

# Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında Kullanılan Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi\*

Hüseyin SELVİ<sup>1</sup> Bayram BIÇAK<sup>2</sup>

**Özet.** Bu çalışmada, Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü kurslarında kullanılan sürücü eğitim programı Stufflebeam'in bağlam, girdi, süreç ve ürün (CIIP) değerlendirme modeli kullanılarak değerlendirilmiştir. Çalışmaya, uygun örnekleme metodu ile seçilen 500 kişilik bir grup katılmıştır. Yapılan analizler neticesinde: ilgili programın katılımcıların görüşleri doğrultusunda bağlam, girdi, süreç ve ürün boyutları açısından yetersiz olduğu görülmüş ve bu yetersizliklerin giderilmesine yönelik önerilerde bulunulmuştur.

**Anahtar Kelimeler:** sürücü eğitim programı, Stufflebeam değerlendirme modeli, program değerlendirme

## Evaluation Of Curriculum Used In The Driving Schools Of The Ministry Of Education

**Abstract:** 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) evaluation model. This study includes a sample group of a five hundred people who are chosen with an appropriate sampling method. After the data has been analyzed, many deficiency in the context, input, process, and product factors of the curriculum have seen and suggestions have offered for disappearing the deficiencies.

**Key Words:** driver education curriculum, stufflebeam's evaluation model, program evaluation

### Giriş

Ulaşım modern hayatın ve ülke ekonomisinin vazgeçilmez unsurlarından birisi olup, geçmişten günümüze oldukça radikal sayılabilecek bir değişim ve gelişim göstermiştir. Asırlar boyunca hayvan sırtlarında yapılan ulaşım, bilimin ve teknolojinin gelişmesi ile birlikte modernleşmiş ve motorlu taşıtlar günümüz en yaygın ulaşım araçları haline gelmiştir.

Bu duruma paralel olarak dünyada olduğu gibi ülkemizde de taşıt sayılarında hızlı artışlar yaşanmış ve ülke refahı, ekonomisi, sosyal hayat, kısacası insan hayatının hemen her basamağı bu araçlara bağımlı hale gelmiştir.

Araç kullanımında meydana gelen bu artış ve bağımlılık pek çok sorunu da beraberinde getirmiştir. Bu sorunlardan en dikkat çekici olanı da hiç kuşkusuz karayolu trafik güvenliğidir. Ülkemiz karayollarında her yıl binlerce trafik kazası meydana gelmekte ve bu kazalarda pek çok insan yaşamını yitirmektedir.

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 ülkemizde de trafikte kayıtlı bulunan araç sayısı hızla artmakta ve bu duruma paralel olarak trafik güvenliği sorunu da gittikçe büyümektedir.

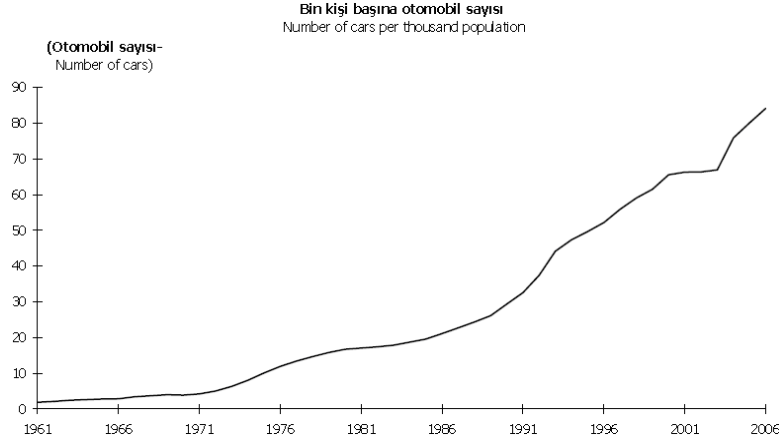
Ülkemizde trafiğe çıkan araç sayısı; 2003 yılında 186.834, 2004 yılında ise 550.600 olarak kaydedilmiştir. Bu rakamlar Grafik 1'de de görüldüğü üzere hızla artmaya devam etmektedir. 2013 yılı mart ayı itibari ile TÜİK verilerine göre toplam 17 265 567 adet araç trafikte kayıtlı bulunmaktadır (TÜİK, 2013; TAE, 2008).

\*Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme Anabilim Dalında yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi,2009

1 Uzman, Mersin Üniversitesi, Tıp Fakültesi, Tıp Eğitimi Anabilim Dalı, hsyn\_selvi@yahoo.com.

2

Grafik 1: Kişi Başına Düşen Otomobil Sayısı



(TÜİK, 2007)

Hızla artan yeni araç ve sürücü sayıları da göz önüne alındığında trafik güvenliği sorununun içinden çıkılmaz bir noktaya sürüklendiği söylenebilir.

Trafik kazaları ile ilişkili faktörler incelendiğinde ise; sürücü hatalarından kaynaklanan kazaların, ülkemizde ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında sürücülere bağlı kazaların oranı her yıl %90’larda seyretmekte iken, bu oran İngiltere için %65, ABD için ise %57 olarak tespit edilmiştir (Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM), 2002).

Bu durum dikkatleri ülkemizde verilen trafik eğitimin niteliğine çevirmektedir. Meydana gelen trafik kazalarını tamamen ortadan kaldırmak mümkün olmayabilir ancak kazaların %90’ının sürücü hatalarından kaynaklanması, sürücülerin bilinçlendirilerek ve daha iyi eğitilerek bu oranın en aza indirilebileceğini göstermektedir.

Sürücü eğitimi konusunda ise en önemli görev Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) bünyesinde çalışan özel sürücü kurslarına ve bu kurslarda kullanılan eğitim programına düşmektedir. Ülkemizde kullanılan sürücü eğitim programı; Trafik ve Çevre Bilgisi (35 saat), İlk Yardım Bilgisi (12 saat), Motor ve Araç Tekniği (16 saat) ve Direksiyon Eğitimi (20 Saat) derslerini içermektedir. İlgili eğitim programında yer alan derslerin işleniş biçimlerine yönelik kısa bilgi aşağıda açıklanmaktadır.

Direksiyon eğitiminde, demonstrasyon (göstererek anlatma) soru-cevap, eleştiri, kolaydan zora metod ve teknikleri kullanılmakta; sürülecek araç üzerinde uygulamalar yapılmaktadır.

İlk yardım eğitiminde, uygulama yapmayı gerektiren konu ve alt konular canlı model veya manken üzerinde uygulanmakta ve kursiyerlere uygulatılarak öğretilmesi sağlanmaktadır.

Motor ve araç tekniği dersinde, direksiyon eğitiminde kullanılan yöntem ve teknikler ek olarak konularla ilgili resimler, levhalar, slaytlar, geliştirilmiş şekiller ve diğer eğitim araç-gereçleri kullanılmaktadır.

Trafik ve çevre bilgisi dersinde, programda yer alan Trafik Kuralları dışındaki mevzuata yönelik konular kursiyerlere kısa ve öz bilgi olarak anlatılmakta, trafikle ilgili bilgiler ve tarifler ise tanıtıcı resim veya şekiller kullanılarak aktarılmaktadır.

İlgili eğitim programı ile ilgili genel ve özel hedefleri de kapsayan daha ayrıntılı bilgi ise Selvi (2009)’un yapmış olduğu çalışmada kapsamlı olarak ele alınmıştır.

Kullanılan sürücü eğitim programı ile ülkemizde sürücü hatalarından kaynaklanan kaza oranları karşılaştırıldığında, programın nitelikli sürücü yetiştirmede ne kadar yetersiz kaldığı görülmektedir. Bu nedenle ilgili eğitim programının bir an önce değerlendirilmesi, eksikliklerinin belirlenmesi ve giderilmesi gerekmektedir.

Bu amaçla yapılan literatür incelemesi neticesinde, sürücü eğitim programının değerlendirilebilmesi ve program hakkında karar verme yetkisine sahip bireylerde programın olumlu ve olumsuz yanları hakkında farkındalık oluşturulabilmesi için; yönetim yönelimli değerlendirme modellerinden bir tanesi olan Stufflebeam’in bağlam, girdi, süreç ve ürün (CIIP) değerlendirme

modelinin kullanımının uygun olacağı düşünülmüştür (Fitzpatrick ve diğ., 1997). Modelin basamakları aşağıda kısaca açıklanmaktadır.

### *Bağlamın Değerlendirilmesi:*

Bu basamakta programla ilgili tüm faktörler ve mevcut durum analiz edilmekte ve hedeflerin belirlenmesi için bir temel oluşturmak amaçlanmaktadır. Bağlam değerlendirme gerçek bir durum analizi olmamakla birlikte hedef geliştirme basamağı için temel oluşturmaktadır (Demirel, 1999; Ornstein & Hunkins, 1988: 261, Akt.: Karataş, 2007).

### *Girdinin Değerlendirilmesi:*

Bu basamakta; planlar, taktikler, kaynaklar, işlemleri uygulama araçları vb. gözden geçirilmekte ve alınacak kararların yapılandırılmasına hizmet etmek amaçlanmaktadır (Gilchrist & Roberts, 1974: 85 Akt.: Karataş 2007).

### *Sürecin Değerlendirilmesi:*

Bu basamakta planlanan ve gerçekleştirilen etkinlikler arasındaki uyum, yapılan işlemler, uygulamalar, zaman çizelgeleri vb. değişkenler incelenmektedir (Demirel, 1999; Gilchrist & Roberts, 1974: 85 Akt.: Karataş, 2007).

### *Ürünün Değerlendirilmesi:*

Bu basamakta ise programın ürünü hakkında veri toplanmakta ve beklenen ürün ile gözlenen ürün karşılaştırılmaktadır. Ürün değerlendirme ile uygulanan programın devam edip etmeyeceği yada nasıl bir değişikliğe uğratılması gerektiği hakkında fikir sahibi olunabilmektedir (Demirel, 1999).

### **Araştırmanın Amacı ve Önemi**

MEB sürücü kurslarında kullanılan eğitim programının yeterliklerinin ve eksikliklerinin, bu programı uygulayan öğretmenlerin, sürücü adaylarının ve diğer sürücü belgesi sahibi bireylerin görüşlerine dayalı olarak belirlenmesi ve program hakkında karar verme yetkisine sahip olan kişilerde bir farkındalık oluşturulması bu araştırmanın ana amacını oluşturmaktadır.

Sürücülerin daha nitelikli eğitimlerine katkı sağlamak amacıyla yapılan bu çalışma, kullanılan programda bulunan sorunların tespit edilmesi, bu sorunların program geliştirmenin hangi aşamasından kaynaklandığının belirlenmesi, ilgili programın geliştirilmesinden sorumlu insanlarda farkındalık oluşturulması ve nihai olarak trafik güvenliğinin sağlanması açısından önemli görülmektedir.

### **Problem Cümlesi ve Alt Problemler**

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

1. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının bağlam açısından niteliği katılımcı görüşleri doğrultusunda nasıldır?
2. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının girdi açısından niteliği katılımcı görüşleri doğrultusunda nasıldır?
3. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının süreç açısından niteliği katılımcı görüşleri doğrultusunda nasıldır?
4. Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında kullanılan eğitim programının ürün açısından niteliği katılımcı görüşleri doğrultusunda nasıldır?

### **Sayıtlar ve Sınırlılıklar**

Bu araştırma ile ilgili sayıtlar aşağıda sıralanmıştır.

1. Katılımcılar geliştirilen formu kendi bilgi görüş ve eğilimleri doğrultusunda içtenlikle cevaplamışlardır.
2. Bu çalışma Bolu il merkezindeki B sınıfı sürücülerle sınırlıdır.

### **Yöntem**

Bu araştırma, hali hazırda kullanılmakta olan bir eğitim programını değerlendirmeyi amaçladığından bir program değerlendirme çalışmasıdır.

*Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında Kullanılan Sürücü Eğitim Programının  
Değerlendirilmesi*

**Evren:** Bu araştırmanın evrenini; Bolu İl Merkezinde bulunan ve Bolu Emniyet Müdürlüğü Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü'nün 31.03.2009 tarihli verilerine göre, sayıları 50.096 olan 'B' sınıfı sürücü belgesi sahibi bireyler oluşturmaktadır.

**Örneklem:** Konu ile ilgili olarak yapılan literatür araştırmasında; 50.096 kişilik bir evrenden seçilen 382 kişilik bir örneklemin evreni temsil etmede yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır. Örneklem sayısının belirlenmesinde Gay (1996)'nın belirtmiş olduğu tablodan yararlanılmıştır. Ölçme aracı uygulandıktan sonra meydana gelebilecek çeşitli veri kayıpları da göz önünde bulundurularak en az 500 kişilik bir örneklem grubuna ulaşmak hedeflenmiştir.

Araştırmaya katılan örneklem grubunun betimsel özellikleri Tablo 1'de sunulmuştur.

Tablo 1: Bireylerin Eğitim Düzeyi, Sürücülük Deneyimi ve Geçirmiş Oldukları Kaza Sayıları

		n	f
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	41	%5.8

**Veri Toplama Aracı ve Uygulanması:**

Sürücü eğitim programının yeterliklerini ve eksikliklerini belirlemeye yönelik veriler Stufflebeam'ın (1971) CIPP program değerlendirme modeli çerçevesinde Selvi (2009) tarafından geliştirilen ölçme aracından elde edilmiştir.

İlgili ölçek; ilk kısımda 6 adet betimsel madde, ikinci kısımda Likert tipinde 5'li (kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kısmen katılıyorum, katılıyorum, kesinlikle katılıyorum) ve bazı maddeler için de 6'lı (kesinlikle katılmıyorum, katılmıyorum, kısmen katılıyorum, katılıyorum, kesinlikle katılıyorum, bu unite ve içeriği programdan çıkarılmalıdır) puanlanan 90 madde olmak üzere toplam 96 maddeden oluşmaktadır.

Bu ölçme aracı 535 kişilik gruba 01/04/2009-01/05/2009 tarihleri arasında uygulanmıştır. Ancak veriler bilgisayar ortamına aktarılırken ölçeğe içtenlikte cevap vermeyen ya da ölçekteki maddeleri eksik dolduran 35 kişinin verileri dikkate alınmayarak hedeflenen 500 kişilik gruba ulaşılmıştır.

Ölçeğin geçerliğine kanıt aramak amacıyla faktör analitik yöntemlere başvurulmuş ve maddelerin, toplam varyansın % 73.139'unu açıklayan özdeğeri 1 den büyük 11 faktör altında toplandığı gözlenmiştir. Ancak maddelerin faktörlere dağılımları incelendiğinde bu 11 faktörün 8 tanesine anlamlı isimler verilebilmiştir. Anlamlandırılan 8 faktör toplam varyansın %67,962'sini açıklamaktadır. Bu faktörlerden ilki bağlam boyutunu, 2. ve 3'üncüsü girdi boyutunu, 4., 5 ve 6'ncısı süreç boyutunu, 7'cisi ürün boyutunu ve son olarak 8.si de öneriler boyutunu oluşturmaktadır. Boyutlara yönelik örnek maddeler Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 2: Boyutlar İçin Örnek Maddeler

Bağlam boyutu	8) Sürücü eğitimi boyunca verilen Motor ve Araç Tekniği Dersi; adayların gerçek hayatta karşılaştıkları sorunları çözmelerine yardımcı olacak niteliktedir.
Girdi boyutu	14) Motorlu Taşıtlar Sürücü Eğitim Programında yer alan insan vücudu başlıklı konular; trafik güvenliği açısından bütün sürücülerce bilinmelidir.
Süreç boyutu	52) Sürücü Eğitim Programında yer alan 'sağlığı bozan dış etkenler ve ilkyardım' başlıklı konu; <u>mevcut sürücü eğitim programıyla sürücü adaylarına kazandırılabilen midir?</u>
Ürün	85) Sürücü adayları eğitim sonunda; yorgun, alkollü, hasta, vs. iken araç kullanılmaması gerektiğinin

boyutu	bilincindedirler.
--------	-------------------

Ölçeğin güvenilirliğine kanıt aramak amacıyla ise Cronbach Alpha İç Tutarlılık Katsayısı hesaplanmış ve 0.965 olarak bulunmuştur.

#### **Verilerin Analizi:**

Elde edilen veriler bilgisayar ortamına aktarılmış, verileri betimlemek için yüzde (%) ve frekanslar (f) kullanılmıştır. Çalışmaya katılan bireylerin genel düşüncelerini saptamak için frekans dağılımları, ortalamalar ve standart sapma değerleri hesaplanmıştır. Elde edilen puanların yorumlanması amacıyla Tablo 3’de belirtilen puan aralıkları oluşturulmuştur. Bireylerin eğitim düzeyleri, sürücülük deneyimleri ve geçirmiş oldukları kaza sayısı değişkenleri açısından gruplar arası farklar ise F testiyle incelenmiştir. F testinin uygulanabilmesi için toplam puan açısından verinin normal dağılıp dağılmadığı incelenmiş ve kayışlık değeri -0,28, basıklık değeri ise 0,11 olarak bulunmuştur. Sparfeldt ve ark (2006) yapmış oldukları çalışmada 0.4 değerinden küçük bulunan kayışlık değeri için verinin normal dağıldığını belirtmişlerdir, bu nedenle bu çalışmanın verisinin normal dağıldığı kabul edilmiştir.

Tablo 3: Madde Ortalamaları İçin Belirlenen Puan Aralıkları

<b>5 dereceli puanlanan maddeler için (5-1=4, 4/5=.80)</b>	
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
<b>6 dereceli puanlanan maddeler için (6-1=5, 5/6=0.83333)</b>	
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

#### **Bulgular**

##### **Birinci Alt Probleme İlişkin Bulgular:**

Bireylerin eğitim düzeyleri ve programın bağlam boyutuna yönelik veriler varyans analiziyle incelenmiş ve manidar farklılık olduğu görülmüştür ( $F=13,263, p < .05, \eta^2 = .097$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça programın bağlam boyutunun daha yetersiz görüldüğü gözlenmiştir.

Bireylerin sürücülük deneyimleri ile bağlam boyutuna yönelik ortalamalar arasında da manidar farklılık gözlenmiştir ( $F=3,204, p < .05, \eta^2 = .02$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde bireylerin sürücülük deneyimleri arttıkça programın bağlam boyutunun daha yetersiz görüldüğü gözlenmiştir. Diğer değişkenler açısından manidar farka rastlanılmamıştır.

Ayrıca; araştırmaya katılan bireylerin bağlam boyutuna yönelik ortalama değeri: 2.76, standart sapma değeri ise: 0.80 bulunmuştur.

##### **İkinci Alt Probleme İlişkin Bulgular:**

Girdi Değerlendirme Boyutu; Trafik ve Çevre Bilgisi, İlkyardım 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.

Bireylerin eğitim düzeyleri ile, Trafik ve Çevre Bilgisi, İlkyardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi Derslerinin girdi boyutuna yönelik veriler varyans analiziyle incelenmiş ve manidar farklılık olduğu görülmüştür ( $F=4,202, p < .05, \eta^2 = .03$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça ilgili derslerin müfredat içerisinde yer alması gerektiğine yönelik görüşün arttığı gözlenmiştir. Diğer değişkenler arasında manidar farka rastlanmamıştır.

Ayrıca; araştırmaya katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi, İlyardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerinin girdi boyutuna yönelik ortalama değeri: 5.09, standart sapma değeri ise: 0.82 bulunmuştur.

Bireylerin eğitim düzeyleri ile, Motor ve Araç Tekniği Dersinin girdi boyutuna yönelik veriler varyans analiziyle incelenmiş ve manidar farklılık olduğu görülmüştür ( $F=6,97, p< .05, \eta^2= .05$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde lisans mezunu bireylerin diğer eğitim düzeylerine göre Motor ve Araç Tekniği dersinde işlenen konu ve üniteleri daha gereksiz gördükleri gözlenmiştir.

Ayrıca; araştırmaya katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin girdi boyutuna yönelik ortalama değeri: 4.51, standart sapma değeri ise: 1.31 bulunmuştur.

#### **Üçüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular:**

Süreç Değerlendirme Boyutu; İlyardım 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. 4., 5. ve 6. faktörler aşağıda ayrı ayrı ele alınmıştır.

Bireylerin eğitim düzeyleri ile, İlyardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerinin süreç boyutuna yönelik veriler varyans analiziyle incelenmiş ve manidar farklılık olduğu görülmüştür ( $F=12,762, p< .05, \eta^2= .093$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça ilgili derslerin süreç boyutunun daha yetersiz görüldüğü gözlenmiştir.

Ayrıca aynı yöntem izlenerek bireylerin sürücülük deneyimleri ile İlyardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerinin süreç boyutuna yönelik veriler arasında da manidar farklılık gözlenmiştir ( $F=5,336, p< .05, \eta^2= .032$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde bireylerin sürücülük deneyimleri arttıkça, ilgili derslerin süreç boyutunu daha yetersiz gördükleri gözlenmiştir. Ayrıca; araştırmaya katılan bireylerin, İlyardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerinin süreç boyutuna yönelik grup ortalama değeri: 2.99, standart sapma değeri ise: 0.97 bulunmuştur.

Bireylerin eğitim düzeyleri ile, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin süreç boyutuna yönelik veriler varyans analiziyle incelenmiş ve manidar farklılık olduğu görülmüştür ( $F=5,021, p< .05, \eta^2= .039$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde; bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin süreç boyutunun daha yetersiz görüldüğü gözlenmiştir. Diğer değişkenler arasında manidar farklılığa rastlanılmamıştır.

Ayrıca; araştırmaya katılan bireylerin, Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin süreç boyutuna yönelik göre ortalama değeri: 3.16, standart sapma değeri ise: 0.89 bulunmuştur.

Bireylerin eğitim düzeyleri ile, Motor ve Araç Tekniği dersinin süreç boyutuna yönelik veriler varyans analiziyle incelenmiş ve manidar farklılık olduğu görülmüştür ( $F=11,522, p< .05, \eta^2= .085$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde; bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça Motor ve Araç Tekniği Dersinin süreç boyutunun daha yetersiz görüldüğü gözlenmiştir.

Bireylerin sürücülük deneyimleri ile Motor ve Araç Tekniği Dersinin Süreç Boyutuna yönelik veriler arasında da manidar farklılık gözlenmiştir ( $F=7,39, p< .05, \eta^2= .043$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde; bireylerin sürücülük deneyimleri arttıkça Motor ve Araç Tekniği dersinin süreç boyutunun daha yetersiz görüldüğü anlaşılmıştır. Diğer değişkenler arasında manidar farklılığa rastlanılmamıştır.

Ayrıca; araştırmaya katılan bireylerin, Motor ve Araç Tekniği dersinin süreç boyutuna yönelik göre ortalama değeri: 2.87, standart sapma değeri ise: 1.08 bulunmuştur.

#### **Dördüncü Alt Probleme İlişkin Bulgular:**

Bireylerin eğitim düzeyleri ile programın ürün boyutuna yönelik veriler varyans analiziyle incelenmiş ve manidar farklılık olduğu görülmüştür ( $F=17,846, p< .05, \eta^2= .126$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde; bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça programın ürün boyutunun daha yetersiz görüldüğü anlaşılmıştır.

Ayrıca bireylerin sürücülük deneyimleri ile programın ürün boyutuna yönelik veriler arasında da manidar farklılık gözlenmiştir ( $F=3,887, p< .05, \eta^2= .023$ ). Yapılan post-hoc analizi (LSD) neticesinde 6-15 yıl sürücülük deneyimine sahip bireylerin diğer bireylere göre programın ürün boyutunu daha yetersiz gördükleri anlaşılmıştır. Diğer değişkenler arasında manidar farklılığa rastlanılmamıştır.

Ayrıca; araştırmaya katılan bireylerin ürün boyutuna yönelik göre ortalama değeri: 2.55, standart sapma değeri: 0.84 bulunmuştur.

### **Sonuç ve Tartışma**

#### ***Birinci Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma:***

Araştırmaya katılan bireyler; Bağlam Değerlendirme Boyutunda bulunan bütün maddeler için 'Katılmıyorum' ya da 'Kısmen Katılıyorum' şeklinde görüş bildirmişlerdir.

Ayrıca yapılan analizler neticesinde bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arttıkça, mevcut programın Trafik ve Çevre, İlk Yardım, Direksiyon, Motor ve Araç Tekniği dersleri ile ilgili bağlam boyutunda yer alan; 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 uygunluğu konularının yetersiz görüldüğü sonucuna ulaşılmıştır.

Sönmez ve Vursavaş (2002) yapmış oldukları çalışmada başta direksiyon eğitimi olmak üzere sürücü eğitiminin genel olarak hayli yetersiz olduğu sonucuna ulaşmışlardır. Araştırmaya katılan sürücüler, ilgili eğitim programının teknik sürüş becerilerini, algılama-dikkat eksikliklerini, psikolojik yeterliliği, araç donanımı bilgisini ve diğer genel bilgileri kazandırmada yetersiz olduğunu belirtmişlerdir.

Sonuç olarak; ilgili programda yer alan derslerin süre ve konu dağılımlarının gözden geçirilmesinin, programın hedeflerine ulaşabilmesi açısından oldukça faydalı olacağı düşünülmektedir. Ayrıca trafik ve trafik güvenliği açısından gerekli alışkanlıkların ve genel trafik psikolojisini düzenleyici hedeflerin programa eklenmesi, sürücülerden kaynaklı kazaların ve bu kazalarda meydana gelebilecek olan yaralanmaların en aza indirilmesinde rol oynayacaktır.

#### ***İkinci Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma:***

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

Araştırmaya katılan bireyler, Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerinin girdi boyutuna yönelik bütün maddeler için 'Katılıyorum' ya da 'Kesinlikle Katılıyorum' şeklinde görüş bildirmişlerdir.

Ayrıca yapılan analizler neticesinde bireylerin eğitim düzeyi arttıkça Trafik ve Çevre Bilgisi, İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerinin girdi boyutunda bulunan maddelere yönelik ortalamalar 'Kesinlikle Katılıyorum' seçeneğine doğru anlamlı şekilde yükseldiğinden mevcut programda işlenen ve bu derslere yönelik bütün konu ve ünitelerin gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Araştırmaya 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 veriler ile bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arasında manidar farklılık bulunmasından dolayı, mevcut programda işlenen Motor ve Araç Tekniği dersine yönelik konu ve ünitelerin gerekli olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Sürücülerden kaynaklı kaza oranları göz önünde bulundurulduğunda ve literatürde bu bağlamda yapılan çalışmalar incelendiğinde ilgili program çerçevesinde anlatılan konu ve ünitelerin gereksiz değil aksine yetersiz olduğu görülmektedir. Bu nedenle toplumun ve genel trafik güvenliğinin ihtiyaçları doğrultusunda programa yeni konu ve ünitelerin eklenmesi meydana gelen sürücü kaynaklı kazaların minimum seviyeye indirilmesi açısından gerekli görülmektedir.

#### ***Üçüncü Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma:***

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

Araştırmaya 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 bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arttıkça İlk Yardım Bilgisi ve Direksiyon Eğitimi derslerinin süreç boyutunda bulunan maddelere

yönelik ortalamalar katılmıyorum seçeneğine doğru anlamli şekilde azaldığından, sürücü eğitim programının bu derslere yönelik bilgi ve becerilerin kazandırılmasında yetersiz kaldığı sonucuna ulaşılmıştır.

Sönmez ve Vursavaş (2002) yapmış oldukları çalışma neticesinde sürücü eğitim programının sürücülere direksiyon becerisi kazandırmada yetersiz kaldığını tespit etmişlerdir. Buna ek olarak gerek kızılai gerekse diğer kurumlara bağı kuruluşlarca verilen temel ilkyardı kursu 16 saatlik eğitimi, ayrıntılı ilkyardı kursu ise 40 saatlik eğitimi kapsamaktadır (TKUIYP, 2013). Sürücü eğitim programında verilen ilkyardı eğitimi ise 12 saatten ibarettir. Bu nedenle bu sürelerin ve bu eğitimlerde kullanılan yöntem-tekniklerin iyileştirilmesinin trafik ve trafik güvenliğini olumlu yönde etkileyeceğı düşünölmektedir.

Araştırmaya katılan bireylerin; Trafik ve Çevre Bilgisi Dersinin Süreç Boyutuna yönelik bütün maddeleri için ‘Kısmen Katılıyorum’ ya da ‘Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirdiğinden ve ayrıca bireylerin eğitim düzeyleri arttıkça Trafik ve Çevre Bilgisi dersinin süreç boyutunda bulunan maddelere yönelik ortalamalar ‘Kısmen Katılıyorum seçeneğine doğru anlamli şekilde azaldığından, sürücü eğitim programının bu derslere yönelik bilgi ve becerilerin kazandırılmasında kısmen yeterli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu sonuçtan hareketle sürücü eğitim programında ilgili ders için kullanılan yöntem ve tekniklerin geliştirilmesi gerektiğı söylenebilir.

Araştırmaya katılan bireylerin; Motor ve Araç Tekniğı Dersinin süreç boyutuna yönelik bütün maddeleri için ya da ‘Kısmen Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirdiğinden ve ayrıca bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arttıkça Motor ve Araç Tekniğı dersinin süreç boyutunda bulunan maddelere yönelik ortalamalar ‘Katılmıyorum’ seçeneğinde doğru anlamli şekilde azaldığından, sürücü eğitim programının bu derse yönelik bilgi ve becerilerin kazandırılmasında yetersiz kaldığı sonucuna ulaşılmıştır. Bu nedenle ilgili derse yönelik olarak kullanılan yöntem ve teknikler üzerinde revizyona gidilmesinin, sürücülerin sürüş esnasında karşılaşılabilecekleri sorunların (basit motor arızaların, lastik değıştirme, genel bakım yapabilme, vb.) önlenmesinde ve giderilmesinde oldukça etkili olacağı düşünölmektedir.

#### ***Dördüncü Alt Probleme Ait Sonuçlar ve Tartışma:***

Araştırmaya katılan bireylerin; ürün boyutuna yönelik bütün maddeler için ‘Katılmıyorum’ ya da ‘Kısmen Katılıyorum’ şeklinde görüş bildirmesinden ve ayrıca bireylerin eğitim düzeyleri ve sürücülük deneyimleri arttıkça ürün boyutunda yer alan maddelere yönelik ortalamalar ‘katılmıyorum seçeneğine doğru anlamli şekilde azaldığından, sürücü eğitim programının hedeflerine ulaşamadığı, bu nedenle programın bireylere; trafik ve trafik güvenliğı ile ilgili kuralların önemini kavratmada, trafiğe çıkabilecek cesaret, özgüven ve sürücülük deneyimini kazandırmada, toplumun ve bireylerin trafik güvenliğı konusunda beklentilerini karşılamada, bireylere trafikte gerekli sayğı ve sorumluluk bilincini kazandırmada, trafik ve trafik güvenliğı ile ilgili alışkanlıkları kazandırmada ve ayrıca mevcut programın bireylere gerçek hayatta karşılaşılabilecekleri motor arızası, kaza durumu, kötü hava ve yol şartları, vs ile ilgili bilgi ve becerileri kazandırmada yetersiz olduğu sonucuna ulaşılmıştır.

Elde edilen bulgu ve sonuçlar Sönmez ve Vursavaş (2002)’nin yapmış olduğu çalışmadan elde edilen bulgu ve sonuçlarla da paralellik göstermektedir.

Sonuç olarak sürücü eğitim programına, trafik güvenliğı ve toplumun ihtiyaçları ile çağın getirdiğı gereklilikler de göz önünde buludurularak yeni hedefler eklenmesinin, mevcut hedeflerin ise gözden geçirilmesinin, bu hedeflerin sürücü adaylarına kazandırılması amacıyla kullanılan yöntem ve tekniklerin geliştirilmesinin, araç-gereç, vb. eksikliklerin giderilmesinin daha nitelikli sürücüler yetiştirmeye katkı sağlayacağı ve böylece sürücülerden kaynaklı kaza oranlarının düşürülebileceğı düşünölmektedir.

#### ***Öneriler***

Araştırmadan elde edilen bulgular doğrultusunda, kullanılmakta olan sürücü eğitim programının nitelikli sürücü yetiştirme konusunda pek çok açıdan yetersiz kaldığı görölmektedir. Bu nedenle programın uzmanlar tarafından gözden geçirilerek çağa uygun şekilde yeniden düzenlenmesi



gerekmektedir. Bu bağlamda program geliştirme basamağı için öneri niteliğinde, dikkat edilmesi gereken konular aşağıda maddeler halinde özetlenmiştir.

- 1) Eğitimde kullanılan yöntem ve teknikler iyileştirilmeli, eğitim aşamasında ve sonrasında konu ve ünitelerin pekiştirilmesine yönelik çalışmalar yapılmalıdır.
- 2) Programdaki derslere yönelik süre ve konu dağılımı tekrar gözden geçirilmelidir.
- 3) Toplumun, bireylerin, çağın ve genel trafik güvenliğinin ihtiyaçları yeniden ve sürekli olarak belirlenmeli bu doğrultuda programa yeni konu ve üniteler eklenmeli ya da çıkarılmalıdır.
- 4) Trafik ve trafik güvenliği açısından gerekli alışkanlıkların bireylere kazandırılmasına yönelik çalışmalar sürücü eğitim programı içerisinde daha etkin biçimde yer almalıdır.
- 5) Bireylere trafikte gerekli saygı ve sorumluluk bilincini kazandırmaya ve genel trafik ortamının psikolojik yapısını düzenlemeye yönelik hedefler programa eklenmelidir.
- 6) Bireylere gerçek hayatta karşılaşılabilecekleri motor arızası, kaza durumu, kötü hava ve yol şartları, vb ile ilgili bilgi ve becerilerin kazandırılmasına yönelik konular programı içerisinde daha etkin şekilde yer almalıdır.

### Kaynakça

- Bolcu, A. (2004). 2. Trafik şurası açılış konuşması, 2. Trafik Şurası, Ankara, (21-22 Ekim 2004).
- Fitzpatrick, J.L., Sanders, J.R., Worthen, B.R. (1997). *Program Evaluation: Alternative Approaches and Practical Guidelines*. Longman Publishers, USA.
- Demirel, Ö. (1999), *Eğitimde Program Geliştirme*, Ankara: Pegem Yayıncılık
- EGM. (2002). *Uluslararası 1. Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi Bildiriler Kitabı*. Ankara: Egm Basımevi
- EGM., (2009). Trafik güvenliği platformu. İnternet adresi. <http://www.trafikguvenligiplatformu.gov.tr/> (10.11.2009)
- Gay, Lorraine R. (1996), *Educational reserch*, New Jersey: Prentice Hall Inc. Englewood Cliffs, 07632, U.S.A.
- 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.
- Selvi, H. (2009). Stufflebeam'in Program Değerlendirme Modeliyle Milli Eğitim Bakanlığı Sürücü Kurslarında Kullanılan Sürücü Eğitim Programının Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi, Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Bolu.
- Sparfeldt, J., Schilling, S.R., Rost, D.H., Theil, A. (2006). Blocked versus randomized format of questionnaires. *Educational and Psychological Measurment*. Sage Publications.
- Stufflebeam ve Diğerleri. (1971). *Educational Evaluation and Decision Making*. İtasca: Peacock Publishers.
- Sönmez, A., Vursavaş, F. (2002). Sürücü Eğitimi Ve Yeni Sürücülerin Kendi Sürücü Becerileri ve Performanslarının Yeterliliğine Duydukları Özgüven. Int. Traffic and Road Security Congress and Fair, May 8-12,2002, Atatürk C. C. Ankara
- 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)
- TÜİK. (2007), *İstatistik Göstergeler 1923-2006*, Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası, Ankara.
- TÜİK.(2013). <http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13510>; (24.05.2013)
- TKUİYP, (2013). Türk Kızılayı Ulusal İlk Yardım Programı Resmi Web Sayfası <<http://www.ilkyardim.org.tr/indexCntnt.php?sf=cntnt&id=95>>; (12.06.2013)

---

### Broad Abstract:

Transportation is one of the indispensable elements of modern life and economy of the country. So that all countries of the world as our country is experiencing rapid increases in the number of vehicles. The increase in the number of vehicles brings many problems, especially including traffic safety. If factors that cause traffic accidents examined, the driver errors could be seen that in the first place. Therefore the traffic accidents can be reduced by training drivers qualifiedly. The most important task in this regard is belong to the Ministry of Education, driving schools and the curriculum of the driver education. But when considering effects of driver faults on accident rates, the quality of education is given to the driver was questioned. Thus aim of this study is evaluating the curriculum used in driving schools of Ministry of Education by using Stufflebeam's context, input, process, and product (CIPP) evaluation model. This study is important because of giving a quality education to drivers, detecting the problems of the

curriculum, determining the problems place in the curriculum, creating an awareness on curriculum developers and ensuring traffic safety.

***Problem and sub-problem statement of this study are:***

'How is the capabilities and shortcomings of the curriculum which is used by ministry of national education driver courses according to the Stufflebeam's context, input, process and product (CIPP) evaluation model, according to the opinions of participants?

- 1) How is the context factor of curriculum, used in the driver education courses of Ministry of Education, according to participants?
- 2) How is the input factor of curriculum, used in the driver education courses of Ministry of Education, according to participants?
- 3) How is the process factor of curriculum, used in the driver education courses of Ministry of Education, according to participants?
- 4) How is the product factor of curriculum, used in the driver education courses of Ministry of Education, according to participants?

***Assumptions and limitations of the study:***

- 1) We assume that participants answered the form sincerely.
- 2) This study is limited to drivers class B in the city center of Bolu.

***Method:***

The aim of this study is evaluating the curriculum used in driving schools of Ministry of Education by using Stufflebeam's context, input, process, and product (CIPP) evaluation model. So this study is a program evaluation study.

This study includes a sample group of a five hundred people who are chosen with an appropriate 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) model by Selvi (2009).

This form applied to 535 participants between 01/04/2009 and 01/05/2009.

***The reliability and validity study of the form:***

The Cronbach's alpha reliability coefficient of data is found 0.965.

For finding evidence of the forms validity, factor analytical methods applied to the data. And 67.962% of the total variance explained by 8 meaning factors found.

***Analysis of Data:***

Firstly the data obtained from the form were transferred to a computer.

For determining general ideas of individuals participating in the study, frequency distribution, mean and standard deviation of data were calculated. And the differences between groups were examined by F-test.

***Findings***

As a result of analysis of variance between driver's education curriculums context, input, process and product dimensions and education levels and driving experiences of participants, almost every step, significant differences were found.

The results obtained from the analysis, generally the curriculum began to be seen in almost every step is lack with increasing levels of education and driving experience of participants.

### **Results and discussion**

Individuals participating in the survey are partially agree or disagree with comments, so participants believe the curriculum is inadequate in terms of the context. Similar results were also found in the study of Sönmez and Vursavaş (2002). As a result, re-organization of the distribution of the relevant time period and subject matter of the courses in the program is expected to be very useful in terms of the program to be successful.

Individuals participating in the survey are agree or strongly agree with comments, so participants believe that courses and units of the curriculum are necessary in terms of the input. As a result, considering accident rates caused by drivers and examined the literature in this regard, studies on topics in the framework of the program are not unnecessary but insufficient.

Individuals participating in the survey are partially agree or disagree with comments, so participants believe that curriculum is insufficient at teaching knowledge and gaining skills in terms of the process. For this reason, making revision on methods and techniques used for training provides more qualified drivers.

Individuals participating in the survey are partially agree or disagree with comments, so participants believe that curriculum is insufficient at gaining training products in terms of the product. So, the factor of programs context, input and progress conditions are required to editing.

### **Suggestions**

After the data has been analyzed many deficiency of the curriculum have seen and suggestions have offered for disappearing the deficiencies. Some of them are:

Distribution of the relevant time period and subject matter of the courses in the program must be re-organized.

New aims must be add to the program about respect and responsibility.

New aims must be add to the program about regulating the general structure of the psychological situation of the traffic.

After and during the training phase, there must be reinforce studies on topics and units.

Steering wheel training and examination should be more qualified.

---

**Key Words:** driver education curriculum, stufflebeam's evaluation model, program evaluation

---