

T.C.

ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

STUFFLEBEAM'İN PROGRAM DEĞERLENDİRME MODELİ İLE MİLLİ EĞİTİM
BAKANLIĞI SÜRÜCÜ KURSLARINDA KULLANILAN SÜRÜCÜ EĞİTİM
PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ

HÜSEYİN SELVİ

BOLU

AĞUSTOS 2009

T.C.
ABANT İZZET BAYSAL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
EĞİTİM BİLİMLERİ ANABİLİM DALI
EĞİTİMDE ÖLÇME VE DEĞERLENDİRME BİLİM DALI

Stufflebeam'in Program Değerlendirme Modeli İle Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü
Kurslarında Kullanılan Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Hazırlayan
Hüseyin SELVİ

Tez Danışmanı
Yrd. Doç. Dr. Bayram BIÇAK

AĞUSTOS 2009

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE,

Hüseyin SELVİ'ye ait 'Stufflebeam'in Program Değerlendirme Modeli ile Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında Kullanılan Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi' adlı çalışma, jürimiz tarafından Eğitim Bilimleri Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.(11.08.2009)

Akademik Unvan ve Adı Soyadı

Üye(Tez Danışmanı) : Yrd. Doç. Dr. Bayram BIÇAK

Üye : Prof. Dr. Mehmet BAHAR

Üye : Doç. Dr. Mehtap ÇAKAN

Sosyal Bilimler Enstitüsü Onayı

Yrd. Doç. Dr. Bahadır AYDIN
Enstitü Müdür V.

ÖZET

STUFFLEBEAM'İN PROGRAM DEĞERLENDİRME MODELİ İLE MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI SÜRÜCÜ KURSLARINDA KULLANILAN SÜRÜCÜ EĞİTİM PROGRAMININ DEĞERLENDİRİLMESİ

SELVİ, Hüseyin

Yüksek Lisans, Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Bayram BIÇAK

Ağustos 2009, (XV+141 sayfa)

Bu çalışmada, Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü kurslarında kullanılan eğitim programı Stufflebeam'in bağlam, girdi, süreç ve ürün (CIIP) modeli kullanılarak değerlendirilmiştir.

Çalışmaya; Bolu İl Merkezinde bulunan ve Bolu Emniyet Müdürlüğü, Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğünün 31.03.2009 tarihli verilerine göre sayıları 50096 olan 'B' sınıfı sürücü belgesi sahibi bireylerden, basit tesadüfi örnekleme metodu ile seçilen 500 kişilik bir örneklem grubu katılmıştır. Çalışmaya katılan bireylere araştırmacı tarafından Stufflebeam'in bağlam, girdi, süreç ve ürün (CIIP) değerlendirme modeline uygun olarak geliştirilen form uygulanmıştır. İlgili formdan elde edilen veriler analiz edildiğinde şu sonuçlar ortaya çıkmıştır.

- 1) Programda; Trafik ve Çevre, İlk Yardım, Direksiyon, Motor ve Araç Tekniği dersleri ile ilgili bilgi ve becerilerin dengelenmesi, derslerde işlenen konu ve ünitelerin bireylerde kalıcılığının sağlanması, trafik ve trafik güvenliği açısından gerekli alışkanlıkların bireylere kazandırılması, programın hedeflerinin adayların ve toplumun trafik ve trafik güvenliği ile ilgili ihtiyaçlarını karşılaması, derslerin

ve konuların güçlük dereceleri ile sürelerinin uyumluluğu ve programın toplam süresinin yeterliliği konularında eksiklikler olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

- 2) Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinde bulunan bütün konu ve ünitelerin kesinlikle gerekli olduğu, Motor ve Araç Tekniği Dersinde bulunan bütün konu ve ünitelerin ise gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.
- 3) Motor ve Araç Tekniği, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerine yönelik bütün bilgi ve becerilerin mevcut sürücü eğitim programı ile bireylere kazandırılmayacağı, Trafik ve Çevre Bilgisi Dersine yönelik bütün bilgi ve becerilerin ise mevcut sürücü eğitim programı ile kısmen kazandırılabilceği sonucuna ulaşılmıştır.
- 4) Mevcut programın bireylere; trafik ve trafik güvenliği ile ilgili kuralların önemini kavratamadığı, trafiğe çıkabilecek cesaret, özgüven ve sürücülük deneyimini kazandıramadığı, toplumun ve bireylerin trafik güvenliği konusunda beklentilerini karşılayamadığı, bireylere trafikte gerekli saygı ve sorumluluk bilincini kazandıramadığı, trafik ve trafik güvenliği ile ilgili alışkanlıkları kazandıramadığı ve ayrıca mevcut programın bireylere gerçek hayatta karşılaşılabilecekleri motor arızası, kaza durumu, kötü hava ve yol şartları, vs ile ilgili bilgi ve becerileri kazandıramadığı sonucuna ulaşılmıştır.
- 5) Elde edilen bulgular ışığında, çalışmada ortaya çıkan Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan öğretim programının eksikliklerinin giderilmesine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Sürücü Eğitim Programı, Stufflebeam Değerlendirme Modeli, B Sınıfı Sürücü Belgesi

ABSTRACT

EVALUATION OF CURRICULUM USED IN THE DRIVING SCHOOLS WITH STUFFLEBEAMS CURRICULUM EVALUATION MODEL OF THE MINISTRY OF EDUCATION

SELVİ, Hüseyin

Postgraduate, Department of Measure and Evaluation in Education

Thesis Counselor: Assistant Professor Dr. Bayram BIÇAK

August 2009, (XV + 141 pages)

In this study, the curriculum used in driving schools of Ministry of Education is evaluated by using Stufflebeam's context, input, process, and product (CIPP) model.

This study includes a sample group of a five hundred people who are chosen with a simple arbitrary sampling method, and who are among the 50096 people who have B class driver's license according to 30.03.2009 dated data of Police Office and Traffic Registration and Inspection Department in Bolu City Center. People who have participated in this study have been applied a form that is appropriately developed according to Stufflebeam's context, input, process and product (CIPP) evaluation model, by researcher. When the data obtained from this form has been analyzed, following results have emerged:

- 1) In the curriculum, it is concluded that balancing the knowledge and skills related to Traffic and Environment, First Aid, Steering, Engine and Vehicle Techniques, making permanent units in these lessons in individuals, making people gain necessary habits in terms of traffic and traffic safety, the harmony between the difficulty degree of lessons and subjects and the time, and the sufficiency of the total time of the curriculum were not enough.

- 2) It is concluded that all the subjects and units in the Traffic and Environment knowledge, First Aid and Steering education lessons are absolutely necessary, all the subjects and units in the Engine and Vehicle Techniques lesson were necessary.
- 3) It is concluded that all the knowledge and skills related to Engine and Vehicle Technique, First Aid knowledge and Steering can't be gained by using existing driver education program, all knowledge and skills related to Traffic and Environment knowledge can be gained partially by using existing driver education program.
- 4) It is concluded that existing program can't comprehend the importance of rules related to traffic and traffic safety, can't make individuals gain courage, self-confidence and driving experience, can't meet the expectations of society and individuals about traffic safety, can't make the individuals gain the habits of traffic safety, and also can't make the individuals gain the knowledge and skills related to engine breakdown, accident case, bad air and road conditions that they can meet in real world.
- 5) In the light of the information that has been obtained, in this study, some suggestions have been made for the fulfillment of the deficiencies of the curriculum used in driving courses of the Ministry of Education.

Key words: Driver Education Curriculum, Stufflebeam's Evaluation Model, B Class Driving Licence.

TEŞEKKÜRLER

Bu araştırmayı yapmaya beni teşvik eden ve araştırma süresince desteğini esirgemeyen değerli hocam Yrd.Doç.Dr. Bayram BIÇAK’a sonsuz teşekkür ederim.

Araştırmam boyunca bana destek olan ve yol gösteren her zaman kendime örnek aldığım başta Prof.Dr. Mehmet BAHAR olmak üzere Doç. Dr. Mehtap ÇAKAN, Yrd.Doç.Dr. Zekerriya NARTGÜN ve tüm değerli hocalarıma teşekkür ederim.

Araştırmamın uygulama aşamasındaki yardımlarından ötürü değerli arkadaşlarım Elmas SADIKOĞLU ve Kerim ÇOBAN’a teşekkürler.

Tüm destekleri ile zor dönemlerimde hep yanımda olan anne ve babama sevgilerimle.

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	III
ABSTRACT.....	V
TEŞEKKÜRLER.....	VII
TABLolar LİSTESİ.....	XI
GRAFİKLER LİSTESİ.....	XV
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	XV
BÖLÜM I.....	1
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Problem Durumu.....	1
1.1.1 Bağlamın Değerlendirilmesi.....	14
1.1.2 Girdinin Değerlendirilmesi.....	14
1.1.3 Sürecin Değerlendirilmesi.....	15
1.1.4 Ürünün Değerlendirilmesi.....	16
1.2 Problem Cümlesi.....	17
1.3 Araştırmanın Amacı.....	17
1.4 Alt Problemler.....	18
1.5 Araştırmanın Önemi.....	18
1.6 Sayıtlar.....	19
1.7 Sınırlılıklar.....	19
1.8 Tanımlar.....	20
BÖLÜM II.....	21
2. LİTERATÜR TARAMASI.....	21
BÖLÜM III.....	28
3. YÖNTEM.....	28
3.1 Araştırma Deseni.....	28
3.2 Araştırmanın Evren ve Örneklemi.....	28

3.3 Veri Toplama Aracı ve Geliştirme Süreci.....	30
3.3.1 Ölçeğin Geçerlilik Çalışması.....	32
3.3.2 Ölçeğin Güvenirlik Çalışması.....	36
3.3.3 Ölçeğin Uygulanması.....	37
3.3.4 Ölçeğin Puanlanması.....	38
BÖLÜM IV.....	40
4. BULGULAR.....	40
4.1 Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular.....	40
4.2 İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular.....	47
4.3 Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular.....	60
4.4 Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular.....	80
4.5 Programla İlgili Olarak Yapılan Önerilere İlişkin Bulgular.....	87
4.6 Ölçekte Bulunan 92. Maddeye İlişkin Bulgular.....	90
4.7 Ölçekte Bulunan 93. Maddeye İlişkin Bulgular.....	91
4.8 Ölçekte Bulunan 94. Maddeye İlişkin Bulgular.....	92
BÖLÜM V.....	93
5. SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER.....	93
5.1 Birinci Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma	93
5.2 İkinci Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma.....	94
5.3 Üçüncü Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma	96
5.4 Dördüncü Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma	98
5.5 Programla İlgili Olarak Sunulan Önerilere İlişkin Sonuçlar ve Tartışma.....	99
5.6 Öneriler.....	99
5.6.1 Mevcut Sürücü Eğitim Programının Geliştirilmesine Yönelik Öneriler.....	99
5.6.2 Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Bireylerin Vermiş Oldukları Öneri Niteliğindeki Cevaplar.....	101
5.6.3 Araştırmacılara Yönelik Öneriler.....	102

KAYNAKÇA.....	103
EKLER LİSTESİ.....	110
EK-1	111
EK-2	118
EK-3	140
ÖZGEÇMİŞ.....	141

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1.1: Ulaşım Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşımaları

Tablo 1.2: Ulaşım Yollarına Göre Kaza Sayısı ve Sonuçları

Tablo 1.3: Ulaşım Yolları Kullanım Oranları

Tablo 1.4: Trafik Kaza Sayısı ve Sonuçları

Tablo 1.5: Trafik Kazalarına Neden Olan Kusurlar

Tablo 1.6: Sürücü Kurslarında Verilen Dersler ve Ders Saati Sayıları

Tablo 1.7: Stufflebeam'in Program Değerlendirme Modelinde Mevcut Olan 4 Boyutun Temel Özellikleri

Tablo 3.1: Bireylerin Cinsiyet, Yaş Grubu, Eğitim Düzeyi, Sürücülük Deneyimi, Geçirmiş Oldukları Kaza Sayıları ve Bu Kazalardaki Kusur Oranı Dağılımları

Tablo 3.2: KMO Katsayısı ve Barlett Sphericity Testi

Tablo 3.3: Ölçekte Bulunan Maddelerin Faktörlere Dağılımı

Tablo 3.4: Boyutların Güvenirlik Katsayıları

Tablo 3.5: Alt Faktörler Arası İlişki Düzeyleri

Tablo 3.6: Madde Ortalamaları İçin Belirlenen Puan Aralıkları

Tablo 4.1: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 1)

Tablo 4.2: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları

Tablo 4.3: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.4: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.5: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Bağlam Boyutu Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.6: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.7: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Bağlam Boyutu Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.8: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayısına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.9: Trafik ve Çevre bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 2)

Tablo 4.10: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları

Tablo 4.11: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.12: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.13: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.14: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.15: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayısına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.16: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Girdi Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikleri (Faktör 3)

Tablo 4.17: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları

Tablo 4.18: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.19: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.20: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.21: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.22: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutu Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.23: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayılarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.24: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikleri (Faktör 4)

Tablo 4.25: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları

Tablo 4.26: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.27: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.28: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.29: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Dersleri Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.30: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Dersleri Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.31: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Dersleri Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayılarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.32: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikleri (Faktör 5)

Tablo 4.33: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları

Tablo 4.34: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.35: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.36: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.37: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.38: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayılarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.39: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 6)

Tablo 4.40: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları

Tablo 4.41: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.42: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.43: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.44: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.45: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.46: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Trafik Kazası Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.47: Programın Ürün Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 7)

Tablo 4.48: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları

Tablo 4.49: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.50: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.51: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaları, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.52: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.53: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaları, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Tablo 4.54: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Trafik Kazası Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları

Tablo 4.55: Ölçeğe Katılan Bireylerin, Ölçeğin Öneriler Boyutunda Bulunan Maddelelere Yönelik Görüşlerinin Betimsel İstatistikleri

Tablo 4.56: Ölçekte Bulunan 91. Maddeye Yönelik Betimsel İstatistikler

Tablo 4.57: Ölçekte Bulunan 95. Maddeye Yönelik Betimsel İstatistikler

GRAFİKLER LİSTESİ

Grafik 1.1: Kişi Başına Düşen Otomobil Sayısı

Grafik 1.2: Karayolu Trafik Kazaları Sayısı

Grafik 1.3: Kazaların Önlenmesi İçin Ele Alınması Gereken Konular ve Önem Sıraları

Grafik 3.1: Faktör Analizi Çizgi Grafiği

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1.1: CIPP Modelinin Dört Değerlendirme Boyutu

BÖLÜM I

GİRİŞ

Araştırmanın bu bölümünde; problem durumu, problem cümlesi, araştırmanın amacı, alt problemler, araştırmanın önemi, sayıtlar, sınırlılıklar ve tanımlar yer almaktadır.

1.1 Problem Durumu

Modern hayatın ve ülke ekonomisinin vazgeçilmez unsurlarından biri olan ulaşım, geçmişten günümüze sürekli gelişim ve değişim göstermektedir.

Asırlar boyunca hayvan sırtlarında yapılan ulaşım, bilimin ve teknolojinin gelişmesi ile modernleşmiş, motorlu taşıtlar kullanılarak sağlanmaya başlanmıştır. Hızla gelişen teknoloji ile birlikte tüm ülkelerde olduğu gibi ülkemizde de taşıt sayılarında hızlı artışlar yaşanmış ve altyapı yatırımlarımız bu hızlı artış karşısında yetersiz kalmaya başlamıştır. Bu durum başta trafik güvenliği olmak üzere pek çok sorunu da beraberinde getirmektedir.

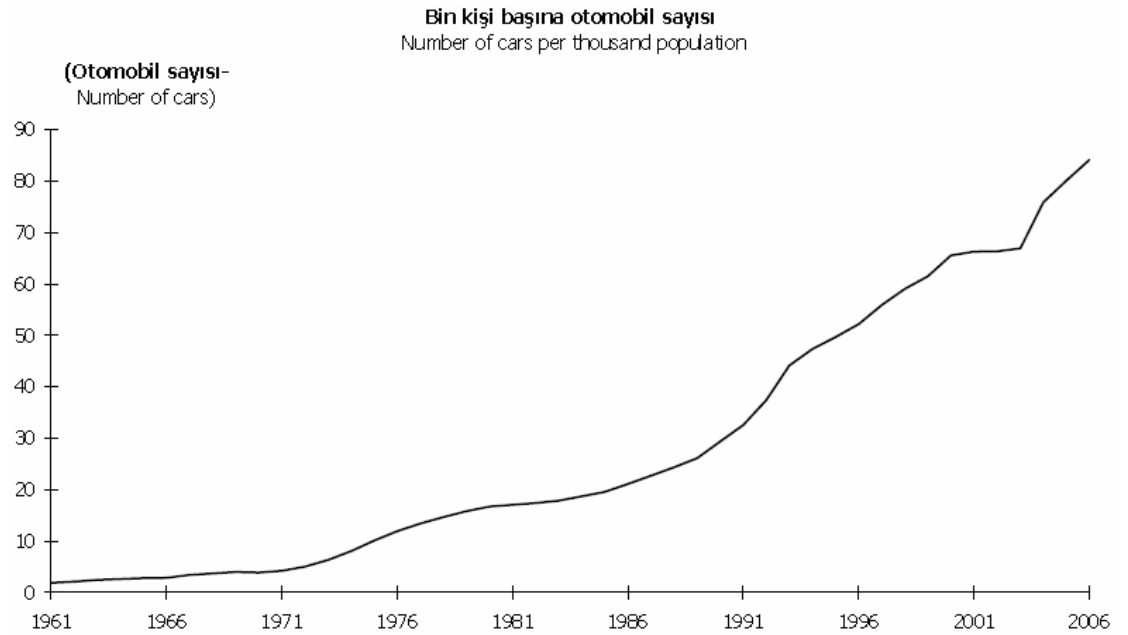
Ülkemiz karayollarında her yıl binlerce trafik kazası meydana gelmekte ve bu kazalarda pek çok insan yaşamını yitirmektedir. Trafik kazaları yaralanmalara, ölümlere, ülke ekonomisini ve refahını önemli derecede etkileyen sosyo-ekonomik kayıplara, kaza mağdurları ve onların yakınlarının yaşamlarında psikolojik ve fizyolojik rahatsızlıklara neden olmaktadır (Işıldar, 1996).

Emniyet Genel Müdürlüğü (Egm) Trafik Hizmetleri Başkanlığı verilerine göre (<http://www.trafik.gov.tr/>) ülkemizde sadece 2007 yılında 749.456 trafik kazası meydana gelmiş, bu kazalarda 3.459 kişi yaşamını yitirmiş, 149.140 kişi ise yaralanmıştır. Meydana gelen kazaların ülkemize verdiği maddi zarar sadece 2007 yılında 1.346.744.452 TL'dir.

Bolcu'ya (2004) göre alınan tüm önlemlere rağmen, dünyada her yıl trafik kazalarında yaklaşık 1 milyon insan ölmekte, 20 milyon insan da yaralanmaktadır. Bu kayıpların % 30'u kalkınmış, % 70'i de kalkınmakta olan ülkelerde meydana gelmektedir.

Kalkınmakta olan ülkeler arasında yer alan Türkiye'de de Grafik 1.1'de görüldüğü gibi trafikte kayıtlı bulunan araç sayısı hızla artmakta ve bu duruma paralel olarak trafik güvenliği sorunu da gitgide büyümektedir. Son 4 yılın ilk sekiz aylık döneminde trafiğe çıkan araç sayısı; 2001 yılında 162.004, 2002 yılında 100.545 ve 2003 yılında 186.834 iken, 2004 yılında ise gelişen ekonomimiz ile birlikte patlama yaşanarak 550.600'e yükselmiş ve bir önceki yıla göre % 195 oranında artış olmuştur (Bolcu, 2004). 2007 yıl sonu itibari ile Egm verilerine göre toplam 13.022.945 adet araç trafikte kayıtlı bulunmaktadır.

Grafik 1.1: Kişi Başına Düşen Otomobil Sayısı



(Türk, İstatistik göstergeler, 2007)

Ülkemizde ulaşım başlıca: Demiryolu, havayolu, denizyolu ve karayolu kullanılarak sağlanmaktadır. Türkiye'de karayolu ulaşımı, trafik güvenliği bakımından Tablo 1.2'de görüldüğü gibi diğer ulaşım yollarına kıyasla daha riskli

durumdadır. Ancak Tablo 1.1 ve 1.3'ten de anlaşılacağı gibi karayolu ulaşımı %94 oranında tercih edilmektedir.

Tablo 1.1: Ulaşım Yollarına Göre Yük ve Yolcu Taşınması

A Ton kilometre B Yolcu kilometre		(Milyon)					
		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Karayolu	A	151 421	150 912	152 163	156 853	166 831	177 399
	B	168 211	163 327	164 311	174 312	182 152	187 593
Denizyolu	A	8 100	5 738	5 400	---	---	---
	B	32	21	22	---	---	---
Demiryolu	A	7 562	7 224	8 669	9 417	9 152	9 676
	B	5 568	5 204	5 878	5 237	5 036	5 277
Havayolu	A	285	275	276	321	392	---
	B	2 859	2 706	2 752	3 223	3 992	---

(http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15'ten uyarlanmıştır.)

Tablo 1.2: Ulaşım Yollarına Göre Kaza Sayısı ve Sonuçları

A Kaza Sayısı B Ölü Sayısı C Yaralı Sayısı		2001	2002	2003	2004	2005	2006
Karayolu	A	442960	439777	455637	537352	621183	728755
	B	4 386	4 093	3 946	4 427	4 525	4 633
	C	116203	116412	118214	136437	154094	169080
Denizyolu	A	147	102	115	151	147	116
	B	25	21	15	22	24	8
	C	5	2	4	4	---	---
Demiryolu	A	636	478	556	555	523	455
	B	165	129	162	218	153	101
	C	385	326	299	467	273	246

Havayolu	A	9	9	10	1	7	10
	B	---	2	151	1	2	1
	C	5	4	6	3	---	4

(http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15'ten uyarlanmıştır.)

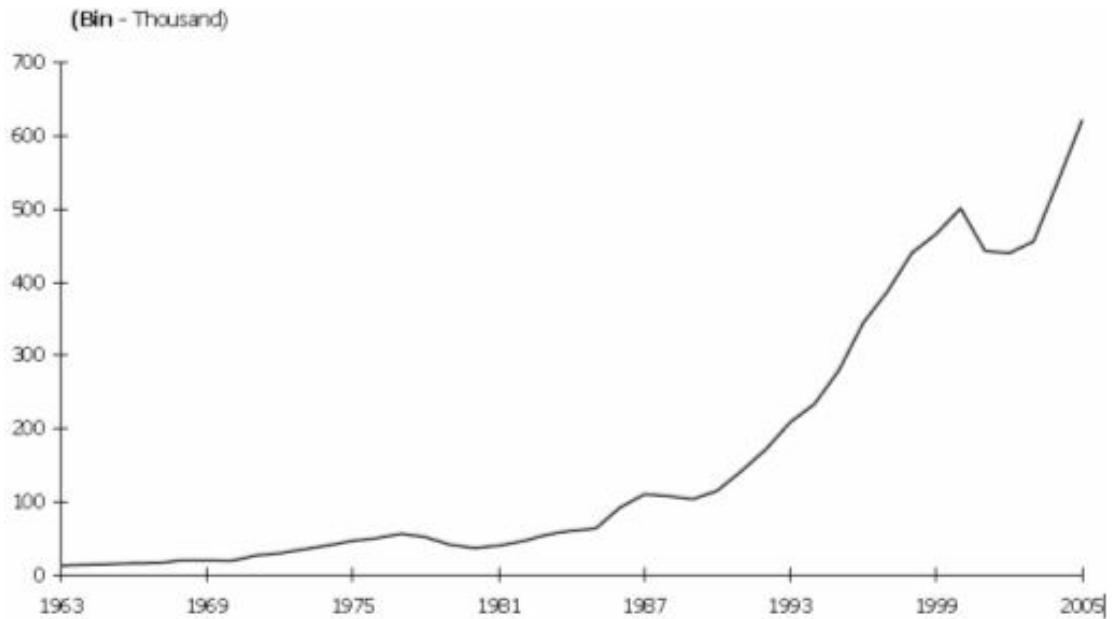
Tablo 1.3: Ulaşım Yolları Kullanım Oranları

Ülke	KARAYOLU	DEMİRYOLU	DENİZYOLU	HAVAYOLU
A.B.D.	%27.2	%38.3	%24	%10.5
Almanya	58.2	22	12	7.3
Türkiye	94	4	1	1

(<http://www.tae.org.tr/yol-istatistikleri.html>)

Ülkemizde karayolu ulaşımının %94 oranında kullanılması, hızla artan araç ve yeni sürücü sayısı ile birlikte meydana gelen trafik kazaları da Grafik 1.2'den anlaşılacağı gibi hızla artmaktadır.

Grafik 1.2: Karayolu Trafik Kazaları Sayısı



(İstatistik göstergeler, Türkiye istatistik kurumu matbaası, 2007)

Karayolu trafik güvenliği sorunu sadece ülkemizin değil gelişmiş ve gelişmekte olan tüm ülkelerin ortak sorunudur (Barut, 2002). Örneğin A.B.D’de trafik kazaları, kalp ve damar hastalıkları ile değişik kanser türlerinden sonra gelen en önemli ölüm nedenidir (Levy ve Moskowitz, 1982). Gelişmiş ülkeler, dünya üzerinde en yaygın olarak kullanılan ulaşım sistemlerinden karayolu taşımacılığı yerine; denizyolu, havayolu, raylı sistemler, boru hatları, ve kombine taşımacılığa yönelerek bu soruna çözüm üretmeye çalışmaktadırlar (Vursavaş,2004;1). Ülkemizde de meydana gelen trafik kazalarını azaltmak amacıyla karayollarında yapılan denetimler ve uygulanan para cezaları arttırılmakta, başta içişleri bakanlığı olmak üzere diğer bakanlıklar ve ilgili kurumlar çeşitli projeler yürütmektedirler. Ancak karayolu taşımacılığının ülkemizde yoğun olarak kullanılıyor olması, hızla artan araç ve yeni sürücü sayısı nedeni ile Tablo 1.4’te de görüldüğü gibi meydana gelen kazaların önüne bir türlü geçilememektedir.

Tablo 1.4: Trafik Kaza Sayısı ve Sonuçları

Yıl	Toplam taşıt	Kaza	Kazanın toplam taşıta oranı (%)	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
1990	3.750.678	115.295	31	6.317	87.668
1991	4.101.975	142.145	35	6.231	90.520
1992	4.584.717	171.741	37	6.214	94.820
1993	5.250.622	208.823	40	6.457	104.330
1994	5.606.712	233.803	42	5.942	104.717
1995	5.922.859	279.663	47	6.004	114.319
1996	6.305.707	344.643	55	5.428	104.599
1997	6.863.462	387.533	56	5.125	106.246
1998	7.371.541	458.661	62	6.083	125.793
1999	7.758.511	465.915	60	5.713	125.158
2000	8.320.449	500.664	60	5.510	136.751
2001	8.521.956	442.960	52	4.386	116.203
2002	8.655.170	439.777	51	4.093	116.412
2003	8.903.843	455.637	51	3.946	118.214
2004	10.236.357	537.352	52	4.427	136.437

2005	11.145.826	620.789	56	4.505	154.086
2006	12.227.393	728.755	60	4.633	169.080

(http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15'dan uyarlanmıştır.)

Trafik kazalarına neden olan faktörler Tablo 1.5'ten incelendiğinde; sürücü hatalarından kaynaklanan kazaların, ülkemizde ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Türkiye’de sürücülerin kazalardaki nedensellik oranı her yıl %90 ‘larda seyretmekte iken bu oran İngiltere için %65, ABD için ise %57 olarak tespit edilmiştir (EGM, 2002). Bu durum dikkatleri ülkemizde verilen trafik eğitimin niteliğine çevirmektedir.

Tablo 1.5: Trafik Kazalarına Neden Olan Kusurlar

Yıl	Toplam	Sürücü Kusuru	Toplam Kusura Oranı	Yaya Kusuru	Toplam Kusura Oranı	Yol Kusuru	Toplam Kusura Oranı
1995	382480	356707	93.26	16559	4.33	5759	1.51
1996	420036	398782	94.94	16702	3.98	572	0.14
1997	667899	649955	97.31	14297	2.14	28	0.00
1998	551211	528921	95.96	15004	2.72	2459	0.45
1999	562104	539563	95.99	15133	2.69	3148	0.56
2000	600298	576668	96.06	14435	2.40	4604	0.77
2001	565682	546233	96.56	13105	2.32	2457	0.43
2002	538346	521227	96.82	12867	2.39	1332	0.25
2003	568364	551467	97.03	13208	2.32	1255	0.22
2004	640906	623578	97.30	13987	2.18	1216	0.19
2005	730623	711572	97.39	14882	2.04	1603	0.22
2006	851150	834681	98.07	13789	1.62	1100	0.13

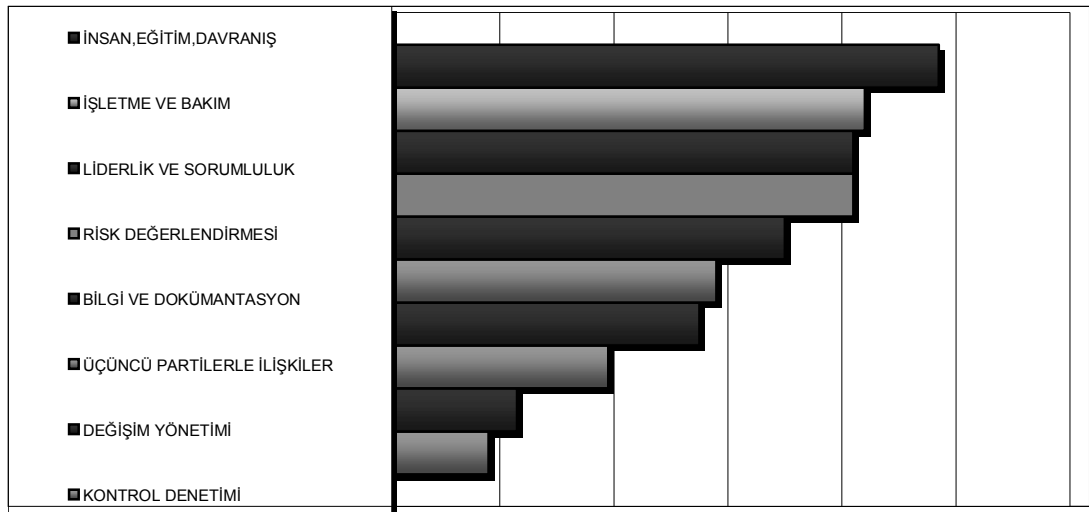
Not: Jandarma ve Trafik Polisi sorumluluk bölgesini kapsar.

(http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15'ten uyarlanmıştır.)

Meydana gelen trafik kazalarını tamamen ortadan kaldırmak mümkün olmayabilir ancak kazaların %98.07(2006)’si sürücü hatalarından kaynaklanmaktadır. Bu oran, sürücüler bilinçlendirilerek ve daha iyi eğitilerek en aza indirebilir.

Trafik güvenliği açısından dünya çapında yapılan araştırmalara göre, kazaların önlenmesi için ele alınması gereken konular önem sırasına göre Grafik 1.3'te sıralanmıştır.

Grafik 1.3: Kazaların Önlenmesi İçin Ele Alınması Gereken Konular ve Önem Sıraları



(BP. “Güvenliğe Giden Yol” Tanıtım broşürü. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongre ve Fuarı, Ankara, 2002. Akt.: Gökdeniz, 2002)

Gökdeniz (2002), trafik güvenliği konusunda en önemli unsurun insan olduğunu dile getirmekte ve insanın; bedensel, zihinsel, duygusal, psikolojik vs. pek çok özelliğinin kazaların meydana gelmesinde birer faktör olabileceğini belirtmektedir. Trafik kazaların önlenmesinde ve diğer trafik güvenliği sorunlarında ilk ele alınması gereken insan unsuru, onun eğitimi ve davranışlarıdır.

Ertürk (1975) eğitimi, bireyin davranışlarında kendi yaşantısı yoluyla ve kasıtlı olarak istendik değişim meydana getirme süreci olarak belirtmiştir.

Bireylerin hem yaya hem sürücü olarak trafik kazalarının bir unsuru olmalarını engellemek amacı ile ülkemizde trafik eğitimi okul öncesinden başlayıp yüksek öğretime kadar devam eden bir ders olarak okutulmakta ayrıca medya kuruluşları ve çeşitli projeler ile bu eğitim desteklenmektedir.

Eğitim sürecinin etkililiği, istendik davranışların bireylere kazandırılma derecesine bağlıdır. Birey, istendik davranışların hepsini veya pek çoğunu

kazanmışsa eğitim amacına ulaşmış, kazanmamışsa veya istenilen düzeyde kazanmamışsa amacına ulaşmamış denilebilir (Bademci, 1994). Yukarıda verilen Tablolar ve Grafikler incelendiğinde verilen trafik eğitiminin amacına ne kadar ulaştığı tartışma konusu olmaktadır.

Ülkemizde bireylerin sürücü olarak trafiğe çıkabilmeleri için okullarda verilen trafik eğitimine ek olarak Milli Eğitim Bakanlığı tarafından onaylanmış sürücü kurslarında eğitim görmeleri ve eğitim sonunda yapılan Motorlu Taşıtlar Sürücü Sınavında başarılı olmaları gerekmektedir. Sürücü belgesi olmadan araç kullanan ve kullandıran bireylere ise kanunların öngördüğü oranlarda yaptırım uygulanmaktadır.

Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında verilen eğitimde ve motorlu taşıt sürücü adayları sınavında başarılı olarak sürücü belgesi almaya hak kazanan bireyler ile ülkemizde meydana gelen kaza miktarları ve bu kazalarda ki sürücü kusuru oranları karşılaştırıldığında; sürücü kurslarında verilen eğitimin ve yapılan sınavın niteliği de ayrıca tartışma konusu olmaktadır. Nitelikli bir eğitimin sağlanabilmesi için bu eğitimin en iyi şekilde programlanması ve bu programın çağın şartlarına uygun olarak sürekli geliştirilmesi gerekmektedir.

Programlar, ulaşılabilecek hedefleri bu hedeflere ulaşabilmek için seçilecek ve belli ilkelere göre düzenlenecek kapsamı, uygulanacak yöntemleri destekleyici araç-gereçleri, hedeflere ne kadar ulaşılabildiğini gösteren değerlendirme ölçütlerini kapsamaktadır (Gözütok, 2003).

Ertürk (1994) programı, geçerli öğrenme yaşantıları düzeni olarak belirtirken; Tan ve Erdoğan (2003) program kavramı ile belli bir amaca ulaşabilmek için yapılması gereken aktivitelerin nelerden oluştuğunun belirlenmesi, aşamalı bir şekilde sıralanması, her bir etkinliğin alacağı zamanı ve nasıl yapılacağını, yapılan işlerin uygunluğunun nasıl belirlenebileceğinin bir tasarısını kastetmektedirler.

Program geliştirme kavramını ise Demirel (2004) eğitim programının hedef, içerik, öğrenme öğretme süreci ve değerlendirme öğeleri arasındaki dinamik ilişkiler bütünü olarak belirtmektedir.

Oğuzkan (1981) program geliştirmeyi, toplumdaki yeni gelişmeler göz önünde tutularak belli bir öğretim programının ya da bütün programların genel ve

özel amaçları, ders konuları, öğretim yöntemleri ve değerlendirme yolları vb. bakımından araştırma ile düzeltilmesi, yenileştirilmesi ve önerilen değişikliklerin denendikten sonra genelleştirilmesi işi olarak açıklamaktadır. Varış (1994) ise düzenlenmiş programın, uygulamada, araştırma ve sonuçlarına göre sürekli olarak geliştirilmesi süreci olarak belirtmektedir.

Program geliştirme en genel anlamıyla eğitim programlarının tasarlanması, uygulanması, değerlendirilmesi ve değerlendirme sonucu elde edilen veriler doğrultusunda yeniden düzenlenmesi sürecidir (Erden, 1995).

Yukarıdaki tanımlardan da anlaşılacağı gibi, program geliştirme süreklilik isteyen bir çalışmadır ve program değerlendirme de bu çalışmanın önemli basamaklarından birisidir.

Kelly (1999) program değerlendirmeyi; bir eğitim etkinliğinin herhangi bir parçasını ölçmeye teşebbüs eden açık seçik bir süreç olarak belirtmiş, Stufflebeam (1971) ise program değerlendirmeyi geniş bir perspektif ile bir eğitim programı hakkında kararlar almak için bilgi toplama ve kullanma olarak tanımlamıştır.

Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programı ile ülkemizde sürücü hatalarından meydana gelen kaza oranları karşılaştırıldığında, programın nitelikli sürücü yetiştirmede yetersiz olduğu düşünülmekte ve bu programın bir an önce değerlendirilip eksikliklerinin belirlenmesi ve bu eksikliklerin giderilmesi gerekmektedir.

Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programı Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır. Meb sürücü kurslarında A1,A2(motorlu bisiklet, motorsiklet), B (Otomobil, Minibüs, Kamyonet), C,D,E(Kamyon,Çekici, Otobüs), F(Lastik Tekerlekli Traktör), G(İş Makineleri), H(Hasta ve özürülülerin kullandığı araçlar) olmak üzere 6 kategoride eğitim verilmektedir.

Sürücü kurslarında verilen dersler ve ders saat sayıları Tablo 1.6 da gösterilmiştir.

Tablo 1.6: Sürücü Kurslarında Verilen Dersler ve Ders Saati Sayıları:

Dersler Sertifika Sınıfı	Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi	Motor ve Araç Tekniği Dersi	İlk Yardım Dersi	Direksiyon Eğitimi Dersi	Toplam Saat
A1 Motorlu Bisiklet A2 Motosiklet	20	5	12	10	47
B Otomobil, Minibüs, Kamyonet	35	16	12	20	83
C Kamyon D Çekici E Otobüs	35	20	12	45	112
F Lastik Tekerlekli Traktör	20	10	12	10	52
G İş Makineleri	20	--	12	--	32
H Hasta ve özürlülerin kullandığı araçlar	35	--	12	16	63

(<http://ookgm.meb.gov.tr/trfegitim/Yapilanlar.asp>)

Ayrıca kursiyerlere yukarıda belirtilen direksiyon eğitimi ders saat sayısının %30 u kadar daha akan trafik içinde direksiyon eğitimi verilebilmektedir.

Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının B, C, D, E sınıfı adaylarına verilmesini öngördüğü dersler, konular, alt konular ve süreleri Ek-2 de sunulmuştur.

Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan sürücü eğitimi programının nitelikli sürücü eğitmekte yetersiz olduğu düşünülmekte ve kullanılan

programın değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu maksatla kullanılabilecek olan program değerlendirme yaklaşımları incelenmiştir.

Ertürk (1998: 114-115) program değerlendirme yaklaşımlarını; (1) program tasarısına bakarak, (2) eğitim ortamına bakarak, (3) başarıya bakarak, (4) hedefe bakarak, (5) öğrenmeye bakarak ve (6) ürüne bakarak yapılan değerlendirmeler olmak üzere 6 grupta toplamıştır.

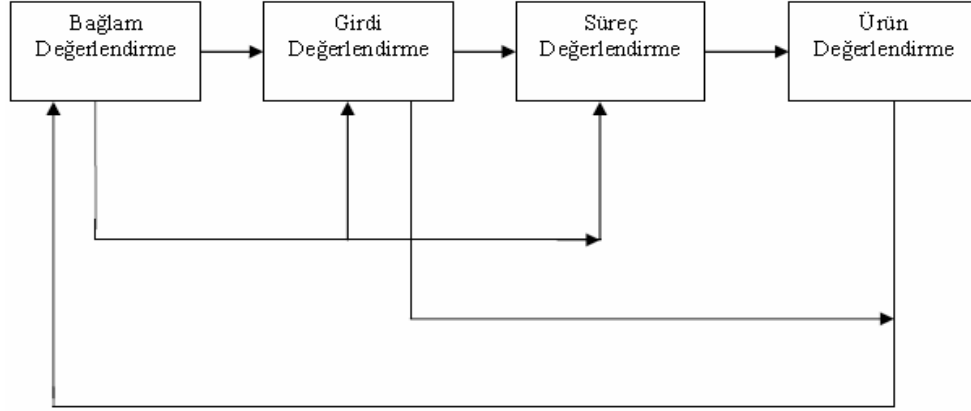
Program tasarısına bakarak yapılan değerlendirmede, tasarımın program geliştirme esaslarına uyup uymadığına bakılır. Ortama bakarak yapılan değerlendirmede, gizli ve olası uyarıcılar ile gerçekteki uyarıcılar arasında özdeşlik olup olmadığı incelenir. Öğrenci başarısına bakarak yapılan değerlendirmede, sınavlarda başarı sağlayan davranışlar ölçülür. Hedefe bakarak yapılan değerlendirmede, öğrencinin programa başlarken sahip olduğu davranışlar ile program sonundaki davranışları arasında farka bakılır. Öğrenmeye bakarak yapılan değerlendirmede, hedefler dışında programın sonunda öğrencilerin sahip olduğu öngörülme olumlu ya da olumsuz öğrenmelere bakılır. Son olarak, ürüne bakarak yapılan değerlendirmede, öğrenci davranışlarındaki değişimlere ek olarak diğer öğrenciler, öğretmen ve ortamdaki değişiklikler de dikkate alınır (Karataş, 2007).

Bu araştırmada kullanılabilecek olan program değerlendirme yaklaşımları incelenmiş ve hem program hakkında karar verme yetkisine sahip olan kişilere programın eksiklikleri hakkında bilgi vermek, hem de sürücü eğitimi programının doğası gereği bu çalışmada Stufflebeam'ın CIIP(Stufflebeam's Context, Input, Process, Product Model) değerlendirme modeli kullanılmasının daha uygun olacağı düşünülmüştür.

Stufflebeam'ın program değerlendirme modelinde, 'uygulanan program ile ilgili idarecilerin doğru kararlar alabilmesine yardımcı olmak için yönetim yönelimli değerlendirme yaklaşımını söz konusudur' (Karataş, 2007; 58).

Stufflebeam'ın program değerlendirme modelinde bağlam, girdi, süreç ve ürün olmak üzere 4 boyutun değerlendirilmesi söz konusudur. CIPP modelinin dört değerlendirme boyutu ve birbirleri arasındaki ilişkiler Şekil 1.1'de gösterilmiştir.

Şekil 1.1: CIPP Modelinin Dört Değerlendirme Boyutu



(Stufflebeam, 1971, Akt.: Karataş, 2007; 45)

Stufflebeam'in program değerlendirme modelinde mevcut olan 4 boyutun temel özellikleri Tablo 1.7'de özetlenmiştir.

Tablo 1.7: Stufflebeam'in Program Değerlendirme Modelinde Mevcut Olan 4 Boyutun Temel Özellikleri

	Bağlam değerlendirme	Girdi değerlendirme	Süreç değerlendirme	Ürün değerlendirme
Hedef	Kuramsal bağlamı tanımlamak, hedef topluluğu tanımlamak ve ihtiyaçlarını değerlendirmek, ihtiyaçları işaret eden fırsatları tanımlamak, ihtiyaçların temelini oluşturan problemleri teşhis etmek ve önerilen hedeflerin değerlendirilen ihtiyaçlara cevap verip vermediğini incelemek	Stratejileri, bütçeleri ve programı uygulamak için sistem yeteneklerini alternatif program seçeneklerini ve usule ait tasarımları tanımlamak ve değerlendirmek.	Usule ait tasarım ve onun uygulamasında işlem aksaklıklarını tanımlamak ve tahmin etmek, kararların programlanma öncesi bilgi sağlamak, usule ait olayları ve etkinlikleri kaydetmek ve yargılamak.	Çıktıların tariflerini ve kararlarını toplamak ve onları hedefler ve bağlam, girdi ve süreç bilgisi ile ilişkilendirmek ve değerini ve faydasını belirlemek.

Yöntem	Sistem analizi, anket, belge incelemesi, oturumlar, görüşmeler, teşhis koyucu sınavlar ve Delphi tekniği gibi yöntemler kullanarak	Mevcut insan ve materyal kaynaklarını, çözüm stratejilerini, ilinti için usule ait tasarımları, yararlılık ve ekonomikliği kaydederek ve inceleyerek ve kaynak taraması, örnek programları ziyaretler, danışma takımları ve pilot uygulamalar gibi yöntemleri kullanarak	Etkinliğin potansiyel usul engellerini denetleyerek ve beklenmeyenlere karşı hazırlıklı olarak, gerçek işlemi tanımlayarak ve proje kadrosunun etkinlikleri ile sürekli bir etkileşimde bulunarak ve onları gözlemleyerek	Çıktı ölçütlerini işlemsel olarak tanımlayarak ve ölçerek, paydaşlardan çıktılarını tanımlamalarını toplayarak ve hem niteliksel hem de niceliksel analizler uygulayarak.
Değişim sürecinde karar verme ilişkisi	Hizmet edilecek ortama, karşılanacak ihtiyaçlarla ilişkili olan amaçlara ya da fırsatları kullanmaya ve problem çözme ile ilişkili hedeflere yani, ihtiyaç duyulan değişiklikleri planlamaya-karar vermek ve çıktıları yargılamak için bir temel oluşturmak.	Destek kaynakları, çözüm stratejileri ve usule ait tasarımları seçmek- yani, değişim etkinliklerini yapılandırmak ve uygulamayı yargılamak için bir temel oluşturmak.	Program tasarımı ve usulünü uygulamak-yani süreç kontrolünü etkilemek ve çıktıların tanımlanmasında ileriki kullanımlar için gerçek sürecin kaydını tutmak	Bir değişim etkinliğine devam etmeye, bitirmeye, değiştirmeye ya da tekrar odaklanmaya karar vermek ve etkilerin kesin bir raporunu sunmak(istenen ve istenmeyen)

Kaynak: (Karataş, 2007; 46)

1.1.1 Bağlamın Değerlendirilmesi:

Bu aşamada programla ilgili tüm faktörler ve mevcut durum analiz edilir. Bu aşamanın amacı hedeflerin belirlenmesine temel olacak bilgilerin toplanması ve hedeflerin belirlenmesidir. Analiz sırasında özellikle karşılanmayan ihtiyaçlar, kaçırılmış fırsatlar ve ihtiyaçların niçin karşılanmadığı tanısı üzerinde durulur (Demirel, 1999). Stufflebeam bağlam değerlendirmenin en temel değerlendirme olduğunu iddia eder. Hedeflerin belirlenmesi için bir temel oluşturmak esastır. İlgili ortam tanımlanır, bu ortamla ilgisi olan arzu edilen şartlar ve gerçek şartlar betimlenir, karşılanamayan ihtiyaçlara ve kaçırılmış fırsatlara odaklanılır ve karşılanamayan ihtiyaçların sebebi teşhis edilir. Bağlam değerlendirme gerçek bir durum analizi değildir. Teşhis etme aşaması hedefleri geliştirmede bir temel sağlar. Bağlam değerlendirme bir kerelik değil tekrarlanabilen bir aktivitedir (Ornstein & Hunkins, 1988: 261, Akt.: Karataş, 2007).

1.1.2 Girdinin Değerlendirilmesi:

Bu aşamada, programın hedeflerine ulaşabilmesi için gerekli olan kaynaklar ve bu kaynakların nasıl kullanılacağı hakkında bilginin sağlandığı bağlamın değerlendirilmesinin aksine program ve öğeleri mikro düzeyde analiz edilir. Girdi analizi sırasında amaçlar mevcut duruma uygun olarak belirlenmiş mi? Hedefler okulun amaçları ile tutarlı mı? Öğretim stratejileri hedeflere uygun mu? Kapsam, genel amaçlar ve özel hedeflerle tutarlı mı? gibi programın çeşitli öğeleri ile ilgili sorulara yanıt aranır (Demirel, 1999).

‘Bağlam değerlendirmenin aksine girdi değerlendirmesi sistematik ve makro analizden daha çok mikro analizdir. Girdi değerlendirmesinde program planının belirli yönleri ya da program planının belirli bileşenleri değerlendirilir’ (Karataş, 2007;47). Girdi değerlendirmede program, planlar, taktikler, kaynaklar ve işlemleri uygulama araçları gözden geçirilir. Girdi değerlendirmesi aynı zamanda alınacak kararların yapılandırılmasına hizmet eder (Gilchrist & Roberts, 1974: 85 Akt.: Karataş 2007).

1.1.3 Sürecin Değerlendirmesi:

Bu aşama ise programın uygulanması ile ilgili kararların alınması için gereklidir. Bu süreçte, program uygulanırken gerçekleştirilen ve planlanan ile gerçek etkinlikler arasındaki uyuma bakılır (Demirel, 1999).

Süreç değerlendirmede işlemlere, zaman çizelgelerine ve ilave edilen konulara göre uygulamaya konulan programla ilgilenilir (Gilchrist & Roberts, 1974: 85 Akt.: Karataş, 2007). Süreç değerlendirmesi uygulamaya konulan plan ya da programı kontrol ederek yöneten program uygulama aşaması için alınan kararları işaret eder. Plan ne kadar iyi uygulanıyor, hangi problemler başarıyı tehdit ediyor, hangi düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktadır gibi sorular cevaplandığında yapılan işlemler denetlenebilir, kontrol edilebilir ve düzeltilebilir (Worthern, Sanders & Fitzpatrick 1997: 98, Akt.: Karataş, 2007). Süreç değerlendirme daha önceden planlanan etkinliklerin ne kadar gerçekleştirildiği konusunda bilgi sahibi olmak için kullanılır.

Stufflebeam süreç değerlendirmesi için üç ana strateji sunmuştur: Birinci aşama, tasarım işleminde ve onun uygulanması esnasında meydana gelebilecek hataları ortaya çıkarmak ya da tahmin etmek, ikinci aşama programlanmış kararlar için bilgi sağlamak ve üçüncü aşama ise gerçekleşen işlemlerin tam bir kaydını tutmaktır. Üç strateji içeren süreç değerlendirmesi program geliştirmenin uygulama basamağında yer alır. İlk stratejiye göre, programda hatalara neden olabilecek kaynakları sürekli bir şekilde tespit etmek ve denetlemek eğitimciler için çok önemlidir. İkinci stratejiye göre, program gerçekten uygulanmadan önce program ile ilgili hizmet içi eğitimler planlanıp gerçekleştirilebilir. Üçüncü strateji ise seçilen kapsam, planlanan öğretim stratejileri ve etkinlikler için belirlenen zaman gibi programın temel işlevlerine vurgu yapar. Böyle bir değerlendirme sayesinde, program ile ilgili tahminde bulunmak, işlemler ile ilgili zorlukların üstesinden gelmek ve önceden programlanmış kararları vermek için proje karar vericileri ihtiyacı olan bilgileri elde ederler (Ornstein & Hunkins, 1988).

1.1.4 Ürünün Değerlendirilmesi:

Bu aşamada programın ürünü hakkında veri toplanarak beklenen ürünle gerçek ürünün karşılaştırılması söz konusudur. Ürün değerlendirme ile uygulanan programın devam edip etmeyeceği yada nasıl bir değişikliğe uğratılması gerektiği hakkında bilgi verilir (Demirel, 1999).

Stufflebeam'e göre değerlendirme, sürekli bir işlemdir. Program hakkında sürekli bilgi toplanması, program ve öğretimle ilgili doğru kararların alınmasına değerlendirme çalışmaları yardımcı olmaktadır (Demirel, 1999).

Stufflebeam değerlendirme uzmanlarına her bir değerlendirme çeşidini tasarlamada kullanmak üzere mantıklı bir yapı olarak aşağıdaki adımları izlemelerini önermiştir:

A. Değerlendirmeye Odaklanma

- Yerel, bölgesel ya da ulusal olarak uygulanacak programlara hizmet edecek programlar hakkında karar verme dönemlerini belirlemek.
- Program ile ilgili her karar verme dönemi için, hizmet verilecek karar durumlarını planlamak ve yer, odak noktası, kritiklik seviyesi, zamanlama ve seçeneklerin düzenlenmesi açısından her bir durumu tanımlamak.
- Ölçüm değişkenlerini ve seçeneklerin değerlendirmesinde kullanmak için standartları belirleyerek her bir karar verme durumu için ölçüt seçmek.
- Değerlendirme uzmanının içinde çalışacağı kuralları belirlemek.

B. Bilginin Toplanması

- Toplanacak bilgilerin kaynağını belirlemek.
- Gerekli bilgiyi toplamak için araçları ve yöntemleri belirlemek.
- Kullanılacak örnek işlemi belirlemek.
- Bilgi toplamak için şartları ve programı belirlemek.

C. Bilginin Örgütlenmesi

- Toplanacak bilgi için biçim belirlemek.
- Kodlama, örgütleme, depolama ve düzeltme yani analiz için araç tasarlamak.

D. Bilginin Analizi

- Kullanılacak analitik işlemleri belirlemek.
- Analizi gerçekleştirecek bir araç geliştirmek.

E. Bilgiyi Raporlama

- Değerlendirme raporu için muhatapları belirlemek.
- Muhataplara bilgi sağlama araçlarını belirlemek.
- Değerlendirme raporları ve/ya da raporlama oturumları için biçim belirlemek.
- Bilginin rapor edilmesini programlamak.

F. Değerlendirme Yönetimi

- Değerlendirme programını özetlemek.
- Kadroyu, kaynak ihtiyaçlarını ve bu ihtiyaçları karşılamak için planlar belirlemek.
- Değerlendirme yönetimi için yönetim ihtiyaçlarını giderme araçlarını belirlemek.
- Geçerli, güvenilir, inanılır, yerinde ve yaygın bilgi elde etmek için değerlendirme tasarımının potansiyelini değerlendirmek.
- Değerlendirme tasarımının güncelleştirme araçlarını belirlemek ve programlamak.
- Toplam değerlendirme programı için bütçe tedarik etmek (Wiles & Bondi, 2002: 166; Stufflebeam, 1973, Akt., Worthen, Sanders & Fitzpatrick 1997: 100, Akt.: Karataş 2007).

1.2 Problem Cümlesi

Stufflebeam'in program değerlendirme modeline göre: Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan sürücü eğitim programının yeterlikleri ve eksiklikleri nelerdir?

1.3 Araştırmanın Amacı

Bu araştırma ile Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının yeterliklerinin, bu programı uygulayan öğretmenlerin, sürücü adaylarının ve diğer sürücü belgesi sahibi bireylerin görüşlerine dayalı olarak belirlenmesi ve program hakkında karar verme yetkisine sahip olan kişilerin bilgilendirilmesi amaçlanmıştır. Bu araştırma ile kullanılan sürücü eğitim programını değerlendirmek ve sürücülerin daha nitelikli bir eğitim almalarına yardımcı olmak amaçlanmıştır. Bu maksatla aşağıdaki sorulara yanıtlar aranmıştır.

1.4 Alt Problemler

1. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının bağlam açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.
2. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının girdi açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.
3. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının süreç açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.
4. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının ürün açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.

1.5 Araştırmanın Önemi

Bu araştırma ile verilen sürücü eğitiminin niteliğinin artırılması ve meydana gelen kaza sayılarında düşüş sağlanarak ülkemizin maddi ve manevi açıdan desteklenmesi hedeflenmiştir.

Türkiye de trafik kazalarında ortaya çıkan yaralanma ve ölümler ile maddi kayıpların, uluslararası ortalamaların çok üstünde olduğu herkes tarafından bilinen bir gerçektir. Trafik güvenliğini sağlamak için yapılan her türlü çalışmanın temelinde, insan hayatının kurtarılma gayesi vardır (EGM, 2004).

Trafik kazalarının oluşumuna neden olan faktörler arasında sürücüler ülkemizde de ilk sırada yer almaktadır. Türkiye’de sürücülerin kazalardaki nedensellik oranı her yıl %90’larda seyretmekte iken bu oran İngiltere için %65, ABD için ise %57 olarak tespit edilmiştir (EGM, 2002). Dolayısı ile sürücülerin eğitimlerinin ve yeterliliklerinin geliştirilmesine yönelik her tür çalışma, trafik güvenliği için oldukça büyük önem taşımaktadır.

Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan programla ilgili eksikliklerin sürücü eğitmenleri ve sürücü adaylarının da görüşleri dikkate alınarak saptanması önem arz etmektedir.

Bu çalışma ile kullanılan programda mevcut bulunan sorunların tespit edilmesi, bu sorunların program geliştirmenin hangi aşamasından kaynaklandığının belirlenmesi, ilgili programın geliştirilmesinden sorumlu insanlara bilgi verilebilmesi ve programın geliştirilebilmesi açısından önemlidir.

1.6 Sayıtlar

Bu araştırma ile ilgili sayıtlar aşağıda sıralanmıştır.

1. Sürücü kurslarında eğitim gören sürücü adayları ölçme araçlarını kendi bilgi, görüş ve eğilimleri doğrultusunda içtenlikle cevaplamışlardır.
2. Sürücü kurslarında görevli eğitmenler ölçme araçlarını kendi bilgi, görüş ve eğilimleri doğrultusunda içtenlikle cevaplamışlardır.
3. Örneklem seçilen diğer 'B' sınıfı sürücü belgesi sahibi bireyler ölçme araçlarını kendi bilgi, görüş ve eğilimleri doğrultusunda içtenlikle cevaplamışlardır.

1.7 Sınırlılıklar

Bu çalışma ile ilgili sınırlılıklar aşağıda sıralanmıştır.

1. Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıtlar Sürücü Kurslarında B sınıfı sürücü belgesi için kullanılan eğitim programı ile sınırlıdır.
2. Milli Eğitim Bakanlığı Motorlu Taşıtlar Sürücü Kurslarında 2008-2009 yılı içerisinde eğitim gören sürücü adayları ve eğitmenleri ile örneklem seçilen diğer 'B' sınıfı sürücü belgesi sahibi bireylerin ölçme araçlarına verdikleri yanıtlar ile sınırlıdır.
3. 2008-2009 yılı içerisinde eğitim veren ve Bolu İl Merkezinde bulunan motorlu taşıtlar sürücü kursları ile sınırlıdır.

1.8 Tanımlar

Araştırmada kullanılan bazı terimler ile aşağıdaki anlamlar kastedilmiştir.

Sürücü eğitim programı: Sürücü yetiştirmek maksadı ile Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanan geçerli öğrenme yaşantıları düzenidir.

Sürücü kursu: Milli Eğitim Bakanlığı bünyesinde sürücü eğitimi veren kurum.

Stufflebeam'ın program değerlendirme modeli(CIIP): Bağlam, girdi, süreç ve ürün(Stufflebeam's Context, Input, Process, Product Model) boyutlarından oluşan bir değerlendirme modelidir.

BÖLÜM II

LİTERATÜR TARAMASI

Araştırma ile ilgili olarak yapılan literatür taramasında, program değerlendirme ve trafik güvenliği alanlarına yönelik pek çok araştırmaya rastlanılmasına rağmen sürücü eğitim programının değerlendirilmesine yönelik çok az sayıda çalışma bulunmaktadır.

Mevcut problem durumunu genel bir çerçevede yansıtabilmek amacı ile yapılan diğer bazı çalışmalar incelenmiş ve bu çalışmalara aşağıda değinilmiştir.

Duman&Şimşek (2002) ‘Türkiye’de sürücü eğitiminin sorunları ve stajyer sürücülük sistemi’ isimli çalışmalarında: Trafik kazaları ve sürücü eğitim ilişkisi, sürücü eğitiminin sorunları, sürücü kurslarının, sürücü eğitmenlerinin ve sınav yapımcılarının durumları, sürücü eğitimi, dersler, müfredat programı ve sürücü kursu öncesinde verilen trafik eğitimine değinmişlerdir. Stajyer sürücülük sistemini tanıtmışlar ülkemizde de bir an önce bu sistemin uygulamaya konması gerektiğine işaret etmişlerdir.

Akkaya ve Altıntaş (2001) ‘Türkiye’de Karayolu Trafik Kazaları İstatistik Analizi, 1989-1999’ isimli bildirilerinde: Türkiyede hızla artan araç sayısına ve buna paralel olarak artan trafik kazalarına dikkat çekmişlerdir. Bazı dış ülkeler ile ülkemizde meydana gelen kaza oranları karşılaştırmış, altyapı eksikliklerine ve az kullanılan diğer ulaşım yollarının önemine değinmişlerdir.

Sönmez ve Vursavaş (2002) ‘Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücülerin Kendi Sürücü Becerileri ve Performanslarının Yeterliliğine Duydukları Özgüven’ isimli çalışmalarında: Sürücü kurslarında verilen sürücü eğitiminin yapısına ve yeterliliğine, sürücü adaylarının araç sürmek için genel olarak kendilerini ne derecede yeterli gördüklerine, sürücü adaylarının belirli sürücü becerilerinde duydukları öz yeterlilik düzeyine, sürücülerin rapor edilen bazı bireysel beceri eksiklikleri ve yetersizliklerine değinmişler, Türkiye’de sürücü eğitiminde kuramsal

eğitim ile uygulamalı eğitim arasındaki dengenin iyi kurulmadığını belirtmişler ve sürücü eğitim programının yenilenmesi gerektiğini belirtmişlerdir.

Sümer, Lajunen ve Özkan (2002)'nın 'Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhaleler ve Hatalar' isimli bildirilerinde: Avrupa ülkeleri ve Türkiye arasındaki kaza oranlarında bulunan uçuruma ve bu uçurumun oluşmasında insan faktörünün önemine değinmişlerdir.

Sürücülük becerilerini sürücü beyanı temelinde ölçmek amacı ile Lajunen ve Summala (1995) tarafından geliştirilen Sürücü Becerileri Ölçeği (SBÖ) ile İngilizeli araştırmacı Reason ve arkadaşları tarafından geliştirilen Sürücü Davranışları Ölçeğini (SDÖ) Türkiye de uygulamışlar ve bu ölçeklerin Türk sürücüler üzerinde de kullanılabileceğini gösteren bulgular elde etmişlerdir. Ülkemiz gibi yerleşik bir trafik güvenlik kültürüne ve çerçevesi çok iyi çizilmiş uzun vadeli ulaşım güvenliği sistemine sahip olmayan ülkelerde insan faktörünü sadece bireysel sürücü özellikleri temelinde incelemenin doğru olmadığını belirtmişlerdir. Sapkın sürücü davranışlarını pekiştiren bazen de tetikleyen trafik ortamına ilişkin özelliklerin kapsamlı olarak ele alınması gerektiğini, etkileşimsel model kapsamında kazalarda insan faktörünün trafik ve ulaşım sisteminin bir parçası olarak ele alınması ve incelenmesi gerektiğini dile getirmişlerdir. Bu bağlamda başta trafik denetleme konusu olmak üzere, diğer psiko-sosyal etmenler ve yasal düzenlemelere ilişkin sorunlarında bu kapsamda ele alınması gerektiğini belirtmişlerdir.

Vursavaş (2004) 'Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi' isimli Yüksek Lisans Tez çalışmasında: Sürücü adaylarına yönelik olarak düzenlenen Sürücü Kursu Eğitim Programını, sürücü eğiticilerinin ve kursiyerlerin görüşlerine dayalı olarak değerlendirmeyi amaçlamıştır.

Vursavaş, problem durumunu tanımlamak için trafik ve trafik kazalarına, Türkiye'deki trafik eğitimi ve mevcut durumuna, sürücü eğitimi ve özelliklerine, Avrupa Birliği ve diğer bazı ülkelerde verilen sürücü eğitimi ve özelliklerine değinmiştir. Sürücü adaylarının; sürücü eğitiminin amaçlarına, derslere, programın süresine, uygulandığı ortamın fiziki şartlarına, eğitimde görevli eğiticilerin niteliklerine, eğiticilerin öğretme becerilerine, programda başarının ölçülmesi ve değerlendirilmesine araç kullanmak için kendilerini ne derecede yeterli gördüklerine ve kendilerinde gördükleri eksikliklere ilişkin görüşlerine değinmiştir. Sürücü

kursu eğitimcilerinin; eğitim ihtiyaçlarının belirlenmesine, sürücü eğitim programının amaçlarına, sürücü eğitimindeki derslere, programın süresine, programın uygulandığı ortamın fiziki şartlarına, görevli eğitimcilerin niteliklerine, yönetme becerilerine, programda başarının ölçülmesi ve değerlendirilmesine araç kullanmak için sürücü adaylarının yeterliliklerine ve eksikliklerine ilişkin görüşlerine değinmiştir.

Araştırma sonunda; sürücü eğitimcilerinin yetiştirilebilmesi için üniversitelerde gerekli bölümlerin açılması, sürücü eğitimcilerinin bilgi ve becerilerinin arttırılabilmesi için periyodik dönemler halinde seminerler düzenlenmesi, derslerin etkinliğinin arttırılabilmesi için gereken araç ve gereçler konusunda eğitimcilerin desteklenmesi, derslerin içeriklerinin düzenlenmesi, kursiyerlerin eğitim sürecinde motivasyonlarının desteklenmesi, uygulamalı derslere her türlü hava ve yol koşuluna uygun olarak ağırlık verilmesi ve kursiyerlerin kurslara devam düzeylerine dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Özkan, Sümer, Ayvaşık ve Er'in (2002) 'Kişilik Özellikleri, Koordinasyon Becerileri, Sürücü Davranışları ve Trafik Kazaları' isimli bildirilerinde; Kişilik özellikleri, koordinasyon becerileri, sürücü davranışları ve trafik kazaları arasındaki ilişkileri bağlamsal bir model temelinde incelemeyi amaçlamışlar ve bu maksatla sürücü olan ve olmayan bireylere; Sürücü Davranışları Ölçeği, Arnett Heyecan Arama Envanteri, Alkol Kullanım Ölçeği ve Tübitak-Odtü-Bilten tarafından geliştirilen 'Psikoteknik Sürücü Değerlendirme Sistemi'ndeki 9 testten biri olan Koordinasyon Testi uygulanmış ve denetim faktörünün etkili ve doğru bir şekilde uygulanması, güvenlik algısı ve tutumlarının eğitim ve kampanyalarla geliştirilmesi, bireylerin heyecan arama gibi dürtülerini trafikten başka alanlarda (örn., dağcılık) yaşamalara özendirilmesi, alkollü araç kullanma önlenmeye çalışılırken, bu davranışın yapılmasının olası tehlikeleri anlatılarak sürücülerin var olan tutum ve yaklaşımlarının değiştirilmesi gerektiğini belirtmişlerdir.

Karataş (2007) 'Yıldız Teknik Üniversitesi Modern Diller Bölümü İngilizce II Dersi Öğretim Programının Öğretmen ve Öğrenci Görüşlerine Göre Bağlam, Girdi, Süreç ve Ürün (Cıpp) Modeli İle Değerlendirilmesi' isimli yüksek lisans tez çalışmasında; Program değerlendirme ve aşamalarını tanıtmış, program değerlendirme modellerine değinmiş, Stufflebeam'ın program değerlendirme

modelini ayrıntılı olarak incelemiştir. Karataş öğretmen ve öğrenci görüşlerini temel olarak yaptığı çalışmada ilgili programın çeşitli iş alanları için gerekli İngilizce bilgisini öğrencilere sağlama konusunda yeterli olmadığını, görsel ve işitsel materyallerin çeşitlendirilmesi ve etkinliklerde verimli bir şekilde kullanılması gerektiğini, programda konuşma, dinleme becerilerine ve grup etkinliklerine ağırlık verilmesi gerektiğini, öğrencilerin bölüm dersleri ve iş hayatı için gerekli olan İngilizce bilgisinin tespit edilerek programın hedeflerinin tekrar gözden geçirilmesi gerektiğini vurgulamıştır.

Watson (2004) ‘The Psychosocial Characteristics And On-Road Behaviour Of Unlicensed Drivers’ isimli çalışmada: Avustralya da Sürücü Belgesiz (lisans) araç kullanmanın yaygınlığına, lisanssız sürücülerin araç kullanırkenki davranış şekillerine, lisanslı sürücüler ile aralarındaki farklara, bireyleri lisanssız araç kullanmaya iten ve lisanssız araç kullanımını önleyen faktörlere değinmiştir. Sürücü Belgesiz araç kullanan bireylerin araç kullanırkenki davranış şekilleri ve psikolojilerini belirlemek amacı ile; lisanssız araç kullanan bireylerin diğer sürücülere kıyasla daha fazla risk alıp almadıkları, lisanslı ve lisanssız araç kullanımı arasındaki kaza riski oranının neliği, lisanssız araç kullanan bireylerin psikolojik karakterleri ve yol davranışlarının benzerlik gösterip göstermediği, lisanssız araç kullanımını önlemek için ceza ve zorlayıcı politikaların ne kadar etkili olduğu, lisanssız araç kullanımı davranışını tetikleyen bireysel, sosyal ve çevresel faktörlerin neler olduğu sorularına yanıt aramıştır. Lisanssız sürücülerin diğer sürücülere kıyasla daha riskli araç kullandıkları, kaza oranlarının daha fazla olduğunu, lisanssız araç kullanan bireylerin kendi aralarında yol davranışlarının ve psikolojik özelliklerinin farklı olduğu, farklı türde kazalar yaptıkları, güncel cezalar ve zorlayıcı politikaların yetersiz olduğu ve geliştirilmesi gerektiği, alkol kullanımı, arkadaş çevresi, yaptırımların yetersizliği, vs. gibi sebeplerin bireyleri lisanssız araç kullanmaya ittiği sonuçlarına ulaşmıştır.

Ahmed (2002) ‘Makedonya Cumhuriyeti’nde İlköğretimde Uygulanan Coğrafya Dersi Öğretim Programlarının Değerlendirilmesi’ isimli yüksek lisans tez çalışmada: İlk olarak Coğrafya öğreniminin önemine değinmiş, eğitim, öğretim, program, eğitim ve öğretim programları, programın dayandığı temeller, hedef-amaç, içerik-muhteva, öğretim süreçleri, öğretim yöntemleri, eğitim ve öğretimde eğitim

teknolojilerinin kullanımı ve ölçme-değerlendirme basamağı hakkında açıklamalarda bulunmuştur. Çalışmada: İlköğretim okullarında görev yapan coğrafya öğretmenlerinin kişisel özelliklerinin, programı uygulayan öğretmenlerin programın amaçlar ve içerik boyutlarına ilişkin görüşlerinin neler olduğu, programın ne kadar yeterli olduğu, program uygulanırken hangi yöntem ve tekniklerin, araç ve gereçlerin kullanıldığı, hangi ölçme ve değerlendirme tekniklerinin kullanıldığı, program ile ilgili olarak öğretmenlerin geleceğe ilişkin görüşlerinin neler olduğu sorularına yanıt aranmıştır. Araştırma sonucunda: İllerde uzmanlardan ve alan öğretmenlerinden oluşan test üretim merkezlerinin kurulması gerektiği, öğretmenlerin sık sık seminerler ve hizmet içi eğitimler ile desteklenmesi gerektiği, ilgili programın eksikliklerinin giderilmesi ve çağa uygun olarak sürekli geliştirilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Tabak (2007) 'İlköğretim 5. Sınıf Fen Ve Teknoloji Ders Programının Öğrenme-Öğretme Ve Ölçme Değerlendirme Yaklaşımları Kapsamında İncelenmesi' isimli yüksek lisans tez çalışmasında: Öğrenme ve öğretme stratejilerine, öğrenme ve öğretme yaklaşımlarına, programın değiştirilmesini zorunlu kılan nedenlere, program geliştirmede esas alınan temel anlayışlar ve hareket noktalarına değinmiş, eski ve yeni Fen ve Teknoloji Dersi Programının karşılaştırmıştır. Tabak, Fen ve Teknoloji Programı, öğrenme-öğretme ve ölçme değerlendirme süreçlerinin program felsefesine uygunluğunu incelemeyi amaçlamıştır. Yeni programın; süreç ve değerlendirme boyutlarını eski Fen Bilgisi Programını da yaşayan öğretmen ve öğrenci görüşleri kapsamında incelemiş, programın eksik yönlerini belirtmiştir.

Yeni program ile ilgili olarak:

- 1) Yeni programda öğretmenin rolü ile ilgili tekrar bilgilendirme yapılabilir.
- 2) Öğretmenlere bireysel ve grup öğretim etkinliklerine yönelik bilgilendirme yapılabilir.
- 3) Etkinlikler ve etkinliklerin seçimi ile ilgili bilgilendirme yapılabilir.
- 4) Alternatif ölçme yaklaşımlarının süreçte nasıl kullanılacağına ilişkin bilgilendirme yapılabilir.
- 5) Öğretmen görüşleri dikkate alındığında aile desteğinin sağlanması için öğretmen-idare işbirliği sağlanabilir.

önerilerinde bulunmuştur.

İlhan (2006) ‘Türkiye’de Genel Orta Öğretim Kurumları 9.Sınıf Matematik Eğitim Programının Değerlendirilmesi’ isimli yüksek lisans tez çalışmasında: Kullanılan eğitim programına, program geliştirme, program değerlendirme, değerlendirme çeşitleri ve modellerine değinmiş, genel ortaöğretim kurumları 9.sınıf matematik eğitim programını değerlendirmeyi amaçlamıştır. Kullanılan programın eksik ve yeterli olduğu alanları belirtmiş, 9.sınıf matematik eğitim programından mantık ünitesine örnek program tasarısı sunmuştur.

Nyberg (2007); ‘Division of Social Medicine and Public Health Science, Department of Health and Society, Linköping University, Sweden’ da yaptığı ‘The Potential of Driver Education to Reduce Traffic Crashes Involving Young Drivers’ isimli çalışmasında: İsveç teki trafik güvenliği sorununa, genç sürücülerin karıştığı kaza oranlarına, kaza oranlarını etkileyen; Yaş, deneyim, cinsiyet, bireysel, sosyal, vs. durumlara, sürücü eğitiminin kazaların önlenmesindeki potansiyeline, uygulanan sürücü eğitiminin amaçlarına ve İsveç ehliyetlendirme sistemine değinmiştir. Genç sürücülerin karıştığı kazaların azaltılabilmesi için verilen sürücü eğitiminin gücünü test etmeyi ve İsveç sürücü eğitimi sisteminin artıları ve eksilerini belirlemeyi amaçlamıştır. Nyberg çalışmasında: 18-24 yaş arası bireylerin cinsiyetlerinin sürücülük üzerine etkisi var mı? Sürücü sınavı sonuçları yaşa, cinsiyete, eğitime, ırka, sosyal çevreye bağlı olarak değişiyor mu? Ehliyet alma yaşını 16’ya düşürmek insanlarda sürücülük tecrübesinin artırılmasına yardımcı olur mu? Güvenli sürüş bileşenlerinin (emniyet kemeri lastikler, hava yastıkları, trafik kuralları vs.) önemini insanlar ne kadar biliyor? sorularına yanıt aramıştır. Çalışması sonucunda Nyberg, genç sürücülerin yol güvenliği konusunda üzerlerine düşen sorumluluğun farkında olmadığını, pek çoğunun trafik kurallarına uymadığını, pratik eğitime daha fazla önem verilmesi gerektiğini, İsveç sürücü eğitimi sisteminin yetersiz olduğu ve geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Groeger (2006) ‘Department of Psychology & Surrey Sleep Research Centre, University of Surrey, Guildford, UK’ da yaptığı ‘Youthfulness, inexperience, and sleep loss: the problems young drivers face and those they pose for us’ isimli makalesinde: Genç ve deneyimsiz sürücülerin yaşlı ve deneyimli sürücülere oranla daha fazla kazaya karıştıklarını belirtmiş; yaş, deneyim, gençlik, vs. faktörlerin kaza

oranları üzerindeki etkilerini tablolar üzerinde açıklamış, yetişkinler ile gençlerin uyku ve kaza oranları arasındaki bağlantılara değinmiştir.

Mattsson (2007) Lulea Technical University, Södertälje, Sweden'da yaptığı 'In-Vehicle Prediction of Truck Driver Sleepiness' isimli yüksek lisans tez çalışmasında: Dikkatsiz araç kullanma ve bu sebeple artan trafik problemlerine, uykusuzluk ve araç kullanma arasındaki ilişkilere, yol durumu, yorgunluk ve reflex arası ilişkilere, vs. değinmiş; uzun yol sürücülerini için yorgunluk ve bu sebeple meydana gelebilecek kazaları azaltmayı, Scania marka kamyonların sürücü, yol güvenliği ve ticari anlamda geliştirilmesini amaçlamıştır.

American Acedemy of Pediatrics' USA'da, 2008 yılında 8 doktor tarafından yayınlanan 'National Young-Driver Survey: Teen Perspective and Experience With Factors That Affect Driving Safety' isimli makalede: Motorlu taşıt kazalarının ölüm ve yaralanma olaylarının başında geldiği ve genç-deneyimsiz sürücülerin bu kazaların oluşumunda önemli oranda rol aldığı, kazaların büyük bölümünün sürücü hatalarından ve deneyimsizlikten kaynaklandığı belirtilmiş, kaza oranlarının azaltılması ve bu sorunun göz önüne getirilmesi amaçlanmıştır.

Makalede genç sürücülerin bilinçlendirilmesi, sosyal çevrelerinin aileler tarafından daha iyi kontrol edilmesi, ailelerin gençlerle daha kaliteli iletişim kurması, vs. gerektiği belirtilmiştir. Ailelerin, toplumun, kliniklerin gençlere 'önce güvenlik' bilincinin nasıl aktarılması gerektiği konusunda yeni bir çalışma tasarısı önerilmiştir.

BÖLÜM III

YÖNTEM

Bu bölümde; araştırmanın deseni, araştırmanın evren ve örnekleme, veri toplama aracı ve geliştirme süreci, ölçeğin geçerlilik ve güvenirlik çalışmaları, ölçeğin uygulanması ve puanlanması tanıtılmıştır.

3.1 Araştırma Deseni

Bu araştırma: Sürücü Eğitim Programını değerlendirdiği için bir Program Değerlendirme çalışmasıdır.

Ayrıca araştırma; var olan bir durumu var olduğu şekliyle betimlemeyi amaçlandığı için Betimsel Tarama Modelindedir. Betimsel araştırma; ‘var olan bir olayı nicel (sayıları kullanarak) ya da nitel (bir birey yada grubun özelliklerini ortaya koyarak) yönden betimleyen bir araştırma türüdür’ (McMillan and Schumacher, 1984; 26). Betimsel araştırmanın amacı, ‘evrenin ya da ondan çekilen yansız bir örneklemin doğru bir tanımına ulaşmaktır’ (Simon and Burstein, 1985;167).

3.2 Araştırmanın Evren ve Örnekleme

Bu araştırmanın evrenini; Bolu İl Merkezinde bulunan ve Bolu Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü verilerine göre, sayıları 31.03.2009 tarihi itibari ile 50.096 olan ‘B’ sınıfı sürücü belgesi sahibi bireyler oluşturmaktadır.

Bilimsel araştırmalarda doğru bilgi sahibi olmak ve doğru karar vermek esastır. Bu yüzden doğru bilgilere ulaşmak ve elde edilen bilgileri genelleştirmek ihtiyacı vardır (Arıkan, 1994). Ayrıca, ‘Gereğinden fazla bilgi toplanması ekonomik

yönden israfa yol açtığı gibi, gereğinden az bilgi toplanması da amaca ulaşamama tehlikesine yol açmaktadır.’ (Özçelik, 1981; 74).

Araştırmada: Ural ve Kılıç (2005)’ın da belirttiği gibi evrenin tamamı üzerinde çalışmak yerine onu temsil yeteneğine sahip örneklem üzerinde çalışma yapmak araştırmacıyla birçok yönden kolaylık sağlayacağı düşünüldüğünden yansız olarak seçilen bireylerden oluşan bir örneklem üzerinde çalışma yapmak daha uygun görülmüştür.

Evrenden örneklem seçilirken basit tesadüfi örnekleme metodu kullanılmıştır. Basit tesadüfi örneklemede, evreni oluşturan her elemanın örneğe girme şansı eşittir. Dolayısıyla hesaplamalarda da her elemana verilecek ağırlık aynıdır (Arıkan, 2004).

Konu ile ilgili olarak yapılan literatür araştırmasında; 50.096 kişilik bir evrenden seçilen 382 kişilik bir örneklemin yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır (Gay, 1996). Ancak; ölçek uygulandıktan sonra meydana gelebilecek çeşitli veri kayıpları da göz önünde bulundurularak 500 kişilik bir örneklem grubuna ulaşmak hedeflenmiştir.

Ölçeğe katılan ve maddelere içtenlikle cevap verdiği düşünülen 500 kişinin Cinsiyet, Yaş Grubu, Eğitim Düzeyi, Sürücülük Deneyimi, Geçirmiş Oldukları Kaza Sayıları ve bu kazalardaki kusur oranı dağılımları Tablo 3.1’de çıkartılmıştır.

Tablo 3.1: Bireylerin Cinsiyet, Yaş Grubu, Eğitim Düzeyi, Sürücülük Deneyimi, Geçirmiş Oldukları Kaza Sayıları ve Bu Kazalardaki Kusur Oranı Dağılımları

		n	f
Cinsiyet	Erkek	321	%64.2
	Kadın	179	%35.8
Yaş Grubu	18-20 Yaş	16	%3.2
	21-25 Yaş	77	%15.4
	26-30 Yaş	97	%19.4
	31-40 Yaş	153	%30.06
	41 Yaş ve Üzeri	156	%31.4

Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	%8
	Lise	117	%23.4
	Önlisans	128	%25.6
	Lisans	183	%36.4
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	%6.4
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	%35.2
	6-10 Yıl	105	%21.4
	11-15 Yıl	102	%20.8
	16 Yıl ve Üzeri	111	%22.6
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayan	391	%68.3
	1	14	%25.3
	2-4	39	%5.4
	5 ve Üzeri	2	%4
Geçirilen Kazalardaki Kusur Oranları	1/8-4/8	78	%15.9
	5/8 ve Üzeri	21	%4.4

Ölçeğe katılan ve 5 ile üzeri kaza geçiren bireylerin sayısı 2 kişiden ibaret olduğundan ‘Trafik Kazası Sayısı’ başlığı altında bulunan ‘5 ve Üzeri’ ile ‘2-4’ alt grupları birleştirilmiştir.

3.3 Veri Toplama Aracı ve Geliştirme Süreci

Veri toplama süreci Stufflebeam’ın (1997) CIPP program değerlendirme modeline uygun olarak yürütülmüştür.

Bu amaçla ilgili literatür taranarak CIPP modeline uygun 95 maddelik bir veri toplama aracı geliştirilmiş ve ilgili veri toplama aracı Ek-1 de sunulmuştur.

Ölçekteki maddeler Likert Tipi Derecelendirme Ölçeği biçiminde; (1) ‘Kesinlikle Katılmıyorum’, (2) ‘Katılmıyorum’, (3) ‘Kısmen Katılıyorum’, (4)

‘Katılıyorum’, (5) ‘Kesinlikle Katılıyorum’ şeklinde hazırlanmıştır. Ölçekte maddeler en olumsuz ifadeye ‘1’ puan, en olumlu ifadeye ‘5’ puan verilerek puanlanmıştır. Ayrıca ölçeğin 13-42. maddeleri yine Likert Tipi Derecelendirme Ölçeği biçiminde hazırlanmış ancak; (1) ‘Bu Ünite ve İçeriği Programdan Çıkarılmalı’, (2) ‘Kesinlikle Katılmıyorum’, (3) ‘Katılmıyorum’, (4) ‘Kısmen Katılıyorum’, (5) ‘Katılıyorum’, (6) ‘Kesinlikle Katılıyorum’ şeklinde düzenlenmiştir. İlgili maddeler en olumsuz ifadeye ‘1’ puan, en olumlu ifadeye ‘6’ puan verilerek puanlanmıştır.

Ölçek, bireylerin kişisel bilgilerine, Sürücü Eğitim Programı hakkındaki görüşlerine ve bireyler tarafından sürücü eğitimi ile ilgili sunulabilecek önerilere yönelik olmak üzere toplam 3 bölümden oluşmaktadır. 2. bölüm kendi içerisinde CIPP değerlendirme modelinin bağlam, girdi, süreç ve ürün boyutlarını kapsayacak ve alt problemlere yanıt arayacak şekilde 4 alt bölümden oluşmaktadır. Ölçek, Sürücü Eğitim Programının bağlam boyutuna yönelik 11, girdi boyutuna yönelik 30, süreç boyutuna yönelik 30, ürün boyutuna yönelik 13 ve öneriler bölümüne yönelik 5’i likert tipi, 5’i açık uçlu 10 ve 1 adet kontrol maddesi olmak üzere toplam 95 maddeden oluşmaktadır. Ölçekten alınabilecek en yüksek puan, bağlam boyutundan 55, girdi boyutundan 180, süreç boyutundan 150, ürün boyutundan 65, öneriler kısmından 25 ve kontrol maddesinden 5 puan olmak üzere 480, en düşük puan ise 95’tir.

Ölçeğin bağlam değerlendirme boyutu ile verilen sürücü eğitiminin bireylere, trafik ve trafik güvenliği konusunda sahip olunması gereken alışkanlıkları (emniyet kemeri takma, alkollü araç kullanmama, vs.) kazandırabilme düzeyi, sürücü eğitiminde işlenen dersler ile programda bu derslere ayrılan sürelerin uyumluluğu, adaylara gerekli ilkyardım bilgisinin kazandırılabilme düzeyi, bireylere trafik kurallarının önemini kavratılabilme düzeyi, gerekli çevre bilincinin kazandırılabilme düzeyi, meydana gelen trafik kazalarında sürücü eğitiminin rolü, programda verilen derslerin trafik güvenliğinin sağlanabilmesi, sürücülerin ve toplumun ihtiyaçlarının karşılanabilmesi bakımından yeterliliği, sürücü eğitiminde kalıcı izli davranışların kazandırılabilme düzeyi belirlenmeye çalışılmıştır.

Ölçeğin girdi değerlendirme boyutu ile program boyunca verilen dersler ve bu derslerde işlenen konuların gerekliliği sorgulanmıştır.

Ölçeğin süreç değerlendirme boyutu ile program boyunca verilen dersler ve bu derslerde işlenen konuların adaylara verilen sürücü eğitimi ile kazandırılabilirliği sorgulanmıştır.

Ölçeğin ürün değerlendirme boyutu ile adayların trafik ve trafik güvenliği konusundaki kuralların öneminin farkındalık düzeyi, yeterli özgüveni kazanıp kazanmadıkları, toplumun trafik güvenliği konusunda beklentilerinin ne derecede karşılanabildiği, teorik olarak verilen derslerin gerçek hayatta ne kadarını kullanabilecekleri, sahip olunması gereken sorumlulukların ne kadarının bilincinde oldukları ve alınan direksiyon eğitiminin yeterliliği belirlenmeye çalışılmıştır.

Son olarak ölçeğin öneriler kısmında, araştırmacı tarafından belirtilen önerilere bireylerin katılma düzeyi ve bireylerin sunabilecekleri çeşitli önerilere değinilmiştir.

3.3.1 Ölçeğin Geçerlilik Çalışması

Thorndike ve Hagen (1959; 108) geçerliği; ‘bir testin, sadece o testle ölçülmek istenen değişkeni ölçmesi, başka değişkenlerle karıştırılmaması’ olarak ifade ederken, Cronbach (Thorndike, Ed.,1971; 443-447) geçerliği; ‘bir test puanından elde edilecek yordamanın veya belli bir kestirmenin doğruluğu’ olarak tanımlamıştır.

Baykul (2000) faktör analizinin, testin ölçtüğü değişkenlerin sayısını, bunların her birinin testin bütününden elde edilen toplam puanlara katkısını ve testin ölçtüğü yapı veya yapıları ortaya çıkarmada kullanılabileceğini belirtmiştir. Bu sebeple ölçeğin geçerliğinin tespit edilebilmesi için faktör analizine başvurulmuştur(Bkz. Tablo 3.3).

Faktör analizinin yapılabilmesi için gerekli olan örneklem büyüklüğü konusunda Comfrey ve Lee (1992, Akt., Osborne & Costello, 2004)’nin 50- çok küçük, 100- düşük, 200- ortalama, 300- iyi, 500- çok iyi, 1000 ve üstü- ideal olacağını, Sapnas (2004)’ın 100 kişilik bir örneklem grubunun yeterli olacağını, Preacher-MacCallum (2002)’a göre ise 100 ile 250 arası örneklem grubunun yeterli olacağını belirtmiştir (Akt.: Karataş, 2007).

Elde edilen verilerin faktör analizine uygunluğu için Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) katsayısı ve Barlett Sphericity testine başvurulmuştur. Verilerden elde edilen KMO katsayı değeri 0.949 olup örneklem dağılımının normalliğini gösteren Barlett Sphericity testi de anlamlı çıkmıştır. Elde edilen değerler Tablo 3.2’de görülmektedir.

Tablo 3.2: KMO Katsayısı ve Barlett Sphericity Testi

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.949
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	49045.112
	df	4005
	Sig.	.000*

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

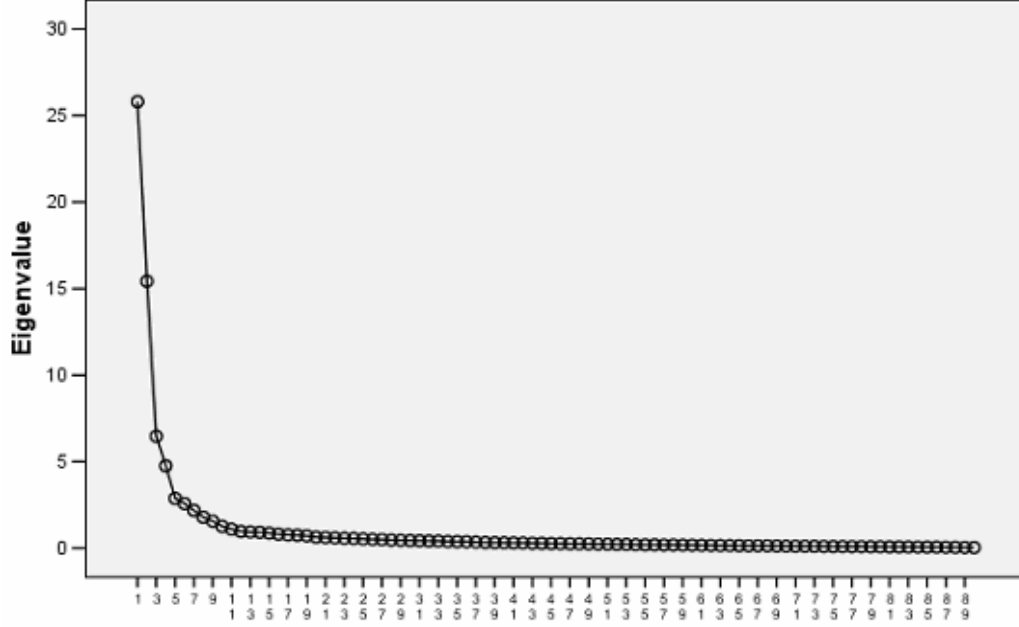
Büyüköztürk (2006)’ün de belirttiği gibi; KMO’nun .60’dan yüksek, Barlett testinin de anlamlı çıkması verilerin faktör analizi için uygun olduğunu göstermektedir.

Bu sebeple araştırmada yapı geçerliğinin belirlenebilmesi için faktör analizi ve Varimax döndürme tekniği kullanılmış, kapsam ve görünüş geçerliği için ise uzman görüşüne başvurulmuştur.

Yapılan faktör analizine ölçekte bulunan bağlam, girdi, ürün, süreç ve öneriler kısmına ait Likert tipi derecelendirme ölçeği biçimindeki toplam 90 soru dahil edilmiştir.

Faktör analizi sonucunda; ölçeğin ortak varyansı 0.457 ile 0.891 arasında değişmiştir. Ölçek özdeğeri 1 den büyük 11 faktör altında toplanmış ve bu faktörler toplam varyansın % 73.139’unu açıklamıştır. Ölçek, Grafik 2.1 den de anlaşılabileceği gibi 4 ana faktör altında birleşmiştir. Ancak maddelerin faktörlere dağılımları incelendiğinde 11 faktörün 8 tanesine anlamlı isimler verilebilmiştir. Anlamlandırılan 8 faktör toplam varyansın %67,962’sini açıklamakta olup; bu faktörlerin özdeğerleri ve açıkladıkları varyans oranları Tablo 3.3’de gösterilmiştir.

Faktör analizi sonucu ortaya çıkan çizgi Grafiği grafik 3.1’de sunulmuştur.

Grafik 3.1: Faktör Analizi Çizgi Grafiği

Faktör çizgi grafiği incelendiğinde: 4. faktörden sonra eğrinin yataylaşmaya başladığı yani bu boyuttan sonraki faktörlerin varyansı açıklamadaki etkisinin düşük olduğu gözlenmektedir.

Faktör analizinde aynı yapıyı ölçmeyen maddelerin ayıklanmasında Büyüköztürk (2006)'ün Ek-3'te belirtilen üç ölçüt dikkate alınmıştır.

Bu ölçütler ışığında faktör yükü 0.45'in altında bulunan 6. maddenin (0.051) ölçekten çıkarılması gerekmektedir. Ancak 6. madde ölçek hazırlanırken kontrol maddesi olarak ölçek içine yerleştirildiğinden çıkarılmasına uygun görülmemiştir. Ayrıca ölçekte hiçbir maddenin iki yük değeri arasındaki fark 0.1'in altında bulunmamaktadır.

Elde edilen veriler doğrultusunda;

Faktör 1: Ölçeğin Bağlam Değerlendirme kısmını ölçmeye yönelik maddelerden,

Faktör2: ilkyardım bilgisi, trafik ve çevre bilgisi ve direksiyon eğitimi derslerinin ve içerdiği ünitelerin gereklilik düzeyleri belirleyen maddelerden,

Faktör 3: Motor ve Araç Tekniği dersinin ve içerdiği ünitelerin gereklilik düzeyleri belirleyen maddelerden,

Faktör 4: ilkyardım bilgisi ve direksiyon eğitimi derslerinin mevcut sürücü eğitimi ile adaylara kazandırılabilirliğini belirleyen maddelerden,

Faktör 5: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin mevcut sürücü eğitimi ile adaylara kazandırılabilirliğini belirleyen maddelerden,

Faktör 6: Motor ve Araç Tekniği dersinin mevcut sürücü eğitimi ile adaylara kazandırılabilirliğini belirleyen maddelerden,

Faktör 7: Eğitim sonunda bireylerin kazanması gereken davranışların ne kadarını kazandıklarını belirlemeye çalışan maddelerden,

Faktör 8: Sürücü eğitimi ile ilgili olarak sunulan önerilere adayların katılma düzeylerini belirlemeye çalışan maddelerden oluşmaktadır. Ölçekte bulunan maddelerin faktörlere dağılımı, faktörlerin gruplandırılması ve boyutların isimlendirilmesi Tablo 3.3’de belirtilmiştir.

Tablo 3.3: Ölçekte Bulunan Maddelerin Faktörlere Dağılımı

Boyut İsmi	Faktörler	Maddeler	Faktörün Özdeğeri	Açıklanan Varyans
Bağlam Değerlendirme	Faktör 1	1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12	14.559	%16,177
Girdi Değerlendirme	Faktör 2	13,14,15,16,17,18,19,20,21,22, 23,24,25,26,27,28,29,30,31,32, 33,40,41,42	11.456	%22,942
	Faktör 3	34,35,36,37,38,39	9.192	
Süreç Değerlendirme	Faktör 4	43,44,45,46,47,48,49,50,51,52, 53,70,71,72	7.813	%21,258
	Faktör 5	54,55,56,57,58,59,60,61,62,63	5.840	
	Faktör 6	64,65,66,67,68,69	5.480	
Ürün Değerlendirme	Faktör 7	73,74,75,76,77,78,79,80,81,82, 83,84,85	3.626	%4,029

Sürücü Eğitimi İle İlgili Sunulan Öneriler	Faktör 8	86,87,88,89,90	3.2	%3,555
				Toplam: %67.962

3.3.2 Ölçeğin Güvenirlik Çalışması

Ölçeğin güvenirliğinin hesaplanması amacı ile Cronbach Alfa İç Tutarlılık Katsayısı hesaplanmıştır.

Baykul (2000) Alfa katsayısının; K tane alt testten oluşturulan bir bileşik testin güvenirliğini vereceğini alt testlerin eşdeğer olmaları halinde, alt testlerin bileşik testle olan tutarlığına eşit bir değer vereceğini, ancak uygulamada alt testlerin tam olarak eşdeğer olmalarının sağlanması mümkün olmadığından Alfa Katsayısının bu anlamdaki güvenirliğin kendisini değil bir alt değerini vereceğini belirtmiştir.

Ölçekten alınan verilerden Cronbach Alfa Katsayısı hesaplanmış ve 0.965 bulunmuştur.

Güvenirlik Testi

Alfa	Madde sayısı
.965	90

Ayrıca elde edilen verilerden; boyutların ayrı ayrı Cronbach Alfa Katsayı değerleri hesaplanmış ve Tablo 3.4’de sunulmuştur.

Tablo 3.4: Boyutların Güvenirlik Katsayıları

Boyut İsmi	Alfa Değeri
Bağlam Değerlendirme	0.905
Girdi Değerlendirme	0.963

Süreç Değerlendirme	0.978
Ürün Değerlendirme	0.953
Sürücü Eğitimi İle İlgili Sunulan Öneriler	0.843

Bilindiği üzere Güvenirlilik Katsayısı 0.00 ile +1.00 arasında değişir ve ölçme sonuçlarının rasgele hatalardan arınlığı ölçüsünde üst sınıra (+1.00)'a yaklaşır (Tekin 2004).

Ayrıca alt faktörler arası ilişki düzeyini belirlemek için Pearson Momentler Çarpımı Korelasyon (r) değerleri hesaplanmış ve Tablo 3.5’de sunulmuştur.

Tablo 3.5: Alt Faktörler Arası İlişki Düzeyleri

Boyut İsmi		Bağlam Değerlendirme	Girdi Değerlendirme		Süreç Değerlendirme			Ürün Değerlendirme
	Faktörler	faktör1	faktör2	faktör3	faktör4	faktör5	faktör6	faktör7
Bağlam Değerlendirme	faktör1							
Girdi Değerlendirme	faktör2	-.035						
	faktör3	.387(**)	.371(**)					
Süreç Değerlendirme	faktör4	.547(**)	.089(*)	.461(**)				
	faktör5	.283(**)	.250(**)	.125(**)	.675(**)			
	faktör6	.512(**)	.036	.488(**)	.795(**)	.558(**)		
Ürün Değerlendirme	faktör7	.572(**)	-.035	.317(**)	.515(**)	.352(**)	.480(**)	
Sürücü Eğitimi İle İlgili Sunulan Öneriler	faktör8	-.265(**)	.237(**)	-.132(**)	-.195(**)	.007	-.226(**)	-.181(**)

(**) 0.01 seviyesinde (2-tailed), * 0.05 seviyesinde (2-tailed).

3.3.3 Ölçeğin Uygulanması

Ölçek, Bolu Emniyet Müdürlüğü, Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğünün 31/03/2009 verileri itibari ile Bolu İl Merkezinde bulunan B tipi Sürücü Belgesi sahibi 50.096 bireylerden yansız seçilen 535 kişilik bir gruba uygulanmıştır. Ölçek Bolu İlinde 01/04/2009-01/05/2009 tarihleri arasında Resmi ve

Özel kurumlarda çalışan personellere, sürücü kurslarında bulunan sürücü adayları ve öğretmenlerine, sokakta durdurulan ve B sınıfı ehliyet sahibi bireylere uygulanmıştır.

Ölçeğin ortalama cevaplanma süresi 20 dk'dır. Ölçek ilk başta 535 kişiye uygulanmış ancak veriler bilgisayar ortamına aktarılırken ölçeğe içtenlikle cevap vermeyen yada ölçekteki maddeleri eksik dolduran 35 kişinin verileri dikkate alınmayarak hedeflenen 500 kişilik örneklem grubuna ulaşılmıştır.

3.3.4 Ölçeğin Puanlanması

Ölçek, 5'li Likert Tipi Dereceledirme Ölçeği şeklinde, 'Kesinlikle Katılmıyorum' için '1' puan, 'Katılmıyorum' için '2' puan, 'Kısmen Katılıyorum' için '3' puan, 'Katılıyorum' için '4' puan ve 'Kesinlikle Katılıyorum' için '5' puan olacak şekilde düzenlenmiştir.

Ayrıca ölçeğin 13-42. maddeleri, 'Bu Ünite ve İçeriği Programdan Çıkarılmalı' için '1', 'Kesinlikle Katılmıyorum' için '2' puan, 'Katılmıyorum' için '3' puan, 'Kısmen Katılıyorum' için '4' puan, 'Katılıyorum' için '5' puan ve 'Kesinlikle Katılıyorum' için '6' puan olacak şekilde düzenlenmiştir.

Ölçekten elde edilen veriler bilgisayar ortamına yüklenmiş ve istatistik hesaplamalar için SPSS (Statistical Package for Social Sciences) 13 programı kullanılmıştır.

Çalışmaya katılan bireylerin genel düşüncelerini saptamak için frekans dağılımları, ortalamalar, standart sapma, varyans ve ranj değerleri hesaplanmış, ortalama puanların derecelenmesi ve yorumlanması için $(5-1=4, 4/5=.80)$ formülünden, 13-42. maddeler için ise; $(6-1=5, 5/6=0,83333)$ formülünden yararlanılarak Tablo 3.6'da belirtilen puan aralıkları oluşturulmuştur. Elde edilen veriler alt problemlere uygun olarak gruplandırılmış ve yorumlanmıştır.

Tablo 3.6: Madde Ortalamaları İçin Belirlenen Puan Aralıkları

1-12, 43-90. Maddeler İçin Belirlenen Puan Aralıkları (5-1=4, 4/5=.80)	
Kesinlikle Katılmıyorum	1-1.79
Katılmıyorum	1.80-2.59
Kısmen Katılıyorum	2.60-3.39
Katılıyorum	3.40-4.19
Kesinlikle Katılıyorum	4.20-5
13-42. Maddeler İçin Belirlenen Puan Aralıkları (6-1=5, 5/6=0,83333)	
Bu Ünite Ve İçeriği Programdan Çıkarılmalı	1-1,83
Kesinlikle Katılmıyorum	1,84-2,67
Katılmıyorum	2,68-3,51
Kısmen Katılıyorum	3,52-4,35
Katılıyorum	4,36-5,19
Kesinlikle Katılıyorum	5,2-6,00

BÖLÜM IV

BULGULAR

Bu bölümde; Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan öğretim programının, Stufflebeam’ın (CIPP) Modeli kullanılarak değerlendirilmesi amacı ile hazırlanan ölçekten elde edilen veriler yorumlanmıştır.

4.1 Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular

Bu araştırmanın birinci alt problemini “Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının bağlam açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.” oluşturmaktadır.

İlgili alt probleme yanıt bulmak amacı ile ölçeğe katılan bireylerin (n=500); Bağlam Boyutuna yönelik maddelere verdikleri cevaplardan elde edilen ortalamaların betimsel istatistikleri çıkartılarak Tablo 4.1’de sunulmuştur.

Tablo 4.1: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 1)

N=500	Gruplar	N	$\bar{x}$	s	s ²	Ranj
Bağlam Değerlendirme	Genel Görüş	500	2.76	.80	.64	4.00
Cinsiyet	Kadın	179	2.77	.84	.71	4.00
	Erkek	321	2.75	.78	.61	3.91

Yaş Grubu	18-20 Yaş	16	2.98	.57	.32	2.27
	21-25 Yaş	77	2.89	.79	.62	3.27
	26-30 Yaş	97	2.60	.84	.71	4.00
	31-40 Yaş	153	2.72	.82	.68	3.64
	41 Yaş ve Üzeri	156	2.81	.75	.57	3.91
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	3.16	.67	.46	3.18
	Lise	117	2.99	.77	.59	4.00
	Önlisans	128	2.87	.69	.48	3.55
	Lisans	183	2.51	.79	.63	4.00
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	2.33	.93	.88	3.00
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	2.85	.79	.62	4.00
	6-10 Yıl	105	2.63	.78	.62	3.55
	11-15 Yıl	102	2.61	.86	.74	3.36
	16 Yıl ve Üzeri	111	2.85	.75	.56	3.91
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayanlar	339	2.73	.84	.71	4.00
	1 Defa	128	2.80	.72	.52	3.27
	2 ve Üzeri	29	2.94	.61	.38	2.18

Ölçeğe katılan bütün bireylerin, Bağlam Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması Tablo 4.1’de görülmektedir. Tablo 4.1’e göre grup ortalama değeri: 2.76, standart sapma değeri: 0.80 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlerden ölçeğe katılan bireylerin programın Bağlam Boyutunu kısmen yeterli gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Bağlam Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin cinsiyetlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.1’e göre; kadınlar için $\bar{x}$: 2.77, s: 0.84, erkekler için $\bar{x}$: 2.75, s: 0.78 bulunmuştur. Elde

edilen bu değerlerden ölçeğe katılan kadın ve erkek bireylerin programın Bağlam Boyutunu kısmen yeterli gördükleri anlaşılmaktadır. Ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile t testi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.2’de sunulmuştur.

Tablo 4.2: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları:

Cinsiyet	N	Sd	t	p
Kadın	179	498	0.28	.78
Erkek	321			

Tablo 4.2 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($t=0.28$, $p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Bağlam Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin yaş gruplarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.1’den de anlaşılabileceği gibi; $\bar{X}$ değerlerinin: 2.60-2.98, s değerlerinin ise: 0.57-0.84 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlerden ölçeğe katılan bütün yaş gruplarındaki bireylerin; programın Bağlam Boyutunu kısmen yeterli gördükleri anlaşılmaktadır. Ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.3’de sunulmuştur.

Tablo 4.3: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Yaş Grubu	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	5.27	4	1.31	2.05	.086
Grupları içi	317.92	495	.64		
Toplam	323.19	499			

Tablo 4.3 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($t=2.05$, $p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Bağlam Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin eğitim düzeylerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.1'den de anlaşılaçağı gibi ilköğretim mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 3.16, s: 0.67, lise mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 2.99, s: 0.77, önlisans mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 2.87, s: 0.69, lisans mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 2.51, s: 0.79, yüksek lisans ve üzeri bir eğitim kurumundan mezun olan bireyler için ise; $\bar{x}$: 2.33, s: 0.93 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlerden ilköğretim, lise ve önlisans mezunu bireylerin programın Bağlam Boyutunu kısmen yeterli gördükleri, lisans, yüksek lisans ve üzeri bir eğitim kurumundan mezun olan bireylerin ise yetersiz gördükleri anlaşılmaktadır. Ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.4'de sunulmuştur.

Tablo 4.4: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Eğitim Düzeyi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	31.29	4	7.82	13.26	.000*
Gruplariçi	291.90	495	.59		
Toplam	323.19	499			

Alfa=.05 düzeyi, * $p<0.05$

Tablo 4.4 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür ($p<.05$). Hangi eğitim düzeyleri arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.5'de sunulmuştur.

Tablo 4.5: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Bağlam Boyutu Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Eğitim düzeyi	Eğitim düzeyi	Standart Hata	p
İlköğretim	Lise	,14065	,223
	Önlisans(Yüksek okul)	,13910	,037*
	Lisans	,13403	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,18213	,000*
Lise	İlköğretim	,14065	,223
	Önlisans(Yüksek okul)	,09822	,227
	Lisans	,09090	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,15319	,000*
Önlisans(Yüksek okul)	İlköğretim	,13910	,037*
	Lise	,09822	,227
	Lisans	,08848	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,15177	,000*
Lisans	İlköğretim	,13403	,000*
	Lise	,09090	,000*
	Önlisans(Yüksek okul)	,08848	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,14714	,203
Yüksek lisans ve üzeri	İlköğretim	,18213	,000*
	Lise	,15319	,000*
	Önlisans(Yüksek okul)	,15177	,000*
	Lisans	,14714	,203

Alfa=.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.5 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; ilköğretim(X: 3.16) ile önlisans(X: 2.87)- lisans(X: 2.51)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.33), lise(X: 2.99) ile lisans(X: 2.51)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.33), önlisans(X: 2.87) ile lisans-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.33) eğitim düzeyi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça Bağlam Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Bağlam Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin sürücülük deneyimlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.1’den de anlaşılabacağı gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.61-2.85, s değerlerinin ise: 0.75-0.86 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlerden ölçeğe katılan bütün alt sürücülük deneyimi gruplarındaki bireylerin; mevcut sürücü eğitim programı Bağlam Boyutunu kısmen yeterli gördükleri anlaşılmaktadır. Ölçeğe

katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizine yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.6’da sunulmuştur.

Tablo 4.6: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Sürücülük Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	6.13	3	2.04	3.20	.023
Gruplariçi	310.76	487	.64		
Toplam	316.89	490			

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.6 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür.(p<.05) Hangi sürücülük deneyimi alt grupları arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.7’de sunulmuştur.

Tablo 4.7: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Bağlam Boyutu Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Sürücülükdenym	Sürücülükdenym	Standart Hata	p
0-5	6-10	,09881	,028*
	11-15	,09971	,019*
	16 ve üzeri	,09714	,997
6-10	0-5	,09881	,028*
	11-15	,11105	,870
	16 ve üzeri	,10874	,047*
11-15	0-5	,09971	,019*
	6-10	,11105	,870
	16 ve üzeri	,10956	,032*

16 ve üzeri	0-5	,09714	,997
	6-10	,10874	,047*
	11-15	,10956	,032*

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.7 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; 0-5(X: 2.85) ile 6-10(X: 2.63) ve 11-15(X:2.61), 6-10(X: 2.63) ile 16 ve üzeri(X:2.85), 11-15(X: 2.61) ile 16 ve üzeri(X: 2.85) sürücülük deneyimi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; 6-15 yıl arası sürücülük deneyimine sahip bireylerin diğer bireylere göre programın Bağlam Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Bağlam Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayılarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.1'den de anlaşılabacağı gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.73-2.94, s değerlerinin ise: 0.61-0.84 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlerden ölçeğe katılan bütün trafik kazası sayısı alt gruplarındaki bireylerin; mevcut sürücü eğitim programı Bağlam Boyutunu kısmen yeterli gördükleri anlaşılmaktadır. Ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.8'de sunulmuştur.

Tablo 4.8: Programın Bağlam Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayısına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Trafik Kazası Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	1.46	2	.73	1.14	.322
Gruplarıçi	317.15	493	.64		
Toplam	318.61	495			

Tablo 4.8 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür (p>.05).

4.2 İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular

Bu araştırmanın ikinci alt problemini “Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının girdi açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.” oluşturmaktadır.

Hazırlanan ölçekte Girdi Değerlendirme Boyutu; Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerini içeren 2. faktör ile Motor ve Araç Tekniği dersini içeren 3. faktörün birleşiminden oluşmaktadır.

İlgili alt probleme yanıt bulmak amacı ile 2. ve 3. faktörler ayrı ayrı ele alınmıştır.

4.2.1 Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Bulgular

Ölçeğe katılan bireylerin; Trafik ve Çevre Bilgisi(t-ç), İlk Yardım Bilgisi(i) ve Direksiyon Eğitimi(d) derslerinin, Girdi Boyutuna yönelik maddelerine verdikleri cevapların betimsel istatistikleri çıkartılarak Tablo 4.9’da sunulmuştur.

Tablo 4.9: Trafik ve Çevre bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 2)

N=500	Gruplar	N	$\bar{x}$	s	s ²	Ranj
Girdi Değerlendirme	Genel Görüş	500	5,09	,82	,67	4,58
Cinsiyet	Kadın	179	5,18	,80	,65	4,00
	Erkek	321	5,05	,82	,68	4,58
Yaş Grubu	18-20 Yaş	16	4,95	,68	,47	2,21
	21-25 Yaş	77	5,05	,81	,66	3,63
	26-30 Yaş	97	5,10	,83	,69	4,00
	31-40 Yaş	153	5,17	,83	,69	4,58

	41 Yaş ve Üzeri	156	5,06	,81	,66	4,00
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	4,97	,69	,48	3,13
	Lise	117	4,85	,93	,87	4,00
	Önlisans	128	5,20	,70	,49	3,13
	Lisans	183	5,20	,77	,59	4,58
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	5,16	1,03	1,06	4,00
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	5,17	,75	,57	4,00
	6-10 Yıl	105	5,10	,84	,72	4,58
	11-15 Yıl	102	5,09	,81	,67	4,00
	16 Yıl ve Üzeri	111	5,02	,84	,71	4,00
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayanlar	339	5,14	,80	,64	4,00
	1 Defa	128	5,05	,81	,65	4,58
	2 ve Üzeri	29	4,78	,88	,78	3,09

Ölçeğe katılan bütün bireylerin, t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması Tablo 4.9’da görülmektedir. Tablo 4.9’a göre grup ortalama değeri: 5.09, standart sapma değeri: 0.82 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler; t-ç, i ve d derslerinde işlenen bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler.

Ölçeğe katılan bireylerin, t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin cinsiyetlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.9’dan da anlaşılacağı gibi; kadınlar için $\bar{x}$: 5.18, s: 0.80, erkekler için $\bar{x}$: 5.05, s: 0.82 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan kadın ve erkek bireyler; t-ç, i ve d derslerinde işlenen bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir

farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile t testi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.10’ da sunulmuştur.

Tablo 4.10: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları:

Cinsiyet	N	Sd	t	p
Kadın	179	498	1.688	.092
Erkek	321			

Tablo 4.10 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($t=1.688$, $p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, t-ç, i ve d derslerinin girdi boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin yaş gruplarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo’ 4.9 dan da anlaşılacağı gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 4.95-5.17, s değerlerinin ise: 0.68-0.83 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bütün yaş gruplarındaki bireyler; t-ç, i ve d derslerinde işlenen bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.11’de sunulmuştur.

Tablo 4.11: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Yaş Grubu	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	1.51	4	.38	.56	.691
Gruplarıçi	334.29	495	.67		
Toplam	335.80	499			

Tablo 4.11 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin eğitim düzeylerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.9'dan da anlaşılacağı gibi; ilköğretim mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 4.97, s: 0.69, lise mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 4.85, s: 0.93, önlisans mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 5.20, s: 0.70, lisans mezunu bireyler için; $\bar{x}$: 5.20, s: 0.77, yüksek lisans ve üzeri bir eğitim kurumundan mezun olan bireyler için ise; $\bar{x}$: 5.16, s: 1.03 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre; ilköğretim, lise ve yüksek lisans-üzeri mezunu bireyler t-ç, i ve d derslerinde işlenen bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğunu, önlisans ve lisans mezunu bireyler ise kesinlikle gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.12'de sunulmuştur

Tablo 4.12: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Eğitim Düzeyi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	11.03	4	2.76	4.20	.002
Gruplariçi	324.78	495	.66		
Toplam	335.81	499			

Alfa =.05 düzeyi, * $p<0.05$

Tablo 4.12 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür ($p<.05$). Hangi eğitim düzeyleri arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.13'de sunulmuştur.

Tablo 4.13: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Eğitim düzeyi	Eğitim düzeyi	Standart Hata	p
İlköğretim	Lise	,14836	,439
	Önlisans(Yükseköğretim)	,14673	,111
	Lisans	,14138	,105
	Yüksek lisans ve üzeri	,19211	,323
Lise	İlköğretim	,14836	,439
	Önlisans(Yükseköğretim)	,10360	,001*
	Lisans	,09588	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,16159	,059
Önlisans(Yükseköğretim)	İlköğretim	,14673	,111
	Lise	,10360	,001*
	Lisans	,09333	,958
	Yüksek lisans ve üzeri	,16009	,782
Lisans	İlköğretim	,14138	,105
	Lise	,09588	,000*
	Önlisans(Yükseköğretim)	,09333	,958
	Yüksek lisans ve üzeri	,15521	,800
Yüksek lisans ve üzeri	İlköğretim	,19211	,323
	Lise	,16159	,059
	Önlisans(Yükseköğretim)	,16009	,782
	Lisans	,15521	,800

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.13 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; lise(X: 4.85) ile önlisans(X: 5.20)-lisans(X: 5.20) eğitim düzeyi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; önlisans ve lisans mezunu bireylerin, lise mezunu bireylere göre t-ç, i ve d derslerinde işlenen bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğunu daha kesin ifade ile belirttikleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin sürücülük deneyimlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.9'dan da anlaşılabileceği gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 5.02-5.17, s değerlerinin ise: 0.75-0.84 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bütün sürücülük deneyimi gruplarındaki bireyler; t-ç, i ve d derslerinde işlenen konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi

Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.14’de sunulmuştur.

Tablo 4.14: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Sürücülük Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	1.70	3	.56	.86	.464
Gruplarıçi	320.50	487	.66		
Toplam	322.19	490			

Tablo 4.14 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayılarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.9’den da anlaşılabacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 4.78-5.14, s değerlerinin ise: 0.80-0.88 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bütün trafik kazası sayısı alt gruplarındaki bireyler; t-ç, i ve d derslerinde işlenen konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.15’de sunulmuştur.

Tablo 4.15: T-Ç, İ ve D Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayısına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Trafik Kazası Sayısı	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	3.90	2	1.95	2.96	.053
Gruplarıçi	324.39	493	.66		
Toplam	328.29	495			

Tablo 4.15 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile t-ç, i ve d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

4.2.2 Motor ve Araç Tekniği Dersinin Girdi Boyutuna Yönelik Bulgular

Ölçeğe katılan bireylerin; Motor ve Araç Tekniği Dersinin Girdi Boyutuna yönelik maddelerine verdikleri cevapların betimsel istatistikleri çıkartılarak Tablo 4.16’da sunulmuştur.

Tablo 4.16: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Girdi Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikleri (Faktör 3)

N=500	Gruplar	N	$\bar{x}$	s	s ²	Ranaj
Girdi Değerlendirme	Genel Görüş	500	4,51	1,31	1,72	5,00
Cinsiyet	Kadın	179	4,47	1,36	1,85	5,00
	Erkek	321	4,52	1,28	1,65	5,00
Yaş Grubu	18-20 Yaş	16	4,95	,88	,79	3,00
	21-25 Yaş	77	4,52	1,28	1,66	5,00
	26-30 Yaş	97	4,23	1,42	2,03	5,00
	31-40 Yaş	153	4,56	1,34	1,80	5,00
	41 Yaş ve Üzeri	156	4,58	1,21	1,46	5,00

Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	4,57	1,02	1,04	4,17
	Lise	117	4,70	1,05	1,10	4,00
	Önlisans	128	4,82	1,14	1,32	5,00
	Lisans	183	4,11	1,49	2,22	5,00
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	4,63	1,53	2,34	5,00
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	4,70	1,18	1,41	5,00
	6-10 Yıl	105	4,40	1,39	1,94	5,00
	11-15 Yıl	102	4,10	1,50	2,25	5,00
	16 Yıl ve Üzeri	111	4,66	1,15	1,32	5,00
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayanlar	339	4,50	1,33	1,78	5,00
	1 Defa	128	4,45	1,33	1,78	5,00
	2 ve Üzeri	29	4,72	,86	,74	3,17

Ölçeğe katılan bütün bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersi Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması Tablo 4.16’da görülmektedir. Tablo 4.16’ya göre grup ortalama değeri: 4.51, standart sapma değeri: 1.31 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler; Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler.

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersi Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin cinsiyetlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.16’dan da anlaşılacağı gibi kadınlar için $\bar{x}$: 4.47, s: 1.36, erkekler için $\bar{x}$: 4.52, s: 1.28 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan kadın ve erkek bireyler; Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile t testi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.17’de sunulmuştur.

Tablo 4.17: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları:

Cinsiyet	N	Sd	t	p
Kadın	179	498	-.385	.70
Erkek	321			

Tablo 4.17 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($t = -.385$, $p > .05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin yaş gruplarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.16'dan da anlaşılabileceği gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 4.23-4.95, s değerlerinin ise: 0.88-1.42 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre; 26-30 yaş grubundaki bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen konu ve üniteleri kısmen gerekli görürken, diğer yaş gruplarında bulunan bireyler ise gerekli görmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.18'de sunulmuştur.

Tablo 4.18: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Yaş Grubu	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	11.53	4	2.88	1.68	.15
Gruplariçi	848.26	495	1.71		
Toplam	859.79	499			

Tablo 4.18 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p > .05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin eğitim düzeylerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.16'dan da anlaşılabacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 4.11-4.82, s değerlerinin ise: 1.02-1.53 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre; lisans mezunu bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen konu ve üniteleri kısmen gerekli görürken diğer eğitim düzeyi alt gruplarındaki bireyler gerekli görmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.19'da sunulmuştur.

Tablo 4.19: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Eğitim Düzeyi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	45.84	4	11.46	6.97	.000*
Gruplariçi	813.94	495	1.64		
Toplam	859.79	499			

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.19 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür (p<.05). Hangi eğitim düzeyleri arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.20'de sunulmuştur.

Tablo 4.20: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Eğitim düzeyi	Eğitim düzeyi	Standart Hata	p
İlköğretim	Lise	,23487	,574
	Önlisans(Yükseköğretim)	,23228	,293
	Lisans	,22382	,041*
	Yüksek lisans ve üzeri	,30413	,849

Lise	İlköğretim	,23487	,574
	Önlisans(Yükseköğretim)	,16401	,494
	Lisans	,15179	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,25581	,772
Önlisans(Yükseköğretim)	İlköğretim	,23228	,293
	Lise	,16401	,494
	Lisans	,14776	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,25344	,462
Lisans	İlköğretim	,22382	,041*
	Lise	,15179	,000*
	Önlisans(Yükseköğretim)	,14776	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,24570	,036*
Yüksek lisans ve üzeri	İlköğretim	,30413	,849
	Lise	,25581	,772
	Önlisans(Yükseköğretim)	,25344	,462
	Lisans	,24570	,036*

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.20 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; ilköğretim(X: 4.57) ile lisans(X: 4.11), lise(X: 4.70) ile lisans(X: 4.11), önlisans(X: 4.82) ile lisans(X: 4.11), lisans(X: 4.11) ile yüksek lisans ve üzeri(X: 4.63) eğitim düzeyi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; lisans mezunu bireylerin, lise ve önlisans mezunu bireylere göre Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen konu ve üniteleri daha gereksiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin sürücülük deneyimlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.16'dan da anlaşılabileceği gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 4.10-4.70, s değerlerinin ise: 1.15-1.50 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre; 11-15 yıl sürücülük deneyimine sahip bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen konu ve ünitelerin kısmen gerekli olduğunu belirtirken, diğer sürücülük deneyimi alt gruplarındaki bireyler gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.21'de sunulmuştur.

Tablo 4.21: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Sürücülük Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	26.82	3	8.94	5.32	.001
Gruplarıçi	818.98	487	1.68		
Toplam	845.80	490			

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.21 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür ($p<.05$). Hangi sürücülük deneyimi alt grupları arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.22’de sunulmuştur.

Tablo 4.22: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutu Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Sürücülükdenym	Sürücülükdenym	Standart hata	p
0-5	6-10	,16043	,070
	11-15	,16189	,000*
	16 ve üzeri	,15771	,820
6-10	0-5	,16043	,070
	11-15	,18029	,091
	16 ve üzeri	,17654	,148
11-15	0-5	,16189	,000*
	6-10	,18029	,091
	16 ve üzeri	,17787	,002*
16 ve üzeri	0-5	,15771	,820
	6-10	,17654	,148
	11-15	,17787	,002*

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.22 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; 0-5(X: 4.70) ile 11-15(X: 4.10) ve 11-15(X: 4.10) ile 16 yıl ve üzeri(X: 4.66) sürücülük deneyimine sahip bireylerden kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; 11-15 yıl sürücülük deneyimine sahip bireylerin, 0-5 ve 16 yıl-üzeri sürücülük deneyimine sahip bireylere göre Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen konu ve üniteleri daha gereksiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayılarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.16'dan da anlaşılaacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 4.45-4.72, s değerlerinin ise: 0.86-1.33 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bütün trafik kazası sayısı alt gruplarındaki bireyler; Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen konu ve ünitelerin gerekli olduğunu belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.23'de sunulmuştur.

Tablo 4.23: Motor ve Araç Tekniği Dersi Girdi Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayılarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Trafik Kazası Sayısı	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	1.70	2	.85	.49	.611
Gruplariçi	849.54	493	1.72		
Toplam	851.24	495			

Tablo 4.23 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

4.3 Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular:

Bu araştırmanın üçüncü alt problemini “Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının süreç açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.” oluşturmaktadır.

Hazırlanan ölçekte Süreç Değerlendirme Boyutu; İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerini içeren 4. faktör, Trafik ve Çevre Bilgisi dersini içeren 5. faktör ve Motor ve Araç Tekniği Dersini içeren 6. faktörden oluşmaktadır. İlgili alt probleme yanıt aramak amacı ile hazırlanan ölçekte bireylere; ‘Sizce Sürücü Eğitim Programında yer alan aşağıda sıralı konular; mevcut sürücü eğitimi ile sürücü adaylarına kazandırılabilir mi?’ sorusu sorulmuş ve bireylerin verdikleri cevaplardan elde edilen değerler; 4., 5. ve 6. faktörlere göre ayrı ayrı ele alınmıştır.

4.3.1 İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Bulgular

Ölçeğe katılan bireylerin; İlk Yardım Bilgisi (i) ve Direksiyon Eğitimi (d) derslerinin Süreç Boyutuna yönelik maddelerine verdikleri cevapların, betimsel istatistikleri çıkartılarak Tablo 4.24’de sunulmuştur.

Tablo 4.24: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikleri (Faktör 4)

N=500	Gruplar	N	$\bar{x}$	s	s ²	Ranj
Süreç Değerlendirme	4. Faktör	500	2.99	.97	.94	4.00
Cinsiyet	Kadın	179	2.91	1.01	1.03	4.00
	Erkek	321	3.03	.94	.89	4.00

Yaş Grubu	18-20 Yaş	16	2.76	.92	.85	3.86
	21-25 Yaş	77	3.09	1.07	1.15	4.00
	26-30 Yaş	97	2.94	1.02	1.04	4.00
	31-40 Yaş	153	2.92	.92	.86	4.00
	41 Yaş ve Üzeri	156	3.07	.92	.86	4.00
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	3.59	.75	.56	3.00
	Lise	117	3.22	.89	.80	4.00
	Önlisans	128	3.11	.95	.90	4.00
	Lisans	183	2.70	.95	.91	4.00
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	2.54	1.02	1.05	4.00
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	3.09	.94	.90	4.00
	6-10 Yıl	105	2.90	1.03	1.07	4.00
	11-15 Yıl	102	2.70	.98	.97	4.00
	16 Yıl ve Üzeri	111	3.18	.86	.74	3.57
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayanlar	339	3.00	1.01	1.03	4.00
	1 Defa	128	2.90	.84	.70	3.93
	2 ve Üzeri	29	3,35	,86	,75	3,64

Ölçeğe katılan bütün bireylerin, i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması Tablo 4.24’de görülmektedir. Tablo 4.24’e göre grup ortalama değeri: 2.99, standart sapma değeri: 0.97 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler; i ve d derslerinde yer alan bilgi ve becerileri, mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler.

Ölçeğe katılan bireylerin, i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin cinsiyetlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.24’den de anlaşılacağı gibi; kadınlar için $\bar{x}$: 2.91, s: 1.01 , erkekler için $\bar{x}$: 3.03, s: 0.94 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe

katılan kadın ve erkek bireyler; i ve d derslerinde yer alan bilgi ve becerileri, mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile t testi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.25’de sunulmuştur.

Tablo 4.25: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları:

Cinsiyet	N	Sd	t	p
Kadın	179	498	-1.25	.21
Erkek	321			

Tablo 4.25 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($t=-1.25$, $p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin yaş gruplarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.24’den de anlaşılabileceği gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.76-3.09, s değerlerinin ise: 0.92-1.07 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bütün yaş gruplarındaki bireyler; i ve d derslerinde yer alan bilgi ve becerileri, mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.26’de sunulmuştur.

Tablo 4.26: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Yaş Grubu	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	3.15	4	.79	.83	.50
Grupları içi	469.52	495	.95		
Toplam	472.67	499			

Tablo 4.26 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin eğitim düzeylerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.24’den de anlaşılacağı gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.54-3.59, s değerlerinin ise: 0.75-1.02 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre; ilköğretim mezunu bireyler i ve d derslerinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kazandırabileceğini, lise, önlisans, lisans mezunları kısmen kazandırabileceğini, yüksek lisans ve üzeri bireyler ise kazandıramayacağını belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.27’de sunulmuştur.

Tablo 4.27: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Eğitim Düzeyi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	44.19	4	11.05	12.76	.000*
Grupları içi	428.49	495	.87		
Toplam	472.68	499			

Alfa =.05 düzeyi, * $p<0.05$

Tablo 4.27 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür ($p<.05$). Hangi eğitim düzeyleri arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.28’de sunulmuştur.

Tablo 4.28: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Eğitim düzeyi	Eğitim düzeyi	Standart hata	p
İlköğretim	Lise	,17041	,028*
	Önlisans(Yükseköğretim)	,16853	,004*
	Lisans	,16239	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,22066	,000*
Lise	İlköğretim	,17041	,028*
	Önlisans(Yükseköğretim)	,11900	,352
	Lisans	,11013	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,18561	,000*
Önlisans(Yükseköğretim)	İlköğretim	,16853	,004*
	Lise	,11900	,352
	Lisans	,10721	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,18389	,002*
Lisans	İlköğretim	,16239	,000*
	Lise	,11013	,000*
	Önlisans(Yükseköğretim)	,10721	,000*
	Yüksek lisans ve üzeri	,17827	,376
Yüksek lisans ve üzeri	İlköğretim	,22066	,000*
	Lise	,18561	,000*
	Önlisans(Yükseköğretim)	,18389	,002*
	Lisans	,17827	,376

Alfa =.05 düzeyi *p<0.05

Tablo 4.28 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; ilköğretim(X: 3.59) ile lise(X: 3.22)-önlisans(X: 3.11)-lisans(X: 2.70)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.54), lise(X: 3.22) ile önlisans(X: 3.11)-lisans(X: 2.70)- yüksek lisans ve üzeri(X: 2.54), önlisans(X: 3.11) ile lisans(X: 2.70)- yüksek lisans ve üzeri(X: 2.54) eğitim düzeyi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça i ve d derslerinin Süreç Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin sürücülük deneyimlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.24'den de anlaşılabileceği gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.70-

3.18, s değerlerinin ise: 0.86-1.03 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre bütün alt sürücülük deneyimi gruplarındaki bireyler i ve d derslerinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.29’de sunulmuştur.

Tablo 4.29: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Dersleri Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans

Analizi Sonuçları:

Sürücülük Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	14.69	3	4.90	5.34	.001*
Gruplarıçi	446.79	487	.92		
Toplam	461.47	491			

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.29 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür (p<.05). Hangi sürücülük deneyimi alt grupları arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.30’de sunulmuştur.

Tablo 4.30: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Dersleri Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Sürücülük deneyimi	Sürücülük deneyimi	Standart Hata	p
0-5	6-10	,11849	,110
	11-15	,11957	,001*
	16 ve üzeri	,11648	,459

6-10	0-5	,11849	,110
	11-15	,13316	,145
	16 ve üzeri	,13039	,035*
11-15	0-5	,11957	,001*
	6-10	,13316	,145
	16 ve üzeri	,13138	,000*
16 ve üzeri	0-5	,11648	,459
	6-10	,13039	,035*
	11-15	,13138	,000*

Alfa =.05 düzeyi, *p<0.05

Tablo 4.30 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; 0-5(X: 3.09) ile 11-15(X: 2.70), 6.10(X: 2.90) ile 16 ve üzeri(X: 3.18), 11-15(X: 2.70) ile 16 ve üzeri(X: 3.18) sürücülük deneyimi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; 16 yıl ve üzeri sürücülük deneyimine sahip bireyler dahil olmamak üzere, bireylerin sürücülük deneyimleri arttıkça i ve d derslerinin Süreç Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayılarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.24'den de anlaşılabileceği gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.90-3.35, s değerlerinin ise: 0.84-1.01 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre ölçeğe katılan bütün trafik kazası sayısı alt gruplarındaki bireyler i ve d derslerinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.31'de sunulmuştur.

Tablo 4.31: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Dersleri Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayılarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Trafik Kazası Sayısı	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	4.75	2	2.37	2.53	.08
Gruplarıçi	462.22	493	.93		
Toplam	466.98	495			

Tablo 4.31 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile i ve d derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

4.3.2 Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Bulgular

Ölçeğe katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna yönelik maddelerine verdikleri cevapların betimsel istatistikleri çıkartılarak Tablo 4.32’da sunulmuştur.

Tablo 4.32: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikleri (Faktör 5)

N=500	Gruplar	N	$\bar{x}$	s	s ²	Ranj
Süreç Değerlendirme	5. Faktör	500	3,16	,89	,79	4,00
Cinsiyet	Kadın	179	3,14	,86	,75	4,00
	Erkek	321	3,18	,90	,81	4,00
	18-20 Yaş	16	2,90	1,00	1,01	4,00
	21-25 Yaş	77	3,13	,98	,96	4,00
	26-30 Yaş	97	3,28	,83	,69	4,00

Yaş Grubu	31-40 Yaş	153	3,07	,89	,79	4,00
	41 Yaş ve Üzeri	156	3,22	,86	,74	4,00
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	3,65	,68	,46	3,00
	Lise	117	3,26	,86	,74	4,00
	Önlisans	128	3,13	,95	,92	4,00
	Lisans	183	3,07	,83	,70	3,90
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	2,85	1,02	1,04	4,00
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	3,14	,87	,76	4,00
	6-10 Yıl	105	3,20	,95	,90	4,00
	11-15 Yıl	102	3,07	,88	,77	4,00
	16 Yıl ve Üzeri	111	3,26	,85	,72	4,00
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayanlar	339	3,14	,94	,89	4,00
	1 Defa	128	3,16	,75	,57	4,00
	2 ve Üzeri	29	3,47	,74	,56	3,50

Ölçeğe katılan bütün bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması Tablo 4.32’de görülmektedir. Tablo 4.32’ye göre grup ortalama değeri: 3.16, standart sapma değeri: 0.89 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler; Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde yer alan bilgi ve becerileri, mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler.

Ölçeğe katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin cinsiyetlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.32’den de anlaşılabileceği gibi kadınlar için $\bar{x}$: 3.14, s: 0.86 , erkekler için $\bar{x}$: 3.18, s: 0.90 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan kadın ve erkek bireyler Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin; cinsiyetleri ile Trafik ve Çevre Bilgisi

dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile t testi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.33’de sunulmuştur.

Tablo 4.33: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları:

Cinsiyet	N	Sd	t	p
Kadın	179	498	-0.47	.63
Erkek	321			

Tablo 4.33 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür. ($t=-0.47$, $p>.05$)

Ölçeğe katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin yaş gruplarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.32’den de anlaşılabileceği gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.9-3.28, s değerlerinin ise: 0.83-1.00 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bütün alt yaş gruplarındaki bireyler Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.34’de sunulmuştur.

Tablo 4.34: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Yaş Grubu	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	4.59	4	1.15	1.45	.22
Grupları içi	392.23	495	.79		
Toplam	396.81	499			

Tablo 4.34 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin eğitim düzeylerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.32’den de anlaşılabileceği gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.85-3.65, s değerlerinin ise: 0.68-1.02 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre; ilköğretim mezunu bireyler Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kazandırabileceğini belirtirken diğer alt eğitim gruplarındaki bireyler kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.35’de sunulmuştur.

Tablo 4.35: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Eğitim Düzeyi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	15.47	4	3.86	5.02	.001*
Gruplariçi	381.34	495	.77		
Toplam	396.81	499			

Alfa =.05 düzeyi, * $p<0.05$

Tablo 4.35 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür ($p<.05$). Hangi eğitim düzeyleri arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.36’da sunulmuştur.

Tablo 4.36: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Eğitim düzeyi	Eğitim düzeyi	Standart hata	p
İlköğretim	Lise	,16076	,017*
	Onlisans(Yüksekokul)	,15899	,001*
	Lisans	,15320	,000*
	Yükseklisans ve Üzeri	,20817	,000*
Lise	İlköğretim	,16076	,017*
	Onlisans(Yüksekokul)	,11226	,243
	Lisans	,10390	,064
	Yükseklisans ve Üzeri	,17510	,018*
Onlisans(Yüksekokul)	İlköğretim	,15899	,001*
	Lise	,11226	,243
	Lisans	,10114	,543
	Yükseklisans ve Üzeri	,17347	,102
Lisans	İlköğretim	,15320	,000*
	Lise	,10390	,064
	Onlisans(Yüksekokul)	,10114	,543
	Yükseklisans ve Üzeri	,16818	,187
Yükseklisans ve Üzeri	İlköğretim	,20817	,000*
	Lise	,17510	,018*
	Onlisans(Yüksekokul)	,17347	,102*
	Lisans	,16818	,187

Alfa =.05 düzeyi, *p<0.05

Tablo 4.36 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; ilköğretim(X: 3.65) ile lise(X: 3.26)-önlisans(X: 3.13)-lisans(X: 3.07)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.85), lise(X: 3.26) ile yüksek lisans ve üzeri(X: 2.85) eğitim düzeyi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin sürücülük deneyimlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.32’den de anlaşılabacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 3.07-3.26, s değerlerinin ise: 0.85-0.95 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre bütün sürücülük deneyimi alt gruplarındaki

bireyler Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının, kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.37’de sunulmuştur.

Tablo 4.37: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Sürücülük Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	2.18	3	.73	.92	.429
Gruplarıçi	383.34	487	.79		
Toplam	385.52	490			

Tablo 4.37 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayılarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.32’den de anlaşılaacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 3.14-3.47, s değerlerinin ise: 0.74-0.94 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre hiç kaza yapmayan bireyler ve 1 kez kaza yapan bireyler; Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtirken 2 ve üzeri kaza yapan bireyler kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.38’de sunulmuştur.

Tablo 4.38: Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Geçirmiş Oldukları Trafik Kazası Sayılarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Trafik Kazası Sayısı	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	2.78	2	1.39	1.76	.173
Gruplarıçi	388.84	493	.79		
Toplam	391.62	495			

Tablo 4.38 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

4.3.3 Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Bulgular

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna yönelik maddelerine verdikleri cevapların betimsel istatistikleri çıkartılarak Tablo 4.39’da sunulmuştur.

Tablo 4.39: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 6)

N=500	Gruplar	N	$\bar{x}$	s	s ²	Ranj
Süreç Değerlendirme	6. Faktör	500	2,87	1,08	1,17	4,00
Cinsiyet	Kadın	179	2,76	1,11	1,24	4,00
	Erkek	321	2,93	1,05	1,12	4,00
	18-20 Yaş	16	2,76	,94	,89	4,00
	21-25 Yaş	77	2,95	1,18	1,40	4,00

Yaş Grubu	26-30 Yaş	97	2,83	1,16	1,35	4,00
	31-40 Yaş	153	2,73	1,06	1,12	4,00
	41 Yaş ve Üzeri	156	3,02	,98	,97	4,00
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	3,50	,92	,85	3,67
	Lise	117	3,07	,99	,98	4,00
	Önlisans	128	3,06	1,04	1,08	4,00
	Lisans	183	2,54	1,07	1,15	4,00
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	2,47	1,10	1,23	4,00
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	2,96	1,02	1,05	4,00
	6-10 Yıl	105	2,78	1,21	1,48	4,00
	11-15 Yıl	102	2,50	1,10	1,21	4,00
	16 Yıl ve Üzeri	111	3,16	,92	,85	4,00
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayanlar	339	2,88	1,11	1,23	4,00
	1 Defa	128	2,76	1,01	1,02	3,83
	2 ve Üzeri	29	3,27	,94	,89	3,67

Ölçeğe katılan bütün bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması Tablo 4.39'da görülmektedir. Tablo 4.39'a göre grup ortalama değeri: 2.87, standart sapma değeri: 1.08 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler; Motor ve Araç Tekniği dersinde yer alan bilgi ve becerileri, mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler.

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin cinsiyetlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.39'dan da anlaşılabileceği gibi kadınlar için $\bar{x}$: 2.76, s: 1.11, erkekler için $\bar{x}$: 2.93, s: 1.05 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe

katılan kadın ve erkek bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile t testi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.40’de sunulmuştur.

Tablo 4.40: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları:

Cinsiyet	N	Sd	t	p
Kadın	179	498	-1.63	.103
Erkek	321			

Tablo 4.40 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($t=-1.63$, $p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin yaş gruplarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.39’dan da anlaşılacağı gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.73-3.02, s değerlerinin ise: 0.94-1.18 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bütün alt yaş gruplarındaki bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde yer alan bilgi ve becerileri, mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.41’de sunulmuştur.

Tablo 4.41: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Yaş Grubu	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	6.94	4	1.74	1.49	.20
Gruplariçi	576.97	495	1.17		
Toplam	583.91	499			

Tablo 4.41 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin eğitim düzeylerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.39'dan da anlaşılabileceği gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.47-3.50, s değerlerinin ise: 0.92-1.1 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre; ilköğretim mezunu bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kazandırabileceğini belirtirken, lise ve önlisans mezunu bireyler kısmen kazandırabileceğini, yüksek lisans ve üzeri mezunu bireyler ise kazandıramayacağını belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.42'da sunulmuştur.

Tablo 4.42: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Eğitim Düzeyi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	49.74	4	12.43	11.52	0.00*
Gruplariçi	534.18	495	1.08		
Toplam	583.92	499			

Alfa =.05 düzeyi, * $p<0.05$

Tablo 4.42 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür ($p<.05$). Hangi eğitim düzeyleri arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.43’de sunulmuştur.

Tablo 4.43: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Eğitimdüzeyi	Egitimdüzeyi	Standart hata	p
İlkogretim	Lise	,19027	,025*
	Onlisans(Yuksekokul)	,18817	,019*
	Lisans	,18132	,000*
	Yukseklisans ve Uzeri	,24638	,000*
Lise	İlkogretim	,19027	,025*
	Onlisans(Yuksekokul)	,13287	,913
	Lisans	,12297	,000*
	Yukseklisans ve Uzeri	,20724	,004*
Onlisans(Yuksekokul)	İlkogretim	,18817	,019*
	Lise	,13287	,913
	Lisans	,11970	,000*
	Yukseklisans ve Uzeri	,20531	,004*
Lisans	İlkogretim	,18132	,000*
	Lise	,12297	,000*
	Onlisans(Yuksekokul)	,11970	,000*
	Yukseklisans ve Uzeri	,19905	,710
Yukseklisans ve Uzeri	İlkogretim	,24638	,000*
	Lise	,20724	,004*
	Onlisans(Yuksekokul)	,20531	,004*
	Lisans	,19905	,710

Alfa =.05 düzeyi, * $p<0.05$

Tablo 4.43 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; ilköğretim(X: 3.50) ile lise(X: 3.07)-önlisans(X: 3.06)-lisans(X: 2.54)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.47), lise(X: 3.07) ile lisans(X: 2.54)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.47), önlisans(X: 3.06) ile lisans(X: 2.54)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.47) eğitim düzeyi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; bireylerin eğitim düzeyleri

arttıkça Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması bireylerin sürücülük deneyimlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.39'dan da anlaşılabacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.50-3.16, s değerlerinin ise: 0.92-1.21 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre; 11-15 yıl sürücülük deneyimine sahip bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kazandıramayacağını belirtirken diğer alt sürücülük deneyimi gruplarındaki bireyler kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.44'de sunulmuştur.

Tablo 4.44: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Sürücülük Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	25.17	3	8.39	7.39	.000*
Gruplarıçi	552.90	487	1.13		
Toplam	578.07	490			

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.44 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür (p<.05). Hangi sürücülük deneyimi alt grupları arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.45'de sunulmuştur.

Tablo 4.45: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Motor ve Araç Tekniği Dersi Süreç Boyutu, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Sürücülükdenym	Sürücülükdenym	Standart hata	p
0-5	6-10	,13181	,173
	11-15	,13302	,001*
	16 ve üzeri	,12958	,117
6-10	0-5	,13181	,173
	11-15	,14813	,067
	16 ve üzeri	,14505	,008*
11-15	0-5	,13302	,001*
	6-10	,14813	,067
	16 ve üzeri	,14615	,000*
16 ve üzeri	0-5	,12958	,117
	6-10	,14505	,008*
	11-15	,14615	,000*

Alfa =.05 düzeyi, *p<0.05

Tablo 4.45 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; 0-5 yıl(X: 2.96) ile 11-15 yıl(X: 2.50), 6-10 yıl(X: 2.78) ile 16 yıl ve üzeri(X: 3.16), 11-15 yıl(X: 2.50) ile 16 yıl ve üzeri(X: 3.16) sürücülük deneyimi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; 16 yıl ve üzeri sürücülük deneyimine sahip bireyler dahil olmamak üzere, bireylerin sürücülük deneyimleri arttıkça Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayılarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.39'dan da anlaşılabileceği gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.76-3.27, s değerlerinin ise: 0.94-1.11 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre bütün trafik kazası sayısı alt gruplarındaki bireyler Motor ve Araç Tekniği dersinde yer alan bilgi ve becerileri mevcut sürücü eğitim programının kısmen kazandırabileceğini belirtmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını

test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.46’da sunulmuştur.

Tablo 4.46: Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Trafik Kazası Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Trafik Kazası Sayısı	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	6.13	2	3.06	2.63	.073
Gruplariçi	575.55	493	1.17		
Toplam	581.68	495			

Tablo 4.46 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

4.4 Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular

Bu araştırmanın dördüncü alt problemini “Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının ürün açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.” oluşturmaktadır.

İlgili alt probleme yanıt bulmak amacı ile ölçeğe katılan bireylerin($n=500$); Ürün Boyutuna yönelik maddelere verdikleri cevaplardan elde edilen ortalamaların, betimsel istatistikleri çıkartılarak Tablo 4.47’de sunulmuştur.

Tablo 4.47: Programın Ürün Boyutuna Yönelik Betimsel İstatistikler (Faktör 7)

N=500	Gruplar	N	$\bar{x}$	s	s ²	Ranj
Ürün Değerlendirme	7.Faktör	500	2.55	.84	.71	4.00
Cinsiyet	Kadın	179	2.50	.84	.71	4.00
	Erkek	321	2.58	.84	.71	4.00
Yaş Grubu	18-20 Yaş	16	2.66	.78	.62	2.69
	21-25 Yaş	77	2.51	.91	.84	4.00
	26-30 Yaş	97	2.47	.84	.72	3.23
	31-40 Yaş	153	2.46	.82	.68	4.00
	41 Yaş ve Üzeri	156	2.70	.80	.65	4.00
Eğitim Düzeyi	İlköğretim	40	3.01	.76	.58	3.08
	Lise	117	2.90	.86	.75	4.00
	Önlisans	128	2.60	.78	.61	4.00
	Lisans	183	2.26	.76	.59	4.00
	Yüksek Lisans ve Üzeri	32	2.13	.69	.48	2.77
Sürücülük Deneyimi	0-5 Yıl	173	2.58	.84	.71	4.00
	6-10 Yıl	105	2.39	.76	.58	3.31
	11-15 Yıl	102	2.43	.84	.70	3.31
	16 Yıl ve Üzeri	111	2.73	.86	.75	4.00
Trafik Kazası Sayısı	Hiç Kaza Yapmayanlar	339	2.53	.86	.75	4.00
	1 Defa	128	2.56	.80	.64	4.00
	2 ve Üzeri	29	2,61	,62	,39	2,62

Ölçeğe katılan bütün bireylerin, Ürün Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması Tablo 4.47’de görülmektedir. Tablo 4.41’e göre grup ortalaması değeri: 2.55, s. değeri: 0.84 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler; programın Ürün Boyutunu yetersiz görmektedirler.

Ölçeğe katılan bireylerin, Ürün Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin cinsiyetlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.47’den de anlaşılabacağı gibi kadınlar için $\bar{x}$: 2.50, s: 0.84 , erkekler için $\bar{x}$: 2.58, s: 0.84 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan kadın ve erkek bireyler programın Ürün Boyutunu yetersiz görmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile t testi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.48’de sunulmuştur.

Tablo 4.48: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamalarının Cinsiyete Göre T-Testi Sonuçları:

Cinsiyet	N	Sd	t	p
Kadın	179	498	-1.039	.299
Erkek	321			

Tablo 4.48 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin cinsiyetleri ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($t=-1.039$, $p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Ürün Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin yaş gruplarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.47’den de anlaşılabacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.46-2.70, s değerlerinin ise: 0.78-0.91 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre 18-20 ile 41 yaş ve üzeri yaş grubundaki bireyler programın Ürün Boyutunu kısmen yeterli görürken diğer yaş gruplarında bulunan bireyler yetersiz görmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.49’da sunulmuştur.

Tablo 4.49: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Yaş Gruplarına Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Yaş Grubu	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	5.11	4	1.28	1.81	.12
Gruplariçi	349.8	495	.71		
Toplam	354.90	499			

Tablo 4.49 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin yaş grupları ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

Ölçeğe katılan bireylerin, Ürün Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin eğitim düzeylerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.47’den de anlaşılacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.13-3.01, s değerlerinin ise: 0.69-0.86 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre ilköğretim, lise ve önlisans mezunu bireyler programın Ürün Boyutunu kısmen yeterli görürken lisans ve yüksek lisans-üzeri mezunu bireyler yetersiz görmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.50’de sunulmuştur.

Tablo 4.50: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Eğitim Düzeylerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Eğitim Düzeyi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	44.73	4	11.18	17.85	.000*
Gruplariçi	310.16	495	.623		
Toplam	354.89	499			

Alfa =.05 düzeyi, * $p<0.05$

Tablo 4.50 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin eğitim düzeyleri ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür ($p<.05$). Hangi eğitim düzeyleri arasında fark olduğunu tespit etmek

amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.51’de sunulmuştur.

Tablo 4.51: Ölçeğe Katılan Bireylerin Eğitim Düzeylerine Göre Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaları, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Eğitim düzeyi	Eğitim düzeyi	Standart hata	p
İlköğretim	Lise	.14498	.429
	Önlisans(Yükseköğretim)	.14339	.004*
	Lisans	.13816	.000*
	Yüksek lisans ve üzeri	.18774	.000*
Lise	İlköğretim	.14498	.429
	Önlisans(Yükseköğretim)	.10125	.004*
	Lisans	.09370	.000*
	Yüksek lisans ve üzeri	.15791	.000*
Önlisans(Yükseköğretim)	İlköğretim	.14339	.004*
	Lise	.10125	.004*
	Lisans	.09121	.000*
	Yüksek lisans ve üzeri	.15645	.003*
Lisans	İlköğretim	.13816	.000*
	Lise	.09370	.000*
	Önlisans(Yükseköğretim)	.09121	.000*
	Yüksek lisans ve üzeri	.15167	.411
Yüksek lisans ve üzeri	İlköğretim	.18774	.000*
	Lise	.15791	.000*
	Önlisans(Yükseköğretim)	.15645	.003*
	Lisans	.15167	.411

Alfa =.05 düzeyi, *p<0.05

Tablo 4.51 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; ilköğretim(X: 3.01) ile önlisans(X: 2.60)-lisans(X: 2.26)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.13), lise(X: 2.90) ile önlisans(X: 2.60)-lisans(X: 2.26)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.13), önlisans(X: 2.60) ile lisans(X: 2.26)-yüksek lisans ve üzeri(X: 2.13) eğitim düzeyi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden; bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça programın Ürün Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, Ürün Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin sürücülük deneyimlerine göre ayrı ayrı ele alınmış ve

Tablo 4.47’den de anlaşılabacağı gibi $\bar{x}$ değerlerinin: 2.39-2.73, s değerlerinin ise: 0.76-0.86 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değere göre 16 yıl ve üzeri sürücülük deneyimine sahip bireyler programın Ürün Boyutunu kısmen yeterli görürken diğer sürücülük deneyimi gruplarındaki bireyler yetersiz görmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.52’de sunulmuştur.

Tablo 4.52: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Sürücülük Deneyimi	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	8.07	3	2.69	3.89	.009*
Gruplarıçi	337.09	487	.69		
Toplam	345.16	490			

Alfa =.05 düzeyi, * p<0.05

Tablo 4.52 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin sürücülük deneyimleri ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olduğu görülmüştür.(p<.05 Hangi sürücülük deneyimi alt grupları arasında fark olduğunu tespit etmek amacı ile post-hoc analizi yapılmış ve analiz sürecinde LSD yöntemi izlenerek elde edilen değerler Tablo 4.53’de sunulmuştur.

Tablo 4.53: Ölçeğe Katılan Bireylerin Sürücülük Deneyimlerine Göre Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaları, Post-Hoc Analizi Testi Sonuçlarına Ait İstatistikler

Sürücülükdenym	Sürücülükdenym	Standart hata	p
0-5	6-10	.10292	.063
	11-15	.10386	.159
	16 ve üzeri	.10118	.126

6-10	0-5	.10292	.063
	11-15	.11566	.697
	16 ve üzeri	.11326	.002*
11-15	0-5	.10386	.159
	6-10	.11566	.697
	16 ve üzeri	.11411	.008*
16 ve üzeri	0-5	.10118	.126
	6-10	.11326	.002*
	11-15	.11411	.008*

Alfa =.05 düzeyi, *p<0.05

Tablo 4.53 incelendiğinde ortaya çıkan manidar farkın; 6-10 yıl(X: 2.39) ile 16 yıl ve üzeri(X: 2.73) ve 11-15 yıl(X: 2.43) ile 16 yıl ve üzeri(X: 2.73) sürücülük deneyimi alt gruplarından kaynaklandığı görülmektedir. Elde edilen bu değerlerden 6-15 yıl sürücülük deneyimine sahip bireylerin diğer bireylere göre programın Ürün Boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır.

Ölçeğe katılan bireylerin, programın Ürün Boyutuna yönelik görüşlerinin ortalaması ve standart sapması, bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayılarına göre ayrı ayrı ele alınmış ve Tablo 4.47'den de anlaşılabacağı gibi; $\bar{x}$ değerlerinin: 2.53-2.61, s değerlerinin ise: 0.62-0.86 aralığında değiştiği görülmüştür. Elde edilen bu değerlere göre hiç kaza yapmayan bireyler ve 1 kez kaza yapan bireyler, programın Ürün Boyutunu yetersiz görürken kaza sayısı daha fazla olan bireyler kısmen yeterli görmektedirler. Ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olup olmadığını test etmek amacı ile varyans analizi yöntemine başvurulmuş ve elde edilen değerler Tablo 4.54'de sunulmuştur.

Tablo 4.54: Ürün Boyutuna Yönelik Ortalamaların Bireylerin Trafik Kazası Deneyimlerine Göre Varyans Analizi Sonuçları:

Trafik Kazası Sayısı	Kt	Sd	Ko	F	p
Gruplararası	.22	2	.11	.16	.854
Gruplarıçi	347.95	493	.71		
Toplam	348.17	495			

Tablo 4.54 incelendiğinde; ölçeğe katılan bireylerin geçirmiş oldukları trafik kazası sayıları ile programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar arasında manidar bir farklılık olmadığı görülmüştür ($p>.05$).

4.5 Programla İlgili Olarak Yapılan Önerilere İlişkin Bulgular

Araştırmanın bu bölümünde; ölçeğe katılan bireylerin, bu boyutta yer alan maddeler hakkındaki görüşlerine ve açık uçlu olarak hazırlanan 92., 93. ve 94. maddelere değinilmiştir.

4.5.1 Bireylerin Ölçeğin Öneriler Boyutunda Bulanan Maddeler Hakkındaki Görüşleri

Araştırmanın bu bölümünde ölçeğin Öneriler Boyutunda yer alan maddeler ayrı ayrı incelenip betimsel istatistikleri çıkartılmış ve Tablo 4.55’de sunulmuştur.

Tablo 4.55: Ölçeğe Katılan Bireylerin, Ölçeğin Öneriler Boyutunda Bulunan Maddelere Yönelik Görüşlerinin Betimsel İstatistikleri

Programın Öneriler Boyutuna Yönelik Maddeler	$\bar{x}$	s
86) Motorlu Taşıtlar Sürücü Sınavı belirli periyotlarla tüm sürücülere tekrarlanmalı, başarılı olamayan sürücülerin ehliyetleri geri alınmalıdır.	3.51	1.30
87) Sürücülere verilen eğitim, bireyler ehliyet aldıktan sonrada belirli aralıklarda tekrarlanmalıdır.	3.63	1.16
88) Sürücü eğitimi veren kurumlar daha nitelikli bir şekilde denetlenmelidir.	4.14	1.07
89) Sürücü eğitimi veren kurumlarda çalışan eğitmenler; en az üniversite mezunu ve alanında uzman kişiler olmalıdır.	4.10	1.14
90) Sürücü eğitim programına; sürücü kişiliğini eğitmek ve genel trafik ortamının psikolojik yapısını düzenlemek amacı ile ayrıntılı bir ders eklenmelidir.	4.06	1.09

Ölçeğe katılan bireylerin; ‘Motorlu Taşıtlar Sürücü Sınavı belirli periyotlarla tüm sürücülere tekrarlanmalı, başarılı olamayan sürücülerin ehliyetleri geri alınmalıdır.’ konusundaki görüşlerinin $\bar{x}$ ’i: 3.51, s.’i: 1.30 bulunmuştur. Elde edilen

bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler ilgili madde hakkında olumlu görüş bildirmişlerdir.

Ölçeğe katılan bireylerin; ‘Sürücülere verilen eğitim, bireyler ehliyet aldıktan sonrada belirli aralıklarda tekrarlanmalıdır.’ konusundaki görüşlerinin $\bar{x}$ ’i: 3.63, s.’i: 1.16 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler ilgili madde hakkında olumlu görüş bildirmişlerdir.

Ölçeğe katılan bireylerin; ‘Sürücü eğitimi veren kurumlar daha nitelikli bir şekilde denetlenmelidir.’ konusundaki görüşlerinin $\bar{x}$ ’i: 4.14, s.’i: 1.07 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler ilgili madde hakkında olumlu görüş bildirmişlerdir.

Ölçeğe katılan bireylerin; ‘Sürücü eğitimi veren kurumlarda çalışan eğitmenler; en az niversite mezunu ve alanında uzman kişiler olmalıdır.’ konusundaki görüşlerinin $\bar{x}$ ’i: 4.10, s.’i: 1.14 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler ilgili madde hakkında olumlu görüş bildirmişlerdir.

Ölçeğe katılan bireylerin; ‘Sürücü eğitim programına; sürücü kişiliğini eğitmek ve genel trafik ortamının psikolojik yapısını düzenlemek amacı ile ayrıntılı bir ders eklenmelidir.’ konusundaki görüşlerinin $\bar{x}$ ’i: 4.06, s.’i: 1.09 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler ilgili madde hakkında olumlu görüş bildirmişlerdir.

Ölçeğe kontrol amaçlı yerleştirilen 6. madde ‘Meydana gelen trafik kazalarının temelinde mevcut sürücü eğitiminin eksikliği vardır.’ hakkında bireylerin vermiş oldukları cevapların $\bar{x}$ ’i: 3.75, s.’i: 1.10 bulunmuştur. Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler ilgili madde hakkında olumlu görüş bildirmişlerdir.

Ayrıca; ölçekte, 91. maddede belirtilen; ‘Eğer 100 saatlik bir sürücü eğitim programı hazırlanacak olsa sizce aşağıdaki derslerin süre dağılımları nasıl olmalıdır?’ ifadesine bireylerin verdikleri cevapların betimsel istatistikleri Tablo 4.56’da sunulmuştur.

Tablo 4.56: Ölçekte Bulunan 91. Maddeye Yönelik Betimsel İstatistikler

	$\bar{x}$	s	Ranj	s^2
Trafik ve Çevre Bilgisi	22	10.47	80	109.68
Direksiyon Eğitimi	39	15.86	100	251.67
İlkyardım Eğitimi	21	11.43	200	130.68
Motor ve Araç Tekniği	18	9.84	50	96.95

Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler sürücü eğitim programında işlenen derslerin ağırlıklarının; %22 ‘Trafik ve Çevre Bilgisi’, %39 ‘Direksiyon Eğitimi’, %21 ‘İlkyardım Eğitimi’, % 18 ‘Motor ve Araç Tekniği’ şeklinde olması gerektiğini belirtmişlerdir.

Ölçekte; 95. maddede belirtilen; ‘Verilen Sürücü Eğitiminde öğrendiğiniz bilgileri gerçek hayatta ne kadar kullanıyorsunuz?’ ifadesine bireylerin verdikleri cevapların betimsel istatistikleri Tablo 4.57’de çıkartılmıştır.

Tablo 4.57: Ölçekte Bulunan 95. Maddeye Yönelik Betimsel İstatistikler

	$\bar{x}$	s	Ranj	s^2
Trafik ve Çevre Bilgisi	56	31.68	335.00	1004.08
Direksiyon Eğitimi	71	25.41	100.00	645.88
İlkyardım Eğitimi	37	26.40	100.00	697.14
Motor ve Araç Tekniği	24	22.85	100.00	522.51

Elde edilen bu değerlere göre ölçeğe katılan bireyler gerçek hayatta; Trafik ve Çevre Bilgisi dersinde öğrendiklerinin % 56’sını, Direksiyon Eğitimi dersinde öğrendiklerinin %71’ini, İlkyardım Eğitimi dersinde öğrendiklerinin %37’sini,

Motor ve Araç Tekniği dersinde öğrendiklerinin %24'ünü kullandıklarını belirtmektedirler.

4.6 Ölçekte Bulunan 92. Maddeye İlişkin Bulgular

Bireylerin 92. maddede bulunan ‘Trafik Güvenliğinin Sağlanabilmesi Amacı İle Sürücü Eğitimine Ek Olarak Neler Yapılmalıdır?’ sorusuna verdikleri cevaplar genel olarak aşağıdaki şekildedir.

- 1) Mevcut cezalar daha caydırıcı olmalı ve trafik denetimleri arttırılmalı.
- 2) Mevcut direksiyon sınavı daha nitelikli yapılmalı. Örneğin, simülasyon tekniği kullanılarak adayların şehir içi ve şehirler arası trafikte araç kullanmaya uygunluğu test edilmeli.
- 3) Sürücü sınavı belirli aralıklarla tekrarlanmalı başarılı olamayanların ehliyetleri geri alınmalı.
- 4) Mevcut sürücü sınavına, adayların ehliyet almak için psikolojik uygunluklarını ölçen psikoloji sınavı eklenmeli
- 5) Sürücü eğitimi adaylarda temel oluşturacak şekilde en az lise seviyesinde verilmeye başlanmalı.
- 6) Belirli bir yaş sınırı konmalı ve bu yaştan sonra adayların ehliyetleri geri alınmalı.
- 7) Çeşitli yayın organları kullanılarak yayalara da trafik güvenliği eğitimi verilmeli.
- 8) Trafik ve Çevre Bilgisi eğitimi ilköğretimde daha etkin şekilde ele alınmalı.
- 9) Bütün trafik kuralları basın yayın organları ile sürekli işlenmeli.
- 10) Trafik denetimlerinde herkese eşit davranılmalı ve bu sebeple trafik denetçileri üzerinde oluşabilecek olumsuz etkiler ortadan kaldırılmalı.
- 11) Belirli sayı üzerinde kaza yapan bireyler tekrar eğitime alınmalı ve sınava tabii tutulmalı.
- 12) Takograf cihazları bütün araçlar için zorunlu hale getirilmeli.
- 13) Trafik denetimlerinde lastik ve araç ışıklarında üzerinde en az sürücüler kadar durulmalı.

- 14) Adayların göz ve psikoloji sağığı daha ayrıntılı incelenmeli, bu incelemeyi yapan kurumlar daha nitelikli olmalı.
- 15) Otoban giriş ve çıkış saatleri arasındaki farktan araçların ortalama hızları belirlenmeli ve hız sınırına uymayan araçlar için ceza uygulanmalı.

4.7 Ölçekte Bulunan 93. Maddeye İlişkin Bulgular

Bireylerin 93. maddede bulunan ‘Mevcut Sürücülerin ve Sürücü Eğitiminin eksikleri nelerdir?’ sorusuna verdikleri cevaplar genel olarak aşağıdaki şekildedir.

- 1) İlk yardım ve direksiyon eğitimine daha fazla önem verilmeli.
- 2) Her türlü hava ve yol şartında eğitim verilmeli.
- 3) Özellikle eğitim aşamasında ve sonrasında öğrenilen konu ve ünitelerin unutulmaması ve pekiştirilmesini sağlayıcı çalışmalar yapılmalı.
- 4) ‘Sürücü adayları eğitim sırasında devamsızlık yapmakta, hatta bazı adaylar. hiç derse gelmemekte ve bu durum sürücü kursları tarafından göz ardı edilmekte’ bu konu ile ilgili olarak düzenleme yapılmalı.
- 5) Sürücü hatalarından kaynaklanan kazalar tespit edilerek sürücü eğitimi aşamasında daha etkin şekilde vurgulanmalı.
- 6) Mevcut sürücü eğitiminin süresi arttırılmalı.
- 7) Simülasyon tekniğı kullanımı sürücü kurslarında zorunlu hale getirilmeli.
- 8) Sürücü eğitmenleri en az üniversite mezunu ve alanında uzman kişilerden oluşmalı.
- 9) Adaylara ileri sürüş teknikleri öğretilmeli.
- 10) Mevcut sürücü kurslarının eğitimden çok ticari düşünce ile hareket etmesinden dolayı verilen eğitimin niteliğı düşmektedir. Bu konu ile ilgili olarak düzenleme yapılmalı ve bu kurumlar üzerinde daha nitelikli denetimler yapılmalıdır.

4.8 Ölçekte Bulunan 94. Maddeye İlişkin Bulgular

Bireylerin 94. maddede bulunan ‘Mevcut sürücü eğitiminde verilen derslere başka hangi dersler veya konular eklenebilir?’ sorusuna verdikleri cevaplar genel olarak aşağıdaki şekildedir.

- 1) Adaylara özgüven arttırıcı eğitim verilmeli.
- 2) Programa yaya davranışlarını içeren konular eklenmeli.
- 3) Motor dersi çıkarılmalı yerine sadece lastik ve zincir söküp takma eğitimi verilmeli.
- 4) Trafiğin yoğun olduğu yerlerde ya da simülasyon tekniği ile tecrübe geliştirici eğitim yapılmalı.
- 5) Adayların reflekslerini geliştirici eğitim verilmeli.
- 6) Trafikteki saygı eksikliğini ortadan kaldırabilmek amacı ile programa insan ilişkilerini içeren konular eklenmeli.
- 7) Genel trafik ortamının psikolojik yapısını düzenleyici ders eklenmeli.
- 8) Stres altında ve büyük şehir trafiğinde araç kullanma eğitimi verilmeli.
- 9) Kaza anında bireylerin nasıl davranması gerektiği konusunda ayrıntılı bilgi verilmeli.
- 10) Gece sürüş eğitimi verilmeli.
- 11) Kazaların maddi ve manevi zararları ile kaza sonuçları hakkında çeşitli film ve slaytlar yardımıyla ayrıntılı bilgi verilmeli.

BÖLÜM V

SONUÇ, TARTIŞMA VE ÖNERİLER

Bu bölümde; Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan öğretim programının, Stufflebeam’ın (CIPP) Modeli kullanılarak değerlendirilmesi amacı ile yapılan araştırmadan elde edilen bulgulara dayalı sonuçlar, bu sonuçlara dayalı öneriler ve araştırmacılar için geliştirilen öneriler sunulmuştur.

5.1 Birinci Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma

Bu araştırmanın birinci alt problemini “Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının bağlam açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.” oluşturmuştur. Ölçeğe katılan bireyler; Bağlam Değerlendirme Boyutunda bulunan bütün maddeler için ‘Katılmıyorum’ ya da ‘Kısmen Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmişler ve ayrıca programın Bağlam Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arasında manidar farklılıklar bulunmuştur. Elde edilen bu bulgulardan mevcut programın: Trafik ve Çevre, İlk Yardım, Direksiyon, Motor ve Araç Tekniği dersleri ile ilgili bilgi ve becerilerin dengelenmesi, derslerin ve bu derslerde işlenen konu ve ünitelerin bireylerde kalıcılığının sağlanması, trafik ve trafik güvenliği açısından gerekli alışkanlıkların bireylere kazandırılması, programın hedeflerinin adayların ve toplumun trafik ve trafik güvenliği ile ilgili ihtiyaçlarını karşılaması, derslerin ve konuların güçlük dereceleri ile sürelerinin uyumluluğu ve programın toplam süresinin yeterliliği konularında yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Bu çalışmanın sonuçları ile Vursavaş (2004)’ın ulaştığı sonuçlar, programın Bağlam Boyutu açısından kısmen örtüşmektedir.

Yapılan diğer araştırmalarda:

Groeger (2006) ‘Department of Psychology & Surrey Sleep Research Centre, University of Surrey, Guildford, UK’ da yaptığı ‘Youthfulness, inexperience, and sleep loss: the problems young drivers face and those they pose for us’ isimli çalışmasının bulgularında; genç ve deneyimsiz sürücülerin heyecan peşinde olduklarını, diğer sürücülere göre trafikte daha fazla risk aldıklarını ve meydana gelen kazalarda daha fazla rol oynadıklarını belirtmiştir. Bunun sebeplerininse sürücülük deneyimi eksikliği ve yetersiz sürücü eğitimi olduğunu belirtmiştir. Bu sonuçlar ile yapılan çalışmanın Bağlam Boyutuna yönelik sonuçlar örtüşmektedir.

Nyberg (2007) ‘Division of Social Medicine and Public Health Science, Department of Health and Society, Linköping University, Sweden’ da yaptığı ‘The Potential of Driver Education to Reduce Traffic Crashes Involving Young Drivers’ isimli çalışmasının sonucunda; genç sürücülerin yol güvenliği konusunda üzerlerine düşen sorumluluğun farkında olmadığı, pek çoğunun trafik kurallarına uymadığı, pratik eğitime daha fazla önem verilmesi gerektiği, İsveç sürücü eğitimi sisteminin yetersiz olduğu ve geliştirilmesini gerektiği sonuçlarına ulaşmıştır. Bu sonuçlar ile yapılan çalışmanın Bağlam Boyutuna yönelik sonuçlar örtüşmektedir.

Duman ve Şimşek (2002) ‘Türkiyede Sürücülük Eğitimin Sorunları ve Stajyer Sürücülük Sistemi’ isimli çalışmalarının sonucunda, programın Bağlam Boyutunu içeren konularda eksiklik olduğu sonucuna ulaşmışlardır ve bu sonuçlar yapılan çalışmanın sonuçlarını desteklemektedir.

5.2 İkinci Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma

Bu araştırmanın ikinci alt problemini “Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının girdi açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.” oluşturmuştur.

Hazırlanan ölçekte Girdi Değerlendirme Boyutu, Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerini içeren 2. faktör ile Motor ve Araç Tekniği dersini içeren 3. faktörün birleşiminden oluşmaktadır.

Elde edilen sonuçlar 2. ve 3. faktörlere göre ayrı ayrı ele alınmıştır.

5.2.1 Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Girdi Boyutuna Yönelik Sonuçlar ve Tartışma

Ölçeğe katılan bireylerin; Trafik ve Çevre Bilgisi(t-ç), İlk Yardım Bilgisi(i) ve Direksiyon Eğitimi(d) derslerinin, Girdi Boyutuna yönelik bütün maddeler için ‘Katılıyorum’ ya da ‘Kesinlikle Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmesinden, t-ç, i, d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri arasında manidar farklılık bulunmasından ve ayrıca yüksek öğretim seviyesinde eğitim gören bireylerin diğer eğitim seviyesine sahip bireylere göre t-ç, i, d derslerinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamaları daha fazla bulunmasından dolayı, mevcut programda işlenen ve t-ç, i, d derslerine yönelik bütün konu ve ünitelerin kesinlikle gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Vursavaş (2004)’ın ulaşılmış olduğu sonuçlar, t-ç, i, d derslerinin Girdi Boyutu açısından yapılan bu çalışmanın sonuçlarını desteklemektedir.

Yapılan diğer araştırmalarda:

Duman ve Şimşek (2002) ‘Türkiyede Sürücülük Eğitimin Sorunları ve Stajyer Sürücülük Sistemi’ isimli çalışmaları sonucunda; i, t-ç ve d derslerinin Girdi Boyutunu ilgilendiren konular ile ilgili olarak ulaştıkları sonuçlar, yapılan bu çalışmanın sonuçları ile paralellik göstermektedir.

5.2.2 Motor ve Araç Tekniği Dersinin Girdi Boyutuna Yönelik Sonuçlar ve Tartışma

Ölçeğe katılan bireylerin Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik bütün maddeler için ‘Kısmen Katılıyorum’ ya da ‘Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmesinden ve ayrıca Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arasında manidar farklılık bulunmasından dolayı, mevcut programda işlenen ve Motor ve Araç Tekniği dersine yönelik konu ve ünitelerin gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Vursavaş (2004)’ın ulaşılmış olduğu sonuçlar, Motor ve Araç Tekniği dersinin Girdi Boyutu açısından yapılan bu çalışmanın sonuçlarını desteklemektedir.

Duman ve Şimşek (2002) ‘Türkiyede Sürücülük Eğitimin Sorunları Ve Stajyer Sürücülük Sistemi’ isimli çalışmalarının sonucunda: Motor ve Araç Tekniği dersinin sürücü eğitim programından tamamen çıkarılması ve sadece önemli ve vazgeçilmez olan konuların diğer derslerde verilmesi gerektiği yönünde ulaştığı sonuçlar yapılan bu çalışma ile ulaşılan sonuçları kısmen desteklemektedir.

5.3 Üçüncü Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma

Bu araştırmanın üçüncü alt problemini “Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının süreç açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması.” oluşturmuştur.

Hazırlanan ölçekte Süreç Değerlendirme Boyutu, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerini içeren 4. faktör, Trafik ve Çevre Bilgisi dersini içeren 5. faktör ve Motor ve Araç Tekniği Dersini içeren 6. faktörden oluşmaktadır.

Elde edilen sonuçlar 4., 5. ve 6. faktörlere göre ayrı ayrı ele alınmıştır.

5.3.1 İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna Yönelik Sonuçlar ve Tartışma

Ölçeğe katılan bireylerin İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna yönelik bütün maddeler için ‘Katılmıyorum’, ‘Kısmen Katılıyorum’ ya da ‘Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmesinden ve ayrıca İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arasında manidar farklılık bulunmasından dolayı, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerine yönelik bütün bilgi ve becerilerin mevcut sürücü eğitim programı ile kazandırılmayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Vursavaş (2004)’ın ulaştığı olduğu sonuçlar, Direksiyon Eğitimi dersinin Süreç Boyutu açısından bu çalışmanın sonuçlarını desteklemektedir.

Yapılan diğer araştırmalarda:

Duman ve Şimşek (2002) ‘Türkiyede Sürücülük Eğitimin Sorunları Ve Stajyer Sürücülük Sistemi’ isimli çalışmalarında: İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon

Eğitimi Derslerinin Süreç Boyutuna yönelik ulaştıkları sonuç, yapılan çalışmanın sonuçlarını desteklemektedir.

5.3.2 Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Sonuçlar ve Tartışma

Ölçeğe katılan bireylerin Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna yönelik bütün maddeler için ‘Kısmen Katılıyorum ’ ya da ‘Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmesinden ve ayrıca Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri arasında manidar farklılık bulunmasından dolayı, Trafik ve Çevre Bilgisi Dersine yönelik bütün bilgi ve becerilerin mevcut sürücü eğitim programı ile bireylere kısmen kazandırılabilceği sonucuna ulaşılmıştır.

Bu çalışmanın sonuçları ile Vursavaş (2004)’ın ulaşmış olduğu sonuçlar, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutu açısından örtüşmektedir.

Yapılan diğer araştırmalarda:

Duman ve Şimşek (2002) ‘Türkiyede Sürücülük Eğitimin Sorunları Ve Stajyer Sürücülük Sistemi’ isimli çalışmalarında; Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin Süreç Boyutuna yönelik ulaştıkları sonuç, yapılan çalışmanın sonuçlarını kısmen desteklemektedir.

5.3.3 Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna Yönelik Sonuçlar ve Tartışma

Ölçeğe katılan bireylerin Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna yönelik bütün maddeler için ‘Katılmıyorum’ ya da ‘Kısmen Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmesinden ve ayrıca Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arasında manidar farklılık bulunmasından dolayı, Motor ve Araç Tekniği Dersine yönelik bütün bilgi ve becerilerin mevcut sürücü eğitim programı ile bireylere kazandırılmayacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Bu çalışmanın sonuçları ile Vursavaş (2004)'ın ulaşılmış olduğu sonuçlar, Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutu açısından örtüşmektedir.

Yapılan diğer araştırmalarda:

Duman ve Şimşek (2002) 'Türkiyede Sürücülük Eğitimin Sorunları Ve Stajyer Sürücülük Sistemi' isimli çalışmalarında; Motor ve Araç Tekniği dersinin Süreç Boyutuna yönelik ulaştıkları sonuç, yapılan çalışmanın sonuçlarını desteklemektedir.

5.4 Dördüncü Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma

Bu araştırmanın dördüncü alt problemini "Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının ürün açısından niteliğinin tespiti ve ölçeğe katılan bireylerin demografik özelliklerine göre sorgulanması." oluşturmuştur.

Ölçeğe katılan bireyler; Ürün Boyutunda bulunan bütün maddeler için 'Katılmıyorum' ya da 'Kısmen Katılıyorum' şeklinde görüş bildirmişler ve ayrıca programın Ürün Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arasında manidar farklılıklar bulunmuştur. Elde edilen bu bulgulardan mevcut programın bireylere; trafik ve trafik güvenliği ile ilgili kuralların önemini kavratamadığı, trafiğe çıkabilecek cesaret, özgüven ve sürücülük deneyimini kazandıramadığı, toplumun ve bireylerin trafik güvenliği konusunda beklentilerini karşılayamadığı, bireylere trafikte gerekli saygı ve sorumluluk bilincini kazandıramadığı, trafik ve trafik güvenliği ile ilgili alışkanlıkları kazandıramadığı ve ayrıca mevcut programın bireylere gerçek hayatta karşılaşılabilecekleri motor arızası, kaza durumu, kötü hava ve yol şartları, vs ile ilgili bilgi ve becerileri kazandıramadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Bu çalışmanın sonuçları ile Vursavaş (2004)'ın ulaşılmış olduğu sonuçlar, programın Ürün Boyutu açısından örtüşmektedir.

Yapılan diğer araştırmalarda da;

Ulaşılan sonuçlar; Duman ve Şimşek (2002), Nyberg (2007) ve Groeger (2006) tarafından yapılan çalışmalarda ulaşılan sonuçlarca da desteklenmektedir.

5.5 Programla İlgili Olarak Sunulan Önerilere İlişkin Sonuçlar ve Tartışma

Ölçeğe katılan bireyler; Öneriler Boyutunda bulunan bütün maddeler için ‘Kısmen Katılıyorum’ ya da ‘Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmişler ve ayrıca programın Öneriler Boyutuna yönelik ortalamalar ile bireylerin eğitim düzeyleri ve yaş grupları arasında manidar farklılıklar bulunmuştur. Elde edilen bu bulgulardan; Motorlu taşıtlar sürücü sınavının belirli periyotlarla bütün sürücülere tekrarlanması ve başarılı olamayanların ehliyetlerinin geri alınması gerektiği, verilen eğitimin bireyler ehliyet aldıktan sonrada tekrarlanması gerektiği, sürücü eğitimi veren kurumların daha nitelikli biçimde denetlenmesi gerektiği, sürücü öğretmenlerinin en az üniversite mezunu ve alanında uzman kişilerden oluşması gerektiği, sürücü kişiliği ve genel trafik ortamının psikolojik yapısını düzenleyici ayrıntılı bir ders eklenmesi gerektiği ve mevcut ders saatleri üzerinde düzenleme yapılması gerektiği sonuçlarına ulaşılmıştır.

Duman ve Şimşek (2002) ‘Türkiye’de Sürücülük Eğitimin Sorunları Ve Stajyer Sürücülük Sistemi’ isimli çalışmalarında, öneriler konusunda ulaştıkları sonuçlar, bu çalışmanın sonuçlarını desteklemektedir.

5.6 Öneriler

Araştırmadan elde edilen sonuçlar doğrultusunda; mevcut Sürücü Eğitim Programının geliştirilmesine yönelik öneriler aşağıda sunulmuştur. Ayrıca; ölçekte bulunan açık uçlu sorulara Trafik Güvenliğinin sağlanmasına yönelik bireylerin vermiş oldukları öneri niteliğindeki cevaplar ve araştırmacılara yönelik öneriler ayrı bir başlık altında sunulmuştur.

5.6.1 Mevcut Sürücü Eğitim Programının Geliştirilmesine Yönelik Öneriler

1. Programda; trafik güvenliği konusunda bireylerin sahip olması gereken emniyet kemeri kullanma, yorgun ve alkollü iken araç kullanmama, vs. alışkanlıkların kazandırılması sağlayıcı daha nitelikli eğitim verilmeli.

2. Program bulunan dersler ve konular uzmanlar tarafından gözden geçirilmeli ve program içeriği çağa uygun şekilde yeniden düzenlenmeli.
3. Özellikle eğitim aşamasında ve sonrasında öğrenilen konu ve ünitelerin pekiştirilmesini sağlayıcı daha nitelikli çalışmalar yapılmalı.
4. Kaza anında bireylerin nasıl davranması gerektiği konusunda ayrıntılı bilgi verilmeli.
5. Programa adayların reflekslerini geliştirici uygulamalar eklenmeli.
6. Bireylere stres altında ve büyük şehir trafiğinde araç kullanma eğitimi verilmeli.
7. Uzmanlar tarafından hangi sürücü hatalarının hangi tür kazalara sebep olduğunu belirleyici çalışmalar yapılmalı ve bu hatalar sürücü eğitimi aşamasında daha etkin şekilde işlenmeli.
8. Mevcut sürücü eğitiminin süresi başta direksiyon becerisinin kazandırılması olmak üzere pek çok konuda yetersiz kalmaktadır. Bu sebeple programın süresi mümkün olduğu kadar uzatılmalı hatta ilgili bilgi ve beceriler kazandırılınca kadar eğitime devam edilmeli, eğitim süresi kavramı ortadan kaldırılmalı.
9. Adaylara gece sürüş eğitimi başta olmak üzere her türlü hava ve yol şartına uygun eğitim verilmeli.
10. Trafikteki saygı eksikliğini ortadan kaldırabilmek amacı ile programdaki derslere insan ilişkilerini içeren konular eklenmeli.
11. Programda işlenen bütün derslerin süreç boyutları yetersiz bulunmaktadır. Bu sebeple ilgili derslerin anlatım teknikleri ve ders işleme süreçleri daha nitelikli hale getirilmeli.
12. Mevcut direksiyon sınavı daha nitelikli yapılmalı Örneğin: simülasyon tekniği kullanılarak adayların şehir içi ve şehirler arası trafikte araç kullanma becerileri test edilmeli.
13. Programa genel trafik ortamının psikolojik yapısını düzenleyici ders eklenmeli.
14. Meydana gelen kazalarda yayaların kusurları da azımsanmayacak oranlarda olduğundan programa yaya davranışlarını içeren konular eklenmeli.

15. Sürücü eğitim aşamasında sürücü adaylarında görülen özgüven eksikliğini giderici daha nitelikli çalışmalar programa eklenmeli.
16. Özellikle direksiyon becerisinin kazanımı konusundaki eksiklikler düşünüldüğünde simülasyon tekniği kullanımı bütün sürücü kursları için zorunlu hale getirilmeli, simülasyon tekniği kullanılarak tecrübe geliştirici eğitim yapılmalı.
17. Üniversitelerde eğitim fakültesi çatısı sürücü eğitmeni yetiştirilen bölümler kurulmalı ve sürücü kurslarında eğitim verecek olan eğitmenlerinin bu bölüm mezunu olması zorunlu hale getirilmeli.
18. Geçmiş yıllarda yapılan niteliksiz sınavlara ve sağlık denetimlerine dayalı olarak verilen sürücü belgelerinin geçerliliğini test etmek ve bireylerin bilgi, beceri ve sağlık durumlarını sürekli gözlem altında tutmak amacı ile sürücü sınavı ve sağlık denetimleri belirli aralıklarla sürekli tekrarlanmalı, başarılı olamayan bireylerin ehliyetleri geri alınmalı.
19. Mevcut sürücü sınavına, adayların ehliyet almak için akıl ve ruh sağlığı ile kişilik uygunluğunu test eden etkin bir sınav eklenmelidir.

5.6.2 Trafik Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Bireylerin Vermiş Oldukları Öneri Niteliğindeki Cevaplar

1. Sürücü sağlık kontrolleri daha nitelikli kurumlarca yapılmalı.
2. Sürücü kursları ve sağlık kontrolü yapan birimler daha sık ve daha nitelikli biçimde denetlenmeli, bu kurumlar için olan yaptırımlar ağırlaştırılmalı.
3. Trafik ve Çevre Bilgisi eğitimi ilköğretimde daha etkin şekilde ele alınmalı.
4. Belirli sayı üzerinde kaza yapan bireyler tekrar eğitime alınmalı ve sınava tabii tutulmalı.
5. Sürücü eğitim kurslarında ISO kalite standartlarının oluşturulması sağlanmalı.
6. Otoban giriş ve çıkış saatleri arasındaki farktan araçların ortalama hızları belirlenmeli ve hız sınırına uymayan araçlar için ceza uygulanmalı.

7. Mevcut sürücü kurslarının eğitimden çok ticari düşünce ile hareket etmesinden dolayı verilen eğitimin niteliği düşmektedir. Bu konu ile ilgili olarak düzenleme yapılmalı ve bu kurumlar üzerinde daha nitelikli denetimler yapılmalıdır.
8. Sürücü kurslarındaki devam zorunluluğu konusu üzerinde daha özenle durulmalı.
9. Trafik denetimlerinde herkese eşit davranılmalı ve bu sebeple trafik denetçileri üzerinde oluşabilecek olumsuz etkilere yönelik tedbirler alınmalı.
10. Kazaların maddi ve manevi zararları ile kaza sonuçları işleyen film-slaytlar ve bütün trafik kuralları çeşitli medya organları ile sürekli işlenmeli, bu yayın organları aracılığı ile yayalara da trafik güvenliği eğitimi verilmeli.

5.6.3 Araştırmacılara Yönelik Öneriler

1. Motorlu Taşıtlar Sürücü Sınavının psikometrik özelliklerini incelemek amacı ile çalışma yapılmalıdır.
2. Yeni sürücü eğitim programı geliştirme üzerinde çalışma yapılmalıdır.
3. Yapılan bu araştırma survey araştırması niteliğinde olup farklı yöntem ve teknikler kullanılarak belirli zaman aralıkları ile tekrarlanmalıdır.
4. Yapılan bu çalışmanın evreni Bolu ili ile sınırlı olup çalışma evreni genişletilerek çalışma tekrarlanmalıdır.

KAYNAKÇA

- Ahmed, M. (2002). *Makedonya Cumhuriyeti'nde İlköğretimde Uygulanan Coğrafya Dersi Öğretim Programlarının Değerlendirilmesi*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Akkaya, Ş. ve Altıntaş, H. (2001). *Türkiye'de Karayolu Trafik Kazaları İstatistik Analizi: 1989-1999*. Çukurova Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi Ekonometri Bölümü V. Ulusal Ekonometri Ve İstatistik Sempozyumu. (19-22 Eylül 2001). Adana.
- Arıkan, R. (2004), *Araştırma Teknikleri ve Rapor Hazırlama*, Ankara: Asil Yayın
- Bademci, V. (1994). *Ürün Ve Süreç Değerlendirmesi Yapılan Öğrencilerin Erişi Düzeyleri İle İlgili Bir Araştırma*. Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Barut, Y. (2002). *Kişi Yaşadığı Gibi Araç Kullanır*. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi, Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Baykul, Y. (2000), *Eğitimde ve Psikolojide Ölçme*, Ankara: Osym Yayınları
- Bolcu, A. (2004). 2. Trafik Şurası Açılış Konuşması, 2. Trafik Şurası, Ankara, (21-22 Ekim 2004).
- Büyüköztürk, Ş. (2006), *Veri Analizi El Kitabı*, Anlara: Pegem Yayıncılık
- Demirel, Ö. (1999), *Eğitimde Program Geliştirme*, Ankara: Pegem Yayıncılık

- Demirel, Ö. (2004), *Kuramdan Uygulamaya Eğitimde Program Geliştirme*, Ankara: Pegem Yayıncılık
- Duman K. ve Şimşek, H. (2002), *Türkiye’de Sürücü Eğitiminin Sorunları ve Stajyer Sürücülük Sistemi*. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi’nde Sunulan Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara
- EGM. (2001). *Türkiye de ve Dünyada Karayolu Trafik Kazaları Değerlendirmeleri*. Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı’nca Tercüme ve Basımı Yaptırılan Yayınlar
- EGM. (2001). *Türkiye de ve Dünyada Sürücü Eğitimi*. Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı’nca Tercüme ve Basımı Yaptırılan Yayınlar
- EGM. (2002). *Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücüler-1*. Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı’nca Tercüme ve Basımı Yaptırılan Yayınlar
- EGM. (2002). *Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı*. Ankara: Egm Basımevi
- EGM. (2004). *Türkiye’nin Trafik Problemleri Ve Çözüm Önerileri Konulu Panel*. (2), Aksaray: Aksaray Polis Myo Müd. Yayını
- EGM. (2004). *Değişik Hız Denetim Yöntemlerinin Sürücü Hız Seçimine Etkisi*. Ankara: Egm Basımevi
- E.G.M. Genel Kaza İstatistikleri, Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Web Sayfası < <http://www.trafik.gov.tr> > (10.11.2008)
- Erden, M. (1995), *Eğitimde Program Değerlendirme*, Ankara: Pegem Yayıncılık

Ertürk, S. (1975), *Eğitimde Program Geliştirme*, Ankara

Ertürk, S. (1994), *Eğitimde Program Geliştirme*, Ankara

Gay, Lorraine R. (1996), *Educational Reserch*, New Jersey: Prentice Hall Inc. Englewood Cliffs, 07632, U.S.A.

Gökdeniz, İ. (2002) *Trafik Sorunlarında Sosyal Psikoloji Bağlamında İnsan Merkezli Sistem Yaklaşımı*. Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi'nde Sunulan Bildiri, Gazi Üniversitesi, Ankara.

Gözütok, F.D. (2003). *Türkiye’de Program Geliştirme Çalışmaları [Curriculum development studies in Turkey]*. Milli Eğitim, Sayı 160.

Groeger, J. A. (2006). *Youthfulness, Inexperience, And Sleep Loss: The Problems Young Drivers Face And Those They Pose For Us*. Guildford: Department of Psychology & Surrey Sleep Research Centre, University of Surrey, , UK.

Işıldar, S. (1996). *Trafik Denetiminin Caydırıcılığı*. Yayınlanmamış Araştırma Ödevi, Gazi Üniversitesi, Ankara.

İlhan, B. (2006). *Türkiye’de Genel Ortaöğretim Kurumları 9.Sınıf Matematik Eğitim Programının Değerlendirilmesi*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.

Karataş, H. (2007). *Yıldız Teknik Üniversitesi Modern Diller Bölümü İngilizce Dersi Öğretim Programının Öğretmen ve Öğrenci Görüşlerine Göre Bağlam, Girdi, Süreç ve Ürün (Cipp) Modeli İle Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Kelly, A. V. (1999), *The Curriculum*, London: Paul Chapman Publishing Limited

- Kenneth, R. Ginsburg, Flaura K. Winston, Teresa ve Diğerleri. (2008). *National Young-Driver Survey: Teen Perspective and Experience With Factors That Affect Driving Safety*. USA: American Acedemy of Pediatrics.
- Lajunen, T., & Summala, H. (1995) *Driving experience, personality and skill and safety-motive dimensions in drivers self-assessments'. Personality and Individual Differences*. Personality and Individual Differences, Volume 19, Number 3, September 1995. Uk: Elsevier.
- Levy. R-I,F. Maskovitz, (1983) Akt. N.Sümer, T.P.D. Cilt 3, Sayı 7.
- Mattsson, K. (2007). *In-Vehicle Prediction of Truck Driver Sleepiness*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Lulea University of Technology, Södertälje, Sweden.
- McMillan, James H. and Schumacher, S. (1984). *Research In Education: A Conceptual Introduction*. Boston and Toronto: Little Brown And Company.
- MEB. Milli Eğitim Bakanlığı Web Sayfası, Sürücü Kurslarında Verilen Dersler ve Ders Saati sayıları, <<http://ookgm.meb.gov.tr/trfegitim/Yapilanlar.asp>> (11.11.2008)
- Nyberg, A. (2007) *The Potential of Driver Education to Reduce Traffic Crashes Involving Young Drivers*. Linköping: Linköping University Medical Dissertation No. 985, Sweden.
- Oğuzkan, A. F. (1981), *Eğitim Terimleri Sözlüğü*. Ankara: TDK. 2. Baskı
- Osborne, Jason.W. ve Costello, Anna.B. (2004) *Sample Size And Subject To Item Ratio In Principal Components Analysis*. North Carolina: North Carolina State University, USA.

- Özçelik, D. A. (1981), *Okullarda Ölçme ve Değerlendirme*, Ankara: ÖSYM: Eğitim Yayınları.
- Özkan, T., Sümer, N., Ayvaşık, B.; Er, N. (2002), *Kişilik Özellikleri, Koordinasyon Becerileri, Sürücü Davranışları ve Trafik Kazaları*, Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Trafik Güvenliği Kongre Yayınları.
- Preacher, K.J., MacCallum, R.C. (2002) *Exploratory Factor Analysis In Behavior Genetics Research: Factor Recovery With Small Sample Sizes*. USA: Department of Psychology, The Ohio State University.
- Sapnas, K.G. (2004) *Letters to the Editor: Determining Adequate Sample Size*. Journal of Nursing Scholarship. 36 (1),4, www. Retrieved August 03, 2004 from blackwell-synergy.com
- Simon, J L ve Burstein P. (1985), *Basic Research Methods in Social Sciences*, New York: Random House.
- Stufflebeam ve Diğerleri. (1971), *Educational Evaluation and Decision Making*, İtasca: Peacock Publishers.
- Sümer, N., Lajunen, T., Özkan, T. (2002), *Sürücü Davranışlarının Kaza Riskindeki Rolü: İhlaller ve Hatalar*, Ankara: Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü, Trafik Güvenliği Kongre Yayınları.
- Tan, Ş. ve Erdoğan A. (2003), *Öğretimi Planlama ve Değerlendirme*, Ankara: Anı Yayıncılık.
- Tabak, R. (2007). *İlköğretim 5. Sınıf Fen Ve Teknoloji Ders Programının Öğrenme – Öğretme Ve Ölçme Değerlendirme Yaklaşımları Kapsamında İncelenmesi (Muğla İli Örneği)*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Muğla.

- TAE. Ulaşım Yolları Kullanım Oranları, Karayolu Trafik ve Yol Güvenliği Araştırma Derneği, Web Sayfası <<http://www.tae.org.tr/yol-istatistikleri.html>> (10.11.2008)
- MEB. (1993). *T.C Milli Eğitim Bakanlığı, Motorlu Taşıt Sürücüler Kursu B Sınıfı Müfredat Programı*. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi.
- MEB. (1993). *T.C Milli Eğitim Bakanlığı, Motorlu Taşıt Sürücüler Kursu C-D-E Sınıfı Müfredat Programı*. Ankara: Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi.
- Tekin, H. (2004), *Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme*, Ankara: Yargı Yayınevi
- Thorndike, R.L., Hagen, E. (1959), *Measurement And Avaluation In Psychology And Education*, Newyork: Chapman and Hall.
- Thorndike, Ed. (1971). *Educational Measurement*. Washington D.C.: American Council On Education.
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2007) *İstatistik Göstergeler*. Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.
- Türkiye İstatistik Kurumu. Genel Ulaşım Yolları ve İstatistikleri, Türkiye İstatistik Kurumu, Web Sayfası <http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15> (12.11.2008)
- Ural, A. ve Kılıç İ. (2005), *Bilimsel Araştırma Süreci ve Spss İle Veri Analizi*, Ankara: Detay Yayıncılık.
- Varış, F. (Editör). (1994), *Eğitim Bilimine Giriş*, Ankara: Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Fakültesi, Yayın No: 176.

Vursavaş, F. (2004). *Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Watson, B. (2004). *The Psychosocial Characteristics And On-Road Behaviour Of Unlicensed Drivers*. Doktora Tezi, Queensland University of Technology, Brisbane, Australia.

EKLER LİSTESİ

- 1) Milli Eğitim Bakanlığı, Motorlu Taşıtlar Sürücü Eğitim Programı Değerlendirme Formu
- 2) Milli Eğitim Bakanlığı, Motorlu Taşıtlar Sürücü Eğitim Müfredat Programı
- 3) Faktör Analizinde Aynı Yapıyı Ölçmeyen Maddelerin Ayıklanmasında Dikkate Alınan Ölçütler

**MİLLÎ EĞİTİM BAKANLIĞI, MOTORLU TAŞITLAR SÜRÜCÜ EĞİTİM
PROGRAMI DEĞERLENDİRME FORMU**

Değerli Katılımcı:

Bu form; Motorlu Taşıtlar Sürücü Eğitim Programının değerlendirilmesi amacıyla hazırlanmıştır. Vereceğiniz cevaplar; Sürücü Eğitim Programının daha nitelikli bir yapıya sahip olabilmesi için ihtiyaç duyulan önemli verilerin elde edilmesini sağlayacak olup başka bir amaçla kullanılmayacaktır. Çalışmanın sağlıklı sonuçlar vermesi ifadeleri içtenlikle ve samimi bir şekilde yanıtlamanıza bağlıdır.

Form'da toplam 95 adet ifade bulunmaktadır.

Form üzerine kimliğinizi belirtecek herhangi bir işaret bırakmanız gerekmemektedir.

Çalışmanın sonuçları hakkında bilgi almak isterseniz; synapse333@hotmail.com adresinden araştırmacıya ulaşabilirsiniz.

Katkılarınız için teşekkür ederim.

Hüseyin SELVİ

**BÖLÜM 1
Kişisel Bilgiler**

1) Cinsiyetiniz

1. () Kadın
2. () Erkek

**2) Yaş Gurubunuz
mı?**

1. () 18-20
2. () 21-25
3. () 26-30
4. () 31-40
5. () 41 yaş ve üzeri

3) Eğitim Düzeyiniz

1. () İlköğretim
2. () Lise
3. () Önlisans(Yüksek Okul)
4. () Lisans
5. () Yüksek Lisans ve Üzeri

4) Sürücülük Deneyiminiz

1. () 0-5 yıl
2. () 6-10 yıl
3. () 11-15 yıl
4. () 16 yıl üzeri

5) Hiç Trafik Kazası Yaptınız

1. () Hiç kaza yapmadım.
2. () 1 defa
3. () 2-4 defa
4. () 5 ve üzeri

6) Eğer Kaza Yaptıysanız

Kusur Oranınız (...../ 8)

Not: Aşağıdaki ifadeleri okuyarak size uygun olan seçeneğe (X) işareti koyunuz.	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1) Verilen sürücü eğitimi bireylere; trafik ve trafik güvenliği konusunda sahip olunması gereken alışkanlıkları (emniyet kemeri takma, alkolü araç kullanmama, vs.) kazandırabilecek niteliktedir.					
2) Sürücü eğitiminde işlenen dersler (Direksiyon Eğitimi: 20 saat, İlk Yardım Eğitimi: 12 saat, Trafik ve Çevre Bilgisi: 35 saat, Motor ve Araç Tekniği: 16 saat) ile programda bu derslere ayrılan süreler uyumludur.					
3) Verilen sürücü eğitimi adaylara gerekli İlk Yardım bilgisini kazandırabilecek niteliktedir.					
4) Verilen sürücü eğitimi bireylere trafik kurallarının önemini kavratabilecek niteliktedir.					
5) Verilen sürücü eğitimi adaylara gerekli çevre bilincini kazandırabilecek niteliktedir.					
6) Meydana gelen trafik kazalarının temelinde mevcut sürücü eğitiminin eksikliği vardır.					
7) Sürücü eğitimi boyunca verilen Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi; trafik güvenliğinin sağlanabilmesi açısından yeterlidir.					
8) Sürücü eğitimi boyunca verilen Motor ve Araç Tekniği Dersi; adayların gerçek hayatta karşılaştıkları sorunları çözmelerine yardımcı olacak niteliktedir.					
9) Sürücü eğitimi süresince verilen Direksiyon Eğitimi dersi adaylara gerekli deneyimini kazandırabilecek niteliktedir.					
10) Program doğrultusunda sürücü kurslarında direksiyon eğitimi amacı ile kullanılan araç ve gereçler; sürücü adaylarına gerekli olan direksiyon becerisini kazandırabilecek niteliktedir.					
11) Mevcut sürücü eğitim programının, sürücü adaylarına kazandırmak istediği davranışlar, trafik güvenliği ile ilgili sorunları ortadan kaldıracak niteliktedir.					
12) Sürücü eğitimi boyunca adaylara öğretilen her konu ile ilgili pekiştirici nitelikte yeterli alıştırmalar yapılmaktadır.					

<i>Motorlu Taşıtlar Sürücü Eğitim Programında yer alan aşağıda sıralı ünite başlıkları ve konular; trafik güvenliği açısından bütün sürücülerce bilinmelidir.</i>	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum	Bu Ünite ve İçeriği Programdan Çıkarılmalıdır
İlk Yardım Bilgisi Dersi						
13) Trafik kazaları ve ilkyardımın önemi						
14) İnsan vücudu						
15) Kaza yeri ilkyardım önlemleri ve araç ilkyardım çantası						
16) Solunumun sağlanması						
17) Kanamaların durdurulması ve kan dolaşımının sağlanması						
18) Kaza sonucu oluşan yaralanmalar ve ilkyardım						
19) Kırık, çıkık ve burkulmalar						
20) Haberleşme						
21) Yaralının taşınmaya hazırlanması ve taşıma çeşitleri						
22) Sağlığı bozan dış etkenler ve ilkyardım						
23) Sürücülükle ilgili sağlık yeterliliği uygun olmayan davranışlar ve ruhsal durum						
Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi						
24) Trafik mevzuatı						
25) Trafik kazalarının genel durumu, kaza faktörleri, kusur payları ve kusurlu davranışlar						
26) Araçların tescili, muayeneleri, teknik şartları						
27) Sürücü belgeleri ve sürücü adayları ile ilgili şartlar						
28) Hukuki sorumluluk ve sigorta						
29) Trafik kazaları						
30) Trafik suçları ve karşılığı cezalar, ceza puanları						
31) Araçlarda bulundurulması zorunlu olan malzeme ve teçhizat						
32) Çevre						
33) Şehir bilgisi ve sürücülerin davranışı						
Motor ve Araç Tekniği Dersi						
34) Aracın ve motorun kısımları						
35) Motorların çalışma sistemleri ve prensipleri						
36) Aktarma organları (debriyaj, vites kutusu, şaft, aks, tekerlek ve lastik)						
37) Fren sistemi						
38) Ön düzen sistemi						
39) Yeni araca ilk bakım						
Direksiyon Eğitimi Dersi						
40) Araç kullanmaya hazırlık ve aracı tanıma						
41) Araç kullanma						
42) Değişik hava şartlarında araç kullanma ve dikkat edilecek hususlar						

Sizce Sürücü Eğitim Programında yer alan aşağıda sıralı konular; mevcut sürücü eğitimi ile sürücü adaylarına kazandırılabilirmekte midir?

İlkyardım Bilgisi Dersi

- 43) Trafik kazaları ve ilkyardımın önemi
 44) İnsan vücudu
 45) Kaza yeri ilkyardım önlemleri ve araç ilkyardım çantası
 46) Solunumun sağlanması
 47) Kanamaların durdurulması ve kan dolaşımının sağlanması
 48) Kaza sonucu oluşan yaralanmalar ve ilkyardım
 49) Kırık, çıkık ve burkulmalar
 50) Haberleşme
 51) Yaralının taşınmaya hazırlanması ve taşıma çeşitleri
 52) Sağlığı bozan dış etkenler ve ilkyardım
 53) Sürücülükle ilgili sağlık yeterliliği uygun olmayan davranışlar ve ruhsal durum

Trafik ve Çevre Bilgisi Dersi

- 54) Trafik mevzuatı
 55) Trafik kazalarının genel durumu, kaza faktörleri, kusur payları ve kusurlu davranışlar
 56) Araçların tescili, muayeleneleri, teknik şartları
 57) Sürücü belgeleri ve sürücü adayları ile ilgili şartlar
 58) Hukuki sorumluluk ve sigorta
 59) Trafik kazaları
 60) Trafik suçları ve karşılığı cezalar, ceza puanları
 61) Araçlarda bulundurulması zorunlu olan malzeme ve teçhizat
 62) Çevre
 63) Şehir bilgisi ve sürücülerin davranışı

Motor ve Araç Tekniği Dersi

- 64) Aracın ve motorun kısımları
 65) Motorların çalışma sistemleri ve prensipleri
 66) Aktarma organları (debriyaj, vites kutusu, şaft, aks, tekerlek ve lastik)
 67) Fren sistemi
 68) Ön düzen sistemi
 69) Yeni araca ilk bakım

Direksiyon Eğitimi Dersi

- 70) Araç kullanmaya hazırlık ve aracı tanıma
 71) Araç kullanma
 72) Değişik hava şartlarında araç kullanma ve dikkat edilecek hususlar

Kesinlikle Katılmıyorum

Katılmıyorum

Kısmen Katılıyorum

Katılıyorum

Kesinlikle Katılıyorum

Not: Aşağıdaki ifadeleri okuyarak size uygun olan seçeneğe (X) işareti koyunuz.	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
73) Sürücü Eğitim Programını başarıyla tamamlayan sürücülerin; trafik ve trafik güvenliği ile ilgili bütün kurallara uyduklarını düşünüyorum.					
74) Programını başarıyla tamamlayıp ehliyet almaya hak kazanan bireyler trafiğe çıkabilecek cesaret ve özgüveni kazanmıştır.					
75) Meydana gelen trafik kazaları ve bu kazalardaki sürücü kusuru oranları göz önüne alındığında; sürücü eğitim programı toplumun trafik güvenliği konusunda beklentilerini karşılayabilmektedir.					
76) Eğitim sonunda adaylar; gelecekte herhangi bir motor arızası ile karşılaştıklarında, sorunu kendi başlarına giderebilecek seviyeye ulaşmışlardır.					
77) Eğitim sonunda adaylar; gelecekte herhangi bir kaza durumu ile karşılaştıklarında gerekli olan ilkyardımları yapabilecek seviyededirler.					
78) Verilen sürücü eğitimi sonunda sürücü adayları; her türlü hava ve yol şartlarında araç kullanabilecek seviyededirler.					
79) Sürücü adayları eğitim sonunda diğer sürücülere karşı olan sorumluluklarının bilicindedirler.					
80) Verilen sürücü eğitimi; sürücü adaylarına ihtiyaçları olan direksiyon deneyimini kazandırmıştır.					
81) Sürücü adayları eğitim sonunda yayalara karşı olan sorumluluklarının bilicindedirler.					
82) Sürücü Eğitim Programını başarıyla tamamlayıp ehliyet almaya hak kazanan bireyler trafik kurallarının önemini farkındadır.					
83) Sürücü Eğitim Programını başarıyla tamamlayıp ehliyet almaya hak kazanan bireyler trafik kurallarına uymaya isteklidir.					
84) Sürücü adayları eğitim sonunda topluma karşı olan sorumluluklarının bilicindedirler.					
85) Sürücü adayları eğitim sonunda; yorgun, alkollü, hasta, vs. iken araç kullanılmaması gerektiğinin bilincindedirler.					

Not: Aşağıdaki ifadeleri okuyarak size uygun olan seçeneğe (X) işareti koyunuz.	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
86) Motorlu Taşıtlar Sürücü Sınavı belirli periyotlarla tüm sürücülere tekrarlanmalı, başarılı olamayan sürücülerin ehliyetleri geri alınmalıdır.					
87) Sürücülere verilen eğitim, bireyler ehliyet aldıktan sonrada belirli aralıklarda tekrarlanmalıdır.					
88) Sürücü eğitimi veren kurumlar daha nitelikli bir şekilde denetlenmelidir.					
89) Sürücü eğitimi veren kurumlarda çalışan eğitmenler; en az üniversite mezunu ve alanında uzman kişiler olmalıdır.					
90) Sürücü eğitim programına; sürücü kişiliğini eğitmek ve genel trafik ortamının psikolojik yapısını düzenlemek amacı ile ayrıntılı bir ders eklenmelidir.					

91) Eğer 100 saatlik bir sürücü eğitim programı hazırlanacak olsa sizce aşağıdaki derslerin süre dağılımları nasıl olmalıdır?

Trafik ve Çevre Bilgisi	()saat
Direksiyon Eğitimi	()saat
İlkyardım Eğitimi	()saat
Motor ve Araç Tekniği	()saat

Toplam **100 saat**

92) Trafik Güvenliğinin sağlanabilmesi amacı ile Sürücü Eğitimine ek olarak neler yapılmalıdır.

93) Mevcut Sürücülerin ve Sürücü Eğitiminin eksikleri nelerdir.

94) Mevcut sürücü eğitiminde verilen derslere başka hangi dersler veya konular eklenebilir.

95) Verilen Sürücü Eğitiminde öğrendiğiniz bilgileri gerçek hayatta ne kadar kullanıyorsunuz? (örneğin aracınızın motoru bozulduğunda kaç defa kendi başınıza tamir ettiniz, vs.)

Trafik ve Çevre Bilgisi
Eğitimi

(%.....)

Motor ve Araç Tekniği

(%.....)

İlkyardım Bilgisi

(%.....)

Direksiyon

(%.....)

Formumuz bitmiştir katkılarınız için teşekkürler.

EK-2

**B Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Direksiyon Eğitiminin Genel Amaçları, Özel Amaçları,
İlgili Açıklamaları, Verilen Eğitimin Önemi, Konuları ve Süresi
(Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu B Sınıfı Müfredat Programı, 47-51)
(20 Saat)**

GENEL AMAÇLAR

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

1. Süreceği aracı tanıtarak, aracını sürebilmesi için gerekli, bilgi, beceri ve davranışları kazandırarak, alışkanlık haline getirmesini sağlamak,
2. Araç sürerken, trafik kazalarına sebebiyet vermemek, için trafik kurallarına uymayı alışkanlık haline getirmenin can ve mal güvenliği açısından önemini kavratmak,
3. Şehir içi ve dışı yollarda araç sürerken trafik işaret, levha ve işaretçilerine uymanın trafik güvenliğini sağlamadaki önemini kavratmak,
4. Değişik yol ve hava şartlarında araç sürerken dikkat etmesi gereken hususlara uyararak, gerekli emniyet tedbirlerin almalarının önemini kavratmaktır.

ÖZEL AMAÇLAR

Bu programdaki eğitim ve öğretim faaliyetlerini başarı ile tamamlayan kursiyer,

1. Aracını tanır ve sürmeye başlamadan önce yapılması gereken hazırlıkları bilir ve uygular.
2. Aracını sürebilmek için gerekli bilgi, beceri ve sürebilmek alışkanlıklarını kazanır.
3. Aracını sürerken trafik kurallarına uyar ve bu kurallara uymanın önemini kavrar.
4. Trafik işaret, levha ve işaretçilerine uyararak, trafik güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olur.
5. Değişik hava ve yol durumuna göre araç sürerken dikkat etmesi gereken hususları bilir ve uygulayarak can ve mal güvenliğini korur.
6. Ekonomik araç sürmeyi bilir ve önemini kavrar.

AÇIKLAMALAR

1. Program üç ünedir. Öğretim ve öğrenim durumunda amaçlara ulaşmada kolaylık sağlamak için üniteler kendi içerisinde konulara ayrılmıştır.

2. Üniteler öğretilirken, Demonstrasyon (göstererek anlatma) soru-cevap, eleştiri, kolaydan zora metod ve teknikleri kullanılacak; sürülecek araç üzerinde uygulama yapılacaktır.

3. Ünitelerin işlenişine ayrılacak

a) Direksiyon eğitim alanında süreler:

1.Ünite: 2 ders saatinde,

2.Ünite: 6 ders saatinde,

3.Ünite: 2 ders saatinde,

b) Akan trafikte:

1.Ünite: 1 ders saatinde,

2.Ünite: 7 ders saatinde,

3.Ünite: 2 ders saatinde,

işlenecektir.

Direksiyon eğitiminin tamamı sınıfına uygun çift frenli, çift debriyajlı ve tek direksiyon sistemli araçla kursiyere fiilen araç kullanılarak yaptırılacaktır.

4. 2.ünitede erişme kontrollü (otoban) karayolu imkanları bulunmayan yerlerde buna verilen zaman 2.ünitenin diğer konularında kullanılacaktır.

5. 3.ünitenin uygulamasında iklim şartları (Kar, yağış, sis...gibi) müsait değil ise bu süre için verilen saat 2 .üniteye eklenecektir.

6. Direksiyon eğitimi sonunda kendini yeterli görmeyen kursiyerlerin talep etmesi ve ilan edilen kurs ücreti üzerinden ödeme yapması halinde belirtilen direksiyon eğitimi ders saati sayısının en çok %30 u kadar akan trafik içinde fazla direksiyon eğitimi verilir.

EĞİTİMİN ÖNEMİ

Atatürkçü düşüncede özellik taşıyan aşağıdaki genel bilgi konusu ünitelerle bağlantı kurularak ayrı bir ders saati ayrılmaksızın işlenecektir.

- a) Bilim ve teknolojinin anlamı ve önemi.
- b) Bilim ve teknoloji uygulanırken göz önünde bulundurulacak esaslar.
- c) Atatürk' te akılcılığın, bilim ve teknoloji ile eşdeğerliliği.
- d) Bilim ve teknolojinin her alanda esas alınması.

ÜNİTE I- ARAÇ KULLANMAYA HAZIRLIK VE ARACI TANIMA

- 1- Araç kullanmaya başlamadan Yapılacak Hazırlıklar.
- 2- Kumanda Kollarını Tanıma Ve Kullanma.
- 3- Bakış Tekniği.
- 4- Aynaların Kullanılması.

ÜNİTE II - ARAÇ KULLANMA

- 1- Kalkış, Duruş Ve Gitme (Seyretme).
- 2- Park etme.
- 3- Kavşaklara Dikkat Etme Tekniği.
- 4- Yön Sinyalinin Kullanılması.
- 5- Dörtlü sinyal (Flaşör Kullanılması).
- 6- Işıkların Kullanılması.
- 7- Şerit Değiştirme Ve Uygun Şeritte Yerleşme.
- 8- Dönel Kavşaklarda Gitme.
- 9- Yoğun Trafığı Olan Yollara, Giriş.
- 10- Viraj Yapma.
- 11- Trafik İşareti ve İşaretçileri Olan Yollarda Davranışlar.
- 12- Araç Geçme (sollama).
- 13- Geçilen Taşıtın Uyacağı Kurallar (Yol verme).
- 14- Geçiş Önceliği.
- 15- Konvoy Halinde Gidişler.
- 16- Şehirlerarası Yollarda (Açık ana Yollarda) Gidişler.
- 17- Dağlık Bölgelerde Gidişler.
- 18- Erişme Kontrollü (otoban) Karayolunda Gidiş.

UNİTE III- DEĞİŞİK HAVA ŞARTLARINDA ARAÇ KULLANMA VE DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

- 1- Gece araç kullanma.
- 2- Gündüz araç kullanma.
- 3- Hava şartlarına göre araç kullanma.
- 4- Aracın kaymasını (savrulmasını) önleme.
- 5- Acil frenleme.

C, D, E Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Direksiyon Eğitiminin Genel Amaçları, Özel Amaçları, İlgili Açıklamaları, Verilen Eğitimin Önemi, Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu C-D-E Sınıfı Müfredat Programı, 47-51) (45 Saat)

GENEL AMAÇLAR

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

1. Süreceği aracı tanıtarak, aracını sürebilmesi için gerekli bilgi, beceri ve davranışları kazandırarak, alışkanlık haline getirmesini sağlamak,
2. Araç sürerken, trafik kazalarına sebebiyet vermemek için trafik kurallarına uymayı alışkanlık haline getirmenin can ve mal güvenliği açısından önemini kavratmak,
3. Şehir içi ve dışı yollarda araç sürerken trafik işaret, levha ve işaretçilerine uymanın trafik güvenliğini sağlamadaki önemini kavratmak, .
4. Değişik yol ve hava şartlarında araç sürerken dikkat etmesi gereken hususlara uyarak, gerekli emniyet tedbirlerini almalarının önemini kavratmaktır.

ÖZEL AMAÇLAR

Bu programdaki eğitim ve öğretim faaliyetlerini başarı ile tamamlayan kursiyer,

1. Aracını tanıır ve sürmeye başlamadan önce yapılması gereken hazırlıkları bilir ve uygular.
2. Aracını sürebilmek için gerekli bilgi, beceri ve sürebilmek alışkanlıklarını kazanır.

3. Aracını sürerken trafik kurallarına uyar ve bu kurallara uymanın önemini kavrar.
4. Trafik işaret; levha ve işaretçilerine uyararak, trafik güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olur.
5. Değişik hava ve yol durumuna göre araç sürerken dikkat etmesi gereken hususları bilir ve uygulayarak can ve mal güvenliğini korur.
6. Ekonomik araç sürmeyi bilir ve önemini kavrar.

AÇIKLAMALAR

1. Program üç ünedir. Öğretim ve öğrenim durumunda amaçlara ulaşmada kolaylık sağlamak için üniteler kendi içerisinde konulara ayrılmıştır.

2. Üniteler Öğretilirken, Demonstrasyon (göstererek anlatma) soru-cevap, eleştiri, kolaydan zora metod ve teknikleri kullanılacak, sürülecek araç üzerinde uygulama yapılacaktır.

3. Ünitelerin işlenişine ayrılacak süreler:

a) Direksiyon eğitim alanında,

- 1.Ünite: 2 ders saatinde,
- 2.Ünite: 19 ders saatinde,
- 3.Ünite: 2 ders saatinde,

b) Akan trafikte:

- 1.Ünite: 2 ders saatinde,
- 2.Ünite: 18 ders saatinde,
- 3.Ünite: 2 ders saatinde,

işlenecektir.

Direksiyon eğitiminin tamamı sınıfına uygun çift frenli, çift debriyajlı ve tek direksiyon sistemli araçla kursiyerlere fiilen araç kullanılarak yaptırılacaktır.

4. 2.ünitede erişme kontrollü (otoban) karayolu imkanları bulunmayan yerlerde buna verilen zaman 2. ünitenin diğer konularında kullanılacaktır.

5. 3.ünitenin uygulamasında iklim şartları (Kar, yağış,sis...gibi) müsait değil ise bu süre için verilen saat 2. üniteye eklenecektir.

6. Direksiyon eğitimi sonunda kendini yeterli görmeyen kursiyerlerin talep etmesi ve ilan edilen kurs ücreti üzerinden ödeme yapması halinde belirtilen direksiyon eğitimi ders saati sayısının en çok %30 u kadar akan trafik içinde fazla direksiyon eğitimi verilir.

EĞİTİMİN ÖNEMİ

Atatürkçü düşüncede özellik taşıyan aşağıdaki genel bilgi konusu ünitelerle bağlantı kurularak ayrı bir ders saati ayrılmaksızın işlenecektir.

- a) Bilim ve teknolojinin anlamı ve önemi.
- b) Bilim ve teknoloji uygulanırken göz önünde bulundurulacak esaslar.
- c) Atatürk' te akılcılığın bilim ve teknoloji ile eşdeğerliliği.
- d) Bilim ve teknolojinin her alanda esas alınması.

ÜNİTE I- ARAÇ KULLANMAYA HAZIRLIK VE ARACI TANIMA

- 1- Araç Kullanmaya Başlamadan Yapılacak Hazırlıklar.
- 2- Kumanda Kollarını Tanıma Ve Kullanma.
- 3- Bakış Tekniği.
- 4- Aynaların Kullanılması.

ÜNİTE II- ARAÇ KULLANMA

- 1- Kalkış, Duruş Ve Gitme (Seyretme).
- 2- Park Etme.
- 3- Kavşaklara Dikkat Etme Tekniği.
- 4- Yön sinyalinin Kullanılması.
- 5- Dörtlü Sinyal (Flaşör Kullanılması).
- 6- Işıkların Kullanılması.
- 7- Şerit Değiştirme Ve Uygun Şeride Yerleşme.
- 8- Dönel Kavşaklarda Gitme.
- 9- Yoğun Trafiği Olan Yollara Giriş.
- 10- Viraj Yapma.
- 11- Trafik İşareti ve İşaretçileri Olan Yollarda Davranışlar.
- 12- Araç Geçme (Sollama).
- 13- Geçilen Taşıtın Uyacağı Kurallar (Yol Verme).
- 14- Geçiş Önceliği.
- 15- Konvoy Halinde Gidişler.

16- Şehirlerarası Yollarda (Açık Ana Yollarda) Gidişler.

17- Dağlık Bölgelerde Gidişler.

18- Erişme Kontrollü (Otoban) Karayolunda Gidiş.

ÜNİTE III- DEĞİŞİK HAVA ŞARTLARINDA ARAÇ KULLANMA VE DİKKAT EDİLECEK HUSUSLAR

- 1- Gece araç kullanma.
- 2- Gündüz araç kullanma.
- 3- Hava şartlarına göre araç kullanma.
- 4- Aracın kaymasını (savrulmasını) önleme.
- 5- Acil Frenleme.

B, C, D, E Sınıfı Sürücü Belgesi İçin İlk Yardım Bilgisi Eğitiminin Genel Amaçları, Özel Amaçları, İlgili Açıklamaları, Verilen Eğitimin Önemi, Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu C-D-E Sınıfı Müfredat Programı, 7-14) (12 Saat)

GENEL AMAÇLAR

Bu programın genel amacı, Motorlu Taşıt Sürücüleri Kurslarında eğitim öğretim gören sürücü adaylarına Türk Milli Eğitiminin Genel Amaç ve Temel İlkelerine uygun olarak:

- 1- İlk yardımı tanıtarak, karşılaşılan bir kazada yapılacak ilk yardımın, insan hayatını kurtarmadaki yeri ve önemini kavratmak.
- 2- Çeşitli sebeplerle meydana gelen trafik kazaları sonucu ölüm ve sakatlıkların sayısını azaltabilmek için yapılabilecek, hayat kurtarıcı ilk yardım bilgi ve becerisini kazandırmak.
- 3- Aracında ilk yardım çantası ve malzemeleri bulundurarak; zamanında ve de yerinde kullanabilmenin önem ve gereğini kavratmak.
- 4- İlk yardım bilgi ve becerisine sahip olmanın ve gerektiğinde uygulamanın uygar insan ve sorumlu vatandaş davranışı ile bağdaştığını benimsetmek.

ÖZEL AMAÇLAR

Bu programdaki eğitim-öğretim faaliyetlerini başarı ile tamamlayan bir kursiyer:

- 1- İnsan bedeninin yapısını en az organlar düzeyinde öğrenir.
- 2- Kaza-felaket ve trafik kazalarının insan ve toplum sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerini kavrar.
- 3- Kaza-felaket ve özellikle trafik kazalarında, ilk yardımın önemini, suni solunumu ve kalp durmasında ilk yardımı bilir ve uygular.
- 4- Araç ilk yardım çantasının önemini ve kullanımını kavrar.
- 5- Kazalarda meydana gelebilecek kanama, yaralanma, kırık, çıkık, burkulma durumlarında ilk yardım uygulamasını bilir ve uygun önlemler alır.
- 6- Araç yangınları ve diğer yangınlar sonucu oluşan yanıklar ve diğer yanıklarda ilk yardım önlemini alır.
- 7-Çok sıcak veya çok soğukun insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkilerine karşı gerekli tedbirleri almasını bilir.
- 8- Yaralıları kaza yapan araçtan uygun şekilde çıkarıp yaralanma durumuna göre uygun pozisyon verir, yaralıları uygun şekilde taşır.
- 9- İlk yardım haberleşmesinin önemini bilir.
- 10- Sürücülükte; alkol, uyuşturucu ve uyarıcı ilaçların olumsuz etkilerini, beden ve ruh sağlığının önemini bilir.
- 11- Emniyet kemeri ve uygun araçla koruyucu başlık kullanmanın önemini bilir.
- 12- Herhangi bir kazada yardımlaşma ve işbirliğinin önemini kavrar.
- 13- Gerekli durumlarda hayat kurtarabilecek doku ve organ bağışlamanın önemini kavrar.

AÇIKLAMALAR

1- Program, II ünitedir. Öğretim ve öğrenim durumunda amaçlara ulaşmada kolaylık sağlanması için üniteler kendi içinde konular ve alt konulara ayrılmıştır. 1., 2.ve 3.üniteler 2 ders saatinde, 4.ünite 2, 5.ünite 2, 6.ünite 2 ders saatinde, 7.ünite 1, 8. ve 9.ünite 1 ders saatinde, 10. ünite 1, 11. ünite 1 ders saatinde işlenecektir.

2- Üniteler öğretilirken, Demonstrasyon (göstererek anlatmak), eleştiri, soru-cevap, tartışma, kolaydan zora metot ve teknikleri ile konularla ilgili araç-gereç, resim, levhalar, slayt, asetat ve video... gibi malzemeler kullanılacaktır.

3- Ünitelerin, uygulama yapmayı gerektiren konu ve alt konuları canlı model veya manken üzerinde uygulanarak ve kursiyerlere uygulatılarak öğretilmesi sağlanacaktır.

4- Öğretmen, dönem ve günlük planlarında ve dersin işlenişinde gruplar arasında bilgi standardizasyonunu sağlayacaktır.

5- Kursiyerlere, temel hayat kurtarıcı uygulamalar ve ilk yardım konusunda motivasyon artışının sağlanması esas alınacaktır.

6- Konuların kısa aralıklarla tekrarları yapılarak öğrenme pekiştirilecektir.

Atatürkçü düşüncede özellik taşıyan aşağıdaki genel bilgi konusu ünitelerle bağlantı kurularak ayrı bir ders saati ayrılmaksızın işlenecektir.

DAYANIŞMA

- 1- Dayanışmanın toplum hayatındaki önemi.
- 2- Milli birlik ve beraberlik günlerinde dayanışmanın önemi .
- 3- İyiliği sevmek, kötülükten kaçınma.
- 4- Vicdani vazifeler.

ÜNİTE I- TRAFİK KAZALARI VE İLK YARDIMIN ÖNEMİ

- 1- Genel olarak kazalar ve trafik kazaları.
- 2-Trafik kazaları ve ilk yardım.

ÜNİTE II- İNSAN VÜCUDU

- 1- İnsan vücudunun genel yapısı.
- 2- Trafik kazalarında en çok yara alan vücut bölgeleri ve organları.
- 3- Bazı önemli vücut sistemleri ve organları.

ÜNİTE III- KAZA YERİ İLK YARDIM ÖNLEMLERİ VE ARAÇ İLK YARDIM ÇANTASI

- 1- Kaza yerinde alınması gerekli ilk önlemler.
- 2- Yaralının araçtan çıkarılması.
- 3- Araç ilk yardım çantası.

ÜNİTE IV- SOLUNUMUN SAĞLANMASI

- 1- Solunumun durması.
- 2- Solunumu sağlama uygulamaları.
- 3- Suni solunum uygulamaları.

ÜNİTE V- KANAMALARIN DURDURULMASI VE KAN DOLAŞIMININ SAĞLANMASI

- 1- Kanamaların önemi ve çeşitleri.
- 2-Geçici kanama durdurma uygulamaları.
- 3-İlkyardım malzemeleri ile kanama durdurma uygulamaları.
- 4-Şok, bayılma ve komada ilkyardım.
- 5-Kalp durması ilkyardım.

ÜNİTE VI- KAZA SONUCU OLUŞAN YARALANMALAR VE İLKYARDIM

- 1-Trafik kazaları ve yaralanmalar.
- 2-Yaralanmalarda genel ilkyardım kuralları.
- 3-Önemli bölge yaralanmaları.
- 4-Yangınlar ve yanık yaraları.
- 5-Doku ve organ bağıışı.

ÜNİTE VII- KIRIK, ÇIKIK VE BURKULMALAR

- 1-Kırıklar ve ilkyardım.
- 2-Çıkıklar ve ilkyardım.
- 3-Burkulmalar.

ÜNİTE VIII- HABERLEŞME

- 1-İlkyardım haberleşmesi.
- 2-İlkyardım haberleşme ilke ve kuralları.

ÜNİTE IX- YARALININ TAŞIMAYA HAZIRLANMASI VE TAŞIMA ÇEŞİTLERİ

- 1)Yaralıları taşımaya hazırlama.
- 2)Taşımada verilecek uygun pozisyonlar.
- 3)Yaralıları taşıma yöntemleri.

ÜNİTE X- SAĞLIĞI BOZAN DIŞ ETKENLER VE İLK YARDIM

- 1)Zehirlenmeler.
- 2)Güneş çarpması ve sıcak bitkinliği.
- 3)Soğuk vurması ve donmalar.
- 4)Elektrik çarpması.

ÜNİTE XI- SÜRÜCÜLÜKLE İLGİLİ SAĞLIK YETERLİLİĞİ UYGUN OLMAYAN DAVRANIŞLAR VE RUHSAL DURUM

- 1) Sürücüler için sağlık şartları.
- 2) Alkol ve sürücülük.
- 3) Emniyet kemeri, koruyucu başlıklar ve sürücülük.
- 4) Ruhsal yapı ve davranışların sürücülüğe etkisi.

**B Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Motor ve Araç Tekniği Eğitiminin Genel Amaçları, Özel Amaçları, İlgili Açıklamaları, Verilen Eğitimin Önemi, Konuları ve Süresi
(Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu B Sınıfı Müfredat Programı, 35-43)
(16 Saat)**

GENEL AMAÇLAR

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

- 1- Kullanacakları aracı tanıtarak özellikleri hakkında genel bilgi sahibi olmalarını sağlamak.
- 2- Araçların günlük bakım ve basit onarımlarını yapabilmeleri için gerekli bilgi ve becerileri kazandırarak bunların önemini kavratmak.

- 3- Araçların diğer periyodik bakımlarını yaptırmanın önemini kavratmak.
- 4- Aracını koruma ve bakmanın kendi bütçe ve milli ekonomiye katkısının önemini kavratmak.

ÖZEL AMAÇLAR

- 1. Motorlu araçların motorunu tanır, çeşitlerini öğrenir, bilir ve ayırt eder.
- 2. Motoru meydana getiren parçaları tanır, bilir ve ayırt eder.
- 3. Benzinli ve dizel motorları tanır, çalışma prensipleri ile sistemleri, hakkında bilgi sahibi olur.
- 4. Motorlu araçların aktarma organlarını öğrenir, her bir organın önemini kavrar.
- 5. Aracını ve aracının motorunu tanıyarak araçların kullanım süreleri ve şartlarına göre sahip oldukları nitelikleri yavaş yavaş kaybettiklerinden dolayı belirli bir bakım yaptırmanın önemini kavrar.
- 6. Araçların gerekli basit bakım ve onarımları hakkında bilgi ve beceri kazanır.
- 7. Basit bakım ve onarımları yapabilmenin önemini kavrar.
- 8. Aracını ekonomik kullanmaya dikkat eder.

AÇIKLAMALAR

- 1- Program 6 ünedir. Öğretim ve öğrenim durumunda amaçlara ulaşmada kolaylık sağlamak için üniteler kendi içerisinde konulara ayrılmıştır.
- 2- Üniteler öğretilirken, Demonstrasyon (göstererek anlatma) soru-cevap eleştiri, tartışma, kolaydan-zora, metot ve teknikleri ile konularla ilgili resimler, levhalar, slaytlar, geliştirilmiş şekiller, eğitim araç ve gereçleri kullanılacaktır.
- 3- Öğretmen yapacağı dönem ve günlük planlarında, kullanacağı metot ve tekniklerle, araç ve gereçleri belirtecektir.
- 4- 1.ünitenin işlenişinde detaya inilmeyecek parçalar gösterilmek suretiyle isimleri öğretilecek, dört zamanlı motorun çalışma prensibi teorik çevrim olarak anlatılacak 2 ders saatinde işlenecektir.

5- 2.ünitedeki sistemler, prensipler, parçaların bakımı ve basit arızalar anlatılacak kursiyere basit arızalar yaptırılacak, bilgi ve beceri kazandırılmasına önem verilecektir. Bu ünite 10 ders saatinde işlenecektir.

6- 3.ünitedeki aktarma organları 2 ders saatinde işlenecektir. Kursiyerlere basit arızaların tamiri yaptırılarak, bilgi ve beceri kazandırılmasına önem verilecektir.

7- 4.5.6.üniteler 2 ders saatinde işlenecektir. Kursiyere basit arızaların tamiri yaptırılarak bilgi ve beceri kazandırılmasına önem verilecektir.

8- Bütün üniteler; derslikteki kaportası alınmış ve takozlar üzerine oturtulmuş araç veya maket üzerinde işlenecektir.

9- Atatürkçü düşüncede özellik taşıyan aşağıdaki genel bilgi konusunda ünitelerle bağlantı kurularak ayrı bir ders saati ayrılmaksızın işlenecektir.

EĞİTİMİN ÖNEMİ

- a) Bilim ve teknolojinin anlamı ve önemi.
- b) Bilim ve teknoloji uygulanırken göz önünde bulundurulacak esaslar.
- c) Atatürk'te akılcılığın bilim ve teknoloji ile eş değerliliği.
- d) Bilim ve teknolojinin her alanda esas alınması.

ÜNİTE I- ARACIN VE MOTORUN KISIMLARI

- 1- Aracın tanıtımı.
- 2- Motorun tanımı ve çeşitleri.
- 3- Motorun belli başlı parçaları.
- 4- Dört zamanlı dizel motorun çalışma prensibinin (Emme, Sıkıştırma, Ateşleme, Eksoz) açıklanması.
- 5- Benzinli ve Dizel motorların zamanlarına göre karşılaştırılması.

ÜNİTE II- MOTORLAR IN ÇALIŞMA SİSTEMLERİ VE PRENSİPLERİ

- 1- Ateşleme sistemi.
- 2- Benzinli Motorların Yakıt sistemi.
- 3- Dizel Motorları Yakıt sistemi.

- 4- Marş Sistemi.
- 5- Yağlama Sistemi.
- 6- Soğutma Sistemi.

ÜNİTE III- AKTARMA ORGANLARI

- 1) Kavrama(debriyaj) sistemi.
- 2) Vites kutusu(şanzıman).
- 3) Şaft ve görevi.
- 4) Diferansiyel.
- 5) Tekerlek ve lastikler.

ÜNİTE IV-FREN SİSTEMİ

- 1. Fren sisteminin görev ve parçaları.
- 2. Kullanılan fren çeşitleri.
- 3. Hidrolik frenin çalışmasının kısaca tanıtımı.
- 4. Fren tutmamasının nedenleri.
- 5. Fren ayarlarının yapılmasının nedenleri.
- 6. El freninin soğuk havada çekili bırakılmasının mahzurları.
- 7. El freni çekili iken aracın hareket ettirilmesinin sakıncaları.
- 8. Araç hareket halinde iken motorun stop ettirilmesinin sakıncaları.
- 9. Havalı fren sisteminin kışlık bakımı.
- 10. Hava frenli araçlarda hava basıncının düşmesinin nedenleri.
- 11. Hava frenli araçlarda hava basıncı yoksa aracın hareket ettirilmemesi.

ÜNİTE V-ÖN DÜZEN SİSTEMİ

- 1) Ön düzen sisteminin görevi ve parçaları.
- 2) Sistemin bakımı ve basit arızaları.
- 3) Direksiyon kutusunun bakımı.
- 4) Rot ayarının yapılma sebepleri.
- 5) Direksiyon boşluğunun artma sebepleri.
- 6) Süspansiyon sistemi.

ÜNİTE VI-YENİ ARACA İLK BAKIM

- 1) İlk bakımın önemi.
- 2) Rodaj süresince yapılmaması gerekenler.

C, D, E Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Motor ve Araç Tekniği Eğitiminin Genel Amaçları, Özel Amaçları, İlgili Açıklamaları, Verilen Eğitimin Önemi, Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu C-D-E Sınıfı Müfredat Programı, 35-43) (20 saat)

GENEL AMAÇLAR

Bu programın gene amacı, Türk Milli Eğitiminin Gene Amaç ve Temel İlkelerine uygun olarak kursiyerlere:

1. Kullanacakları aracı tanıtarak özellikleri hakkında genel bilgi sahibi olmalarını sağlamak.
2. Araçların günlük bakım ve basit onarımlarını yapabilmeleri için gerekli bilgi ve becerileri kazandırarak bunların önemini kavratmak.
3. Araçların diğer periyodik bakımlarını yaptırmamanın önemini kavratmak.
4. Aracını koruma ve bakmanın kendi bütçe ve milli ekonomiye katkısının önemini kavratmak.

ÖZEL AMAÇLAR

1. Motorlu araçların motorunu tanır, çeşitlerini öğrenir, bilir, ayırt eder.
2. Motoru meydana getiren parçaları tanır, bilir ve ayırt eder.
3. Benzinli ve dizel motorları tanır, çalışma prensipleri ile sistemleri hakkında bilgi sahibi olur.
4. Motorlu araçların aktarma organlarını öğrenir, her bir organın önemini kavrar.
5. Aracını ve aracının motorunu tanıyarak araçların kullanım süreleri ve şartlarına göre sahip oldukları nitelikleri yavaş yavaş kaybettiklerinden dolayı belirli bir bakım yaptırmamanın önemini kavrar.
6. Araçların gerekli basit bakım ve onarımları hakkında bilgi ve beceri kazanır.

7. Basit bakım ve onarımları yapabilmenin önemini kavrar.
8. Aracını ekonomik kullanmaya dikkat eder.

AÇIKLAMALAR

1. Program 6 ünedir. Öğretim ve öğrenim durumunda amaçlara ulaşmada kolaylık sağlamak için üniteler kendi içerisinde konulara ayrılmıştır.

2- Üniteler öğretilirken, Demonstrasyon (göstererek anlatma) soru-cevap eleştiri, tartışma, kolaydan-zora, metot ve teknikleri ile konularla ilgili resimler, levhalar, slaytlar, geliştirilmiş şekiller, eğitim araç ve gereçleri kullanılacaktır.

3- Öğretmen yapacağı dönem ve günlük planlarında, kullanacağı metot ve tekniklerle, araç ve gereçleri belirtecektir.

4- 1.ünitenin işlenişinde detaya inilmeyecek parçalar gösterilmek suretiyle isimleri öğretilecek, dört zamanlı motorun çalışma prensibi teorik çevrim olarak anlatılacak 2 ders saatinde işlenecektir.

5- 2.ünitedeki sistemler, prensipler, parçaların bakımı ve basit arızalar anlatılacak kursiyere basit arızalar yaptırılacak, bilgi ve beceri kazandırılmasına önem verilecektir. Bu ünite 10 ders saatinde işlenecektir.

6- 3.ünitedeki aktarma organları 2 ders saatinde işlenecektir. Kursiyerlere basit arızaların tamiri yaptırılarak, bilgi ve beceri kazandırılmasına önem verilecektir.

7- 4.5.6.üniteler 2 ders saatinde işlenecektir. Kursiyere basit arızaların tamiri yaptırılarak bilgi ve beceri kazandırılmasına önem verilecektir.

8- Bütün üniteler; derslikteki kaportası alınmış ve takozlar üzerine oturtulmuş araç veya maket üzerinde işlenecektir.

9- Atatürkçü düşüncede özellik taşıyan aşağıdaki genel bilgi konusunda ünitelerle bağlantı kurularak ayrı bir ders saati ayrılmaksızın işlenecektir.

EĞİTİMİN ÖNEMİ

- a) Bilim ve teknolojinin anlamı ve önemi.
- b) Bilim ve teknoloji uygulanırken göz önünde bulundurulacak esaslar.

- c) Atatürk'te akılcılığın bilim ve teknoloji ile eş değeri.
- d) Bilim ve teknolojinin her alanda esas alınması.

ÜNİTE I- ARACIN VE MOTORUN KISIMLARI

- 1- Aracın tanıtımı.
- 2- Motorun tanımı ve çeşitleri.
- 3- Motorun belli başlı parçaları.
- 4- Dört zamanlı benzinli motorun çalışma prensibinin (Emme,Sıkıştırma, Ateşleme, Eksoz) açıklanması.
- 5- Benzinli ve Dizel motorların zamanlarına göre karşılaştırılması.

ÜNİTE II- MOTORLAR IN ÇALIŞMA SİSTEMLERİ VE PRENSİPLERİ

- 1- Ateşleme sistemi.
- 2- Benzinli Motorların Yakıt sistemi.
- 3- Dizel Motorları Yakıt sistemi.
- 4- Marş Sistemi.
- 5- Yağlama Sistemi.
- 6- Soğutma Sistemi.
- 7- Şarj Sistemi.
- 8- Aydınlatma ve İkaz Sistemi.
- 9- Göstergeler Sistemi.

ÜNİTE III- AKTARMA ORGANLARI

- 1. Kavrama(debriyaj) sistemi.
- 2. Vites kutusu(şanzıman).
- 3. Şaft ve görevi.
- 4. Diferansiyel.
- 5. Akslar ve görevi.
- 6. Tekerlek ve lastikler.

ÜNİTE IV-FREN SİSTEMİ

- 1. Fren sisteminin görevi.
- 2. Fren sisteminin parçaları.

3. Kullanılan fren çeşitleri.
4. Hidrolik frenin çalışmasının kısaca anlatımı.
5. Fren sisteminin bakımı ve basit arızaları.
6. Havalı fren sisteminin kışlık bakımı.
7. Hava frenli araçlarda hava basıncının düşmesinin nedenleri.
8. Hava frenli araçlarda hava basıncı yoksa aracın hareket ettirilmemesi.

ÜNİTE V-ÖN DÜZEN SİSTEMİ VE SÜSPANSİYON SİSTEMİ

- 1) Ön düzen sistemi.
- 2) Süspansiyon sistemi.

ÜNİTE VI-YENİ ARACA İLK BAKIM

- 1) İlk bakımın önemi.
- 2) Rodaj süresince yapılmaması gereken olaylar.

B, C, D, E Sınıfı Sürücü Belgesi İçin Trafik ve Çevre Bilgisi Eğitiminin Genel Amaçları, Özel Amaçları, İlgili Açıklamaları, Verilen Eğitimin Önemi, Konuları ve Süresi (Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu C-D-E Sınıfı Müfredat Programı, 17-32) (35 Saat)

GENEL AMAÇLAR

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

1. Trafik mevzuatı ile ilgili Kanun ve Yönetmelikler Hakkında bilgi sahibi olmanın önemini kavratmak.
2. Trafik kuralları ile trafik işaret ve levhalarını öğreterek bunlara uymanın önemini kavratmak.
3. Karşılaştığı bir trafik kazasında üzerine düşen görevleri öğreterek sorumluluk duygusu kazandırmaktır.
4. Çevrenin geliştirilmesi, çevre sağlığının korunmasının ve çevre kirlenmesinin önlenmesinin devletin ve vatandaşların ödevi olduğunu kavratmak.

5. Çevre kirliliğinin insan, bitki ve hayvanlar üzerindeki olumsuz etkileri ve alınacak tedbirlerin neler olduğu öğretilerek sürücülerin çevre konusunda daha hassas, titiz ve saygılı olmaları konusunda, ülkemiz kaynaklarının daha verimli kullanılması gereğini kavratmak.

6. Eğitimin yapıldığı kentin önemli yol, kavşak ve merkezlerinin bilinmesinin önemini kavratmak.

ÖZEL AMAÇLAR

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

1. Trafik mevzuatı ile ilgili Kanun ve Yönetmelikleri bilir ve bu bilgilerin önemini kavrar.
2. Trafikle ilgili tarifleri bilir, ayırt eder.
3. Trafikle ilgili kuruluş ve komisyonların görev ve yetkilerini bilir.
4. Karayolunu, trafik işaretlerini, trafiği yöneten kişileri bilir, tanır ve ayırt eder.
5. Trafik işaretleri ile trafiği yöneten kişilerin hareketlerine uymanın önemini kavrar.
6. Karayoluna ve trafik işaretlerine zarar vermenin meydana getireceği tehlike ve engelleri bilir, bunların korunmasını ve zarar veren kimselere engel olmanın önemini kavrar.
7. Araç sürerken karayolunu kullanma kurallarına ve trafik kurallarına uyarak, trafik güvenliği ve emniyeti yönünden bu kurallara uymanın önemini kavrar.
8. Geçiş üstünlüğüne sahip araçları bilir, tanır, bu araçlara yol vermenin önem ve gereğini kavrar.
9. Karşılaştığı bir trafik kazasında üzerine düşen sorumlulukları ve yükümlülükleri bilir.
10. Motorlu araçların karayolu trafiğine katılabilmesi için yapılacak tescil işlemlerini ve tescil plakalarını öğrenir, motorlu araç sahibi ve sürücü olarak bunları bilmenin önemini kavrar.
11. Öğrendiği bilgileri davranış haline getirir.
12. Çevreyle ilgili genel bilgileri öğrenir.
13. Çevre kirliliğinin ve gürültünün insan sağlığına etkilerini ve çevre kirliliğinin önlenmesi gerektiğini kavrar.

14. Taşıtlar tarafından meydana getirilen kirliliğin önlenmesi gerektiğini bilir.
- 15.Çevremizdeki ulaşımı, tarihi ve turistik yer ve zenginlikleri bilmenin önemini, bunun zaman, emek ve enerji yönünden sağlayacağı yararları kavrar.
16. Eğitimin verildiği kentin başlıca yollarını, kavşaklarını, hastanelerini, spor alanlarını, toplantı yerlerini bilmenin yararlarını kavrar.
- 17.Günün saatlerine göre trafik yoğunluğunun dikkate alınmasının ve buna uygun olarak güzergah seçilmesinin önemini kavrar.
18. Harita ve şehir planından faydalanması, planlar üzerindeki şekil ve sembolleri tanımanın önemini kavrar.

AÇIKLAMALAR

1. Program 10 ünedir, öğretim ve öğrenim durumunda amaçlara ulaşmada kolaylık sağlamak için üniteler kendi içerisinde konulara ayrılmıştır.
2. üniteler öğretilirken, Demonstrasyon (göstererek anlatma) soru-cevap, eleştiri, tartışma, kolaydan zora metot ve teknikleri kullanılacaktır.
3. Öğretmen yapacağı dönem ve günlük planlarında işlenecek konu ile ilgili kullanacağı metot ve tekniklerle araç ve gereçleri belirtecektir.
4. Programda yer alan Trafik Kuralları dışındaki mevzuata yönelik konular kursiyerlere kısa ve öz bilgi olarak anlatılacak, trafikle ilgili tarifler tanıtıcı resim veya şekiller kullanılarak açıklanacaktır.
5. Ünitelerin işlenişine ayrılacak süreler.
 - a) Ünite 9 ve ünite 10 4'er saat işlenecektir.
 - b) Harita ve şehir planının kullanılması konusu uygulamalı olarak yapılacaktır.
6. Atatürkçü düşüncede özellik taşıyan aşağıdaki genel bilgi konusu, ünitelerle bağlantı kurularak ayrı bir ders saati ayrılmaksızın işlenecektir.

İNSAN SEVGİSİ VE EVRENSELLİK

- a) İnsanlık kavramı.
- b) İnsan sevgisi.

- c) Millet sevgisi.
- d) Yurt sevgisi.
- e) Diğer milletlerin din, örf ve adetlerine saygı.
- f) Sürekli barış içinde milletlerarası tedbirler.
- g) Kin ve nefret yerine iyilik, güzellik ve doğruluk.
- h) Yalnız kendisi için değil kendisinden sonra gelecekler için de çalışmak.

ÜNİTE I-TRAFİK MEVZUATI

- 1- 2918 sayılı trafik mevzuatı.
- 2-Trafik, karayolu ve araçlarla ilgili tanımlar.
- 3-Karayolu yapısının ve trafik işaretlerinin korunması.
- 4-Trafik işaretleri, anlamları ve bunlara uyma mecburiyeti.
- 5-Karayolları araç sürme yasağı.
- 6-Karayolunun kullanılması kuralları.
- 7-Trafik işaret ve işaretçilerine uyma mecburiyeti.
- 8-Hız kuralları.
- 9-Takip mesafesi (araçlar arasındaki açıklık).
- 10-Öndeki aracı geçme kuralı.
- 11-Geçilen aracın sürücüsünün uyacağı kurallar.
- 12-Dönüşler ve manevra kuralları.
- 13-Kavşaklarda geçiş hakkı kuralları.
- 14-Geçiş üstünlüğüne sahip araçlar.
- 16-Gelen trafikle karşılaşma halinde geçiş kolaylığı sağlama kuralı.
- 17-Durma, duraklama ve park etme kuralları.
- 18-Araçların ışıklandırılması ve ışıkların kullanılması.
- 19-Arızalı araçların işaretlenmesi ve çekilmesi.
- 20-Tedbirsiz ve saygısız araç sürme yasağı.
- 21-Ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarının bulundurulması ve kullanılması.
- 22-Okul taşıtları.
- 23-Yaya geçidi, okul geçidi ve demiryolu geçidinden geçme kuralları.

- 24-Araçlar, boyutları, ağırlıkları ve yüklenmesi.
- 25-Otoyol kuralları.
- 26-Sürücülerin ve yolcuların koruyucu tertibat kullanma mecburiyeti.
- 27-Gereksiz yere yavaş sürme ve yavaşlama yasağı.
- 28-Bisiklet, motorlu bisiklet ve motosiklet sürmeleriyle ilgili kurallar.
- 29-Yarışlar ve koşular.
- 30-Çocuk, hasta ve sakat taşıtları, görmeyen yayalar, yürüyüş kolları.
- 31-Yayalar, hayvanla çekilen ve elle sürülen araçlar, hayvan sürücüleri ve yarışlar.

ÜNİTE II-Trafik Kazalarının Genel Durumu, Kaza faktörleri, Kusur Payları ve Kusurlu Davranışlar

ÜNİTE III-Araçların Tescili, Muayeneleri, Teknik Şartları

ÜNİTE IV-Araçların Tescili, Muayeneleri, Teknik Şartları

ÜNİTE V-Sürücü Belgeleri ve Sürücü Adayları İle İlgili Şartlar

ÜNİTE VI-Trafik Kazaları

ÜNİTE VII-Trafik Kazaları ve Karşılığı Suçlar

ÜNİTE VIII-Araçlarda Bulundurulması Zorunlu Olan Malzeme ve Teçhizat

ÜNİTE XI-Çevre

- 1-Çevre ile ilgili genel bilgiler.
- 2-Çevre ve trafik ilişkileri.
- 3-Çevre kirliliğinin insan, bitki ve hayvan sağlığı üzerine etkileri.
- 4-Çevre ile ilgili tanımlar.
- 5-Taşıtlar ve sürücülerin etkisi ile meydana gelen kirlilik ve alınacak tedbirler.
- 6-Gürültü.

ÜNİTE X-Şehir Bilgisi ve Sürücülerin Davranışları

- 1-Harita ve şehir planından faydalanmanın önemi.
- 2-Trafikte yoğun olmayan yolların seçilmesinin önemi.
- 3-Şehrin önemli kavşak, iş ve hizmet yerlerinin bilinmesi.
- 4-Tarihi ve turistik yörelerin bilinmesinin önemi.
- 5-Sürücülerin araçlarını temiz tutmasının önemi.
- 6-Özel araçların gerektiğinde kullanılmasının ülke ekonomisine ve çevreye katkısı.

EK-3

**Faktör Analizinde Aynı Yapıyı Ölçmeyen Maddelerin Ayıklanmasında Dikkate
Alınan Ölçütler (Büyüköztürk, 2006; 124).**

- 1- Maddelerin yer aldıkları faktörlerdeki yük değerlerinin yüksek olması, bu faktörle yüksek düzeyde ilişki veren maddelerin oluşturduğu bir küme var ise bu bulgu o maddelerin birlikte bir kavramı-yapıyı faktörü ölçtüğü anlamına gelir. Faktör yük değerinin 0.45 ya da daha yüksek olması seçim için bir ölçüttür. Ancak uygulamada az sayıda madde için bu sınır değer 0.30 a kadar indirilebilir.
- 2- Maddelerin tek faktörde yüksek yük değerine, diğer faktörlerde ise düşük yük değerlerine sahip olması, bu ölçütün karşılanması durumunda, birbirinden bağımsız yapıların keşfi söz konusu olabilir. Bu maddenin yüksek yük değeri verdiği faktörün dışında 2. bir faktörle verdiği yük değeri arasında ne kadarlık bir farkın ihmal edilebileceği tartışılan bir konudur. Bu maddenin faktörlerdeki en yüksek yük değeri ile arasındaki farkın olabildiğince yüksek olması beklenir. Yüksek iki yük değeri arasındaki farkın en az 0,1 olması önerilir. Çok faktörlü bir yapıda birden çok faktörde yüksek yük değeri veren madde binişik bir madde olarak tanımlanır ve ölçekten çıkarılması düşünülebilir.
- 3- Önemli faktörlerin herhangi bir maddede (değişkende) birlikte açıkladıkları ortak faktör varyansının yüksek olması, maddelerin ortak faktör varyanslarının 1.00'a yakın yada 0.66'nın üzerinde olması iyi bir çözümdür. Ancak uygulamada bunu karşılamak genellikle zordur. Ortak faktör varyansının yüksek olmasının, modele ilişkin açıklanan toplam varyansı arttıracak dikkate alınmalıdır.

ÖZGEÇMİŞ

Adı Soyadı : Hüseyin SELVİ

Doğum Yeri ve Yılı : Erdemli 28/10/1984

Yabancı Dili : İngilizce

İlköğretim : Erdemli Akdeniz İlkokulu, 1995

Ortaöğretim : Erdemli Anadolu Lisesi, 2002

Lisans : Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Fen Bilgisi Öğretmenliği Programı, 2006