *"İçerik yeterli ancak mevcut sistemde uygulanması çok zor"*(DE 7) sözleriyle ifade etmiştir.

Görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin yüzde 30'u ise içeriğin yetersiz olduğunu belirtmiştir. Bu doğrultuda görüş belirten eğiticilerden birisi düşüncelerini *"Hem içerik ve süre hem de uygulama yetersiz. Acil fren ve tehlikeli durumlarda hareket tarzına dair bir şey anlatılmıyor"* (DE 3) sözleriyle ifade etmiştir.

Görüşülen kurs eğiticilerine motorlu taşıt sürücüleri kursunda okutulan direksiyon eğitimi'nin yapıldığı öğrenme ortamı (sınıf, güzergah …) ve eğitim materyalleri hakkında neler söyleyeceği sorulmuştur. Direksiyon dersi eğiticilerinin dersin öğrenme ortamı ve güzergahına ilişkin görüşleri çizelge 42'de gösterilmiştir.

Çizelge 42. Direksiyon Dersi Eğiticilerinin, Direksiyon Eğitimi Dersinin Öğrenme Ortamı ve Materyallerine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Direksiyon Eğitimi Dersinin Öğrenme Ortamı ve Materyallerine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Yeterli	-	0.0
Yetersiz	10	100.0

Görüldüğü üzere görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin tamamı direksiyon dersinin öğrenme ortamı ve eğitimde kullanılan materyallerin yetersiz olduğu yönünde görüş belirtmiş ve düşüncelerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Anlaşmalı eğitim pistine neredeyse hiç çıkılmıyor. Belirlenen güzergahta hareket ediyoruz adayla. (DE 1)
> Düz yolda hareket et ve dön, öndeki araçla mesafeni koru ve ışıkta dur. Aracı bir yere vurma yeter. (DE 2)
> Işıklandırma sistemi bile çalışmayan yol koşullarında hareket et ve dur. Geri manevra imkanı yok, yağışlı hava koşulları ve gece araç kullanma çalışmaları yapılamıyor. (DE 3)
> Başlangıç eğitimi için alan kiralanıyor ama şehrin dışında. Doğal olarak kullanılması ekonomik değil. (DE 6)

Görüşülen kurs eğiticilerine direksiyon eğitimine başlamadan önce öğrenenlerin hazırbulunuşluk düzeyini öğrenmeye çalışıp çalışmadıkları sorulmuştur. Direksiyon dersi eğiticilerinin öğrenenlerin hazırbulunuşluk düzeyini öğrenme yönelimlerine ilişkin görüşleri çizelge 43'te gösterilmiştir.

Çizelge 43. Direksiyon Dersi Eğiticilerinin, Öğrenenlerin Hazır Bulunuşluk Düzeyini Değerlendirmesine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Direksiyon Eğitimi Dersi Eğiticilerinin Öğrenenlerin Hazır Bulunuşluk Düzeyini Değerlendirmesine İlişkin Görüşleri	**Sayı**	**%**
Evet. Öğrenmeye Çalışırım	8	80.0
Hayır. İlgilenmem	2	20.0

Görüldüğü üzere görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin büyük çoğunluğu (yüzde 80) adayların derse hazır bulunuşluk düzeyini öğrenmeye çalıştıklarını belirtmiş ve bu konudaki görüşlerini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Mutlaka soruyorum adaya. Zaten sormasam da adaylar kendileri durumlarını anlatıyorlar. Pek çoğu araç kullanmayı kısmen bilerek geliyor. (DE 1)
> Elbette soruyorum. Ona göre nasıl bir yol izleyeceğime karar veriyorum. Zaten ya aday kendisi söylüyor ya da hareketlerinden anlaşılıyor. (DE 2)
> Psikolojik olarak aday öğrenmeye hazır mı? Hiç kaza yaşadı mı? Mutlaka öğrenmek isterim. Hoca ne kadar tecrübeli olsa da o an direksiyon adayda, o nedenle adayın durumu çok önemli. (DE 3)
> Elbette öğrenmeye çalışırım. Bu sayede eğitim süresinde daha rahat hareket edebilirim. Adayların neredeyse yarısı araç kullanmayı bilerek geliyor. (DE 8)

Görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin yüzde 20'si adayların derse hazır bulunuşluk düzeyini öğrenmeye çalışmadıklarını belirtmiş, hatta eğiticilerden birisi görüşünü *"Keşke kursiyerler hiç bilmeden gelse, öğrenilen yanlış bilgilerin ve davranışların düzeltilmesi cidden zor oluyor"* (DE 6) şeklinde ifade etmiştir.

Görüşülen kurs eğiticilerine motorlu taşıt sürücü kursunda okutulan direksiyon eğitimi esnasında öğrenenlerin görüşlerini göz önünde bulundurup bulundurmadıkları sorulmuştur. Direksiyon dersi eğiticilerinin öğrenenlerin dersle ilgili görüşlerine ilişkin değerlendirmeleri çizelge 44'te gösterilmiştir.

Çizelge 44. Direksiyon Dersi Eğiticilerinin, Öğrenenlerin Derse Dair Görüşlerini Dikkate Alma Durumlarına Göre Dağılımı (n:10)

Öğrenenlerin Derse Dair Görüşlerine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Evet. Dikkate Alırım	2	20.0
Hayır. Değerlendirmem	7	70.0
Cevap Vermeyen	1	10.0

Görüldüğü üzere görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin çoğunluğu (yüzde 70) adayların derse dair görüşlerini değerlendirmeye almadıklarını belirtmişlerdir. Örneğin görüşülen eğiticilerden birisi düşüncelerini *"Hayır değerlendirmem; hem aday hem araba bana emanet, kazasız belasız dersi bitirmeye çalışırım"* (DE 2) şeklinde ifade etmiştir.

Görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin yüzde 20'si adayların derse dair görüşlerini değerlendirmeye aldıklarını belirtmişlerdir. Örneğin eğiticilerden birisi düşüncelerini *"Genellikle adayı dinlerim. Bu adayı rahatlatıyor. Ama güzergah zaten belli değiştirilebilecek pek bir şey yok"* (DE 1) şeklinde ifade etmiştir.

Görüşülen kurs eğiticilerine motorlu taşıt sürücüleri kursu'nda okutulan direksiyon eğitiminin Milli Eğitim Bakanlığı'nca yapılan değerlendirmesi hakkında düşünceleri sorulmuştur. Direksiyon dersi eğiticilerinin dersin değerlendirilmesine ilişkin görüşleri çizelge 45'te gösterilmiştir.

Çizelge 45. Direksiyon Dersi Eğiticilerinin Direksiyon Eğitimi Dersinin Değerlendirilmesine İlişkin Görüşlerine Göre Dağılımı (n:10)

Direksiyon Eğitimi Dersinin Milli Eğitim Bakanlığınca Yapılan Değerlendirmesine İlişkin Görüşler	**Sayı**	**%**
Sınav Görevlilerinin Seçimi ve Görevlendirilmesine Özen Gösterilmeli	8	80.0
Sınav Sadece Normal Şartları Kapsıyor ve Çok Kısa	7	70.0

* Her bir görüşmeci birden fazla temaya yer verdiği için belirtilen görüş sayısı 10'dan fazladır.

Görüldüğü üzere görüşülen direksiyon dersi eğiticilerinin tamamı Milli Eğitim Bakanlığı'nca yürütülen direksiyon dersi sınavına ilişkin olumsuz görüş bildirmişlerdir. Direksiyon dersi eğiticilerinin büyük çoğunluğu (yüzde 80) sınavlarda görevlendirilecek olan kişilerin seçiminin sınavın geçerli ve güvenilir bir sınav olması üzerindeki etkisini şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Araç kullanma konusunda benim kadar tecrübeli olmayan bir öğretmen, adayın yanına oturuyor; tenha bir yolda git gel yapıyorlar. Bu sınav ne ölçebilir ki? (DE 1)
> Sınav için görevlendirilen personel bence yetersiz. Çünkü çok kolay görevlendiriliyorlar. Ciddi bir sınavdan ve psikolojik testten geçirilmeleri gerekir. (DE 3)
> Sınav yapıcılar için ciddi bir kurs ve sınav yapılmalı, kriterler net olmalı. Görevlendirmelerde ahbap çavuş ilişkisi olmamalı. (DE 5)
> Sınavı bağımsız kurullar yapmalı. Adam sınav yapıyor, kaç saat direksiyon tecrübesi var diye bakan yok. (DE 10)

Direksiyon dersi eğiticilerinin çoğunluğu (yüzde 70) sınavların yapılış yeri ve içeriğine ilişkin gördükleri yetersizlikleri şu sözlerle ifade etmişlerdir:

> Sadece arabayı hareket ettirip ettiremediğine bakılıyor. Gece, gündüz farkı yok. Yağış kontrolü yok, çok eksik. (DE 2)
> Aracı hareket ettirip direksiyonu düz tutması söyleniyor. Yoğun trafiğe girmeden ve aracı stop ettirmeden 3-4 dakika kullanmak yeterli oluyor. (DE 3)
> Sınavın yapılacağı alanla ilgili uygun kriterler belirlenmeli ve sınavın yapılacağı her yerde bu kriterler uygulanmalı. (DE 5)
> Boş bir alanda 1 saat çalışan herkes bu sınavı geçebilir. Mevcut haliyle güzergah yetersiz, süre yetersiz, içerik yetersiz. (DE 7)
> Yozgat bulvarında, tenhada sınav yap. Gece yok, yağış yok, geri geri gitmek yok, yokuş yok. (DE 10)

Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Eğitiminin İçerik Bakımından Değerlendirilmesine İlişkin Tartışma

Motor ve araç tekniği alanıyla ilgili görüşülen sürücü adaylarının yarıdan fazlası (% 56,6) dersin içeriğine ilişkin görüş beyan etmemiş (devam etmeyen adaylar), görüş beyan eden 13 adaydan sekizi dersin içeriğinde gereksiz ve kullanılır olmayan bilgiler bulunduğunu ifade etmişlerdir. Aynı konuda görüşüne başvurulan kurs eğiticilerinin tamamı ders içeriğinin güncel olmadığını ve gereksiz bilgilere yer verildiğini belirtmişlerdir. Yine motor ve araç tekniği dersi içeriğiyle ilgili görüşüne başvurulan servis personelinin tamamına yakını da (yüzde 80) programın çok geniş ve güncel olmayan bilgilerle dolu olduğunu belirtmiştir.

Andragojik yaklaşımın ilk prensibi “yetişkinler bir şeyi öğrenme işleminden önce, bunu ne için öğrenmeleri gerektiğini bilme ihtiyacı duyarlar”dır. Bir şey öğrenmeye neden ihtiyaç duyulduğunun bilinmesi, yetişkinlerin öğrenmeye yol açacak faaliyetlere daha aktif katılımının sağlanması bakımından önemlidir. Wlodowski’ye göre, yetişkinler, kendilerinin gerçek anlamda önem verdikleri şeyleri öğrenmek isterler (akt: Knowles, Holton ve Swanson, 2011, 198). Oysa görüşüne başvurulan kurs eğiticilerinin tamamı, servis personelinin ve görüş belirten sürücü adaylarının büyük çoğunluğu mevcut haliyle motor ve araç tekniği dersi içeriğiyle ilgili olumsuz görüş belirtmiştir. Motorlu taşıt sürücüleri kursunda motor ve araç tekniği dersi için öğrenme ortamında karşılaşan eğiticilerin *“içeriğinin güncel olmadığını ve gereksiz bilgilere yer verildiğini”* ve görüş belirten sürücü adaylarının çoğunluğunun *“gereksiz ve kullanılır olmayan bilgiler bulunduğunu”* ifade ettiği Motor ve Araç Tekniği dersinin verimli işlenebilmesi mümkün görünmemektedir.

Motor ve araç tekniği dersi hakkında görüşüne başvurulan servis personelinin tamamı fren, debriyaj, ön düzen gibi temel konuların ve çalışma sistemlerinin kısaca adaylara anlatılması gerektiğini; tamamına yakını (yüzde 90) motor sıvılarının dolum ve kontrolünün aday için önemini belirtmiş ve bunun uygulamalı yaptırılması gereğini vurgulamıştır.

Görüşülen kurs eğiticilerinin tamamı araçtaki ikaz işaretlerinin sürücüler tarafından doğru okunmasının önemine işaret etmişler; yarıya yakını ise (yüzde 40) görüşmelerde debriyaj, vites kutusu ve fren sistemleri hakkında da yeterli bilgiye sahip olması gerektiğini ayrıca sürücünün araçtaki sıvıların işlevlerini ve kontrolünün nasıl yapılacağını bilmesi gerektiğini ifade etmişlerdir.

İlk yardım bilgisi alanıyla ilgili görüşülen sürücü adaylarının çoğu (yüzde 66,6) dersin içeriğine ilişkin görüş beyan etmemiş (derse kısmen devam eden veya devam etmeyen adaylar), görüş beyan eden 10 adaydan dokuzu ise dersin içeriğinde yer alan bilgilerin sadece sürücüler için değil herkes için gerekli bilgiler olduğunu ifade etmişlerdir.

İlk Yardım Bilgisi alanıyla ilgili görüşülen tıp doktorlarının tamamı ile ilk yardım eğiticilerinin yarıdan fazlası (yüzde 57.2), ilk yardım bilgisi dersinin sadece sürücü adaylarınca değil her birey için son derece faydalı bilgiler

içerdiğini, gerekli eğitim verildikten sonra içerikte yer alan bilgilerin tamamının uygulanabilir olduğunu belirtmiştir. İlk yardım bilgisi dersi ile ilgili görüş beyan eden tarafların genel olarak dersin içeriği ve gerekliliği konusunda aynı görüşte oldukları anlaşılmaktadır.

Ancak tıp doktorlarının çoğu (yüzde 62.5) gerekli olduğunu düşündükleri içerik için mevcut sürenin yetersiz olduğunu ifade etmişlerdir. Tıp doktorlarının yarısı ise bu içeriğin sürücü eğitimine sıkıştırılmasının doğru olmadığını, bazı temel konuların bu eğitime başlamadan önce kişilere kazandırılmasının önemini vurgulamış ve bu şartla sürücü eğitiminde yer alan konularda eleme yapılmasının gerekli olduğunu belirtmişlerdir.

Bu öneri, yaşamboyu öğrenme bakımından uygun görülmektedir. Çünkü yaşamboyu eğitim, hem bireysel hem de ortak yaşamın niteliğini arttırmak için bireylerin ömürleri boyunca kişisel, sosyal ve mesleki gelişmesini başarıyla tamamlaması süreci ve formal, nonformal ve informal öğrenmeyi içeren kapsamlı ve birleştirici bir düşünce olarak tanımlanabilir (Boström, Ann-Kritin, 2003'den akt: Miser, 2013, 6). İçerik olarak insanın yaşamı süresince karşılaması muhtemel hemen hemen bütün kaza ve yaralanmalar karşısındaki davranış şekillerini içeren ilk yardım uygulamalarının basitten karmaşığa sıralanması sonucu hemen her yaş için uygulanabilir bölümlerden oluştuğu görülmektedir. Eğitsel bütünlüğe, yaşam ile eşzamanlılığa ve toplumun tümünü içine alan bir genişliğe sahip yaşamboyu öğrenme kavramı (European Commission. 2000'den akt; Miser, 2013, 12), okul ve yetişkini sistemlerinin eşgüdümlü olarak planlanmasını gerektirmektedir (Tokyo Konferansı Sonuç Raporu (7.8.1972), UNESCO'dan akt; Miser, 2013, 27). Ancak, mevcut yapıda İlk Yardım eğitimi uygulanabilir ve kapsamlı içeriğiyle sürücü eğitim sisteminin içine sıkıştırılmış durumdadır.

Görüşülen doktorların tamamına yakını (yüzde 87.5) yapılacak ilk yardım uygulamasında solunumun sağlanması, kanamaların durdurulması ve kan dolaşımının sağlanması konularının başarıyla uygulanabilmesi için sürücü adaylarına verilen eğitimin maketle ve uygun fiziki ortamda yapılması gerektiğini belirtmişlerdir. Görüşülen doktorların tamamı ilk yardım bilgisi dersi içeriğinin uygulama ve teorinin bir arada olmasını zorunlu kıldığını, benzer şekilde görüşülen ilk yardım bilgisi eğiticilerinin yarıdan fazlası (yüzde 57.2) ilk yardım bilgisi dersinin verimli işlenmesi için uygulamaya ağırlık verilmesinin

gerekli olduğunu belirtmiştir.

Ayrıca, ilk yardım bilgisi eğiticilerinin yarısı ise derse katılımın az olmasının dersin verimli işlenmesini engellediğini ve derse olan ilginin arttırılması için derste uygulamaya daha çok yer verilmesi gerektiğini belirtmişlerdir.

Sönmez'e göre (2001, 125), eğitimin nihai amacının gerçekleşmesi yani bireyde istendik davranış değişikliklerinin gerçekleşmesi için, hedeflere göre düzenlenen içerikle ilgili süreçte, öğrencinin bizzat bu işi yapması yani öğrenci katılganlığının sağlanması, uygun öğrenme-öğretme strateji, yöntem ve tekniklerin kullanılması, yeterli zamanın verilmesi, sınıfın uygun şekilde düzenlenmesi ve uygun akıl yürütme süreçlerinin kullanılması gibi çalışmalar gerektir. Ertürk (1966, 38-39) ise, eğitimin temel amacına dönük her öğrenim yaşantısının; eğitim hedefleriyle ilgili, öğrencinin etkin katılganlığını sağlayıcı, öğrenci seviyesine uygun, istenilmeyen sonuçlardan arınık, öğrenciyi tatmin edici, öğrenci ilgileri bakımından uygun ve diğer öğrenim yaşantılarıyla kaynaşık olması gerektiğini belirtmiştir.

Sürücü eğitim sisteminin bir parçası olan ilk yardım bilgisi eğitimi gibi insan hayatını doğrudan ilgilendiren bir konuda eğitimin taraflarınca önemli ve gerekli görülen uygulamaya dönük bir içerik ve bireylerarası farklılıkları yok sayan bir zaman sınırlaması sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bilişsel, duyuşsal ve psiko-motor yeterlilikleri barındıran ilk yardım eğitiminin amacına ulaşabilmesi için öğrenenin uygulamanın içinde olması önemli görülmektedir. Ancak, her biri insan yaşamı için çok önemli konuların taşındığı bu öğrenme süreci; uygun fiziki ortam, yeterli süre, gerekli materyaller, öğrenenlerin aktif ve düzenli katılımı ve nitelikli eğitici ile amacına hizmet edebilecektir. Burada yeterli süre ve öğrenenlerin katılımı konuları, öğrenenin kişisel özellikleriyle (ilgi, tutum, anlama gibi.) ve bireyin yaşamıyla (çalışma süresi ve yeri, sorumlulukları gibi) ilgilidir.

Sürücü adaylarıyla yapılan görüşmelerde adayların tamamına yakını direksiyon eğitiminin şehir merkezinden uzakta dolayısıyla yoğun trafiğin olmadığı yerlerde yapıldığını ifade etmişlerdir. Yine adayların çoğu gece ve normal olmayan yol ve hava koşullarında (sisli hava, kar ve buz kaplı yollar …) araç kullanmaya dönük bir eğitim almadıklarını ayrıca bir tehlike ile karşı karşıya kaldıklarında nasıl davranacaklarını (acil fren ..) bilmediklerini

belirtmişlerdir. Direksiyon dersinin değerlendirilmesinin de eğitimin içeriği gibi gerçek yol ve hava şartlarındaki muhtemel olumsuzluklar göz ardı edilerek gerçekleştirildiği görüşmeler sonucu ortaya çıkmaktadır.

Direksiyon dersi eğiticilerinin de dersin içeriğine, uygulamasına ve değerlendirilmesine dair görüşleri adayların görüşleriyle örtüşmektedir. Mevcut sistemin adayların gerçek dünyada karşılaşabilecekleri karayolu trafiğiyle ilgili problemlerin çözümünde yeterli olmadığı anlaşılmaktadır. Sürücü eğitimi mevcut haliyle adaylara bilgilerini gerçek yol ve hava şartlarında transfer edebilme ve uygulayabilme yetisini kazandırmaktan çok temel teorik bilgileri pasif olarak almalarına yardımcı olmaktır. Tan'a göre (2009, 5), öğrenenlerin gerçek dünya sorunlarının üstesinden gelebilmek için sadece mantıksal düşünmeye değil, aynı zamanda "kıyaslayıcı" düşünmeye, yaratıcılık yeteneğine ve farklı durumlar karşısında bilgi ve fikirlerin transfer edilebilmesine ihtiyaçları vardır. Tan, geleceğe hazır bir eğitim ve öğrenenlerin bilgi türetebilmesi amacıyla eğitimde problemlerin kullanılmasının zorunlu olduğunu savunmaktadır.

Karayolu trafik güvenliği konusunda başarılı kabul edilen ülkeler arasında yer alan Avustralya New South Wales ve İngiltere'de sürücü adayları teorik bilgilerin yanında gerçek yol ve hava şartlarında araç kullanabilme becerisinin kazanılmasına yönelik eğitilmektedir. Her iki ülkenin sürücülük eğitimi değerlendirme sistemlerinde tehlike karşısındaki tepkileri test sınavında ve direksiyon sınavında yeterlilik kriterleri arasında önemli yer tutmaktadır.

İlk Yardım dersiyle ilgili görüşülen tıp doktorları ve ilk yardım bilgisi dersi eğiticilerinin dersin işlenmesinde aynı görüşü paylaşarak uygulamaya ağırlık verilmesi yönünde görüş belirttikleri görülmüştür. Görüşülen tıp doktorlarının tamamı uygulamanın değerlendirme aşamasında da mutlaka yer alması gerektiğini belirtmiştir. Yine ilk yardım bilgisi eğiticilerinin yaklaşık 3/4'ü derse ilişkin yeterliliklerin içinde uygulama olan bir sınavla ölçülebileceğini belirtmişlerdir.

Motor ve araç tekniği dersi Kurs eğiticilerinin de üzerinde durdukları konular uygulama ağırlıklıdır. Görüşülen kurs eğiticilerinin büyük çoğunluğu (yüzde 80) yapılan sınavın mevcut program göz önüne alındığında yeterli olduğunu belirtmiş; 1/5'i ise sınavın kısmen de olsa uygulamalı yapılması gerektiğini belirtmiştir.

Sürücü eğitim sistemi hakkında görüşüne başvurulan ders eğiticilerinin ve uzmanların tamamına yakını ve sürücü adaylarının büyük çoğunluğu tarafından özellikle ilk yardım dersi ve kısmen motor ve araç tekniği dersinin hem öğrenme sürecinde hem de değerlendirilmesinde uygulamanın yer alması gereği vurgusu dikkat çekicidir. Bir eğitim sisteminde her bir öğrenenin planlanan öğrenme süreci sonunda hedef davranışları kazanıp kazanmadığının yoklanması gerekmektedir. Ertürk (1966, 72), eğitimin tamamlayıcı bir parçası olan değerlendirmenin dönemsel ve sürekli bir şekilde "planlanmış yaşantılar" (program) ile gündelik yaşantıları karşılaştırıp eğitim – öğretim çalışmalarının yetersizliklerini ortaya koyduğunu savunur. Ölçme ve değerlendirme süreçlerinde üzerinde durulması gereken en önemli kavramlardan biri geçerliktir.

Sönmez (2001, 418) tarafından bir testin kullanış amacına uygunluk derecesi olarak tanımlanan geçerlik kavramı sürücü eğitimi için ayrı bir önem taşımaktadır. Bilişsel, duyuşsal ve psiko-motor becerileri bir arada ve iç içe geçmiş olarak barındıran sürücü eğitim sisteminin yeterlilikleri de bu özelliklere uygun araç ve sistemle ölçülmeli ve değerlendirilmelidir.

Bir testin ölçmek istediği niteliği gerçekten ölçme derecesi biçiminde de ele alınabilen geçerlik (Sönmez, 2001, 418), aynı zamanda, bir araç veya yöntemle ölçülmek istenen özelliğin başka değişkenlikle karıştırılmadan ölçülebilmesi (Turgut ve Baykul, 2012, 133) olarak ta tanımlamıştır.

Pek çok eğitim-öğretim programında olduğu gibi sürücü eğitim sisteminde de çoğunlukla bilişsel davranışlar yer almaktadır. Ancak, eğitimin direksiyon, ilk yardım ve motor ve araç tekniği dersi gerekliliklerinde duyuşsal ve psiko-motor davranışlarda bulunmaktadır. Psiko-motor davranışlar, kas, kemik ve kas – kemik koordinasyonunu gerektiren öğrenilmiş ve bir dereceye kadar kalıcı hareketlerdir (Turgut, Baykul, 2012, 97). Hareketin psiko-motor davranış olması için öğrenilmiş olması gerekir.

Psiko-motor alanda yer alan öğretim hedefleri zihin ve beden eşgüdümünü gerektiren kalem tutmak, yazı yazmak, dans etmek ve araç kullanmak gibi çeşitli fiziksel aktiviteleri içermektedir. Psiko-motor alan davranışları içinde hem bilişsel hem de duyuşsal davranışları barındırmaları nedeniyle daha karmaşık ve sınıflandırılması zor olan davranışlardır. Bu tür davranışlar, genellikle öğrenenin ortaya koyduğu fiziksel bir aktivitenin kontrol

listesi (check list) adı verilen bir ölçütler listesi ile değerlendirilmesi yoluyla ölçülebilir (Gülleroğlu, 2012, 159-161). Örneğin ilk yardım dersi yeterlilikleri arasında sayılan kanamaların durdurulması, kırık-çıkık ve burkulmalara müdahale, solunumun sağlanması konularının bilişsel, duyuşsal ve psiko-motor yeterlilikleri bir arada içeriyor olması bu yeterliliklerin ölçülmesini ve yapılan ölçme ve değerlendirmenin geçerliğini zora sokmaktadır. Psiko-motor becerilerin ölçülebilmesi için, beceriyi oluşturan karmaşık davranışlar arasından ölçme için gerekli olan kritik davranışların saptanması ve bu davranışların gözlenmesini ve puanlanmasını kolaylaştıracak bir araç hazırlanması gerekir. Daha sonra öğrenenin bu kritik davranışları icra edebileceği sınav durumlarının hazırlanması ve öğrenenin bu sınav durumlarında gözlenmesi ve gözlenen davranışların puanlanması gerekir (Turgut ve Baykul, 2012, 334). Bu haliyle motorlu taşıt sürücüleri kursunda verilen eğitim sonrası yapılan sınav ve neticesindeki değerlendirmenin ilk yardım dersi ve motor ve araç tekniği dersi yeterliliklerini tam olarak ölçemeyeceği ortaya çıkmaktadır.

BÖLÜM V

SONUÇ VE ÖNERİLER

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

Sonuçlar

Motorlu taşıt sürücüleri kursu programları yeterlik düzeyi bakımından iyileştirilmeye muhtaçtır. Şöyle ki;

- Görüşüne başvurulan kurs eğiticileri ile servis uzmanlarının tamamına yakınının ve derse devam eden sürücü adaylarının çoğunluğunun görüşüne göre motorlu taşıt sürücüleri kursunda okutulan “motor ve araç tekniği” dersi içeriği bir sürücünün işine yaramayacak ve kullanılamayacak bilgiler içermektedir; içerik güncel ve kullanılabilir değildir, pratik bilgilerden yoksundur.
- Kurs eğiticileri ile servis uzmanlarının görüşlerine göre “motor ve araç tekniği” dersi; araçların çalışma sistemleri ve işleyişini, motor sıvılarının (yağ, su, fren hidroliği) kontrol edilmesi / doldurulmasını, araçların yedek lastiklerinin ve değiştirme ekipmanlarının yerleri ile kullanımını, akünün yerini, aktarma organlarının etkin kullanımını, ön düzen sisteminin bakımının zamanında yapılmasının önemi ve yapılmamasının olumsuz sonuçlarını, periyodik bakımların önem ve gerekliliğini ve aracın normal işleyişinde oluşabilecek bir sorunu araçtan gelen sesler ve ikaz işaretlerinden anlayabilmeyi içermelidir. Öğrenme sürecinde uygulama ihmal edilmektedir.
- Görüşüne başvurulan kurs eğiticileri ile tıp doktorlarının ve derse devam eden sürücü adaylarının görüşlerine göre “ilk yardım bilgisi” dersi sadece sürücüler için değil her birey için son derece gerekli ve hayati öneme sahip bilgiler içermektedir, ancak tıp doktorlarının değerlendirmelerine göre “sağlığı bozan dış etmenler” konusu sürücülükle ilgili değildir.

- İlk yardım dersinin içeriğinin nasıl olması gerektiği konusunda tıp doktorlarıyla kursların ilk yardım eğiticilerinin görüşleri arasında fark bulunmaktadır. Tıp doktorlarının görüşüne göre “ilk yardım bilgisi” dersi, çevre güvenliğinin sağlanmasını, kazazede ile konuşmayı, kırık – çıkık – burkulma şüphesi olan bölgenin profesyonel yardım gelinceye kadar hareketsiz bırakılmasını, yaralının taşınmasını, kanamaların durdurulması ve solunumun sağlanması konularını içermelidir. Kurs eğiticilerine göre ise “ilk yardım bilgisi” dersi sürücü adayının kazayla karşılaştığında nasıl hareket edeceğini bilmesi ve ilk yardımın ABC’si olarak ifade edilen “hava yolunun açık olması, solumun sağlanması ve kan dolaşımının sağlanması” konularıyla sınırlı olmalıdır.
- Tıp doktorlarına ve kursların ilk yardım bilgisi eğiticilerinin görüşlerine göre süre “ilk yardım bilgisi” dersi içeriğini öğrenmek için yetersizdir; tıp doktorlarına göre dersin süresi göz önüne alındığında dersin içeriğinde sadeleştirme yapılmalıdır. Derse devam eden adayların görüşüne göre süre yeterlidir.
- Tıp doktorlarına ve kursların ilk yardım bilgisi eğiticilerinin görüşlerine göre dersin içeriği uygulama ve teorinin bir arada olmasını zorunlu kılmaktadır. “İlk yardım bilgisi” dersi sınavını başarıyla geçen sürücü adayları da uygulama eksikliği nedeniyle gerekmesi halinde ilk yardımı yapabileceklerine güvenmemektedirler.
- Görüşüne başvurulan “direksiyon eğitimi” dersi eğiticileri ve sürücü adaylarının dersin içeriğine, uygulanmasına ve değerlendirilmesine ilişkin görüşleri büyük ölçüde örtüşmektedir.
- Direksiyon eğitimi dersi eğiticilerinin çoğunluğunun görüşüne göre dersin içeriği sürücü adaylarının karayolunda araç kullanabilmeyi öğrenmesine uygundur. Ancak, direksiyon dersi mevzuatta yazılı olduğu şekliyle uygulanmamaktadır.
- Direksiyon eğiticilerinin ve sürücü adaylarının tamamına göre direksiyon eğitimi gerçek yol ve trafik koşullarından arındırılmış bir ortamda yapılmaktadır. Şehir merkezinden uzakta ve yoğun trafiğin olmadığı yerlerde yapılan eğitim gece, sisli – yağışlı hava gibi koşullarda araç

kullanmayı ve bir tehlikeyle karşı karşıya kalındığındaki davranış şekillerini içermemektedir.

- Direksiyon dersi eğiticileri ve sürücü adayları dersin süresini geçmiş öğrenmelere ve bireysel özelliklere bağlı olarak değerlendirmektedirler; kurstan önce araç kullanmayı bilenler ve hızlı öğrenenler için süre yeterli olarak değerlendirilirken, bilmeyenler için yetersiz görülmektedir.

Görüşülen sürücü adayları, kurs eğiticileri ve alan uzmanlarının görüşlerine göre sürücü eğitim sürecine ilişkin pek çok sorun bulunmaktadır. Şöyle ki;

- Motorlu taşıt sürücüleri kursundaki derslere sürücü adaylarının bir kısmı tamamen, bir kısmı da kısmen olmak üzere büyük çoğunluğu (yüzde 73,3) katılmamışlardır.
- Sürücü adaylarının derslere devam etmemesi hem adaylar hem de kurs yönetimi tarafından bir sorun olarak değerlendirilmemektedir.
- Kurs eğiticilerinin görüşlerine göre öğrencilerin derse katılımının düşük olması dersin verimli işlenmesini olumsuz yönde etkilemektedir. Derse katılan öğrencilerin motivasyonu ise düşüktür; adaylar sınavı geçmek için soru çözmeyi, konuları öğrenmekten daha önemli görmektedirler.
- Derse kısmen ya da tamamen devam etmeyen adayların çoğunluğu katılmama nedenlerini gerekçelendirmezken; katılmayanların yaklaşık 1/3'ü, günlük yaşamlarındaki başka etkinliklerle kurs saatlerinin çakışması nedeniyle derslere katılamadıklarını ifade etmişlerdir.
- Motorlu taşıt sürücüleri kursu, adaylar tarafından sürücülük öğrenilen bir yerden çok tamamlanması gereken yasal sürecin çok işlevsel olmayan parçası olarak algılanmaktadır.
- Kurs yönetimlerinin ilgili mevzuatta zorunlu kılınmasına rağmen, adayları devamsızlıkları konusunda uyarmamaları ve işlem tesis etmemeleri ticari kaygıyla hareket ettiklerini düşündürmektedir.
- Adayın genel ve özel yetenekleri, hedef davranışlarla ilgili bilgi, beceri ve duyguları, tutumu, güdülenmişliği ve kişiliği gibi değişkenler göz ardı edilerek her adayın almak istediği sürücü belgesi için yetkili otorite

tarafından daha önce belirlenmiş içerik, süre ve takvime tabi olması beklenmektedir.

- Sürücü adayları eğiticilerin kendilerine yönelik davranışlarını saygılı, hoşgörülü ve arkadaşça olarak tanımlamışlardır.
- Sürücü adaylarının büyük çoğunluğunun (yüzde 76.6) motorlu taşıt sürücüleri kursuna başlamadan önce sürücülüğü öğrenmek için informal çalışmalar yaptıkları için araç kullanmayı bildikleri, yalnızca yaklaşık 1/4'ünün (yüzde 23.4) araç kullanmayı bilmeden kursa katıldığı; bir kısmının da araç kullanmayı öğrenmek için kursla eş zamanlı olarak informal biçimde öğrenmeyi de sürdürdükleri anlaşılmaktadır.
- Kursa araç kullanmayı bilerek katılanlar, araç kullanmayı baba, ağabey, amca gibi yakın akrabalarından informal yolla öğrenmektedirler.
- MEB tarafından yapılan sınavı başarıyla geçen adayların yarıya yakını (yüzde 43.3) her türlü hava ve yol koşulunda araç kullanmaya kendini hazır hissetmekte iken, yarıdan fazlası kendini hazır hissetmemektedir. Bu durum sürücülüğün hem non formal hem de informal olarak trafik açısından düşük yoğunluklu yerlerde öğrenilmeye çalışılmasının bir sonucu olabilir.
- Kurs eğiticilerinin ve alan uzmanların tamamına yakınının ve sürücü adaylarının büyük çoğunluğunun görüşüne göre özellikle ilk yardım dersi ve kısmen motor ve araç tekniği dersinin sınavlarında uygulamalar da yer almalıdır.
- Kendilerini her türlü yol ve hava şartlarında araç kullanmaya hazır hissedenler kurs başlamadan önce araç kullanmayı bilenlerdir.
- Adayların çoğunluğunun sürücülük eğitimine ilişkin öğrenmeleri kurs içinde değil, kurs dışında informal olarak gerçekleşmektedir.

Görüşülen sürücü adayları, kurs eğiticileri ve alan uzmanlarının görüşlerine göre sürücü adaylarına uygulanan sınavlar sürücülüğe ilişkin yeterlilikleri tam olarak ölçememektedir. Şöyle ki;

- Çoğunluğunu motorlu taşıt sürücüleri kursuna kısmen ya da tamamen devam etmeyen adayların oluşturduğu sürücü adaylarının tamamına

yakını, kurs bitiminde Milli Eğitim Bakanlığı tarafından yapılacak sınava girmeye kendilerini hazır hissetmekte, çoğunluğu yapılan sınavı “kolay” olarak nitelendirmektedir.

- Sürücü adaylarının çoğunluğu (yüzde 76.7) yazılı sınavı ilk haklarında geçmişlerdir; kadın sürücü adaylarının yazılı sınavdaki başarı oranları erkek sürücü adaylarına göre daha yüksektir.
- Yazılı sınavı ilk hakkında geçenlerin oranının derse devam edenlerin oranının iki katından fazla olması yazılı sınav başarısının derse devamla tam bir paralellik içinde olmadığını göstermektedir.
- Yazılı sınavı kolay bulmalarının nedeni yazılı sınav sorularının test kitapçıklarındaki sorularla aynı ya da benzer olmasıyla açıklamaktadırlar. Gerçekten sınav sorularıyla, eğitim kitaplarındaki sorular arasında aynılık ve büyük benzerlikler saptanmıştır.
- Sürücü adaylarının yalnızca az bir kısmı (yüzde 10) yazılı sınav başarılarını kursun bir ürünü olarak görmektedirler.
- Sürücü adaylarının tamamı direksiyon sınavını ilk haklarında geçmişlerdir.
- Sürücü adayları, direksiyon sınavını kolay bulmalarını ve başarılı olmalarını ise sınav süresinin kısa, parkurun tenha ve sınav uygulamasının ise basit ve tehlike içermeyen koşullarda yapılmasıyla açıklamışlardır.

Sürücü belgelendirme sistemleri karşılaştırılan Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaletinin sürücü belgelendirme sistemlerinde içerik, süre ve süreç bakımından birbirine benzer ve farklı yönler bulunmaktadır. Şöyle ki;

- Benzer yönlerden bir tanesi Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti’nin her üçünde de yetkili organlarca düzenlenmiş sürücü belgesi sahibi olmaksızın karayollarında araç kullanılmasının yasak oluşudur.
- Diğer benzer yönü Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti’nin her üçünde de belgelendirme sisteminde sürücülüğü öğrenme, yazılı sınav ve direksiyon sınavının yer almasıdır.

- Sürücü belgelendirme sistemleri karşılaştırılan Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nin öğrenme süreçleri, öğrenme içeriği, sınavın içeriği ve yapılış biçimleri bakımından farklılıklar bulunmaktadır.
- Türkiye'de sürücü belgelendirme sisteminde süre, içerik ve süreç her sürücü adayı için standarttır. İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde ise sürücü belgelendirme sistemi bireylerin farklılıklarını gözeterek içerik, süre ve süreç yönlerinden sürücü adaylarına özgürlük tanımaktadır.
- Türkiye'de sürücü belgesi sahibi olabilmek için yasal olarak uygun bir MTSK'ya kaydolmak, buradaki eğitiminin ardından MEB tarafından belirli dönemlerde yapılan merkezi sınava girmek genel şart iken İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde sürücü belgesi almak isteyen aday yazılı sınava kendisi hazırlanabileceği gibi eğer isterse bir eğitim merkezinin yardımıyla da hazırlanabilir.
- Türkiye'de sürücü belgelendirme sisteminde eğitimde süre sınırı varken karayolu trafik güvenliğinde tüm dünyada başarılı kabul edilen İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde sürücü belgelendirme sisteminde eğitim için bir süre sınırı bulunmamaktadır.
- Türkiye'de sürücü belgesi almaya dönük kurslarda adayların öğrenme hızları, ön öğrenmeleri, kursa katılmak için uygun zamanları göz ardı edilerek herkesin aynı sürede aynı bilgileri devam zorunluluğu olan derslere katılarak öğrenmesi beklenmektedir.
- Sürücü eğitiminin içeriği her üç ülkede de farklı başlıklarla ifade edilmekle birlikte genel trafik mevzuatı, sürücü davranış şekilleri ve karayolu işaretlemeleri yönünden her üç ülke de birbirine benzemekte iken; ülkemizdeki ilk yardım eğitimi diğer iki ülkenin sürücü eğitim programlarında yer almamaktadır; diğer iki ülkenin sürücü eğitim programlarında yer alan "tehlike algı" bölümü ise ülkemiz sürücü eğitim programında yer almamaktadır.
- Türkiye ve diğer iki ülke arasında sürücü eğiticisi olabilmek bakımından farklılıklar bulunmaktadır; Türkiye'de ilk yardım bilgisi, motor ve araç tekniği bilgisi dersi eğiticisi olabilmek için ilgili alanlarda eğitim gördüğünü ve başarılı olduğunu gösteren bir belge sunulması yeterli

görülmektedir; Bu derslerin eğiticileri hazırlanmak amacıyla ayrıca bir kursa gitmemektedirler. Direksiyon eğitimi dersi ve Trafik ve çevre bilgisi dersi öğreticisi olmak için il milli eğitim müdürlüklerince düzenlenecek kursa katılmak ve 100 tam puan üzerinden 45 almak yeterlidir. Sürücü eğiticisi olmak için İngiltere'de sınavın teorik bölümünden (100 üzerinden 85 puan) ve tehlike algı bölümünden (75 üzerinden 57 puan), Avustralya NSW eyaleti'nde ise hem teorik bölümden hem de uygulama sınavından (100 üzerinden 95 puan) daha yüksek puan almak gerekir.

- İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde sürücü belgesi almak isteyen aday teorik ve uygulamalı sınava girmeye kendisini hazır hissettiğinde istediği bağımsız sınav merkezine (telefonla ve internet üzerinden randevu alınabilir) kendisi yazılı olarak başvurabilirken; Türkiye'de sürücü adayı kursa devam ettiği ilde MEB tarafından belirlenen tarihlerde merkezi olarak yapılan sınava girmek zorundadır.
- Her üç ülkede de sınavlar teorik ve uygulamalı olarak iki bölümde yapılmakla birlikte, diğer ülkelerde teorik bölüm bilgisayarda ekrana dokunarak yürütülürken, Türkiye'de toplu halde çoktan seçmeli sınav formları elle işaretlenerek yapılmaktadır.
- İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde sürücü belgelendirme sisteminde adaylara uygulanan sınavlar arasında gerçek trafik şartlarında karşılaşılabilecek durumları içeren ve bilgisayar ortamında yansıtılan "tehlike algı" bölümü bulunurken, Türkiye'deki sınavlarda bu alan yer almamaktadır. "Tehlike algı" bölümünde de başarılı olmak için yüksek puan almak gereklidir.
- Türkiye'de sürücü adaylarının teorik sınavlardan başarılı olması için 100 tam puan üzerinden 70 puan alması yeterli sayılırken, diğer iki ülkede sürücü yeterliliği için teorik sınavlardan daha yüksek puanlar almak gereklidir.
- İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde teorik sınavlar çoktan seçmeli testleri ve tehlike algısı animasyonlarını içermektedir.

- Türkiye'de teorik ve uygulamalı sınavı başaranlar süre sınırı olmayan tam sürücü belgesi sahibi olurken, diğer ülkelerde tam sürücü belgesine sahip olmak daha uzun zamana ve sınırlılıklara tabi tutulmuştur.
- Türkiye'de sınav görevlilerinin 30 saatlik bir eğitimin ardından yapılacak yazılı ve uygulamalı sınavlardan 100 tam puan üzerinden 70 puan alması yeterli sayılırken, İngiltere'de sınav görevlisi olmak için dört hafta süren kapsamlı bir eğitim ve genişletilmiş başarı kriterleri yüksek bir sınavlar dizisinden ve mülakattan başarıyla geçmelidir. Avustralya NSW eyaleti'nde ise sınav görevlisi olabilmek için bir kuruluşa bağlı müşteri hizmetleri görevlisi olarak işe başlanılması, eğitim ve devamında sınavın başarıyla tamamlanmasını takiben bir deneme sürecinin de başarılması gereklidir.
- Türkiye, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nin her üçünde de yol güvenliği eğitimi anaokulunda başlayıp ilk ve orta öğretimde devam etmektedir. Ancak farklılıklar vardır.
- Türkiye'de okul öncesinde yol güvenliği eğitimi MEB'in öğretim programı çerçevesinde okul ve öğretmen merkezli yürütülürken; İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde ise okul ve öğretmenin yanı sıra ebeveynlere ve yerel yönetimlere de sorumluluk verilmektedir.
- Türkiye'de ilk ve ortaöğretimde yol güvenliği eğitimi belirli ders ve sınıflarla sınırlı iken, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde çeşitli derslerde ve bütün sınıflarda sarmal programlama yoluyla yapılmaktadır.
- İlköğretim'de ise yol güvenliği eğitimi Türkiye'de 4. sınıflarda okutulan "trafik güvenliği" dersi ve kısmen bazı derslerin içindeki konularla yapılırken, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde çocukların yaşlarına ve yol kullanıcısı olma konumlarına uygun olarak 1. Sınıftan itibaren değişik derslerin içerisine katıştırılarak (infusion) yapılmaktadır.
- Ortaöğretimde ise yol güvenliği eğitimi 12. sınıflardaki "trafik ve İlkyardım" dersiyle yapılmakta iken İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde ise çeşitli derslerde ve bütün sınıflarda sarmal programlama yoluyla yapılmaktadır.

- Türkiye'de ilk ve ortaöğretimde yol güvenliği eğitimi ders kitabı ve öğrenci çalışma kitabına dayanırken, İngiltere ve Avustralya NSW eyaleti'nde ise yol güvenliği eğitimi kitaplar, interaktif çalışmalar, görüntülü ve sesli klipler, görmeyi - dinlemeyi - okumayı – yapmayı – oynamayı içeren eğlenceli aktiviteler, şarkılar gibi ücretsiz erişilebilen eğitim materyalleri yardımıyla yürütülmektedir.

Öneriler

Sürücü Eğitimine İlişkin Öneriler

- Sürücü eğitimi ile ilgili çalışmaların merkezi otoritenin taşra birimleri aracılığıyla yürütülmesi eğitim süreci, sınavlar ve denetim konularında ciddi sıkıntılar yaşanmasına yol açmaktadır. Sürücü eğitimi eğitim ve denetim faaliyetleri bakımından yetkili özerk bir otorite tarafından yürütülmelidir. Mevcut haliyle yetkili ve sorumlu olan bakanlıklar yasal düzenlemelerle "İlgili Bakanlık", üniversiteler ve yerel otoriteler "İlgili Birimler" olarak düzenlenmelidir. Bu birimler, yetkili özerk otoritenin ihtiyaç, talep ve önerileri doğrultusunda eğitimin içeriğinin - süresinin düzenlenmesi, eğitici ve sınav yapıcıların yetiştirilmesi, eğitim materyallerinin hazırlanması, yeniden eğitim, eğitim ve sınav güzergâhlarının belirlenmesi gibi alanlarda destek olmalıdır. Özel motorlu taşıt sürücü kurslarının açılmasına ilişkin şartların belirlenmesi, açılmasına izin verilmesi ve her aşamada denetlenmesi işlemleri yetkili özerk otorite tarafından yürütülmelidir.
- Sürücü adaylarına uygulanacak teorik ve uygulamalı sınavlar özerk otorite tarafından yetkilendirilmiş ve görevlendirilmiş bağımsız sınav merkezlerince ve yetkili özerk otoritenin denetiminde yürütülmelidir.
- Sürücü eğitimi, sınav sistemi ve belgelendirme sistemi üzerindeki katı bürokratik yapı değiştirilerek hizmetlerin sürücü adaylarının kolay erişebileceği, her an yararlanabileceği şekilde sunulduğu daha kullanışlı bir hale dönüştürülmelidir.
- Sürücü eğitimi; teorik eğitime hazırlık - teorik sınav - direksiyon eğitimi - direksiyon sınavı – stajer sürücülük (en az bir yıl ve kısıtlamaları içeren) – tam sürücülük (teorik) sınavlarını içeren bir süreç olarak düzenlenmelidir. Tam sürücülük sınavı ilk aşamadaki teorik sınav sonrası edinilen kazanımları da kapsamalıdır.
- Sürücü eğitiminin teorik bölümünde yer alan derslerin içerikleri sürekli izlenmeli ve ihtiyaç halinde güncellenmelidir.
- Motor ve araç tekniği dersi içeriği aracın işleyişi ve güvenliğini içeren genel ve uygulanabilir bilgilerden oluşmalıdır. Dersin içeriğinde sürücü adayının karşılaşması muhtemel sorunlara ve çözümlere mutlaka yer

verilmeli, içerik uygulamaya imkân sağlayacak şekilde düzenlenmelidir. Dersin sınavı teorik ve uygulamalı olarak yapılandırılmalı; uygulama bölümü direksiyon sınavıyla birlikte yürütülmelidir.

- Trafik ve çevre bilgisi dersi içeriği güncellenmeli; karayolunun yolcu ve yük taşımacılığındaki ağırlıklı rolü ile trafik kazalarının meydana gelmesine neden olan faktörler bu dersin içeriğinde kapsamlı olarak sunulmalıdır. Dersin içeriğinde sürücü adayının karşılaşması muhtemel karayolu altyapısı, işaretlemeler ve çevresel sorunlara ve bu sorunların çözümlerine mutlaka yer verilmelidir.
- İlk yardım bilgisi dersi eğitiminin Sağlık Bakanlığı'nca yürütülen İlkyardım Yönetmeliği hükümleri çerçevesinde verilmesi sağlanmalıdır.
- Sürücü adayına ilk yardım eğitimini sürücü kursundan bağımsız olarak kurstan önce ya da kursla eş zamanlı başka bir yetkili birimden alabilme imkânı sağlanmalıdır. İlk yardım bilgisi dersi eğitiminde uygulamaya ağırlık verilmelidir.
- İlk yardım bilgisi dersi sınavı mutlaka Sağlık Bakanlığı'nca yetkilendirilmiş birimlerce ilgili mevzuata göre yapılmalıdır. Sınav trafikte karşılaşılabilecek problemli durumları da içeren uygulamaları barındırmalıdır.
- Motorlu taşıt sürücüleri kurslarında B sınıfı sertifika için uygulanan program da derslere ayrılan süreler bazı adaylar için yeterli iken bazı adaylar süreyi yetersiz bulmaktadır. Sürücülere yönelik eğitimin amacı yetkin sürücülerin yetiştirilmesi olduğundan; teorik eğitim ve direksiyon eğitimi belirli ders saatleri ile sınırlandırılmamalıdır. Eğitim bir süreçtir ve bu sürecin beklenen şekilde sonuçlanmasını sağlayan etkenlerin başında öğrenenin bireysel özellikleri gelmektedir. Farklı bireysel özelliklere sahip sürücü adaylarının öğrenme hızları ve seviyeleri de farklılıklar göstereceğinden teorik sınava ve direksiyon sınavına hazırlıkta sürücü adayları aynı içeriği aynı sürede öğrenemeyecektir.
- Yetişkin birer birey olan sürücü adayları teorik sınava kendi yaşamlarına uygun zamanlarda, özel kursların yardımıyla ya da kişisel çalışmalarıyla hazırlanabilmeli ve teorik sınava girmeye kendilerini hazır hissettiklerinde kendi başvurularıyla sınava girmelidir.

- Sürücü adaylarına teorik sınava hazırlık aşamasında içeriği yetkili özerk otorite tarafından uygun görülen eğitim kaynaklarına kolay erişebilme imkanı sunulmalıdır.
- Gerek yetkili otorite, gerekse özel motorlu taşıt sürücü kursları adayın hazırlık sırasında kendisini deneyebileceği deneme sınavlarını internet üzerinden kullanıcıların hizmetine sunmalıdır.
- Direksiyon eğitimi yine sürücü adaylarının kendi yaşamlarına uygun zamanlarda yürütülen mecburi ders uygulaması ile yetkin sürücülüğe erişinceye kadar devam eden çalışmaları içeren iki bölümden oluşmalıdır. Mecburi ders uygulaması yetkili özel sürücü kurslarında temel sürücülük becerilerini içeren standart bir uygulama olarak sunulmalıdır. Bu eğitimi takiben sürücü adayı her türlü hava ve yol şartında araç kullanma becerisine sahip olana kadar kendi talebi doğrultusunda kursun atayacağı bir eğitimci ya da belirli kıstaslara sahip bir gözetmen nezaretinde araç kullanmayı öğrenmeye devam etmelidir.
- Sürücü adaylarının direksiyon eğitimi alacağı alanlar mecburi direksiyon eğitimi ve devam eden yetkinlik eğitimi seviyeleri dikkate alınarak düzenlenmelidir. Sürücü adayının sürücü belgesini aldığı gün her türlü yol ve hava şartında araç kullanma iznine sahip olacağı bilinciyle özellikle yetkin sürücülük eğitimi için kısıtlamalar en aza indirilmelidir.
- Sürücü adayları teorik sınavı başarmalarının ardından yapacakları çalışmalar sonucu kendilerini direksiyon sınavına girmeye hazır hissettiklerinde kendi başvurularıyla sınava girmelidir. Adaylar yetkili özel sürücü kurslarında alacakları eğitim sonucu direksiyon sınavına başvurabilecekleri gibi yaşamboyu öğrenme çerçevesinde teorik sınavı müteakip kendilerini sınava hazır hissettiklerinde de direksiyon sınavına girebilmelidir.
- Sürücülere yönelik sınavlar mutlaka yetkili özerk otorite tarafından oluşturulan bağımsız kurullarca yapılmalıdır. Sınavlar bilgiyi, sorunlu ve tehlikeli durumlar karşısındaki davranışları değerlendiren teorik ve yetkin sürücülük davranışlarını içeren uygulama sınavından oluşmalıdır. Teorik sınavların bilgiyi değerlendiren bölümü bilgisayar başında doğru seçenek ve/veya seçeneklerin işaretlenmesine dayalı; karayolu

mevzuatı, işaretlemeler, araç tekniği, davranış şekilleri ve diğer yol kullanıcılarına ilişkin bilgiler içerikleriyle yapılmalıdır.

- Teorik sınavın sorunlu ve tehlikeli durumlar karşısındaki davranışları değerlendiren bölümü de bilgisayar başında adayın karayolunda her an karşılaşabileceği durumları algılayıp verdiği tepkileri değerlendiren bir yapıda olmalıdır.
- Direksiyon sınavı sürücü adayının araç kullanmasının yanı sıra aracın ekipmanlarını tanıması ve gerektiğinde kullanabilmesini de içermelidir. Sınav süresi ve güzergahı sürücü adayının araç kullanma yeterliliklerini sınayacak şekilde belirlenmelidir. Sürücü adayının aracı hareket ettirip güvenle durdurabilmesi, park edebilmesi, yerleşim yeri içinde ve dışında uygun hızla araç kullanabilmesi, takip mesafesini koruyabilmesi, doğrultu değiştirme manevralarını doğru yapabilmesi, geçiş önceliği ve geçiş üstünlüğü uygulamaları gibi hayati öneme sahip sürüş becerilerini doğru uygulayabilmesinin yanı sıra tehlike anında yapılması gereken uygulamalarda mutlaka uygulama sınav kıstasları arasında yer almalıdır.
- Sürücü eğitiminde görev alacak eğiticilerin seçimi, eğitimi ve sınavları büyük bir dikkatle yapılmalıdır. Eğitici personel ilgili alanı kapsayan eğitimin yanı sıra dersin sunumu ve adaylarla iletişim konularında da eğitilmelidir. Eğiticilere uygulanacak sınavların yeterlilikleri tam puana yakın olmalıdır.
- Eğiticilik sınavlarında teorik sınavın, sağlık yeterliliklerinin yanı sıra dersin alan uzmanları, psikolog ve eğitim uzmanlarından oluşan bir kurul tarafından mülakata tabi tutulmalıdır. Yeterli görülen eğitici personel periyodik olarak sağlık kontrolünden geçirilmeli ve ihtiyaç halinde destekleyici seminerler düzenlenmelidir.
- Sürücü adaylarına uygulanacak sınavlarda görev alacak sınav sorumlularının seçimi, eğitimi ve onlara uygulanacak sınavlar büyük bir dikkatle yapılmalıdır.
- Sınav sorumluları, ilgili alanı kapsayan eğitimin yanı sıra ölçme - değerlendirme ve adaylarla iletişim konularında da eğitilmelidir. Sınav Sorumlularına uygulanacak sınavların yeterlilikleri tam puana yakın

olmalıdır. Sınav sorumlularına uygulanacak sınavlarında teorik/uygulamalı sınavın, sağlık yeterliliklerinin yanı sıra dersin alan uzmanları, psikolog ve eğitim (ölçme-değerlendirme) uzmanlarından oluşan bir kurul tarafından mülakata tabi tutulmalıdır. Yeterli görülen sınav sorumluları uzman (kıdemli) sınav sorumlularının yanında bir süre gözlemci sınav sorumlusu olarak görev yapmalı; gözlemci sınav sorumlusu olarak belirli süre görev yapan ve uzman sınav sorumlularının uygun görüş belirttiği sınav sorumluları tek başına sınav yapmalıdır. Sınav sorumluları periyodik olarak sağlık kontrolünden geçirilmeli ve ihtiyaç halinde destekleyici seminerler düzenlenmelidir.

- Yasal düzenlemeler yapılarak özel motorlu taşıt sürücü kurslarının yapısı ve ücretlendirme sistemi yeniden düzenlenmelidir. Adayın hazırbulunuşluk düzeyi ile bireysel özellikleri öğrenme seviye ve süresini etkileyeceği için standart süre - ücret uygulamasından vazgeçilerek sürücü adayına istediği kadar eğitim verilmeli; aldığı eğitim kadar ücret ödeme imkânı sağlanmalıdır.

Örgün Eğitimde Trafik Güvenliğine İlişkin Öneriler

- Türkiye'de okul öncesinde başlayıp, ilköğretim (4. sınıf / haftada bir ders saati) ve ortaöğretim'de (12. sınıf / haftada bir ders saati) devam eden yol güvenliği eğitimi, karayollarında sürücü, yaya ve yolcu olarak kesintisiz rol alan çocukların yaş ve karayollarındaki konumu göz önüne alınarak örgün eğitimin bütün sınıflarında sarmal programlama yoluyla yapılmalıdır.
- Yol güvenliği ile ilgili konular ilköğretim ve ortaöğretimdeki uygun derslerin içeriğine katıştırılarak (infusion) yapılmalıdır. Derslerin içeriğinde yer alacak yol güvenliği konuları okul ve çevresi, okul ve ev, oyun alanları gibi gerçek yaşamdan kesitlerde karşılaşılabilecek problemli durumları ve çözümleriyle anlatılmalıdır.
- Türkiye'de örgün eğitimde yol güvenliği eğitiminde merkezi konumda olan MEB'in belirlediği öğretim programı çerçevesinde okul ve öğretmenlerin yanı sıra ebeveynlerin ve yerel yönetimlerin de katkısı sağlanmalıdır.

- Yerel yönetimlerce Türkiye'de yaygın olmayan trafik eğitim parklarının yaygınlaştırılmasına özen gösterilmelidir. Bu parkların kullanımıyla ilgili hususlar yerel yönetimler ve bölge okul yönetimlerince belirlenmeli ve hayata geçirilmelidir.
- Okul yönetimlerince öğrencilerin ve ebeveynlerin katılacağı yol güvenliği konusunda periyodik bilgilendirme toplantıları düzenlenmelidir. Bu toplantılarda yol güvenliğinden sorumlu birimlerin temsilcileri ve ulaşım sorumluları da (servis yetkilileri-şoförler) hazır bulunmalıdır.

- İlk ve ortaöğretimde yol güvenliği eğitimi konusunda kullanılacak materyallerin içeriği ve erişilebilir olması önemlidir. Eğitimde kullanılacak materyaller hedef kitleye ve konulara göre hazırlanmalıdır. Kaynakların erişilebilir olmasının yanı sıra ücretsiz olması da önemlidir.
- İlk ve orta öğretimde yol güvenliğini içeren eğitim faaliyetleri bağımsız bir kademe olarak değil, güvenli ve yetkin yol kullanıcıları (sürücü, yaya, yolcu) yetiştirmenin önemli bir parçası ve gerçek bir öğrenme temeli oluşturacak şekilde planlanmalıdır.
- İlk ve ortaöğretimdeki yol güvenliği eğitimi ile sürücü eğitim sistemi arasında tutarlılık sağlanmalıdır. Sürücü eğitimi sürücü adayının daha önceki öğrenmelerini değerlendirecek ve bütünleşecek şekilde yapılandırılmalıdır.

Konuya İlişkin Araştırma Önerileri

- Sürücü adaylarının informal çalışmalarının yetkin sürücülüğe etkisinin, verimliliğinin ve gerekliliğinin anlaşılabilmesi amacıyla araştırmalar yapılmalıdır.
- Formal ve non formal eğitimde yer alan yol güvenliği eğitimlerinde kullanılan materyallerin geliştirilmesi amacıyla araştırmalar yapılmalıdır.
- Formal eğitimde yol güvenliği alanıyla ilgili eğiticilerin yeterliliğini ortaya koymaya ve verimliliğini arttırmaya dönük araştırmalar yapılmalıdır.
- Sürücülerin ilk yardım uygulamalarının etkililiğiyle ilgili araştırmalar yapılmalıdır.

KAYNAKÇA

Akçay, Osman. (1997). *Trafik Hukuku ve Yönetimi.* Ankara.

Akın, Gülden. (2010). *Andragojik İlkelere Göre Geliştirilmiş Problem Temelli Mesleki İngilizce Eğitim Programının Etkililiği.* Yayımlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Akpınar, Ercan. ve Ergin, Ömer. (2005). Probleme Dayalı Öğrenme Yaklaşımına Yönelik Öğrenci Görüşleri. *İnönü Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi, Cilt: 6 (Sayı:9)*, s.3-14.

Annabel, Davis. and Allan, Quimby. (2010). DFID - Promoting Road Safety in Developing Countries through Community Education Programme. Unpublished Project Report. Transport Research Laboratory January 2003 – http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/documentstore/302_ Literature%20Review%20-%20Draft.pdf - adresinden 17.12.2010'da alınmıştır.

Anne, Jordan. and Orison, Carlile. and Annetta, Stack. (2008). *Aproaches to Learning* (A Guide For Teachers). Berkshire: Open University Press.

Aşıkkaya, İlhami. (1995). *Ülkemizdeki Sürücü Kurslarındaki Eğitimin Yeterliliğinin İstatistiksel Analizi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Aziz, Aysel. (1990). *Araştırma Yöntemleri – Teknikleri ve İletişim.* Ankara: A.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi ve Basın-Yayın Yüksekokulu Basımevi.

Bağcı, Dilek. (1995). *Sürücü Adaylarının Bilgilendirilmesinde Sürücü Kurslarında Verilen Trafik Eğitiminin Önemi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Balcı, Ali. (2001). *Etkili Okul ve Okul Geliştirme* (2. Baskı). Ankara: Pegem Yayıncılık.

Balcı, Ali. (2006). *Sosyal Bilimlerde Araştırma.* (6. Baskı). Ankara: Pegem Yayıncılık.

Balkız, H. Cemal. (1999). *İlköğretimde Trafik Eğitiminin Trafik Kazalarının Önlenmesi Üzerindeki Etkileri.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi / Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı. (2009). Kentleşme Şurası Nisan-2009, *Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyonu Raporu,* Ankara: www.kentges.gov.tr/_dosyalar/sura_raporlari/kitap2.pdf - adresinden 10.01.2012'de alınmıştır.

Barell, John. (2007). *Problem Based Learning* (Second Press). California: Corwin Press.

Barrett, Terry. and Moore, Sarah. (2011). *New Approaches to Problem Based Learning.* New York – London: Routledge.

Barnet. (2010). www.barnet.gov.uk/index/transport-streets/road-safety/road-safety-education.htm - adresinden 12.01.2010'da alınmıştır.

Bathnes.(2010).www.bathnes.gov.uk/BathNES/transportandstreets/roadsafety/schoolsandschoolcrossingpatrols/RoadSafetyEducationForSchools.htm - adresinden 12.01.2010'da alınmıştır.

Bıyıklı, C., Veznedaroğlu, R.L., Öztepe, B., Onur, A.(2008). *Yapılandırmacılığı Nasıl Uygulamalıyız?*. Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş.

Bilir, Mehmet. (2004). Çağdaş Yetişkin Eğitimi Liderlerinden Eduard Christian Lindeman(1885-1953). *Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi Dergisi. cilt:37. sayı:2,* 15-25.

Binbaşıoğlu, Cavit. (1983). *Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme.* Ankara: Binbaşıoğlu Yayınevi.

Blacker, Huw. (2005). Learning From Experience (p.85-91). In Richardson, Linda. Deer. and Wolfe, Mary. (Eds.). *Principles and Practice of Informal Education.* London - New York: RoutledgeFalmer.

Boardofstudies. (2010). www.boardofstudies.nsw.edu.au – adresinden 21.01.2010'da alınmıştır.

Boardofstudies. (2010a). www.boardofstudies.nsw.edu.au/syllabus_sc/pdf_doc/pdhpe-7-10-syllabus.pdf - adresinden 10.01.2010'da alınmıştır.

Boardofstudies. (2010b). www.boardofstudies.nsw.edu.au – adresinden 07.01.2010'da alınmıştır.

Boardofstudies. (2010c). www.boardofstudies.nsw.edu.au/syllabus_hsc/pdf_doc/pdhpe_syl.pdf - adresinden 07.01.2010'da alınmıştır.

Bozkurt, Mukaddes. (2003). *Ankara İli Sürücü Kurslarına Başvuran Sürücü Adaylarının Kurs Başlangıç ve Bitimindeki İlk Yardım Bilgilerinin Değerlendirilmesi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Böke, K.(Edt.). Özdoğan, A., Sevinç, B., Gürer, C., Büker, H., Demir, H. vd.(2009). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri* (1. Basım). Ankara: Alfa Yayınları.

Bury. (2010). www.bury.gov.uk/TransportAndStreets/MotorVehiclesRoadsAndParking/RoadSafety/Education/ - adresinden 12.01.2010'da alınmıştır.

Businesslink. (2010). http://businesslink.gov.uk/bdotg/action/detail?type=RESOURCES&itemId=1082114828 - adresinden 12.03.2010'da alınmıştır.

Businesslink. (2010a). http://businesslink.gov.uk/bdotg/action/detail?type=RESOURCES&itemId=1082116138 - adresinden 12.03.2010'da alınmıştır.

Businesslink. (2010b). http://businesslink.gov.uk/bdotg/action/detail?type=RESOURCES&itemId=1082121552 - adresinden 12.03.2010'da alınmıştır.

Businesslink. (2010c). http://businesslink.gov.uk/bdotg/action/detail?type=RESOURCES&itemId=1082123684 - adresinden 14.03.2010'da alınmıştır.

Businesslink. (2010d). http://businesslink.gov.uk/bdotg/action/detail?type=RESOURCES&itemId=1082123845 - adresinden 14.03.2010'da alınmıştır.

Businesslink. (2010e). http://businesslink.gov.uk/bdotg/action/detail?type=RESOURCES&itemId=1082121579 - adresinden 14.03.2010'da alınmıştır.

Bülbül, Sudi. (1991). Halk Eğitimine Giriş,Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Açık Öğretim Fakültesi Yayınları.

Campbell, Pat. and Burnaby, Barbara. (2001). *Participatory Practices in Adult Education.* New York: Lawrence Erlbaum Associates.

CDN, sesame. (2011). Educational Framework for Media Project (May 2011). http://downloads.cdn.sesame.org/sw/SWorg/documents/Road+Safety+Educational+Framework.pdf – adresinden 15.12.2011'de alınmıştır.

Connolly, Brid. (2008). *Adult Learning in Groups.* Berkshire: McGraw-Hill.

Cross, Jay. (2007). *İnformal Learning (Rediscovering The Natural Pathways That Insprire Innovation and Performance).* San Francisco: Wiley Imprint.

Curriculumsupport. (2010). www.curriculumsupport.education.nsw.gov.au/policies/road/teach/index.htm - adresinden 10.01.2010'da alınmıştır.

Curriculumsupport. (2010a). www.curriculumsupport.education.nsw.gov.au/ policies/road/teach/rse_primary_schools.htm - adresinden 09.01.2010'da alınmıştır.

Curriculumsupport. (2010b). www.curriculumsupport.education.nsw.gov.au/ policies/road/teach/teachrse01.htm - adresinden 09.01.2010'da alınmıştır.

Çakallı, Mine. (2003). *Emniyet Genel Müdürlüğü`nce Düzenlenen Temel Trafik ve Kaza İnceleme Eğitim Programının Değerlendirilmesi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Eğitim Bilimleri Anabilim Dalı, Ankara.

Çakır, Hüseyin. (2006). *Baskın Zeka Türüne Dayalı Olarak Geliştirilen Web Destekli Eğitim ve Bilgisayar Destekli Eğitimin Trafik Eğitiminde Etkililiği.* Yayımlanmamış doktora tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

DCU. (2000). Government of Ireland **(**Department of Education and Science) (2000, July). *Learning for Life: White Paper on Adult Education.* Dublin. http://odtl.dcu.ie/mirror/irlgov/educ/adult-ed-wpaper.pdf adresinden 02 Kasım 2013'de alınmıştır.

Demirel, Özcan. (2008). *Öğretim İlke ve Yöntemleri Öğretme Sanatı* (13. Baskı). Ankara: Pegem.

DFT. (2007). www.dft.gov.uk/think/teachers/lessonplans/primary/siteindex – adresinden 12.09.2007'de alınmıştır.

DFT. (2007a). www.dft.gov.uk/think/teachers/lessonplans/secondary/ index?zoom=yes - adresinden 12.09.2007'de alınmıştır.

DFT. (2010). www.dft.gov.uk/think/education/ - adresinden 02.02.2010'da alınmıştır.

DFT. (2010a). www.dft.gov.uk/think/education/early-years-and-primary/teachers/early-years/introductory-notes/themes-covered/ - adresinden 01.02.2010'da alınmıştır.

DFT. (2014). Department for Transport - *Road safety education in secondary schools*. http://dera.ioe.ac.uk – adresinden 07.02.2014'de alınmıştır.

Dindar, Ramazan. (2009). *Örgün Eğitim Sistemi İçinde Trafik Eğitiminde Oyunla Öğretimin Önemi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Directgov.(2007).http://direct.gov.uk/Motoring/DriverLicensing/MedicalRulesForDrivers/DG_10010623 – adresinden 23.06.2007'de alınmıştır.

Directgov.(2007a).http://direct.gov.uk/en/Motoring/LearnerAndNewDrivers/LearningToDriveOrRide/DG_4022528 – adresinden 12.11.2007'de alınmıştır.

Directgov.(2007b).http://direct.gov.uk/en/Motoring/LearnerAndNewDrivers/TheoryTest/DG_4022534 – adresinden 18.05.2007'de alınmıştır.

Directgov.(2007c).http://direct.gov.uk/en/Motoring/LearnerAndNewDrivers/PracticalTest/DG_4022540 - adresinden 18.05.2007'de alınmıştır.

Directgov.(2008).http://direct.gov.uk/en/Motoring/Motoringtransactions/BeforeyouapplyA/DG_10032690 – adresinden 12.01.2008'de alınmıştır.

Directgov.(2012).http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/DriverLicensing/DrivingInGbOnAForeignLicence/DG_4022561 - adresinden 12.01.2012'de alınmıştır.

Directgov.(2012a).http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/LearnerAndNewDrivers/TheoryTest/DG_4022534 - adresinden 01.06.2012'de alınmıştır.

Directgov.(2012b).www.direct.gov.uk/en/Motoring/Drivingforaliving/DG_182835 - adresinden 12.02.2012'de alınmıştır.

Directgov. (2014). http://think.direct.gov.uk/education/early-years-and-primary/docs/out_of_school_booklet.pdf - adresinden 07.03.2014'de alınmıştır.

Doğan, Fatih. (1996). *Trafik Kazalarında Eğitimin Etkisi*. Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

DSA. (2012). http://www.dft.gov.uk/dsa/about/dsa-recruitment/driving-examiner-recruitment/driving-examiner-role/ - adresinden 01.06.2012'de alınmıştır.

Drago – Severson, Eleanor. (2004). *Becoming Adult Learners.* New York & London: Teachers College

DTMR. (2013). http://www.tmr.qld.gov.au/Safety/Driver-guide/Driver-education.aspx - adresinden 10 Aralık 2013'de alınmıştır.

DTMR. (2013a). http://www.tmr.qld.gov.au/Safety/School-road-safety/Student-driver-education.aspx - adresinden 10 Aralık 2013'de alınmıştır.

Duman, Ahmet. (2010). *Yetişkinler Eğitimi.* Ankara: Ütopya.

DVLA. (2007). http://dvla.gov.uk/medical/about_dri_med.aspx – adresinden 21.05.2007'de alınmıştır.

DVLA. (2011). *At a Glance Guide to the Current Medical Standards of Fitness to Drive* - December 2011 - www.dft.gov.uk/dvla/medical/~/media/pdf/medical/at_a_glance.ashx - adresinden 11.01.2012'de alınmıştır.

EGM. (1999a). *Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü.* EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Yayınları. Ankara

EGM. (2000a). *Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi.* EGM Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü. Ankara

EGM. (2001a). *Türkiye ve Dünyada Karayolu Trafik Kazaları Değerlendirmeleri.* EGM Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü. Ankara

EGM. (2001c). *Türkiye ve Dünyada Sürücü Eğitimi.* EGM Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü. Ankara

EC - COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. (2003). Brussels, (02.06.2003), 311 final. *European Road Safety Action Programme Halving the Number of Road Accident Victims in the European Union by 2010: A shared responsibility* - http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0311:FIN:EN:PDF - adresinden 23 Kasım 2013'de alınmıştır.

English, Donald. M. (2011). Driver Education – The Missing Link in Traffic Safety. *ProfessionalSafety* (February 2011). Pp.44-48. www.asse.org - adresinden 20 Kasım 2013'de alınmıştır.

Erdoğan, İrfan. (2003). *Pozitivist Metodoloji* (1. Baskı). Ankara: ERK.

Ertürk, Selahattin. (1966). *Planlı Eğitim ve Değerlendirme. Öğretmeni İş Başında Yetiştirme Bürosu Yayınları, Seri: B, Sayı: 26.* Ankara: Güzel İstanbul Matbaası.

European Commission. (2011). Modal Split of Freight Transport – Eurostat - Code: tsdtr220./http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tsdtr220&language=en – adresinden 17.01.2012'de alınmıştır.

Evensen, Dorothy. H. and Hmelo, Cindy. E. (2000). *Problem Based Learning.* London: Lawrence Erlbaum Associates.

Fields, F. B. and Kalinauskas, A. S. (2009). Challenges fort he Current Status of Adult Developmental Theories: A New Century of Progress. In Smith, M. Cecil. (ed.) *Handbook of Research on Adult Learning and Development.* London & New York: Routledge.

Foley, Griff. (2000). *Understanding Adult Education and Training* **(**2nd Edition). NSW: Allen&Unwin.

Foster, Marcie. (November 2011). The Adult Education and Growth Act (H.R. 2226): *Toward a Modern Adult Education System and a More Educated Workforce-CLASP.* http://www.clasp.org/admin/site/publications/files/Adult-Education-and-Economic-Growth-Act-Analysis.pdf adresinden 02 Kasım 2013'de alınmıştır.

Garrick, John. (2001). *Informal Learning in the Workplace.* London & New York: Routledge

Geray, Cevat. (2002). *Halk Eğitimi.* Ankara: İmaj

Gömleksiz, Müfit. ve Erkan, Serdar. (Edt.), Karaca, Erol., Yurdabakan, İrfan., Çetin, Bayram., Nartgül, Zekeriya. ve Bıçak, Bayram. (2010). *Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme* (2. Baskı). Ankara: Nobel Yayın.

Growingambitions. (2009). http://growingambitions.tes.co.uk/printpdf/2454 - adresinden 01.06.2012'de alınmıştır.

Gülecen, Mahmut. (1998). *Trafik Eğitiminde Sürücü Kurslarının Etkisi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Gülleroğlu, H. Deniz. (2012). Eğitim Hedeflerinin Sınıflaması ve Test Planının Tasarlanması. (editör Demirtaşlı, R.N.Ç.). *Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme.* Ankara: Elhan.

Hillier, Yvonne. (2005). *Reflective Teaching in Further and Adult Education* (2nd Edition). Continuum, London

Hoppers, Wim. (2006). *Non-formal Education and Basic Education Reform: A Conceptual Review.* Paris: UNESCO – IIEP.

Infrastructure.(2014).http://www.infrastructure.gov.au/roads/safety/keys2drive/index.aspx - adresinden 11.03.2014'de alınmıştır.

IRTAD. (2010). Irtad Annual Report 2010. http://internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf – adresinden 11.07.2011'de alınmıştır.

İlköğretim 4-5. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı, (2006). Ankara: Devlet Kitapları Müdürlüğü.

İnal, Kahan. (2001). *Trafik Güvenliği ve Türkiye'de Sürücü Eğitiminin İncelenmesi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

İpek, Hasan. (2011). Trafik ve Çevre Bilgisi. *Sürücü Eğitim Rehberi.* Ankara: Anadolu Yayıncılık.

İŞKUR. (2013). www.iskur.us/genel/2012-turkiye-kadin-surucu-sayisi-ve-orani-kac.html - adresinden 18.02.2013'te alınmıştır.

Jarvis, Peter. (2010). *Adult Education and Lifelong Learning* (4 Edition). Londra ve New York: Routledge.

Kaçmaz, (Omak) Senem. (2012). *İlköğretim 5. Sınıf Öğrencilerinin Trafik Bilgisi ve Trafik Kazaları Konusundaki Farkındalık Düzeyleri.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kalkınma Bakanlığı. (2011). *Genel Ekonomik Hedefler ve Yatırımlar 2012.* www2.dpt.gov.tr/kamuyat/GEHY-2012.pdf – adresinden 18.01.2012'de alınmıştır.

Kalyoncuoğlu, Figen. (1999). *Türkiye'de Trafiğe Etki Eden Sürücü Davranışlarının Analizi.* Yayınlanmamış Doktora Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Kaplan, Hülagü. (1993). Trafik Açısından Kentsel Planlamanın Önemi ve Öneriler. *Trafikte Güvenlik ve Çağdaş Uygulamalar Sempozyumu* (26-28 Kasım 1993),(s.239-267), http://arsiv.mmo.org.tr/pdf/10444.pdf adresinden 20 Ekim 2013'de alınmıştır.

Karasar, Niyazi. (2011). *Bilimsel Araştırma Yöntemi.* 22. Basım, Nobel Yayıncılık, Ankara

Karayolları Trafik Yönetmeliği. 18.07.1997 - 23053 sayılı R.G.

Kılınç, Ahmet. (2007). Probleme Dayalı Öğrenme. *Kastamonu Eğitim Dergisi,* Cilt:15 (No:2), s.561-578.

Kibaroğlu, Ömer. (2011 Haziran). İlkyardım Eğitimi. (156. Baskı) *Sürücü Eğitimi ve Trafik Güvenliği*. Ankara: UYAR.

Knowles, Malcolm. (1996). *Yetişkin Öğrenenler.* (Çev. Serap Ayhan) Ankara, Ankara Üniversitesi Basımevi. (Eserin orijinali 1990'da yayımlandı).

Knowles, M.S. and Holton, E.F. and Swanson, R.A. (2011). *The Adult Learner* **(**Seventh Edition). Burlington: Elsevier.

Kuyumcu, Mürşit. (2001). *Jandarma Okullar Komutanlığı Bünyesinde Yapılan Trafik Konulu Hizmetiçi Eğitim Etkinliklerine Katılan Personelin ve Eğiticilerin, Etkinliklere İlişkin Görüşleri.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Lakemunmorah. (2010). www.lakemunmorah.ps.education.nsw.gov.au/themes/road_safety.htm - adresinden 09.01.2010'da alınmıştır.

Latchem, Colin. (2012). *Quality Assurance Toolkit for Open and Distance Non-formal Education.* Vancouver: COL.

Lowe, John. (1985). *Dünya'da Yetişkin Eğitimine Toplu Bakış.* (Çev. Turhan Oğuzkan). Ankara, Unesco Türkiye Milli Komisyonu. (Eserin orijinali 1982'de yayımlandı).

Mayhew, D. R. and Simpson, H. M. (June 2002). The safety value of driver education an training. Injury Prevention. http://injuryprevention.bmj.com/content/8/suppl_2/ii3.full - adresinden 10 Aralık 2013'de alınmıştır.

MEB. (2006). http://ookgm.meb.gov.tr/Mevzuat_htm/ynerge/ustaynetmlk.htm - adresinden 18.05.2006'da alınmıştır.

MEB. (2006a). http://ookgm.meb.gov.tr/Mevzuat_htm/ynerge/mtstagret2.htm - adresinden 18.05.2006'da alınmıştır.

MEB. (2006b). http://orgm.meb.gov.tr/OzelEgitimProgramlar/Egitilebilir/13.htm - adresinden 14.12.2006'da alınmıştır.

MEB. (2006c). http://iogm.meb.gov.tr/files/cizelge.pdf - adresinden 17.12.2006'da alınmıştır.

MEB. (2007). http://ookgm.meb.gov.tr/trfegitim/trgenegtpl.htm - adresinden 17.01.2007'de alınmıştır.

MEB. (2008). *Motorlu Taşıt Sürücü Adayları Sınavı Kılavuzu.* Millî Eğitim Bakanlığı - Eğitim Teknolojileri Genel Müdürlüğü – http://egitek.meb.gov.tr/Sinavlar/Klavuz/2008/2008_MTSAS_KILAVUZ.pdf - adresinden 12.01.2012'de alınmıştır.

MEB. (2011). *Özel Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarındaki Uygulamalar ile Sınav Kurulları ve Sınav Esasları.* Millî Eğitim Bakanlığı – Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü – http://osmaniye.meb.gov.tr/dosya/sinavlar/MTSAS-KILAVUZ.pdf - adresinden 12.01.2012'de alınmıştır.

MEB. (2013). http://www.meb.gov.tr/sinavlar/detay.asp?ID=24&ID2=1&ID3=24 – adresinden 14.01.2013'te alınmıştır.

MEB. (2014). http://ttkb.meb.gov.tr/www/ilkogretim-kurumlari-ilkokul-ve-ortaokul-haftalik-ders-cizelgesi-ve-kurul-karari/icerik/76 - adresinden 12.01.2014'de alınmıştır.

Merriam, Sharan. B. and Kim, Young. S. (2008). Non-Western Perspectives on Learning and Knowing. Fenwick, Tara. (2008). Workplace Learning: Emerging Trends and New Perspectives. In Merriam, Sharan. B. (ed). *Third Update on Adult Learning Theory.* San Francisco: Jossey-Bass.

Merriam, S. B. (2011). Adult Learning. In Rubenson, Kjell. (Ed.) *Adult Learning and Education.* Kidlington: Elsevier.

Milli Eğitim Bakanlığına Bağlı Özel Öğretim Kurumları Yönetmeliği: 23.06.1985 – 18790 sayılı R.G.

Miser, Rıfat. (1999). *Halk Eğitimi ve Toplum Kalkınması.* Ankara: MEB- Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Miser, Rıfat., Ural, Ozana. ve Ünlühisarcıklı, Özlem. (2010). *Herkesin Nitelikli Temel Eğitime Erişimi Bağlamında Türkiye'de Yetişkin Eğitiminin Durumu*. UNESCO, Türkiye Eğitim Komisyonu Yetişkin Eğitimi Çalışma Grubu Raporu.

Miser, Rıfat. (2013). *Yaşamboyu Öğrenme Kavram ve Bağlam.* Ankara: EBF-MD Yayını.

Morstain, Barry. R. & Smart, John. C. (1977). A Motivational Typology of Adult Learners. *The Journal of Higher Education, Cilt. 48 (Sayı. 6)*, p.665-679.

Motorlu Taşıt Sürücü Kursu Yönetmeliği. 03.02.1987 – 19361 sayılı R.G.

Nedumaran, C. and Ramachandran, T. and Kaliyaperumal, K. (2013). 4 Es: Environment, Education, Engineering and Enforcement on Road Safety in Indian context. *International Conference on Technology and Business Management*. March 18-20, 2013 – http://www.icmis.net/ictbm/ictbm13/proceedings/pdf/D3139-done.pdf - adresinden 11.10.2013'te alınmıştır.

Nesbit, T. and Leach, L. and Foley, G. (2004). Teaching Adults (p.74-95). In Griff Foley (Ed), *Dimension of Adult Learning*. Marryborough-Victoria: Allen&Unwin.

Okul Öncesi Eğitim Programı (2006). Ankara: Devlet Kitapları Müdürlüğü.

Okul Öncesi Eğitimi Programı (2013). http://tegm.meb.gov.tr/dosya/okuloncesi/ooproram.pdf adresinden 23.02.2014'te alınmıştır.

Özçelik, D. Ali. (1981). *Okullarda Ölçme ve Değerlendirme.* Ankara: ÜSYM – Eğitim Yayınları.

Özdemir, Sibel. (2010). *Türkiye'de Örgün Eğitim Sistemi İçerisinde Trafik Eğitiminin Durumu; Avrupa ve Dünya Ülkeleri Işığında Geliştirilmesi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Polis Akademisi Başkanlığı Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Payam, M. Murat. (2012). *İlk ve Ortaöğretim Okullarında Trafik Eğitimindeki Temel Sorunlar: Siirt İli Örneği.* Yayımlanmamış doktora tezi, Polis Akademisi Başkanlığı Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Peters, John. M. (1980). *Building an Effective Adult Education Enterprise.* San Francisco-Washington-Londra: Jossey-Bass Publishers.

Rogers, Jenny. (2007). *Adult Learning, Fifth Edition.* Berkshire:.McGraw-Hill.

RTA. (2003). *Driver Qualification Test Handbook*. www.rta.nsw.gov.au/licensing/downloads/dqt_turkish.pdf - adresinden 23.02.2010'da alınmıştır.

RTA. (2008). Road Users' Handbook. www.rta.nsw.gov.au/licensing/downloads/road_users_handbook.pdf - adresinden 13.12.2008'de alınmıştır.

RTA.(2008a). www.rta.nsw.gov.au/licensing/downloads/ruh_200807_turkish.pdf - adresinden 15.12.2008'de alınmıştır.

RTA. (2009). *Road Safety 2010 A Framework For 2.000 Saving Lives By The Year 2010 in NSW.* www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/downloads/rs2010.pdf - adresinden 24.03.2009'da alınmıştır.

RTA.(2010).www.rta.nsw.gov.au/licensing/gettingalicence/drivinginstructors/newinstructors/index.html – adresinden 17.01.2010'da alınmıştır.

RTA. (2010a). Guide to the Driving Test - www.rta.nsw.gov.au/licensing/downloads/guide_driving_test.pdf - adresinden 17.02.2010'da alınmıştır.

RTA.(2010b).www.rta.nsw.gov.au/licensing/tests/hazardperceptiontest/index.html - adresinden 23.01.2010'da alınmıştır.

RTA. (2010c). www.rta.nsw.gov.au/licensing/downloads/hptbook.pdf - adresinden 23.01.2010'da alınmıştır.

RTA.(2010d).www.rta.nsw.gov.au/roadsafety/children/scholroadsafety/roadsafetyeducationnalprogram/html - adresinden 07.01.2010'da alınmıştır.

Savin–Baden, Maggi. and Major, Claire Howell. (2004). *Foundations of Problem-Based Learning.* Berkshire: Open University Press.

Sayıştay. (2008). *Trafik Kazalarını Önleme Faaliyetleri Performans Denetimi Raporu* – Mayıs 2008. www.sayistay.gov.tr/rapor/rapor3.asp?id=78 – adresinden 19.08.2010'da alınmıştır.

(SC) Staysafe Committee. (2008). Report on Young Driver Safety and Education Programs / *Parliament of New South Wales.* (Report no. 1/54) https://www.parliament.nsw.gov.au/prod/parlment/committee.nsf/0/7aaf6ed09d659875ca2574ff001b2bee/$FILE/Young%20Driver%20Safety%20&%20Education%20Programs%20-%20Final%20Report.pdf - adresinden 12 Aralık 2013'de alınmıştır.

Sönmez, Veysel. (2001). *Program Geliştirmede Öğretmen El Kitabı* (9. Baskı). Ankara: Anı Yayıncılık.

Sönmez, K. ve Vursavaş, Fatih. (2002). *Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücülerin Kendi Sürücü Becerileri ve Performanslarının Yeterliliklerine Duydukları Özgüven.* Uluslar arası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi. Ankara

Stephenson, Peter. and Galloway, Vernon. (2004). Problem-Based Learning (Part 16- 265-274). In Griff Foley (Ed.), *Dimensions of Adult Learning.* NSW: Allen&Unwin.

Sürücü Adayları ve Sürücülerde Aranacak Sağlık Şartları İle Muayenelerine Dair Yönetmelik. 26.09.2006 - 26301 sayılı R.G.

Swe Road. (2011). *Türkiye İçin Ulusal Trafik Güvenliği Programı* – Ana Rapor. Ankara.

Tan, Oon-Seng. (2009). *Problem-Based Learning and Creativity.* Singapur: Cengage Learning Asia Pte Ltd.

Tanrıkulu, Sait. (2002). *Trafik Kazalarının Önlenmesinde, Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü: İlköğretim Okulları ve Sürücü Kurslarında Bir Uygulama.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

Taşkesen, Sabri. (2011 Haziran). Motor ve Araç Tekniği Bilgisi. *Sürücü Eğitimi*. Ankara: Akasya.

Theory Test. (2005). *Automobile Association Developments Limited, Eight Edition,* Hampshire.

Torp, Linda. and Sage, Sara. (2002). *Problems as Possibilities: Problem-Based Learning for K–16 education* (2nd Edition). Virginia: ASCD.

Transportoffice. (2008). http://transportoffice.gov.uk/crt/vehicledrivers/learningtodrive/becomingalorryandbusdriver/lorryandbusdriverpracticaltest.htm - adresinden 22.01.2008'de alınmıştır.

Transportoffice. (2008a). http://transportoffice.gov.uk/crt/taxiproviders/drivingataxiorhackneycarriage/introductiontotaxidriving.htm - adresinden 17.01.2008'de alınmıştır.

Transportoffice, (2008b). http://transportoffice.gov.uk/crt/vehicledriver/drivingataxiorhackneycarriage/adviceontakingataxitest.htm - adresinden 22.01.2008'de alınmıştır.

Tunç, A. (2003). *Trafik Mühendisliği ve Uygulamaları* (1. Baskı). Ankara: Asil Yayın.

Turgut, M. Fuat. ve Baykul, Yaşar. (2010). *Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme.* Ankara: Pegem Akademi.

Tusting, Karin. and Barton, David. (2011). *Öğrenme Kuramları ve Yetişkin Öğrenme Modelleri.* (Çev. Ahmet Yıldız ve Aylin Demirli) Ankara, Dipnot Yayınları. (Eserin orijinali 2006'da yayımlandı).

TUİK. (2011). www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=357 – adresinden 09.06.2011'de alınmıştır.

TUİK. (2012a). www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=348 – adresinden 09.01.2012'de alınmıştır.

TUİK. (2012b). www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=345 - adresinden 19.01.2012'de alınmıştır.

Türkmenel, Hüsnü. (2012). *Trafik Kazalarının Azaltılmasında Trafik Birimlerinin Eğitimi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Türkoğlu, Ali. (2002). *Türkiye ve Dünyada Trafik / Sürücü Eğitimi Analizi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Makine Eğitimi Anabilim Dalı, Sakarya.

Türkoğlu, Muhammet. (2002). *Özel Sürücü Kurslarında Verilen Eğitimin Trafik Kazalarına Etkisi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Tütüncü, Murat. (2001). *Türkiye'de Örgün Eğitim Sistemi İçinde Trafik Eğitiminin Önemi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Uyar, Emin. (2011 Haziran). Trafik ve Çevre Bilgisi. *Sürücü Eğitimi ve Trafik Güvenliği* (156. Baskı). Ankara: UYAR.

Waldock, Jane. (2008). “Experienced Driver Behaviour Change” A review of approaches used in United States, Sweden, Denmark and the Netherlands, and some recommendations for action in Australia. 2008 Joint ACRS – *Travelsafe National Conference* (p.376-389) – http://www.acrs.org.au/wp-content/uploads/Waldock.pdf - adresinden 20 Ekim 2013’de alınmıştır.

Theorytestadvice. (2012). http://www.theorytestadvice.co.uk/ - adresinden 01.06.2012’de alınmıştır.

http://www.curriculumsupport.education.nsw.gov.au/policies/road/driver/driver2.htm – adresinden 10.01.2010’da alınmıştır.

https://www.det.nsw.edu.au/policies/curriculum/schools/road_safe/PD20020033.shtml - adresinden 13.12.2013’de alınmıştır.

http://www.abc.net.au/radionational/programs/backgroundbriefing/compulsory-testing-for-senior-drivers-under-scrutiny/5117828 – adresinden 13.12.2013’de alınmıştır.

Werquin, Patrick. (2010). *Recognising Non-Formal and Informal Learning* (Outcomes, Policies and Practices). OECD.

WHO. (2009). Global Status Report on Road Safety. www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/ - adresinden 13.07.2011’de alınmıştır.

WHO. (2012). www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html - adresinden 11.08.2012’de alınmıştır.

Williams, A. F. and Ferguson, S. A. (2004). Driver education renaissance? (pp 4-7). *InjuryPrevention.*Web:http://injuryprevention.bmj.com/content/10/1/4.full.pdf+html - adresinden 10 Aralık 2013’de alınmıştır.

Varış, F. (Edt.), Gürkan, T., Gözütok, D., Bektaş, S., Babadoğan, C. ve Gürbüztürk, O. (1998). *Eğitim Bilimine Giriş.* İstanbul: Alkım Yayınları

Venter, Venter. (2010). Traffic Safety Education and Campaigns. South African Transport Conference Organised by: Conference Planners *'Action in Transport for the New Millennium'* South Africa, (17 – 20 July 2000) – http://repository.up.ac.za/bitstream/handle/2263/8333/48%20Venter.pdf?sequence=1 – adresinden 13.12.2010'da alınmıştır.

Vick, Malcolm. (2007). Community Education for Social Change: The Development of Driver Licensing Educational Strategies in North Queensland Indigenous Communities. AARE 2007 *International Educational Research Conference-Fremantle* – http://www.publications.aare.edu.au/07pap/vic07053.pdf adresinden 23 Ekim 2013'de alınmıştır.

Vursavaş, Fatih. (2004). *Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi.* Yayımlanmamış yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Yıldırım, Ali. ve Şimşek, Hasan. (2003). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (3. Basım). Ankara: Seçkin Yay.

Young, K. & Regan, M. (2007). Driver distraction: A review of the literature. In: I.J. Faulks, M. Regan, M. Stevenson, J. Brown, A. Porter & J.D. Irwin (Eds.). *Distracted driving.* Sydney: Australasian College of Road Safety. pp. 379-405. http://www.erskinemcmahon.com/files/cell.phone.driving.distraction.article.10.pdf - adresinden 12 Aralık 2013'de alınmıştır.

Yüksel, G. ve Karabulut, B. (2011 Haziran). İlkyardım Bilgisi. *Sürücü Eğitimi.* Ankara: Akasya.

2352 – Tebliğler Dergisi (MEB), Şubat 1992 - http://tebligler.meb.gov.tr/index.php/tuem-sayilar/viewcategory/56-1992 - adresinden 10.02.2014'de alınmıştır.

2400 – Tebliğler Dergisi (MEB), Ocak 1994 – http://tebligler.meb.gov.tr/index.php/tuem-sayilar/viewcategory/58-1994 - adresinden 11.02.2014'de alınmıştır.

2575 – Tebliğler Dergisi (MEB), Ağustos 2005 – http://tebligler.meb.gov.tr/index.php/tuem-sayilar/viewcategory/69-2005 - adresinden 10.02.2014'de alınmıştır.

2635 – Tebliğler Dergisi (MEB), Ağustos 2010 – http://tebligler.meb.gov.tr/index.php/tuem-sayilar/viewcategory/74-2010 - adresinden 10.02.2014'de alınmıştır.

2651 – Tebliğler Dergisi (MEB), Aralık 2011 – http://tebligler.meb.gov.tr/index.php/tuem-sayilar/viewcategory/75-2011 - adresinden 11.02.2014'de alınmıştır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu. 18.10.1983 - 18195 sayılı R.G.

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu. 12.10.2004 - 25611 sayılı R.G.

1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun. 12.01.1932 - 2000 sayılı R.G.

1739 sayılı Millî Eğitim Temel Kanunu. 24.06.1973 – 14574 sayılı R.G.

6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar ile Diğer Aletler Hakkında Kanun. 22.06.1979 - 16674 sayılı R.G.

EKLER

Ek **Sayfa**

1. Sürücü Adayları Görüşme Formu …… 232
2. MTSK “Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” Dersi Teknik Personel Görüşme Formu …….. 235
3. MTSK “İlk Yardım Bilgisi” Dersi Tıp Doktorları Görüşme Formu …… 237
4. MTSK “Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” Dersi Eğitici Görüşme Formu….. 239
5. MTSK “İlk Yardım Bilgisi” Dersi Eğitici Görüşme Formu …….. 241
6. MTSK “Direksiyon Eğitimi” Dersi Eğitici Görüşme Formu …… 243

Ek – 1

Sürücü Adayları Görüşme Formu

Giriş

Merhaba, benim adım Kahan İNAL ve Polis Akademisine bağlı Öğretim Görevlisi olarak görev yapmaktayım. Sürücü eğitim programlarının etkililiği ve verimliliği üzerine bir araştırma yapıyorum ve sizinle Motorlu Taşıt Sürücü Kursu programları ve sizlere uygulanan sınavlarla ilgili olarak konuşmak istiyorum. Bu görüşmede amacım, sürücü eğitimini derslerin süresi ve içeriği, sınavlar, öğrenme ortamları ve materyaller bakımlarından değerlendirmektir. Bu görüşmeyi sürücü belgesi almaya yeni hak kazanan kişilerle yapıyorum, çünkü bu kişileri, sürücü eğitimi programından henüz çıkmış olmaları nedeniyle bu program hakkında en sağlıklı görüşleri yansıtacak olan bireyler olarak görüyorum. Bu araştırmada ortaya çıkacak sonuçların, sürücü eğitim etkinliklerinin niteliğinin arttırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle sizin, sürücü eğitim programı hakkındaki düşüncelerinizi öğrenmek istiyorum.

- Bana görüşme süresinde söylediklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken görüştüğümüz bireylerin isimlerini kesinlikle rapora yansıtmayacağız.
- Başlamadan önce, bu söylediklerimle ilgili belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru var mı?
- Görüşmeyi izin verirseniz kaydetmek istiyorum. Bunun sizce bir sakıncası var mı?
- Bu görüşmenin yaklaşık 30 dakika süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

DEMOGRAFİK SORULAR

1. Cinsiyet - Erkek ( ) Kadın ( )

2. Doğum Tarihi –

3. Eğitim Durumu –

GÖRÜŞME SORULARI

1. Hangi sınıf sürücü belgesi almaya hak kazandınız?

2. MTSK sonrası (yazılı / direksiyon) sınavı kaçıncı hakkınızda geçtiniz?

3. MTSK ndaki derslere devam ettiniz mi?

4. (Kısmen veya tamamen devam edemeyen adaylar için) MTSK ndaki derslere devam etmeme nedeniniz?

5. (Kısmen veya tamamen devam edemeyen adaylar için) MTSK yönetiminin devamsızlığınıza tepkisi ne oldu?

6. Bugün trafikte araç kullanma yeterliliğine sahip bir sürücü olarak, sınavlara hazırlanmak için devam ettiğiniz Motorlu Taşıt Sürücü Kursunda okutulan derslerin içeriği hakkında neler söylersiniz?

-Genel olarak;
-Motor ve Araç Tekniği Bilgisi;
-İlk Yardım Bilgisi;
-Trafik ve Çevre Bilgisi;
-Direksiyon Eğitimi;

7. Size Motorlu Taşıt Sürücü Kursunda okutulan derslerin içeriklerini de göz önünde tutarak eğitim için ayrılan süreleri nasıl değerlendiriyorsunuz?

-Genel olarak;

-Motor ve Araç Tekniği Bilgisi;
-İlk Yardım Bilgisi;
-Trafik ve Çevre Bilgisi;
-Direksiyon Eğitimi;

8. Size Motorlu Taşıt Sürücü Kursunda sunulan eğitim ortamı ve eğitim materyalleri hakkında neler söylersiniz?

9. Size Motorlu Taşıt Sürücü Kursunda herhangi bir sebeple anlamakta, öğrenmekte zorluk çektiğiniz konularda süre, tekrar veya ek ders gibi bir esneklik imkanı sunuldu mu?

10. Motorlu Taşıt Sürücü Kursundaki eğitimin dışında başka bir ders, kurs ya da özel çalışmanız oldu mu?

11. Motorlu Taşıt Sürücü Kursundaki eğitim sonunda belirlenmiş olan takvimdeki sınava girmeye kendinizi hazır hissediyor muydunuz?

12. Motorlu Taşıt Sürücü Kursundaki eğitim sonunda girmiş olduğunuz sınav hakkında neler söylersiniz?

-Genel olarak;
-Motor ve Araç Tekniği Bilgisi;
-İlk Yardım Bilgisi;
-Trafik ve Çevre Bilgisi;
-Direksiyon Eğitimi;

Ek – 2

MTSK “Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” Dersi Teknik Personel Görüşme Formu

Giriş

Merhaba, benim adım Kahan İNAL. Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsünde Doktora öğrencisiyim ve Polis Akademisi’nde öğretim görevlisi olarak görev yapmaktayım. Sürücü eğitim programlarının etkililiği ve verimliliği üzerine bir araştırma yapıyorum ve sizinle Motorlu Taşıt Sürücü Kursu programlarında yer alan “motor ve araç tekniği bilgisi” dersi programı ile ilgili olarak konuşmak istiyorum. Bu görüşmede amacım, sürücü eğitimde zorunlu ders olarak yer alan “motor ve araç tekniği bilgisi” dersini süre ve içerik olarak değerlendirmektir. Yetkili servislerde görevli teknik personelle görüşme yapıyorum, çünkü bu personelleri, bu programda yer alan konuların uygulanabilirliğini en iyi yansıtacak olan bireyler olarak görüyorum. Bu araştırmada ortaya çıkacak sonuçların, sürücü eğitim etkinliklerinin niteliğinin arttırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle sizin, sürücü eğitim programında yer alan “motor ve araç tekniği bilgisi” dersi ile ilgili düşüncelerinizi öğrenmek istiyorum.

- Bana görüşme süresinde söylediklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken görüştüğümüz bireylerin isimlerini kesinlikle rapora yansıtmayacağız.
- Başlamadan önce, bu söylediklerimle ilgili belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru var mı?
- Görüşmenin sağlıklı yürümesi amacıyla dersin içeriğine ilişkin bilgi notunu okumanızı rica ediyorum. Bu not yardımcı olması amacıyla görüşme sırasında da sizde kalabilir.
- Bu görüşmenin yaklaşık bir saat süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

ADI SOYADI: **İŞ YERİ:**

GÖRÜŞME SORULARI

1. Sürücü belgeniz var mı? -

Hangi sınıf? -

Ne zaman aldınız? -

Nereden (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursundan mı?) aldınız? -

2. Sizce sürücü adaylarının motorlu araçla ilgili öğrenmeleri gereken temel teknik bilgiler neler olmalıdır?

- Aracın ve motorun kısımları;
- Motorların çalışma sistemleri ve prensipleri;
- Aktarma organları;
- Fren sistemi;
- Ön düzen sistemi;

3. Aracın garanti kapsamı dışına çıkmasına yol açan ve "kullanıcı ya da sürücü hatası" olarak değerlendirilen durumlar var mı? Varsa nelerdir?

4. Kendi tecrübelerinize, gözlemlerinize dayalı olarak "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" dersinin kapsamını/içeriğini nasıl buluyorsunuz?

5. Sizce Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında okutulan "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" dersinin sürücü açısından temel amacı ne olmalıdır?

6. bu konuda söylemek istediğiniz başka bir husus var mı?

Ek – 3

MTSK “İlk Yardım Bilgisi” Dersi Tıp Doktorları Görüşme Formu

Giriş

Merhaba, benim adım Kahan İNAL. Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsünde Doktora öğrencisiyim ve Polis Akademisi’nde öğretim görevlisi olarak görev yapmaktayım. Sürücü eğitim programlarının etkililiği ve verimliliği üzerine bir araştırma yapıyorum ve sizinle Motorlu Taşıt Sürücü Kursu programlarında yer alan “İlk Yardım Bilgisi” dersi programı ile ilgili olarak konuşmak istiyorum. Bu görüşmede amacım, sürücü eğitimde zorunlu ders olarak yer alan “İlk Yardım Bilgisi” dersini süre ve içerik olarak değerlendirmektir. Bu konuda hastanelerin acil servislerinde görevli personelle görüşme yapıyorum, çünkü bu personelleri, bu programda yer alan konuların uygulanabilirliğini en iyi yansıtacak olan bireyler olarak görüyorum. Bu araştırmada ortaya çıkacak sonuçların, sürücü eğitim etkinliklerinin niteliğinin arttırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle sizin, sürücü eğitim programında yer alan “İlk Yardım Bilgisi” dersi ile ilgili düşüncelerinizi öğrenmek istiyorum. Yürürlükte olan “İlk Yardım Bilgisi” dersi programını gösterir bir notu size sunacağım. Bu notun görüşme sırasında önünüzde açık ve okunabilir bir mesafede durmasını rica ediyorum.

- Bana görüşme süresinde söylediklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken görüştüğümüz bireylerin isimlerini kesinlikle rapora yansıtmayacağız.
- Başlamadan önce, bu söylediklerimle ilgili belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru var mı?
- Bu görüşmenin yaklaşık bir saat süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

ADI SOYADI: **GÖREV YERİ:**

GÖRÜŞME SORULARI

1. Sürücü belgeniz var mı? -

Hangi sınıf? -

Ne zaman aldınız? -

Nereden (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursundan mı?) aldınız? -

2. Sizce sürücü adaylarının ihtiyaç duyduklarında uygulayabilecekleri temel ilk yardım bilgiler nelerdir?

3. Kendi tecrübelerinize, gözlemlerinize dayalı olarak "İlk Yardım Bilgisi" dersinin kapsamını/içeriğini nasıl buluyorsunuz?

4. Dersin işleniş yöntemi ve değerlendirilmesi hakkında düşünceleriniz nelerdir?

5. "İlk Yardım Bilgisi" dersi programında yer alan ve herkes tarafından uygulanmasında sakınca olan konular var mı? Varsa nelerdir?

Ek – 4

MTSK “Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” Dersi Eğitici Görüşme Formu

Giriş

Merhaba, benim adım Kahan İNAL ve Polis Akademisi’nde görevliyim. Sürücü eğitim programlarının etkililiği ve verimliliği üzerine bir araştırma yapıyorum ve sizinle Motorlu Taşıt Sürücü Kursu programlarında yer alan “Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” dersi programı ile ilgili olarak konuşmak istiyorum. Bu görüşmede amacım, sürücü eğitimde zorunlu ders olarak yer alan “Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” dersini süre ve içerik olarak değerlendirmektir. Bu konuda motorlu taşıt sürücü kurslarında görevli Motor ve Araç Tekniği Bilgisi eğitimcileriyle görüşme yapıyorum, çünkü bu kişileri, kursiyerlerle en yakın ilişkide olan bireyler olarak bu programda yer alan konuların uygulanabilirliğini en sağlıklı değerlendirecek bireyler olarak görüyorum. Bu araştırmada ortaya çıkacak sonuçların, sürücü eğitim etkinliklerinin niteliğinin arttırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle sizin, sürücü eğitim programında yer alan “Motor ve Araç Tekniği Bilgisi” dersi ile ilgili düşüncelerinizi öğrenmek istiyorum.

- Bana görüşme süresinde söylediklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken görüştüğümüz bireylerin isimlerini kesinlikle rapora yansıtmayacağız.
- Başlamadan önce, bu söylediklerimle ilgili belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru var mı?
- Görüşmeyi izin verirseniz kaydetmek istiyorum. Bunun sizce bir sakıncası var mı?
- Bu görüşmenin yaklaşık bir saat süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

DEMOGRAFİK SORULAR

1. Cinsiyet - Erkek ( ) Kadın ( )
2. Doğum Tarihi –
3. Eğitim Durumu –
4. Hangi tarihten itibaren kurslarda eğiticilik yapıyorsunuz?
5. Sürücü belgeniz var mı?
Hangi sınıf?
Ne zaman aldınız?
Nereden aldınız?

GÖRÜŞME SORULARI.

1. Sizce Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında okutulan "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" dersinin temel amaçları göz önüne alındığında sürücü neleri bilmelidir?

2. Mevcut program bu amaçları gerçekleştirmeye elverişli mi?

3. "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" dersinin etkili biçimde öğrenilmesini sağlamak için nelere dikkat edersiniz, nelere özen gösterirsiniz?

- Öğrenme materyalleri bakımından
- Öğrenme ortamı bakımından
- Öğrencilerle ilişkiler bakımından

4. Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında okutulan "Motor ve Araç Tekniği Bilgisi" dersinin Milli Eğitim Bakanlığınca yapılan değerlendirmesinin (sınav) içeriği ve yapılışı hakkında neler söylersiniz?

- Geliştirilmesi gereken yönleri var mıdır? Varsa nelerdir?

5. Söylemek istediğiniz başka bir şey var mı?

Ek – 5

MTSK “İlk Yardım Bilgisi” Dersi Eğitici Görüşme Formu

Giriş

Merhaba, benim adım Kahan İNAL ve Polis Akademisi’nde görevliyim. Sürücü eğitim programlarının etkililiği ve verimliliği üzerine bir araştırma yapıyorum ve sizinle Motorlu Taşıt Sürücü Kursu programlarında yer alan “İlk Yardım Bilgisi” dersi programı ile ilgili olarak konuşmak istiyorum. Bu görüşmede amacım, sürücü eğitimde zorunlu ders olarak yer alan “İlk Yardım Bilgisi” dersini süre ve içerik olarak değerlendirmektir. Bu konuda motorlu taşıt sürücü kurslarında görevli ilk yardım eğitimcileriyle görüşme yapıyorum, çünkü bu personelleri, kursiyerlerle en yakın ilişkide olan bireyler olarak bu programda yer alan konuların uygulanabilirliğini en sağlıklı değerlendirecek bireyler olarak görüyorum. Bu araştırmada ortaya çıkacak sonuçların, sürücü eğitim etkinliklerinin niteliğinin arttırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle sizin, sürücü eğitim programında yer alan “İlk Yardım Bilgisi” dersi ile ilgili düşüncelerinizi öğrenmek istiyorum.

- Bana görüşme süresinde söylediklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken görüştüğümüz bireylerin isimlerini kesinlikle rapora yansıtmayacağız.
- Başlamadan önce, bu söylediklerimle ilgili belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru var mı?
- Görüşmeyi izin verirseniz kaydetmek istiyorum. Bunun sizce bir sakıncası var mı?
- Bu görüşmenin yaklaşık bir saat süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

DEMOGRAFİK SORULAR

1. Cinsiyet - Erkek ( ) Kadın ( )
2. Doğum Tarihi –
3. Eğitim Durumu –
4. Hangi tarihten itibaren kurslarda eğiticilik yapıyorsunuz?
5. Sürücü belgeniz var mı?
Hangi sınıf?
Ne zaman aldınız?
Nereden aldınız?

GÖRÜŞME SORULARI.

1. Sizce Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında okutulan "İlk Yardım Bilgisi" dersinin temel amaçları göz önüne alındığında sürücü neleri bilmelidir?

2. Mevcut program bu amaçları gerçekleştirmeye elverişli mi?

3. "İlk Yardım Bilgisi" dersinin etkili biçimde öğrenilmesini sağlamak için nelere dikkat edersiniz, nelere özen gösterirsiniz?

- Öğrenme materyalleri bakımından
- Öğrenme ortamı bakımından
- Öğrencilerle ilişkiler bakımından

4. Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında okutulan "İlk Yardım Bilgisi" dersinin Milli Eğitim Bakanlığınca yapılan değerlendirmesinin (sınav) içeriği ve yapılışı hakkında neler söylersiniz?

- Geliştirilmesi gereken yönleri var mıdır? Varsa nelerdir?

5. Söylemek istediğiniz başka bir şey var mı?

Ek – 6

MTSK “Direksiyon Eğitimi” Dersi Eğitici Görüşme Formu

Giriş

Merhaba, benim adım Kahan İNAL ve Polis Akademisi’nde görevliyim. Sürücü eğitim programlarının etkililiği ve verimliliği üzerine bir araştırma yapıyorum ve sizinle Motorlu Taşıt Sürücü Kursu programlarında yer alan “Direksiyon Eğitimi” dersi programı ile ilgili olarak konuşmak istiyorum. Bu görüşmede amacım, sürücü eğitimde zorunlu ders olarak yer alan “Direksiyon Eğitimi” dersini süre ve içerik olarak değerlendirmektir. Bu konuda motorlu taşıt sürücü kurslarında görevli direksiyon dersi eğitimcileriyle görüşme yapıyorum, çünkü bu personelleri, kursiyerlerle en yakın ilişkide olan bireyler olarak bu programda yer alan konuların uygulanabilirliğini en sağlıklı değerlendirecek bireyler olarak görüyorum. Bu araştırmada ortaya çıkacak sonuçların, sürücü eğitim etkinliklerinin niteliğinin arttırılmasına katkıda bulunacağını ümit ediyorum. Bu nedenle sizin, sürücü eğitim programında yer alan “Direksiyon Eğitimi” dersi ile ilgili düşüncelerinizi öğrenmek istiyorum.

- Bana görüşme süresinde söylediklerinizin tümü gizlidir. Bu bilgileri araştırmacıların dışında herhangi bir kimsenin görmesi mümkün değildir. Ayrıca, araştırma sonuçlarını yazarken görüştüğümüz bireylerin isimlerini kesinlikle rapora yansıtmayacağız.
- Başlamadan önce, bu söylediklerimle ilgili belirtmek istediğiniz bir düşünce ya da sormak istediğiniz bir soru var mı?
- Görüşmeyi izin verirseniz kaydetmek istiyorum. Bunun sizce bir sakıncası var mı?
- Bu görüşmenin yaklaşık bir saat süreceğini tahmin ediyorum. İzin verirseniz sorulara başlamak istiyorum.

DEMOGRAFİK SORULAR

1. Cinsiyet - Erkek ( ) Kadın ( )
2. Doğum Tarihi –
3. Eğitim Durumu –
4. Hangi tarihten itibaren kurslarda eğiticilik yapıyorsunuz?
5. Sürücü belgeniz var mı?
Hangi sınıf?
Ne zaman aldınız?
Nereden aldınız?

GÖRÜŞME SORULARI.

1. Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında okutulan "Direksiyon Eğitimi" dersinin süre ve içeriği hakkında neler söylersiniz?

2. "Direksiyon Eğitimi"nin yapıldığı öğrenme ortamı (sınıf, güzergah….) ve eğitim materyalleri hakkında neler söylersiniz?

3. Direksiyon eğitimine başlamadan önce öğrenenlerin hazır bulunuşluk düzeyini öğrenmeye çalışır mısınız?

4. Derslerin işlenmesinde öğrenenlerin görüşlerini göz önünde tutar mısınız?

5. Motorlu Taşıt Sürücü Kurslarında okutulan "Direksiyon Eğitimi" dersinin Milli Eğitim Bakanlığınca yapılan değerlendirmesi (sınav) hakkında neler söylersiniz?

6. Söylemek istediğiniz başka bir şey var mı?