

# SÜRÜCÜ EĞİTİMİ VE YENİ SÜRÜCÜLERİN KENDİ SÜRÜCÜ BECERİLERİ VE PERFORMANSLARININ YETERLİLİĞİNE DUYDUKLARI ÖZGÜVEN

Abdulkerim SÖNMEZ<sup>1</sup> ve Fatih VURSAVAŞ<sup>2</sup>

---

## DRIVING TUITION AND THE LEVEL OF SELF-CONFIDENCE IN DRIVING SKILLS AND PERFORMANCE IN NEW DRIVERS

### Abstract

Private driving schools in Turkey receive increasing criticism for not being able to deliver what they were expected to do-that is to provide a modern framework for the training of new drivers and thus to contribute to road traffic safety by means of reducing risks resulting from drivers. Depending on data collected from a sample of 497 new drivers in Ankara, this paper examines and interprets the level of self confidence in driving skills and performance in new drivers in relation to both their basic socio-demographic characteristics and the structure and content of the tuition that they received. In Turkey, the driving curriculum, as set by the Ministry of Education, allocates three quarters of total tuition time to theoretical instruction and a quarter to actual driving practice. According to the research data, theoretical instruction in general is considered sufficient by about three quarters of the new drivers while practical training or driving proper is considered sufficient only by slightly more than a half them. At the same time, although a very large proportion of the new drivers express self confidence in the driving skills which are taken into consideration during driving tests, they nevertheless feel noticeably less self-confident in driving in general. The level of self-confidence in driving is especially low among women, professionals and among those individuals who are older, have higher levels of education and have no experience in driving prior to registration with a driving school. In addition, a significant proportion of all new drivers report having specific problems in or lacking necessary skills for driving. Most of these reported problems or lack of skills are related to insufficient practice, parking, stopping and moving on steep roads, inability to drive in high traffic or on the main roads; feeling nervous, fear of traffic, lack of concentration and peripheral vision.

**Key words: driving tuition, driver skills, drivers' self confidence, lack of driving skills.**

---

---

<sup>1</sup> Yrd. Doç. Dr., Hacettepe Üniversitesi Sosyoloji Bölümü, Beytepe, Ankara.

<sup>2</sup> Komiser, EGM Trafik Araştırma Merkezi, Dikmen, Ankara.

---

### **Özet**

Türkiye’de hem sürücü eğitimini modern bir çerçeveye oturtmak, hem de güvenli bir karayolu trafik sisteminin oluşumuna katkıda bulunmak amacıyla 1987 yılı sonunda faaliyete geçen özel sürücü kursları kendilerine yüklenen misyonu yerine getiremedikleri gerekçesiyle yoğun eleştiri almaktadırlar. Bu çalışma, Ankara’da seçilen ve 497 bireyden oluşan bir örneklemeden derlenen verilerden hareketle, bir yanda sürücü eğitim programı ve bunun sürücü kurslarında uygulanma biçimi, diğer yanda sürücü bireylerin bazı temel toplumsal ve demografik nitelikleri ile karşılıklı etkileşim içinde yeni sürücülerde araç sürme konusunda duyulan genel ve spesifik özyeterlilik ve özbeceri düzeyinin, eksikliklerin ve daha iyi bir sürücü eğitimi için yapılan önerilerin bir analiz ve yorumunu yapmaktadır. Araştırma bulgularına göre, aldıkları sürücü eğitimini yeterli bulan yeni sürücülerin oranı genel olarak kuramsal konularda yüksek, pratik eğitim konularında ise hayli düşüktür. Direksiyon sınavlarında dikkate alınan sürücü becerileri açısından yeni sürücüler arasında yüksek bir özbeceri duygusu hüküm sürmekle birlikte, yine de genel olarak araç sürme konusunda aynı duygu ve güven sürdürülebilmektedir. Genel olarak araç sürmede duyulan özyeterlilik duygusunun gelişiminde sürücü kursları dışında kazanılan araç sürme ön tecrübesi daha etkili olmakta, gerek genel özgüven duygusu, gerekse spesifik becerilerde duyulan özyeterlilik düzeyi yaş ve öğrenim düzeyi ilerledikçe düşmekte, buna karşılık ön tecrübe süresi arttıkça yükselmektedir. Ayrıca, yeni sürücülerin çok önemli bir bölümü araç sürme konusunda kendilerinde çeşitli beceri eksiklikleri ve yetersizlikler olduğunu rapor etmektedirler. Bunlar arasında pratik-tecrübe eksikliği, park etmede sorunlar yaşama, eğimli-yollarda dur-kalk sorunları yaşama, yoğun trafik ortamında araç kullanamama, ana yollarda araç kullanamama gibi sürüş becerileri ve heyecanlanma, genel trafik korkusu yaşama, algı-dikkat yetersizliği en sık rapor edilen eksikliklerdir.

**Anahtar kelimeler: sürücü eğitimi, sürücü becerileri, sürücü özyeterliliği, sürücü beceri eksiklikleri**

---

### **1. Giriş**

Türkiye’de özel sürücü kursları kendilerine yüklenen misyonu yerine getiremedikleri gerekçesiyle yoğun eleştiri almaktadırlar. Bu eleştirilerde sözkonusu kursların faaliyete geçmesinden sonra ülkede özellikle ağır hasar, yaralanma ve ölümlü sonuçlanan trafik kazalarının mutlak sayılarında belirgin bir artışın meydana geldiği ve bunun esas sorumlusunun da trafiğe yeni katılan sürücüler ve onlara “öğretmeden ehliyet veren özel sürücü kursları” oldukları sıkça öne sürülmektedir. Ancak, özel sürücü kurslarında sürücü eğitimi almış olan bireylerin aldıkları eğitim ve araç sürme konusunda kendi özgüven ve

beceri durumları hakkında yaptıkları değerlendirmeler mevcut hali ile ülkede sürücü eğitiminin esas sorununun eğitimi veren kurumların kendilerinden değil, verilmesi istenen eğitimin yapısı ve hedefleri ile eğitim esnasında geliştirilebilen trafik güvenliği açısından gerekli olan sürücü davranışı ve beceri düzeyi arasındaki uyumsuzluktan kaynaklandığına işaret etmektedir. Bu çerçevede olarak halen uygulanmakta olan programda anlatma-dinleme yoluyla bilgilendirmenin uygulama-beceri kazanmaya öncelik taşınması ve özellikle direksiyon eğitiminin taşınması gereken ağırlığın gözardı edilmiş olması ana sorunlar olarak boy göstermektedir.

## **2. Araştırmanın Yöntemi ve Kapsamı**

Burada bulgularından dar bir kesit sunulacak olan araştırma<sup>3</sup> EGM Trafik Araştırma Merkezi'nin himayesi altında Temmuz-Ağustos 2001 tarihinde Ankara'da yapılmıştır. Araştırmada 497 yeni sürücü ile, belgelerini almak üzere Ankara Emniyet Müdürlüğüne müracaatları esnasında, mülakat yapılmıştır. Bu sürücülerin yüzde 96.8'i B-sınıfı sürücü belgesi almaya hak kazanmış bireylerden oluşmaktadır. Araştırmada, sürücü becerilerini etkileyen etkenler beş kümede toplanmıştır. Bunlar: (1) bireylerin biyolojik, fiziksel ve ruhsal özelliklerinden kaynaklanan bireysel etkenler, (2) bireyin kimliğinin ana eksenlerini oluşturan ve bireysel etkenlerle karşılıklı ilişki içinde gelişen ve şekillenen cinsiyet, öğrenim düzeyi, yaş ve meslekle sınırlı olarak toplumsal ve demografik etkenler, (3) sürücü eğitiminin yapısı, içeriği ve kalitesi (4) ilk üç etkene dayalı olarak ortaya çıkan nesnel sürücü becerisi ve performansının bireyin kendisi tarafından algılanma biçimi ve (5) sürücülük deneyiminin süresi.

Araştırma esnasında derlenen olgusal verilerin tebliğ başlığı ile alakalı olan bazı önemli yönleri özetle aşağıda sunulmaktadır.

---

<sup>3</sup>Abdulkerim Sönmez (Proje Yöneticisi ve Raportör), Fatih Vursavaş ve Hüseyin Şimşek (Araştırma Asistanları), *Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücüler-I. Ankara'dan Seçilen Bir Örneklemde Yeni Sürücülerin Aldıkları Eğitimin Yeterliliği, Özyeterlilik, Özbekeri Düzeyleri ve İhtiyaçları Üzerine Bir Araştırma* (basım aşamasında araştırma raporu), EGM Trafik Araştırma Merkezi, Ankara, 2002.

### **3. Bulgular**

#### **3.1. Özel Sürücü Kurslarında Alınan Sürücü Eğitiminin Yapısı ve Yeterliliği**

Bilindiği üzere, Türkiye’de özel sürücü kurslarında verilen sürücü eğitimi Milli Eğitim Bakanlığı tarafından hazırlanmış olan program çerçevesinde yürütülmektedir. Programda sürücü eğitimi A1 ve A2-Sınıfı (motorlu bisiklet ve motosiklet), B-Sınıfı (otomobil, minibüs ve kamyonet), C-D-E-Sınıfı (kamyon, çekici ve otobüs), F-Sınıfı (lastik tekerlekli traktör), G-Sınıfı (iş makineleri) ve H-Sınıfı (hasta ve özürülülerin kullandığı araçlar) sürücü belgesi için sürücü eğitimi olmak üzere altı ayrı kategoride düzenlemiştir. Bütün sürücü belgesi sınıflarında Trafik ve Çevre Bilgisi, Motor ve Araç Tekniği Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi olmak üzere dört ana bölüm bulunmaktadır (bkz. *Motorlu Taşıt Sürücülerini Kursu B Sınıfı Müfredat Programı*). Her bir sürücü belgesi için öngörülen kuramsal ve uygulamalı eğitim süresi farklı olmakla birlikte genelde kuramsal eğitim toplam eğitim süresinin yaklaşık dörtte üçünü oluşturmaktadır.

Böyle bir eğitimi almış ve ardından girdikleri sınavı başarmış olarak kendileri ile bu araştırma esnasında mülakat yapılan yeni sürücüler aldıkları eğitimi, özellikle de Direksiyon Eğitimi hayli yetersiz olarak değerlendirmektedirler. Nitekim, aldıkları Trafik-Çevre Bilgisi eğitimi yeterli görenlerin oranı yüzde 78.8, Motor ve Araç Tekniği eğitimi yeterli görenlerin oranı yüzde 67.6, İlk Yardım Bilgisi eğitimi yeterli görenlerin oranı yüzde 65.9 ve Direksiyon Eğitimi yeterli görenlerin oranı yüzde 54.6’dır. Alınan eğitimin yeterliliğine ilişkin değerlendirmeler bireylerin cinsiyetleri, yaşları, öğrenim düzeyleri, meslekleri ve sürücülük ön tecrübelerinin süresi itibarıyla pek çok halde anlamlı farklılaşmalar göstermektedir. Öneminden dolayı sadece Direksiyon Eğitimi ile ilgili olarak zikretmek gerekirse: kadınların yüzde 43.7’si, erkeklerin ise yüzde 22.9’u, ortaokul ve altı öğrenim düzeyindeki bireylerin yüzde 21.3’ü, üniversite ve üstü düzeyde öğrenim görmüş bireylerin 37.7’si; profesyonel olmayan mesleklere sahip bireylerin yüzde 22.5’i, öğrencilerin yüzde 33’ü, profesyonel iş ya da mesleğe sahip bireylerin yüzde 36.2’si ve işi-mesleği olmayanların yüzde 40.5’i aldıkları Direksiyon Eğitimi yetersiz olarak değerlendirmektedirler. Sürücülük ön tecrübesi söz konusu olduğunda ise hiç sürücülük tecrübesi olmayanların yüzde 35.8’i, bir yıldan az ön tecrübesi olanların yüzde 32.8’i, bir-iki yıl arası ön tecrübesi olanların yüzde 24.1’i ve iki

yıldan daha fazla sürücülük tecrübesi olanların yüzde 25.2'si aldıkları Direksiyon Eğitimini yetersiz olarak değerlendirmektedir

### **3.2. Araç Sürmek İçin Genel Olarak Kendilerini Ne Derece Yeterli Gördükleri**

Direksiyon Eğitimi hakkındaki yoğun yetersizlik değerlendirmelerine rağmen araç sürme konusunda yeni sürücüler arasında nispeten daha yüksek düzeyde bir özgüven hüküm sürmektedir. Nitekim, kendilerini araç sürme becerileri konusunda “çok yetersiz” ve “yetersiz” bulanların genel oranı yüzde 8.2'dir. Ancak, bağımsız değişkenlerin hepsinde alt kümelerle yığılımda istatistiksel olarak anlamlı ve keskin farklılaşmalar gözlenmektedir. Özellikle cinsiyet sözkonusu olduğunda kadınların 19.2'si, erkeklerin ise 1.3'ü kendilerini “çok yetersiz” ve “yetersiz” olarak değerlendirmektedir. Buna karşılık aynı konuda kendilerini “yeterli” ve “çok yeterli” gören kadınların toplam oranı yüzde 39.4 iken, erkeklerin oranı yüzde 76.7'dir. Bu sonuçlar oransal olarak, her 1 erkeğe karşılık 1.9 kadın aldığı Direksiyon Eğitimini yetersiz bulurken, her 1 erkeğe karşılık 14.6 kadının araç sürme konusunda kendini yetersiz gördüğüne işaret etmektedir. Halbuki, aynı konulardaki “yeterlilik” değerlendirmelerinde aynı keskinlik gözlenmemektedir: Direksiyon Eğitiminde, her 1.6 erkeğe karşılık 1 kadın; araç sürme konusunda ise her 1.9 erkeğe karşılık 1 kadın kendini yeterli görmektedir. Cinsiyet etkeninden sonra, bağımsız değişken alt kümelerine yığılımda en çarpıcı farklılaşma sürücülük ön tecrübesine bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Sürücülük ön tecrübesine sahip olmayan bireylerin yüzde 15.2'si kendilerini “yetersiz”, yüzde 46.0'ı “kısmen yeterli” ve yüzde 38.8'i yeterli (“yeterli” ve “çok yeterli” kategorileri toplamı olarak) görürken, ön tecrübe süresi arttıkça yığılıma olumlu yöne kaymakta ve iki yıl ve daha fazla süreyle ön tecrübeye sahip bireyler arasında kendini yeterli görenlerin oranı yüzde 94.2'ye yükselmektedir. Veri tabanı üzerinden yapılan ileri istatistiksel analizler ön tecrübesi olmayan bireyler arasında özgüveni belirleyen temel etmenin Direksiyon Eğitimi olduğunu, buna karşılık ön tecrübesi olanlar arasında ise alınan formal eğitimin değil ön tecrübenin bizzat kendisi olduğunu göstermektedir ki, bu, sürücü eğitiminde uygulamanın bilgilenmeye taşıdığı üstünlüğüne dair önemli bir kanıt sunmaktadır. Yine de, bu konuda hüküm verebilmek için yeni sürücülerin belirli sürücü becerileri konusundaki değerlendirmelerinin bir analizine ihtiyaç vardır.

### **3.3. Belirli Sürücü Becerilerinde Duydukları Öz Yeterlilik Düzeyi**

Yeni sürücülerin araç sürme becerilerindeki (yani, yerinde ve zamanında uygun, yeterli ve koordineli sürücü eylemlerinde) özyeterlilik düzeyi direksiyon sınavlarında sürücü adaylarının başarı durumunun değerlendirildiği 17 farklı sürüş becerisi (bkz. Tablo 1) çerçevesinde yapılmıştır. Sürücü eğitimi programının içerik ve yapısı çerçevesinde söz konusu becerileri, niteliksel olarak, (a) ön bilgiye dayalı beceriler ve (b) araç sürme deneyiminin bizzat kendisine dayalı beceriler olmak üzere iki ana kategoriye ayırmak gerekir.<sup>4</sup>

Elde edilen sonuçları özet olarak ifade etmek gerekirse, sınavlarda dikkate alınan sürüş becerileri konusunda yeni sürücüler ağırlıklı olarak kendilerini “yeterli” ve hatta bundan daha fazla oranda “çok yeterli” görmektedirler. Bu genel iyimserlik özellikle ön bilgiye dayalı becerilerde daha bir belirginlik kazanmaktadır. Buna göre yeni sürücülerin kendilerini en yeterli gördükleri beceriler, (“yeterli” ve “çok yeterli” değerlendirmeleri toplamı olarak) aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi (yüzde 94.4), aracı yavaşlatıp, durma ve vites değiştirme (yüzde 93), geçiş üstünlüğü olan taşıtlara izin verme (yüzde 91.5) ve direksiyon hakimiyeti (yüzde 90.7)’dir. Buna karşılık, eğimli yollarda durma-kalkma becerisi ve güvenli manevra becerisi konularında kendilerini yeterli hissedenlerin oranı en düşük düzeyde (sırasıyla yüzde 74.9 ve yüzde 74.8) seyretmektedir. Bu iki beceri konusunda gözlenen öz yeterlilik kaybı kesin bir yetersizlikten çok bir izafi yetersizlik halinin ifadesi olan “kısmen yeterli” kategorisindedir. Aynı şey diğer sürüş becerileri için de geçerlidir. Kesin yetersizlik oranı düşük olmakla birlikte, yeni sürücülerin kendilerini en yetersiz hissettikleri beceriler, güvenli manevra becerisi (yüzde 5.4), eğimli yollarda durma-kalkma becerisi (yüzde 4.3) hız kurallarına uyma (yüzde 3.4), heyecan ve dikkat durumu (yüzde 3.4) ve durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme ve kapıların açılmasıyla ilgili (yüzde 3.0) hususlardır. Sürücü becerilerinin her biri eşit ağırlıkta ve yeterlilik değerlendirme aralığı “çok yetersiz” =1, .... ve

---

<sup>4</sup> Sınav değerlendirme listesinde yer alan aracın çalıştırılıp harekete geçirilmesi, güvenli manevra becerisi, eğimli yollarda dur-kalk becerisi, aracı yavaşlatıp durma; vites değiştirme becerisi, direksiyon hakimiyeti ve heyecan ve dikkat durumu dışında kalan 11 beceri ön bilgiye dayalı beceriler kategorisinde yerleştirilebilir. Bunlar Trafik ve Çevre Bilgisi eğitim programında konu başlıkları olarak yer almakta ve eğitim esnasında sınıflarda sürücü adayları bireylere öğretilmektedir. Geriye kalan ve yukarıda sıralanan diğer 6 beceri ise ikinci kategoriye dahil becerilerdir, yani, esas olarak, kuramsal bilgiye değil, doğrudan doğruya araç sürme deneyimine dayalı olarak gelişen becerilerdir. Ancak, bunlar arasında heyecan ve dikkat durumu sürücü bireyin ruhsal yönden kendine güveninin gelişimini dikkate alması bakımından diğer beş beceriden farklı durmaktadır ve bu haliyle ayrı bir kategori olarak düşünülmesi daha yerinde olur.

“çok yeterli”=5 katsayısı verilerek yapılan hesaplama ve analiz sonuçlarına göre, bir bütün olarak listede yer alan becerilerin toplam ortalama puanı açısından yeni sürücüler arasında “çok yetersiz” düzeyde denilebilecek hiçbir kimse bulunmamakta, yetersiz düzeyde ise sadece 1 kişi bulunmaktadır. Böylelikle, yeterlilik düzeyinin negatif kutbu “kısmen yeterli”lik noktasından başlamakta ve ağırlıklı olarak “çok yeterli”lik kutbuna kaymaktadır. Dolayısıyla, örneklemdaki bireylerin Direksiyon Eğitiminin yeterliliği söz konusu olduğunda zirveye çıkan olumsuzluk değerlendirmeleri, araç sürme konusundaki genel öz yeterlilik algılarında yumuşamakta, spesifik sürücü becerilerinde ise çok büyük bir ağırlıkla olumluya kaymaktadır. Yine de, bu genel örüntü içinde başta cinsiyet ve ön tecrübe süresi, ardından da öğrenim düzeyi ve yaşa bağlı olarak alt kümelerle yığılımda kimi farklılar öne çıkmaktadır. Önceki hususlarda olduğu gibi, spesifik sürücü becerileri konusunda da erkeklere nazaran kadınlar, diğer öğrenim düzeyindekilere nazaran üniversite öğrencileri, ön tecrübesi olanlara nazaran daha önceden hiç tecrübesi olmayanların ve diğer yaş grubundakilere nazaran 20-21 yaş grubundakileri ile ve 24 yaşın üstündeki bireyler arasında negatif kategorilere yığılım istatistiksel olarak anlamlı şekilde yüksektir. Buna karşılık, iki yıl ya da daha fazla ön tecrübeye sahip olanlar başta olmak üzere lise düzeyi öğrenime sahip bireyler ve 18-19 yaş grubundaki bireyler arasında ise öz yeterlilik en yüksek düzeyde (sırasıyla yüzde 98, yüzde 98.2 ve yüzde 97.2) seyretmektedir.

Örnekleme içinde bağımsız değişken alt kümelerine yığılım konusunda tespit edilen bu genel örüntü alınan eğitimin kimler tarafından ne derece yeterli ya da yetersiz görüldüğüne dair örüntü ile paralellik göstermektedir. Ancak bu konunun ayrıntısından ziyade her bir becerinin özgün bir nitelik taşıdığını da dikkate alarak aşağıda sürücü becerilerini bireylerin bağımsız değişkenler olarak belirlenen toplumsal ve demografik nitelikleri ve alınan sürücü eğitiminin yeterliliği ve ön tecrübe düzeyleri ile karşılıklı etkileşimi içinde incelemek yerinde olacaktır. Bu çerçevede olarak, özellikle ön bilgiye dayalı beceriler ile bizzat araç sürmeye dayalı becerilerin bu etkenlerle nasıl bir ilişkiye girdiklerinin görülmesi önemlidir.

**Tablo 1.** Belirli Sürücü Becerilerinde Duyulan Ortalama Öz Yeterlilik Düzeyi ve Bu Becerilerde Duyulan Yeterlilik Düzeyi ile Yaş, Öğrenim Düzeyi ve Sürücülük Ön Tecrübesi Süresi Arasındaki Korelasyon

Sürücü becerileri	Ortalama puan	Standart sapma	Korelasyon katsayısı	
			Yaş	Öğrenim düzeyi
1. Aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, kalkış	4.42	0.62	-0.168**	-0.092**
2. Durakladığı yerden kontrollü çıkış	4.25	0.67	-0.087	-0.103**
3. Şerit izleme ve değiştirme	4.27	0.69	-0.166**	-0.004
4. Hız kurallarına uyma	4.15	0.80	0.026	0.009
5. Takip mesafesine uyma	4.17	0.78	0.058	-0.034
6. Güvenli sollama ve geçme	4.17	0.78	-.091**	-0.078
7. Kavşaklara yaklaşımda dönüş kurallarına uyma	4.13	0.73	-0.144**	-0.089**
8. Kavşaklardaki karşılaşmalarda ilk geçiş hakkına uyma	4.19	0.72	-0.048	-0.096**
9. Güvenli manevra becerisi	3.95	0.86	-0.129**	-0.182**
10. Karşıdan gelen trafiğe geçiş kolaylığı sağlama	4.18	0.70	-0.033	-0.055
11. Durma, duraklama, park etme, indirme, bindirme, kapıların açılmasıyla ilgili kurallar	4.22	0.77	-0.116**	-0.050
12. Geçiş üstünlüğü olan taşıtlara geçiş izni verme	4.41	0.68	-0.087	-0.056
13. Eğimli yolda dur-kalk becerisi	4.01	0.84	-0.183**	-0.185**
14. Aracı yavaşlatıp, durma; vites değiştirme becerisi	4.39	0.66	-0.164**	-0.091**
15. Direksiyon hakimiyeti	4.37	0.71	-0.189**	-0.177**
16. Ses cihazı ve araç ışıklarının Kullanımı	4.21	0.73	-0.088**	-0.074
17. Heyecan ve dikkat durumu	4.12	0.88	-0.169**	-0.029

*Açıklamalar:* Cevabı belli olmayan vakalar işlem dışı bırakılmıştır.

(≠) Gruplandırılmamış veriler itibarıyla.

*İstatistiksel anlamlılık düzeyi:* \* = yüzde 99, \*\* = yüzde 95, \*\*\* = yüzde 90 güvenirlikle anlamlı.

Tablo 1’de verilen hesaplama sonuçları, güvenli manevra becerisi hariç, bütün sürüş becerilerinde ortalama öz yeterlilik puanının 4’ün üzerinde ve fakat bizzat araç sürmeye dayalı becerilerde duyulan öz yeterlilik düzeyinde izafi bir düşüşün var olduğunu göstermektedir. Tabloda sunulan sonuçların en önemli yanı ise, iki beceri istisna olmak üzere, yaş ve öğrenim düzeyi ile sürüş becerilerinde duyulan öz yeterlilik düzeyi arasında zayıf fakat çoğu kere istatistiksel olarak güvenilir negatif bir korelasyonun olmasıdır. Yani, yaş ve

öğrenim düzeyi yükseldikçe genel olarak sürüş becerilerinde duyulan öz yeterlilik düzeyi düşmektedir. Buna karşılık, hız kurallarına uyma ve takip mesafesine uyma söz konusu olduğunda ise, yaş ilerledikçe yeni sürücülerin bu konulardaki öz yeterlilik düzeyi de, istatistiksel olarak yeterince güçlü ve güvenilir olmamakla birlikte, yükselmektedir. Aynı türden bir ilişki öğrenim düzeyi ile hız kurallarına uyma arasında da gözlenmektedir.

Sürüş becerilerinin gelişiminde şüphesiz ki en önemli etken Direksiyon Eğitimi ya da bunun muadili olarak düşünülebilecek olan ön tecrübedir. Ancak bu becerilerin bir kısmının, yukarıda işaret edildiği üzere, ön bilgiye dayalı olması, en azından sürücü eğitimi programında böyle bir yapının mevcut olması, Trafik ve Çevre Bilgisi Eğitimi de kritik bir etken olarak devreye sokmaktadır. Öte yandan, sürücü bireyin araç ile olan aşinalığını iletmesi bakımından Motor ve Araç Tekniği Eğitiminin de doğrudan doğruya beceri gelişimine katkı sağlamaktan çok genel bir öz güven duygusunun gelişimi üzerinde etkisi olabilir. Sürücü eğitiminde araç sürme becerilerine hiçbir katkı sağlaması beklenemeyecek olan ise İlk Yardım Bilgisi eğitimidir. Bu hususlar göz önünde bulundurulduğunda, her bir eğitim konusunun yeterliliğine ilişkin değerlendirmeler ve sürücü ön tecrübesi ile sürüş becerilerinde duyulan öz yeterlilik düzeyi arasında ne tür bir korelasyon olduğunun araştırılması sürücü eğitiminin etkinliğine ilişkin bir değerlendirme yapabilmek için gerekli görünmektedir.

Tablo 1'de verilen sonuçlar, sürücü eğitiminin bütün konularında, eğitiminin yeterlilik düzeyine ilişkin olumlu değerlendirmeler ile sürüş becerilerinde duyulan öz yeterlilik düzeyi arasında pozitif bir ilişki olduğunu göstermektedir. Sürüş becerilerinde duyulan öz yeterlilik ile sürücülük ön tecrübesi arasında da, hız kurallarına uyma ve takip mesafesine uyma becerileri hariç olmak üzere, pozitif bir korelasyon mevcuttur. Ancak, genel olarak araç sürmede duyulan öz güven düzeyi ile ön tecrübe süresi arasında tespit edilen yüksek korelasyon burada söz konusu değildir. Aksine, sürüş becerileri ile Direksiyon Eğitiminin yeterlilik düzeyi ve ön tecrübe süresi arasında hemen hemen aynı düzeyde bir korelasyon mevcuttur. Yine de, aracın çalıştırılıp, harekete geçirilmesi, şerit izleme ve değiştirme, güvenli manevra becerisi, eğimli yollarda dur-kalk becerisi, direksiyon hakimiyeti ve heyecan ve dikkat durumunda sürücülük ön tecrübesi ile daha yüksek ve belirgin bir korelasyon gözlenmektedir.

Önceki sonuçlarla birlikte dikkate alındığında, bu tespitler sürücü okullarında verilen eğitim ile sürücü adayları bireylerin bu okullar dışında kazandıkları sürücülük tecrübesinin sürücülerde özgüven ve beceri gelişimi hususlarında farklı derecelerde ve şekilde etkide bulduklarını göstermektedir. Özet olarak belirtmek gerekirse, sürücülük ön tecrübesi sürücü öz güvenine sürücü becerilerine yaptığından daha fazla bir katkı sağlamaktadır. Bu nesnel tabanı olmayan bir katkı değil, aksine, deneyerek, uygulayarak kazanabilecek becerileri geliştirmeye dayalı görünmektedir. Yeni sürücülerin aldıkları sürücü eğitimine yönelik eleştirileri ve araç sürmek bakımından kendilerinde gördükleri eksikliklere dair rapor ettikleri hususlarda bu hükmü destekler niteliktedir.

Beceri türleri ile etkenler arasındaki korelasyon gruplandırılmış beceri puanları üzerinden yapıldığında bu görüntü daha da belirginleşmektedir. Gerçekten de, ön bilgiye dayalı beceriler toplam puanı ile Trafik ve Çevre Bilgisi, Direksiyon Eğitimi ve ön tecrübe süresi arasındaki korelasyon katsayısı, (yüzde 99 istatistiksel güvenilirlik düzeyinde) sırasıyla 0.137, 0.235 ve 0.162; araç sürme deneyimine dayalı beceriler toplamı ile aynı etkenler arasındaki korelasyon katsayısı sırasıyla 0.114, 0.267 ve 0.384; ruhsal beceri puanı ile aynı etkenler arasındaki korelasyon katsayısı ise sırasıyla 0.049 (istatistiksel olarak anlamlı değil), 0.145 ve 0.195'tir. Dolayısıyla, korelasyon katsayısı değerleri dikkate alındığında, aradaki birlikte değişme ilişkisi zayıf olmakla birlikte, ön bilgiye dayalı becerilerde etkenlerin sıralanması Direksiyon Eğitimi, ön tecrübe süresi ve Trafik ve Çevre Eğitimi; bizzat araç sürme deneyimine bağlı becerilerde ön tecrübe süresi, Direksiyon Eğitimi ve Trafik ve Çevre Bilgisi Eğitimi; ruhsal becerilerde ise ön tecrübe süresi ve Direksiyon Eğitimi şeklindedir. Örneklemin bütüne ilişkin regresyon analizi sonuçları da cinsiyet, öğrenim düzeyi, yaş, meslek ve ön tecrübe süresi alt kümelerinde aynı örüntünün geçerli olduğunu göstermektedir.

### **3.4. Rapor Edilen Bazı Bireysel Beceri Eksiklikleri ve Yetersizlikleri**

Örneklemdaki sürücülerin yüzde 58.6'sı araç sürme konusunda kendilerinde bir eksiklik ya da yetersizlik gördüğünü dile getirmiştir. Sürücülerin kendilerinde gördükleri eksiklikler-yetersizliklerle ilgili olarak dile getirdikleri hususları (a) teknik sürüş becerileri eksiklikleri, (b) algılama-dikkat eksiklikleri ve psikolojik yetersizlikler, (c) araç donanımını tanıma eksiklikleri ve (d) bilgi eksiklikleri olmak üzere dört grupta toplamak mümkündür. Rapor

edilen eksikliklerin yüzde 76.5'i birinci, yüzde 19.5'i ikinci, yüzde 8.8'i üçüncü ve aynı nispette dördüncü kategoride yer almaktadır.

Örneklemedeki bütün sürücüler itibariyle, spesifik olarak dile getirilen eksikliklerin başında pratik-tecrübe eksikliği (yüzde 32.4) gelmekte, bunu park etmede sorunlar yaşama (yüzde 7.6), heyecanlanma (yüzde 7.6), yoğun trafik ortamında araç kullanamama (yüzde 7.4), direksiyon hakimiyeti sağlayamama (yüzde 4.0), ana yollarda araç kullanamama (yüzde 3.6), genel trafik korkusu yaşama ve eğimli yollarda durma-kalmada sorun yaşama (eşit ağırlıkta olarak yüzde 2.2) ve dikkatsiz davranma (yüzde 1.6) izlenmektedir. Bu sorunlardan bazılarının diğerleri ile birlikte rapor edildiği vakalar da söz konusudur. Ancak, dile getirilen sorunların sürücülerin sosyal ve demografik nitelikleriyle bağlantılı olarak incelenmesi bundan daha ilginç ve önemli sonuçlar ortaya koymaktadır. Birkaç örnek vermek gerekirse: kadınların yarısı (yüzde 50.8) kendilerinde pratik-tecrübe eksikliği görürken, kendilerinde aynı eksikliği gördüğünü rapor eden erkeklerin oranı yüzde 20.7'dir; orta okul ve daha alt düzey öğrenime sahip bireyler arasında kendilerinde pratik tecrübe-eksikliği gören bireylerin oranı yüzde 14.7 iken, bu nispet öğrenim düzeyine paralel olarak artmakta ve üniversite ve daha üst öğrenim düzeyine sahip bireyler arasında yüzde 58.2'ye yükselmektedir. Buna karşılık, örneğin, ön tecrübesi olmayan bireylerin yüzde 51.6'sı kendinde böyle bir eksiklik olduğunu dile getirirken, ön tecrübe süresi arttıkça kendinde böyle bir eksiklik görenlerin oranı gerilemekte ve iki ya da daha fazla yıl ön tecrübeye sahip bireyler arasında yüzde 9.6'ya düşmektedir.

Pratik-tecrübe eksikliği çok spesifik olmayan bir nitelendirme olmasından ötürü ilk bakışta daha çok psikolojik yetersizlik ve özgüvenin gelişmemiş olmasının dolaylı bir ifadesi ve göstergesi olarak düşünülebilir. Nitekim, *Meclis Trafik Araştırma Komisyonu Raporunda* (s. 94) da dile getirildiği üzere, "güvenli araç kullanmada etkili olduğu bilinen dikkat, konsantrasyon, el-ayak-göz koordinasyonu, hız-mesafe tahmini gibi doğuştan gelen yeteneklerin de araç kullandıkça ve zamanla geliştiği" tespit edilmiştir. Dolayısıyla, yeni sürücüler bu hususlarda yaşadıkları sorunları ve eksiklikleri pratik-tecrübe eksikliği olarak ifade ediyor olabilirler. Ancak, gerek alınan sürücülük eğitimine yönelik eleştirilerde, gerekse diğer spesifik eksikliklerde de dile getirildiği üzere, bu nitelendirme sıkışık alanlarda park etme, geri manevra, eğimli yollarda durma kalkma, periferal görme yeteneği yeterince gelişmediği için yoğun trafik ortamında güvenli manevra yapamama, değişik ortam ve

ihtiyaçlar karşısında direksiyon hakimiyeti sağlayamama vb becerilerdeki eksikliklerin genel bir ifadesi olarak düşünülmelidir.

Pratik-tecrübe eksikliğine nazaran daha az zikredilen bu tür beceri eksikliklerinden en sık dile getirilen üçünün sürücülerin toplumsal ve demografik nitelikleri itibariyle dağılımında da pratik-tecrübe eksikliğinde karşılaşılan genel örüntü devam etmekte, ancak bazı sorunlarda alt kümeler arasındaki oransal farklılıklar görece olarak artmaktadır. Ayrıca, pratik-tecrübe eksikliği ile yeni sürücülerin bağımsız değişken olarak tanımlanmış olan toplumsal ve demografik nitelikleri arasında ve özellikle cinsiyet ile en sık dile getirilen beş sorun arasında gözlenen düzenli ve güçlü ilişkinin diğer bağımsız değişkenler ile diğer dört toplumsal ve demografik nitelik arasında aynı düzenlilik ve güçlülükte gözlenmiyor olmasıdır. Bu bakımdan özellikle yoğun trafik ortamında araç kullanma ile öğrenim düzeyi, yaş, meslek ve ön tecrübe süresi; heyecanlanma ile öğrenim düzeyi, yaş ve meslek arasındaki birlikte değişme ilişkisinin güvenilirlik düzeyinin istatistiksel olarak ya zayıf ya da makul güvenilirlik sınırının altında olması hayli dikkat çekicidir. Bu, belirtilen türden sorunlar yaşamamanın söz konusu etkenlere bağlı olarak açıklanamayacak kadar daha genel ve muhtemelen başka değişkenlerle ilişkili olduğunun bir belirtisi olarak düşünülmelidir ki, burada ele alınan değişkenler arasında bunların cinsiyet ve ön tecrübe oldukları görülmektedir.

#### **4. Sonuç ve Öneriler**

Yukarıda çok özet halde sunulan sonuçlar Türkiye’de sürücü eğitiminde kuramsal eğitim ile uygulamalı eğitim arasındaki dengenin iyi kurulmadığını, belki aksine olarak sürücü eğitiminin ihtiyaçları dahilinde ters kurulduğunu ve bunun ortaya çıkardığı eğitim açığının kısmen bireylerin kurumsal eğitim dışındaki gayretleri ile giderilebildiğini göstermektedir. Dolayısıyla, nasıl bir eğitim programının arzulan nitelikte sürücü yetiştirmeye bugünkünden daha fazla katkı sağlayabileceğinin öncelikle ve olgusal verilerin ışığında tartışılması gerekmektedir. Bu olgusal verilerin başında eğitimi alanların bizzat kendi deneyim, ihtiyaç ve önerileri gelmektedir ki, araştırma esnasında kendileri ile mülakat yapılan sürücülerin tamamının yüzde 59.3’ü, bir önerisi olanların yüzde 84.5’i tarafından yapılan yüzlerce önerinin yüzde 51.8’inin Direksiyon Eğitiminin süresinin artırılıp, tarzının değiştirilmesi yönünde oluşu kanaatimizce herşeyi özetler niteliktedir. Bu tebliğin konusu olmamakla birlikte çeşitli kaynaklarda yer alan olgusal ve bilimsel verileri de dikkate alan

yeni bir sürücü eğitimi programı önerisinin burada kendisinden bir kesit aktarılan araştırma raporunda ayrıntılı olarak yer aldığına işaret etmekte yarar bulunmaktadır.

### **Kaynaklar**

*Motorlu Taşıt Sürücüleri Kursu B Sınıfı Müfredat Programı*, (1993) MEB, Yayın No. 2591, Ankara.

Sönmez, A. (Proje Yöneticisi ve Raportör), Vursavaş, F. ve Şimşek, H. (Araştırma Asistanları), (2002) *Sürücü Eğitimi ve Yeni Sürücüler-I. Ankara'dan Seçilen Bir Örnekte Yeni Sürücülerin Aldıkları Eğitimin Yeterliliği, Özyeterlilik, Özbekeri Düzeyleri ve İhtiyaçları Üzerine Bir Araştırma* (basım aşamasında araştırma raporu), EGM Trafik Araştırma Merkezi, Ankara.

*TBMM Trafik Komisyonu Raporu*, (2000) Esas No: A.01.1. GEÇ. (10/139, 14, 126, 132, 133)-302.