

T.C.
POLİS AKADEMİSİ
GÜVENLİK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
GÜVENLİK STRATEJİLERİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

İLK VE ORTAÖĞRETİM OKULLARINDA
TRAFİK EĞİTİMİNDEKİ TEMEL SORUNLAR:
SİİRT İLİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ
Mehmet Murat PAYAM

Danışman
Doç. Dr. Orhan FİLİZ

Ankara – 2012

T.C.
POLİS AKADEMİSİ
GÜVENLİK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
GÜVENLİK STRATEJİLERİ VE YÖNETİMİ ANABİLİM DALI

İLK VE ORTAÖĞRETİM OKULLARINDA TRAFİK
EĞİTİMİNDEKİ TEMEL SORUNLAR:
SIIRT İLİ ÖRNEĞİ

DOKTORA TEZİ
MEHMET MURAT PAYAM

Bu tez 25.04/2012 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği/Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.

Jüri Başkanı: Prof. Dr. Turgut GÖKSU

Danışman: Doç. Dr. Orhan FİLİZ

Üye: Prof. Dr. Ertan BEŞE

Üye: Yrd. Doç. Dr. İhsan KELEŞ

Üye: Yrd. Doç. Dr. Tuncay DURNA

.....
.....
.....
.....
.....

T.C.
POLİS AKADEMİSİ BAŞKANLIĞI
GÜVENLİK BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Doktora tezi olarak sunduğum bu çalışmayı bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yol ve yardıma başvurmaksızın yazdığımı, yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlardan her seferinde yollama yaparak yararlandığımı belirtir; bunu şerefimle beyan ederim.

Enstitü veya başka herhangi bir mercii tarafından belli bir zamana bağlı kalmaksızın, tezimle ilgili bu beyana aykırı bir durumun tespit edilmesi durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

25/04/2012

Mehmet Murat PAYAM

ÖNSÖZ

Bu tez ile AB ülkeleri ve Türkiye’de okullarda verilen trafik güvenliği eğitiminin karşılaştırmasını yapmak amaçlanmıştır. Aynı zamanda bu tez, ilk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunları saptayarak trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin görüşleri doğrultusunda trafik güvenliği eğitiminin okullarda daha çağdaş ve etkili verilmesi bağlamında bilimsel öneriler sunmaya yönelik olarak yapılmıştır.

Bu tezde yardım ve desteklerini gördüğüm, araştırmanın gerçekleşmesinde ve akademik gelişimde pay sahibi olan herkese, özellikle Ankara Polis Koleji mesai arkadaşlarıma, teşekkür etmek istiyorum. Doktora programının ders aşamasında kendilerinden ders aldığım ve değerli emekleriyle bugünlere gelmemde büyük katkıları olan değerli bütün hocalarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Bu çalışmayı yaparken her türlü yardımda bulunan değerli hocam ve tez danışmanım sayın Doç. Dr. Orhan FİLİZ’e, tez sınav komisyonunda bulunarak değerli yorum ve eleştirileriyle önemli katkılarda bulunan Prof. Dr. Turgut GÖKSU, Prof. Dr. Ertan BEŞE, Yrd. Doç. Dr. İhsan KELEŞ ve Yrd. Doç. Dr. Tuncay DURNA’ya ayrı ayrı teşekkür ederim.

Araştırmanın gerçekleşebilmesi için gerekli kolaylığı sağlayan ve desteklerini esirgemeyen Siirt Milli Eğitim Müdürlüğü’nün değerli yöneticilerine ve saygıdeğer öğretmenlerine ve Siirt ilinde araştırmaya katılan tüm emniyet mensuplarına teşekkürlerimi sunuyorum.

Hayatım boyunca bana her konuda destek olan ve her zaman yanımda olan annem ve babam başta olmak üzere tüm aileme, hayatın ve akademisyenliğin yoğun ve stresli sürecinde her zaman yanı başımda olan, sevinçleri ve hüznüleri beraber paylaştığımız sevgili eşime ve bu yoğun süreçte bazen sevgimden yoksun bırakmak zorunda kaldığım hayatımın anlamı çocuklarıma sonsuz sevgilerimi sunuyorum.

ÖZET

Payam, Mehmet Murat, (2012), İlk ve Ortaöğretim Okullarında Trafik Eğitimindeki Temel Sorunlar: Siirt İli Örneği, Doktora Tezi, Danışman: Doç. Dr. Orhan Filiz, 291 Sayfa.

Bu araştırma, AB ülkeleri ve Türkiye’de okullarda verilen trafik güvenliği eğitiminin karşılaştırmasını yapıp ilk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunları saptayarak trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin görüşleri doğrultusunda trafik güvenliği eğitiminin okullarda daha çağdaş ve etkili verilmesi bağlamında bilimsel öneriler sunmaya yönelik olarak yapılmıştır.

Bu çalışmada betimsel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın evrenini Siirt ili tüm resmi ilköğretim ve ortaöğretim kurumları oluşturmaktadır. Araştırmanın örneklemini ise, Siirt ili merkez ilçeye bağlı tüm ilköğretim ve ortaöğretim okulları ve bu okullarda görev yapan trafik eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticiler oluşturmaktadır. Örneklemi 80 öğretmen, 80 yönetici ve 40 polis oluşturmaktadır. Çalışmada araştırmacı tarafından geliştirilen “Anket” kullanılmıştır.

Araştırmanın 25 hipotezinden 15 tanesi desteklenmiş, 4’ü desteklenmemiş ve 6’sı için kararsız kalınmıştır. Araştırma sonucunda, trafik eğitiminde medyadan, EGM personelinden, Çocuk Trafik Parklarından, ailelerden ve sivil toplum kuruluşlarından, uygulamalı materyal ve teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmadığı bulunmuştur. Aynı zamanda trafik dersinin zorunlu bir ders olması, trafik dersini verenlere standart bir eğitim verilmesi gerektiği ve trafik eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılması gerektiği saptanmıştır. Bu bağlamda, araştırmanın sonuçlarına bağlı olarak okullarda trafik eğitiminde var olan olumsuzlukları gidermeye ve okullarda trafik eğitiminin niteliklerinin artırılmasına yönelik olarak öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Trafik Güvenliği Eğitimi, Yol Güvenliği Eğitimi, Örgün Eğitim, Türkiye, Avrupa Birliği, Polis

ABSTRACT

Payam, Mehmet Murat, (2012), Main Problems in Traffic Education in Elementary and Secondary Schools: Siirt Case, PhD Thesis, Supervisor: Assoc. Prof. Dr. Orhan Filiz, 291 Pages.

This research was carried out to present scientific suggestions on effective traffic safety education in schools in terms of the opinions of the traffic instructors (teacher and police) and school directors determining the main problems in traffic safety education in primary and secondary schools by comparing traffic safety education in schools in Türkiye and EU.

Descriptive study model was employed in this research. The population of the study comprised all the elementary schools and secondary schools in the central towns of Siirt Province and the traffic instructors (teacher and police) and school directors employed in these schools. The sample consisted of 80 teachers, 80 school directors and 40 police. The data of the research were collected through a questionnaire developed by the researcher.

Of the 25 hypotheses of the study, 15 were supported, 4 were not supported and 6 were neither or nor supported. In this study, it was found out that the personnel of the Turkish National Police, media, Child Traffic Parks, parents and NGOs and technological facilities were not sufficiently used in traffic safety education. Furthermore, it was determined that traffic education must be compulsory in schools, a standard education should be given to those who teach traffic safety and student centered education should be used in traffic education in schools. Based on the results of the study, some suggestions have been put forward to overcome the weaknesses exist in traffic safety education in schools and to increase the qualities of the traffic safety education in schools.

Key Words: Trafik Safety Education, Road Safety Education, Formal Education, Türkiye, European Union, Police

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ	I
ÖZET	II
ABSTRACT	III
İÇİNDEKİLER	IV
KISALTMALAR	VII
TABLolar	VIII
ŞEKİLLER	XIII
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TRAFİK VE TRAFİK EĞİTİMİ

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. TRAFİK	17
1.2. TRAFİK KÜLTÜRÜ	18
1.3. TRAFİK GÜVENLİĞİ	19
1.4. EĞİTİM VE TRAFİK EĞİTİMİ	25
1.5. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ	28
1.6. TRAFİK EĞİTİMİNİN TARİHÇESİ	31
1.6.1 Avrupa Birliğinde Trafik Eğitiminin Tarihçesi	31
1.6.2 Türkiye’de Trafik Eğitiminin Tarihçesi	35
1.7. YASAL OLARAK TRAFİK EĞİTİMİ VE SORUMLU KURUMLAR ..	40
1.7.1. Avrupa Birliğindeki Ülkelerde Yasal Olarak Trafik Eğitimi ve Sorumlu Kurumlar	40
1.7.2. Türkiye’de Yasal Olarak Trafik Eğitimi ve Sorumlu Kurumlar ...	44

İKİNCİ BÖLÜM

TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ

2.1. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİNİN GEREKLİLİĞİ	49
2.2. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ VE AMAÇLARI	54
2.3. ETKİLİ TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİNİN TEMEL İLKELERİ ...	60

2.4. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ MÜFREDATI	66
2.5. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ EĞİTMENLERİ VE EĞİTMENLERİN EĞİTİMİ	77
2.5.1. Avrupa Birliğindeki Ülkelerde Trafik Güvenliği Eğitimi.....	77
2.5.1.1. Öğretmenler ve Öğretmenlerin Eğitimi	77
2.5.1.2. Trafik Eğitiminde Polisin Rolü	79
2.5.2. Türkiye’de Trafik Güvenliği Eğitimi	80
2.5.2.1. Öğretmenler ve Öğretmenlerin Eğitimi	80
2.5.2.2. Trafik Eğitiminde Polisin Rolü	84
2.6. OKULLARDA TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ	87
2.6.1. Avrupa Birliği Ülkelerindeki Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi	88
2.6.1.1. Okul Öncesi Eğitimde Trafik Güvenliği Eğitimi	92
2.6.1.2. İlköğretim Okullarında Trafik Güvenliği Eğitimi	96
2.6.1.3. Ortaöğretimde Trafik Güvenliği Eğitimi	102
2.6.2. Türkiye’de Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi	108
2.6.2.1. Okul Öncesi Eğitimde Trafik Güvenliği Eğitimi	110
2.6.2.2. İlköğretim Okullarında Trafik Güvenliği Eğitimi	111
2.6.2.3. Ortaöğretimde Trafik Güvenliği Eğitimi	114

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM

3.1. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ	119
3.2. EVREN VE ÖRNEKLEM	120
3.3. VERİ TOPLAMA ARACI	121
3.4. VERİLERİN TOPLANMASI	123
3.5. VERİLERİN ANALİZİ	123

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR VE TARTIŞMA

4.1. ARAŞTIRMAYA KATILANLARA AİT BULGULAR	126
4.1.1. Tüm Katılımcılar İçin Genel Betimleyici İstatistikler	126
4.1.1.1. Öğretmenler İçin Betimleyici İstatistikler	135

4.1.1.2. Polisler İçin Betimleyici İstatistikler	142
4.1.1.3. Yöneticiler İçin Betimleyici İstatistikler	148
4.2. TRAFİK EĞİTİMİ VE TRAFİK DERSİNE İLİŞKİN BULGULAR ...	155
4.2.1. Tüm Katılımcıların Trafik Eğitimi ve Dersine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması	156
4.2.2. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitimi ve Dersine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması	158
4.2.3. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitimi ve Trafik Dersine İlişkin Görüşleri	163
4.2.3.1. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitimine İlişkin Görüşleri	164
4.2.3.2. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Dersine İlişkin Görüşleri	185
4.2.4. Trafik Eğitiminde En Önemli Eğitim, Birim ve Eksiklikler	220
4.3. TARTIŞMA	226
4.3.1. Araştırmaya Katılanların Betimleyici İstatistiklerine Ait Bulguların Tartışılması	227
4.3.2. Trafik Eğitimine İlişkin Bulguların Tartışılması	229
4.3.3. Trafik Dersine İlişkin Bulguların Tartışılması	236
4.3.4. Trafik Eğitiminde En Önemli Eğitim, Birim ve Eksikliklere İlişkin Bulguların Tartışılması	258
SONUÇ VE ÖNERİLER	264
KAYNAKÇA	274
EKLER	289

KISALTMALAR

$\bar{X}$	Aritmetik Ortalama
χ^2	Ki-Kare (Chi-Square)
<	Küçüktür
>	Büyüktür
AB	Avrupa Birliği
EGM	Emniyet Genel Müdürlüğü
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
KİTĞİ	Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği Projesi
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
P	Olasılık
ROSE25	25 AB Üye Ülkesinde Yol Güvenliği Eğitimi
RoSPA	Kazaların Önlenmesi için Kraliyet Cemiyeti
RTÜK	Radyo ve Televizyon Üst Kurulu
s.	Sayfa
Sd	Serbestlik Derecesi
SD	Standart Sapma
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TGE	Trafik Güvenliği Eğitimi
TGEP	Trafik Genel Eğitim Planı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
WHO	Dünya Sağlık Örgütü

TABLÖLAR

	SAYFA
Tablo 1: Yıllara Göre Trafik Kazalarında Ölen Sürücü Sayısı	2
Tablo 2: Yıllara Göre Trafik Kazasına Neden Olan Sürücü Kusur Oranları	3
Tablo 3: Diyarbakır’da 2003–2004 yıllarında meydana gelen yaralanmalı yaya kazalarının sürücü eğitim durumuna göre yüzde dağılımı	4
Tablo 4: Trafik Güvenliğinden Sorumlu Kurumlar ve Sorumluluk Alanları	24
Tablo 5: AB’de Trafik Eğitimi Derslerinin Kimler Tarafından Verildiği	41
Tablo 6: Trafik Genel Eğitim Planını Uygulamadan Sorumlu Kurumlar	45
Tablo 7: AB’de Trafik Güvenliği Eğitimi Derslerinin Verilmesi	78
Tablo 8: Trafik Güvenliği Eğitiminin Verilmesinde Polisin Rolü	80
Tablo 9: AB’de Okullarda Trafik Güvenliği Eğitiminin Durumu	90
Tablo 10: Okulda Trafik Güvenliği Eğitiminin (TGE) zorunlu olduğu yaş grupları, TGE programı ve kılavuzların varlığı	91
Tablo 11: AB’de Trafik Güvenliği Eğitimi için Parasal Kaynak Sağlayan Ana Kamu Kuruluşları	105
Tablo 12: Temel Konuların Kapsamı Hakkında Ülke Uzmanlarının Öznel Değerlendirmesi	106
Tablo 13: AB Trafik Güvenliği Eğitimi Personelinin Eğitim ve Hizmetiçi Eğitime Bakış	107
Tablo 14: AB’de Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Kaynakları için Destek	108
Tablo 15: Örneklemeye Alınan Katılımcıların Dağılımları	120
Tablo 16: Anketin Cronbach’s Alpha Güvenirliği	122
Tablo 17: Katılımcıların Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	127
Tablo 18: Katılımcıların Cinsiyete Göre Dağılımı	128
Tablo 19: Katılımcıların Okul Türüne Göre Dağılımı	129
Tablo 20: Katılımcıların Görev Türüne Göre Dağılımı	130
Tablo 21: Katılımcıların Branş/Rütbeye Göre Dağılımı	132
Tablo 22: Katılımcıların Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	133
Tablo 23: Katılımcıların Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı	134

Tablo 24:	Öğretmenlerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	135
Tablo 25:	Öğretmenlerin Cinsiyete Göre Dağılımı	136
Tablo 26:	Öğretmenlerin Trafik Dersi Verdiği Okul Türüne Göre Dağılımı	137
Tablo 27:	Öğretmenlerin Branşa Göre Dağılımı	139
Tablo 28:	Öğretmenlerin Trafik Eğitimi İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	140
Tablo 29:	Öğretmenlerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı	141
Tablo 30:	Polislerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	142
Tablo 31:	Polislerin Cinsiyete Göre Dağılımı	143
Tablo 32:	Polislerin Trafik Dersi Verdiği Okul Türüne Göre Dağılımı	143
Tablo 33:	Polislerin Branş/Rütbeye Göre Dağılımı	145
Tablo 34:	Polislerin Trafik Eğitimi İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	146
Tablo 35:	Polislerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı	147
Tablo 36:	Yöneticilerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	148
Tablo 37:	Yöneticilerin Cinsiyete Göre Dağılımı	149
Tablo 38:	Yöneticilerin Okul Türüne Göre Dağılımı	150
Tablo 39:	Yöneticilerin Branşa Göre Dağılımı	151
Tablo 40:	Yöneticilerin Trafik Eğitimi İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	152
Tablo 41:	Yöneticilerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı	154
Tablo 42:	Trafik Eğitimine İlişkin Tüm Katılımcıların Görüşlerinin Ortalaması	156
Tablo 43:	Trafik Dersine İlişkin Tüm Katılımcıların Görüşlerinin Ortalaması	157
Tablo 44:	Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitimine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması	159
Tablo 45:	Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Dersine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması	161
Tablo 46:	“Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” Kanısına Katılma Durumu	164

Tablo 47:	“Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	166
Tablo 48:	“Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	168
Tablo 49:	“Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu	169
Tablo 50:	“Trafik eğitiminde kurumlar arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	171
Tablo 51:	“Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	173
Tablo 52:	“Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu	174
Tablo 53:	“Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	176
Tablo 54:	“Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	178
Tablo 55:	“Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	180
Tablo 56:	“Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinin yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	182
Tablo 57:	“Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	184
Tablo 58:	“Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	185
Tablo 59:	“Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	187
Tablo 60:	“Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” Kanısına Katılma Durumu	189
Tablo 61:	“Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	190
Tablo 62:	“Trafik güvenliği dersi veren öğretmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	192

Tablo 63:	“Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	194
Tablo 64:	“Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” Kanısına Katılma Durumu	195
Tablo 65:	“Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	197
Tablo 66:	“Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	199
Tablo 67:	“Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	200
Tablo 68:	“Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu	202
Tablo 69:	“Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	204
Tablo 70:	“Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler ders öğretmenleriyle etkin işbirliği sağlamaktadır” Kanısına Katılma Durumu	205
Tablo 71:	“Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	207
Tablo 72:	“Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” Kanısına Katılma Durumu	209
Tablo 73:	“Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	210
Tablo 74:	“Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu	212
Tablo 75:	“Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” Kanısına Katılma Durumu	214
Tablo 76:	“Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu	215
Tablo 77:	“Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir hizmet içi verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu	217
Tablo 78:	“Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	219

Tablo 79:	Tüm Katılımcılara Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Eğitim	221
Tablo 80:	Öğretmen, Polis, Yöneticilere Göre Trafik Eğitiminde En Önemli Eğitim	222
Tablo 81:	Tüm Katılımcılara Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Birim	223
Tablo 82:	Öğretmen, Polis ve Yöneticilere Göre Trafik Eğitiminde En Önemli Birim	223
Tablo 83:	Trafik Eğitimi ve Trafik Dersine İlişkin Hipotezlerin Doğrulanıp Doğrulanmadığı	269

ŞEKİLLER

	SAYFA
Şekil 1: Bazı OECD Ülkelerinde 100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı	1
Şekil 2: Eğitim Durumuna Göre Trafik Kazasında Ölen ve Yaralanan Sürücüler	4
Şekil 3: Bazı AB Ülkelerinde ve Türkiye’de 100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı	8
Şekil 4: Trafik Güvenliği Önlemleri	21
Şekil 5: Trafik Güvenliğinde Eğitimin Yeri	27
Şekil 6: Trafik Güvenliği Eğitiminin Tanımı	28
Şekil 7: Katılımcıların Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	126
Şekil 8: Katılımcıların Cinsiyete Göre Dağılımı	127
Şekil 9: Katılımcıların Okul Türüne Göre Dağılımı	128
Şekil 10: Katılımcıların Görev Türüne Göre Dağılımı	129
Şekil 11: Katılımcıların Branş/Rütbeye Göre Dağılımı	131
Şekil 12: Katılımcıların Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	133
Şekil 13: Katılımcıların Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı	134
Şekil 14: Öğretmenlerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	135
Şekil 15: Öğretmenlerin Cinsiyete Göre Dağılımı	136
Şekil 16: Öğretmenlerin Branşa Göre Dağılımı	138
Şekil 17: Öğretmenlerin Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	140
Şekil 18: Öğretmenlerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Almaya Dağılımı	141
Şekil 19: Polislerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	142
Şekil 20: Polislerin Branş/Rütbeye Göre Dağılımı	144
Şekil 21: Polislerin Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	146
Şekil 22: Polislerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı	147
Şekil 23: Yöneticilerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı	148
Şekil 24: Yöneticilerin Branşa Göre Dağılımı	150

Şekil 25: Yöneticilerin Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı	152
Şekil 26: Yöneticilerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı	153
Şekil 27: “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” Kanısına Katılma Durumu	165
Şekil 28: “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	167
Şekil 29: “Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	169
Şekil 30: “Trafik eğitimine aileler dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu	170
Şekil 31: “Trafik eğitiminde kurumlar arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	172
Şekil 32: “Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	174
Şekil 33: “Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu	175
Şekil 34: “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	177
Şekil 35: “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	179
Şekil 36: “Çocuk Trafik Parklarından yararlanılma” Kanısına Katılma Durumu	181
Şekil 37: “Trafik eğitiminde EGM personelinden yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	183
Şekil 38: “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	185
Şekil 39: “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	186
Şekil 40: “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	188
Şekil 41: “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” Kanısına Katılma Durumu	190

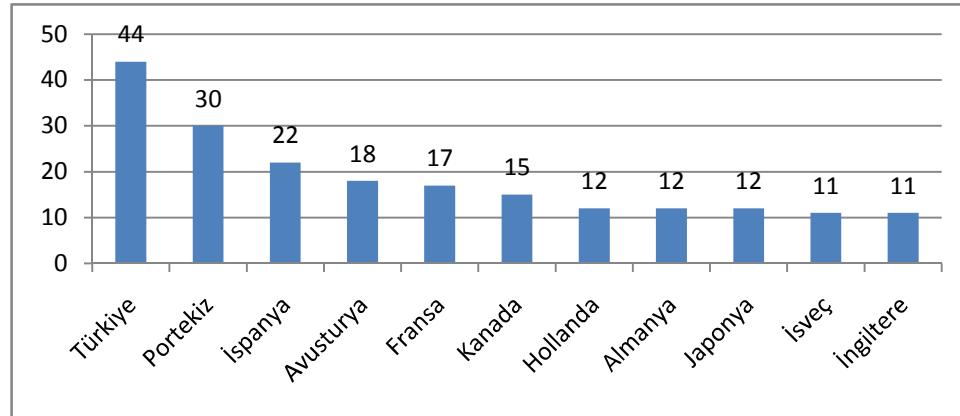
Şekil 42: “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	191
Şekil 43: “Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	193
Şekil 44: “Trafik dersi ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	195
Şekil 45: “Trafik dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” Kanısına Katılma Durumu	196
Şekil 46: “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	198
Şekil 47: “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	200
Şekil 48: “Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu	201
Şekil 49: “Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu	203
Şekil 50: “Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” Kanısına Katılma Durumu	205
Şekil 51: “Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” Kanısına Katılma Durumu	206
Şekil 52: “Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	208
Şekil 53: “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” Kanısına Katılma Durumu	210
Şekil 54: “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	211
Şekil 55: “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu	213
Şekil 56: “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” Kanısına Katılma Durumu	215
Şekil 57: “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu	216

Şekil 58: “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitimcilerle standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu	218
Şekil 59: “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu	220

GİRİŞ

Dünyada trafik sadece Türkiye'nin değil, diğer ülkelerin de en önde gelen sorunlarından biridir. Trafik kazaları sonucu yılda ortalama 1,2 milyon kişi ölmekte, 20 ila 50 milyon arasında insan da yaralanmakta veya sakat kalmaktadır (WHO¹, 2004). Trafik kazalarının, terörden çok daha fazla can ve mal kaybına neden olan büyük bir sorun olduğu 6–7 Mayıs 2010'da düzenlenen Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu'nda bütün katılımcılar tarafından da kabul edilmiştir (karayolutrafiksempozyumu.com, 2010). Gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında Türkiye'deki trafik kazalarında ve kazalar sonucu meydana gelen ölüm oranlarında kötü bir tablo ortaya çıkmaktadır. Örneğin, trafik kazaları açısından önemli bir veri olarak kabul edilen "100.000 araca düşen ölü sayısı" istatistiğine bakıldığında ülkemizdeki durumun pek parlak olmadığı görülmektedir. Öyle ki 2003 yılı verilerine göre bazı Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD²) ülkelerinde 100.000 araca düşen ölü sayısı ortalama 16 iken, ülkemizde bu sayı 44 olarak tespit edilmiştir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008). Bazı OECD ülkelerinde meydana gelen trafik kazaları ile Türkiye'deki durum Şekil-1'de karşılaştırılmaktadır.

Şekil 1: Bazı OECD Ülkelerinde 100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı



(Sayıştay Trafik Raporu, 2008:33).

Şekil-1'de de görüleceği üzere 2003 yılında 100.000 araca düşen ölü sayısı OECD ülkelerinde ortalama 16, Türkiye'de ise bu oran 44 olarak gerçekleşmiştir. Türkiye genelinde 2009 yılında meydana gelen toplam 1.034.435 trafik kazasında, 4.300 kişi hayatını kaybetmiş, 200.405 kişi ise yaralanmıştır (KGM, 2010;

¹ World Health Organization (WHO)

² Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD)

trafik.gov.tr, 2010). Son 10 yılın istatistiklerine göre Türkiye’de trafik kazaları sonucu yılda ortalama 4.650 kişi hayatını kaybetmektedir. Trafik kazaları sonucu ölen sürücü sayısı aşağıda Tablo-1’de yıllara göre sunulmuştur:

Tablo 1: Yıllara Göre Trafik Kazalarında Ölen Sürücü Sayısı

<i>Yıl</i>	<i>Ölen Sürücü Sayısı</i>	<i>Yıl</i>	<i>Ölen Sürücü Sayısı</i>
1999	5.713	2004	4.427
2000	5.510	2005	4.505
2001	4.386	2006	4.633
2002	4.093	2007	5.007
2003	3.946	2008	4.236

(trafik.gov.tr, 2010; TÜİK Trafik Kaza İstatistikleri, 2010:1).

Trafik kazalarının nedenleri genel olarak incelendiğinde, diğer sebeplerin yanında trafik bilinci ve eğitim eksikliğinin ilk sıralarda yer aldığı yapılan araştırmalar ve istatistikler sonucu ortaya çıkmaktadır (Coşkun vd., 2002; KGM, 2010; Tolunay ve Gökdeniz, 2002). Bu bağlamda, trafik kazalarının nedenlerinin doğru bir şekilde belirlenmesi çözüm yollarının da doğru olarak bulunabilmesini sağlayacaktır. Son 4 yılın istatistik sonuçlarına göre trafik kazalarının % 99.51 insan faktöründen kaynaklanmaktadır. Trafik kazalarındaki insan faktörü ise; sürücü kusurları % 96.47, yaya kusurları % 2.66, yolcu kusurları % 0.20 olarak istatistiklere yansımaktadır. (KGM, 2010; TÜİK Trafik Kaza İstatistikleri, 2010; trafik.gov.tr, 2010). Kazalardaki insan payı gelişmiş ülkelerde, Avrupa ülkelerinde %50’lere kadar düşmektedir (Çelik, 2007:145; Hasanhanoglu, 2008:28). Son 10 yılın istatistiklerine göre Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarına ortalama % 96,3 oranında sürücüler neden olmaktadır. Trafik kazasına neden olan sürücü kusur oranları yıllara göre aşağıda Tablo-2’de verilmiştir:

Tablo 2: Yıllara Göre Trafik Kazasına Neden Olan Sürücü Kusur Oranları

<i>Yıl</i>	<i>Sürücü Kusur (%)</i>	<i>Yıl</i>	<i>Sürücü Kusur (%)</i>
1999	95,99	2004	97,30
2000	96,06	2005	97,39
2001	96,56	2006	98,07
2002	96,82	2007	98,03
2003	97,03	2008	90,53

(TÜİK Trafik Kaza İstatistikleri, 2010:5).

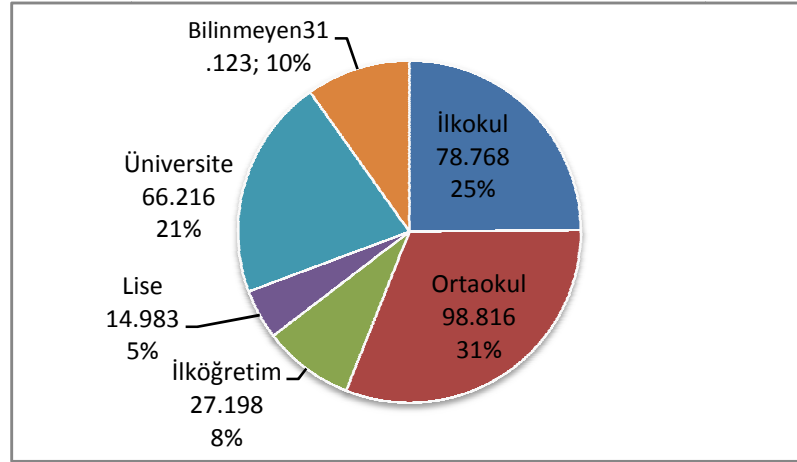
Tablo-2'deki veriler, kazalarda insan merkezli sorunun ön plana çıktığını göstermektedir. Bireylere verilen eğitim eksikliğinin, trafik kazalarını doğrudan etkileyen bir faktör olduğu araştırma ve istatistiklerle de açıklanmıştır. Bununla birlikte, trafik kazaları tek bir nedene, yalnızca eğitim³ noksanlığına bağlanamaz. Eğitim düzeyi çok yüksek ülkelerde bile kazalar önlenememiş değildir. Bununla birlikte, başta sürücüler olmak üzere tüm yol kullanıcılarının (sürücü, yolcu, yaya) eğitimlerine ağırlık verilmesi gerekmektedir. Zaten, öğrenim düzeyi ile kaza yapma sıklığı ya da olasılığı arasında önemli anlamlı ilişkiler vardır. Türkiye genelinde, hem yerleşim yeri içi hem de yerleşim yeri dışında; kazaya karışma, kaza nedeni olma ile ölümlü ve yaralamalı kazalarda kişilerin eğitimi dikkate alındığında, ilköğretim (ilkokul-ortaokul ve ilköğretim) düzeyi en yüksektir. Kişilerin eğitim düzeyi yükseldikçe, hem ölümlü, yaralamalı ve maddi hasarlı kazalara karışma, hem de ölümlü, yaralamalı ve maddi hasarlı kaza nedenleri azalmaktadır (Hasanhanoğlu, 2008:219; Sayıştay Trafik Raporu, 2008; TÜİK Trafik Kaza İstatistikleri, 2010:86; TBMM Trafik Raporu, 2001; tuik.gov.tr, 2010). Yukarıdaki açıklamalar kaza yapma olasılığı ile eğitim düzeyi arasında tersine bir orantı bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Trafik kaza istatistiklerinde bu durum açık bir şekilde göze çarpmaktadır. Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK] 2010 Yılı Trafik Kazaları 2008 İstatistik Kitabı

³ Trafik kazaları bağlamında eğitilmiş insandan bahsedilince, bireylerin örgün eğitim süresince aldıkları trafik eğitiminin yeterli olup olmaması kastedilmektedir.

istatistik çalışmasından alınan veriler neticesinde eğitim durumuna göre trafik kazasına karışan, ölen ve yaralanan sürücü sayı ve oranları Şekil-2’de verilmiştir:

Şekil 2: Eğitim Durumuna Göre Trafik Kazasına Karışan, Ölen ve Yaralanan Sürücüler



(TÜİK Trafik Kaza İstatistikleri, 2010:86).

Hoşkal (2006) yaptığı çalışmada, trafik konusunda toplumun bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi için yapılacak eğitim faaliyetlerinin yoğunlaştırılması ve etkinliğinin artırılması gerekliliğine vurgu yaparak 2003–2004 yıllarında Diyarbakır’da meydana gelen yaralanmalı yaya kazalarının sürücü eğitim durumuna göre yüzde dağılımını Tablo-3’teki gibi vermiştir.

Tablo 3: Diyarbakır’da 2003–2004 yıllarında meydana gelen yaralanmalı yaya kazalarının sürücü eğitim durumuna göre yüzde dağılımı

Sürücü Eğitim Durumu	Yüzde	Dağılım
İlkokul	61,4	209
Ortaokul	11,5	39
Lise	15,6	53
Yüksekokul	9,4	32
Belirsiz	2,1	6

(Hoşkal, 2006:63).

Etkili ve başarılı bir eğitim dünyada elde edilen bütün başarıların temelinde anahtar bir role sahiptir. İnsan faktörünün olduğu her alanda eğitim ayrı bir öneme sahiptir. Geleceği planlamak ve hazırlamak için her şeyden önce eğitim çok önemlidir. Eğitim, bir bilgi depolama işlemi olmayıp, insanlara istendik yönde davranış biçimi kazandırmadır (Ertürk, 1982). Trafik eğitimi ise, trafik kazalarının nedenlerini açıklayan araştırmalarda üzerinde durulan en önemli faktördür. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarını açıklamada ve önlemede nitelikli bir trafik eğitiminin önemli bir faktör olduğu birçok araştırmacı tarafından önemle vurgulanmıştır. Trafik güvenliği eğitiminde özellikle üzerinde durulan sürücü eğitimidir. 2005 yıllarını kapsayan ölümlü-yaralanmalı trafik kazalarına karışan sürücülerin eğitim düzeylerine bakıldığında, yaklaşık % 50'sinin ilkokul mezunu olduğu görülmektedir. Bu oran eğitim-kaza ilişkisinin önemini ortaya koymaktadır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008). Birçok araştırmacı tarafından (Asogwa ve Bener ve Jadaan'dan akt. Bilim, 2006:7; EGM, 2001; Geray, 1981) paylaşılan ortak düşünce trafik kurallarını bilen ve uygulayan sürücülerin daha az trafik kazası yaptıklarıdır.

Birçok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede trafik güvenliğinin sağlanabilmesi için küçük yaşta trafik bilincinin oluşturulmasına yönelik trafik güvenliği eğitimi faaliyetleri yürütülmektedir. Araştırmacılar eğitim ve kaza arasındaki ilişkiye dikkat çekip, eğitimin önemine işaret etmektedirler. Her konuda olduğu gibi trafik konusunda da eğitimin önemli bir yeri vardır. Düzenli, güvenli ve sürekli bir trafik ortamını sağlayabilmek için, bu ortamın temel unsurları olan sürücü, yaya ve yolcuların belirli bir eğitim düzeyinde olmaları gerekir. Bu bağlamda karayollarında meydana gelen trafik kazalarının önlenmesinde trafik güvenliği eğitimi çok önemlidir. Eğitim yoluyla bütün toplumun trafik konusunda bilinçlenmesi gerekmektedir. Başka bir anlatımla, trafik kuralları bir davranış biçimi olduğundan insanlara bu özellik trafik güvenliği eğitimi verilerek kazandırılmalıdır. Dolayısıyla, bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi, trafik kültürü oluşmuş sürücü, yaya ve yolcuların yetiştirilmesi sadece trafik güvenliği eğitimiyle mümkündür.

Trafik, "Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki durum ve hareketleri" şeklinde tanımlanmaktadır. Trafik eğitimi ise, öğrencilerin, eğitimlerini tamamlamış olan yol kullanıcılarının ve trafiği denetleyenlerin eğitilmesi olarak ifade edilmektedir. Trafik güvenliği eğitimi ise en dar manada bireylerin güvenli yol

kullanıcıları olmalarını sağlamak üzere onları yetiştirmek için verilen her türlü eğitimidir. Eğitim, insanları istendik amaçlara göre yetiştirme süreci olup bu sürecin en önemli bölümünü doğal olarak okullar oluşturur. Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde çocuklarda trafik bilincinin küçük yaşta oluşturulması için ilköğretim seviyesinde ve hatta okul öncesi dönemde ulusal eğitim programlarında dersler konulmuş ve zorunlu olarak trafik güvenliği eğitimi verilmektedir. Ayrıca çoğu ülkede, çocukların trafik eğitimine aileler de dâhil edilmiş olup, trafikten sorumlu kurumlar, okullar ve aileler çocuklarda trafik bilinci oluşturmaya yönelik ortak çalışmalar yapmaktadırlar.

AB ülkeleri ile mukayese edildiğinde, Türkiye’de ilköğretim okullarında verilen trafik eğitiminde bazı aksaklıkların olduğu göze çarpmaktadır. Anılan, Öztürk, Girmen ve Anagün’ün de (2004:561) belirttiği gibi ilköğretim öğrencileri trafik eğitimi ile ilgili 80 ders gibi oldukça sınırlı sayıda ders almaktadırlar. Trafik öğretim programından ders, ünite ve konuların birbirinin tekrarı niteliğinde olduğu görülmektedir. Trafik derslerin teorik kısmının daha ağırlıklı olup uygulamanın yetersiz kalması başka bir sorundur. Bunların yanı sıra, trafik derslerinin sadece 4. 5. ve 11. sınıflarda verilip, diğer hiçbir sınıf düzeyinde verilmemesi ve sınıf düzeyleri arasında kopukluk olması öğrencilerin trafik bilinci kazanmalarında olumsuz etkiye neden olmaktadır. Bu bağlamda, mevcut veriler son yıllarda sürücülerin eğitim düzeyinin arttırılmasına yönelik çalışmaların, kazaları ve bilhassa ölümlü kazaları azaltması bu konudaki çalışmalara hız verilmesi tezini doğrulamaktadır. Bu nedenle trafik eğitimi; sürücülerin eğitimi ile birlikte, trafikte yer alan bireylerin tümünün eğitimi olarak ele alınmalıdır. Yol kullanıcılarının eğitimlerinin daha detaylı ve bilimsel olması gerekmektedir.

İlköğretim çağında ve hatta okul öncesi dönemde doğru ve etkin bir trafik eğitimi almış olan çocuk, o andan itibaren anne ve babasını, sürücü, yolcu veya yaya olarak uyarmaya başlayacaktır. Kişiliğin temel çatısının okul öncesi dönemde oluştuğu ve ilköğretim döneminde de pekiştiği gerçeğinden hareketle, trafik eğitimi bireyin aile çevresinde edindiği eğitimin yanı sıra, sistematik olarak ve bilimsel tekniklerle desteklenerek, özellikle ilköğretim çağındaki çocuklara verilmelidir. İlköğretim okullarında etkin ve içeriği zenginleştirilmiş trafik güvenliği eğitimi sayesinde gelecekte trafik, eğitilmiş insanlar tarafından kullanılacağından daha sağlıklı ve güvenilir olacaktır. Türkiye’de karayollarında yaşanan trafik kazaları acı

bir tecrübe deneyimi de olsa, trafiğin ve trafik güvenliği eğitiminin ne kadar önemli olduğunu göstermiştir.

Trafik kazalarını önlemek için alınabilecek önlemler, uluslararası alanda İngilizce baş harfleri 4E olarak ifade edilen formül ile açıklanmaktadır (Ege, 2005; EGM, 1999a:1; OECD, 2004:29; Işıldar, 2003; 2002; 1998:12–17; Sayıştay Trafik Raporu, 2008:47). Bunlar;

- *Engineering* (Mühendislik, Altyapı)
- *Education* (Eğitim)
- *Enforcement* (Mevzuat ve Denetim)
- *Emergency* (Acil Yardım ve Kurtarma)

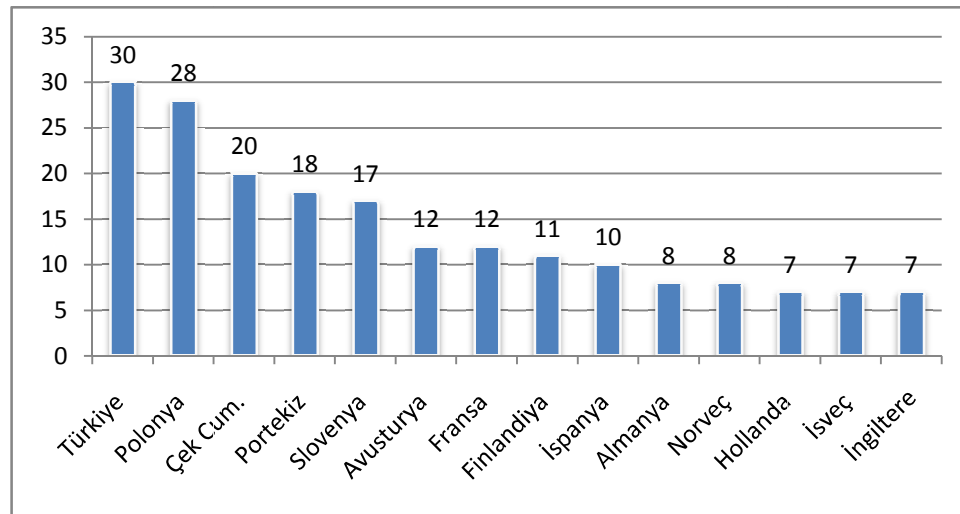
Bu çalışmada diğer önlemlerden ziyade “Trafik Eğitimi” tedbiri üzerinde durulmuştur. Ülkemizde okullarda trafik eğitimi ilk defa 1992 yılında, ortaöğretim kurumlarında seçmeli “Trafik Bilgisi” adı altında bir ders olarak başlamıştır. 1996 yılında da Karayolları Trafik Kanununda yapılan değişiklik ile ilköğretim ve ortaöğretimde (liselerde) trafik eğitiminin zorunlu ders olarak okutulması benimsenmiştir. Bu doğrultuda 1997–1998 eğitim-öğretim yılından itibaren ilköğretim okullarının 6. ve 8. sınıflarında zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmış, ancak ortaöğretimde zorunlu olması gereken ders, 2007–2008 öğretim yılına kadar seçmeli ders olarak okutulmuştur. Okullarda trafik ve ilkyardım dersleri, çoğunlukla, bu alanda herhangi bir özel eğitimi bulunmayan öğretmenler tarafından verilmektedir. Fiilen uygulamanın içerisinde bulunan Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) personelinden trafik eğitimi konusunda sınırlı ölçüde yararlanılmaktadır.

Okullarda trafik ve ilkyardım derslerinin genel olarak trafik güvenliği eğitimi ya da hizmet içi eğitim almamış öğretmenler veya polisler tarafından verilmesi, uygulamalı eğitim materyallerinin yeterince kullanılmaması ve bu alanda deneyimli EGM personelinden gerektiği ölçüde yararlanılmaması trafik eğitiminden beklenen olumlu sonuçların alınmasına engel teşkil etmiştir. “Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) tarafından hazırlanan ve okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen Trafik Genel Eğitim Planı (TGEP), 2001 yılında yürürlüğe girmesine karşın Planın uygulanması, izlenmesi ve kurumlar arası koordinasyonunda başarı sağlanamamıştır” (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:16).

Araştırmanın Önemi

Trafik, trafikte insan ilişkileri ve trafik kazaları sadece Türkiye'nin değil AB ülkelerinin de önemli toplumsal sorunlarından biridir. Bununla birlikte, derlenmiş mevcut veriler dikkate alındığında, Türkiye'de yaşayan bir bireyin motorlu araçlar tarafından kat edilen her birim mesafe başına bir trafik kazası sonucu ölme riski, İngiltere'de yaşayan bir bireyinkinden 13,5 kat, Amerika Birleşik Devletleri'nde yaşayan bir bireyinkinden 10 kat, Japonya'da yaşayan bir bireyinkinden ise 7,2 kat daha fazladır (Uluslararası Karayolu Trafiği Kaza İstatistikleri, 1999). 2009 yılı verilerine göre bazı AB ülkelerinde 100.000 araca düşen ölü sayısı ortalama 13 iken Türkiye'de bu oran iki katından fazla gerçekleşerek 30 kişiye çıkmaktadır. Bazı AB ülkelerinde meydana gelen trafik kazaları ile Türkiye'deki durum aşağıda Şekil-3'te karşılaştırılmaktadır. Türkiye'de olduğu gibi, AB ülkelerinde ve yukarıda sayılan ülkelerde de trafik güvenliği eğitimi verilmesine rağmen bu oran Türkiye'de neden fazladır?

Şekil 3: Bazı AB Ülkelerinde ve Türkiye'de 100.000 Araca Düşen Ölü Sayısı



(KGM, 2010:10).

Birçok ülkede trafik güvenliğinin sağlanabilmesi için küçük yaşta trafik bilincinin oluşturulmasına yönelik trafik eğitim faaliyetleri yürütülmektedir. Örneğin; Hollanda'da çocukların trafik eğitimine aileler de dâhil edilmiş olup, Hollanda Trafik Birliği, okullar ve aileler bir organizasyon içerisinde ve "Trafik Aileleri" projesi çerçevesinde 1995 yılından bugüne kadar çocuklarda ilköğretim seviyesinde trafik bilinci oluşmasına yönelik çalışmalar yapmaktadır. İsrail'de trafik

eğitimi dersleri anaokulundan 12. sınıfa kadar, Bulgaristan’da ise 1 ile 8. sınıflar arasında zorunlu olarak okutulmaktadır. Almanya’da 1969 yılından bu yana trafik eğitimi verilmektedir. 1980 yılından bugüne kadar da ilköğretim okullarında zorunlu trafik dersinin okutulmasının yanında, 3 ve 4. sınıfta test yapılarak bisiklet sürücü sertifikası da verilmektedir. Avusturya’da 1960’tan beri tüm okullarda trafik eğitim dersleri yasalar gereği zorunlu olarak verilmektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:59–60).

Okul çağında yaklaşık 15 milyon çocuğa güvenlik odaklı trafik eğitiminin etkin şekilde verilmesinin önündeki engellerin kaldırılması, Trafik Genel Eğitim Planına işlerlik kazandırılması, sürücü kurslarının eğitim kalitesinin yükseltilmesi ve daha etkin denetlenmesi, toplumun trafik güvenliği konusunda bilgilendirilmesi ve bilinç düzeyinin yükseltilmesi amacıyla radyo ve televizyonların üzerlerine düşen görevi yerine getirmeleri ve bu alandaki denetim eksikliğinin giderilmesi ve bütün bunların da eğitim yoluyla yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda Türkiye’de trafik güvenliği konusunda, ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimini de içine alan, ulusal düzeyde bir strateji neden hala hayata geçirilememiştir?

Türkiye’de trafik kazalarında en fazla zararı çocuklar görmektedir. Yayaların karıştığı trafik kazaları içinde en fazla zarar görenlerin ilköğretim çağındaki 6–14 yas grubuna dâhil olan çocuklar olması (Çelik, 2007:147; EGM, 2001; Hoşkal, 2006:27; MEB, 1997:892) bu yaş gruplarında trafik güvenliği eğitiminin ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Kazalar neticesinde sadece kazaya karışan çocuklar mağdur olmamakta, aileleri ve arkadaşları da zarar görmektedir. Bu nedenle, özellikle ilköğretim çağındaki çocuklar için Trafik Güvenliği Eğitimi çok önem arz etmektedir. Her alanda olduğu gibi olumlu davranışlarda bulunan, yani eğitilmiş insan trafik kazalarının azaltılmasında da genel anlamda önemli etkindir. Çocukların yaya olarak trafikteki davranışları çocukların okullarda aldıkları trafik eğitimi yoluyla şekillenmektedir. Bu eğitim yoluyla çocuklar trafik işaretlerini ve kurallarını öğrenmekte, trafik içinde tedbirli olmayı ve kurallara uyan davranışları kazanmakta ve gelişme çağında trafikle ilgili alınan eğitim bireylerde yaşam boyu sağlıklı alışkanlıklar oluşturmaktadır (Abbas vd., 1996; Aydın ve Akkale, 2002; Bouck, 1992:2; Hatipoğlu, 2002; Ulutaş ve Dinçer, 2006).

Yol kullanıcılarının mümkün olduğu kadar küçük yaşlardan itibaren yol güvenliği hakkında eğitilmeleri gerekir. Trafik güvenliği eğitimi geliştirmeye gerçekten ihtiyaç olduğu, trafik eğitim programlarının aşamalı ve gelişimsel olması gerektiği, yol güvenliği bağlamında öğretmenlerin ne öğretecekleri ve nasıl öğretecekleri hakkında kılavuzlara ihtiyaç duydukları ve tüm ülkelerde trafik güvenliği eğitimi verilmesini arttırma ve teşvik etmede öğretmen eğitiminin ve diğer eylemlerin çok gerekli olduğu vurgulanmaktadır (Downing vd., 1991:16-17; Büyük Britanya'nın 2010 Yol Güvenliği Stratejisi, Department for Transport, 2007:36-41).

2010 yılı Karayolu Trafik Güvenliği Sempozyumu sonuç bildirgesinde "...trafik eğitimi-öğretimi daha aktif bir yapıda sürdürülmeli, küçük yaşlardan itibaren kişileri etkisi altına alacak ve yaşam boyu sürecek bir yapıya kavuşturulmalı" görüşü dile getirilmiştir (karayolutrafiksempozyumu.com, 2010). Trafik kazalarını önlemede diğer önlemlerin yanında eğitim çok önemlidir. "Hiç şüphesiz eğitim kazaları önlemenin ilk basamağıdır. Eğitilmesi gereken en önemli grup ise genç nesillerdir. Genç nesillerin trafik eğitimi ne kadar iyi olursa ileride trafik polisinin karşılaşacağı sorunlar o kadar az olacaktır. Bu yüzden trafik birimi genç nesillerin trafik eğitimine önem vermektedir" (EGM, 2002:31). Dolayısıyla, "trafik güvenliği eğitimi okul öncesinde başlatılmalı" (Tombaklar, 2002:15), ilköğretim çağındaki çocuklara küçük yaşta verilmeli ve çocuklara trafik kurallarına uyma alışkanlığının kazandırılması sağlanmalıdır.

Türkiye'de yaşadığımız en büyük problemlerden biri trafik, bu problemi yaşamamızın en önemli sebeplerinden biri de trafik konusundaki bilinç, sorumluluk ve eğitim eksikliğimizdir. İnsanları belli amaçlara göre yetiştirme sürecinin en önemli bölümü, okullarda verilen eğitimidir. Özellikle bilinç ve sorumluluk bireye ne kadar erken yaşlarda kazandırılırsa o kadar kalıcı olur. Yürümeye başladığı andan itibaren çocukların trafik konusunda eğitim ve yönlendirilmesi bu çocukların trafik kazalarında hayatlarını kaybetme risklerini azaltacağı gibi, 15-20 yıl sonrasının yaya ve şoförlerinin de eğitilmiş, bilinçli ve sorumluluk sahibi olmasını sağlayacaktır. Ülkemiz nüfusunun çok genç olması ve ilk ve orta öğretim düzeyinde 15 milyondan fazla öğrencinin bulunması, okullarda verilen eğitimi daha da önemli kılmaktadır.

Türkiye'de trafik güvenliği eğitimi ile ilgili yapılan araştırmalarda trafik eğitiminin neden gerekli olduğu belirlenmeye çalışılmış, trafik kazalarının çocuklar

ve genç kuşaklar açısından telafisi olanaksız yaralara neden olduğu, bireyin hayatında uygulama alanı bulabildiğinde ancak kalıcı olabileceği ve toplumu oluşturan bireylerin Trafik Güvenliği konularında – mümkün olabildiğince erken yaşlarda – ilköğretim çağından başlayarak eğitilmesi gerekliliği ve sürücü ve yayaların eğitimine önem verilmesi ortaya konulmuştur (Balkız, 1999; Bouck, 1992; Dinç, 1989; Downing vd., 1991; Dragutinovic ve Twisk, 2006:3; EGM, 2001; Hasanhanoğlu, 2008; Hatipoğlu, 2002; Işık ve Erdem, 2004; Keser ve Çakır, 2009:836; KGM, 2010; Kuşhan, 1985; Demirci(Sezer), 1987; Tombaklar, 2002). Trafikte eğitim faktörü sorunun çözümünde çok önemlidir. Hayatımızın önemli bir parçası olan trafik, beşikten mezara kadar toplumun her kesimini ilgilendirmektedir. Bu amaçla, trafik eğitiminin okul öncesi eğitimle başlayarak sürekliliği sağlanmalıdır. Trafik güvenliği bilincine sahip, kendisine ve çevresine karşı sorumluluklarını bilen, trafik kültürüne haiz bireylerin yetiştirilmesi ancak eğitimle mümkündür. Okul döneminde alınacak bilinçli bir trafik eğitimi, trafik kurallarına uymayı bir alışkanlık haline getirecek ve trafikte güvenliğin en önemli husus olduğu bilincini yerleştirecektir. Bu doğrultuda, özellikle görsel medyada trafik eğitim ve bilinçlendirilmesine ağırlık verilmelidir.

Okul öncesi dönemde ve ilköğretimde bireyler toplum içinde yaşamını sürdürebilmek için gerekli olan temel becerileri kazanmaktadırlar. Bu bağlamda, trafik eğitimi sistematik olarak ve bilimsel tekniklerle desteklenerek ilköğretim çağındaki çocuklara verilmelidir. İlköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimine AB ülkelerindeki okullarda olduğu gibi gereken önemin verilmesi ve bu sürecin iyi değerlendirilmesi ile gelecekte bireylerin karşıacağı ya da neden olabileceği olası kaza ve ihlallerin önemli ölçüde azalacağı öngörülmektedir. İlköğretim okullarında verilen trafik güvenliği eğitiminin AB ülkelerindeki okullarda verilen trafik eğitimiyle aynı standartlarda olması açısından bu tezin çok önemli bir çalışma olacağı düşünülmektedir.

Bu araştırmadan elde edilecek veriler; genel olarak trafik güvenliği eğitimi, özel olarak da Trafik Güvenliği öğretim programının ilköğretim ve ortaöğretim kademelerinin gereksinimlerine göre yeniden geliştirilmesi, trafik güvenliği eğitiminden sorumlu eğitimcilerin yeterliliklerinin yeniden sorgulanması ve bu

konuda yapılacak olan çalışmalara kaynak olması ve ışık tutması açısından önemlidir.

Araştırmanın Amacı

Bu araştırmanın temel amacı; AB ülkeleri ve Türkiye’de okullarda verilen trafik güvenliği eğitiminin karşılaştırmasını yapıp ilk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunları saptayarak trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin görüşleri doğrultusunda trafik güvenliği eğitiminin okullarda daha çağdaş ve etkili verilmesi bağlamında bilimsel öneriler sunmaktır. Diğer bir anlatımla, bu çalışmayla AB ülkelerinde ve Türkiye’de okullarda trafik güvenliği eğitiminin durumu, içeriği, uygulama yöntemleri, güçlü ve zayıf yönleri tespit edilerek okullarda daha etkin bir trafik eğitimi için öneriler sunulmaya çalışılmıştır.

Trafik kazalarında en fazla zararı çocuklar görmektedir. Çünkü araştırmalara göre 6–14 yaş gurubuna giren çocuklar diğer yaş gurubundaki bireylere göre çok daha fazla trafik kazasına karışmaktadırlar (Çelik, 2007:147; Hoşkal, 2006:27). Türkiye’de ilköğretim çağındaki çocuklara trafik eğitimi ve trafik güvenliği konusunda yeterli eğitim verilmediği ya da eksik yapıldığı ortadadır. Diğer bir anlatımla, Türkiye’de yaşayan insanların trafik kültürü konusunda yeterli eğitimi almadıkları görülmektedir.

Trafik eğitimi diğer gelişmiş ülkeler ve özellikle de AB ülkelerinde okullarda sistematik olarak ve bilimsel tekniklerle desteklenerek ilköğretim çağındaki çocuklara nasıl verilmektedir. Temel becerilerin kazanıldığı okul öncesi dönem ve ilköğretim gerçeği de dikkate alınarak bu sorunun cevaplandırılması gerekmektedir. İlköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimine AB ülkelerindeki okullarda olduğu gibi gereken önemin verilmesi ve bu sürecin iyi değerlendirilmesi ile gelecekte bireylerin karışacağı ya da neden olabileceği olası kaza ve ihlallerin önemli ölçüde azalacağı öngörülmektedir. Türkiye’de ilköğretim okullarında verilen trafik güvenliği eğitiminin AB ülkelerindeki okullarda verilen trafik eğitimiyle aynı standartlara ulaşması ve hatta bu standartları geçmesi açısından bu tezin çok önemli bir çalışma olduğu düşünülmektedir.

Özetle bu tezin amacı; AB ülkelerinde okullarda verilen trafik güvenliği eğitimi ile Türkiye’de verilen trafik eğitiminin karşılaştırmasını yaparak, 13–15 yıl sonra trafikte yaya/yolcu ve sürücü olarak yerlerini alacak olan öğrencileri, bugünden itibaren doğru bilgiler ve pekiştirmelerle geleceğe hazırlarken; onlar aracılığı ile de yakın çevrelerindeki sürücülerin davranışlarının değiştirilmesine katkıda bulunmaktadır. Bu tezin, AB ülkelerinde olduğu gibi ilköğretim okullarında trafik eğitiminin genel olarak trafik güvenliği eğitimi ya da hizmet içi eğitim almış öğretmenler tarafından verilmesine, uygulamalı eğitim materyallerinin yeterince kullanılmasına ve bu alanda deneyimli EGM personelinden gerektiği ölçüde yararlanılmasına katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Araştırma Sorusu

İlk ve ortaöğretim okullarında trafik eğitimindeki temel sorunlar nelerdir ve trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve okul yöneticilerinin okullardaki trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin görüşleri nelerdir?

Alt Araştırma Soruları

1. Okullardaki trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin öğretmen, polis ve okul yöneticilerinin görüşleri nelerdir?
2. Öğretmen, polis ve okul yöneticilerinin okullardaki trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin görüşleri arasında anlamlı bir fark var mıdır?
3. Trafik eğitiminde en önemli eğitim, birim ve eksiklikler nedir?

Araştırmanın Hipotezi

Araştırmanın ana hipotezi; “Türkiye’de örgün eğitimde⁴ okullarda verilen trafik güvenliği eğitimi hedef, içerik, uygulamalı eğitim materyali, ders saati sayısı,

⁴ Örgün eğitim, belli yaş grubu bireylere okul çatısı altında milli eğitimin amaçlarına göre hazırlanmış eğitim programları doğrultusunda düzenli olarak yapılan eğitimidir. Örgün eğitim sistemi; okulöncesi öğretim, ilköğretim, ortaöğretim ve yükseköğretim aşamalarından oluşmaktadır. Bu çalışmada ise okulöncesi öğretim, ilköğretim ve ortaöğretim aşamaları ele alınmıştır.

kurumların koordinasyonu ve bu eğitimi veren eğitimci ler bağlamında yetersizdir”. Başka bir anlatımla, okullarda trafik derslerinin genel olarak trafik güvenli ği eğitimi ya da hizmet içi eğitim almamış eğitimci ler tarafından verilmesi, trafik eğitimi için tahsis edilen ders saati sayısının eksikliği ve tüm kademelerde trafik eğitiminin zorunlu bir ders olmaması, uygulamalı eğitim materyallerinin yeterince kullanılmaması, bu alanda deneyimli EGM personelinden gerekti ği ölçüde yararlanılmaması ve trafik eğitimi sürecine ailelerin ve sivil toplum kuruluşlarının gerekti ği gibi dâhil edilememesi trafik güvenli ği eğitiminden beklenen olumlu sonuçların alınmasına engel teşkil etmektedir.

Bu araştırmanın trafik eğitime ilişkin alt hipotezleri şunlardır:

1. Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimci ler tarafından yeterince anlaşılmamıştır.
2. Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmamaktadır.
3. Trafik eğitimi için okullara devletten ve özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmamaktadır.
4. Trafik eğitime aileler ve sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir.
5. Trafik eğitiminde kurumlar arası koordinasyon yeterince sağlanmamaktadır.
6. Trafik eğitime okul dışında süreklilik kazandırılmamaktadır.
7. Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmamaktadır.
8. Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmamaktadır.
9. Trafik eğitiminde EGM personelinden yeterince yararlanılmamaktadır.
10. Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır.

Bu araştırmanın trafik dersine ilişkin alt hipotezleri ise şunlardır:

11. Trafik güvenli ği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır.

12. Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmamaktadır.
13. Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygun değildir.
14. Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterli değildir.
15. Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim ve hizmetiçi eğitim yeterli değildir.
16. Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir.
17. Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterli değildir.
18. Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütönlöştirilerek verilmelidir.
19. Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamamaktadır.
20. Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmamaktadır.
21. Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygun değildir.
22. Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış, tutum ve trafik bilgisi kazandırmamaktadır.
23. Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmemektedir.
24. Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı nitelikte değildir.
25. Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir.

Araştırmanın Varsayımları

Bu araştırmanın varsayımları aşağıdaki gibidir:

1. Araştırmada kullanılacak veri toplama aracının kapsam geçerliğine ilişkin olarak uzman kanısı yeterli olacaktır.
2. Denekler, Trafik Güvenliği Eğitimi ve Trafik Güvenliği (Trafik ve İlk Yardım) dersine ilişkin gerçek görüşlerini yansıtmaktadırlar.

Araştırmanın Sınırlılıkları

Bu araştırma;

1. 2010–2011 ders yılı,
2. Siirt ili merkez ilçede bulunan MEB’e bağlı ilköğretim ve ortaöğretim okulları, ilköğretim okullarında 1 yönetici ve trafik dersine giren veya girmiş 1 öğretmen ve 1 polis, ortaöğretim okullarında ise 2 yönetici ve trafik dersine giren veya girmiş 2 öğretmen,
3. Kullanılan ölçme aracı anket yönteminin sınırlılıkları ile sınırlı tutulmuştur.

BİRİNCİ BÖLÜM

TRAFİK VE TRAFİK EĞİTİMİ

KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. TRAFİK

Fransızca kökeni “*Trafic*” olan “Trafik” kelimesi, İtalyanca “*Traffico*” ve İngilizce “*Traffic*” olarak kullanılmaktadır. Trafik kelimesinin Osmanlıca karşılığı ise gidiş-geliş anlamında “seyrüsefer”dir (tdk.gov.tr, 2010a). Trafik kelimesinin sözlük anlamı “belirli bir zaman dilimi süresince belirli bir mahalde giden ve gelen yolcu veya araçların bir araya gelmeleridir” (thefreedictionary.com, 2010).

Trafik, sadece araçları içeren bir kavram değildir. Trafik, motorlu, motorsuz araçların, insanların ve hayvanların karayolları üzerindeki hal ve hareketlerini de içine alan bir kavramdır. Diğer bir anlatımla trafik, “ulaşım yollarının yayalar ve her çeşit taşıt tarafından belli bir düzen içerisinde kullanılmasıdır...” (tdk.gov.tr, 2010a). Trafik kelimesi araçlı araçsız bütün taşıma işlerini de içine almaktadır. Bu bağlamda trafik, yayaların, hayvanların, kara, deniz ve hava vasıtalarının hareketidir.

Trafik, Karayolları Trafik Kanunu’nda “Yayaların, hayvanların ve araçların karayolları üzerindeki hal ve hareketleridir” (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:1) şeklinde tanımlanır. Bir başka açıdan trafik, “yayaların, hayvanların ve taşıtların karayolları, trenlerin demiryolları, gemilerin deniz ve diğer su yollarında, uçakların havayolu ve limanlar üzerindeki tüm hareketleri” olarak tanımlanır (Büyük Kültür Ansiklopedisi, 1984:469). Yani trafik, kara, hava, deniz taşıtları ile yayaların kendilerine özgü yollarda gidip gelmesi olayıdır.

Trafiğe ilişkin yukarıdaki tanımlar bazı açılardan farklı olsa da “Trafik” üç temel alt öğeden oluşan büyük bir sistemdir. Her biri kendi içinde pek çok farklı işleyişe sahip olan bu üç temel alt öğe; *insan*, *araç* ve *çevredir*. Bu bağlamda trafik, insan, araç ve yol unsurlarının karşılıklı etkileşim ve uyum halinde bulundukları dinamik bir sistemdir.

Yukarıda yapılan tanımlara göre, trafikte önemli unsurların; yayalar, hayvanlar, araçlar ve karayolu olduğu ve kavramın sadece karayolu trafiğini kapsadığı görülmektedir. Bu nedenle, ülkemizdeki mevcut trafik tanımının, karayolu trafik sorununu tanımlamada kullanılabilecek bir modelin bileşenlerini tam olarak

kapsamadığı söylenebilir. Karayolu trafiğinin daha kapsamlı olarak tanımlanmasında bir kavramsal model geliştirilmeli ve bu modelde; insan, hayvan, karayolu ve araçlara ek olarak teknoloji, eğitim, yönetim ve organizasyon, acil yardım, denetim, mevzuat, finansman ve diğerleri olmak üzere ele alınan faktörlerin birbiriyle olan etkileşimleri de değerlendirilmelidir (Erdem ve Işık, 2004:615). Dolayısıyla trafik için yapılan tanımlar günümüz için yeterli olmayıp, trafiğin tanımına altyapı, teknoloji, organizasyon, eğitim, denetim, mevzuat gibi unsurları da dâhil etmemiz gerekmektedir.

1.2. TRAFİK KÜLTÜRÜ

Kültür, “tarihsel, toplumsal gelişme süreci içinde yaratılan bütün maddi ve manevi değerler ile bunları yaratmada, sonraki nesillere iletmede kullanılan, insanın doğal ve toplumsal çevresine egemenliğinin ölçüsünü gösteren araçların bütünü...” olarak tanımlanmaktadır (tdk.gov.tr, 2010b). Kültür, aynı zamanda bireyin yaşadığı çevre içinde kazandığı bilgi anlamına da gelmektedir. Kültür geniş anlamda insanın tüm düşünce ve davranışlarını kapsar. Güvenliği de içine alarak, inanışları, davranış biçimlerini, alışkanlıkları, değerleri, kuralları, yani günlük aktiviteleri içerisinde insanların, rehber edindiği her şey onların kültürünü oluşturur.

Siyasi kültür, iş kültürü v.b. farklı kavramlarla kullanılan kültür terimi kullanıldığı terimle ilgili sınırlama, düzenleme, denetleme gibi inanç ve adetler için kullanılır. Trafik kültürü de trafikteki davranış ve alışkanlıklarımız dâhil trafikteki bütün uygulamaları kapsayan çok geniş bir kavramdır. Trafik ortak alanı kullanma ve paylaşma kültürüdür. Bu kültürü geliştirmek için belirli bir süre eğitim alınması gerekmektedir. Toplumda yaşayan bireyin kurallara uymaya gönüllü olması için, kurulan düzene ve o düzenin sağlanması için uyulması gereken kurallara inanması, yani trafik kültürü ve bilincini kavramış olması gerekir. Trafik kültürünün oluşması ve trafik probleminin kalıcı olarak çözülebilmesi için toplumsal bilinçlenmenin gerekliliği aşîkârdır (Pampal vd., 1999:30) ve eğitim yoluyla trafik kültürünün insanlarda oluşturulup yerleştirilmesi trafik probleminin çözümünde tek yoldur.

Trafik insanların gelişmişlik düzeylerini karayollarında dışa yansıtan bir kültür aynasıdır. Dünyada gelişmiş toplumlara bakıldığında, eğitim ve kültür düzeyi yüksek ülkelerde trafik akışının çok daha sağlıklı ve güvenilir olduğu göze

çarpmaktadır. Toplumlar zamanla kendi trafik kültürlerini oluştururlar. Toplum içinde yaşayan bireylerde trafik kültürünün gelişmesinde eğitimin önemli bir yeri olduğu tartışılmaz bir gerçektir. Pampal vd., (1999) göre ülkemizdeki trafik güvenliği sorununun temelinde, trafik kültürümüze ilişkin davranış ve tutumlarımızdaki yanlış anlama ve algılama bulunmaktadır. Trafik kuralları konusundaki yetersiz bilgi ile trafik güvenliği ve kuralları konusunda doğru olarak bilinen yanlışlar büyük bir sorundur. Bu bağlamda, örgün ve yaygın eğitim kurumlarında eğitim yoluyla toplumda istendik trafik kültürünün oluşmasını sağlamak trafik konusunda yaşanan sıkıntıların giderilmesine önemli katkı sağlayacaktır. Çünkü trafik güvenliği bilincine sahip, kendisine ve çevresine karşı sorumluluklarını bilen, trafik kültürüne haiz bireylerin yetiştirilmesi ancak eğitimle mümkündür (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:38).

Tanrikulu (2003) eğitim sisteminde ne kadar modern ve çağdaş bir trafik eğitimi sunulsa da insanlarda “trafik kültürü” oluşmadığı veya oluşturulmadığı sürece, Türkiye’nin trafik sorununa yeterli derecede çözüm getirilemeyeceğini ifade etmektedir. Toplumlarda istendik kültür oluşturmanın en etkili yolu eğitimle olmaktadır. Yani istendik trafik kültürü oluşmuş sürücü ve yayaların yetiştirilmesi ancak eğitimle hayata geçirilebilir. Dolayısıyla eğitim kurumlarımızda planlı ve sürekli bir eğitimle istendik trafik kültürünün oluşmasına katkı sağlayacak eğitim programları geliştirmek ve trafik hususunda toplumsal bilinçlenmeyi sağlamak durumundayız. Tanrikulu (2003:55) trafik kültürünün insanların bilinç ve bilinçaltında oluşturulabilmesi için, ilk ve orta öğretim eğitim programındaki “Trafik Güvenliği” dersleri ve konularının çağdaş ülkelerde uygulandığı şekliyle yeniden düzenlenmesi gerektiğini ve “ezberci bir eğitim sistemi yerine ‘bilinen’leri, ‘yapılan’lara dönüştürerek” bireylerde “Trafik Kültürü”nün oluşturulabileceğini vurgulamaktadır.

1.3. TRAFİK GÜVENLİĞİ

Ülkemizin en önemli problemlerinden biri, hiç kuşkusuz “trafik terörü”dür. Bundan dolayı, trafik güvenliğine özel bir önem verilmelidir. Trafik Güvenliği; çevre, taşıt ve insanın etkileşimi sırasında ortaya çıkabilecek muhtemel sorunları, çözüm önerilerini ve geliştirilen yöntemleri içeren çok yönlü bir konudur (EGM, 2001; EGM, 1999b).

Trafik güvenliğinin sağlanması için yol durumunun, araçların, trafik kural ve uygulamalarının sürekli geliştirilmesi ve iyileştirilmesi ve en önemlisi de yol kullanıcılarının (sürücü, yaya, yolcu) trafik güvenliği konusunda eğitilmesi gerekmektedir.

Trafik kazalarını önleyerek ve kazaların şiddetini azaltarak yol güvenliği amacına ulaşmayı amaçlayan yol güvenliği önlemleri geleneksel olarak 3E olarak ifade edilir: Denetim (*Enforcement*) önlemleri, Mühendislik (*Engineering*) önlemleri ve Eğitim (*Education*) önlemleri. En iyi uygulama yapan ülkelerin deneyimlerinden, genelde yol kullanıcıları özelde çocuklar için 3E'nin birleştirildiği bütüncül bir yaklaşımın gerekli olduğu aşikârdır (OECD, 2004: 29). Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemler ilk olarak 1923 yılında Amerika Birleşik Devletleri Kansas Trafik Güvenliği Konseyi Başkanı J. H. Harvey tarafından 3E kuralı şeklinde ifade edilmiştir. Bunlar:

- *Education* (Trafik Eğitimi): Trafiğin unsurları olan yaya, sürücü ve yolcularda trafik bilinci oluşmasına ve istendik davranış değişikliği meydana gelmesine yönelik yapılacak her türlü trafik eğitimi etkinliklerini kapsar.
- *Engineering* (Trafik Mühendisliği): Başta yollar ve araçlar olmak üzere, trafik ile ilgili tüm teknik konular, altyapı ve Trafik Mühendisliği hakkında alınacak tüm tedbirleri kapsar.
- *Enforcement* (Trafik Mevzuatı ve Denetimi): Trafik Kanununu uygulama, Trafik mevzuatı ve denetimiyle ilgili olan unsurları kapsar.

Daha sonra 3E formülüne “*Emergency*” (Trafik Kazası Sonrası Acil Yardım ve Kurtarma) eklenerek trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemler, literatürde 4E kuralı olarak ifade edilmeye başlanmıştır. *Emergency* (Acil Yardım), trafik kazası sonrası ortaya çıkan zararın azaltılmasına yönelik acil yardım ve kurtarma adına yapılabilecek her türlü şeyi kapsar. Transport Research Laboratory (TRL) ise, gelişmekte olan ülkelerde trafik güvenliği eğitimi raporunda bu önlemlere tanıtım ve reklam kampanyalarının kullanımıyla birlikte yol kullanıcılarını bilgilendirerek ve eğiterek trafik güvenliği bağlamında yol kullanıcılarını “*Encouragement*” (Teşvik) özendirmeyi de eklemektedir. Trafik güvenliğini sağlamak üzere alınacak yukarıdaki tedbirlerden ilk üçü ve “Teşvik” kaza meydana gelmeden önce alınacak önlemleri ve yapılacak faaliyetleri ifade eder. *Emergency*

(Acil Yardım) ise kaza olduktan sonra zararın azaltılmasına yönelik yapılabilecek çalışmaları ifade eder (Downing vd., 1991; Ege, 2005; EGM, 1999a:1; Hasanhanoglu, 2008:38; Işıldar, 2003; 2002; 1998:12-17; OECD, 2004:29; Sayıştay Trafik Raporu, 2008:47; TRL, 1997:4–5) Yukarıda sayılan tedbirlerinin hepsi önemli olup, eş güdümlü olarak ele alınması gerekmektedir. Trafik güvenliği önlemleri Şekil 4'te özetlenmiştir:

Şekil 4: Trafik Güvenliği Önlemleri



Trafik güvenliğini sağlamak için geliştirilen 4E formülünde, “güvenlik tedbirlerine insanların psikolojik olarak kabullenmesi gerektiği” gerçeği yer verilmediği gerekçesiyle İsveç Göteborg Üniversitesi Yol ve Trafik Planlaması Profesörü Olof GUNNARSSON tarafından trafik güvenliğini sağlamada göz önünde tutulması gereken 4H formülü önerilmiştir (EGM, 1999b:1):

- *Humanism (İnsan-cı-lık):* Biz hepimiz hata ve yanlışlıklar yaparız. Bununla beraber, hatalar ölüm ve ağır yaralanmaya yol açmamalı. Yaralanmalardan korunacak sistem geliştirilmelidir. Yolu kullananın hatalı olması durumunda sonucun olumsuzluğunu azaltıcı trafik araçları geliştirilmelidir.
- *Homogeneity (Benzeştirme):* Trafik ve yol güvenliğinde başarılı olunmasının temel prensibi, araç ve yol tiplerinin yolu kullananların davranış tiplerine uydurulmasıdır. Bu prensipte; yol ve araçların dizayn şekli, bakım ve kontrolü, trafik mevzuatı ve çevresi, şehirleşme ve hız limiti birbirine tutarlı olmalıdır.
- *Harmony (Ahenk):* Bütün yol kullanıcıların ahenkli şekilde ve birbirini koruyacak tutum içinde olacağı bir trafik çevresi yaratılmalıdır.
- *Holism (Herkesimin Katılımı):* Trafik Güvenliği problemine tek ve basit çözüm yoktur. Bu nedenle tedbirler, yetkililer, şirketler, kurumlar ve

vatandaşların ilgili olduğu, yetkili güvenlik idaresi ve kaza araştırmasının dâhil olduğu çok faktör göz önüne alınmalıdır.

Bu bağlamda, güvenli bir trafik ortamı kaza öncesinde Eğitim, Denetim Mühendislik Hizmetleri ve Teşvik ve kaza sonrasında ise İlk Yardım, Acil Müdahale ve Kurtarma Faaliyetleri ve benzeri fiziki tedbirlerin en üst seviyede alınmasıyla birlikte Sivil Toplum Kuruluşları ve Basın ve Yayın Kuruluşlarının bu konuya sağladıkları katkı ve yararlarla ancak oluşturulabilir. Bu açıklamalardan sonra, trafik güvenliği; kara, hava ve deniz yollarında ulaşımın güvenli ve sağlıklı bir şekilde yapılabilmesi için mühendislik, eğitim, denetleme, teşvik ve acil yardım ve kurtarma hizmetlerinin bilimsel anlamda yapılması şeklinde tanımlanabilir.

Trafik güvenliği, karayolu ulaşım fonksiyonunun ne düzeyde güvenle gerçekleştiğini göstermektedir. Trafik güvenliği yaygın olarak 10.000 kayıtlı taşıt başına ölü sayısı veya 100 milyon taşıt kilometre seyahat başına ölü sayısı ile ifade edilmektedir. Trafik güvenliği, trafiğin bu hareket ortamında yer alan birey ve çevresi için güvenli yapılmasının sağlanması ile ilgilidir. Trafik güvenliğini sağlamada; 4E olarak nitelendirilen eğitim, mühendislik, denetim ve acil yardım ve bunlara ek olarak teşvikin önemli bir yeri vardır. Ancak bu beş önlem sadece birbirlerine ilişkili bir kapalı devre olarak görülmemeli, güvensizlik nedenleri ve güvenliği sağlayacak önlemler, kentsel sistemin sistematikliğini kavrayarak belirlenmelidir. Bu ise mevcut durumdaki aksaklıkları ve yanlışları mevcut anlayış ve tekniklerle düzeltme çabasının ötesine geçerek, yeni anlayış ve buna uygun yöntem ve teknikler formüle etme çabasını gerektirmektedir. Günümüzde kendi başına yetersiz kalan 4E ve teşvik bağlamında trafik güvenliğine daha geniş bir açıdan bakan bir anlayış geliştirilmelidir. Bu bağlamda, “Trafik güvenliğini bütüncül bir yaklaşımla ele alan ulusal strateji belirlenmeli, buna uygun plan ve politikalar oluşturulmalıdır” (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:51).

Türkiye’de 2001 yılında; İçişleri Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı ve Gazi Üniversitesi ile İsveç Ulusal Yol Danışmanlık Limitet (SweRoad) işbirliğinde 2001–2010 yıllarını kapsayan “Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği (KİTGI) Programı” hazırlanmıştır. Programın genel amacı, gelecek on yıl içinde ve sonrasında Türkiye’deki trafik kazalarını, ölü ve yaralı sayılarını önemli ölçüde azaltmaktır.

Program kapsamında Türkiye için belirlenen güvenlik vizyonu şudur: “Türkiye’deki karayollarında trafik kazası sonucu hiç kimse ölmemeli veya ağır şekilde yaralanmamalıdır. Karayolu taşımacılığının her yıl büyük insani bir felakete yol açmasını kabul etmek doğru değildir. Programın amacı, ilk olarak sorunun incelenerek, bir güvenlik Vizyonu oluşturulması, bunu izleyen bir Strateji ve bir eylem Planı hazırlanmasıdır. Bundan sonraki amaç, önerilen önlemlerin uygulanarak kaza ve yaralanma sorununun çözülmesidir. Program için öngörülen süre 2002-2011’dir. Trafik Güvenliği Planı’nın genel hedefi, “trafik kazalarında ölen veya yaralanan kişilerin sayısının, Planın uygulanmaya başladığı tarihten itibaren 10 yıllık bir dönem içinde en az yüzde 40 azaltmak olacaktır” (SweRoad, 2001a:1). İsveç’teki “Vizyon Sıfır” ve Hollanda’daki “Sürdürülebilir Güvenlik” programı trafik güvenliği açısından örnek uygulamalar olarak gösterilebilir.

Her ülkede trafik güvenliğinden birinci derecede sorumlu bir resmi kuruluş olmalıdır. Bu kuruluş, karar verme, kaynakları kontrol etme ve diğer bütün hükümet sektörleri – eğitim, sağlık, ulaşım, polis – ile koordinasyon sağlama yetki ve sorumluluğunu taşımalıdır. Aynı kuruluşun elinde trafik güvenliğini sağlamada kullanılmak üzere gerekli finansal kaynaklar olmalı ve bu kuruluş çalışmaları konusunda kamuoyuna hesap verebilmelidir (WHO, 2004). Bu bağlamda, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile trafik güvenliğine ilişkin olarak on beş kurum, kuruluş ve kurula görev ve yetki verilmiştir. Trafik güvenliğinin sağlanmasında rolü bulunan resmi kurum ve kuruluşlar ve bunların temel sorumluluk alanları Tablo-4’te özetlenmiştir:

Tablo 4: Trafik Güvenliğinden Sorumlu Kurumlar ve Sorumluluk Alanları

<i>Kurum</i>	<i>Sorumluluk Alanı</i>
Parlamento	Kanunlar Bütçe
Hükümet ➤ Devlet Planlama Teşkilatı	Yıllık ve 5 yıllık sektörel yatırım planları ve bütçe teklifleri
İçişleri Bakanlığı ➤ EGM ➤ Jandarma	Kanunların uygulanması ve denetlenmesi Araçların tescil edilmesi Sürücü belgelerinin verilmesi Kaza istatistikleri Trafik suçlarında tutanak düzenlemek
Bayındırlık ve İskan Bakanlığı ➤ KGM	Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yapmak İşaretlemeler ve işaretler ile ilgili uygulamalar Yol kenarı tesislerinin uygunluğu Periyodik araç muayenesi
Milli Eğitim Bakanlığı	Sürücü kursları ve sürücü belgeleri verme ile ilgili yönetmelikler Okul öncesi, ilköğretim ve lise eğitimi Halkın bilgilendirilmesi
Sağlık Bakanlığı	İlk yardım ve tıbbi bakım ve iyileştirme ile ilgili uygulamalar
Sanayi ve Ticaret Bakanlığı	Araçların tip onayları
Ulaştırma Bakanlığı	Ulaştırma ile ilgili yönetmelikler-uygulamalar (koordinasyon dâhil)
Orman Bakanlığı	Orman yolları ile ilgili yönetmelikler
Devlet Bakanlığı ➤ Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü	Köy yolları ile ilgili uygulamalar
Adalet Bakanlığı	Kanunun revize edilmesinde gerekli yardımın sağlanması
İller ➤ İl trafik komisyonları ➤ İlçe trafik komisyonları	İl trafik güvenliği konuları
Belediyeler ➤ Belediye trafik birimleri	Belediye trafik güvenliği konuları

(Karayolları Trafik Kanunu, 1983; Sayıştay Trafik Raporu, 2008:36; Çelik, 2007:98–105).

Trafik güvenliği ile ilgili tartışmalarda, şu türde söylemler yer almaktadır: Denetim faaliyetleri yoğunlaştırılmıştır. Trafik güvenliği, eğitimin bir parçasıdır ve gerekli eğitim, okullarda verilecektir. İçişleri Bakanlığı tarafından 2007’de trafik güvenliğini sağlamaya yönelik olarak içerisinde eğitim, denetim, destek hizmetleri, iletişim, enformasyon, motivasyon ve verimliliğin artırılması projelerini kapsayan “Trafik Güvenliğinde Yeni Açılımlar, Hedefler ve zm Projeleri” hazırlanmıştır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008). Trafik güvenliği çalışmalarında görev alan çok sayıda kamu kuruluşu bulunmakta ayrıca çeşitli özel kuruluşlar da bu sürece katılmaktadır. Katılan ilgili kuruluşların sayısının çok fazla olması, koordinasyon ve işbirliği açısından sorunlara yol açmaktadır. Açıkça belirtilmemiş bir işbirliği ve koordinasyon eksikliği görünmektedir. (SweRoad, 2001a:18). Bu durum hala değişmemiştir. Trafik güvenliğini sağlamak (mühendislik, eğitim, hukuk, sosyoloji, psikoloji v.b) ok disiplinli bir uğraştır. Diğer bir ifade ile trafik güvenliğinde başarı, birçok alanda alınacak tedbirlerin olumlu sonuçlar vermesi ile mümkündür.

1.4. EğİTİM VE TRAFİK EğİTİMİ

Eğitim, bütün toplumlar için dünyanın gelişen ve değişen koşullarına uyum sağlamada ve nitelikli insan yetiştirmede vazgeçilmez bir unsurdur. Gelişen ve değişen dünyada insanların kendini geliştirmesi eğitimle mümkün olmaktadır. Eğitim, insanlık tarihi ile birlikte var olan ve yaşayan bir kavramdır. Literatürde eğitim kavramına ilişkin çok çeşitli tanımlar yapılmakla birlikte bu tanımlar incelendiğinde bazı farklılıklar görülse de temel noktalarda birçok benzerlik de bulunmaktadır. Bireyin davranışlarında değişikliklerin eğitim yoluyla meydana getirilebileceği, bu değişikliklerin kasıtlı ve istendik yönde olması gerektiği ve eğitimin bir süreç olduğu bu benzerliklerden en önde gelenleridir.

En işlevsel tanımıyla eğitim, “bireyin davranışlarında kendi yaşantısı yoluyla ve kasıtlı olarak istendik davranış değişikliği meydana getirme sürecidir” (Ertürk, 1982:12). Yani kısaca eğitim, istendik öğrenmeleri oluşturma sürecidir. “Eğitim ister kasıtlı olarak okullarda yapılsın (formel eğitim), isterse gelişigüzel bir biçimde bireyin içinde yaşadığı tüm çevrede yapılsın (informel eğitim), sadece istenilen nitelikte davranış değişmelerinin oluşturulmasını yani geçerli öğrenmeleri kapsar” (Senemoğlu, 2007).

Trafikte insan unsurundan söz edildiğinde, eğitim faktörü ön plana çıkmaktadır. Eğitimin yukarıda yapılan tanımından da yola çıkılarak, Trafik Eğitimi⁵; “Yasal koşulların belirlediği trafik kurallarını, kişinin yaşantısı sırasında doğal davranışlar şekline dönüştürebilmek, kişilerin can ve mal güvenliğini sağlamak için yapılması gereken çalışmaların tümü” (Sönmez, 1991:392; Balkız, 1999:23) şeklinde tanımlanabilir. Çiğiltepe (1998:2) trafik eğitimini bilgi, yetenek, alışkanlık ve beceri yönünden ele almıştır. Bilgi yönünden trafik eğitimi, trafik kurallarına ait her türlü bilgiyi, yetenek yönünden; trafiğe ait bilgileri yerinde ve zamanında kullanabilme ve uygulayabilmeyi, alışkanlık yönünden; kurallara uyma mecburiyetinin kişinin doğal davranışına dönüştürerek alışkanlık kazanmasını, beceri yönünden trafik eğitimi ise bireylerin araçları en iyi ve güvenli şekilde kullanılmasını sağlayacak beceriler edinmesini sağlamaktır.

Trafik kurallarına uyum sağlamanın önemli bir unsuru eğitimidir. Eğitilen insan, toplum kurallarına uyan insandır. Eğitimin temel kuralı, hayat boyu istenilen davranışların sağlanmasıdır. Birçok sorunun kaynağında, yetersiz eğitim ve öğretim vardır (Yeşilkaya, 2002:28). Bireyin davranışlarında istendik değişimler meydana gelebilmesi için trafik eğitiminin iyi planlanması gerekmektedir. Trafik güvenliği için geçerli öğrenmeleri sağlamak, istenmedik hatalı yan ürünleri en aza indirmek, yeni istendik davranış değişikliği oluşturmak ya da var olan istenmedik davranışları istendik yönde değiştirmek için trafik eğitim sürecinin rastgelelikten kurtulması gerekmektedir. Bir başka anlatımla, trafik eğitim sürecinin niteliği, bu sürecin nitelikli bir program çerçevesinde planlı olarak yürütülmesi ile yakından ilişkilidir.

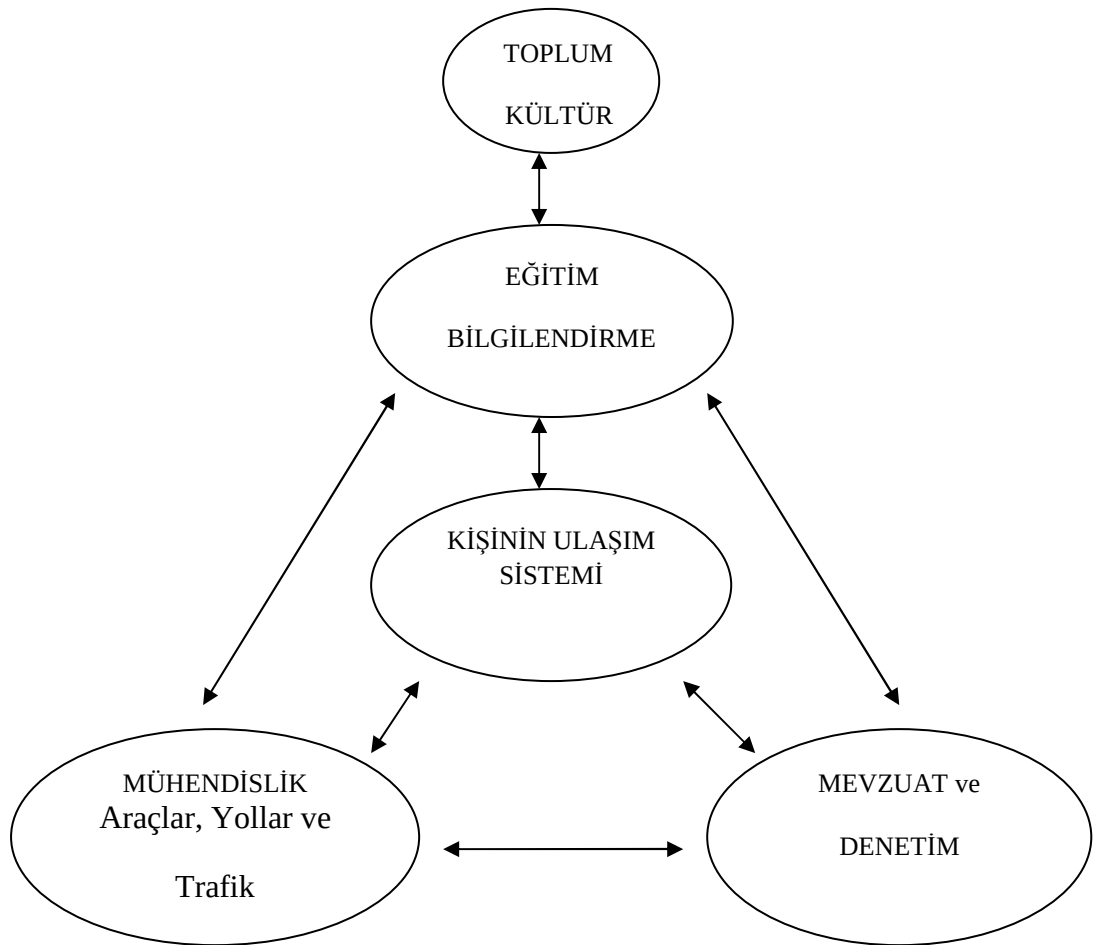
“Türkiye’nin trafik güvenliği olgusu içerisinde en önemli hususun eğitim olgusu olduğu” (Tanrıkulu, 2003:46), “trafik olgusunun ortaya çıkardığı düşünce ve eylem pratiğinin eğitimle bilinçlendirilmesi gerektiği” (Balkız, 1999:49) ve yol kullanıcısı eğitiminin, çocuklar için yol güvenliğini geliştirmede belki her zaman en iyi bilinen bir yol olduğu çeşitli yazarlar tarafından dile getirilmiştir (SWOV, 2009b). Twisk, Vlakveld ve Commandeur’a göre hem okullar tarafından sunulan resmi eğitim alanında hem de aileler tarafından sunulan resmi olmayan eğitim alanında trafik eğitimi için birçok girişim vardır. Çocukların trafiğe katılımını doğru ve

⁵ “Trafik Eğitimi” genel bir kavram olup bu çalışmada “Trafik eğitimi” ile yetişkinlere verilen “Sürücü Eğitimi” kastedilmemektedir. “Trafik eğitimi ve Trafik güvenliği eğitimi” ile örgün eğitimde okullarda uygulanmakta olan eğitim programı kastedilmektedir.

güvenli bir şekilde sağlamak için trafik eğitimi hayati derecede önemli olsa da, bu eğitimin ölçülebilir etkileri genellikle sınırlıdır. (Twisk, Vlakveld ve Commandeur'dan akt. SWOV, 2009a).

Trafik eğitiminin amacı, yol kullanıcılarının trafikte güvenli bir şekilde yer almaları için yol kullanıcılarını her açıdan eğitimle yeterli bir şekilde hazırlamaktır. Trafik eğitimi sadece trafik düzenlemeleri hakkında bilgi vermek değildir; çocuklar aynı zamanda yolda olduğu gibi çevrelerinde de gizlenen tehlikeler hakkında bilgi edinirler. Trafik eğitimi hayati derecede önemlidir. Hayati derecede önemli olmasına rağmen, çoğu okul trafik eğitimine beklenildiği kadar ilgi göstermezler (Traffic Education Contest, 2005). Trafik güvenliğini etkileyen faktörler arasında eğitimin yeri İsrail Eğitim Kültür ve Spor Bakanlığınca yayınlanan *Trafik Güvenliği Eğitimi* (1995) kitabında (akt. EGM, 2001; EGM, 1999b:58) Şekil-5'teki gibi gösterilmiştir:

Şekil 5: Trafik Güvenliğinde Eğitimin Yeri



(EGM, 2001; EGM, 1999b:58).

1.5. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ

Trafik Güvenliği Eğitimi, öğretimi ve tanıtımı, çocukları trafikte güvenli kılmak için bütüncül bir yaklaşımın önemli bir parçasıdır. Trafik güvenliği eğitimi ne okullarda başlayan ne de okullarda biten bir yaşam boyu öğrenme sürecidir (OECD, 2004:37). Trafik Güvenliği Eğitimi, trafik güvenliği çalışmasının anahtar desteğidir ve trafik güvenliği eğitimi, trafik davranış modellerini olumlu bir yönde etkilemeyi amaçlayan önlemler bütünüdür. Trafik güvenliği eğitiminde üç desteğin olması gerekir (Böcher’den akt. European Commission, 2005:8):

1. “Trafik kuralları ve durumlarının kavranması ve *bilginin* [vurgu eklenmiştir] artırılması,
2. Eğitim ve tecrübe yoluyla *yeteneklerin* [vurgu eklenmiştir] geliştirilmesi ve
3. Risk farkındalığı, kişisel güvenlik ve diğer yol kullanıcılarının güvenliği için *tutumları* [vurgu eklenmiştir] değiştirme ve/veya güçlendirme” (European Commission, 2005:8; Thomson vd., 1996:1–2).

Trafik güvenliği eğitiminin en önemli yöntem ve hedefleri ve bilgi, yetenek ve tutumlarla ilgili gerekli konular Şekil-6’da vurgulanmakta ve özetlenmektedir:

Şekil 6: Trafik Güvenliği Eğitiminin Tanımı

HEDEFLER Trafikte güvenli hareket ve uyum, Kısa vadede hayatta kalma tekniklerinin transferi, Uzun vadede ortaklık, güvenli ve sorumlu davranış		
YÖNTEMLER Okul (Ev) içi dersler, Gerçek trafikte ve korunmuş bölgelerde dışarı eğitimi Tartışma, Grup çalışması, Araştırma ve İncelemeler Halk içinde sunumlar, Yaratıcı teknikler, Eğitimde tiyatro v.b.		
BİLGİ Trafik kuralları ve durumları Kişisel riskler (yaşam ve sağlık) Riskli davranışların sonuçları Hareketlilik modellerinde yansıma ve sonuçları Trafikğin çevreyle ilgili, ekonomik ve sağlık riskleri...	YETENEKLER Motor beceriler Bilgi ve motor becerilerin trafikte güvenli katılıma dönüştürülmesi Konsantrasyon Mesafe ve hızın kestirilmesi Öz değerlendirme becerisi...	TUTUM Yükümlülük Kurallara uyum sağlama, risklerden kaçınma, güvenli ve sosyal sorumlulukla hareket etme için motivasyon Başkalarının güvenli ve sosyal sorumlulukla davranmaları için örnek insan olarak hareket etme Çevre dostu hareketlilik modelleri ve sürdürülebilir trafik biçimleri için taahhüt...

(European Commission, 2005a, s. 9).

Türkiye’de trafik sorununun çözümü sürecinde, AB ülkeleri⁶ ve diğer çağdaş ülkelerdeki trafik eğitim sistemleri model alınarak, kaliteli bir trafik güvenliği eğitiminin, ülkemizde uygulama gerekliliği aşîkârdır. Bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi ve trafik kültürü oluşmuş sürücü ve yayaların yetiştirilmesi ancak eğitimle gerçekleşebilir. Bireylerde trafik davranışının geliştirilmesi ve bir kültür olarak yerleştirilmesinin gerekliliği ortadadır. Bu bilincin gelişmesi de eğitime, ekonomik gelişmenin getireceği iyileşmeye, teknik ve fiziki altyapının geliştirilmesine, denetim ve yasaların yaptırımının sağlanmasına ve bu konu ile ilgili resmi ya da resmi olmayan tüm kuruluş ve organizasyonlar arasındaki koordinasyonun oluşturulmasına bağlıdır.

Türkiye’de istendik trafik kültürünü oluşturmak ve trafik problemine kalıcı olarak çözümler bulabilmek için, trafik konusunda etkin bir eğitim ve toplumsal bilinçlenme gerekmektedir. Eğitim ve insan faktörünün yanı sıra toplumsal bilinçlenme ve duyarlılık da yine trafik eğitimiyle doğrudan ilişkilidir. Pampal vd., (1999:3) göre

Türkiye’de trafik kazalarının önlenmesinde, eğitim düzeyinin artmasının önemli bir rol oynayacağı bir gerçektir. Son on beş yıldaki çalışmalar sonucu sürücülerimizin eğitim düzeyinin artmasının ölümlü kazaları azaltması, bundan sonra yapılacak çalışmaların hızlanmasının gerekliliğini göstermektedir...Okul öncesinden başlayarak, üniversiteye kadar “Trafik ve Ulaşım” konusunda verilen her türlü eğitim, özellikle sürücülerimizin eğitime yönelik kurslar, trafiğı denetleyen ve düzenleyenlerin eğitimi, hatta altyapıdan sorumlu olanların eğitimi birbirleri ile uyumlu olmak zorundadır. Trafik eğitimi sadece okul öncesi ya da okul döneminde değil, hayat boyunca geçerli bir süreç olduğu toplum tarafından kabul edilmelidir.

Trafik güvenliği eğitimi sadece güvenli sürüş değildir. Trafik güvenliği eğitimi, güvenli olmakla ilgili tutumları değiştirmek, trafikle ilgili bilgiyi geliştirmek ve başkalarının trafikte güvenli olduklarından emin olmaktır (Department of

⁶ Avrupa Birliğı üyesi devletler, 1958 yılındaki Avrupa Ekonomik Topluluğı başlangıcıyla Avrupa Birliğı olan ve 25 üyesi bulunan topluluğun her hangi bir üye devletini ifade eder. Romanya ve Bulgaristan’ın 2007 yılında AB’ye üyeliğıyle bu sayı şimdi 27’dir. Fakat bu çalışmaya Romanya ve Bulgaristan dâhil edilmemiştir.

Transport and Main Roads, 2009:2). Eğitimin yol güvenliğini geliştirmeye yapabileceği katkıyı toplumdaki bütün bireylerin anlamalarına yardımcı olmak üzere Yeni Zelanda’da Trafik Güvenliği Eğitimi Strateji Planı geliştirilmiştir. Bu planda trafik güvenliği eğitiminin birincil rolünün veya trafik güvenliği eğitiminden öncelikli beklentinin kişisel gerekli bir mesele olarak yol güvenliği farkındalığını arttırmak, trafik bilgisini yükseltmek ve becerileri geliştirmek olduğu ifade edilmektedir. Trafik güvenliği eğitimi nedir? sorusuna cevap olarak, bu plan trafik güvenliği eğitiminin daha geniş ortamında davranışı aşağıdaki şekilde olumlu bir şekilde etkileyeceğini ngrmştir:

- Doğru ve uygun bilgileri geliştirerek ve teşvik ederek ve yol güvenliği kavramlarını ve trafik kurallarını kavratarak;
- Tüm yol ulaşım ağını etkileyen, sağlayan ve kullananların doğru ve uygun becerilerini geliştirerek, ilerleterek ve öncelikli hale getirerek;
- Kişisel güvenlik ve kendimizin ve diğerlerinin güvenliği için bireysel sorumluluklara, kültürel değerlere, yaşam becerilerine, hayatta kalma tekniklerine, optimum ulaşım sistemi kullanımı ve risk farkındalığına karşı doğru ve uygun toplum tutumları geliştirerek ve kuvvetlendirerek ve
- Yol güvenliği ile ilgili etkinlikler için destekleri yükseltip teşvik ederek etkiler (The National Road Safety Committee, 2008:iv–1).

Trafik güvenliği hakkında üzerinde en çok durulması gerekli konu eğitimidir. Trafikte eğitim; sürücü eğitimi, yaya eğitimi, yolcu eğitimi, denetim yapanların eğitimi, hatta bir kaza sonucunda ortaya çıkan sorunlarda haber vericilerin eğitimi gibi pek çok kişiyi kapsar. Eğitim faaliyetlerinin amacı, toplumumuzda düzenli ve güvenli bir trafik ortamının tesis edilmesi, trafik kurallarına alışkanlık kazandırılması, dolayısıyla trafik kazalarının nedenleri, alkollü, uykusuz, yorgun ve hızlı araç kullanmadaki olumsuz etkiler gibi konularda eğitici yayınlar, radyo, televizyon ve yazılı basın vasıtasıyla daha etkili olarak toplumun bilinçlendirilmesidir. İnsan faktörünün kazaya sebep olan kusurlu unsurlar arasındaki payının azaltılabilmesi ve böylece trafik güvenliğinin sağlanarak trafik kazalarındaki artışın önüne geçilebilmesi için trafikte yer alan sürücü, yaya ve yolcuların eğitimlerine önem verilmesi gerekmektedir.

1.6. TRAFİK EĞİTİMİNİN TARİHÇESİ

Bu kısımda Trafik Güvenliği Eğitiminin, Avrupa Birliği⁷ ülkelerinde ve Türkiye’deki okullarda ders olarak okutulmasının tarihi gelişimine, trafik eğitiminden sorumlu yasal kurum ve kuruluşlara, okullarda trafik güvenliği eğitiminin neden verilmesi gerektiğine, trafik güvenliği eğitiminin amaçlarına, etkili bir trafik güvenliği eğitiminin temel ilkelerinin neler olduğuna, trafik güvenliği eğitim programına (müfredatı), trafik güvenliği eğitimi öğretmenlerine ve trafik güvenliği eğitimi alanındaki yeni gelişmelere yer verilmiştir.

Trafik olgusundan bahsedilince genelde akla ilk kara trafiği gelir. Dünyada ve Türkiye’de motorlu araç sayısının ve nüfusun giderek artması, otomotiv sanayisindeki gelişmeler, her geçen yıl trafik kazalarının artması ve bu kazalar sonrasında büyük can ve mal kaybı dikkatleri trafik olgusuna ve karayolu trafik güvenliği kavramına daha fazla çekmiştir. Sadece Türkiye’nin değil, dünyanın birçok ülkesinin öncelikli sorunlarından olan trafik sorunuyla baş edebilmek ve güvenli bir trafik ortamı oluşturmak üzere bazı önlemler ön plana çıkmıştır.

İstatistiklere göre trafik kazalarının en önemli nedeni sürücü kusur ve ihmalleridir. Trafik kazalarında insan unsuru etkili olunca trafik güvenliği bağlamında etkin ve verimli bir trafik eğitimi trafik sorununu en aza indirmede önemli bir tedbir olarak görülmüş ve Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde ve Türkiye’de okullarda trafik eğitimi verilmeye başlanmıştır. Bir sonraki başlıkta AB ülkelerinde ve Türkiye’de Trafik Güvenliği Eğitiminin tarihsel gelişimine kısaca değinilecektir.

1.6.1. Avrupa Birliğindeki Ülkelerde Trafik Güvenliği Eğitiminin Tarihçesi

AB ülkelerindeki trafik güvenliği eğitiminden bahsedilirken tüm ülkeleri kapsayan bir anlatım yerine geçmiş yıllarda trafik eğitimindeki ana gelişmeleri anlatan bir yol izlenmiştir. AB ülkelerindeki trafik güvenliği eğitimindeki ana gelişmeler genel olarak aşağıdaki gibi özetlenebilir (European Commission, 2005a:15–18): AB’de trafik güvenliği eğitimine 1930’larda başlanmıştır. Trafik güvenliği eğitimine ilk

⁷ Avrupa Birliği, üye devletler olarak bilinen 27 bağımsız devletten oluşmaktadır. Bunlar; Almanya, Avusturya, Büyük Britanya, Belçika, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Kıbrıs, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Macaristan, Malta, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Yunanistan’dır. Fakat bu çalışmaya Romanya ve Bulgaristan dahil edilmemiştir.

başlanıldığı yıllarda çocuklar için trafik eğitimi onlara trafik kurallarını ve belirli trafik olaylarında nasıl davranacaklarını öğretme şeklinde yapılmaktaydı. Çocukların psikolojik ve motor beceriler yönden gelişmelerinin bilgiyi beklenildiği gibi kullanmalarını nasıl etkilediği hakkında çok az bir anlayış vardı. İlk kullanılan öğretim materyalleri de kazalar olduğunda suçlanacakların çocuklar olduğunu çünkü çocukların yetişkinlerin kendilerine öğrettikleri gibi hareket etmediklerini göstermektedir.

İngiltere'deki gelişmeler trafik güvenliği eğitimindeki evrimi anlamamıza yardım edecektir. Trafik güvenliği eğitimi, İngiltere'de okullarda 1920'den beri öğretilmektedir. İlk yol güvenliği kitapçığı 1935 yılında "Önce Güvenlik" Ulusal Birliği⁸ tarafından yayımlandı. 1950 ve 1960'lı yıllarda İngiltere'de RoSPA⁹ trafik eğitimi ile ilgili birçok kulüp kurdu. Bu kulüpler çocuklar tarafından kullanılan birçok poster ve kitap yayımladı. 1970'te RoSPA yeniden şekillendirildi ve yerel yetkililer trafik güvenliği eğitiminden öncelikli sorumlu oldular. 1980'nin başlarında yerel yetkililerin kendi kendilerine yeni program ve materyal geliştirmeleri çok yaygın bir hale geldi. Çocukların psikolojik ve fiziksel sınırlılıklarının çocukların okulla edindikleri bilgileri kullanmada nasıl etkilediğine yönelik birçok araştırma yapıldı. Çocukların yetenekleri zamanla geliştiğinden dolayı, çocukların trafikle baş edebilme yetenekleri de yaşla birlikte artmaktadır. Bu çalışmalar sonucunda 1970'li yıllarda trafik güvenliği eğitimi stratejilerinde bazı değişiklikler yapma ihtiyacı doğdu.

Trafik güvenliği eğitimi, İsveç'te ilk olarak 1936 yılında okul programına dâhil edildi ve trafik eğitimi için kitapçık hazırlanmasının akabinde 1953 ve 1961 yıllarda da diğer kitapçıklar hazırlandı. 1936'dan beri çeşitli gönüllü kuruluşlar okul personeli için eğitim düzenlemekte ve öğretim materyalleri geliştirmektedirler. Yol Güvenliği için Ulusal Birlik¹⁰ yaklaşık 300 İsveç belediyesinin 150'sinde öğretmenler için seminerler düzenledi. 1960 ve 70'li yıllarda 400 katılımcının hepsini birden içeren 6 farklı bölgede polisler ve öğretmenler için hafta sonu yaz

⁸ "Önce Güvenlik" Ulusal Birliği (The National 'Safety First' Association): Bu birliğin adı 1941 yılında Kazaların Önlenmesi için Kraliyet Cemiyeti (Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA) olarak değiştirilmiştir.

⁹ RoSPA: Royal Society for the Prevention of Accidents (Kazaların Önlenmesi için Kraliyet Cemiyeti)

¹⁰ National Society for Road Safety (NTF)

kursları düzenlendi. 1967’de İsveç hükümeti trafik güvenliği eğitimi öğretmenlerini desteklemek için okullara ek maddi destekler sağladı ve 1968’de İsveç hükümeti yeni Trafik Güvenliği Dairesi (TSV) yoluyla trafik güvenliği eğitiminin sorumluluğunu doğrudan üstlendi. 1976 yılı İsveç’te trafik güvenliği eğitimi için dönüm noktası oldu. Trafik güvenliği eğitimi için yeni, yenilikçi amaçlar belirlendi:

- Araçların sebep olduğu trafik güvenliği problemleri hakkında çocukların anlayışını geliştirmek,
- Güvenlik hususunda çocukların kendi davranışlarının etkisi ve önemi hakkında çocukların farkındalığını geliştirmek,
- Trafik güvenliği problemlerini çözmede çocukların sorumluk hissetmelerini ve sürece dâhil olmalarını teşvik etmek.

İsveç’te 1980’lerin sonlarında yeni eğitim programında trafik güvenliği eğitimi konuları sosyal ve bilimsel dersler arasında zikredildi. Geleneksel trafik güvenliği eğitimi yerine trafik güvenliği eğitiminde proje tabanlı öğrenme yaklaşımı kullanılmaya başlandı. 1990’larda trafik güvenliği eğitiminin okullar, aileler ve belediyelerin yakın işbirliğini içeren bir bakış açısından verilmesi yönünde reform çalışmaları yapıldı.

Danimarka’da trafik güvenliği eğitimi, 1947’nin başlarında zorunlu ders olarak okullarda okutulmaya başlandı ve o zamandan beri halen de zorunlu bir ders olarak okutulmaktadır. Başlangıçta eğitim, kurallara ve işaretlere yoğunlaşmakta ve trafik eğitiminin büyük bir kısmı sınıflarda verilmekteydi.

Finlandiya’da trafik eğitimi, eğitim programına 1954 yılında ilave edildi ve zorunlu yapıldı. 1967’de yurttaşlık eğitimi yeni bir ders olarak ortaya çıkınca trafik güvenliği eğitimi de yurttaşlık eğitimi içinde işlenen konulardan biriydi. Yurttaşlık eğitimi sona erince, trafik güvenliği eğitimi farklı derslerde özellikle beden eğitimi dersinin bir parçası olarak verilmeye başlandı. 2004 yılında temel eğitim için yeni milli eğitim programı onaylandı. Trafik güvenliği özellikle sağlık çalışmaları ile yakın ilişki içinde ve fakat aynı zamanda çevresel, fiziki ve sosyal çalışmaların bir parçası olarak yürütüldü.

Avusturya’da trafik güvenliği eğitimi, 1953 yılından beri ilkokullarda polis memurları tarafından verilmektedir. 1997’de ilkokullar için birçok bakanlığın

müşterek katkısı olan “Standart Program” adında standartlaştırılmış bir yolcu eğitimi geliştirildi. 1989’da 10–11 yaş öğrenciler için gönüllü bisiklet eğitimi ve 15 yaş gençler için de gönüllü motosiklet eğitimi başlatıldı. 1992’de trafik güvenliği eğitimi, ilkokullarda 6 yaşından 10 yaşına kadar 4 yıllık bir süre zarfında yılda 10 saat olarak öğretim programının zorunlu bir parçası oldu.

Polonya’da trafik güvenliği eğitimi, ilk olarak 1957’de eğitim programına dâhil edildi. 1972’de trafik güvenliği eğitimi, Ulusal Yol Güvenliği Programında zikredildi ve 1974’te ise trafik güvenliği eğitimi, Eğitim Bakanlığı yönetmeliğinin bir parçası oldu. 1995’te onaylanan yönetmelikle trafik güvenliği eğitimi, ilkokul ve ortaokullarda zorunlu hale geldi. 1999 yılında Polonya eğitim sisteminde yapılan köklü reformlardan sonra trafik güvenliği eğitimi, anaokullarında, ilkokul ve ortaokullarda (13–16 yaş arası) zorunlu yapıldı.

Almanya’da trafik güvenliği eğitimi, 1930’larda okullarda veriliyordu fakat 1970’li yıllarda çok önemli bir konu haline geldi. Bu yıllarda Almanya’da trafik kurbanlarının ve ciddi şekilde yaralanan çocukların sayısı, diğer Avrupa ülkelerine kıyasla çok yüksekti. Bu yıllar aynı zamanda çocuk davranışlarının gelişimsel ve psikolojik yönleri ve çocukların yaş gruplarına göre yetenekleri hakkında bilimsel araştırmaların yapılmaya başlandığı yıllardı. Bu araştırmalar neticesinde hala uygulanmakta olan ve fakat çoğu kez yenilenen “Çocuk ve Trafik” adlı çok geniş ve kapsamlı bir programın geliştirildi. Trafik güvenliği eğitimi, 1972’den beri Almanya’da okullarda zorunlu olarak okutulmaktadır. Almanya’da trafik güvenliği eğitimi, artık sadece trafik güvenliği meselesi olarak düşünülmemekte fakat çevre, sağlık ve sosyal eğitim gibi geniş bir kapsamda ele alınmaktadır. Bu bağlamda, “Hareketlilik Eğitimi” kavramı gündeme getirilmiştir.

Çek Cumhuriyeti, Macaristan ve Slovakya 1980’nin başlarında anaokullarında ve ilkokullarda temel trafik güvenliği eğitimi paket programları sunmaya başladı ve bu paket programlar 1989’a kadar zorunluydu. 1989’da İspanya’da eğitim reformu çalışmalarında öğretim programında trafik güvenliği eğitiminin yatay özelliği tanımlanınca, trafik güvenliği eğitiminde dönüm noktasına ulaşıldı. Trafik güvenliği eğitiminin içeriği bu yeni ilkeye göre uyarlandı: trafik güvenliği eğitimi ilkokul öğretim programlarında yatay bir konu haline geldi ve trafik güvenliği eğitimi ortaokullarda farklı derslerle bütünleştirildi. Kıbrıs 1991’de

ve İtalya 1992’de trafik güvenliği eğitimini ilkokullardaki programlara dâhil etti. Litvanya 1991’de trafik güvenliği eğitiminde önemli adımlar attı. İrlanda’da 1999’da trafik güvenliği eğitimi ilkokullarda verilince, trafik güvenliği eğitimine temel teşvik verildi.

Slovenya 1998’de trafik güvenliği eğitimini disiplinler arası bir ders olarak okutmak üzere ilkokullar için yeni bir öğretim programı hazırladı ve 1999’da trafik güvenliği eğitim için yönergeleri içeren anaokulları için öğretim programı onaylandı. Estonya’da ilkokul ve ortaokullarda trafik güvenliği eğitiminin durumunu tanımlayan trafik güvenliği eğitimi hakkında hükümetin eylem planı 2001’de onaylandı. Malta 2002’de ilkokullarda seçmeli (gönüllü) trafik güvenliği eğitimi verdi. Fransa 2002’de trafik güvenliği eğitimini matematik, fizik, biyoloji ve yurttaşlık eğitimi gibi birçok dersle bütünleştirilmesi gereken disiplinler arası ve yatay bir konu olarak okul programında trafik eğitimi vermeye başladı. Hollanda, Sürekli Yol Güvenliği Eğitiminin başarılı bir şekilde uygulanmasının önceliklerini tanımlayan çalışma raporlarıyla okul öncesi eğitimden yaşlıların eğitimine kadar “yaşam boyu trafik güvenliği eğitimi” ilkelerini belirledi (Dragutinovic ve Twisk, 2006:31–36; European Commission, 2005a:15–18)

1.6.2. Türkiye’de Trafik Güvenliği Eğitiminin Tarihçesi

Okulların eğitim programlarında trafik eğitimi 1950’li yıllarda yer verilmesine rağmen ders olarak trafik eğitimi okullarda sonraki yıllarda verilmeye başlamıştır.

Trafik eğitiminin okulların eğitim programlarında yer alması 1958 yılında olmuştur. Trafik eğitiminin öğretim sistemine paralel olarak Sosyal Bilgiler ve Hayat Bilgisi derslerinde yer alması sağlanmıştır. 1974 yılında, 9. Milli Eğitim Şurasının aldığı kararla, ortaokullarda trafik seçmeli dersler arasında yer almıştır. 13.10.1966 tarih ve 12425 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Trafik Fonu Tahsis Yönetmeliğinin ilgili maddeleri Çocuk Trafik Eğitim Parklarına hizmet ve fon tahsisinin göz önünde bulundurulmasını istemiş ve yönetmeliğe göre Çocuk Eğitim Parklarının yapılması konusunda Belediye ve İl Özel İdarelerine görev verilmiştir (Tombaklar, 2002:8–9).

06.06.1983 tarih ve 2140 sayılı Tebliğler Dergisi'nde yayımlanan İlkokul, Ortaokul, Lise ve Dengi Okullar Eğitici Çalışmalar Yönetmeliği'nin "Eğitici Kollar" bölümünde 'Trafik Koluna', "Okullarda Kutlanacak veya Anılacak Gün ve Haftalar" bölümünde ise 'Trafik Haftasına' yer verilmiştir. Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 29.01.1992 tarih ve 131 sayılı kararı ile Trafik Güvenliği Eğitimi ortaöğretim programında "Trafik Bilgisi" adında ilk defa seçmeli bir ders olarak yer almıştır (MEB, 2005; Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60; ttkb.meb.gov.tr, 2010). Yani trafik güvenliği eğitimi, Türkiye'de ilk defa 1992 yılında seçmeli ders olarak ortaöğretimde okutulmaya başlanmıştır.

1996–1997 eğitim-öğretim yılında temel eğitimin ilk beş yılında trafik eğitimi, haftada birer saat olmak üzere dönüşümlü olarak "Çevre, Sağlık, Trafik ve Okuma" dersleri içinde verilmiştir (Tombaklar, 2002:2). 1996 yılında Karayolları Trafik Kanununda yapılan değişiklik ile trafik güvenliği eğitiminin ilköğretim ve ortaöğretimde zorunlu ders olarak okutulması kabul edilmiştir (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:47). Bu bağlamda, Türkiye'de ilk olarak 10.09.1997 tarih ve 143 sayılı Karar ile kabul edilen, İlköğretim Okulu Haftalık Ders Çizelgesinde, 6. ve 8. sınıflara haftada 1 saat zorunlu trafik ve ilkyardım dersi konulmuştur. Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 03.11.1997 tarih ve 155 sayılı kararı ile de İlköğretim Trafik ve İlkyardım Eğitimi (6. ve 8. sınıflar) Dersi Öğretim Programı kabul edilmiştir.

1992 yılından itibaren Trafik Eğitimi 1–2 şeklinde ortaöğretim okullarında seçmeli ders olarak verilen trafik dersi, 2492 sayılı Tebliğler Dergisi'nde yayınlanan MEB Talim Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 19.08.1998 tarih ve 174 sayılı kararı ile yine seçmeli ders olarak "Trafik Bilgisi" ismiyle verilmeye devam etmiştir. 1997–1998 eğitim-öğretim yılından itibaren ilköğretim okullarının 6. ve 8. sınıflarında trafik güvenliği eğitiminin haftada 1 saat zorunlu bir ders olarak okutulmasına başlanmasına rağmen Karayolları Trafik Kanunu gereği ortaöğretimde de zorunlu olması gereken trafik güvenliği eğitimi dersi, 2007–2008 eğitim-öğretim yılına kadar ortaöğretimde seçmeli ders olarak okutulmuştur. Dolayısıyla 2007–2008 eğitim-öğretim yılından sonra ancak ortaöğretim 11. sınıfta "Trafik ve İlkyardım" dersi ilk kez haftada 1 saat zorunlu ders olarak okutulmaya başlamıştır (MEB, 1992; 1997; Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60). Bu ders özel okullar ve anadolu, fen vb. liselerin

11. sınıfında da zorunlu olarak okutulmaktadır. Trafik ve İlk Yardım dersinde Talim ve Terbiye Kurulu'nun 29.01.1992 tarih ve 12 sayılı Kararı ile kabul edilen öğretim programı uygulanmaktadır (MEB, 1992).

Türkiye’de Okul Öncesi Eğitimi Genel Müdürlüğü ile TRT işbirliği çerçevesinde “Okul Öncesi Eğitimi, Araştırma ve Geliştirme, Televizyon İle Program Yapma Projesi” kapsamında hazırlanan televizyonla eğitim programlarının bir bölümünde okul öncesi çocuklara yönelik trafik eğitimi ile ilgili animasyon ve drama yoluyla programlar hazırlanmış olup, 1998 Ekim ayından itibaren TRT 1, TRT-INT ve TRT GAP kanallarında yayınlanmıştır.

2004–2005 eğitim-öğretim yılında ilköğretim programı tekrar gözden geçirilmiş ve ilköğretimin ilk beş yılında “Trafik ve İlk Yardım”a ilişkin bilgilere Hayat Bilgisi dersi başta olmak üzere, İş Eğitimi ve Beden Eğitimi derslerinde yer verilmesine karar verilmiştir. İlköğretim 6. ve 8. sınıflarda yine haftada 1 saat süre ile “Trafik ve İlk Yardım” dersi zorunlu ders olarak yer almaktadır.

Talim ve Terbiye Kurulunun 14.07.2005 tarih ve 192 sayılı kararı ile 2005–2006 eğitim-öğretim yılından itibaren, yeni “Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersi”nin öğretim programı hazırlanıncaya kadar, 2005–2006 eğitim-öğretim yılından itibaren ilgili sınıfların zümre öğretmenlerince, Trafik ve İlk Yardım 6. sınıf öğretim programından belirlenecek konuların 4. sınıfta; 8. sınıf öğretim programından belirlenecek konuların ise 5. sınıfta, öğrencilerin düzeyi de dikkate alınarak okutulması kabul edilmiştir (MEB, 2005). Daha sonra, 17.07.2006 tarihinde Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığının 312 sayılı Kurul kararı ile ilköğretimde zorunlu olarak okutulan “Trafik ve İlk Yardım” dersi 6. ve 8. sınıflardan kaldırılarak 4. ve 5. sınıflarda haftada 1 saat zorunlu olarak okutulmaya başlanmıştır. Trafik güvenliği eğitimi öğretim programının içeriği de bu doğrultuda değiştirilerek 2007–2008 eğitim-öğretim yılından itibaren “İlköğretim Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı” uygulanmaya başlanmıştır.

Daha sonra, Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı’nın 03.11.1997 tarih ve 155 sayılı kararı ile kabul edilen İlköğretim Trafik ve İlk Yardım Eğitimi (6. ve 8. sınıflar) Dersi Öğretim Programı 6. sınıfta 2007–2008 öğretim yılı ve 8. sınıfta ise 2008–2009 öğretim yılı itibariyle uygulamadan kaldırılmıştır. 2007 yılında Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı’nın 04.06.2007 tarihli ve 111 sayılı Kurul Kararı ile kabul

edilen “İlköğretim Okulları Haftalık Ders Çizelgesi”ne göre “Trafik ve İlk Yardım Dersi”nin adı “Trafik Güvenliği” olarak değiştirilmiştir. Ayrıca Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı’nın 25.12.2008 tarihli ve 279 sayılı Kararı eki İlköğretim Kurumları Haftalık Ders Çizelgesi gereği ilköğretim okullarında 4. ve 5. sınıflarda Trafik Güvenliği dersi haftada 1’er saat okutulmaktadır (MEB, 2007; 2008).

1996 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda (1983:8) yapılan bir düzenleme ile okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen Trafik Genel Eğitim Planını (TGEP) hazırlama ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulama görevi Milli Eğitim Bakanlığına verilmiştir. Konuyla ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri de alınarak bu amaç doğrultusunda hazırlanan TGEP 12.10.2001 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1997 yılında 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun (1983:47) 125. maddesi ile ise yerel, bölgesel ve ulusal radyo ve televizyon kuruluşlarının, haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitim programlarına ayırmaları zorunlu hale getirilmiş ve programların denetiminin ise Radyo ve Televizyon Üst Kurulu (RTÜK) tarafından yapılması düzenlenmiştir.

1998 yılında, Karayolları Trafik Kanununun (1983:46-47) 124. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan Çocuk Trafik Parkları Yönetmeliği ile okul öncesi çocuklara ve ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile il özel idareleri ve belediyelere, ilin ihtiyacına cevap verecek sayıda çocuk trafik eğitim parkı yapma/yaptırma görevi verilmiştir. MEB ise çocuk trafik parklarının okul öncesi çocukları ile ilköğretim ve ortaöğretim öğrencilerinin yararlanacağı şekilde planlamasını yapmak ve aksatılmadan uygulanmasını sağlamakla yükümlü tutulmuştur.

1997–2000 yılları arasında yürütülen Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği (KİTĞİ) Projesi kapsamında seçilen illerde, trafik yoğunluğunun fazla olduğu bölgelerde bulunan okullardaki öğretmen, öğrenci ve halkın bilinçlendirilmesi amacıyla, farklı illerden 322 proje okulundan 479 öğretmen, formatör öğretmen olarak eğitimden geçirilmiştir. Bu öğretmenlerin de bulundukları il veya ilçedeki okullarda görev yapan öğretmenlere kursta edindikleri bilgileri aktarmaları planlanmıştır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:6).

2010–2011 yılından itibaren uygulanacak olan İlköğretim Okulları Ders Çizelgeleri, seçmeli dersler ile açıklamaları 20.07.2010 tarihli ve 75 sayılı Talim ve Terbiye Kurulu Kararı belirlenmiştir. Buna göre; İlköğretim 4. ve 5. sınıflarda okutulmakta olan “Trafik Güvenliği” derslerinin öğretim programları birleştirilerek 2012–2013 öğretim yılından itibaren sadece 5. sınıfta haftada 1 ders saatinde uygulanacak ve 4. sınıfta bu dersten boşalan 1 ders saatinde de “Serbest Etkinlikler” yapılacaktır. Trafik güvenliği dersi işlenirken “ders içi faaliyet” kapsamında, gerektiğinde tıp doktoru ve trafik polislerinden yararlanılabilecektir. Aynı şekilde 20.08.2010 tarih ve 76 sayılı karar ile ise trafik eğitimi ortaöğretim okullarında 12. sınıflarda haftada 1 saat uygulanmak üzere zorunlu dersler arasında yer alacaktır (MEB, 2010b).

Trafik ve İlk Yardım dersi, eğitim fakülteleri sınıf öğretmenliği bölümlerinde haftada iki saat yarım dönem zorunlu ders olarak okutulmaktadır. Marmara Üniversitesi, Gazi Üniversitesi ve Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültelerinde bu dersi okutabilecek öğretim görevlisinin bulunmadığı ve bu alandaki eksikliğin tıp doktoru, trafik polisi veya beden eğitimi branşında bulunanlar tarafından giderilmeye çalışıldığı görülmüştür. Bazı fakültelerde ise milli eğitim müdürlüklerinin açmış olduğu Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretici Sertifikası almış öğretim görevlileri tercih edilmektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:61).

Trafik güvenliği konusunda lisans düzeyinde verilen bir eğitim yoktur. Bu bağlamda, 1993 yılında Türkiye’de ulaşım konusunda eğitilmiş ve uzmanlaşmış eleman açığını kapatmak amacıyla, Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü bünyesinde Fen Bilimleri Enstitüsüne bağlı olarak lisansüstü düzeyde eğitim veren Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı açılmıştır (Pampal vd., 1999). Meslek Yüksek Okullarında ulaşım ve trafiğin çeşitli alanlarında eğitim veren bölümler bulunmaktadır. 4 yıllık üniversitelerde İnşaat Mühendisliği ve Şehir ve Bölge Planlama alanlarında lisans seviyesinde eğitim veren bölümlerin içeriğinde ulaşım ve trafik ile ilgili dersler verilmektedir. Trafik ile ilgili eğitim, lisansüstü düzeyde verilmekte ancak bu da yeterli olmamaktadır.

1.7. YASAL OLARAK TRAFİK EĞİTİMİ VE SORUMLU KURUMLAR

Bu kısımda Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde ve Türkiye'deki okullarda Trafik Güvenliği Eğitiminin yasal çerçevesi ve trafik güvenliği eğitiminden sorumlu kurumlara değinilecektir. Eğitim sürekli gelişen dinamik bir süreç olduğundan AB'de ve Türkiye'de trafik güvenliği eğitimi sürecindeki reform çalışmaları da sürekli devam etmektedir. Bu bağlamda, trafik güvenliği eğitiminden sorumlu kurum ve kuruluşların işlevleri de kısa ve uzun vadede değişebilmektedir.

1.7.1. Avrupa Birliğindeki Ülkelerde Yasal Olarak Trafik Eğitimi ve Sorumlu Kurumlar

Diğer ülkelerden deneyimler, öğretmenler arasında okullarda trafik güvenliği eğitiminin genellikle düşük önceliğe sahip olduğunu göstermektedir (SweRoad, 2001b:21). Uluslar arası olarak, çocuk güvenliği ve eğitimin önemi Birleşmiş Milletlerin Çocuk Hakları Sözleşmesinde ve Birleşmiş Milletlerin 1968 Yol Trafik Sözleşmesi 3. maddesinde “Bu sözleşmeyi imzalayan taraflar tüm okul düzeylerinde sistematik ve sürekli trafik eğitimini sağlamak üzere gerekli adımları atmalılar” şeklinde ifade edilmiştir (unicef.org, 2010; 1968 Yol Trafik Sözleşmesi).

İş eğitim olunca, Eğitim Bakanlığı trafik güvenliği eğitiminde önemli bir rol oynamaktadır. Eğitim Bakanlığı, çoğu Avrupa Birliği (AB) ülkesinde öğretim programının bir parçası olarak trafik güvenliği eğitimini sağlamak ve yönetmekle sorumludur. Örneğin, Avusturya, Belçika (Flanders: Belçika, Fransa ve Hollanda'nın bir kısmını içine alan Belçika'nın bir bölgesi), Almanya (Kültür Bakanlıkları – Devlet düzeyinde), Çek Cumhuriyeti, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya (Ulusal Kurul), Litvanya, Letonya, Hollanda, Polonya, Portekiz, Slovakya ve Macaristan'da Eğitim Bakanlığı öğretim programı ve kılavuzlar hazırlamakla sorumludur. Eğitim Bakanlığı bazı ülkelerde bu sorumluluğun da ötesine gitmektedir. Örneğin, Fransa, İtalya ve Slovenya'da okullarda trafik güvenliği eğitiminin organizasyonu ve materyaller için Eğitim Bakanlığı çok ciddi bütçeler sağlamaktadır (European Commission, 2005a).

AB ülkelerinin çok büyük bir çoğunluğunda okullar ve dolayısıyla da öğretmenler trafik güvenliği eğitimi dersini okutmaktan sorumludurlar. Bununla birlikte polislerin de bu süreçte önemli rol oynadığı bazı ülkelerde gözlenmektedir. Tablo-5'te AB'de trafik güvenliği eğitimi derslerinin kimler tarafından verildiği özetlenmiştir:

Tablo 5: AB'de Trafik Güvenliği Eğitimi Derslerinin Kimler Tarafından Verildiği

<i>Trafik Güvenliği Eğitimini Verenler</i>	<i>Ülkeler</i>
Çoğunlukla okul öğretmenleri tarafından (polis tarafından desteklenir)	Avusturya, Belçika, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, Slovakya, Slovenya, İsveç, Büyük Britanya ¹¹
Çoğunlukla polisler tarafından (öğretmenler tarafından desteklenir)	İspanya, Çek Cumhuriyeti
Çoğunlukla yol güvenliği konseylerinin personelleri, öğretmenler, polis ve yerel yetkililer tarafından	Fransa, Malta, Portekiz

(European Commission, 2005a:24).

Çoğu AB ülkesinde trafik güvenliği eğitimi birçok Bakanlık arasında paylaşılmış bir sorumluluk olarak ele alınmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, AB ülkelerinde trafik güvenliği eğitimi konusunda Eğitim Bakanlığının yanında ikincil önemli rolü oynar. Macaristan, Avusturya (Trafik Güvenliği Fonu - VSF), Hollanda, Almanya, Fransa, İtalya ve Yunanistan'da Ulaştırma Bakanlığı trafik güvenliği eğitimi program geliştirmeyi, materyalleri ve araştırmaları finanse eder. Ulaştırma Bakanlığı, Kıbrıs ve Çek Cumhuriyeti'nde trafik güvenliği eğitimi programlarının koordinasyonlarını sağlar. Lüksemburg ve Letonya'da ise Ulaştırma Bakanlığı, trafik güvenliği eğitimi ajanslarını finanse eder (European Commission, 2005a).

Birçok AB ülkesinde bu iki bakanlığın dışında diğer kuruluşlar da trafik güvenliği eğitimi için ulusal düzeyde anahtar sorumluluklara sahiptirler (European Commission, 2005a:19-21):

¹¹ Büyük Britanya (United Kingdom): İngiltere, İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda'dan oluşur.

- Kuzey İrlanda ve İskoçya’da ulusal düzeyde stratejileri belirleyen Çevre Şubesi¹² araştırmalara ve kampanyalara parasal kaynak sağlar.
- Almanya’da Alman Trafik Güvenliği Konseyi¹³ küçük çocuklar için Yol Güvenliği Okullarından sorumludur.
- İspanya’da Trafik Genel Müdürlüğü (İçişleri Bakanlığı’nın bir parçası) trafik güvenliği eğitimi personeli için eğitim ve öğretim sağlar.
- İsveç Yol Yönetimi¹⁴ İsveç Milli Eğitim Bakanlığı ile birlikte sorumlu bir kuruluş olmakla birlikte trafik güvenliği eğitiminin uygulamasında da aktif rol oynar.

AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda trafik güvenliği eğitimi için araştırma ve geliştirme, üretim ve yayım için parasal kaynak kamu sektöründen karşılanır. Trafik güvenliği eğitimi veren ana kuruluşların (özelde okullar ama aynı zamanda polis) parası da devlet kurumları tarafından ödenir. Bununla birlikte AB ülkelerinin neredeyse yarısında Ulaştırma Bakanlığı trafik güvenliği eğitimi için parasal kaynağı sağlamada önemli bir rol üstlenmektedir.

Danimarka, Finlandiya, Fransa, İrlanda, Letonya ve Çek Cumhuriyeti gibi ülkelerde yarı kamu ve kamu kuruluşları trafik güvenliği eğitimi program, eylem ve medyalarının geliştirilmesinde aktif olarak yer alırlar. Almanya, İspanya veya İtalya gibi diğer ülkelerde ise daha geniş kamu ve özel kuruluşlar bu görevler için sorumludurlar. Bu kuruluşlardan bazıları trafik güvenliği eğitimi materyallerini kısmen yayımlar ve dağıtırlar (European Commission, 2005a:23):

- Danimarka Yol Güvenliği Konseyi¹⁵ materyalleri geliştirir ve yayımlar,
- Finlandiya Kamu Yol Güvenliği Konseyi¹⁶ trafik güvenliği eğitimi için materyaller geliştirir, üretir ve eğitmen sağlar,
- Fransız Yol Önleme¹⁷ trafik güvenliği eğitimi vermede ana rol oynar,

¹² The Department of Environment (DOE)

¹³ German Traffic Safety Council (DVR)

¹⁴ The Swedish Road Administration (SRA)

¹⁵ The Danish Road Safety Council (RFSF)

¹⁶ The Finnish Public Road Safety Council – Liikenneturva

¹⁷ The French Road Prevention – Prevention Routière (PRF)

- İsveç Yol Güvenliği Ulusal Kuruluşu¹⁸ trafik güvenliği eğitimi için materyallerin sağlanmasında ve trafik güvenliği eğitimi öğretimine yardım eder,
- Büyük Britanya’da¹⁹ Kazaların Önlenmesi için Kraliyet Cemiyeti²⁰ ve İskoç Yol Güvenliği Harekâtı²¹ trafik güvenliği eğitimi için eylemler geliştirir ve materyaller yayımlar ve dağıtır.

Trafik güvenliği eğitimi bütün bir sistem olarak düşünüldüğünde Avrupa Birliği’ndeki bazı ülkelerde bölgesel düzeyde farklı uygulamalar da söz konusudur. Örneğin (European Commission, 2005a:27);

- Fransa ve Almanya okullarda trafik güvenliği eğitimi için farklı düzenlemeler geliştirmişlerdir.
- Almanya ve Avusturya’da eyaletler/iller trafik güvenliği eğitimi için çok ciddi bütçe sağlarlar. Avusturya’da bu düzeydeki okul konseyleri öğretmenler için eğitim verir. Almanya’da eyaletler, belirli trafik güvenliği eğitimi öğretim programı (ulusal ilkelere ek olarak) uygularlar.
- Portekiz’de trafik okullarının kurulması ve bakımı belediyelerin sorumluluğundadır.
- Büyük Britanya’da, Galler Yol Güvenliği Konseyi²² ve İskoçya Yol Güvenliği Harekâtı trafik güvenliği eğitimi stratejileri geliştirir, eylemlere parasal kaynak sağlar ve iyi örnekler hakkında bilgi yayımlarlar.

AB’deki bazı ülkelerde trafik güvenliği eğitimi politikasında çeşitli güçlü yerel müdahaleler de söz konusudur. Örneğin (European Commission, 2005a:27);

- Danimarka’da yerel polis, belediyeler ve okullar trafik güvenliği eğitimi ağının esaslı aktörleridir.
- Yunanistan’da trafik güvenliği eğitiminin anahtar unsurlarından biri olan Trafik Eğitim Parklarının kurulması ve bakımı belediyelerin sorumluluğundadır.

¹⁸ The Swedish National Society for Road Safety (NTF)

¹⁹ Büyük Britanya (United Kingdom): İngiltere, İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda’dan oluşur.

²⁰ The Royal Society for Prevention of Accidents (RoSPA)

²¹ The Scottish Road Safety Campaign (SRSC)

²² Road Safety Council of Wales (RoSCoW)

- İspanya’da yerel polis trafik güvenliği eğitimi derslerinin verilmesinde ana aktördür.
- İsveç’te, Danimarka’da olduğu gibi, yerel trafik güvenliği eğitimi girişimleri ve projeleri önemli bir role sahiptir.
- Büyük Britanya’da Yol Güvenliği Memurları²³ çoğu durumlarda yerel düzeyde görevlendirilirler.

1.7.2. Türkiye’de Yasal Olarak Trafik Eğitimi ve Sorumlu Kurumlar

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu (1983:8) ile okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planını hazırlama ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulama görevi Milli Eğitim Bakanlığı’na (MEB) verilmiştir. Dolayısıyla trafik güvenliği eğitimi genel olarak okullarda öğretmenler tarafından verilmekte, bazı illerde ise yükseköğrenim görmüş polisler trafik güvenliği dersine girmekte ve genel olarak da trafik eğitimi polisler tarafından desteklenmektedir.

2001 yılında uygulamaya konulan Trafik Genel Eğitim Planı (TGEP) iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, okullardaki trafik eğitimi, eğitimcilerin eğitimi ve okul dışı trafik hizmetleri ile eğitime yönelik mevcut durum tespiti, görüş ve öneriler ile yapılacak çalışmalara yer verilmiştir. Uygulama planı olan ikinci bölümde ise, yapılan tespitlerden hareketle belirlenen çalışma konularının tasnifleri yapılarak sorumlu birimler tespit edilmiş ve bu birimler koordinatör birimlerle ilişkilendirilmişlerdir.

Trafik Genel Eğitim Planının uygulanmasında koordinasyonu sağlamak ve gerekli değerlendirmeleri yapmak üzere Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü çalışanları arasından Trafik Genel Eğitim Planı sekreteri ve iki üyeden teşekkül eden Trafik Genel Eğitim Planı Sekretaryası oluşturulmuştur. Trafik Genel Eğitim Planını uygulamadan sorumlu kurum ve kuruluşlar aşağıda Tablo-6’da verilmiştir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:56):

²³ Road Safety Officers

Tablo 6: Trafik Genel Eğitim Planını Uygulamadan Sorumlu Kurum ve Kuruluşlar

<i>Milli Eğitim Bakanlığı</i>	<i>Diğer Kurum ve Kuruluşlar</i>
Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı	Başbakanlık Özürhüner İdaresi Başkanlığı
Teftiş Kurulu Başkanlığı	Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu
Okul Öncesi Eğitim Genel Müdürlüğü	Emniyet Genel Müdürlüğü
İlköğretim Genel Müdürlüğü	Jandarma Genel Komutanlığı
Ortaöğretim Genel Müdürlüğü	Karayolları Genel Müdürlüğü
Erkek Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü	Radyo ve Televizyon Üst Kurulu
Kız Teknik Öğretim Genel Müdürlüğü	Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
Öğretmen Yetiştirme Eğitimi Genel Müdürlüğü	Sivil Toplum Örgütleri
Çıraklık ve Yaygın Eğitim Genel Müdürlüğü	Yeşilay Cemiyeti Başkanlığı
Yükseköğretim Genel Müdürlüğü	Temel Sağlık Hizmetleri Genel Müdürlüğü
Yurtdışı Eğitim Genel Müdürlüğü	Üniversitelerin ilgili bölümleri
Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü	Yüksek Öğretim Kurulu (YÖK)
Özel Eğitim Rehberlik ve Danışma Hizmetleri Genel Müdürlüğü	Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu (TŞOF)
Eğitim Teknolojileri Genel Müdürlüğü	
Hizmet içi Eğitim Dairesi Başkanlığı	
Eğitim Araçları ve Donatım Dairesi Başkanlığı	
Sağlık İşleri Daire Başkanlığı	
İl-İlçe Milli Eğitim Müdürlükleri	

(Sayıştay Trafik Raporu, 2008:56).

Trafik Güvenliği Eğitimi bağlamında başta Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) olmak üzere Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM), Radyo ve Televizyon Üst Kurulu (RTÜK) ve il özel idareleri ve belediyeler trafik eğitimi için hazırlanan Trafik Genel Eğitim Planında (TGEP) rolü bulunan en önemli kurum ve kuruluşlardandır. Bu kuruluşlardan:

Milli Eğitim Bakanlığı'nın;

1. Motorlu araç sürücülerinin yetiştirilmesi için 123. madde gereğince sürücü kursları açmak, özel sürücü kursu açılmasına izin vermek, bunları her safhada denetlemek²⁴,

²⁴ Karayolları Trafik Kanunu Madde 8/a-1.

2. Resmi ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak²⁵,
3. Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak²⁶ (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:8),
4. İlköğretim ve orta öğretim okullarında, ders programlarına eğitim amacıyla zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri koymak²⁷,
5. Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma esaslarını belirlemek²⁸ gibi görevleri bulunmaktadır (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:47).

Karayolları Trafik Kanununun (1983:46) 122. maddesine göre ise “Öğretim kurumları dışında gerçek ve tüzel kişilerin karayolunu kullananların eğitimi ile ilgili çalışmaları, konu ve kapsam yönünden tespiti ve uygulama yönünden denetlemeye, Emniyet Genel Müdürlüğü’nün koordinatörlüğünde Emniyet ve Karayolları Genel Müdürlükleri yetkilidir. Eğitim çalışmalarının konu ve kapsamı ile uygulama esasları, denetleme usulleri yönetmelikte gösterilir”. Diğer yandan trafik eğitiminin içeriğinin ve önceliklerinin daha sağlıklı tespit edilebilmesi için, konu ile ilgili kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyona gereksinim duyulmaktadır.

EGM bünyesinde Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı’nın görevleri Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği’nin 54. maddesinde düzenlenmiştir. Genel olarak trafik güvenliği eğitimi bağlamında bu görevler aşağıdaki gibi listelenebilir;

1. Trafik hizmetlerinde ihtiyaç duyulan personelin yetişmesi amacıyla, hizmet içi eğitim faaliyetlerini düzenlemek ve gerektiğinde temel eğitimin yapılabilmesi için ilgili kuruluş ve birimlerle koordine sağlamak,

²⁵ Karayolları Trafik Kanunu Madde 8/a-2. (Değişik: 17.10.1996-4199/6 md.)

²⁶ Karayolları Trafik Kanunu 8/a-3. (Değişik: 17.10.1996-4199/6 md.)

²⁷ Karayolları Trafik Kanunu Madde 125- (Değişik: 17.10.1996-4199/41 md.) Milli Eğitim Bakanlığı’nca, ilköğretim ve ortaöğretim okullarında ders programlarına eğitim amacı ile zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri konulur.

²⁸ Karayolları Trafik Kanunu Madde 124- (Değişik: 17.10.1996-4199/40 md.) Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim ve denetim ve çalışma esasları ile diğer hususlar İçişleri, Bayındırlık ve İskan Bakanlıklarının görüşleri alınarak Milli Eğitim Bakanlığı’nca çıkarılacak yönetmelikle düzenlenir.

2. Trafik eğitimi konusunda basın ve yayın kuruluşlarıyla işbirliği yapılmasını sağlamak,
3. Trafik güvenliğine ilişkin projeler üretmek, uygulamak ve uygulatmak,
4. Trafikle ilgili bilgisayar projelerinde bulunan veri tabanı ya da illerden manüel olarak alınan formlardan ulaşılabilen konularda istatistik bilgileri hazırlamak,
5. Eskişehir Trafik Polis Eğitim Merkezi Müdürlüğünün yıllık eğitim planlarını hazırlamak ve personelin eğitimi konusunda etkinliğin artırılması yönünde çalışmalar yapmak,

Yine EGM bünyesinde Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü'nün görevleri de Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Kuruluşları Kuruluş, Görev ve Çalışma Yönetmeliği'nin 72. maddesinde düzenlenmiştir:

1. Karayolu trafik güvenliği ile ilgili eğitim faaliyetleri, seminer, sempozyum, kongre ve toplantılar düzenlemek ve bu alanda yurtiçi ve yurtdışında yapılan benzeri faaliyetlere katılmak.

Karayolları Trafik Kanununa (1983) göre Radyo ve Televizyon Üst Kurulu (RTÜK) trafik eğitim programlarının TV ve radyo kanalları tarafından usulüne uygun şekilde yayınlanıp yayınlanmadığının denetimi ile görevlidir²⁹. Trafik Genel Eğitim Planı'nda rolü bulunan belediye trafik birimleri Karayolları Trafik Kanunu (1983:9) 10. maddeye göre "Çocuklar için trafik eğitim tesisleri yapmak veya yapılmasını sağlamak" ile görevlidir³⁰. "Silahlı Kuvvetler bünyesindeki birlik ve er eğitimi merkezlerine eğitim amacı ile yeteri kadar trafik dersi konulması ise Genelkurmay Başkanlığı'nca düzenlenir" (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:47). Karayolları Trafik Kanunu'na dayanılarak çıkarılan Karayolları Trafik

²⁹ Karayolları Trafik Kanunu Madde 125- (Değişik: 17.10.1996-4199/41 md./Değiş. kabul: 25.05.1997-4262/4 md.) Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yayın yapan ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar, 3984 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanun'un 4 üncü maddesinin, 1 inci fıkrasının (p) bendi gereğince yapacakları haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimi ile ilgili programlara ayırmak zorundadırlar. Bu fıkra hükümlerine uymayan ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar hakkında 13.04.1994 tarih ve 3984 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanun hükümleri uygulanır.

³⁰ Karayolları Trafik Kanunu Madde 124- Okul öncesi çocuklara ve ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile il özel idareleri ve belediyeler, yeteri sayıda ücretsiz çocuk trafik eğitim parkı yapar ve belediyeler gerçek veya tüzel kişilere de yapma izni verebilir.

Yönetmeliği'nin 170. maddesinde ise; "Trafik düzeni ve güvenliği bakımından karayolunu kullananların eğitimindeki önemi vurgulamak, çeşitli kurum ve kuruluşların trafik eğitimine olan katkılarını artırmak amacı ile her yıl mayıs ayının ilk cumartesi günü 'Karayolu Trafik Güvenliği Günü', bu günü takip eden hafta ise 'Karayolu Trafik Haftası' olarak değerlendirileceği" hükmü bulunmaktadır.

Trafik güvenliği eğitimi çok yönlü olduğundan dolayı bu eğitimin bir kişi veya kurumca gerçekleştirilemeyeceği açıktır. Bu bağlamda trafik güvenliği eğitiminden tek sorumlu kuruluşun Milli Eğitim Bakanlığı ve tek sorumlularında öğretmenler olmadığı açık biçimde görülebilmektedir. Uygulamada birçok kişi ve kurum trafik güvenliği eğitimi konusunda çalışmalar yapmakla birlikte bunların çok az bir kısmı EGM ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) görüşlerine başvurmaktadır. Bu durum, trafik eğitim programları için de söz konusu olup, hazırlanan trafik eğitim programlarının konu ve kapsam yönünden dağılmasına yol açmakta ve diğer yandan kaynakların trafik güvenliği açısından gerçek gereksinimler için harcanmamasına neden olabilmektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008; SweRoad, 2001a).

Trafik güvenliği eğitimi konusunda doğrudan ya da dolaylı birden fazla kamu kurum ve kuruluşun sorumlu olduğu durumlarda birlikte çalışma, işbirliği ve koordinasyon sağlamak çok daha zor hale gelmektedir. Her ne kadar Trafik Genel Eğitim Planını hazırlama ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulama görevi MEB'e verilmişse de bu planda yer alan faaliyetleri yürütecek birimler ve görevliler belirlenmemekle birlikte plan çerçevesinde yapılması öngörülen faaliyetlerin ne ölçüde sorumlu kurum ve kuruluşlar tarafından yerine getirildiğine dair bir bilgi veya belgeye de ulaşamamıştır.

İKİNCİ BÖLÜM

TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ VE OKULLARDA TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ

2.1. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİNİN GEREKLİLİĞİ

Trafik olgusu; insan, yol, taşıt ve çevresel etkenleri kapsamaktadır. Trafik kazalarına neden olan faktörler: insan, araç ve çevre olmak üzere üç başlık altında toplanmaktadır (Bağcı, 1995). Ancak, sürücü, araç ve çevre faktörlerine dayalı trafik kaza istatistikleri incelendiğinde trafik kazalarında en önemli etkenin “%99.64 gibi çok büyük bir kusur payı ile birinci derecede sorumlu” “*insan*” (Geray, 1981:61; KGM, 2010; 2005) olduğu görülmektedir”. Aynı şekilde, trafik kazalarının nedenlerini açıklayan araştırmalarda üzerinde durulan en önemli faktörün de “*eğitim*” olduğu görülür. Trafik kazalarını incelerken, kazalara sebebiyet veren insanların davranış, düşünce, bilgi, beceri ve değerlerini değiştirmeye yönelik süreç olan eğitim konusu ayrı bir önem taşımaktadır (Geray, 1981:61). Her ülke trafik güvenliği eğitimini önemli bulmaktadır ve çoğu ülkede trafik güvenliği eğitimi zorunlu bir ders olarak okullarda okutulmaktadır. Trafik güvenliği eğitiminin gerçekten işe yaradığına yönelik genel bir kanının var olduğu görülmektedir (Dragutinovic ve Twisk, 2006:65).

Öğrenim düzeyi ile kaza yapma sıklığı ya da olasılığı arasında önemli anlamlı ilişkiler vardır. Türkiye genelinde, hem yerleşim yeri içi hem yerleşim yeri dışında; kazaya karışma, kaza nedeni olma ile ölümlü ve yaralamalı kazalarda kişilerin eğitimi dikkate alındığında, ilköğretim düzeyi en yüksektir. Kişilerin eğitim düzeyi yükseldikçe, hem ölümlü, yaralamalı ve maddi hasarlı kazalara karışma, hem ölümlü, yaralamalı ve maddi hasarlı kaza nedenleri azalmaktadır (TBMM Trafik Raporu, 2001). Güvenli yol sistemi yaklaşımının önemli bir parçası, çocukları ve genç insanları trafik ortamında sorumlu davranışları yönünde eğitmektir. Etkili bir yol güvenliği eğitimi, öğrencilere trafikte ve trafik ortamlarında güvenli karar almalarına ve bilgilenmelerine olanak sağlayan bilgi, beceri ve tutumlar geliştirmelerine fırsatlar verecektir (Saunders ve Miller, 2009:8).

Dünyada ve Türkiye’de gelişen teknoloji ve eğitim yaklaşımlarına rağmen trafik kazalarının görülme oranı oldukça fazladır. Güvenli ulaşımı sağlamak amacıyla önce yaya ve araç yolları düzenlenmiş, araçlar ise daha donanımlı ve dayanıklı hale getirilmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte trafik kazalarında ölenlerin sayısının artması, trafik güvenliğinin yollar veya araçlar gibi fiziksel koşulların düzenlenmesinin yanı sıra, yaya ve sürücülerin eğitimle bilinçlendirilmesiyle sağlanabileceğini göstermiştir. Şüphesiz ki bu eğitime ne kadar erken yaşta başlanırsa o kadar etkili ve kalıcı olacaktır. Çocukların yaya olarak trafikteki davranışları çocukların okullarda aldıkları trafik eğitimi yoluyla şekillenmektedir. Bu eğitim yoluyla çocuklar trafik işaretlerini ve kurallarını öğrenmekte, trafik içinde tedbirli olmayı ve kurallara uyan davranışları kazanmaktadırlar. (Abbas vd., 1996; Hatipoğlu, 2002; Ulutaş ve Dinçer, 2006).

Yayaların karıştığı trafik kazaları içinde en fazla zarar görenlerin ilköğretim çağındaki 6–14 yaş grubuna dâhil olan çocuklar olması bu yaş gruplarında trafik güvenliği eğitiminin ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Okullarda çocukların trafik konusunda yeterli eğitim almamaları çocukların trafikte güvenli bir ortamda olmamalarına ve tehlikeli durumlarla karşılaşmalarına sebep olabilir. Aynı zamanda çocukların gelecekte birer sürücü adayı olacağı düşünüldüğünde, okullarda verilen küçük yaşlardaki trafik eğitiminin gelecekteki kazaların önlenmesinde etkili olacağı aşîkârdır.

Uluslar arası olarak, çocuk güvenliği ve eğitimin önemi Birleşmiş Milletlerin Çocuk Hakları Sözleşmesinde ve Birleşmiş Milletlerin 1968 Yol Trafik Sözleşmesi 3. maddesinde “Bu sözleşmeyi imzalayan taraflar tüm okul düzeylerinde sistematik ve sürekli trafik eğitimini sağlamak üzere gerekli adımları atmalılar” şeklinde ifade edilmiştir (unicef.org, 2010). Çoğu OECD ülkesi çocuklar için trafik güvenliği eğitim, öğretim ve tanıtımının önemini onaylamaktadır. Bundan dolayı trafik güvenliği eğitimi, çoğu OECD ülkesinde zorunludur ve çoğu ülke trafik güvenliği eğitimi bağlamında ulusal eğitimi, öğretimi ve okul eğitimini desteklemektedir (OECD, 2004). Çocukların trafik kazalarına karışmalarının en önemli nedenlerinden biri çocuklara eğitim yoluyla okullarda trafik güvenliği konusunda yeterli bilgi ve becerilerin zamanında verilmemesinden kaynaklanabilmektedir. Dolayısıyla trafik güvenliği eğitiminin, erken yıllardan itibaren başlaması çocukların eğitim yoluyla

edindikleri bilgileri davranışa dönüştürmelerini ve alışkanlık haline getirmelerini kolaylaştıracaktır.

Trafik eğitimi, trafik kazalarının nedenlerini açıklayan araştırmalarda üzerinde durulan en önemli faktördür. Ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarını açıklamada ve önlemede nitelikli bir trafik eğitiminin önemli bir faktör olduğu birçok araştırmacı tarafından önemle vurgulanmıştır (EGM, 2001; Hasanhanoglu, 2008; Hatipoğlu, 2002; Işık ve Erdem, 2004; Pampal vd., 1999). Trafik güvenliği eğitiminde özellikle üzerinde durulan sürücü eğitimidir. Birçok araştırmacı tarafından, örneğin Asogwa ve Bener ve Jadaan (akt. Bilim, 2006, s. 7; EGM, 2001; Geray, 1981), paylaşılan ortak düşünce trafik kurallarını bilen ve uygulayan sürücülerin daha az trafik kazası yaptıklarıdır. Mevcut trafik sisteminin işleyişini düzenlemek amacıyla oluşturulan trafik kurallarına uyulması trafik güvenliği açısından son derece önemlidir. Bu bağlamda, trafik eğitimi trafik sisteminin unsuru olan yol kullanıcılarını (sürücülerini), trafik güvenliğini sağlamak için konmuş kurallara uymaya yönlendirerek trafik sisteminin amaçlarını yerine getirebilmesine yardımcı olur.

Trafik konusunda yaşanan sıkıntıların giderilmesi; teknik ve fiziki altyapının iyileştirilmesi, denetimin caydırıcı olması, yasaların işlerliğinin ve bu konuyla ilgili kurumlar arasında koordinasyonun sağlanması, ama bütün bunlardan daha da önemlisi, toplumda yer alan bütün fertlerin bilinçlenmesi ve trafik içinde yer alan sürücü, yaya ve yolcuların yeterli eğitimle donatılmasıyla sağlanabilir. Eğitimdeki yetersizlik, insanların kendi çıkarlarıyla toplumsal çıkarları bağdaştırmasını engellemektedir. Bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi ve trafik kültürü oluşmuş sürücü ve yayaların yetiştirilmesi ancak eğitimle gerçekleşebilir (Pampal vd., 1999).

Erjem'e (1996) göre insanların, trafik sisteminin işleyişini düzenleyen normlara-kurallara uygun davranışlar göstermesi eğitimle ilişkili bir durumdur. Trafik kurallarını bilmek, trafik ile ilgili konularda bilinçlenmek, taşıtları sürmek, trafiği denetlemek gibi pek çok bilgi, beceri ve davranış eğitimini gerekli kılar. Sürücüler trafik kurallarını ve araçları sürmeyi içeren bilgi, beceri ve davranışlardan oluşan trafik eğitimi yanı sıra; insana saygı, sorumluluk bilinci gibi konularda da eğitilmelidir.

Nitekim yapılan araştırmalar neticesinde, trafik kazalarının azaltılması, düzenli ve güvenli bir trafik ortamının sağlanması için trafikte en önemli unsur olan insanın, yol ve trafik güvenliği konusunda gereği gibi eğitilmesinin ve yetkililerce denetlenmesinin kaçınılmaz tedbirler olduğu değerlendirmesinde bulunmaktadır (KGM, 2010). Bir başka anlatımla, öncelikle sürücüler olmak üzere tüm yaya ve yolcuların çağın gereklerine göre bilimsel verilerle hazırlanmış bir trafik eğitim programı ile nitelikli bir trafik eğitiminden geçirilmesi gerektiği karşımıza çıkmaktadır. Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi ile ilgili yapılan araştırmalarda trafik eğitiminin neden gerekli olduğu belirlenmeye çalışılmış, trafik kazalarının çocuklar ve genç kuşaklar açısından telafisi olanaksız yaralara neden olduğu, bireyin hayatında uygulama alanı bulabildiğinde ancak kalıcı olabileceği ve toplumu oluşturan bireylerin Trafik Güvenliği konularında ilköğretim çağından başlayarak eğitilmesi gerekliliği ortaya konulmuştur (Balkız, 1999; Dinç, 1989; EGM, 2001; Hasanhanoglu, 2008; Kuşhan, 1985; Demirci (Sezer), 1987).

Trafik güvenliği eğitimi, mühendislik ve denetim girişimlerinin yanı sıra, yol güvenliğine önemli bir katkı sağlamaktadır. Bunun nedeni; birincisi trafik güvenliği eğitimi, insanların güvenli ve ehil sürücüler olmaları için insanları gerekli yetenek ve bilgilerle donatır. İkincisi trafik güvenliği eğitimi sürücülerin özellikle genç sürücülerin sosyal olarak sorumlu ve güvenli olmaları için motive edilmiş sürücüler olmalarında yol kullanıcılarında tutum oluşturmaya ve değiştirmeye odaklanır (The National Road Safety Committee, 2008:4). Global Yol Güvenliği Ortaklığı’na³¹ (2001:2) göre;

Çocukların ve genç insanların trafik kazalarında yaralanmalarının veya ölmelerinin bir nedeni acımasız trafik ortamıyla baş edebilmelerine olanak sağlayacak gerekli bilgi ve becerileri okullarda edinmemiş olmalarıdır. Okullarda normal öğretim programının bir parçası olarak trafik güvenliği eğitimi almak çocuklara trafik ile ilgili bu tür bilgi ve becerileri sağlamada en etkili yol olarak bilinmektedir (Global Road Safety Partnership, 2001: 2).

Elliott (2000) trafik güvenliği eğitiminin tüm okulların öğretim programlarına yerleştirilmesinin öğrenci ve öğretmenlerin trafik güvenliği eğitiminin önemi

³¹ Global Road Safety Partnership (GRSP)

hakkındaki bilgi ve farkındalıklarını arttıracaklarını önermiştir. Dragutinovic ve Twisk de (2006:31) “trafik güvenliği eğitiminin içeriğinin ne olması gerektiği yönünde bir fikir birliği olmasa da okullarda trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkında bir fikir birliği olduğunu” vurgulamaktadır. Okullarda trafik güvenliği eğitimi gerçekleştirilmek ve geliştirmek için temel olarak iki neden bulunmaktadır:

1. Çocuklar hem bugünün hem de yarının yol kullanıcılarıdır.
2. Çocuklar, uygun davranışlarla kazalardan nasıl kaçınabileceklerini ve nasıl kazalara neden olmayabileceklerini öğrenmelidirler.

Trafik güvenliği eğitiminin okullarda, çağın gereklerine ve öğrencilerin ihtiyaçlarına göre hazırlanmış trafik eğitim programı ile “teorikten çok pratiğe önem verilerek ve örgün eğitimde verilen eğitimin içeriğine yayararak” (İnal, 2001:83) zorunlu bir ders olarak konulması ve etkin biçimde verilmesi, devletin görevidir. Uygun trafik güvenliği eğitimi; içerikle ilgili, modern yöntem ve malzemelerle ve bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir. Okulların tüm sınıfları için, MEB zorunlu olarak trafik güvenliği eğitimi için çalışmalıdır. Çocuklar için trafik güvenliği durumu ve eğitiminin gelişebilmesi; çocukların kendilerinin, anne-babaların, öğretmenlerin ve öğretmen adaylarının ve çocukla ilgili sorumluluğu olan tüm yetişkinlerin eğitimin içine alınmasıyla mümkün olacaktır. Bu saptamanın, karar vericilerce de ortaya konması gerekmektedir (SweRoad, 2001b). Trafik güvenliği eğitimi, çocukların yeteneklerini, risk farkındalıklarını, tutum ve bilgilerini geliştirmek için düzenli bir şekilde planlanmış ve yenilikçi yüksek kalitede verilerle okul öncesinden başlayarak tüm okul kademelerinde ulusal eğitim programının bir parçası olmalıdır (Bouck, 1992:2; OECD, 2004).

İnsan doğduğu andan itibaren ölümüne kadar geçecek olan zaman diliminde trafiğin bir parçası olarak yaşamını bir şekilde sürdürmektedir. Bu bağlamda yol kullanıcısı (sürücü, yaya, yolcu) ve denetçisi olarak insan, trafik güvenliği açısından son derece iyi eğitilmelidir. İnsan faktörünün olduğu her alanda eğitimin önemli bir unsur olduğu tartışmasız bütün çevreler tarafından kabul edilmektedir. Bütün alanlarda olduğu gibi yeterli seviyede eğitilmiş insan, kara yolu trafik güvenliğinin geliştirilmesi için de temel teşkil edecektir.

“Trafik kazalarının oluşmasının nedenleri arasında en etkin olan unsur insan davranışlarıdır. İnsan davranışının daha okul öncesi dönemden başlayarak, doğru, etkili

ve sürekli bir trafik eğitimi ve bilgilendirmesiyle biçimlenmesi, diğer tüm alanlardaki değişimi ve başarıyı ortaya çıkaracak ve destekleyecek yegâne unsur olarak değerlendirilmelidir” (TBMM Trafik Raporu, 2001). Türkiye’de meydana gelen trafik kazalarında sürücü, yaya, yolcu olarak insan faktörünün etkisi % 95 oranında, gelişmiş ülkelerde ise bu oran % 50 seviyesindedir (Hasanhanoğlu, 2008). Bu açıdan bakıldığında trafik kazalarının oluşumunda insan merkezli sorunun çözümlenmesinde eğitimin öneminin daha da arttığı görülecektir. Sürücülerin çok iyi eğitilmesi, sadece kendi güvenlikleri açısından değil, diğer yol kullanıcıları olan yolcu ve yayaların güvenliği için de çok önemli ve gereklidir.

Araştırmalar, insanların yaşamlarını güvence altına alma çabalarında yol kullanıcılarının davranışlarını istendik yönde değiştirme ve etkilemenin önemli olduğunu göstermektedir. Bu bağlamda ciddi yaralanma ve ölümle sonuçlanabilen trafik kazalarının mümkün olduğu kadar aza indirildiği güvenli bir trafik ortamı veya sistemi oluşturmak gerekir. Güvenli bir trafik sistemi veya ortamı oluşturmanın bir yolu da yol kullanıcılarını trafikte sorumlu ve bilinçli davranacak şekilde eğitmektir. Bütün bu açıklamalar, okullarda trafik güvenliği eğitiminin yol kullanıcılarını eğitmede, ikna etmede ve bilgilendirmede en önemli ve gerekli bir tedbir olduğunu göstermektedir.

2.2. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ VE AMAÇLARI

Trafik Güvenliği Eğitiminin hedefi tüm yol kullanıcıları için optimum güvenlik ile ulaşım sisteminin optimum kullanımını gerçekleştirmek olarak tanımlanabilir (OECD, 1986). Tanrıkulu’na (2003:53) göre Trafik güvenliği eğitiminin amacı “trafikte rol alan insanın (sürücü-yaya-yolcu) trafik kurallarını öğrenip, trafikte kurallara uygun davranışlar göstermek ve başkalarının can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürmeden seyahat etme yönünde bilinç ve uygulama yeteneğini kazandırmaktır”. Bir başka anlatımla trafik güvenliği eğitiminin temel amacı, yol kullanıcılarının (sürücü, yaya, yolcu) trafiği kullanımlarında kurallara uygun davranışlar göstererek tüm insanlar için güvenli bir trafik ortamı oluşturmaktır. “Trafik güvenliği eğitiminin nihai hedefi ise yol kullanıcılarını trafikte karşılaştıkları riskleri yönetmek üzere hazırlamak ve böylelikle yol kullanıcılarının güvenli hareketliliklerini kolaylaştırmaktır” (OECD, 2004:38).

2006 yılında hazırlanan İlköğretim 4–5. sınıf Trafik ve İlk Yardım Dersi öğretim programında çocuklar ve çocuklara model olan, yakınlarındaki yetişkinler hedef kitle olarak ele alınmış ve bu kitlelere yönelik olarak belirlenen hedefler aşağıdaki gibi özetlenmiştir:

A. Kısa vadeli hedefler:

- Çocukların, *trafiğin ne olduğunu anlamasını* sağlamak,
- Trafikle ilgili *değer yargısı oluşturmaya ve bunu bugünden olumlu davranış biçimine dönüştürebilmesi için*, çocuklarda, ailelerinde yetişkinlerde;
 - “*Güvenli trafik bilinci*”ni [vurgu eklenmiştir] oluşturmak,
 - Trafik kuralları konusunda, *duyarlılık geliştirmek* [vurgu eklenmiştir].

B. Uzun vadeli hedefler:

- Çocukların, gelecekte *güvenli trafik bilincine sahip* [vurgu eklenmiştir] vatandaşlar olmalarını sağlamak,
- Toplumdaki, *trafik kurallarına uyma konusunda duyarlı davranışlar gösteren bireylerin* [vurgu eklenmiştir] sayısını artırmak (Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı, 2006:3).

Trafik güvenliği eğitiminin öncelikli rolü kişisel gerekli bir mesele olarak yol kullanıcılarının yol güvenliği farkındalığını arttırmak, trafik bilgisini yükseltmek ve yetenekleri geliştirmektir (The National Road Safety Committee, 2008:iv). Thomson vd. (1996) ve Elliott’a (2000) göre trafik güvenliği eğitimi programlarının ulaşmayı hedeflediği güvenli davranışları açık bir şekilde tanımlamaları gerekmektedir. Hedeflenen bu güvenli davranışlar en iyi:

- Davranışı destekleyen psikolojik yetenekleri tanımlayarak ve görevleri analiz ederek,
- Farklı yaş gruplarındaki çocuklarda geliştirilebilecek yeteneklerin düzeyine karar vererek ve
- Bu yeteneklerin gösteriminde eğitim ve öğretimin etkisini değerlendirerek tanımlanabilir.

2352 sayılı Tebliğler Dergisi’nde yayınlanan ve liselerde (ortaöğretimde) seçmeli ders olarak uygulanması kararı alınan “Seçmeli Trafik Bilgisi 1–2” dersinin amaçları aşağıdaki gibi listelenmiştir:

1. Trafik hakkında temel bilgileri öğretmek bunlara uymanın önemini kavratmak,
2. Trafik kültürünü ve bilincini vermek,
3. Bilinçli yaya, yolcu ve sürücü olma sorumluluğunu kavratmak,
4. Ulaşım hakkında temel bilgiler edindirmek ve ulaşım araçlarının sosyal, kültürel ve ekonomik yönden faydalanmalarını kavratmak,
5. Trafik kazalarının topluma verdiği çeşitli zararları ve bu zararların toplumda yarattığı olumsuzlukları kavratmak,
6. Trafik kazalarının sebeplerini, sayısını, sonuçlarını; kaza faktörlerini ve bu faktörlerin kusur paylarını araştırma bilincini kazandırmak,
7. Trafik eğitiminin gerekliliğinin benimsenmesi, düzenli ve güvenli bir trafik ortamının sağlanması suretiyle trafik kazalarını azaltmak” (MEB, 1992).

Trafik Güvenliği Eğitimi dersi için 6. sınıfta 21 özel amaç belirlenmiştir. İlköğretim okullarının 8. sınıfında uygulanmakta olan Trafik Güvenliği dersinin ise 24 özel amacı bulunmaktadır. Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersinin öğretim programına göre genel amaçları aşağıda listelenmiştir:

1. Kendisinin, ailesi ve toplum için değerli bir varlık olduğunu kavratmak.
2. Trafiğin düzenli ve güvenli işleminde, kurallara uymanın insanlık ve vatandaşlık görevi olduğunu kavratmak.
3. Trafikle ilgili temel kuralları uygulamalı olarak öğretmek ve bu kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak.
4. Trafik kazalarının eğitimsizliğin sonucu olarak, bilgisizlik ile dikkatsizlik ve sorumsuzluktan kaynaklandığını kavratmak.
5. Trafik kurallarına uyulmaması halinde karşılaşılabilecek tehlikelere ilişkin uyarıda bulunmak.

6. Okul geçidinde görevli olan kişilere yapacakları ile ilgili görev ve sorumluluk bilincini kavratmak.
7. Bisiklet sürücülüğü ile ilgili gerekli olan trafik bilgisini kavratmak.
8. Bisikletin bulunmadığı yörelerde at arabası ve diğer araçlarla ilgili temel trafik bilgilerini kavratmak.
9. Araçların özelliğine göre emniyet kemeri, koruyucu başlık, eldiven kullanmanın kaza anında kişileri koruyucu önlem olduğu bilincini kavratmak.
10. Trafik kazalarının yüksek oranda insan unsurundan kaynaklandığını kavratmak.
11. İlk yardımın trafikteki önemini kavratmak.
12. İlk yardım malzemelerini tanıtarak, ne işe yaradıklarını kavratmak.
13. Kaza durumunda alınması gereken güvenlik önlemlerini kavratmak.
14. Trafik kazaları sonucunda olabilecek maddi ve manevi zararları kavratmak.
15. Herhangi bir kazada yardımlaşma ve işbirliğinin önemini kavratmak.

Milli Eğitim Bakanlığı'na göre Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersinin 15 maddeden oluşan genel amaçları doğrultusunda, bu amaçların gerçekleştirilebilmesi ve davranışa dönüştürülebilmesi için, bağımsız bir program haline getirilmesi, süre ve olanaklarının artırılması, çevresel desteğin, materyallerin yeterince sağlanması, uygulamaya dönüştürülmesi gerekmektedir (MEB, 1997).

İngiltere'de trafik güvenliği eğitimi için tavsiye edilen hedefler ve bu hedeflere ulaşma bağlamında yapılması gerekenler aşağıdaki gibi ifade edilmiştir:

Karayolu güvenliği eğitimi için tavsiye edilen amaçlar:

- Karayolu trafiği ile ilgili sorunların sonucu olarak meydana gelen kaza ve yaralanmaları en aza indirmek.
- Çocuklara karayollarında hayatta kalmalarına yardımcı olacak beceri ve bilinci kazandırmak.

Bu amaçlara ulaşmak için:

- Karayolu güvenliği eğitimi;

- o Sağlık eğitiminin asli bir unsuru,
 - o Bir okulun kişi ve sosyal eğitim programının ayrılmaz bir parçası,
 - o Milli Müfredattaki mevcut gelişmeleri destekleyen ve genişleten bir konu, gibi eğitim sürecinin fark gözetilmeyen bir parçası olmalıdır;
- Destek kuruluşlar hem merkezi olarak hem de şubeler seviyesinde belirtilen politika ve planlama stratejilerinin bir parçası olarak irtibatlı bulunmalıdırlar;
- Tüm kuruluş ve okullar hem sınıfta hem de ileriki hizmet-içi eğitimin bir parçası olarak işbirlikçi bir çalışma sergilemelidirler;
- Okul bağlamında karayolu güvenliği eğitimi yerel makamları, yöneticileri, öğretmenleri, ebeveynleri ve öğrencileri kapsamalıdır (EGM, 2001:46).

Trafik güvenliği eğitiminin genel amaçlarının “Genel Amaçlar ve Ayrıntılı Amaçlar” olarak 2 grup halinde değerlendirilmesi mümkündür. Bu bağlamda genel amaçlar, İsrail Eğitim Kültür ve Spor Bakanlığınca yayınlanan *Trafik Güvenliği Eğitimi* (1995) isimli kitapta (akt. EGM, 2001; EGM, 1999b; Tanrıku, 2003) aşağıdaki şekilde listelenmiştir:

1. Arzu edilen karayolu davranışını teşvik etmek, insan hayatına karşı saygılı olmayı teşvik etmek, kazaları ve kişilerin yaralanmaları ve kazalara bağlı mülkiyet zararlarını önlemeye çalışmak,
2. Ulaşım sistemi içinde kişinin rolü ve hız sınırlaması konusundaki duyarlılığının geliştirilmesi yönünden bilinçlendirmek,
3. Trafik ve karayolu güvenliği kurallarını bildirmek, bu konuların daha iyi anlaşılmasını, kuralların önemini vurgulamak ve gerektirdiği davranışları bildirmek,
4. Karayollarının; yaya, sürücü ya da yolcu olarak veya kişisel gereksinimlerde gerektiği zaman kullanılmasında ulaşım çevresi içindeki diğer yol kullanıcılarının davranışlarına saygı göstererek, kişisel bir sorumluluk taşımayı teşvik etmek,
5. Karayolu üzerinde çeşitli durumlarda, doğru kararlar alabilme yeteneğini teşvik etmek.

6. Karayolu güvenliği yeteneğini ve düzenli uygulamalarını teşvik etmek

Ayrıntılı amaçlar ise:

1. Karayolu güvenliği içerisindeki öğrencilerin tavır ve davranışları bağlamında kendi sorumluluklarını hatırlatmak,
2. Karayolu güvenliğini sağlama ve kazaları  nleme yönünde öğrencilerin gönüllü tutum kazanmaları sağlamak,
3. Güvenlik kurallarına uyma ve karayolu güvenliğini teşvik eden ve kazaları önleyen davranışlarda bulunma konularında öğrencileri sorumlu hissettirmek,
4. Yollarda ve oyun alanlarında, öğrencilerin diğer insanların davranışlarına saygı göstermelerini sağlamak,
5. Öğrencilerin diğer yol kullancıların haklarına saygılı olmalarını sağlamak,
6. Karayolunda karşılıklı yardımlaşma ve ortaklığın önemini kavratmak,
7. Karayolunda iken sosyal baskının varlığı ve etkisinin farkına vardırarak,
8. Risk taşıyan ve güvensiz davranışa neden olabilecek grup baskısına karşı, öğrencilere direnme eğilimleri kazandırmak,
9. Hayatın korunmasının kutsallığı, diğer insanların yaşamlarına saygılı davranma gibi değerleri benimseterek ve karayolunu kullanırken bu ilkeler ışığında öğrencilerin hareket etmelerini sağlamak,
10. Kazaları önlemek ve karayolu güvenliğini gerçekleştirmek için birlikte hareket etme, karayolunda saygı ve hoşgörü ortamını teşvik eden etkinlikler başlatmak.

Neumann-Opitz'e (akt. European Commission, 2005a:223) göre;

Trafik güvenliği eğitiminin amacı, yol kullancılarının güvenli hareket etmelerini kolaylaştırarak trafikte karşılaştıkları risklerin üstesinden gelmeleri ve trafik ortamında doğru bir şekilde yönlendirmek için yol kullancılarını hazırlamaktır. Bu ise doğrudan yüz yüze teması içeren kavramlara dayalı yapılmalıdır. Reklam levhaları, broşür ve videolar gibi kitle iletişim araçlarını (medyayı) kullanan girişimler bu süreci destekleyebilir ama tek başına yeterli değildir.

Trafik güvenliği eğitiminin temel amaçları:

1. doğru ve uygun bilgiyi,
2. becerileri,
3. anlayışı,
4. kişisel güvenlik ve diğer yol kullanıcılarının güvenliği hakkında olumlu tutumları geliştirmek, uygulamak ve yaymaktır (European Commission, 2005a:223).

Tüm bu aklamalardan sonra trafik güvenliği eğitiminin amacı kısaca şöyle özetlenebilir: Trafik güvenliği eğitiminin amacı, insanlar için trafik güvenliğini geliştirmek, insanlara trafik kurallarına her zaman uymanın önemini kavratarak, trafik kazası öncesi ve sonrası üzerine düşen görevleri öğreterek insanların sorumlu yol kullanıcıları olmalarını ve güvenli bir şekilde seyahat etmelerini sağlamak için insanları gerekli yaşam becerileri ile donatmak ve trafikte öğrenilen tüm bilgilerin istendik yönde davranışa dönüşümünü sağlamaktır.

2.3. ETKİLİ TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİNİN TEMEL İLKELERİ

Trafik güvenliği bağlamında bireylerde özellikle ilköğretim çağındaki çocuklarda istendik yönde davranış değişikliği meydana getirmede, yol kullanıcıları ve özellikle çocukların trafikte karşılaştıkları yol incinmelerini azaltmada ve bireylerin ve yine özellikle çocukların trafik güvenliği hakkındaki bilgi, beceri, tutum ve davranışlarını geliştirmede iyi planlanmış ve etkili bir trafik güvenliği eğitiminin yeri çok önemlidir. Bu bağlamda Dragutinovic ve Twisk (2006:3;67) ocuklar için trafik güvenliği eğitiminin “etkili bileşenleri”ni aşağıdaki şekilde belirtmişlerdir:

- Trafik güvenliği eğitimi, 4–5 yaş gibi olabildiğince erken yaşta başlamalı ve trafik güvenliği eğitiminin ilkokul ve ortaokul süresince de devam ettirilmesi gerekir³².
- Bireysel ğretim grup öğretiminden daha üstündür. Grup ğretilimi çocuklar arasındaki etkileşime odaklanmalıdır.

³² Hasanhanoglu da (2008:224) trafik ve trafik güvenliği ile ilgili eğitimin okul öncesi eğitim aşamasında başlayarak bireyin olgunlaşma evresine kadar devam ettirilmesi gerektiği sonucuna varmıştır .

- Yetişkin rehberliğinde öğrenme ve akran işbirliği, öğrenmede sosyal etkileşimin etkisinden dolayı çok güçlü araçlardır (model davranış).
- Kavrama dayalı bir eylem biçimlendirmede pratik öğretimin küçük aşamaları etkilidir. Hem uygulama hem de gelişim teorileri bu açıklamayı desteklemektedir.
- Model davranışın iyi gösterimleri (video v.b) ile zenginleştirilmiş sınıf öğretimi, davranış öğretiminden daha az etkilidir.
- Bilgisayar destekli pratik öğretim (bir birleriyle etkileşimde bulunan küçük çocuk grupları için) etkilidir.
- Resimlendirilen posterler, dama ve satranç gibi farklı öğretim yöntemleri (teknikleri) çocukların yol güvenliği hakkındaki bilgilerini etkilemede farklılıkları bulunamamıştır.

2006 yılında, Ulusal Trafik Güvenliği Eğitimi Forumu (NRSEF)³³ ulusal olarak gerekli en iyi uygulama ilkelerinin okullarda verilen trafik güvenliği eğitiminin etkililiğini arttıracaklarını kararlaştırmıştır. Bu doğrultuda okullarda Uyuşturucu Madde Eğitimi ve Yol Farkındalığı (SDERA)³⁴ organizasyonu ve Batı Avustralya’da Edith Cowan Üniversitesi Çocuk Sağlığını Destekleme Araştırma Merkezi tarafından yapılan araştırma projesi sonucunda “Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi İlkeleri” geliştirilmiştir. Bu ilkeler:

En önemli ve kuşatıcı ilke:

1. Okullarda bilimsel bulgulara dayalı trafik güvenliği eğitimi programları ve girişimleri uygulanmalı ve mümkün olduğu durumlarda yerel araştırma ve yürürlükteki yasalar da dâhil edilmeli.

³³ Ulusal Trafik Güvenliği Eğitimi Forumu (The National Road Safety Education Forum: NRSEF) Avustralya’da okullarda trafik güvenliği eğitiminin uygulamasını yöneten ve denetleyen ulusal olarak kıdemli müdürlerin temsilci grubudur.

³⁴ Okullarda Uyuşturucu Madde Eğitimi ve Yol Farkındalığı (School Drug Education and Road Aware: SDERA) gençlerin daha güvenli olmalarına yardım etmek için Batı Avustralya’da Eyalet Hükümetinin ilk uyuşturucu madde ve trafik güvenliği eğitimi stratejisidir.

Öğretim Programı:

2. Tüm okul kademeleri için zamanında, gelişimsel açıdan uygun ve sürekli devam eden bir trafik güvenliği eğitim sağlamak amacıyla trafik güvenliği eğitimi, öğretim programı bünyesine yerleştirilmeli.
3. Okul yönetimi trafik güvenliği eğitimini etkili bir şekilde uygulamaları için öğretmenlere mesleki öğrenme fırsatlarını ve mevcut kaynaklara erişimi temin etmeli.
4. Yol güvenliği ile ilgili öğrencilerin kullanılabilir bilgi, beceri, tutum, motivasyon ve davranışlarını geliştirmek için öğrenci merkezli, etkileşimli stratejiler kullanılmalı.
5. Öğrencilerin risk durumlarını tanımalarına ve güvenli bir şekilde bu risklere tepki göstermelerine odaklanan becerileri geliştirmede öğrenciler etkin bir şekilde meşgul edilmeli.
6. Ailelere/İlgili kişilere, öğrencilerin gerçek trafik ortamında ve sınıf içinde geliştirilen yol güvenliği becerilerini pratik etmelerini ve pekişmelerini teşvik edecek bilgiler sağlanmalı.
7. Öğrenciler, yol güvenliği davranışını geliştirmenin bir yolu olarak akranlarını olumlu şekilde etkilemeleri ve desteklemeleri noktasında teşvik edilmeli.

Kültürel Yapı ve Çevre:

8. Yol güvenliği ana esasları (kılavuzu) ve politikaları geliştirirken daha geniş okul topluluğuna danışılmalı ve daha sonra bu bilgiler ailelere yayılmalı ve uygulama gözlenmeli ve takip edilmeli.
9. Okul yönetimi, trafik eğitimini öğretim programı ve diğer okul programları ve girişimleri içinde uygulanması ve planlanması için okul personelini destekleyerek trafik güvenliği eğitimini etkin bir şekilde organize etmeli.
10. Okul yönetimi, okulun yol güvenliği kılavuzu ile tutarlı, uygun ve doğru yol güvenliği davranış ve tutumlarını model olarak sergilemesi için personelini etkin bir şekilde teşvik etmeli.
11. Okul yol güvenliği programlarına tüm okul topluluğunun katılımı teşvik edilmeli ve desteklenmeli.

12. Gerektiği durumlarda dış yetkililerle ortaklaşa, daha güvenli yol güvenliği becerilerini pratik etmek üzere aileler ve ilgili kişilerin desteklenmesi ve teşvik edilmesi noktasında okulun yol çevresi yeniden gözden geçirilmeli ve en son duruma uygun hale getirilmeli.

Aileler ve Toplum:

13. Öğrencilerin evde uygun ve doğru yol güvenliği mesajları ve becerileri (okul kılavuzu ve politikalarını da içerir) pekiştirmelerine yardım edecek bilgiler aileler ve ilgili kişilere sağlanmalı.
14. Aileler ve ilgili kişiler trafikte iken çocuklarına uygun ve doğru davranış örnekleri göstermeleri için pratik, faydalı ve planlanmış yol üstü öğretimle desteklenmeli,
15. Mevcut okul yol güvenliği programlarını destekleyen ve tümleyen yol güvenliği mesajlarının iletiminde yerel yönetimler ve toplum ajansları dâhil edilmeli, aralarında bağ kurulmalı ve muhafaza edilmeli.
16. Okul sağlık hizmeti personeli, okullardaki yol güvenliği programlarını ve diğer girişimleri desteklemesi ve tümlemesi için eğitilmeli, meşgul edilmeli ve onlara kaynak sağlanmalı (Saunders ve Miller, 2009:7).

Okullarda etkili trafik güvenliği eğitimi için belirlenen bu 16 ilke, yapılan yeni bir araştırmadan geliştirilmiş olup güncel deneysel, kuramsal ve pratik bulgulara dayalıdır. Bu 16 ilke uzmanlar tarafından tasarlanıp planlandı ve hâlihazırda alanda en iyi uygulama olarak bilinen trafik güvenliği eğitimi içeriği ve trafik eğitimi sunma yöntemleriyle tutarlı bir şekilde araştırmaya dayalı ilkelerdir. Aynı zamanda 16 ilke, okullarda trafik güvenliği eğitimi program, politika ve uygulamalarının planlanması, uygulamaya konulması ve tekrar gözden geçirilmesine rehberlik edecek çekirdek kavram ve değerlerin bir çerçevesini sağlamaktadır (Saunders ve Miller, 2009).

Yapılan araştırmalara göre ailelerin ve toplumdaki diğer ilgili kişilerin eğitim-öğretim sürecine dâhil edilmesi eğitimi daha da etkin hale getirmektedir. Yine, Dünya Sağlık Örgütü³⁵ (WHO) (1986) raporuna göre araştırmalar, kapsamlı ve bir “Bütün-okul Yaklaşımı” sağlamak üzere okullar, aileler ve toplumlar birlikte çalıştıklarında sağlık eğitiminin daha etkili olduğunu göstermektedir. Bu durum

³⁵ World Health Organisation

okullarda verilen trafik güvenliği eğitimi için de geçerlidir. Bu bağlamda, ailelerin trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde hem formel hem de informal olarak daha etkin bir şekilde katılmaları sağlanmalıdır (OECD, 2004:9) Dolayısıyla, okul, aile ve toplumun birlikte çalıştıkları trafik güvenliği eğitimine bir bütün-okul yaklaşımı genç insanlar ve çocuklar için trafikle bağlantılı zararları azaltmada muhtemelen daha etkili olacaktır. Aynı zamanda, etkili bir trafik güvenliği eğitimi için geliştirilmiş yukarıda sıralanan ilkeler eğitim programcılarına, okul yönetimine ve MEB'e okullarda uygulamaya koymak için en etkili trafik güvenliği programı geliştirmelerine veya mevcut programların içinden en iyisini seçmelerine yardımcı olacaktır.

Austroads³⁶ da okullarda anlamlı ve etkili yol güvenliği uygulaması için 7 ilkeden oluşan bir liste hazırlamıştır. Bu ilkeler:

1. Trafik güvenliği eğitimi yüksek-risk kategorileri için artırılmış korunmasızlık ile sonuçlanmamalı.
2. Trafik güvenliği eğitimi etkili olduğu bilinen yaralanmaları azaltıcı önlemleri geliştirmeli.
3. Trafik güvenliği eğitimi her yaştaki çocuklara muhtemelen içinde bulunacakları yol-bağılantılı etkinliklerde güvenli bir şekilde yer almaları için gerekli olan becerileri ve bilgileri sağlamalı.
4. Sınırlı trafik güvenliği eğitimi kaynakları trafik kaza ve kayıplarını azaltmada etkisiz olduğu bilinen programlara tahsis edilmemeli.
5. Trafik güvenliği eğitimi tehlikeli sürüş durumlarıyla güvenli bir şekilde baş edebilme yetenekleri hakkında öğrencilerin kendine aşırı güvenen kişiler olmalarına sebep olmamalı.
6. Trafik güvenliği eğitimi öğrencilere sadece güvenli bir şekilde hareket etmeleri için gereken bilgi ve beceriler sağlamakla kalmamalı aynı zamanda böyle hareket etmeleri için motivasyon da sağlamalı.

³⁶ Austroads: Yeni Zelanda ve Avustralya yol ulaşımı ve trafik yetkilileri birliği.

7. Trafik güvenliği eğitimi öğrencilere tüm yaşamları boyunca daha güvenli yol kullanıcıları olmalarına yardım edecek bilgiler sağlamalı (Catchpole vd., 2004: iv-v).

Etkili bir trafik güvenliği eğitimi sağlandığını teminat altına almak için öğretmenler aşağıdaki başarılı uygulama ilkelerini dikkate almalıdırlar. Bu ilkeler yol güvenliği eğitimi araştırması ve çağdaş eğitim incelemesine dayalı olarak belirlenmiştir (det.wa.edu.au, 2010):

1. Trafik güvenliği eğitimi yol kullanıcıları becerilerini uygulamaya odaklanmalı.
2. Yerel olarak amaca uygun, işbirlikli, etkileşimli ve öğrenci merkezli olan trafik güvenliği eğitimi öğretme-öğrenme stratejileri ve deneyimleri en iyi uygulama olarak bilinirler.
3. Trafik güvenliği eğitimi öğrencilere bilgi, beceri, tutum ve davranışlarını geliştirmeleri için fırsatlar sağlamalı.
4. Trafik güvenliği eğitimi öğrencilere sınıf içi deneyimlerle, benzetim (simülatör) yoluyla ve gerçek durumda (gerçek trafik ortamında) öğrenme deneyimlerinin dengede kullanıldığı bir yol ile verilmeli.
5. Trafik güvenliği eğitimi politika (siyaset), mevzuat, toplum programları, okullar ve aileler tarafından desteklendiğinde ve pekiştirildiğinde en etkilidir.
6. Trafik güvenliği eğitimi programlarının içeriği çağdaş araştırma bulguları, yaygın durum ve toplumun yol güvenliği mesajları ile tutarlı olmalıdır.

Anılan vd., (2004:561–562) etkili bir trafik eğitimi bağlamında ilköğretim süresi boyunca trafik eğitimine yönelik verilen ders sayısını artırarak içeriklerinin yeniden düzenlenmesinde yarar olduğunu, yeterli sayıda teorik derslerin yanında, uygulamaların da teoriyi destekler yeterlilikte olması gerektiğini ve program içerikleri düzenlenirken 1. sınıftan 8. sınıfa kadar olan süreç göz önüne alınarak, homojen bir dağılımın sağlanması yararlı olacağını önermişlerdir. Abbas vd., (1996:296) “öğrencilerin okullarda sınırlı bir trafik eğitimi aldıklarını, yol güvenliğinin tüm okullarda zorunlu, ayrı ve aşamalı bir ders olması ve trafik güvenliği bağlamında öğretmenlerin ne ve nasıl öğretecekleri konusunda kılavuzlar geliştirilmesi” gerektiğini ifade etmişlerdir.

Tüm bu açıklamalardan sonra etkili bir trafik eğitiminin temel ilkesi şöylece özetlenebilir: Okullarda verilen trafik güvenliği eğitimi, aile ve toplum da süreçte dâhil edilerek, bilimsel bulgular, toplumun ihtiyaçları ve çağın gereklerine göre öğrencilerin gelişim özellikleri de dikkate alınarak hazırlanmış yenilikçi bir trafik öğretim programı ile etkin öğretim yöntem ve teknikleri kullanılarak öğrencilerin trafik güvenliği ilgili bilgi, beceri, tutum ve davranışlarını geliştirerek güvenli yol kullanıcıları olmalarına olanak sağlamalıdır. Bunu etkin bir şekilde gerçekleştirebilmek için ise, trafik güvenliği eğitiminin tüm okul kademelerinde zorunlu yapılarak zamana yayılması, yaşam boyu ve sürekli olması gerekmektedir. Özetle, trafik güvenliği eğitimi ve öğretimi ne okul çağlarında başlayan ne de okul yıllarından sonra biten ve fakat beşikten mezara kadar devam eden bir hayat boyu öğrenme sürecidir. Bu süreçte tüm eğitimciler özellikle de ebeveynler çocuklarında trafik kültürü ve bilinci oluşturmakla sorumludurlar.

2.4. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ MÜFREDATI

Toplumların ve bireylerin ihtiyaçlarının karşılanması eğitim programları aracılığıyla olmaktadır. En geniş kapsamıyla eğitim programı, öğrenene okulda ve okul dışında planlanmış etkinlikler yoluyla sağlanan öğrenme yaşantıları düzeneğidir (Demirel, 2004). Ertürk (1982) eğitim programını, düzenli eğitim durumları olarak görmektedir. Eğitim programının, önceden belirlenen hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik, okul içi ve okul dışı boyutu da olan sistemli bir şekilde yapılandırılmış bir süreç olduğu söylenebilir

Öğretim programı ise, “bir derste öğrencilerin ulaşacağı hedefleri, hedeflerin kapsadığı davranışları, davranışları kazandırmak üzere düzenlenecek eğitim durumlarını ve davranışların ne derecede kazandırıldığını ortaya koyabilecek sınav durumlarını kapsayan, gelişmeye açık ve çok yönlü etkileşim içinde olan öğeler bütünüdür” (Senemoğlu, 2007). Bu bağlamda trafik güvenliği eğitim programında öğrencilere kazandırılacak hedef davranışlar, bu davranışların nasıl kazandırılacağı ve bu davranışların ne ölçüde kazandırıldığını ortaya koyacak sınav durumları yer almalıdır.

Bir eğitim programının işe yararlığı ve sağlamlığı, en genel manada başarılı olup olmadığı, o programda yer alan öğrencilerin programla hedeflenen hedef

davranışların öğrencilere kazandırılıp kazandırılmadığına bakmakla değerlendirilebilir. Aynı zamanda eğitim programları belli bir zaman kullanıldıktan sonra işlevliliğini kaybedebilir ve toplumun ve toplumda yaşayan insanların ihtiyaçlarını karşılayamaz duruma da gelebilir. İlköğretim 4–5. Sınıf Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programının genel amacı, çocuklarda “*güvenli trafik bilinci*”ni [vurgu eklenmiştir] oluşturmak ve gelecekte trafik kuralları konusunda duyarlı davranışlar sergileyecek bireylerin yetiştirilmesini sağlamaktır. Bu programla;

1. Trafikte tehlikeden korunmak, tehlike yaratmamak,
2. Bireyin, trafiğin ne olduğunu anlamasını sağlamak,
3. Çocuklarda trafik güvenliği bilinci oluşturmak,
4. Trafikle ilgili olumlu değer yargısı oluşturmak,
5. Trafik kuralları konusunda duyarlılık geliştirmek ve duyarlı bireylerin sayısını artırmak,
6. Öğrenciler aracılığıyla ailelerin trafik konusundaki duyarlılıklarını artırmak amaçlanmaktadır (Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı, 2006:3).

Aşağıda ise bağlam (kontekst), içerik, süreç ve kaynaklar açısından “Trafik Güvenliği Eğitimi Programı”nın temel gereklilikleri listelenmiştir. Okullardaki trafik güvenliği eğitim programı aşağıda listelenen kıstaslarla uyumlu olursa trafik güvenliği eğitiminin muhtemelen daha etkili olacağı düşünülmektedir.

Bağlam (kontekst):

1. Trafik güvenliği eğitim programı yetki alanı için mevcut öğretim programı belgesinde talep edilen veya ana hatları belirlenen içerik ve sürece açık bir şekilde bağlı olmalı.
2. Trafik güvenliği eğitim programı ırk ayrımı olamayan, eşitlik ve erişilebilirlik gibi sosyal ve eğitim sistemlerinin belirlenmiş çekirdek değerlerini yansıtmalı.
3. Trafik güvenliği eğitim programı güvenli olmayan davranışa yol açabilecek inanç ve tutumlara meydan okumalı.

4. a) Trafik güvenliği eğitim programı yol güvenliği bağlamında sonuç (ürün) odaklı olmalı.
b) Trafik güvenliği eğitim programında hedeflenen sonuçlar (davranışlar) başarılabılır ve değerlendirilebilir olmalı.
c) Trafik güvenliği eğitim programı sonuçlar arasında ve içinde başarının devam etmesine olanak sağlayan içerik ve becerilere sahip olmalı.
5. Trafik güvenliği eğitim programı yol güvenliği içeriğinde tanımlanabilir ve açık olan anahtar öğrenme alanlarıyla bütünleştirilmeli.
6. a) Trafik güvenliği eğitim programı program materyallerinde ifade edilmiş açık ve araştırmaya dayalı bir gerekçeye sahip olmalı.
b) Kazanılan herhangi bulgu veya veri geçerli ve saygın olmalı.

İçerik:

7. Trafik güvenliği eğitim programı hitap ettiği yol güvenliği alanı, konusu veya davranışını açıkça tanımlamalı.
8. Trafik güvenliği eğitim programı gelişimsel açıdan ve sosyal olarak hedef kitlenin yaşına ve kademesine uygun olmalı.
9. Trafik güvenliği eğitim programı etkinlikleri programın belirlenmiş hedeflerini başarmaya katkı sağlamalı.
10. Trafik güvenliği eğitim programının içeriği sürekli olarak yol güvenliği hakkındaki mevcut ve daha önceki öğrenme ve kavramalar üzerine bina edilmeli, olumlu ve güvenli gelecek davranışlar sağlamak üzere yeni bilgi önceki bilgilerle ilişkilendirilmeli.
11. Öğrenme sadece doğru bir cevabı gerektirmeyen kavrama için öğrenme olmalı. Trafik güvenliği eğitim programı;
a) öğrenci merkezli (öğretmen merkezli değil),
b) probleme dayalı ve
c) çözüm odaklı olmalı.
12. Trafik güvenliği eğitim programı daha güvenli bir yol kullanımı için tutarlı ve uygulanabilir bilgi ve stratejiler sağlamalı.

13. Trafik güvenliği eğitim programındaki içerik ve süreç planlanmalı, stratejik ve ardışık olmalı.
14. Trafik güvenliği eğitim programı bilgi ve kuralları edinmeden daha ziyade yetenek ve strateji inşa etmeye daha çok odaklanmalı.
15. Trafik güvenliği eğitim programı;
 - a) kentsel/kırsal ve çevresel farklılıkları,
 - b) bireysel ve aile farklılıklarını ve
 - c) kültürel ve toplumsal farklılıkları hesaba katmalı.
16. Trafik güvenliği eğitim programı kültürel olarak duyarlı olmalı.
17. Trafik güvenliği eğitim programı cinsiyet kapsamlı olmalı.

Süreç:

18. Trafik güvenliği eğitim programı problem çözme ve düşünme yöntemlerini (becerilerini) uygulamaya (geliştirmeye) ve öğrenmeye odaklanmalı.
19. Trafik güvenliği eğitim programı içinde ğrenci yetenekleri, ğretim ve öğrenme biçimlerinde bireysel farklılıklar için ihtiyaı karşılamak üzere çok çeşitli ğretim yöntemleri olmalı.
20. Trafik güvenliği eğitim programı bireysel görevler, küçük grup çalışması ve büyük grup çalışması gibi çok çeşitli sınıfı organize etme yollarını teşvik etmeli.
21. Trafik güvenliği eğitim programı, öğrencilerin diğer insanların yolları kullanırken nasıl düşündükleri ve davrandıklarını karşılaştırmalarına ve anlamalarına fırsat vermeli.
22. Trafik güvenliği eğitim programı öğrencilerin kendi davranışlarını değerlendirmelerine ve belirli davranışları sergilemenin veya belirli bir değer durumuna sahip olmanın neticelerini dikkatlice düşünmelerine olanak sağlamalı.
23. Trafik güvenliği eğitim programı basit gerçeklerden veya daha düşük seviyedeki soruları anımsamaktan ziyade öğrencilerin daha yüksek kapasitede düşünmelerini sağlayacak anahtar sorular içermeli.

24. Trafik güvenliği eğitim programını hem sınıf içinde hem de sınıf dışında yer almalı.
25. Trafik güvenliği eğitim programını aileler, akranlar ve yol güvenliği ile ilgili diğer önemli kişileri sürece dâhil ve teşvik etmeli.
26. Trafik güvenliği eğitim programını belirlenmiş kıstaslara göre öğrencilerin performansını ölçecek ve öğrenme ürünleriyle ilişkili bir değerlendirme bileşenine sahip olmalı.

Kaynaklar:

27. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar trafik güvenliği eğitimi alanındaki ğretmen bilgisini üstüne almamalı,
28. Trafik güvenliği eğitiminde kullanılan kaynaklar ya öğretmenin mesleki gelişimi ile ya da kapsamlı ğretmen tavsiyesiyle desteklenmeli.
29. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar 5 yaş için uygun olandan daha fazla uyarıcı materyaller (video materyalleri gibi) veya bilgi ve içerikler (istatistikler gibi) içermemeli, kaynaklar yaş grubuna uygun ağdaş uyarıcı bilgi ve materyaller içermeli.
30. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen – rgtsel ve insan kaynaklarını da içeren – kaynaklar;
 - a) korku veya şok tekniklerini,
 - b) nyargı veya aldatma ve
 - c) rn iknasını kullanmamalı.
31. Trafik güvenliği eğitim programını geliştirenler, yazarlar ve programa parasal kaynak sağlayan kuruluşlar saygın/saygıdeğer olmalılar.
32. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar görsel olarak hedef yaş grubunun ilgisini ekmeli.
33. Trafik güvenliği eğitimi programını dış uzmanlar tarafından verilmeye (okutulmaya) dayalı olmamalı.” (Catchpole vd., 2004:95–97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7).

Avustralya’da etkili trafik güvenliği eğitimi programı için “*bütün-okul yaklaşımı*” önerilmiştir. Bütün-okul yaklaşımı okul toplumu içinde trafik güvenliği stratejilerini planlamak ve uygulamak için okulların, ailelerin ve toplumun birlikte çalışmasına dayalıdır. Eğer okullar, Sağlığı Destekleyen Okullar Planı ve bulguya dayalı Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi İlkelerini dikkate alırlarsa bütün-okul yaklaşımı daha etkili olacaktır. Dünya Sağlık Örgütü (1986) tarafından geliştirilen Sağlığı Destekleyen Okullar Planı trafik güvenliği eğitimini de içeren sağlık konularına gönderme yaparak bütün-okul yaklaşımının kullanımını teşvik eder. Bu plan 3 alandan oluşmaktadır: 1) Öğretim Programı, 2) Kültürel Yapı ve Çevre, 3) Aileler ve Toplum. Trafik Güvenliği Eğitimi İlkeleri ise, okul toplumlarında trafik güvenliği eğitimi program, politika ve uygulamalarının planlanması, uygulamaya konulması ve tekrar gözden geçirilmesine rehberlik edecek çekirdek kavram ve değerlerin bir çerçevesini sağlamaktadır (Saunders ve Miller, 2009:6).

Etkili bir trafik güvenliği eğitim programı aşağıdaki *içeriği* [vurgu eklenmiştir] kapsamalıdır:

1. Sürüş becerilerini edinmeye değil tutum açısından değişmeye odaklanma

Hedeflenen tutumlar;

- a. Tehlikeli risk alma davranışını (örneğin uyuşturucu maddeler, alkol, yorgunluk, hız veya dikkatin dağılmasından dolayı kötüleşme),
- b. İtici ve saldırgan sürüşü,
- c. Sürücü davranışı hakkında risk alan arkadaşların etkisini azaltmayı,
- d. Güvenli sürüş davranışlarının biçimlendirilmesinde aileleri kullanmayı ve
- e. Hız yapma veya içki içme gibi riskli davranış algısını “güvenli” bir şekle değiştirmeyi ve bir yere hızlı gitme veya insanları etkileme gibi yarar sağlamayı kabulü içermelidir.

2. Algısal ve bilişsel beceri geliştirmeye odaklanma

Aşağıdakileri içerir:

- a. Tehlike algılama – genç insanlar çevrelerini taramak ve diğer yol kullanıcılarının davranışlarını tahmin etmek için daha az gelişmiş yeteneğe sahiptirler.
 - b. Dikkat kontrolü – genç sürücüler çeşitli işlere (örneğin müzik, şaşırtan yolcular) öncelik vermede zorluk çekerler.
 - c. Aşırı güvenin etkisi – genç sürücüler sürüş becerilerinin gerçekte olduğundan çok daha iyi olduğuna inanırlar.
3. Geçici (aday) sürücüler ve öğrenenler için Queensland’ın mezun ehliyet sisteminin faydalarını maksimuma çıkarma ve anlamaları için öğrencilere yardım edecek materyal.

Bunlar;

- a. 25 yaş altı öğrenenler geçici ehliyet için başvurmaya hak sahibi olmadan önce 100 saat onaylı, gözetim altında sürüş deneyimi edinmelidir.
- b. Akran yolcu sınırlamaları- 25 yaş altı P1 sınıfı ehliyeti olanlar saat öğleden sonra 11 ile sabah 5 arasında 21 yaş altında sadece 1 yolcu taşıyabilirler.
- c. Çok güçlü ve hızlı araçlar 25 yaş altı geçici sürücüler için kısıtlanmıştır.

Etkili bir trafik güvenliği eğitim programı aşağıdaki *süreç ve yöntemleri* [vurgu eklenmiştir] kapsamalıdır:

1. Mesajların zamana yayılarak çoklu durumlarda sunumu – araştırmalar sadece bir durumda verilen bilginin, haftalar veya aylar süresince tekrarlanan bilgiden daha az etkili olduğunu göstermektedir.
2. Konferans tarzı iletişim muhtemelen daha az davranış değişikliğiyle sonuçlandığından öğrenci tartışmasını teşvik eden ve etkileşimsel program bileşenleri (örneğin küçük grup çalışması, bireysel görevler veya büyük grup çalışması),
3. Grupları özellikle genç insanları rahatlatma becerilerine sahip olan ders öğretmenleri,

4. Uygun takviye etkinliklerle dönemler arasında yol güvenliği mesajlarını pekiştirmek üzere sınıf öğretmenleri için araç ve gereçler,
5. Yol ortamında genç sürücülerle yol güvenliği becerilerini pratik etmek ve pekiştirmek üzere aileler ve ilgili kişiler için pratik bilgiler.

Etkili bir trafik güvenliği eğitim programı aşağıdaki *değerlendirme bileşenlerini* [vurgu eklenmiştir] kapsamalıdır:

1. Program dönemleri arasında öğrencilerin kendi (öz) farkındalıklarını yükseltmek için tasarlanmış öz-değerlendirme formlar,
2. Öğrencilerin yol kullanımı davranışı ve yol güvenliği tutumları üzerinde programın etkisinin değerlendirilmesi.

Diğer yandan etkili bir trafik güvenliği eğitim programı aşağıdaki öğeleri ise *kapsamamalıdır* [vurgu eklenmiştir]:

1. Öğrencilerin geçici ehliyetlerini olması gerekenden daha erken almalarını teşvik eden bileşenler, aksi takdirde araştırmalar bunun kaza oranlarında artışta yol açtığını ileri sürmektedir.
2. Bazı öğrenciler korku ve kaygı bozuklukları geliştirebilecekleri için şok ve sarsıntıya neden olabilecek veya korku çağrıştıran bileşenler (örneğin kazaların canlı görüntülerini gösterme),
3. Araç kontrol becerileri üzerine vurgu, çünkü araştırmalar, öğrenciler sürüş becerilerinin gerçekte olduğundan çok daha iyi olduğuna inandıklarından bunun öğrencilerin risk almasına veya aşırı güvene yol açacağını öne sürmektedir. Aşağıdaki konulara öğrencilere çekici hale getirmek için araç kontrol becerilerini programa dâhil etme gerekliliği hissedildiğinde gönderme yapılabilir:

- Bu aktiviteler bütün programın sadece küçük bir parçasını oluşturmalı,
- Herhangi bir sürüş gösterimi veya etkinliği araç kontrol becerilerinin tekrarından ziyade risk farkındalığını arttırmaya odaklanmalı,

- Savunmacı sürüş alıştırmalarından (kayma çukuru kullanımı gibi) kaçınılmalı – bu genç sürücüler tarafından risk alınmasına ve aşırı güvene yol açabilir (Department of Transport and Main Roads, 2009).

Özet olarak, trafik güvenliği eğitim programı aşağıdaki gereklilikleri karşıladığı durumlarda büyük bir ihtimalle daha da etkili olacaktır. Trafik güvenliği eğitim programı:

- Öğrencilerin katıldığı diğer trafik güvenliği eğitimini tamamlar veya eğitimi onun üzerine bina eder,
- Öğrencilerin bireysel ihtiyaçlarını karşılamak için uygun hale getirilmiştir,
- Öğretim ve öğrenimde katılımcı (öğrenci) merkezli bir yaklaşım kullanır,
- “Bütün” sürücü eğitir ve yetiştirir – program davranışsal değişimi başarmak ve öğrencilerin tutum ve motivasyonu üzerine de odaklanmak için teknik becerilerden daha da ötesine gider,
- Öğrencilerin gerçekliklerine ve ihtiyaçlarına duyarlıdır,
- Uygun bir şekilde nitelikli eğitmen kullanır,
- Etkin sunma yöntemlerine sahiptir – bu herhangi istenmedik eğitim etkilerinden (örneğin kendi yeteneklerinin ötesinde genç sürücülerin araç kullanmalarına yol açacak teknik becerilerde aşırı güvene sebep olmak) önceden aktif bir şekilde kaçınmak için adımları içerir,
- Aileleri ve danışmanları yetkilendirir – Bu bağlamda trafik güvenliği eğitimcileri için anahtar bir mesele ailelerin yeterli gözetmen olmaları için ihtiyaç duydukları eğitim ve bilgiye erişmelerinde onları teşvik etmek ve onlarla bağlantı kurmak, öğrencilere araç kullanmaya başlamadan önce çok çeşitli sürüş şartlarında ve ortamında danışman gözetimli sürüş yaptırmak,
- Çevresel eğitim ve yol güvenliği arasında sinerjiyi teşvik eder,
- Sürekli nitelik geliştirme kültürüne sahip bir sağlayıcı (yönetim) tarafından yapılır. Bu, trafik güvenliği eğitimi alanındaki gelişmeler ve yeni bilgilerin ışığı altında ders verme yöntemleri ve kursun içeriğinin düzenli olarak güncelleştirilmesini içerdiği gibi eğitici değerlendirme ve düzenli program

sistemlerine sahip olmayı da içerir (The National Road Safety Committee, 2008:4-5).

Yapılan diğer araştırmalarda okullarda trafik güvenliği eğitim programlarının aşağıdaki özelliklere sahip olması gerektiği sonucuna varmışlardır (Catchpole vd., 2004:iv). Okullardaki trafik güvenliği eğitim programları:

- Okullarda uyuşturucu madde eğitimi programından “akran liderlerin kullanımı” gibi yöntemleri alıntı yapmalı,
- Çocuklarının trafik güvenliği eğitimi sürecinde ailelerin dâhil edilmesine yardım etmeli,
- Çocuklar güvenli olmayan davranışları pekiştirecek sıkı akran grupları oluşturmadan önce ilkokul çağlarında odaklanmalı,
- Okula uğrayan (okulu ziyaret eden) uzmanlardan ziyade sınıf öğretmenleri tarafından sunulmalı,
- Öğretim programlarının diğer alanlarıyla bütünleştirilmeli.

Tanrikulu’na (2003) göre “nasıl bir trafik eğitim” sorusuna verilecek yanıt etkili bir trafik eğitim modelini ortaya koyacaktır. Trafik güvenliği eğitimi “Empati” ağırlıklı sunulmalı, eğitimde sosyal psikoloji dersleri verilmeli ve bu bilimin alanı olan empatik iletişim öğrencilere benimsetilmelidir. Dragutinovic ve Twisk (2006:64) çeşitli eğitim alanlarında etkili program deneyimlerini özetledikten sonra, bu etkili programların çoğunun aşağıdaki özelliklere sahip olduğunu belirtmişlerdir. Bu programlar:

1. kurama dayalıdır,
2. süre olarak daha uzun vadelidir,
3. temel ve kesin bir sağlarlar,
4. belirli değerler, grup normları ve benzeri şeyleri kurarak iletişim ve müzakere becerileri ve sosyal baskı meselesine gönderme yaparak bilişsel düzeyin daha ötesine giderler,
5. bazı modelleme ve uygulamaları içerirler,
6. eğitimciler için bazı tür eğitimleri (hizmet içi eğitim) içerirler.

Çocuklara trafik güvenliği öğretilirken hatırlanması gereken 5 önemli nokta vardır. Bunlar aşağıdaki gibi özetlenebilir. Trafik güvenliği eğitimi;

- sistematik ve sürekli olarak okul öncesinde başlamalı,
- teorik bilgilerden çok uygulamalı olmalı,
- çocuk gelişiminin temel ilkelerini takip etmeli,
- sürekli olarak ve sık sık okul çağındaki çocuklara verilmeli,
- okul ders programında yer edinmeli (TRL, 1997:10).

Trafik güvenliği eğitim programının daha etkili olması için yukarıda sayılan birçok ilke ve yaklaşım öne sürülmüştür. Öne sürülen yaklaşımlar çeşitlilik gösterse de hepsinin vurguladığı bir takım ortak özellikler de söz konusudur. Bunlardan ilki, programın bilişsel, davranışsal (psiko-motor) ve duyuşsal açıdan çocukların yaş ve gelişim özelliklerine ve ilgi ve ihtiyaçlarına daha uygun olarak hazırlanmasıdır. İkincisi, sınıfta bilgiye dayalı soyut trafik kurallarını içeren trafik güvenliği eğitiminden ziyade daha çağdaş ve eklektik yöntem ve tekniklerin kullanıldığı etkileşimli, bilgisayar destekli benzetim (simülasyon), rol yapma, drama ve gerçek trafik ortamında öğrenmenin yer aldığı bir trafik güvenliği eğitime olanak sağlayan programlar geliştirilmelidir.

Üçüncüsü, trafik güvenliği eğitimi hem süreç hem de ürün odaklı olmakla birlikte eğitim süreci problem çözme ve düşünme becerileri ve stratejilerine odaklanarak daha öğrenci merkezlidir. Okullarda öğrenci merkezli eğitim esastır. Türk eğitim sisteminin yenileşme arayışlarına cevap vermek ve öğrenci başarısının nitelik olarak artırılması hedefini gerçekleştirmek üzere Milli Eğitimi Geliştirme Projesi çerçevesinde geliştirilen bu Modelde öğrenci merkezli eğitim öngörülmektedir. Okul ve eğitim sisteminin merkezine öğrenciyi yerleştiren bu yaklaşım, eğitimin hedeflerini öğrencilerin bireysel gelişimleri ve gereksinimleri doğrultusunda yapılandırmaktadır (MEB, 2005). Dördüncüsü, trafik güvenliği eğitimi planlı ve sürekli olması gerektiğinden, uzmanların veya polislerin okullarda konferans vermesi gibi özel bir amaç için hazırlanmış geçici etkinlikler her ne kadar yoğun ilgi görse de genelde başarısızdırlar. Böyle etkinlikler trafik güvenliği eğitimi programını tamamlayıcı olarak kullanılmalı. Dolayısıyla, trafik güvenliği eğitimi okula uğrayan kişiler tarafından değil trafik uzmanı öğretmenler tarafından diğer

derslerle de ilişkilendirilerek bütünleştirilmiş bir yaklaşımla kesintiye uğratılmadan uzun vadeli olarak verilmelidir.

Son olarak, trafik güvenliği eğitim programının amacı trafik güvenliği bağlamında öğrencilere istendik yönde bilgi, beceri, davranış ve tutum kazandırmak olmalıdır. Trafik güvenliği eğitim programının nihai hedefi yaralanmalı ve ölümlü kazaların sayısını azaltmaktır. Bu yüzden bunlardaki azalma da trafik güvenliği eğitim programının etkililiğini değerlendirmede bir kıstas olarak ele alınabilir.

2.5. TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ EĞİTMENLERİ VE EĞİTMENLERİN EĞİTİMİ

Eğitim programlarını işe koşan öğretmenlerin, istenilen hedefleri gerçekleştirmede eğitim sürecindeki rolleri hiç tartışmasız çok önemlidir. “İyi bir öğretmen yetersiz düzenlenmiş bir dersi başarılı hale getirebilir, fakat yetersiz bir öğretmen ders mükemmel bir şekilde tasarlanmış olsa da bunu yapmada başarılı olamaz” (CIECA³⁷, 2002). Bu bağlamda, eğitimde öğretmenin niteliği temel bir başarı faktörü olarak değerlendirilebilir. Aynı şekilde öğretmenin niteliği de, herhangi bir trafik güvenliği eğitimi programında elde edilen sonuçların (ürünler) verimliliğini belirleyici en önemli faktörlerden biridir. Öğretmen ne kadar yeterliyse, o derece öğrencilerin sürüş davranışlarını daha da olumlu bir şekilde etkileyecektir. Abbas vd., (1996:296) trafik eğitimi ile ilgili eğitmenlerin planlı ve sürekli eğitilmelerinin trafik güvenliği bağlamında eğitmenlerin kendilerine yüklenen misyonu etkili ve yeterli bir biçimde yerine getirmeleri için mutlak bir gereklilik olduğunu ifade etmektedirler.

2.5.1. Avrupa Birliğindeki Ülkelerde Trafik Güvenliği Eğitimi

2.5.1.1. Öğretmenleri ve Öğretmenlerin Eğitimi

Avrupa Birliği (AB) ülkelerinin çok büyük bir çoğunluğunda okullar ve dolayısıyla öğretmenler Trafik Güvenliği Eğitimi okutmaktan sorumludurlar. Trafik güvenliği eğitim okullarda, polis memurlarıyla işbirliği halinde esasen okul öğretmenleri tarafından verilir. Neredeyse bütün AB ülkelerinde polis memurları bir şekilde, ya ana aktörler olarak ya da öğretmenlere destek vererek, trafik güvenliği eğitiminde yer

³⁷ Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile

alırlar. Çek Cumhuriyeti ve İspanya’da, polisin trafik güvenliği eğitiminde daha baskın bir rolü söz konusudur. Kreş ve anaokullarında eğer trafik güvenliği eğitim varsa genellikle öğretmenler, diğer tüm yaş grubu çocuklar için öğretmenlerin yanı sıra polisler de trafik güvenliği eğitimi verirler. Okul öğretmenleri gibi polisler de genelde kamu sektörü tarafından finanse edilirler. Aşağıda Tablo-7’de AB’de trafik güvenliği eğitimi derslerinin kimler tarafından verildiği özetlenmiştir:

Tablo 7: AB’de Trafik Güvenliği Eğitimi Derslerinin Verilmesi

<i>Ülkeler</i>	<i>Trafik Güvenliği Eğitiminin Verilmesi</i>
Avusturya, Belçika, Kıbrıs, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İrlanda, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, Slovakya, Slovenya, İsveç, Büyük Britanya	Çoğunlukla okul öğretmenleri tarafından (polis tarafından desteklenir).
İspanya, Çek Cumhuriyeti	Çoğunlukla polisler tarafından (öğretmenler tarafından desteklenir).
Fransa, Malta, Portekiz	Çoğunlukla yol güvenliği konseylerinin personelleri, öğretmenler, polis ve yerel yetkililer tarafından.

(European Commission, 2005a:24).

Öğretmenlerin eğitim kariyerleriyle bütünleştirilmiş bir trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitimindeki kaliteyi arttırmak için önemli öncelikli şartlardan birisidir. Genel olarak bahsetmek gerekirse, AB’deki ülkelerin çoğunda trafik güvenliği eğitimi veren personelin eğitimi³⁸ ve bu personele verilen hizmet içi eğitim³⁹ zayıftır (European Commission, 2005a).

Belçika’nın Hollanda topluluğu, Finlandiya ve Macaristan’da trafik güvenliği eğitiminde temel eğitim verilirken, Danimarka ve Slovenya’da 2–6 saat arasında bir eğitim verilmektedir. Diğer yandan sadece Avusturya ve İspanya’da anaokulu öğretmenlerinin eğitiminde 20–30 saat trafik güvenliği eğitim verilmektedir.

³⁸ Bu bölümde “eğitim” ile, öğretmen veya polis olabilmek için üniversitelerde, polis akademisinde veya polis meslek yüksek okullarında alınan eğitim kastedilmektedir.

³⁹ Bu bölümde “hizmet içi eğitim” ile, öğretmen ve polislerin mesleğe başladıktan sonra bilgi ve becerilerini arttırmak ve geliştirmek için aldıkları eğitim kastedilmektedir.

Avusturya’da 2005 yılına kadar anaokulu öğretmen adayları “Yol Güvenliği Eğitimi” adı altında haftada 1 saat 1 dönem zorunlu ders alırlarken 2005 yılından sonra trafik güvenliği eğitimi dersi diğer derslerle bütünleştirilmiştir.

Hollanda’da trafik güvenliği eğitimi seçmeli ders olarak öğretmenlerin temel eğitimlerinde bütünleştirilmiş şekilde verilmektedir. Almanya’da bazı üniversiteler trafik güvenliği eğitimi vermekte ve Bavaria şehrinde meslek liselerindeki bütün öğretmenler trafik güvenliği eğitimi hakkında hizmet içi eğitim alırlar. Öğretmenler için hizmet içi eğitim bağlamında trafik güvenliği eğitiminde daha iyi bir durum söz konusudur. AB’deki 9 ülkede anaokulu öğretmenlerinin, 17 ülkede ise bütün öğretmenlerin trafik güvenliği eğitimi hizmet içi eğitime katılma olanakları vardır. AB’deki çok az ülkede hem trafik güvenliği eğitimi hem de hizmet içi eğitim bağlamında trafik güvenliği eğitimi verilmektedir.

AB’deki çoğu ülkede polisler trafik güvenliği eğitiminde önemli bir rol oynarlar. Fakat sadece 7 ülkede polis adaylarına trafik güvenliği öğretimi/eğitimi verilmektedir. Polis memurları için de trafik eğitimi ile ilgili hizmet içi eğitim daha iyi bir durumdadır. Yani hem öğretmenlere hem de polisler trafik eğitimi ile ilgili daha çok hizmetiçi eğitim olanağı sunulmaktadır. 13 AB ülkesinde genellikle öğretim kursları ve/veya yerel yetkililer için kurslarla birleştirilerek polisler için bir çeşit trafik güvenliği eğitimi hizmet içi eğitim verilmektedir. Kısaca belirtmek gerekirse; trafik güvenliği eğitimi personeli için sunulan hizmet içi eğitim genellikle gönüllü olarak, istek üzere, bir kez ve trafik güvenliği eğitimine özel ilgi duyan anaokulu öğretmenleri, öğretmenler ve polis memurlarına verilmektedir (European Commission, 2005a).

2.5.1.2. Trafik Eğitiminde Polisin Rolü

Avrupa Birliği’nde polis, trafik güvenliği eğitiminin bir parçası olarak pratik beceriler eğitiminin verilmesinde önemli bir rol oynar. Aşağıda Tablo-8’de AB ülkeleri bağlamında trafik güvenliği eğitimi verilmesinde polisin oynadığı önemli rol kısaca özetlenmiştir. Tablo-8 incelendiğinde AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda polis memurlarının aktif katılımının trafik güvenliği eğitim için önemli desteklerden biri olduğu görülecektir:

Tablo 8: Trafik Güvenliği Eğitiminin Verilmesinde Polisin Rolü

<i>Ülkeler</i>	<i>Polisin Rolü</i>
Avusturya, Belçika, Kıbrıs, Danimarka, Estonya*, Finlandiya, Almanya, Macaristan, İrlanda, İtalya, Letonya*, Malta, Hollanda, Polonya, Portekiz, Slovakya, Büyük Britanya	Okulda trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde öğretmenlere yardım ederler (çoğunlukla yol kenarı eğitimi).
Çek Cumhuriyeti, Lüksemburg, İspanya (Yerel), Portekiz, Almanya (Küçük Çocuklar için Yol Güvenliği Okullarında polisin en önemli rolü)	Trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde polisler anahtar role sahiptirler.

* Yol güvenliği için sorumlu yöre sakinleri genellikle polis memurlarıdır. (European Commission, 2005a:26).

2.5.2. Türkiye’de Trafik Güvenliği Eğitimi

2.5.2.1. Öğretmenler ve Öğretmenlerin Eğitimi

Trafik güvenliği eğitimini okullarda genelde öğretmenler ve bazı durumlarda yüksek öğrenim görmüş polisler vermektedirler. Genelde sınıf öğretmenleri, Beden Eğitimi Öğretmenleri ve diğer derslerin branş öğretmenleri veya en az 15 saat derse girmesi gereken herhangi bir öğretmen de trafik güvenliği eğitimi dersine girebilmektedir. Eğitim fakülteleri Sınıf Öğretmenliği Bölümlerindeki öğretmen adayları 4. sınıf 2. dönemde haftada iki saat zorunlu “Sağlık ve Trafik Eğitimi” dersi adında trafik eğitimi almaktadırlar (kku.edu.tr, 2011). Bazı üniversitelerde ise trafik eğitimi, 4. sınıf 1. dönemde “Trafik ve İlk Yardım” dersi adında haftada iki saat zorunlu olarak verilmektedir (egitim.uludag.edu.tr, 2011a). İlköğretim okullarında “Trafik Güvenliği” dersine genellikle sınıf öğretmenleri girmektedirler. Üniversitelerin Beden Eğitimi ve Spor Bölümlerinde ise 1. sınıf 2. dönemde 1 saat teorik 2 saat uygulamalı olarak “Sağlık Bilgisi ve İlk Yardım” dersi okutulmaktadır (egitim.uludag.edu.tr, 2011b). Bu açıdan ortaöğretim kurumlarında ise “Trafik ve İlk Yardım” derslerine genelde Beden Eğitimi öğretmenleri girmektedir.

Millî Eğitim Bakanlığına bağlı eğitim kurumlarına öğretmen olarak atanacakların atamalarına esas olan alanlar ile mezun oldukları yükseköğretim programları ve aylık karşılığı okutacakları derslere ilişkin çizelgeye göre; Beden

Eğitimi, Biyoloji, Fen ve Teknoloji, Acil Tıp, Radyoloji, Tıbbi Laboratuvar, Tıbbi Sekreterlik, Anestezi, Ortopedik Protez – Ortez, Diş Protez, Hemşirelik, Sağlık Bilgisi alanlarından mezun olanlar Trafik ve İlk Yardım dersini okutabilmektedirler. Bazı derslerin hangi alan öğretmenleri tarafından okutulacağına ilişkin açıklamalar kısmında ise Trafik ve İlk Yardım dersinin Beden Eğitimi, Biyoloji, Fen ve Teknoloji, Sağlık Bilgisi ile Sağlık Alanı öğretmenlerince aylık karşılığı okutulacağı, Tıp fakültesi mezunlarınca ücret karşılığı okutulacağı ifade edilmektedir (MEB, 2010a). Karayolları Trafik Kanunu (1983:47) 125. maddeye göre ise ilköğretim ve ortaöğretim okullarındaki trafik ve ilk yardım derslerine yüksek öğrenim görmüş emniyet görevlileri görevlendirilebilir⁴⁰.

Anaokulları öğretim programında eğer trafik güvenliği eğitimi varsa genelde anasınıfı öğretmenleri trafik güvenliği eğitimini verirler. İlköğretim ve ortaöğretimde ise trafik güvenliği eğitimi çoğunlukla trafik eğitimi alanında herhangi bir özel eğitimi bulunmayan öğretmenler, genellikle sınıf öğretmenleri veya polisler tarafından verilmektedir. Trafik dersine giren öğretmenlerin branşları ve konuyla ilgili kurs alıp almadıkları örnekleme yöntemiyle belirlenen 120 okulda incelenmiş ve aşağıdaki hususlar tespit edilmiştir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60):

- *Toplam 120 ilköğretim okulunun büyük bir çoğunluğunda 4. ve 5. sınıflarda sınıf öğretmenleri, 6. ve 8. sınıflarda ise, fen bilgisi ve beden eğitimi öğretmenleri trafik dersini okutmaktadırlar.*
- *Denetim kapsamındaki illerin çoğunda derse giren öğretmenlerin konuyla ilgili herhangi bir kurs ya da seminere katılmadıkları saptanmıştır.*
- *120 ilköğretim okulunda, dersin teorik olarak anlatıldığı, bazı okullarda ise tepegöz veya slayt yoluyla görsel sunumlar yapıldığı, uygulamalı eğitime yeterince yer verilmediği görülmüştür.*
- *Fiilen uygulamanın içerisinde bulunan EGM personelinden trafik eğitimi konusunda sınırlı ölçüde yararlanılmaktadır.*

⁴⁰ KTK Madde 125- (Değişik: 17.10.1996-4199/41 md.) Milli Eğitim Bakanlığı'nca, ilköğretim ve ortaöğretim okullarında ders programlarına eğitim amacı ile zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri konulur. Bu dersler için valilik ve kaymakamlıkça yüksek öğrenim görmüş emniyet görevlileri görevlendirilebilir.

Trafik güvenliği konusunda öğretmen eğitiminde herhangi bir yüksek eğitim programı bulunmamaktadır. Gelecekte trafik güvenliği eğitimi verecek öğretmenlerinin trafik güvenliği eğitimi ve öğretimi konusunda üniversitelerde veya başka eğitim kuruluşlarında bir alt program ya da herhangi bir ders bulunmamaktadır (SweRoad, 2001a:35). Bu durum hala geçerliliğini korumaktadır. Trafik eğitimi konusunda lisans düzeyinde verilen bir eğitim de yoktur. Trafik ve İlk Yardım dersi, eğitim fakülteleri sınıf öğretmenliği 4. sınıf 1. dönemde haftada iki saat zorunlu ders olarak okutulmaktadır. Marmara Üniversitesi, Gazi Üniversitesi ve Ankara Üniversitesi Eğitim Fakültelerinde bu dersi okutabilecek öğretim görevlisinin bulunmadığı ve bu alandaki eksikliğin tıp doktoru, trafik polisi veya beden eğitimi branşında bulunanlar tarafından giderilmeye çalışıldığı görülmüştür. Bazı fakültelerde ise Milli Eğitim Müdürlüklerinin açmış olduğu Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretici Sertifikası almış öğretim görevlileri tercih edilmektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008).

Trafik güvenliği konusunda kısıtlı üniversite eğitimi vardır ve bunun dışında bu konuda çok az ders okutulmaktadır (SweRoad, 2001a:19). Üniversiteler bu konuda hala iyileştirilmemişlerdir. Okullarda Trafik ve İlk Yardım Eğitimi derslerini veren öğretmenlerin eğitimlerine yönelik standartlaşmış bir sistem bulunmamaktadır. Fakat Trafik ve İlk Yardım Eğitimi dersini veren öğretmenler illerde hizmet içi eğitim kursları ile yetiştirilmekte ve ayrıca Milli Eğitim Bakanlığı Sağlık İşleri Dairesi Başkanlığı'nın her yıl İlçel hizmet içi Eğitim Enstitüsü'nde düzenlediği "Okul Sağlığı Formatörlük Kursları'nda" kursiyerlere ilk yardım eğitimi pratik ve teorik olarak verilmektedir (MEB, 2002). Fakat bu kurs şu an değişik illerde yapılmaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri yetiştirmek üzere KİTGE Projesi (1996-2002) kapsamında öğretmen, öğrenci ve halkın bilinçlendirilmesi amacıyla hizmetiçi eğitim bağlamında 479 öğretmen, formatör öğretmen olarak yetiştirilmiştir. Bu öğretmenler aracılığıyla il veya ilçedeki okullarda görev yapan öğretmenlere kursta edindikleri bilgileri aktarmaları planlanmıştır. 1993 yılında Türkiye'de ulaşım konusunda eğitilmiş ve uzmanlaşmış eleman açığını kapatmak amacıyla, Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü bünyesinde Fen Bilimleri Enstitüsüne bağlı olarak lisansüstü düzeyde eğitim veren Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı açılmıştır. Trafik güvenliği konusunda öğretmen eğitiminde herhangi bir yüksek

öğretim programı bulunmamaktadır. Trafik ile ilgili eğitim, lisansüstü düzeyde verilmekte ancak bu da yeterli olmamaktadır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008; SweRoad, 2001a).

Polis Meslek Yüksek Okullarında verilen 2 yıllık eğitim döneminde “Temel Trafik Bilgisi” dersi polis adaylarına 2. sınıf 1. dönemde haftada 2 saat toplamda 28 saat okutulmaktadır. Emniyet Teşkilatının amir konumundaki personelini yetiştiren Polis Akademisinin 1. sınıf 2. dönemde “Trafik Hukuku” ve 2. sınıf 1. dönemde de “Trafik Yönetimi ve Denetimi” adlı dersler okutulmakta ve söz konusu dersler haftada 2 saat süreyle verilmektedir. (pa.edu.tr; pmyo.pa.edu.tr, 2011). 1999’a kadar trafik polisleri, bazı kısa seminerler dışında özel bir eğitim veya öğretim görmemiştir. 1999’dan sonra EGM trafik polisi memurları için özel kurslar düzenlemektedir. Hedef kitle arasında ilk ve ortaöğretim öğrencilerinin bulunduğu eğitimcilerin eğitimci kursu 2 hafta sürmektedir. Yeni eğitim materyal ve yöntemleri geliştirilmiştir. Eğitimciler için eğitim materyalleri hazırlanan materyallerin bulunduğu çantalar verilmektedir. Polis Akademisi ve Polis Meslek Yüksek Okulu öğrencileri için yeni ders materyalleri ve referans kitapları hazırlanmıştır (EGM, 2010).

Trafik personelinin ve halkın eğitimi amacıyla düzenlenmekte olan eğitim etkinliklerinde eğitici olarak görevlendirilecek personele, eğitimci bilgi ve becerisi ile etkin bir öğretim için gerekli olan nitelikleri kazandırmak amacıyla, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca, “Eğitici Eğitimleri” düzenlenmektedir. Bu eğitimler, İl trafik birimlerinin eğitimci personel ihtiyaçları ve personel sayıları göz önünde bulundurularak, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca belirlenen, halen Merkez ve Taşra trafik birimlerinde çalışan Amir Sınıfı personeli kapsamaktadır. Merkez ve Taşra Trafik birimlerinin, sürücü ve yaya eğitimi amacıyla gereksinim duyduğu eğitimcilerin yetiştirilmesi ve eğitimlerde yararlanılacak yansı ve bunlara ilişkin metinlerin kullanımının öğretilmesi amaçlı olarak, öğretici tutum ölçeği uygulanarak belirlenen 68 trafik personeline “Program Yönetimi ve Eğitim Formasyonu Eğitimi” verilmiştir. Eğitimciler almış oldukları eğitim ile görev yaptıkları kadrolarda hedef kitlelere yönelik olarak düzenlenen Trafik Güvenliği konulu eğitim, seminer ve konferanslarda eğitimci-konuşmacı olarak görev almaktadırlar (EGM, 2010).

2.5.2.2. Trafik Eğitiminde Polisin Rolü

Karayolları Trafik Kanunu (1983:47) 125. maddeye göre ilköğretim ve ortaöğretim okullarındaki trafik ve ilk yardım derslerine yüksek öğrenim görmüş emniyet görevlileri görevlendirilebilir. Türkiye’de okullarda verilen karayolu trafik güvenliği eğitimine polisler katkıda bulunmaktadır. Bazı illerin okullarında trafik dersine öğretmen olarak polisler girmektedirler. Trafik Şube Müdürlüklerine bağlı Eğitim Büro Amirliklerince çocuk yuvası, ilk ve orta öğretim öğrencilerine teorik ve uygulamalı karayolu trafik güvenliği eğitimi verilmektedir. Trafik polislerince çocukların kazalardan korunmasına yönelik; el ilanı afiş, broşür, yaya eğitimi için sunuş metinleri bastırılmaktadır. Okul geçit görevlilerinin eğitiminde de trafik polisi etkin rol oynamaktadır. Trafik Hizmetleri Başkanlığı’na bağlı bazı personel, okullarda trafik dersi verecek öğretmenleri yetiştirecek formatör öğretmenlerin kursunda görev almışlardır. Çocuk Trafik Eğitim Parklarında verilen uygulamalı eğitimlerde de trafik polisi aktif rol oynamaktadır (EGM, 2001:47).

Trafikten kaynaklanan sorunların azaltılması ve trafik güvenliğinin sağlanmasında; trafiğin denetlenmesi ve düzenlenmesinden sorumlu olan trafik polislerine çok önemli görevler düşmektedir. Diğer AB ülkelerinde olduğu gibi trafik eğitiminde trafik polislerinden daha etkin bir şekilde yararlanılabilir. Talim ve Terbiye Kurulunun 04.06.2007 tarih ve 111 sayılı Kararında “Trafik güvenliği dersi işlenirken “ders içi faaliyet” kapsamında gerektiğinde tıp doktorları ve trafik polislerinden yararlanılabilir” denmektedir. Fakat EGM personelinin trafik güvenliği eğitiminde istenilen ölçüde yararlanılamamıştır.

Bununla birlikte, ilköğretim ve ortaöğretim trafik dersleri için Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Daire Başkanlığınca gerek Trafik Bilgisi Eğitici gereksinimini karşılamak, gerekse Karayolları Trafik Kanunu’nun (1983) 125. Maddesine işlerlik kazandırmak amacıyla 2000–2001 Eğitim-Öğretim döneminde proje başlatılmıştır. Projeye, İl Milli Eğitim ve Emniyet Müdürlükleri gerekli işbirliğini sağlayarak ilköğretimdeki trafik konulu derslere trafik birimlerinde görevli yüksek öğrenim görmüş personelin girmesi sağlanmıştır. Yaklaşık 46 il’de 758 trafik personeli okullardaki trafik konulu derslere eğitici olarak girmişlerdir (trafik.gov.tr, 2011).

Trafikteki yol kullanıcılarının kural ve riskler konusunda bilgilendirilmesi amacıyla “Sürücü ve Yaya Eğitim Seminerleri” adı altında bir proje yürütülmektedir. 81 ilde verilen eğitim seminerlerinde; sürücü, yaya ve çocuklara yönelik olarak hazırlanan eğitim materyalleri kullanılmaktadır. Söz konusu materyaller, Yaya Güvenliği, Hız, Takip Mesafesi, Dönüş ve Virajlarda Ağırlık Transferi, Direksiyonda Oturma Ve Tutuş Şekilleri, Fren ve Durma Mesafesi gibi (250) adet risk bilgisini içermektedir. Seminerlerin başladığı 2000 yılından 2009 yılı sonuna kadar; (8.544.746) yaya, (2.883.751) sürücü olmak üzere toplam (11.428.497) kişiye ulaşılmıştır (trafik.gov.tr, 2011).

Trafik güvenliği eğitiminin trafik eğitimi alanında deneyimli ve alanında uzman eğitmenler tarafından eğitilen öğretmenler tarafından verilmesi gerektiği önerilir. Dragutinovic ve Twisk de (2006) trafik eğitiminin işin uzmanı öğretmenler tarafından verilmesi gerektiğini tasdik eder ve trafik güvenliği eğitiminde öğretmenin mesleki gelişim ve desteğini temel prensip olarak görürler. Uygun trafik güvenliği eğitimi, bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20).

Avrupa Komisyonu, EU MERIT Projesi⁴¹ (European Commission, 2005b) ile trafik güvenliği eğitmenlerinin yerine getirmesi gereken standartlar için önerilerde bulunmuştur. Bu bağlamda, genç insanlar için nitelikli bir öğretmenin sahip olması gereken özellikler özetlenmiştir. Bu özellikler trafik güvenliği eğitimi öğretmenlerinin de karşılaması gereken standartlar olarak değerlendirilebilir. Dolayısıyla trafik güvenliği eğitimi öğretmenlerinin sahip olması gereken özellikler aşağıdaki gibi özetlenebilir. Nitelikli bir öğretmen;

- gerekli teknik becerilere ve bilgiye sahiptir,
- sürüş tarzını ve davranışını kontrol eden yüksek düzey faktörlerin farkındalığına ve kavramasına sahiptir,
- öğrencilerin farklı yetenek, ihtiyaç ve motivasyonlarının anlar ve değer biçebilir ve dersini buna göre uyarlayabilir,
- güçlü basitleştirme becerilerine, antrenörlük becerilerine, grup dinamikleri bilgisine ve öğrencilerle çalışma deneyimine sahiptir,

⁴¹ EU MERIT Project (Minimum European Requirements for Driving Instructor Training): Sürücü Öğretmeni Eğitimi için Minimum Avrupa Gereklilikleri

- ders öğrencilerinin öğrenme ihtiyaçları ve yeteneklerine dayalı ders verme yöntemlerini seçer,
- etkili öğretmen/danışman olmayı da içeren öğretme ve öğrenmeye öğrenci merkezli bir yaklaşım benimser,
- farklı kültürel bağlamlarda çalışmada rahattır,
- öğrencilerle eşit ve olum ilişkiler kurabilir ve öğrencilerin değerlerine ve gerçekliklerine saygılıdır (cieca.be/download.asp?file=7MeritMinRegEn.pdf).

Karayolu güvenliğiyle ilgili meslek sahibi kişilerin rolü sınıf öğretmenini teşvik etmek ve desteklemektir. Okullarda karayolu güvenliği eğitimi verilmesi öğretmenlerin sorumluluğunda olmalıdır. Çünkü onlar, çocukların neleri öğrenmeye hazır olduklarını teşhis etme, çocukların bilgilerini, yeteneklerini ve kavrayışlarını geliştirmelerine yardım edecek öğrenim deneylerini hazırlama ve öncülük etme ve öğrencilerinin gelişmelerini sınama ve değerlendirme yeteneklerine sahiptirler. Karayolu Güvenliği Görevlileri, Polis, Sağlık Eğitimi Görevlileri, Eğitim Danışma Hizmetleri, vs. gibi diğer uzman personel öğretmene geniş ve değişik bir tecrübe kazandırır. Ancak bunların faaliyet ve tavsiyeleri iyi organize edilmediği takdirde öğretmen için şaşırtıcı olabilir (EGM, 2001:47).

AB ve Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi alanında eğitimli öğretmen eksikliği bulunduğundan genelde diğer derslerin öğretmenleri veya polisler bu eğitimi vermektedirler. Dolayısıyla trafik eğitimi veren diğer branş öğretmenlerinin veya polis memurlarının yukarıda sayılan özelliklerin hepsine birden sahip olmalarını beklemek çok gerçekçi olmayacaktır. Örneğin, polis memurları, özellikle de trafik polisleri, etkili bir trafik güvenliği eğitimi için gerekli olan teknik beceri ve bilgilere sahip olabilir ve fakat bir eğitmen olarak düşünüldüğünde trafik polisleri öğretmenlik için gerekli pedagojik formasyonu almadıklarından deneyimsiz ve etkisiz olabilirler. Bu bağlamda eğitimcilerin eğitimi kursu ile veya hizmet içi eğitimlerle bu eksiklik giderilebilir. Aynı durum öğretmenler için de söz konusudur. Öğretmenler de yeterli bir eğitmen olmalarının yanında trafikle ilgili teknik bilgi ve becerilere sahip olmayabilirler. Dolayısıyla, trafik güvenliği eğitimi eğitmenlerinin yeterli olmaları bağlamında her türlü çaba sarf edilmelidir.

2.6. OKULLARDA TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ

Okullarda trafik güvenliği eğitiminde eğitimsel önlemler, önce pratik yaya becerileri daha sonra bisiklet sürücüsü becerileriyle başlayıp çocuğun gelişim evrelerine göre uygun hale getirilmek zorundadır. Tüm yol kullanıcılarının çocukları güvenli kılmak için bir takım görevleri vardır. Fakat öncelikle aileler, çocukları için önemli rol modelleridirler ve çocuklarına örnek olarak güvenli davranışı telkin edebilirler. Çocuklar okula devam ettikçe, okul öncesi eğitimden itibaren tüm ulusal eğitim programlarında sürekli devam eden bütünleştirilmiş bir trafik güvenliği eğitimine tabi tutulmalıdır. Bu bağlamda, trafik güvenliği eğitimi, öğretimi ve yayımı çocukları trafikte güvenli kılmak için bütüncül bir yaklaşımın önemli bir parçasıdır ve trafik güvenliği eğitimi bir yaşam boyu öğrenme sürecidir (OECD, 2004). Trafik eğitimi, Sağlık Bilgisi, Yurttaşlık, Hayat Bilgisi v.b dersler içinde bütünleşik bir şekilde verilmeli ve çağın şartlarına göre trafik eğitimi öğretim programı sürekli geliştirilmelidir.

Elliott (2000) ilkokullarda trafik güvenliği eğitiminin tamamıyla öğretim programları içinde bütünleştirilerek verilmesi gerektiğini, buna karşın ortaokullarda ise trafik güvenliği eğitimine sağlık eğitimi öğretim programı içinde yer verilebileceğini ifade etmiştir. Elliott, kapsamlı ve geniş taramalı olarak incelediği trafik güvenliği eğitiminde iyi uygulamalar araştırmasında “küçük çocukların güvenli yol kullanıcıları olabilmeleri için erken yaşlarda (4 yaş ve yukarısı gibi) eğitilebileceğini ve fakat çocuklara verilen trafik eğitiminin gerçek ortamda veya gerçeğe yakın ortamda (simülasyon yoluyla) yapılması durumunda ancak etkili olabileceği” sonucuna varmıştır (Elliott, 2000:2). AB ülkeleri ve Türkiye’ye baktığımızda trafik güvenliği eğitiminin genelde okullarda diğer derslerle bütünleştirilerek verildiği, AB’nin aksine Türkiye’de 4. 5. ve 11. sınıflarda trafik eğitiminin ayrı bir ders olarak verildiği, AB ülkelerinde trafik güvenliği eğitimine erken yaşlarda başlanıldığı fakat Türkiye’de ise trafik eğitimine geç yaşta başlanıldığı görülmektedir.

Kişisel, sosyal, duygusal, zihinsel gelişmenin ve kişiliğin şekillenmeye başladığı okul öncesi dönemde verilen trafik eğitimi son derece önemlidir.

Temel bilgi ve becerilerin kazandırıldığı ve pekiştirildiği dönem olarak da değerlendirilebilecek olan ilköğretim çağı [vurgu eklenmiştir] da, bu

açından çok önemli bir dönemdir. Çünkü okul öncesi dönemde, çocuğun yakın çevresinden ve iletişim araçlarından, duyarak ve gözlemlerine dayanarak edindiği bilgi ve tutumlar, aynı zamanda bir sosyalleşme ortamı da olan ilköğretim kurumlarında, pekişmiş davranışlara dönüşmektedir. Dolayısıyla, okul öncesi dönemde ve ilköğretim kurumlarında güvenli trafik eğitiminin [vurgu eklenmiştir], sadece bir ders olarak değil, “çocuklarda güvenli trafik bilinci oluşturma platformu” olarak da görülmesinde büyük yarar vardır (Trafik ve İlk Yardım Dersi Öğretim Programı, 2006:1-2).

Özetle, erken yaşlarda verilecek trafik eğitimi çocukların doğru ve güvenli davranış modellerini öğrenmesi ve bunları benimseyip hayat tarzı haline getirmeleri açısından son derece önemlidir. Örgün eğitim sisteminde ilköğretimden sonra gelen ortaöğretim dönemi ise trafik eğitimi bağlamında geleceğin sürücü adaylarının yetişeceği eğitim basamağıdır. Okul öncesi dönemden başlayarak ilköğretimde alınan temel trafik bilgileri ortaöğretimde farklı bilgiler eklenerek becerilere dönüştürebilmeli ve trafik güvenliği konusunda öğrencilerde trafik bilinç ve kültürü geliştirebilmelidir. Dolayısıyla, trafik eğitimi bağlamında ilköğretim ve ortaöğretim birbirinden bağımsız olarak değil birbirlerini tamamlayan iki aşama olarak ele alınmalıdır.

2.6.1. Avrupa Birliği Ülkelerindeki Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi

Avrupa Birliği’nde trafik eğitimine 1930’larda başlanmıştır. Avrupa Birliği ülkelerinin çok büyük bir çoğunluğunda trafik güvenliği eğitimi genellikle okullarda verilmektedir. Anaokulu, ilköğretim ve ortaöğretim dönemleri çocuklara ve gençlere trafik güvenliği eğitimi vermede en uygun ortam olarak değerlendirilmektedir. Diğer bir anlatımla, trafik güvenliği eğitiminin okullar vasıtasıyla yol kullanıcılarına özellikle çocuklara verilmesi en kolay yoldur. İlerleyen bölümlerde ilk önce trafik güvenliği eğitiminin AB ülkelerindeki durumu hakkında genel bir bilgi verilmiş daha sonra AB ülkelerinden Danimarka, Büyük Britanya⁴², Almanya, Finlandiya, Fransa, İsveç ve İtalya’daki anaokulu, ilköğretim ve ortaöğretim’deki trafik güvenliği eğitiminin durumuna detaylı bir şekilde değinilmiştir.

⁴² Büyük Britanya (United Kingdom): İngiltere, İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda’dan oluşur.

Avrupa Birliğindeki 25 ülkenin hiç birinde “Trafik Güvenliği Eğitimi” adında ayrı bir dersin olmadığını öncelikle belirtmek gerekir. Fakat AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda trafik güvenliği eğitimi, en azından belirli yaş grupları için, diğer derslerin bir parçası olarak verilmektedir. Örneğin;

- Almanya’da, 6–10 yaş öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi, coğrafya, biyoloji ve tarih dersinin bir karışımı olan ‘Sachkunde’ dersi içinde yer almaktadır. Bu ders ilkokullarda düzenli olarak verilmektedir.
- Finlandiya’da, 7–16 yaş öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi yatay bir konu olarak “Güvenlik ve Trafik”in bir parçasıdır.
- İtalya’da, trafik güvenliği eğitimi 11–14 yaş öğrenciler için “Yurttaşlık Eğitimi” ile bütünleştirilmiştir.
- Büyük Britanya ve İrlanda’da, trafik eğitimi genellikle “Sosyal, Kişisel ve Sağlık Eğitimi”⁴³ ile bütünleştirilmiştir (European Commission, 2005a).

Görüldüğü gibi AB’deki bazı ülkelerde trafik güvenliği eğitimi diğer çeşitli dersler içinde veya bütünleştirilerek verilmektedir. Bu uygulamalar, OECD (2004) raporunda trafik güvenliği eğitimi için belirtilen “bütüncül bir yaklaşımı” açıkça desteklemektedir. Fakat bununla birlikte, bütüncül yaklaşımın veya trafik güvenliği eğitiminin diğer derslerle bütünleştirilmesinin bazı riskleri de olabilir. Trafik güvenliği eğitimi ayrı bir ders olmadığı ve çeşitli dersler içinde bütünleştirildiği zaman, öğretmenler zorunlu derslere daha öncelik vermekte ve yalnızca trafik güvenliği eğitimi için hiçbir öğretmen sorumluluk almamaktadır. Bu durumda ise trafik güvenliği eğitimi diğer derslere nazaran kolayca daha ikincil bir duruma bırakılabilmektedir. Dolayısıyla okullarda trafik güvenliği eğitimi, öğretmenlerin bireysel ilgi ve tercihine ve kendilerinin gösterdiği çabaya kalmaktadır.

Avrupa ülkelerinden edinilen deneyimler, trafik güvenliği dersinin ilgili yasa ve yönetmeliklerle müfredat programlarında yer alması gerektiğini göstermektedir. Trafik güvenliği dersi kendi başına ayrı bir ders olarak verilebileceği gibi, sosyal ve sağlık derslerinin bir parçası olarak bu dersler içinde bütünleştirilerek de verilebilir. Bu iki modelde birçok deneyim bulunmaktadır, birini diğerinden ayırmak çok da

⁴³ Personal, Social and Health Education (PSHE), İskoçya’da ise “Kişisel ve Sosyal Gelişim” (Personal and Social Development)

olası değildir. Trafik eğitimi ana dil gibi mevcut bir kısım derslerin içinde de bütünleştirilebilir. Erken yaşlar için bu son yaklaşım, iyi bir fikir de olabilir. Ancak her durumda varılması gereken bir nokta, trafik güvenliği eğitiminin diğer eğitim ve faaliyet konularıyla bağlanması gerektiğidir. Burada dikkat edilmesi gereken, diğer konular arasında, trafik güvenliğinin kaybolmamasıdır (SweRoad, 2001b:23).

Her ne kadar AB'deki hiçbir ülkede "Trafik Güvenliği Eğitimi" adında ayrı bir ders olmasa da, çok sayıda AB ülkesi okullarda trafik güvenliği eğitiminin zorunlu olduğunu ve trafik güvenliği eğitimi ile ilgili öğretim programları⁴⁴ ve/veya kılavuzların/eğitimsel ilkelerin⁴⁵ hazırlandığını rapor etmişlerdir. Avrupa Birliği ülkelerindeki okul sistemlerinde trafik güvenliği eğitiminin uygulanmasında 5 temel kategori söz konusudur. Aşağıda Tablo-9'da Avrupa Birliğindeki ülkelerde trafik güvenliği eğitiminin okullardaki durumu genel olarak özetlenmiştir:

Tablo 9: AB'de Okullarda Trafik Güvenliği Eğitiminin Durumu

Ülkeler	Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi
Avusturya (6 ve 10 yaş arası için kısmen), Belçika – Hollanda topluluğu, Kıbrıs (12 ve 15 yaş arası için kısmen), Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Macaristan, İrlanda, İtalya, Portekiz (6 ve 8 yaş arası için), Slovakya, Slovenya, İspanya	1) Zorunlu trafik güvenliği eğitimi, öğretim programı ve kılavuzlar.
Hollanda, Polonya	2) Zorunlu trafik güvenliği eğitimi ve kılavuzlar.
Letonya, İsveç	3) Herhangi bir öğretim programı veya kılavuzsuz zorunlu trafik güvenliği eğitimi.
Avusturya (11 ve 18 yaş arası için kısmen), Kıbrıs (6 ve 11 yaş arası için kısmen), Malta, Portekiz (3 ve 5 yaş arası için ve 9 ve 18 yaş arası için), Büyük Britanya	4) Kılavuzlara dayalı gönüllü trafik güvenliği eğitimi.
Çek Cumhuriyeti, Estonya, Yunanistan Litvanya, Lüksemburg	5) Herhangi bir kılavuz olmaksızın gönüllü olarak Trafik Eğitimi.

(European Commission, 2005a:34).

Tablo-10'da ise AB'deki okullarda trafik güvenliği eğitiminin zorunluluk durumu, öğretim programlarının veya trafik güvenliği eğitimi hakkında kılavuzların

⁴⁴ Öğretim programı okul derslerinin içerik ve amacı hakkında zorunlu öğretimi kapsayan resmi bir belgedir. Öğretim programında her bir düzey için öğrencilere kazandırılması gereken bilgi ve beceriler ve bu hedeflere ulaşmak için kaç saat derse gerek olduğu belirlenir ve öğretmenler bu talimatlara uymak zorundadırlar.

⁴⁵ Kılavuzlar veya eğitimsel ilkelerin yasal bir durumu yoktur, bu belgeler öğretmenler için sadece bir öneri niteliğindedir. Bu belgeler zorunlu amaçlar içermezler ve öğretim programı ile karşılaştırıldıklarında, kılavuzlar daha genel bir özelliğe sahiptirler.

var olup olmadığı daha detaylı bir şekilde yaş gruplarına göre verilmiştir. Okul düzeylerinden ziyade yaş grupları tercih edilmiştir çünkü AB’de okul düzeyleri farklılık göstermekte, dolayısıyla karşılaştırma yapılamamaktadır. Aynı zamanda zorunlu eğitimin başlama yaşı ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir:

Tablo 10: Okulda Trafik Güvenliği Eğitiminin (TGE) zorunlu olduğu yaş grupları, TGE öğretim programı ve kılavuzların varlığı

Ülkeler	TGE	TGE Öğretim Programı	TGE Kılavuzları
YAŞ GRUPLARI			
Puntolu olanlarda TGE zorunlu , öğretim programı ve kılavuz var			
Belçika-Hollanda	3-18	3-18	3-12
Belçika- Fransa	----	----	----
Çek Cumhuriyeti	----	----	----
Danimarka	7-16	7-16	7-16
Almanya	6-18	6-18	6-18
Estonya	----	----	----
Yunanistan	----	----	----
İspanya	2-15	2-15	2-15
Fransa	6-15	6-15	
İrlanda	4-12	4-12	
İtali	3-18	3-18	3-18
Kıbrıs	12-15	6-15	6-15
Letonya	4-7		
Litvanya	----	----	----
Lüksemburg	----	----	----
Macaristan	3-16	3-16	6-16
Malta	----	----	6-11
Hollanda	0-18	----	0-18
Avusturya	6-10	6-10	11-18
Polonya	3-16	----	3-16
Portekiz	6-8	6-8	3-18
Slovenya	2-14	2-14	6-14
Slovakya	3-15	3-15	3-15
Finlandiya	6-16	6-16	2-7
İsveç	7-18	----	----
Büyük Britanya	----	----	5-16

(European Commission, 2005a:35).

Tablo-10’da da görüldüğü gibi 14 AB ülkesinde trafik güvenliği eğitimi okullarda zorunlu, 10 ülkede öğretim programı ile birlikte trafik güvenliği eğitimi kılavuzları da mevcut bir şekilde trafik güvenliği eğitimi zorunlu olarak verilmektedir. 3 AB ülkesinde ise trafik güvenliği eğitimi hem zorunlu hem de öğretim programı mevcut fakat trafik güvenliği eğitimi kılavuzu bulunmamaktadır. Diğer ülkelerde ise bazılarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu iken öğretim programı bulunmamakta, bazılarında ise trafik güvenliği eğitimi gönüllülük esasına göre verilmektedir. Trafik güvenliği eğitimi, Hırvatistan’da 7–15, Litvanya’da 6–10 ve Estonya’da 7–11 yaş grubu öğrenciler için ilköğretimde zorunlu bir ders olarak okutulmakta, bunun yanı sıra bazı ders içeriklerinde de trafik eğitimi konuları yer almaktadır. Çek Cumhuriyeti, Hırvatistan ve Litvanya’da trafik güvenliği eğitimi veren öğretmenler için kılavuzlar hazırlanmıştır. Trafik güvenliği eğitimi için Hırvatistan’da özel bütçe ayrılmakta ve Litvanya’da ise trafik güvenliği eğitimi için gerekli teknolojik araç-gereçlerin olduğu özel sınıflar bulunmaktadır (Dragutinovic ve Twisk, 2006:34).

İlerleyen bölümlerde AB ülkelerinden sırasıyla Almanya, Büyük Britanya, Danimarka, Finlandiya, Fransa, İsveç ve İtalya’daki anaokulu⁴⁶, ilköğretim⁴⁷ ve ortaöğretim’deki⁴⁸ trafik güvenliği eğitiminin durumuna detaylı bir şekilde değinilmiştir.

2.6.1.1. Okul Öncesi Eğitimde Trafik Güvenliği Eğitimi

Almanya’da anaokulunda trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Aynı zamanda anaokullarında trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra 6–7 yaş grubu öğrenciler için hem trafik güvenliği eğitimi zorunludur hem de bu yaş grubu için trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı vardır. 1972 yılında ise 6–7 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. 6–7 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş ve öğrenciler

⁴⁶ Bu çalışmada anaokulu 3-6 yaş grubu öğrencileri kapsamaktadır.

⁴⁷ Bu çalışmada ilköğretim 7-14 yaş grubu öğrencileri kapsamaktadır.

⁴⁸ Bu çalışmada ortaöğretim 15-18 yaş grubu öğrencileri kapsamaktadır.

bir sene zarfında ortalama 20 saat zorunlu trafik güvenliği eğitimi dersi almaktadırlar. Almanya’da da anaokulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır. Bununla birlikte bazı durumlarda maddi destekten ziyade anaokulları sadece materyal desteği almaktadır (Almanya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Raporu, 2010; ROSE25 Almanya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Ülke Raporu ve Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Büyük Britanya’da anaokulunda trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Aynı zamanda anaokullarında trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Fakat 1994 yılında 5–7 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. Ana okullarda trafik güvenliği eğitimi hem ayrı bir derstir hem de diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. Trafik güvenliği eğitimi eylemleri çoğunlukla resmi olmayan öğretim programı dersi olarak Kişisel, Sosyal ve Sağlık Eğitiminin bir parçası olarak öğretilir. Bununla birlikte öğretmenler trafik güvenliği eğitimini Yurttaşlık, Matematik, İngilizce, Fen Bilgisi ve Coğrafya gibi diğer derslerin bir parçası olarak vermeleri için teşvik edilirler. Okul öncesi için eğitim Ulusal eğitim programının bir parçası değildir ve eğer trafik güvenliği eğitimi verilirse, trafik güvenliği eğitimi büyük bir ihtimalle ayrı bir konu olmalıdır. Anaokulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan doğrudan düzenli olarak maddi destek almaktadır. Her bir yerel yetkili kendi bölgelerindeki okullara, kitap, poster, etkinlik kitabı ve rol oynama kaynakları gibi ücretsiz materyaller sunarlar. İskoçya’da da anaokullarındaki durum, Büyük Britanya’daki durum ile aynıdır.

Çocuklar için okul öncesi eğitim Büyük Britanya’da zorunlu değildir. Dolayısıyla trafik güvenliği kendi içinde bir konu olarak öğretmenin kendi yeteneği bağlamında öğretilir veya İskoçya’da anaokullarında olduğu gibi 3–5 yaş öğretim programına (Kişisel Gelişim) dâhil edilir. Trafik güvenliği eğitimi anaokullarında normalde hikâye anlatma şeklindedir. Bazı anaokullarında ise pratik yaya becerileri rol oynama kullanılarak öğretilir. Birçok yerel yetkili, ailelere 3 yaş üzeri çocuklarla kullanmaları için kitap ve materyaller sağlayan Çocuk Trafik Kulübüne parasal

kaynak sağlarlar (Büyük Britanya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Raporu, 2010; Department of Transport, 1995a; 1995b; Dragutinovic ve Twisk, 2006:32; ROSE25 Büyük Britanya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Ülke Raporu ve Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Kazaların Önlenmesi için Kraliyet Cemiyeti (RoSPA) trafik güvenliği eğitimi alanında çok çeşitli faaliyet yapmaktadır. RoSPA aynı zamanda, okul öncesi çocuklara yol güvenliği eğitimi için kurulmuş olan “Tufty” kulüplerinden ve işletilmesinden sorumludur. Tufty kulüpleri, 3 yaşından 8 yaşına kadar çocukların trafik kazalarına karışmamaları için çocuklara teorik ve pratik eğitim vermektedir (Çiğiltepe, 1998:144).

Danimarka’da anaokulunda trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Aynı zamanda anaokullarında trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Bununla birlikte, Danimarka’da birkaç anaokulu gönüllülük esasına dayalı trafik güvenliği eğitimi vermektedir. Ayrıca anaokulu öğrencileri genelde Çocuk Trafik Kulübü’nün üyesi olurlar. Anaokulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır. Bazı durumlarda Danimarka Yol Güvenliği Konseyi anaokulları için bazı materyaller verir ve her anaokulunda yalnızca bir personeli “Trafik Sorumlusu” olarak yetiştirmek üzere bir proje başlatılmıştır (Danimarka Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Raporu, 2010; ROSE25 Danimarka Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Ülke Raporu ve Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Finlandiya’da anaokulunda trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Fakat 2003 yılından beri anaokulları için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler geliştirilmiştir. Bunun yanı sıra 6–7 yaş grubu öğrenciler için 2000 yılında hem trafik güvenliği eğitimi zorunlu hale getirilmiş hem de bu yaş grubu için trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı hazırlanmıştır. Anaokullarında trafik güvenliği eğitimi sağlık eğitimi ve beden eğitimi gibi diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. Finlandiya’da da anaokulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek

almamaktadır (Finlandiya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Raporu, 2010; ROSE25 Finlandiya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Ülke Raporu ve Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Fransa’da anaokulunda trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Aynı zamanda anaokullarında trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Bunun yanı sıra 6–7 yaş grubu öğrenciler için 2003 yılında hem trafik güvenliği eğitimi zorunlu hale getirilmiş hem de bu yaş grubu için trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı hazırlanmıştır. Anaokullarında trafik güvenliği eğitimi bütün klasik okul dersleriyle (matematik, fizik, edebiyat, coğrafya v.b.) bütünleştirilmiştir. Fransa’da anaokulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır (Fransa Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Raporu, 2010; ROSE25 Fransa Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Ülke Raporu ve Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

İsveç’te anaokulunda trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Aynı zamanda anaokullarında trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Bununla birlikte, 6–7 yaş grubu öğrenciler için trafik eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiştir. Anaokulları, trafik eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır. İsveç’teki “Vizyon Sıfır” programı trafik güvenliği açısından örnek uygulamalardır (İsveç Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Raporu, 2010; ROSE25 İsveç Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Ülke Raporu ve Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

İtalya’da anaokulunda trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte 1992 yılında trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da hazırlanmıştır. Aynı zamanda 1994 yılında anaokulları için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de belirlenmiştir. Anaokullarında trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş ve zorunlu ders saati sayısı serbest bırakılmıştır. Anaokullarında öğretmenler sınıflarında derslere trafik güvenliği eğitimini nasıl dâhil etmek istiyorlarsa öğretmenler kendileri seçebilirler. Genelde anaokulu öğretmenleri ve

bazen Polis Teşkilatından yetkililer genellikle yaya davranışı ve araç yolcusu güvenlik sistemleri üzerine trafik güvenliği eğitimi vermektedirler. İtalya’da da anaokulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır (İtalya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Raporu, 2010; ROSE25 İtalya Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Ülke Raporu ve Trafik Güvenliği Eğitimi [TGE] Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

2.6.1.2. İlköğretim Okullarında Trafik Güvenliği Eğitimi

Almanya’da 1969 yılından beri trafik eğitimi verilmektedir. Almanya’da 1980 yılından beri trafik eğitimi dersi ilkokullarda zorunlu ders olarak okutulmakta ve 3 ve 4. sınıflarda öğrenciler teste tabi tutularak öğrencilere bisiklet sürücü sertifikası verilmektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60). Almanya’da ilköğretimde trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmaktadır. Aynı zamanda ilköğretim okullarında 1972 yılında öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. İlköğretim öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer bütün derslerle bütünleştirilmiştir. Örneğin, 6–10 yaş öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi, coğrafya, biyoloji ve tarih dersinin bir karışımı olan ‘Sachkunde’ dersi içinde yer almaktadır. Bu ders ilkokullarda düzenli olarak verilmektedir. Almanya’da bir sene zarfında 7–8 yaş grubu öğrenciler ortalama 10 saat, 8–9 yaş 10 saat, 9–10 yaş 20 saat, 10–11 yaş 10 saat, 11–12 yaş 20 saat 12–13 yaş 10 saat ve 13–14 yaş ise 10 saat zorunlu trafik güvenliği eğitimi dersi almaktadırlar. Ayrıca ilköğretimde 9–10 yaş grubu öğrenciler, 20 saat trafik güvenliği eğitimi aldıktan sonra Trafik Güvenliği Eğitiminde bir Sertifika alabilmektedirler. Almanya’da da ilköğretim okulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan zaman zaman maddi destek almaktadır (Almanya TGE Raporu, 2010; ROSE25 Almanya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a). Almanya’da, Trafik Kazaları Önleme Kurumu (ADAC) trafik yasalarının ve kurallarının öğretilmesi için hizmet vermekte, belediyeler trafik eğitim pistlerinde öğrencileri sistemli bir şekilde eğitmekte ve trafik kültürünün oluşmasına ise küçük yaşlarda başlanmaktadır (Çiğiltepe, 1998:141).

Büyük Britanya’da ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Fakat 1994 yılında ilköğretim öğrencileri için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. İlköğretimde trafik güvenliği eğitimi hem ayrı bir derstir hem de diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. Fakat bu durum sadece 7–10 yaş grubu öğrenciler için geçerlidir. 10–14 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer dersler ile bütünleştirilmiştir ve fakat yine 14–15 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi hem ayrı bir derstir hem de diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. İlköğretimde trafik güvenliği eğitimi eylemleri çoğunlukla resmi olmayan öğretim programı dersi olarak Kişisel, Sosyal ve Sağlık Eğitiminin bir parçası olarak öğretilir (bundan dolayı her zaman öğretilmez). Bununla birlikte öğretmenler trafik güvenliği eğitimini Yurttaşlık, Matematik, İngilizce, Fen Bilgisi ve Coğrafya gibi diğer derslerin bir parçası olarak vermeleri için teşvik edilirler. İlköğretim okulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan, özellikle RoSPA doğrudan düzenli olarak maddi destek almaktadır. Her bir yerel yetkili kendi bölgelerindeki okullara, kitap, poster, yaya eğitim programları, bisiklet eğitim programları, videolar, Eğitimde Tiyatro, CD’ler, etkinlik kitabı, rol oynama kaynakları gibi ücretsiz materyaller sunarlar. Bunların yanı sıra ilköğretimin ikinci kademesinde yani Türkiye kontekstinde ortaokullarda (11–16 yaş grubu öğrenciler için) bazı bölgelerde ön sürüş eğitimi verilmektedir.

İskoçya’da da ilköğretim okullarındaki durum Büyük Britanya’daki durum ile aynıdır. Fakat İskoçya’da 7–11 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi hem ayrı bir derstir hem de diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. 11–15 yaş grubu öğrenciler için ise trafik güvenliği eğitimi sadece diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. Trafik güvenliği eğitimi Büyük Britanya’da okullarda zorunlu değildir. Dolayısıyla verilecek trafik güvenliği eğitiminin miktarı tamamen bireysel öğretmenler/okulların ilgi ve tutumlarına bağlıdır. Tüm yerel yetkili bölgelerde bir görevi de okullarda trafik güvenliği eğitiminin öğretilmesini destekleyen ve teşvik eden Yol Güvenlik Memurları (RSOs) vardır.

Büyük Britanya’da ilkokulda (5–11 yaş öğrenciler için) trafik güvenliği eğitimi aşağıdaki şekillerde organize edilebilmektedir:

- Kendi içinde bir konu olarak veya belirli bir proje olarak veya planlanmış yol güvenliği organizasyonunda esas bir konu olarak.
- Kişisel, Sosyal, ve Sağlık Eğitiminin konu veya proje bileşeni olarak,
- Belirli bir konu parçasının bileşeni olarak, örneğin; Kendi kendime, Hava, Işık, Renk, veya Şekiller gibi,
- Fen Bilgisi, İngilizce, Matematik veya Fizik gibi saatleri belirlenmiş ana (çekirdek) derslerin bir parçası olarak.

Büyük Britanya’da ortaokulda (11–16 yaş öğrenciler için) trafik güvenliği eğitimi, diğer dersleri ve öğretim programının diğer bölümlerini destekler ve buna karşılık olarak öğretim programı da yol güvenliğinin daha iyi kavranmasını destekler. Ortaokullarda TGE diğer tüm derslerle bütünleştirildiği gibi genelde Kişisel, Sosyal, ve Sağlık Eğitiminin (PSHE) – İskoçya’da Kişisel ve Sosyal Gelişim olarak adlandırılır – veya Yurttaşlık Eğitiminin bir parçası olarak verilir. Eğitimde Tiyatro (Theatre-In-Education) gençlere yol güvenliği mesajlarını iletmede hala en popüler ve etkili yol olarak kullanılmaktadır (Büyük Britanya TGE Raporu, 2010; Department of Transport, 1995a; 1995b; Dragutinovic ve Twisk, 2006:32; ROSE25 Büyük Britanya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Danimarka’da ilköğretimin ilk yılı yani 6–7 yaş grubu zorunlu olmamakla birlikte %98 gibi katılım söz konusudur. Bu yaş grubu için trafik güvenliği eğitimi zorunlu değildir fakat bu dönemde de trafik güvenliği eğitimi verilmektedir. 9 yıllık diğer zorunlu ilköğretimde eğitimin bir parçası olarak trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte 1994 yılında ilk hazırlanmış trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmaktadır. Aynı zamanda ilköğretim okullarında 1994 yılında öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. İlköğretim öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer herhangi bir dersle bütünleştirilebilir. Bu derslerden en yaygın olanı Danimarka Dili, Matematik, Beden Eğitimi ve Sosyal Bilimlerdir. Bunun yanı sıra trafik güvenliği eğitimi haftada 1 saat olan “Ders Zamanı”nın bir parçası olarak da bütünleştirilebilir. İlköğretim okulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan destek ve trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri alabilmektedirler. Yerel yetkililer/iller, misafir öğretmen olarak 8. ve 9. sınıfları

ziyaret eden Trafik Bilginleri’ni (trafik hakkında bilgi veren kişiler) desteklerler. Danimarka’da 7–16 yaş grubu öğrenciler için zorunlu eğitim söz konusudur. Dolayısıyla 7–16 yaş grubu için trafik güvenliği eğitimi 1994 yılından beri zorunludur, resmi öğretim programı ve trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeleri mevcuttur (Danimarka TGE Raporu, 2010; ROSE25 Danimarka TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Finlandiya’da ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmaktadır. 6–7 yaş grubu öğrenciler için 2000 yılında diğer yaş grubu öğrenciler içinse 2004 yılında trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı hazırlanmıştır. İlköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi sağlık eğitimi, beden eğitimi, çevre ve doğa çalışmaları, “trafik ve güvenlik” teması, sosyal bilimler gibi dersler ile bütünleştirilmiştir. Finlandiya’da da ilköğretim okulları da, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır. Finlandiya’da da 7–16 yaş grubu öğrenciler için zorunlu eğitim söz konusudur. Dolayısıyla 7–16 yaş grubu için trafik güvenliği eğitimi 2004 yılından beri zorunludur ve resmi öğretim programı mevcuttur. Bu yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş bir şekilde verilmektedir (Finlandiya TGE Raporu, 2010; ROSE25 Finlandiya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Fransa’da ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmaktadır. 7–11 yaş grubu öğrenciler için 2003 yılında, 11–15 yaş grubu öğrenciler için ise 1993 yılında trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı hazırlanmıştır. Trafik güvenliği eğitimi ilköğretim okullarında bütün klasik okul dersleriyle (matematik, fizik, edebiyat, coğrafya v.b.) bütünleştirilmiştir. Hatta 2002 yeni öğretim programında matematik, fizik, biyoloji ve yurttaşlık eğitimi gibi derslerle bütünleştirilmiştir. 10–11, 12–13 ve 14–15 yaş grubu öğrenciler trafik güvenliği eğitiminde Sertifika alabilmektedirler. 12–13 ve 14–15 yaş gurubu öğrenciler aynı zamanda trafik güvenliği eğitiminden Not alırlar. Fransa’da ilköğretim okulları, öğretmen ve öğrenciler için devletten veya diğer kuruluşlardan kitap ve broşür şeklinde trafik güvenliği eğitimi öğretim materyali desteği almaktadır.

Fransa’da, birinci trafik güvenliği eğitimi eylemi 3–11 yaş grubu öğrenciler için 2000 yılında Ekim ayında başlayan APER⁴⁹ (Birinci Trafik Güvenliği Eğitimi Sertifikası)’dır ve APER zorunludur. APER’in ilkesi trafik güvenliğinde (bilgi ve davranışlar) ilkokul (3–11 yaş) sonunda ne öğrenilmiş olduğunun geçerliliğini denetlemek ve onaylamaktır⁵⁰. Daha sonra, 14 yaş öğrenciler için zorunlu, ikinci eylem ASSR 1⁵¹ (Trafik Güvenliği Okul Sertifikası)’dır. ASSR 1, 5. sınıf ortaokullarda (13 ile 15 yaş arası öğrenciler için) verilen zorunlu teorik eğitimin geçerliliğini denetler ve onaylar. ASSR 1, görsel işitsel araçlarla yapılır ve 20 belge (grafikler ve durumlar) hakkında çoktan seçmeli soru kâğıdını içeren bir sınavdır. Bu sınavla öğrencilerin yaya, bisiklet sürücüsü, motosiklet sürücüsü ve araç yolcusu olarak tehlikeleri saptama yetenekleri test edilir. Öğrenciler 20 sorudan en az 10 soruyu doğru cevaplamaları gerekir. Bu sertifikanın alınması BSR’ yi (motosiklet sürebilmek için alınan zorunlu eğitimi) geçmek için zorunludur (Fransa TGE Raporu, 2010; ROSE25 Fransa TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Fransa’da trafik güvenliği eğitimi hem ortaöğretimde hem de ilköğretimde resmi olarak öğretim programının parçasıdır. Ortaokulda 12 yaşında tüm öğrencilerin, trafikte iki tekerlekli araçları ve yolcuları kapsayan Yol Güvenliği Sertifikası (ASSR) için çalışmaları gerekmektedir. 16 yaşında ise öğrenciler daha geniş yol güvenliğini kapsayan diğer Yol Güvenliği Sertifikası’nı (ASSR) almak zorundadırlar (Dragutinovic ve Twisk, 2006, s. 33). Fransa’da ilköğretim öğrencilerinin trafik kazalarından korunmaları için özellikle “La Prevention Routiere” adlı Fransız Yol Güvenliği Konseyi, trafik güvenliği eğitiminde çok kapsamlı faaliyetler yapmaktadır. İlköğretimin ilk beş yılında, çocuklara yol güvenliği hakkında temel bilgi verilir. Daha sonra temel yol güvenliği hakkında kazanılan tutum ve davranış geliştirilerek, yaya ve bisiklet sürücülerine gerekli sorumluluk taşımaları için eğitim verilir. Daha üst sınıflarda okuyan öğrenciler için yol güvenliği eğitimi, mobilet ve araba sürme konularını kapsayan eğitim verilir. Çocuklar 14 yaşına gelince Okul Yol Güvenliği Sertifikası alırlar. 14 yaşında mobilet

⁴⁹ Certificate of First Traffic Safety Education

⁵⁰ Öğretim odaklı bir kurs olan APER’in amaçları:

- Bilgi: güvenlik kuralları ve kuralların gerekçesini öğretmek,
- Beceri: bilgiyi işlemeyi ve tehlikeleri tahmin etmeyi kolaylaştıracak becerileri öğretmek,
- Davranış ve Tutum: Diğer insanlara ve kurallara saygıyı öğretmek.

⁵¹ School Certificate of Traffic Safety

sürmek isteyen çocuklar için bu sertifikaya sahip olmak zorunludur. Çocuklar 16 yaşına kadar sertifikasız mobilet süremezler (Fransa TGE Raporu, 2010).

İsveç'te ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı bulunmamaktadır. Aynı zamanda ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Bununla birlikte, ilköğretimde trafik güvenliği eğitimi diğer bütün derslerle bütünleştirilmiştir. İlköğretim okullarında zorunlu derslerin aksine trafik güvenliği eğitimi tahsis edilmiş minimum bir saat yoktur. İlköğretim okulları da, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır (İsveç TGE Raporu, 2010; ROSE25 İsveç TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

İtalya'da ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte 1992 yılında trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da hazırlanmıştır. Aynı zamanda 1994 yılında ilköğretim okulları için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de hazırlanmıştır. İlköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş ve zorunlu ders saati sayısı serbest bırakılmıştır. Fakat ilköğretimde 11–15 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi 20 saat zorunludur. 13–14 yaş grubu öğrenciler trafik güvenliği eğitiminde Sertifika alabilmektedirler. İtalya'da, ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi, 11–14 yaş öğrenciler için genelde 0–20 saat arasında değişen yurttaşlık eğitimi programının bir parçasıdır. 6–11 yaş öğrenciler için genelde bisiklet sürme davranışı kazandırılmaya çalışılır. 2002 yılından beri 14 yaş ve üstü öğrenciler okullarda motosiklet ehliyeti sınavına girebilmektedirler. Bununla birlikte, bu ehliyet (patentino) motosiklet kullanabilmek için 2004 yılından beri zorunludur. İtalya'da ilköğretim okulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak öğrenci ve öğretmenler için kitap, kitapçıklar, broşür, video ve patentino ehliyeti için materyaller ve maddi destek almaktadırlar (İtalya TGE Raporu, 2010; ROSE25 İtalya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

2.6.1.3. Ortaöğretimde Trafik Güvenliği Eğitimi

Almanya’da ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte trafik eğitimi resmi öğretim programı da bulunmaktadır. Aynı zamanda 1972 yılında ortaöğretim öğrencileri için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. Ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş ve 14–15 yaş grubu öğrenciler bir sene zarfında ortalama 20 saat, 15–16 yaş grubu öğrenciler ise 10 saat zorunlu trafik güvenliği eğitimi dersi almaktadırlar. 16–18 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş olmakla birlikte trafik güvenliği eğitimi için belirlenmiş ders saati sayısı söz konusu değildir. Almanya’da ortaöğretim kurumları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir maddi destek almamaktadır (Almanya TGE Raporu, 2010; ROSE25 Almanya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Büyük Britanya’da zorunlu eğitim 16 yaşına kadardır. 4–11 yaş ilkökul ve 11–16 yaş ortaokul olarak 4–16 yaş arası eğitim zorunludur. Dolayısıyla 16 yaş ve sonrası için eğitim zorunlu değildir. 16 yaş ve üstü ortaöğretim olarak değerlendirilebilir. 14–16 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi zorunludur fakat trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı bulunmamaktadır. Fakat 1994 yılında bu yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. 16–18 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi hem zorunlu değil hem de trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı ve trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler bulunmamaktadır. Trafik güvenliği eğitimi 14–16 yaş grubu öğrenciler için diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. 16–18 yaş grubu öğrencilere okullarda veya kolejlerde normalde ön sürüş eğitimi verilir. Bu eğitim de ya ayrı bir ders olarak ya da Kişisel, Sosyal ve Sağlık Eğitiminin bir parçası olarak verilir. İskoçya’da da trafik güvenliği eğitimi açısından ortaöğretimdeki durum, Büyük Britanya’daki durum ile aynıdır (Büyük Britanya TGE Raporu, 2010; Department of Transport, 1995b; ROSE25 Büyük Britanya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Danimarka’da ortaöğretimde (16–18 yaş grubu öğrenciler) trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı

da bulunmamaktadır. Aynı zamanda bu yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Dolayısıyla ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi söz konusu değildir. 15–16 yaş grubu tüm öğrenciler için mobilet sürücü eğitimi sunulmakla birlikte bu yaş grubunun sadece %30’u bu eğitime katılmaktadır. 16 yaş ve üstü öğrencilere trafik güvenliği eğitimi bağlamında kampanya ve çeşitli etkinlikler yoluyla ulaşılmaya çalışılır. Düzenli bir trafik güvenliği eğitimi yoktur (Danimarka TGE Raporu, 2010; ROSE25 Danimarka TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Finlandiya’da da ortaöğretimde (16–18 yaş grubu öğrenciler) trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Aynı zamanda bu yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de bulunmamaktadır. Dolayısıyla ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi söz konusu değildir ve 16–18 yaş grubu öğrenciler için eğitim zorunlu değildir. Trafik güvenliği eğitimi ortaöğretimde daha genel bir güvenlik teması içinde ele alındığı için ayrı bir ders olarak işlenilmez. Bununla birlikte trafik güvenliği eğitimi kolaylıkla ara sıra olan günlük konu ve olayların içinde verilebilir. Bazı ortaöğretim kurumlarında trafik güvenliği eğitimi seçmeli bir ders olarak ehliyet sınavlarının teori kısmının bir parçası şeklinde verilebilir (Finlandiya TGE Raporu, 2010; ROSE25 Finlandiya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Fransa’da da ortaöğretimde (15–18 yaş grubu öğrenciler) trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Aynı zamanda bu yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeleri de bulunmamaktadır. Dolayısıyla ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi söz konusu değildir. Bununla birlikte 15–17 yaş grubu öğrenciler için zorunlu, üçüncü eylem ASSR 2’dir⁵². ASSR 2, ASSR 1 ile aynı ilkelere dayalıdır. ASSR 2, 18 yaşında otomobil ehliyet sınavını geçmek için zorunludur. 16 yaşından sonra artık öğrenci olmayan gençler için ASSR⁵³ (Trafik Güvenliği Sertifikası) vardır (Dragutinovic ve Twisk, 2006:33; Fransa TGE Raporu, 2010; ROSE25 Fransa TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

⁵² School Certificate of Traffic Safety

⁵³ Certificate of Traffic Safety

İsveç'te 7–16 yaş arasında eğitim zorunludur ve trafik güvenliği eğitimi de zorunludur. Ortaöğretimde (16–18 yaş grubu öğrenciler için zorunlu eğitim yoktur) trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte trafik eğitimi resmi öğretim programı ve trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeleri bulunmamaktadır. 16–18 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer bütün derslerle bütünleştirilmiştir. Ortaöğretimde, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için devletten veya diğer kuruluşlardan düzenli olarak herhangi bir materyal ve maddi destek alınmamaktadır (İsveç TGE Raporu, 2010; ROSE25 İsveç TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

İtalya'da ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmakla birlikte 1992 yılında trafik eğitimi resmi öğretim programı da hazırlanmıştır. Aynı zamanda 1994 yılında ortaöğretim kurumları için trafik eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler de hazırlanmıştır. Ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi diğer derslerle bütünleştirilmiş ve zorunlu ders saati sayısı 0–20 saat arasında değişmektedir. Ortaöğretimde trafik eğitimi, 14–19 yaş öğrenciler için genelde 12 saat olan Yurttaşlık Eğitimi dersi içinde verilmektedir. Bu yaş grubu öğrenciler daha çok motosiklet kullandıklarından dolayı trafik güvenliği eğitimi motosiklet üzerine yoğunlaşmıştır. 2004 yılından beri 14–18 yaş arası öğrencilerin motosiklet sürebilmeleri için Patentino Ehliyetleri olması gerekir (İtalya TGE Raporu, 2010; ROSE25 İtalya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Yukarıda incelenen AB ülkeleri içerisinde sadece Almanya ve İtalya'da ortaöğretimde trafik eğitimi zorunludur ve resmi öğretim programı bulunmaktadır⁵⁴. İsveç ve Büyük Britanya'da ortaöğretimde trafik eğitimi zorunlu olmakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı bulunmamaktadır. Diğer yandan, Fransa, Finlandiya ve Danimarka'da ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi ne zorunludur ne de trafik eğitimi resmi öğretim programı bulunmaktadır. AB ülkelerinin geneline ve yukarıda belirtilen yedi ülkeye bakıldığında trafik güvenliği eğitiminin genelde ilköğretim okullarında yoğunlaştığı görülmektedir. Zaten ülkeler de bu durumu dile getirmişler ve anaokullarında ve ortaöğretimde trafik eğitimine fazla yoğunlaşmadığı dolayısıyla trafik güvenliği eğitiminde bir boşluğun meydana

⁵⁴ 25 AB ülkesinden sadece 14 ülkede okullarda trafik güvenliği eğitimi hem zorunludur hem de trafik güvenliği eğitimi öğretim programı ve trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu bulunmaktadır (Tablo 10'a bakınız).

geldiğini ve trafik güvenliği eğitimine süreklilik kazandırılmadığını belirtmişlerdir. Aynı şekilde okul dışında trafik güvenliği eylemlerine yönelik toplanan veriler de okul dışında trafik güvenliği eğitiminin zayıf bir pozisyonda olduğunu doğrulamaktadır (European Commission, 2005a:50). Bu bağlamda AB ülkelerinde okul dışında trafik güvenliği eğitiminin zayıf olduğu ve süreklilik kazandırılmadığı söylenebilir.

Aşağıdaki tablolarda ise AB ülkelerinden incelenen 7 ülkeye ait trafik eğitimi bağlamında diğer konulara genel olarak değinilmiştir. Trafik eğitiminin verilmesi için parasal kaynak sağlayan kurum ve kuruluşlara bakıldığında trafik güvenliği eğitimi araştırma, geliştirme, üretim ve yayma konusunda AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda kamu sektöründen parasal kaynağın sağlandığı göze çarpmaktadır. Bunun yanı sıra trafik güvenliği eğitimi veren kurumlar, özellikle okullar ve polis teşkilatının parası da kamudan karşılanmaktadır. AB ülkelerinin neredeyse yarısında trafik güvenliği eğitimi için parasal kaynak sağlamada Ulaştırma Bakanlığı ana role sahiptir (ROSE25 TGE Ülke Raporları ve TGE Öğretim Programı Anketi, 2005; TGE Ülke Raporları, 2010). Tablo-11’de incelenen 7 ülkede trafik güvenliği eğitimi için parasal kaynak sağlayan kurumlar özetlenmiştir:

Tablo 11: AB’de Trafik Güvenliği Eğitimi (TGE) için Parasal Kaynak Sağlayan Ana Kamu Kuruluşları

ÜLKELER	TGE’nin geliştirilmesi, materyallerin üretimi, eylemlerin ve medya kampanyalarının yaygınlaştırılması için Parasal Kaynak Sağlayan Ana Kamu Kuruluşları
Almanya	Eyalet düzleminde birçok Bakanlık, Ulusal düzlemde ise Karayolları Araştırma Bakanlığı
Danimarka	Adalet Bakanlığı (kısmi maddi destek), Danimarka Yol Güvenliği Konseyi, yerel kuruluşlar
Fransa	Eğitim Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı
İtalya	Altyapı ve Ulaştırma Bakanlığı, Eğitim Bakanlığı
Finlandiya	Eğitim Bakanlığı, Sosyal İlişkiler ve Sağlık Bakanlığının kararı üzere trafik sigorta ücretlerinden alınan pay.
İsveç	İsveç Yol Yönetimi, yerel kuruluşlar
Büyük Britanya	Ulaştırma Bakanlığı ve diğer bir çok Şube, Galler Yol Güvenliği Konseyi, İskoç Yol Güvenliği Harekâtı, yerel düzeyde Yol Güvenliği Makamları

(European Commission, 2005a:22).

Genel olarak AB ülkelerine trafik güvenliği eğitiminde verilen temel konuların kapsamına bakıldığında yaya ve bisiklet sürme eğitiminin iyi işlendiği görülmektedir. Motosiklet kullanıcıları için eğitim ve aileler için bilinçlendirme faaliyetlerinin daha az teşvik edildiği, motosiklet eğitiminin diğer kuruluşlar tarafından verildiği görülmektedir. Bununla birlikte aileler için trafik güvenliği eğitimi bilinçlendirme faaliyetlerinin okullarda trafik güvenliği eğitiminin çok önemli ögesi olduğu ve bunun eksikliğinin ise özellikle çok kritik olduğu düşünülmektedir. Neredeyse tüm AB ülkelerinde bir şekilde genelde yetişkinler okul geçidi görevlileri⁵⁵ olarak kullanılmaktadır (ROSE25 TGE Ülke Raporları ve TGE Öğretim Programı Anketi, 2005; TGE Ülke Raporları, 2010). Bu bağlamda Tablo-12’de ise okullarda trafik güvenliği eğitiminde temel konuların kapsamı hakkında incelenen 7 ülkeye ait özet bilgilere yer verilmiştir. Bu bilgiler, bu ülkelerin uzmanlarının öznel değerlendirmelerini yansıtabilir:

Tablo 12: Temel Konuların Kapsamı Hakkında Ülke Uzmanlarının Öznel Değerlendirmesi

ÜLKELER	TRAFİK GÜVENLİĞİ EĞİTİMİ (TGE) TEMALARI						
	Yaya Eğitimi	Çocuk engelleri, emniyet kemeri	Bisiklet Eğitimi	Motosiklet Eğitimi	Aileler için TGE eylemleri	Okul güzergâhı planları	Okul geçidi görevlisi
Danimarka	++++	0	++++	+++	++++	+	+++
Almanya	++++	++	++++	++	d.m.d.	++	+++
Fransa	+	++++	+	++++	0	0	++++
İtalya	d.m.d.	d.m.d.	0	d.m.d.	0	0	d.m.d.
Finlandiya	++++	+++	++++	+	+++	++	0
İsveç	d.m.d.	+++	+++	+	d.m.d.	+++	+
Büyük Britanya	++	d.m.d.	+++	0	0	++	d.m.d.

++++ en çok okullarda (70–100%)

+++ birçok okulda (40–70%)

++ bazı okullarda (10–40%)

(European Commission, 2005a:41).

+ birkaç okulda (10%)

0 hiçbir okulda

d.m.d değerlendirmek mümkün değil

⁵⁵ School Crossing Patrols (SCP)

Öğretmenlerin mesleki kariyerlerinde bütünleştirilmiş trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitimi geliştirmek için önemli öncelikli şartlardan biridir. Genel olarak trafik güvenliği eğitimi öğretim personeline verilen eğitim ve hizmet içi eğitim birçok AB ülkesinde zayıftır. Birçok ülke, polislerin trafik güvenliği eğitiminde önemli rol oynadığını belirtmişlerdir (ROSE25 TGE Ülke Raporları ve TGE Öğretim Programı Anketi, 2005; TGE Ülke Raporları, 2010). Bu bağlamda aşağıda incelenen 7 ülkenin trafik güvenliği eğitimi öğretim personelinin eğitimi ve hizmet içi eğitimine ilişkin bilgiler Tablo-13'te verilmiştir:

Tablo 13: AB Trafik Güvenliği Eğitimi (TGE) Personelinin Eğitim⁵⁶ ve Hizmetiçi Eğitimine⁵⁷ Genel Bakış

ÜLKELER	BÜTÜN EĞİTİM SÜRESİNCE TGE'NİN KAPSAMI ve HİZMETİÇİ EĞİTİMİN MEVCUDİYETİ					
	ANAOKULU		ÖĞRETMEN		POLİS	
	Eğitim	Hizmetiçi Eğitim	Eğitim	Hizmetiçi Eğitim	Eğitim	Hizmetiçi Eğitim
Danimarka			2-6 Saat	X		X
Almanya		X		X	k.y	X
Fransa				X		X
İtalya				X	0-40 Saat	X
Finlandiya	k.y	X	k.y	X		
İsveç		X		X		X
Büyük Britanya		X		X		X

X : hizmet içi eğitim mevcut

k.y : Eğitimde TGE'nin kapsamı için kılavuz yok.

(European Commission, 2005a:43).

⁵⁶ Burada "eğitim" ile, öğretmen veya polis olabilmek için üniversitelerde, polis akademisinde veya polis meslek yüksek okullarında alınan eğitim kastedilmektedir.

⁵⁷ Burada "hizmet içi eğitim" ile, öğretmen ve polislerin mesleğe başladıktan sonra bilgi ve becerilerini arttırmak ve geliştirmek için aldıkları eğitim kastedilmektedir.

Trafik eğitimi veren eğitimcilerin aldıkları eğitim ve hizmet içi eğitimlerin yanı sıra trafik eğitimi için öğretim kaynaklarının mevcudiyeti ve trafik güvenliği eğitimi için tahsis edilen finansal kaynak okullarda trafik güvenliği eğitiminin uygulanması için diğer önemli öncelikli şartlardan biridir. Aşağıda Tablo-14’te ise öğretim kaynakları açısından AB’deki incelenen 7 ülkenin durumu özetlenmiştir:

Tablo 14: AB’de Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Kaynakları için Destek (Materyal, Fon⁵⁸)

ÜLKELER	OKUL ÖNCESİ				OKULLAR	
	Destek Yok	Materyal	Fonlar	Destek Yok	Materyal	Fonlar
Danimarka	X				X	
Almanya		X				X
Fransa		X				
İtalya	X				X	X
Finlandiya	X			X		
İsveç	X			X		
Büyük Britanya		X			X	

(European Commission, 2005a:45).

2.6.2. Türkiye’de Okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi

Trafik Güvenliği Eğitimi, okul öncesi eğitimden yüksek öğretime ve hatta sonrasına uzanacak kadar kapsamlı bir süreçtir. Diğer bir anlatımla trafik güvenliği eğitiminin, okul öncesi eğitim, öğretim/öğrenim sırasında ve sonrasında verilen eğitimle denetleyenlerin eğitim/öğretimini içine alan uzun vadeli ve sürekli bir faaliyet olması gerekmektedir. Okul öncesi eğitim ve ilköğretimden yüksek öğretime kadar devam etmesi gereken trafik güvenliği eğitimindeki boşluk, bazı durumlarda kitle iletişim araçları vasıtasıyla giderilmeye çalışılmaktadır.

⁵⁸ Burada “materyalden” kasıt, okullara materyallerin ücretsiz veya sübvansede edilmiş olarak doğrudan sağlanmasıdır. “Fondan” kasıt ise, TGE için yarı-kamu kuruluşu veya kamu kuruluşundan alınan finansal destektir.

Önce de belirtildiği gibi 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nun (1983:8) 8. maddesi gereğince; “okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak” görevi Milli Eğitim Bakanlığı’na (MEB) verilmiştir.

Yol kullanıcıları bir şekilde yaya, yolcu ve sürücü olarak trafik ortamında yer alırlar. Önceki bölümlerde de değinildiği gibi trafik kazalarının nedenlerine ait istatistikler incelendiğinde trafik kazalarının büyük çoğunluğunun insan hatası, kusuru ve ihmalden kaynaklandığı görülmektedir. Dolayısıyla, trafik kazalarının azaltılması, düzenli ve güvenli bir trafik ortamının oluşturulması için insan faktörünün, yol ve trafik güvenliği konusunda eğitilmesi kaçınılmaz bir gerekliliktir. Eğitim, insan davranışlarını istendik yönde değiştirmek olarak tanımlandığına göre trafik konusunda insanlardan yapılması beklenen davranışlar onlara eğitim yolu ile kazandırılabilir. Bu da okullarda içeriği zenginleştirilmiş etkin bir trafik eğitimi ile mümkündür.

Akınoğlu (2002) bireyin yaşamını sürdürebilmek için gerekli olan temel becerileri okul öncesi dönemde kazandığını ve sonraki okul yıllarında bu becerileri pekiştirdiğini, bir başka deyişle bireylerin kişiliğinin temel çatısının okul öncesi dönemde oluştuğunu göz önüne alarak trafik eğitiminin, bireyin aile çevresinde edindiği eğitimin yanı sıra, sistematik olarak ve bilimsel tekniklerle desteklenerek, örgün eğitim kapsamında çocuklara verilmesinin gerekliliğini vurgulamış ve bu konuya eğitim sistemimizde gereken önemin verilmesi ve bu sürecin iyi değerlendirilmesi ile gelecekte bireylerin karşılaşacağı ya da neden olabileceği olası kazaların önemli ölçüde azalacağını öngörmüştür. Bu bağlamda bir şekilde trafik ortamında yer alacak yol kullanıcılarının örgün eğitim kurumlarında, mümkün olduğunca erken yaşlarda, sistemli bir trafik güvenliği eğitimine tabi tutulmaları gerekmektedir.

Öncelikle, Avrupa Birliği’ndeki hiçbir ülkede okullarda “Trafik Eğitimi” adında ayrı bir ders olmamasına karşın Türkiye’de 4. ve 5. sınıflarda “Trafik Güvenliği” ve 11. Sınıflarda ise “Trafik ve İlk Yardım” adında zorunlu, resmi öğretim programları olan ve ayrı dersler olduğunu vurgulamak gerekir. Türkiye’de okullarda “Trafik Bilgisi” adı altında ayrı bir ders olarak trafik güvenliği eğitimine ilk defa 1992 yılında seçmeli ders olarak ortaöğretimde başlanmıştır. Daha önceki yıllarda ise

trafik güvenliği eğitimi ayrı bir ders olarak değil de diğer dersler özellikle Hayat Bilgisi, Sosyal Bilgiler v.b derslerle bütünleştirilerek verilmiştir. Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de de trafik güvenliği eğitimi genellikle okullarda öğretmenler tarafından verilmektedir. Çünkü örgün eğitim çocuklara ve gençlere trafik güvenliği eğitimi vermede en uygun ortam olarak değerlendirilmektedir. Diğer bir anlatımla, trafik güvenliği eğitiminin okullar vasıtasıyla yol kullanıcılarına özellikle çocuklara verilmesi en kolay yoldur. İlerleyen bölümlerde Türkiye’deki anaokulu⁵⁹, ilköğretim⁶⁰ ve ortaöğretim’deki⁶¹ trafik güvenliği eğitiminin durumuna detaylı bir şekilde değinilmiştir.

2.6.2.1. Okul Öncesi Eğitimde Trafik Güvenliği Eğitimi

Türkiye’de anaokullarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu değildir. Bununla birlikte trafik güvenliği eğitimi anaokulu programı içinde bütünleştirilerek öğrencilere verilmektedir. Okul öncesinde trafik eğitimi genellikle kreşlerde, çocuk kulüplerinde ve aileler tarafından verilmektedir. “Türkiye’de okul öncesi eğitim kurumlarında trafik bilgileri, oyunla öğretmeye dayanan uygulamalar şeklinde yapılmakta, video kasetlere kaydedilen trafik konuları çocuklara izlettirilmektedir (Pampal vd., 1999:28). Bu bağlamda Tütüncü (2001:52) anaokulları için hazırlanan öğretim programlarında sınırlı ve teorik düzeyde de olsa trafik eğitimi konularını aşağıdaki gibi listelemiştir:

1. Taşıtların tanıtılması,
2. Trafik polisinin tanıtılması,
3. Trafik ışıklarının anlamları,
4. Karşıdan karşıya geçerken yapılması gerekenler,
5. Park halinde olan araçların ön ve arkasından geçilmemesi gerektiği,
6. Toplu taşıma araçlarında yapması gerekenler,
7. Bisiklet sürmenin kuralları.

⁵⁹ Bu çalışmada anaokulu 3-6 yaş grubu öğrencileri kapsamaktadır.

⁶⁰ Bu çalışmada ilköğretim 7-14 yaş grubu öğrencileri kapsamaktadır.

⁶¹ Bu çalışmada ortaöğretim 15-18 yaş grubu öğrencileri kapsamaktadır.

Bir çerçeve program niteliğinde olan ve ders öğretim programı yapısından çok “Faaliyeti Programı” olarak nitelenebilecek, uygulamaya ve oyunla öğrenmeye dayanan, somuttan soyuta, basitten karmaşığa bilgileri, becerileri ve kavramları öğrenmeyi hedefleyen okulöncesi eğitim programları içinde trafikle ilgili konular işlenmektedir. Anaokulu ve Anasınıfı Eğitim Programlarında Ulaşım Ünitesi”nin içinde Ulaşım Araçları ve Özellikleri; Trafikle ilgili Kurallar ve Önemi gibi konular yer almaktadır. Programı uygulayan anasınıfı öğretmenleri, verilen hedeflere uygun hedef davranışlar saptayarak konuların içeriğini genişletip daraltabilmektedir. Türkçe, dil ve sanat etkinlikleri, müzik etkinlikleri ile oyun sırasında da trafik veya trafikle ilgili konulara yer verilmektedir (MEB, 2002).

Türkiye’de anasınıfı 2010 yılı itibariyle 52 ilde zorunlu olmakla birlikte 2011 yılında ise tüm Türkiye’de 6 yaş grubu ana sınıfının zorunlu yapılması planlanmaktadır. Dolayısıyla 3–5 yaş grubunda bulunan çocukların çok büyük bir kısmı ilköğretime başlayana kadar evde anne ve babalarının yanında kalmaktadırlar. Bu sebeple çocukların okul öncesi trafik güvenliği eğitimi tamamen evde anne ve babanın vereceği ve kazandıracağı alışkanlıklarla sınırlı kalmaktadır. Anasınıflarında trafik güvenliği eğitiminin zorunlu olmamasından ve yukarıda belirtilen sınırlılıktan dolayı Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi ile ilgili faaliyetlerin okul öncesi eğitimde yok denecek kadar az olduğu söylenebilir. Trafik güvenliği eğitimi materyali çok çeşitli olmamakla birlikte anasınıflarında genelde trafik eğitim seti kullanılmaktadır.

2.6.2.2. İlköğretim Okullarında Trafik Güvenliği Eğitimi

Kara Yolları Trafik Kanunu’nun (1983) 125. maddesi gereğince ilköğretim okullarında uygulamalı Trafik ve İlk yardım derslerinin konulması zorunluluğu getirilmiştir. Türkiye’de hâlihazırda Trafik Güvenliği Eğitimi haftada birer saat olmak üzere ilköğretim okullarının 4. ve 5. sınıflarında zorunlu olmakla birlikte resmi trafik güvenliği eğitimi öğretim programları da hazırlanmıştır.

1996–1997 öğretim yılında ilköğretim okullarının ilk beş sınıfında trafik güvenliği eğitimi haftada birer saat olmak üzere dönüşümlü olarak “Çevre, Sağlık, Trafik ve Okuma” dersleri içinde verilmiştir. 36 haftalık bir öğretim yılında her ders 9 saat olmak üzere, ilk beş yıllık eğitim sürecinde gezi, gözlem ve uygulamalar dâhil 45 saat trafik dersi görülmektedir (Tombaklar, 2002). Kara Yolları Trafik

Kanunu'nun (1983) 125. maddesi gereğince 1997–1998 Eğitim-Öğretim yılından itibaren 6. ve 8. sınıflarda haftada birer saat okutulmak üzere “Trafik ve İlk Yardım Eğitimi” dersi zorunlu ders olarak okutulmaya başlanmıştır.

6. ve 8. sınıflardaki zorunlu trafik güvenliği eğitiminin yanı sıra ilköğretim okulu programlarında Çevre, Sağlık, Trafik ve Okuma Dersi Programı içerisinde de trafik güvenliği eğitimi yer almıştır. İlköğretim okullarında genellikle Hayat Bilgisi, Sosyal Bilgiler, İş Eğitimi ve Beden Eğitimi gibi ders programlarında Trafik ve İlk Yardım konuları yer almaktadır. İlköğretim okullarında okutulmakta olan; Hayat Bilgisi 1. ve 2. sınıf, Beden Eğitimi 1., 2., 3., 4. ve 5. Sınıf, Sosyal Bilgiler 4. ve 6. sınıf, Vatandaşlık ve İnsan Hakları Eğitimi 7. Sınıf, İş ve Teknik Eğitimi 6., 7. ve 8. Sınıf ders programlarında Trafik ve/veya İlk yardım konuları yer almaktadır (MEB, 2002; Pampal vd., 1999; Tanrıkulu, 2002; Tombaklar, 2002).

Daha sonra İlköğretim okullarının 4. ve 5. sınıflarında okutulan “Trafik ve İlk yardım Dersi” Talim Terbiye Kurulu Başkanlığının 17.07.2006 tarih ve 312 sayılı kararıyla kabul edilerek 2007–2008 eğitim öğretim yılından itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Yine Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı'nın 04.06.2007 tarihli ve 111 sayılı Kurul Kararı ile kabul edilen “ İlköğretim Okulları Haftalık Ders Çizelgesi”ne göre “Trafik ve İlk yardım Dersi”nin adı “Trafik Güvenliği” olarak değiştirilmiştir. Trafik Güvenliği dersinin genel amacı, “çocuklarda güvenli trafik bilinci'ni oluşturmak ve gelecekte trafik kuralları konusunda duyarlı davranışlar sergileyecek bireylerin yetişmesini sağlamaktır” (MEB, 2006; 2007).

Önceden değinildiği gibi örgün eğitimde trafik güvenliği eğitimi AB ülkelerine kıyasla ayrı bir ders olarak verilmektedir. AB ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi diğer dersler içinde de bütünleştirilerek verilmektedir. Hâlihazırdaki duruma bakıldığında; haftalık ders çizelgesinde zorunlu ders kapsamında yer alan özellikle 1. 2. 3. 4. ve 5. sınıf Türkçe, 1. 2. ve 3. sınıf Hayat Bilgisi, 8. sınıf Fen ve Teknoloji ve 6. sınıf İngilizce dersleri içerisinde trafik güvenliği eğitimi ile ilişkili kazanımlar yer almaktadır (MEB, 2011). Sekiz yıllık zorunlu ilköğretimde öğrencilere ilköğretim 4. ve 5. sınıf zorunlu olarak verilen trafik güvenliği eğitimi ve diğer derslerle bütünleştirilerek verilen trafik güvenliği eğitiminin ortalama 100 saat olduğu düşünülmektedir.

Öğrencilerde güvenli trafik bilincini oluşturmak, geliştirmek ve gelecekte trafik konusunda duyarlı davranışlar sergileyecek bireyler yetiştirmek amacıyla, ilköğretim okullarında “Trafik Okulu Projesi” uygulanmaktadır. Bu proje Bakanlık Makamının 11.06.2008 tarihli ve 672 sayılı onayı ile yürürlüğe girmiştir. Okullarda kutlanan belirli gün ve haftalar kapsamında her yıl Mayıs ayının ilk Cumartesi başlayan hafta “Trafik Haftası” olarak kutlanmaktadır. Ayrıca okulların birçoğunda Trafik Kol faaliyetleri öğretim yılı boyunca etkin bir biçimde çalışmalarını sürdürmektedir (MEB, 2002).

Bunlara ilaveten, İçişleri Bakanlığı koordinatörlüğünde, Milli Eğitim Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı arasında gerçekleştirilmesi planlanan Trafik Çocuk Kulübü Projesi ile Türkiye’de sürdürölen trafik eğitim faaliyetlerine yeni bir ivme kazandırmak, model oluşturmak ve okul öncesi ile ilköğretim yaş grubunu oluşturan 3–14 yaş aralığı öğrencilerin trafik güvenliği konusunda bilgilendirilmesi ve bilinçlendirilmesi yoluyla nitelikli ve etkili bir trafik güvenliği eğitimi sağlamak, yapılacak faaliyetlerde bu yaş grubu öğrencilere görev, sorumluluk ve roller vererek sosyal etkinliklerde bulunmaya teşvik etmek amacıyla Trafik Çocuk Kulübü faaliyetlerini hayata geçirmek planlanmaktadır.

Bu kulübün yanı sıra Çocuk Trafik Eğitim Parkları yapılmaktadır. Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği’nin (MEB, 1998) 5. maddesine göre;

Çocuk trafik eğitim parklarının amacı; okul öncesi çocuklar ile ilk ve ortaöğretim öğrencilerine derslerde öğrendikleri teorik trafik bilgilerini uygulama fırsatı vermek, okul dışında her an karşı karşıya kalınan trafik ortamını parklarda gerçekleştirerek trafik kurallarına uygun davranış kazandırılmasına, böylece trafik kültürünün oluşmasına ve trafik kazalarının en aza indirilmesine yardımcı olmaktır.

İlköğretim okullarının 4. ve 5. sınıflarında haftada bir saat olan trafik derslerinin trafik öğretmeni olmayıp, bu derslere boş geçen derslerin öğretmenleri ile genelde beden eğitimi öğretmenleri girmektedir. Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Programının “Açıklamalar” bölümünün 9. maddesinde, bu dersi okutmakta olan öğretmenlerin Türkçe, Resim ve Beden Eğitimi öğretmenleriyle işbirliği içinde olması önerilmektedir. şu halde trafik konusu gerek öğretmenler arasında yıllık plan düzeyinde yapılan işbirlikleriyle gerekse de belirli gün ve haftalar kapsamındaki

etkinliklerle başta Türkçe, Resim, Beden Eğitimi, İş Eğitimi ve Müzik olmak üzere diğer derslerin de zaman zaman gündeminde yer alabilmektedir (Şenşekerci ve Türkan, 2003).

2010–2011 yılından itibaren uygulanacak olan İlköğretim Okulları Ders Çizelgeleri, seçmeli dersler ile açıklamaları 20.07.2010 tarihli ve 75 sayılı Talim ve Terbiye Kurulu Kararı belirlenmiştir. Buna göre; İlköğretim 4. ve 5. sınıflarda okutulmakta olan “Trafik Güvenliği” derslerinin öğretim programları birleştirilerek 2012–2013 öğretim yılından itibaren sadece 5. sınıfta haftada 1 ders saatinde uygulanacak ve 4. sınıfta bu dersten boşalan 1 ders saatinde de “Serbest Etkinlikler” yapılacaktır. Trafik güvenliği dersi işlenirken “ders içi faaliyet” kapsamında, gerektiğinde tıp doktoru ve trafik polislerinden yararlanılabilecektir (MEB, 2010b).

2.6.2.3. Ortaöğretimde Trafik Güvenliği Eğitimi

1999 yılında ortaöğretim okullarında, 9. 10. ve 11. sınıflarda “Trafik Bilgisi” dersi, 11. sınıfta seçmeli ders olarak ise “İlk Yardım” dersi okutulmaktadır. İlk Yardım dersi, 9. sınıfta ortak genel kültür dersleri içinde zorunlu ders olarak okutulan Sağlık Bilgisi dersi üniteleri arasında yer almaktadır. Trafik Bilgisi dersinin zorunlu dersler arasına alınması çalışmaları devam etmektedir. Ortaöğretimde Trafik Eğitimi ve İlk Yardım dersi için programlar halen geliştirilmektedir (Pampal vd., 1999).

2002 yılı itibarıyla Trafik Bilgisi Dersi, 9. Sınıflarda; Lise, Anadolu Lisesi, Yabancı Dil Ağırlıklı Lise ve Anadolu Öğretmen Liselerinin Fen Bilimleri, Sosyal Bilimler, Türkçe, Matematik, Yabancı Dil, Resim ve Müzik alanlarında haftada 1 saat, 10. Sınıflarda; Lise, Anadolu Lisesi, Yabancı Dil Ağırlıklı Lise ve Anadolu Öğretmen Liselerinin Spor alanları ile Fen Lisesi tüm alanlarında ve Anadolu Güzel Sanatlar Liselerinin Resim ve Müzik alanlarında haftada 1 saat, seçmeli ders olarak okutulmaktadır (MEB, 2002).

Hâlihazırda ortaöğretim okullarında tüm alanlarda Trafik ve İlk yardım dersi 2007–2008 eğitim-öğretim yılından beri 11. sınıflarda haftada 1 saat zorunlu ders olarak okutulmaktadır. Trafik ve İlk Yardım dersinde; Talim ve Terbiye Kurulu’nun 29.01.1992 tarih ve 12 sayılı Kararı ile kabul edilen öğretim programı uygulanmaktadır. 20.08.2010 tarih ve 76 sayılı karar ile ise trafik eğitimi ortaöğretim

okullarında 12. sınıflarda haftada 1 saat uygulanmak üzere zorunlu dersler arasında yer alacaktır (MEB, 2010b).

Türkiye’de ilköğretimde 4. ve 5. sınıfta trafik güvenliği eğitiminin zorunlu olması ve bu sınıflar için resmi öğretim programlarının hazırlanması, AB ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de de trafik güvenliği eğitiminde genelde ilköğretim okullarında yoğunlaştığını göstermektedir. Bu durum AB’deki ülkelerde ve Türkiye’de de dile getirilmiştir. Anaokullarında ve ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimine fazla yoğunlaşmadığı dolayısıyla trafik güvenliği eğitiminde bir boşluğun meydana geldiği ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda örgün eğitim süresince trafik güvenliği eğitimine süreklilik kazandırılmadığı söylenebilir.

Trafik güvenliği eğitiminin verilmesi için parasal kaynak sağlayan kurum ve kuruluşlara bakıldığında trafik güvenliği eğitimi araştırma, geliştirme, üretim ve yayma konusunda AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda olduğu gibi Türkiye’de de çoğunlukla kamu sektöründen parasal kaynağın sağlandığı göze çarpmaktadır. Aynı zamanda trafik güvenliği eğitimi veren kurumlar özellikle okullar ve polis teşkilatında çalışanların parası da kamudan karşılanmaktadır. AB ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de de Milli Eğitim Bakanlığı başta olmak üzere Ulaştırma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı vb. bakanlıklar trafik güvenliği eğitimi için parasal kaynak sağlamaktadırlar.

Genel olarak AB ülkelerine trafik güvenliği eğitiminde verilen temel konuların kapsamına bakıldığında yaya ve bisiklet sürme eğitiminin iyi işlendiği görülmektedir. Motosiklet kullanıcıları için eğitim ve aileler için bilinçlendirme faaliyetlerinin daha az teşvik edildiği, motosiklet eğitiminin diğer kuruluşlar tarafından verildiği görülmektedir. Bununla birlikte aileler için trafik güvenliği eğitimi bilinçlendirme faaliyetlerinin okullarda trafik güvenliği eğitiminin çok önemli ögesi olduğu ve bunun eksikliğinin ise özellikle çok kritik olduğu düşünülmektedir. Neredeyse tüm AB ülkelerinde bir şekilde genelde yetişkinler okul geçidi görevlileri olarak kullanılmaktadır.

Türkiye’de ilköğretim 4. sınıflardaki Trafik Güvenliği dersinde yaya, yolcu ve sürücü (bisiklet, paten, kızak vb.) olmak üzere üç tema bulunmaktadır. İlköğretim 5. sınıflarda ise benzer konuların yanı sıra trafikte değişik hava koşulları, üzeri açık araçlarda yük ve yolcu taşımacılığının zararları, trafik kazalarının nedenleri, yol

türleri ve taşıtları gibi konular da yer almaktadır (MEB, 2006). Ortaöğretim Trafik ve İlk Yardım dersinde ise; temel trafik bilgileri, ulaşım, trafikle ilgili kuruluşların görevleri, araçların kayıt tescil işlemleri, sürücü belgesi alma işlemleri, trafik kazaları ve trafik kazalarında ilk yardım olmak üzere çeşitli ünite ve konular yer almaktadır (MEB, 2009). Trafik dersi öğretim programı, farklı öğrenci düzeylerine göre yeterince uyarlanmamış ve ders konuları sistemli bir sıra izlememiştir. Trafik dersinin içeriği, trafik kurallarının öğretilmesi ile sınırlıdır ve genel olarak kuramsal eğitime öncelik verilmektedir. Bundan dolayı yeterli uygulamalı eğitim yapılamamaktadır (SweRoad, 2001a). 2006 yılında trafik ve ilk yardım dersi yeni öğretim programı hazırlanmış, kısmen bu eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır. Fakat hala kuramsal eğitime öncelik verilmekte ve yeterli uygulama eğitimi yapılamamaktadır.

Okullarda trafik güvenliği eğitiminde anne ve babaların katılımı ve okul-aile işbirliği çok sınırlıdır (SweRoad, 2001a:35). Günümüzde ebeveynlerin katılımı hala sınırlı olmaktadır. Çocuklar için trafik güvenliği durumu ve eğitiminin gelişebilmesi; çocukların kendilerinin, anne-babaların, öğretmenlerin ve öğretmen adaylarının ve çocukla ilgili sorumluluğu olan tüm yetişkinlerin eğitimin içine alınmasıyla mümkün olacaktır (SweRoad, 2001b:20).

Öğretmenlerin mesleki kariyerlerinde bütünleştirilmiş trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitimini geliştirmek için önemli öncelikli şartlardan biridir. Genel olarak trafik güvenliği eğitimi öğretim personeline verilen eğitim ve hizmet içi eğitim birçok AB ülkesinde zayıftır. Bu bağlamda Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi öğretim personelinin eğitimi ve hizmet içi eğitimine ilişkin bilgiler incelendiğinde; okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi derslerini veren öğretmenlerin eğitimlerine yönelik standartlaşmış bir sistem bulunmamaktadır. İlköğretim okullarında trafik dersini genelde sınıf öğretmenleri vermektedirler. Eğitim fakülteleri Sınıf Öğretmenliği Bölümlerindeki öğretmen adayları 4. sınıf 2. dönemde haftada iki saat zorunlu “Sağlık ve Trafik Eğitimi” dersi adında trafik eğitimi almaktadırlar (kku.edu.tr, 2011). Bazı üniversitelerde ise trafik eğitimi, 4. sınıf 1. dönemde “Trafik ve İlk Yardım” dersi adında haftada iki saat zorunlu olarak verilmektedir (egitim.uludag.edu.tr, 2011a). Üniversitelerin Beden Eğitimi ve Spor Bölümünde ise 1. sınıf 2. dönemde 1 saat teorik 2 saat uygulamalı olarak “Sağlık Bilgisi ve

İlkyardım” dersi okutulmaktadır (egitim.uludag.edu.tr, 2011b). Bu bağlamda ortaöğretim kurumlarında Trafik ve İlkyardım derslerine genelde Beden Eğitimi öğretmenleri girmektedir.

Hâlihazırda Polis adayları, Polis Meslek Yüksek Okullarında 2. sınıf 1. dönemde haftada 2 saat toplamda 28 saat trafik eğitimi almaktadırlar. Polis Akademisinde ise 1. sınıf 2. dönemde “Trafik Hukuku” ve 2. sınıf 1. dönemde de “Trafik Yönetimi ve Denetimi” adlı dersler okutulmakta ve söz konusu dersler haftada 2 saat süreyle verilmektedir.

Belirli dönemlerde trafik dersine girecek öğretmenlere hizmetiçi eğitimler düzenlenmiştir. Örneğin, 1997–2000 yılları arasında okullardaki öğretmen, öğrenci ve halkın bilinçlendirilmesi amacıyla 479 öğretmen, formatör öğretmen olarak eğitimden geçirilmiştir. Emniyet Teşkilatında ise okullarda trafik dersine girecek polislere Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığınca hizmetiçi eğitim verilebilmektedir. Bu eğitimlerin çok sınırlı olduğu ve belirli dönemlerde sadece yapıldığı gözden kaçırılmamalıdır.

Trafik eğitimi veren eğitimcilerin aldıkları eğitim ve hizmet içi eğitimlerin yanı sıra trafik güvenliği eğitimi için öğretim kaynaklarının mevcudiyeti ve trafik güvenliği eğitimi için tahsis edilen finansal kaynak, ve medyanın kullanımı okullarda trafik güvenliği eğitiminin uygulanması için diğer önemli öncelikli şartlardan biridir. Okullardaki iyileştirilmiş trafik güvenliği eğitiminin özellikle uzun-vadeli perspektifte güvenlik durumu üzerinde olumlu etkisi olacaktır. Bu nedenle, müfredatın uygun şekilde uyarlanması, öğretmenlerin yeterli düzeyde eğitilmesi ve iyi eğitim materyallerinin hazırlanması acildir (SweRoad, 2001:50). Trafik eğitiminde uygulamalı eğitim materyallerinin eksikliği okullarda hala ciddi bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Türkiye’de okulöncesi eğitim için trafik eğitimi bağlamında herhangi bir ders kitabı veya kılavuz bulunmamaktadır. Genellikle Trafik Haftasında trafik eğitimi sınıf ortamında çeşitli oyunlarla okul öncesi öğrencilere verilmektedir. Bununla birlikte ilköğretim 4. ve 5. sınıflar için Trafik Güvenliği ders kitapları, öğrenci çalışma kitapları ve öğretmen kılavuz kitapları, Ortaöğretim 11. sınıflar için ise Trafik ve İlk Yardım kitabı ve bu dersler için trafik eğitimi öğretim programı mevcut olup Milli Eğitim Bakanlığınca hazırlanmıştır. İlköğretim ve ortaöğretim öğrencileri

için diğer bütün ders kitaplarında olduğu gibi trafik güvenliği ders kitapları da 2003–2004 yılından beri her yıl devlet tarafından tüm öğrencilere ücretsiz dağıtılmaktadır (yayim.meb.gov.tr, 2011).

Trafik güvenliği konusunda mevcut finansman çok sınırlıdır ve birçok kuruluş arasında bölünmüştür. Trafik güvenliği eğitimi için finansman kaynakları genellikle başta MEB olmak üzere EGM ve KGM gibi kamu kuruluşlarından sağlanmaktadır. Özel kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri tarafından yapılan katkılar sınırlıdır ve bunlar özellikle bazı trafik güvenliği bilgileri ve kampanyalarına yönelik kullanılmaktadır (SweRoad, 2001a:20). Trafik güvenliği konusundaki bilinç düzeyine ilişkin çok az çalışmalar olmasına karşın, bu düzeyin sınırlı olduğu oldukça açık bir şekilde görülmektedir. Buna politikacılar ve üst-düzey karar vericiler, kamu kuruluşları, özel teşebbüsler ve kuruluşlar, medya ve halk dâhildir. Medya, trafik güvenliği konusuna büyük bir öncelik vermemektedir (SweRoad, 2001a:16-17). Bu bağlamda, trafik güvenliği eğitiminde medyadan yeterince yararlanılmadığı söylenebilir.

İlköğretim ve ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimindeki temel sorunları belirlemek üzere alan araştırması yapılacak il Siirt olarak belirlenmiştir. Bu araştırmada Siirt ilinin tercih edilme sebebi araştırmacının orada çalışması ve katılımcılara daha rahat ulaşabilmesidir.

Siirt ilinde toplam 31 ortaöğretim, 340 ilköğretim okulu, merkez ilçede ise 20 ortaöğretim, 52 ilköğretim okulu bulunmaktadır. Öğrenci mevcutlarının fazla ve binaların yetersiz oluşundan ötürü Siirt’te birçok okulda ikili eğitim yapılmaktadır. Merkezi okullarda bile sınıf mevcutları 50’ye yakın sayıdadır. Okulların genel olarak fiziki donanım yönünden eksiklikleri bulunmaktadır. 2010-2011 öğretim yılında kurumlar arası anlaşma gereği Siirt merkez ilçe ilköğretim okullarının neredeyse hepsinde trafik dersine polisler de girmekte fakat polisler ortaöğretim okullarında trafik dersine girmemektedirler. Siirt Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü’nde “Okul Geçidi Görevlisi” eğitimi verilmektedir. Siirt ilinde çocuk trafik eğitim parkı bulunmamaktadır. Dolayısıyla trafik dersinde edinilen teorik bilgiler bu eğitim parklarında uygulamaya dönüştürülememektedir. Bir başka anlatımla okullarda uygulamalı trafik eğitimi yeterince yapılamamaktadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM

3.1. ARAŞTIRMA YÖNTEMİ

Bu araştırma; AB ülkeleri ve Türkiye’de okullarda verilen trafik güvenliği eğitiminin karşılaştırmasını yaparak trafik eğitiminin okullarda daha çağdaş ve etkili verilebilmesi için bilimsel öneriler sunmaya yöneliktir. Bu bağlamda bu çalışmada betimsel nitelikli tarama modeli kullanılmıştır. Betimsel nitelikteki çalışmalar, olayların, varlıkların, kurumların, grupların, objelerin, çeşitli alanların “ne” olduğunu ortaya koymaya çalışır ve var olan durumların daha önceki koşullarla ilişkileri dikkate alınarak, olaylar arasındaki ilişkileri açıklar (Balcı, 2001:220; Karasar, 2006:77). Araştırma için Türkiye’de ve Avrupa Birliği ülkelerindeki okullarda trafik güvenliği eğitimi ile ilgili mevcut durum incelenmiş ve yazılı kaynaklar taranmıştır.

Türkiye’de okullarda trafik güvenliği eğitimi ve Trafik Güvenliği ve Trafik ve İlk Yardım dersleri hakkında trafik güvenliği öğretmenleri (öğretmen ve polis) ve okul yöneticilerinin görüş ve düşüncelerinin belirlenmesi amacıyla anket formu hazırlanmıştır. Diğer bir anlatımla araştırmanın nicel verileri çeşitli kaynaklardan yararlanılarak hazırlanmış anket yoluyla elde edilmiştir. Bu araştırma için hipotezler kanı biçiminde hazırlanarak, anket formuyla araştırmaya katılan trafik güvenliği öğretmenleri ve yöneticilere sorulmuştur. Kanı veya görüş soruları kişilerin belli bir anda belli bir konuda ne düşündüğünü ortaya çıkarmaya yarayan sorulardır (Sencer ve Sencer, 1978:259).

Anket tekniği, kalem-kâğıt yoluyla objenin, bireyin ya da grubun kendisi hakkında bilgi vermesi şeklidir. Bu, betimleme ya da survey yöntemleri içinde en çok kullanılanıdır. Bunun nedeni, kolay, ucuz ve bilgileri doğrudan doğruya toplamaya uygun oluşudur (Kaptan, 1981:150). Anket tekniği belli bir konuda örnekleme oluşturan kaynak kişilere sorular yönelterek sistemli veri toplama tekniği olarak tanımlanabilir. Bu teknik, araştırmacıya zaman ve maliyet tasarrufu sağlaması, önyargı ve kişisel eğilimlerin araştırmaya katılma olasılığının daha az olması gibi yararlarının yanı sıra, genelde yanıtlama oranının düşük olması gibi sınırlılıkları da beraberinde getiren bir tekniktir (Ekiz, 2003:135). Çalışma evreninin çok büyük

olması ve ulaşılabilme zorluğu nedeniyle bu araştırmada anket tekniğinin uygulanmasına karar verilmiş ve bu teknik araştırmada veri toplama aracı olarak uygulanmıştır. Araştırmanın nitel verileri ise, katılımcılara uygulanan ankette yer alan kapalı uçlu sorulara ek olarak verilen açık uçlu soruyla toplanmıştır.

Araştırmanın analiz aşamasında ise, araştırmada parametrik olmayan “betimsel istatistik teknikleri” kullanılarak istatistiksel açıdan anlamlılık sınaması yoluyla sonuca gidilmeye çalışılmıştır.

3.2. EVREN VE ÖRNEKLEM

Araştırmanın evreni, 2010–2011 eğitim–öğretim yılında Milli Eğitim Bakanlığı’na bağlı, Siirt ili resmi ilköğretim ve ortaöğretim kurumları olarak belirlenmiştir. Araştırmanın örneklemini de, Siirt ili merkez ilçede bulunan ilköğretim ve ortaöğretim okulları, bu okullardan ilköğretim okullarında 1’er yönetici ve trafik dersine giren veya girmiş 1’er öğretmen ve polis; ortaöğretim okullarında ise 2’şer yönetici ve trafik dersine giren veya girmiş 2’şer öğretmen oluşturmaktadır. MEB’e bağlı bir özel ilköğretim okulu da araştırmaya dâhil edilmiştir. Bu araştırmada Siirt ilinin tercih edilme sebebi araştırmacının orada çalışması ve katılımcılara daha rahat ulaşabilmesidir. Çalışma evreninin çok büyük olması ve ulaşılabilme zorluğu nedeniyle Siirt ili merkez ilçe ilköğretim ve ortaöğretim kurumları seçilmiştir. Örneklemeye alınan katılımcıların dağılımları Tablo-15’te gösterilmiştir.

Tablo 15: Örneklemeye Alınan Katılımcıların Dağılımları

<i>Okul Türü</i>	<i>Öğretmen</i>	<i>Polis</i>	<i>Yönetici</i>
İlköğretim	40	40	40
Ortaöğretim	40	-	40

3.3. VERİ TOPLAMA ARACI

Araştırmada veri toplama aracı olarak anket tekniği kullanılmıştır. Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilere yönelik hazırlanan anket üç bölümden oluşmuştur. Anketin birinci bölümünde; katılımcılara ilişkin mesleki kıdem, cinsiyet, trafik dersi verdiği okul, görev, branş veya rütbe, trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim ve/veya hizmet içi eğitim alıp almama gibi kişisel bilgilere yer verilmiş, ikinci bölümde Okullarda Trafik Eğitimi ve Trafik Güvenliği (Trafik ve İlk Yardım) dersine ilişkin kanılar yer almıştır. Anketteki kanılar beşli likert; (1) Hiç Katılmıyorum, (2) Katılmıyorum, (3) Kararsızım, (4) Katılıyorum, (5) Tamamen Katılıyorum biçimindedir. Anketin son bölümünde ise trafik eğitiminde en önemli eğitim ve birim ve trafik eğitimi konusundaki en önemli eksiklik ve aksaklıkların neler olduğuna yönelik katılımcıların görüşlerini belirtmeye yönelik açık uçlu maddeler yer almaktadır.

Çalışma evreninin çok büyük olması ve ulaşılabilme zorluğu nedeniyle araştırma verilerini toplamak ve okullarda trafik güvenliği hakkında bir değerlendirme yapmak amacıyla anket tekniğinden yararlanmaya karar verilmiştir. Bu amaçla, ilk olarak anket formunun oluşturulması için literatür taraması yapılmış, benzer çalışmalarda kullanılan anket formları incelenmiş ve çalışmaya uygun olacak şekilde ankette kullanılacak maddeler belirlenmiştir.

Bir ölçme aracının içeriğinin ve beklenen davranışların ne derece ölçüldüğünün belirlenmesine kapsam geçerliliği adı verilir (Balci, 2001). Anketin kapsam geçerliğini sağlamak amacıyla, anket formunun hazırlanmasında trafik ve trafik eğitimi alan uzmanlarının, trafik güvenliği dersine giren veya girmiş eğitmenlerin (öğretmen ve polis) ve program geliştirme uzmanlarının görüşüne başvurulmuş ve anket formunun içerik, biçim, ifadelerin doğruluğu ve amacı yansıtışı açısından amaca uygun olup olmadığının belirlenmesine çalışılmıştır. Bu kişilerden elde edilen görüş ve dönütlere göre anket formlarında gerekli düzeltmeler yapılmış ve anket uygulamaya hazır hale getirilmiştir. Bu çalışmaların ardından anket formunun deneme uygulaması yapılmıştır. Deneme uygulaması, kabul edilen herhangi bir araştırma için rastgele seçilmiş bir toplum veya örneği temsil eden az sayıda bir birim üzerinde araştırmaya uygun olarak bir deneme uygulamasının gerçekleştirilmesi şeklinde tanımlanabilir (Özdamar, 2003:223).

Deneme uygulaması, anket uygulanmadan önce içerik, biçim ve tasarım gibi konular üzerinde bir bilgi sahibi olmak, anketin doldurulma süresini görmek, ifadeler arasında örtüşme olup olmadığını saptamak için çalışma evreninin dışında tutulan ancak çalışma evreniyle aynı özelliklere sahip en az 10 kişiye uygulanması gerekmektedir (Altunışık, Coşkun ve Yıldırım, 2005:82). Bu amaçla, hazırlanan anket formu ilköğretim ve ortaöğretim yöneticileri ve trafik dersine giren veya girmiş öğretmen ve polislerin olduğu 40 katılımcıya araştırmacı tarafından uygulanmıştır. Araştırmada kullanılan ölçme aracının güvenilirliğini ölçmek amacıyla deneme uygulamasından hemen sonra, katılımcılara uygulanan 40 anket formunun güvenilirlik çalışması yapılmıştır. Deneme uygulamasına katılan 40 katılımcıdan elde edilen sayısal veriler üzerinde yapılan işlemler sonucu anketin tamamına yönelik güvenilirlik katsayısı “Cronbach Alfa: 0.85” olarak hesaplanmış ve sonuç Tablo-16’da gösterilmiştir.

Tablo 16: Anketin Cronbach’s Alpha Güvenirliği

		N	%	Cronbach's Alpha	Soru Sayısı
Durum	Geçerli	40	100,0	,857	33
	Çıkarılan ^a	0	,0		
	Toplam	40	100,0		

Cronbach’s Alpha, ortalama iç maddelerin korelasyonuna dayalı, iç tutarlılığı ölçme yöntemidir, 0 ile 1 arasında bir rakamla gösterilmekte ve sonuç 1’e yaklaştıkça verilerin güvenilirliği artmaktadır. Bir ölçeğin alfa katsayısına bağlı olarak güvenilirliği şöyle yorumlanmaktadır: $0.00 \leq \alpha < 0.40$ ise ölçek güvenilir değil, $0.40 \leq \alpha < 0.60$ ise ölçeğin güvenilirliği düşük, $0.60 \leq \alpha < 0.80$ ise ölçek oldukça güvenilir, $0.80 \leq \alpha < 1.00$ ise ölçek yüksek derecede güvenilir bir ölçektir (Kalaycı, 2005, s. 405). Anketin güvenilirliğine ilişkin elde edilen 0.85 değeri, veri toplama aracının (bk. EKLER) yüksek derecede güvenilir olduğunu ve araştırmada kullanılabileceğini göstermektedir.

3.4. VERİLERİN TOPLANMASI

Anketin uygulanması için Siirt Polis Meslek Yüksekokulu'na anket formu eklenerek bir dilekçe verilmiş ve Milli Eğitim Müdürlüğü ve Siirt Valiliği'nden gerekli izin alınması için başvuruda bulunulmuş ve Milli Eğitim Müdürlüğü ve Valilikten gerekli onay alınmıştır. Anketlerin deneklere uygulanmasından önce Milli Eğitim Müdürü ile iletişime geçilip konu ile ilgili bilgi verilmiş ve uygulama için uygun zaman belirlenmiştir. Anketler resmi üst yazı ile Milli Eğitim Müdürlüğü tarafından Siirt merkezdeki tüm ilköğretim ve ortaöğretim kurumlarına 2010–2011 öğretim yılı 2. Dönem Mart ayında gönderilmiş ve 1 ay sonra geri toplanması sağlanmıştır. Polis katılımcılara uygulanan anketlerin dağıtılması ve toplanması ise araştırmacı tarafından sağlanmıştır. Anketin örneklemdeki katılımcılardan geri alınmasından sonra toplanan formlar üzerinde çalışılarak veriler istatistiksel olarak çözümlenmiştir.

3.5. VERİLERİN ANALİZİ

Araştırma sürecinin en önemli aşamalarından biri toplanan verilerin çözümü ve yorumlanmasıdır (Erden, 1998). Anketin uygulanması sonucunda ankete katılan örneklem grubundan alınan bilgiler doğrultusunda, verilerin SPSS (The Statistical Packet for Social Sciences – Sosyal Bilimler İçin İstatistik Paketi) paket programında girişi yapılarak istatistiksel çözümlenmeleri yapılmıştır. Çalışmada elde edilen veriler, elde edilen verilerin özelliklerine uygun olarak, SPSS programı kullanılarak nicel çözümlenmelerde frekans, yüzde, aritmetik ortalama ve standart sapma değerleri hesaplanarak çözümlenmiştir.

Katılımcılara yönelik uygulanan anket formlarının birinci bölümünde katılımcıların mesleki kıdemi, cinsiyeti, trafik dersi verdiği okul, görevi, branşı veya rütbesi, trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim ve/veya hizmet içi eğitim alıp almaması yüzde ve frekans olarak tablolara aktarılmış, elde edilen veriler yüzde olarak yorumlanmıştır.

Anketin ikinci bölümünde ilk önce, tüm katılımcıların yani trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin kanılara verdikleri cevapların ortalaması ve standart sapması, daha sonra ise öğretmen, polis ve yöneticilerin trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin kanılara

verdikleri cevapların ortalaması ve standart sapması ayrı ayrı hesaplanmıştır. Örneklem grubunun trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin görüşlerini yansıtan puanlar belirlenen değer sınır aralıkları ile karşılaştırılarak yorumlanmıştır. Kullanılan ölçek 5 dereceli ve 4 aralıklı olduğundan ($4/5=0.8$) sınır aralıkları 1'den başlayarak 5'e kadar 0.8 aralığında derecelendirilmiştir:

1–1.8	: Hiç Katılmıyorum
1.8–2.6	: Katılmıyorum
2.6–3.4	: Kararsızım
3.4–4.2	: Katılıyorum
4.2–5.0	: Tamamen Katılıyorum

Daha sonra, trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin görüşlerinde görev türü bağlamında anlamlı bir farklılığın olup olmadığını belirlemek amacıyla betimsel (parametrik olmayan) istatistik teknikleri içerisinde değerlendirilen Ki-Kare (Chi-Square) Tekniği (X^2)⁶² kullanılmıştır. Bu araştırmada yapılan istatistiksel çözümlemeler için anlamlılık düzeyi $p<0,05$ olarak kabul edilmiş veya başka bir ifadeyle 0,95 (%95) güven düzeyine göre anlamlılık sınamaları yapılmış ve elde edilen veriler çapraz tablolar halinde düzenlenerek değerlendirmeye alınmıştır.

Verilerin arasındaki ilişki katsayısı için Cramer's V test istatistiği kullanılmıştır. Cramer's V ilişki katsayısı bütün çapraz tablolar için kullanılabilir. Bu araştırmada ise 3*5'lik çapraz tablo kullanıldığı için Cramer's V ilişki katsayısına bakılmıştır. Cramer's V tekniğindeki değerler 0.00 ile 1.00 arasında değişmektedir. 0.00 iki değişken arasında hiçbir ilişkinin olmadığını gösterirken, 1.00 iki değişken arasındaki ilişkinin doğrusallığının mükemmel olduğunu gösterir. Geleneksel olarak 0.33'ün altındaki ilişkiler zayıf olarak değerlendirilirken, 0.34–0.60 civarındaki ilişkiler orta, 0.61 ve daha yüksek ilişkilerin ise güçlü olduğu varsayılır.

⁶² Ki-Kare (X^2) Testi: Nitel değişkenler arasındaki bağıntının ölçülmesinde sıkça başvurulanan temel istatistik tekniklerinden biridir. Bu testle, uygulamadan elde edilen sonuçların teorik sonuçlarla ne kadar uyum sağladığı test edilir. Başka bir ifadeyle bu test, değişkenlerin sınıflayıcı seçeneklerine göre yapılan bir ölçümde ortaya çıkan çapraz dağılıma bakarak söz konusu değişkenler arasında gözlenen bağlantıyı anlamsal açıdan değerlendirme yöntemidir (Arslantürk, 1995:124-128).

Örneğin; “trafik eğitimi için materyal yeterlidir” kanısına verilen cevaplarda $P=0,194$ ve Cramer’s $V=0,167$ olarak bulunmuştur. Bu durumda, ki-kare değerine ilişkin $p=0,194 > 0,05$ olduğundan hipotez kabul edilir. Yani göreve göre bu kanıya katılım arasında ilişki yoktur. Ankete katılanların görevlerinin farklılığı, bu kanıya verilen cevaplar üzerinde etkisizdir. Bir başka anlatımla, görev ile trafik eğitimi için materyal yeterlidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki yoktur. Cramer’s V katsayısı $0,167$ olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf bir ilişki olduğu varsayılır. Diğer yandan, “trafik eğitiminde EGM personelinden yeterince yaralanılmaktadır” kanısına verilen cevaplarda $P=0,001$ ve Cramer’s $V=0,450$ olarak bulunmuştur. Bu durumda, ki-kare değerine ilişkin $p=0,001 < 0,05$ olduğundan hipotez reddedilir. Yani göreve göre bu kanıya katılım arasında ilişki vardır. Ankete katılanların görevlerinin farklılığı, bu kanıya verilen cevaplar üzerinde etkilidir. Bir başka anlatımla, görev ile trafik eğitimi trafik eğitiminde EGM personelinden yeterince yaralanılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki vardır. Cramer’s V katsayısı $0,450$ olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında orta düzeyde bir ilişki olduğu varsayılır.

Anketin 35. ve 36. maddeleri için trafik güvenliği eğitimcileri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin kanılarına ilişkin yüzde ve frekans değerler hesaplanmış ve frekans değerleri esas alınarak en çok kabul görenden en az kabul görene doğru sıralanarak tablolaştırılmış ve yorumlanmıştır. Anketin son bölümünde yer alan açık uçlu sorudan elde edilen veriler ise en fazla öne sürülen eksikliklerden en az öne sürülen eksikliğe doğru sıralanarak öğretmen, polis ve yönetici bağlamında yorumlanmıştır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR VE TARTIŞMA

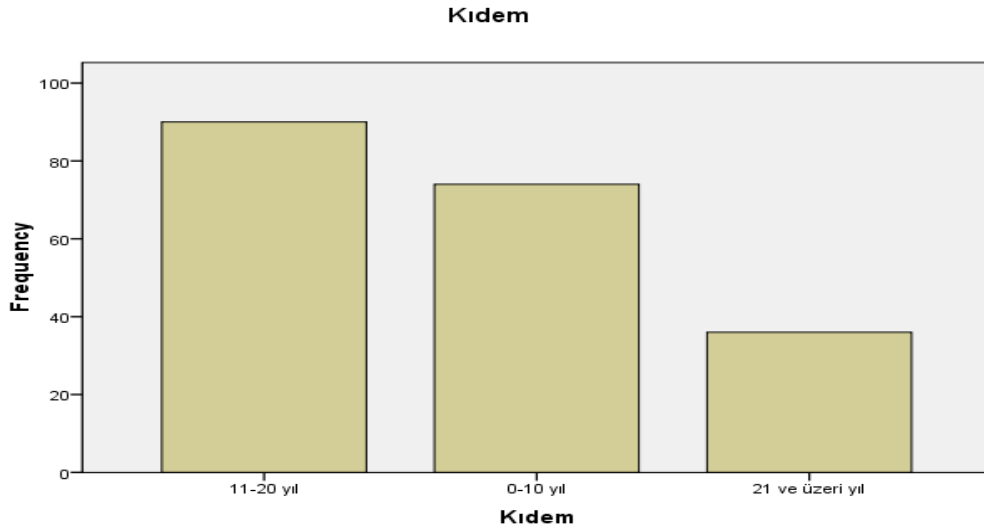
4.1. ARAŞTIRMAYA KATILANLARA AİT BULGULAR

Araştırmaya katılan trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilere ilişkin mesleki kıdem, cinsiyet, trafik dersi verdiği okul, görev, branş veya rütbe, trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim ve/veya hizmet içi eğitim alıp almama durumu gibi kişisel bilgilere yer verilmiştir. Betimleyici istatistikler, ilk önce genel olarak tüm katılımcılar daha sonra ise öğretmen, polis ve yöneticiler bağlamında sunulmuştur.

4.1.1. Tüm Katılımcılar İçin Genel Betimleyici İstatistikler

Araştırmanın örneklemine giren tüm trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin mesleki kıdemlerine göre dağılımları Şekil-7’de sunulmuştur.

Şekil 7: Katılımcıların Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı



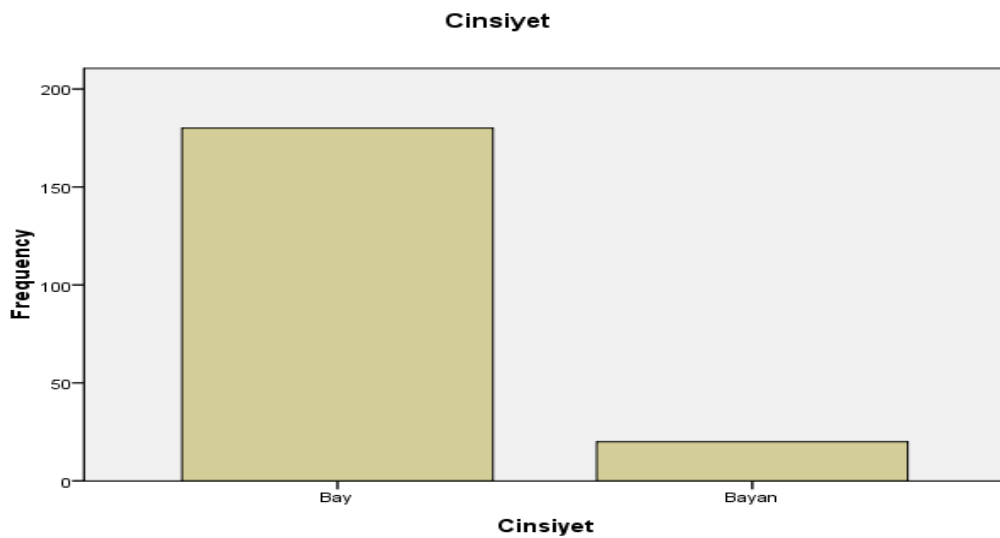
Tablo 17: Katılımcıların Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı

<i>Kıdem Aralığı</i>		Frekans	Yüzde
	11–20 yıl	90	45,0
	0–10 yıl	74	37,0
	21 ve üzeri yıl	36	18,0
	Toplam	200	100,0

Anket formu hazırlanırken kıdem aralıkları 0–10 yıl, 11–20 yıl ve 21 yıl ve üzeri biçiminde verilerek sorulmuştur. Buna göre Tablo-17’de de görüldüğü üzere araştırmaya katılan tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerinin % 45’i 11–20 yıl, % 37’si 0–10 yıl ve % 18’i ise 21 yıl ve üzeri deneyime sahiptirler. Bu açıklamalardan sonra araştırmaya katılanların % 82’sinin 0–20 yıl deneyime sahip oldukları söylenebilir.

Araştırmanın örneklemine giren trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin cinsiyete göre dağılımları Şekil-8’de sunulmuştur.

Şekil 8: Katılımcıların Cinsiyete Göre Dağılımı



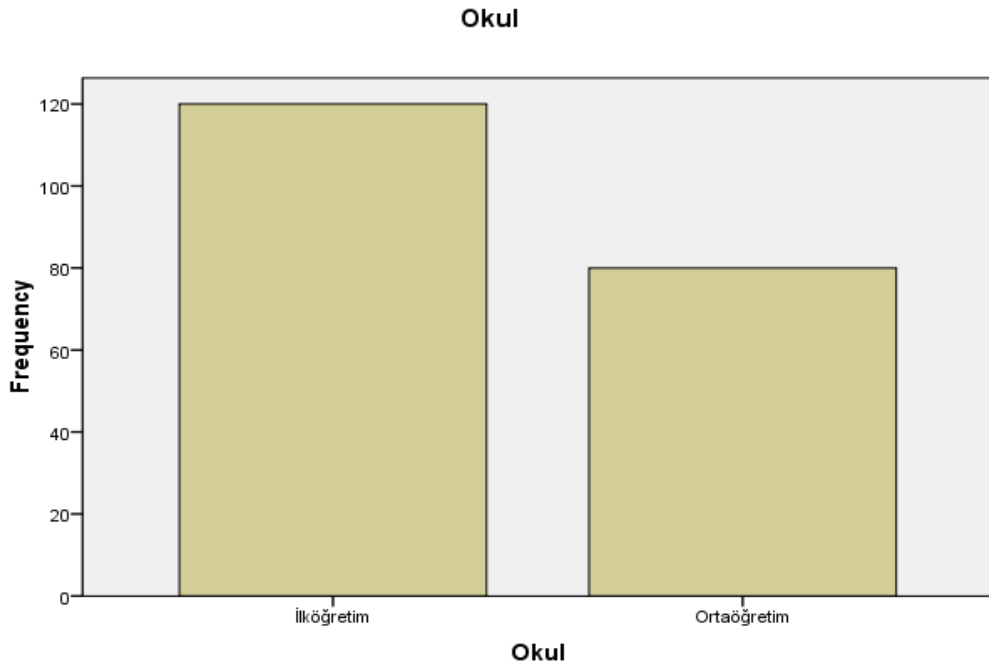
Tablo 18: Katılımcıların Cinsiyete Göre Dağılımı

Cinsiyet		Frekans	Yüzde
Geçerli	Bay	180	90,0
	Bayan	20	10,0
	Toplam	200	100,0

Tablo-18’de görüldüğü üzere araştırmaya katılan tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerinin % 90’ı erkeklerden, % 10’u ise bayanlardan oluşmaktadır. Bu açıklamalar araştırmaya katılanların çoğunu bayların oluşturduğunu göstermektedir.

Araştırmanın örneklemine giren trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin okul türüne göre dağılımları Şekil-9’da sunulmuştur.

Şekil 9: Katılımcıların Okul Türüne Göre Dağılımı



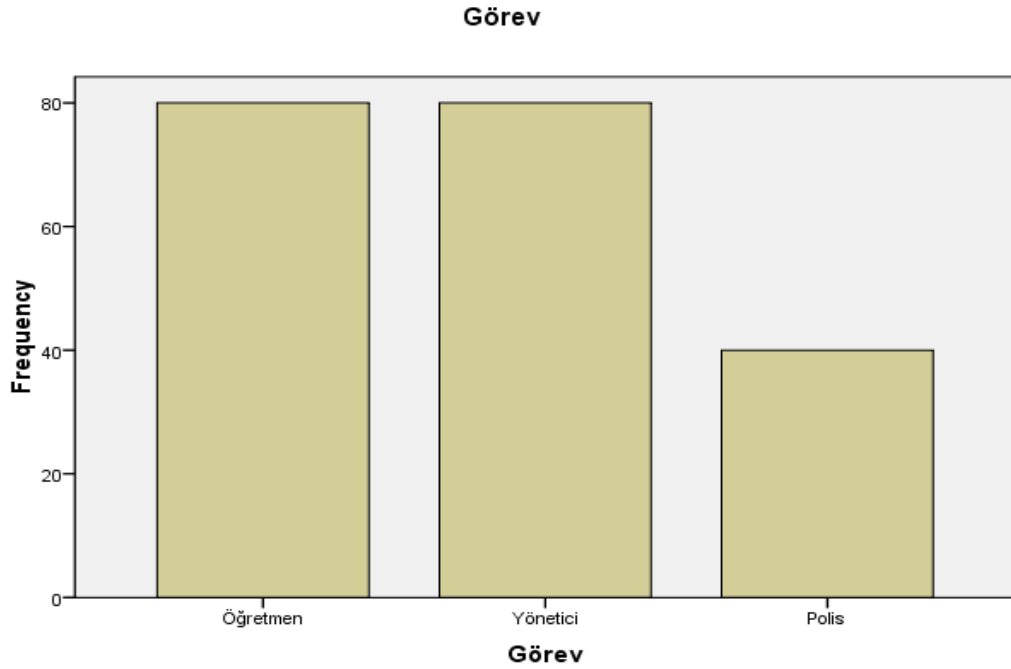
Tablo 19: Katılımcıların Okul Türüne Göre Dağılımı

Okul Türü		Frekans	Yüzde
Geçerli	İlköğretim	120	60,0
	Ortaöğretim	80	40,0
	Toplam	200	100,0

Tablo-19’da görüldüğü üzere araştırmaya katılanların % 60’ı ilköğretim okullarında görev yaparken, % 40’ı ise ortaöğretim okullarında görev yapmaktadır. İlköğretimdeki % 20’lik fark ise polislerden kaynaklanmaktadır. Ortaöğretim kurumlarında trafik güvenliği dersini veren polis bulunmamaktadır.

Araştırmanın örneklemine giren trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin görev türüne göre dağılımları Şekil-10’da sunulmuştur.

Şekil 10: Katılımcıların Görev Türüne Göre Dağılımı

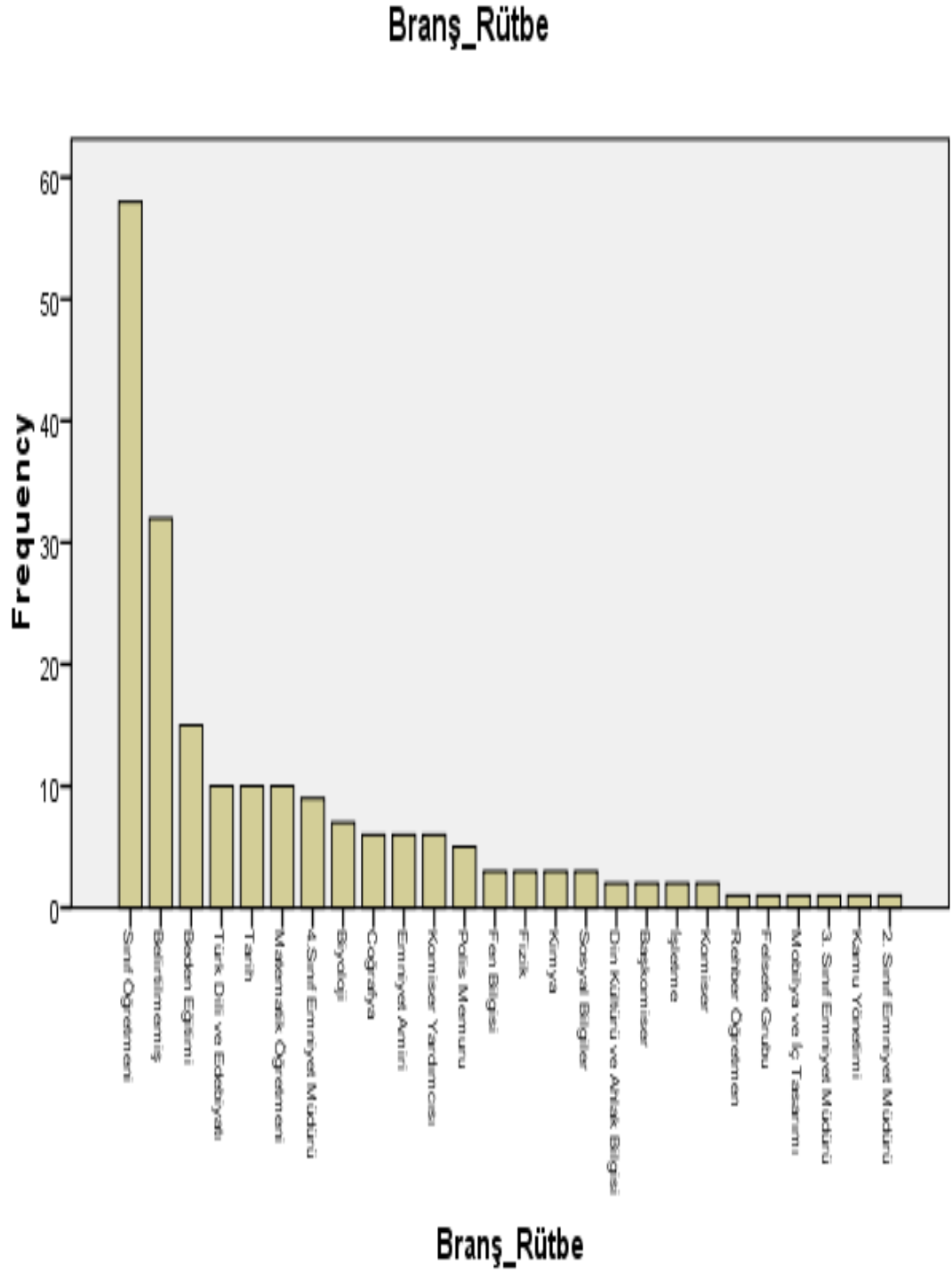


Tablo 20: Katılımcıların Görev Türüne Göre Dağılımı

<i>Görev</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	Öğretmen	80	40,0
	Yönetici	80	40,0
	Polis	40	20,0
	Toplam	200	100,0

Tablo-20’de görüldüğü üzere araştırmaya katılanlardan % 40’ını öğretmenler, % 40’ını yöneticiler ve % 20’sini de polisler oluşturmaktadır. Ortaöğretim kurumlarında trafik güvenliği dersini veren polis bulunmadığından dolayı araştırmaya ilköğretim okullarından trafik dersi veren 40 polis katılmıştır. Araştırmanın örneklemine giren trafik güvenliği öğretmenleri ve yöneticilerin branş/rütbeye göre dağılımları Şekil-11’de sunulmuştur.

Şekil 11: Katılımcıların Branş/Rütbeye Göre Dağılımı



Tablo 21: Katılımcıların Branş/Rütbeye Göre Dağılımı

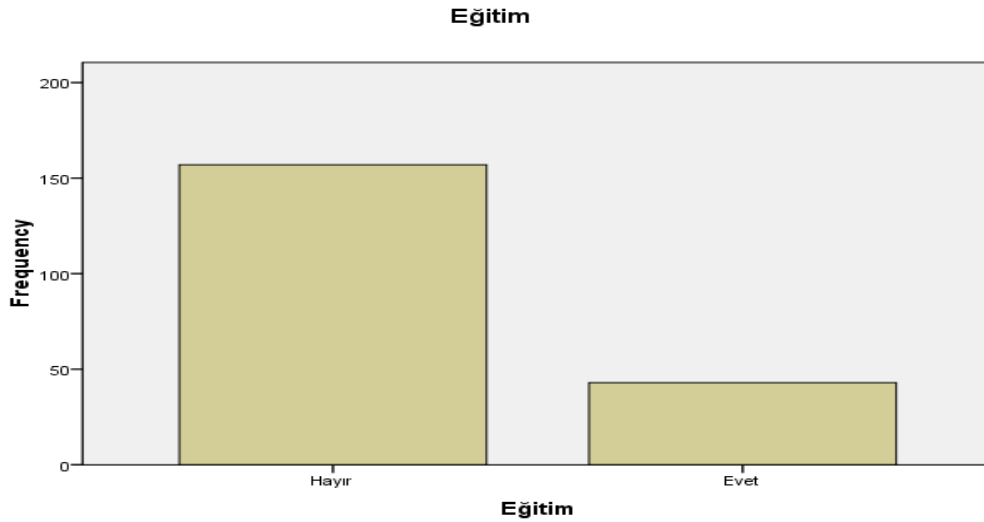
	<i>Branş / Rütbe</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	Sınıf Öğretmeni	58	29,0
	Belirtilmemiş	32	16,0
	Beden Eğitimi	15	7,5
	Türk Dili ve Edebiyatı	10	5,0
	Tarih	10	5,0
	Matematik Öğretmeni	10	5,0
	4.Sınıf Emniyet Müdürü	9	4,5
	Biyoloji	7	3,5
	Coğrafya	6	3,0
	Emniyet Amiri	6	3,0
	Komiser Yardımcısı	6	3,0
	Polis Memuru	5	2,5
	Fen Bilgisi	3	1,5
	Fizik	3	1,5
	Kimya	3	1,5
	Sosyal Bilgiler	3	1,5
	Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi	2	1,0
	Başkomiser	2	1,0
	İşletme	2	1,0
	Komiser	2	1,0
	Rehber Öğretmen	1	,5
	Felsefe Grubu	1	,5
	Mobilya ve İç Tasarımı	1	,5
	3. Sınıf Emniyet Müdürü	1	,5
	Kamu Yönetimi	1	,5
	2. Sınıf Emniyet Müdürü	1	,5
	Toplam	200	100,0

Tablo-21’de görüldüğü üzere araştırmaya 58 sınıf öğretmeni, 15 Beden Eğitimi öğretmeni, 10 Türk Dili ve Edebiyatı, 10 Tarih ve 10 Matematik Öğretmeni,

9 kişi 4.Sınıf Emniyet Müdürü, 7 Biyoloji öğretmeni, 6 Coğrafya öğretmeni, 6 Emniyet Amiri, 6 Komiser Yardımcısı, 5 Polis Memuru, 3 Fen Bilgisi, 3 Fizik, 3 Kimya ve Sosyal Bilgiler öğretmeni ve diğer branş ve rütbelerde kişiler katılmıştır. Araştırmaya katılanlardan 32 kişi branş veya rütbesini belirtmemiştir.

Araştırmanın örneklemine giren trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim alıp almamalarına göre dağılımları şekil-12’de sunulmuştur.

şekil 12: Katılımcıların Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı



Tablo 22: Katılımcıların Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı

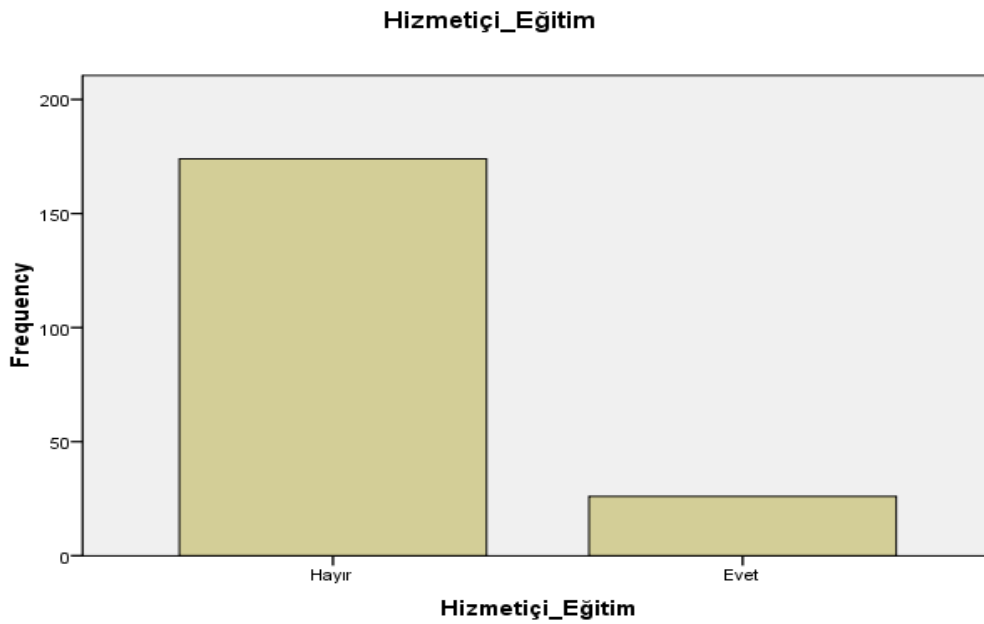
	Eğitim	Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	157	78,5
	Evet	43	21,5
	Toplam	200	100,0

Tablo-22’de görüldüğü üzere araştırmaya katılanların % 79’u trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almamışken, katılımcıların % 21’i ise trafik

güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan katılımcıların çoğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almadıkları söylenebilir.

Araştırmanın örneklemine giren katılımcıların trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim alıp almamalarına göre dağılımları Şekil-13'te sunulmuştur.

Şekil 13: Katılımcıların Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı



Tablo 23: Katılımcıların Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı

<i>Hizmetiçi Eğitim</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	174	87,0
	Evet	26	13,0
	Toplam	200	100,0

Tablo-23'te görüldüğü üzere araştırmaya katılanların % 87'si trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almamışken, katılımcıların % 13'ü ise

trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan katılımcıların çoğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları söylenebilir.

4.1.1.1. Öğretmenler İçin Betimleyici İstatistikler

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim ve ortaöğretim öğretmenlerinin mesleki kıdeme göre dağılımları Şekil-14'te sunulmuştur.

Şekil 14: Öğretmenlerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı



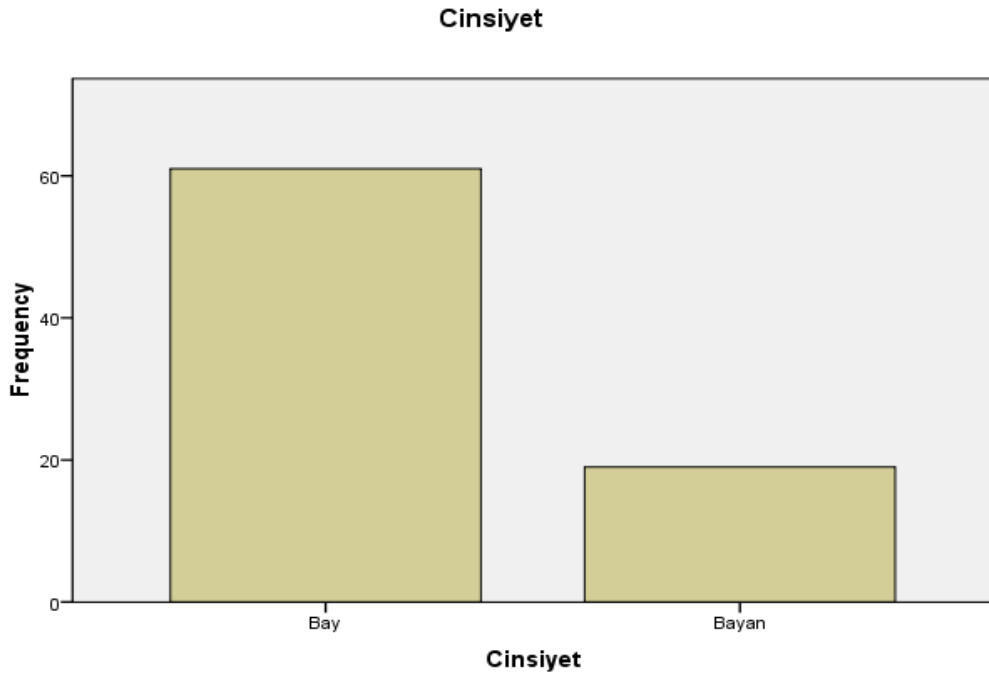
Tablo 24: Öğretmenlerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı

Kıdem Aralığı		Frekans	Yüzde
Geçerli	0-10 yıl	42	52,5
	11-20 yıl	29	36,3
	21 ve üzeri yıl	9	11,3
	Toplam	80	100,0

Tablo-24’te görüldüğü üzere araştırmaya katılan hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki tüm öğretmenlerin % 53’ü 0–10 yıl, % 36’sı 11–20 yıl ve % 11’i ise 21 yıl ve üzeri deneyime sahiptirler. Bu açıklamalardan sonra araştırmaya katılan öğretmenlerin % 89’nun 0–20 yıl deneyime sahip oldukları söylenebilir.

Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki öğretmenlerin cinsiyete göre dağılımları Şekil-15’te sunulmuştur.

Şekil 15: Öğretmenlerin Cinsiyete Göre Dağılımı



Tablo 25: Öğretmenlerin Cinsiyete Göre Dağılımı

Cinsiyet		Frekans	Yüzde
Geçerli	Bay	61	76,3
	Bayan	19	23,8
	Toplam	80	100,0

Tablo-25'te görüldüğü üzere araştırmaya katılan hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki öğretmenlerin % 76'sı baylardan, % 24'ü ise bayanlardan oluşmaktadır. Bu açıklamalar araştırmaya katılan öğretmenlerin çoğunu bayların oluşturduğunu göstermektedir. Araştırmaya toplam 20 bayanın katıldığı ve bu 20 bayandan 19'unun öğretmen olduğu anlaşılmaktadır.

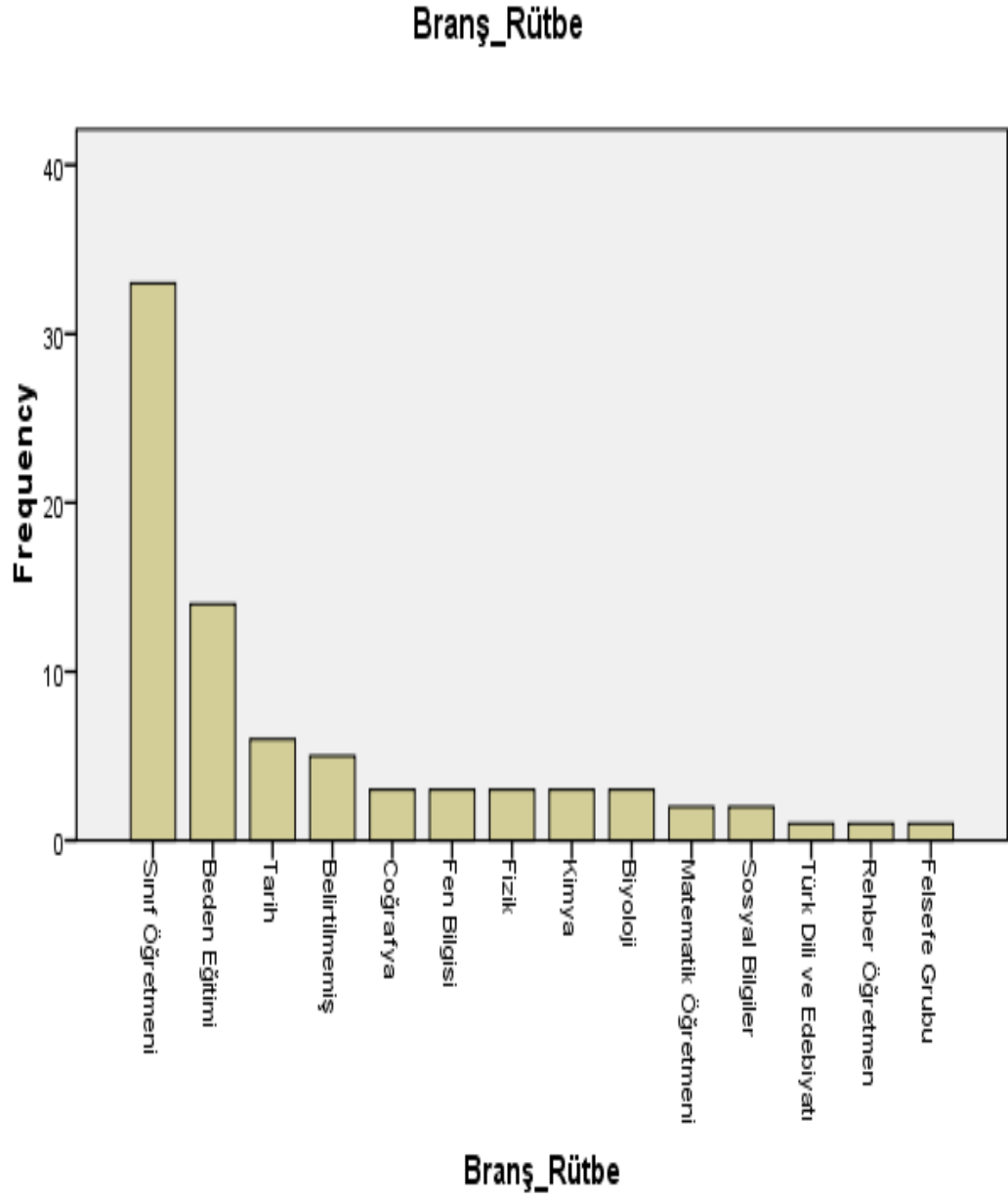
Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki öğretmenlerin okul türüne göre dağılımları Tablo-26'da sunulmuştur.

Tablo 26: Öğretmenlerin Trafik Dersi Verdiği Okul Türüne Göre Dağılımı

<i>Okul Türü</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	İlköğretim	40	50,0
	Ortaöğretim	40	50,0
	Toplam	80	100,0

Tablo-26'da görüldüğü üzere araştırmaya katılan öğretmenlerin % 50'si ilköğretim okullarında, % 50'si ise ortaöğretim okullarında görev yapmaktadır. Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki öğretmenlerin branşlara göre dağılımları ise Şekil-16'da sunulmuştur.

Şekil 16: Öğretmenlerin Branşa Göre Dağılımı

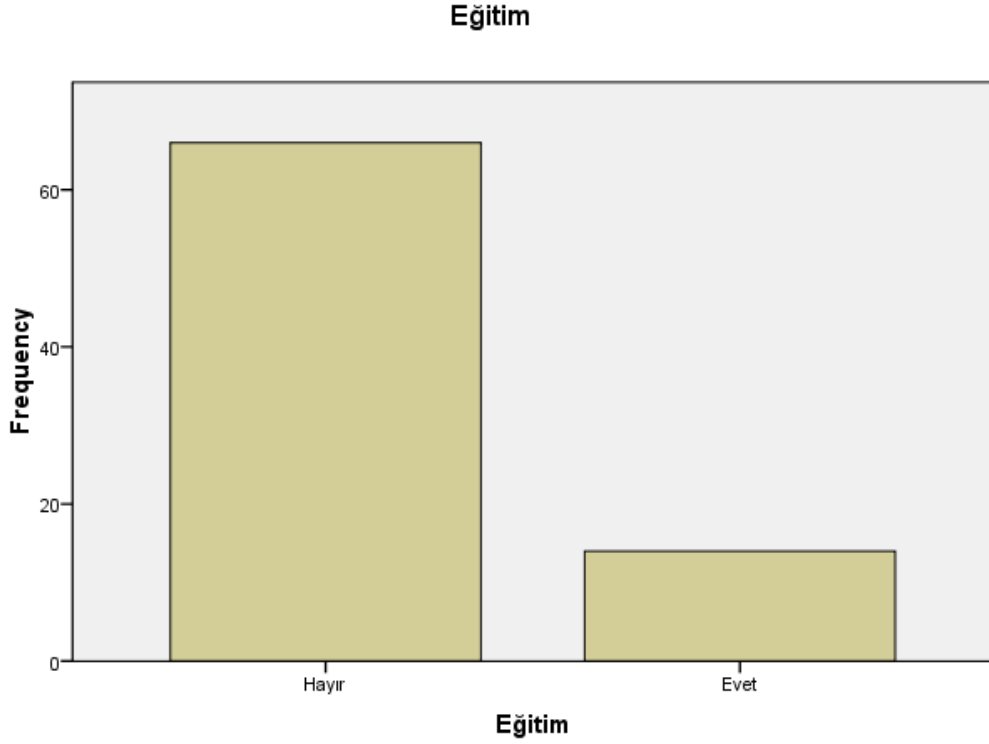


Tablo 27: Öğretmenlerin Branşa Göre Dağılımı

	<i>Branş</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	Sınıf Öğretmeni	33	41,3
	Beden Eğitimi	14	17,5
	Tarih	6	7,5
	Belirtilmemiş	5	6,3
	Coğrafya	3	3,8
	Fen Bilgisi	3	3,8
	Fizik	3	3,8
	Kimya	3	3,8
	Biyoloji	3	3,8
	Matematik Öğretmeni	2	2,5
	Sosyal Bilgiler	2	2,5
	Türk Dili ve Edebiyatı	1	1,3
	Rehber Öğretmen	1	1,3
	Felsefe Grubu	1	1,3
	Toplam	80	100,0

Tablo-27’de görüldüğü üzere araştırmaya 33 sınıf öğretmeni, 14 Beden Eğitimi öğretmeni, 6 Tarih öğretmeni, 3’er Coğrafya, Fen Bilgisi, Fizik, Kimya ve Biyoloji öğretmeni ve diğer branşlarda öğretmenler katılmıştır. Araştırmaya katılanlardan 5 öğretmen branşını belirtmemiştir. Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim ve ortaöğretim öğretmenlerinin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim alıp almamalarına göre dağılımı Şekil-17’de sunulmuştur.

Şekil 17: Öğretmenlerin Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı



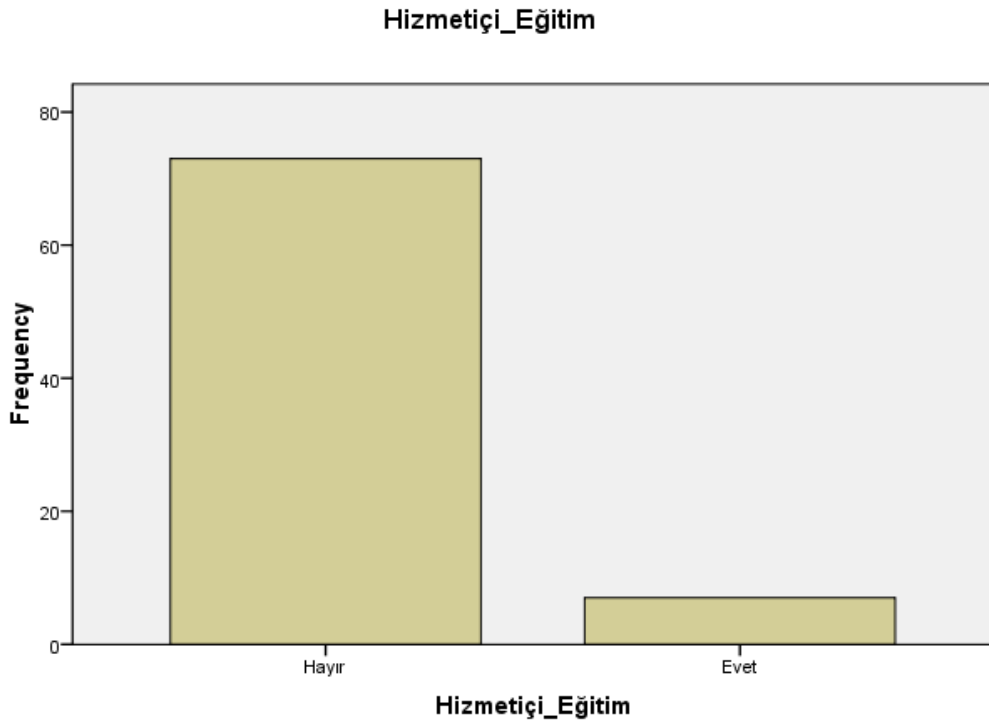
Tablo 28: Öğretmenlerin Trafik Güvenliği Eğitimi İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı

<i>Eğitim</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	66	82,5
	Evet	14	17,5
	Toplam	80	100,0

Tablo-28’de görüldüğü üzere araştırmaya katılan öğretmenlerin % 83’ü trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almamışken, öğretmenlerin % 17’si ise trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan öğretmenlerin çoğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almadıkları söylenebilir. Trafikle ilgili eğitim alan öğretmenler genel olarak üniversite yıllarında 1 dönem aldıklarını ifade etmişlerdir.

Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki öğretmenlerinin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim alıp almamalarına göre dağılımları Şekil-18’de sunulmuştur.

Şekil 18: Öğretmenlerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı



Tablo 29: Öğretmenlerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı

<i>Hizmetiçi Eğitim</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	73	91,3
	Evet	7	8,8
	Toplam	80	100,0

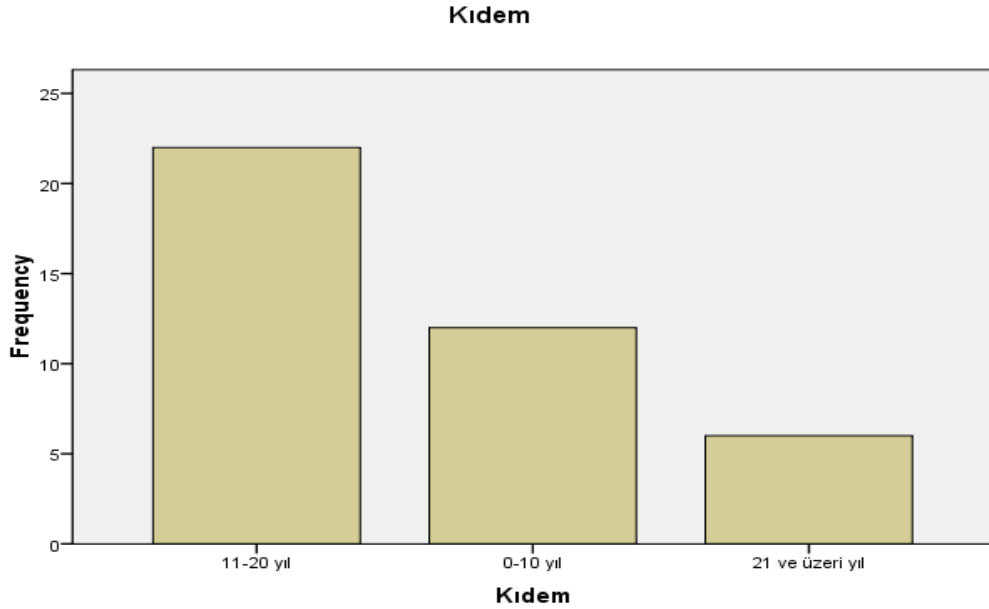
Tablo-29’da görüldüğü üzere araştırmaya katılan öğretmenlerin % 91’i trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almamışken, öğretmenlerin % 9’u trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir.

Bu açıklamalardan araştırmaya katılan öğretmenlerin çoğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları söylenebilir. Hizmetiçi eğitim alanlar ise bu eğitimi 1 hafta veya 2 hafta süre ile aldıklarını ifade etmişlerdir.

4.1.1.2. Polisler İçin Betimleyici İstatistikler

Araştırmanın örneklemine giren polislerin mesleki kıdeme göre dağılımları Şekil-19’da sunulmuştur.

Şekil 19: Polislerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı



Tablo 30: Polislerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı

	Kıdem	Frekans	Yüzde
Geçerli	11-20 yıl	22	55,0
	0-10 yıl	12	30,0
	21 ve üzeri yıl	6	15,0
	Toplam	40	100,0

Tablo-30'a görüldüğü üzere araştırmaya katılan ilköğretim okullarındaki polislerin % 55'i 11–20 yıl, % 30'u 0–10 yıl ve % 15'i ise 21 yıl ve üzeri deneyime sahiptirler. Bu açıklamalardan sonra araştırmaya katılan polislerin % 85'inin 0–20 yıl deneyime sahip oldukları söylenebilir.

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim okullarındaki polislerin cinsiyete göre dağılımları Tablo-31'de sunulmuştur.

Tablo 31: Polislerin Cinsiyete Göre Dağılımı

<i>Cinsiyet</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	Bay	40	100,0

Tablo-31'de görüldüğü üzere araştırmaya katılan ilköğretim okullarındaki polislerin % 100'ü baylardan oluşmaktadır. Bu da Siirt merkez ilçede trafik güvenliği dersine sadece bay polislerin girdiğini göstermektedir.

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim okullarındaki polislerin okul türüne göre dağılımları ise Tablo-32'de sunulmuştur.

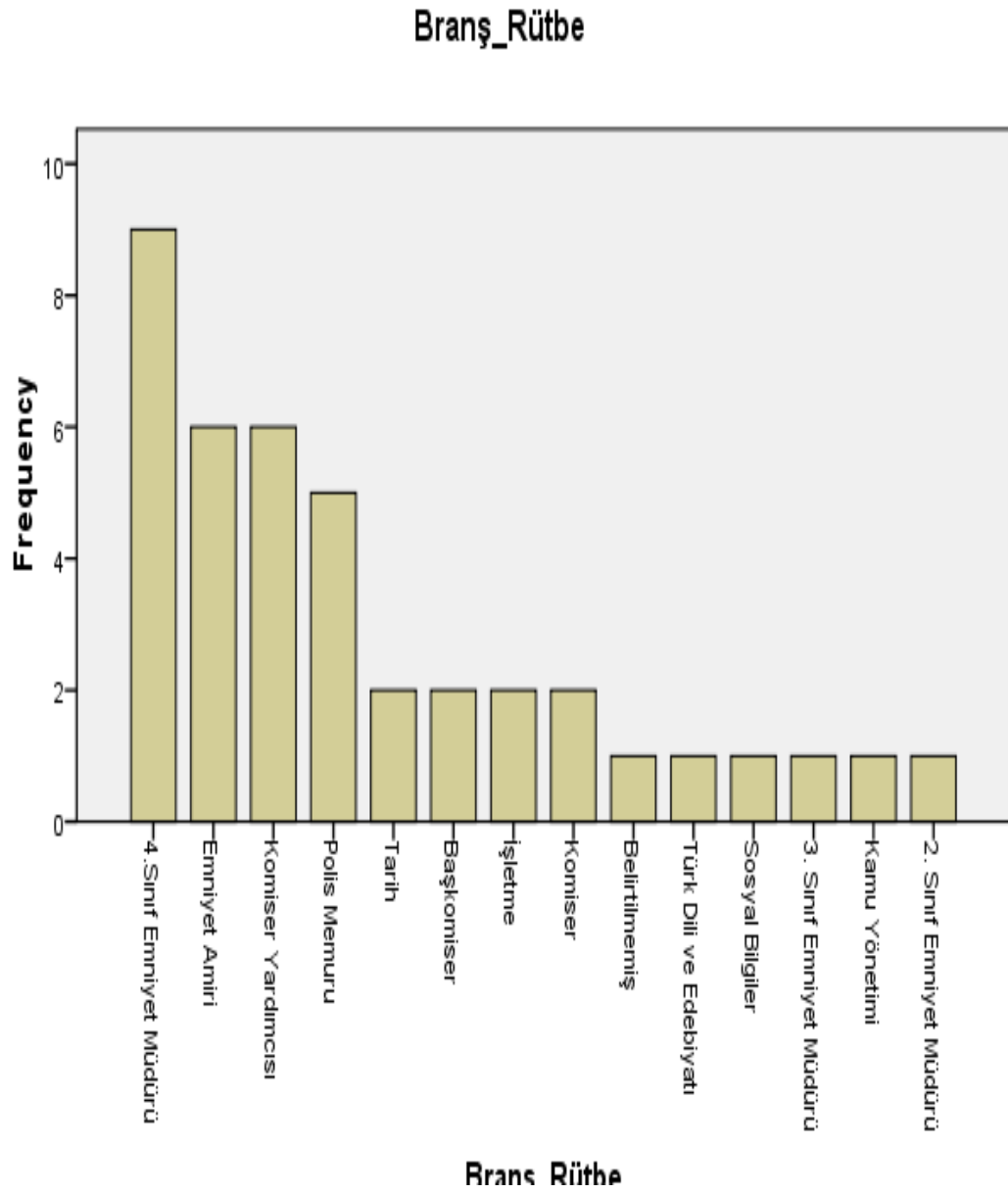
Tablo 32: Polislerin Trafik Dersi Verdiği Okul Türüne Göre Dağılımı

<i>Okul Türü</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	İlköğretim	40	100,0

Tablo-32'de görüldüğü üzere araştırmaya katılan polislerin % 100'ü ilköğretim okullarında görev yapmaktadır. Bunun nedeni, polisler Siirt merkez ilçedeki ilköğretim okullarında sadece trafik güvenliği dersine girmekte, polisler ortaöğretim okullarında trafik dersine girmemektedirler.

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim okullarındaki polislerin rütbe ve branşlara göre dağılımları ise Şekil-20’de sunulmuştur.

Şekil 20: Polislerin Branş/Rütbeye Göre Dağılımı



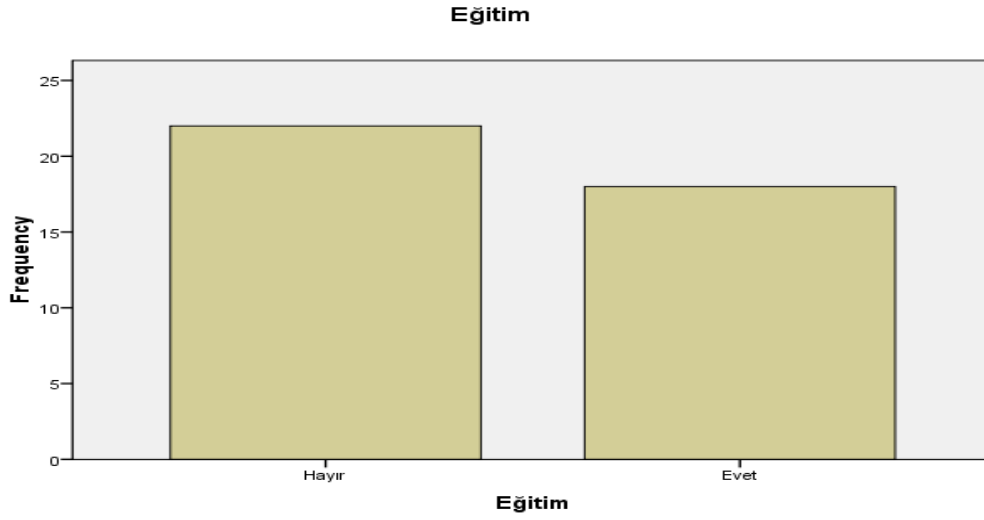
Tablo 33: Polislerin Branş/Rütbeye Göre Dağılımı

	<i>Rütbe /Branş</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	4.Sınıf Emniyet Müdürü	9	22,5
	Emniyet Amiri	6	15,0
	Komiser Yardımcısı	6	15,0
	Polis Memuru	5	12,5
	Tarih	2	5,0
	Başkomiser	2	5,0
	İşletme	2	5,0
	Komiser	2	5,0
	Belirtilmemiş	1	2,5
	Türk Dili ve Edebiyatı	1	2,5
	Sosyal Bilgiler	1	2,5
	3. Sınıf Emniyet Müdürü	1	2,5
	Kamu Yönetimi	1	2,5
	2. Sınıf Emniyet Müdürü	1	2,5
	Toplam	40	100,0

Tablo-33'te görüldüğü üzere araştırmaya 9 4.Sınıf Emniyet Müdürü, 6 Emniyet Amiri, 6 Komiser Yardımcısı, 5 Polis Memuru, 2' şer Tarih branşından mezun polis, Başkomiser, İşletme mezunu, Komiser ve diğer branş ve rütbelerde polisler katılmıştır. Araştırmaya katılanlardan 1 polis branşını veya rütbesini belirtmemiştir. Okullarda Trafik Güvenliği dersine yasa gereği sadece yükseköğretim mezunu polisler girebildiği için branşını veya rütbesini belirtmeyen 6 polis memurunun ya sonradan yükseköğretimi tamamladığı ya da POMEM mezunu olduğu ve fakat branşını belirtmediği düşünülmektedir. Nitekim Tablo-33'te de görüldüğü üzere POMEM mezunu Tarih, Sosyal Bilgiler, Türk Dili ve Edebiyatı v.b. branşlardan polisler bulunduğu görülmektedir.

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim okullarındaki polislerin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim alıp almamalarına göre dağılımı Şekil-21’de sunulmuştur.

Şekil 21: Polislerin Trafik Güvenliği Eğitimi İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı



Tablo 34: Polislerin Trafik Güvenliği Eğitimi İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı

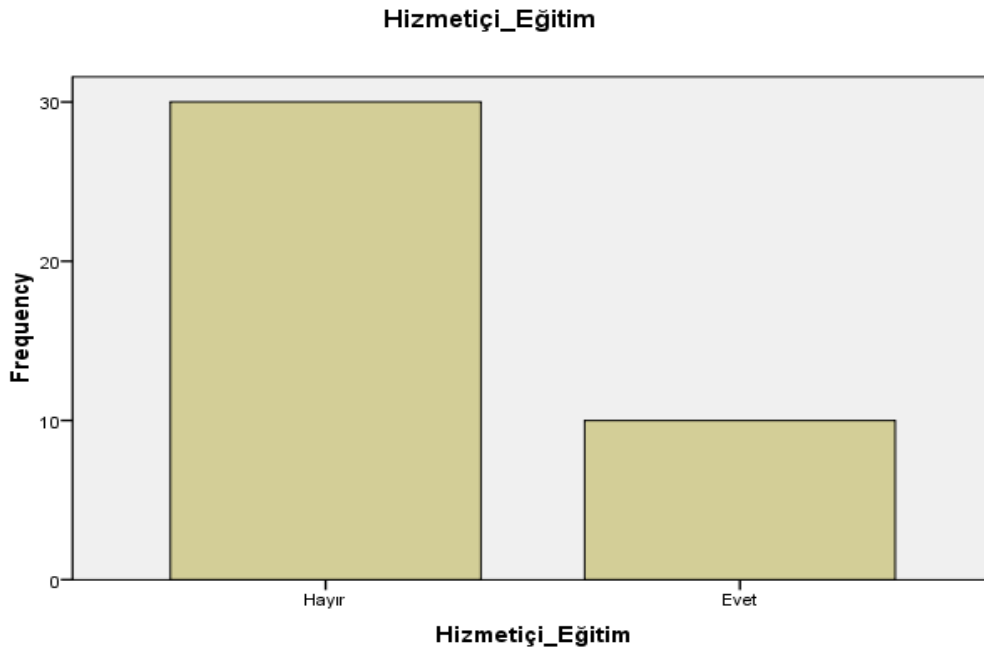
	<i>Eğitim</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	22	55,0
	Evet	18	45,0
	Toplam	40	100,0

Tablo-34’te görüldüğü üzere araştırmaya katılan polislerin % 55’i trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almamışken, polislerin % 45’i ise trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan polislerin yarısının trafik güvenliği eğitimi ile ilgili bir eğitim aldıkları söylenebilir. Polisler genel olarak akademi yıllarında 1 dönem veya 2

dönem trafikle ilgili eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Eğitim almayanların POMEM mezunu veya sonradan yükseköğretimi bitirdikleri düşünülmektedir.

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim okullarındaki polislerin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim alıp almamalarına göre dağılımları Şekil-22’de sunulmuştur.

Şekil 22: Polislerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı



Tablo 35: Polislerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı

Hizmetiçi Eğitim		Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	30	75,0
	Evet	10	25,0
	Toplam	40	100,0

Tablo-35’te görüldüğü üzere araştırmaya katılan polislerin % 75’i trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almamışken, polislerin %

25'i ise trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan polislerin çoğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları söylenebilir. Hizmetiçi eğitim alanlar ise bu eğitimi 1 hafta, 2 hafta veya 10 gün süre ile aldıklarını ifade etmişlerdir.

4.1.1.4. Yöneticiler İçin Betimleyici İstatistikler

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim ve ortaöğretim yöneticilerinin mesleki kıdeme göre dağılımları Şekil-23'de sunulmuştur.

Şekil 23: Yöneticilerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı



Tablo 36: Yöneticilerin Mesleki Kıdeme Göre Dağılımı

	Kıdem Aralığı	Frekans	Yüzde
Geçerli	11-20 yıl	39	48,8
	21 ve üzeri yıl	21	26,3
	0-10 yıl	20	25,0
	Toplam	80	100,0

Tablo-36’da görüldüğü üzere araştırmaya katılan hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki yöneticilerin % 49’u 11–20 yıl, % 26’sı 21 yıl ve üzeri, % 25’i ise 0–10 yıl deneyime sahiptirler. Bu açıklamalardan sonra araştırmaya katılan öğretmenlerin % 75’nin 11 yıl ve üzeri deneyime sahip oldukları söylenebilir.

Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki yöneticilerin cinsiyete göre dağılımları Tablo-37’de sunulmuştur.

Tablo 37: Yöneticilerin Cinsiyete Göre Dağılımı

<i>Cinsiyet</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	Bay	79	98,8
	Bayan	1	1,3
	Toplam	80	100,0

Tablo-37’de görüldüğü üzere araştırmaya katılan hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki yöneticilerin % 99’u baylardan, % 1’i ise bayanlardan oluşmaktadır. Bu açıklamalar araştırmaya katılan yöneticilerin neredeyse hepsini bayların oluşturduğunu göstermektedir. Araştırmaya toplam 20 bayanın katıldığı ve bu 20 bayandan 19’unun öğretmen, 1 bayanın ise yönetici olduğu anlaşılmaktadır.

Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki yöneticilerin okul türüne göre dağılımları Tablo-38’de sunulmuştur.

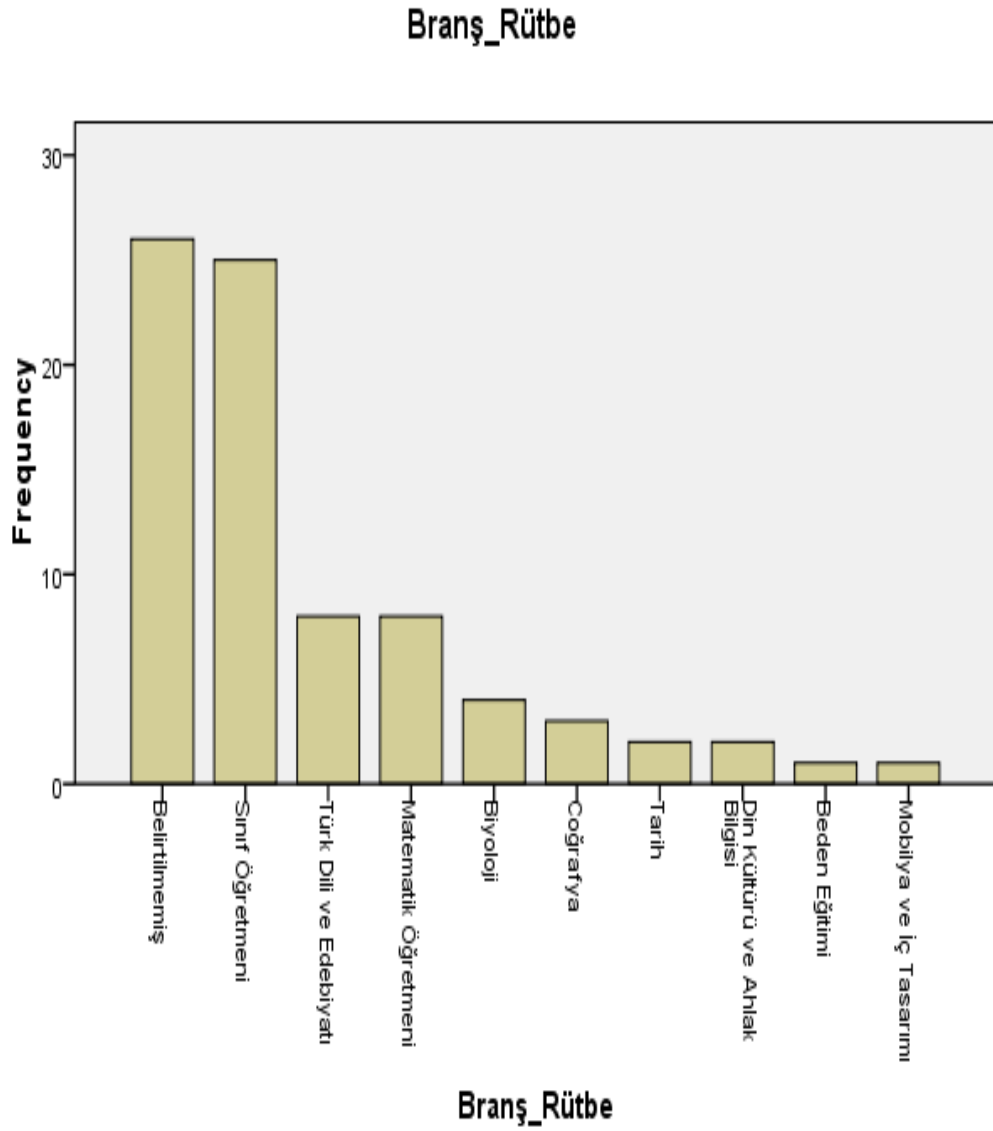
Tablo 38: Yöneticilerin Okul Türüne Göre Dağılımı

	<i>Okul Türü</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	İlköğretim	40	50,0
	Ortaöğretim	40	50,0
	Toplam	80	100,0

Tablo-38’de görüldüğü üzere araştırmaya katılan yöneticilerin % 50’si ilköğretim okullarında, % 50’si ise ortaöğretim okullarında görev yapmaktadır.

Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki yöneticilerin branşlara göre dağılımları ise Şekil-24’te sunulmuştur.

Şekil 24: Yöneticilerin Branşa Göre Dağılımı



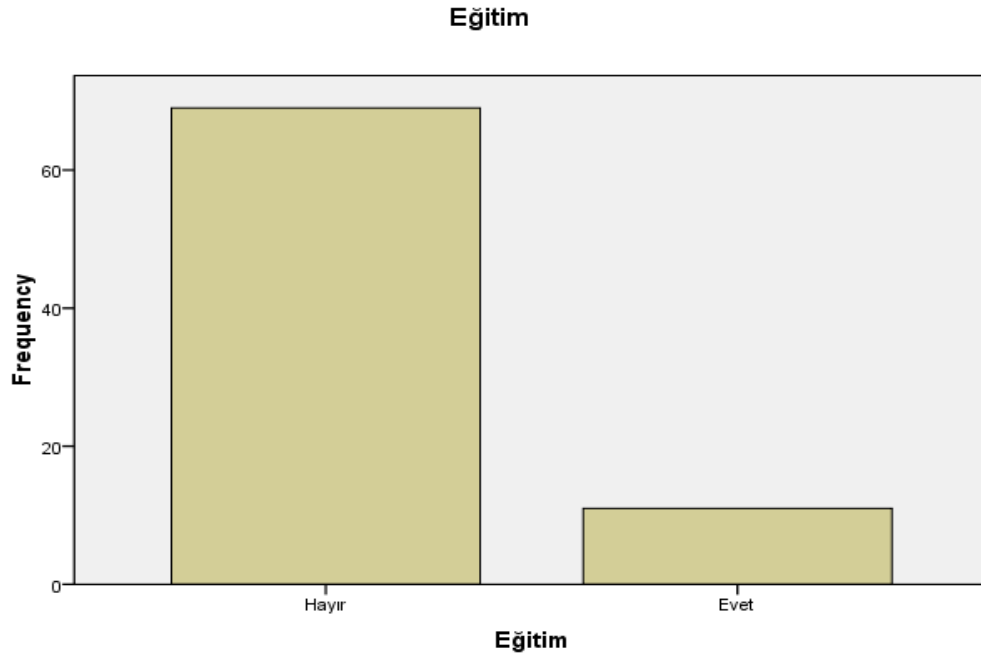
Tablo 39: Yöneticilerin Branşa Göre Dağılımı

	<i>Branş</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	Belirtilmemiş	26	32,5
	Sınıf Öğretmeni	25	31,3
	Türk Dili ve Edebiyatı	8	10,0
	Matematik Öğretmeni	8	10,0
	Biyoloji	4	5,0
	Coğrafya	3	3,8
	Tarih	2	2,5
	Din Kültürü ve Ahlak Bilgisi	2	2,5
	Beden Eğitimi	1	1,3
	Mobilya ve İç Tasarımı	1	1,3
	Toplam	80	100,0

Tablo-39’da görüldüğü üzere araştırmaya 25 sınıf öğretmeni, 8’er Türk Dili ve Edebiyatı ve Matematik Öğretmeni, 4 Biyoloji, 3 Coğrafya öğretmeni ve diğer branşlarda yöneticiler katılmıştır. Araştırmaya katılanlardan 26 yönetici branşını belirtmemiştir.

Araştırmanın örneklemine giren ilköğretim ve ortaöğretim yöneticilerinin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim alıp almamalarına göre dağılımı Şekil-25'te sunulmuştur.

Şekil 25: Yöneticilerin Trafik Güvenliği İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı



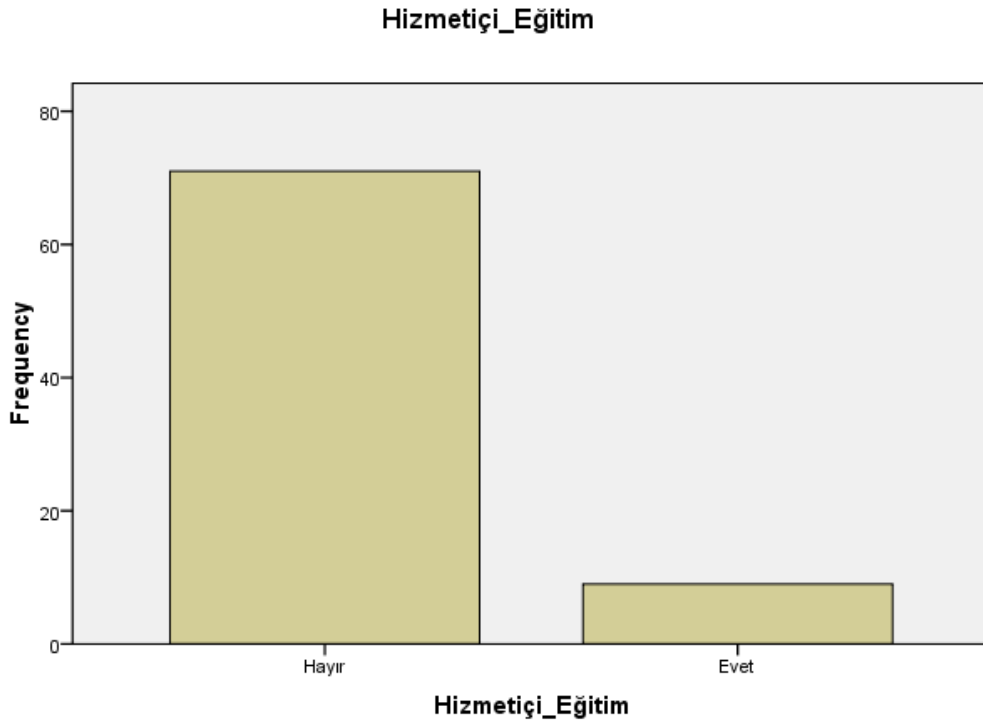
Tablo 40: Yöneticilerin Trafik Güvenliği Eğitimi İle İlgili Eğitim Almaya Göre Dağılımı

	Eğitim	Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	69	86,3
	Evet	11	13,8
	Toplam	80	100,0

Tablo-40’da görüldüğü üzere araştırmaya katılan yöneticilerin % 86’sı trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almamışken, yöneticilerin % 14’ü ise trafik güvenliği eğitimi ile ilgili eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan yöneticilerin çoğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almadıkları söylenebilir. Trafikle ilgili eğitim alan yöneticiler genel olarak eğitimin süresini belirtmemelerine rağmen belirtenler bu eğitimi 1 ay veya 10 gün aldıklarını ifade etmişlerdir. 1 yönetici ise Siirt Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü’nde “Okul Geçidi Görevlisi” eğitimi aldığını ifade etmiştir.

Araştırmanın örneklemine giren hem ilköğretim hem de ortaöğretim okullarındaki yöneticilerinin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim alıp almamalarına göre dağılımları ise Şekil-26’da sunulmuştur.

Şekil 26: Yöneticilerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı



Tablo 41: Yöneticilerin Trafik Güvenliğiyle İlgili Hizmetiçi Eğitim Alma Dağılımı

<i>Hizmetiçi Eğitim</i>		Frekans	Yüzde
Geçerli	Hayır	71	88,8
	Evet	9	11,3
	Toplam	80	100,0

Tablo-41’de görüldüğü üzere araştırmaya katılan yöneticilerin % 89’u trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almamışken, yöneticilerin % 11’i trafik güvenliği eğitimi ile ilgili hizmetiçi eğitim aldıklarını ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan yöneticilerin çoğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları söylenebilir. Hizmetiçi eğitim alanlar ise bu eğitimi 1 hafta veya 10 gün süre ile aldıklarını ifade etmişlerdir.

4.2. TRAFİK EĞİTİMİ VE TRAFİK DERSİNE İLİŞKİN BULGULAR

Bu kısımda önce, tüm trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin kanılara verdikleri cevapların ortalaması ve standart sapmasına ilişkin tablolara, daha sonra ise öğretmen, polis ve yöneticilerin trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin kanılara verdikleri cevapların ortalaması ve standart sapmasına ilişkin ayrı ayrı tablolara yer verilmiştir. Örneklem grubunun trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin görüşlerini yansıtan puanlar, belirlenen değer sınır aralıkları ile karşılaştırılarak yorumlanmıştır. Kullanılan anket 5 dereceli ve 4 aralıklı olduğundan ($4/5=0,8$) sınır aralıkları 1'den başlayarak 5'e kadar 0,8 aralığında derecelendirilmiştir:

4,2–5,0: Tamamen Katılıyorum

3,4–4,2 Katılıyorum

2,6–3,4: Kararsızım

1,8–2,6: Katılmıyorum

1–1,8: Hiç Katılmıyorum

Daha sonra, trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin görüşlerinde görev türü bağlamında anlamlı bir farklılığın olup olmadığını belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla betimsel (parametrik olmayan) istatistik teknikleri içerisinde değerlendirilen Ki-Kare (Chi-Square) Tekniği (X^2) kullanılmıştır. Bu araştırmada yapılan istatistiksel çözümlemeler için anlamlılık düzeyi $p<0,05$ olarak kabul edilmiş ve elde edilen veriler çapraz tablolar halinde düzenlenerek değerlendirmeye alınmıştır.

En sonunda ise anketin 35 ve 36. maddeleri için trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin görüşlerine ilişkin yüzde ve frekans değerler hesaplanmış ve frekans değerleri esas alınarak en çok kabul görenden en az kabul görene doğru sıralanarak tablolastırılmış ve değerlendirilmiştir. Anketin son bölümünde yer alan açık uçlu sorudan elde edilen veriler ise en fazla öne sürülen eksikliklerden en az öne sürülen eksikliğe doğru sıralanarak öğretmen, polis ve yönetici bağlamında değerlendirilmiştir.

4.2.1. Tüm Katılımcıların Trafik Eğitimi ve Dersine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması

Tüm trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin trafik eğitimine ilişkin görüşlerine ait değerler Tablo-42’de sunulmuştur.

Tablo 42: Trafik Eğitimine İlişkin Tüm Katılımcıların Görüşlerinin Ortalaması

<i>Trafik Eğitimine İlişkin Kanılar (Maddeler)</i>	$\bar{X}$ ⁶³	SD ⁶⁴
1. Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır	3,87	1,208
2. Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır	2,99	1,217
3. Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır	2,67	1,131
4. Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır	2,50	1,037
5. Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır	2,28	1,023
6. Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır	2,27	1,001
7. Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir	2,08	1,032
8. Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır	1,97	1,053
9. Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir	1,93	1,143
10. Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır	1,91	,917
11. Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır	1,71	,894
12. Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır	1,58	,766

4,2–5,0: Tamamen Katılıyorum

1–1,8: Hiç Katılmıyorum

2,6–3,4: Kararsızım

3,4–4,2: Katılıyorum

1,8–2,6: Katılmıyorum

Tablo-42 tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin trafik eğitimine ilişkin görüşlerinin her bir madde için ortalamasını yansıtmaktadır. Tablo-42 incelendiğinde, tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” maddesine (madde 1) “Katılıyorum”, “Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” ve “Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” maddelerine (madde 2, madde 3) “Kararsızım”, “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” ve “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” maddelerine (madde 11, madde 12) “Hiç Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri

⁶³ Bu sembol aritmetik ortalamayı (mean) göstermektedir.

⁶⁴ Bu sembol standart sapmayı (standard deviation) göstermektedir.

ve bu maddeler dışındaki diğer bütün maddelere (4, 5, 6, 7, 8, 9 ve 10) “Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

Tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin trafik dersine ilişkin görüşleri ise Tablo-43’te sunulmuştur.

Tablo 43: Trafik Dersine İlişkin Tüm Katılımcıların Görüşlerinin Ortalaması

<i>Trafik Dersine İlişkin Kanılar (Maddeler)</i>	$\bar{X}$	SD
13. Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir	4,28	,834
14. Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır	4,17	1,013
15. Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır	4,02	,953
16. Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır	3,64	1,027
17. Trafik dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir	3,55	,986
18. Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır	3,49	,891
19. Trafik dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir	3,45	1,083
20. Trafik dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur	3,32	1,031
21. Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır	3,31	1,187
22. Trafik dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur	3,26	1,053
23. Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır	3,21	1,177
24. Trafik dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir	3,05	1,166
25. Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir	2,89	1,262
26. Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir	2,73	1,211
27. Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir	2,68	1,318
28. Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır	2,43	1,184
29. Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır	2,31	1,270
30. Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir	2,29	,915
31. Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır	2,25	,969
32. Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir	2,20	1,038
33. Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali yeterlidir	1,91	,934

4,2–5,0: Tamamen Katılıyorum

3,4–4,2: Katılıyorum

1–1,8: Hiç Katılmıyorum

2,6–3,4: Kararsızım

1,8–2,6: Katılmıyorum

Tablo-43 incelendiğinde ise, tüm trafik güvenliği eğitimcileri ve yöneticilerin “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitimciler standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” maddesine (madde 13) “Tamamen Katılıyorum”, “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır”, “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır”, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır”, “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir”, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” ve “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” maddelerine (madde 14, madde 15, madde 16, madde 17, madde 18, madde 19) “Katılıyorum”, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 ve 27. maddelere “Kararsızım” ve diğer bütün maddelere (28, 29, 30, 31, 32 ve 33) ise “Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

4.2.2. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitimi ve Dersine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması

Trafik güvenliği eğitimi veren öğretmen ve polis ve ilköğretim ve ortaöğretim okulları yöneticilerinin trafik eğitimine ilişkin görüşlerine ait değerler ayrı ayrı Tablo-44’te sunulmuştur.

Tablo 44: Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitimine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması

Trafik Eğitimine İlişkin Kanılar (Maddeler)	Öğretmen		Polis		Yönetici	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
1. Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır	3,69	1,176	4,23	,974	3,88	1,316
2. Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır	2,90	1,154	3,65	1,099	2,74	1,230
3. Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinde yeterince yararlanılmaktadır	2,46	1,018	3,30	1,203	2,55	1,101
4. Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır	2,80	1,072	2,35	,893	2,29	1,009
5. Trafik eğitime okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır	2,29	1,034	2,45	1,131	2,19	,956
6. Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır	2,36	1,058	2,45	1,108	2,09	,860
7. Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir	2,12	,986	2,07	1,047	2,03	1,079
8. Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır	1,99	,987	2,05	,959	1,90	1,165
9. Trafik eğitime aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir	1,99	1,153	2,07	1,071	1,81	1,170
10. Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır	1,86	,910	2,10	,955	1,85	,901
11. Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır	1,71	,814	1,90	1,033	1,61	,893
12. Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır	1,55	,673	1,68	,997	1,56	,726

4,2–5,0: Tamamen Katılıyorum

3,4–4,2: Katılıyorum

1–1,8: Hiç Katılmıyorum

2,6–3,4: Kararsızım

1,8–2,6: Katılmıyorum

Tablo-44 trafik güvenliği eğitimi veren öğretmen ve polis ve ilköğretim ve ortaöğretim okulları yöneticilerinin trafik eğitimine ilişkin görüşlerinin her bir madde için ortalamasını yansıtmaktadır. Tablo-44 incelendiğinde, öğretmenlerin

“Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” maddesine (madde 1) “Katılıyorum”, “Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” ve “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” maddelerine (madde 2, madde 4) “Kararsızım”, “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” ve “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” maddelerine (madde 11, madde 12) “Hiç Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri ve bu maddeler dışındaki diğer bütün maddelere (3, 5, 6, 7, 8, 9 ve 10) “Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

Tablo-44 incelendiğinde, polislerin “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” maddesine (madde 1) “Tamamen Katılıyorum”, “Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” maddesine (madde 2) “Katılıyorum”, “Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinin yeterince yararlanılmaktadır” maddesine (madde 3) “Kararsızım”, “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” maddesine (madde 12) “Hiç Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri ve bu maddeler dışındaki diğer bütün maddelere (4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 ve 11) “Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

Tablo-44 incelendiğinde, yöneticilerin ise “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” maddesine (madde 1) “Katılıyorum”, “Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” maddesine (madde 2) “Kararsızım”, “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” ve “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” maddelerine (madde 11, madde 12) “Hiç Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri ve bu maddeler dışındaki diğer bütün maddelere (3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 ve 10) “Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

Trafik güvenliği eğitimi veren öğretmen ve polis ve ilköğretim ve ortaöğretim okulları yöneticilerinin trafik dersine ilişkin görüşlerine ait değerler ise Tablo-45’te sunulmuştur.

Tablo 45: Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Dersine İlişkin Görüşlerinin Ortalaması

Trafik Dersine İlişkin Kanılar (Maddeler)	Öğretmen		Polis		Yönetici	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
13. Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir	4,21	,937	4,22	,800	4,37	,736
14. Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır	4,11	,968	4,35	,802	4,14	1,145
15. Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır	3,94	,919	4,22	,832	4,01	1,037
16. Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır	3,70	,960	3,98	,920	3,41	1,099
17. Trafik dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir	3,48	1,031	3,95	,959	3,44	,912
18. Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır	3,59	,837	3,90	,632	3,20	,960
19. Trafik dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir	3,43	1,077	4,08	,764	3,16	1,107
20. Trafik dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur	3,32	1,041	3,65	,949	3,15	1,032
21. Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır	3,41	1,299	3,55	,904	3,08	1,167
22. Trafik dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur	3,31	1,165	3,43	,984	3,13	,960
23. Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır	3,16	1,237	3,55	,959	3,10	1,197
24. Trafik dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir	3,39	1,160	3,10	1,105	2,78	1,258
25. Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir	2,69	1,374	3,13	1,137	2,99	1,185
26. Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir	2,73	1,190	2,88	1,202	2,65	1,244
27. Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir	2,80	1,247	2,10	1,105	2,85	1,415
28. Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır	2,43	1,240	2,48	1,132	2,41	1,166
29. Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır	2,29	1,214	1,90	1,150	2,54	1,340
30. Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir	2,15	,915	2,50	,877	2,31	,922
31. Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır	2,30	1,011	2,30	,939	2,16	,947
32. Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir	2,28	1,031	2,10	,982	2,19	1,080
33. Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali yeterlidir	2,00	1,019	1,75	,809	1,91	,903

4,2–5,0: Tamamen Katılıyorum

1–1,8: Hiç Katılmıyorum

2,6–3,4: Kararsızım

3,4–4,2: Katılıyorum

1,8–2,6: Katılmıyorum

Tablo-45 trafik güvenliği eğitimi veren öğretmen ve polis ve ilköğretim ve ortaöğretim okulları yöneticilerinin trafik dersine ilişkin görüşlerinin her bir madde için ortalamasını yansıtmaktadır. Tablo-45 incelendiğinde, öğretmenlerin “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere (polis ve öğretmen) standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” maddesine (madde 13) “Tamamen Katılıyorum”, “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır”, “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır”, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır”, “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir”, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır”, “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” ve “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” maddelerine (madde 14, madde 15, madde 16, madde 17, madde 18, madde 19, madde 21) “Katılıyorum”, 20, 22, 23, 24, 25, 26 ve 27. maddelere “Kararsızım” ve diğer bütün maddelere (28, 29, 30, 31, 32 ve 33) ise “Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

Tablo-45 incelendiğinde, polislerin “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere (polis ve öğretmen) standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir”, “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” ve “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” maddelerine (madde 13, madde 14, madde 15) “Tamamen Katılıyorum”, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır”, “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir”, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır”, “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” Trafik dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur”, “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır”, “Trafik dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” ve “Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” maddelerine (madde 16, madde 17, madde 18, madde 19, madde 20, madde 21, madde 22, madde 23) “Katılıyorum”, “Trafik dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” ve “Trafik eğitimi için, mevcut

ders saati sayısı yeterlidir” maddelerine (madde 24, madde 25) “Kararsızım”, 26, 27, 28, 29, 30, 31 ve 32. maddelere “Katılmıyorum” ve “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali yeterlidir” maddesine (madde 33) ise “Hiç Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

Tablo-45 incelendiğinde, yöneticilerin “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere (polis ve öğretmen) standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” maddesine (madde 13) “Tamamen Katılıyorum”, “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır”, “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır”, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır”, “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir”, maddelerine (madde 14, madde 15, madde 16, madde 17) “Katılıyorum”, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 ve 27. maddelere “Kararsızım” ve diğer bütün maddelere (28, 29, 30, 31, 32 ve 33) ise “Katılmıyorum” şeklinde görüş bildirdikleri gözlemlenmektedir.

4.2.3. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitimi ve Trafik Dersine İlişkin Görüşleri

Bu kısımda, trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin trafik eğitimi ve trafik dersine ilişkin görüşlerinde görev türü bağlamında anlamlı bir farklılığın olup olmadığını belirlenmeye çalışılmıştır. Bu amaçla betimsel (parametrik olmayan) istatistik teknikleri içerisinde değerlendirilen Ki-Kare (Chi-Square) Teknigi (χ^2) kullanılmıştır. İstatistiksel çözümlemeler için anlamlılık düzeyi $p < 0,05$ olarak kabul edilmiş ve elde edilen veriler çapraz tablolar halinde düzenlenerek değerlendirmeye alınmıştır.

Verilerin arasındaki ilişki katsayısı için ise Cramer’s V test istatistiği kullanılmıştır. Cramer’s V ilişki katsayısı bütün çapraz tablolar için kullanılabilir. Bu araştırmada 3*5’lik çapraz tablo kullanıldığı için Cramer’s V ilişki katsayısına bakılmıştır. Cramer’s V tekniğindeki değerler 0.00 ile 1.00 arasında değişmektedir. 0.00 iki değişken arasında hiçbir ilişkinin olmadığını gösterirken, 1.00 iki değişken arasındaki ilişkinin doğrusallığının mükemmel olduğunu gösterir. Geleneksel olarak

0.33'ün altındaki ilişkiler zayıf, 0.34–0.60 civarındaki ilişkiler orta, 0.61 ve daha yüksek ilişkilerin ise güçlü olduğu varsayılır.

4.2.3.1. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Eğitime İlişkin Görüşleri

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-46’da sunulmuştur.

Tablo 46: “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır.					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	11	22	13	32	2	80
%	13,8%	27,5%	16,3%	40,0%	2,5%	100,0%
Polis Sayı	2	5	6	19	8	40
%	5,0%	12,5%	15,0%	47,5%	20,0%	100,0%
Yönetici Sayı	15	25	9	28	3	80
%	18,8%	31,3%	11,3%	35,0%	3,8%	100,0%
Toplam Sayı	28	52	28	79	13	200
%	14,0%	26,0%	14,0%	39,5%	6,5%	100,0%

$\chi^2 = 23.257^{65}$ Sd=8⁶⁶ p=0,003⁶⁷
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 1 (6,7%). En küçük beklenen değer 2,60

Katılımcılara “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı ve zayıf bir ilişki bulunduğu görülmektedir (p=0,003<0,05; Cramer’s V=0,241).

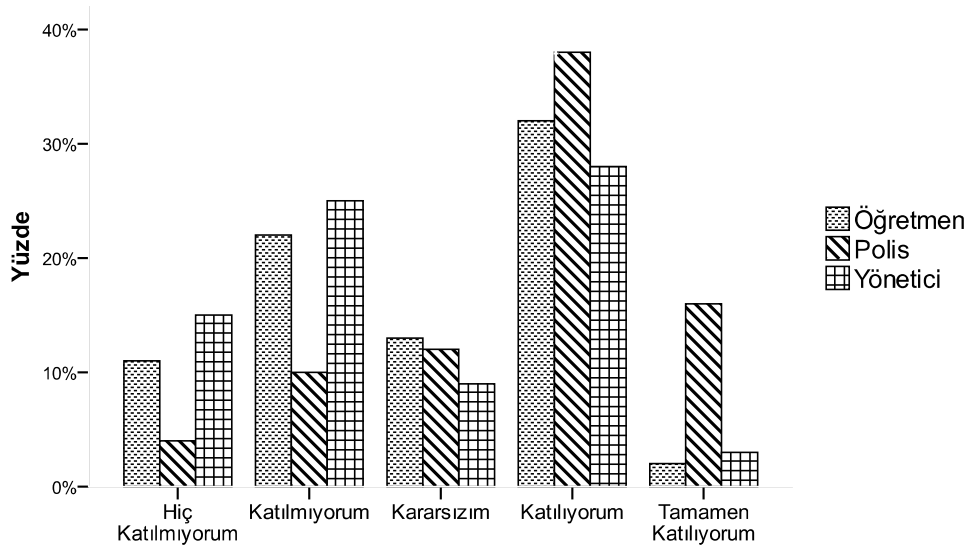
⁶⁵ “ χ^2 ” sembolü Ki-Kare (Chi-Square)’yi, sembolün karşısındaki rakam da ki-kare değerini gösterir.

⁶⁶ “Sd” sembolü serbestlik derecesi (df)’ni, sembolün karşısındaki rakam da serbestlik derecesinin değerini gösterir.

⁶⁷ “P” sembolü olasılık (possibility)’yi, test edilen hipotezin veya konuyla ilgili verilen kararın yanlış olabilme ya da tersinden bakıldığında belirlenen güven düzeyine göre doğru olabilme olasılığını ifade eder. Elde edilen bu sonuç, seçilen anlamlılık düzeyine göre değişebilir. Bu çalışmada seçilen anlamlılık düzeyi 0,05’tir.

Tablo-46'ya göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %13,8'i, katılmayanlar %27,5'ğu ve toplamı %41,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %16,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %42,5'tur. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %5'i, katılmayanlar %12,5'ğu ve toplamı %17,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %15 iken katılıyorum diyen polisler %67,5'tur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %18,8'i, katılmayanlar %31,3'ü ve toplamı %51,1'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %11,3 iken katılıyorum diyen yöneticiler %38,8'dir.

Şekil 27: “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-27 incelendiğinde, “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” kanısına polisler, öğretmen ve yöneticilere kıyasla daha fazla katılmakta, öğretmen ve yöneticilerin bir kısmı bu kanıya katılmamaktadır. Bu bağlamda, “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” kanısına daha fazla katılma durumu polisler arasında görülmektedir.

Trafik güvenliği eğitimleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-47’de sunulmuştur.

Tablo 47: “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

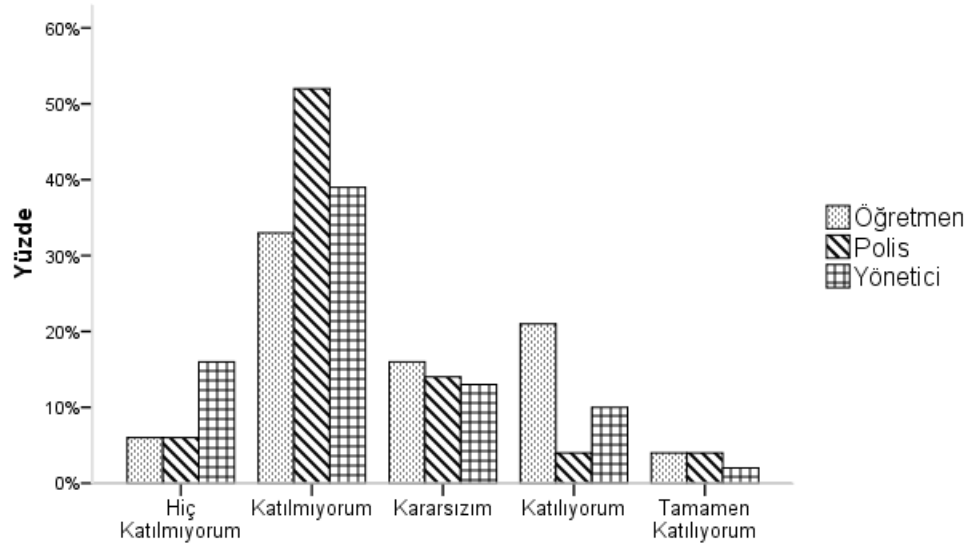
Görev	Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	6	33	16	21	4	80
%	7,5%	41,3%	20,0%	26,3%	5,0%	100,0%
Polis Sayı	3	26	7	2	2	40
%	7,5%	65,0%	17,5%	5,0%	5,0%	100,0%
Yönetici Sayı	16	39	13	10	2	80
%	20,0%	48,8%	16,3%	12,5%	2,5%	100,0%
Toplam Sayı	25	98	36	33	8	200
%	12,5%	49,0%	18,0%	16,5%	4,0%	100,0%

$\chi^2=18,732$ Sd=8 p=0,016
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 1,60

Katılımcılara “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı ve zayıf bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,016<0,05$; Cramer's $V=0,216$).

Tablo-47'ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %7,5'ğu, katılmayanlar %41,3'ü ve toplamı %48,8'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %20 iken katılıyorum diyen öğretmenler %31,3'tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %7,5'ğu, katılmayanlar %65'i ve toplamı %72,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %17,5 iken katılıyorum diyen polisler %10'dur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %20'yi, katılmayanlar %48,8'i ve toplamı %68,8'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %18 iken katılıyorum diyen yöneticiler %20,5'tur.

Şekil 28: “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-28 incelendiğinde, “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” kanısına polis ve yöneticiler, öğretmenlere kıyasla daha az katılmakta, polis ve yöneticilerin bir kısmı bu kanıya katılmakla birlikte polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğu bu kanıya katılmamaktadır. Bu bağlamda, “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” kanısına daha fazla katılma durumu öğretmenler arasında görülmektedir. Genel olarak düşünüldüğünde ve kararsızlarda da değerlendirildiğinde öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğu bu kanıya katılmamaktadırlar. Dolayısıyla, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-48’de sunulmuştur.

Tablo 48: “Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	26	41	2	10	1	80
%	32,5%	51,3%	2,5%	12,5%	1,3%	100,0%
Polis Sayı	11	22	1	6	0	40
%	27,5%	55,0%	2,5%	15,0%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	38	28	2	8	4	80
%	47,5%	35,0%	2,5%	10,0%	5,0%	100,0%
Toplam Sayı	75	91	5	24	5	200
%	37,5%	45,5%	2,5%	12,0%	2,5%	100,0%

$$\chi^2=11,130$$

$$Sd=8$$

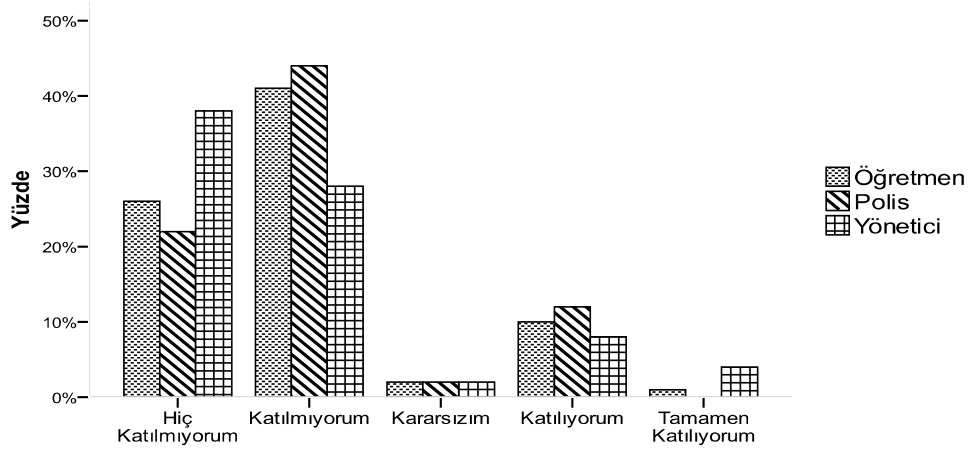
$$p=0,194$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 7 (46,7%). En küçük beklenen değer 1,00

Katılımcılara “Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,194>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,194$). Cramer’s V katsayısı 0,167 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-48’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %32,5’ü, katılmayanlar %51,3’ü ve toplamı %83,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %2,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %13,8’dir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %27,5’ü, katılmayanlar %55’i ve toplamı %82,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %2,5 iken katılıyorum diyen polisler %15’tir. Bu kanıya tamamen katılıyorum diyen polis bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %47,5’ü, katılmayanlar %35’i ve toplamı %82,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %2,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %15’tir.

Şekil 29: “Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-29 incelendiğinde, “Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-49’da sunulmuştur.

Tablo 49: “Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu

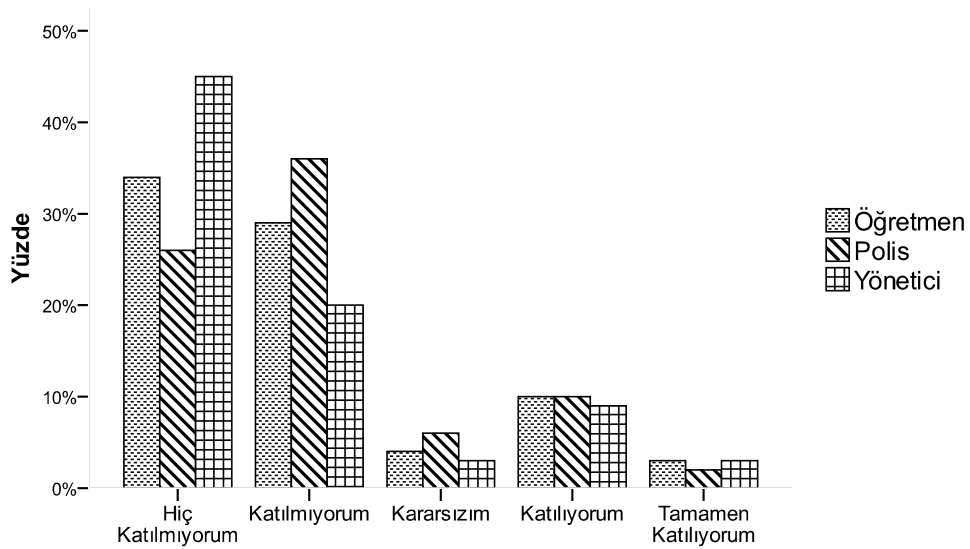
Görev	Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	34	29	4	10	3	80
%	42,5%	36,3%	5,0%	12,5%	3,8%	100,0%
Polis Sayı	13	18	3	5	1	40
%	32,5%	45,0%	7,5%	12,5%	2,5%	100,0%
Yönetici Sayı	45	20	3	9	3	80
%	56,3%	25,0%	3,8%	11,3%	3,8%	100,0%
Toplam Sayı	92	67	10	24	7	200
%	46,0%	33,5%	5,0%	12,0%	3,5%	100,0%

$\chi^2=8,065$ Sd=8 $p=0,427$
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 7 (46,7%). En küçük beklenen değer 1,40

Katılımcılara “Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,427>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,427$). Cramer’s V katsayısı 0,142 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-49’a göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %43,5’ü, katılmayanlar %36,3’ü ve toplamı %78,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %16,3’tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %32,5’ü, katılmayanlar %45’i ve toplamı %77,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %7,5 iken katılıyorum diyen polisler %15’tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %56,3’ü, katılmayanlar %25’i ve toplamı %81,3’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %3,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %15,1’dir.

Şekil 30: “Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-30 incelendiğinde, “Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-50’de sunulmuştur.

Tablo 50: “Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev		Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır				Toplam
		Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	
Öğretmen	Sayı	18	32	13	17	80
	%	22,5%	40,0%	16,3%	21,3%	100,0%
Polis	Sayı	9	14	7	10	40
	%	22,5%	35,0%	17,5%	25,0%	100,0%
Yönetici	Sayı	19	42	12	7	80
	%	23,8%	52,5%	15,0%	8,8%	100,0%
Toplam	Sayı	46	88	32	34	200
	%	23,0%	44,0%	16,0%	17,0%	100,0%

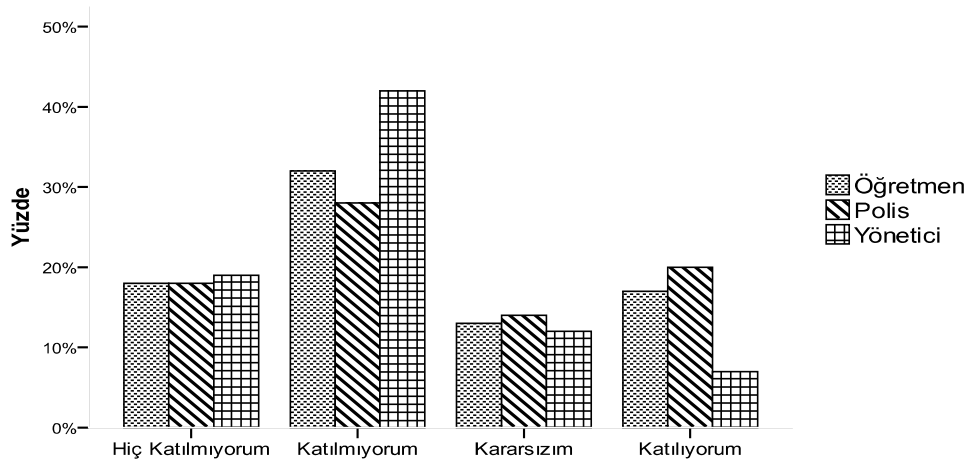
$\chi^2=8,042$ Sd=8 p=0,235
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 0 (0%). En küçük beklenen değer 6,40

Katılımcılara “Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,235>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,235$). Cramer’s V katsayısı

0,142 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-50'ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %22,5'ğu, katılmayanlar %40'ı ve toplamı %62,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %16,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %21,3'tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %22,5'ğu, katılmayanlar %35'i ve toplamı %57,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %17,5 iken katılıyorum diyen polisler %25'tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %23,8'i, katılmayanlar %52,5'ğu ve toplamı %76,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %15 iken katılıyorum diyen yöneticiler %8,8'dir. Öğretmen, polis ve yöneticilerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır.

Şekil 31: “Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-31 incelendiğinde, “Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” kanısına bütün katılımcılar yaklaşık %67 oranında katılmamakta, yaklaşık %17 oranında ise katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitimleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-51’de sunulmuştur.

Tablo 51: “Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	15	43	9	10	3	80
%	18,8%	53,8%	11,3%	12,5%	3,8%	100,0%
Polis Sayı	9	15	5	11	0	40
%	22,5%	37,5%	12,5%	27,5%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	17	43	9	10	1	80
%	21,3%	53,8%	11,3%	12,5%	1,3%	100,0%
Toplam Sayı	41	101	23	31	4	200
%	20,5%	50,5%	11,5%	15,5%	2,0%	100,0%

$$\chi^2=8,831$$

$$Sd=8$$

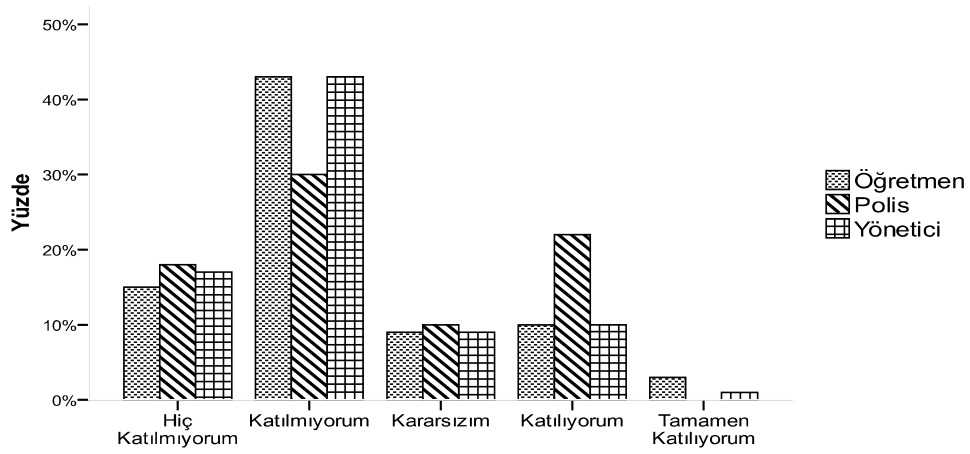
$$p=0,357$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 4 (26,7%). En küçük beklenen değer 0,80

Katılımcılara “Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,357>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,357$). Cramer's V katsayısı 0,149 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-51'e göre öğretmenlerden bu kaniya hiç katılmayanlar %18,8'i, katılmayanlar %53,8'i ve toplamı %72,6'yı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %11,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %16,3'tür. Polislerden bu kaniya hiç katılmayanlar %22,5'ğu, katılmayanlar %37,5'ğu ve toplamı %60'ı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %12,5 iken katılıyorum diyen polisler %27,5'tur. Polislerden bu kaniya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kaniya hiç katılmayanlar %21,3'ü, katılmayanlar %53,8'i ve toplamı %75,1'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %11,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %13,8'dir.

Şekil 32: “Trafik eğitimine okul dışında da süreklilik kazandırılmaktadır” Durumu



Şekil-32 incelendiğinde, “Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Polislerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmazken polislerin öğretmen ve yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bununla birlikte, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitimine okul dışında (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitimcileri ve yöneticilerin “Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları dâhil edilmektedir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-52’de sunulmuştur.

Tablo 52: “Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu

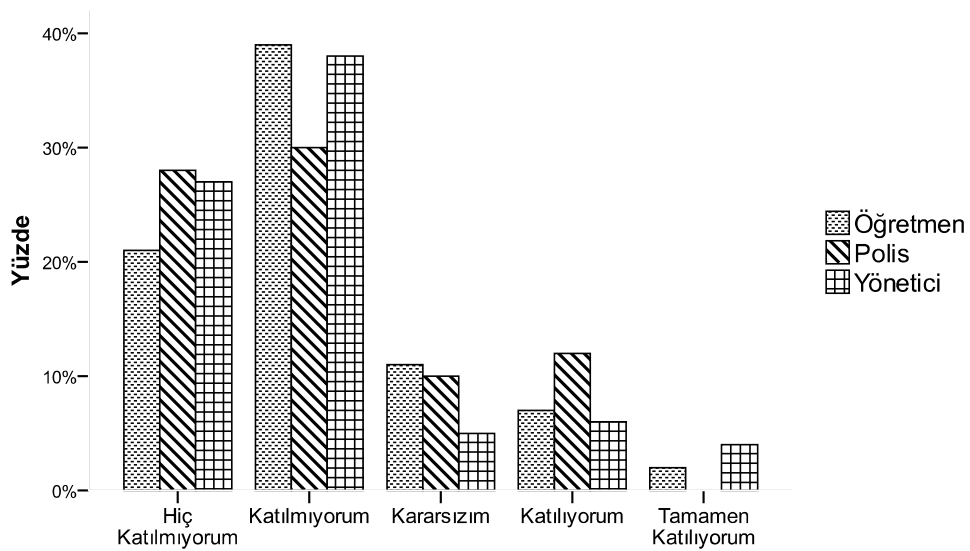
Görev	Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	21	39	11	7	2	80
%	26,3%	48,8%	13,8%	8,8%	2,5%	100,0%
Polis Sayı	14	15	5	6	0	40
%	35,0%	37,5%	12,5%	15,0%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	27	38	5	6	4	80
%	33,8%	47,5%	6,3%	7,5%	5,0%	100,0%
Toplam Sayı	62	92	21	19	6	200
%	31,0%	46,0%	10,5%	9,5%	3,0%	100,0%

$\chi^2=8,107$ Sd=8 p=0,423
5’ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 5 (33,3%). En küçük beklenen değer 1,20

Katılımcılara “Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,423>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,423$). Cramer’s V katsayısı 0,142 olarak bulunmuştur. Veriler arasında zayıf düzeyde ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-52’ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %26,3’ü, katılmayanlar %48,8’i ve toplamı %75,1’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %13,8 iken katılıyorum diyen öğretmenler %11,3’tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %35’i, katılmayanlar %37,5’ü ve toplamı %72,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %12,5 iken katılıyorum diyen polisler %15’tir. Polislerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %33,8’i, katılmayanlar %47,5’ü ve toplamı %81,3’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %10,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %12,5’tur.

Şekil 33: “Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-33 incelendiğinde, “Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir. Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-53’te sunulmuştur.

Tablo 53: “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	35	38	3	3	1	80
%	43,8%	47,5%	3,8%	3,8%	1,3%	100,0%
Polis Sayı	18	13	4	5	0	40
%	45,0%	32,5%	10,0%	12,5%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	45	27	4	2	2	80
%	56,3%	33,8%	5,0%	2,5%	2,5%	100,0%
Toplam Sayı	98	78	11	10	3	200
%	49,0%	39,0%	5,5%	5,0%	1,5%	100,0%

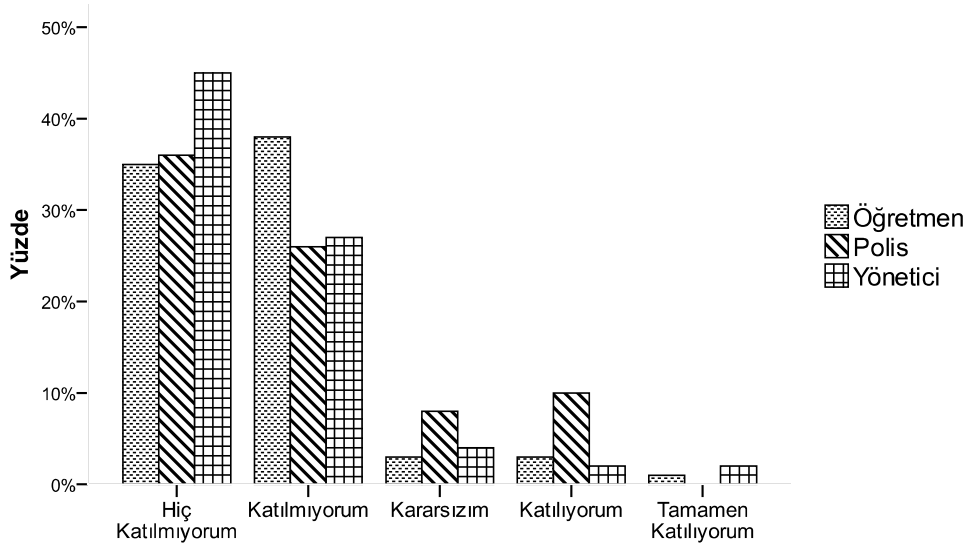
$\chi^2= 12,791$ Sd=8 p=0,119
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 9 (60%). En küçük beklenen değer 0,60

Katılımcılara “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,119>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,119$). Cramer’s V katsayısı 0,179 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-53’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %43,8’i, katılmayanlar %47,5’i ve toplamı %91,3’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen

öğretmenler %3,8 iken katılıyorum diyen öğretmenler %5,1'dir. Polislerden bu kaniya hiç katılmayanlar %45'i, katılmayanlar %32,5'ğu ve toplamı %77,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %10 iken katılıyorum diyen polisler %12,5'tur. Polislerden bu kaniya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kaniya hiç katılmayanlar %56,3'ü, katılmayanlar %33,8'i ve toplamı %90,1'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %5,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %6,5'tur.

Şekil 34: “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-34 incelendiğinde, “Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Yönetici ve öğretmenlerin bu kaniya polislerle kıyasla daha fazla katılmadığı görülmektedir. Bununla birlikte polislerden bu kaniya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren olmamıştır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitimleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-54’te sunulmuştur.

Tablo 54: “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	31	37	4	8	0	80
%	38,8%	46,3%	5,0%	10,0%	,0%	100,0%
Polis Sayı	12	16	8	4	0	40
%	30,0%	40,0%	20,0%	10,0%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	30	40	3	6	1	80
%	37,5%	50,0%	3,8%	7,5%	1,3%	100,0%
Toplam Sayı	73	93	15	18	1	200
%	36,5%	46,5%	7,5%	9,0%	,5%	100,0%

$$\chi^2=13,504$$

$$Sd=8$$

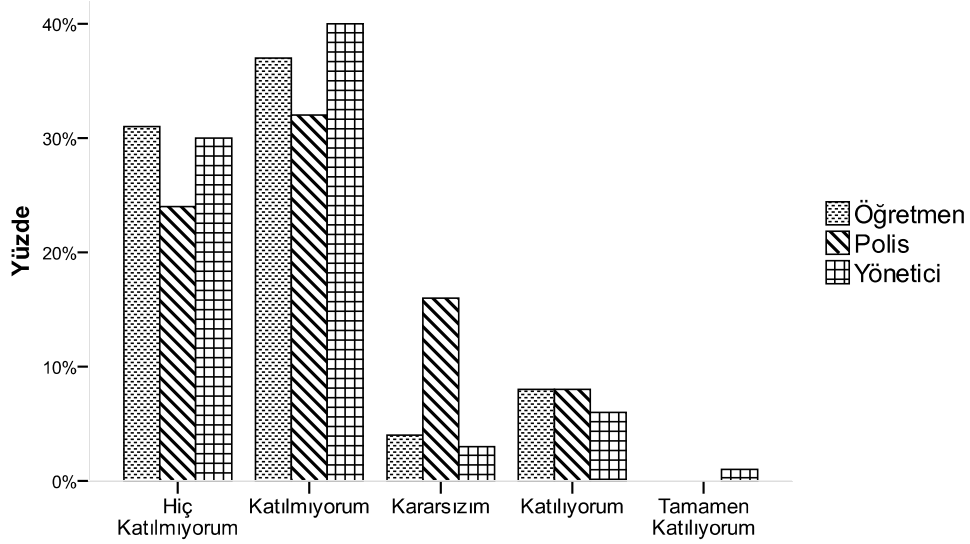
$$p=0,096$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 5 (33,3%). En küçük beklenen değer 0,20

Katılımcılara “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,096>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,096$). Cramer's V katsayısı 0,184 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-54'e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %38,8'i, katılmayanlar %46,3'ü ve toplamı %85,1'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %10'dur. Öğretmenlerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %30'u, katılmayanlar %40'ı ve toplamı %70'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %20 iken katılıyorum diyen polisler %10'dur. Polislerden de bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %36,5'ğu, katılmayanlar %46,5'ğu ve toplamı %83'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %7,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %9,5'tur.

Şekil 35: “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-35 incelendiğinde, “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Yönetici ve öğretmenlerin bu kanıya polislerle kıyasla daha fazla katılmadığı görülmektedir. Bununla birlikte polislerden ve öğretmenlerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren olmamıştır. Kararsız polisler de değerlendirildiğinde, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-55’te sunulmuştur.

Tablo 55: “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	42	34	2	2	0	80
%	52,5%	42,5%	2,5%	2,5%	,0%	100,0%
Polis Sayı	24	8	6	1	1	40
%	60,0%	20,0%	15,0%	2,5%	2,5%	100,0%
Yönetici Sayı	44	29	5	2	0	80
%	55,0%	36,3%	6,3%	2,5%	,0%	100,0%
Toplam Sayı	110	71	13	5	1	200
%	55,0%	35,5%	6,5%	2,5%	,5%	100,0%

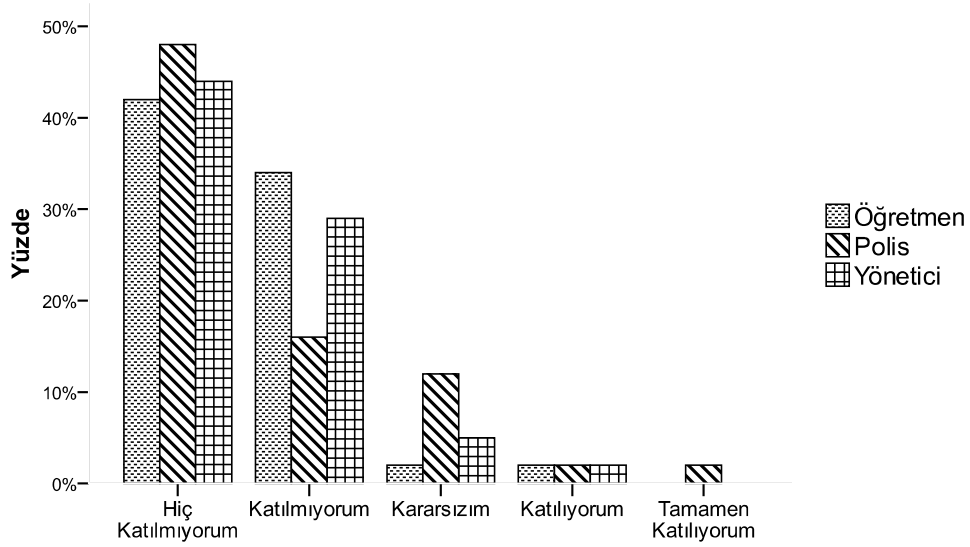
$\chi^2=14,520$ Sd=8 p=0,069
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 7 (47,7%). En küçük beklenen değer 0,20

Katılımcılara “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitiminde çocuk trafik parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,069>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,069$). Cramer’s V katsayısı 0,191 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-55’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %52,5’i, katılmayanlar %42,5’i ve toplamı %95’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %2,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %2,5’tir. Öğretmenlerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %60’ı, katılmayanlar %20’i ve toplamı %80’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %15 iken katılıyorum diyen polisler %5’tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %55’i, katılmayanlar %36,3’ü ve toplamı %91,3’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %6,3 iken

katılıyorum diyen yöneticiler %2,5'tur. Yöneticilerden de bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır.

Şekil 36: “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-36 incelendiğinde, “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Yönetici ve öğretmenlerin bu kanıya polislerle kıyasla daha fazla katılmadığı görülmektedir. Bununla birlikte öğretmenlerden ve yöneticilerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren olmamıştır. Kararsız polisler de değerlendirildiğinde, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitiminde Emniyet Genel Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-56’da sunulmuştur.

Tablo 56: “Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

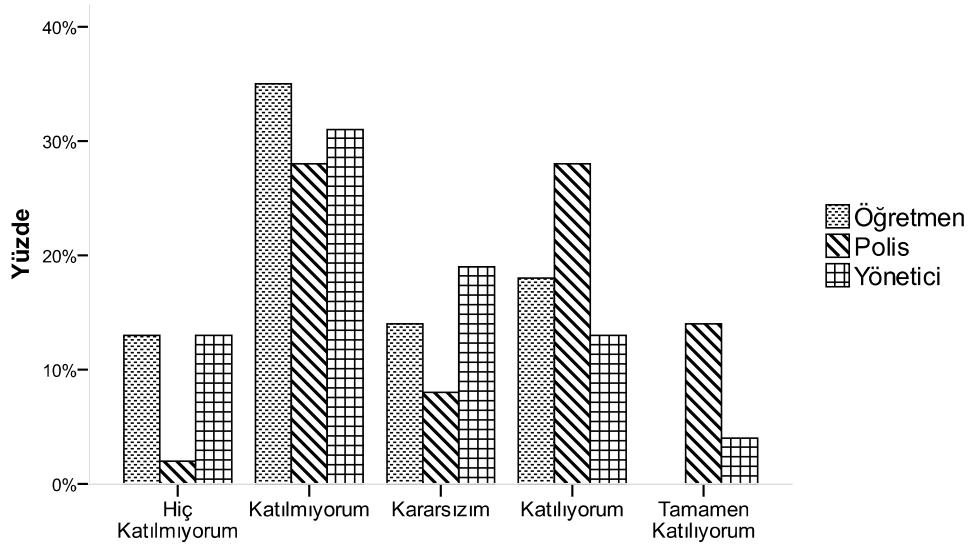
Görev	Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	13	35	14	18	0	80
%	16,3%	43,8%	17,5%	22,5%	,0%	100,0%
Polis Sayı	1	14	4	14	7	40
%	2,5%	35,0%	10,0%	35,0%	17,5%	100,0%
Yönetici Sayı	13	31	19	13	4	80
%	16,3%	38,8%	23,8%	16,3%	5,0%	100,0%
Toplam Sayı	27	80	37	45	11	200
%	13,5%	40,0%	18,5%	22,5%	5,5%	100,0%

$\chi^2=26,917$ Sd=0 p=0,001
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 2,20

Katılımcılara “Trafik eğitiminde Emniyet Genel Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitiminde EGM personelinden yeterince yararlanılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı ve zayıf düzeyde bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,001<0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitiminde Emniyet Genel Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p=0,001$). Cramer’s V katsayısı 0,259 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-56’ya göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %16,3’ü, katılmayanlar %43,8’i ve toplamı %50,1’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %17,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %22,5’tur. Öğretmenlerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %2,5’ü, katılmayanlar %35’i ve toplamı %37,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %10 iken katılıyorum diyen polisler %42,5’tur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %16,3’ü, katılmayanlar %38,8’i ve toplamı %45,1’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %23,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %21,3’tür.

Şekil 37: “Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-37 incelendiğinde, “Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” kanısına öğretmen ve yöneticilerin neredeyse yarısı bu kanıya hiç katılmamakla birlikte yaklaşık %20 oranında öğretmen ve yönetici bu görüşe katıldığını bildirmiştir. Öğretmen ve yöneticilere kıyasla polislerin neredeyse yarısı “Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmaktadır” kanısına katılmaktadır. Polislerden bu kanıya katılmayanların oranı ise yaklaşık %37’dir. Kararsız katılımcılar da değerlendirildiğinde, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-57’de sunulmuştur.

Tablo 57: “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	5	9	14	30	22	80
%	6,3%	11,3%	17,5%	37,5%	27,5%	100,0%
Polis Sayı	1	1	6	12	20	40
%	2,5%	2,5%	15,0%	30,0%	50,0%	100,0%
Yönetici Sayı	6	10	8	20	36	80
%	7,5%	12,5%	10,0%	25,0%	45,0%	100,0%
Toplam Sayı	12	20	28	62	78	200
%	6,0%	10,0%	14,0%	31,0%	39,0%	100,0%

$$\chi^2=12,367$$

$$Sd=8$$

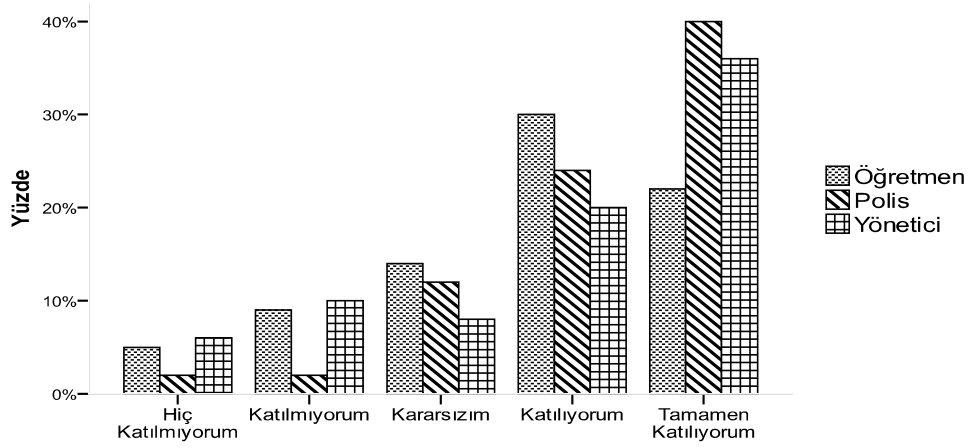
$$p=0,136$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 4 (26,7%). En küçük beklenen değer 2,40

Katılımcılara “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,136>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,136$). Cramer's V katsayısı 0,176 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-57'ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %6,3'ü, katılmayanlar %11,3'ü ve toplamı %17,6'yı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %17,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %65'tir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayanlar %2,5'ğu, katılmayanlar %2,5'ğu ve toplamı %5'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %15 iken katılıyorum diyen polisler %80'dir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %7,5'ğu, katılmayanlar %12,5'ğu ve toplamı %20'yi oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %10 iken katılıyorum diyen yöneticiler %70'tir.

Şekil 38: “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-38 incelendiğinde, “Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır.

4.2.3.2. Öğretmen, Polis ve Yöneticilerin Trafik Dersine İlişkin Görüşleri

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-58’de sunulmuştur.

Tablo 58: “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu

Görev		Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır					Toplam
		Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen	Sayı	2	4	9	33	32	80
	%	2,5%	5,0%	11,3%	41,3%	40,0%	100,0%
Polis	Sayı	0	2	2	16	20	40
	%	,0%	5,0%	5,0%	40,0%	50,0%	100,0%
Yönetici	Sayı	3	8	5	23	41	80
	%	3,8%	10,0%	6,3%	28,8%	51,3%	100,0%
Toplam	Sayı	5	14	16	72	93	200
	%	2,5%	7,0%	8,0%	36,0%	46,5%	100,0%

$$\chi^2=8,206$$

$$Sd=8$$

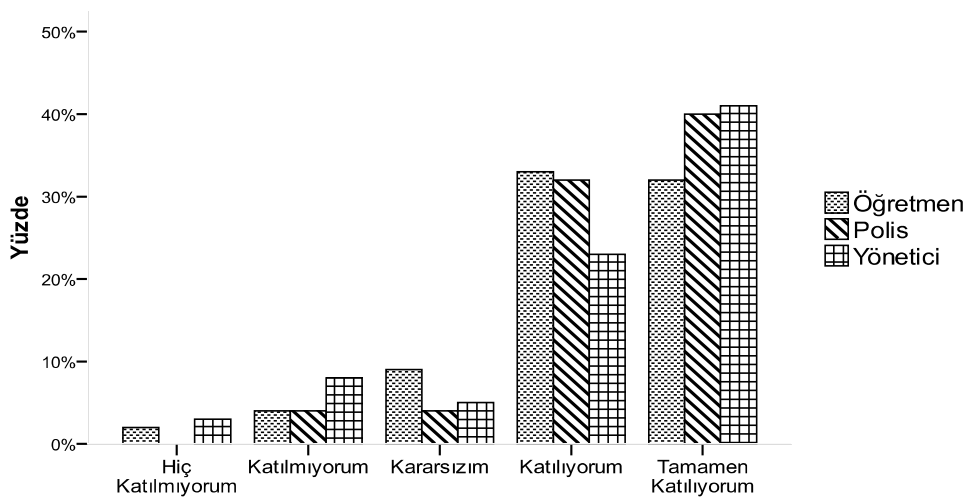
$$p=0,414$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 5 (33,3%). En küçük beklenen değer 1,00

Katılımcılara “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,414>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,414$). Cramer’s V katsayısı 0,143 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-58’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %2,5’i, katılmayanlar %5’i ve toplamı %7,5’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %11,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %81,3’tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %5’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %5 iken katılıyorum diyen polisler %90’dır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %3,8’i, katılmayanlar %10’u ve toplamı %13,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %80,1’dir.

Şekil 39: “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-39 incelendiğinde, “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır.

Trafik güvenliği eğitimcileri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-59’da sunulmuştur.

Tablo 59: “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	8	17	5	34	16	80
%	10,0%	21,3%	6,3%	42,5%	20,0%	100,0%
Polis Sayı	0	7	8	21	4	40
%	,0%	17,5%	20,0%	52,5%	10,0%	100,0%
Yönetici Sayı	3	30	17	18	12	80
%	3,8%	37,5%	21,3%	22,5%	15,0%	100,0%
Toplam Sayı	11	54	30	73	32	200
%	5,5%	27,0%	15,0%	36,5%	16,0%	100,0%

$$\chi^2=27,648$$

$$Sd=8$$

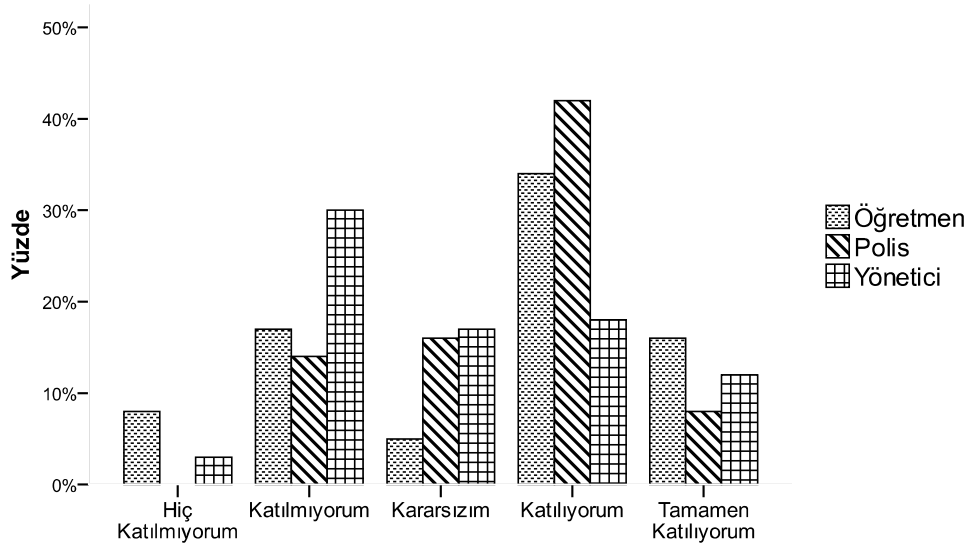
$$p=0,001$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 2,20

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı ve zayıf düzeyde bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,001<0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p=0,001$). Cramer’s V katsayısı 0,263 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-59'a göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %10'u, katılmayanlar %21,3'ü ve toplamı %31,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %6,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %62,5'tur. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %17,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %20 iken katılıyorum diyen polisler %62,5'tur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %3,8'i, katılmayanlar %37,5'ğu ve toplamı %41,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %21,3 iken katılıyorum diyen yöneticiler %37,5'tur.

Şekil 40: “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-40 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” kanısına bütün katılımcıların 3’te 1’i katılmamakta, öğretmen ve polislerin yaklaşık %62’si trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır kanısına katılmaktadır. Bununla birlikte kararsız yöneticiler de düşünüldüğünde, yöneticilerin neredeyse yarısı bu kanıya katılmamaktadır. Kararsız öğretmen ve polisler birlikte değerlendirildiği zaman, öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır.

Trafik güvenliği eğitimleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” kanısına yönelik görüşleri Tablo-60’da sunulmuştur.

Tablo 60: “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	5	18	16	29	12	80
%	6,3%	22,5%	20,0%	36,3%	15,0%	100,0%
Polis Sayı	1	7	10	18	4	40
%	2,5%	17,5%	25,0%	45,0%	10,0%	100,0%
Yönetici Sayı	2	20	30	22	6	80
%	2,5%	25,0%	37,5%	27,5%	7,5%	100,0%
Toplam Sayı	8	45	56	69	22	200
%	4,0%	22,5%	28,0%	34,5%	11,0%	100,0%

$$\chi^2=11,466$$

$$Sd=8$$

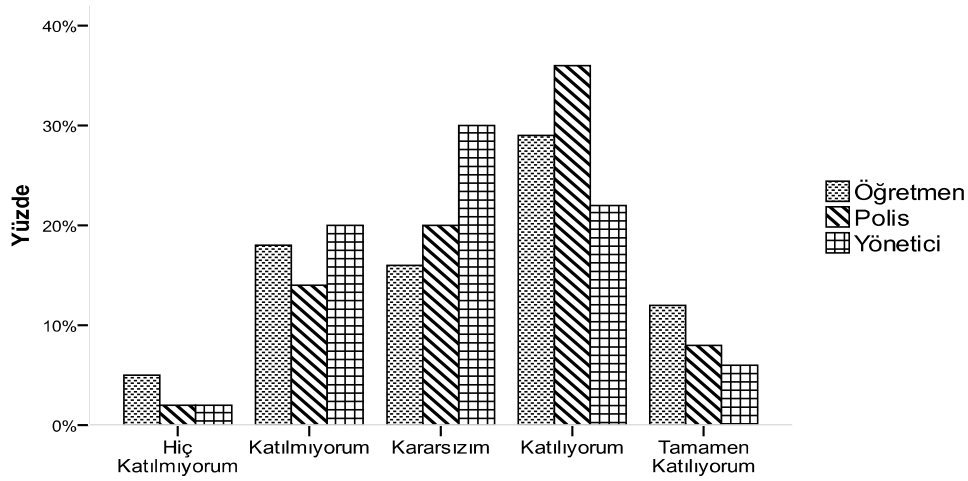
$$p=0,177$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 4 (26,7%). En küçük beklenen değer 1,60

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,177>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,177$). Cramer’s V katsayısı 0,169 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-60’a göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %6,3’ü, katılmayanlar %22,5’ğu ve toplamı %28,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %20 iken katılıyorum diyen öğretmenler %51,3’tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %2,5’ğu, katılmayanlar %17,5’ğu ve toplamı %20’yi oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %25 iken katılıyorum diyen polisler %55’tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %2,5’ğu, katılmayanlar %25’i ve toplamı %27,5’ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %37,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %35’tir.

Şekil 41: “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-41 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” kanısına bütün katılımcıların neredeyse yarısı katılmaktadır. Tüm katılımcılardan kararsız ve katılmayanların oranının da birbirine çok yakın olduğu görülmektedir. Bu kanıya öğretmen ve polislerin, yöneticilere kıyasla daha fazla katıldığı gerçeği de gözden kaçırılmamalıdır. Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-61’de sunulmuştur.

Tablo 61: “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	18	27	7	18	10	80
%	22,5%	33,8%	8,8%	22,5%	12,5%	100,0%
Polis Sayı	6	5	7	22	0	40
%	15,0%	12,5%	17,5%	55,0%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	7	28	11	27	7	80
%	8,8%	35,0%	13,8%	33,8%	8,8%	100,0%
Toplam Sayı	31	60	25	67	17	200
%	15,5%	30,0%	12,5%	33,5%	8,5%	100,0%

$$\chi^2=25,134$$

$$Sd=8$$

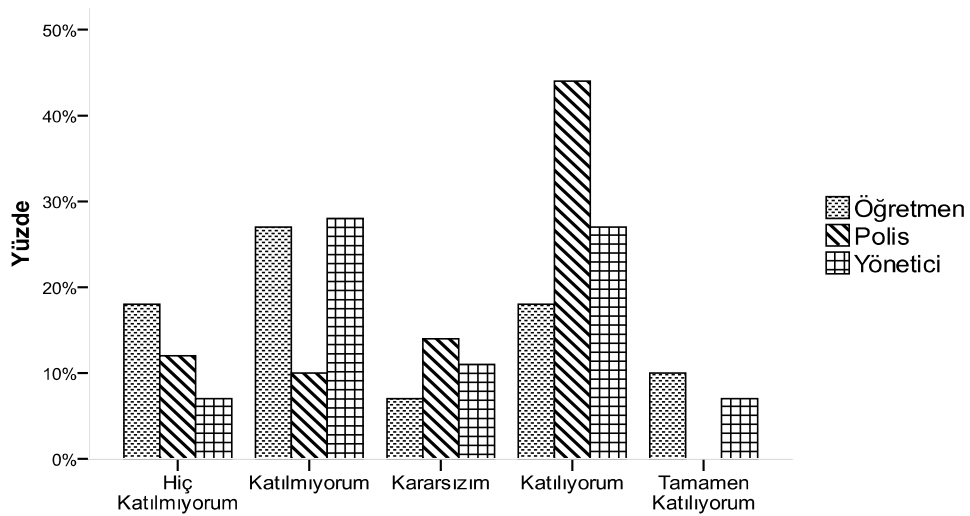
$$p=0,001$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 1 (6,7%). En küçük beklenen değer 3,40

Katılımcılara “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,001<0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p=0,001$). Cramer’s V katsayısı 0,251 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-61’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %22,5’ü, katılmayanlar %33,8’i ve toplamı %56,3’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %8,8 iken katılıyorum diyen öğretmenler %35’tir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %15’i, katılmayanlar %12,5’ü ve toplamı %27,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %17,5 iken katılıyorum diyen polisler %55’tir. Polislerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %8,8’i, katılmayanlar %35’i ve toplamı %43,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %13,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %42,6’dır.

Şekil 42: “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-42 incelendiğinde, “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” kanısına öğretmen, polis ve yöneticilerin tümünün katılma ve katılmama oranının neredeyse birbirine eşit olduğu görülmektedir. Polislerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmazken polislerin bu kanıya öğretmen ve yöneticilere kıyasla daha fazla katıldığı görülmektedir. Bununla birlikte öğretmen ve yöneticilerin ise polislerle kıyasla bu kanıya daha fazla katılmadıkları görülmektedir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-62’de sunulmuştur.

Tablo 62: “Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu

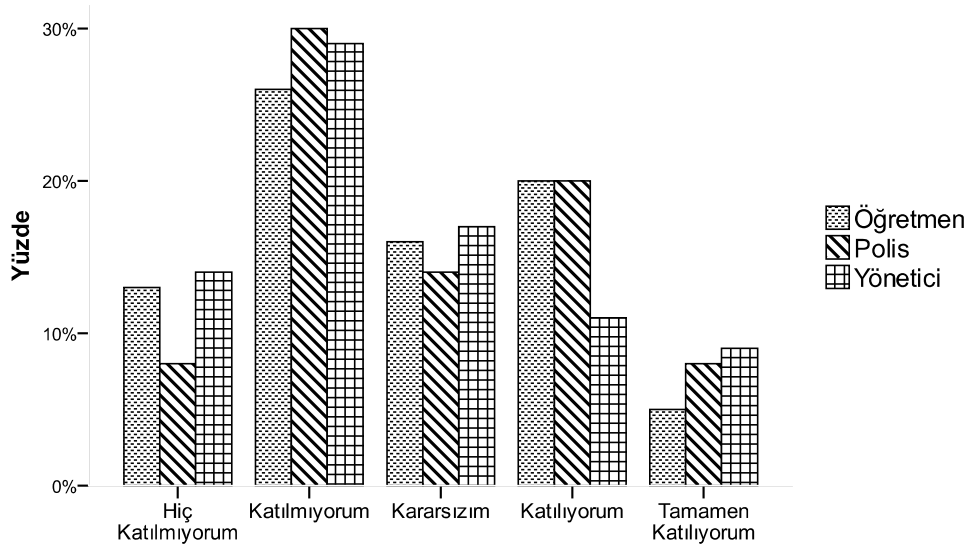
Görev	Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	13	26	16	20	5	80
%	16,3%	32,5%	20,0%	25,0%	6,3%	100,0%
Polis Sayı	4	15	7	10	4	40
%	10,0%	37,5%	17,5%	25,0%	10,0%	100,0%
Yönetici Sayı	14	29	17	11	9	80
%	17,5%	36,3%	21,3%	13,8%	11,3%	100,0%
Toplam Sayı	31	70	40	41	18	200
%	15,5%	35,0%	20,0%	20,5%	9,0%	100,0%

$\chi^2=5,584$ Sd=8 p=0,694
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 1 (6,7%). En küçük beklenen değer 3,60

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,694>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,694$). Cramer’s V katsayısı 0,118 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-62'ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %16,3'ü, katılmayanlar %32,5'ğu ve toplamı %48,8'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %20 iken katılıyorum diyen öğretmenler %31,3'tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %10'u, katılmayanlar %37,5'ğu ve toplamı %47,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %17,5 iken katılıyorum diyen polisler %35'tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %17,5'ğu, katılmayanlar %36,3'ü ve toplamı %43,8'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %20 iken katılıyorum diyen yöneticiler %29,5'tur.

Şekil 43: “Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-43 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” kanısına öğretmen, polis ve yöneticilerin tümünün neredeyse yarısı katılmamaktadır. Bu kanıya tüm katılımcıların yaklaşık aynı oranda kararsızım şeklinde görüş bildirdikleri görülmektedir. Bununla birlikte öğretmen ve polislerin ise yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-63'te sunulmuştur.

Tablo 63: “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu

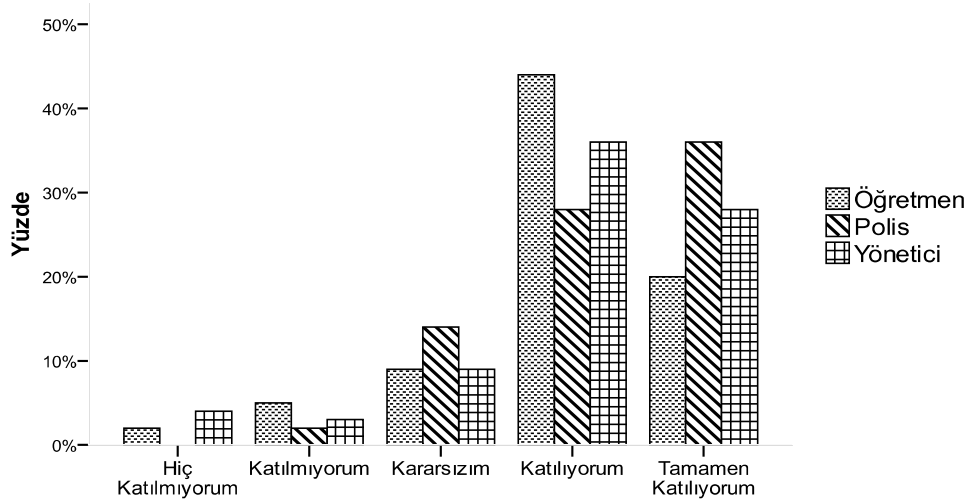
Görev		Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır					Toplam
		Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen	Sayı	2	5	9	44	20	80
	%	2,5%	6,3%	11,3%	55,0%	25,0%	100,0%
Polis	Sayı	0	1	7	14	18	40
	%	,0%	2,5%	17,5%	35,0%	45,0%	100,0%
Yönetici	Sayı	4	3	9	36	28	80
	%	5,0%	3,8%	11,3%	45,0%	35,0%	100,0%
Toplam	Sayı	6	9	25	94	66	200
	%	3,0%	4,5%	12,5%	47,0%	33,0%	100,0%

$\chi^2=10,110$ Sd=8 p=0,257
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 6 (40%). En küçük beklenen değer 1,20

Katılımcılara “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,257>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,257$). Cramer’s V katsayısı 0,159 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-63’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %2,5’i, katılmayanlar %6,3’ü ve toplamı %8,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %11,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %55,0’dır. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %2,5’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %17,5 iken katılıyorum diyen polisler %35,0’dır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %5’i, katılmayanlar %3,8’i ve toplamı %8,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %11,3 iken katılıyorum diyen yöneticiler %45,0’dır.

Şekil 44: “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-44 incelendiğinde, “Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-64’te sunulmuştur.

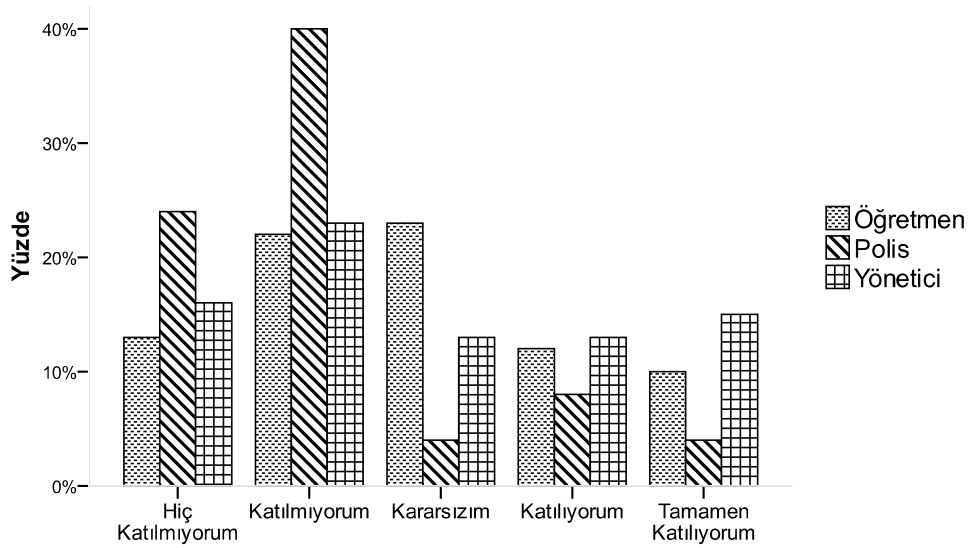
Tablo 64: “Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen						
Sayı	13	22	23	12	10	80
%	16,3%	27,5%	28,8%	15,0%	12,5%	100,0%
Polis						
Sayı	12	20	2	4	2	40
%	30,0%	50,0%	5,0%	10,0%	5,0%	100,0%
Yönetici						
Sayı	16	23	13	13	15	80
%	20,0%	28,8%	16,3%	16,3%	18,8%	100,0%
Toplam						
Sayı	41	65	38	29	27	200
%	20,5%	32,5%	19,0%	14,5%	13,5%	100,0%

$\chi^2=20,228$ Sd=8 p=0,010
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 0 (0%). En küçük beklenen değer 5,40

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,010<0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p=0,010$). Cramer’s V katsayısı 0,225 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-64’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %16,3’ü, katılmayanlar %27,5’i ve toplamı %43,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %28,8 iken katılıyorum diyen öğretmenler %27,5’tur. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %30’u, katılmayanlar %50’yi ve toplamı %80’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %5 iken katılıyorum diyen polisler %15’tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %20’yi, katılmayanlar %28,8’i ve toplamı %48,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %16,3 iken katılıyorum diyen yöneticiler %35,1’dir.



Şekil 45: “Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” Kanısına Katılma Durumu

Şekil-45 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” kanısına öğretmen ve yöneticilerin neredeyse yarısı katılmamaktadır. Öğretmen ve yöneticilere kıyasla polislerin ise büyük bir çoğunluğu bu kaniya katılmamaktadır. Bu kaniya katılıyorum şeklinde görüş bildiren yöneticilerin öğretmen ve polislerden daha fazla olduğu görülmektedir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-65’te sunulmuştur.

Tablo 65: “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	27	22	16	11	4	80
%	33,8%	27,5%	20,0%	13,8%	5,0%	100,0%
Polis Sayı	19	13	3	3	2	40
%	47,5%	32,5%	7,5%	7,5%	5,0%	100,0%
Yönetici Sayı	24	20	11	19	6	80
%	30,0%	25,0%	13,8%	23,8%	7,5%	100,0%
Toplam Sayı	70	55	30	33	12	200
%	35,0%	27,5%	15,0%	16,5%	6,0%	100,0%

$$\chi^2=11,234$$

$$Sd=8$$

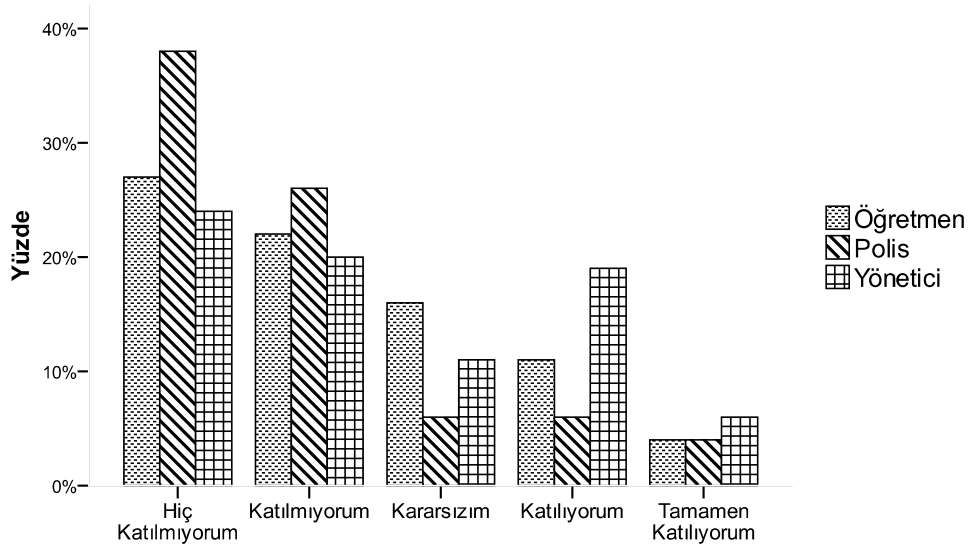
$$p=0,189$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 2,40

Katılımcılara “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,189>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,189$). Cramer’s V katsayısı 0,168 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-65'e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %33,8'i, katılmayanlar %27,5'ğu ve toplamı %61,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %20 iken katılıyorum diyen öğretmenler %15,8'dir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %47,5'ğu, katılmayanlar %32,5'ğu ve toplamı %80'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %7,5 iken katılıyorum diyen polisler %12,5'tur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %30'u, katılmayanlar %25'i ve toplamı %55'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %13,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %31,3'tür.

Şekil 46: “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-46 incelendiğinde, “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Öğretmen ve yöneticilere nazaran polislerin bu kanıya daha fazla katılmadıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğu trafik güvenliğinin ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmasına katılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitimcileri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-66’da sunulmuştur.

Tablo 66: “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	27	36	11	2	4	80
%	33,8%	45,0%	13,8%	2,5%	5,0%	100,0%
Polis Sayı	17	18	3	2	0	40
%	42,5%	45,0%	7,5%	5,0%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	29	35	11	4	1	80
%	36,3%	43,8%	13,8%	5,0%	1,3%	100,0%
Toplam Sayı	73	89	25	8	5	200
%	36,5%	44,5%	12,5%	4,0%	2,5%	100,0%

$$\chi^2=5,828$$

$$Sd=8$$

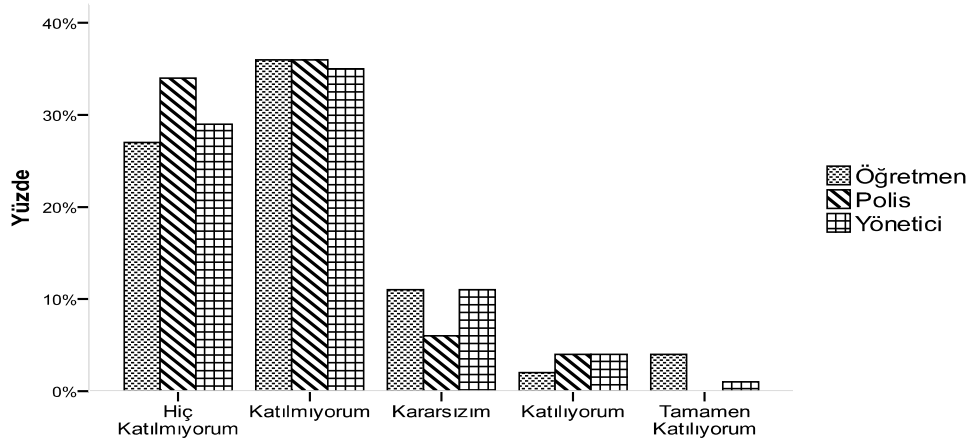
$$p=0,666$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 6 (40%). En küçük beklenen değer 1,00

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,666>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,666$). Cramer’s V katsayısı 0,121 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-66’ya göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %33,8’i, katılmayanlar %45’i ve toplamı %78,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %13,8 iken katılıyorum diyen öğretmenler %7,5’tur. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %42,5’ğu, katılmayanlar %45’i ve toplamı %87,5’ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %7,5 iken katılıyorum diyen polisler %5’tir. Bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren polis bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %36,3’ü, katılmayanlar %43,8’i ve toplamı %80,1’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %13,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %6,3’tür.

Şekil 47: “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-47 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterli değildir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-67’de sunulmuştur.

Tablo 67: “Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	19	38	16	6	1	80
%	23,8%	47,5%	20,0%	7,5%	1,3%	100,0%
Polis Sayı	3	21	9	7	0	40
%	7,5%	52,5%	22,5%	17,5%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	13	39	20	6	2	80
%	16,3%	48,8%	25,0%	7,5%	2,5%	100,0%
Toplam Sayı	35	98	45	19	3	200
%	17,5%	49,0%	22,5%	9,5%	1,5%	100,0%

$$\chi^2=9,260$$

$$Sd=8$$

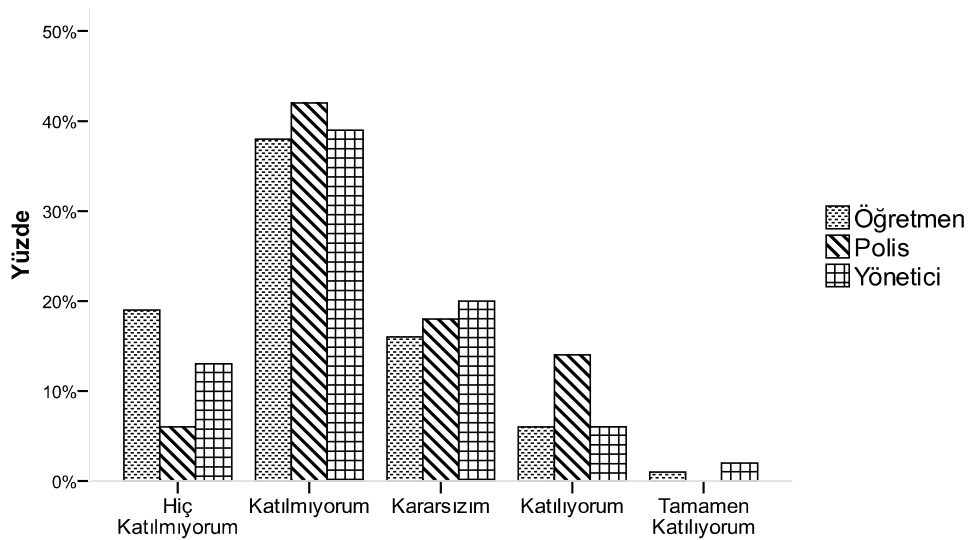
$$p=0,321$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 4 (26,7%). En küçük beklenen değer 0,60

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,321>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,321$). Cramer’s V katsayısı 0,152 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-67’ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %23,8’i, katılmayanlar %47,5’ü ve toplamı %71,3’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %20 iken katılıyorum diyen öğretmenler %8,4’tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %7,5’ü, katılmayanlar %52,5’ü ve toplamı %60’ı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %22,5 iken katılıyorum diyen polisler %17,5’tur. Bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren polis bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %16’3’ü, katılmayanlar %48,8’i ve toplamı %65,1’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %22,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %11’dir.

Şekil 48: “Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-48 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Öğretmen, polis ve yöneticilerden kararsızım şeklinde görüş bildirenlerin oranı da neredeyse aynıdır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterli değildir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-68’de sunulmuştur.

Tablo 68: “Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu

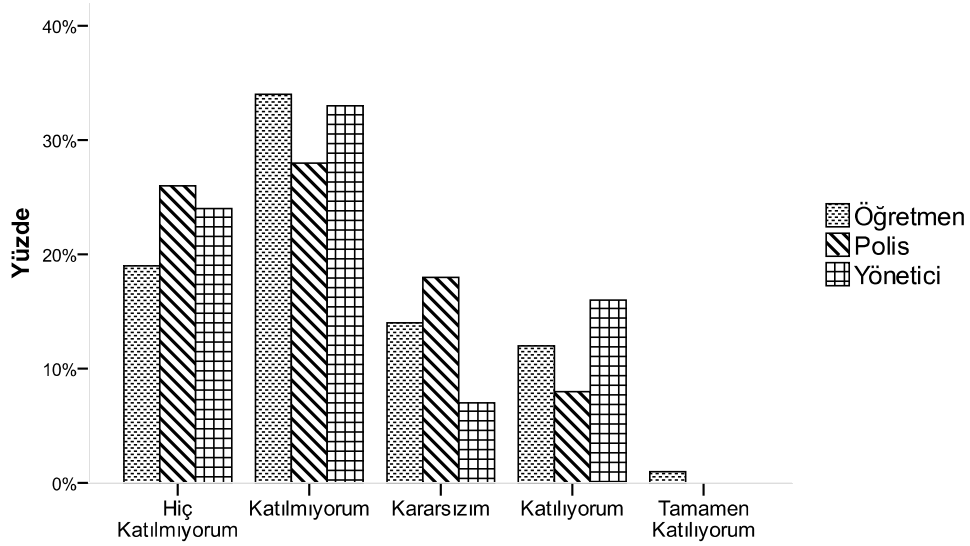
Görev	Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	19	34	14	12	1	80
%	23,8%	42,5%	17,5%	15,0%	1,3%	100,0%
Polis Sayı	13	14	9	4	0	40
%	32,5%	35,0%	22,5%	10,0%	,0%	100,0%
Yönetici Sayı	24	33	7	16	0	80
%	30,0%	41,3%	8,8%	20,0%	,0%	100,0%
Toplam Sayı	56	81	30	32	1	200
%	28,0%	40,5%	15,0%	16,0%	,5%	100,0%

$\chi^2=8,475$ Sd=8 p=0,388
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı (%). En küçük beklenen değer

Katılımcılara “Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,388>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,388$). Cramer’s V katsayısı 0,146 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-68'e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %23,8'i, katılmayanlar %42,5'ğu ve toplamı %66,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %17,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %16,3'tür. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %32,5'ğu, katılmayanlar %35'i ve toplamı %62,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %22,5 iken katılıyorum diyen polisler %10'dur. Bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren polis bulunmamaktadır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %30'u, katılmayanlar %41,3'ü ve toplamı %71,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %8,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %20'dir. Bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren yönetici de bulunmamaktadır.

Şekil 49: “Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-49 incelendiğinde, “Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Polis ve yöneticilerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğu trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir kanısına katılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitimleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-69’da sunulmuştur.

Tablo 69: “Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	21	29	10	15	5	80
%	26,3%	36,3%	12,5%	18,8%	6,3%	100,0%
Polis Sayı	8	16	6	9	1	40
%	20,0%	40,0%	15,0%	22,5%	2,5%	100,0%
Yönetici Sayı	16	37	11	10	6	80
%	20,0%	46,3%	13,8%	12,5%	7,5%	100,0%
Toplam Sayı	45	82	27	34	12	200
%	22,5%	41,0%	13,5%	17,0%	6,0%	100,0%

$$\chi^2=4,885$$

$$Sd=8$$

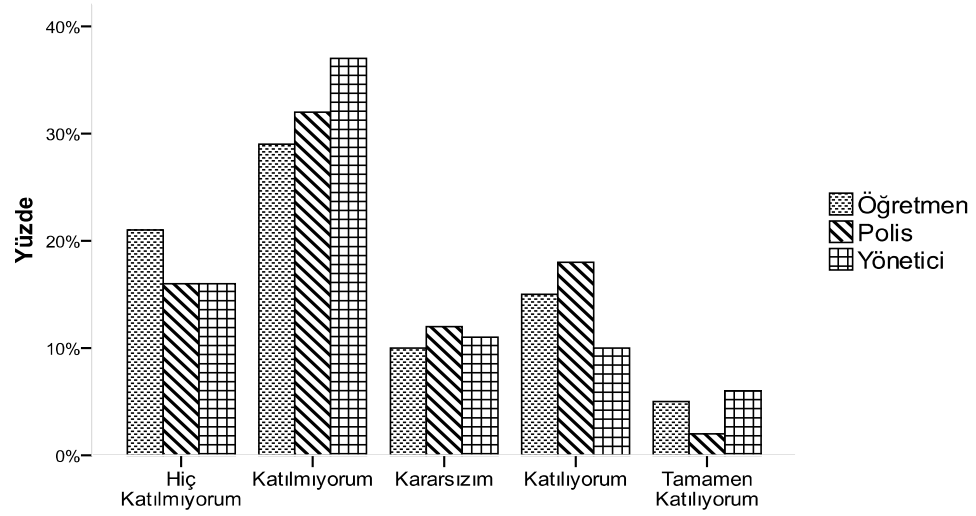
$$p=0,770$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 2,40

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,770>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,770$). Cramer’s V katsayısı 0,111 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-69’a göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %26,3’ü, katılmayanlar %36,3’ü ve toplamı %52,6’yı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %12,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %25,1’dir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %20’yi, katılmayanlar %40’ı ve toplamı %60’ı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %15 iken katılıyorum diyen polisler %25’tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %20’yi, katılmayanlar %46,3’ü ve toplamı %66,3’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %12,5 iken katılıyorum diyen yöneticiler %20’dir.

Şekil 50: “Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-50 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamakta, %23 oranında ise katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğu trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır kanısına katılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen-polis) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-70’de sunulmuştur.

Tablo 70: “Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” Kanısına Katılma Durumu

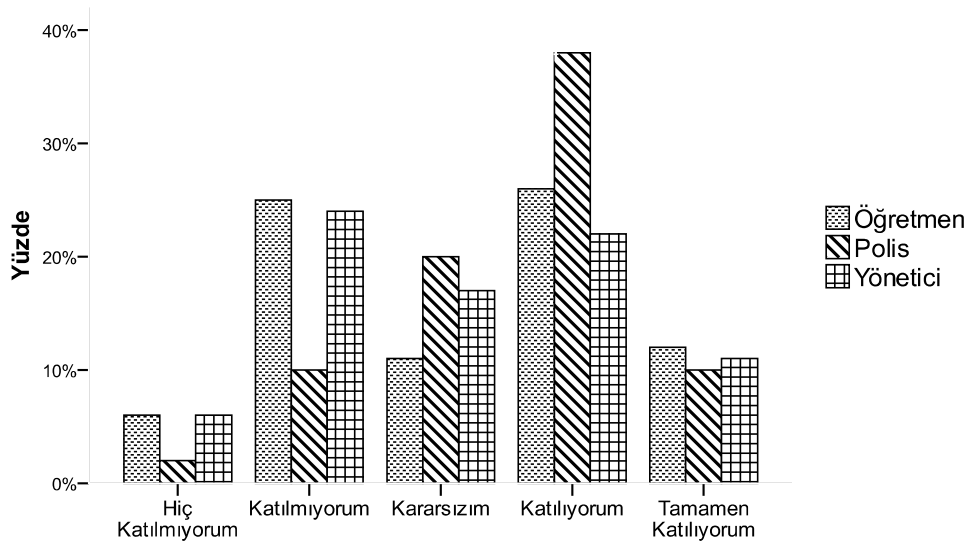
Görev	Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	6	25	11	26	12	80
%	7,5%	31,3%	13,8%	32,5%	15,0%	100,0%
Polis Sayı	1	5	10	19	5	40
%	2,5%	12,5%	25,0%	47,5%	12,5%	100,0%
Yönetici Sayı	6	24	17	22	11	80
%	7,5%	30,0%	21,3%	27,5%	13,8%	100,0%
Toplam Sayı	13	54	38	67	28	200
%	6,5%	27,0%	19,0%	33,5%	14,0%	100,0%

$\chi^2=10,628$ Sd=8 p=0,224
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 1 (6,7%). En küçük beklenen değer 2,60

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersine giren eğitimciler (öğretmen-polis) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersine giren eğitimciler (öğretmen-polis) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,224>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersine giren eğitimciler (öğretmen-polis) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,224$). Cramer’s V katsayısı 0,163 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-70’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %7,5’ü, katılmayanlar %31,3’ü ve toplamı %38,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %13,8 iken katılıyorum diyen öğretmenler %47,5’tur. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %2,5’ü, katılmayanlar %12,5’ü ve toplamı %15’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %25 iken katılıyorum diyen polisler %60’dır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %7,5’ü, katılmayanlar %30’u ve toplamı %37,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %21,3 iken katılıyorum diyen yöneticiler %41,3’tür.

Şekil 51: “Trafik güvenliği dersine giren eğitimciler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-51 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmakta, yaklaşık %33 oranında ise katılmamaktadır. Bu kanıya öğretmen ve yöneticiye kıyasla, polislerin daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen ve yöneticiler, trafik güvenliği dersine giren eğitmenlerin (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağladığı konusunda Kararsız, polisler ise trafik güvenliği dersine giren eğitmenlerin (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağladığını düşünmektedir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-71’de sunulmuştur.

Tablo 71: “Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	16	39	11	13	1	80
%	20,0%	48,8%	13,8%	16,3%	1,3%	100,0%
Polis Sayı	5	25	4	5	1	40
%	12,5%	62,5%	10,0%	12,5%	2,5%	100,0%
Yönetici Sayı	20	37	13	10	0	80
%	25,0%	46,3%	16,3%	12,5%	,0%	100,0%
Toplam Sayı	41	101	28	28	2	200
%	20,5%	50,5%	14,0%	14,0%	1,0%	100,0%

$$\chi^2=6,506$$

$$Sd=8$$

$$p=0,591$$

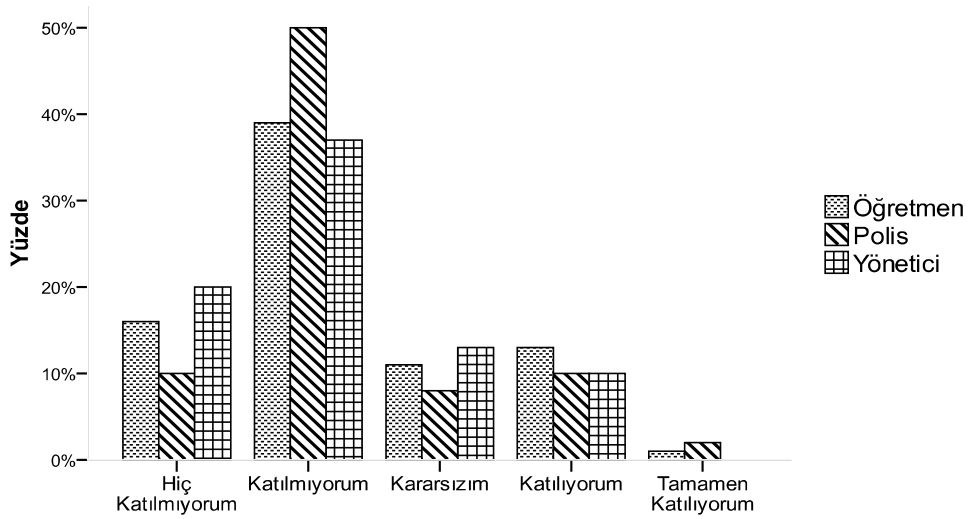
5’ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 0,40

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,591>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,591$). Cramer’s V katsayısı

0,128 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-71'e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %20'yi, katılmayanlar %48,8'i ve toplamı %68,8'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %13,8 iken katılıyorum diyen öğretmenler %17,6'dır. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %12,5'ğu, katılmayanlar %62,5'ğu ve toplamı %75'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %10 iken katılıyorum diyen polisler %15'tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %25'i, katılmayanlar %46,3'ü ve toplamı %71,3'ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %16,3 iken katılıyorum diyen yöneticiler %12,5'tur. Bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren yönetici bulunmamaktadır.

Şekil 52: “Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-52 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmamaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” kanısına yönelik görüşleri Tablo-72’de sunulmuştur.

Tablo 72: “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	2	20	16	34	8	80
%	2,5%	25,0%	20,0%	42,5%	10,0%	100,0%
Polis Sayı	0	7	6	21	6	40
%	,0%	17,5%	15,0%	52,5%	15,0%	100,0%
Yönetici Sayı	5	17	24	29	5	80
%	6,3%	21,3%	30,0%	36,3%	6,3%	100,0%
Toplam Sayı	7	44	46	84	19	200
%	3,5%	22,0%	23,0%	42,0%	9,5%	100,0%

$$\chi^2=11,072$$

$$Sd=8$$

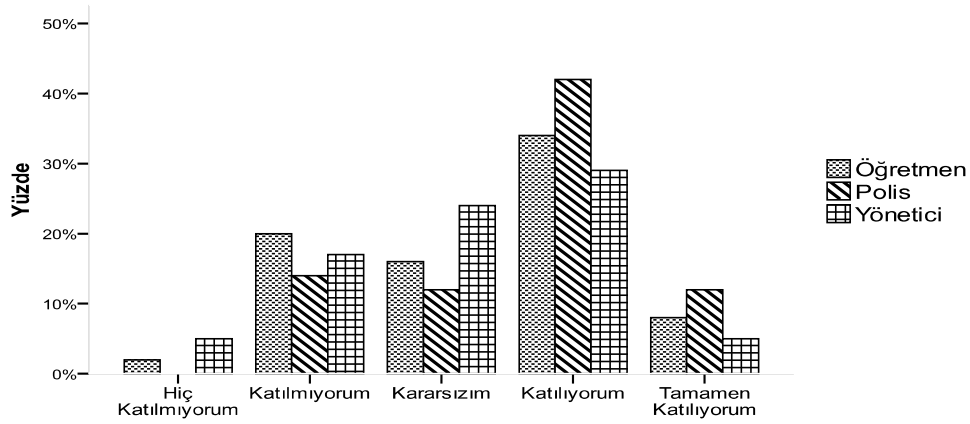
$$p=0,198$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 4 (26,7%). En küçük beklenen değer 1,40

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,198>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,198$). Cramer’s V katsayısı 0,166 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-72’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayanlar %2,5’i, katılmayanlar %25’i ve toplamı %27,5’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %20 iken katılıyorum diyen öğretmenler %52,5’tur. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %17,5’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %15 iken katılıyorum diyen polisler %77,5’tur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %6,3’ü, katılmayanlar %21,3’ü ve toplamı %27,6’yı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %30 iken katılıyorum diyen yöneticiler %42,6’dır.

Şekil 53: “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-53 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda yöneticilere kıyasla, öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-73’te sunulmuştur.

Tablo 73: “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	0	11	18	44	7	80
%	,0%	13,8%	22,5%	55,0%	8,8%	100,0%
Polis Sayı	0	2	4	30	4	40
%	,0%	5,0%	10,0%	75,0%	10,0%	100,0%
Yönetici Sayı	2	21	19	35	3	80
%	2,5%	26,3%	23,8%	43,8%	3,8%	100,0%
Toplam Sayı	2	34	41	109	14	200
%	1,0%	17,0%	20,5%	54,5%	7,0%	100,0%

$$\chi^2=20,487$$

$$Sd=8$$

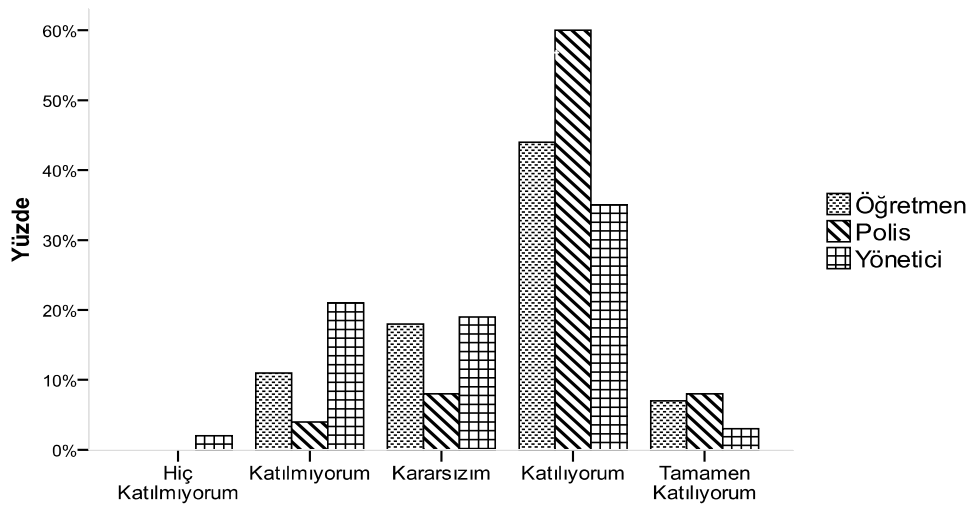
$$p=0,009$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 4 (26,7%). En küçük beklenen değer 0,40

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,009<0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p=0,009$). Cramer’s V katsayısı 0,226 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-73’e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %13,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %22,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %63,8’dir. Polislerden de bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %5’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %10 iken katılıyorum diyen polisler %85’tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %2,5’ü, katılmayanlar %26,3’ü ve toplamı %28,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %23,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %47,6’dır.

Şekil 54: “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-54 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kaniya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-74’te sunulmuştur.

Tablo 74: “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	3	13	17	37	10	80
%	3,8%	16,3%	21,3%	46,3%	12,5%	100,0%
Polis Sayı	0	5	4	19	12	40
%	,0%	12,5%	10,0%	47,5%	30,0%	100,0%
Yönetici Sayı	1	14	20	39	6	80
%	1,3%	17,5%	25,0%	48,8%	7,5%	100,0%
Toplam Sayı	4	32	41	95	28	200
%	2,0%	16,0%	20,5%	47,5%	14,0%	100,0%

$$\chi^2=15,545$$

$$Sd=8$$

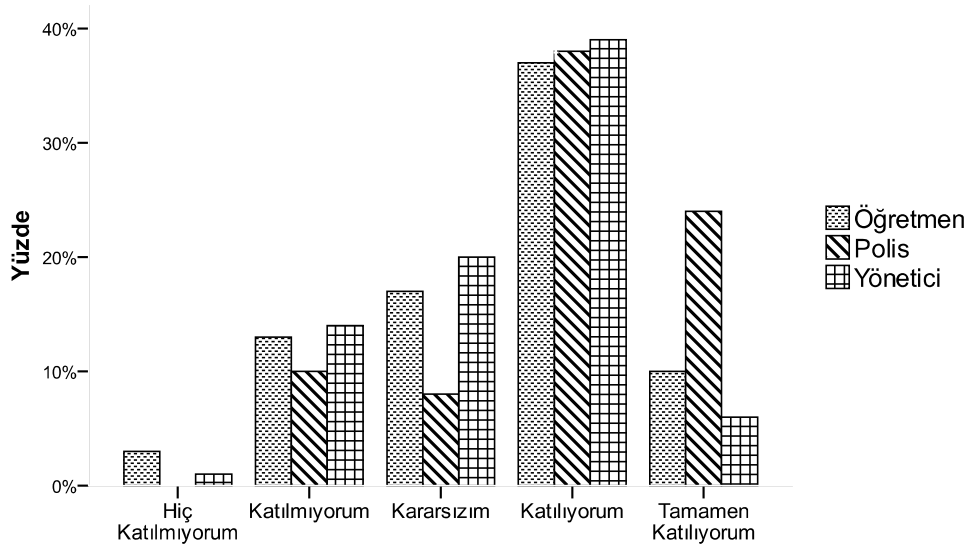
$$p=0,049$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 0,80

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,049<0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p=0,049$). Cramer’s V katsayısı 0,197 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-74'e göre öğretmenlerden bu kaniya hiç katılmayan %3,8'i, katılmayanlar %16,3'ü ve toplamı %20,1'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %21,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %58,8'dir. Polislerden bu kaniya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %12,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %10 iken katılıyorum diyen polisler %77,5'tur. Yöneticilerden bu kaniya hiç katılmayanlar %1,3'ü, katılmayanlar %17,5'ğu ve toplamı %18,8'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %25 iken katılıyorum diyen yöneticiler %56,3'tür.

Şekil 55: “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-55 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kaniya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir.

Trafik güvenliği eğitimleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-75'te sunulmuştur.

Tablo 75: “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	4	14	16	36	10	80
%	5,0%	17,5%	20,0%	45,0%	12,5%	100,0%
Polis Sayı	0	2	4	23	11	40
%	,0%	5,0%	10,0%	57,5%	27,5%	100,0%
Yönetici Sayı	4	22	20	25	9	80
%	5,0%	27,5%	25,0%	31,3%	11,3%	100,0%
Toplam Sayı	8	38	40	84	30	200
%	4,0%	19,0%	20,0%	42,0%	15,0%	100,0%

$$\chi^2=22,174$$

$$Sd=8$$

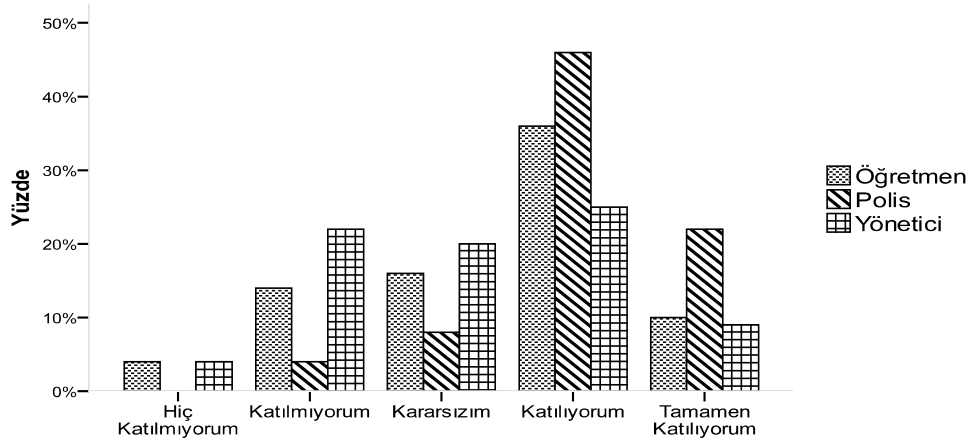
$$p=0,005$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 1,60

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunduğu görülmektedir ($p=0,005<0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmaktadır ($p=0,005$). Cramer's V katsayısı 0,235 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-75'e göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayan %5'i, katılmayanlar %17,5'ğu ve toplamı %22,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %20 iken katılıyorum diyen öğretmenler %57,5'tur. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %5'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %10 iken katılıyorum diyen polisler %85'tir. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %5'i, katılmayanlar %27,5'ğu ve toplamı %32,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %25 iken katılıyorum diyen yöneticiler %42,6'dır.

Şekil 56: “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-56 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Tüm katılımcılara göre trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir.

Trafik güvenliği eğitimcileri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-76’da sunulmuştur.

Tablo 76: “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	6	16	18	29	11	80
%	7,5%	20,0%	22,5%	36,3%	13,8%	100,0%
Polis Sayı	2	12	10	12	4	40
%	5,0%	30,0%	25,0%	30,0%	10,0%	100,0%
Yönetici Sayı	8	34	12	20	6	80
%	10,0%	42,5%	15,0%	25,0%	7,5%	100,0%
Toplam Sayı	16	62	40	61	21	200
%	8,0%	31,0%	20,0%	30,5%	10,5%	100,0%

$$\chi^2=12,337$$

$$Sd=8$$

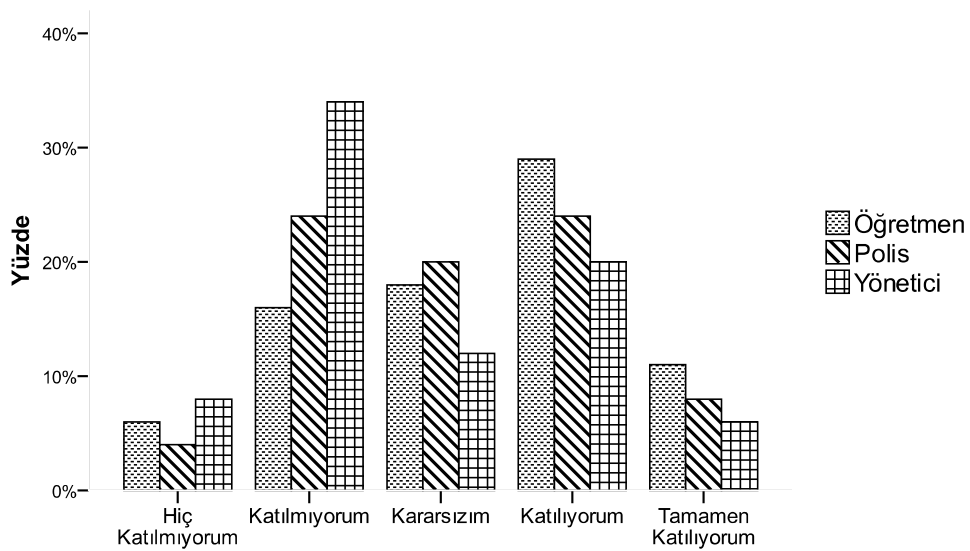
$$p=0,137$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 2 (13,3%). En küçük beklenen değer 3,20

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,137>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,137$). Cramer’s V katsayısı 0,176 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-76’ya göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayan %7,5’ü, katılmayanlar %20’yi ve toplamı %27,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %22,5 iken katılıyorum diyen öğretmenler %50,1’dir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan %5’i, katılmayanlar %30’u ve toplamı %35’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %25 iken katılıyorum diyen polisler %40’dır. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %10’u, katılmayanlar %42,5’ü ve toplamı %52,5’ü oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %15 iken katılıyorum diyen yöneticiler %32,5’tur.

Şekil 57: “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-57 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” kanısına bütün katılımcıların yaklaşık bir oranda hem katıldıkları hem de katılmadıkları görülmektedir. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” kanısına yönelik görüşleri Tablo-77’de sunulmuştur.

Tablo 77: “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu

Görev	Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir					Toplam
	Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen Sayı	1	7	1	36	35	80
%	1,3%	8,8%	1,3%	45,0%	43,8%	100,0%
Polis Sayı	0	3	0	22	15	40
%	,0%	7,5%	,0%	55,0%	37,5%	100,0%
Yönetici Sayı	1	1	3	37	38	80
%	1,3%	1,3%	3,8%	46,3%	47,5%	100,0%
Toplam Sayı	2	11	4	95	88	200
%	1,0%	5,5%	2,0%	47,5%	44,0%	100,0%

$$\chi^2=8,418$$

$$Sd=8$$

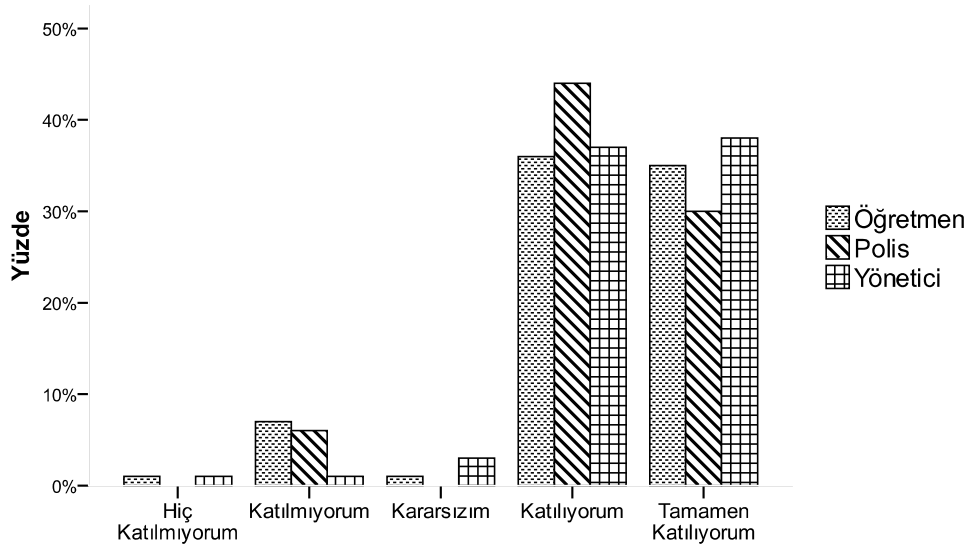
$$p=0,394$$

5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 9 (60%). En küçük beklenen değer 0,40

Katılımcılara “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,394>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,394$). Cramer’s V katsayısı 0,145 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-77'ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayan %1,3'ü, katılmayanlar %8,8'i ve toplamı %10,1'i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %1,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %88,8'dir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %7,5'ğu oluşturmaktadır. Kararsızım şeklinde görüş bildiren polis de bulunmazken katılıyorum diyen polisler %92,5'tur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %1,3'ü, katılmayanlar da %1,3'ü ve toplamı %2,6'yı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %3,8 iken katılıyorum diyen yöneticiler %93,8'dir.

Şekil 58: “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” Kanısına Katılma Durumu



Şekil-58 incelendiğinde, “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” kanısına bütün katılımcıların büyük bir oranda katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda öğretmen, polis ve yöneticilerin neredeyse hepsine göre okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir.

Trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” kanısına yönelik görüşleri Tablo-78’de sunulmuştur.

Tablo 78: “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu

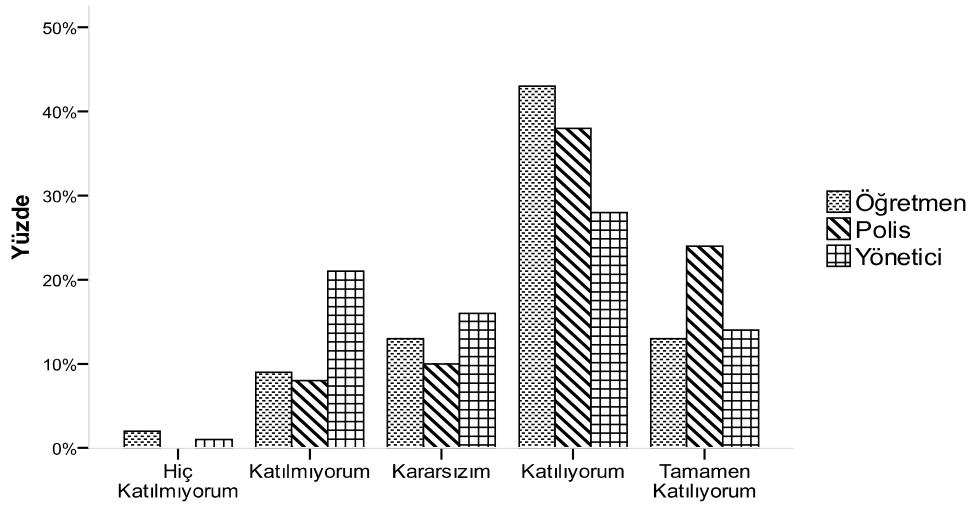
Görev		Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır					Toplam
		Hiç Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Tamamen Katılıyorum	
Öğretmen	Sayı	2	9	13	43	13	80
	%	2,5%	11,3%	16,3%	53,8%	16,3%	100,0%
Polis	Sayı	0	4	5	19	12	40
	%	,0%	10,0%	12,5%	47,5%	30,0%	100,0%
Yönetici	Sayı	1	21	16	28	14	80
	%	1,3%	26,3%	20,0%	35,0%	17,5%	100,0%
Toplam	Sayı	3	34	34	90	39	200
	%	1,5%	17,0%	17,0%	45,0%	19,5%	100,0%

$\chi^2=14,882$ Sd=8 p=0,061
5'ten küçük beklenen değerlerin bulunduğu hücre sayısı 3 (20%). En küçük beklenen değer 0,60

Katılımcılara “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” kanısına katılıp katılmadıkları sorulmuştur. Yapılan ki-kare çözümlemesi sonucunda, görev değişkeni ile trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır kanısına katılma değişkeni arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunmadığı görülmektedir ($p=0,061>0,05$). Bir başka deyişle, öğretmen, polis ve yöneticilerin “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” kanısına verdikleri yanıtlar arasında istatistiksel olarak anlamlı bir fark bulunmamaktadır ($p=0,061$). Cramer’s V katsayısı 0,193 olarak bulunmuştur. Buna göre veriler arasında zayıf düzeyde bir ilişki olduğu söylenebilir.

Tablo-78’ye göre öğretmenlerden bu kanıya hiç katılmayan %2,5’ü, katılmayanlar %11,3’ü ve toplamı %13,8’i oluşturmaktadır. Kararsızım diyen öğretmenler %16,3 iken katılıyorum diyen öğretmenler %70,1’dir. Polislerden bu kanıya hiç katılmayan bulunmazken, katılmayanlar %10’u oluşturmaktadır. Kararsızım diyen polisler %12,5 iken katılıyorum diyen polisler %77,5’tur. Yöneticilerden bu kanıya hiç katılmayanlar %1,3’ü, katılmayanlar da %26,3’ü ve toplamı %27,6’yı oluşturmaktadır. Kararsızım diyen yöneticiler %20 iken katılıyorum diyen yöneticiler %52,5’tur.

Şekil 59: “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” Kanısına Katılma Durumu



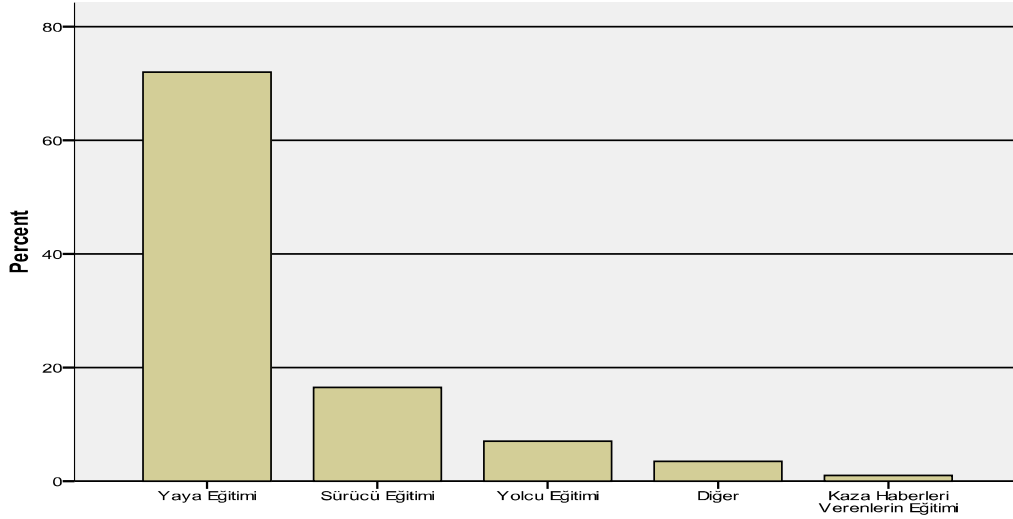
Şekil-59 incelendiğinde, “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” kanısına bütün katılımcıların büyük bir oranda katıldıkları görülmektedir. Yöneticilere kıyasla, öğretmen ve polislerin bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu kanıya katılmayan ve kararsız olan yöneticilerin oranı da öğretmen ve polise kıyasla daha fazladır. Bununla birlikte öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğunluğuna göre trafik güvenliği dersinin, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırdığı söylenebilir.

4.2.4. Trafik Eğitiminde En Önemli Eğitim, Birim ve Eksiklikler

Anketin 35. maddesinde trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilere çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli eğitim nedir ve 36. maddesinde ise çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli birim nedir sorulmuştur. Trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin bu sorulara ait görüşlerine ilişkin yüzde ve frekans değerleri hesaplanmış ve frekans değerleri esas alınarak en çok kabul görenden en az kabul görene doğru sıralanarak değerlendirilmiştir. Anketin son bölümünde yer alan açık uçlu sorudan elde edilen veriler ise en fazla öne sürülen eksikliklerden en az öne sürülen eksikliğe doğru sıralanarak değerlendirilmiştir.

Tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli eğitim nedir sorusuna ilişkin görüşleri Şekil-60'ta sunulmuştur.

Şekil 60: Tüm Katılımcılara Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Eğitim



Tablo 79: Tüm Katılımcılara Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Eğitim

	<i>En Önemli Eğitim</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	Yaya Eğitimi	144	72,0
	Sürücü Eğitimi	33	16,5
	Yolcu Eğitimi	14	7,0
	Diğer	7	3,5
	Kaza Haberleri Verenlerin Eğitimi	2	1,0
	Toplam	200	100,0

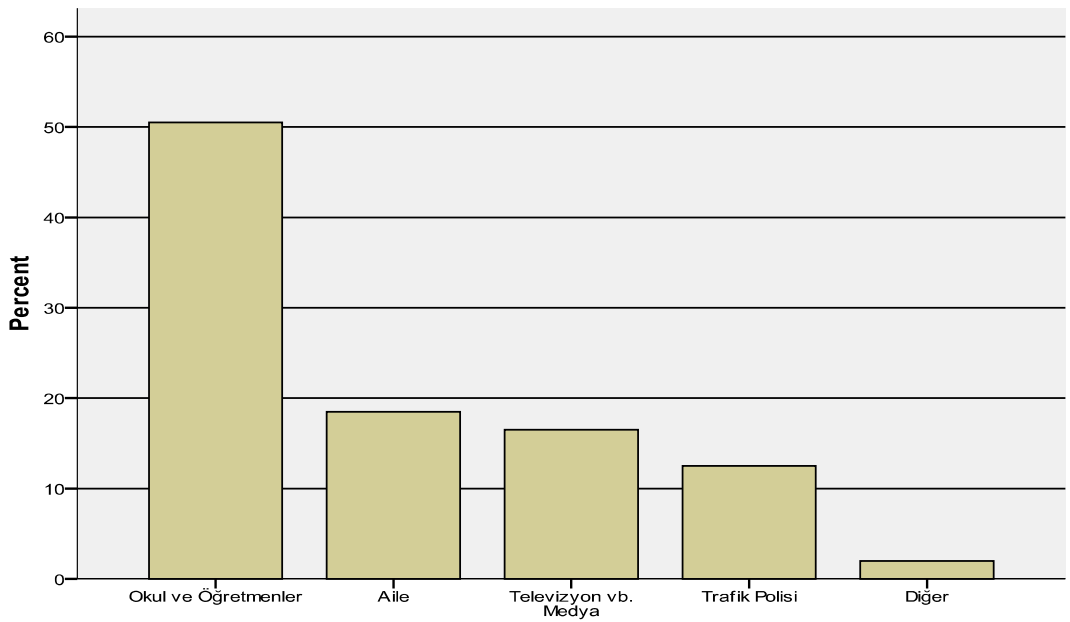
Tablo-79’da görüldüğü üzere tüm trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin % 72’si çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli eğitimin yaya eğitimi, %16,5’gu sürücü eğitimi ve %7’si ise yolcu eğitiminin önemli olduğunu ifade etmişlerdir. Diğer belirten katılımcılar ise ya “Hepsi” veya “Sürücü-yolcu-yaya Eğitimi” şeklinde görüş bildirmişlerdir. 3 katılımcı ise diğer için “Aile Eğitimi” şeklinde görüş bildirmiştir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan tüm trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğunun çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli eğitim olarak yaya eğitimi gördükleri söylenebilir. Öğretmen, polis ve yöneticilerin trafik eğitiminde en önemli eğitime yönelik görüşleri ayrı ayrı Tablo-80’de sunulmuştur.

Tablo 80: Öğretmen, Polis ve Yöneticilere Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Eğitim

Görev		En Önemli Eğitim	Frekans	Yüzde
Öğretmen	Geçerli	Yaya Eğitimi	61	76,3
		Sürücü Eğitimi	11	13,8
		Yolcu Eğitimi	7	8,8
		Kaza Haberleri Verenlerin Eğitimi	1	1,3
		Toplam	80	100,0
Polis	Geçerli	Yaya Eğitimi	31	77,5
		Sürücü Eğitimi	5	12,5
		Diğer	4	10,0
		Toplam	40	100,0
Yönetici	Geçerli	Yaya Eğitimi	52	65,0
		Sürücü Eğitimi	17	21,3
		Yolcu Eğitimi	7	8,8
		Diğer	3	3,8
		Kaza Haberleri Verenlerin Eğitimi	1	1,3
		Toplam	80	100,0

Tüm trafik güvenliği eğitmenleri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli birim nedir sorusuna ilişkin görüşleri ise Şekil-61’de sunulmuştur.

Şekil 61: Tüm Katılımcılara Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Birim



Tablo 81: Tüm Katılımcılara Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Birim

	<i>En Önemli Birim</i>	Frekans	Yüzde
Geçerli	Okul ve Öğretmenler	101	50,5
	Aile	37	18,5
	Televizyon vb. Medya	33	16,5
	Trafik Polisi	25	12,5
	Diğer	4	2,0
	Toplam	200	100,0

Tablo-81’de görüldüğü üzere tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerin % 50,5’ğu çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli birimin okul ve öğretmenler, %18,5’ğu aile, %16,5’ğu televizyon vb. medya, %12,5’ğu ise trafik polisi olduğunu ifade etmişlerdir. Diğer belirten katılımcılar ise “Hepsi” şeklinde görüş bildirmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğunun çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli birim olarak okul ve öğretmenleri gördükleri söylenebilir. Öğretmen, polis ve yöneticilerin trafik eğitiminde en önemli birime yönelik görüşleri ayrı ayrı Tablo-82’de sunulmuştur.

Tablo 82: Öğretmen, Polis ve Yöneticilere Göre Trafik Eğitimi İçerisinde En Önemli Birim

<i>Görev</i>		<i>En Önemli Birim</i>	Frekans	Yüzde
Öğretmen	Geçerli	Okul ve Öğretmenler	44	55,0
		Televizyon vb. Medya	16	20,0
		Aile	10	12,5
		Trafik Polisi	10	12,5
		Toplam	80	100,0
Polis	Geçerli	Okul ve Öğretmenler	16	40,0
		Aile	9	22,5
		Trafik Polisi	6	15,0
		Televizyon vb. Medya	5	12,5
		Diğer	4	10,0
		Toplam	40	100,0
Yönetici	Geçerli	Okul ve Öğretmenler	41	51,3
		Aile	18	22,5
		Televizyon vb. Medya	12	15,0
		Trafik Polisi	9	11,3
		Toplam	80	100,0

Anketin son bölümünde “Türkiye’deki okullarda trafik eğitimi konusundaki en önemli eksiklik ve aksaklıkların neler olduğunu düşünüyorsunuz? Kısaca açıklar mısınız” şeklinde yer alan açık uçlu sorudan elde edilen veriler en fazla öne sürülen eksikliklerden en az öne sürülen eksikliğe doğru sıralanarak tüm öğretmen, polis ve yöneticiler bağlamında aşağıda değerlendirilmiştir.

Tüm öğretmenler tarafından trafik eğitimi konusundaki eksikliklere yönelik en fazla öne sürülen eksiklik trafik dersinin teorik olarak işlenmesi, pratiğe pek dönüşmemesi, yani uygulamalı eğitimin olmayışıdır. Buna trafik eğitim parklarının olmayışı, dolayısıyla trafik eğitiminde uygulamanın yapılamaması da eklenebilir. Bunu trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç ve materyal eksikliği takip etmektedir. Buna görsel materyal eksikliği ve trafik eğitiminde görselliğin yeterince kullanılmaması da eklenebilir. Bir öğretmen bu durumu “Öğrencilerin ilgisini arttırıcı materyal eksikliğinden ve öğrencinin ilgisi yeterince çekilemediği için öğrenci dersi önemsemiyor” şeklinde ifade etmiştir. Trafik öğretmenin olmayışı dolayısıyla trafik dersini trafik öğretmenin vermeyişi de çok öne sürülen eksikliklerden biridir. Buna eğitimcilerin trafik eğitimi yetersizliği ve eğitici kursların eksikliği eklenebilir. Bunlardan sonra öğretmenler tarafından öne sürülen en önemli eksiklik okullarda trafik eğitime yeterince önem verilmemesi ve trafik dersi saat sayısı azlığıdır.

Öğretmenler tarafından öne sürülen diğer eksiklikler şöyle özetlenebilir: “ailelerin bilinçlendirilmemeleri, cezaların caydırıcı olmaması, ders kitapları daha kapsamlı olmalı, ehliyet alma şartları daha ağır olmalı, emniyetin belli periyotlarla seminerler vermemesi, ilköğretim yaya eğitimi, ortaöğretimde yolcu eğitimi, üniversitede ise sürücü eğitimi verilmeli, kurallara uyma bilincinin kazandırılmaması, medyada konunun yeterince işlenmemesi ve medyanın konuya ilgisizliği, seçmeli de olsa zorunlu da olsa sürekli olarak tüm kademelerde verilmeli, trafik dersinin trafik polislerince verilmesi gerekir, trafik eğitiminin polislerce verilmesi konusundaki algının olması, bu dersi vermek için polis olmak gerekmez, öğrenci seviyesine inerek öğretmek farklı bir iştir bu nedenle trafik eğitimini sadece öğretmen vermeli, trafik eğitiminde çocuklara örnek olunmayışı, trafik şube müdürlüğü ve okulların birlikte çalışmaması, ülkemizde genel olarak sürücü adaylarına yeterince denetimsiz olarak trafiğe çıktıkları ve yaya eğitiminin yetersiz

oluşu ve yolların fiziki durumu gibi olumsuzluklar, yaparak yaşayarak öğrenme yönteminin kullanılmayışı”.

Tüm polisler tarafından trafik eğitimi konusundaki eksikliklere yönelik en fazla öne sürülen eksiklik trafik dersinin teorik olarak işlenmesi, pratiğe pek dönüşmemesi, yani uygulamalı eğitimin olmayışıdır. Buna trafik eğitim parklarının olmayışı, dolayısıyla trafik eğitiminde uygulamanın yapılamaması da eklenebilir. Polislerin çoğu bu eksikliğin giderilmesi için “trafik eğitimi için akıllı sınıfların oluşturulması gerektiğini” ifade etmişlerdir. Bunu trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç, teknolojik donanım ve materyal eksikliği takip etmektedir. Trafik dersinin okul öncesinde başlayarak tüm ilköğretim kademelerinde zorunlu olmayışı da polisler tarafından trafik eğitiminde önemli bir eksiklik olarak görülmektedir. Trafik öğretmenin olmayışı dolayısıyla trafik dersini trafik öğretmenin verememesi de çok öne sürülen eksikliklerden biridir. Buna eğitimcilerin trafik eğitimi yetersizliği ve eğitici kursların eksikliği eklenebilir. Bunlardan sonra polisler tarafından öne sürülen en önemli eksiklik okullarda trafik eğitimine yeterince önem verilmemesi ve bu dersin gereksiz bir ders gibi görülmesidir.

Polisler tarafından öne sürülen diğer eksiklikler şöyle özetlenebilir: “ailelerin bilinçsiz olması ve ailelerin sürece dahil edilmemeleri, akla sadece trafik polislerinin gelmesi ve yükün polisin üzerinde olması, medyada eğitici programların olmayışı ve medyanın bu süreçte yeterince kullanılamaması, öğrenci, öğretmen ve velilerin müşterek katılımları ile seminer tarzı etkinlikler yapılırsa daha etkili bir eğitim olabilir, öğretmen olarak derse giren polisler eğitimcilerin eğitimi kursları verilmeli, trafik dersi trafik şube, trafik eğitim parkı v.b. farklı mekanlarda yapılmalı, ulus olarak trafik eğitimi konusunda yeterli eğitimli olmamamız”.

Yöneticiler tarafından trafik eğitimi konusundaki eksikliklere yönelik en fazla öne sürülen eksiklik trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç, teknolojik donanım ve materyal eksikliğidir. Buna görsel materyal eksikliği de eklenebilir. Diğer en çok öne sürülen eksiklik trafik dersinin teorik olarak işlenmesi, pratiğe pek dönüşmemesi, yani uygulamalı eğitimin olmayışıdır. Buna trafik eğitim parklarının olmayışı, dolayısıyla trafik eğitiminde uygulamanın yapılamaması da eklenebilir. Bunu trafik eğitime gereken önemin yeterince verilmemesi ve trafik dersinin gereksiz bir ders gibi görülmesi takip etmektedir. Trafik eğitimi gören uzman, yetişmiş öğretmen ve

personelin olmaması, derslerin trafik öğretmenleri tarafından verilmemesi, herhangi bir öğretmen tarafından verilmesi ve eğitim veren kişilerin trafik eğitimi ile ilgili eksiklikleri de çoğu yönetici tarafından öne sürülmüştür. Yöneticilere göre medyanın etkin kullanılamaması diğer önemli bir eksikliktir. Bunun çözümü için bir yönetici “tüm kanallarda haftada 1, 10 dakik zorunlu trafik eğitimi yapılmalı” önerisinde bulunmuştur. Trafik dersi için ayrılan ders saati sayısı az olduğundan öğrenciler tarafından önemsenmemesi diğer bir eksikliktir. Bu bağlamda yöneticilere göre trafik dersi 2 saat ve okulların tüm kademelerinde seçmeli değil zorunlu bir ders olarak verilmelidir.

Yöneticiler tarafından öne sürülen diğer eksiklikler şöyle özetlenebilir: “trafik dersi 1 saat zorunlu olmalı ve trafik öğretmenleri bu dersin müfredatını iyice bilmelidirler, ailelerin bilinçlendirilmemeleri, ders öğretmenlerine seminerler verilmemesi, dersi verenlerin yeterince öğrenci üzerinde ilgiyi arttıramamaları, eğitim eksikliği-kurallara uymama-bilinçsizlik, sürekli ve hayat boyu uygulamalı trafik eğitiminin olmayışı, eğitim konusunda geliştirilmiş stratejik planın olmayışı, eğitimin düzenli ve sistematik yapılmayışı, eğitimin sadece öğrencilerle sınırlı oluşu velileri kapsamaması, her okulda sadece uzman bir öğretmenin bu dersi vermesi, insanlarımızda kalıcı bir vatandaşlık bilinci ve sorumluluğu sağlayamıyoruz, öğrenci velileri çocuklarına yeterince trafik eğitimi vermemesi, öğrencinin öğrendikleriyle dışarıda gördüğü uygulamalar birbirleriyle çatışmakta, öğretim programı çocukların seviyesine uygun değil, Sivil Toplum Kuruluşlarının etkin olmaması, trafik dersleri konusunda daha bilgili olan trafik polisleri tarafından ve uygulamalı olarak verilmesi daha öğretici ve eğitici olacaktır, trafik eğitimi konusunda toplumun yeterince bilinçli olmaması, trafik eğitimi yaparak yaşayarak verilmeli, trafik eğitiminin sadece bilgi düzeyinde olması ve kalması, trafikle ilgili kurumların okullarda beraber çalışmaması”.

4.3. TARTIŞMA

Bu kısımda araştırmadan elde edilen bulgular ve bulgulara ait çıkarımlar literatürle karşılaştırılmıştır. Literatüre uyan ve uymayan bulgular tartışılıp literatüre uymayan bulguların muhtemel nedenleri izah edilmiştir.

4.3.1. Araştırmaya Katılanların Betimleyici İstatistiklerine Ait Bulguların Tartışılması

Araştırma bulgularına göre araştırmaya katılanların % 82'sinin 0–20 yıl deneyime sahip olduğu görülmektedir. Tüm trafik güvenliği eğitmenleri ve yöneticilerinin % 90'ı baylardan, % 10'u ise bayanlardan oluşmaktadır. Araştırmaya toplam 20 bayanın katıldığı ve bunlardan 19'unun öğretmen, 1'inin de yönetici olduğu görülmüştür. Bu açıklamalar araştırmaya katılanların çoğunu bayların oluşturduğunu göstermektedir. Araştırmaya katılan ilköğretim okullarındaki polislerin % 100'ü baylardan oluşmaktadır. Bu da Siirt merkez ilçede trafik güvenliği dersine sadece erkek polislerin girdiğini göstermektedir.

Araştırmaya katılanların % 60'ı ilköğretim okullarında görev yaparken, % 40'ı ise ortaöğretim okullarında görev yapmaktadır. İlköğretimdeki % 20'lik fark ise polislerden kaynaklanmaktadır. Ortaöğretim kurumlarında trafik güvenliği dersini veren polis bulunmamaktadır. Bu bağlamda, EGM/Jandarma memurları ve KGM/yerel makamların uzmanlarının liselerde (ortaöğretimde) trafik ve güvenlik dersleri vermeleri sağlanabilir. Yüz yüze görüşme yapılan polislerde de bu görüş ağırlık kazanmaktadır. Araştırmaya hem öğretmenlerde, hem de yönetici ve polislerde çok farklı branş ve rütbede katılımcı olduğu dikkat çekmektedir.

Araştırma bulgularına göre okullarda trafik güvenliği dersine 33 sınıf öğretmeni, 14 Beden Eğitimi öğretmeni, 6 Tarih öğretmeni, 3'er Coğrafya, Fen Bilgisi, Fizik, Kimya ve Biyoloji Öğretmeni, 2'şer Matematik ve Sosyal Bilgiler Öğretmeni, 1'er Türk Dili ve Edebiyatı, Rehber Öğretmen ve Felsefe Grubu Öğretmeni olmak üzere 13 farklı branşta öğretmen (bk. Tablo 27) ve 40 çeşitli rütbe ve branşta polis girmektedir (bk. Tablo 33).

Trafik güvenliği eğitimini okullarda genelde sınıf öğretmenleri, bazı durumlarda Beden Eğitimi, Biyoloji, Fen ve Teknoloji, Sağlık Bilgisi ile Sağlık Alanı öğretmenleri ve bazı durumlarda ise yüksek öğrenim görmüş polisler vermektedir. (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:47; MEB, 2010a). Toplam 120 ilköğretim okulunun büyük bir çoğunluğunda 4. ve 5. sınıflarda sınıf öğretmenleri, 6. ve 8. sınıflarda ise, fen bilgisi ve beden eğitimi öğretmenleri trafik dersini okutmaktadırlar (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60).

AB ülkelerinin çok büyük bir çoğunluğunda okullar ve dolayısıyla öğretmenler Trafik Güvenliği Eğitimi okutmaktan sorumludurlar. Trafik güvenliği eğitimi okullarda, polis memurlarıyla işbirliği halinde, esasen okul öğretmenleri tarafından verilir (ROSE 25, 2005:24; bk. Tablo 7). Türkiye’de trafik derslerine girecek “Trafik Öğretmeni” olmadığı için yukarıda sayılan branş öğretmenleri trafik derslerine girebildiği gibi araştırma bulgularına göre diğer derslerin branş öğretmenleri de trafik dersine girebilmektedir.

Araştırmaya katılan öğretmenlerin büyük bir çoğunluğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almadıkları (bk. Tablo 28), polislerin ise yarısının trafik güvenliği eğitimi ile ilgili bir eğitim aldıkları görülmektedir (bk. Tablo 34). Aynı şekilde araştırmaya katılan öğretmenlerin büyük bir çoğunluğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim de almadıkları (bk. Tablo 29), polislerin de %75’inin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları tespit edilmiştir (bk. Tablo 35).

İlköğretim ve ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi çoğunlukla trafik eğitimi alanında herhangi bir özel eğitimi bulunmayan öğretmenler tarafından verilmektedir. Denetim kapsamındaki illerin çoğunda trafik dersine giren öğretmenlerin konuyla ilgili herhangi bir kurs ya da seminere katılmadıkları saptanmıştır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60). “Trafik dersini veren öğretmenler, ne aldıkları ders sayıları ne de içerikleri açısından yeterli şekilde eğitilmemişlerdir” (SweRoad, 2001a:35). Okullarda trafik ve ilkyardım dersleri genel olarak trafik güvenliğine ilişkin eğitim almamış öğretmenler tarafından verilmiştir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:17).

AB’deki ülkelerin çoğunda trafik güvenliği eğitimini veren personelin eğitimi ve bu personele verilen hizmet içi eğitim zayıftır. Bununla birlikte, AB ülkelerinde öğretmen ve polisler verilen trafik güvenliği hizmet içi eğitiminin durumu trafik güvenliği eğitim/öğretiminden çok daha iyi bir durumdadır. İncelenen 7 AB ülkesinde hem öğretmenler hem de polisler için hizmetiçi eğitimin var olduğu ve fakat trafik güvenliği eğitiminin sadece İtalya’da olduğu görülmektedir (European Commission, 2005a; bk. Tablo 13).

Öğretmenlerin eğitim kariyerleriyle bütünleştirilmiş bir trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitimindeki kaliteyi artırmak için önemli öncelikli şartlardan birisidir. Okullarda Trafik ve İlk Yardım Eğitimi derslerini veren öğretmenlerin

eğitimlerine yönelik standartlaşmış bir sistem bulunmamaktadır (MEB, 2002). Bu eğitimlere yönelik standartlaşmış bir sistem olmadığından dolayı trafik dersine girecek veya giren eğitimciler trafik güvenliği eğitimi hakkında yeterli eğitim ve hizmetiçi eğitim alamamaktadırlar.

4.3.2. Trafik Eğitime İlişkin Bulguların Tartışılması

“Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” kanısına polisler, öğretmen ve yöneticilere kıyasla daha fazla katılmakta, öğretmen ve yöneticilerin bir kısmı bu kanıya katılmakla birlikte yöneticilerin büyük bir çoğunluğu bu kanıya katılmamaktadır. Bu bağlamda, “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” kanısına daha fazla katılma durumu polisler arasında görülmektedir (bk. Tablo 46 ve Şekil 32).

Diğer ülkelerden deneyimler, öğretmenler arasında okullarda trafik güvenliği eğitiminin genellikle düşük önceliğe sahip olduğunu göstermektedir (SweRoad, 2001b:21). Uluslar arası olarak, okullarda trafik eğitiminin önemi Birleşmiş Milletlerin 1968 Yol Trafik Sözleşmesi 3. maddesinde “Bu sözleşmeyi imzalayan taraflar tüm okul düzeylerinde sistematik ve sürekli trafik eğitimini sağlamak üzere gerekli adımları atmalılar” şeklinde ifade edilmiştir (unicef.org, 2010; 1968 Yol Trafik Sözleşmesi). Dragutinovic ve Twisk (2006:31) “trafik güvenliği eğitiminin içeriğinin ne olması gerektiği yönünde bir fikir birliği olmasa da okullarda trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkında bir fikir birliği olduğunu vurgulamaktadır”. Elliott (2000) ise trafik güvenliği eğitiminin tüm okulların öğretim programlarına yerleştirilmesinin öğrenci ve öğretmenlerin trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkındaki bilgi ve farkındalıklarını arttıracığını önermiştir.

Öğretmen, polis ve yöneticilerin tümünün bu kanıya yönelik görüşlerinin ortalaması (Madde 2: $\bar{X}$ =2,99; bk. Tablo 42) “Kararsızım”a denk gelmektedir. Tüm katılımcıların “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır” kanısına kararsızım şeklinde görüş bildirdikleri görülmektedir. Bu bağlamda bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi, trafik kültürü oluşmuş sürücü, yaya ve yolcuların yetiştirilmesi okullarda verilecek trafik güvenliği

eğitimi ve trafik eğitiminin 6neminin eğitmenler tarafından daha fazla anlaşılmasıyla m6mk6n olacaktır denilebilir.

“Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır” kanısına polis ve y6neticiler, 6đretmenlere kıyasla daha az katılmakta, polis ve y6neticilerin bir kısmı bu kanıya katılmakla birlikte polis ve y6neticilerin b6y6k bir 6oğunluğu bu kanıya katılmamaktadır. Genel olarak d6ř6n6ld6đ6nde ve karasızlar da değerlendirildiğinde, 6đretmen, polis ve y6neticilerin b6y6k bir 6oğunluğuna g6re trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmamaktadır. (bk. Tablo 47 ve şekil 33).

Trafik g6venliği konusundaki bilinç d6zeyine ilişkin 6ok az 6alışmalar olmasına karşın, bu d6zeyin sınırlı olduğu olduk6a a6ık bir şekilde g6r6lmektedir. Buna politikacılar ve 6st-d6zey karar vericiler, kamu kuruluşları, 6zel teşebb6sler ve kuruluşlar, medya ve halk dâhildir. Medya, trafik g6venliği konusuna b6y6k bir 6ncelik vermemektedir (SweRoad, 2001a:16-17). Bu bağlamda, trafik g6venliği eğitiminde medyadan yeterince yararlanmadığı s6ylenebilir. Neumann-Opitz’e (Neumann-Opitz’den akt. European Commission, 2005a:223) g6re “trafik g6venliği eğitiminin amacı, yol kullanıcılarının g6venli hareket etmelerini kolaylaştırarak trafikte karşılaştıkları risklerin 6stesinden gelmeleri ve trafik ortamında doğru bir şekilde y6nlendirmek i6in yol kullanıcılarını hazırlamaktır. Reklam levhaları, broş6r ve videolar gibi kitle iletişim ara6larını (medyayı) kullanan girişimler bu s6reci destekleyebilir”.

Danimarka, Finlandiya, Fransa, 6rlanda, Letonya ve 6ek Cumhuriyeti gibi 6lkelerde yarı kamu ve kamu kuruluşları trafik g6venliği eğitimi program, eylem ve medyalarının geliştirilmesinde aktif olarak yer alırlar (European Commission, 2005a). AB’de trafik g6venliği eğitiminin geliştirilmesi, materyallerin 6retimi, eylemlerin ve medya kampanyalarının yaygınlaştırılması i6in parasal kaynak sağlayan bir6ok kuruluş bulunmaktadır.

“Trafik eğitimi i6in okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına b6t6n katılımcılar b6y6k bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, 6đretmen, polis ve y6neticilerin b6y6k bir 6oğunluğuna g6re trafik eğitimi i6in okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmamaktadır (bk. Tablo 48 ve şekil 34).

Trafik güvenliği eğitimi için tahsis edilen finansal kaynak okullarda trafik güvenliği eğitiminin etkin uygulanması için önemli öncelikli şartlardan biridir (European Commission, 2005a:45). Her ülkede trafik güvenliğınden birinci derecede sorumlu bir resmi kuruluş olmalıdır. Bu kuruluşun elinde trafik güvenliğini sağlamada kullanılmak üzere gerekli finansal kaynaklar olmalıdır (WHO, 2004). Türkiye’de trafik güvenliği konusunda mevcut finansman çok sınırlıdır ve birçok kuruluş arasında bölünmüştür. Trafik güvenliği eğitimi için finansman kaynakları genellikle başta MEB olmak üzere EGM ve KGM gibi kamu kuruluşlarından sağlanmaktadır (SweRoad, 2001a:20).

AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda trafik güvenliği eğitimi için araştırma ve geliştirme, üretim ve yayım için parasal kaynak Eğitim Bakanlığı başta olmak üzere kamu sektöründen karşılanmaktadır. Trafik güvenliği eğitimi veren ana kuruluşların (özelde okullar ama aynı zamanda polislerin) parası da devlet kurumları tarafından ödenir. Bununla birlikte AB ülkelerinin neredeyse yarısında Ulaşım Bakanlığı trafik güvenliği eğitimi için parasal kaynağı sağlamada önemli bir rol üstlenmektedir (ROSE25 TGE Ülke Raporları ve TGE Öğretim Programı Anketi, 2005; European Commission, 2005a:22; bk. Tablo 11).

“Trafik eğitime aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitime aileler etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir (bk. Tablo 49 ve Şekil 35).

Ailelerin trafik güvenliği eğitiminin verilmesinde hem formel hem de informal olarak daha etkin bir şekilde katılmaları sağlanmalıdır (OECD, 2004:9). Trafik güvenliği eğitim programı, aileleri, akranları ve yol güvenliği ile ilgili diğer önemli kişileri sürece dâhil ve teşvik etmelidir (Catchpole vd., 2004:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7). Öğrencilerin evde uygun ve doğru yol güvenliği mesajları ve becerileri pekiştirmelerine yardım edecek bilgiler aileler ve ilgili kişilere sağlanmalıdır (Saunders ve Miller, 2009:7). Hollanda’da çocukların trafik eğitime aileler de dâhil edilmiş olup, Hollanda Trafik Birliği, okullar ve aileler bir organizasyon içerisinde ve “Trafik Aileleri” projesi çerçevesinde 1995 yılından bugüne kadar çocuklarda ilköğretim seviyesinde trafik bilinci oluşmasına yönelik çalışmalar yapmaktadır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:59-60). Türkiye’de ise

okullarda trafik güvenliği eğitiminde anne ve babaların katılımı ve okul-aile işbirliği çok sınırlıdır (SweRoad, 2001a:35).

Araştırma bulguları da trafik eğitimine ailelerin etkin bir şekilde dâhil edilmediğini göstermektedir. Çocuklar için trafik güvenliği durumu ve eğitiminin gelişebilmesi; çocukların kendilerinin, anne-babaların, öğretmenlerin ve öğretmen adaylarının ve çocukla ilgili sorumluluğu olan tüm yetişkinlerin eğitimin içine alınmasıyla mümkün olacaktır (SweRoad, 2001b:20).

“Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır” kanısına bütün katılımcılar yaklaşık %67 oranında katılmamakta, yaklaşık %17 oranında ise katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmamaktadır (bk. Tablo 50 ve Şekil 36).

Her ülkede trafik güvenliğinden birinci derecede sorumlu bir resmi kuruluş olmalıdır. Bu kuruluş, karar verme, kaynakları kontrol etme ve diğer bütün hükümet sektörleri – eğitim, sağlık, ulaşım, polis – ile koordinasyon sağlama yetki ve sorumluluğunu taşımalıdır (WHO, 2004). “Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) tarafından hazırlanan ve okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik eğitimini düzenleyen Trafik Genel Eğitim Planı (TGEP), 2001 yılında yürürlüğe girmesine karşın Planın uygulanması, izlenmesi ve kurumlar arası koordinasyonunda başarı sağlanamamıştır” (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:16). Benzer şekilde trafik güvenliği çalışmalarında görev alan çok sayıda kamu kuruluşu bulunmakta ayrıca çeşitli özel kuruluşlar da bu sürece katılmaktadır. Katılan ilgili kuruluşların sayısının çok fazla olması, koordinasyon ve işbirliği açısından sorunlara yol açmaktadır. Açıkça belirtilmemiş bir işbirliği ve koordinasyon eksikliği görülmektedir. (SweRoad, 2001a:18). Araştırma bulguları da trafik eğitiminde kurumlar arası koordinasyonun yeterince sağlanmadığını doğrulamaktadır.

“Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Polislerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmazken polislerin öğretmen ve yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bununla birlikte, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir

çoğunluğuna göre trafik eğitimine okul dışında (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmamaktadır (bk. Tablo 51 ve Şekil 37).

Trafik güvenliği eğitim programı hem sınıf içinde hem de sınıf dışında yer almalıdır (Catchpole vd., 2004:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7). Okul dışında trafik güvenliği eylemlerine yönelik toplanan veriler okul dışında trafik güvenliği eğitiminin zayıf bir pozisyonda olduğunu doğrulamaktadır (European Commission, 2005a:50). Bu bağlamda AB ülkelerinde okul dışında trafik güvenliği eğitiminin zayıf olduğu ve süreklilik kazandıramadığı söylenebilir. Araştırma bulguları Türkiye’de de trafik eğitimine okul dışında süreklilik kazandıramadığını doğrulamaktadır.

“Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir (bk. Tablo 52 ve Şekil 38).

AB ülkelerinden Danimarka, Finlandiya, Fransa, İrlanda, Letonya ve Çek Cumhuriyeti gibi ülkelerde yarı kamu kuruluşları (sivil toplum kuruluşları) trafik güvenliği eğitimi program, eylem ve medyalarının geliştirilmesinde aktif olarak yer alırlar (European Commission, 2005a). Türkiye’de ise trafik güvenliği bağlamında özel kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri tarafından yapılan katkılar sınırlıdır ve bunlar özellikle bazı trafik güvenliği bilgileri ve kampanyalarına yönelik kullanılmaktadır (SweRoad, 2001a:20). Araştırmaya katılanlara göre de sivil toplum kuruluşları trafik eğitimi sürecine etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir.

“Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmamaktadır (bk. Tablo 53 ve Şekil 39).

Almanya, İspanya veya İtalya gibi ülkelerde özel kuruluşlar trafik güvenliği eğitimi program, eylem ve medyalarının geliştirilmesinde aktif rol alırlar. Bu kuruluşlardan bazıları trafik güvenliği eğitimi materyallerini kısmen yayımlar ve dağıtırlar (European Commission, 2005a:19-27). İngiltere’de ilköğretim okulları, trafik güvenliği eğitimi öğretim materyalleri için özellikle RoSPA doğrudan düzenli

olarak maddi destek almaktadır (ROSE25 Büyük Britanya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005). Türkiye’de trafik güvenliği konusunda mevcut finansman çok sınırlıdır ve birçok kuruluş arasında bölünmüştür. Trafik güvenliği eğitimi için finansman kaynakları genellikle başta MEB olmak üzere EGM ve KGM gibi kamu kuruluşlarından sağlanmaktadır. Özel kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri tarafından yapılan katkılar ise sınırlıdır (SweRoad, 2001a:20).

Özel kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin mümkün olduğu kadar okullardaki trafik eğitimi sürecine katılması önemlidir. Okullarda trafik eğitiminin başarılı olması için özel kuruluşlar ve işletmeler ile yerel düzeydeki kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri de dâhil olmak üzere bütün ilgili kuruluşların katılımı kampanya ve finansal açıdan sağlanması gerekir.

“Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmamaktadır (bk. Tablo 54 ve Şekil 40).

Okullarda bilimsel bulgulara dayalı trafik güvenliği eğitimi programları ve girişimleri uygulanmalı ve mümkün olduğu durumlarda yerel araştırmalar da dâhil edilmelidir (Saunders ve Miller, 2009:7). Akınoğlu Gür (2002) kişiliğin temel çatısının okul öncesi dönemde oluştuğu göz önüne alınarak trafik eğitiminin, bireyin aile çevresinde edindiği eğitimin yanı sıra, sistematik olarak ve bilimsel tekniklerle desteklenerek, örgün eğitim kapsamında çocuklara verilmesinin gerekliliğini vurgulamıştır. Yol kullanıcılarının eğitimlerinin daha detaylı ve bilimsel olması gerekmektedir. Tüm yol kullanıcılarını çağın gereklerine göre bilimsel verilerle hazırlanmış bir trafik eğitim programı ile nitelikli bir trafik eğitiminden geçirilmesi gerektiği karşımıza çıkmaktadır. Bunların yapılması ise ancak okullarda trafik eğitimi hakkında daha fazla bilimsel araştırma, proje vb. çalışmalar yapmakla mümkündür.

“Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre Trafik

eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmamaktadır (bk. Tablo 55 ve Şekil 41).

Çocuk Trafik Parkları Yönetmeliği ile okul öncesi çocuklara ve ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile il özel idareleri ve belediyelere, ilin ihtiyacına cevap verecek sayıda çocuk trafik eğitim parkı yapma/yaptırma görevi verilmiştir. “Halen birçok ilimizde Çocuk Trafik Eğitim Parklarının hiç bulunmaması... ve parkların yapılmasından sorumlu kurumların konuya yeterince ilgi göstermemeleri, okul çağındaki çocukların uygulamalı eğitimden yeterince yararlanamamalarına sebep olmaktadır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:64). Siirt ilinde de çocuk trafik eğitim parkı bulunmamaktadır. Dolayısıyla trafik dersinde edinilen teorik bilgiler bu eğitim parklarında uygulamaya dönüştürülememektedir. Bir başka anlatımla okullarda uygulamalı trafik eğitimi yeterince yapılamamaktadır.

“Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinin yeterince yararlanılmaktadır” kanısına öğretmen ve yöneticilerin neredeyse yarısı bu kanıya hiç katılmamakla birlikte yaklaşık %20 oranında öğretmen ve yönetici bu görüşe katıldığını bildirmiştir. Öğretmen ve yöneticilere kıyasla polislerin neredeyse yarısı “Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinin yeterince yararlanılmaktadır” kanısına katılmaktadır. Polislerden bu kanıya katılmayanların oranı ise yaklaşık %37’dir. Kararsız katılımcılar da değerlendirildiğinde, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinin yeterince yararlanılmamaktadır (bk. Tablo 56 ve Şekil 42).

Fiilen uygulamanın içerisinde bulunan EGM personelinin trafik eğitimi konusunda sınırlı ölçüde yararlanılmaktadır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60). Diğer AB ülkelerinde olduğu gibi trafik eğitiminde trafik polislerinden etkin bir şekilde yararlanılabilir. Talim ve Terbiye Kurulunun 04.06.2007 tarih ve 111 sayılı Kararında “Trafik güvenliği dersi işlenirken “ders içi faaliyet” kapsamında gerektiğinde tıp doktorları ve trafik polislerinden yararlanılabilir” denmektedir. Fakat bu alanda deneyimli EGM personelinin trafik güvenliği eğitiminde gerektiği ölçüde yararlanılamamıştır. Bu durum trafik eğitiminden beklenen olumlu sonuçların alınmasına engel teşkil etmiştir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:17).

Bununla birlikte araştırmaya katılan polislerin çoğu trafik eğitiminde kendilerinden yeterince yararlandığını düşünmektedir. Bunun bir nedeni, 2010–2011 öğretim yılında kurumlar arası anlaşma gereği Siirt merkez ilçe ilköğretim okullarının neredeyse hepsinde trafik dersine polisler de girmektedir. Buna ek olarak Siirt ilinde trafik eğitimi bağlamında yapılan bilgilendirme ve kampanyalar da dâhil edilince polisler kendilerinden yeterince yararlandığını düşünmektedir.

“Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır (bk. Tablo 57 ve Şekil 43).

Trafik güvenliği eğitiminin trafik eğitimi alanında deneyimli ve alanında uzman eğitmenler tarafından eğitilen öğretmenler tarafından verilmesi gerektiği önerilir. Dragutinovic ve Twisk de (2006) trafik eğitiminin işin uzmanı öğretmenler tarafından verilmesi gerektiğini tasdik eder ve trafik güvenliği eğitiminde öğretmenin mesleki gelişim ve desteğini temel prensip olarak görürler. Uygun trafik güvenliği eğitimi, bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20). Üniversitelerde trafik güvenliği konusunda öğretmen eğitiminde özel hiç bir program bulunmamaktadır. Alanında uzman, yetişmiş trafik eğitmenlerinin yetiştirilmeleri Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmakla ancak sağlanabilir.

4.3.3. Trafik Dersine İlişkin Bulguların Tartışılması

“Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır (bk. Tablo 58 ve Şekil 44).

Her ülke trafik güvenliği eğitimini önemli bulmaktadır ve çoğu ülkede trafik güvenliği eğitimi zorunlu bir ders olarak okutulmaktadır (Dragutinovic ve Twisk, 2006:65). Trafik güvenliği eğitimi, çoğu OECD ülkesinde zorunludur (OECD, 2004).

Abbas vd., (1996:296) “öğrencilerin okullarda sınırlı bir trafik eğitimi aldıklarını, yol güvenliğinin tüm okullarda zorunlu, ayrı ve aşamalı bir ders olması” gerektiğini ifade etmişlerdir. Trafik güvenliği eğitimi, çocukların yeteneklerini, risk farkındalıklarını, tutum ve bilgilerini geliştirmek için düzenli bir şekilde planlanmış ve yenilikçi yüksek kalitede verilerle okul öncesinden başlayarak tüm okul kademelerinde ulusal eğitim programının bir parçası olmalıdır (OECD, 2004; Bouck, 1992:2).

Danimarka’da trafik güvenliği eğitimi, 1947’nin başlarında zorunlu ders olarak okullarda okutulmaya başlandı ve o zamandan beri halen de zorunlu bir ders olarak okutulmaktadır. Finlandiya’da trafik eğitimi, eğitim programına 1954 yılında ilave edildi ve zorunlu yapıldı. Avusturya’da 1992’de trafik güvenliği eğitimi, ilkokullarda 6 yaşından 10 yaşına kadar 4 yıllık bir süre zarfında yılda 10 saat olarak öğretim programının zorunlu bir parçası oldu. 1999 yılında Polonya eğitim sisteminde yapılan köklü reformlardan sonra trafik güvenliği eğitimi, anaokullarında, ilkokul ve ortaokullarda (13–16 yaş arası) zorunlu yapıldı. Trafik güvenliği eğitimi, 1972’den beri Almanya’da okullarda zorunlu olarak okutulmaktadır (European Commission, 2005a:15-18). İsrail’de trafik eğitimi dersleri anaokulundan 12. sınıfa kadar, Bulgaristan’da ise 1 ile 8. sınıflar arasında zorunlu olarak okutulmaktadır. Almanya’da 1969 yılından bu yana trafik eğitimi verilmektedir. 1980 yılından bugüne kadar da ilköğretim okullarında zorunlu trafik dersi okutulmaktadır. Avusturya’da 1960’tan beri tüm okullarda trafik eğitim dersleri yasalar gereği zorunlu olarak verilmektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:59-60).

Her ne kadar AB’deki hiçbir ülkede “Trafik Güvenliği Eğitimi” adında ayrı bir ders olmasa da, kayda değer bir sayıda AB ülkesi okullarda trafik güvenliği eğitiminin zorunlu olduğunu ifade etmişlerdir (European Commission, 2005a:34; bk. Tablo 9). Bu bağlamda 14 AB ülkesinde trafik güvenliği eğitimi okullarda zorunlu, 10 ülkede öğretim programı ile birlikte trafik güvenliği eğitimi kılavuzları da mevcut bir şekilde trafik güvenliği eğitimi zorunlu olarak verilmektedir. 3 AB ülkesinde ise trafik güvenliği eğitimi hem zorunlu hem de öğretim programı mevcuttur (ROSE 25, 2005:35; bk. Tablo 10).

Türkiye’de ise 1996 yılında Karayolları Trafik Kanununda yapılan değişiklik ile trafik güvenliği eğitiminin ilköğretim ve ortaöğretimde zorunlu ders olarak okutulması kabul edilmiştir (Karayolları Trafik Kanunu, 1983:47). Türkiye’de

hâlihazırda Trafik Güvenliği Eğitimi haftada birer saat olmak üzere ilköğretim okullarının 4. ve 5. sınıflarında zorunlu olmakla birlikte resmi trafik güvenliği eğitimi öğretim programları da hazırlanmıştır. İlköğretim 4. ve 5. sınıflarda okutulmakta olan “Trafik Güvenliği” derslerinin öğretim programları birleştirilerek 2012–2013 öğretim yılından itibaren sadece 5. sınıfta haftada 1 ders saatinde uygulanması planlanmaktadır.

Ortaöğretim okullarında ise tüm alanlarda Trafik ve İlk yardım dersi 2007–2008 eğitim-öğretim yılından beri 11. sınıflarda haftada 1 saat zorunlu ders olarak hâlihazırda okutulmaktadır. Talim ve Terbiye Kurulu’nun 20.08.2010 tarih ve 76 sayılı kararı ile ise trafik eğitimi ortaöğretim okullarında 12. sınıflarda haftada 1 saat uygulanmak üzere zorunlu dersler arasında yer alacaktır (MEB, 2010b). Araştırmaya katılan öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre ise trafik güvenliği sadece 4. 5. ve 11. sınıflarda değil, ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır. Bütün katılımcıların bu kana verdikleri cevabın ortalaması (Madde 14: $\bar{X}$ =4,17; bk. Tablo 43) neredeyse “Tamamen Katılıyorum”a denk gelmektedir. Literatür bilgileri de araştırmaya katılanları doğrular niteliktedir. Okullarda, trafik güvenliği eğitiminin uygun müfredatıyla birlikte zorunlu bir ders olarak konulması ve etkin biçimde verilmesi devletin görevidir. Okulların tüm sınıfları için, MEB zorunlu olarak trafik güvenliği eğitimi için çalışmalıdır (SweRoad, 2001b:23).

“Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır” kanısına yöneticilere kıyasla öğretmen ve polislerin çoğu katılmaktadır. Bu bağlamda öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır (bk. Tablo 59 ve Şekil 45).

Yol güvenliği ile ilgili öğrencilerin kullanılabilir bilgi, beceri, tutum, motivasyon ve davranışlarını geliştirmek için öğrenci merkezli, etkileşimli stratejiler kullanılmalı (Saunders ve Miller, 2009:7). Etkileşimli ve öğrenci merkezli olan trafik güvenliği eğitimi, öğretme-öğrenme stratejileri ve deneyimleri en iyi uygulama olarak bilinirler. Trafik güvenliği eğitim programı, öğrenci merkezli (öğretmen merkezli değil) olmalıdır (Catchpole vd., 2004:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7). Trafik güvenliği eğitim programı, öğretim ve öğrenimde katılımcı

(öğrenci) merkezli bir yaklaşım kullandığı zaman daha etkili olacaktır (The National Road Safety Committee, 2008:4-5).

Trafik güvenliği dersine öğretmen ve polisler bizzat girdikleri için bu kanı hakkında öğretmen ve polislerin görüşleri yöneticilere kıyasla daha fazla önem arz etmektedir. Literatüre göre trafik eğitiminde istenilen sonucun elde edilmesi için derslerde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmalıdır. Araştırma bulgularına göre öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır. Tüm katılımcılar için düşünüldüğünde ise Kararsızım şeklinde bir görüş ortaya çıkmaktadır.

“Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” kanısına bütün katılımcıların neredeyse yarısı katılmaktadır. Tüm katılımcılardan kararsız ve katılmayanların oranının da birbirine çok yakın olduğu görülmektedir. Bu kanıya öğretmen ve polislerin, yöneticilere kıyasla daha fazla katıldığı gerçeği de gözden kaçırılmamalıdır (bk. Tablo 60 ve Şekil 46). Trafik dersini veren öğretmen ve polislerin görüşlerine yöneticilere göre daha fazla önem atfedilebilir.

Trafik güvenliği eğitim programı gelişimsel açıdan ve sosyal olarak hedef kitlenin yaşına ve kademesine uygun olmalıdır. Trafik güvenliği eğitim programının içeriği sürekli olarak yol güvenliği hakkındaki mevcut ve daha önceki öğrenme ve kavramalar üzerine bina edilmeli, olumlu ve güvenli gelecek davranışlar sağlamak üzere yeni bilgi önceki bilgilerle ilişkilendirilmelidir. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar görsel olarak hedef yaş grubunun ilgisini çekmelidir (Catchpole vd., 2004:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7). Trafik güvenliği eğitimi öğrencilerin gerçekliklerine ve ihtiyaçlarına duyarlıdır. Bu, trafik güvenliği eğitimi alanındaki gelişmeler ve yeni bilgilerin ışığı altında ders verme yöntemleri ve kursun içeriğinin düzenli olarak güncelleştirilmesini içerdiği gibi eğitici değerlendirme ve düzenli program sistemlerine sahip olmayı da içerir (The National Road Safety Committee, 2008:4-5).

Anılan vd., (2004:561-562) etkili bir trafik eğitimi bağlamında “ilköğretim süresi boyunca trafik eğitimine yönelik verilen ders sayısını artırarak içeriklerinin yeniden düzenlenmesinde yarar olduğunu, yeterli sayıda teorik derslerin yanında, uygulamaların da teoriyi destekler yeterlilikte olması gerektiğini ve program

içerikleri düzenlenirken 1. sınıftan 8. sınıfa kadar olan süreç göz önüne alınarak, homojen bir dağılımın sağlanmasının yararlı” olacağını önermişlerdir. Uygun trafik güvenliği eğitimi; içerikle ilgili, modern yöntem ve malzemelerle ve bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20). Araştırmaya katılan tüm katılımcılar için düşünüldüğünde ise “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” kanısına yönelik Kararsızım şeklinde bir görüş ortaya çıkmaktadır. Trafik güvenliği eğitim programının daha etkili olması için birçok ilke ve yaklaşım öne sürülmüştür. Öne sürülen yaklaşımlar çeşitlilik gösterse de hepsinin vurguladığı bir takım ortak özellikler de söz konusudur. Bunlardan ilki, programın bilişsel, davranışsal (psiko-motor) ve duyuşsal açıdan çocukların yaş ve gelişim özelliklerine ve ilgi ve ihtiyaçlarına daha uygun olarak hazırlanmasıdır.

“Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” kanısına öğretmen, polis ve yöneticilerin tümünün katılma ve katılmama oranının neredeyse birbirine eşit olduğu görülmektedir. Polislerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmazken polislerin bu kanıya öğretmen ve yöneticilere kıyasla daha fazla katıldığı görülmektedir. Bununla birlikte öğretmen ve yöneticilerin ise polislerle kıyasla bu kanıya daha fazla katılmadıkları görülmektedir (bk. Tablo 61 ve Şekil 47).

Anılan vd., (2004:561-562) ilköğretim öğrencilerinin trafik eğitimi ile ilgili 80 ders gibi oldukça sınırlı sayıda ders aldıklarını ve etkili bir trafik eğitimi bağlamında “ilköğretim süresi boyunca trafik eğitimine yönelik verilen ders sayısını artırarak içeriklerinin yeniden düzenlenmesinde yarar olacağını önermişlerdir. Abbas vd., (1996:296) “öğrencilerin okullarda sınırlı bir trafik eğitimi aldıklarını” ifade etmişlerdir. Araştırmaya katılan tüm katılımcılar için düşünüldüğünde ise “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir” kanısına yönelik Kararsızım şeklinde bir görüş ortaya çıkmaktadır.

“Trafik güvenliği dersi veren eğitimcilerle (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir” kanısına öğretmen, polis ve yöneticilerin tümünün neredeyse yarısı katılmamaktadır. Bu kanıya tüm katılımcıların yaklaşık aynı oranda kararsızım şeklinde görüş bildirdikleri görülmektedir. Bununla birlikte öğretmen ve polislerin

ise yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir (bk. Tablo 62 ve Şekil 48).

Trafik güvenliği eğitiminin trafik eğitimi alanında deneyimli ve alanında uzman eğitmenler tarafından eğitilen öğretmenler tarafından verilmesi gerektiği önerilir. Dragutinovic ve Twisk de (2006) trafik eğitiminin işin uzmanı öğretmenler tarafından verilmesi gerektiğini tasdik eder ve trafik güvenliği eğitiminde öğretmenin mesleki gelişim ve desteğini temel prensip olarak görürler. Uygun trafik güvenliği eğitimi, bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20). Abbas vd., (1996:296) trafik eğitimi ile ilgili eğitmenlerin planlı ve sürekli eğitilmelerinin trafik güvenliği bağlamında eğitmenlerin kendilerine yüklenen misyonu etkili ve yeterli bir biçimde yerine getirmeleri için mutlak bir gereklilik olduğunu ifade etmektedirler.

Öğretmenlerin eğitim kariyerleriyle bütünleştirilmiş bir trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitimindeki kaliteyi artırmak için önemli öncelikli şartlardan birisidir. AB ve Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi alanında eğitimli öğretmen eksikliği bulunduğundan genelde diğer derslerin öğretmenleri veya polisler bu eğitimi vermektedirler. Genel olarak AB’deki ülkelerin çoğunda trafik güvenliği eğitimini veren personelin eğitimi zayıftır. AB’deki çoğu ülkede polisler trafik güvenliği eğitiminde önemli bir rol oynarlar. Fakat sadece 7 ülkede polis adaylarına trafik güvenliği eğitim öğretimi/eğitimi verilmektedir. Aynı şekilde bu araştırmada detaylı olarak incelenen 7 AB ülkesinde hem öğretmenler hem de polisler için hizmetiçi eğitimin var olduğu ve fakat trafik güvenliği eğitim/öğretiminin sadece İtalya’da olduğu görülmektedir (European Commission, 2005a; bk. Tablo 13).

Türkiye’de Eğitim fakülteleri Sınıf Öğretmenliği Bölümlerindeki öğretmen adayları 4. sınıf 2. dönemde haftada iki saat zorunlu “Sağlık ve Trafik Eğitimi” dersi adında trafik eğitimi almaktadırlar (kku.edu.tr, 2011). Bazı üniversitelerde ise trafik eğitimi, 4. sınıf 1. dönemde “Trafik ve İlk Yardım” dersi adında haftada iki saat zorunlu olarak verilmektedir (egitim.uludag.edu.tr, e.t. 2011a). Üniversitelerin Beden Eğitimi ve Spor Bölümlerinde ise 1. sınıf 2. dönemde 1 saat teorik 2 saat uygulamalı olarak “Sağlık Bilgisi ve İlk Yardım” dersi okutulmaktadır (egitim.uludag.edu.tr, 2011b). Amir olacak polis adayları için Polis Akademisinin 1. sınıf 2. dönemde “Trafik Hukuku” ve 2. sınıf 1. dönemde de “Trafik Yönetimi ve Denetimi” adlı

dersler okutulmakta ve söz konusu dersler haftada 2 saat süreyle verilmektedir. Polis Meslek Yüksek Okullarında ise verilen 2 yıllık eğitim döneminde “Temel Trafik Bilgisi” dersi polis adaylarına 2. sınıf 1. dönemde haftada 2 saat toplamda 28 saat okutulmaktadır (pa.edu.tr; pmyo.pa.edu.tr, 2011).

Trafik güvenliği konusunda öğretmen eğitiminde herhangi bir yüksek öğretim programı bulunmamaktadır. Gelecekte trafik güvenliği eğitimi verecek öğretmenlerinin trafik güvenliği eğitimi ve öğretimi konusunda üniversitelerde veya başka eğitim kuruluşlarında bir alt program ya da herhangi bir ders bulunmamaktadır (SweRoad, 2001a:35). Okullarda Trafik ve İlk Yardım Eğitimi derslerini veren öğretmenlerin eğitimlerine yönelik standartlaşmış bir sistem bulunmamaktadır (MEB, 2002).

İlköğretim ve ortaöğretimde trafik güvenliği eğitimi çoğunlukla trafik eğitimi alanında herhangi bir özel eğitimi bulunmayan öğretmenler tarafından verilmektedir. Denetim kapsamındaki illerin çoğunda trafik dersine giren öğretmenlerin konuyla ilgili herhangi bir kurs ya da seminere katılmadıkları saptanmıştır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60). “Trafik dersini veren öğretmenler, ne aldıkları ders sayıları ne de içerikleri açısından yeterli şekilde eğitilmemişlerdir” (SweRoad, 2001a:35). Trafik polislerine istenilen düzeyde eğitim verilememektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:83). Bu bağlamda araştırma bulgularına göre de araştırmaya katılan öğretmenlerin büyük bir çoğunluğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almadıkları (bk. Tablo 28), polislerin ise yarısının trafik güvenliği eğitimi ile ilgili bir eğitim aldıkları görülmektedir (bk. Tablo 34).

“Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır (bk. Tablo 63 ve Şekil 49).

Abbas vd., (1996:296) “yol güvenliği eğitiminin tüm okullarda zorunlu, ayrı ve aşamalı bir ders olması” gerektiğini ifade etmişlerdir. Elliott (2000) ilkokullarda trafik güvenliği eğitiminin tamamıyla öğretim programları içinde bütünleştirilerek verilmesi gerektiğini, buna karşın ortaokullarda ise trafik güvenliği eğitimine sağlık eğitimi öğretim programı içinde yer verilebileceğini ifade etmiştir.

Avrupa Birliğindeki 25 ülkenin hiç birinde “Trafik Güvenliği Eğitimi” adında ayrı bir dersin olmadığını öncelikle belirtmek gerekir. Fakat AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda trafik güvenliği eğitimi, en azından belirli yaş grupları için, diğer derslerin bir parçası olarak verilmektedir.

Örneğin Büyük Britanya’da ilköğretim okullarında trafik güvenliği eğitimi zorunlu olmamakla birlikte trafik güvenliği eğitimi resmi öğretim programı da bulunmamaktadır. Fakat 1994 yılında ilköğretim öğrencileri için trafik güvenliği eğitimi Kılavuzu/Eğitimsel İlkeler hazırlanmıştır. İlköğretimde trafik güvenliği eğitimi hem ayrı bir derstir hem de diğer dersler ile bütünleştirilmiştir. Fakat bu durum sadece 7–10 yaş grubu öğrenciler için geçerlidir. 10–14 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi diğer dersler ile bütünleştirilmiştir ve fakat yine 14–15 yaş grubu öğrenciler için trafik güvenliği eğitimi hem ayrı bir derstir hem de diğer dersler ile bütünleştirilmiştir (ROSE25 Büyük Britanya TGE Ülke Raporu ve TGE Öğretim Program Anketi 2005; European Commission, 2005a).

Türkiye’de okullarda “Trafik Bilgisi” adı altında ayrı bir ders olarak trafik güvenliği eğitimine ilk defa 1992 yılında seçmeli ders olarak ortaöğretimde başlanmıştır. Daha önceki yıllarda ise trafik güvenliği eğitimi ayrı bir ders olarak değil de diğer dersler özellikle Hayat Bilgisi, Sosyal Bilgiler v.b derslerle bütünleştirilerek verilmiştir. AB ülkeleri ve Türkiye’ye baktığımızda trafik güvenliği eğitiminin genelde okullarda diğer derslerle bütünleştirilerek verildiği, AB’nin aksine Türkiye’de 4. 5. ve 11. sınıflarda trafik eğitiminin ayrı bir ders olarak verildiği görülmektedir.

AB’deki ülkelerde ve Türkiye’de trafik güvenliği eğitiminin diğer çeşitli dersler içinde veya bütünleştirilerek verilmeye çalışılması, OECD (2004) raporunda trafik güvenliği eğitimi için belirtilen “bütüncül bir yaklaşımı” açıkça desteklemektedir. Fakat bununla birlikte, bütüncül yaklaşımın veya trafik güvenliği eğitiminin diğer derslerle bütünleştirilmesinin bazı riskleri de vardır. Trafik güvenliği eğitimi ayrı bir ders olmadığı ve çeşitli dersler içinde bütünleştirildiği zaman, öğretmenler zorunlu derslere daha öncelik vermekte ve yalnızca trafik güvenliği eğitimi için hiçbir öğretmen sorumluluk almamaktadır. Bu durumda ise trafik güvenliği eğitimi diğer derslere nazaran kolayca daha ikincil bir duruma

bırakılabilmektedir. Dolayısıyla okullarda trafik güvenliği eğitimi, öğretmenlerin bireysel ilgi ve tercihi ve kendilerinin gösterdiği çabaya kalmaktadır.

Avrupa ülkelerinden edinilen deneyimler, trafik güvenliği dersinin ilgili yasa ve yönetmeliklerle müfredat programlarında yer alması gerektiğini göstermektedir. Trafik güvenliği dersi kendi başına ayrı bir ders olarak verilebileceği gibi, sosyal ve sağlık derslerinin bir parçası olarak bu dersler içinde bütünleştirilerek de verilebilir. Bu iki modelde birçok deneyim bulunmaktadır, birini diğerinden ayırmak çok da olası değildir. Trafik güvenliği eğitimi ana dil gibi mevcut bir kısım derslerin içinde de bütünleştirilebilir. Erken yaşlar için bu son yaklaşım, iyi bir fikir de olabilir. Ancak her durumda varılması gereken bir nokta, trafik güvenliği eğitiminin diğer eğitim ve faaliyet konularıyla bağlanması gerektiğidir. Burada dikkat edilmesi gereken, diğer konular arasında, trafik güvenliğinin kaybolmamasıdır (SweRoad, 2001b:23).

“Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” kanısına öğretmen ve yöneticilerin neredeyse yarısı katılmamaktadır. Öğretmen ve yöneticilere kıyasla polislerin ise büyük bir çoğunluğu bu kanıya katılmamaktadır. Bu kanıya yöneticiler katılıyorum şeklinde görüş bildirirken öğretmen ve polislerin kararsız oldukları görülmektedir (bk. Tablo 64 ve Şekil 50).

Trafik güvenliği eğitiminin trafik eğitimi alanında deneyimli ve alanında uzman eğitmenler tarafından eğitilen öğretmenler tarafından verilmesi gerektiği önerilir. Dragutinovic ve Twisk de (2006) trafik eğitiminin işin uzmanı öğretmenler tarafından verilmesi gerektiğini tasdik eder ve trafik güvenliği eğitiminde öğretmenin mesleki gelişim ve desteğini temel prensip olarak görürler. Uygun trafik güvenliği eğitimi, bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20). Karayolu güvenliğiyle ilgili meslek sahibi kişilerin rolü sınıf öğretmenini teşvik etmek ve desteklemektir. Okullarda karayolu güvenliği eğitimi verilmesi öğretmenlerin sorumluluğunda olmalıdır. Çünkü onlar, çocukların neleri öğrenmeye hazır olduklarını teşhis etme, çocukların bilgilerini, yeteneklerini ve kavrayışlarını geliştirmelerine yardım edecek öğrenim deneylerini hazırlama ve öncülük etme ve öğrencilerinin gelişmelerini sınama ve değerlendirme yeteneklerine sahiptirler (EGM, 2001:47).

Avrupa Birliği'nde polis, trafik güvenliği eğitiminin bir parçası olarak pratik beceriler eğitiminin verilmesinde önemli bir rol oynar. AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda polis memurlarının aktif katılımının trafik güvenliği eğitim için önemli desteklerden biri olduğu görülecektir (bk. Tablo 8). Türkiye'de de okullarda verilen karayolu trafik güvenliği eğitimine polisler aktif bir şekilde katkıda bulunmaktadır. Bazı illerin okullarında trafik dersine öğretmen olarak polisler girmektedirler. Yaklaşık 46 il'de 758 trafik personeli okullardaki trafik konulu derslere eğitici olarak girmişlerdir (trafik.gov.tr, 2011). 2010–2011 öğretim yılında Siirt merkez ilçe ilköğretim okullarının neredeyse hepsinde de polisler öğretmen olarak trafik güvenliği dersine girmektedirler.

Avrupa Komisyonu, EU MERIT Projesi (European Commission, 2005b) ile trafik güvenliği eğitmenlerinin yerine getirmesi gereken standartlar için birçok önerilerde bulunmuştur. Trafik eğitimi veren diğer branş öğretmenlerinin veya polis memurlarının EU MERIT Projesi'nde sayılan özelliklerin hepsine birden sahip olmalarını beklemek çok gerçekçi olmayacaktır. Bu bağlamda örneğin, polis memurları, özellikle de trafik polisleri, etkili bir trafik güvenliği eğitimi için gerekli olan teknik beceri ve bilgilere sahip olabilir ve fakat bir eğitmen olarak düşünüldüğünde trafik polisleri öğretmenlik için gerekli pedagojik formasyonu almadıklarından dolayı deneyimsiz ve etkisiz olabilirler. Bu bağlamda eğitimcilerin eğitimi kursu ile veya hizmet içi eğitimlerle bu eksiklik giderilebilir. Aynı durum öğretmenler için de söz konusudur. Öğretmenler de yeterli bir eğitmen olmalarının yanında trafikle ilgili teknik bilgi ve becerilere sahip olmayabilirler. Bu bağlamda aynı şekilde öğretmenler için de eğitimcilerin eğitimi kursu ile veya hizmet içi eğitimlerle bu eksiklikler giderilebilir.

“Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Öğretmen ve yöneticilere nazaran polislerin bu kanıya daha fazla katılmadıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğu trafik güvenliğinin ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmasına katılmamaktadır (bk. Tablo 65 ve Şekil 51).

Her ülke trafik güvenliği eğitimini önemli bulmaktadır ve çoğu ülkede trafik güvenliği eğitimi zorunlu bir ders olarak okutulmaktadır (Dragutinovic ve Twisk,

2006:65). Trafik güvenliği eğitimi, çoğu OECD ülkesinde zorunludur (OECD, 2004). Abbas vd., (1996:296) “öğrencilerin okullarda sınırlı bir trafik eğitimi aldıklarını, yol güvenliğinin tüm okullarda zorunlu, ayrı ve aşamalı bir ders olması” gerektiğini ifade etmişlerdir. Trafik güvenliği eğitimi, çocukların yeteneklerini, risk farkındalıklarını, tutum ve bilgilerini geliştirmek için düzenli bir şekilde planlanmış ve yenilikçi yüksek kalitede verilerle okul öncesinden başlayarak tüm okul kademelerinde ulusal eğitim programının bir parçası olmalıdır (OECD, 2004; Bouck, 1992:2).

Öğretmen, polis ve yöneticilerin tümü bu kanıya Katılmıyorum şeklinde görüş bildirmişlerdir. Diğer yandan “Trafik güvenliği dersi ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına bütün katılımcıların verdikleri cevabın ortalamasının (Madde 14: $\bar{X}=4,17$; bk. Tablo 43) “Tamamen Katılıyorum’a çok yakın bir değer olduğu görülmektedir. Literatür bilgileri de araştırmaya katılanları doğrular niteliktedir. Okullarda, trafik güvenliği eğitiminin uygun müfredatıyla birlikte zorunlu bir ders olarak konulması ve etkin biçimde verilmesi devletin görevidir. Okulların tüm sınıfları için, MEB zorunlu olarak trafik güvenliği eğitimi için çalışmalıdır (SweRoad, 2001b:23).

“Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğuna göre trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterli değildir (bk. Tablo 66 ve Şekil 52).

Trafik eğitimi veren eğitimcilerin aldıkları eğitim ve hizmet içi eğitimlerin yanı sıra trafik güvenliği eğitimi için öğretim kaynaklarının mevcudiyeti ve trafik güvenliği eğitimi için tahsis edilen finansal kaynak okullarda trafik güvenliği eğitiminin uygulanması için diğer önemli öncelikli şartlardan biridir. Milli Eğitim Bakanlığı’na göre Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersinin 15 maddeden oluşan genel amaçları doğrultusunda, bu amaçların gerçekleştirilebilmesi ve davranışa dönüştürülebilmesi için, bağımsız bir program haline getirilmesi, süre ve olanaklarının artırılması, çevresel desteğin, materyallerin yeterince sağlanması, uygulamaya dönüştürülmesi gerekmektedir (MEB, 1997).

Okullardaki iyileştirilmiş trafik güvenliği eğitiminin özellikle uzun-vadeli perspektifte güvenlik durumu üzerinde olumlu etkisi olacaktır. Bu nedenle,

müfredatın uygun şekilde uyarlanması, öğretmenlerin yeterli düzeyde eğitilmesi ve iyi eğitim materyallerinin hazırlanması acildir (SweRoad, 2001a:50). Diğer ülkelerden deneyimler, öğretmenler arasında okullarda trafik güvenliği eğitiminin genellikle düşük önceliğe sahip olduğunu göstermektedir. Bu durum öğrenciler ve öğretmenler için kullanıma yönelik gerçek ve güdüleyici eğitim materyallerinin bulunmayışından kaynaklanmaktadır (SweRoad, 2001b:21).

AB ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de de Milli Eğitim Bakanlığı başta olmak üzere Ulaştırma Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı vb. bakanlıklar trafik güvenliği eğitimi için parasal kaynak sağlamaktadırlar. Örneğin, Fransa, İtalya ve Slovenya’da okullarda trafik güvenliği eğitiminin organizasyonu ve materyaller için Eğitim Bakanlığı çok ciddi bütçeler sağlamaktadır (European Commission, 2005a). Çoğu AB ülkesinde Ulaştırma Bakanlığı trafik güvenliği eğitimi konusunda Eğitim Bakanlığının yanında ikincil önemli rolü oynar. Macaristan, Avusturya (Trafik Güvenliği Fonu - VSF), Hollanda, Almanya, Fransa, İtalya ve Yunanistan’da Ulaştırma Bakanlığı trafik güvenliği eğitimi program geliştirmeyi, materyalleri ve araştırmaları finanse eder (European Commission, 2005a:19-27). Trafik güvenliği eğitimi kaynak ve materyaller öğrenci yaş grubuna uygun çağdaş uyarıcı bilgi ve materyaller içermeli. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar görsel olarak hedef yaş grubunun ilgisini çekmeli (Catchpole vd., 2004:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7).

Çoğu AB ülkesi okullarda trafik güvenliği eğitiminin zorunlu olduğunu ve trafik güvenliği eğitimi ile ilgili öğretim programları ve/veya kılavuzların/eğitimsel ilkelerin hazırlandığını rapor etmişlerdir (bk. Tablo 9). 14 AB ülkesinde trafik güvenliği eğitimi okullarda zorunlu, 10 ülkede öğretim programı ile birlikte trafik güvenliği eğitimi kılavuzları da mevcut bir şekilde trafik güvenliği eğitimi zorunlu olarak verilmektedir. 3 AB ülkesinde ise trafik güvenliği eğitimi hem zorunlu hem de öğretim programı mevcut fakat trafik güvenliği eğitimi kılavuzu bulunmamaktadır (bk. Tablo 10).

Türkiye’de ise anaokullarında trafik güvenliği eğitimi materyali çok çeşitli olmamakla birlikte anaokullarında genelde trafik eğitim seti kullanılmaktadır. İlköğretim 4. ve 5. sınıflar için Trafik Güvenliği ders kitapları, öğrenci çalışma kitapları ve öğretmen kılavuz kitapları, Ortaöğretim 11. sınıflar için ise Trafik ve İlk

Yardım kitabı ve bu dersler için trafik eğitimi öğretim programı mevcut olup Milli Eğitim Bakanlığınca hazırlanmıştır. İlköğretim ve ortaöğretim öğrencileri için diğer bütün ders kitaplarında olduğu gibi trafik güvenliği ders kitapları da 2003–2004 yılından beri her yıl devlet tarafından tüm öğrencilere ücretsiz dağıtılmaktadır (yayim.meb.gov.tr, 2011). Bununla birlikte, araştırmaya katılan öğretmen, polis ve yöneticiler tarafından trafik eğitimi konusundaki eksikliklere yönelik en fazla öne sürülen eksiklik trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç, teknolojik donanım ve materyal eksikliğidir. Buna görsel materyal eksikliği de eklenebilir. Bir öğretmen bu durumu “Öğrencilerin ilgisini arttırıcı materyal eksikliğinden ve öğrencinin ilgisi yeterince çekilemediği için öğrenci dersi önemsemiyor” şeklinde ifade etmiştir.

“Trafik güvenliği dersini veren eğitimciler (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Öğretmen, polis ve yöneticilerden kararsızım şeklinde görüş bildirenlerin oranı da neredeyse aynıdır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersini veren eğitimciler (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterli değildir (bk. Tablo 67 ve Şekil 53).

Öğretmenlerin eğitim kariyerleriyle bütünleştirilmiş bir trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitimindeki kaliteyi arttırmak için önemli öncelikli şartlardan birisidir. Okullarda Trafik ve İlk Yardım Eğitimi derslerini veren öğretmenlerin eğitimlerine yönelik standartlaşmış bir sistem bulunmamaktadır (MEB, 2002). Bu eğitimlere yönelik standartlaşmış bir sistem olmadığından dolayı trafik dersine girecek veya giren eğitimciler trafik güvenliği eğitimi hakkında yeterli hizmetiçi eğitim alamamaktadırlar.

Denetim kapsamındaki illerin çoğunda trafik dersine giren öğretmenlerin konuyla ilgili herhangi bir kurs ya da seminere katılmadıkları saptanmıştır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60). “Trafik dersini veren öğretmenler, ne aldıkları ders sayıları ne de içerikleri açısından yeterli şekilde eğitilmemişlerdir” (SweRoad, 2001a:35). Trafik polislerine istenilen düzeyde eğitim verilememektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:83). Araştırmaya katılan öğretmenlerin büyük bir çoğunluğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları (bk. Tablo 29), polislerin de %75’inin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları tespit edilmiştir (bk. Tablo 35).

AB'deki ülkelerin çoğunda trafik güvenliği eğitimini veren personele verilen hizmet içi eğitim zayıftır. Bununla birlikte, AB ülkelerinde öğretmen ve polisler verilen trafik güvenliği hizmet içi eğitiminin durumu trafik güvenliği eğitim/öğretiminden çok daha iyi bir durumdadır. İncelenen 7 AB ülkesinde hem öğretmenler hem de polisler için hizmetiçi eğitimin var olduğu görülmektedir (European Commission, 2005a; bk. Tablo 13).

“Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Polis ve yöneticilerden bu kanıya tamamen katılıyorum şeklinde görüş bildiren bulunmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğu trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir kanısına katılmamaktadır (bk. Tablo 68 ve Şekil 54).

Abbas vd., (1996:296) “yol güvenliği eğitiminin tüm okullarda zorunlu, ayrı ve aşamalı bir ders olması” gerektiğini ifade etmişlerdir. Elliott (2000) ilkokullarda trafik güvenliği eğitiminin tamamıyla öğretim programları içinde bütünleştirilerek verilmesi gerektiğini, buna karşın ortaokullarda ise trafik güvenliği eğitime sağlık eğitimi öğretim programı içinde yer verilebileceğini ifade etmiştir.

Avrupa Birliğindeki 25 ülkenin hiç birinde “Trafik Güvenliği Eğitimi” adında ayrı bir dersin olmadığını öncelikle belirtmek gerekir. Fakat AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda trafik güvenliği eğitimi, en azından belirli yaş grupları için, diğer derslerin bir parçası olarak verilmektedir. AB'deki bazı ülkelerde trafik güvenliği eğitimi diğer çeşitli dersler içinde veya bütünleştirilerek vermeye çalışılmakta. Bu uygulamalar, OECD (2004) raporunda trafik güvenliği eğitimi için belirtilen “bütüncül bir yaklaşımı” açıkça desteklemektedir.

Türkiye’de de okullarda “Trafik Bilgisi” adı altında ayrı bir ders olarak trafik güvenliği eğitime ilk defa 1992 yılında seçmeli ders olarak ortaöğretimde başlanmıştır. Daha önceki yıllarda ise trafik güvenliği eğitimi ayrı bir ders olarak değil de diğer dersler özellikle Hayat Bilgisi, Sosyal Bilgiler v.b derslerle bütünleştirilerek verilmiştir. Fakat bununla birlikte, bütüncül yaklaşımın veya trafik güvenliği eğitiminin diğer derslerle bütünleştirilmesinin bazı riskleri de vardır. Trafik güvenliği eğitimi ayrı bir ders olmadığı ve çeşitli dersler içinde bütünleştirildiği zaman, öğretmenler zorunlu derslere daha öncelik vermekte ve yalnızca trafik

güvenliği eğitimi için hiçbir öğretmen sorumluluk almamaktadır. Bu durumda ise trafik güvenliği eğitimi diğer derslere nazaran kolayca daha ikincil bir duruma bırakılabilmektedir. Dolayısıyla okullarda trafik güvenliği eğitimi, öğretmenlerin bireysel ilgi ve tercihine ve kendilerinin gösterdiği çabaya kalmaktadır.

Avrupa ülkelerinden edinilen deneyimler, trafik güvenliği dersinin ilgili yasa ve yönetmeliklerle müfredat programlarında yer alması gerektiğini göstermektedir. Trafik güvenliği dersi kendi başına ayrı bir ders olarak verilebileceği gibi, sosyal ve sağlık derslerinin bir parçası olarak bu dersler içinde bütünleştirilerek de verilebilir. Bu iki modelde birçok deneyim bulunmaktadır, birini diğerinden ayırmak çok ta olası değildir. Trafik güvenliği eğitimi ana dil gibi mevcut bir kısım derslerin içine de entegre edilebilir. Erken yaşlar için bu son yaklaşım, iyi bir fikir de olabilir. Ancak her durumda varılması gereken bir nokta, trafik güvenliği eğitiminin diğer eğitim ve faaliyet konularıyla bağlanması gerektiğidir. Burada dikkat edilmesi gereken, diğer konular arasında, trafik güvenliğinin kaybolmamasıdır (SweRoad, 2001b:23). Öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğunun trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir kanısına katılmamasının nedeni trafik güvenliği dersinin diğer dersler içinde kaybolacağı endişesinden kaynaklanabilir.

“Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamakta, %23 oranında ise katılmaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğu trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır kanısına katılmamaktadır (bk. Tablo 69 ve Şekil 55).

Her ülke trafik güvenliği eğitimini önemli bulmaktadır ve çoğu ülkede trafik güvenliği eğitimi zorunlu bir ders olarak okutulmaktadır (Dragutinovic ve Twisk, 2006:65). Trafik güvenliği eğitimi, çoğu OECD ülkesinde zorunludur (OECD, 2004). Abbas vd., (1996:296) “öğrencilerin okullarda sınırlı bir trafik eğitimi aldıklarını, yol güvenliğinin tüm okullarda zorunlu, ayrı ve aşamalı bir ders olması” gerektiğini ifade etmişlerdir. Trafik güvenliği eğitimi, çocukların yeteneklerini, risk farkındalıklarını, tutum ve bilgilerini geliştirmek için düzenli bir şekilde planlanmış ve yenilikçi yüksek kalitede verilerle okul öncesinden başlayarak tüm okul kademelerinde ulusal eğitim programının bir parçası olmalıdır (OECD, 2004; Bouck, 1992:2).

Her ne kadar AB'deki hiçbir ülkede “Trafik Güvenliği Eğitimi” adında ayrı bir ders olmasa da, kayda değer bir sayıda AB ülkesi okullarda trafik güvenliği eğitiminin zorunlu olduğunu ifade etmişlerdir (European Commission, 2005a:34; bk. Tablo 9). Bu bağlamda 14 AB ülkesinde trafik güvenliği eğitimi okullarda zorunlu, 10 ülkede öğretim programı ile birlikte trafik güvenliği eğitimi kılavuzları da mevcut bir şekilde trafik güvenliği eğitimi zorunlu olarak verilmektedir. 3 AB ülkesinde ise trafik güvenliği eğitimi hem zorunlu hem de öğretim programı mevcuttur (ROSE 25, 2005:35; bk. Tablo 10).

Araştırmaya katılan öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğunun trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır kanısına katılmamakta ve tüm katılımcıların büyük bir çoğunluğuna göre de trafik güvenliği sadece 4. 5. ve 11. sınıflarda değil, ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır. Bütün katılımcıların “Trafik güvenliği dersi ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına verdikleri cevabın ortalaması (Madde 14: $\bar{X} = 4,17$; bk. Tablo 43) neredeyse “Tamamen Katılıyorum” dur. Literatür bilgileri de araştırmaya katılanları doğrular niteliktedir. Okullarda, trafik güvenliği eğitiminin uygun müfredatıyla birlikte zorunlu bir ders olarak konulması ve etkin biçimde verilmesi devletin görevidir. Okulların tüm sınıfları için, MEB zorunlu olarak trafik güvenliği eğitimi için çalışmalıdır (SweRoad, 2001b:23).

“Trafik güvenliği dersine giren eğitimciler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmakta, yaklaşık %33 oranında ise katılmamaktadır. Bu kanıya öğretmen ve yöneticiye kıyasla, polislerin daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen ve yöneticiler, trafik güvenliği dersine giren eğitimcilerin (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağladığı konusunda Kararsız, polisler ise trafik güvenliği dersine giren eğitimcilerin (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağladığını düşünmektedir (bk. Tablo 70 ve Şekil 56).

Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Programının “Açıklamalar” bölümünün 9. maddesinde, bu dersi okutmakta olan öğretmenlerin Türkçe, Resim ve Beden Eğitimi öğretmenleriyle işbirliği içinde olması önerilmektedir. Şu halde trafik konusu gerek

öğretmenler arasında yıllık plan düzeyinde yapılan işbirlikleriyle gerekse de belirli gün ve haftalar kapsamındaki etkinliklerle başta Türkçe, Resim, Beden Eğitimi, İş Eğitimi ve Müzik olmak üzere diğer derslerin de zaman zaman gündeminde yer alabilmektedir (Şenşekerci ve Türkan, 2003).

“Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmamaktadır. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmamaktadır (bk. Tablo 71 ve Şekil 57).

Etkili bir trafik güvenliği eğitim programı, uygun takviye etkinliklerle dönemler arasında yol güvenliği mesajlarını pekiştirmek üzere sınıf öğretmenleri için araç ve gereçleri kapsamalıdır (Department of Transport and Main Roads, 2009). Trafik güvenliği eğitimi için Hırvatistan’da özel bütçe ayrılmakta ve Litvanya’da ise trafik güvenliği eğitimi için gerekli teknolojik araç-gereçlerin olduğu özel sınıflar bulunmaktadır (Dragutinovic ve Twisk, 2006:34). Öğretmen, polis ve yöneticiler tarafından trafik eğitimi konusundaki eksikliklere yönelik en çok öne sürülen eksikliklerden biri de trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç, teknolojik donanım ve materyal eksikliğidir. Buna görsel materyal eksikliği ve trafik eğitiminde görselliğin yeterince kullanılmaması da eklenebilir. Bir öğretmen bu durumu “Öğrencilerin ilgisini arttırıcı materyal eksikliğinden ve öğrencinin ilgisi yeterince çekilemediği için öğrenci dersi önemsemiyor” şeklinde ifade etmiştir.

“Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda yöneticilere kıyasla, öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur (bk. Tablo 72 ve Şekil 58).

Elliott’a (2000) göre trafik güvenliği eğitimi programlarının ulaşmayı hedeflediği güvenli davranışları açık bir şekilde tanımlamaları gerekmektedir. Hedeflenen bu güvenli davranışlardan biri de farklı yaş gruplarındaki çocuklarda geliştirilebilecek yeteneklerin düzeyine karar verebilmesidir. Trafik güvenliği eğitim programı gelişimsel açıdan ve sosyal olarak hedef kitlenin yaşına ve kademesine uygun olmalıdır. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar 5 yaş için

uygun olandan daha fazla uyarıcı materyaller (video materyalleri gibi) veya bilgi ve içerikler (istatistikler gibi) içermemeli, kaynaklar yaş grubuna uygun çağdaş uyarıcı bilgi ve materyaller içermelidir. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar görsel olarak hedef yaş grubunun ilgisini çekmelidir (Catchpole vd., 2004,:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7).

Trafik güvenliği eğitim programının daha etkili olması için birçok ilke ve yaklaşım öne sürülmüştür. Öne sürülen yaklaşımlar çeşitlilik gösterse de hepsinin vurguladığı bir takım ortak özellikler de söz konusudur. Bunlardan ilki, programın bilişsel, davranışsal (psiko-motor) ve duyuşsal açıdan çocukların yaş ve gelişim özelliklerine ve ilgi ve ihtiyaçlarına daha uygun olarak hazırlanmasıdır.

“Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istedik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersi, öğrencilere istedik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır (bk. Tablo 73 ve Şekil 59).

Global Yol Güvenliği Ortaklığı'na (2001:2) göre “çocukların ve genç insanların trafik kazalarında yaralanmalarının veya ölmelerinin bir nedeni acımasız trafik ortamıyla baş edebilmelerine olanak sağlayacak gerekli bilgi ve becerileri edinmemiş olmalarıdır. Okullarda normal öğretim programının bir parçası olarak trafik güvenliği eğitimi almak çocuklara trafik ile ilgili bu tür bilgi ve becerileri sağlamada en etkili yol olarak bilinmektedir”. Trafik güvenliği eğitimi sadece güvenli sürüş değildir. Trafik güvenliği eğitimi, güvenli olmakla ilgili tutumları değiştirmek, trafikle ilgili bilgiyi geliştirmek ve başkalarının trafikte güvenli olduklarından emin olmaktır (Department of Transport and Main Roads, 2009:2). Trafik güvenliği eğitiminin temel amaçlarından biri doğru ve uygun bilgiyi uygulamak ve yaymaktır (European Commission, 2005a:223).

Trafik güvenliği eğitiminin öncelikli rolü kişisel gerekli bir mesele olarak yol kullanıcılarının yol güvenliği farkındalığını arttırmak, trafik bilgisini yükseltmek ve yetenekleri geliştirmektir (The National Road Safety Committee, 2008:iv). 1998 yılında, Karayolları Trafik Kanununun (1983:46-47) 124. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan Çocuk Trafik Parkları Yönetmeliği ile okul öncesi çocuklara ve

ilköğretim öğrencilerine trafik bilgisi vermek ve kurallara uyma alışkanlığı kazandırmak amacı ile çocuk trafik eğitim parkı yapılması planlanmıştır. Trafik kuralları konusundaki yetersiz bilgi ile trafik güvenliği ve kuralları konusunda doğru olarak bilinen yanlışlar büyük bir sorundur (Pampal vd., 1999). Bu bağlamda, örgün ve yaygın eğitim kurumlarında eğitim yoluyla toplumda istendik trafik kültürünün oluşmasını sağlamak trafik konusunda yaşanan sıkıntıların giderilmesine önemli katkı sağlayacaktır.

Çiğiltepe'ye (1998:2) göre bilgi yönünden trafik eğitimi, trafik kurallarına ait her türlü bilgiyi öğrencilere sağlamaktır. Böcher makalesinde (Böcher'den akt. European Commission, 2005a:8) trafik güvenliği eğitiminde üç desteğin olması gerektiğini ve bunlardan birinin “trafik kuralları ve durumlarının kavranması ve *bilginin* [vurgu eklenmiştir] artırılması” olduğunu vurgular. Etkili bir yol güvenliği eğitimi, öğrencilere trafikte ve trafik ortamlarında güvenli karar almalarına ve bilgilenmelerine olanak sağlayan bilgi, beceri ve tutumlar geliştirmelerine fırsatlar vermelidir (Saunders ve Miller, 2009:8).

Trafik güvenliği eğitimi öğrencilere tüm yaşamları boyunca daha güvenli yol kullanıcıları olmalarına yardım edecek bilgiler sağlamalıdır (Catchpole vd., 2004:iv-v). Tüm bu açıklamalardan sonra trafik güvenliği eğitiminin amacı kısaca şöyle özetlenebilir: Trafik güvenliği eğitiminin amacı, insanlar için trafik güvenliğini geliştirmek, insanlara trafik kurallarına her zaman uymanın önemini kavratarak, trafik kazası öncesi ve sonrası üzerine düşen görevleri öğreterek insanların sorumlu yol kullanıcıları olmalarını ve güvenli bir şekilde seyahat etmelerini sağlamak için insanları gerekli yaşam becerileri ile donatmak ve trafikte öğrenilen tüm bilgilerin istendik yönde davranışa dönüşümünü sağlamaktır.

“Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir (bk. Tablo 74 ve Şekil 60).

Trafik güvenliği eğitiminin temel amacı, yol kullanıcılarının (sürücü, yaya, yolcu) günlük yaşamda trafiği kullanımlarında kurallara uygun davranışlar

göstererek tüm insanlar için güvenli bir trafik ortamı oluşturmaktır. Trafik güvenliği eğitiminin nihai hedefi ise yol kullanıcılarını günlük yaşamda trafikte karşılaştıkları riskleri yönetmek üzere hazırlamak ve böylelikle yol kullanıcılarının güvenli hareketliliklerini kolaylaştırmaktır (OECD, 2004:38).

“Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” kanısına bütün katılımcılar büyük bir oranda katılmaktadır. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Tüm katılımcılara göre trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir (bk. Tablo 75 ve Şekil 61).

Etkili bir trafik güvenliği eğitim programı, trafikle ilgili bilgilerin mesajların zamana yayılarak çoklu durumlarda sunumu ve uygun takviye etkinliklerle dönemler arasında yol güvenliği mesajlarını pekiştirmeyi kapsamalıdır. Çünkü araştırmalar, sadece bir durumda verilen bilginin, haftalar veya aylar süresince tekrarlanan bilgiden daha az etkili olduğunu göstermektedir (Department of Transport and Main Roads, 2009). Okul ortamında edinilen bilgiler sadece sınıf içinde değil sınıf dışında da tekrarlanmalı ve pekiştirilmelidir. Bu bağlamda öğrencilerin evde uygun ve doğru yol güvenliği mesajları ve becerileri (okul kılavuzu ve politikalarını da içerir) pekiştirmelerine yardım edecek bilgiler aileler ve ilgili kişilere de sağlanmalıdır (Saunders ve Miller, 2009:7).

“Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir” kanısına bütün katılımcıların yaklaşık bir oranda hem katıldıkları hem de katılmadıkları görülmektedir. Öğretmen ve polislerin yöneticilere kıyasla bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir (bk. Tablo 76 ve Şekil 62).

Trafik güvenliği eğitim programı gelişimsel açıdan ve sosyal olarak hedef kitlenin yaşına ve kademesine uygun olmalıdır. Trafik güvenliği eğitim programının içeriği sürekli olarak yol güvenliği hakkındaki mevcut ve daha önceki öğrenme ve kavramalar üzerine bina edilmeli, olumlu ve güvenli gelecek davranışlar sağlamak üzere yeni bilgi önceki bilgilerle ilişkilendirilmelidir. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar görsel olarak hedef yaş grubunun ilgisini çekmelidir (Catchpole vd., 2004:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7). Trafik

güvenliği eğitimi öğrencilerin gerçekliklerine ve ihtiyaçlarına duyarlıdır. Bu, trafik güvenliği eğitimi alanındaki gelişmeler ve yeni bilgilerin ışığı altında ders verme yöntemleri ve kursun içeriğinin düzenli olarak güncelleştirilmesini içerdiği gibi eğitici değerlendirme ve düzenli program sistemlerine sahip olmayı da içerir (The National Road Safety Committee, 2008:4-5). Trafik eğitiminde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı nitelikte olmadığı durumlarda ders öğrenciler tarafından pek önemsenmeyebilir. Araştırmaya katılan bir öğretmen bu durumu “Öğrencilerin ilgisini arttırıcı materyal eksikliğinden ve öğrencinin ilgisi yeterince çekilemediği için öğrenci dersi önemsemiyor” şeklinde ifade etmiştir.

“Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” kanısına bütün katılımcıların büyük bir oranda katıldıkları görülmektedir. Bu bağlamda öğretmen, polis ve yöneticilerin neredeyse hepsine göre okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir (bk. Tablo 77 ve Şekil 63).

Trafik güvenliği eğitiminin trafik eğitimi alanında deneyimli ve alanında uzman eğitmenler tarafından eğitilen öğretmenler tarafından verilmesi gerektiği önerilir. Dragutinovic ve Twisk de (2006) trafik eğitiminin işin uzmanı öğretmenler tarafından verilmesi gerektiğini tasdik eder ve trafik güvenliği eğitiminde öğretmenin mesleki gelişim ve desteğini temel prensip olarak görürler. Uygun trafik güvenliği eğitimi, bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20). Abbas vd., (1996:296) trafik eğitimi ile ilgili eğitmenlerin planlı ve sürekli eğitilmelerinin trafik güvenliği bağlamında eğitmenlerin kendilerine yüklenen misyonu etkili ve yeterli bir biçimde yerine getirmeleri için mutlak bir gereklilik olduğunu ifade etmektedirler.

Öğretmenlerin eğitim kariyerleriyle bütünleştirilmiş bir trafik güvenliği eğitimi, trafik eğitimindeki kaliteyi arttırmak için önemli öncelikli şartlardan birisidir. Okullarda Trafik ve İlk Yardım Eğitimi derslerini veren öğretmenlerin eğitimlerine yönelik standartlaşmış bir sistem bulunmamaktadır (MEB, 2002). Bu eğitimlere yönelik standartlaşmış bir sistem olmadığından dolayı trafik dersine girecek veya giren eğitmenler trafik güvenliği eğitimi hakkında yeterli hizmetiçi eğitim alamamaktadırlar.

Denetim kapsamındaki illerin çoğunda trafik dersine giren öğretmenlerin konuyla ilgili herhangi bir kurs ya da seminere katılmadıkları saptanmıştır (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:60). “Trafik dersini veren öğretmenler, ne aldıkları ders sayıları ne de içerikleri açısından yeterli şekilde eğitilmemişlerdir” (SweRoad, 2001a:35). Trafik polislerine istenilen düzeyde eğitim verilememektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:83). Araştırmaya katılan öğretmenlerin büyük bir çoğunluğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almadıkları (bk. Tablo 28), polislerin ise yarısının trafik güvenliği eğitimi ile ilgili bir eğitim aldıkları görülmektedir (bk. Tablo 34). Aynı şekilde araştırmaya katılan öğretmenlerin büyük bir çoğunluğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim de almadıkları (bk. Tablo 29), polislerin de %75’inin trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir hizmetiçi eğitim almadıkları tespit edilmiştir (bk. Tablo 35).

“Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır” kanısına bütün katılımcıların büyük bir oranda katıldıkları görülmektedir. Yöneticilere kıyasla, öğretmen ve polislerin bu kanıya daha fazla katıldıkları görülmektedir. Bu kanıya katılmayan ve kararsız olan yöneticilerin oranı da öğretmen ve polise kıyasla daha fazladır. Bununla birlikte öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğunluğuna göre trafik güvenliği dersinin, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırdığı söylenebilir (bk. Tablo 78 ve Şekil 64).

Böcher makalesinde (Böcher’den akt. European Commission, 2005a:8) trafik güvenliği eğitiminde üç desteğin olması gerektiğini ve bunlardan birinin “risk farkındalığı, kişisel güvenlik ve diğer yol kullanıcılarının güvenliği için *tutumları* [vurgu eklenmiştir] değiştirme ve/veya güçlendirme” olduğunu vurgular. Trafik güvenliği eğitimi sadece güvenli sürüş değildir. Trafik güvenliği eğitimi, güvenli olmakla ilgili tutumları değiştirmek, trafikle ilgili bilgiyi geliştirmek ve başkalarının trafikte güvenli olduklarından emin olmaktır (Department of Transport and Main Roads, 2009:2). Etkili bir yol güvenliği eğitimi, öğrencilere trafikte ve trafik ortamlarında güvenli karar almalarına ve bilgilenmelerine olanak sağlayan bilgi, beceri ve tutumlar geliştirmelerine fırsatlar verecektir (Saunders ve Miller, 2009:8). Trafik güvenliği eğitimi sürücülerin özellikle genç sürücülerin sosyal olarak sorumlu ve güvenli olmaları için motive edilmiş sürücüler olmalarında yol kullanıcılarında

tutum oluşturmaya ve değiştirmeye odaklanır (The National Road Safety Committee, 2008:4).

Türkiye’deki trafik güvenliği sorununun temelinde, trafik kültürümüze ilişkin davranış ve tutumlarımızdaki yanlış anlama ve algılama bulunmaktadır. Trafik kuralları konusundaki yetersiz bilgi ile trafik güvenliği ve kuralları konusunda doğru olarak bilinen yanlışlar büyük bir sorundur (Pampal vd., 1999). Bu bağlamda, örgün ve yaygın eğitim kurumlarında eğitim yoluyla toplumda istendik trafik kültürünün oluşmasını sağlamak ve bireylerde doğru tutum ve davranış geliştirmek trafik konusunda yaşanılan sıkıntıların giderilmesine önemli katkı sağlayacaktır. Özetle, trafik güvenliği eğitiminin öğrencilere trafik hakkında bilgi, beceri, tutum ve davranışlarını geliştirmeleri için fırsatlar sağlaması önemlidir.

4.3.4. Trafik Eğitiminde En Önemli Eğitim, Birim ve Eksikliklere İlişkin Bulguların Tartışılması

Tüm trafik güvenliği eğitimcileri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin % 72’si çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli eğitimin yaya eğitimi, %16,5’ęu sürücü eğitimi ve %7’si ise yolcu eğitiminin önemli olduğunu ifade etmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan tüm trafik güvenliği eğitimcileri (öğretmen ve polis) ve yöneticilerin büyük bir çoğunluğunun çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli eğitim olarak yaya eğitimini gördükleri söylenebilir (bk. Tablo 79 ve şekil 65).

Trafik güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemlerden “Trafik Eğitimi” (Education), trafiğin unsurları olan yaya, sürücü ve yolcularda trafik bilinci oluşmasına ve istendik davranış değişikliği meydana gelmesine yönelik yapılacak her türlü trafik eğitimi etkinliklerini kapsar. Okullarda trafik güvenliği eğitiminde eğitimsel önlemler, önce pratik yaya becerileri daha sonra bisiklet sürücüsü becerileriyle başlayıp çocuğun gelişim evrelerine göre uygun hale getirilmek zorundadır (OECD, 2004).

Türkiye’de trafik güvenliği eğitimi ile ilgili yapılan araştırmalarda trafik eğitiminin neden gerekli olduğu belirlenmeye çalışılmış, trafik kazalarının çocuklar ve genç kuşaklar açısından telafisi olanaksız yaralara neden olduğu, bireyin

hayatında uygulama alanı bulabildiğinde ancak kalıcı olabileceği ve toplumu oluşturan bireylerin Trafik Güvenliği konularında – mümkün olabildiğince erken yaşlarda – ilköğretim çağından başlayarak eğitilmesi gerekliliği ve sürücü ve yayaların eğitime önem verilmesi ortaya konulmuştur (Balkız, 1999; Bouck, 1992; Dinç, 1989; Downing vd., 1991; Dragutinovic ve Twisk, 2006:3; EGM, 2001; Hasanhanoglu, 2008; Hatipoğlu, 2002; Işık ve Erdem, 2004; Keser ve Çakır, 2009:836; KGM, 2010; Kuşhan, 1985; Demirci(Sezer), 1987; Tombaklar, 2002).

Genel olarak AB ülkelerine trafik güvenliği eğitiminde verilen temel konuların kapsamına bakıldığında yaya ve bisiklet sürme eğitiminin iyi işlendiği görülmektedir (ROSE25 TGE Ülke Raporları ve TGE Öğretim Programı Anketi, 2005; bk Tablo 12). Türkiye’de ilköğretim 4. sınıflardaki Trafik Güvenliği dersinde yaya, yolcu ve sürücü (bisiklet, paten, kızak vb.) olmak üzere üç tema bulunmaktadır. İlköğretim 5. sınıflarda ise benzer konuların yanı sıra trafikte değişik hava koşulları, üzeri açık araçlarda yük ve yolcu taşımacılığının zararları, trafik kazalarının nedenleri, yol türleri ve taşıtları gibi konular da yer almaktadır (MEB, 2006).

Trafik konusunda yaşanan sıkıntıların giderilmesi “...ama bütün bunlardan daha da önemlisi, toplumda yer alan bütün fertlerin bilinçlenmesi ve trafik içinde yer alan sürücü, yaya ve yolcuların yeterli eğitimle donatılmasıyla sağlanabilir” (Pampal vd., 1999). Dolayısıyla, bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi, trafik kültürü oluşmuş sürücü, yaya ve yolcuların yetiştirilmesi sadece trafik güvenliği eğitimiyle mümkündür. Araştırmaya katılan bir öğretmen “ilköğretimde yaya eğitimi, ortaöğretimde yolcu eğitimi, üniversitede ise sürücü eğitimi verilmeli” şeklinde öneride bulunmuştur.

Tüm trafik güvenliği öğretmenleri ve yöneticilerin % 50,5’ğu çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli birimin okul ve öğretmenler, %18,5’ğu aile, %16,5’ğu televizyon vb. medya, %12,5’ğu ise trafik polisi olduğunu ifade etmişlerdir. Diğer belirten katılımcılar ise “Hepsi” şeklinde görüş bildirmişlerdir. Bu açıklamalardan araştırmaya katılan öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğunun çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli birim olarak okul ve öğretmenleri gördükleri söylenebilir (bk. Tablo 81 ve Şekil 66).

Çocukların yaya olarak trafikteki davranışları çocukların okullarda aldıkları trafik eğitimi yoluyla şekillenmektedir. Bu eğitim yoluyla çocuklar trafik işaretlerini ve kurallarını öğrenmekte, trafik içinde tedbirli olmayı ve kurallara uyan davranışları kazanmakta ve gelişme çağında trafikle ilgili alınan eğitim bireylerde yaşam boyu sağlıklı alışkanlıklar oluşturmaktadır (Abbas vd., 1996; Aydın ve Akkale, 2002; Bouck, 1992:2; Hatipoğlu, 2002; Ulutaş ve Dinçer, 2006). Trafik Güvenliği Eğitimi, öğretimi ve tanıtımı, çocukları trafikte güvenli kılmak için bütüncül bir yaklaşımın önemli bir parçasıdır. Trafik güvenliği eğitimi ne okullarda başlayan ne de okullarda biten bir yaşam boyu öğrenme sürecidir (OECD, 2004:37).

Global Yol Güvenliği Ortaklığı'na (2001:2) göre “çocukların ve genç insanların trafik kazalarında yaralanmalarının veya ölmelerinin bir nedeni acımasız trafik ortamıyla baş edebilmelerine olanak sağlayacak gerekli bilgi ve becerileri edinmemiş olmalarıdır. Okullarda normal öğretim programının bir parçası olarak trafik güvenliği eğitimi almak çocuklara trafik ile ilgili bu tür bilgi ve becerileri sağlamada en etkili yol olarak bilinmektedir”. Elliott (2000) trafik güvenliği eğitiminin tüm okulların öğretim programlarına yerleştirilmesinin öğrenci ve öğretmenlerin trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkındaki bilgi ve farkındalıklarını arttıracaklarını önermiştir. Dragutinovic ve Twisk de (2006:31) “trafik güvenliği eğitiminin içeriğinin ne olması gerektiği yönünde bir fikir birliği olmasa da okullarda trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkında bir fikir birliği olduğunu vurgulamaktadır”.

Çoğu OECD ülkesi çocuklar için trafik güvenliği eğitim, öğretim ve tanıtımının önemini onaylamaktadır. Bundan dolayı trafik güvenliği eğitimi, çoğu OECD ülkesinde zorunludur ve çoğu ülke trafik güvenliği eğitimi bağlamında ulusal eğitimi, öğretimi ve okul eğitimini desteklemektedir (OECD, 2004). Her ülke trafik güvenliği eğitimini önemli bulmaktadır ve çoğu ülkede trafik güvenliği eğitimi zorunlu bir ders olarak okullarda okutulmaktadır. Trafik güvenliği eğitiminin gerçekten işe yaradığına yönelik genel bir kanının var olduğu görülmektedir (Dragutinovic ve Twisk, 2006:65). Trafik kazalarında insan unsuru etkili olunca trafik güvenliği bağlamında etkin ve verimli bir trafik eğitimi, trafik sorununu en aza indirmede önemli bir tedbir olarak görülmüş ve Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde ve Türkiye’de okullarda trafik eğitimi verilmeye başlanmıştır.

AB ülkelerinin çok büyük bir çoğunluğunda okullar ve dolayısıyla da öğretmenler trafik güvenliği eğitimi dersini okutmaktan sorumludurlar. AB’de anaokulu, ilköğretim ve ortaöğretim dönemleri çocuklara ve gençlere trafik güvenliği eğitimi vermede en uygun ortam olarak değerlendirilmektedir. Diğer bir anlatımla, okullar vasıtasıyla trafik güvenliği eğitiminin yol kullanıcılarına özellikle çocuklara verilmesi en kolay yoldur. (European Commission, 2005a). Türkiye’de de trafik güvenliği eğitimi genel olarak okullarda öğretmenler tarafından verilmekte, bazı illerde ise yükseköğrenim görmüş polisler trafik güvenliği dersine girmekte ve genel olarak da trafik eğitimi polisler tarafından desteklenmektedir. Yukarıdaki bütün açıklamalar, okullarda trafik güvenliği eğitiminin yol kullanıcılarını eğitmede, ikna etmede ve bilgilendirmede en önemli ve gerekli bir tedbir olduğunu göstermektedir.

Trafik eğitimi konusundaki eksikliklere yönelik bütün katılımcılar yani öğretmen, polis ve yöneticiler tarafından en fazla öne sürülen eksiklik trafik dersinin teorik olarak işlenmesi, pratiğe pek dönüşmemesi, yani uygulamalı eğitimin olmayışıdır. Buna trafik eğitim parklarının olmayışı, dolayısıyla trafik eğitiminde uygulamanın yapılamaması da eklenebilir. Bunu trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç, teknolojik donanım ve materyal eksikliği takip etmektedir. Buna görsel materyal eksikliği ve trafik eğitiminde görselliğin yeterince kullanılmaması da eklenebilir. Trafik öğretmenin olmayışı dolayısıyla trafik dersini trafik öğretmenin veremeyişi de çok öne sürülen eksikliklerden biridir. Buna eğitimcilerin trafik eğitimi yetersizliği ve eğitici kursların eksikliği eklenebilir. Bunlardan sonra tüm katılımcılar tarafından öne sürülen en önemli eksiklik okullarda trafik eğitime yeterince önem verilmemesi ve trafik dersi saat sayısı azlığıdır.

Tüm katılımcılar trafik eğitiminde teorik bilgilerin yanı sıra uygulamalı eğitimin ve uygulamalı eğitim yapılacak alanların yani trafik eğitim parklarının olması gerektiğini düşünmektedirler. Trafik dersinin içeriği, trafik kurallarının öğretilmesi ile sınırlıdır ve genel olarak kuramsal eğitime öncelik verilmektedir. Bundan dolayı yeterli uygulamalı eğitim yapılamamaktadır (SweRoad, 2001a). Bununla birlikte çocuklara trafik güvenliği öğretilirken hatırlanması gereken 5 önemli noktadan biri trafik güvenliği eğitiminin teorik bilgilerden çok uygulamalı olmasıdır (TRL, 1997:10). Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersinin öğretim programına göre genel amaçlarından biri “trafikle ilgili temel kuralları uygulamalı

olarak öğretmek ve bu kurallara uyma alışkanlığı kazandırmaktır. Milli Eğitim Bakanlığı'na göre bu amacın gerçekleştirilebilmesi ve davranışa dönüştürülebilmesi için, bağımsız bir program haline getirilmesi, süre ve olanaklarının artırılması, çevresel desteğin, materyallerin yeterince sağlanması, uygulamaya dönüştürülmesi gerekmektedir (MEB, 1997). Trafik dersinde edinilen bilgilerin uygulamaya dönüştürüleceği yerler ise çocuk trafik eğitim parklarıdır.

Tüm katılımcılar trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç, teknolojik donanım ve materyal eksikliği konusunda görüş bildirmişlerdir. Öğretim kaynaklarının mevcudiyeti ve trafik güvenliği eğitimi için tahsis edilen finansal kaynak okullarda trafik güvenliği eğitiminin uygulanması için diğer önemli öncelikli şartlardan biridir. Milli Eğitim Bakanlığı'na göre Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Dersinin 15 maddeden oluşan genel amaçları doğrultusunda, bu amaçların gerçekleştirilebilmesi ve davranışa dönüştürülebilmesi için, bağımsız bir program haline getirilmesi, süre ve olanaklarının artırılması, çevresel desteğin, materyallerin yeterince sağlanması, uygulamaya dönüştürülmesi gerekmektedir (MEB, 1997).

Okullardaki iyileştirilmiş trafik güvenliği eğitiminin özellikle uzun-vadeli perspektifte güvenlik durumu üzerinde olumlu etkisi olacaktır. Bu nedenle, müfredatın uygun şekilde uyarlanması, öğretmenlerin yeterli düzeyde eğitilmesi ve iyi eğitim materyallerinin hazırlanması acildir (SweRoad, 2001a:50). Diğer ülkelerden deneyimler, öğretmenler arasında okullarda trafik güvenliği eğitiminin genellikle düşük önceliğe sahip olduğunu göstermektedir. Bu durum öğrenciler ve öğretmenler için kullanıma yönelik gerçek ve güdüleyici eğitim materyallerinin bulunmayışından kaynaklanmaktadır (SweRoad, 2001b:21). Trafik güvenliği eğitimi kaynak ve materyaller öğrenci yaş grubuna uygun çağdaş uyarıcı bilgi ve materyaller içermelidir. Trafik güvenliği eğitim programını destekleyen kaynaklar görsel olarak hedef yaş grubunun ilgisini çekmelidir (Catchpole vd., 2004:95-97; Catchpole ve Di Pietro, 2003:6-7).

Tüm katılımcılar trafik öğretmenin olmaması dolayısıyla trafik dersini trafik öğretmenin vermeyişini trafik eğitiminde büyük bir eksiklik olarak görmektedir. Trafik güvenliği eğitiminin trafik eğitimi alanında deneyimli ve alanında uzman eğitimciler tarafından eğitilen öğretmenler tarafından verilmesi gerektiği önerilir. Dragutinovic ve Twisk de (2006) trafik eğitiminin işin uzmanı öğretmenler

tarafından verilmesi gerektiğini tasdik eder ve trafik güvenliği eğitiminde öğretmenin mesleki gelişim ve desteğini temel prensip olarak görürler. Uygun trafik güvenliği eğitimi, bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20). Üniversitelerde trafik güvenliği konusunda öğretmen eğitiminde özel hiç bir program bulunmamaktadır. Alanında uzman, yetişmiş trafik eğitimcilerinin yetiştirilmeleri Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmakla ancak sağlanabilir.

Bunlardan sonra tüm katılımcılar tarafından öne sürülen en önemli eksiklik okullarda trafik eğitime yeterince önem verilmemesi ve trafik dersi saat sayısı azlığıdır. Her ülke trafik güvenliği eğitimi önemli bulmaktadır ve çoğu ülkede trafik güvenliği eğitimi zorunlu bir ders olarak okullarda okutulmaktadır. Trafik güvenliği eğitiminin gerçekten işe yaradığına yönelik genel bir kanının var olduğu görülmektedir (Dragutinovic ve Twisk, 2006:65). Elliott (2000) trafik güvenliği eğitiminin tüm okulların öğretim programlarına yerleştirilmesinin öğrenci ve öğretmenlerin trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkındaki bilgi ve farkındalıklarını arttıracaklarını önermiştir. Dragutinovic ve Twisk de (2006:31) “trafik güvenliği eğitiminin içeriğinin ne olması gerektiği yönünde bir fikir birliği olmasa da okullarda trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkında bir fikir birliği olduğunu vurgulamaktadır”.

SONUÇ VE ÖNERİLER

Bu kısımda araştırma hipotezlerinin doğrulanıp doğrulanmadığı izah edilip doğrulanmayan hipotezler için açıklama yapılmıştır.

Trafik Eğitime İlişkin Hipotezler

Tüm katılımcılar açısından düşünüldüğünde “Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmamıştır” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Dragutinovic ve Twisk (2006:31) “trafik güvenliği eğitiminin içeriğinin ne olması gerektiği yönünde bir fikir birliği olmasa da okullarda trafik güvenliği eğitiminin önemi hakkında bir fikir birliği olduğunu vurgulamaktadır”. Okullarda trafik eğitiminin önemi eğitimciler tarafından anlaşılması gerekmektedir. Bu bağlamda bilinçli, nitelikli, sorumluluk sahibi, trafik kültürü oluşmuş sürücü, yaya ve yolcuların yetiştirilmesi okullarda verilecek trafik güvenliği eğitimi ve trafik eğitiminin öneminin öğretmenler tarafından daha fazla anlaşılmasıyla mümkün olacaktır denilebilir.

Tüm katılımcılar açısından düşünüldüğünde “Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmamaktadır” hipotezi, “Trafik eğitimi için okullara devletten ve özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmamaktadır” hipotezi, “Trafik eğitime aileler ve sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir” hipotezi, “Trafik eğitiminde kurumlar arası koordinasyon yeterince sağlanmamaktadır” hipotezi ve “Trafik eğitime okul dışında süreklilik kazandırılmamaktadır” hipotezi doğrulanmıştır.

“Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmamaktadır” hipoteziyle ilgili tüm katılımcılar “Katılıyorum” yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuç ile “Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmamaktadır” hipotezi doğrulanmıştır. Katılımcılara “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır” kanısına tüm katılımcılar “Hiç Katılmıyorum” yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuç ile “Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmamaktadır” hipotezi doğrulanmıştır.

Tüm katılımcılar açısından düşünüldüğünde “Trafik eğitiminde EGM personelinden yeterince yararlanılmamaktadır” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Aslında kararsız katılımcılar da değerlendirildiğinde, öğretmen, polis ve yöneticilerin çoğuna göre Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinden yeterince yararlanılmamaktadır. Bununla birlikte araştırmaya katılan polislerin çoğu trafik eğitiminde kendilerinden yeterince yararlanıldığını düşünmektedir. Bunun bir nedeni, 2010–2011 öğretim yılında kurumlar arası anlaşma gereği Siirt merkez ilçe ilköğretim okullarının neredeyse hepsinde trafik dersine polisler de girmektedir. Buna ek olarak Siirt ilinde trafik eğitimi bağlamında yapılan bilgilendirme ve kampanyalar da dahil edilince polisler kendilerinden yeterince yararlanıldığını düşünmektedir.

“Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır” hipotezi ile ilgili olarak tüm katılımcılar “Katılıyorum” yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuç ile hipotez doğrulanmıştır.

Trafik Dersine İlişkin Hipotezler

“Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” hipotezi ile ilgili tüm katılımcılar “Katılıyorum” yönünde görüş bildirmişlerdir. “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır” kanısına ise tüm katılımcılar “Katılmıyorum” yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuçlar ile “Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır” hipotezi doğrulanmıştır.

“Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmamaktadır” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Trafik dersini vermekten bizzat öğretmen ve polisler sorumlu olduklarından, yöneticilere nazaran öğretmen ve polislerin ders bağlamında görüşleri daha fazla önem arz ettiğinden ve öğretmen ve polisler trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır şeklinde görüş bildirdiklerinden dolayı “Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmamaktadır” hipotezi doğrulanmamıştır denilebilir.

“Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygun değildir” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. “Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur” kanısına bütün katılımcıların neredeyse yarısı katılmaktadır. Tüm katılımcılardan kararsız ve katılmayanların oranının da birbirine çok yakın olduğu görülmektedir. Bu kanıya öğretmen ve polislerin, yöneticilere kıyasla daha fazla katıldığı gerçeği de gözden kaçırılmamalıdır. Trafik dersini veren öğretmen ve polislerin görüşlerine yöneticilere göre daha fazla önem atfedilebilir.

Tüm katılımcılar açısından değerlendirildiğinde, “Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterli değildir” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Anılan vd., (2004:561-562) ilköğretim öğrencilerinin trafik eğitimi ile ilgili 80 ders gibi oldukça sınırlı sayıda ders aldıklarını ve etkili bir trafik eğitimi bağlamında “ilköğretim süresi boyunca trafik eğitimine yönelik verilen ders sayısını artırarak içeriklerinin yeniden düzenlenmesinde yarar olacağını önermişlerdir.

“Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim ve hizmetiçi eğitim yeterli değildir” hipotezi ile ilgili olarak tüm katılımcılar “Kararsızım” yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuç ile hipotez ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Aslında yapılan araştırmalara göre “Trafik dersini veren öğretmenler, ne aldıkları ders sayıları ne de içerikleri açısından yeterli şekilde eğitilmemişlerdir” (SweRoad, 2001a:35). Trafik polislerine istenilen düzeyde eğitim verilememektedir (Sayıştay Trafik Raporu, 2008:83). Bu bağlamda bu araştırmanın bulgularına göre de araştırmaya katılan öğretmenlerin büyük bir çoğunluğunun trafik güvenliği eğitimi ile ilgili herhangi bir eğitim almadıkları (bk. Tablo 28), polislerin ise yarısının trafik güvenliği eğitimi ile ilgili bir eğitim aldıkları görülmektedir (bk. Tablo 34).

“Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmetiçi eğitim yeterli değildir” hipotezi doğrulanmıştır. “Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir” hipotezi tüm katılımcılar açısından değerlendirildiğine ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Trafik güvenliği eğitiminin trafik eğitimi alanında deneyimli ve alanında uzman eğitmenler tarafından eğitilen öğretmenler tarafından verilmesi gerektiği önerilir. Dragutinovic ve Twisk de (2006) trafik eğitiminin işin uzmanı öğretmenler tarafından verilmesi gerektiğini

tasdik eder ve trafik güvenliği eğitiminde öğretmenin mesleki gelişim ve desteğini temel prensip olarak görürler. Uygun trafik güvenliği eğitimi, bu konuda eğitilmiş öğretmenlerle verilmelidir (SweRoad, 2001b:20). Karayolu güvenliğiyle ilgili meslek sahibi kişilerin rolü sınıf öğretmenini teşvik etmek ve desteklemektir. Okullarda karayolu güvenliği eğitimi verilmesi öğretmenlerin sorumluluğunda olmalıdır. Çünkü onlar, çocukların neleri öğrenmeye hazır olduklarını teşhis etme, çocukların bilgilerini, yeteneklerini ve kavrayışlarını geliştirmelerine yardım edecek öğrenim deneylerini hazırlama ve öncülük etme ve öğrencilerinin gelişmelerini sınama ve değerlendirme yeteneklerine sahiptirler (EGM, 2001:47).

Avrupa Birliği'nde polis, trafik güvenliği eğitiminin bir parçası olarak pratik beceriler eğitiminin verilmesinde önemli bir rol oynar. AB ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda polis memurlarının aktif katılımının trafik güvenliği eğitim için önemli desteklerden biri olduğu görülmektedir. Türkiye'de de okullarda verilen karayolu trafik güvenliği eğitime polisler aktif bir şekilde katkıda bulunmaktadır. Bazı illerin okullarında trafik dersine öğretmen olarak polisler girmektedirler. Yaklaşık 46 il'de 758 trafik personeli okullardaki trafik konulu derslere eğitici olarak girmişlerdir (trafik.gov.tr, 2011). 2010–2011 öğretim yılında Siirt merkez ilçe ilköğretim okullarının neredeyse hepsinde de polisler öğretmen olarak trafik güvenliği dersine girmektedirler.

Araştırma bulgularına göre tüm öğretmenler tarafından trafik eğitimi konusundaki eksikliklere yönelik en fazla öne sürülen eksikliklerin yanı sıra diğer öne sürülen eksikler şöylece özetlenebilir: "...trafik dersinin trafik polislerince verilmesi gerekir, trafik eğitiminin polislerce verilmesi konusundaki algının olması, bu dersi vermek için polis olmak gerekmez, öğrenci seviyesine inerek öğretmek farklı bir iştir bu nedenle trafik eğitimini sadece öğretmen vermeli..."

"Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterli değildir" hipotezi doğrulanmıştır. "Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir" kanısına tüm katılımcılar "Katılmıyorum" yönünde görüş bildirirken "Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır" kanısına ise tüm katılımcılar "Katılıyorum" yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuçlar ile "Trafik güvenliği ayrı

bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir” hipotezi doğrulanmamıştır.

Bununla birlikte “Trafik güvenliği dersine giren öğretmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamamaktadır” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Trafik ve İlk Yardım Eğitimi Programının “Açıklamalar” bölümünün 9. maddesinde, bu dersi okutmakta olan öğretmenlerin Türkçe, Resim ve Beden Eğitimi öğretmenleriyle işbirliği içinde olması önerilmektedir. Şu halde trafik konusu gerek öğretmenler arasında yıllık plan düzeyinde yapılan işbirlikleriyle gerekse de belirli gün ve haftalar kapsamındaki etkinliklerle başta Türkçe, Resim, Beden Eğitimi, İş Eğitimi ve Müzik olmak üzere diğer derslerin de zaman zaman gündeminde yer alabilmektedir (Şenşekerci ve Türkan, 2003).

“Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmamaktadır” hipotezi doğrulanmıştır. Bununla birlikte, “Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygun değildir” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Yöneticilere kıyasla, öğretmen ve polislerin çoğuna göre trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur. Trafik güvenliği eğitim programının daha etkili olması için birçok ilke ve yaklaşım öne sürülmüştür. Öne sürülen yaklaşımlar çeşitlilik gösterse de hepsinin vurguladığı bir takım ortak özellikler de söz konusudur. Bunlardan ilki, programın bilişsel, davranışsal (psiko-motor) ve duyuşsal açıdan çocukların yaş ve gelişim özelliklerine ve ilgi ve ihtiyaçlarına daha uygun olarak hazırlanmasıdır.

Tüm katılımcılar açısından değerlendirildiğinde “Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış, tutum ve trafik bilgisi kazandırmamaktadır” hipotezi doğrulanmamıştır. Trafik güvenliği eğitiminin amacı, insanlar için trafik güvenliğini geliştirmek, insanlara trafik kurallarına her zaman uymanın önemini kavratarak, trafik kazası öncesi ve sonrası üzerine düşen görevleri öğretmek, insanların sorumlu yol kullanıcıları olmalarını ve güvenli bir şekilde seyahat etmelerini sağlamak için insanları gerekli yaşam becerileri ile donatmak ve trafikte öğrenilen tüm bilgilerin istendik yönde davranışa dönüşümünü sağlamaktır. Araştırma bulgularına bakıldığında öğretmen, polis ve yöneticilere göre okullardaki

trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış, tutum ve trafik bilgisi kazandırmaktadır.

“Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir” kanısına tüm katılımcılar “Katılıyorum” yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuç ile “Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmemektedir” hipotezi doğrulanmamıştır. Bununla birlikte, “Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı nitelikte değildir” hipotezi ne doğrulanmıştır ne de doğrulanmamıştır. Trafik eğitiminde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı nitelikte olmadığı durumlarda ders öğrenciler tarafından pek önemsenmeyebilir. Araştırmaya katılan bir öğretmen bu durumu “Öğrencilerin ilgisini arttırıcı materyal eksikliğinden ve öğrencinin ilgisi yeterince çekilemediği için öğrenci dersi önemsemiyor” şeklinde ifade etmiştir.

“Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” hipotezi ile ilgili olarak tüm katılımcılar “Tamamen Katılıyorum” yönünde görüş bildirmişlerdir. Bu sonuç ile “Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir” hipotezi doğrulanmıştır. Hipotezlerin doğrulanıp doğrulanmadığına ilişkin bilgilerin özeti Tablo-83’te sunulmuştur.

Tablo 83: Trafik Eğitimi ve Trafik Dersine İlişkin Hipotezlerin Doğrulanıp Doğrulanmadı

<i>Trafik Eğitimine İlişkin Hipotezler</i>	<i>Sınaması</i>
Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmamıştır.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmamaktadır.	Doğrulandı
Trafik eğitimi için okullara devletten ve özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmamaktadır.	Doğrulandı
Trafik eğitimine aileler ve sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmemektedir.	Doğrulandı
Trafik eğitiminde kurumlar arası koordinasyon yeterince sağlanmamaktadır.	Doğrulandı
Trafik eğitimine okul dışında süreklilik kazandırılmamaktadır.	Doğrulandı
Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmamaktadır.	Doğrulandı

Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmamaktadır.	Doğrulandı
Trafik eğitiminde EGM personelinden yeterince yararlanılmamaktadır.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır.	Doğrulandı
<i>Trafik Dersine İlişkin Hipotezler</i>	<i>Sınaması</i>
Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır.	Doğrulandı
Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmamaktadır.	Doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygun değildir.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterli değildir.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterli değildir.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersi veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmetiçi eğitim yeterli değildir.	Doğrulandı
Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterli değildir.	Doğrulandı
Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir.	Doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamamaktadır.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmamaktadır.	Doğrulandı
Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygun değildir.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istedik yönde davranış, tutum ve trafik bilgisi kazandırmamaktadır.	Doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmemektedir.	Doğrulanmadı
Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı nitelikte değildir.	Ne doğrulandı ne doğrulanmadı
Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir.	Doğrulandı

Trafik Eğitime İlişkin Öneriler

1. Okullarda trafik eğitiminin önemi ve rolünün eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmasına yönelik her türlü çaba sarf edilmelidir.

2. Medya trafik eğitiminde daha etkili bir şekilde kullanılmalıdır.
3. Trafik eğitimi için okullara devletten veya özel kuruluşlardan daha fazla finansal destek sağlanmalıdır.
4. Trafik güvenliği eğitimine aileler daha etkin bir şekilde dâhil edilmelidir.
5. Türkiye’de trafik güvenliği eğitiminden birinci derecede sorumlu bir resmi kuruluş olmalıdır. Bu kuruluş, karar verme, kaynakları kontrol etme ve trafik eğitimi ile ilgili diğer bütün kurum ve kuruluşlar ile koordinasyon sağlama yetki ve sorumluluğunu taşımalıdır.
6. Trafik güvenliği eğitimine hem okul düzeyinde tüm sınıflarda hem de okul dışında yarışma, kulüp, kampanya v.b etkinliklerle süreklilik kazandırılmalıdır.
7. Trafik güvenliği eğitimi program, eylem, kampanya ve medyalarının geliştirilmesinde sivil toplum kuruluşlarının daha aktif olarak yer almaları sağlanmalıdır.
8. Okullarda trafik eğitiminin başarılı olması için özel kuruluşlar ve işletmeler ile yerel düzeydeki kuruluşlar ve sivil toplum örgütleri de dâhil olmak üzere bütün ilgili kuruluşların katılımının sağlanması gerekir.
9. Tüm yol kullanıcılarını çağın gereklerine göre bilimsel verilerle hazırlanmış bir trafik eğitim programı ile nitelikli bir trafik eğitiminden geçirilmesi gerekmektedir. Bunların yapılması ise ancak okullarda trafik eğitimi hakkında daha fazla bilimsel araştırma, proje vb. çalışmalar yapmakla mümkündür.
10. Trafik dersinde edinilen teorik bilgilerin uygulamaya dönüştürülebilmesi için her ilde hiç olmazsa bir tane Çocuk Trafik Parkı bulunmalıdır.
11. AB ülkelerinde olduğu gibi fiilen uygulamanın içerisinde bulunan EGM personelinden trafik eğitimi konusunda yeterli ölçüde yararlanılmalıdır.
12. Alanında uzman, yetişmiş trafik eğitmenlerinin yetiştirilmeleri için Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır.

Trafik Dersine İlişkin Öneriler

1. Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak veya diğer dersler içinde bütünleştirilerek okutulmalıdır. Örgün eğitim sistemi içinde trafik güvenliği eğitimi seçmeli bir ders olarak okullarda öğretmenlerin bireysel ilgi ve tercihine ve kendilerinin gösterdiği çabaya bırakılmamalıdır.
2. Trafik güvenliği ile ilgili öğrencilere kullanılabilir bilgi, beceri, tutum ve davranış kazandırmak için trafik eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmalıdır.
3. Trafik güvenliği dersinin hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygun olması sağlanmalıdır.
4. Trafik güvenliği eğitimi anaokullarında öğretim programları içinde bütünleştirilerek zorunlu olarak, ilköğretimde zorunlu ve ayrı bir ders olarak ve ortaöğretimde sağlık eğitimi öğretim programı içinde bütünleştirilmiş zorunlu bir ders olarak okutulması pedagojik açıdan daha uygun görülmektedir. Diğer bir anlatımla, trafik güvenliği ayrı veyahut bütünleştirilerek ve fakat örgün eğitimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak verilmelidir.
5. Etkili bir trafik güvenliği eğitimi için gerekli olan teknik beceri ve bilgilere sahip, bir eğitmen olarak öğretmenlik için gerekli pedagojik formasyona haiz ve sürekli olarak eğitimcilerin eğitimi kursu veya hizmet içi eğitimlerle desteklenen öğretmen ve polis trafik güvenliği dersini vermelidir.
6. Tüm okullar trafik eğitiminde kullanılacak araç, gereç, teknolojik donanım ve materyallerle donatılmalıdır. Bu bağlamda, trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler de öğrencinin derse ilgisini artırıcı nitelikte olmalıdır.
7. Okullarda trafik derslerini veren veya verecek eğitimcilerin eğitimlerine yönelik standartlaşmış bir sistem oluşturulmalıdır. Böylece okullarda trafik güvenliği dersini veren veya verecek eğitimcilere standart bir eğitim ve hizmet içi eğitim verilmelidir.

8. Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamalıdır.
9. Öğrencilere bilginin doğasının kavratılması için trafik güvenliği dersinde görsel ve teknolojik bütün imkânlardan etkin bir şekilde yararlanılmalıdır. Bunun için özel bütçe ayrılarak trafik güvenliği eğitimi için gerekli teknolojik araç-gereçlerin olduğu özel sınıflar kurulmalıdır.
10. Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygun olmalıdır.
11. Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi, davranış ve tutum kazandırmalı ve trafik dersi ğretim programı bu amacı gerçekleştirmek üzere geliştirilmelidir.
12. Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek hem sınıf ortamında hem de sınıf dışında pekiştirilmelidir.

Trafik Eğitiminde En nemli Eğitim, Birim ve Eksikliklere İlişkin neriler

1. Çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli eğitim yaya eğitimi olmalıdır.
2. Anaokullarında ve ilköğretimde yaya eğitimine, ortaokullarda ise yolcu ve sürücü eğitimlerine ağırlık verilmelidir.
3. Okullarda trafik güvenliği eğitiminde yaya, yolcu veya sürücü becerileri çocuğun gelişim evrelerine göre uygun hale getirilmelidir.
4. Çocukların trafik eğitimi içerisinde en önemli birim okul ve öğretmenler olmalı, aile, televizyon vb. medya ve trafik polisi bu sürecin en önemli destekleri olarak görülmelidir.
5. Trafik eğitimindeki en önemli eksiklik trafik dersinin teorik olarak işlenmesidir. Trafik dersleri teoriyle birlikte uygulamalı eğitime daha ağırlık verilerek işlenmelidir. Trafik dersinde edinilen bilgilerin uygulamaya dönüştürüleceği yerler ise ocuk trafik eğitim parklarıdır.

KAYNAKÇA

- Abbas, Khaled; Mabrouk, Ibrahim ve El-Araby, Khaled A., (1996), “School Children as Pedestrians in Cairo: Proxies For Improving Road Safety”, *Journal of Transportation Engeneering*, 122(4), ss. 291-299.
- Akinoğlu, H. Fatoş, (2002), “Örgün Eğitim Sistemimizde Sürekli Trafik Eğitimi ile İlgili Bir Uygulama”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, 8–12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Altunışık, Remzi; Coşkun, Recai ve Yıldırım, Engin, (2002), *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*, Sakarya: Sakarya Kitapevi.
- Anılan, Hüseyin; Öztürk, Abdulkadir; Girmen, Pınar ve Anagün, Şengül S., (2004), “Trafik Bilinci Oluşturma Yönünden İlköğretim Programına Bakış”, *2. Trafik Şurası Serbest Bildiriler 2*, 21–22 Ekim 2004, Ankara, ss. 555-562.
- Aslantürk, Zeki, (1995), *Araştırma Metot ve Teknikleri* (2. Baskı), İstanbul: İFAV Yayınları.
- Austrian Road Safety Board (Kuratorium für Verkehrssicherheit), (2005), *Rose25 Project: Inventory and compiling of a European good practice guide on road safety education targeted at young people – Final report*, [http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent /Publikationen_englisch/Rose25-FinalReport.pdf](http://www.kfv.at/fileadmin/webcontent/Publikationen_englisch/Rose25-FinalReport.pdf) (Erişim Tarihi: 10.01.2010).
- Aydın, Ahmet H. ve Akkale, Arif, (2002), “Kazaların Önlenmesinde Trafik Eğitiminin Rolü ve Önemi”, *Polis Dergisi*, Yıl. 8, Sayı. 31, (Nisan-Mayıs-Haziran 2002), ss. 5-13.
- Bağcı, Dilek, (1995), *Sürücü Adaylarının Bilgilendirilmesinde Sürücü Kurslarında Verilen Trafik Eğitiminin Önemi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Balcı, Ali, (2001), *Sosyal Bilimlerde Araştırma, Yöntem, Teknik ve İlkeler* (3. Baskı), Ankara: Pegem A Yayıncılık.

Balkız, H. Cemal, (1999), *İlköğretimde Trafik Eğitiminin Trafik Kazalarının Önlenmesi Üzerindeki Etkileri*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Bilim, Atiye, (2006), *Konya Şehir İçinde Meydana Gelen Trafik Kazalarının Analizi ve Kritik Noktaların Belirlenmesi*, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Konya.

Bouck, Linda H., (1992), "Development of a British Road Safety Education Support Materials Curriculum", <http://www.eric.ed.gov/PDFS/ED358064.pdf> (Erişim Tarihi: 15.09.2010).

Büyük Kültür Ansiklopedisi, (1984), "Trafik", Cilt. 11, ss. 469-470, Ankara: Başkent Yayınları.

Büyüköztürk, Şener, (2006), *Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı*, Ankara: Pegem A Yayıncılık.

Catchpole, John ve Di Pietro, Gayle, (2003), "Road Safety Education in Schools: What to do, What not to do". *Road Safety Research, Policing And Education: From Research to Action*, November, Sydney, <http://www.rsconference.com/pdf/RS030028.pdf?check=1> (Erişim Tarihi: 03.07.2010).

Catchpole, John; Coutts, Melissa; Imberger, Kelly; Cornwell, Deborah ve Di Pietro, Gayle, (2004), *Development of the Austroads School Road Safety Education Check List-Final Report*. Austroads Project No. SS1104, Publication No. AP-R262/04. Australia: Austroads Incorporated.

Çelik, Celal, (2007), *AB Ulaştırma Politikasına Uyum Sürecinde Türkiye’de Kara Ulaşımı Trafik Güvenliği*, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Çiğiltepe, Ali, (1998), *İlköğretim Çağındaki Çocukların Trafik Eğitimleri*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Coşkun, Metin; Ocaklı, Harun; Saz, G. Zafer ve Demir, İsmail, (2002), “Türkiye’de Trafik Eğitimi ve Jandarma’nın Durumu”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, 8–12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.

Demirci, Binnur, (1987), *Halk Eğitimi Açısından Trafik Eğitimi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Demirel, Özcan, (2004), *Kuramdan Uygulamaya Eğitimde Program Geliştirme*, Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.

Department of Transport, (1995a), *Road Safety Education in Schools: Good Practice Guidelines – Primary Schools*, Department of Transport, London.

-----, (1995b), *Road Safety Education in Schools: Good Practice Guidelines – Secondary Schools*, Department of Transport, London.

Department of Transport, (2007), *Tomorrow’s Roads–Safer For Everyone. The Second Three-Year Review: The Government’s road safety strategy and casualty reduction targets for 2010*, http://www.ukroads.org/ukroadsafety/articlespapers/articles_dft_sfe_s3yr.pdf (Erişim Tarihi: 05.10.2010).

Department of Transport and Main Roads, (2009), *Schools’ Guide: How to select providers of road safety education programs for senior school students*, http://www.tmr.qld.gov.au/~media/67e142a1-74ee-4ff7-9808_56fe5e2bf595/090710_schoolsguidebrochure_footer.pdf (Erişim Tarihi: 05.05.2010).

det.wa.edu.au, (2010), (<http://www.det.wa.edu.au/redirect/?oid=com.arsdigita.cms.contenttypes.FileStorageItem-id-1820097>, Erişim Tarihi: 02.03.2010)

Dinç, Doğan, (1989), *Trafik Kazalarının Azaltılmasında Trafik Eğitiminin Önemi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

Downing, A. J; Baguley, C. J. ve Hills, B. L., (1991), “Road Safety in Developing Countries: An Overview”, *Nineteenth Transport, Highways and Planning Summer Annual Meeting*, University of Sussex, 9-13 September, London, http://www.irfnet.org/files-upload/member_area-pdf-files/RS_WG/Annex/Transport%20Research%20Laboratory%20Transportation%20in%20Developing%20Countries.pdf (Erişim Tarihi: 03.05.2010).

Dragutinovic, Nina ve Twisk, Divera, (2006), *The effectiveness of road safety education. A literature review*, The Netherlands: SWOV Institute for Road Safety Research.

Ege, Rıdvan, (2005), *2004 Yılı Trafik Türkiye’si*, Ankara: Ufuk Üniversitesi Yayınları-5.

egitim.uludag.edu.tr, (2011a), (<http://egitim.uludag.edu.tr/ilkogretim/sinifogrt/dersler.html>, Erişim Tarihi: 01.03.2011).

egitim.uludag.edu.tr, (2011b), (<http://egitim.uludag.edu.tr/bedenegitimvespor/dersler.html>, Erişim Tarihi: 01.03.2011).

EGM (Emniyet Genel Müdürlüğü), (1999a), *Trafik Denetimine Bilimsel Yaklaşım*, Ankara: EGM Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Araştırma Merkez Müdürlüğü Yayınları.

-----, (1999b), *Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü 1*, Ankara: Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Araştırma Merkez Müdürlüğü Yayınları.

EGM (Emniyet Genel Müdürlüğü), (2001), *Trafik Güvenliği Hakkında Derlemeler ve Trafik Kültürü 2*, Ankara: Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Araştırma Merkez Müdürlüğü Yayınları.

EGM (Emniyet Genel Müdürlüğü), (2002), *Trafik Politikaları ve Trafik Politikalarına Uluslararası Yaklaşım*, Ankara: Trafik Hizmetleri Başkanlığı Trafik Araştırma Merkez Müdürlüğü Yayınları.

Ekiz, Durmuş, (2003), *Eğitimde Araştırma Yöntem ve Yöntemlerine Giriş*, Ankara: Anı Yayıncılık.

Elliott, Barry, (2000), *Review of Good Practice: Children and Road Safety Education*, Western Australia: Department of Transport.

Erdem, Mehmet ve Işık, Alim, (2004), “Türkiye’de Trafik Sorununun Etkileşimli Unsurları ve Çözüm Önerileri”, 2. *Trafik Şurası Serbest Bildiriler 2*, 21-22 Ekim 2004, Ankara, ss. 615-616.

Erden, Münire, (1998), *Eğitimde Program Değerlendirme*, Ankara: Anı Yayıncılık.

Erjem, Yaşar, (1996), *Sosyolojik Açıdan Trafik, Trafik Sisteminin İşleyişi ve Trafik Kazaları*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

Ertürk, Selahattin, (1982), *Eğitimde Program Geliştirme*, Ankara: Meteksan Yayınları.

European Commission, (2002), *The EU ADVANCED Project: Description and analysis of post licence driver and rider training – Final Report*. The Netherlands: CIECA, <http://www.cieca.be/download.asp?file=1ADVANCEDFinalReportEn.pdf> (Erişim Tarihi: 11.10.2010).

European Commission, (2005a), *Rose25 Project: Inventory and compiling of a European good practice guide on road safety education targeted at young people-Booklet good practice guide on road safety education*, <http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/deliverables/booklet.pdf> (Erişim Tarihi: 10.01.2010).

-----, (2005b), *EU MERIT Project: Minimum requirements for driving instructor training – Final report*, Austria: Institut Gute Fahrt, <http://www.cieca.be/download.asp?file=1MERITFinaReportEn.pdf> (Erişim Tarihi: 11.10.2010).

Geray, Cevat, (1981), “Trafik Kazaları ve Eğitim”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakóltesi, Basın Yayın Yüksekokulu Dergisi Yıllık 1979-1980*, 3, ss. 61-74. Ankara: S.B.F. Basın ve Yayın Yüksek Okulu Basımevi.

Global Road Safety Partnership, (2001), *Road Safety Education in Schools: Saving Young Lives and Limbs*. Switzerland: Global Road Safety Partnership, <http://www.grsproadsafety.org/themes/default/pdfs/Road%20safety%20education%20in%20schools.pdf> (Erişim Tarihi: 05.04.2010).

Hasanhanoglu, Cihandar, (2008), *Trafikte Sürücü Kişilik Yapısının Kaza Yapma Olasılığı Üzerine Etkisinin İstatistiksel İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.

Hatipoğlu, Seda, (2002), “Okul Öncesi Çocuklarda Trafik Eğitiminin Gerekliliği”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, 8-12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.

Hoşkal, Dilek, (2006), *2003–2004 Yıllarında Diyarbakır İlinde Meydana Gelen Yaralanmalı Yaya Kazalarının İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

- Işık, Alim, ve Erdem, Mehmet, (2004), “Türkiye’de Karayolu Trafik Kazalarına Etkili Faktörlerin Çoklu Regresyon Analiziyle İncelenmesi”, *2. Trafik Şurası Serbest Bildiriler 1*, 21-22 Ekim 2004, Ankara, ss. 441-459.
- Işıldar, Süleyman, (1998), “Trafik Kazaları ve Önlenmesi”, *Tüketici Bülteni, Trafik Özel Sayısı*, (118), ss. 12-17.
- Işıldar, Süleyman, (2002), “Trafik Kazalarının Önlenmesinde Gönüllü Kuruluşların Rolü”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, 8–12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.
- Işıldar, Süleyman, (2003), “Karayolu Trafik Kazalarının Önlenmesi ve Değişik Ülkelerde Karayolu Trafik Polisinin Eğitimi”, *Polis Dergisi*, Sayı. 34.
- İnal, Kahan, (2001), *Trafik Güvenliği ve Türkiye’de Sürücü Eğitiminin İncelenmesi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Kalaycı, Şeref, (Ed.), (2005), *SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri* (1. Baskı), Ankara: Asil Yayın Dağıtım Ltd. Şti.
- Kaptan, Saim, (1981), *Bilimsel Araştırma Teknikleri ve İstatistik Yöntemleri*. Ankara: Tekışık Matbaası.
- Karasar, Niyazi, (2006), *Bilimsel Araştırma Yöntemi*, Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Karayolları Trafik Kanunu, (1983), (<http://www.mevzuat.adalet.gov.tr/html/644.html>, Erişim Tarihi: 07.05.2010).
- karayolutrafiksempozyumu.com, (2010), (<http://www.karayolutrafiksempozyumu.com/trafik/sonuc-bildirgesi>, Erişim Tarihi: 29.11.2010).

Keser, Hafize ve Çakır, Hüseyin, (2009), “Çoklu Zekâ Kuramına Göre Hazırlanmış Olan Bilgisayar Destekli Trafik Eğitimine İlişkin Öğrenci Görüşleri”, *Kastamonu Eğitim Dergisi*, Cilt. 17, No. 3, ss. 835-848.

KGM (Karayolları Genel Müdürlüğü), (2005), *Trafik Kazaları Özeti 2004*, Ankara: T.C. Bayındırlık Bakanlığı.

KGM (Karayolları Genel Müdürlüğü), (2010), *Trafik Kazaları Özeti 2009*, Ankara: Bakım Dairesi Başkanlığı Trafik Şubesi Müdürlüğü.

kku.edu.tr, (2011), (http://www.kku.edu.tr/abofisi/userfiles/file/bilgipaketi/fakegt_sinifders.htm, Erişim Tarihi: 01.03.2011).

Kuşhan, Metliban, (1985), *7-14 Yaş Grubu Çocuklarının Karşılaştıkları Trafik Kazaları ve Bunlara Uygulanan Trafik Eğitimi*, Gazi Üniversitesi Kazaları Araştırma ve Önleme Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı), (1992), *Tebliğler Dergisi*, 2352/12, <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/index-arsiv3.htm> (Erişim Tarihi: 05.06.20109).

MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı), (1997), *Tebliğler Dergisi*, 2483/836, <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/index-arsiv3.htm> (Erişim Tarihi: 05.06.2010).

MEB (Milli Eğitim Bakanlığı), (1998), “Çocuk Trafik Eğitim Parkları Yönetmeliği”, http://mevzuat.meb.gov.tr/html/23503_0.html (Erişim Tarihi: 13.10.2010).

MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü), (2002), *Okul öncesi, okul içi ve okul dışı trafik genel eğitim planı ve uygulama planı*, 18.01.2002/2642.

- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı), (2005), *Tebliğler Dergisi*, 2575/192, <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/index-arsiv3.htm> (Erişim Tarihi: 07.06.2010).
- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı), (2006), *İlköğretim Trafik ve İlk Yardım Dersi 4. ve 5. Sınıflar Öğretim Programı*. Ankara: Devlet Kitapları Müdürlüğü.
- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı), (2007), *Tebliğler Dergisi*, 2597/111, <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/index-arsiv3.htm> (Erişim Tarihi: 07.06.2010).
- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı), (2008), *Tebliğler Dergisi*, 2615/279, <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/index-arsiv3.htm> (Erişim Tarihi: 08.06.2010).
- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı), (2009), *Ortaöğretim Trafik ve İlk Yardım*, Milli Eğitim Bakanlığı Devlet Kitapları. Ankara: Evren Yayıncılık ve Basım San. Tic. Aş.
- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Yayınlar Dairesi Başkanlığı), (2010a), *Tebliğler Dergisi*, 2634/74, <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/index-arsiv3.htm> (Erişim Tarihi: 07.12.2010).
- , (2010b), *Tebliğler Dergisi*, 2635/75–76, <http://yayim.meb.gov.tr/dergiler/index-arsiv3.htm> (Erişim Tarihi: 07.12.2010).
- MEB (Milli Eğitim Bakanlığı Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı), (2011), *İlköğretim Öğretim Programları*, <http://ttkb.meb.gov.tr/program.aspx> (Erişim Tarihi: 07.08.2010).
- OECD (Organisation for Economic Co-Operation and Development), (1986), *Effectiveness Of Road Safety Education Programmes*, Paris: OECD.

OECD (Organisation for Economic Co-Operation and Development), (2004), *Keeping Children Safe in Traffic*, Paris: OECD.

Özdamar, Kazım, (2003), *Modern Bilimsel Araştırma Yöntemleri*, Eskişehir: Kaan Kitapevi.

pa.edu.tr, (2011), (<http://www.pa.edu.tr/index.php?pid=450>, <http://www.pa.edu.tr/index.php?pid=45>, Erişim Tarihi: 10.03.2011).

Pampal, Süleyman; Hatipoğlu, Seda; Öztürk Arıkan, Ebru ve Yıldız, Ebru, (1999), “Türkiye’de Trafik Probleminin Nedenleri: Bilinç Eksikliği ve Yetersiz Eğitim”, 2. *Ulaşım ve Trafik Kongresi*, 29 Eylül – 2 Ekim 1999, Ankara, ss. 27-33.

pmyo.pa.edu.tr, (2011), (<http://pmyo.pa.edu.tr/index.php?pid=22>, Erişim Tarihi: 10.03.2011).

ROSE25 Almanya Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Program Anketi, (2005), (http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_germany_en.pdf , Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Almanya Trafik Güvenliği Eğitimi Ülke Raporu, (2005), (http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_germany_en.pdf , Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Büyük Britanya Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Program Anketi, (2005), (http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_united_kingdom_excl_scotland_en.pdf; http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_united_kingdom_scotland_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Büyük Britanya Trafik Güvenliği Eğitimi Ülke Raporu, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_united_kingdom_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Danimarka Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Program Anketi, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_denmark_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Danimarka Trafik Güvenliği Eğitimi Ülke Raporu, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_denmark_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Finlandiya Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Program Anketi, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_finland_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Finlandiya Trafik Güvenliği Eğitimi Ülke Raporu, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_finland_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Fransa Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Program Anketi, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_france_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 Fransa Trafik Güvenliği Eğitimi Ülke Raporu, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_france_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 İsveç Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Program Anketi, (2005),
(http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_sweden_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 İsveç Trafik Güvenliği Eğitimi Ülke Raporu, (2005), (http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_sweden_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 İtalya Trafik Güvenliği Eğitimi Öğretim Program Anketi, (2005), (http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/curricula/curricula_italy_en.pdf Erişim Tarihi: 08.04.2010).

ROSE25 İtalya Trafik Güvenliği Eğitimi Ülke Raporu, (2005), (http://ec.europa.eu/transport/rose25/documents/country_reports/country_report_italy_en.pdf, Erişim Tarihi: 08.04.2010).

Saunders, Elise ve Miller, Anne, (2009), *Principles For School Road Safety Education: A Research Summary*, Government of Western Australia: School Drug Education and Road Aware (SDERA), http://www.det.wa.edu.au/sdera/detcms/cms-service/download/asset/?asset_id=2617203 (Erişim Tarihi: 05.03.2010).

Sencer, Muzaffer ve Sencer, Yakut, (1978), *Toplumsal Araştırmalarda Yöntembilim*, Ankara: TODAİE. Yayınları No:172.

Senemoğlu, Nuray, (2007), *Gelişim, Öğrenme ve Öğretim: Kuramdan Uygulamaya* (13. Baskı), Ankara: Gönül Yayıncılık ve Matbaacılık.

Sönmez, Veysel, (1991), “Okul Öncesi ve Temel Eğitimde Trafik Eğitiminin Önemi”, *1. Trafik şurası Bildirileri*, 30–31 Temmuz 1991, Ankara: Trafik Daire Başkanlığı, ss. 392-393.

SWEROAD Raporu, (2001a), *Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği (KİTGİ), Trafik Güvenlik Projesi: Ana rapor*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü. <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikGuvenlikProjesi/TrafikGuvenlikRapor.pdf> (Erişim Tarihi: 13.01.2010).

-----, (2001b), *Karayolu İyileştirme ve Trafik Güvenliği (KİTGI)*, *Trafik Güvenlik Projesi: Ekler*. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü.
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/TrafikGuvenlikProjesi/TrafikGuvenlikEkler.pdf> (Erişim Tarihi: 13.01.2010).

SWOV (Institute for Road Safety Research), (2009a), *Road Safety of Children in The Netherlands*, Leidschendam, the Netherlands: SWOV,
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Children.pdf (Erişim Tarihi: 10.06.2010).

-----, (2009b), SWOV Fact Sheet: Traffic Education of Children 4-12 Years Old, Leidschendam, the Netherlands: SWOV,
http://www.swov.nl/rapport/Factsheets/UK/FS_Trafficeducationchildren.pdf (Erişim Tarihi: 10.06.2010).

Tanrıkulu, Sait, (2002), *Trafik Kazalarının Önlenmesinde, Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü: İlköğretim Okulları ve Sürücü Kurslarında Bir Uygulama*, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kütahya.

Tanrıkulu, Sait, (2003), “Trafik Kazalarının Önlenmesi Bağlamında Trafik Güvenliği Eğitiminin Rolü ve Trafik Kültürü”, *Polis Bilimleri Dergisi*, Cilt. 5, No. 1, ss. 45-60.

TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi), (2001), *TBMM Türkiye Trafik Güvenliği Araştırma Komisyonu Raporu*, Ankara: TBMM Yayınları.

T.C. Sayıştay Başkanlığı, Performans Denetim Raporu, (2008), *Trafik Kazaları Önleme Faaliyetleri*, Ankara: Sayıştay Başkanlığı.

tdk.gov.tr, (2010a), (<http://www.tdk.gov.tr/TR/Genel/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAA6AA849816B2EF4376734BED947CDE&Kelime=trafik>, Erişim Tarihi: 08.07.2010).

-----, (2010b), (<http://www.tdk.gov.tr/TR/Genel/SozBul.aspx?F6E10F8892433CFFAAF6AA849816B2EF4376734BED947CDE&Kelime=k%C3%BClt%C3%BCr>), Erişim Tarihi: 10.07.2010).

thefreedictionary.com, (2010), (<http://www.thefreedictionary.com/traffic>), Erişim Tarihi: 08.07.2010).

The National Road Safety Committee, (2008), *Safer Young Drivers: A Guide To Best Practice Education*, New Zealand: Wellington.

Thomson James A.; Tolmie, Andrew; Foot Hugh C. ve McLaren, Brian, (1996), “Child Development and the Aims of Road Safety Education: A Review and Analysis”, *Road Safety Research Report No. 1*. United Kingdom: Department of Transport, ss. 1-8.

Tolunay, M. Kemal ve Gökdeniz, İsmail, (2002), “Trafik Bilincinin Oluşması ve Kurallara Uyumunu Sağlamada Kampanyaların Yeri ve Önemi”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, 8–12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.

Tombaklar, Ömer Halis, (2002), “Çocuklar ve Trafik Kazaları”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, 8–12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.

Traffic Education Contest, (2005), AIIT & FIIA European traffic education contest, Sarajevo, Bosnia and Herzegovina, <http://private.fia.com/FIA/Private/Mobility/events/traffic/docs/Text-for-Media>, (Erişim Tarihi: 08.03.2010).

trafik.gov.tr, (2010), (http://www.trafik.gov.tr/istatistikler/10_yil_istatistik.asp), Erişim Tarihi: 13.10.2010).

trafik.gov.tr, (2011), (<http://www.trafik.gov.tr/Faaliyetler>), Erişim Tarihi: 11.04.2011).

TRL (Transport Research Laboratory), (1997), *Road Safety Education in Developing Countries: Guidelines For Good Practice in Primary Schools*. TRL Overseas Road Note 17. United Kingdom: Crowthorne, http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/OVERSEAS%20ROAD%20NOTE%2017.PDF (Erişim Tarihi: 05.03.2010).

ttkb.meb.gov.tr, (2010), (<http://ttkb.meb.gov.tr/indir/ttkb/programlar/lise/TrafikBil123.pdf>, Erişim Tarihi: 18.08.2010).

TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu ve Emniyet Genel Müdürlüğü), (2010), *Trafik Kaza İstatistikleri (Karayolu) 2008*. Yayın No. 3374, ISSN-13001175. Ankara: Türkiye İstatistik Kurumu Matbaası.

Tütüncü, Murat, (2001), *Türkiye'de Örgün Eğitim Sistemi İçinde Trafik Eğitiminin Önemi*, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

Ulutaş, İlkey ve Dinçer, Çağlayan, (2006), “İlköğretim Öğrencilerinin Trafik Hakkındaki Bilgi ve Davranışlarının Belirlenmesi”, *Milli Eğitim 3 Aylık Eğitim ve Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı. 170, ss. 243-256.

unicef.org, (2010), (www.unicef.org/crc/crc.htm, Erişim Tarihi: 07.01.2010).

WHO (World Health Organization), (2004), *The World Report on Road Traffic Injury Prevention*, Geneva: WHO.

yayim.meb.gov.tr, (2011), (<http://yayim.meb.gov.tr/ucretsizkitap.html>, Erişim Tarihi: 12.04.2011).

Yeşilkaya, Bünyamin, (2002), “Türkiye’de Yol ve Trafik Güvenliğinin Geliştirilmesinde Yaya Eğitiminin Önemi”, *Uluslararası Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi ve Fuarı*, 8–12 Mayıs 2002, Ankara: Gazi Üniversitesi.

EKLER

Anket Formu

Sayın İlgili,

Bu araştırma, Türkiye ve Avrupa Birliği ülkelerindeki okullarda Trafik Güvenliği Eğitiminin karşılaştırmalı bir incelemesini ve okullarda etkili bir trafik güvenliği eğitimi için öneriler sunmayı amaçlayan bir doktora tez çalışmasıdır. Bu anketle “Okullarda Trafik Eğitimi” ve “Trafik Güvenliği (Trafik ve İlk Yardım)” dersine ilişkin görüşleriniz belirlenmeye çalışılacaktır.

Ankete verilen yanıtlar yalnızca araştırma amacıyla kullanılacağından, anket formuna adınız ve soyadınızın yazılmasına gerek duyulmamaktadır. Araştırma sonuçlarının sağlıklı olması için içten ve ne düşündüğünüzü doğru yansıtan yanıtlar vermeniz beklenmektedir. Samimi, içten cevaplarınız ve ankete zaman ayırdığınız için teşekkür ederiz.

Yaşamınızda ve görevinizde başarılar dileğiyle.

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Orhan FİLİZ
Polis Akademisi
Ulaşım Güvenliği ve Yönetimi A.B.D Başkanı

M. Murat Payam
Polis Akademisi
Güvenlik Bilimleri Enstitüsü
GSY A.B.D. Doktora Öğrencisi

Anketle İlgili Sorularınız İçin:

M. Murat PAYAM
Siirt Polis Meslek Yüksek Okulu, Merkez/SİİRT
Elektronik Posta: nikbaht@yahoo.com

I. Bölüm: Ankete katılanlara ilişkin tanıtıcı bilgiler: (X ile işaretleyiniz)

- | |
|--|
| 1. Mesleki Kıdeminiz
() 0–10 () 11–20 () 21 ve üzeri yıl |
| 2. Cinsiyetiniz
() Bay () Bayan |
| 3. Trafik dersi verdiğiniz veya çalıştığınız okul
() İlköğretim () Ortaöğretim (Lise) |
| 4. Göreviniz
() Öğretmen () Polis () Yönetici |
| 5. Branşınız / Rütbeniz / : |
| 6. Trafik Güvenliği Eğitimi ile ilgili eğitim aldınız mı?
() Hayır () Evet Evet ise Süre: |
| 7. Trafik Güvenliği Eğitimi ile ilgili hizmet içi eğitim aldınız mı?
() Hayır () Evet Evet ise Süre: |

II. Bölüm: Bu bölümde, okullarda Trafik Güvenliği Eğitimi ile ilgili aşağıdaki savlara katılma düzeyinizi öğrenmek amaçlanmaktadır. Lütfen size göre en uygun seçeneği sütununa (X) koyarak işaretleyiniz. Sütunlardaki rakamların anlamları; anket formunda öne sürülen kanıya tamamen aykırı düşünmekte iseniz 1’i, kanı tam sizin düşüncenizle örtüşmekte ise 5’i işaretleyiniz. Eğer tamamen değil de düşünceniz arada ise, hangi tarafa yakın ise 2 veya 4’ten yalnızca **BİR** seçeneği, kanıya yönelik bir fikriniz yoksa 3’ü işaretleyiniz.

(1) Hiç katılmıyorum (2) Katılmıyorum (3) Kararsızım (4) Katılıyorum (5) Tamamen Katılıyorum

	<u>Türkiye’deki Okullarda Trafik Eğitime İlişkin Kanılar (Düşünceler)</u>	Katılma Düzeyinizi (X) ile işaretleyiniz				
		1 Hiç katılmıyorum	2 Katılmıyorum	3 Kararsızım	4 Katılıyorum	5 Tamamen Katılıyorum
1	Okullarda Trafik eğitiminin önemi ve rolü eğitimciler tarafından yeterince anlaşılmıştır.					
2	Trafik eğitiminde medyadan (televizyon v.b) yeterince yararlanılmaktadır.					
3	Trafik eğitimi için okullara devletten yeterince finansal destek sağlanmaktadır.					
4	Trafik eğitimine aileler etkin bir şekilde dâhil edilmektedir.					
5	Trafik eğitiminde kurumlar (MEB, EGM, Sağlık Bakanlığı, Ulaştırma Bakanlığı) arası koordinasyon yeterince sağlanmaktadır.					
6	Trafik eğitimine okul dışında da (yarışma, kulüp v.b etkinliklerle) süreklilik kazandırılmaktadır.					
7	Trafik eğitimine sivil toplum kuruluşları etkin bir şekilde dâhil edilmektedir.					
8	Trafik eğitimi için okullara özel kuruluşlardan yeterince finansal destek sağlanmaktadır.					
9	Okullarda trafik eğitimi hakkında yeterince bilimsel araştırma, proje vb. çalışma yapılmaktadır.					
10	Trafik eğitiminde Çocuk Trafik Parklarından etkin bir şekilde yararlanılmaktadır.					
11	Trafik eğitiminde Emniyet Müdürlüğü personelinin yeterince yararlanılmaktadır.					
12	Üniversitelerin Eğitim Fakültelerinde Trafik Öğretmenliği branşı açılmalıdır.					
	<u>Türkiye’deki Okullarda “Trafik Güvenliği (Trafik ve İlk Yardım)” dersine İlişkin Kanılar (Düşünceler)</u>					
13	Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde zorunlu bir ders olarak okutulmalıdır.					
14	Trafik güvenliği dersinin eğitiminde öğrenci merkezli bir yaklaşım kullanılmaktadır.					
15	Trafik güvenliği dersi hedef ve içeriğiyle öğrencilerin bireysel ilgi ve ihtiyaçlarına uygundur.					
16	Trafik eğitimi için, mevcut ders saati sayısı yeterlidir.					
17	Trafik güvenliği dersi veren eğitimciler (öğretmen, polis v.b.) verilen eğitim yeterlidir.					
18	Trafik güvenliği okullarda ayrı bir ders olarak okutulmalıdır.					
19	Trafik güvenliği dersini sadece MEB öğretmenleri vermelidir.					
20	Trafik güvenliği ilköğretim ve ortaöğretimin tüm kademelerinde seçmeli bir ders olarak okutulmalıdır.					
21	Trafik güvenliği dersi için kullanılacak uygulamalı eğitim/öğretim materyali/kaynakları yeterlidir.					

		1 Hiç katılmıyorum	2 Katılmıyorum	3 Kararsızım	4 Katılıyorum	5 Tamamen Katılıyorum
22	Trafik güvenliği dersini veren eğitmenlere (öğretmen, polis v.b.) verilen hizmet içi eğitim yeterlidir.					
23	Trafik güvenliği ayrı bir ders olarak değil de diğer derslerin içinde bütünleştirilerek verilmelidir.					
24	Trafik güvenliği dersi sadece ilköğretimde zorunlu olmalıdır.					
25	Trafik güvenliği dersine giren eğitmenler (öğretmen, polis v.b.) diğer ders öğretmenleriyle etkin bir işbirliği sağlamaktadır.					
26	Trafik güvenliği dersinde teknolojik imkânlardan yeterince yararlanılmaktadır.					
27	Trafik güvenliği dersi, sosyal ve gelişimsel yönden öğrencilerin yaşına ve kademesine uygundur.					
28	Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde trafik bilgisi kazandırmaktadır.					
29	Trafik güvenliği dersindeki hedefler ve bilgiler günlük yaşamda kullanılabilir niteliktedir.					
30	Trafik güvenliği dersindeki konular yeri ve zamanı geldikçe tekrar edilerek pekiştirilmektedir.					
31	Trafik güvenliği dersinde kullanılan araç ve gereçler öğrencinin derse ilgisini artırıcı niteliktedir.					
32	Okullarda trafik güvenliği dersini verecek eğitmenlere standart bir eğitim/hizmet içi verilmelidir.					
33	Trafik güvenliği dersi, öğrencilere istendik yönde davranış ve tutum kazandırmaktadır.					
34						

35. Size göre Çocukların Trafik Eğitimi içerisinde **en önemli eğitim** aşağıdakilerden hangisidir? Yalnızca bir seçeneği işaretleyiniz.

- () Sürücü eğitimi () Yaya eğitimi () Yolcu eğitimi
 () Kaza haberi verenlerin eğitimi () Diğer

36. Size göre Çocukların Trafik Eğitimi içerisinde **en önemli birim** aşağıdakilerden hangisidir? Yalnızca bir seçeneği işaretleyiniz.

- () Okul ve öğretmenler () Aile () Çocuğun arkadaşları () Televizyon vb. medya
 () Trafik polisi () Diğer

37. Türkiye'deki okullarda trafik eğitimi konusundaki **en önemli eksiklik ve aksaklıkların** neler olduğunu düşünüyorsunuz? Kısaca açıklayınız?

.....

Bu soru kağıdını doldurmak için zaman ayırdığınızdan dolayı teşekkür ederiz.