

Araştırma Makalesi**Direksiyon Eğitimi Deneyimleri Bağlamında Acemi Sürücülerde Sürüşten Kaçınma: Nitel Bir Çalışma**Derya AZIK ÖZKAN*¹ ¹ Polis Akademisi, Trafik Enstitüsü, Ankara, Türkiye**Makale Bilgisi****Öz****Anahtar Kelimeler:**

sürüşten kaçınma, direksiyon eğitimi, yorumlayıcı fenomenolojik analiz, acemi sürücüler

Direksiyon eğitimi, acemi sürücülerin trafik ortamıyla ilk yapılandırılmış etkileşimlerinden biridir ve kaçınma davranışlarının temellerinin anlaşılmasında kritik öneme sahiptir. Bu kapsamda bu çalışma, sürüşten kaçınma eğilimleri gösteren acemi sürücülerin direksiyon eğitimi deneyimlerini ve bu davranışların altında yatan öznel anlamları, Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz (YFA) kullanarak incelemeyi amaçlamaktadır. Araştırma örneklemini, son 3 yıl içinde ehliyet alan, 35 yaşın altında olan ve kendi beyanlarına göre sürüşten kaçınma davranışları gösteren 6 erkek ve 4 kadın (toplam 10 birey) oluşturmaktadır. Katılımcıların yaş aralığı 22-34 olup ortalama yaş 27.2'dir. Analiz sonucunda direksiyon eğitiminin kaçınma davranışının gelişimindeki kritik rolünü vurgulayan dört ana tema (Eğitmen Özellikleri ve Beklentileri, Cinsiyet Dinamikleri ve Öğrenme İlişkileri, Güven ve Özgüven Gelişimi, Aile/Arkadaş Desteği) ortaya çıkmıştır. Bulgular, sakin ve destekleyici eğitmen yaklaşımının katılımcıların kaygı düzeylerini önemli ölçüde azalttığını göstermiştir. Cinsiyet dinamiklerinin, özellikle kadın kursiyerler için öğrenme sürecinde belirleyici rol oynadığı tespit edilmiştir. Ayrıca, eğitimin sınav odaklı yapısının gerçek trafik koşullarına yönelik pratik gereksinimleri karşılamadığı gözlemlenmiştir. Kaçınma davranışları gösteren çoğu katılımcının resmi sürücü eğitimini yetersiz bulduğu ve bunun yerine aile/arkadaş desteğine başvurduğu belirlenmiştir. Çalışma, bireylerin aktif ve güvenli sürücüler olmalarını desteklemek amacıyla, sürücü eğitiminin hem teknik hem de psikososyal boyutlarını kapsayacak şekilde yeniden yapılandırılmasını; ayrıca sürüşe yönelik kaygı ve fobilerin gelişimini önlemeye yönelik müdahale yaklaşımlarına katkı gerekliliğini vurgulamaktadır. Bu bağlamda, sürücü eğitimine ilişkin ilk etkileşim anlarında gözlemlenebilecek kaçınma eğilimlerinin erken dönemde tespit edilmesi, hem koruyucu ruh sağlığı uygulamaları hem de bireyin uzun vadeli hareketlilik ve özerklik kapasitesinin desteklenmesi açısından kritik bir fırsat alanı sunmaktadır.

Abstract**Keywords:**

driving avoidance, driver education, interpretative phenomenological analysis, novice drivers

Driving education serves as the initial structured framework through which novice drivers encounter traffic, making it essential for comprehending avoidance behaviors. This study examines the experiences of novice drivers who exhibit tendencies toward driving avoidance, using Interpretative Phenomenological Analysis (IPA) to explore the subjective meanings behind these behaviors. The sample consists of 6 males and 4 females (10 participants in total) who obtained their driver's licenses within the last 3 years, are under 35, and self-report avoidance behaviors. Their ages range from 22 to 34, with a mean of 27.2. Analysis revealed four main themes as Instructor Characteristics and Expectations, Gender Dynamics and Learning Relationships, Development of Trust and Self-confidence, and Family/Friend Support. Findings indicated that a calm, supportive instructor approach significantly reduced participants' anxiety. Gender dynamics, especially for female learners, played a key role in the learning process. It was also observed that the exam-focused structure of education did not address real traffic conditions. Many participants found formal driving education inadequate and instead relied on family and friends for support. The study recommends restructuring driver education to include both technical and psychosocial aspects to support individuals in becoming active, safe drivers and to develop early interventions for driving-related anxiety and phobias. Early identification of avoidance tendencies during initial driver training interactions offers a crucial opportunity for preventive mental health practices and supporting long-term mobility and autonomy.

* Sorumlu Yazar, Polis Akademisi Başkanlığı Trafik Enstitüsü Necati Bey Caddesi No:108 Anıttepe, Ankara, Türkiye
e-posta: deryaazik.ozkan@egm.gov.tr
DOI: 10.31682/ayna.1690751
Gönderim Tarihi (Received): 04.05.2025; Kabul Tarihi (Accepted): 23.09.2025
ISSN: 2148-4376

Giriş

Modern toplumların dinamik yapısında araç kullanma, bireysel hareketlilik ve özerkliğin kritik bir bileşeni olarak öne çıkmaktadır. Hareketlilik, insan yaşamının temel bir unsuru olarak bireylerin toplumsal katılım ve yaşam kalitesi üzerinde belirleyici bir rol oynamaktadır (Musselwhite ve diğerleri, 2010; OECD, 2001; Stewart ve St Peter, 2004). Bu bağlamda araç kullanma, yalnızca teknik bir beceri olmaktan öte, sosyal entegrasyon ve bireysel bağımsızlığın önemli bir göstergesi haline gelmiştir. Ancak, bu aktivite her zaman sorunsuz bir deneyim sunmamakta ve birçok birey için zaman zaman zorlayıcı bir eylem olarak karşımıza çıkmaktadır.

Araç kullanma, doğası gereği oldukça karmaşık ve dinamik bir aktivitedir. Sürücüler, hareket halindeki bir araç içerisinde belirli bir güzergâh üzerinde, hem sabit hem de hareketli nesnelere karşı sürekli kontrol sağlamak zorundadırlar. Bu karmaşık görev; rota seçimi ve takibi, navigasyon hedeflerine uygun manevraların koordinasyonu ve direksiyon ile hız kontrolünün sürekli olarak ayarlanmasını gerektirir (Allen ve diğerleri, 1971). Sürücülerin algısal süreçleri ve kontrol eylemleri, doğası gereği belirli sınırlamalara tabidir ve sürücüler sürekli olarak bu sınırlamalar dahilinde sürüş koşullarını oluşturmak ve görev talebi ile kendi kapasiteleri arasında sürekli bir denge kurma çabası içindelerdir (Fuller, 2011). Bu kapsamda, yol ve trafik koşullarına bilinç düzeyleri farklılık gösteren ayarlamalar yapabilirler ve bilinçsiz adaptasyondan tamamen bilinçli karar vermeye kadar uzanan bir süreklilik içinde davranışlarını düzenleyebilirler (van der Horst, 2007). Görev talebinin kendi kapasitelerini aştığını hissettiklerinde, hata yapma riskini azaltmak için genellikle kaçınma davranışı sergileyebilirler. Bu kaçınma davranışı, sürücünün risk eşiğini düşürerek güvenli bir sürüş ortamı yaratma çabasını yansıtır. Örneğin, yoğun trafikte veya zorlu hava koşullarında sürücüler genellikle hızlarını düşürür, daha dikkatli davranır veya gerekirse yolculuğu ertelemeyi tercih ederler. Bu kapsamda sürücüler, kendi yetenek sınırlarını aşan koşullarla karşılaştıklarında risk hissini azaltmak için stratejik davranışlar benimserler (Molnar ve diğerleri, 2013). Ancak stratejik davranışlar ve kararlar bununla sınırlı değildir. Sürücüler kişisel motivasyonlarına ve anlık etkenlere bağlı olarak risk eşiklerini ayarlarlar. Daha fazla uyarılma arayan bir sürücünün risk eşiği yükselir ve daha riskli davranışları sergilerken rahatlamak isteyen bir sürücü tam tersini yapar ve hata yapma riskinden kaçınmak için çeşitli kaçınma stratejileri geliştirir (Azık, 2015). Bu stratejik davranışlar, psikolojik perspektiften ele alındığında kaygı yönetimi mekanizmalarıyla da paralellik göstermektedir.

Kaygı, "tehdit edici ancak kesin olmayan bir durumun beklentisi karşısında hissedilen gerilim veya rahatsızlık duygusu" olarak tanımlanabilir (Rachmaan, 2013). İnsanlar, iş

toplantılarından toplu taşıma yolculuklarına kadar, günlük yaşamlarında kaygı ve sıkıntı uyandırabilen potansiyel riskli durumlarla karşı karşıya kalırlar. Örneğin, yeni bir sosyal ortama girmek olumlu bir etkileşim veya yeni bir arkadaşlık ile sonuçlanabilecekken aynı zamanda reddedilme, utanç ve sıkıntı ile de sonuçlanabilir. İnsanlar sürekli olarak bu tür durumlarla yüzleşme veya bunlardan kaçınma konusunda tercihler yaparlar. Bu tercihler, olumlu veya olumsuz sonuçlar doğurabilecek kararların alındığı karar verme sürecini yansıtmaktadır (Maner ve Schmit, 2006). Bu bağlamda kaçınma davranışı, kaygının etkisiyle bireyin riskten uzak durmayı tercih ettiği ve risk alma eğiliminin en düşük düzeyde olduğu ucu temsil eder (Hofmann, 2018; Salters-Pedneault ve diğerleri, 2004). Bir uçta, abartılı risk alma (örneğin, madde bağımlılığı, güvensiz cinsel davranış) fiziksel, psikolojik ve kişilerarası olumsuz sonuçlara yol açabilirken diğer uçta yer alan abartılı risk kaçınması, çeşitli psikolojik ve kişilerarası işlev bozukluklarıyla ilişkilendirilebilir (Maner ve Schmit, 2006). Hayatın birçok alanında gözlemlenebilen bu mekanizma, sürüş ortamlarında da benzer şekilde kendini göstermektedir. Bu süreç, bir ucunda genç sürücülerde görülen aşırı risk alma davranışları ve aşırı hız gibi olumsuz eğilimlerle (Machin ve Sankey, 2008), diğer ucunda ise deneyim eksikliği nedeniyle trafiğe çıkmaktan çekinen bireylerin yer aldığı bir spektrum olarak düşünülebilir (Motak ve diğerleri, 2014). Sürücüler, trafik koşullarının yarattığı potansiyel risklere karşı kaygı duyduklarında, ya bu durumlarla yüzleşerek deneyim kazanma ve becerilerini geliştirme fırsatını değerlendirirler ya da kaçınma stratejileri geliştirerek algılanan riskleri minimize etmeye çalışırlar.

Kaçınma stratejileri geliştirerek riskleri minimize eden ve literatürde çokça çalışılan yaşlı sürücüler grubu, bu durumu en iyi açıklayan örneklerden biridir. Yaşın getirdiği sağlık sorunları, psikomotor işlevlerdeki gerileme, bilişsel kapasitedeki değişimler ve görsel yeteneklerdeki zayıflama sebebiyle yaşlı sürücüler; çeşitli uyum mekanizmaları geliştirirler. Bu mekanizmaların başında, sürüş maruziyetlerini azaltmak gelir. Yaşlı sürücüler özellikle karmaşıklığın daha da arttığı gece sürüşü, kötü hava koşulları ve yoğun trafik gibi durumlardan kaçınmayı tercih ederler (Molnar ve diğerleri, 2013; Motak ve diğerleri, 2014). Bu noktada yaşlı sürücüler, sürüş ortamlarının kendi kapasitelerini aştığı durumları kontrol etmek amacıyla stratejiler belirleyerek sürüşlerine devam ederler. Bu süreç, geliştirdikleri mekanizmaların artık yetersiz kaldığı ve trafiği tamamen bırakmak zorunda kaldıkları noktaya kadar sürer (Adler ve Rottunda, 2006). Bu aşamada yaşlı sürücüler, trafik ortamının dinamikliğinin ve içerdiği tehlikelerin farkındadırlar. Ancak görevin talepleri, artık kendi kaynak kapasitelerini aşmıştır. Bu durum, kişinin kendi yeteneklerinin farkında olarak aldığı bir risk yönetimi kararıdır ve trafikte güvenli kalabilmek için geliştirdikleri bilinçli bir adaptasyon stratejisidir.

Yaşlı sürücülerde yaygın olarak gözlemlenen bu kaçınma stratejileri, benzer kapasiteler konusunda belirsizlik yaşayan başka sürücü gruplarında da karşımıza çıkmaktadır. Özellikle

genç ve deneyimsiz/acemi sürücüler üzerine yapılan araştırmalar, her ne kadar yaşlı sürücülerle karşılaştırıldığında daha sınırlı olsa da bu grubun da benzer kaçınma davranışları sergilediğini ortaya koymaktadır. Trafik ortamına yeni çıkmış genç sürücülerin belirli durumlardan ve koşullardan kaçındıkları ve bu kaçınmayı destekleyen yeni davranış seçimleri geliştirdikleri, son araştırmalarla belirlenmiş ve yetileri doğrultusunda çeşitli taktiksel ve stratejik seçimler yaptıkları ortaya konmuştur (Azık ve Özkan, 2024). Literatürde, yaşlı sürücülerdeki kadar belirgin olmasa da herhangi bir anksiyete bozukluğu, fobi veya travma sonrası stres bozukluğu tanısı olmayan sağlıklı genç sürücülerin de sürüşten kaçınma eğiliminde olduklarını gösteren çalışmalar mevcuttur (Azık, 2015). Örneğin, genç yetişkin kadınların (18-24 yaş) diğer yaş gruplarındaki kadınlara kıyasla kötü hava koşullarında kendilerine kısıtlamalar getirdikleri gözlemlenmiştir (Naumann ve diğerleri, 2011). Bu tür sürüşten kaçınma davranışları; bireylerin kendi yeteneklerini düşük değerlendirdikleri, sağlık ve fonksiyonel adaptasyonlarının veya sürüş özgüvenlerinin azaldığı tüm yaş gruplarındaki sürücülerde de gözlemlenebilmektedir. Bununla birlikte, sürüş kısıtlamalarının hangi yaşta başladığı veya 18 yaş ve üstü sürücüler arasında ne kadar yaygın olduğu konusundaki bilgilerimiz oldukça sınırlıdır. Bu alanda daha kapsamlı araştırmalara ihtiyaç duyulmaktadır (Azık, 2015; Naumann ve diğerleri, 2011).

Yukarıda verilen bilgilerden yola çıkarak genç ve deneyimsiz sürücülerin, risk dengeleme ya da kaygı azaltma çabalarında yaşlı sürücülerden belirli noktalarda farklılaştığını da belirtmek gerekmektedir. Yaşlı sürücüler için sürüşten kaçınma, zaten sahip oldukları deneyim birikimi üzerine inşa edilmiş, tanıdık çevre ve dinamiklere dayanarak maksimum performans göstermek amacıyla kullandıkları stratejik bir mekanizmadır. Onlar için kaçınma, mevcut kapasitelerini korumaya yönelik bilinçli bir tercihtir (Adler ve Rottunda, 2006). Buna karşın, genç sürücüler için kritik olan noktanın, henüz sürüş becerilerini yeni geliştirmekte oldukları bu dönemde deneyim kazanma fırsatlarının öncelikli olarak teşvik edilmesi gerekliliği olduğu yorumu yapılabilir. Bu kapsamda, sürücü adayları için ilk sürüş deneyimleri; trafik ortamını tanıma, belirsizliklerle başa çıkma stratejileri geliştirme ve öz-yeterlilik algısını şekillendirme açısından kritik öneme sahiptir (Hatakka ve diğerleri, 2002). Bu ilk aşamada yaşanan olumlu veya olumsuz deneyimler, kişinin ilerleyen süreçte ya deneyim kazanmaya devam etme yönünde motive olmasına ya da kaçınma davranışına yönelmesine zemin hazırlamaktadır. Özellikle kaygı ve fobi geliştirmeye yatkın bireyler açısından bu dönem, ruh sağlığı sorunlarının ortaya çıkma riskinin arttığı hassas bir evredir. Bu bağlamda, trafik ortamı ve aktif trafikle ilgili edinilen öncül bilgiler ve ilk sürüş deneyimleri, bireyin sürüş kariyerindeki gelişim yörüngesini belirleyen kritik bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla, özellikle sürüşten kaçınma eğilimi gösteren genç bireylerin ilk deneyimlerine odaklanmak, bu

davranış örüntüsünün gelişim sürecini anlama ve potansiyel müdahale noktalarını belirleme açısından son derece değerli bilgiler sağlayabilir.

Gençleri odak noktasına alan sürücü eğitimi ve öğretimi, acemi sürücülerin beceri ve yeteneklerini geliştirmek için dünya çapında kullanılan yaygın bir yaklaşımdır (Lonero, 2008). Direksiyon eğitimi, bu bağlamda bireylerin sürüş becerilerini ve güvenini şekillendiren ilk ve en kritik deneyimlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu eğitim sürecinde sürücü adayları, araç kontrolü ve manevra gibi temel becerilerden başlayarak trafik durumlarını yönetme ve son olarak yaşam hedefleri ile kişisel özelliklerin sürüşe etkisini anlama aşamalarını geçmektedir (Peräaho ve diğerleri, 2003). Ancak, sürücü eğitim programları genellikle prosedürel beceri geliştirmeye öncelik vermekte, acemi sürücülerin davranışlarını etkileyebilecek tutumsal, motivasyonel ve diğer bireysel farklılıklara yeterince önem vermemektedir (Mayhew ve diğerleri, 2002). Literatürde, katılımcılara tek tip bir eğitim yaklaşımı uygulamak yerine, farklı psikososyal faktörler dikkate alınarak eğitimin mümkün olduğunca bireyselleştirilmesi gerektiği yönünde görüşler öne çıkmaktadır (Bates ve diğerleri, 2019). Bu yaklaşımın ihmal edilmesi, yani eğitimlerin psikososyal farklılıkları göz ardı ederek standartlaştırılması, bireylerin kazanılan becerileri ve başa çıkma stratejilerini etkin biçimde içselleştirmesini zorlaştırmaktadır. Ayrıca, riskli durumlarla başa çıkmak için tercih edilen kaçınma veya risk alma davranışlarının doğru biçimde değerlendirilmesini engellemektedir. Sonuç olarak, eğitimin bu açıdan yetersiz kalması, genç ve acemi sürücülerin davranış değişikliği ve adaptasyon süreçlerini olumsuz etkileyebilir.

Her ne kadar deneyim edinme sürecindeki sürücü adayı ve eğitmen arasındaki ilişkiyi inceleyen çalışmalar sınırlı olsa da, ebeveyn ya da tanıdık-akraba desteğini araştıran önemli çalışmalar mevcuttur (Bates ve diğerleri, 2014). Bu araştırmalar, ebeveynlerin acemi sürücülerin risk alma davranışları üzerinde doğrudan etkisi olduğunu vurgulamaktadır. Ebeveynlerin kendi risk alma eğilimleri ile çocuklarının risk davranışları arasındaki güçlü bağlantı ve ebeveyn denetiminin koruyucu etkisi, bu durumu açıkça ortaya koymaktadır (Taubman – Ben-Ari, 2010). Bu nokta, risk alma gibi risk almama ya da kaçınma davranışı için de yol gösterici olabilir ve ilk deneyimlerin etkisine örnek teşkil edebilir.

Bu amaçla bu çalışmada, sürüşten kaçınma eğilimi gösteren acemi sürücü bireylerin trafik ortamındaki ilk deneyimlerinden biri olan direksiyon eğitimi deneyimlerinin yorumlanması konusu Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz (YFA) ile incelenerek sürüşten kaçınma davranışlarının altında yatan öznel anlamların ve deneyimlerin derinlemesine anlaşılması amaçlanmaktadır. Çalışma sonuçları, direksiyon eğitimi sürecinde yaşanan deneyimlerin, sürüşten kaçınma davranışının gelişimindeki rolünü ortaya koyarak eğitim sürecinin iyileştirilmesine yönelik öneriler sunmayı amaçlamaktadır. Bireylerin psikolojik ihtiyaçlarını dikkate alan kademeli ve destekleyici eğitim yaklaşımları, hem yeni sürücülerin

hem de sürüş kaygısı yaşayan deneyimli sürücülerin, güvenli ve özgüvenli bir şekilde araç kullanmalarına yardımcı olabilir. Bu araştırma, sürücü eğitimi sürecinde acemi sürücülerde erken tespit edilen kaçınma eğilimlerinin, potansiyel ruh sağlığı sorunlarının önlenmesinin yanı sıra uzun vadeli sürüş becerileri ve toplumsal entegrasyon için önemli olduğunu vurgulamaktadır. Aşırı kaçınma davranışları, sosyal izolasyon ve anksiyete gibi ruh sağlığı problemlerine yol açabilir. Bu nedenle, sürüş kaygısı ve kaçınma davranışlarını azaltmaya yönelik programların geliştirilmesi gerekliliği ortaya koyulmaktadır.

Yöntem

Sürüşten kaçınma eğilimi gösteren bireylerin direksiyon eğitimi deneyimlerini incelemek için Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz (YFA) tercih edilmiştir. Bu metodolojik tercihin temel gerekçesi, YFA'nın bireylerin öznel deneyimlerini ve bu deneyimlere yükledikleri anlamları derinlemesine incelemeye olanak sağlamasıdır (Smith, 2016). Sürüşten kaçınma, yalnızca nicel yöntemlerle ölçülebilecek nesnel bir olgu değil, bireylerin kişisel anlamlandırma süreçleriyle şekillenen karmaşık bir deneyimdir. YFA'da araştırmacı, katılımcının kendi deneyimini anlamlandırma çabasını anlamaya çalışır (Smith, 1996). Bu yaklaşım, her katılımcının benzersiz deneyimlerine odaklanan idiografik bir perspektif sunarak (Smith ve Osborn, 2015) bireylerin direksiyon eğitimi süreçlerini nasıl yorumladıklarını ve bu deneyimin onlar için ne anlama geldiğini derinlemesine kavramak için idealdir. YFA ayrıca, bireylerin deneyimlerini sosyal, kültürel ve bağlamsal faktörler çerçevesinde ele alır (Larkin ve diğerleri, 2006). Sürüşten kaçınma davranışı ve direksiyon eğitimi deneyimi, kişisel faktörlerin yanı sıra toplumsal cinsiyet rolleri, kültürel beklentiler ve eğitim ortamının dinamikleri gibi sosyal bağlamlardan da etkilenmektedir. YFA'nın yapılandırılmış görüşmelere dayalı veri toplama yöntemi, katılımcıların deneyimlerini kendi sözleriyle anlatmalarına olanak tanıyarak direksiyon eğitimi sürecinin daha önce araştırılmamış yönlerinin keşfedilmesine imkân vermektedir. Bu metodolojik yaklaşım, sürüş kaygısı ve kaçınma davranışlarını azaltmaya yönelik müdahale programlarının geliştirilmesine temel oluşturabilecek değerli bilgiler sağlayabilir.

Örneklem

Araştırmaya sürüşten kaçınma eğilimi olduğunu beyan eden ve aktif direksiyon eğitimi almış ehliyet sahibi 6 erkek ve 4 kadın olmak üzere toplam 10 birey katılmıştır. Katılımcıların yaşları 22 ile 34 arasında değişmektedir ($M = 27.2$). Katılımcıların seçiminde, amaçlı örnekleme yöntemi kullanılmış olup katılımcıların araştırmaya dahil edilme kriterleri son 3 yıl içinde ehliyet almış olmak, 35 yaşını doldurmamış olmak, kendi beyanına göre sürüşten

kaçınma davranışları göstermek ve çalışmaya gönüllü olarak katılmayı kabul etmek olarak belirlenmiştir. Katılımcılara ilişkin demografik bilgiler Tablo 1'de görülmektedir.

Tablo 1.

Katılımcı Bilgileri

#	Yaş	Cinsiyet	Meslek	Eğitim Seviyesi	Ehliyet Yılı	Aktif Sürücülük Yılı	Eğitim Desteği*
1	22	Erkek	Polis	Lisans	Yaklaşık 3 yıl	Yaklaşık 3 yıl	Eğitmen ve Arkadaş
2	34	Kadın	Avukat	Yüksek Lisans	Yaklaşık 3 yıl	1 yıldan az	Eğitmen ve Eş
3	27	Erkek	Polis	Ön Lisans	Yaklaşık 3 yıl	1 yıldan az	Eğitmen ve Aile
4	24	Erkek	Polis	Ön Lisans	Yaklaşık 2 yıl	Yaklaşık 2 yıl	Eğitmen ve Aile
5	22	Kadın	Öğrenci	Lise	Yaklaşık 1 yıl	Yaklaşık 1 yıl	Eğitmen ve Aile
6	27	Erkek	Öğrenci	Yüksek Lisans	1 yıldan az	1 yıldan az	Eğitmen ve Aile
7	24	Kadın	Öğrenci	Lisans	Yaklaşık 2 yıl	1 yıldan az	Eğitmen ve Aile
8	32	Erkek	Polis	Lisans	Yaklaşık 3 yıl	Yaklaşık 3 yıl	Eğitmen ve Aile
9	29	Erkek	Memur	Lisans	Yaklaşık 3 yıl	Yaklaşık 3 yıl	Eğitmen ve Arkadaş
10	31	Kadın	Akademisyen	Yüksek Lisans	1 yıldan az	1 yıldan az	Eğitmen ve Arkadaş
Total N	10	10	10	10	10	10	
Ortalama	27,2	-	-	-	-	-	

Veri Toplama Araçları ve İşlem

Veri toplama sürecinde yarı yapılandırılmış görüşme formu kullanılmıştır. Görüşme formu, literatür taraması sonucunda elde edilen bilgiler ışığında ve uzman görüşleri doğrultusunda hazırlanmıştır. Görüşme formunda katılımcıların demografik bilgilerinin yanı sıra, sürüşten kaçınma deneyimlerini ve direksiyon eğitimi süreçlerini anlamaya yönelik sorular yer almaktadır. Bu formda ayrıntılı demografik bilgilerin alınmasının yanında, yarı yapılandırılmış 18 soru bulunmaktadır. Bu sorular, katılımcıların direksiyon eğitimi

deneyimlerini, eğitmenlerin süreç içindeki yeterlilik ve yaklaşımlarına dair algılarını, kendilerinin sürüş sürecinde yaşadıkları zorlukları ve başkalarından (aile üyeleri, arkadaşlar vb.) edindikleri deneyimleri içermektedir. Görüşme soruları, katılımcıların sürüşten kaçınma davranışlarının altında yatan nedenleri ve direksiyon eğitimi sürecinin bu davranışlar üzerindeki etkilerini ayrıntılı bir şekilde anlamaya yönelik tasarlanmıştır.

Araştırma için Polis Akademisi Başkanlığı Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu'ndan gerekli izinler alınmıştır. Potansiyel katılımcılara sosyal medya duyuruları ve kar topu örnekleme yöntemi aracılığıyla ulaşılmış ve araştırmanın amacı, içeriği ve gönüllülük esası hakkında bilgi verilmiştir. Katılmayı kabul eden bireylerden yazılı onam alınmıştır. Görüşmeler yüz yüze ortamda gerçekleştirilmiş ve her görüşme yaklaşık 30 dakika sürmüştür. Tüm görüşmeler katılımcıların izniyle kelimesi kelimesine olarak yazıya dökülmüştür.

Veri Analizi

Elde edilen verilerin analizinde, YFA'nın sistematik adımları izlenmiştir (Pietkiewicz ve Smith, 2014). Ancak öncelikle Temaların belirlenmesi ve kodlama sürecinde verilerin sistemli biçimde yönetilmesi amacıyla, ATLAS.ti nitel veri analizi yazılımının sunduğu görsel haritalama ve kod organizasyonu özelliklerinden yararlanılmıştır (Frieze, 2019). Ancak bu teknik araçlar yalnızca verinin düzenlenmesi ve araştırma sürecinin şeffaflığı açısından destekleyici bir rol oynamış; verilerin anlamlandırılması, temaların inşası ve yorumların geliştirilmesi süreci, YFA'nın özüne uygun olarak araştırmacının derinlemesine okuma, sezgisel kavrama ve bağlamsal analiz yoluyla yürüttüğü yorumlayıcı çabayla şekillendirilmiştir. Yazılım desteği, sistematikliği artırırken öznel deneyimlerin özgünlüğüne zarar vermemiş; aksine, temalar arası ilişkilerin daha açık bir şekilde görülmesini sağlayarak yorumlama sürecini kolaylaştırmıştır. Bu doğrultuda, her bir görüşme metni defalarca okunmuş, katılımcının anlatısına içerden bakış geliştirilmeye çalışılmış ve elde edilen temalar bu derinlikli anlayış temelinde yapılandırılmıştır. İkinci adımda, metinler üzerinde satır satır kodlama yapılarak tanımlayıcı, dilsel ve kavramsal notlar alınmıştır. Üçüncü adımda, bu notlar temel alınarak gelişen temalar belirlenmiştir. Dördüncü adımda, her bir katılımcı için belirlenen temalar arasındaki bağlantılar incelenmiş ve kümelenendirilmiştir. Son olarak, tüm katılımcılar arasında ortak olan temalar ve örüntüler belirlenerek üst düzey ana temalar oluşturulmuştur.

Bulgular

Katılımcıların anlatılarının derinlemesine analizi sonucunda, sürüşten kaçınma eğilimi gösteren bireylerin direksiyon eğitimi deneyimlerine ilişkin dört ana tema ve bu ana temaların altında toplamda 8 alt tema ortaya çıkmıştır (bkz. Şekil 1).

<i>Eğitmen Özellikleri ve Beklentiler</i>	• <i>Mizaç ve İletişim Tarzı</i>
<i>Cinsiyet Dinamikleri ve Öğrenme İlişkileri</i>	• <i>Cinsiyet Tercihleri</i>
<i>Güven ve Özgüven</i>	• <i>Özgüven İnşası ve Özgüvenin Zedelenmesi</i>
<i>Aile/Arkadaş</i>	• <i>Konfor ve Yeterlilik Gerilimleri</i>

Şekil 1.

Ana ve Alt Tema Başlıkları

Eğitmen Özellikleri ve Beklentiler

Bu ana tema, *Mizaç ve İletişim Tarzı* ve *Teknik Yeterlilik ve Öğretme Becerisi* olmak üzere iki alt tema altında kategorize olmaktadır. Genel olarak bu tema, sürüşten kaçınma eğilimi gösteren bireylerin direksiyon eğitmenlerinden beklentilerini ve ideal eğitmen özelliklerini içermektedir.

Mizaç ve İletişim Tarzı

Katılımcılar, eğitmenlerin mizacının özellikle sakinlik ve sabır gösterme konusundaki önemi üzerinde durmuşlardır. Analiz, kaygılı öğrencilerin eğitmenlerin duygusal tepkilerine karşı özellikle hassas olduklarını göstermiştir. Bir katılımcı, “*Rahat hissettirmesi lazım, panik olmamalı, kaza olayları hariç her şeye karışmamalı, insanı panik atak yaptırmamalı* (erkek, 27).” şeklinde görüş bildirmiştir. Başka bir katılımcı ise “*Agresif olmama, panik yaptırmama... Bağıрма çağırmayı babamdan gördüm onlar tabi ki olmamalı, olmaz öyle...(kadın, 24)*” diyerek ideal eğitmen davranışını tanımlamıştır. “*Samimi olmalı, empati önemli, eğitim alan kişinin yerine kendini koyabilmeli*” , “*Çok deneyimli idi. Çok fazla insan eğitmiş belli ve*

sakindi (erkek, 32).” ve “Çok sempatik ve sabırlı bir kadındı, çok moral veriyordu bana... (kadın, 34)” gibi görüşler de bu durumu destekler niteliktedir. Bulgular, sürüş kaygısı yaşayan bireyler için bireylerin yargılanma, eleştirilme veya reddedilme korkusu yaşamadan kendilerini ifade edebilecekleri ve hata yapabilecekleri psikolojik ortam olan duygusal güvenliğin etkili öğrenme için temel bir koşul olduğunu göstermektedir. Katılımcıların anlatıları, sakin eğitmenlerin psikolojik güvenlik ortamı yaratarak güven geliştirmelerine olanak sağladığını ortaya koymaktadır. Örneğin bir katılımcı, “Beceremezsem endişemi azalttı. Rahat bir kişi olduğundan onunla öğrenebilirim demiştim (kadın, 31).” ifadesiyle bu durumu açıklamıştır.

Birden çok katılımcı, destekleyici iletişim tarzının olumsuz deneyimleri olumlu öğrenme fırsatlarına dönüştürdüğünü belirtmiştir. Örneğin, “Çok pozitif bir bayandı, iyi bir elektrik aldım ve hep güldük... Yapamadığımdan ikimizde güler tekrar devam ederdik (kadın, 24)”, “Adamın gençlerle iletişimi iyi bir adam olduğunu biliyordum ve sevindim (erkek, 27).” ifadeleri bu durumu destekler niteliktedir.

Teknik Yeterlilik ve Öğretme Becerisi

Katılımcılar, sürüş uzmanlığına değer verseler de eğitmenlerin bilgiyi etkili bir şekilde aktarma becerilerine daha fazla önem atfetmişlerdir. Bir katılımcı, “Kendi yetkinliği, aktarma becerisi çok önemli. Çok iyi bilmeli aynı zamanda çok da iyi aktarmalı ve sakin olmalı... (kadın, 31)” diyerek bu dengeyi vurgulamıştır. Katılımcılar, iyi bir sürücü olmak ile iyi bir eğitmen olmak arasında net bir ayırım yapmışlardır. Analiz, kaygılı ve kaçınma eğilimi olan kursiyerler için öğrenmeyi kademeli olarak yapılandırma ve uygun geri bildirim sağlama becerisinin, salt üstün sürüş becerilerinden daha değerli olduğunu ortaya koymaktadır. Bunun yanında doğru yönlendirmeler de katılımcılar için önemli görülmektedir: “Hep uyarı yaptı şeritlerle ilgili bile vs. ve hep küçük tüyolar verdi. Doğru davranışları açıkladı (kadın, 22).” şeklindeki ifade, eğitmenin öğretim sürecinde sağladığı rehberliğin değerini göstermektedir.

Cinsiyet Dinamikleri ve Öğrenme İlişkileri

Cinsiyet Dinamikleri ve Öğrenme İlişkileri ana teması Cinsiyet Tercihleri ve Sınır Sorunları ve Uygunsuz İlişkiler alt temalarını kapsamaktadır. Genel olarak bu tema, direksiyon eğitimi sürecinde cinsiyetin oynadığı rolü ve eğitmen-kursiyer ilişkisinde ortaya çıkan cinsiyet temelli dinamikleri incelemektedir.

Cinsiyet Tercihleri

Analizde öne çıkan önemli bir tema, cinsiyetin direksiyon eğitimi deneyimindeki belirleyici rolüdür. Çoğu katılımcı, genellikle kültürel beklentilerle ilişkili olarak eğitmen cinsiyeti konusunda güçlü tercihler ifade etmiştir. Örneğin bir kadın katılımcı, *“Kadını sevdim çok. Genelde düşünüyorum da hocaları bayana bayan erkeğe erkek şeklinde veriyorlardı. Şimdi hala öyle mi bilmiyorum. Bayanla çalışmak beni rahatlattı (kadın, 24).”* şeklinde deneyimini aktarmıştır. Cinsiyet eşleşmesinin eğitim sürecindeki önemi de vurgulanmıştır. *“Aynı cinsiyet olması çok etkili, başka bir kadın olsa da aynı olurdu muhtemelen (kadın, 22).”* veya *“Eğitmen erkek aracı kullanan bayan ve tamamen sınav odaklı eğitim yüzünden oldu bu olay bence... (erkek, 32)”* şeklinde örnek beyanlar mevcuttur.

Kadın katılımcılar genellikle konfor ve güvenlik nedenleriyle kadın eğitmenleri tercih etmişlerdir. Örneğin bi katılımcı *“Kadını elin el âlemin adamıyla yapamadım. Adam bana bağırarak çağıracak ne işim var adamlar... (kadın, 34)”* şeklinde bu durumu açıklamıştır. Bazı katılımcılar ise iletişim stillerine dayalı olarak karşı cinsi tercih etmektedir: *“Bayan hoca ile daha muhabbet sohbet ortamı olmuştu bu sebepten erkek olmasını isterdim (kadın, 22).”* Diğer yandan, eğitmenin cinsiyetinden ziyade yeterliliğine odaklanan katılımcılar da vardır. Örneğin bir katılımcı, *“Cinsiyet yaş bunların hiçbir önemi yok. Şoförlüğü kendi eğitimi yeterli olsun kâfi... (erkek, 27-polis)”* şeklinde görüş bildirmiştir.

Eğitim sürecine yerleşmiş cinsiyetçi tutumlar da dikkat çekicidir: *“Kendisi kızlara karşı biraz önyargısı olduğunu belirtti... Kızlar çok heyecanlı oluyor çamurdan da olsa erkeği tercih ederim ben seni seçtim dedi... (erkek, 27-öğrenci)”* veya *“Eşime aldıracağım mesela. Misal onun için bayan olmalı... Erkeğe bir şey diyemem ben bayandan da alırım (erkek, 24).”* ifadeleri bunlara örnek olarak verilebilir. Bunların yanında, cinsiyet ayrımcılığını vurgulayan ifadeler de öne çıkmaktadır: *“Mesela hocalar konuşuyorlar kendi aralarında, bu kız kalır diyor veya benim oğlan iyi falan arkada hep bir seksistlik dönüyor mesela (erkek, 27-öğrenci).”* Başka bir katılımcı, kadın sürücülerini kastederek: *“Misal geçiş kurallarını bile bilmiyorlar. İstanbul trafiğinde sıkıntı yaratıyorlar hep... (erkek, 22)”* Bazı erkek katılımcıların kadın eğitmenlere yönelik olumsuz önyargıları da açıkça görülmektedir: *“Bayan olmasın, bayan sıkıntı onlar sıkıntılı... Bayan bayanla çalışsın bence (erkek, 29).”* Bu cinsiyet dinamiklerinin hem eğitimin kalitesini hem de öğrencilerin sürücü kimliklerini ve özgüvenlerini önemli ölçüde etkilediği görülmektedir.

Sınır Sorunları ve Uygunsuz İlişkiler

Bazı katılımcılar, eğitmen-kursiyer ilişkisi içinde endişe verici sınır ihlalleri bildirmiştir. Bir katılımcı, *“...eğitmen arkadaşımın numarasını bulup mesaj atmıştı ona böyle*

bir olay var. Merhaba, nasılsınız, bilmem ne şeklinde... (31, kadın) şeklinde bir durumu aktarmıştır. Başka bir katılımcı ise *“...annem ilk çalıştığında direksiyon hocası annemin elini tutmuştu. Babam direk kadın hoca ayarlamıştı daha sonra... (22, kadın)”* deneyimini paylaşmıştır.

Analiz, uygunsuz samimiyetin tekrarlayan bir sorun olduğunu ortaya koymaktadır. Bir katılımcı, *“İkinci derste hoca babam gibi olmaya başladı fazla samimileşti ve tek bir hatam da daha sabırsız tepkiler verdi. Sen erkek adamsın nasıl yapamazsın bunu falan dedi. Onlar biraz hoş değildi (erkek, 27-öğrenci).”* şeklinde rahatsızlığını dile getirmiştir. Bu tema, direksiyon eğitiminde profesyonel sınırların korunmasının önemini ve özellikle cinsiyet dinamiklerinin bu sınırları nasıl etkileyebileceğini vurgulamaktadır.

Güven ve Özgüven Gelişimi

Özgüven İnşası ve Özgüvenin Zedelenmesi ile Pratik Öğrenmeye Karşı Sınav Odaklı Eğitim temalarını kapsayan bu tema, eğitim sürecinin katılımcıların sürücü kimliği gelişimindeki etkisini ortaya koymaktadır.

Özgüven İnşası ve Özgüvenin Zedelenmesi

Katılımcıların deneyimlerinin kritik bir yönü, eğitmenlerin özgüven gelişimlerini nasıl etkilediğiyle ilgilidir. Olumlu deneyimler, öğrencilerin yeteneklerine güven ifade eden eğitmenlerle karakterize edilmiştir: *“Eğitmenim yanımda çok rahattı ben de öyle olunca yanımda rahat oldum... Yine de bana güvendiğini hissettirdi (erkek, 22).”*

Bunların yanında bazı eğitmenler, sakinlik ve özgüven geliştirme konusunda doğrudan rehberlik sağlamışlardır. Örneğin bir katılımcı *“Trafikte sakin olacaksın derdi. Direksiyonu çok kavrama, heyecanını kontrol etmeye çalış, kendine güven gibi şeyleri hep tekrarlardı (erkek, 32).”* şeklinde bu durumu ifade etmiştir. Katılımcılar, genellikle eğitim sonrası özgüven artışı yaşadıklarını belirtmişlerdir: *“Kendime güvenim geldi sayesinde (erkek, 22).”* ve bazıları, zorlayıcı durumlarla karşılaştırarak öğrencilerin becerilerini geliştirmelerine katkıda bulunmuştur: *“Eğitmen en zor yerlerde bile beni zorladığından ister istemez yetilerimi yükseltti (erkek, 27-öğrenci).”* Bu yaklaşım, öğrencilerin korkularının üstesinden gelmelerine yardımcı olmuştur. *“Dar yollardan falan babamla geçmezdim, ama eğitmenen sonra hiçbir şeyden korkmuyorum (kadın, 24).”* şeklindeki beyan bu duruma örnek niteliğindedir. Eğitmenin genel yaklaşımının özgüven geliştirmedeki önemi açıktır: *“Sabırlı, iletişimi iyi güven aşıladı (kadın, 34).”* gibi ifadeler bu durumu destekler niteliktedir. Bu bulgular, eğitmen beklentilerinin katılımcıların sürücü olarak benlik algısını ve özgüvenini önemli ölçüde etkilediğini göstermektedir.

Pratik Öğrenmeye Karşı Sınav Odaklı Eğitim

Birçok katılımcı, pratik sürüş yetkinliği geliştirmekten ziyade sürüş sınavını geçmeye odaklanan eğitimden memnuniyetsizliklerini ifade etmiştir. Analiz, katılımcıların gerçek dünya sürüşüne hazırlayan anlamlı öğrenme ile yüzeysel sınav hazırlığı arasında ayrım yaptıklarını ortaya koymaktadır. Bir bulgu, “...eğitim içeriği aktif trafikte araç kullanmak için yeterli değil, sadece sınava yönelik, bu nedenle çok fazla kişinin gerekli temel bilgi ve beceriler olmadan sürücü olduğunu bildirdiler (erkek, 24).” şeklinde ifade edilmiştir. Yine başka bir katılımcı eğitimin sınav odaklı yapısının altını “Sınavda çıkacak şeyleri söylerdi. Böyle böyle yap şeklinde uyarıları oldu (erkek, 32).” ifadesi ile dikkat çekmektedir. Bu yaklaşım, eğitimin içeriğine olan güveni azaltmaktadır: “Hep sınav için diye bir mantık var ondan denilenlerin hepsine çok da saygı duydum diyemeyeceğim (kadın, 31).”, “...tamamen sınav odaklı eğitim yüzünden oldu bu olay bence (kadın, 22).”.

Bunların yanı sıra katılımcılar, eğitimin pratik faydalarını sorgulamaktadır. “...Sadece sınav içindi bence... (erkek, 32)” şeklindeki geri bildirimler, bu duruma örnek niteliğindedir. Teorik katkılarının da benzer şekilde yetersiz görüldüğü durumlar mevcuttur. “...Bahsedildiyse de kullana kullana öğrendik esasen (erkek, 24).” gibi ifadeler bu duruma örnek teşkil edebilir. Eğitimin süre ve kalitesiyle ilgili endişeler de mevcuttur: “Kısa bir eğitimdi ve araç inanılmaz eskiydi (27, erkek-polis).” Bu durum, sürüş kaygısının ve kaçınma davranışının gelişmesinde eğitim içeriğinin yetersizliğinin potansiyel rolünü vurgulamaktadır.

Aile/Arkadaş Desteği

Bu tema iki ana başlık altında incelenmiştir: *Konfor ve Yeterlilik Gerilimleri* ile *Destekleyici Deneyimsel Öğrenme*, bulgular sürücü adaylarının profesyonel eğitmenlerle ile yakın çevreleriyle yaşadıkları öğrenme deneyimleri arasındaki farklılıkları ortaya koymaktadır.

Konfor ve Yeterlilik Gerilimleri

Katılımcılar sıklıkla resmi eğitimi, aile üyeleri veya arkadaşlarından aldıkları rehberlikle karşılaştırmışlardır. Aile ve arkadaşlarla olan öğrenme deneyimlerinde genellikle duygusal rahatlık ön plandayken resmi eğitimlerde ise sınav kaygısı ve resmiyet hissedilmektedir. Bir katılımcı bu durumu şöyle açıklamıştır: “Arkadaşta daha rahatsın, hocada rahat değilsin, sınav var sonuçta... (29, erkek)” Başka bir katılımcı ise profesyonel eğitmenlerle aile üyeleri arasındaki duygusal dinamik farkını şu şekilde vurgulamıştır: “Babam daha sinirliydi... Tabi eğitmeni kızamaz da... (24, erkek)”

Aile üyeleriyle yapılan çalışmalar, katılımcılar için genellikle daha keyifli ve motive edici olabilmektedir. Bazı katılımcılar, aile üyelerinin yaklaşımlarını övmüşlerdir: “*Babam çok ısrarcıydı. Alttan alan da biriydi. Onunla çalışmak beni eğlendiriyordu, hoşlanıyordum* (24, kadın).” Başka bir katılımcı ise babasının disiplinli ama destekleyici tutumunu vurgulamıştır: “*Babam iyiydi, disiplinliydi, yapmayalım desem pes ettirmezdi. Hadi hadi diye beni desteklerdi* (32, erkek).” Bununla birlikte, aile eğitimi genellikle duygusal komplikasyonlar da yaratabilmektedir. Bir katılımcı eşiyle çalışmanın zorluklarını şöyle dile getirmiştir: “*Kocam olduğundan çok sıkıntılı. Koca ve babayla çalışmak sıkıntı* (34, kadın).”, “*Kardeşim biraz agresifti* (24, kadın).”. Bu deneyimler, aile ve arkadaş ilişkilerinin genellikle daha fazla duygusal konfor sağlamasına rağmen, kişisel ilişkilerin öğrenme sürecini nasıl karmaşıktırabileceğini göstermektedir.

Destekleyici Deneyimsel Öğrenme

Araştırma analizi, resmi ve destekleyici öğrenme bağlamları arasındaki karmaşık etkileşimleri ortaya çıkarmıştır. Birçok katılımcı, resmi sürücü eğitimi aldıktan sonra bile aile veya arkadaşlarıyla ek pratik yapma ihtiyacı duyduklarını belirtmişlerdir. Bu durum, katılımcıların çoğunun “*arkadaş, baba veya iyi tanıdıkları biriyle çalıştıkları*” gerçeğiyle desteklenmektedir.

Bazı katılımcılar, destekleyici deneyimsel öğrenme ortamlarının etkinliğini vurgulamışlardır. Örneğin bir katılımcı bu durumu “*Aile üyeleri veya arkadaşlarla yapılan pratikler, profesyonel eğitimden daha etkili olabilir* (31, kadın).” şeklinde ifade etmiştir.

Tartışma

Bu çalışmada, sürüşten kaçınma eğilimi gösteren acemi bireylerin direksiyon eğitimi deneyimleri, Yorumlayıcı Fenomenolojik Analiz yöntemi ile incelenmiştir. Araştırma, sürücü eğitiminin, özellikle kaçınma davranışlarının gelişiminde kritik bir rol oynadığını belirten önceki çalışmaları destekleyen bulgulara ulaşmıştır (Lonero, 2008; Scott-Parker, 2017).

Çalışma bulguları, eğitmenlerin mizacı ve iletişim tarzının kursiyerlerin öğrenme deneyimini şekillendirmede belirleyici bir rol oynadığını göstermektedir. Özellikle sakinlik, sabır ve destekleyici iletişim, kaygılı kursiyerler için psikolojik güvenlik ortamı yaratarak sürüş becerilerinin gelişimini olumlu yönde etkilemektedir. Tronsmoen'in (2011) araştırması da benzer şekilde iletişimde netliğin ve destekleyici iletişim tarzının sürücü eğitiminin önemli yönlerinden olduğunu ortaya koymuştur. Yapılan çalışmalarda sadece sözlü iletişimin değil,

sözsüz iletişimin de büyük önem taşıdığı belirtilmiştir (Scott-Parker, 2017). Bu sözsüz iletişim biçimleri arasında gülümsemeler, jestler ve baş sallama gibi olumlu, cesaretlendirici hareketler; dikiz aynasına bakma ve aracın şerit pozisyonunu incelemek için yolcu kapısını açma gibi nötr davranışlar ve göz temasından kaçınma gibi olumsuz iletişim unsurları yer almaktadır. Bu sebeple her ne kadar çalışma bulgularında sözlü iletişim noktaları vurgulansa da eğitmenin mizaci özelliklerinin vurgulanması, sözsüz iletişimde destekleyici bir rolü olabileceğini gösterir niteliktedir.

Bunun yanında, bir başka alt tema olarak ortaya çıkan katılımcıların eğitmenlerin teknik yeterliliğinden ziyade öğretme becerilerine daha fazla değer atfetmeleri, Mayhew ve arkadaşlarının (2002) sürücü eğitiminde prosedürel becerilerden öte psikososyal faktörlerin dikkate alınması gerektiği görüşünü desteklemektedir. Bu bulgu, Bates ve arkadaşlarının (2019) eğitimin çeşitli psikososyal faktörleri dikkate alarak kişiselleştirilmesi gerektiği önerisiyle de uyumludur.

Araştırmada ortaya çıkan cinsiyet tercihleri, direksiyon eğitimindeki toplumsal cinsiyet normlarının güçlü etkisini göstermektedir. Bu tema, kültürel faktörler ve trafik normlarının sürüşle ilgili bilişsel örüntüleri şekillendirdiği yönündeki önceki bulgulara (Özkan ve Lajunen, 2005) özgün bir açılım getirmektedir. Çalışmada ortaya çıkan cinsiyet tabanlı farklılıklar, toplumsal cinsiyet rollerinin ve beklentilerinin sürüş öğrenme sürecini nasıl etkilediğini açıkça göstermektedir. Kadın kursiyerlerin daha fazla baskı ve eleştiriye maruz kalması, erkek kursiyerlerin ise daha rahat ve özgür bir öğrenme ortamı bulması, toplumsal cinsiyet normlarının sürüş eğitimi üzerindeki derin etkisini ortaya koymaktadır.

Cinsiyet rollerinin sürücülerin kendilerini ve başka sürücülerini değerlendirmelerinde önemli bir kriter olarak Türkiye örneğinde bulunduğunu gösteren bir çalışma ile paralel olarak (Özkan ve diğerleri, 2024), bu çalışmada da çıkan cinsiyet rolleri bulgusu özellikle kadın sürücülerin daha pasif sürücü olmalarının nedenleri arasında gösterilebilir niteliktedir. Bu bağlamda, toplumsal cinsiyet normlarının eğitmen seçimi üzerindeki etkisi de dikkat çekicidir. Kadın kursiyerlerin genellikle kadın eğitmen tercih etmeleri, yalnızca konfor arayışından değil, aynı zamanda erkek eğitmenlerden gelecek olası yargı ve eleştirilerden korunma isteğinden kaynaklanmaktadır. Erkek kursiyerlerin ise kadın eğitmenlere yönelik önyargıları, toplumsal cinsiyet rollerinin sürüş yetkinliği algısını nasıl şekillendirdiğini göstermektedir. Bu tercihler, eğitim sürecinin etkinliğini artırabilse de aynı zamanda mevcut cinsiyet kalıp yargılarını pekiştirme riski taşımaktadır. Bu tema, sürücü eğitiminde genellikle göz ardı edilen öğrenme ortamının sosyal ve kültürel dinamikleri boyutunu yansıtmaktadır. Taubman-Ben-Ari'nin (2010) çalışmalarında vurguladığı gibi, çevresel faktörler ve sosyal etkileşimler, bireylerin risk algısı ve davranışları üzerinde belirleyici bir etkiye sahiptir. Benzer şekilde, cinsiyet

dinamikleri de kursiyerlerin risk algısını ve dolayısıyla kaçınma davranışlarını etkileyebilmektedir.

Bulgular, eğitmenlerin kursiyerlerin özgüven gelişiminde kritik bir rol oynadığını açıkça ortaya koymaktadır. Eğitmenin destekleyici, anlayışlı ve cesaretlendirici tutumunun, kursiyerlerin öz-yeterlik inançlarını güçlendirdiğini ve böylece sürüş kaygısını azalttığını göstermektedir. Bireylerin öz-güven ve öz değerlendirme düzeyleri, yalnızca riskli sürüş davranışlarıyla değil, aynı zamanda sürüşten kaçınma davranışlarıyla da ilişkilendirilen önemli değişkenler arasında yer almaktadır (Azık, 2015). Bu kapsamda, çalışmanın giriş kısmında da vurgulandığı gibi, risk dengeleme ve kaygı yönetme mekanizmalarının etkin işleyişi, bireylerin gerçekçi öz-değerlendirme becerileriyle doğru orantılıdır. Öğrencilerin yeteneklerine güven ifade eden, kademeli zorluklar sunan ve olumlu geri bildirim sağlayan eğitmenler, öğrencilerin olumlu sürücü kimliği geliştirmesine önemli katkıda bulunmaktadır. Bu bulgu, Hattaka ve arkadaşlarının (2002) ilk sürüş deneyimlerinin bireylerin öz-yeterlilik algısını şekillendirmedeki önemini vurgulayan çalışmasıyla paralellik göstermektedir. Bu gelişmiş algılar ile kişiler ne aşırı riskli ne de aşırı kaçınma davranışı sergilerler ve iş yükü ile kapasite uyumu içinde stratejik uyumlanmalar sağlayabilirler (Azık, 2015; Naumann ve diğerleri, 2011).

Diğer yandan, bir diğer tema olan katılımcıların pratik sürüş yetkinliği geliştirmekten ziyade sınav odaklı eğitimden duydukları memnuniyetsizlik, mevcut direksiyon eğitimi yaklaşımının yetersizliklerine işaret etmektedir. Bu durum, Peräaho ve arkadaşlarının (2003) önerdiği sürücü eğitiminin sadece araç kontrolü ve manevra becerileriyle sınırlı kalmaması, aynı zamanda trafik durumlarını yönetme ve kişisel özelliklerin sürüşe etkisini anlama aşamalarını da içermesi gerektiği görüşünü desteklemektedir.

Araştırma bulgularına göre, katılımcılar genellikle resmi eğitimi tamamlayıcı nitelikte aile veya arkadaşlarından destek almaktadır. Bu durum uluslararası literatür ile uyum göstermekle birlikte resmi eğitimin sürüş becerileri ve güvenini oluşturmada tek başına yeterli olmadığını göstermektedir (Scott-Parker, 2017; Taubman Ben Ari, 2010). Ancak, dikkat edilmesi gereken önemli bir nokta, bu tamamlayıcı öğrenme ihtiyacının genellikle resmi eğitimdeki algılanan eksikliklerden kaynaklanmasıdır. Aile ve arkadaşlarla yapılan pratikler, daha rahat ve destekleyici bir ortamda deneyim kazanma fırsatı sunarak özellikle kaygılı bireylerin sürüş güvenliğini artırmada önemli bir rol oynamaktadır. Bununla birlikte, aile üyeleriyle yapılan eğitimin her zaman olumlu sonuçlar doğurmadığı da göz ardı edilmemelidir. Katılımcı anlatıları, aile içi dinamiklerin öğrenme sürecini karmaşıktırabildiğini ortaya koymaktadır. Özellikle eş veya ebeveyn ile yapılan çalışmalarda, kişisel ilişkilerin getirdiği duygusal yoğunluk ve beklentiler, öğrenme ortamını stresli hale getirebilmektedir. Bu durum, aile desteğinin profesyonel eğitimin yerini alamayacağını, ancak tamamlayıcı bir rol

oynayabileceğini göstermektedir. Eğitim sonrası süreçte aile ve arkadaşlardan alınan destek, resmi eğitimde eksik kalan duygusal ve güven boyutlarını tamamlama çabası olarak görülebilir. Bu görüş, sürüş öğrenme sürecinin yalnızca kursiyer-öğretmen ilişkisiyle sınırlı olmadığını, daha geniş bir sosyal destek ağının önemini vurgulamaktadır. Bu bulgu, Bates ve arkadaşlarının (2014) ebeveyn ya da tanıdık akraba desteğinin genç sürücülerin davranışları üzerindeki etkisini vurgulayan çalışmasıyla da uyumludur. Ayrıca, van der Horst'un (2007) sürücülerin yol ve trafik koşullarına farklı bilinç düzeylerinde adaptasyon sağladıkları görüşünü desteklemektedir; destekleyici bir ortamda yapılan pratikler, bu adaptasyon sürecini kolaylaştırabilir.

Çalışmanın Katkıları ve Öneriler

Bu çalışma, sürüşle ilgili olumsuz şemaların oluşumunda geçmiş deneyimlerin önemini vurgulayan mevcut literatüre (Clapp ve diğerleri, 2011; Taylor ve Deane, 2000) yeni ve önemli bir boyut kazandırmaktadır. Önceki araştırmalar genellikle doğrudan yaşanan kazalar, ramak kala durumlar ve dolaylı deneyimler (tanık olunan olaylar, başkalarından dinlenen hikâyeler, medyada izlenen trafik kazaları) üzerine odaklanırken bu çalışma sürücü eğitiminin kendisinin de bu kritik deneyimler arasında yer aldığını açıkça ortaya koymaktadır. Bu bulgu, sürücü eğitim sürecinin yalnızca teknik becerilerin aktarıldığı bir süreç olmadığını, aynı zamanda trafik ortamı ile ilgili şemaların oluşumunda temel bir rol oynadığını göstermektedir.

Bu araştırma, acemi sürücülerde erken yaşlarda ya da trafik maruziyetinin erken dönemlerinde tespit edilen kaçınma eğilimlerinin; sürüş kaygısı, trafik ortamlarından kaçınma, sürüş ya da seyahat fobisi gibi potansiyel ruh sağlığı sorunlarını önlemekte ve uzun vadeli sürüş becerileri ile psikolojik sağlık üzerinde önemli etkiler sağlamakta olduğunu vurgulamaktadır. Olası erken müdahaleler, bireylerin bağımsız yaşamlarını sürdürebilmeleri için kritik öneme sahiptir. Bunun yanında, eğitim sürecinde yaşanan olumsuz deneyimler, bireylerin risk algısını yükselterek kaçınma davranışlarına yol açabilmektedir. Öte yandan, destekleyici bir eğitim ortamı ve pozitif geri bildirimler, bireylerin deneyime açık olmalarını ve sürüş becerilerini geliştirmelerini sağlamaktadır. Bu denge, uzun vadede sürüş kaygısı veya fobisi gibi ciddi psikolojik sorunların önlenmesinde kritik rol oynamaktadır. Sürücü eğitime erken müdahale ve psikolojik destek sürecinin entegrasyonu, uzun vadede daha sağlıklı, bağımsız ve güvenli sürücüler yetiştirilmesine olanak tanıyacaktır. İleriki çalışmalarda, sürüş kaygısı ve kaçınma davranışlarının daha geniş örneklem grupları üzerinde incelenmesi, eğitim sürecindeki psikososyal faktörlerin etkilerinin derinlemesine ele alınması ve öğretmenlerin bu süreçteki rolü üzerine daha fazla araştırma yapılması önerilmektedir. Ayrıca, sürücü eğitim programlarına psikolojik destek unsurlarının dahil edilmesi ve erken müdahale stratejilerinin

geliştirilmesi, gelecekteki sürücülerin ruhsal ve psikolojik sağlıklarının korunmasına katkı sağlayabilir.

Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı:

Bu çalışmanın tüm aşamalarında yazar tek başına sorumludur. Araştırma fikrinin geliştirilmesi, veri toplama, analiz ve yorumlama süreçleri ile yazım ve revizyon işlemleri yazar tarafından gerçekleştirilmiştir.

Çıkar Çatışması Beyanı:

Yazar, bu çalışma kapsamında herhangi bir kişi veya kurumla çıkar çatışması içerisinde olmadığını beyan etmektedir.

Finansal Destek Beyanı:

Yazar, bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Etik Kurul Onayı:

Bu çalışma, Polis Akademisi Başkanlığı Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Kurulu'nun 23.09.2024 tarihli ve 202407 sayılı kararı ile etik kurul onayı alınarak gerçekleştirilmiştir.

Kaynakça

- Adler, G. ve Rottunda, S. (2006). Older adults' perspectives on driving cessation. *Journal of Aging Studies*, 20(3), 227-235. <https://doi.org/10.1016/j.jaging.2005.09.003>
- Allen, T. M., Lumenfeld, H. ve Alexander, G. J. (1971). Driver information needs. *Highway Research Record*, 366, 102–115.
- Azık, D. (2015). *Self-regulatory driving practices of old and young drivers* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi]. Middle East Technical University.
- Azık, D. ve Özkan, T. (2024). Driving choices and behaviours of young male drivers at strategic and tactical levels. *International Journal of Crashworthiness*, 29(4), 648-655. <https://doi.org/10.1080/13588265.2023.2270190>
- Bates, E., Klement, K. R., Kaye, L. K., ve Pennington, C. R. (2019). The impact of gendered stereotypes on perceptions of violence: A commentary. *Sex Roles*, 81(1), 34–43. <https://doi.org/10.1007/s11199-019-01029-9>
- Bates, L., Watson, B. ve King, M. J. (2014). The role of parents and non-parents in the supervision of learner drivers in Australia. *Accident Analysis & Prevention*, 70, 40-45. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.03.004>
- Clapp, J. D., Olsen, S. A., Danoff-Burg, S., Hagewood, J. H., Hickling, E. J., Hwang, V. S. ve Beck, J. G. (2011). Factors contributing to anxious driving behavior: The role of stress history and accident severity. *Journal of Anxiety Disorders*, 25(4), 592-598. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2011.01.008>
- Friese, S. (2019). *Qualitative data analysis with ATLAS.ti* (3. Basım). Sage Publications.
- Fuller, R. (2011). Driver control theory: From task difficulty homeostasis to risk allostasis. İçinde B. E. Porter (Ed.), *Handbook of traffic psychology* (ss. 13–26). Academic Press.
- Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A. ve Hernetkoski, K. (2002). From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 5(3), 201-215. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(02\)00018-9](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(02)00018-9)
- Hofmann, S. G. (2018). Rethinking avoidance: Toward a balanced approach to avoidance in treating anxiety disorders. *Journal of Anxiety Disorders*, 55, 14–21. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2018.03.004>
- Larkin, M., Watts, S. ve Clifton, E. (2006). Giving voice and making sense in interpretative phenomenological analysis. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 102–120. <https://doi.org/10.1191/1478088706qp0620a>
- Lonero, L. P. (2008). Trends in driver education and training. *American Journal of Preventive Medicine*, 35(3), 316-323. <https://doi.org/10.1016/j.amepre.2008.06.023>
- Machin, M. A. ve Sankey, K. S. (2008). Relationships between young drivers' personality characteristics, risk perceptions, and driving behaviour. *Accident Analysis & Prevention*, 40(2), 541–547. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2007.08.010>
- Maner, J. K. ve Schmidt, N. B. (2006). The role of risk avoidance in anxiety. *Behavior Therapy*, 37(2), 181–189. <https://doi.org/10.1016/j.beth.2005.11.003>
- Mayhew, D., Simpson, H. ve Robinson, A. (2002). The safety value of driver education and training. *Injury Prevention*, 8(Suppl 2), ii3-ii8. https://doi.org/10.1136/ip.8.suppl_2.ii3

- Moták, L., Gabaude, C., Bougeant, J. C. ve Huet, N. (2014). Comparison of driving avoidance and self-regulatory patterns in younger and older drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 26(A), 18-27. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.06.007>
- Molnar, L. J., Eby, D. W., Charlton, J. L., Langford, J., Koppel, S., Marshall, S. ve Man-Son-Hing, M. (2013). Driving avoidance by older adults: Is it always self-regulation? *Accident Analysis and Prevention*, 52, 96-104. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.12.028>
- Musselwhite, C. ve Haddad, H. (2010). Mobility, accessibility and quality of later life. *Quality in Ageing and Older Adults*, 11(1), 25-37. <https://doi.org/10.5042/qiaoa.2010.0153>
- Naumann, R. B., Dellinger, A. M. ve Kresnow, M. J. (2011). Driving restriction in high-risk conditions: How do older drivers compare to others? *Journal of Safety Research*, 42(1), 67-71. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2010.12.001>
- Organisation for Economic Cooperation and Development. (2001). *Ageing and transport: Mobility needs and safety issues*. OECD.
- Özkan, B., Azık, D. ve Öz, B. (2024). Impact of stereotype threat on evaluating female drivers' skills. *Trends in Psychology*. <https://doi.org/10.1007/s43076-024-00387-y>
- Özkan, T. ve Lajunen, T. (2005). A new addition to DBQ: Positive Driver Behaviours Scale. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 8(4-5), 355-368. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2005.04.018>
- Peräaho, M., Keskinen, E. ve Hatakka, M. (2003). *Driver competence in a hierarchical perspective; implications for driver education (Report to Swedish Road Administration, No. 1-52)*. Turku Üniversitesi.
- Pietkiewicz, I. ve Smith, J. A. (2014). A practical guide to using interpretative phenomenological analysis in qualitative research psychology. *Psychological Journal*, 20(1), 7-14. <https://doi.org/10.14691/CPPJ.20.1.7>
- Rachmann, S. J. (2013). *Anxiety* (3. Basım). Psychology Press.
- Salter-Pedneault, K., Tull, M. T. ve Roemer, L. (2004). The role of avoidance of emotional material in the anxiety disorders. *Applied and Preventive Psychology*, 11(2), 95-114. <https://doi.org/10.1016/j.appsy.2004.09.001>
- Scott-Parker, B. (2017). Nonverbal communication during the learner lesson with a professional driving instructor: A novel investigation. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 47, 1-12. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.03.004>
- Smith, J. A. (1996). Beyond the divide between cognition and discourse: Using interpretative phenomenological analysis in health psychology. *Psychology & Health*, 11(2), 261-271. <https://doi.org/10.1080/08870449608400256>
- Smith, J. A. (2016). Interpretative phenomenological analysis: Getting at lived experience. *The Journal of Positive Psychology*, 12(3), 303-304. <https://doi.org/10.1080/17439760.2016.1262622>
- Smith, J. A. ve Osborn, M. (2015). Interpretative phenomenological analysis. İçinde J. A. Smith (Ed.), *Qualitative psychology: A practical guide to methods* (ss. 53-80). London: Sage.
- Stewart, A. E. ve St. Peter, C. C. (2004). Driving and riding avoidance following motor vehicle crashes in a non-clinical sample: Psychometric properties of a new measure. *Behaviour Research and Therapy*, 42(8), 859-879. [https://doi.org/10.1016/S00057967\(03\)00203-1](https://doi.org/10.1016/S00057967(03)00203-1)

- Taylor, J. ve Deane, F. P. (2000). Comparison and characteristics of motor vehicle accident (MVA) and non-MVA driving fears. *Journal of Anxiety Disorders*, 14(3), 281-298. [https://doi.org/10.1016/S0887-6185\(99\)00040-7](https://doi.org/10.1016/S0887-6185(99)00040-7)
- Taubman-Ben-Ari, O. (2010). Attitudes toward accompanied driving: The views of teens and their parents. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(4), 269–276. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.04.010>
- Tronsmoen, T. (2011). Differences between formal and informal practical driver training as experienced by the learners themselves. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 14(3), 176–188. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.11.009>
- Van der Horst, R. (2007). Time-related measures for modeling risk in driver behaviour. İçinde P. Cacciabue (Ed.), *Modelling driver behaviour in automotive environments* (ss. 235- 252). Springer-Verlag.

Driving Avoidance Among Novice Drivers in the Context of Driving Education Experiences: A Qualitative Study

Summary

This qualitative study investigates driving avoidance behaviors among novice drivers by examining their driving education experiences. Vehicle operation represents a critical component of individual mobility and autonomy in modern societies (Musselwhite et al., 2010; OECD, 2001; Stewart & St Peter, 2004). However, driving is inherently complex, requiring continuous control while navigating fixed and mobile obstacles (Allen et al., 1971). When drivers perceive task demands exceeding their capacities, they may develop avoidance behaviors as risk management strategies (Fuller, 2011; van der Horst, 2007), similar to anxiety management mechanisms observed in other domains (Hofmann, 2018; Salters-Pedneault et al., 2004). While driving avoidance is well-studied in elderly drivers who strategically limit exposure to complex conditions (Molnar et al., 2013; Motak et al., 2014), research on young drivers remains limited. Unlike elderly drivers who avoid driving to preserve existing capacities (Adler & Rottunda, 2006), novices need opportunities to develop fundamental skills. Initial driving experiences, particularly formal education, become crucial in shaping future driving behaviors (Hatakka et al., 2002).

Using Interpretative Phenomenological Analysis (IPA), this study examined subjective experiences of 10 participants (6 males, 4 females) aged 22-34 who obtained licenses within three years and self-reported avoidance behaviors. IPA was chosen for its ability to explore subjective experiences and meanings (Smith, 2016; Smith, 1996; Smith & Osborn, 2015). Semi-structured interviews focused on driving education experiences, instructor relationships, perceived difficulties, and family/friend support.

Analysis revealed four main themes. First, "Instructor Characteristics and Expectations" emphasized that calm, patient, supportive instructors significantly reduced anxiety and created psychological safety essential for learning. This aligns with Tronsmoen (2011) regarding supportive communication in driver education. Participants valued teaching ability over pure driving expertise, supporting Mayhew, Simpson & Robinson's (2002) argument that psychosocial factors matter more than procedural skills. Second, "Gender Dynamics and Learning Relationships" revealed how gender preferences shaped learning experiences. This extends findings about cultural factors shaping driving-related cognitive patterns (Özkan & Lajunen, 2005). Female participants reported more pressure and criticism, while males encountered more relaxed environments, paralleling research on gender stereotypes in Turkish driving culture (Özkan et al., 2024). Third, "Development of Trust and Self-confidence" explored how education either built or undermined confidence. This supports

Azık's (2015) work linking self-confidence to both risky driving and avoidance behaviors. Participants criticized exam-focused training, supporting Peräaho, Keskinen ve Hatakka's (2003) argument that driver education should extend beyond vehicle control to include traffic management and understanding personal characteristics' impact. Fourth, "Family/Friend Support" examined informal learning alongside formal education. Participants sought additional practice with family/friends to compensate for formal training inadequacies. This aligns with Bates, Watson & King's (2014) research on parental support's influence and Taubman-Ben-Ari's (2010) findings about environmental factors affecting risk perception.

The study contributes to literature on negative driving schemas formation (Clapp et al., 2011; Taylor & Deane, 2000) by demonstrating that driving education itself constitutes a foundational experience that can either prevent or contribute to avoidance patterns. Significantly, properly structured driver education can serve as a critical preventive step against developing travel anxiety, driving anxiety, or phobias related to the traffic environment. Early identification of avoidance tendencies during initial training provides a crucial intervention window, potentially preventing progression to severe psychological issues limiting mobility and autonomy. The research concludes that current programs require restructuring to address both technical and psychosocial dimensions. Recommendations include developing instructor training emphasizing psychological support, creating gender-sensitive environments, shifting from exam-focused to competency-based curricula, and integrating formal education with structured family/friend support systems.

This study highlights how driving avoidance develops among young drivers and the need for early intervention strategies. By recognizing driving education as a critical psychological experience and preventive opportunity rather than merely technical training, stakeholders can develop programs supporting long-term driver confidence, safety, and mental health. Future research should examine these factors across larger samples and develop specific intervention strategies for at-risk individuals during initial driving education experiences.